



LIFE'S TOO SHORT
NOT TO



MG ZT-T 190



Fahrzeugdaten vom MG ZT-T

Typengenehmigung	1MN311
Fahrgestell NR.	SAR RJX TFT 2D2 344 16
Inverkehrssetzung	02.2002
Letzte Prüfung (MFK)	02.2012
Kilometerstand	+ 160'000 Km
Getriebeart	Handschaltung
Leistung	140 KW / 190 PS
Hubraum	2497 ccm
Drehmoment:	245 Nm
Zylinder	V 6
Höchstgeschwindigkeit:	220 km/h
Neupreis	CHF 54'150.-

Nur 51 Stück vom MG ZT-T wurden in der Schweiz immatrikulierten.

MG – Ausstattung:

Regensensor für Scheibenwischer vorne, Alcantara-/Leder-Ausstattung, Bordcomputer, Park Distance Control, CD-Wechsler 5-Gang-Sportgetriebe, Antiblockiersystem (ABS), Sportfahrwerk, Servolenkung, Wegfahrsperrung, 4 Leichtmetallfelgen 18J, Pneu 225/45 ZR R 18 95W V, 4 Winter-Leichtmetallfelgen 17J, Pneu 225/45 R 17 94V, Getönte Scheiben, Aussenspiegel rechts und links beheizbar und elektrisch verstellbar, Dachreling, Nebelscheinwerfer, Leuchtweitenregulierung elektrisch, Zentrale Doppelverriegelung mit Fernbedienung, Fahrersitz höhenverstellbar, Rücksitzlehne geteilt ab klappbar, Sportsitze vorne, Teilledersitze, Seitenairbags, Seitenaufprall-Schutzsystem, Cupholder vorne, Durchladeöffnung im Kofferraum, Gurtstraffer vorne, Klimatisierungsautomatik, Aktivkohlefilter (GeruchsfILTER), Diebstahlwarnanlage, - Navigationssystem - Sitzheizung - Tuning – Tempomat Farbe: Silber met. etc.

Motorenöl: 10W/40 ACEA:A3 S



MG ROVER
GROUP

MG Rover Geschichte

Der **Rover 75** ist ein Pkw-Modell der Mittelklasse, den Rover in seiner Fabrik in Longbridge bei Birmingham hergestellt hat. Die Firma baute auch einen Kombi, der *Rover 75 Tourer* genannt wurde. Von diesem Wagen gab es auch eine Sportversion, den MG ZT und den MG ZT-T (Tourer). Die Fertigung aller Wagen wurde Mitte 2005 eingestellt, als die MG Rover Group zusammenbrach

Der 75 wurde Anfang 1999 auf den Markt gebracht, als Rover zum BMW-Konzern gehörte. Er sollte die Modelllinien 600 und 800 ersetzen. Das Fahrzeug selbst wurde vollständig im Hause Rover entwickelt, mit geringem Einfluss von BMW-Seite, jedoch unter Verwendung einer ganzen Reihe von Bauteilen aus dem Hause. Bei der Dieselvariante CDT (85 kW) des Rover 75 kam der gleiche Motor wie im BMW 320d (E46) zum Einsatz, während bei den Benzinvarianten Rover-eigene Triebwerke der K-Serie (1,8 Liter 4 Zylinder, 88 kW) bzw. KV6-Serie (2,0 und 2,5 Liter V6, 110 bzw. 130 kW) eingesetzt wurden.

Das Auto wurde für seine sehr guten Fahreigenschaften, seine eigenwillig abgerundete Innenausstattung, seine Qualität und seinen traditionellen englischen Stil gelobt, der von Richard Woolley kreiert wurde (der auch schon den Rover 600 entworfen hatte). Kritiker fanden den „Retro-Stil“ des Stylings jedoch zu sehr auf ältere Käufer zugeschnitten. Dennoch gewann der 75 eine Reihe internationaler Preise, darunter auch einige für sein elegantes Erscheinungsbild.

Die Montage war ursprünglich in Cowley angesiedelt, nach der Abspaltung Rovers aus dem BMW-Konzern wurde sie ab 2000 nach Longbridge verlagert. Im August 2001 wurde die Kombiversion Rover 75 Tourer eingeführt, und ihm folgten der MG ZT und die Kombiversion MG ZT-T.

Modellpflege

Anfang 2004 überarbeitete Rover das Design des 75, um ihm ein moderneres Aussehen zu verleihen. Das neue Design wurde mit gemischten Gefühlen von der Fachpresse aufgenommen, und Rover kündigte nur wenige Monate später das neue V8-Modell mit einem völlig anders gestalteten Kühlergrill an.

Man sagt, dieser Kühlergrill sei von früheren V8-Modellen inspiriert gewesen, aber er verursachte einige Irritationen, da er dem des neuen (später vorgestellten) großen Audi ähnlich sah. Eine Pullmann-Limousine mit langem Radstand, genannt Rover 75 Vanden Plas, mit 20 cm mehr Außenlänge besaß diesen neuen Kühlergrill ebenfalls.

Die Modellpflege beschränkte sich bei den existierenden Modellen nicht nur auf reine Äußerlichkeiten - motorentechnisch wurden im Rover 75 zusätzlich das CDTi-Modell mit 96 kW starkem Dieselmotor und der 1,8-Liter-Turbomotorbenziner mit 110 kW eingeführt.



Produktion

Insgesamt wurden 211'175 Rover 75 gebaut, davon 28.388 im Werk Cowley und der Rest in Longbridge. der MG ZT wurde insgesamt 27'149 mal produziert. Erster: SARRJZLLMXM100001 Letzer: SARRJZLHC5D355194

<u>Jahr</u>	<u>Rover 75</u> Cowley
1999	53581*
2000	28388* = *81969 Produktion in Cowley
2000	3156
2001	33883
2002	32123
2003	30449
2004	24156
2005	5439
Summe	211175

	<u>MG ZT</u> Longbridge
2001	3510
2002	6914
2003	8011
2004	6844
2005	1870
Summe	27149 = 238324 Total



Motoren

- 1.8 , Vierzylinder mit 1796 cm³ Hubraum in Reihenbauart mit 88 kW (120 PS), 1998–2005
- 1.8 T, Turbo Vierzylinder mit 1796 cm³ Hubraum in Reihenbauart mit 110 kW (150 PS), 2003–2005
- 2.0 V6, Sechszylinder mit 1997 cm³ Hubraum in V-Bauart mit 110 kW (150 PS), 1998–2003
- 2.5 V6, Sechszylinder mit 2497 cm³ Hubraum in V-Bauart mit 130 kW (177 PS), 1998–2005
- 2.5 V6 , Sechszylinder mit 2497 cm³ Hubraum in V-Bauart mit 140 kW (190 PS), 2004–2005
- 4.6 V8, Achtzylinder mit 4601 cm³ Hubraum in V-Bauart mit 191 kW (260 PS), 2004–2005

- 2.0 CDT , Vierzylinder Turbodiesel mit 1951 cm³ Hubraum in Reihenbauart mit 85 kW (115 PS), 1999–2003
- 2.0 CDTi , Vierzylinder Turbodiesel mit 1951 cm³ Hubraum in Reihenbauart mit 96 kW (130 PS), 2003–2005

Modelle

1998–2004

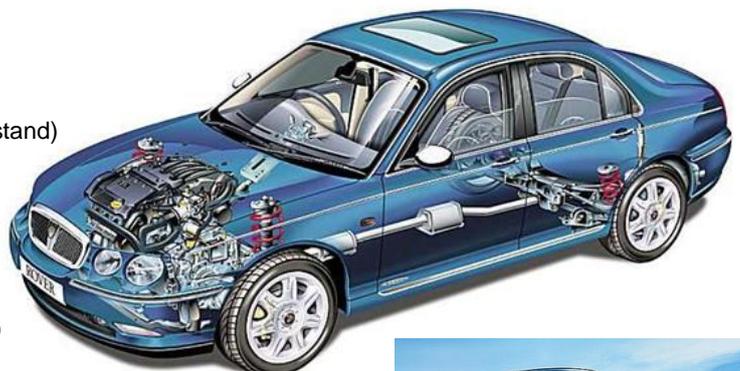
- Classic
- Classic SE
- Club (Deutschland: Charme)
- Club SE
- Connoisseur (Deutschland: Celeste)
- Connoisseur SE
- Vanden Plas (mit 200 mm längerem Radstand)

2004–2005 (Modellpflege)

- Classic
- Connoisseur (Deutschland: Charme L)
- Connoisseur SE (Deutschland: Celeste L)
- Contemporary (Deutschland: Charme S)
- Contemporary SE (Deutschland: Celeste S)
- Vanden Plas

2001–2005 (MG ZT und ZT-T)

- CDT/CDTi (Common-Rail TurboDiesel-Motor mit 81 kW (115 PS) und 96 kW (131 PS)
- 120 (1,8 l K-Serie)
- 160/160+ (Anfangs 2,5-l-Sauger, später 1,8 l mit Turbo)
- 180+ (2,5 l KV6 mit JatCo-Automatik)
- 190 (2,5 l V6)
- 260 (4,6 l V8 abgeleitet vom [Ford Mustang](#))



Prototype



Scale model in clay being shaped by advanced CAD/CAM software. According to one insider, Rover's design technology outstripped that of BMW at the time of the takeover... Getting there - the design is almost complete...



Full-size clay model has a very familiar look to it. This was produced in 1994, and only minor details separate it from the finished article...



The 75 went through a huge amount of pre-launch testing. Here's an early Tourer prototype spotted cold winter testing near Geneva in 1999...

The light fantastic

HOW to replace the irreplaceable A-series engine? Build a light, powerful and technically advanced power unit, spend years developing it to perfection; then introduce it in a highly impressive new medium sized car, quickly follow this up with a new small car which is a quantum leap ahead of the existing one. Rover employed this tactic to perfection during 1989 and 1990 – first with the Honda collaborative effort, the 200/400, then the revitalised Metro.

