

MG vakantie naar Engeland

Hans en Dave Duinhoven



Sinds 1990 heb ik een MGB GT uit 1971 en die is in augustus 2000 na een lange restauratieperiode eindelijk op kenteken gezet.

Veel plezier heb ik beleefd aan al het werk tijdens de restauratie en onze zoon Dave, die pas 5 was toen de MG werd aangeschaft, heeft altijd meegeholpen met de restauratie. Dave is ook altijd mijn maatje tijdens de clubritten.

Het was mijn droom echter, om met de MG naar Engeland op vakantie te gaan. Vorig jaar noemde ik dit terloops aan mijn vrouw Tineke en die zei meteen: "Dat moet je doen – neem Dave mee". Dave is ondertussen 24 jaar oud en een gepassioneerd motorfietsmonteur. Dat laatste zou onderweg nog van pas komen.

PLANNING

Aldus ben ik in januari gaan plannen. U heb ik in Engeland al diverse vrienden, die ook MG liefhebbers zijn. Dus heb ik die als eerste geraadpleegd. Over het verblijf tijdens onze trip was het al gauw besloten, we gaan gebruik maken van Bed and Breakfast. Dat is ons goed bevallen. Je hebt overal wel zo'n B&B, dus kan je eerst beginnen met de reis te plannen op basis wat je allemaal wilt bezoeken. Daarna kies je een B&B, die het beste past bij hetgeen je zoekt.

B & B is zoveel leuker, dan een hotel. Je maakt van alles mee en je wordt vaak door de eigenaar persoonlijk ontvangen. De prijs voor een tweepersoonskamer met ontbijt ligt meestal rond de 65 pond, maar één adres spande de kroon met een ongelofelijk bedrag van slechts 30 pond. Voor die 30 pond hadden we zelfs een parkeerplaats voor de deur - handig om te sleutelen – later meer daarover. De week had ik zo ingedeeld, dat er in de ochtend werd gereden naar een interessante bezoekplaats en de B & B daarna vlakbij, dus makkelijk te bereiken was.

De datum voor de trip werd geprikt en 10 juli werd de nachtboot naar Harwich genomen. Dave had gevraagd, om gedurende de trip naar een MG evenement te gaan, want dat is toch erg leuk in het geboorteland van die heerlijke wagens. Via het onuitputbaar Internet vond ik een evenement van de Rover Club in Lincolnshire. Bij dit evenement in het East-Kirkby bommenwerper museum waren ook andere klassieke auto's vertegenwoordigd, dus ook MG. Daar de boot zeer vroeg in de ochtend aankomt en het ook nog eens zondag was, zagen we zeer weinig verkeer op de weg.

Het was een flinke rit en rond 1 uur kwamen we aan. We werden als eregasten ontvangen, terwijl we ons geeneens hadden aangemeld!

Naast de honderden prachtige Engelse (en een enkele buitenlandse) klassiekers waren natuurlijk allerlei zaken uit de 2^e wereldoorlog te zien inclusief een echter Lancaster! Deze ging in de middag met een stel liefhebbers over het terrein taxiën. Met veel gebrul van 4 Rolls Royce Merlin motoren reed het gevaarte diverse rondjes.



Als klap op de vuurpijl kwam van een naburig vliegfeest een andere Lancaster laag overvliegen – erg indrukwekkend.

Als eregast van de Lincolnshire MG Car Club www.mgcclincolnshire.co.uk mochten we ook nog vóór de Lancaster samen met de dagwinnaars op de foto – een dag om niet te vergeten!

Na afloop reed een van de bestuursleden mij voorop naar onze eerste B & B in Lincoln – vlakbij zijn eigen huis. Tijdens de rit moest ik de GT soms flink op zijn staart trappen, want mijn voorrijder bestuurde een MG ZT V8!

Op maandag 11 juli reden we naar Gaydon voor een bezoek aan het British Motor Heritage Trust en bij

behorende Motor Centre. Voor degene die het nog niet kennen – het BMIHT is het archief, waarin van bijna alle naoorlogse in Groot Brittannië gefabriceerde motorvoertuigen alle belangrijke zaken zijn vastgelegd. In 2000 heb ik al het certificaat voor mijn GT aangevraagd. Dat was nodig, om die op kenteken te zetten. Nu kon ik zelf in het register kijken naar alle gegevens.

Leuk! De sigarenaansteker en chromen spaakwielen met radiaalbanden waren optioneel meegeleverd stond er.

Het museum;

<http://www.heritage-motor-centre.co.uk/> is een echte aanrader er staan veel MG's - vaak proefmodellen en racers.

Een Engelse vriend die ik via een MG newsgroup op het Internet heb leren kennen kwam speciaal voor ons naar het museum toe in zijn Black Tulip MGB. Al meer dan 10 jaren wisselen we allerlei nieuws uit, of geven raad aan iemand in die newsgroup en dan sta je zomaar oog in oog! Natuurlijk hebben we dat vereeuwigd met een paar leuke foto's met de MG's erbij natuurlijk.





Voort gingen wij op dinsdag 12 juli naar York. Van mijn eerdere bezoeken aan Engeland was bekend, dat deze stad de moeite waard is om te bezoeken. Het is een zeer oude stad, waar de stadsmuren nog intact zijn. Beter nog, we hebben er overheen mogen lopen en van daar konden we veel van de oude stad zien. Via die muur kwamen bij de Minster

http://nl.wikipedia.org/wiki/York_Minster – een zeer oude kathedraal gebouwd tussen 1080 en 1110. Als liefhebbers van technische zaken hebben we natuurlijk ook een bezoek gebracht aan het National Railway Museum, waar vele mooie locomotieven en rijtuigen te zien zijn. We kregen ook nog een rondleiding in het archief, waar duizenden tekeningen bewaard worden van locomotieven, rijtuigen etc. Het zijn ware kunstwerken!



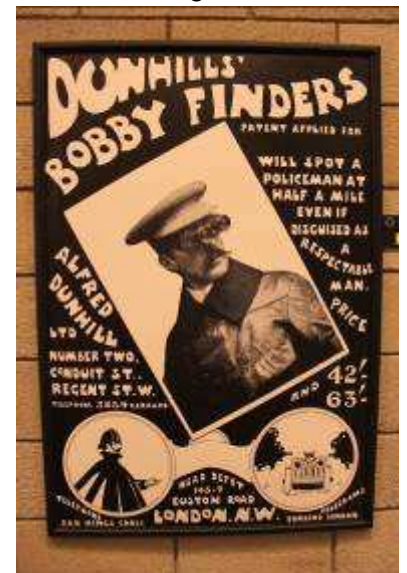
plafonds of scherpe randen. En donker dat het is bleek, toen de gids ons allen vroeg de lampjes uit te doen. Na de kolenmijn zijn we nog in Bradford geweest en hebben een bezoekje gebracht het National Museum of Photography & Television. Hier waren een aantal thema tentoonstellingen over fotografie te zien, maar het leukste was toch het deel waar het televisie museum was. Omdat ik van 1954 ben heb ik veel van de ontwikkeling in televisie meegemaakt, dus was dit een feest van herkenning. Als kers op de taart was er een kamer, waar je je favoriete televisieprogramma van vroeger mocht aanvragen. Ik heb toen een poosje gekeken naar een aflevering van "Blake's Seven". B&B was in Wakefield voor slechts 30 pond voor 2 personen!

Na afloop hebben we heerlijk gegeten in een pub in een pittoresk dorpje vlakbij. Ik moet zeggen, dat pubfood stukken beter is, dan in de jaren 70 en 80, toen ik vaak in Engeland was voor mijn werk.

De B & B was bij een oudere dame thuis – ze was een gezellige tante. Na een avondwandeling door een klein dorpje, waar we de prachtige tuinen konden bewonderen gingen we slapen. De volgende ochtend kregen we weer een uitgebreid Engels ontbijt – Dave kon er geen genoeg van krijgen. Onze "landlady" demonstreerde zelfs haar pianola – ik had dat ding eerst nog uitgemaakt voor traporgel. Dave werd ook uitgenodigd, om het ding te bespelen en hij was nog nooit zo muzikaal!



Vanuit York reden we woensdag de 13^e met nog een laatste blik op de prachtige paardenracebaan York uit richting Wakefield. Dit stadje ligt midden in het kolenmijn gebied en het bezoeken van zo'n kolenmijn [National Coal Mining Museum for England](#) stond op ons programma. Ruim 140 meter zijn we afgedaald en kregen we uitleg over hoe kolenwinning in de praktijk werd uitgevoerd – vroeger en nu. Vroeger was dit bepaald geen pretje! Ieder kreeg een lamp en veiligheidshelm mee, en dat was niet voor niks. Diverse malen stootte je het hoofd tegen de lage





Wel kregen we te maken met pech – de remlichten deden het niet meer. Ik had gereedschap bij mij, want 2 lampen tegelijk kapot – daar geloof ik niet in. Uiteindelijk kreeg ik gelijk, de remschakelaar gaf geen stroom door aan de remlampen. Goede raad was niet duur, maar duurde lang. Wij vroegen naar auto onderdelen bedrijven en we hebben het maar bij 1 gelaten. Dergelijk oud spul is niet meer in de schappen van de standaard garage te vinden.

