

# MG

## Nieuws

april – mei – juni 2024



PB-PP  
BELGIE(N) - BELGIQUE  
P005431

V. U. MG Car Club Antwerp VZW

Terhagelaan 39  
2160 Wommelgem  
[www.mgcarclubantwerp.be](http://www.mgcarclubantwerp.be)  
RPR rechtbank Antwerpen afdeling Antwerpen

AFGIFTE KANTOOR: 2160 Wommelgem



### IN DIT NUMMER

car club antwerp

VZW

BTW nr. BE 0419.031.981

Old Number One – Een legendarische pionier in de wereld van de sportwagens  
My MG and Me – Paul Mahieu

**SUPER-  
PLUSSERS  
SHOPPEN  
SUPERSLIM**

**Met je  
My Delhaize app  
natuurlijk!**

**Want daarmee  
doe je zoveel meer  
dan je denkt.**

Scan de QR-code en ontdek hoe je naast andere voordelen elke donderdag persoonlijke e-Deals krijgt waarmee je extra punten kan scoren.\*

Eén superslimme tip: **check steeds je My Delhaize app voor je gaat shoppen en je betaalt altijd minder.**

\*Exclusief als je SuperPlus Personal of SuperPlus Unique bent. Info en voorwaarden op [delhaize.be/superplus](http://delhaize.be/superplus)



**De Kaak 2  
2970 's Gravenwezel  
Tel. 03.658.04.04**

### **RUIME OPENINGSUREN**

Maandag	13.00 > 20.00
Di. - Za	08.00 > 20.00
<b>ZONDAG</b>	<b>08.00 &gt; 13.00</b>
<b>FEESTDAGEN</b>	<b>08.00 &gt; 20.00</b>



**AD : 'S GRAVENWEZEL**



# MG Nieuws

april – mei – juni 2024

## INHOUD



IN DIT NUMMER

## RUBRIEKEN

- 2 Club Shop
- 3 Woordje van de voorzitter
- 5 Ons Clublokaal
- 6 Bestuursorgaan MGCCA 2024
- 12 Lidkaart 2024
- 14 Nieuwe leden
- 17 Nieuws en weetjes
- 33 Technisch hoekje

## EVENTS KALENDERS

- 8 Events MG Car Club Antwerp 2024
- 10 Events algemeen 2024

## ARTIKELS

- 19 **Onze "groene" hobby...**
- 21 Old number One
- 26 **MG's in miniatuur Old number One**
- 28 **It's the new T.D. Midget!**



- 36 My MG and Me – Paul Mahieu

## VOORUITBLIK 2024

- 9 First Outing – 21 april
- 9 3<sup>e</sup> Waaslandtoer – 26 mei
- 11 Technische dag – 13 april
- 11 De Polderrit - 16 juni
- 15 British Car Day – 20 april
- 18 Waalwijk rit – 23 juni
- 18 Vakantierally – 7 juli
- 20 Van Abingdon naar Shanghai
- 100 jaar MG – 11 augustus

## TERUGBLIK 2023

- 24 Jagerswandeling – 3 maart



THE MG CENTENARY



## CLUB SHOP



Als lid van onze MG Car Club Antwerp hebt u het privilege om kledij te kopen met logo van onze club.



Herentruï met rits  
Kleuren: staalgrijs, groen, marineblauw,  
oceanblauw, rood, wit  
Maten: S – 5XL  
€ 60



Damestrui met rits  
Kleuren: blauw, marineblauw, limoengroen,  
metaalgrijs, oranje, rood, zwart  
Maten: XS – 3 XL  
€ 40

Hoe bestellen?

**Stap 1:** - Stuur een mail naar [shop@mgcarclubantwerp.be](mailto:shop@mgcarclubantwerp.be) met het artikel dat u wenst, maat en kleur.  
- Vermeld je naam en lidnummer.

**Stap 2:** Betaal het artikel via onze clubrekening BE46 7330 1900 2936 met vermelding: bestelling shop + naam.

**Stap 3:** U ontvangt een mail als het product geleverd is. U kan dit dan afhalen op de babbelavonden of tijdens een activiteit van onze club bij Annick Tonel.  
Er kan ook bij mij persoonlijk besteld worden op de babbelavonden.

**Let op! Bestelde artikels kunnen niet geruild worden.**

# Woordje van de voorzitter



Beste MGCCA-leden,

Er zijn weeral bijna 3 maanden voorbij en Zjef vraagt naar het voorwoord van de voorzitter, zodat deze editie van MG Nieuws naar de drukker kan.

De eerste 2 maanden van het jaar zijn voor jullie leden misschien niet de drukste maanden, maar voor ons als bestuur zeker wel. Er is enerzijds de afsluiting van het vorige werkjaar, anderzijds moet de planning en budgetten voor dit jaar gemaakt worden. En dit alles moet dan goedgekeurd worden door de effectieve leden op de jaarlijkse algemene vergadering. Deze vond dit jaar plaats op maandag 26 februari en bijna alle effectieve leden waren aanwezig. De jaarrekening 2023 werd goedgekeurd, de planning 2024 en de daarbij horende budgetten werden ook unaniem aanvaard.

Dit jaar waren er 4 herverkiezingen voor bestuursfuncties: Annick T., Zjef P., Tony B. en Patrick V.C. hun mandaat liep ten einde maar ze stelden zich allemaal opnieuw kandidaat. Ook hadden we als bestuur eind vorig jaar beslist dat de tijd rijp was om een nieuwe kracht binnen het bestuur te halen. We hadden ons MG-oog laten vallen op Walter Horemans. De effectieve leden hebben unaniem de 5 kandidaturen aanvaard. Bedankt effectieve leden voor jullie vertrouwen en steun. Proficiat aan Annick, Zjef, Tony, Patrick en Walter. Wie Walter nog niet kent, verder in dit MG Nieuws stelt hij zich kort voor.

Als MG Car Club Antwerp zijn we aangesloten bij BEHVA (vroeger BFOV) en ook daar houden ze verplicht elk jaar een algemene vergadering. Als jullie voorzitter ben ik naar deze vergadering geweest, met dezelfde agendapunten als op onze algemene vergadering. De jaarrekening van 2023 werd goedgekeurd, de begroting voor 2024 werd aanvaard, de lidgelden voor 2025 blijven idem 2024. Zijn er vanuit BEHVA veranderingen op til? De grootste wijziging is reeds vorig jaar gebeurd en dat zullen sommigen onder ons al gemerkt hebben, nl. Marsh stopte als makelaar voor de gekende oldtimer- en classic car verzekering. In de plaats kwam er BEHVA Insurance. Wie vroeger via Marsh verzekerd was, heeft vorige maand een nieuwe aanbesteding gekregen maar nu via mail van BEHVA Insurance. Wie niet de mail ontvangen heeft of deze niet heeft kunnen openen, zal via de post nog een schrijven van BEHVA Insurance ontvangen. Dezelfde werkwijze zal toegepast worden met de 'groene' verzekeringskaart. De website van BEHVA zal in 2024 en 2025 verder uitbreiden met o.a. een FAQ gedeelte. BEHVA is reeds actief op sociale media via Facebook en Instagram, in 2024 zal ook nog LinkedIn erbij komen.

Wat kunnen jullie ontdekken in dit MG Nieuws? De aankondigingen voor de ritten in april, mei en juni én ook de flyer voor de rit 'van Abingdon naar Shanghai' op 11 augustus 2024. Een rit en dag die volledig in het teken staat van 100 jaar MG en deelname kan enkel voor MGCCA-leden, maar meer hierover in het volgende MG Nieuws. Jullie kunnen een artikel lezen over Old Number One en over het schaalmodel van Old Number One. Marc schreef een uitgebreid artikel over de MG TD en er is ook het bezoek bij één van onze leden: deze keer viel de eer aan Paul Mahieu.

De nieuwjaarsreceptie hielden we op een nieuwe locatie: Bar Don in Schilde. Omdat we niet meer terecht kunnen in het oude clublokaal, door brandstichting daar op kerstavond, is de zaak gesloten. Ondertussen hebben we in Bar Don reeds 2 babbelaavonden gehouden. Ik nodig jullie uit om eens langs te komen, steeds op de eerste donderdag van de maand. Deze horecazaak beschikt over een mooi terras achteraan, waar we hopelijk deze zomer van kunnen genieten. Parkeerplaats is er in de buurt ook voldoende.

Voor sommigen onder ons begint het zeker te kriebelen om met de MG buiten te rijden. Voor de eerste MGCCA rit is het nog even wachten, namelijk tot 21 april dan rijden we onze First Outing. Maar ik nodig jullie met je MG de dag ervoor, op zaterdag 20 april, uit om langs te komen bij Anglo Parts in Mechelen tijdens de British Car Day. Een dag die in het teken staat van de Engelse auto en als MGCCA hebben we daar een clubstand. Het volledige programma vinden jullie in dit MG Nieuws.

Ik wens jullie veel leesplezier en hoop jullie te ontmoeten op een activiteit in 2024.

Met octagonale groetjes,

Waasmunster, 19 maart 2024

*Fran Boeykens*

Voorzitter MG Car Club Antwerp



**KLEUR JE INTERIEUR**

raamdecoratie • zonwering  
vloerbekleding • behang • verf  
schilder- en behangwerken  
europese en oosterse tapijten

**wooninrichting  
HOMELAND**  
europese en oosterse tapijten

Hoogstraat 35  
Antwerpen  
tel. 03 232 65 14

[www.homeland.be](http://www.homeland.be)



**ACS**  
AUTOMOTIVE CONSULTANCY SERVICES  
**OLDTIMERTAXATIE.BE**

// Waardebepalingen - Taxaties // Inspecties - Diagnose  
// Schade expertise - Rechtsbijstand  
// Aankoopadvies - Verkoopadvies // Restauratie opvolging  
// Veiling assistentie // FIVA id assistentie

**AUTOMOTIVE CONSULTANCY SERVICES**  
tel. +32 3 337 47 06 // gsm +32 475 79 09 11 // [gb@classiccarsurvey.eu](mailto:gb@classiccarsurvey.eu)  
[www.classiccarsurvey.eu](http://www.classiccarsurvey.eu) // [www.oldtimertaxatie.be](http://www.oldtimertaxatie.be)

**Ons clublokaal**



## **BAR DON**

**Dorpstraat 46**

**2970 Schilde**



**0468/24 33 47**

**Beste Leden,**

**Elke eerste donderdag van de  
Maand gaat onze babbelavond  
door in ons nieuw clublokaal.**

**Jullie zijn allemaal van harte  
Welkom vanaf 20.00 uur**

**Het bestuursorgaan van de  
MG Car Club Antwerp**



# Bestuursorgaan MG Car Club Antwerp 2024



Fran Boeykens  
Voorzitter & Ledenadministratie

voorzitter@mgcarclubantwerp.be  
☎ 0475 79 65 52



Tony Brems  
Ondervoorzitter & Events team

ondervoorzitter@mgcarclubantwerp.be  
events@mgcarclubantwerp.be  
☎ 0460 85 01 75



