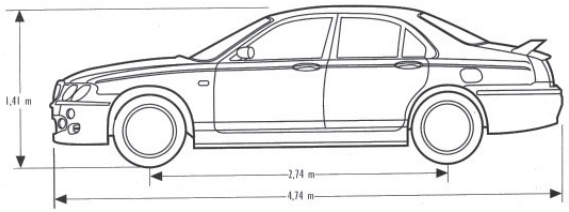
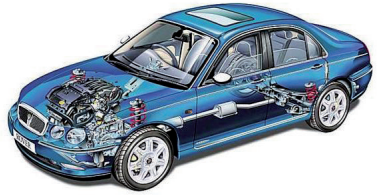
Kaufberatung MG ZT / ZTT





Die Modelle

MG ZT / ZTT 120
MG ZT / ZTT 160 Turbo
MG ZT / ZTT 160 V6
MG ZT / ZTT 180 V6 Automatik
MG ZT / ZTT 190 V6
MG ZT / ZTT 260 V8
MG ZT / ZTT 115 Diesel
MG ZT / ZTT 135 Diesel

Einführung

Wie auch die anderen bereits vorgestellten Z-Modelle kamen der ZT und auch der ZT-T 2001 auf den Markt. Die ZT-Reihe ist die modernste der drei Reihen. Die Produktionszahl in den knapp vier Jahren Bauzeit betrug etwas über 25.000 Stück. Der ZT / ZT-T V8 einschließlich Rover V8 wurde weniger als 800-mal gebaut.

Basis

Der ZT entspricht dem Rover 75, der 1998 auf den Markt gebracht wurde und die Modelle 600 und 800 ersetzen sollte. Um den klassisch und typisch englisch gestylten Wagen dem neuen MG-Design anzupassen, legte Peter Stevens, der Designer des McLaren F1, wie auch bei den anderen Modellen Hand an. Das schon vom Rover 75 her gute Fahrverhalten wurde durch stärkere Federn und Feinabstimmung sportlicher abgestimmt. Die ZT-Modelle gab es in vielen unterschiedlichen Motorisierungen. Die Palette reichte vom ZT 115 TD über ZT 160 Turbo bis hin zum ZT 190 V6.

Eine Sonderstellung unter den ZTs nimmt die 2003 vorgestellte 260-PS-Version des Wagens mit dem 4,6-l-V8-Motor des Ford Mustang ein. Um den Motor im ZT / ZT-T unterzubekommen, musste die gesamte Bodengruppe von Front- auf Heckantrieb umgestellt werden. Dies wurde größtenteils vom Motorsport- und Ingenieurbüro Prodrive konstruiert und gebaut. Die 4,6-l-Version gilt als echtes Understatement-Auto. Wer es nicht weiß, wird ihn nicht von den anderen ZT-Typen unterscheiden können, da der einzige von außen sichtbare Unterschied die vierfachen Auspuffrohre sind.

Eine kleine Randnotiz zum ZT-T: Mit dem Erscheinen des V8 wurde auch ein MG ZT-T zum schnellsten Kombi der Welt. Er erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 360,9 km/h. Gefahren wurde der Rekord bei der 55. Jährlichen Bonneville Speed Week in Bonneville Flats (Utah).

Die Fertigung des MG ZT lief 2006, nach der Übernahme durch SAIC, unter dem Namen MG 750 bzw. MG 7 wieder an. Er wird aktuell mit einem leichten Facelift gebaut.

Facelift

Die MG Rover Group präsentierte ihre technisch überarbeitete und neu gestylte ZT-Baureihe gemeinsam mit den ZR- und ZS-Modellen.

Die Modifikationen des Designs sollten den moderneren Charakter der neuen MG-Modelle unterstreichen. Der neu gestaltete Kühlergrill zwischen den serienmäßigen Halogen-Projektionsscheinwerfern beispielsweise wirkte zeitgemäßer und prominenter. Scheinwerfer und Blinker wurden in den vorderen Stoßfänger integriert.