Austin Rover demonstrated that they were able to build a competitive and advanced engine, when they created the M16 out of the rather average O-series back in 1986. That development programme, headed by Roland Bertodo had been hamstrung by the fact that it used an existing engine as its base: with the K-series unit, the engine men started from scratch and used the opportunity to really stretch their creative impulses. Development had been started in 1984, had been placed under jeopardy by the Government of the day, who in an effort to reduce BL's capital burden on the country's finances.

As explained in [The Whole Story](#), the 1983/84 BL corporate plan had required the additional borrowing of £1.5 billion in order to see through the development of the next generation of cars and their engines. £250 million of this would be swallowed up by the K-series engine development programme – and it made an appealing economy for the government to suggest that BL could in fact use a Honda engine, thereby reducing the proposed investment.

Maintaining independence from Honda

IT may have seemed like a good idea to the Government, but Ray Horrocks and Harold Musgrove certainly did not agree – both fearing that Austin Rover would have lost a great deal of their independence if they no longer produced their own mid-market engine. Musgrove was especially passionate about this – and barracked the then trade and industry Norman Tebbit into seeing the BL point of view: it worked – Tebbit was persuaded and the government capitulated, allowing the continued funding of the K-series.

The company knew that in order to replace the A-Series engine, the engine would need to be both powerful and compact – and in order to achieve these goals, it would need to be highly advanced. Another consideration was that the changing tide within European legislation meant that emissions were being pushed further up the agenda and because of this, the design would need to be such that it would meet and succeed any potential new regulations. Needless to say, the company were right in this assertion and before long, lean burn engines would be all the rage – because of Austin Rover's foresight, they were most definitely ahead of the game when the new engine appeared in 1989.

To meet these goals, the engine was constructed of alloy, and ingeniously, to ensure that the pressures within the engine were evenly distributed, a long bolt configuration was adopted. In other words, the engine was basically of a sandwich design and holding it all together were 16-inch long bolts that plunged from the cylinder head to the sump, top to bottom. Other advances were that the K-Series unit was designed from the outset to be used with a twin cam, 16-valve cylinder head; a quite exotic configuration back in 1983, but necessary in order to gain enough specific output in order to meet upcoming emissions regulations.

Advanced specification

INITIALLY launched in 1.4-litre 16v form, the engine range was soon extended to encompass 1.1 and 1.4-litre 8v versions, which were then followed by 1.6 and 1.8-litre 16v units. This ensured that Rover would not be dependent on Honda for their mid-sized engine range and paved the way for the hot versions of the Rover 200 and MGF. With Honda power, these cars would in most likelihood been just as impressive, but less British. This power unit also formed the basis of the company's KV6 engine (of which over 100,000 had been built by 2001) – which was used to great effect initially in the Rover 800, then the Rover 75 and MG ZT.

Like the A-series before it and also the group's V8 engine, the K-series engine soon became the darling of the British specialist manufacturers, becoming the motive force for Caterham and Lotus.

The KV6 version of this engine was first used in the Rover 825, but it should be noted that this was a very different beast to the similarly-named power unit that would find its way into the Rover 75 and MG ZT. An insider described the earlier engine as very much a practice run, produced in an almost hand-built way – unfortunately, that led to fragility in the 825, and many power units expired before they hit the 60,000 mile mark.

When discussing the KV6 with a Longbridge engineer, Julian Donald was told of the changes: "I asked him if the cylinder head design of the KV6 was basically just ¾ of a four-cylinder engine. He said that it was on the early ones used in the 800 but that the whole engine had been redesigned for the 75 to make it narrower to fit under the shorter bonnet."

According to Brian Gunn, other differences between the early and late K-Series engines were put in place to improve reliability: "The differences between the early and late KV6 are that the block/liners are dimensionally more accurate, with more tolerance bands. The heads are the same, although Rover changed the top covers. The inlet manifold is totally different – it does not have the dual butterfly-type throttle body like the early one. The engine management has also been changed in favour of the Siemens 2000 system over the earlier MEMS 2J system. Things like the acoustic cover have been changed in appearance, as well as detail plumbing – and other things that go with an "improvement".

Reliability issues

IN the 75 and MG ZT, the KV6 has proved to be a strong and sporting power unit – only over-average fuel consumption denying it genuine greatness, but the earlier, almost handbuilt versions that found themselves under the bonnet of the 800 suffered from nightmare reliability issues – mainly with their head gaskets.

Many of the early ones were replaced under warranty at around 50,000 miles – with reliability only improving during the later years.

The K4 engine, on the other hand, seems to have become worse later in life. Early 1.1- and 1.4-litre cars seem strong and dependable, but the 1.6- and 1.8-litre cars, have developed a reputation for eating head gaskets, sometimes as early as 18,000 miles. Although the company claimed to have fixed the problem at several times

during the production run – some blame the plastic dowels used in its construction, others flaws in the design of the cooling system – owners of 2000-2005 cars were still regularly suffering regular head gasket failure. Such was the extent of the problem, it was highlighted on BBC TV's Watchdog programme – and an MG Rover representative's dismissive stance on the show shocked many existing customers, and scared off future ones. Today, the K-Series engine has been heavily tarnished by its reputation for fragility, and although there are many more satisfied than dissatisfied customers out there, once an image is established, it's fate is sealed. The real shame of it is, the K-Series engine remains an impressive design to this day. And with it, Rover proved it could maintain the ability to produce its own power unit, and with that, maintain their independence and identity. It's just a pity that this light and efficient engine wasn't allowed to escape from the shadow of unreliability, because if it had, we'd still be marvelling its huge armoury of positive points to this day...



Roewe 750

Nach der Insolvenz der MG Rover Group wurden die Baupläne für den Rover 75 an die Shanghai Automotive Industry Corporation und die Produktionsstrassen und -maschinen an die Nanjing Automotive Company verkauft. Unter der gemeinsamen Marke Roewe wird seit 2006 die Produktion über den technisch wie optisch überarbeiteten Roewe 750 fortgesetzt.



MG ZT-T

Der Understatement-Killer



Englische Autos waren bisher im besten Fall dezent sportlich. Mit dem MG ZT-T schicken die Briten jetzt einen Kombi nach Europa, der nicht nur höllisch gut aussieht, sondern auch mit alten Vorurteilen gegen britische Autos aufräumt. Fotoshow zum MG ZT-T

Kühler hinter Gittern

Schon auf den ersten Blick wird klar, dieser Brite hat mit Understatement nichts am Hut. Die ehemals unauffällige Frontpartie des Rover 75 musste einem tief verspoilerten Sportgesicht weichen. Besonderer Blickfang: der Kühlergrill und der mächtige Kühlluft einlass. Beide sind mit einem Netz aus poliertem Edelstahl vergittert und groß genug, um ein ganzes Kraftwerk mit Frischluft zu versorgen. Blitzendes Chrom oder funkelnden Edelstahl sucht man an der Seitenansicht des ZT-T vergebens. Die Wagenfarbe dominiert die großen Seitenschweller, sämtliche Stoßfänger und den Heckspoiler. Lediglich die bildhübschen 18-Zoll-Felgen dürfen die Seitenansicht dominieren.

Reste der BMW-Herrschaft Vortrieb mit Startschwierigkeiten

Drehzahl=Power



Die ersten Meter in Bewegung, ein ähnliches Bild. Der große Kombi beschleunigt mit Nachdruck, ohne dabei jedoch restlos zu überzeugen. Irgendwo müssen die 190 PS (140 kW) doch sein ... Dann eben eine Gangart schneller. Und siehe da, kaum klettert die feine Nadel des zentralen Drehzahlmessers über die 4000-Marke, wird die ehemalige Familienkutsche interessant. 245 Newtonmeter drängen nun über die Vorderachse auf die Straße. Wohl dem der beim eiligen Ritt über kurvige Landstraßen beide Hände fest am Lenkrad hat: die extrem breiten Reifen (225/45 ZR 18) laufen schön fleißig jeder Längsrille nach ...

Narrensicheres Fahrwerk

Die volle Punktzahl verdient alles, was man allgemein so unter Fahrwerk zusammenfasst. Der MG-Kombi duckt sich tief über die Straße, das Fahrwerk ist an allen Ecken und Enden verstärkt und versteift. Der Sportkombi klebt förmlich auf der Straße und bleibt in sämtlichen Extremsituationen beherrschbar. Von den über 1,5 Tonnen Gesamtgewicht ist da wenig zu spüren. Selbst Schnee und Eis können den kräftigen Briten nicht aufhalten: Selbst mit breiten Winterreifen grub sich der ZT-T durchs weihnachtliche Schneechaos, immer bereit zum kurzen, problemlosen Drift durch verschneite Kurven. Narrensicher auch die Bremsanlage. Scheibenbremsen vorne wie auch hinten, auf der Vorderachse sogar innenbelüftet, fangen jeden wild gewordenen ZT-T wieder ein.

Des Tankwarts Freund

Platz mit Abstrichen



Minuspunkte muss sich der mutierte Rover auch in Sachen Platzangebot gefallen lassen. Zwar finden vier Erwachsene im großen MG ausreichend Platz, sie sollten jedoch mit möglichst wenig Handgepäck anreisen. Größere Staufächer sucht man in Reichweite der vorderen und hinteren Sitze vergebens. 400 Liter fasst der Kofferraum, bei umgeklappten Rücksitzen sind es 1222. Damit ist der ZT-T wahrlich kein Raumwunder, muss sich aber auch nicht vor anderen Edel-Lastern verstecken.

Fazit

Der MG ZT-T ist im Vergleich zu seinen englischen Brüdern so herrlich anders, dass man ihm sogar den etwas durchzugsschwachen Motor verzeiht. Trotz des bestechenden Fahrwerks und der reichlichen Serienausstattung ist er mit einem Grundpreis von 32 800 Euro zwar kein Schnäppchen, aber durchaus eine lohnende Investition.

