Kaufberatung MG ZS

Die Modelle

MG ZS 100

MG ZS 100 Diesel

MG ZS 105

MG ZS 110

MG ZS 115 Diesel

MG ZS 120 Automatik

MG ZS 180 V6

Einführung

„Die neue Sportlimousine MG ZS zeichnet sich durch ihren ausgeprägt dynamischen Charakter aus." Mit dieser Aussage aus dem MG Rover Pressetext ist der MG ZS schon recht gut beschrieben. Der MG ZS ist von den drei Modellen (ZR, ZS und ZT), die 2001 eingeführt wurden, das fahraktivste und beste Fahrerauto. Mit zirka 25.400 verkauften Fahrzeugen erreichte er nur knapp mehr Einheiten als der größere ZT und nur ein Drittel der Produktion des MG ZR.

Basis

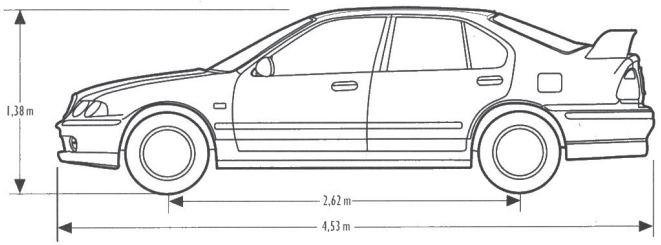
Was die Basis des ZS angeht, müssen wir etwas weiter ausholen. Im Jahr 1995 kam die zweite Version des Rover 400 auf den Markt. Diese baute auf dem 5-türigen Honda Civic der sechsten Generation auf. Im Gegensatz zum Vorgängermodell 400 (XW) war der 400 (RT) keine reine Stufenheckvariante des Rover 200 (XW) mehr, sondern ein eigenständiges Modell. Im Herbst 1999 unterzog MG Rover den 400er einem Facelift und gab ihm einen neuen Namen: Rover 45. Nun haben wir die Basis des ZS MKI.

Als BMW im Jahr 2000 Rover verkaufte und somit Platz für ein Sportmodell war, wurde schnell der MG ZS aus dem Rover 45 entwickelt. Vorteil war, dass Rover schon Prototypen mit dem V6-Motor des Rover 400 (RT) ausgearbeitet hatte. So kam im Sommer 2001 der MG ZS 180 auf den Markt.

Facelift

2004 wurde der ZS zusammen mit den übrigen MG-Modellen überarbeitet. Wie auch schon beim ZR wurde versucht, die Optik an den neuen Zeitgeschmack anzupassen. Das Spitzenmodell ZS180(T) bekam ein Spoilerpaket mit verbreiterten Radläufen und Lüftungsgittern in den Kotflügeln spendiert; dieses konnte aber auch als Extra für alle anderen Motorvarianten geordert werden. Ebenso bekam der MKII auch eine neue Innenausstattung mit neuen Polstermaterialien, einem neu gestylten Armaturenbrett sowie erstmals die Möglichkeit, statt einer Klimaanlage auch eine Klimaautomatik zu bestellen.

Von 2007 bis 2008 wurde der ZS von SAIC in China als MG5 angeboten, um die Zeit bis zum Erscheinen des MG6 zu überbrücken.



Motoren

Der ZS 105 wurde mit einem 1,4-l-R4-Motor ausgeliefert, der 103 bhp (76 kW) leistete, 123 Nm Drehmoment hatte, eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,8 Sekunden bewerkstelligte und eine Höchstgeschwindigkeit von 184 km/h erreichte.

Der ZS 110 hatte einen 1,6-l-R4-Motor mit 107 bhp (79 kW) Leistung, 138 Nm Drehmoment, einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,8 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 191 km/h.

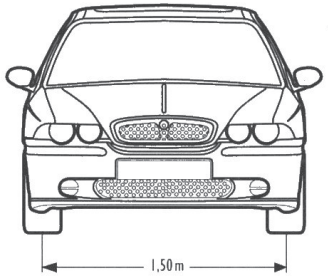
Der ZS 120 bot einen 1,8-l-R4-Motor mit 115 bhp (85 kW) Leistung, 160 Nm Drehmoment, eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,0 Sekunden (9,9 sec. Autom.) und eine Höchstgeschwindigkeit von 195 km/h (184 km/h Autom.).