Hans Belles  
Penningmeester

penningmeester@mgcarclubantwerp.be  
☎ 03 454 27 75



Rene Muckensturm  
Secretaris & Events team

secretaris@mgcarclubantwerp.be  
events@mgcarclubantwerp.be  
☎ 0475 32 77 30



Annick Tonel  
Promo, Public relations & Shop

promo@mgcarclubantwerp.be  
shop@mgcarclubantwerp.be  
☎ 03 454 27 75



Zjef Peeters  
Redactie MG Nieuws & Sociale Media

redactie@mgcarclubantwerp.be  
☎ 0495 87 48 96



Patrick Van Campfort  
Bibliothecharis, Redactie & Events team

bibliotheek@mgcarclubantwerp.be  
events@mgcarclubantwerp.be  
☎ 0499 70 63 02



Walter Horemans  
Adviserend bestuurslid

walter@mgcarclubantwerp.be  
☎ 0486 63 02 61



## Adres en bankgegevens MG Car Club Antwerp

Terhagelaan 39  
B-2160 - Wommelgem  
☎ 0475 32 77 30  
www.mgcarclubantwerp.be  
Rekening nummer : BE46 7330 1900 2936  
VZW nummer : 0419.031.981  
RPR Rechtbank Antwerpen afdeling Antwerpen

## Effectieve leden

Baekelant Erik, Belles Hans, Bernaerts Piet, Boeykens Fran, De Strycker Hubert, Defossé Marc, Govaerts Albert, Lenaerts Gaston, Lenaerts Koen, Mastbooms Kurt, Muckensturm Rene, Peeters Carl, Schreurs Louis, Segers Philip, Sevenhans Luc, Vandenbroucke Ronny, Van der Borgh Guido, Van Loy Marc, Van Den Bosch Chris, Van Uffel Marco & Wyckaert Piet



## Clubmedewerkers

---

Webmasters :	Erik Baekelant & Brigitte Fontenelle
Sociale Media :	Steven Peeters & Lotte Baekelant
Technische adviseurs :	Marc Defossé & Ronny Vandenbroucke
Europees Commissaris :	Erik Baekelant

## Babbelavonden

---

Elke eerst donderdag van de maand, op enkele uitzondering na, komen wij van 20.00 tot 22.00 uur samen voor een gezellige babbel.



Bar Don  
Dorpstraat 46  
2970 Schilde  
☎ 0468 24 33 47

## Artikels – advertenties - flyers

---

Aan de leden die graag in de pen kruipen voor het schrijven van een artikel of het plaatsen van een advertentie

De uiterste datum van toelevering van advertenties voor het MG Nieuws van juli – augustus - september 2024 is 1 juni 2024. Verstuur uw artikels naar [redactie@mgcarclubantwerp.be](mailto:redactie@mgcarclubantwerp.be)

Namens de redactie van MG Nieuws,

Zjef Peeters, Marleen Joossen & Patrick Van Campfort

## Copyrights en auteursrechten

---

De MG Car Club Antwerp VZW kan op geen enkele wijze aansprakelijk gesteld worden voor al dan niet verkeerdelijk gestelde informatie of de gevolgen die voortvloeien uit het toepassen/gebruiken van de in het clubblad gepubliceerde informatie. Eveneens wenst de MG Car Club Antwerp VZW te benadrukken dat de verantwoordelijkheden betreffende het naleven van Copyrights en Auteursrechten voor teksten en afbeeldingen bij de auteur(s) van het artikel liggen.



MG Car Club Antwerp (MGCCA) is lid van de BEHVA, zijnde Belgian Historic Vehicle Association  
Lidnummer MGCCA : 80

# Events 2024



		april	
	4	Babbelavond	
	13	Technische dag	Met voorinschrijving
	20	Open deur Anglo Parts	
	21	First Outing	
		mei	
	2	Babbelavond	
	26	3 <sup>de</sup> Waaslandtoer	
		juni	
	6	Babbelavond	
	16	De Polderrit	
	23	Waalwijkrit	
		juli	
	4	Babbelavond	
	7	Vakantierally	
	21	Belgian MG club Day	
		augustus	
	1	Babbelavond	
1	-	4	EEOTY - Luxemburg
		11	Van Abingdon naar Shanghai – 100 jaar MG
23	-	25	Weekend Eifel
		25	Rally voor het goede doel
		september	
	5	Babbelavond	
	8	Ritje Hageland	
		oktober	
	3	Babbelavond	
	6	Herfstrally	
	20	End of Season	
	26	Diagnose dag	Met voorinschrijving
		november	
	7	Babbelavond	
	16	Etentje organisatoren MG Car Club Antwerp	
		december	
	5	Babbelavond	

Opmerkingen of vragen, contacteer ons Eventteam:  
 Tony Brems, Rene Muckensturm & Patrick Van Campfort  
[events@mgcarclubantwerp.be](mailto:events@mgcarclubantwerp.be)



# First Outing - 21 April 2024

een ritje Vlaams Brabant, van +/- 100 km

Vrijblijvende informatie

Vertrek : Taverne Wolffaertshof (vanaf 10u)

Baron van Ertbornstraat 7

2630 Aartselaar

Vertrek : Ten laatste om 11u

Prijs uitreiking : +/- 17 uur

Rit te downloaden via "routeyou.be"

op uw GSM (info bij Guido VdB)

Organisatie : The Magnificent Four

Simone / Nicole

Robert / Guido

0475 43 77 85 - 0472 41 50 95

guidovanderborgh@skynet.be



# 3<sup>e</sup> WAASLANDTOER



**26 mei 2024**

**Een rit door het mooie Waasland**

**Geen voorinschrijving nodig**

**Samenkomst om 10.00 u en vertrek omstreeks 11.00 u, voor een rit van + 80 km.**

**Gratis voor leden MG Car Club Antwerp, niet leden betalen 10 € voor het roadbook**

**Startlocatie:**

**Taverne "Polder Noord"**

**Broekdam-Noord 49, 9150 Kruibeke**

**Organisatie = Fien**

**GSM = 0499376372**

# Events algemeen 2024



Hier vindt u een lijst van events in 2024 die niet door de MG Car Club Antwerp worden georganiseerd maar toch de moeite zijn om te vermelden.

Kijk zeker ook regelmatig op onze website voor een up-to-date lijst.

			April
5	-	7	Flanders Collection Cars Antwerpen
			Mei
9	-	13	MG FIM
			Juli
25	-	28	MMM Meeting in G. H. Luxemburg
			Augustus
31/8	-	1/9	Lanaken oldtimer treffen

Meer info: [www.mgcarclubantwerp.be](http://www.mgcarclubantwerp.be)



## **GARAGE CHRISTIAENSEN**

*Zaakvoerder : Rudi Graauwmans*

Herstellingen alle merken

Keuring en keuring verkoop met z-platen

Zegelstraat 8/10  
2140 Borgerhout

Tel : 03 236 62 79



**MGB  
MGA**

## Technische dag

\* VOOR LEVEN \*

**Midget  
MGC**

door twee enthousiaste MGCCA-leden:  
**Ronny & Marc**

**Zaterdag 13 april 2024** aanvang 11uur

vragen i.v.m. bepaalde items kunnen via e-mail doorgestuurd worden

*bij fris weer dikke trui of jas voorzien, geen verwarming in de garage !*



om jullie te kunnen ontvangen met een natje en een droogje

vooraf inschrijven via Marc: +32 476 26 10 51 of e-mail: [marc.defosse@telenet.be](mailto:marc.defosse@telenet.be)



**Zondag 16 juni 2024**  
**Samenkomst vanaf 10h30**  
**Ijshoeve De Boey**  
**Groenendijkstraat 11**  
**9170 Sint Gillis Waas**

Organisatie Dirk Verhulst  
0487/78 67 58

**de polderrit 16 juni 2024**



car club antwerp

MG Car Club Antwerp vzw  
vzw nummer: 0419.031.981  
[www.mgcarclubantwerp.be](http://www.mgcarclubantwerp.be)  
[info@mgcarclubantwerp.be](mailto:info@mgcarclubantwerp.be)  
zetel: Terhagelaan 39, 2160 Wommelgem  
RPR: rechtbank Antwerpen. Afdeling Antwerpen

Gratis voor leden MG Car Club Antwerp  
Niet leden betalen 10€ voor het roadbook

# Lidkaart 2024



Heb jij je lidgeld betaald voor 31 maart dan vind je ze hieronder terug.

**Lidgeld vergeten te betalen? Doe het dan vandaag nog!**

Indien vragen, contacteer onze ledenadministratie:

Fran Boeykens  
Ledenadministratie

voorzitter@mgcarclubantwerp.be

Tel.: 0475 79 65 52

Met vriendelijke MG-groeten,

Het Bestuursorgaan MG Car Club Antwerp VZW



## Beste clubleden,

Mijn naam is Walter Horemans. Enkele weken geleden werd mij door het huidige bestuur gevraagd of ik hun gelederen wilde komen versterken. Na een, korte, periode van bezinning heb ik daarop een positief antwoord gegeven en als jullie dit lezen, hebben de leden van de algemene vergadering dat ook gedaan.

Ik ben 56 jaar en werk als verpleegkundige op de afdeling Intensieve zorgen van het Universitaire Ziekenhuis Antwerpen. Naast MG als hobby ben ik een fervent motorrijder en doe op jaarbasis meer motorkilometers dan autokilometers.

Mijn eerste contacten met oldtimers stammen uit mijn tienerjaren via een kennis met een mooie verzameling. Toch heeft het geduurd tot 2017 vooraleer we, mijn echtgenote en ik, er eentje kochten. Je weet wel hoe dat gaat. Studeren, huisje, tuintje, boompje. Enfin die oldtimer stond wat lager op het prioriteitenlijstje. Ergens in 2016 was de tijd, en finances, rijp om wat concreter te gaan. Het zou een MGA worden. Op de beurs in Antwerpen kwamen we in contact met de MG Car Club Antwerp en het leek een goed idee om al lid te worden alvorens een auto te kopen. Kwestie van her en der al wat goede raad te sprokkelen. In de zomer van 2017 was het zover. Het werd een MGA 1600 MkII roadster in British Racing Green. Optisch mooi, maar onderhouds voor verbetering vatbaar. Perfect wat ik zocht want naast zonnige zomerritjes kan er dan in de winter ook nog aan de hobby gewerkt worden.

Ondertussen zijn we 7 jaar verder. We rijden zeer regelmatig mee met de clubritten (wanneer mijn werkschema het toelaat), ga ik meestal naar de babbelavonden en heb ik reeds meermaals artikels geschreven voor ons clubblad. Het plan is op hetzelfde elan door te gaan, maar dan als lid van het bestuur. Rijden, praten, schrijven. Ik ben blij dat ik van het huidige bestuur deze kans krijg en hoop van jullie als leden hetzelfde.

Tot op één van de volgende ritten of babbelavonden,



**Walter**

# Nieuwe leden



Een hartelijk welkom in de club voor volgende nieuwe leden

Celis Patrick	Aarschot
Janssens Herman	Kasterlee
Op de Beeck - Verbiest	Ranst



Namens het bestuursorgaan van de MG Car Club Antwerp



## Autobekleding Michel Wyns

Leuvensebaan 200  
Industrieterrein Hal 2  
2580 Putte

**België**

Restauratie interieurs, cabrioletkappen

+32 496 156 250

[www.autobekledingwyns.be](http://www.autobekledingwyns.be)

[info@autobekledingwyns.be](mailto:info@autobekledingwyns.be)

BE 0630.482.875



# BRITISH CAR DAY

## CLASSIC BUT SUSTAINABLE



## PROGRAMMA



### LINE-UP BRITSE OLDTIMERS

Om het Brits erfgoed extra in de kijker te zetten voorzien we een line-up van een aantal bijzondere klassieke Britse wagens op de parking van Anglo Parts (Jaguar D-type, Jensen Interceptor, ...)