Von Jochen Knecht

MG ZT / ZT T - die sportlichen Brüder des Rover 75

Der Name MG steht seit Jahrzehnten für sportliche Automobile mit britischem Charakter. Dies möchte MG auch mit seinen Spitzenmodellen ZT und ZT-T weiterführen. Dem Team von DRIVE and TRAVEL präsentierten sich die Limousine und der Kombi gleichermaßen gut.



Im Wesentlichen verfügen beide Fahrzeuge über die selben Ausstattungsmerkmale, der Sportkombi ZT-T bietet darüber hinaus einen sehr geräumigen und variabel nutzbaren Innenraum. Damit auch Ihnen die Entscheidung leichter fällt, folgen Sie uns doch einfach mit zu unserem Test und machen Sie sich selbst ein Bild.



Entschlossen und maskulin zeigt sich die Frontansicht beider Fahrzeuge. Der markante MG Kühlergrill sowie die tief heruntergezogene Frontschürze mit besonders groß dimensionierter Ansaugöffnung zusammen mit dem markanten Doppelauspuff, der von einem Edelstahl-Hitzeschild umschlossen wird, geben den MG's einen charakterstarken Auftritt.



Unterstützt wird das Ganze noch durch eine gut designte seitliche Linienführung und passenden Sicken und Rundungen. Stoßfänger, Türgriffe und Seitenschutzleisten sind in Wagenfarbe lackiert und einen weiteren Blickfang bilden die Blinkleuchten, die ebenso wie die Nebelscheinwerfer in die Schürze integriert wurden.

Technisch sportlich zeigt sich auch der Innenraum der beiden MG Modelle.



Armaturentafel und Mittelkonsole sind in Rhodium-Silber gehalten und harmonisieren mit den weiß-grauen Instrumentenskalen. Abgerundet wird das sportliche Erscheinungsbild durch das schwarze Lederlenkrad, den mit Leder bezogenen Aluminium-Schaltknopf sowie dem lederbezogenen Handbremsgriff.



Sportlicher Flair verbreitet das übersichtlich gehaltene Cockpit..



Serienmäßig finden sich im ZT und ZT-T Sportsitze in Teillederausführung (optional auch Vollleder) mit einem sehr guten Seitenhalt. Limousine und Sportkombi verfügen über eine umklappbare Rücksitzbank mit Durchlademöglichkeit, beim



Toller Sitzkomfort und ausreichend Halt, bieten die sportlich ausgeformten Sitze.



Alles Genügend Bewegungsfreiheit vorne wie hinten.



Variabel, dank getrennt umlegbarer Rücksitzlehne und großer Öffnung zum



Innenraum.

Kombi ist die Fondsitzebank im Verhältnis 60:40 klappbar und auf diese Ladefläche mit doppeltem Laderaumboden) passt auch locker ein Fahrrad und bei der Limousine brachten wir - man staune - eine handelsübliche Klappleiter unter.



Da passt was rein, selbst ein Rennrad geht ohne Demontage locker in den Kofferraum - bei umgelegter Rücksitzbank.



Schön glattflächig und gut zu beladen das Kofferabteil des MG ZT T.



Praktisch, das seperat zu öffnende Heckfenster, das bleibt alles an seinem Platz und nichts fällt heraus.



Die umfangreiche Serienausstattung umfasst darüber hinaus Servolenkung, Klimatisierungsautomatik, Alarmanlage, elektronische Wegfahrsperrung, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, elektrische Fensterheber vorn sowie elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel.



Zusätzlich finden sich noch nützliche Details wie eine Mittelarmlehne im Fond und ein Getränkehalter vorne. Das RDS Cassettenradio mit sechsfach CD-Wechsler und sechs Lautsprechern sorgt für den nötigen Sound auf kurzen und weiteren Fahrten.



Optional bietet MG zusätzlich noch eine Geschwindigkeitsregelanlage, einen Heckspoiler, eine Alarmanlage mit Innenraumüberwachung, Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer (sollten eigentlich schon serienmäßig sein, oder?) einen Bordcomputer, ein Navigationssystem und, und, und.



Doch nun zum Herzstück der beiden MG Modelle. ZT und ZT-T sind mit einem 2,5 Liter V6-Leichtmetall-Motor mit 140 kW/190 PS ausgestattet, der mit einem vergrößertem Ansaugsystem, Modifikationen an den Nockenwellen, überarbeiteten Strömungskanälen sowie einem optimierteren Kühlsystem modifiziert wurde.

Mehr technische Daten siehe "Auf einen Blick" 



Das Motormanagement erhielt eine neue Programmierung, die den Motor sehr drehfreudig werden läßt - was sich auch auf unseren zahlreichen Testfahrten bestätigt hat. Eine Spitzengeschwindigkeit von knappen 230 km/h ist Ihnen auf jedenfall sicher und mit dem ZT-T erreichen Sie immerhin locker 225 km/h.



Die Gangwechsel überzeugen durch kurze Schaltwege und erfolgen sehr präzise. Fahrspaß pur ist mit beiden MG Modellen sicher, wobei natürlich die Limousine noch leichter auf kurvigen Bergstrecken zu handeln ist.



Die tiefer gelegte Karosserie läßt den ZT und den ZT-T scheinbar auf der Straße kleben wobei der Fahrkomfort nicht zu kurz kommt. Trotz des straff abestimmten Fahrwerks waren beide MG auf unebenen Straßen gut unterwegs, nur bei kurzen Bodenwellen schaukelten sie etwas auf.



Das Team von DRIVE and TRAVEL war von den beiden sportlichen MG Modellen ZT und ZT-T sehr angetan, für wen man sich letztlich entscheiden sollte ist reine Geschmackssache: Die Limousine ist einen Touch sportlicher, dafür ist aber die Kombiversion vielfältiger nutzbar. Minuspunkte gab es für die teilweise nachlässige Verarbeitung. Wer ein sportliches, charaktervolles Auto, mit englischem Akzent schätzt, wird an den MG Modellen sicherlich gefallen finden, zumal der Preis sehr reel ist. Für die Limousine MW ZT 32.100,- EURO und für den Sportkombi MG ZT-T 33.400,- EURO.

Stand August 2002

MG ZT-T

Das Auto



Text: [Jan Baedeker](#)
Fotos: Nanette Schärfer

Aus England kommen dezente Sportwagen, prunkvolle Limousinen – und neuerdings auch spannende Kombis. Der MG ZT-T bietet Power, Platz und die Lizenz zum Driften - selbst beim sonntäglichen Familienausflug. Der MG ZT-T basiert auf dem Kombimodell Rover 75 Tourer und wird ab diesem Frühjahr auch in Kontinentaleuropa in zwei Motorisierungsvarianten angeboten. Der MG ZT-T 190 wird von einem 2,5-Liter-Sechszylinder-Motor angeboten und leistet mit 190 PS zwar nur 13 PS mehr als das Aggregat des Basismodells von Rover, ist allerdings deutlich sportlicher ausgelegt.

Der MG ZT-T 260 bringt es mit einem 4,6-Liter-V8-Triebwerk aus dem Ford Mustang bereits auf stolze 260 PS und ist laut Rob Oldaker, dem Chef der Produktentwicklung bei MG Rover, ein „echte Fahrmaschine“. Kein Wunder, dass aus dieser Modellfamilie auch ein wahrer Supersportler stammt: Im vergangenen September während der Bonneville Speed Week in Utah, brach ein MG ZT-T mit dem Code-Kürzel X-15 sämtliche Rekorde und verdiente sich mit einer Spitzengeschwindigkeit von 360,9 km/h den Titel des schnellsten Kombis der Welt.

Doch zurück zum Anfang - zum MG ZT-T 190. Der längjährige LeMans-Fahrer Norman Simon hat den potenten Fünftürer für Classic Driver durch die Weinberge des Rheingau gejagt, um den Grenzbereich des Touers zu erkunden. Wer den Rover 75 vor Augen hat, wird dem MG ZT-T seine Sportlichkeit gleich an der Frontpartie ansehen. Der markante Edelstahl-Kühlergrill und die tief heruntergezogene Frontschürze scheint den Fahrer unterschwellig zu einer dynamischen Fahrweise aufzufordern. Kein Problem für Norman Simon, der soeben den Motor startet...



→ Der Sechszylinder

Der Sechszylinder



Das Cockpit ist übersichtlich und dezent gestaltet, die Sportsitze und das Lenkrad machen deutlich, dass man sich – trotz der fünf Türen – nicht in einem Familientransporter von der Stange befindet. Im Leerlauf ist der 2,5 Liter-Motor des MG ZT-T 190 kaum zu hören. Norman Simon legt den ersten Gang ein, grinst, und lässt die Kupplung kommen. Der Kombi gleitet von unserem Parkplatz und beschleunigt zügig, Simon schaltet, die Weinberge verschwimmen im Seitenfenster. Laut Datenblatt benötigt der ZT-T 190 ganze 8,7 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100, doch auf der schmalen Straße, auf der nur mit Mühe zwei Autos aneinander vorbei fahren können, scheint die Beschleunigung klar in Richtung Hochleistungs-Rennsport zu gehen. In der Hoffnung auf einen automobilbegeisterten Schutzengel und ausbleibenden Gegenverkehr wechselt Norman Simon auf das natürliche Territorium des englischen Sportkombis – die linke Spur.

Langsam weckt der MG den Profi in Norman Simon, der - wie automatisiert - abwechselnd schaltet, bremst und grinsend das Gaspedal tritt. Auf einer langen Geraden drückt Simon den MG bis auf Tempo 180 und tritt dann energisch in die Pedale, um die scharfe S-Kurve vor uns noch zu erwischen. Unerwarteter Weise macht der MG, trotz der immer noch hohen Geschwindigkeit, kein Anstalten auszubrechen. Der Frontantriebler scheint auf dem Asphalt zu kleben. Zumindest im Cockpit sind die 1.600 kg Gesamtgewicht nicht zu spüren. „So ein Fahrwerk ist ungewöhnlich,“ sagt Simon. „Mit meinem Avant hätten wir diese Kurve eben nicht so problemlos geschafft – zumindest nicht bei dieser hohen Geschwindigkeit“. Aber nicht nur das verstärkte und tiefergelegte Sportfahrwerk macht den MG ZT-T sicher, auch die innenbelüfteten Scheibenbremsen greifen gut und präzise und ersparen uns den direkten Kontakt mit den Weinbergen am Straßenrand.

