

Februari 2021

e-mail: regioijsselvecht@mgcarclub.nl

Beste MG vrienden,

Hierbij ontvang je als MG-eigenaar en clublid weer wat nieuws uit de regio IJssel-Vecht. Van het activiteitenfront valt niet veel te melden, net als heel Nederland ligt het lieflijke clubleven stil.

Via MG-Nieuws en de MG Car Club-website zijn we nog verbonden aan het clubleven. Persoonlijk mis ik het erg dat we geen regioavonden en regioritten hebben. Ook de contacten tussendoor en huisbezoek bij leden zijn minimaal geworden. Wat ik met de vele vrije tijd doe vertel ik een stukje verderop.

Als regio hebben we de activiteiten opgeschort zoals dat voor iedereen geldt. Vanaf april hopen we weer te kunnen starten met een taxatiedag, een regioavond en een regiotoerit. Beide zullen wel in aangepaste vorm gehouden worden omdat we dan nog niet van Covid af zullen zijn. Met wat aangepaste omgangsregels en beperkte deelname hoop/denk ik dat we zo weer langzaam aan zullen starten.

De eerste activiteit die gepland staat is de regionale taxatiedag van 10 april. Ook hierbij passen we de contacten aan door uit elkaar te blijven en pas op afroep naar de garagebrug te komen. Dat is in juni verleden jaar goed gegaan, dat wordt dan een herhaling op afstand.

Je kunt je nog bij mij opgeven voor de taxatiedag van 10 april met Daniël van Aken via regioijsselvecht@mgcarclub.nl.

Hoe kom jij je tijd door in Coronatijd 1 ?

In de vorige nieuwsbrieven vroeg ik clubleden om inbreng, of als ze iets leuks mee gemaakt hadden om dat te melden voor de Nieuwsbrief.

We kunnen nog wel wat inbreng gebruiken.

Dick Schneider uit Ommen ging tijdens de recente sneeuw en vorstperiode met zijn bekende gele MGB op pad en hield zo zijn eigen Anti Watjes Rit. De thermometer gaf minus 15 C graden aan. Goed aangekleed en rustig rijdend in de sneeuw reed hij een mooie rit die hem aanmerkelijk opfriste.

Bijgaande foto's laten Dick en zijn MG zien, een prachtig gezicht dat best wel aanstekelijk werkt.





Coronatijd 2

Nu jullie regio-coördinator minder te doen heeft omdat de clubactiviteiten stil liggen is er tijd genoeg over voor aanverwante zaken. Aanverwant is voor mij het bijhouden van het MGB-register.

Sinds januari 2015 ben ik daar mee aan het werk gegaan. Het B-register is een groot MG-register dat al vanaf 1985 actief is om alles over wat er rijdt en rust van het type MGB en B GT in kaart te brengen. Er staan nu ongeveer 4150 B's en BGT's in het register vermeld in vele soorten en uitvoeringen.

Begonnen als een initiatief voor clubleden heeft de werksfeer zich langzaam aan uitgebreid tot heel Nederland en, als het een bijzondere wagen is, ook tot het buitenland.

Leden, niet-leden, garages en autoverkopers, alles wat een MG in huis heeft is de moeite van het beschrijven waard, met foto's.

In de vorige eeuw was het gebruikelijk dat je een inschrijfformulier en papieren foto's aanleverde. We zijn steeds digitaler geworden en slaan de gegevens nu dan ook digitaal op waardoor het zoeken en bijhouden van gegevens en wisselingen veel makkelijker gaat.

Ik heb het nog meegemaakt dat ik op de beurzen van Houten of op een regioavond de 16 ordners met de mappen meenam en die dan bladerend moest zoeken als er iemand om een wagen uit bijvoorbeeld 1969 vroeg.

De digitalisering heeft bij de overgang wel veel werk gekost maar levert aardig wat voordelen op, ook bij het plaatsen van foto's en documenten zoals kopie kentekenbewijs of Heritage Certificaat. De laatste tien jaar is het maken van foto's een massale bezigheid geworden dankzij smartphone. Ook auto's die via internet te koop worden aangeboden hebben elk een mooie serie foto's bij zich die makkelijk zijn over te nemen voor het register.