Das Spitzenmodell ZS 180 besaß einen 2,5-l-KV6-Motor mit 177 bhp (130 kW) Leistung und 240 Nm Drehmoment. Er beschleunigte das Fahrzeug in 7,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und verhalf ihm zu einer Höchstgeschwindigkeit von 224 km/h.

Es gab auch zwei Dieselvarianten des ZS; der ZS TD 100 hatte einen 2,0-l-R4-Dieselmotor der L-Serie, leistete 99 bhp (73 kW) und hatte ein Drehmoment von 240 Nm aufzuweisen.

Die zweite und häufigere Dieselvariante war der ZS TD 115. Dieser verfügte über den gleichen Motor wie der TD 100, aber mit einer kleinen Leistungsspritze. Er erbrachte 111 bhp (82 kW) und bot ein Drehmoment von 260 Nm. In 9,5 Sekunden beschleunigte er den Wagen von 0 auf 100 km/h und sorgte für eine Höchstgeschwindigkeit von 192 km/h.

Die 4-Zylinder-K-Serie wurde schon in der MGF- und ZR-Kaufberatung angesprochen und wird in einem der kommenden DMs einen eigenen Artikel erhalten. Daher wollen wir uns hier auf den KV6 und den Diesel beschränken.



Der KV6-Motor

Der KV6-Motor wurde 1996 erstmalig im Rover 800 verbaut, wo er mit seinen 2,5 Litern 129 kW (175 PS) leistete. Der KV6 zählt zu den kompaktesten 90°-V6-Aggregaten überhaupt. Wie der Name schon sagt, basiert er vom Aufbau her auf dem K-Serien-Motor. Der KV6 ist ein 24-Ventil-Motor mit einem variablen Ansaugsystem (VIS).

Im Gegensatz zum 800er Rover besitzt der ZS eine Kunststoff-Ansaugbrücke. In der Herstellung konnten so Kosten eingespart werden, allerdings führt die Verwendung von Kunststoff zu Brüchen in den Klappen. Weiterhin kann es zu Störungen in den VIS-Motoren kommen, die die Ansaugklappen steuern. Dies macht sich dann durch Klappern und Leistungsverlust zwischen 2.000 und 3.000 Umdrehungen pro Minute bemerkbar.

Sollte sich an der Verkleidung unterhalb des Motors Öl sammeln, kann es aus dem Luftfilterkasten gekommen sein, in den die Kurbelgehäuseentlüftung den Ölnebel über die Drosselklappe befördert. Dieser Ölnebel ist auch ein Grund für den Ausfall von VIS-Motoren, da das Öl angesaugt wird und über die Klappenansteuerung in den Motor gelangt.

Achten sollte man auch auf Undichtigkeiten beim Thermostatgehäuse. Weiterhin sollte der Zahnriemenwechsel beachtet werden, da dieser aufgrund der drei Riemen und des wenigen Platzes acht bis neun Stunden dauert, und mit Kosten von 800 bis 1.000 € zu Buche schlägt.

Fotos links:
- Ablösen der Kofferraumverkleidung
- Scheuerstelle an der Sitzwange
- Rost am Tankband

Damit Ihr „Oldie" auch ein „Goldie" bleibt ...

... benötigt er nicht nur gute Pflege, sondern auch den richtigen Versicherungsschutz. Wählen Sie daher Ihren besonders günstigen Spezialtarif für Oldtimer. *Zurich HelpPoint*. Weil Sie uns wichtig sind.

Zum Beispiel Prämien für

Anhänger	21,00 EUR*
07er Kennzeichen	ab 21,00 EUR*
Traktoren	ab 31,00 EUR*
Kräder	ab 31,00 EUR*
LKW, Busse, Feuerwehren	ab 39,00 EUR*
Oldtimer-PKW	ab 39,00 EUR*
Youngtimer-PKW	ab 69,00 EUR*

Bitte rufen Sie uns an. Wir informieren Sie gerne auch über weitere Prämienvorschläge.