Noch zwei Serpentin und wir haben unser vorläufiges Ziel erreicht – das Weingut von Schloss Vollrads, wo wir den

bisherigen Fahrtstest resümieren. Simon ist zufrieden mit dem ZT-T 190, beklagt etwas die schwache Motorisierung und lässt sich von uns gerne einladen, für uns einmal die V8-Version mit 260 PS zu testen. „Wer je einen Alfa Romeo Sportwagon mit GTA-Set gesteuert hat, kann bezeugen, wie Motorleistung auch über das Potenzial einer Konstruktion hinaus gehen kann. Beim MG ZT-T 190 verhält es sich genau umgekehrt – die technische Basis ist willig, nur der Motor hat nicht genügend Druck“, erklärt uns Norman Simon.



→ [Der Achtzylinder](#)

Der Achtzylinder



Auf einem Le-Mans-Rennfahrer kann man bekanntlich nicht stehen, und so wollten wir auch von unserem britischen Gastautor und Le Mans-Piloten Tony Dron wissen, was er denn von dem sportlichen Kombi halte. „So wie alle neuen MG-Modelle hat auch der ZT-T sehr viel Stil. Er ist sehr gut konstruiert und bereitet viel Freude beim Fahren. Ich weiß aus persönlicher Erfahrung, dass er sich auch auf dem Nürburgring gut macht. Und das ist eigentlich der einzige Test, der zählt“. In Ordnung Tony, den ZT-T 260 werden wir zum Test in die „Grünen Hölle“ schicken. Bis dahin müssen allerdings diese Fakten genügen: Der „große“ Kombi von MG unterscheidet sich von seinem kleinen Bruder im wesentlichen durch den Heckantrieb und die höhere Motorleistung. Das V8-Aggregat treibt den ZT-T 260 in 6,6 Sekunden auf Tempo 100 und weiter bis zur abgeriegelten Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Das maximale Drehmoment liegt bei 410 Nm und die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgt über ein Fünfgang-Schaltgetriebe von Tremec.

Pünktlich zum Blitzlichtgewitter des Genfer Automobilsalons im März wird MG die ZT-Modellreihe mit einem Facelift und einer dezenten Innenraumkorrektur auffrischen. Wie auch schon das Schwestermodell Rover 75 erhält der MG vorn und hinten wuchtigere Stoßstangen, modifizierte Scheinwerfer und Blinker sowie ein neues Raddesign. Im Interieur entdeckt der Kenner

sofort ein neues Navigationssystem, neue Instrumente und Holzapplikationen. Weiterhin ist der MG ZT-T mit Nebelscheinwerfern, Xenonlicht, Audiosystem mit CD-Wechsler, Klimaanlage und den üblichen elektronischen Helferlein ausgestattet. Auf Wunsch ist der Tourer auch mit Alarmanlage, beheizbaren Vordersitzen, Tempomat und Fahrsicherheitspaket mit Bordcomputer für Fahrerinformationen, Einparkhilfe und Regensensor verfügbar. Der Preis für den MG ZT-T 190 liegt mit der serienmäßigen Ausstattung bei 32.800 Euro, der MG ZT-T 260 wird wohl ab 40.000 Euro erhältlich sein.

Infos über Norman Simon (normansimon@gmx.net)



2003 - Whole year with Spyker in Sebring retired after 6 hours with Engine problems running in 7th position
- Le Mans 2003 finished 30 overall and 8th in GT-Class.

2002 - BTCC Production Class, Edenbridge Racing BMW 320i.
- Le Mans with Spyker retired after 13 hours in 6th position in GT Class

2001 - European Super Production Championship - 1 win, 4th in points (BMW 320i), Under 25 Trophy winner.
- Spa 24 Hours - NGT class winner (Porsche 996 GT3).

2000 - Selected races in American Le Mans Series (Lola/Riley & Scott-Judd).

1999 - International Formula 3000.

1998 - German Formula 3 Championship - 12th in points (Dallara Opel).

1997 - German Formula 3 Championship - 2 wins, 5th in points (Dallara Opel).

1996 - German Formula Opel - 2nd in points, Formula Opel Euroseries - 3rd in points, Formula Opel Nations Cup winner.

1995 - British Formula Ford Championship - 9th in points (Vector).

1994 - Selected Formula Ford races in Germany, Britain and European Championships.

1992 - German Senior Karting Championship - 4th in points.

1991 - German International Junior Karting Champion, German ADAC Karting Trophy - 2nd place.

1990 - Junior Nordrhein-Westfalen Karting Cup - 2nd place, Stefan Bellof Junior Cup - 2nd place.

1989 - German Junior Karting Championship - 2nd place, German Karting Gold Cup - 3rd place.



Die Fakten



Motor:	2,5 Liter V6-Motor (ZT-T 190) oder 4,6 Liter V8-Motor (ZT-T 260)
Max. Leistung:	190 PS bei 6.500/min (ZT-T 190) oder 250 PS bei 5.000/min
Max. Drehmoment:	245 Nm bei 4.000/min. (ZT-T 190) oder 410 Nm bei 4.000/min. (ZT-T 260)
Kraftübertragung:	Fünfgangschaltgetriebe; Frontantrieb (ZT-T 190) oder Heckantrieb (ZT-T 260)
Abmessungen:	Länge: 4740 mm Breite: 1780 mm Höhe: 1410 mm
Leergewicht:	1.585 - 1.715 kg (ZT-T 190) oder 1.740 - 1.835 kg (ZT-T 260)
Fahrleistung:	Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h (ZT-T 190) oder 250 km/h (ZT-T 190) Beschleunigung: von 0 auf 100 km/h in 8,7 sec. (ZT-T 190) oder 6,6 sec. (ZT-T 260)
Preis:	ab 32.800 Euro (ZT-T 190) oder ab 40.000 Euro (ZT-T 260)



☐ Karosserie

Er basiert auf dem Rover 75 Tourer und verbindet somit moderne Elemente geschickt mit einem Hauch Retro-Design und zeigt dabei an allen Ecken Liebe zum Detail.



Dabei haben sich die Designer Mühe gegeben, aus dem MG ZT-T keinen Protzer werden zu lassen. Zumindest von vorne ist ihnen das zum Glück aber doch nicht ganz gelungen, denn besonders die Front wirkt bullig und mit den großen Lüftungsöffnungen mit diesen scharfen Edelstahlgittern richtig bissig. Daran haben die vier oben angeschnittenen Rundscheinwerfer einen sehr großen Anteil.

Große Räder mit breiten Reifen füllen die Radkästen prima aus und dezente Schweller schaffen den gewünschten Unterschied zum zivilen 75. Warum man die Türgriffe nicht auch in Wagenfarbe lackiert hat, ist mir rätselhaft.

Das Heck fällt recht dezent aus. Neben der massiven Schürze stechen vor allem die Doppelendrohre mit dem Hitzeschild ins Auge.

Beim MG ZT-T sind die Spaltmaße recht breit aber in sich gleichmäßig. Nur vorne sind konstruktionsbedingt die Unterschiede so groß, dass man glauben könnte, die Haube sei nicht ganz geschlossen. Die Türen verlangen beim Öffnen wie beim Schließen ordentlich Kraft, nachdem sie aus dem Schloss gezogen sind, sacken die Türen um gut 6 mm ab.

☐ Innenraum/Kofferraum

Bevor man sich am schicken Interieur erfreuen kann, muss man erst mal einsteigen. Die Türen öffnen zwar weit genug, aber der MG ZT-T ist ein echter Sportkombi und so geht es ein wenig

Toll ist auch die Innenbeleuchtung mit vorne - mitte - hinten platzierten Leuchten im Dach. Da will man es kaum glauben, dass die Schalter im Lenkrad und vor allem der Aschenbecher nicht beleuchtet sind.

☐ Komfort/Fahrwerk/Bremsen

Wenn bei einem Sportkombi der Komfort etwas zu kurz kommt, dann ist das sicher in Ordnung. Und so schüttelt der MG ZT-T seine Insassen auf schlechten Straßen auch ganz schön durch.

Dafür geht er aber auch wie auf Schienen um schnell gefahrene Kurven und ist kaum aus der Ruhe zu bringen. Fahrzeugneigungen sind nur minimal zu verzeichnen und auch im Slalomtest zieht er stoisch seine Bahn. Bevor das Fahrwerk hier seine Grenzen erahnen lässt, kommt der Fahrer mit dem Lenken nicht mehr nach.

Denn dafür braucht er richtig Kraft, die Lenkung ist nicht nur direkt sondern vor allem sehr straff ausgelegt. Dafür brauchen sich die Insassen keine Gedanken über plötzlich auftretende Elche zu machen, der MG ZT-T nimmt die Ausweichmanöver mehr als Gelassen hin.

Komfort bedeutet aber auch Laufruhe. Die kann man dem Motor bescheinigen, solange er nicht gefordert wird. Dann untermalt er mit einem kernigen Sound den ohnehin beeindruckenden Vortrieb so geschickt, dass man fast süchtig danach werden könnte. Windgeräusche fallen kaum ins Gewicht, eher etwas die Abrollgeräusche der breiten Schlappen, die aber letztendlich mitverantwortlich sind für die exzellente Straßenlage und die super Traktion, die der MG auch ohne optionales ESP zustande bringt.

Ganz wie es sich für einen Sportkombi gehört, ist der ZT-T mit sehr guten Bremsen ausgestattet. Und auch hier bleibt selbst bei Vollbremsungen die Karosserie sehr ruhig, obwohl sich die vier innenbelüfteten Scheibenbremsen mächtig ins Zeug legen und sich zudem sehr ausdauernd und konstant zeigten. In unserem Test lagen alle Bremspunkte innerhalb von 1,50 m.