In dit registerwerk kan makkelijk 2 á 3 uur werk per dag gestoken worden om bestaande gegevens bij te werken en uit te breiden met nog niet bekende wagens.

Door wegvallen van het clubleven was er het afgelopen jaar dus tijd genoeg voor het MGB-register.

Specifieke modellen

Naast de gebruikelijke MGB-en BGT's zijn er in de loop der jaren ook bijzondere modellen gemaakt. Soms ook namen particuliere ondernemers los van de MG-fabriek initiatieven die vooruitstrevend waren en ook de fabriek op een productiespoor zette.

Bij de inbouw van de Rover 8 cilindermotoren was het bijvoorbeeld de Engelsman Ken Costello die duidelijk voor liep op de MG-fabriek en bewees dat het V8 smallblok van Buick zeker wel paste in het motorruim van een B. Vandaag de dag rijden er zeker 1500 zelf ingebouwde of omgebouwde MGB en BGT's rond met een V8 motor. En ook de MG fabriek maakte in de periode 1972 t/m 1976 zelf 2801 rechtsgestuurde BGT's.

Jacques Coune

Voor mij lag er nog een klus te wachten om de aangepaste MGB Berlinette modellen van de carrosseriebouwer Jacques Coune uit Brussel eens goed in kaart te brengen.

Al in eind 1962 zag deze gerenommeerde ontwerper mogelijkheden om de dan net geïntroduceerde MGB roadster om te bouwen naar een GT tourer met fixed head.

Zijn voornaamste business bestond uit het aanpassen en repareren van luxe sportwagens en personenwagens van o.a. Mercedes Benz. Ook heeft een aantal Volvo 121 en 122 Amazons omgebouwd tot zeer mooie en begerenswaardige roadsters.

Zijn bedrijf was ook nationaal dealer voor de Abarth uitlaatsystemen. Zijn inzichten waren nogal Italiaans georiënteerd.

Eind 1963 had Coune aan de hand van wat interne schetsen van een assistent een eerste overdekte MGB gerealiseerd met een kleine achterklep. Hij kocht enkele kant-en klare MGB's nieuw in en verwijderde wat hij niet nodig had. Hij ging in zijn aanpassingen niet voor de makkelijkste weg. Zo plaatste hij de lichtunits dieper in het spatbord en maakte een inkeping rondom om er een koplamp, afgedekt door een gestroomlijnde plexiglas overkapping met chromen omlijsting te monteren. Dat was zoals de Jaguar E- type dat ook net had. Zo'n aanpassing is zeer bewerkelijk en het spatbord kreeg rond de wielkast nog een vloeiende knik naar buiten om die wat voller te maken. De bekende chromen zijstrip werd verwijderd en er werd een fels rand aangebracht die over de hele zijkant loopt.

Verder werden rankere bumpers gemonteerd en andere achterlichten.

Een zeer gewaardeerde aanpassing was ook dat hij de bestaande voorruit verving door een hoger type. Het interieur kreeg ook een opwaardering en werd naar wens van de klant aangepast.



Op de autobeurs van 1964 te Brussel presenteerde hij zijn eerste modellen van de MGB Berlinette. De reacties waren lovend en Jaq Coune besloot een serie van 9 wagens te maken die een stalen dak hadden. Ze kregen allen Abarth-uitlaat en chromen spaakwielen. Een zo grondig aangepaste wagen was natuurlijk veel duurder dan een fabrieks-MGB.

Ook de Nederlands MG-importeur Molenaar was er van overtuigd dat dit een exclusieve aanvulling was en bestelde 10 stuks in 1964. Alle bestelde Berlinettes van Molenaar hadden de standaard zwarte bekleding en een metallic blauw-grijze koetskleur.

De MGB GT bestond toen nog niet, die kwam pas eind 1965 in het vizier van het publiek.

De Berlinette modellen kostten bij Molenaar ongeveer 50% meer dan een MGB.