*Stand 10.08

Generalagentur Norbert Warmdt

Triftstraße 6
31089 Duingen
Telefon 05185 957066
Fax 05185 957067
warmdt@oldieversicherung.de
www.oldieversicherung.de

ZURICH®

Kaufberatung MG ZS

Fotos links:
- KV6 Motor
- Rost unter der Dachleiste-Scheibenleiste
- Badges verlieren mit der Zeit an Farbe
- 16 Zoll Harpins Felge
- Mit roter Ausstattung

Der Dieselmotor

Der Diesel ist eine sogenannte L-Serie und wurde auch in vielen Rover-Modellen verbaut. Er befindet sich etwa auf dem Stand von Mitte der 1990er Jahre. Vom Laufverhalten ist er sehr rau und laut im Vergleich mit heutigen Motoren.

Die Kraftstoffeinspritzung wurde von Bosch entwickelt und erfolgt zweistufig. Trotz dieser Technik ist der Dieselmotor nicht für Umweltzonen geeignet, da mehr als eine gelbe Plakette nicht erreicht wird. Es ist auch keine Filter-Nachrüstung erhältlich.

Bekannte Probleme sind rissige Schläuche sowohl beim Kühl- wie auch Ansaugsystem oder auch mit dem Luftmassenmesser. Alles in allem ist der Motor aber gut für über viele Tausend Kilometer. Beachten sollte man bei Motoren mit manuellen Einspritzpumpen-Spannern, dass alle 80.000 km oder vier Jahre der Zahnriemen ersetzt werden muss, beim automatischen Spanner alle 140.000 km oder sieben Jahre.

Technische Daten am Beispiel des ZS 180 MKI Saloon

Motor	2,5 KV6
Hubraum	2.497
Ventilsteuerung	2x DOHC
Länge (mm)	4.377
Breite (mm)	1.696
Höhe (mm)	1.386
Spurweite vorn (mm)	1.475
Spurweite hinten (mm)	1.465
Radstand (mm)	2.620
Wendekreis (m)	11,8
Bremsen vorn	Scheiben, innenbelüftet
Bremsen hinten	Scheiben
Leergewicht (kg)	1.310
Zul. Gesamtgewicht (kg)	1.720
Zul. Anhängelast gebremst (kg)	1.000
Zul. Anhängelast ungebremst (kg)	500
Zul. Stützlast (kg)	70
Zul. Dachlast (kg)	65
Gepäckraumvolumen (l)	470
Verbrauch (l) städtisch	14,1
Verbrauch (l) außerstädtisch	6,8
Verbrauch (l) kombiniert	9,5
CO^2-Emission (g/km)	227

Karosserie

Im Gegensatz zum ZR zeigt sich der ZS wertiger verarbeitet. Die Spaltmaße sollten daher gleichmäßig sein. Der MG ZS wurde in einer 4-türigen Saloon- und einer 5-türigen Hatch-Variante gebaut.

Wichtig ist auf jeden Fall ein Blick unter den Wagen. An einigen Blechdopplungen und Karosseriestopfen sind Kantenrost und in einigen Fällen auch Durchrostung möglich. Weiterhin sollte man rund um die Frontscheibe und auch unter die Dachleisten schauen. Im vorderen Bereich zwischen Dachleiste und Scheibe kann es zu Rissen in der Abdichtung der Karosserie und so zu Unter- bzw. Durchrostung kommen.

Wie schon beim ZR angesprochen, gilt es auch beim ZS die Radhausschalen ab und zu zu entfernen und das Biotop dahinter zu beseitigen. Weiterhin sollte man darauf achten, dass die Stoßstange hinten korrekt sitzt und nicht durch einen Unfall oder die Lockerung der Klipse verrutscht ist und an der Karosserie scheuert. Weiterhin gilt den hinteren Radläufen die Aufmerksamkeit. Wenn man sich einmal unten am ZS befindet, sollte man auch einen Blick auf den Tank werfen. Von rostigen Tankbändern abgesehen soll es auch schon Fälle gegeben haben, in denen ein unlackierter Tank durchgerostet ist.