☐ Motor/Getriebe

Im ZT-T kommt der 2,5-Liter große V6-Leichtmetall-Motor aus dem Hause Rover zum Einsatz, der sich in einigen Bereichen eine Überarbeitung gefallen lassen musste. So wurden u.a. das Ansaugsystem vergrößert, die Nockenwelle modifiziert und auch die Strömungskanäle und das Kühlsystem optimiert. Kolbenbolzen und Pleuel bestehen aus leichtem und extrem stabilen Material.



beengt zu. Kommen kleinere Fahrer problemlos hinter Steuer, haben größere Fahrzeuglenker doch Einfädelschwierigkeiten. Das gilt für große Füße auf beim Entern der Rücksitze.

Die schön in zwei Farben gestalteten Sitze sind prima ausgeformt und geben auch guten Seitenhalt, allerdings sind die Backen der Sitzfläche recht eng und können ggf. drücken. Die Sitzauflage ist mit 49 cm recht kurz und die Kopfstützen können nicht in der Neigung verstellt werden.



Das Raumangebot ist ausreichend, für die Größe des Fahrzeuges aber nicht gerade üppig. Was ein bißchen stört, ist dass man um nicht an der Mittelkonsole anzustoßen immer ein wenig schief sitzt. Als einziges Bedienelement sitzt der Lichtschalter weit unten und ist somit nicht nur schwer zu erreichen, er stört ggf. auch am Schienbein.

Der Platz hinten geht auch für größerer Mitfahrer in Ordnung, was besonders auf langen Strecken mehr stört ist die Tatsache, dass man nur im mittleren Rückenbereich richtig anlehnt.



Darüber hinaus macht der MG ZT-T einen sehr soliden und schweren Eindruck. Alles ist gut verarbeitet, ein schicker Materialmix von Leder bis zum lackierten Kunststoff schafft eine behagliche Atmosphäre die Sicherheit und auch Sportlichkeit ausstrahlt, die modernen Instrumente sind gut ablesbar. Kleine Abstriche muss man jedoch machen: In der Fahrersonnenblende ist überhaupt kein Spiegel, auf der Beifahrerseite ist er unbeleuchtet. Von BMW bekannt ist das



Auch das Motormanagement wurde neu programmiert und so zeigt sich das 140 kW/190 PS starke Triebwerk sehr drehfreudig und beschleunigt den MG ZT-T in 8,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und lässt ihn 220 km/h schnell rennen.

Dabei hat MG mit einer kürzeren Endübersetzung die absolute Topspeed etwas hinten angestellt. Das Fünfgang-Schaltgetriebe stammt von Getrag und zeigt sich auf absolut kurzen Wegen straff geführt und bestens übersetzt. So kann der MG ZT-T in allen Bereichen mit einem guten Durchzug begeistern.

Setzt man die gebotene Leistung dosiert ein, kann man den ZT-T wie auf unserer Verbrauchsmeßstrecke mit 9,6 Litern im Mix fahren, bei flotter Gangart oder im Stadtverkehr genehmigt er sich aber locker 14 Liter bleifreies Superbenzins.

Sicherheit

Bärenstarke Bremsen, ein straffes Fahrwerk und auch die gesamte Innenraumanmutung vermitteln schon ein sehr sicheres Gefühl. Die Tatsache, dass Front-, Seiten- und Kopfairbags vorne zum Einsatz kommen bestätigt dieses Gefühl auch faktisch.

Helles Xenonlicht sorgt für gute Sicht, die Klimatisierungsautomatik sorgt dafür, dass Sie einen kühlen Kopf bewahren.

Ausstattung/Kosten

Neben den bereits genannten Sicherheitsfeatures ist der MG ZT-T auch sonst recht umfangreich ausgestattet. Im Preis von 33.750,- Euro sind die 18-Zoll-Alufelgen, die Nebellampen und Spoiler, die Schwelleransätze, das Sportfahrwerk mit Tieferlegung, die Teilleder-Sportsitze, das RDS Cassetten-Radio mit CD-Wechsler, die el. Fensterheber vorne und hinten, das separat zu öffnende Heckfenster, die Alarmanlage uvm. schon drin.

In der Aufpreisliste finden sich dann noch so nette Dinge wie eine Traktionskontrolle für 400,- Euro, der Regensensor für 78,- Euro, das Navi für 2.966,- Euro und ein Glas-Schiebe-Hebedach für 810,- Euro. Allerdings muss auch die Gepäcknetztrennwand (246,- Euro) und die Dachreling (305,- Euro) extra bezahlt werden.

(Stand: März 2003)

Navigationssystem, es zeichnet sich durch sehr einfache Bedienung aus. Verspielt aber gefällig sind die Schalter der Spiegelverstellung, erst nach langer Eingewöhnung akzeptabel sind die kleinen Hupknöpfe im Lenkrad.

Kaum jemand wird den MG ZT-T kaufen, nur weil er ein Kombi ist, dafür ist er einfach zu sportlich. Aber trotzdem können die 400 Liter Stauraum gut genutzt werden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine ebene Ladefläche, das Trennnetz kann auch vorne eingehängt werden.

Die Heckklappe könnte etwas weiter als bis 1,80 m hoch schwenken, besonders am Schloß besteht echte Anstoßgefahr. Wer nur Kleinigkeiten laden will, braucht dazu lediglich die Heckscheibe separat öffnen. Richtig nobel geht es unter dem Kofferraumboden weiter. Ein sehr solider Boden wird mit einem feinen Griff angehoben, wobei ein Stoßdämpfer die meiste Arbeit übernimmt. Das Werkzeug ist hier rund um das Reserverad sauber aufgeräumt und sogar Ersatzbirnchen und ein Unterlegkeil sind hier untergebracht. Sehr lobenswert: eine extra Leuchte schafft auch bei Nacht den nötigen Durchblick.



MG ZT-T 260 V8

BMR-0903-1348

Photographed, with kind permission, at Donington Park, Derbyshire

An MG Rover Group Public Relations (0121 482 5935) photograph. Copyright free for editorial purposes, not for unauthorised resale. For any other use, prior written permission is required.

Aufregende Symbiose von Kombi und Renner

Der ZT-T von MG Rover ist ein Familienwagen mit Power

Was für ein Gefühl, wenn man auf der Autobahn bewundernde Blicke von Frauen aus vorbeirauschenden Luxuslimousinen auf sich zieht. Wenn auf dem Parkplatz Männer mit fragenden Blicken um das Auto kreisen und an der markanten Frontpartie hängen bleiben. Wenn sich ein gerade überholter Van zu einer Kraftanstrengung aufrafft, damit eine ganze Familie sich noch mal an den rechten Fenstern zum Staunen die Nasen platt drücken kann. Wenn, na ja, die Kollegen leicht neidisch über das "Barbiemobil" spötteln.

Der MG ZT-T ist alles andere als ein Spielzeugauto, auch wenn der Metallic-Farbtön "Typhoon" des von den FN getesteten Exemplars - changierend zwischen lila und rosé - an die bevorzugte Kleidung des amerikanischen Püppchens denken lässt. Der Tourer des kleinen englischen Herstellers MG Rover ist vielmehr die aufregende Symbiose zwischen bequemem Kombi und Sportwagen. Ein Familienwagen mit Power, ein tief gelegter Renner, aus dem man auch nach stundenlanger Fahrt noch frisch aussteigt.

Und ein Hingucker. Die MG Rover-Designer haben dem auf dem Rover 75 basierenden ZT-T ein unverwechselbares Blechkleid geschneidert. Markanter Kühlergrill und tief herunter gezogene Frontschürze mit integrierten Blinkern, Nebelscheinwerfern und groß dimensionierten Ansaugöffnungen dominieren die Frontpartie. Hinten ist der Doppelauspuff der Blickfang. Im Unterschied zum Bruder aus der Rover-Reihe verzichtet der MG fast völlig auf Chrom, liegt deutlich niedriger auf der Straße und bewegt sich auf 18-Zoll-Leichtmetallrädern und Niederquerschnittsreifen vorwärts.

Beim Platznehmen auf den bequemen Sportsitzen fühlt man sich gleich very british: Der MG ZT-T kokettiert mit der Erinnerung an seine sportlichen Vorfahren, die einst auf allen Rennkursen zu Hause waren. Durch das Drei-Speichen-Lederlenkrad fällt der Blick auf die ovalen silberfarbenen Instrumente, die Mittelkonsole harmoniert mit ihren geschwungenen Formen gut mit der Armaturentafel und der Armstütze an der Fahrertür mit den elektrischen Fensterhebern. Alle verwendeten Materialien wirken edel und hochwertig und ausgesprochen geschmackvoll.

Das Herz des MG-Tourers schlägt kraftvoll in seinem 2,5-Liter-V6-Motor. Mit 190 PS beschleunigt er den Kombi in 8,7 Sekunden auf 100 Kilometer und treibt ihn zu einer Spitzengeschwindigkeit von 220 km/h. Das maximale Drehmoment von 245 Nm entfaltet der Motor bei 4000 Umdrehungen, hoch drehen kann man ihn bis 7000 U/min, was mehr für einen sportlichen Sound sorgt, als für Leistung. Vielleicht ist das aber auch nur Einstellungssache: In der Gegend um die 4000 Umdrehungen gefiel der ZT-T im FN-Test am besten. Hier läuft der Sechszylinder ausgesprochen ruhig und hat überdies genügend Reserven für problemlose Überholmanöver. Erst jenseits der 180 km/h lässt sich der MG etwas mehr Zeit beim Beschleunigen.

Um den vom Werk angegebenen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 9,8 Litern zu erreichen, darf man allerdings keinen Spaß am durchgetretenen Gaspedal haben. Im FN-Test kamen bei mittlerer Fahrweise immerhin schon 11,5 Liter zusammen.



Ohne Fehl und Tadel ist das Fahrverhalten des Tourers. Federn und Dämpfer sind relativ hart abgestimmt, die Lenkung reagiert direkt und präzise, die Scheibenbremsen sind für den relativ schweren ZT-T (je nach Ausstattung zwischen 1585 und 1715 Kilogramm) großzügig dimensioniert.