### P1 FUELS

P1 fuels is een fabrikant van fossielvrije brandstof. Hun motto is "Don't change the car, change the fuel". Meer weten? Meld je aan voor een lezing i.v.m. duurzame brandstof van P1 Fuels.



### YOU'RE INVITED

We nodigen alle Britse autoliefhebbers en sympathisanten uit met of zonder Britse oldtimer, voor een aangename namiddag met een Brits hapje en een Belgisch drankje.



### RONDLEIDING DOOR MAGAZIJN

Wie dit wenst kan zich inschrijven voor een rondleiding door ons magazijn. Er zal elk uur een rondleiding georganiseerd worden. Meer info te verkrijgen aan het onthaal.



### CLUBS

Een aantal oldtimerclubs, waaronder de Jaguar Drivers Club Belgium, Austin Healey Flanders, MG Car Club Antwerpen, The English Drivers Guild vzw, TR Register Belgium en BMGOC, stellen hun mooiste auto's tentoon.



### GARAGES

Op ons event zijn er 4 experts aanwezig (Garage Soret, Garage Descamps, Mechanic Heritage, LMB) die alles weten over de do's en don'ts in verband met de restauratie van je favoriete wagen.

## HOW CAN WE PRESERVE HERITAGE IN A SUSTAINABLE WAY?

Vragen? [info@britishcarday.be](mailto:info@britishcarday.be)

[www.britishcarday.org](http://www.britishcarday.org)

## Vastgoed verkopen of verhuren?

Contacteer ons voor een gratis en vrijblijvende schatting!  
Als jonge en gedreven ondernemer help ik u zeer graag verder met de verkoop of verhuur van uw eigendom in de ruime regio rond Antwerpen.  
Nu ook met een nieuw kantoor in het centrum van Boechout!

- Uitgebreide online en offline marketing van uw pand
- Zeer scherpe tarieven voor persoonlijke service
- Gepersonaliseerde brochure voor elk pand
- Professionele vastgoedfoto's, virtuele tour en digitale plannen
- Rechtstreeks contact met de zaakvoerder
- **Altijd bereikbaar**, ook 's avonds en in het weekend
- Mogelijkheid tot verkoop met **PRE-SALE**
- Drukbezochte etalage in het centrum van Boechout



**Frederik Belles**  
Zaakvoerder

☎ 0468 15 17 75

✉ frederik@bellesvastgoed.be

🌐 www.bellesvastgoed.be

📍 Heuvelstraat 86  
2530 Boechout



## READY FOR THE NEW **SUNNY** SEASON?



# FONTECH

Rouwbergskens 7-08A | 2340 Beerse | +32(0)473 46 74 57



ALLES WAT JE NODIG HEBT VOOR UW MGF OF MG TF

- GEBRUIKTE EN NIEUWE ONDERDELEN
- ONDERHOUD EN HERSTELLING
- UPGRADES EN ACCESSOIRES
- VERKOOP EN AANKOOP VAN MG'S



OPENINGSUREN

MA-VR VAN 16U30 TOT 20U NA AFSpraak

ZATERDAG VAN 10U TOT 17U

[fontech.benelux@gmail.com](mailto:fontech.benelux@gmail.com)

# Nieuws en weetjes



## WISTEN JULLIE DAT



### EN ZO KOMT 2023 WEER TOT EEN EINDE

2023 kan omschreven worden als een rustig jaar, waar vooral rookie Fran actief is geweest. Met een kletsnatte trackday in Spa eerder op het jaar was het seizoen sterk gestart: de Trophy blauwe MG ZR werd meegenomen. Het had leuk geweest om de MGF Cup car weer naar Spa te brengen, maar de weersomstandigheden in combinatie met de eerste maal Spa voor Fran, zorgden ervoor dat het de ZR werd. Bruno bracht samen met Gerry de gele MG ZR mk1 mee voor rondjes in wisselende omstandigheden. Een spijtig accident zorgde ervoor dat Gerry niet meer over z'n MG ZR170 Cup kon beschikken en hij wisselde dan ook het stuur tussen de twee mk1's.



Tijdens de zomer werd de MGF Cup ingezet op het circuit van Mettet. Een iets te aggressief camber achteraan lijkt toptijden in de weg te staan, maar plezier is er ongetwijfeld.

Af en toe een trackday mee verzorgen voor het Corvette Experience Team en daar samen met de ZR190 Cup dan het seizoen af sluiten ... echter voor Eight on Track duurt het seizoen nog 1 trackday langer: vrijdag 13 oktober zijn we weer in Mettet.

### 23 JUNI 2024 WAALWIJK RIT

Ook dit jaar organiseert de MG car club Holland hun British Autojumble te Waalwijk.

Dit jaar voor de vijftiendertigste keer, het wordt dus een jubileumeditie!

De British Autojumble is een leuk evenement waar alle leden van Engelse autoclubs welkom zijn met hun auto. Eveneens is kofferbakverkoop toegestaan.

Zoals al vele jaren brengt de MardiGrass jazzband een fijne sfeer met hun geweldige dixmuziek.

Daarnaast zal de Waalwijkse Clan Lamont Pipe Band voor een echt Britse sfeer zorgen.

Kijk gerust al eens op de website:

<https://www.britishautojumble.nl/>

Velen onder jullie bezochten in het verleden dit evenement.

In 2007 richtten we als MG Car Club Antwerp voor de eerste maal een rit in naar dit evenement, vele ritten volgden in de jaren daarna.

Voor deze speciale jubileumeditie konden we natuurlijk niet afwezig zijn. Daarom richten we ook dit jaar een rit in. We komen samen bij onze sponsor MG Service - Ronny Vandenbroucke, van daaruit rijden we een rit van ongeveer een uurtje om tegen de middag aan te komen in Waalwijk. Zie flyer op volgende pagina.

Op de British Autojumble zullen we rond de middag een hapje en een drankje voorzien om jullie te verwelkomen. Op het evenement zijn eveneens tal van eet- en drankkraampjes voorzien, het evenement sluit omstreeks 17h00.

*Tot dan Kurt & Vicky*

# ZONDAG 23 JUNI WAALEWIK RIT

**STARTLOCATIE BIJ MG SERVICE**

**RONNY VANDENBROUCKE, MEERDORP 29C, 2321 MEERDORP**

**INSCHRIJVEN: VANAF 10H00**

**VERTREK OM 11H00**

**WE RIJDEN EEN KORTE RIT VAN +/- 50KM NAAR DE BRITISH AUTOJUMBLE**

**TE WAALEWIK WAAR WE JULIE VERWELKOMEN MET EEN HAPJE EN EEN DRANKJE  
MEER INFO KURT 0477770827**

# Zondag 7 juli 2024 VAKANTIERALLY

Een korte rit met bij aankomst een museumbezoek met drankgelegenheid ter plaatse en prijsuitreiking

Toegang ticket museum voor alle deelnemers 8€ per persoon 's morgens cash te betalen bij inschrijving.

Niet leden MGCCA betalen 10€ extra voor het roadbook

Samenkomst vanaf 9.30 uur in café Refuge  
Zimmerplein 12 vertrek ten laatste 10.30u

Je MG parkeren op de randparking "De Mol" P1

Aarschotsesteenweg 3 (N10) Lier

Organisatie Piet en Zjef 0495/87 48 96



MG Car Club Antwerp vzw  
vzw nummer: 0419.031.981  
www.mgcarclubantwerp.be  
info@mgcarclubantwerp.be  
zetel: Terhagelaan 39, 2160 Wommelgem  
RPR: rechtbank Antwerpen, Afdeling Antwerpen

# Onze "groene" hobby...

Elk jaar maken we het wel eens een keertje mee. Het is mooi weer en één van onze clubleden heeft weer een prachtige rit in elkaar geknutseld langs schitterende boerenbaantjes door de velden en langs de bosrand. Uiteraard net via diezelfde baantjes waar menig wandelclub en fietsverbond ook hun perfecte uitstap hebben gepland. Die idyllische wegen worden schaarser en schaarser en dus drukker en drukker op die mooie zondagen. We geven de wandelaars voldoende ruimte, blijven achter de fietsers en wielertoeristen hangen tot we veilig voorbij kunnen en dan ... **is er steeds weer eentje die het niet kan laten en ons moet naroeven. VERVUILERS!!!!**

Mmmmh, vervuilers? Is dat wel zo? Daar en op dat moment wel ja. We weten allemaal dat onze oude verbrandingsmotoren een zeker aroma nalaten. Maar een beetje wind en enkel de herinnering getuigt nog van onze aanwezigheid. Wanneer we het plaatje wat breder oprekken in de tijd is het een heel ander verhaal. Veel kans dat die wandelaar of fietser helemaal niet uit de omliggende dorpen komt maar speciaal is afgezakt naar dat mooie plekje 100 km van z'n woonplaats.

Wanneer we in Google zoeken naar de 10 mooiste wandelbestemmingen in België, komen we uit bij het volgende lijstje: Hoge Kempen, Saint Hubert, Voerstreek, IJzervallei, Zoniënwood, Wortel Kolonie, Semoisvallei, Heide **Kalmthout, de kust en het Zwin. Da's vanuit Antwerpen** opgeteld 1093 km. En 1093 km terug. 10 wandelbestemmingen waarvoor men 2186 km moet rijden. Dat maakt met een bescheiden verbruik van 6.5l/100km een totaal van 142 liter. Onze club organiseert 10 ritten per jaar van ongeveer 120 km per lus. De aanrijfstand is gemiddeld **20 km per rit en dus ook zo'n 20km terug. Dat maakt 1600** km per seizoen voor het uitoefenen van onze hobby. Onze MGA verbruikt 10l/100km. Dat maakt dus 160 liter per jaar.

Maar kom mij niet vertellen dat die wandelaars en fietsers er slechts 10 maal per jaar op uittrekken voor het beoefenen van hun CO<sup>2</sup>-neutrale hobby. Dus volgende keer wanneer je er weer eens zo eentje tegenkomt die het niet laten kan, denk dan eens aan dit optelsommetje, trek je schouders op en geniet rustig verder van onze mooie groene hobby.

Veel plezier in het komende oldtimerseizoen.

Walter

## TUINCENTRUM ABIES TE DEURNE & ZOERSEL ALLES VOOR UW HUIS, TUIN & DIER

7000 m<sup>2</sup> winkelplezier te Deurne en 5000 m<sup>2</sup> winkelplezier te Zoersel. In onze interieurafdeling te Deurne van ruim 3500m<sup>2</sup> bieden wij u een groot assortiment aan dagverse snijbloemen, friscgroene of bloeiende kamerplanten, seizoensgebonden boeketten, prachtige bloemstukken. Abies verzorgt alles tot in de puntjes volgens uw wensen.

Voor uw interieur hebben wij een mooie interieurafdeling met bekende merken zoals Riverdale en Riviera Maison.

Op onze Tuinafdeling van 3500m<sup>2</sup> met parking te Deurne en in ons Tuincentrum te Zoersel kunt u terecht voor buitenplanten, meststoffen, buitenpotterie. Wie Tuin zegt, zegt Abies: bloembollen en zaden over eenjarige planten, kruiden tot rozen en klimplanten maar ook vaste planten, we hebben het allemaal.

In ons tuincentrum te Deurne horen hier trouwens ook dierenproducten en knaagdieren bij!

We hebben alles in huis voor het verzorgen van uw honden, katten, knaagdieren en vogels. Tot binnenkort bij Tuincentrum Abies.