Alle MG ZT-Modelle wurden nun mit einer Armaturentafel im „Technical Grey"-Design ausgestattet. Armaturentafel und Mittelkonsole waren auf Wunsch auch im „Black Oak"-Design mit passendem Lenkrad oder im „Burr Walnut"-Design erhältlich. Die Instrumente trugen neu gestylte Zifferblätter und waren jetzt blau hinterleuchtet. MG rüstete den ZT CDTi und den ZT 190 mit Velourssitzbezügen im neuen Summit-Design aus, die Sportsitze der SE-Ausführungen waren serienmäßig mit Leder bezogen.

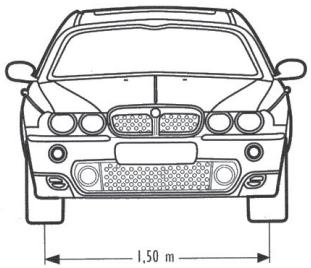
Motor

In Deutschland gab es offiziell nur die Modelle 190, 260 und CDTi mit 96 kW.

Der MG ZT (ZT-T) 190 besaß einen 2,5-l-KV6-Motor mit 190 PS (140 kW) Leistung und 245 Nm Drehmoment. Er beschleunigte das Fahrzeug in 7,7 (8,2) Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 211 (208) km/h.

Im Vergleich dazu hatte der MG ZT (ZT-T) 260 den bereits erwähnten 4,6-l-V8-Ford-Mustang-Motor mit 260 PS (191 kW) und 410 Nm Drehmoment. Die Beschleunigung lag bei 6,2 (6,3) Sekunden von 0 auf 100km/h und wurde bei 250 km/h abgeregelt.

Der im MG ZT (ZT-T) angebotenen BMW CDTI mit 2,0 l hatte eine Leistung von 131 PS (96 kW) und lieferte 300 Nm Drehmoment. Das Beschleunigen erledigte er als Schalter in 10,3 (10,6) Sekunden und als Automatik in 11,0 (11,4) Sekunden.



Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 193 km/h bzw. beim Automatik bei 190 km/h.

Durch die Auflösung der MG Rover Group und dem damit verbundenen Abverkauf, wie auch durch Importe kamen auch andere Motorisierungen auf den Markt. Bei den drei V6 handelt es sich beim 180er ZT Automatik um den gleichen Motor wie beim MG ZS. Der 160er ZT ist eine gedrosselte Variante, die bis zur Einführung des 160er Turbo angeboten wurde. Beim 190er wiederum handelt es sich um einen in Details, wie z.B. Nockenwelle und Steuergerät, überarbeiteten 180er Motor.

Die gängigsten Arten von Motoren

Auf die K-Serie und KV6-Motoren wurde schon in den ZR bzw. ZS Kaufberatungen eingegangen.

Beim von BMW Steyr zugelieferten CDTI kann es zu Problemen mit Einspritzventilen und Einspritzpumpe kommen, die sich mit Ruckeln, Stottern, Vibrieren bemerkbar machen oder mit Turbolader-Defekten (keine Leistung, großes Turboloch, keine Beschleunigung). Leistungsverlust kann auch durch defekte Luftmassenmesser (LMM) auftreten. In einigen Fällen reicht es schon aus, den Stecker zu überprüfen.

In Sachen ZT 260 muss man sagen, dass er für einen 4,6-l-Motor nicht die Wurst vom Brot zieht. Allerdings fällt es schwer, nicht mit einem breiten Grinsen aus ihm auszusteigen. Aufgrund der geringen Stückzahl von nur 883 Fahrzeugen einschließlich Rover V8 (beide wurden unter denselben Entwicklungscodes und VIN geführt) muss man sich bewusst sein, ein „Handgestricktes" Modell zu fahren. Wichtig ist es, beim V8 auf die korrekte Funktion der Klimaanlage zu achten, wie auch auf einen guten Zustand des Aggregateriemens, der am Motorblock scheuern kann.

Da wir gerade bei den Motoren sind, sollte man unbedingt einen Blick auf die Abgasanlage werfen. Es ist zum Teil schwer, neue Teile zu bekommen, selbst in UK gibt es nur wenige Anbieter. Weiterhin sollte man nach dem Kaltstart auf Scheppern im Hosenrohr achten, da sich das innere Rohr lösen kann. Abhilfe kann durch Schweißen geschaffen werden. Es empfiehlt sich auch die Motorlager zu kontrollieren, insbesondere das untere ist anfällig.