Mit 400 Litern Fassungsvermögen kann man mit dem ZT-T bequem die Familie in den Urlaub kutschieren. Für besondere Fälle lässt sich - bei umgeklappter Rückbank - der Stauraum bis auf 1222 Liter vergrößern. Dann passt auch schon mal ein Rennrad in den Laderaum. Unter dem doppelten Boden haben die MG-Ingenieure das Pannennrad untergebracht, so dass eine glatte Fläche zum Verstauen der Koffer entstanden ist. Das Tüpfelchen aufs I ist das separat zu öffnende Heckfenster.

In fünf Segmenten ist MG mittlerweile im Markt: dem ZR in der Kompaktklasse, dem ZS in der unteren Mittelklasse, dem ZT bei den Executive-Limousinen, dem ZT-T bei den Sportkombis und dem TF im Segment der Roadster. Damit hat sich die MG Rover Group nach dem Ausstieg von BMW im sportlichen Bereich als unabhängiger Hersteller gut positioniert.

Im moderaten Basispreis von 33 750 Euro sind einige Besonderheiten enthalten. Lang ist allerdings auch die Liste der Sonderausstattung, angefangen beim Tempomat für 350 Euro über die Memory-Funktion für den Fahrersitz und elektrische Fahrer- und Beifahrersitzverstellung (1270 Euro) bis zum Navigationssystem mit TV, DVD und Bordcomputer für knapp 3000 Euro. Verschwenderisch ausgestattet kommt der ZT-T leicht über 40 000 Euro.

Ohne Mehrpreis gibt's auch etwas: Den Union-Jack im Emblem kann man sich kostenlos entfernen lassen (das ist wohl das Zugeständnis der Autobauer aus Birmingham an die schottische Kundschaft).

Der Gesamteindruck: Der Tourer von MG überzeugte im FN-Test vor allem durch das stress- und ermüdungsfreie Fahren. Das Wissen, dass genügend Reserven da sind, um das Gefährt auch hohtourig und schnell durch die Landschaft zu bewegen. Und natürlich durch "Typhoon", die Farbe, die den Blick der Frauen auf sich zieht.

Fränkische Nachrichten
13. März 2004



Rover zeigt seine sportlichen MG ZT-Modelle in neuem Gewand

Der britische Autobauer MG Rover hat seine sportliche Baureihe ZT 190 und 260 technisch und optisch überarbeitet. In Deutschland werden beide Modelle voraussichtlich im Mai eingeführt, die Preise stehen noch nicht fest.

Die Motorenpalette umfasst für Limousine und Kombi zwei Benziner mit 140 kW/190 PS (2,5-Liter) und 190 kW/260 PS (4,6-Liter) sowie einen Zweiliter-Turbodiesel mit 97 kW/131 PS.

Zu den optischen Modifikationen außen zählen neue Stoßfänger vorn und hinten, ein anderer Kühlergrill sowie neue Halogen-Projektionsscheinwerfer und Leichtmetallräder. Die Ausstattung wurde erweitert, innen sorgen hochwertigere Sitzbezüge und neu gestaltete Instrumente mit blauer Hinterleuchtung für ein edles Ambiente. (sb)



Die Modelle ZT 190 und 260. Fotos: Rover

MG-Rover-Partner: Krisentreffen in Bonn

Es wird ernst. Für Mittwoch (15.06) hat der MG-Rover-Händlerverband alle Service- und Vertriebspartner des Importeurs zu einer außerordentlichen Versammlung in das Haus des ZDK nach Bonn geladen. Anlass ist die tags darauf von Pricewaterhouse Coopers in Düsseldorf einberufene Gläubigerversammlung.

Nach Informationen des Branchendienstes Kfz-Betrieb sollen die MG-Rover-Partner über ihre Rechte und Pflichten im Rahmen des Insolvenzverfahrens informiert werden, das gegen den britischen Automobilhersteller eröffnet wurde. Wie TwC mitteilte, gäbe es nur noch wenig Finanzmittel, um einen Verkauf von MG Rover voranzutreiben. Zudem wollten von allen Interessenten, die sich bislang gemeldet hatten, nur drei den mit 1,4 Milliarden Euro verschuldeten Automobilkonzern komplett übernehmen. (ar/slp)



Gefahr für MG Rover

Preisliste

MG ZT und MG ZT-T

Gültig ab 01.11.2004. Sämtliche Angaben sind ohne Gewähr. Ausstattungs-, Konstruktions- und Preisänderungen vorbehalten.



		Türen	Leistung KW/ PS	Nova %	Listenpreis € inkl. Steuern
MG ZT 190	2,5 V6	4	140/190	14	38.386,55
MG ZT-T 190 Tourer	2,5 V6	5	140/190	14	39.919,64

MG ZT und MG ZT-T 190 Standardausstattung

Elektrische Fensterheber vorne und hinten
Elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel in Wagenfarbe
Beleuchtetes und abschließbares Handschuhfach
Umklappbare Rücksitzbank mit Durchlademöglichkeit
Lederlenkrad und Alu-/Lederschaltknäuf im MG Design
Handbremshebel in Leder
Armaturentafel und Mittelkonsole in Technical-Grey
Ausschwenkbarer Cupholder in der Mittelkonsole
Verchromte Einstiegsleisten
Pollenfilter
Klimaautomatik
Höhenverstellbare Kopfstützen vorne und hinten
Instrumententafel im neuen MG-Design (blaue Beleuchtung)
MP3/CD Tuner inkl. 2 zusätzliche Hochtöner hinten
Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung
Fahrersitzhöhenverstellung mit Lendenwirbelstütze
Mittelarmlehne hinten
6 fach CD Wechsler im Kofferraum (MP3 fähig)
Axis Teilleadersitze
Fahrer und Beifahrerairbag
Gurtstraffbegrenzer vorne und hinten (MG ZT)
Seitenairbags vorne
Kopfairbags vorne
ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle

Elektronische Wegfahrsperr
Volumetrische Alarmanlage
Servolenkung
Notrad
Stoßfänger in Wagenfarbe lackiert
Seitliche Schutzleisten in Wagenfarbe lackiert
Edelstahl Auspuffendstück mit Hitzeschutzschild
Türgriffe in Chrom gehalten
Türschwelleraufsätze
Heckspoilerlippe (nur MG ZT)
18" Leichtmetallfelgen 11Speichen
Nebelscheinwerfer
Xenon inkl. Scheinwerferwaschanlage und beheizten Scheibenwaschdüsen
Tempomat
Bordcomputer

Ausstattungsmerkmale MG ZT-T (Ergänzung)

Dachreling (MG ZT-T)
Gurtstraffbegrenzer vorne (MG ZT-T)
60:40 umklappbare Rücksitzbank mit Durchlademöglichkeit (MG ZT-T)
Heckklappe mit separat zu öffnenden Heckfenster
Heckscheibenwischer
Doppelter Laderaumboden
Laderaumabdeckung
Befestigungshaken und Ösen im Gepäckraum

MG ZT und MG ZT-T 190 Sonderausstattungen

	Listenpreis inkl. Steuern
MG Sportfahrwerk	371,48
Entfall Union Jack Logo	0,00
Verchromte seitliche Zierleisten und verchromte hintere Nummernschildumrahmung	0,00
Harman Kardon HIFI System	860,90
Lowline Navigationssystem (Alpine Radio/Cassette)	2.346,83
Highline Navigationssystem (Alpine Radio/Cassette)	3.497,84
Regensensor (nicht in Verbindung mit Fahrsicherheitspaket)	176,90
Fahrsicherheitspaket (inkl.Regensensor/Einparkensoren)	760,65
Elektrisches Glas-/Hub-Schiebedach	1.002,42
Elektrisch einklappbare Außenspiegel	241,75
Elektrisches Sonnenrollo hinten (nur MG ZT)	312,52
Aktivkohlefilter	129,73
Alcantara Sitzbezüge	943,45
Leder Sitzbezüge (schwarz)	1.297,25
Eiche-schwarz Effekt Cockpit	206,38
Walnuss Effekt Cockpit	206,38
Eiche-hell Effekt Cockpit	206,38
Holzlederlenkrad	336,10
Höhenverstellbarer Beifahrersitz mit Lendenwirbelstütze	194,58
Elektrisch verstellbare Vordersitze (Fahrersitz elektr.höhenverstellbar)	1.138,04
Elektrisch verstellbare Vordersitze (Fahrersitz elektr.höhenverstellbar) mit Memoryfunktion	1.497,73
Elektrisch höhenverstellbarer Beifahrersitz (nur in Verbindung mit elektrisch verstellbaren Vordersitzen)	294,83
Sitzheizung vorne	383,27
Gepäcknetztrennwand (nur MG ZT-T)	306,62
Metallic/Pearlescent Farben	663,95
Rover 75 Unifarben (außer Raven Black)	176,90
Rover 75 Metallic/Pearlescent Farben und Raven Black	822,17

MG ZT und MG ZT-T Farben und Polster

● = vorgeschlagene Kombination (alle anderen Kombinationen möglich)

Bezugsart	AXIS Teilleder			ALCANTARA®						Leder schwarz
	Standard			Option						Option
Sitz-/Rückenfläche	Grau	Blau	Grün	Gunsmoke	Schwarz	Blau	Grün	Rot	Oyster	Schwarz
Absteppung (Nähte)	Grau	Blau	Grün							
Seitenpolster	Leder schwarz			Schwarzes Leder mit Alcantara® Einlage						Leder schwarz
Türeinlagen (Tuscany)	Schwarz	Schwarz	Schwarz	Schwarz	Schwarz	Schwarz	Schwarz	Schwarz	Schwarz	Schwarz
s = Uni Farbe m = Metallic mi = Micatallic/Pearlcent										
Aussenfarbe										
Rio Red (s)	●			●	●				●	●
Goodwood Green (mi)			●	●	●		●		●	●
Ignition Blue (m)		●		●	●	●			●	●
Black Pearl (mi)	●			●	●	●		●	●	●
Starlight Silver (m)	●			●	●	●		●		●
Royal Blue (mi)		●		●	●	●			●	●
British Racing Green (mi)			●	●	●		●		●	●
Firefrost (mi)	●			●	●			●	●	●
XPower Grey (m)	●			●	●		●		●	●
Rover 75 Farben										
Damson Red (s)	●			●	●			●	●	●
Dover White (s)	●			●	●			●		●
Midnight Blue (s)		●		●		●			●	●
Raven Black (s)		●		●		●		●	●	●
Odyssey (mi)	●			●	●				●	●
Platinum Gold (m)	●			●	●				●	●
Ski Blue (mi)	●			●	●				●	●
Cimarron Green (m)	●			●	●				●	●