DEURNE: Abies | Tuin  
Abies | Interieur

ZOERSEL: Abies | Huis & Tuin

Herentalsebaan 521-543 T. 03 320 99 55  
Herentalsebaan 556-568 T. 03 320 99 50  
Herentalsebaan 542-548

Rodendijk 3 T. 03 320 99 53  
www.abies.be ☎ info@abies.be

# 11 aug 2024

Van Abingdon naar Shanghai

Met deze rit wordt de deelnemer mee genomen op reis door 100 jaar geschiedenis. Vanuit de jaren '20 van de vorige eeuw tot aan de dag van vandaag

The London Pub  
Starrenhoflaan 34  
Kapellen

## ABINGDON

Meer info weldra



car club antwerp  
vzw

organisatie:  
Erik Baekelant  
Bestuur MGCCA



## SHANGHAI

# Slotrit 100 jaar MG

# Old Number One

## Een legendarische pionier in de wereld van sportwagens

Was het nu 1922, 1924 of toch 1925?

Ik waag me niet in een discussie die al decennia lang wordt gevoerd en niet tot een einde lijkt te komen.

Als ik echter eens rond mijn eigen MGF 80th Anniversary loop zie ik onder het kofferdeksel achteraan de jaartallen 1924 – 2004 staan. Mijn MG is dus door de fabrikant in een gelimiteerde oplage uitgebracht om de 80ste verjaardag van het MG merk te herdenken.

Ik hou het dus, voor mezelf, op 1924 want dat is ook het geboortjaar van **mijn beide ouders...**

Ondanks het feit dat er aan diversiteit **in het aanbod van auto's een**

overvloed is, zijn er toch mensen die een auto willen die anders is dan alle andere. Bovendien leggen ze zonder problemen voor zo een exclusieve auto veel geld op tafel. Honderd jaar geleden was dat niet anders.

Vóór het uitbreken van de Eerste **Wereldoorlog werden auto's nog niet** op grote schaal geproduceerd en er werd toen nog zeer veel met de hand gewerkt. Daar kwam verandering in toen Henry Ford in Amerika zijn Model T aan de lopende band begon te bouwen. (U weet wel, het Model T dat je in alle kleuren kon krijgen, als het **maar zwart was**)... **In Engeland volgde** William Morris al snel dit voorbeeld en het gevolg was dat aan het einde van **de productielijn alle afgewerkte auto's** er zowat hetzelfde uitzagen.



Niet ver van de Morris fabriek in Oxford voelde de Morris Garages Ltd., een van de verkooporganisaties van William Morris, vrijwel onmiddellijk de vraag, grotendeels gecreëerd door de studenten van de universiteit, naar iets anders, iets exclusiever. Al in 1922 kochten ze Morris-chassis van de autofabriek enkele kilometers verderop en monteerden er speciale carrosserieën op van hun eigen ontwerp, gebouwd door gespecialiseerde carrosseriebouwers. De drijvende kracht achter dit alles was de toenmalige Sales Manager van Morris Garages, Cecil Kimber, onder wiens leiding tal van ontwerpen hun intrede deden, waarvan er één bijzonder populair was en bekend

stond als de 'Chummy'.

De Chummy had twee normale zitplaatsen voorin, met daarachter twee zeer dicht op elkaar staande zitplaatsen, met het in die tijd zeer ongebruikelijke voordeel dat er een inklapbare kap kon worden geplaatst die alle zitplaatsen bedekte, terwijl het toen de gewoonte was om de **inzittenden van 'dicky' seats in de kou** te laten zitten.

Als reactie op dit succes introduceerde Morris Motors op de London Motor Show van 1924 een soortgelijke carrosserie in hun standaardassortiment, bekend als de 'Occasional Four' en boden deze aan tegen een lagere prijs dan wat de

Morris Garages rekenden voor de 'Chummy'.

Deze reactie van Morris Motors had een grote invloed op de relatie tussen de autoconstructeur en Morris Garages. Het zorgde ervoor dat deze laatste de gevolgde strategie moest herbekijken en hieruit kwam het principe naar voren dat een gespecialiseerd ontwerp van een carrosserie op een ongewijzigd onderstel niet voldoende was, en dat, als 'specials' een markt zouden blijven vinden, er ook chassiswijzigingen zouden moeten worden aangebracht om betere prestaties te leveren. Er kan dus met recht worden gezegd dat het deze gebeurtenis in 1924 was die, meer dan welke andere ook, Morris Garages in de sportwagen business dwong.

#### Old Number One

Het was dus in die vroege jaren van de 20ste eeuw, toen de autowereld nog in haar kinderschoenen stond, dat Old Number One werd geboren. Het was een opmerkelijke auto die slechts in één exemplaar werd gebouwd maar die het begin van een iconisch automerk markeerde en een tijdperk van sportieve prestaties.

De meningen onder autogeschiedkundigen verschillen over het feit of Old Number One de **allereerste MG was**. Hoewel MG's al ongeveer twee jaar werden gebouwd voordat Old Number One op het toneel verscheen, is het zeker dat dit voertuig specifiek werd ontworpen om deel te nemen aan sportevenementen. Het was de eerste MG die met dit doel werd gebouwd.

Old Number One maakte zijn debuut tijdens de 1925 Lands End Trial. Cecil Kimber, de oprichter van MG, liet deze auto speciaal bouwen om te concurreren in deze uitdagende rally. De basis was een Morris Cowley-chassis, maar het voertuig onderging aanzienlijke aanpassingen om het geschikt te maken voor sportieve prestaties.

Voor dit doel kreeg de wagen een speciale kopkleppen Hotchkiss-motor, Morris Motors gebruikte in de



*Het eerste wedstrijdoptreden van de nieuwe auto was tijdens de Land's End Trial van 1925, toen Cecil Kimber een gouden medaille behaalde. Op deze historische foto is hij te zien terwijl hij de Blue Hills Mine bestormt. (Foto: De Motor).*

beginjaren een motor van Amerikaans ontwerp, die was ontwikkeld door de Hotchkiss Company uit Frankrijk. Dit gebeurde in de Engelse fabriek die Hotchkiss tijdens de Eerste Wereldoorlog had opgezet. In de loop van de vroege ontwikkeling waren sommige motoren geproduceerd met door duwstangen bediende kopkleppen, en Cecil Kimber vond er een in een bijna vergeten hoek van de motorenfabriek in Coventry; hij bracht hem triomfantelijk mee naar Oxford en het was die motor met een capaciteit van 1548 cc die gebruikt werd voor het project. De 11.9 pk sterke motor was gekoppeld aan een standaard Morris-transmissie met een handgeschakelde 3-versnellingsbak.

Het chassis kreeg aangepaste half-elliptische veren aan de achterkant en een standaard half-elliptische veer aan de voorkant.

De wielen waren draadspaakwielen bevestigd met drie bouten. Op dit aangepaste chassis werd een speciale lichtgewicht carrosserie ontworpen en gebouwd door Carbodies of Coventry.

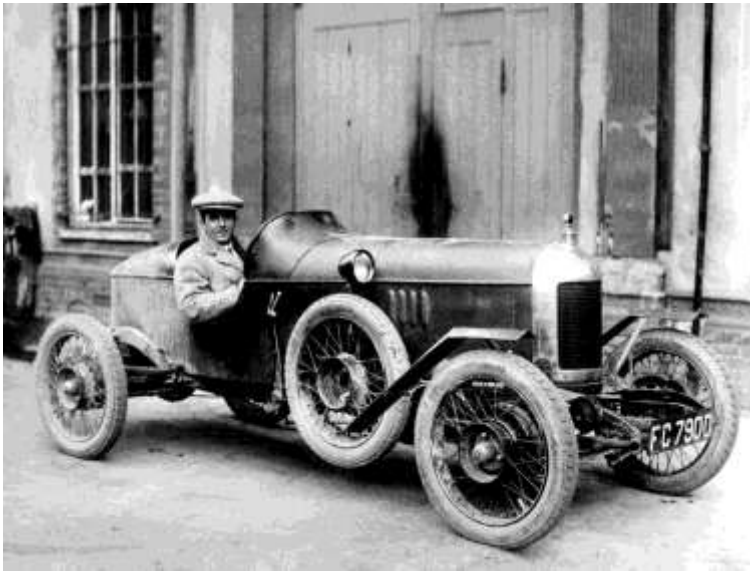
Het instrumentenbord omvatte een tachometer, brandstof- en oliedrukmeters, snelheidsmeter en ampèremeter.

Cecil Kimber behaalde met deze wagen grote successen tijdens de Lands End Trial, waarbij hij een gouden medaille

won in de Light Car Class. Na de rally werd de auto verkocht aan een vriend van Kimber voor £300. Opmerkelijk genoeg kostte het oorspronkelijk slechts £279 om Old Number One te bouwen.

Later werd de auto gespot terwijl hij een voederaanhangertrek voor varkens trok. In 1932 ontdekte een medewerker van de MG Car Company de auto in een schroothoop in Manchester en kocht hem voor slechts £15. De auto werd teruggebracht naar de MG fabriek in Abingdon, werd gerestaureerd en diende als promotievoertuig voor MG. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de auto opgeslagen in Cowley, blijkbaar ternauwernood gemist door bommen. In 1947 was hij terug in Abingdon en te zien bij de onthulling van de nieuwe Y-serie sedan. Na een aantal verbouwingen en een ongeval werd de 25 jaar oude auto in maart 1950 weer in rijklaare toestand gebracht en vervolgens geregistreerd als FMO 842. Waarschijnlijk ook in die tijd kreeg ze het chassisnummer EX 176. Dit werd uit MG's reeks experimentele nummers gehaald, omdat vermoedelijk





opnieuw geregistreerd met het oorspronkelijke FC 7900. Met dit kenteken stond Old Number One ter gelegenheid van de 20ste verjaardag van onze MG Car Club Antwerp op de clubstand tijdens het Antwerp Classic Salon van 1998. Wie heden ten dage Old Number One wil bewonderen moet naar het British Motor Museum in Gaydon UK. Daar **staan nog tal van unieke MG's en andere Britse legendarisch auto's.**

Old Number One is een legendarische pionier in de wereld van sportwagens. Zijn waarde wordt nu geschat op bijna £250.000. Het is een herinnering aan de vroege dagen van MG, waar passie, innovatie en competitie de weg baanden voor een iconisch automerk.



het originele chassisnummer verloren was gegaan en er oorspronkelijk geen nummer op het frame was gestempeld.

In 1959 werd door tussenkomst van Wilson McComb Old number One

*Boven: Cecil Kimber in Old Number One – 1925 (Foto Freepik.com)*

*Links: De "Bullnose" grille afkomstig van de Morris Cowley (foto Zjef)*

*Zjef*

Bronnen:

**The MG Owners' Club, The MG Car Club, Eric Dymock Motoring Books, Wikipédia en Freepik.com**

*Onder: Het instrumentenbord omvatte een tachometer, brandstof- en oliedrukmeters, snelheidsmeter en ampèremeter. (Foto Zjef)*



# Terugblik



In de Jagershoek aangekomen stond Patrick ons al op te wachten en wees ons een parkeerplaats aan. Een 50-tal enthousiaste wandelaars verzamelden zich. Aan de blije gezichten en de degelijke wandelschoenen was te zien dat iedereen er danig veel zin in had. We werden hartelijk onthaald met een drankje naar wens.

Rond half 3 gaf Patrick aan dat we gingen vertrekken. Het werd een reuzeleuke wandeling van anderhalf uur. Deels door het bos, deels langs het Albertkanaal. De vlotte gesprekken gingen over allerhande onderwerpen. Van de tekenen van de nakende lente tot.... auto's. Ondanks dat er regen werd voorspeld hebben wij van de hele namiddag

geen druppel gezien. Dat werd ook geapprecieerd door iedereen.

Alles verliep vlot behalve dat Robert zijn beide schoenzolen het begaven. Dan maar op halve bottines verder...

Rond 4 uur kwamen we aan en werden getrakteerd op champagne à volonté want Lotte was immers jarig! Ze werd 18! Een hele meid hé ! Ze had zelfs 4 verschillende cakes gemaakt om ons te verwennen! Ook Marc Thys was jarig!

Patrick en Rita hadden ook voor live muziek gezorgd. Werner Martens heeft ons de hele namiddag zijn volledige



repertoire laten horen. Allerlei genres kwamen aan bod. Een groot succes. Ook een groot talent!

Patrick had een fotokwis georganiseerd en de beloning was een houten krukje met MG logo, gemaakt door Werner! Onlangs werd de garage van Albert leeg gemaakt en enkele mooie stukken werden per opbod aangeboden. Onder andere een levensgroot MG logo en een MG paneel dat nog voor de beurs had gediend. Patrick was de veilingmeester van dienst en heeft het met de nodige humor uitstekend gedaan.

Tegen de avond was Rita met bereidwillige helpers naar de keuken getrokken om iedereen te voorzien van een kop heerlijke soep met boterhammen.

Wat werden wij verwend!

Iedereen nam stilaan afscheid en ging huiswaarts met een heel content gevoel.

Wat was het een topdag!

Wat een gastvrij onthaal!

Dikke merci Rita, Patrick, Werner en Walter!

*Marleen*



# MG'S IN MINIATUUR Old Number One



*Over één ding zijn de meeste MG rijders het eens: de MG Old Number One mag worden aanzien als het symbool voor de 100ste verjaardag van ons zo geliefde merk. Het was in 1924 een zeer bijzondere wagen en eigenlijk is hij het nog steeds. Voor velen wordt deze auto dan ook aanzien als "de allereerste MG".*

Bijna elke MG fanaat kent de MG Old Number One. Een mooi afgewerkt schaalmodel vinden van deze prachtige wagen kan dan ook niet zo moeilijk zijn, dacht ik. Toch? Bij nader onderzoek bleek deze zoektocht toch niet zo eenvoudig te zijn.

Mijn speurwerk bracht me bij de Engelse firma K&R Replicas. De modelbouwers onder ons kennen deze fabrikant van miniatuurwagens van hun leuke, meestal Engelse wagens. K&R Replicas brengt reeds meer dan 20 jaar, zij het in beperkte aantallen, een bouw pakket uit van de MG Old Number One op schaal 1/43. Ik heb me dadelijk een kit aangeschaft.



Bij het openmaken van de witte doos, merken we dat alle onderdeeljes van deze kit zorgvuldig verpakt zijn. Dit alles wordt meegeleverd met een montageplan. Het model is gemaakt van wit metaal, wat een fijne afwerking van dit miniatuur mogelijk maakt. Niettegenstaande deze bouwdoos al jaren op de markt is kan toch worden gezegd dat dit een kit van goede kwaliteit is. Dit wil zeggen: oog voor detail, maar ook dat de pasvormen van dit miniatuur goed op elkaar zijn afgestemd. Hierdoor is het model ook voor een modelbouwer met weinig ervaring toch nog haalbaar om te bouwen.

Na een week vijlen, schuren, kleven en verven was het schaalmodel van de MG Old Number One klaar. Bij het bekijken van het afgewerkte model blijkt nogmaals hoe mooi K&R Replicas dit model heeft afgewerkt. Het model is op schaal direct herkenbaar als de MG Old Number One.

**Wat meteen opvalt aan dit miniatuur is de "bulnose" radiator,** typisch voor de MG Old Number One. Deze is zeer fijn afgewerkt. Vooraan en achteraan vallen ook de typische spatborden op. Deze lijken te zweven boven de wielen. Ook de grote bladveren zijn zeer gedetailleerd weergegeven. Zelfs de motorslinger onder de radiator is aanwezig! Helemaal vooraan vinden we de nummerplaat: FC 7900.

Deze MG heeft 6 wielen. 4 wielen zijn onderaan de wagen aangebracht. De 2 andere zijn als reservewiel aan beide zijden van de auto gemonteerd. Boven op de reservewielen bevinden zich de 2 koplampen van de MG Old Number One.

Aan de bestuurderszijde vinden we de lange hendel aan de zijkant van de wagen net zoals bij de echte MG Old Number One. Deze is zeer gedetailleerd weergegeven en staat perfect op zijn plaats.

Het koetswerk werd in het rood gespoten, het onderstel van de wagen in het zwart. De wielen van dit model werden door K&R Replicas speciaal voor dit model ontworpen. De afwerking van de wielspaken zijn zeer gedetailleerd, conform de realiteit. Onderaan de MG hangt de lange uitlaat buis en de knalpot. Deze zijn mooi weergegeven en ogen zeer realistisch.

Het achterstuk van dit miniatuur is heel mooi gemaakt. Zelden zie je bij een schaalmodel zo een goede weergave van de realiteit. Het achterstuk eindigt perfect in een V en zit mooi in het midden, exact op zijn plaats. Een dikke pluim voor de mensen van K&R Replicas! Ook dit achterste stuk zit vol met details: de spatborden, de grote bladveren, de oliepoten, de nummerplaat en zelfs de zeer kleine achterlichten.



De cockpit van dit schaalmodel is voorzien van vele details. Opvallend is de schuine windkap. Deze is zeer fijn en juist weergegeven en volgt een mooie gebogen lijn, wat niet zo eenvoudig is om weer te geven in schaal 1/43. Top! Verder merken we het instrumenten paneel, de pook en het stuur. De zetels van deze MG staan niet naast elkaar. De passagierszetel staat iets meer naar achter, net als bij het grote voorbeeld. De zetels zijn zeer gedetailleerd weergegeven. Ook de uitsnijdingen in het koetswerk ter hoogte van de zetels zijn correct afgewerkt.

Dit miniatuur is 8,8 cm lang en weegt 91 gram. De kit is te koop bij K&R Replicas voor **ongeveer 85€**. Het model op schaal 1/43 van de MG Old Number One mag dan al wel enige jaren op de markt zijn, het blijft een heel mooi en zeer gedetailleerd schaalmodel. Het is een uniek miniatuur dat eigenlijk bij geen enkele MG schaalmodellen verzamelaar mag ontbreken.

*Hans Belles*



# it's the new T.D. Midget!

*Safety* **MG** *Fast!*

Important "plus" features have made this new M.G. Midget the most talked-about sports car of the year. They include independent front wheel suspension for smoother riding; tougher, roomier body; disc wheels . . . new hydraulic brakes for greater control. Here is a car with all the liveliness and character of its famous predecessors—built in the true tradition of "safety fast."



£445.00 EX WORKS PLUS  
£14.00 PURCHASE TAX.

THE MG CAR COMPANY LIMITED, SALES DIVISION, COWLEY, OXFORD

Overseas Business: *Anglo-American Export Ltd., Oxford and 41 Piccadilly, London, W.1*

London Showrooms: *University Motors Ltd., 7 Hertford Street, W.1*



**it's the new** T.D. Midget!

We zijn ten tijde van het midden van vorige eeuw. MG sprak altijd een publiek aan dat enthousiast autorijden serieus nam en de aspecten waardeerde die hun Britse sportwagens onderscheiden. Dus toen MG de traditie gebonden TC verving door de modernere, comfortabelere en beter handelbare TD, maakten de puristen zich een beetje druk. En toen reden ze met de TD, en net als de rest van de wereld werden ze verliefd op de vele charmes ervan. Die kleine TD midget is misschien wel de meest voorkomende en minst visueel stimulerende van het naoorlogse trio uit de T-serie, maar hij is ook het meest betaalbaar in aanschaf en qua onderdelen het best ondersteund van het stel.

TD geboren, en het zou de eerste MG worden die in een jaar tijd meer dan 10.000 exemplaren verkocht.

Het **Y-type, of "één en een kwart liter"** zoals hij toen bekend stond, was een vooroorlogs ontworpen, naoorlogs gebouwde vierdeurs sedan of open tweedeurs Tourer die op een gelast koker vormig chassis reed met een onder gemonteerde achteras; het introduceerde de onafhankelijke voorwielophanging, tandheugelbesturing en de mogelijkheid om links te rijden voor MG-automobilisten.

Deze auto maakte gebruik van een versie met één carburator van de 1.250 cc viercilinder van de TC, en hoewel de achterkant een actieve as

De neerklapbare voorruit en de afzonderlijke koplampen werden overgenomen. Ook de 1.250 cc-motor van de TC werd overgenomen, met een boring en slag van 66,5 x 90 mm en twee 1 1/4-inch semi-valstroom SU carburators, goed voor 54,4 pk bij 5.200 tpm en 64 lbs.ft koppel bij 2.600 tpm. De nieuwe handgeschakelde vierversnellingsbak van de TD, met synchromesh in de tweede tot en met de hoogste versnelling, zou niet zo robuust blijken te zijn als die van zijn voorganger.

Dankzij de nieuwe stuurcomponenten konden Amerikaanse MG-chauffeurs op hun gebruikelijke kant van de auto zitten, comfortabel achter de uitschuifbare stuurkolom. Het nieuwe, met Rexine bedekte



De MG Midget-serie **"TD"** was een directe afstammeling van de eerste Midget, het M-type uit 1929, en van de vooroorlogse TA en TB. Ondanks zijn tijdloze aantrekkingskracht was de TC uit 1945 – 1949 snel aan het verouderen, zoals blijkt uit de beperkte mogelijkheden op de snelweg en de verkeerde stuurpositie. Evenals de introductie van moderne sportwagens zoals Jaguar's XK120. De ingenieurs van Abingdon kwamen met een eenvoudige maar slimme oplossing: **combineer de "square rigger"** carrossievorm met het stevigere, meer geavanceerde chassis van het Y-type. In één klap werd de meegaande

en bladveren behield, bestond de relatief geavanceerde voorwielophanging uit bovenste en onderste A-armen en schroefveren. Het prototype van de TD was, in alle opzichten, een verbrede TC-carrosserie die op een overhangend Y-type chassis zat, waarvan vijf centimeter was verwijderd om te passen bij de 94-inch wielbasis van de TC.

De zoektocht naar hogere verkopen betekende dat deze modernere Midget, die in november 1949 debuteerde de open spatborden en de dunne 19 x 25 inch spaakwielen van zijn voorganger inruilde voor lagere rondere spatborden en 15 inch stalen velgen.

instrumentenpaneel van de TD bracht de grote en leesbare snelheidsmeter en toerenteller direct voor de bestuurder, gaf de passagier een afgedekt dashboardkastje (met daarin de optionele radio) en bracht de ampèremeter, oliedrukmeter, lamp, claxon- en lichtschakelaar en het contact handig in het midden.

De verstelbare rugleuning uit één stuk van de TC met afzonderlijke verschuifbare zitbodems bleef behouden in de TD. De bagageruimte achter de stoelen was ruimer dan die van de TC, ondanks dat daar de zijruiten konden worden opgeborgen.

