



MG TTO CLUB

VRIENDENCLUB

De club is ouder dan de gemiddelde klassieker in Nederland en weliswaar vergrijsd, maar schaamt zich daar niet voor. Integendeel, de MG TTO zoekt steeds meer de openbaarheid op en vindt weerklank bij nieuwe generaties die hun oog op échte oldtimers laten vallen. De liefde voor autorijden in zijn puurste vorm en sleutelen aan overzichtelijke techniek wekt een sterke verbroedering op.

Tekst: Aart van der Haagen

Fotografie: Aart van der Haagen, MG TTO Club

Waar de antiekmarkt al jaren op zijn gat ligt, mogen sportwagens die onder de noemer 'vintage' vallen zich in een behoorlijke populariteit verheugen. Dat vertaalt zich in stevige prijzen. Onderga je de ontberingen aan boord van een rudimentair brok archaïsche techniek, worstelend met eigengereide bediening en blootgesteld aan de elementen, dan ben je een báás. "Wij spreken van two-seaters en nooit van cabriolets, want die hebben ruimte voor vier personen," stelt Patrick Roosen, voorzitter

van *M.G. T-Type & Prewar Owners Holland*. Het spul met een ladderchassis en een houten frame onder de beplating, dat kom je hier tegen. Dan praten we over bijna alle medeklinkers uit het alfabet en lettercombinaties als PB, TD en YA, uit de productieperiode van 1925 tot en met 1955, toen de MG A zich aandiende. Daar trekken deze fanaten de grens en terecht, want met het laatstgenoemde model brak een heel ander tijdperk aan. Met het oog op de lonkende Amerikaanse markt boden de roadsters ineens

een flinke portie comfort en dat kun je natuurlijk niet hebben, dat doet afbreuk aan de raszuivere sportwagenbeleving.

OP DE TROM SLAAN

Opgericht in 1968 behoort de MG TTO tot de oudste merkenclubs van Nederland, maar gek genoeg schort het aan grootschalige naamsbekendheid. Roosen: "Zelfs veel liefhebbers van Engelse klassiekers hebben nog nooit van ons gehoord, dat bleek bijvoorbeeld wel toen wij >





deelnamen aan de recente editie van de British Carparts Day in Gorinchem. Daar mochten we acht nieuwe leden noteren. Genoeg mensen bezitten een auto die onder onze paraplu valt, maar kennen de MG TTO blijkbaar nog niet. Dus willen we meer op de trom slaan om onze club beter op de kaart te zetten. We presenteren onszelf op evenementen en ook steeds meer in sociale media. Daarbij hopen we tevens meer belangstelling te genereren voor deze typen auto's, met name onder veertigers die wat te besteden hebben. De echte oude MG's zijn namelijk een stuk kostbaarder geworden dan vroeger, enerzijds door de schaarste, anderzijds door de toegenomen belangstelling. Die interesse vinden we natuurlijk een goed teken, maar we betreuren het wel dat vooral de roadsters buiten het bereik van jonge liefhebbers vallen."

GAS EROP

Met een stabiel aantal van circa 500 leden en sympathisanten (donateurs) hoeft de MG TTO zich over de nabije toekomst in ieder geval geen zorgen te maken, zo lijkt het. "We onderscheiden

zelfs zes regio's, elk met een eigen coördinator en eigen activiteiten, naast de landelijke evenementen." Een logisch beleid, want met zulke vintage automobielen tuf je nou eenmaal niet zo makkelijk naar de andere kant van het land om aan een dagprogramma deel te nemen. "Inderdaad, maar we willen vooral ook kort op de bal zitten en dicht bij onze leden staan, zowel sociaal als met technische ondersteuning. Dat versterkt de hechte onderlinge band. Wij noemen onszelf geen vereniging, maar een vriendenclub, waarin iedereen voor elkaar klaarstaat en mensen elkaar niet afvallen op de conditie en de originaliteit van hun auto's. Krijg je een goedbedoelde tip, dan nooit in de verwijtende sfeer. We bieden iedereen de ruimte om de hobby op zijn eigen manier te beleven, wat voor veel leden onder meer inhoudt dat ze zelf sleutelen. Rijden doen ze ook... en hoe! Het gas gaat er bij menigeen flink op." Voor de puristen bestaat geen reden om zich in te houden. Roosen: "De onderdelenvoorziening voor de klassieke MG's levert over het algemeen weinig problemen op en wat er niet is, maken de