In sept 1964 kostte een MGB roadster met draadspaakwielen en een overdrive fl. 13000.- (guldens). Een Coune Berlinette kostte bij Molenaar fl. 19750.- gulden. Voor 1964 een fiks bedrag en de motorruimte was ongemoeid gelaten.

Voor Jac Coune was het zaak zijn bewerkelijke ontwerp onder te brengen bij een fabriek die ze seriematig veel goedkoper kon produceren. Er zijn wel gesprekken geweest met BMC. De BMC leiding was namelijk uit nieuwsgierigheid een van de eerste wagens rechts gestuurd besteld om het product van Coune te beoordelen. Zij hielden de boot af en gingen of waren al bezig met een eigen ontwerp dat in 1966 als GT beschikbaar kwam.



De eerste Nederlandse Berlinette was de promotiewagen van importeur Molenaar, HF-22-60. Hier zie je dat de koplampen duidelijk verder naar achter liggen t.o.v. de MGB.

Uiteindelijk, over een periode van 3 jaar, maakte J. Coune 56 van deze Berlinettes waarvan er een rechts gestuurd was, dat was de BMC bestelling, de rest was links gestuurd en vond kopers in Nederland, België, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland,

In Nederland hebben er in totaal 12 stuks gereden. 10 stuks zijn beschreven en geleverd door Importeur Molenaar. De twee anderen waren Nederland als gebruikte wagen binnengekomen. Ze werden gewaardeerd door de combinatie MG techniek en Italiaanse vormgeving en om hun exclusiviteit. Alles bij elkaar was het in de zestiger, zeventiger en tachtiger jaren een bijzondere verschijning binnen onze club en natuurlijk ook op de weg. Enkele clubleden bezaten er een. Op dit moment is er slechts een die nog van nieuw af aan binnen een familie is. Dat is de enige nog rijdende in Nederland geleverde Berlinette. Totaal zijn er in de wereld ongeveer 10 nog rijdende wagens over die alle al één of meerdere restauraties achter de rug hebben.

MGB register NL

In het Nederlandse MGB-register stonden er 7 stuks genoteerd, maar dan heel summier beschreven, met weinig foto's.

Via MG-historicus Wiard Krook, zelf ex-Berlinette eigenaar, ontving ik een tijdje geleden alweer een overzicht van zijn speurwerk van Berlinette auto's die ooit waren gespot of van eigenaar waren gewisseld.

Met genoeg tijd, de hulp van internet, Wiard Krook zijn lijstje en de oude nummers van MG-Nieuws ben ik gaan zoeken wat er nog aan B-wagens van Jacq Coune te vinden waren.

Eerst had ik natuurlijk de Nederlandse wagens in het vizier maar al snel bleek dat deze mooie wagens heel geliefd waren en makkelijk de grens overgingen. Zo is er veel van nationaliteit en eigenaar gewisseld. In MG-Nieuws van medio 1985 vond ik een artikel 'MGB derivaten' van Gert Vegter over de stand van zaken op dat moment.



Er werd veel geleverd met aangepast rood interieur



Nicolas Lecompte

Door veel foto's te gaan verzamelen via o.a. Google had ik een stoet aan foto's waarvan ik niet wist welke foto bij welke auto hoorde. Want zoals jullie weten heb je in België en in Duitsland geen vast kenteken maar een persoonlijk afgegeven license plate.

Ik heb ook de Belgische MG Car Club verzocht mee te denken en al snel kom je dan bij een persoon uit die op een zeker moment wel drie gerestaureerde Berlinettes in bezit had.

Deze fanaat rijdt al sinds zijn studie in 1967 tot 1972 met een Maroon rode Berlinette..

De heer Nicolas Lecompte heeft zich de afgelopen 40 jaar beziggehouden met registerbeheer van alles wat met Jacques Coune te maken heeft. Hij stelt zijn wagens regelmatig beschikbaar voor fotopresentaties in autobladen en op het 50 jarig MGB-jubileum in Blenheim UK was hij met een wagen aanwezig. De heer Lecompte kende Jac Coune ook persoonlijk goed. Totdat Jacques Coune op 7 februari 2020 overleed. Hij werd 88 jaar.

Lecompte is al erg ver in het beschrijven wat er allemaal is geweest en wat er nog actief aanwezig is.

In de afgelopen 10 dagen hebben we erg veel gegevens en foto's via e-mail en WeTransfer uitgewisseld, het Nederlandse B-register liep vol met gegevens van nieuwe Berlinettes en ook werden de al beschreven wagens aangevuld. Met dank aan Nicolas Lecompte die werkelijk alles weet van de afzonderlijke wagens die zich nogal eens in het buitenland bevinden. Hij onderhoudt ook veel contacten met de eigenaren en andere enthousiastelingen.

Deze wagens gaan in goed gerestaureerde vorm weg voor € 100000.- !! Dat is bekend omdat er nu twee te koop worden aangeboden met die vraagprijs.



Jacques Coune

Voor mij is het erg leuk om me te verdiepen in de geschiedenis van het model MGB en de bijzondere modellen. Het registerverhaal van de MGB Berlinette moest toch eens goed beschreven worden voor het B-register.

In deze tijd waarbij je veel thuis bent heb ik deze wens om het eens goed uit te zoeken kunnen waarmaken.

Hieronder staan wat verwijzingen van bladen waarin recent aandacht was voor de Coune Berlinette

- Maandblad Autovisie j16 juli 2020 pag 50.
- Autoweek Classics nummer 7-2015
- Blad Octane nummer mei 2019, blz 128 ev.
- Duitse blad Motor Klassiek . Januari 2021 blz 46 ev.
- Het boekwerk 'Original MGB' van A.D. Clausager geeft vanaf blz. 107 veel info.



Corona tijd 3

Ik denk dat internet voor velen een uitkomst biedt tijdens deze gedeeltelijke lock down.

Er wordt wat vergaderd en familiecontacten onderhouden via internet.

Ook een thuisbioscoopfilmje komt makkelijk binnen dankzij de internetverbinding.

Persoonlijk kijk ik nogal eens op de Amerikaanse MG-website MG Eperience.com

Dit is een groot MG-platform waar werkelijk alles bijeenkomt op wereldschaal.

Veel MG-liefhebbers vertellen over hun passie en wisselen restauratiegegevens uit.

In Amerika en Canada wordt soms ook wat onconventioneler gedacht over aanpassingen aan een MG.

Enkele weken geleden circuleerde er op het MGB-forum een fotoreportage van een handige technicus die het onderstel van zijn B helemaal had aangepast.

De achteras werd een onafhankelijk geveerd type met remschijven en stabilisatorstangen.

De voortrein kreeg versterkingsstabilisatoren en telescoopdempers.

Het verhaal was nog niet klaar. dus geen rij-impresie.

Wij kennen de Frontline Developments uit de UK die ook in onderstelverbeteringen grossiert.

Op het MG exp.com forum werd er aardig over gediscussieerd.

Ik vond het wel leuk om aan drie van onze regiotechnenuten de foto's voor te leggen en hun mening te vragen.



De voortrein: versterkt en geschikt voor telescopshocs.



De achterbrug: onafhankelijk geveerd en met schijfremmen.



De achter brug gemonteerd van achteraf gezien .

Gerrit Bruntink reageerde als eerste:
Leuke plaatjes Jos! Wat feedback van mijn kant.

Voor trein:

Ziet er inderdaad zwaar en verstevigd uit, wat ongetwijfeld meer stijfheid aan de voorkant van de auto zal geven en een strakkere wegligging. Bij een "standaard" Front crossmember kun je al veel verbetering halen door een zwaardere stabilisator stang te monteren. Standaard zit er een 9/16" stabilisator gemonteerd. Ik heb bv onder mijn auto de zwaarste van 3/4" gemonteerd wat hem beduidend strakker maakt in het sturen. Wat de verschillen in wegligging tussen de Armstrong schokdempers die standaard onder een B zitten en bv een setje normale of uprated Koni of Spaxs schokdempers zijn is lastig te zeggen.