Exterior Features	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail Price £
Delete flag badges	○	○	○	0.00	0.00	0.00
Chrome waist and rear finishers	○	○	○	0.00	0.00	0.00
Delete boot spoiler (n/a ZT-T or 260 models)	○	○	○	0.00	0.00	0.00
Roof rails (ZT-T)	○	○	○	200.00	35.00	235.00
Headlamp power wash and heated washer jets	○	○	●	200.00	35.00	235.00
Xenon Pack*	○	○	●	553.19	96.81	650.00

* Xenon headlamps, headlamp power wash, heated screen washer jets, battery back-up alarm sounder

Wheels, Towing	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail Price £
18" Grid Spoke ilo 17" 5-Spoke (120 models)	○	○		340.43	59.57	400.00
18" Grid Spoke ilo 18" 11-Spoke (190 and 260 models)	○	○	○	0.00	0.00	0.00
18" 11-Spoke ilo 18" Grid Spoke (160, 180, CDTi models)	○	○		200.00	35.00	235.00
18" 11-Spoke ilo 18" Apex (260 SE models)			○	0.00	0.00	0.00
Matching Alloy Spare Wheel (n/a 260 models)	○	○	○	165.96	29.04	195.00
Spare wheel – space saver (n/a 260 models)	○	○	●	42.55	7.45	50.00
Detachable Tow Pack – Single Socket	○	○	○	297.87	52.13	350.00
Detachable Tow Pack – Twin Socket	○	○	○	297.87	52.13	350.00

In Car Entertainment, Navigation	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail Price £
Radio cassette	○	●		0.00	0.00	0.00
CD-Tuner	●	○		148.94	26.06	175.00
MP3 Player/CD-Tuner ilo CD-Tuner	○			63.83	11.17	75.00
MP3 Player/CD-Tuner ilo radio cassette		○		225.53	39.47	265.00
CD autochanger (6-disc)	○	●	●	289.36	50.64	340.00
harman/kardon premium hi-fi system †	○	○	○	421.28	73.72	495.00
DVD player – 6-disc, single screen	○	○	○	2,127.66	372.34	2,500.00
Navigation system – Lowline ('Navigator')	○	○		1,319.15	230.85	1,550.00
Navigation system – Highline	○	○	●	1,978.72	346.28	2,325.00
TrafficMaster®Alert System ††	○	○	●	127.66	22.34	150.00
TrafficMaster®SmartNav® (n/a 260 models) ††	○	○	○	506.38	88.62	595.00

† requires MP3 or Highline navigation †† Traffic Alert requires Information Pack, SmartNav® excludes Airtime Contract – Please ask your Distributor for details

Electronics	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail Price £
Information Pack	○	○	●	127.66	22.34	150.00
Rain Sensor	○	○	●	170.21	29.79	200.00
Vehicle Intelligence Pack, inc. Parking Aid	○	○	●	463.83	81.17	545.00
Volumetric Alarm (Standard on 260 models)	○	○	○	221.28	38.72	260.00
Battery Back-Up Sounder (Standard on 260, SE models)	○	○	●	106.38	18.62	125.00
Trackstar	○	○	○	1,021.28	178.72	1,200.00

Features	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail Price £
ATC Climate Control Air Conditioning	○	●	●	289.36	50.64	340.00
Odour Filter	○	○	○	55.32	9.68	65.00
Electric Sunroof	○	○	●	489.36	85.64	575.00
Power-operated Electric Rear Windows	○	●	●	255.32	44.68	300.00
Power-folding Door Mirrors	○	○	○	136.17	23.83	160.00
Rear sunblind (ZT)	○	○	○	200.00	35.00	235.00
Loadspace Net (ZT-T)	○	●	●	157.45	27.55	185.00
Diesel Parking Heater (CDTi)	○	○		489.36	85.64	575.00
Business Pack	○	○	○	85.11	14.89	100.00
ITS Side Head Impact Protection System	○	○	●	148.94	26.06	175.00
Cruise Control (n/a 1.8 models)	○	○	●	221.28	38.72	260.00
Electronic Traction Control*	○	○	○	289.36	50.64	340.00

*(n/a 120 or 160 models, Standard 260 SE)

● = Standard ○ = Option

Warranty

Every new MG comes with a standard three year/60,000 mile warranty,* whichever comes first. (There is no limit to mileage in the first year after purchase). Included in this package is MG Rover's exclusive one year roadside assistance service.**Please apply to your Distributor at the time of purchase for full details of the manufacturer's terms and conditions.

*Made up of a 12 month unlimited mileage warranty plus MG Rover's 2nd and 3rd year 60,000 mile Extended Warranty, subject to terms and conditions. The Extended Warranty will only apply to the extent that the 12 month unlimited mileage warranty has not exceeded 60,000 miles.**This can be extended to 3 years at a very competitive rate. Please ask your Distributor for details.

All Models

For delivery availability information contact your Distributor. The 'On the Road' price includes Government Road Fund Licence (amount payable dependent on CO₂ emissions, Please consult your Distributor for details - subject to statutory changes) and a £38 Government Vehicle First Registration Fee

Fuel supplied by the Distributor and other goods or services supplied by agreement between the customer and the Distributor are not included. The 'On the Road' Price includes number plates, delivery to the Distributor's premises, 'On the Road' costs and free initial servicing. Please see manufacturer's information for details.

Vehicle Excise Duty

Cars registered from 1st March 2001 will be subject to a new system for defining the Vehicle Excise Duty ('Car Tax') that is applicable to that car. This scheme has been introduced by the Government to enable consumers to benefit from purchasing more fuel efficient cars i.e. the more fuel efficient the car the less Vehicle Excise Duty payable. All registrations are still subject to the Government First Registration Fee of £38. Please refer to the individual model pricing sections for information on which Tax Band rate has been applied to achieve 'On The Road' prices (subject to statutory change).



BY APPOINTMENT
TO HER MAJESTY
THE QUEEN
MANUFACTURERS OF
ROVER AND MG MOTOR CARS
MG ROVER GROUP LTD, LONGBRIDGE



BY APPOINTMENT
TO HIS MAJESTY
THE PRINCE OF WALES
MANUFACTURERS OF
ROVER AND MG MOTOR CARS
MG ROVER GROUP LTD, LONGBRIDGE

MG Rover Group
PO Box 41
Longbridge
Birmingham
B31 2TB

www.mgcars.co.uk

© MG Rover Group Ltd 2004.

Important Notice: MG Rover Group is constantly seeking ways to improve the specification, design and production of its vehicles and alterations take place continually. Whilst every effort is made to produce up to date literature, this UK market brochure should not be regarded as an infallible guide to current specifications, nor does it constitute an offer for the sale of any particular vehicle. Distributors are not agents of MG Rover Group and have absolutely no authority to bind MG Rover Group by any express or implied undertaking or representation. Any reference in this brochure to speed or performance should not be taken as an encouragement to drive either dangerously or at speeds in excess of the national limit. If you require any further information regarding MG Rover products or services, please contact your MG Rover Distributor, who will be pleased to assist you.

Publication number: 6205

YOUR LOCAL DISTRIBUTOR IS



MG

ZT | ZT-T

Price List & Option Availability Guide

Effective Date: 2nd February 2004



MG ZT & ZT-T Price List

MG ZT 2004MY	List Price £	VAT £	Published Retail Price £	CO ₂	Tax Band*	VED £	First Registration Fee £	On the Road Price £
MG ZT 120	13,652.77	2,389.23	16,042.00	184	C	145.00	38.00	16,225.00
MG ZT+ 120	14,180.43	2,481.57	16,662.00	184	C	145.00	38.00	16,845.00
MG ZT 160 (1.8T)	16,337.87	2,859.13	19,197.00	194	D	160.00	38.00	19,395.00
MG ZT+ 160 (1.8T)	16,848.51	2,948.49	19,797.00	194	D	160.00	38.00	19,995.00
MG ZT+ 180 Sports Auto	18,891.06	3,305.94	22,197.00	259	D	160.00	38.00	22,395.00
MG ZT 180 Sports Auto SE	22,291.06	3,900.94	26,192.00	259	D	160.00	38.00	26,390.00
MG ZT+ 190	18,635.74	3,261.26	21,897.00	239	D	160.00	38.00	22,095.00
MG ZT 190 SE	22,035.74	3,856.26	25,892.00	239	D	160.00	38.00	26,090.00
MG ZT 260 V8	24,082.55	4,214.45	28,297.00	314	D	160.00	38.00	28,495.00
MG ZT 260 V8 SE	28,333.62	4,958.38	33,292.00	314	D	160.00	38.00	33,490.00
MG ZT+ CDTi	16,869.79	2,952.21	19,822.00	163	B	135.00	38.00	19,995.00
MG ZT+ 131 CDTi	17,380.43	3,041.57	20,422.00	163	B	135.00	38.00	20,595.00