handige jongens zelf na. Wie trouwens vastloopt met het sleutelen of advies wil bij aankoop van een auto, kan altijd een beroep doen op één van de typegerelateerde technische commissies, waar een enorme kennis zit. Ook mensen die pas net komen kijken in dit wereldje en nog geen lidmaatschap hebben aangevraagd helpen we graag verder. Zo ervaren zij direct het gevoel van een vriendenclub." Dat we hier niet over een groepje notoire borrelaars en poetsers praten, blijkt wel uit het feit dat de avonturiers binnen de MG TTO met het stokoude materiaal zelfs tripjes naar het buitenland ondernemen. "Steken we het water over naar Groot-Brittannië, dan gaan de meeste auto's zeker niet op de trailer. Kap naar beneden en sturen maar. Immers, een MG rijdt je altijd open. Meer two-seater-effect dan bij onze modellen zul je niet gauw vinden, dat durf ik wel te garanderen. Voeg daarbij de kameraadschap binnen onze club, dan kun je eigenlijk geen mooiere hobby verzinnen." <

Meer informatie via www.mgtto.nl



MICHIEL SPOOR
“Healey ligt nu op het dak”

Om jaloers op te worden, het idyllische plekje waar Michiel Spoor met zijn echtgenote Els woont. Het stel moest er alleen wel iets voor opgeven. “We verhuisden van Laren in de Achterhoek naar Laren in 't Gooi, met aardig wat bijbetaling. De rieten kap was aan vernieuwing toe, dus zat er niets anders op dan onze geliefde Austin Healey 3000 Mk. II na twintig jaar te verkopen. Die ligt nu op het dak, zeg maar.” Het bloed kroop waar het niet gaan kon en afgelopen lente liet Spoor zich toch weer verleiden tot de aanschaf van iets klassiek Brits, ditmaal een MG TC uit 1946. “Ik ben altijd erg gecharmeerd geweest van dit model, het spreekt me ontzettend aan. Hoe dat komt? Tsja, Els?” Na enkele seconden peinzen reageert zij: “Jij hebt gewoon een enorm gevoel voor nostalgie.” De gepensioneerde uitgever van tijdschriften kocht de roadster van een negentig jaar oude weduwe in Zandvoort. “In de eerste vijftien jaar na het overlijden van haar man kon ze er geen afstand van doen. Zelf reed ze er nooit in; hooguit haar kinderen af en toe. Ik kreeg er een enorme stapel lectuur en een hoop reserveonderdelen bij, zoals een extra steekas. De MG verkeerde in een perfecte staat en lekte alleen wat benzine door uitgedroogde afdichtingen in de carburateurs.” Gevraagd naar de rijbeleving schiet Spoor in de lach: “Ongelooflijk spartaans, met amper enige vering. Je voelt alle oneffenheden en je waait er totaal uit. Snelwegen pakken we sowieso niet, want dat voelt niet comfortabel als je zo open zit, met 80 km/h als meest optimale kruissnelheid. Eerlijk gezegd vreesde ik van tevoren dat mijn vrouw zo'n TC niks zou vinden, maar ze is razend enthousiast. We verheugen ons nu al op het voorjaar, als we hem op de trailer meenemen naar de Cotswolds en daar dagtripjes gaan maken.”



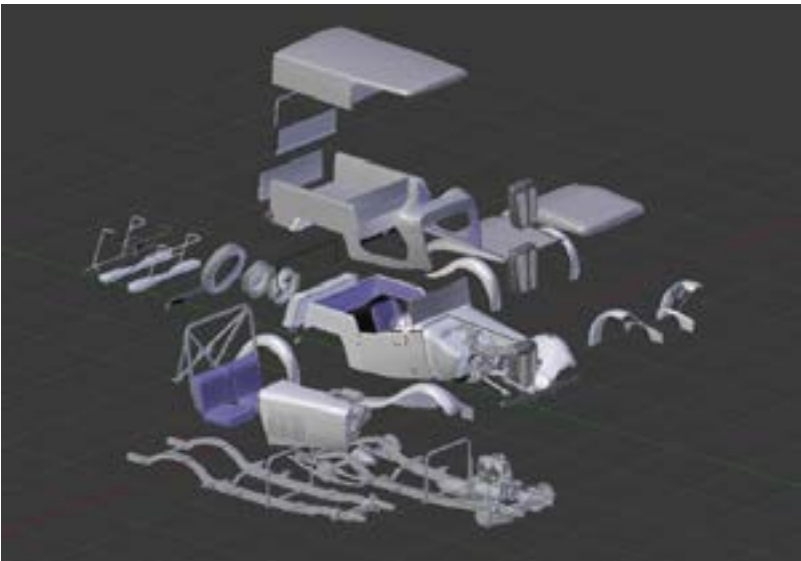
PETER VAN DEN HEUVEL
“Woodie als voorbeeld om zelf te bouwen”