Na een goede nachtrust hebben we dan de mouwen opgestroopt en ik heb de schakelaar letterlijk (wel voorzichtig) uit

elkaar getikt. Dave vond meteen de oorzaak – ingebrande contacten hadden na ruim 40 jaren geleid tot slechte geleiding. Dave gaf ook de oplossing. De schakelfunctie is via een verchromd ringetje, dat contact maakt tussen twee koperen puntje. Dus Dave draaide het ringetje een kwartslag en de schakelaar was weer klaar voor nog eens 40 jaren! Ik heb daarna de schakelaar weer netjes in elkaar getikt en afgesteld.

De GT was dus donderdag ochtend 14 juli weer klaar voor vertrek – nu richting het RAF Museum in Cosford. [Royal Air Force Museum Cosford](#)

Dit museum is een echte aanrader. Je kijkt je ogen uit wat daar allemaal voor oud en minder oud oorlogsvliegtuigen etc. zijn te zien. Zelfs een oude Neptune van de Kon. Marine stond er!

De rit er naar toe was bijzonder. Al een paar dagen had Dave wat gepuzzeld met zijn GPS, die hij normaal op zijn motor gebruikt. Hij had deze nu zo geprogrammeerd, dat we nu echt alleen maar kleine binnenwegen gingen volgen.

De rit ging dwars door het Peak District. Dit is gekend om zijn steile hellingen en fraaie uitzichten. Nu die hebben we dan ook echt gehad – tot 17% steile hellingen, welke de GT keurig nam. Afdalen van de 17% deed ik in de 1^e versnelling, met af en toe remmen – ging prima. Stijgen deed de GT ook top – je kijkt er van op, hoe soepel zo'n motor is. Op het hoogste punt was er een magnifiek uitzichtpunt. Daar wilde ik even rusten en foto's maken. Ik had echter niet gezien, dat de toegang tot die parkeerplaats zo'n hoge drempel ligt. Dus werd de uitlaat met een grote klap geraakt en wij werden een inch omhoog gelanceerd.



Wat een schrik! Ik keek even naar de schade en er bleek één ophangbeugel aan een kant gebroken te zijn. Verder niks aan gedaan.

Bed and Breakfast hebben we genoten bij Westridge B&B Kemberton.

Peter en Carole Huxley verwelkomden ons hartelijk en dit was toch wel een van de leukste plekjes om te verblijven. Peter deed uitgebreid verslag, wat hij allemaal ervaren had met zijn nieuw aangeschafte 1972 MGB. Helaas kregen we rode oortjes van alle misère, die hij had meegemaakt – niet alleen door pech met de auto, maar ook om de auto heen.



De MG eindigde op 24 december 1974 tijdens het afrijden van de veerboot recht-opstaand op de uitlaat, die op een van de sjoerpunten van de veerboot haakte. Nadat alles was afgeladen dreigde de kapitein weer naar Frankrijk terug te varen, of Peter moest zijn MG wel heel vlug van de boot krijgen.

Uiteindelijk is de B met een vorkheftruck van zijn benauwde positie bevrijd en op kerstavond reed Peter naar huis zonder uitlaat. Tweemaal werd hij onderweg staande gehouden, maar mocht na zijn verhaal te vertellen zonder bekeuring huiswaarts. Ons diner genoten we op een het terras van een nabij gelegen pub met het uitzicht op het mooie dal en.... een Jaguar E-Type roadster series 1. Wat wil je nog meer?



Op vrijdag 15 juli werd het tijd, om richting noord-west te rijden. Wij zouden het weekend doorbrengen bij een familie, die ik via mijn werk in 1983 heb leren kennen. Ron en Linda O'Neil zijn beiden verzot op alles wat met autosport te maken heeft. Linda's vader was in de jaren 50 – 60 fabriekscoureur van Jaguar en reed o.a. D-Types, waaronder deze, met het in Engeland bekende nummerbord OKV 2.

