
Mit dem GTS findet MG zu seinen Sportwagenwurzeln zurück

Von Matthias Knödler

Sie feiert 100 Jahre Jubiläum, die britische Traditionsmarke MG, und man übertreibt wohl nicht, wenn man die Geschichte der ehemaligen Morris Garage als wechsellvoll beschreibt. Jetzt, zum markeneigenen Zentennium, macht sich die Marke ein Geschenk, indem sie zu ihren Wurzeln zurückkehrt.

Werfen wir einen Blick zurück: 1952 war MG quasi ein Gründungsmitglied der British Motor Corporation, die später zu Leyland und Austin Rover wurde. Neben den berühmten Sportwagenbaureihen wurden allerdings schon 1962 die braven Kompaktlimousinen der ADO-16-Baureihe zum MG umetikettiert, und bis in die Nuller-Jahre hinein hörten die sportiv angehauchten Varianten konventioneller Baureihen ebenfalls auf den Namen MG.

Flankiert wurden sie allerdings immer wieder von echten Sportwagen wie dem nostalgischen MG RV8, dem modernen MG TF/MGF oder dem brutalen MG XPower SV. 2005 übernahm die chinesische SAIC-Gruppe das Szepter – und setzte mit Kompakt- und SUV-Modellen zunächst ganz auf die Breite. Ubrigens mit großem Erfolg. So hat MG in Deutschland bereits einige Traditionsmarken überholt.

Seit vergangenem Jahr ist MG kräftig dabei, die sportlichen Wurzeln freizulegen. Die Reise begann 2023 in Goodwood mit dem Concept EX4, das von der Rallye Gruppe B inspiriert ist; Serienausführung ist der 485 PS starke MG4 X-Power. Zur Automesse in Peking wurde heuer das Hypercar-Concept EXE181 lanciert, das auf frühere Weltrekorde der Marke anspielt. Logisch, dass zum aktuellen Goodwood Festival of Speed die Reise weitergeht.

Schon ab August soll der Roadster Cyberster ausgeliefert werden. Ihm wurde bereits viel Aufmerksamkeit für sein Design zuteil, und ganz nebenbei gibt es von keinem anderen Hersteller ein vollelektrisches Cabriolet. In Größe, Fahrleistungen und Ausstattung ist er übrigens mindestens so sehr ein offener Gran Turismo wie ein Roadster.

Kenner der Markenhistorie wissen, dass während der goldenen Zeit der Marke, als der MGB seine großen Erfolge feierte, zum offenen Modell auch ein Coupé gehörte. Und genau das zeigt MG jetzt zum Goodwood Festival of Speed – mit dem Cyber GTS Concept. Wir konnten es bereits zwei Tage vor der offiziellen Präsentation im MG-Designstudio in London in Augenschein nehmen.

Das kräftige Grünmetallic mit türkisem Einschlag zitiert das klassische Grün britischer Sportwagen, mischt aber eine futuristische Note bei. Die Nähe dieses MG-Coupés zu Aston Martin oder Jaguar wirkt authentisch. Denn der GTS besitzt nahezu ideale Proportionen, und das ist kein Wunder, weil auch der mit ihm verwandte Cyberster nicht nur offen, sondern auch mit geschlossenem Verdeck stimmig und harmonisch wirkt. Die muskulösen hinteren Kotflügel kommen beim GTS aber noch besser zur Geltung, und die schwarzlackierte Linie unter den Seitenfenstern setzt einen eigenständigen Akzent.

In echter Gran-Turismo-Tradition ist der GTS für zwei Rücksitze ausgelegt und wäre damit begrenzt familientauglich. Die Scherentüren bleiben bestehen, potentielle Kunden mögen diesen Show-Effekt. Der Winkel der A-Säule ist identisch, aber das Dach ist zugunsten der Kopffreiheit etwas höher als beim Cyberster. Carl Gotham, leitender Designer des SAIC-Studios in London, dämpft noch die Erwartungen auf eine Serienproduktion: Man wartet ab, wie die Reaktionen von Kunden und Presse ausfallen.

Jedenfalls passt der GTS hervorragend zur MG-Historie: Das erklärt uns kein geringerer als der frischgebackene Chefdesigner Jozef Kaban, zuvor bei BMW und im Volkswagen-Konzern in Amt und Würden. Er spricht von der „Leichtigkeit“ des GTS, einer Eigenschaft, die in Zukunft wieder wichtiger werde: „Schon die historischen MG waren auf das

Wesentliche beschränkt“.

Unbelastetes und entspanntes Design spiegelt die Haltung des Fahrer wider, so Kaban: Es zeigt auch die Haltung des Fahrer: „Die Balance, nicht zu viel zu haben, nichts beweisen zu müssen, ist eine Stück Freiheit. In der Zukunft ist kein Überluxus ist gefragt, sondern Effizienz. Und ein Auto soll zeitlos sein, denn für kurzfristige Modeerscheinungen ist es zu teuer.“ Andere Hersteller verfolgen diesen Zugang noch nicht: „Zu viele Autodesigns wirken derzeit gestresst“, urteilt Kaban.

Übrigens kann man sich bei MG die Designsprache von Cyberster und GTS auch bei Verbrennern vorstellen. Obwohl ein Vorreiter der Elektrifizierung, stellt die Marke klar: Technologieoffenheit ist wichtig, der Wettbewerb soll entscheiden. Als Autoenthusiast vernimmt man es mit Genugtuung.

Bleibt zu hoffen, dass der GTS in Goodwood und anschließend beim Publikum so gut ankommt, dass die Serienfertigung folgt. Dann könnte er für rund 55.000 Pfund oder 65.000 Euro angeboten werden. Weil er auf dem Cyberster basiert, könnte er nächstes Jahr produktionsfertig sein. Passend zum 50-jährigen Jubiläum des MGB GT. (aum)

Bilder zum Artikel



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knoedler



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knoedler



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knoedler



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knoedler



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



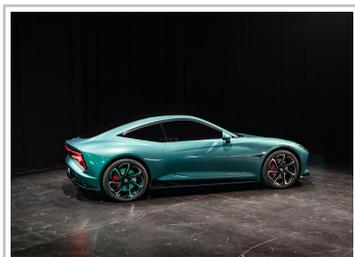
MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



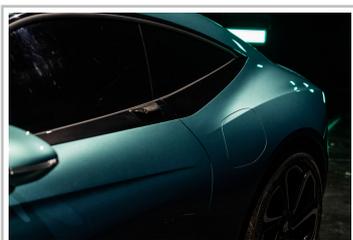
MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



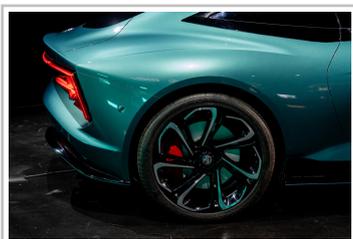
MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG



Matthias Knödler am MG GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG
