

MG-virus

Ruud Vinke

She's 70 now!

15 april j.l. was ze jarig: mijn Vintage MG 18/80 MK 2, 70 jaar is ze geworden en ze zal zeker nog vele jaren meegaan.

Dat ze 70 is geworden, is op zich zelf niet zo moeilijk, zo'n schoonheid is vòòr mij al door vele eigenaren gekoesterd en zal na mij ook nog vele jaren verzorgd worden (want laten we eerlijk zijn, wij zijn zoals de Engelsen zeggen "custodians" van de MG, we verzorgen deze voor een volgende generatie).

Nu is de 18/80 een speciale auto, maar dat is het zeker in de ogen van de Engelsen niet altijd geweest. Vele zijn gesloopt en hebben het niet gehaald, want van de 235 geproduceerde MK2's zijn er nog 28 over, zo'n 12 %. Dat is best laag als je weet dat de 18/80 een relatief dure sportwagen was.

De MG fabriek had in die tijd een twee sporen beleid: het produceren van grote, relatief dure sportwagens en het produceren van goedkope sportwagens voor een groot publiek.

Zoals we vast allemaal weten produceerde MG in die tijd de M type Midget, een MG die toen nieuw £ 185 kostte. Mijn 18/80 echter had een prijskaartje van £ 625, in een tijd dat een politieagent £ 8 per maand verdiende.

MG wilde met de 18/80 een concurrent in de markt zetten voor Bentley, Lagonda en Alvis, die met een prijs van tussen de £700 en £1000 net iets duurder waren.

De prestaties en specificaties van de MG waren voor die tijd echt fenomenaal: een top van 80 mph, een vier versnellingsbak met anti diefstal slot, een nieuw ontworpen chassis, twee SU's met twee gescheiden vlotterkamers, een Autovac (geen benzinepomp), nieuw motorontwerp met een bovenliggende nokkenas en een nieuw interieur met achteruitrijlamp en hoogwaardige materialen, maar bovenal voorzien van een prachtige carrosserie van Carbodies volgens MG's eigen ontwerp.

Toch liep het niet heel hard met de 18/80; de

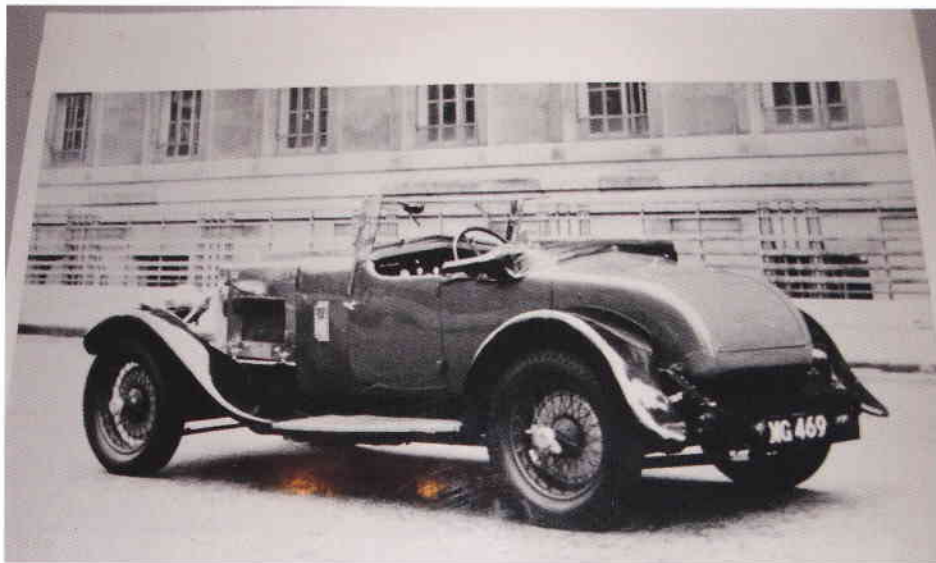
auto was goed maar veel te duur en bovendien was de MG Midget een enorm succes, met de vele racesuccessen die ermee behaald werden, waren die auto's niet aan te slepen. De crisis van de jaren dertig werkte ook niet mee en dus stopte MG met de productie in 1932. De productie van de MG F type Magna was toen overigens al in volle gang. Het duurde zelfs tot 1934 voordat de laatste MG 18/80 uit de showrooms verkocht waren.

Geen wonder dus dat in de jaren '40 tot '60 deze auto's verdwenen, ze waren gewoon haast niets waard, maar de overlevende 12% wordt door de huidige eigenaren gekoesterd en terecht want de auto is zeer hoogwaardig afgewerkt en eigenlijk een ondergewaardeerde MG geweest.

Doordat een aantal fanatieke Engelsen de kwaliteit waardeerde, zijn er nu nog een respectabel aantal over de wereld bekend. De godfather van de 18/80 was ongetwijfeld Morgan Marshall, deze eloquente Bristolian is er persoonlijk verantwoordelijk voor dat er 10 exemplaren van de 18/80 zowel MK1 als MK2

nog overleven. In 1987 bezocht ik deze man en dat was een bezoek dat ik niet snel zal vergeten. Als autoliefhebber hoor je wel eens van die verhalen dat er bij een oude baas achter in een schuur een zeldzame auto ontdekt is (de zogenaamde "barndiscoveries") maar als je dan op 19 Chapel Green Lane in Bristol bent en de man doet open en het HELE huis ligt vol onderdelen die je direct herkent van jouw auto en als hij je dan vier garageboxen laat zien met allemaal ongerestaureerde 18/80's, dan gaat het autohart van deze petrolhead behoorlijk snel kloppen. Mijn vrouw Anita was er ook bij en kan zich de ondragelijke urinelucht nog goed herinneren, want onze guru was behoorlijk incontinent.

Terug naar de eigenaren, want het is geen toeval dat MG 469 overleefde. De eerste eigenaar van MG 469 was een bijzonder heerschap, een arkies en wel van Miford Haven, deze markies zorgde er in ieder geval voor dat mijn MG de eerste "Royal" MG was, later volgde nog vele koninklijke eigenaren en haalde mijn MG vrienden een geweldige grap



met mij uit via een brief van Buckingham Palace waarin de Queen de auto terugvorderde.

MG 469 kwam overigens niet met de huidige carrosserie uit de fabriek, ze had eerst een 4-deurs fabric saloon body, maar de markies heeft in 1933 zelf een two-seater with dickey op het chassis laten plaatsen.

Na de markies volgden de heren Bourne in 1934 en Taylor in 1935 die de auto in bezit had tot dat in 1950 een flamboyante kolonel de MG in bezit kreeg. Kolonel Rixon Bucknall heeft ervoor gezorgd dat de auto de moeilijke 50er jaren doorkwam. Niet alleen restaureerde de kolonel MG 469, hij modificeerde haar ook. Zo heeft hij de achterschermen aangepast en deze tegen de carrosserie aangezet, terwijl de fabriek ze los op steunen ontworpen had. Ook veranderde hij de kleuren en het interieur, van het originele zwart/blauw liet hij de carrosserie in bordeaux rood spuiten en was het interieur muisgrijs leer. (zie de zwart wit foto's in het artikel over de kolonel die ook een Bentley verbouwde).

Na de kolonel volgde de heer Hale die de auto kocht voor £ 200, Hale was geen liefhebber want dat zelfde jaar ruilde hij de MG bij een handelaar in voor een Volkswagen. In 1969 komt MG 469 in handen van Ian Lock die de auto tot 1977 houdt om hem te verkopen aan de volgende bekende vorige eigenaar Rodney Clack, de directeur van Connaugh cars.

En dan gebeurt er iets merkwaardigs in de geschiedenis van MG 469, want Clack verkoopt de auto in 1977 voor £ 5.000 aan een zekere H. Hooghins in Amsterdam.

Die Hooghins was geen echte liefhebber want in dat jaar organiseerde Kruse voor het eerst een veiling in Europa en wel in de RAI: Hooghins bracht MG 469 in. De auto werd verkocht aan een Luxemburger Gaston Greven, die de auto na twee jaar doorverkocht aan een Duitser Hans Peter Lang. Greven heb ik later nog een keer gesproken en bleek een handelaar te zijn. Over de veiling en wat er toen allemaal



gebeurde kan ik nog een apart artikel schrijven! Van Hans Peter Lang kocht ik de auto in Wiesbaden na een tip van een toenmalig actief MMM-stel: Manfred en Patsy Berger. Patsy was het type vrouw dat meer van de MG's en eigenaren wist dan haar man.

Na de aankoop volgde snel de restauratie want de tweede dag dat ik de auto had liepen op weg naar mijn schoonouders de hoofdflagers eruit.

Inmiddels is het 1985 en heeft de restauratie 10 jaar in beslag genomen, daarbij gelukkig geholpen door de MG vrienden. In 1995 won MG 469 de eerste prijs op Silverstone zowaar een waardering voor de inspanningen.

Nu 2010 is de auto dus 70 jaar en laat ze mij zelden in de steek. Toegegeven ze heeft af en toe kuren, dan weer opeens een kokende motor, dan weer een ontstekingsdingetje, maar over het algemeen wil de Grand Old Lady graag de weg op.

PS: stiekem een glaasje champagne bij de 18/80 gedronken vorige week, om ons 25-jarig samenzijn te vieren!

In de volgende Square Front vertelt **Henk de Vries** zijn MG-virus-verhaal.