<http://www.coventryracers.com/cars/detail/?car=XKC403>



Veel successen heeft deze wagen behaald op o.a. Oulton Park, waar Linda en Rob jaren actief zijn geweest als bestuursleden / coureurs bij de Lancashire and Cheshire Car Club. In november 1986 ben ik destijds gast baancommissaris geweest bij een rallyrace op Oulton Park. Eerst bezochten Dave en ik op vrijdag ochtend The World of Glass

<http://www.worldofglass.com/>. Dit is een museum gebouwd rond de glasfabrieken van Pilkington. De entree was in een voormalige ruimte, waarin het glas in de vroegere tijd werd verhit met kolen. Een plaatje aan de binnenkant van deze entree toont, hoe de schoorsteenwerking "trek" genereerde, om onderin

zuurstof aan te trekken en de hete lucht en rookgassen naar boven te leiden. Het museum was leerzaam en nadat we een souvenir hadden gekocht voor onze gastvrouw gingen we richting Culcheth. Het weerzien na 25 jaren was ronduit hartelijk.

's-Avonds hebben we heerlijk gedineerd in een restaurant met nog een andere vriendin erbij, die mij destijds in haar MG BGT liet rijden. Ik was daarna "verkocht" – dat snap je wel!

Op zaterdag 16 juli vertrokken wij samen met Rob naar een wel zeer bijzonder festival – The Chalmondeley Pageant of Power <http://www.cpop.co.uk/>. Op een landgoed van een Engelse graaf is er jaarlijks een driedaags festival met van alles wat met motorkracht wordt voortbewogen.

Van de modernste helblauwe Jaguar sport tot en met zeer oude motorfietsen, powerboats en zelfs stuntende Spitfires (NEE GEEN TRIUMPH'S!).

En er werd niet flauw omgegaan met die voertuigen. Ik heb daar auto's zien racen, welke ik alleen maar kende vanuit boeken zoals Jaguar Works E-Types, D-Types, Lancia Stratos en Delta rallywagens, veel Ferrari's en Lamborghini's maar ook een Maserati "Birdcage" – waarachter een voertuig, wat onderhuids meer buizen heeft dan 20 tandems! Veel Britse auto's – modern en klassiek.

Natuurlijk waren er ook bijzondere exoten, zoals een Napier-Bentley racer uit de jaren 30, die drie heel dikke rijen cilinders met veel geweld over het circuit raasde.



Daarnaast ook een Packard-Bentley met een Packard 24(!) cilinder beestachtig racemonster uit het museum van Sinsheim Duitsland.

Uit dat zelfde museum was ook nog een bijzonder 3 persoonsmotor gekomen. Al die wagens, motorfietsen, racers – zij gingen allemaal op het circuit, om nog eens te laten zien, waar ze voor gemaakt zijn – dik doendere als het effe kan.

<http://www.cpop.co.uk/news-media-centre/gallery/pageant-of-power-2011/trackside> laat dit prachtig zien.

Zelf mocht ik even achter het stuur kruipen van een Lamborchini Espada. Een prachtige wagen uit de jaren 70 met een grote motor.

Aan alles komt een eind, dus onze gastheer bracht ons weer terug naar Culcheth, alwaar we een heerlijke maaltijd genoten. Na een hartelijk afscheid reden we 's-avonds naar ons laatste bed & breakfast in het stadje Wrexham. (Noord-oost Wales).

Op 17 juli vertrokken wij op ons gemak, om door midden Engeland weer naar Harwich te gaan.

De hele week was het fantastisch weer geweest, maar op onze laatste dag begon het halverwege de tocht te regenen. Dat was jammer, toch kon ik nu extra genieten van de regelbare interval, die ik een paar jaren geleden op de GT heb gemonteerd. Het mooie van dit systeem is, dat je er niks van ziet. Alles is onderhuids gemonteerd en het werkt vlekkeloos.

Vlak voordat we in de haven van Harwich aankwamen ging uiteindelijk de ophanging van de uitlaat geheel kapot. Had ik er toch maar een lasje laten maken dacht ik toen.



Maar ook dit euvel was in 10 minuten verholpen met een slangklem, die ik altijd bij mij heb.

Ook de terugtocht op de maandag ochtend was niet droog, maar we hebben de tocht van ruim 1.200 mijlen met veel plezier gemaakt.

Een bijdrage aan,
of reacties op deze uitgave,
kunt u sturen naar Gerard Neijts,
gnejts@kabelfoon.nl

Een of meerdere afleveringen gemist?
Even 'n mailtje naar mij, en ik stuur ze u toe.