Voor zover bekend werden ooit drie houten shooting brakes gebouwd op basis van een MG VA. Peter van den Heuvel bezit er één, maar die behoort niet tot dat trio. Hij creëerde namelijk tussen 2003 en 2015 zijn eigen exemplaar op basis van een donor uit 1937 en RTV Baarn legde de latere fasen van dat project op film vast. “Ik zag een keer een plaatje van zo'n woodie en dacht: ‘Hé, leuk’. Geen van de originele bestaat echter nog, alleen op foto, dus daar moest ik het mee doen als voorbeeld om er zelf een te bouwen. Nou verschillen alle drie die auto's, want ze kwamen ooit gewoon bij een lokale timmerman vandaan. Ik heb dus maar de mooiste elementen verenigd, dat wil zeggen: eerst een complete zijkant gemaakt, die samen met vrienden van een afstand bekeken en nog wat gewijzigd, totdat het design ons helemaal beviel.” Van den Heuvel deinsde niet terug voor een stukje vakwerk, want eerder restaureerde hij al eens een - inmiddels verkochte TD - en vervolgens nam hij een elders gestrand project in de vorm van een MG VA Tickford Drophead Coupe uit 1938 onder handen. “De vorige eigenaar was er tien jaar mee bezig geweest. Toen hij bij het hout kwam, zag hij het niet meer zitten.” Het vooroorlogse autoduo blijkt geenszins veroordeeld tot het lot van *trailer queens*. “Ik neem de auto's weleens mee naar Engeland en rijd al een jaartje of twintig de Elfstedentocht Rally. Slopend, 250 à 300 kilometer achter elkaar afleggen. Zo'n ding remt niet en met het stuur bedien je eerst het rechter voorwiel, dat dan vervolgens het linkerwiel in beweging zet. Het blijft echter een prachtige ervaring om ermee te toeren. Wind door je haren, stoppen om een pondje kersen kopen en onderweg de pitten uitspugen.” Binnen de MG TTO maakt Van den Heuvel zich verdienstelijk als coördinator van de Regio Oost en stelde met enkele anderen ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan een jubileumboek samen, dat hij hoogstpersoonlijk bij zestig leden thuisbracht. “Dat spaarde portokosten uit,” lacht hij. “Met zulke bezoeken zie je gezichten die je nooit op evenementen treft. We kennen vooral de actieven, van wie er velen al meer dan veertig jaar lid zijn. Dat zegt wel iets over de sfeer.”



PIM DORRESTIJN
“Ik reed over het bevroren IJsselmeer”

59 jaar. Ne-gen-en-vijf-tig jaar bezit Pim Dorrestijn zijn MG TD uit 1951, die hij in 1960 van de eerste eigenaar kocht. “Nooit gerestau-reerd, nooit overgespoten, alleen technisch opgefrist. Direct na aanschaf al, zelfs. Ik kwam er nog net mee thuis, rokend en wel, dus wist ik meteen dat ik de hele motor mocht gaan reviseren. Honen, boren, nieuwe lagers en zuigers met veren monteren, noem maar op. Niks om over te treuren, hoor. Ik was als kind al helemaal gek van dit model en had hemel en aarde bewogen om er een te pakken te krijgen. De lichtgroene metalliclak hoort er origineel zo op, maar je zult hem op geen enkel ander exemplaar terugvinden. Destijds wilde importeur Molenaar een Morris-dealer in De Bilt overhalen om zo’n TD in de showroom te zetten, wat nog niet zo makkelijk ging, daarom werd de auto besteld in een speciale kleur, met een kilometerteller en een Celsius-temperatuurmeter.” Na de motorrevisie in de winter van 1960-1961 brak het voorjaar aan. “Ik vroeg mijn vriendinnetje mee op reis naar Italië, met de MG. Tentje achterop, kampeerbed mee en onderweg geen centje pijn. Later zat mijn eerste kind in een mandje achter de voorstoelen. In 1963 reed ik over het bevroren IJsselmeer van Monnickendam via Hoorn naar Enkhuizen en terug. Vele honderden automobilisten gingen het ijs op. Het was me een circus, niet te geloven.” Je zou veronderstellen dat Dorrestijn tot de eerste leden van de in 1968 opgerichte MG TTO behoorde, maar hij sloot zich pas in 1992 bij het gezelschap aan. “In het begin speelde het zich allemaal rond Den Haag af en ik zat in Noord-Holland, bovendien werkte ik 7,5 dag in de week, dus had ik er helemaal geen tijd voor.” Het kwam in de jaren negentig allemaal goed en de trouwe TD-rijder kroop zelfs voor zes jaar in de rol van voorzitter. “Er heerst een ontzettend vriendschappelijke sfeer in de club, met allemaal techneuten onder elkaar en een knowhow die je nergens anders terugvindt.” Zelf laat Dorrestijn zich wat dat laatste betreft ook niet onbetuigd, want hij restaureerde eigenhandig een in Engeland gevonden L1 uit 1933, met een piepkleine zes-in-lijn onder de kap. “Net borrelglaasjes, die cilinders. Het kostte me trouwens anderhalf jaar om die auto, op dat moment een wrak, bij de verkoper los te peuten.” Met zijn 81 jaar behoort de MG-fanaat nog altijd tot de trouwe deelnemers aan de Elfsteden Oldtimer Rally in Friesland, daar stevast te vinden achter het stuur van de L1. “Ik moet de Afsluitdijk over om daar te komen. Dat doe ik dan op het rustigste moment van de dag, rond enen, met mijn vrouw in een moderne auto op vijf meter achter me. Bij druk verkeer zet ze de alarmlichten aan en we doen het in etappes, met het monument en het pompstation als korte stopmomenten. Aan het eind schiet ik de parallelweg op.” Briljant.