Bei MKII-Facelift-Modellen ist die Passung der hinteren Stoßstange aufgrund ihrer neuen Form nicht mehr richtig gegeben; sie steht daher in den meisten Fällen seitlich ab. Mit den speziellen MKII-Teilen verhält es sich wie bei beim ZR, da sie aufgrund der kurzen Bauzeit nur begrenzt zu bekommen sind.

Auch sollte man, wenn vorhanden, das Sonnendach testen und genau schauen wie die Dichtung aussieht, da auch unter dieser der Rost blühen kann. Wichtig ist beim Sonnendach, dass es eine Version bis Fahrgestellnummer WD250029 (EFT100460) und eine danach gibt (sie haben unterschiedliche Einbaupositionen und Größen), falls man das Glasdach tauschen möchte.

Ein Problem für viele Werkstätten stellt das Vorhandensein der beiden Karosserievarianten dar, denn wenn der Auspuff erneuert werden muss, sollte man genau darauf achten, ob er für den eigenen ZS passend ist. Es gibt vier verschiedene Längen, je eine für Hatch und Saloon sowie für MKI und MKII. Sollte ein zu kurzer Aufpuff verbaut sein, kann das nach längeren Fahrten zu geschmolzenen Stoßstangen führen.

Der ZS konnte sowohl als 4- wie auch 5-Türer mit einer Spoilerlippe, einem kleinen oder einem großen Heckspoiler geordert werden.

Elektrik

In Sachen Elektrik verhält es sich wie beim ZR. Die Fahrzeuge sind elektronisch auf dem Stand von etwa 1995 (dem Erscheinungsjahr des Rover 400 RT) und serienmäßig mit Wegfahrsperre ausgestattet.

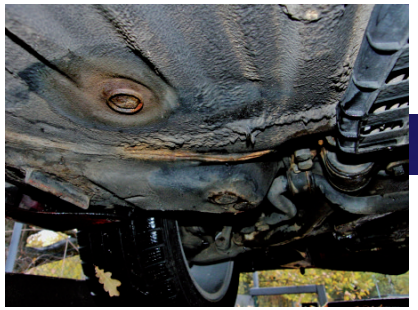
MG Rovers spezifisches Datenprotokoll kann ausschließlich mit dem Rover „Testbook" analysiert werden, welches im Club vorhanden ist. Sofern nicht wilde Bastelorgien vom Vorbesitzer vorliegen, verhält sich die Elektrik relativ unauffällig.

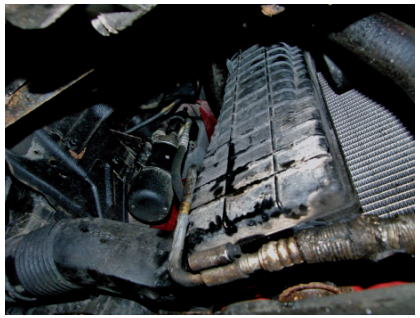
Innenausstattung

Im Innenraum dominieren auf die Wagenfarbe abgestimmte Sportsitze, das Armaturenbrett mit Applikationen in Rhodium-Silber sowie die silberfarbenen Instrumente. Für alle, die es individueller wollten, konnten die Sitze im MKI statt mit den empfohlenen grauen Postereinsätzen auch mit blauen, gelben, roten oder grünen geordert werden. Weiterhin bot MG Ausstattungspakete in diesen vier Farben an.

Die in Deutschland ausgelieferten ZS 180 waren eigentlich

Simply the best for your car!
MODERN CLASSICS
KFZ.ERSATZTEIL GMBH FÜR ENGLISCHE SPORTWAGEN
BONNER RING 28 D-50374 ERFTSTADT-LECHENICH
MGA, MGB, MGC, MGB V8,
Midget, MG T-Modelle, MGF und mehr
Tel. 02235 - 75 181 Fax 02235 - 5023





immer komplett ausgestattet. Sie umfassten vier Fensterheber, vier Airbags, Kopfstützen hinten und Nebelscheinwerfer, um nur einiges zu nennen. Im Laufe der Jahre sind aber auch viele Importe zu uns gekommen, die dann die einfacheren Matrix-Sitzbezüge, hinten keine Fensterheber und/oder Kopfstützen haben. Beim MKII gab es dann Teilledersitze, bei denen die Stoffe der Sitzfläche in Grau, Grün oder Blau geordert werden konnten. Weiterhin gab es auch Vollleder- und Alcantara-Sitze. Mit den MG-Modellen hielt auch die Monogram-Option Einzug, auf die wir aber noch separat eingehen werden.