Karosserie

Die Karosserie der ZT-Serie ist im Vergleich der Z-Modelle die am wertigsten verarbeitete. Nachdem die ersten Modelle nun schon vor zwölf Jahren auf den Markt gekommen sind, bleiben ein Paar Probleme nicht aus. Bekannte Schwachstellen sind Kantenrost an Unterboden und Fahrwerkskomponenten, leichte Anrostungen an den unteren Kanten der Heckscheibe beim ZT oder den Scharnieren der Glasheckscheibe beim ZT-T. Begutachten sollte man auch die vorderen beiden Haubenschlösser, die gern rosten und schwergängig werden.

Es kann auch vorkommen, dass sich die Clipse an den Frontscheibenleisten lösen und so Windgeräusche entstehen. Weiterhin sollte man schauen, ob sich die Türen ohne zu haken und zu klemmen öffnen und schließen lassen.

Bei Fahrzeugen mit Anhängerkupplung sollte man auch deren Befestigungen im Auge behalten. Gleiches gilt für die Kennzeichenhalter hinten, die gerne direkt in das Blech geschraubt wurden, was so zu Rost führt. Wasser im Innen- bzw. Kofferraum kommt durch verstopfte Ablauftüllen im Motorraum, Abflüsse der Klimaanlage oder Befestigungsclips der hinteren Kotflügel hinein.

Elektrik

Die Elektrik der ZT-Modelle ist leider nicht mehr so einfach aufge-

Kaufberatung MG ZT / ZTT

baut wie man es bei Fahrzeugen bis vor zehn oder 15 Jahren gewöhnt war. Die ZTs besitzen ein Multiplex-System, das aus CAN-Bus, K-Bus, Diagnose-Bus, Navigations-Bus, Windows-Bus und Trailer-Bus besteht. Diese Systeme sind alle miteinander verbunden und verstrickt. Diagnose ist daher in den meisten Fällen nur per „Testbook" möglich.

Allerdings lässt sich vieles mit gesundem Menschenverstand entdecken, wie z.B. Fehler im ABS-System, die durch Korrosion in den Sensoren ausgelöst werden, schwergängige Türschlösser oder sich lösende dritte Bremsleuchten. Einen Blick sollte man auf den Lüfter im Motorraum werfen, der als etwas anfällig gilt. Hin und wieder waren auch schon defekte Benzinpumpen zu beklagen.

Pixelfehler in der Multifunktionsanzeige des Tachos können von einigen Spezialisten behoben werden. Für die Fülle an Elektronik verhält sich der ZT allerdings recht unauffällig, einzig Unterspannung der Batterie mag ein ZT nicht sonderlich. Sollten sich die Xenon-Scheinwerfer nicht mehr beim Einschalten automatisch justieren, liegt es an den Kunststoffzahnrädern, die leider Karies bekommen und ausbrechen. Es gibt weiße und blaue Zahnräder, wobei die blauen die haltbareren sind. Auch sollte man bei den hinteren Rückleuchten vorsichtig sein, da die Clipse der Befestigung Altersersscheinungen zeigen können.

Fotos links:
- Scheuerstelle Heckklappe rechts
- Korrodierter Motorraumlüfter
- Scheuerstelle Verkleidung
- Anrostung Wasserablauf Heckscheibe
- Ablösen des Unterbodenschutzes

Innenausstattung

Die Innenausstattung ist gut und reichhaltig wie man es von einem Modell der oberen Mittelklasse erwartet. Von Teilleder über Alcantara bis Vollleder konnte sich jeder seinen persönlichen Wunsch erfüllen.

Auch im Multimediabereich konnte man seinen ZT mit Highline Navigation, Harman-Kardon Audio-System, Mobil-Telefon und TV ausstatten. Als Randnotiz sei gesagt, seit Abschaltung des Analog-TV ist leider kein Empfang mehr möglich. Probleme gibt es nach den Jahren auch mit den Navigationsrechnern.