MG ZT-T 2004MY	List Price £	VAT £	Published Retail Price £	CO ₂	Tax Band*	VED £	First Registration Fee £	On the Road Price £
MG ZT-T 120	14,503.83	2,538.17	17,042.00	184	C	145.00	38.00	17,225.00
MG ZT-T+ 120	15,031.49	2,630.51	17,662.00	184	C	145.00	38.00	17,845.00
MG ZT-T 160 (1.8T)	17,188.94	3,008.06	20,197.00	194	D	160.00	38.00	20,395.00
MG ZT-T+ 160 (1.8T)	17,699.57	3,097.43	20,797.00	194	D	160.00	38.00	20,995.00
MG ZT-T+ 180 Sports Auto	19,742.13	3,454.87	23,197.00	259	D	160.00	38.00	23,395.00
MG ZT-T 180 Sports Auto SE	23,142.13	4,049.87	27,192.00	259	D	160.00	38.00	27,390.00
MG ZT-T+ 190	19,486.81	3,410.19	22,897.00	239	D	160.00	38.00	23,095.00
MG ZT-T 190 SE	22,886.81	4,005.19	26,892.00	239	D	160.00	38.00	27,090.00
MG ZT 260 V8	24,933.62	4,363.38	29,297.00	314	D	160.00	38.00	29,495.00
MG ZT 260 V8 SE	29,184.68	5,107.32	34,292.00	314	D	160.00	38.00	34,490.00
MG ZT-T+ CDTi	17,720.85	3,101.15	20,822.00	163	B	135.00	38.00	20,995.00
MG ZT-T+ 131 CDTi	18,231.49	3,190.51	21,422.00	163	B	135.00	38.00	21,595.00

*Tax Band shown for manual transmission

Option Packs	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail £
Audio - MP3 Player/CD-Tuner ilo CD-Tuner	○			63.83	11.17	75.00
Audio - MP3 Player/CD-Tuner ilo radio cassette		○		225.53	39.47	265.00
Automatic transmission (CDTi)	○	○		1,021.28	178.72	1,200.00
Auxiliary fuel-burning heater (CDTi)	○	○		178.72	31.28	210.00
Front side head impact protection - ITS	○	pack option	●	148.94	26.06	175.00
Navigation - SmartNav® (n/a on 260)	○	○		506.38	88.62	595.00
Navigation - Highline		○	●	1,978.72	346.28	2,325.00
Option pack - '+' models (1.8 and 1.8T)		○		846.81	148.19	995.00
Option pack - '+' models (CDTi and V6)		○		1,017.02	177.98	1,195.00
Option pack - 'SE' models			○	723.40	126.60	850.00
Paint - solid (exc. Rover 75 colours)	●	●	●	0.00	0.00	0.00
Paint - metallic or pearlescent (exc. Rover 75 colours)	○	○	●	382.98	67.02	450.00
Seat material - Axis	○	○		340.43	59.57	400.00
Seat material - Alcantara® ilo Summit	○	○		553.19	96.81	650.00
Seat material - Alcantara® ilo Leather			○	0.00	0.00	0.00
Spare wheel - space saver (n/a on 260)	○	○	●	42.55	7.45	50.00
MG Sports Suspension (n/a on 260)	○	○	○	170.21	29.79	200.00

Option Pack content: '+' Models: Front side head impact protection (ITS), Xenon gas discharge headlamps, dynamic headlamp levelling, headlamp powerwash, heated screen washer jets, battery backed-up alarm sounder, message centre instruments with trip computer, auto-dimming rear view mirror, rain-sensing wiper system, rear parking distance sensors, Trafficmaster® Traffic Alert System and cruise control (except 1.8 and 1.8T) 'SE' Models: Driver's seat position memory, powerfolding door mirrors, harman/kardon® premium hi-fi system (featuring a 180w 6-channel amplifier and ten branded speakers including a boot-mounted sub-woofer) and electric rear sunblind (ZT) or integral roof rails (ZT-T)

● = Standard ○ = Option



Monogram Bespoke Build is designed for discerning motorists who want their car to express their personality. With Monogram, you specify your car to your particular preference, making it totally your own.

Monogram brings out the creative in you, putting you in control of the decision making process. Monogram Exteriors, Monogram Interiors and Monogram Personal Options embrace exterior and interior colours, exclusive finishes and in-car features. You can be bold and

upfront or subtle and understated. Ultimately your car can become as individual as you are.

What's very important is to take the time to get everything just right. Arrange a Monogram consultation with your MG Rover Distributor and use their experience to help you work your way through the many Monogram options. When you have decided exactly what's right for you, we will order the components for your desired

specification. Many of these will be hand-built or personally selected for your car. We will then let you know your car's planned delivery date.

As you would expect, this high degree of personalisation in designing, selecting and building your car takes a little while. But we are confident your investment will be well worth the extra wait.

Your Monogram MG ZT car will be you. Totally you.

MG ZT & ZT-T Additional Bespoke Build Derivatives



If you haven't found a model to meet your precise requirements, these additional models are also available.

MG ZT 2004MY	List Price £	VAT £	Published Retail Price £	CO ₂	Tax Band*	VED £	First Registration Fee £	On the Road Price £
MG ZT 2.5 V6 160Ps	17,274.04	3,022.96	20,297.00	225	D	160.00	38.00	20,495.00
MG ZT+ 2.5 V6 160Ps	17,784.68	3,112.32	20,897.00	225	D	160.00	38.00	21,095.00
MG ZT 180 Sports Auto	18,380.43	3,216.57	21,597.00	259	D	160.00	38.00	21,795.00
MG ZT 190	18,125.11	3,171.89	21,297.00	239	D	160.00	38.00	21,495.00
MG ZT CDTi	16,359.15	2,862.85	19,222.00	163	B	135.00	38.00	19,395.00
MG ZT+ CDTi	16,869.79	2,952.21	19,822.00	163	B	135.00	38.00	19,995.00

MG ZT-T 2004MY	List Price £	VAT £	Published Retail Price £	CO ₂	Tax Band*	VED £	First Registration Fee £	On the Road Price £
MG ZT-T 2.5 V6 160Ps	18,125.11	3,171.89	21,297.00	225	D	160.00	38.00	21,495.00
MG ZT-T+ 2.5 V6 160Ps	18,635.74	3,261.26	21,897.00	225	D	160.00	38.00	22,095.00
MG ZT-T 180 Sports Auto	19,231.49	3,365.51	22,597.00	259	D	160.00	38.00	22,795.00
MG ZT-T 190	18,976.17	3,320.83	22,297.00	239	D	160.00	38.00	22,495.00
MG ZT-T CDTi	17,210.21	3,011.79	20,222.00	163	B	135.00	38.00	20,395.00
MG ZT-T+ CDTi	17,720.85	3,101.15	20,822.00	163	B	135.00	38.00	20,995.00

* Tax Band shown for manual transmission



Paint Treatments	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail Price £
Rover 75 colours – Solid (except Raven Black)	○	○	○	85.11	14.89	100.00
Rover 75 colours – Raven Black, metallic, pearlescent	○	○	○	489.36	85.64	575.00
Supertallic	○	○	○	851.06	148.94	1,000.00
Kinetic	○	○	○	1,276.60	223.40	1,500.00
Chromactive	○	○	○	1,872.34	327.66	2,200.00
Chromescent	○	○	○	2,127.66	372.34	2,500.00

Monogram MG ZT & ZT-T Colour & Trim Recommendations

Rover 75 Body Colour	Summit	Brochure Axis	Leather	Monogram	
				Full Leather	Alcantara®
Dover White	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Gunsmoke
Midnight Blue	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Damson Red	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Gunsmoke
Raven Black	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Gunsmoke
Platinum Gold*	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Oyster
Cimarron Green	Black/Green	Green	Black	Black or Oyster	Black or Green
Ski Blue*	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Odyssey	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Monogram Body Colour	Summit	Brochure Axis	Leather	Monogram	
				Full Leather	Alcantara®
Shot Silk	Black/Green	Green	Black	Black or Oyster	Black or Green
Bittersweet	Black/Green	Green	Black	Black or Oyster	Black or Green
Moonshine	Black/Blue	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Twilight	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Poseidon	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Aurora	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Red
Dark Fantasy	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Oyster
Moody Blue	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Oyster
Gulf Stream	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Oyster
Atmosphere	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Sunspot	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Aubergine	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Oyster
Biomorphic	Black/Green	Green	Black	Black or Oyster	Black or Green
Black Olive	Black/Green	Green	Black	Black or Oyster	Black or Green
Celestial	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Chagall	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Chatsworth	Black/Green	Green	Black	Black or Oyster	Black or Green
Garnet	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Red
Caledonian	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Oyster
Lagoon	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Oyster
Nightshade	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue
Nocturne	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Oyster
Orange Grove	Black/Gunsmoke	Grey	Black	Black or Oyster	Black or Oyster
Horizon	Black/Blue	Blue	Black	Black or Oyster	Black or Blue

* Available August 2004

Seat Materials	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail Price £
Leather ilo Summit	○	○	●	1,063.83	186.17	1,250.00
Alcantara® ilo Summit	○	○		553.19	96.81	650.00
Alcantara® ilo Leather			○	0.00	0.00	0.00
Full Leather, Sports Style (ilo Cloth)	○	○		2,212.77	387.23	2,600.00
Full Leather, Sports Style (ilo Leather)			○	1,106.38	193.62	1,300.00

Seat Features	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail Price £
Manual passenger height and lumbar adjustment	○	○		1,70.21	29.79	200.00
Electric front seats	○	○	●	553.19	96.81	650.00
Electric front passenger height adjustment†	○	○	○	165.96	29.04	195.00
Driver's seat memory	○	○	○	268.09	46.91	315.00
Heated front seats	○	○	●	246.81	43.19	290.00

Seat options are only available on upgraded seats (Axis, Alcantara® and Leather) †Requires electric front seats

Interior Finishes	ZT/ ZT-T	'+' Models	SE Models	List Price £	VAT £	Retail Price £
Fascia - Burr Walnut finish	○	○	○	85.11	14.89	100.00
Fascia - Light Oak finish	○	○	○	85.11	14.89	100.00
Fascia - Black Oak finish	○	○	○	85.11	14.89	100.00
Fascia - Coloured finish	○	○	○	165.96	29.04	195.00
Steering Wheel - Wood finish	○	○	○	191.49	33.51	225.00

● = Standard ○ = Option