Geen van beide Midgets kreeg een in de fabriek geïnstalleerde verwarming; elke verwarming werd door de dealer of door de eigenaar geïnstalleerd, en vele werden verkocht door S.H. Arnolt Inc. Het accessoire bedrijf dat in 1953 en 1954 100, op TD gebaseerde Arnolt-MG coupés en cabriolets produceerde. (zie het vorige nummer van MG Nieuws)

TD roadsters waren verkrijgbaar in de lakafwerkingen Zwart, MG Red/Autumn Red, Almond Green/Woodland Green, Ivory, Sunburst Bronze, Clipper Blue en Silver Streak Grey. In navolging van een lange MG-traditie werden de lamellen van de radiatorgrill qua kleur afgestemd op het interieur.

Een lichte toename van het leeggewicht tot ongeveer 876 kg hielp de prestatie van de MG niet verder. Hoewel de topsnelheid 130 km/u was en we van 0 tot 100 km/u 23 seconden nodig hadden.

Deze cijfers klinken vandaag de dag weinig, maar bedenk eens hoe een doorsnee Amerikaanse auto was. Het lage zwaartepunt van de TD, zijn wendbare rijgedrag en het gevoel van snelheid dat die ingekorte deuren gaven. Degenen die vonden dat de prestaties van de TD onvoldoende waren, konden hun auto's uitrusten met officiële "special Tuning" snelheidscomponenten, of een aftermarket-supercharger van makers als Judson, Shorrock en Marshall.

De Series TD veranderde slechts minimaal tijdens de productie. Vroege exemplaren gebruikten stalen wielen met ondiepe sleuven rond de midden naven, maar deze werden al snel vervangen door wielen met kleine ronde ventilatiegaten, en in 1951 werd de versnellingsbak getrakteerd op een grotere koppeling. De grootste veranderingen stonden voor het laatste modeljaar van de auto op stapel, toen de ruitenwissermotoren, gemonteerd op de bovenkant van het voorruitframe, voor de passagier naar het midden werd verplaatst. Een ander kapframe voor meer hoofdruimte en de achterlichten werden van rechthoekig naar rond veranderd.



Een relatief handvol TD/C's (competitie), of zoals ze in de volksmond bekend staan, Mk II's, werden gebouwd tussen 1950 en 1953, en deze auto's konden worden onderscheiden door hun subtiel uitpuilende motorkap aan de passagierszijde. En nuttige motorprestatie-upgrades. Een compressieverhouding van 8,1:1 (origineel 7,25), grotere kleppen en klepveren, grotere carburators met een groter, vlakker luchtfilter en dubbele elektrische brandstofpompen. Het verhoogde het aantal pk's tot 60 bij 5.400 tpm, en een grotere achterasverhouding (4.875 vs. 5.125) verbeterde de topsnelheid tot ongeveer 130 km/u. Verstelbare Andrex schokdempers van het wrijvingstype hielpen de handling verder. Ondanks al deze aanpassingen was de TD een zuinige sportwagen en met de ruime benzinetank had hij een actieradius van meer dan 350 kilometer.

Amerika bleef de grootste markt voor MG, waarbij 23.488 van de totale TD-productie van 29.665 auto's een koper aan die kant van de oceaan vond. Slechts een fractie van dat totale aantal vertegenwoordigde de TD/C productie – 1.710 wagens. De TD beïnvloedde een generatie autoliefhebbers en stond voor plezier, en inspireerde later zelfs een glasvezelreplica-carrosserie voor het Volkswagen-chassis.

#### Aanschaf van een TD oldtimer *Carrosserie*

Net als zijn voorganger had de TD een stalen chassis waarop een stalen paneel-over-essenhouten frame gemonteerd was. Het plaatwerk aan de binnenkant werd alleen gekuist, zonder roest of afwerking, voor het over het hout werd gebogen. Essenhout is niet absorberend, maar wel zuur, en vochtige lucht activeert het houtzuur om in te werken op de spijkers die het metaal vasthouden en op het metaal zelf, waardoor het onderste gedeelte van de auto gaat roesten. De spatborden en body waren geleverd in nitrocellulose lak, en wanneer het pakkinglint tussen de carrosserie en de vastgeschroefde spatborden nat wordt, absorbeerde de verf dat vocht en roest het aan beide kanten. Dus je moet, als je een TD wil aanschaffen, de bevestigingspunten van de spatborden en de achterste wielkasten inspecteren op roest. Het loont ook om de deurkozijnen en onder de benzinetank te kijken.

#### *Frame*

Al het framehout is nog steeds beschikbaar, hoewel je hout vaak moet bijsnijden om bij het metaal te passen. Het merendeel van de metalen TD-panelen is terug gereproduceerd, met uitzondering van enkele cruciale onderdelen zoals de dubbele builkap en enkele bevestigingsbeugels. De deuren moeten met twee klikken sluiten. Ze hebben een primair





vergrendelingspunt en een secundair vergrendelingspunt. Het vergt veel ervaring en aanpassing om het goed te krijgen, maar het is een echt veiligheidsprobleem.

#### *Interieur*

De TD-interieurs bestaan voornamelijk uit natuurlijke materialen en hebben na al die jaren geleden als ze aan de elementen werden blootgesteld. Men gebruikte vulling van paardenhaar onder de bekleding, en de originele bekleding, afgezien van de leren stoelbekleding, was Rexine, die in de zon ontbindt. Rexine was een tafelzeilmateriaal, en als het nat werd en het paardenhaar eronder nat werd, hield het vocht vast en veroorzaakte oppervlakteroest. Maar geen paniek!

Een lederen stoelset in een van de drie originele TD -interieurkleuren; rood, groen of bruin/beige, of een aangepaste kleur, zoals zwart is terug verkrijgbaar.

**Terwijl alle TD's Abingdon verlieten** met lichtbruine stoffen daken, heeft de vervangingsmarkt de hedendaagse eigenaren meer kleuropties gegeven, en tapijten kunnen ook worden gekocht in gesneden pool- en lussenstijlen.

De meeste van deze ongeveer 70 jaar oude auto's zijn uitgerust met after-market-accessoires in historische stijl, waaronder windvleugels en bagagerekken.

#### *Motor*

De van de Morris 10 afgeleide XPAG-motor was een beproefde motor en beschikt net als de motor uit de B-serie, die meer dan een half miljoen MGB's aandreef, over een uitstekende beschikbaarheid van onderdelen. De vierde versnelling die de TD zijn levendige gevoel gaf, maakte hem ook tot een toerentalmotor. En dat kan zijn tol eisen. Dit is een motor met lange slag. Als ze door de stad rijden, gebruiken ze geen olie, maar als de boringen van de zuigerwanden versleten zijn, raken de zuigerveren het midden van de cilinderwanden niet en op de snelwegen zal er olie worden gebruikt.

De achterkant van de motor heeft geen mechanische afdichting, alleen een olieslinger (een schroef tegengesteld aan de draairichting), en als deze niet goed is, zal hij gaan lekken. Als de motor warm is, moet bij normale oliedruk 50 – 70 psi bedragen.

Vanwege het toerental bij hoge snelheid is het bekend dat krukassen barsten na jarenlang misbruik. Maar alleen krukassen die niet goed zijn geslepen met hoeken van 90° op een drijfstangetap.

Vervangende interne en externe motorcomponenten zijn verkrijgbaar bij talloze bronnen. De juiste kleur kan zelfs in kant-en-klare spuitbussen worden gekocht.

De componenten die nodig zijn om de niet-gesynchroniseerde vierversnellingsbak opnieuw te bouwen, zijn verkrijgbaar. Een ander zwak punt is de achterkant van de transmissie, waar een gegoten juk en pin de versnellingsbak aan het chassis bevestigen. Als men ze te hard aanspant breken die ingegoten stukken soms af. Je moet de transmissie uit elkaar halen, machinaal bewerken om er een pin in te steken, en dan opnieuw boren zodat je hem terug aan het chassis kunt trekken. Het loont ook de moeite om de mechanische koppelingsverbindingen te inspecteren op goede werking.

De standaard achteras van een TD is 5,125:1, en je haalt 4.200 – 4.400 tpm bij iets meer dan 100 km/u. Of je kan een overbrenging van 4.55 installeren, wat een TD-wedstrijduitrusting was, dat is dan dezelfde set die ze in de Magnette stoppen. Zo verlaagden ze het toerental tot ongeveer 3.600 bij die snelheid. Sommige hebben ze verder verlaagd naar 4,30, maar tenzij je de pk's hebt verhoogd, moet je voortdurend terug schakelen.

Degenen die de conversie naar een versnellingsbak van een Ford Sierra willen maken die een volledige synchronisatie en een overdrive-topverhouding biedt, wees gewaarschuwd: sommige van dergelijke conversies zijn niet gemakkelijk ongedaan te maken.

#### *Remmen en ophanging*

Het Lockheed-trommelremsysteem op de vier wielen maakt gebruik van trommels met een diameter van 9 inch met twee voorlopende schoenen vooraan en één achteraan. Er zijn makkelijk revisiesets voor de hoofdcilinder en de wielcilinders verkrijgbaar.

De A-armen van de voorwielophanging zijn hetzelfde van TD tot MGB, en bieden een uitstekende mogelijkheid om een stabilisatorstang toe te passen.

Lekkende schokbrekers met de hefboomarmen aan de voorzijde zijn moeilijk te vervangen omdat ze

moeilijk te verkrijgen zijn en bijzonder duur. Gereviseerde exemplaren altijd controleren op speling tussen arm en lichaam. Wiellagers zijn extreem duurzaam. Het zijn hoekcontactlagers en ze moeten correct worden geïnstalleerd, zodat er druk tegen de lagers ontstaat. Anders zitten de wielen los en gaan ze wiebelen. Er kunnen standaard SKF lagers worden gebruikt.

Grappig genoeg kunnen de stalen wielen die de traditionalisten verafschuwen, alleen vandaag de dag tweedehands worden gekocht. Direct verkrijgbaar zijn nieuwe vastgeschroefde of, met een ombouwset, knock-off spaakwielen.

#### SPECIFICATIES

Motor – OHV, gietijzeren blok en kop inline-vier; 1.250 cc (76,3 kubieke inch)

PK – 54,4 bij 5.200 tpm; 60pk bij 5.400 tpm (MkII)

Koppel – 63,8 lbs.ft aan 2.600 tpm  
Inductiesysteem – Twin SU semi-down-draft carburators, elektrische brandstofpomp (twin)

Versnellingsbak – Handgeschakelde vierversnellingsbak

0-60 MPH – 20 seconden

Topsnelheid – 80 (85) mph

Lengte – 144 inch

Breedte – 58,6 inch

Hoogte – 52,9 inch

Wielbasis – 94 inch

Leeggewicht – 2.005 pond

#### MIJN STANDPUNT

Al van toen ik een klein manneke was, wilde ik er later een bezitten. Pas op mij 48ste werd die stille droom werkelijkheid.

Ik heb duizenden kilometers gereden met deze auto en van elke kilometer genoten.

Nu ben ik er nog een aan het restaureren. (foto rechts)

*Marc*



# Technisch hoekje

## Luchtinlaat MGF/TF deel 2



De MGF/TF is inmiddels zo'n twintig jaar oud, en ouderdom komt met gebreken. Dat is ook te zien aan de vele vragen over mankementen aan de F/TF op het Forum van de MG Car Club Holland-website. De technisch adviseurs MGF/MGTF van de club, Peter van Poppel en Wilco van Bakel ([technical@mgfregister.nl](mailto:technical@mgfregister.nl)) zijn bereid gevonden om regelmatig in het MG-Nieuws zo'n mankement (of een upgrade) aan de orde te stellen, inclusief de aanpak ervan. Met hun toelating mogen ook wij, redactie van de MG Car Club Antwerp, deze informatie publiceren, waarvoor dank. Tevens willen wij ook Octagon Car Care ([www.octagoncarcare.nl](http://www.octagoncarcare.nl)) bedanken voor de bemiddeling.