MARTIN VAN DER PLUIJM
“Actieve bijdrage met zelfgebouwde auto”

Hij spookt dingen met een MG TD uit die je niet voor mogelijk houdt, rijdt er zelfs weleens een total-loss en zet dan doodleuk een fris exemplaar klaar, met een V8 erin en een andere kleur. Wat is dát voor een oldtimerbarbaar? Maak kennis met Martin van der Pluijm, 21 jaar en daarmee het jongste lid - feitelijk sympathisant - van de MG TTO. De beschreven avonturen spelen zich in een virtuele wereld af, genaamd BeamNG.drive: een computerspel dat draait om voertuigsimulatie op diepgaand niveau, met realistische rijeigenschappen en dito crashes. “Ik lever er een actieve bijdrage aan met een zelfgebouwde auto, de Fintray Roadster, vernoemd naar het plaatsje in Schotland dat bekend staat om zijn heuvelklim. MG’s waren vroeger succesvol in die tak van sport, vandaar dat ik dat toepasselijk vond.” Ho, wacht even, iemand die doodleuk zelf een volledig werkend voertuig voor een game ontwerpt? “Er zitten ook al wel meer dan duizend uren in deze TD, hoor,” meldt de student werktuigbouwkunde. “Tenminste, als je het testen meerekent. Klaar is hij voorlopig nog niet. Nooit, eigenlijk, maar ik ga hem over niet al te lange tijd vrijgeven aan andere BeamNG-spelers.”

De verklaring voor deze specifieke modelkeuze moeten we bij Van der Pluijm zoeken in zijn roots. “Mijn ouders hadden vroeger een MG B en zo ontwikkelde zich bij mij vanzelf een bepaalde interesse in het merk, waardoor ik de diverse modellen leerde kennen. De TD spreekt me enerzijds aan vanwege zijn echt oude uitstraling en anderzijds toch al relatief moderne techniek, zoals een onafhankelijke voorwielophanging. Op basis van foto’s die ik op internet vond kon ik een redelijk natuurgetrouw frame maken. Een mailtje naar de MG TTO met de vraag of er oude tekeningen beschikbaar waren bracht me nog een heel eind verder. Ik kreeg er een ontzettend enthousiaste reactie op, mocht een presentatie over het spel en mijn bijdrage houden en daarna werden voor mij kopieën gemaakt van grote blueprints die iemand in zijn garage had hangen. Die kon ik gebruiken om de koets en de techniek verder uit te werken, zoals de wielophanging. De rijeigenschappen in de game bepaal ik zelf; ik maak ze zo realistisch mogelijk, met trommelremmen die warm worden en onder volle belasting kunnen blokkeren.” Gaaf dat de MG TTO dit zo omarmt en de student aanspoorde om zich bij de vereniging aan te sluiten. “Ook al verschil ik zo’n vijftig jaar in leeftijd met veel andere leden, ik vind het er erg gezellig en bezoek regelmatig praatavonden.” Komt er nog een keer een echte TD? “Wie weet, wellicht een keer na mijn studententijd, als je dan nog met oldtimers mag rijden en zo’n auto een beetje betaalbaar is.”