Bei der Innenausstattung sollte man auf die Abnutzung der Sitze im Bereich der Sitzwangen achten. Einen Blick sollte man auch auf den Beifahrerairbag werfen, dessen Verkleidung löst sich leider in den meisten Fällen.

Fahrwerk

Wer den Rover 45 kennt, hat eigentlich nicht den Eindruck eines Fahrerautos. Aber vom Aufbau mit doppelten Querlenkern und Mehrlenker-Hinterachse her war er doch das geeignetste Modell der Rover-Palette. So finden sich vorn wie hinten MacPherson Einzelradaufhängungen mit Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Stabilisatoren. Dieses geschmeidige Fahrwerk sorgt für ein exzellentes Handling. Es ist solide ausgelegt; sollte es rumpeln oder klappern, ist ein Blick nach den Fahrwerksbuchsen angebracht.

Bremsen / Reifen

Serienmäßig verfügt der ZS wie auch der ZR über ABS und eine elektronische Bremskraftverteilung. Der ZS180 ist mit einer 282-mm-Bremsscheibe vorn und einer 260 mm großen hinten ausgestattet. Daher sind wie schon beim ZR 160 16" als kleinste Reifengröße möglich. Probleme am ABS-System treten an den ABS-Ringen auf. Viele Werkstätten tauschen für viel Geld die Sensoren; allerdings sind diese im seltensten Fall die Ursache einer Fehlermeldung.

Ausgeliefert wurden die MKI ZS180 mit 17" Straights und die MKII mit 17" 11 Spoke Leichtmetall-Felgen sowie Bereifung der Größe 205/45 R17. Die anderen ZS-Varianten waren serienmäßig nur mit 16" Hairpins Leichtmetall-Felgen und 205/50 R16 ausgestattet. Wie der ZR wurde auch der ZS 180 nur mit einem Instant Tyre Repair Kit ausgeliefert.

Getriebe

Beim 5-Synchro-Getriebe (R65) mit Gesamtübersetzung ZS180 3.938 ist die korrekte Funktion der Kupplung wichtig. Die Hydraulik ist ein geschlossenes System, bei dem Geber- und Nehmerzylinder gemeinsam ersetzt werden müssen. Gern bricht auch der Halter des Geberzylinders. Es gibt aber mittlerweile Umbausätze auf ein nachfüllbares System mit Standardteilen aus dem Honda-Baukasten.

Steptronic / Stepspeed

Das automatische Getriebe aus dem Hause ZF mit zusätzlichem Schnittstellenmodul zum Motormanagementsystem ist nur in Kombination mit dem ZS120 erhältlich.

Text: Peter Hofmann
Fotos: Peter Hofmann, MG Rover Group; Christian Bianco

Weiter Bilder der Kaufberatung unter
www.mg-zs.britische-klassiker.de

BRUNOX®

Rostsanierung in 3 Schritten
– mit BRUNOX Epoxy

Roststopp und Grundierer in Einem!
· im und ums Haus
· am Fuhrpark
· in Gewerbe und Industrie

So wird es gemacht:
1. losen Rost entfernen
2. BRUNOX Epoxy 2 x auftragen
3. nach vollständiger Trocknung Decklack applizieren

Bestes Kriechvermögen, kein Durchbluten, kein Abwaschen und kein Anschleifen!
EINFACH GENIAL!!!

Erhältlich im guten Fachhandel:
Carlofon, LIMORA, Seilo, Stahlgruber GmbH, Wessels+Müller AG, CARPROFI GmbH
Info o. Händlernachweis: BRUNOX Korrosionsschutz GmbH, Tel. 0841 96129-04, Fax -13