In de vorige aflevering hebben we beschreven dat meer luchtaanzuiging door de motor kan zorgen voor meer vermogen. De turbo en supercharger zijn hiervoor goede instrumenten, mits geïnstalleerd door de ervaren sleutelaar. Ook hebben we de aanpak vermeld van de vijf belangrijkste oorzaken van ademnood bij de MGF. In deze aflevering gaan we verder in op de mogelijkheden om meer vermogen uit jouw F/TF te halen.

### Remappen

MGF-rijders die hunkeren naar power (en wie wil dat niet) en die tevens over een motor met het MEMS 3 motormanagement beschikken, hebben na het toepassen van alle bovengenoemde modificaties technisch gezien een TF 135 motor (onderblok is exact gelijk). We weten inmiddels dat deze motor wat geknepen is en dat een TF 135 motor na een *remap* zonder blikken of blozen 10% meer vermogen kan leveren. Bij het *remappen* wordt de standaard software in de ECU vervangen door een geoptimaliseerde versie. Hierdoor krijgt de motor behalve meer vermogen ook meer koppel en wordt deze zuiniger. Dat laatste geloofden we eerst ook niet, maar het is echt zo. Aan de andere kant maakt een zware rechtervoet dat weer ongedaan. Afijn, je kunt niet alles hebben, hè! *Remappen* is een betaalbare en veilige upgrade van je motor. Het *remappen* is mogelijk bij alle TF's, alsmede MGF 120/145/160/Trophy uitgevoerd met het MEMS 3 motormanagement.

### Wolfje in schaapskleren

De MGF 145 met MEMS 3 is een leuke uitvoering die je niet op iedere hoek van de straat tegenkomt. We hebben er eentje mogen *remappen* en het verschil na de *remap* was best wel heftig te noemen. Je hebt dan een heerlijk wolfje in schaapskleren gecreëerd. Wil je een MEMS 1.9 of MEMS 2J (MGF 145 VVC tot chassis nr YD522577) *remappen*, dan moet de ECU geopend worden om de chip te vervangen door een *geremapte* variant. De MGF met de CVT/Stepspeed transmissie is altijd voorzien van het MEMS 3 motormanagement. *Remappen* is ook





*Geporte en geflowde K16 kop zonder kleppen*

daar mogelijk, maar met een *mapping* met een heel ander karakter. Deze modellen kun je i.v.m. het behoud van de CVT transmissie niet te veel op *power output* tunen. De *remap* maakt de driveability van een Stepspeed veel beter, zonder dat de CVT te veel belast wordt. Bovendien kan het (mits de juiste *remap* wordt toegepast) een vervelend koude-startprobleem oplossen.

#### Inductiekits

Het oor wil ook wat en waarom zouden we niet het nuttige met het aangename combineren? Welkom in de wereld van de inductiekits. Een inductiekit heeft als doel om zo koud mogelijke lucht aan te zuigen en deze met minimale weerstand in de motor te krijgen. Er zijn diverse fabrikanten (Pipercross, K&N, Hurricane) die een kant en klare set voor de *F* en *TF* aanbieden. Los van wat extra paardjes worden je oren getraakteerd op wat hijgerige bijgeluiden als je lekker aan het spelen bent met je gaspedaal!

Inductiekits zuigen normaliter hun lucht aan via de linker luchtinlaat. Tussen de aanzuigslang en de gasklep zit een luchtfilter in een afgesloten behuizing, zodat er geen warme lucht vanuit de motorruimte wordt aangezogen. Je motor zal alerter op het gas reageren en hoog in de toeren is er een vermogenswinst, maar je moet niet denken dat de pk's om je oren vliegen. Dit neemt niet weg, dat de beleving van het geluid dusdanig is, dat je het gevoel krijgt met een zwaar scheurijzer onderweg te zijn. Mocht een inductiekit gecombineerd worden met een *geporte* en *geflowde*

cilinderkop, waarover later meer, dan is het effect veel groter.

#### Open cone luchtfilters

We zien regelmatig *open cone* luchtfilters direct gemonteerd op de gasklep. Dat kan prima en laten we eerlijk zijn, het geluid is bijzonder vermakelijk. Het is echter meer *show than balls*, want je krijgt er absoluut geen vermogen bij. Sterker, je levert eerder vermogen in, omdat je motor direct warme lucht uit de motorruimte aanzuigt. Maar goed, het lekkere gerochel van je K-series met een dergelijk luchtfilter geeft je het gevoel en de beleving van power en snelheid. **Dit is een heel voordelige optie: gemiddeld onder de € 75**, beschikbaar en het is gewoon leuk! Tip: bewaar je originele luchtfilterbehuizing, anders kan je deze modificatie niet ongedaan maken.

#### Porten en flowen

Is dit alles niet jouw ding en mocht het geld in je zak branden, dan is er nog een leuke optie, namelijk het *porten* en *flowen* van de standaard cilinderkop. De K-16 motoren hebben veel beperkingen in de *casting* (het gietdeel) van de kop. Hierdoor ontstaan er restricties die het vrij aanzuigen van het lucht-/benzine mengsel belemmeren, alsmede de afvoer van de uitlaatgassen. De standaard kop van een 115/120 of 135 is namelijk behoorlijk tam. Sterker nog, dezelfde kop werd ook toegepast op de Rovers met een 1.1 of 1.4 motor. Hiermee wordt pijnlijk duidelijk, dat de

motoren met de grotere cilinderinhoud door deze kop niet van een optimaal brandstof-/luchtmengsel kunnen worden voorzien. Voor deze upgrade moet de kop van de motor verwijderd worden (tegelijk uitvoeren met een defecte koppakking?). Bij het *porten* wordt overbodig materiaal op bepaalde plaatsen van de inlaat- en uitlaatkanalen van de kop verwijderd.

Bij het *flowen* worden de inlaat- en uitlaatkanalen geslepen en gepolijst. We staan altijd weer versteld hoeveel materiaal er probleemloos verwijderd kan worden. Als je bijvoorbeeld een inlaatpakking tegen een standaard kop houdt, dan zie je dat de inlaatpoorten in de kop bijna drie millimeter kleiner zijn dan de pakking. Dat materiaal kan allemaal verwijderd worden. Het resultaat is een motor die met minder moeite lucht aanzuigt en wegblaast. Het lijkt wel een oversized Nilfisk stofzuiger. Je motor wordt gretiger en krijgt een mooiere koppelkromme. In combinatie met een *remap* kan de TF 135 motor dan zomaar de TF 160 evenaren. Uiteraard hebben we op een van onze TF-jes 135 deze modificatie toegepast. Het resultaat mag er zijn. Zonder nerveus gedrag of drama klimt deze motor heel vloeiend de toeren in. Kortom, onze Trinity is hiermee een gruwelijk lekker ding geworden.

#### VVC-kop

Als je na het voorgaande nog niet financieel aan de zuurstof ligt, kunnen we nog een stapje verder gaan. Er is nog een gemakkelijke methode voor meer vermogen. In tegenstelling tot de standaard K-16 koppen heeft de VVC-kop veel grotere kleppen, waardoor deze veel meer flow door de kop heeft. Een gewone MGF/TF ombouwen naar VVC is elektronisch best ingrijpend. Als alternatief wordt het VVC-mechanisme verwijderd en worden er vaste (solid cams) scherpe nokkenassen (bijvoorbeeld van Piper Cams) in geplaatst. Je laat de kop *porten* en *flowen* en uiteraard vervang je meteen de klep-seals en worden kleppen en zittingen opnieuw ingeslepen. Nu de VVC verwijderd is, moet er een set afdekplaten op, om de overbodige VVC-aansluitingen af te dichten. Om de timing te optimaliseren, gebruiken we een set verstelbare nokkenaspoelies (*vernier pulleys* genaamd). Deze zijn nodig om de absoluut correcte timing te verkrijgen. Het afstellen is een specialistisch klusje.

#### Vermogenstoename tot 180 pk

De VVC-kop beschikt dus over de eerder genoemde grotere kleppen, waardoor je dus snel meer lucht in je cilinders krijgt. Inmiddels weten we, dat je dan meer vermogen genereert en dat een vermogenstoename tot een dikke 180 pk haalbaar is (na *remappen*, *porten* en *flowen*). Het bewijs staat in onze garage, onze Lotus Elise is ermee uitgerust. Het transformeert de auto. Voor deze behandeling was de Lotus een lief meisje, maar na deze modificatie is het een behoorlijke bitch geworden. Een TF 135 kan op deze wijze eveneens van extra paardjes voorzien worden. Dit hebben we recent voor een klant uitgevoerd. De eigenaar rijdt waarschijnlijk nog steeds met een *smile* van oor tot oor rond. Het is tenslotte elke keer weer een feestje als je gas



VVC-kop met solid cams. Let op de blauwe afdekkingen

geeft. Let wel, dit is geen eenvoudige klus die je even tussen de soep en de aardappelen uitvoert en het kost de nodige centen, maar het is wel een serieuze optie als je meer wilt en het is voordeliger dan de turbo of supercharger.

#### Tuning darling

Door de bedenkelijke reputatie van de K-series motor met hun koppakking saga wordt vaak vergeten, dat het een knap ontworpen modulaire motor is met veel mechanische reserves. Deze motor heeft een behoorlijk hoge power output, is licht van gewicht en door het *lean-burn* (veel lucht, weinig brandstof) principe is het geen grote drinker aan de pomp. In het VK is de K-series al jaren een *tuning darling*, die door veel specialisten onderhanden genomen wordt. In vergelijking met andere merken kun je met uitlopende budgetten, al dan niet in stapjes, redelijk eenvoudig meer vermogen uit deze motoren halen. Kortom, weer genoeg stof tot nadenken om jouw MG nog specialer en beter te maken



# My MG and Me

*'t Is weer eens wat anders. We gaan op bezoek bij Paul Mahieu, stichtend lid van onze club en thans actief als voorzitter van de Belgian Vehicle Heritage of kort de BVH. Een vereniging die zich als doel stelt om voertuigen van Belgische origine in stand te houden en dat in de ruimere zin van het woord want het oogmerk is om zowel het historisch als het technisch aspect te bewaren.*

Met mooi weer ga ik samen met Zjef op pad om vanuit Schilde via slingerende baantjes naar Waarloos te bollen waar Paul woont. 't Is echt op den boerenbuiten, gezellig gelegen met achteraan een eindeloos zicht op de natuur. De tuin met vijver gaat naadloos over in de uitgestrekte weilanden rondom. Letterlijk en

figuurlijk om stil van te worden. Echter niet voor lang want Paul blijkt een spraakwaterval te zijn. Vervelen echter doet het niet. In tegendeel zelfs, hij weet perfect onze interesse te wekken en vast te houden.

Na aankomst rijden we direct verder naar zijn garage.