Die Türverkleidungen bleichen zum Teil unterschiedlich aus. Die Sitzwangen der MKI Monaco-Sitze zeigen Abnutzungsspuren im Leder, die sich aber noch gut pflegen lassen. Die MKII-Sitze neigen eher zu Rissen und Ausplatzungen an den Seiten, wie auch bei den anderen beiden Z-MKII-Modellen.

Fahrwerk

Dem dynamischen Potenzial entsprechend wurde nicht nur das Styling, sondern auch das Fahrwerk optimiert. Federn und Dämpfer wurden straffer ausgelegt, dabei allerdings nicht der Komfort aus den Augen gelassen. Passend dazu wurden auch die Lager und Stabilisatoren angepasst. Die Lenkübersetzung wurde auf 16,4 : 1 geändert.

Das Fahrwerk ist recht unauffällig. Bekannt sind knarrende Geräusche beim Anfahren, die durch trockene Dichtungen im Dämpfersystem ausgelöst werden. Weiterhin kann es zu stark abgefahrenen Hinterreifen hinten kommen, was auf eine gelockerte Hinterachsaufhängung zurückzuführen ist. Beim 260er sollte man einen Blick auf die Fahrwerksteile werfen, da diese korrodieren können.

Bremsen / Reifen

Die MKI-Modelle waren entweder mit Hairpins 7,5Jx18"-Alufelgen oder Straights 7,5Jx18"-Alufelgen erhältlich. Beide verfügten über 225/45 ZR18-Bereifung. Bei den MKII-Modellen war die Auswahl etwas größer; für die kleineren Motorisierungen waren 7,5x17" 5-Spoke erhältlich. Der 135CDTI kam mit 18" Grid-Spoke Felgen serienmäßig daher und die 190er bzw. 260er mit 18" Apex Felgen. Weiterhin stand noch eine 18" 11-Spoke Felge zur Auswahl.

Die vorderen Bremsscheiben sind innenbelüftet und haben einen Durchmesser von 325 mm. Der ZT besitzet hinten massive und der ZT-T innenbelüftete Bremsscheiben. Die ZT sind mit einem Bosch 5.7 4-Kanal ABS und elektronischer Bremskraftverteilung ausgestattet. Weiterhin gab es eine Traktionskontrolle, allerdings kein ESP. Bremsen und Reifen sind recht haltbar, einzig die ABS-Sensoren vorne können undicht werden, und an den Steckern des Steuergerätes kann es zu Korrosion kommen.

Getriebe

Die Schaltgetriebe der Firma Getrag beim 190er haben eine Gesamtübersetzung 4.412. Der CDTI ist als Schalter auf 3.737 und als Automatik auf 3.450 übersetzt, der 260er auf 3.460. Probleme sind bisher keine bekannt; selbst bei Fahrzeugen mit mehr als 300.000 km scheinen sie unauffällig ihren Dienst zu verrichen.

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

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

Technische Daten als Beispiel

	ZT 190 MKI	ZTT190 MKI	ZT 260
Motor	2,5 KV6		4,6 V8
Hubraum	2.497		4.601
Ventilsteuerung	2x DOHC		2x SOHC
Länge (mm)	4.747	4.792	4.747
Breite (mm)	1.778		
Höhe (mm)	1.417	1.428-1.470	1.417
Spurweite vorn (mm)	1.505		
Spurweite hinten (mm)	1.505		
Radstand (mm)	2.746		
Wendekreis (m)	11,4		
Bremsen vorn	Scheiben, innenbelüftet		
Bremsen hinten	Scheiben	Scheiben innenbelüftet	
Leergewicht (kg)	1.560	1.625	1.680
Zul. Gesamtgewicht (kg)	2.030	2.090	2.170
Zul. Anhängelast gebremst (kg)	1.600		
Zul. Anhängelast ungebremst (kg)	750		
Zul. Stützlast (kg)	100		
Zul. Dachlast (kg)	80	100	80
Gepäckraumvolumen (l)	432	400-1.222	432
Verbrauch (l) städtisch	14,3		17,9
Verbrauch (l) außerstädtisch	7,3		10,4
Verbrauch (l) kombiniert	9,8		13,2
CO^2-Emission (g/km)	235		314