Ik ben van mening dat je er voor moet zorgen dat de onderdelen aan je wielophanging in goede conditie moeten zijn, lees spelingsvrij. Zeker omdat de Armstrongschokbrekers ook je bovenste wish-bones zijn in je wielophanging. Ook hier kun je m.i. eenvoudig een winst halen met een uprated valve in je schokbreker zonder een hele ombouw te doen. Eea neemt niet weg dat een setje Koni's of Spacs wel geweldig onder staat onder de auto.

Achteras:

De onafhankelijke wielophanging zal de wegligging achter veel ten goede komen. Als je wat steviger door de bocht gaat heeft een A en B nog al de neiging om te rollen en kan zelfs een wieltje lichten, op 3 wielen de bocht door. Wel leuk . (Op 25 april mogen we weer op de sportdag in Lelystad). Ik moet zeggen dat deze upgrade mooi uitgevoerd is en een verbetering van de auto kan zijn.



Regio *IJssel-Vecht* Nieuwsbrief



Schijfremmen achter

Normaliter voldoen de trommels achter bij een B meer dan voldoende. Als je kijkt naar de verdeling van de remkracht op een auto zit 75-80% van de remkracht op de voorwielen en 20-25% op de achterwielen. Daarom zal deze upgrade relatief weinig voordeel brengen ten opzichte van de standaard trommels. Ook hier geldt natuurlijk, mits de boel in goede conditie en afgesteld is.

Ik denk dat Ton en Henk ook nog wel een mening hebben over aanpassingen op de foto's. Met vriendelijke groet, Gerrit

Ton Tulleken schrijft:

Hallo Heren,

Alles goed? geen Covid, houden zo.....

Ja, mooie voorasconstructie !

Zo te zien ook andere fuseestukken nodig, met kogels. Stuurhuis is ook een kortere uitvoering en de vering zal middels zgn coil-overs gaan??

Ik ben het met Gerrit eens dat het standaard 'verhaal', voorzien van een 3/4 stabilisator helemaal geen verkeerde constructie is. Ik denk overigens dat deze heer ook een andere motor (V8 ??) zal gaan monteren...

Voor onze bescheiden 1800 cc torretjes is de standaard voortrein, mits in goed conditie, naar mijn mening toereikend. Naar mijn idee zijn de bestaande armschokdempers/wielarm-geleiders helemaal niet verkeerd. Vullen met wat dikkere olie (15/40) geeft een prima demping. Ik zelf heb absoluut geen behoefte aan telescoopdempers.

De achteras kon nog wel eens een grotere verbetering geven.

Qua wielgeleiding zeker, remmen zijn niet de grootste verbetering. Ik ben het helemaal met Gerrit eens dat de remmen achter prima voldoen, daar zij slechts weinig toevoegen aan het remvermogen. Het is zelfs zo dat indien ze te sterk remmen en blokkeren er hele 'vervelende' dingen kunnen gebeuren, vooral in een bocht!!! Wij houden graag de achterbumper achter ons, toch!

Ik heb vroeger in mijn tijd bij Leonard Lang wel eens geëxperimenteerd door de achterremmen van een auto af te koppelen. Bij lekker vlot rijden was in principe geen merkbaar verschil in remkracht, zelfs veiliger bij sterk remmen in een bocht.

Samenvatting: mooi gemaakt, leuk om te doen en afwachten hoe het in de praktijk uitpakt..... succes niet bij voorbaat zeker. Er spelen vele zaken in wielstanden, statisch en dynamisch gedrag....

Hartelijke groet, Ton

=====

Henk Hartgers schrijft:

Jos , Gerrit en Ton , ik deel jullie conclusies.

Ik vraag mij wel af of de elasticiteit van de body nu niet de zwakke plek wordt.

Eigenlijk zouden we dit met een paar techneuten eens uit moeten proberen.

Dromen mag toch in deze tijd ?

Gr . Henk.

=====



Ik sluit af met een Chinese MG - promotieadvertentie uit 2013.

Toen was men nog doende om de Engelse levensstijl te benadrukken.

Als je wat leuks te melden hebt aan MG-eigenaren, dan kan dit mee in volgende nieuwsbrief.

Laat wat van je horen !

regioijsselvecht@mgcarclub.nl

Met vriendelijke groet.
Jos Neuteboom, regiocoördinator