*Interieur van de Minerva 1928*



Met z'n 3 in een MG ... maar dan wel in één van de laatste. Een MG ZT T V6. De estate is Pauls dagelijkse werkpaard. Een kwestie van goede smaak zeker. Er stond echter ook nog een oer-Range Rover op de oprit geparkeerd, een mens moet toch eens kunnen kiezen in het leven zeker. Wat opvalt is de vlotte rijstijl van Paul met de 6-cilinder en bij aankomst de gezwinde achteruitrijkunsten via een lange gang tot aan de eigenlijke poort. Weinigen zullen het hem op die manier nadoen. Respect! We weten nooit wat te verwachten. Zo ook deze keer niet. Zelfs Zjef was stil bij het openen van de poort. De eerste wagen die we zien blijkt geen MG te zijn, wel een Minerva uit 1928. En geloof me, dat blijft een indrukwekkend ding. Een ambassadeur van het Antwerpse autobouw ambacht. Het blijft iets om fier op te zijn.



Klein is de garage geenszins. D'er kan wel wat in én er staat wel wat in. Waar nu een verscheidenheid aan Engels speelgoed staat, was vroeger een garage waar Porsches 356 werden gerestaureerd.

Paul heeft nog wel wat te doen, vervelen zal hij zich niet. Wat opvalt, is de aanwezigheid van verschillende "nieuwe" F/TF-jes tot zelfs een nieuwe af-fabriek body. De bedoeling was om zijn TF na een ongeval terug mooi op de weg te krijgen. Alles is aanwezig voor het project, nu enkel de tijd nog. Idem dito voor de MGB GT die al redelijk ver gevorderd is en enkel nog afgewerkt moet worden.

In een hoek staat nog een MG Midget Mk1 te wachten op restauratie, al denk ik persoonlijk dat dat wat hoog gegrepen is. Voor dat project moet je **jonger zijn met veel meer ... tijd! Wat** ook nog opvalt is een zeil met daaronder wellicht iets moois. Wanneer we het verwijderen zien we een rollend chassis van een MG TD in concours-staat. Motor, versnellingsbak en ophanging tot in de puntjes gerestaureerd wachtend op een nieuw begin. Rest enkel nog de marriage met de rode body die aan de muur hangt. Dat zou mooi zijn want Paul heeft mooie herinneringen aan deze TD waarmee hij na aankoop in 1973, 17 jaar **heeft rondgereden. Da's niet niks** en het verklaart de mooie band die daarmee is opgebouwd.

Al is Paul 50 jaar geleden met zijn echtgenote getrouwd in een Antwerpse Minerva en op huwelijksreis geweest in een Triumph TR 5, het had de MG TD moeten zijn maar die deed het niet op het moment suprême. Maar dat is een ander liefdesverhaal natuurlijk. De **vrouw is gebleven, de auto's blijven** komen en gaan dat het een lieve lust is. Noem een merk en hij heeft er in gereden en door zijn werk als veearts heel wat kilometers afgelegd tussen de boerderijen. Een Vlaamse James Harriot in een Engelse MG.

Als veearts moest er natuurlijk altijd een stevige wagen klaar staan en dat waren er wel wat. Om de zoveel jaar



*BOVEN: Minerva, een ambassadeur van het Antwerpse autobouw ambacht*

*ONDER: MG TD Chassis, rest enkel nog de marriage met de rode body die aan de muur hangt*



een andere. De Defender was de lieveling maar ook anderen konden bekoren, zoals de Mitsubishi Pajero. In **die boerderijen is ook zo'n beetje de collectie ontstaan.** Elke landbouwer had wel een afdankertje staan in een hok of schuur. Die gingen dikwijls voor een traktatie of gewoon gratis rechtstreeks naar de schuur van Paul. En stapelen maar, tot een 50-tal auto's stonden te wachten op betere tijden. Een oldtimer had toen nog niet het aanzien van nu.

In zijn oude Porschegarage staat van alles wat in opbouw is maar in een hoekje staat een zwarte MG Midgette 1500 **in z'n eerste lak**, een zeldzaamheid. Je ziet ze niet veel meer en dus een moment om te koesteren. De meerwaarde van dit exemplaar is dat hij niet verrot is maar een mooie **'patina' heeft. Enkel mechanisch nog in orde brengen en de body verder z'n verhaal laten vertellen.**

Paul somt ook nog een lijstje op van **auto's waarmee hij ook graag heeft** gereden. Een FN 1910, Hudson 1932, Citroën Traction Avant 1937, Austin Mini, Jaguar Mk 1 1959, Ford Comet cabrio 1964, Porsche 911 SC 1978, Citroën DS Prestige 1973 enz... Maar de MG en Minerva zitten toch het **dichts bij z'n autohart.**

Verder bij een lekkere pint terug bij Paul thuis toont hij ons nog zijn collectie boeken, originele folders en miniaturen.

Spijtig genoeg heeft Paul geen opvolging voor zijn passie. Zijn zoon die wel interesse had voor oldtimers is spijtig genoeg op 40 jarige leeftijd overleden. Zijn twee dochters hebben al laten weten zijn passie niet te delen en niet te weten wat ze met zijn collectie moeten aanvangen. Beide feiten doen nadenken over de toekomst. Niemand heeft het eeuwige leven, anderzijds is het leven er om te beleven.

Paul is een oldtimerliefhebber in hart en nieren. Medeoprichter van onze club, oprichter en voorzitter van BVH, sleutelaar. Ons mobiel erfgoed is in



**BOVEN: MG Midgette 1500 in z'n eerste lak, een zeldzaamheid**

goede handen met zulke personen rondom ons. Paul, blij je te hebben leren kennen en bedankt voor de fijne ontvangst.

*Patrick & Zjef*

*ONDER: In zijn oude Porsche garage staat van alles wat in opbouw is*





READY FOR THE NEW **SUNNY** SEASON?



**FONTECH**

Rouwbergskens 7-08A | 2340 Beerse | +32(0)473 46 74 57



ALLES WAT JE NODIG HEBT VOOR UW MGF OF MG TF

- GEBRUIKTE EN NIEUWE ONDERDELEN
- ONDERHOUD EN HERSTELLING
- UPGRADES EN ACCESSOIRES
- VERKOOP EN AANKOOP VAN MG'S



OPENINGSUREN

MA-VR VAN 16U30 TOT 20U NA AFSpraak

ZATERDAG VAN 10U TOT 17U

[fontech.benelux@gmail.com](mailto:fontech.benelux@gmail.com)



OPENINGSUREN:

- maandagavond van 20.00u tot 22.00u
- dinsdag tot en met vrijdag van 08.00u tot 10.00u en van 16.00u tot 18.00u
- zaterdag en zondag gesloten

Contact: tel: 015/55 68 88  
e-mail: [rudi@atelier-moens.com](mailto:rudi@atelier-moens.com)  
[www.ateliermoens.be](http://www.ateliermoens.be)

Locatie: Nijverheidstraat 45 2800 Mechelen

Dakwerken  
**A. MICHELSE & ZONEN**



Dakwerken  
**A. MICHELSE & ZONEN**



**ERVARING EN VAKMANSCHAP  
4 GENERATIES IN ÉÉN FAMILIEBEDRIJF**

  
HELLENDE  
DAKEN

  
PLATTE  
DAKEN

  
GROENE  
DAKEN

  
DAKGOTEN

  
DAKISOLATIE

  
DAKLICHT  
OPENINGEN

  
GEVEL  
BEKLEDING

  
HERSTELLINGEN

  
ONTMOSSEN

BEL ONS: **03 652 18 09**

WEBSITE: **www.michielse.be**



Wij zijn verhuisd !

- \* *onderhoud*
- \* *herstelling*

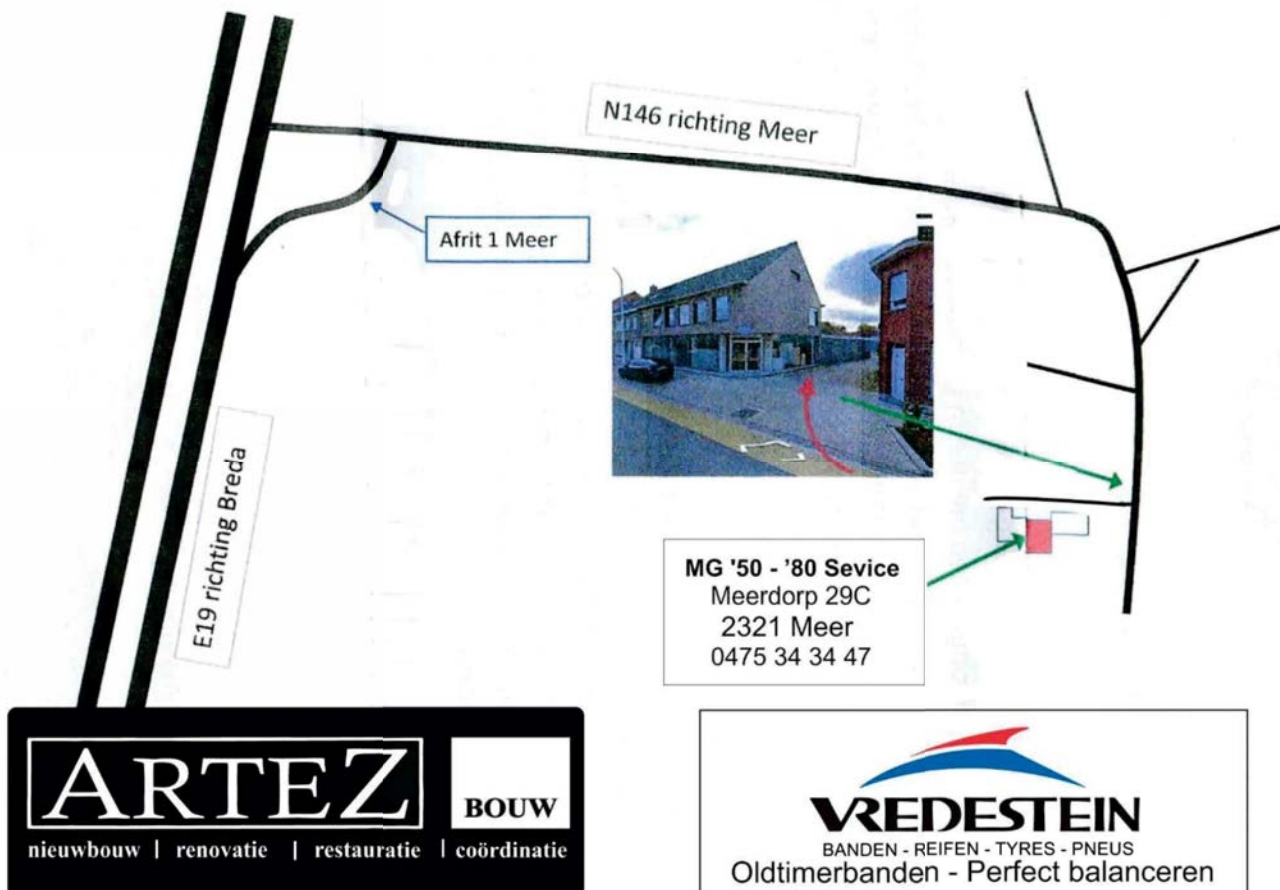
**Vanaf nu Uw adres voor Uw MG of Engelse Oldtimer**

Ronny Vandenbroucke 0475 34 34 47

Meerdorp 29C  
2321 Meer

ronnyvandenbroucke@skynet.be

open op afspraak  
Zaterdag 10 - 15 uur





# BRITISH CAR DAY

CLASSIC BUT SUSTAINABLE



[britishcarday.org](http://britishcarday.org)

## 20 APRIL 2024

ANGLO PARTS (EXIT MECHELEN-NOORD)



British food, drinks, onderdelen, specialisten, clubs en Brits erfgoed