

En Heldig Forbindelse

I MG Bladet engang i sommeren 2004 var der en annonce om en tur til Frankrig med 14 dage på et rigtigt vinslot samt 4 dage til transporten frem og tilbage for X antal sportsvogne af forskellige slags og mærke. Afgang ville finde sted den 30.06.05 fra Hamborg og en stor omtale af denne tur's rene lyksaligheder og udflugter.

Min kone og jeg tænkte " det er lige noget for os " så vi melde os til turen selvom rejsemålet blev ændret fra det først annoncerede vinslot til et andet, men et vinslot er vel et vinslot.

Vi var så heldige at være blandt de første der tilmelde sig så vi fik værelse på selve vinslottet, hvorimod andre som melde sig til senere skulle bo på et annex (hotel) i nærheden.

Der var blevet tilmeldt ca. 20 ekvipager , MG'er Austin Healeys, Triumph's og alt var arrangeret bl.a. DB autozug fra Hamborg til Lörrach i det nordlige Schweiz køretur ned ad Rute de Napolion til overnatning på et hotel i Relais 500 som ligger syd for Vienne og Lyon og videre ned igennem Frankrig til Nimes ca. 30 km fra middelhavet og derefter til vinslottet Mas de Sagnier som ligger i udkanten af Nimes.

14 dage i et behageligt klima og med sjove udflugter til kunst og kultur samt arr. med de stedlige MG/Automobilklubber . Hjemturen ville gå efter 14 dage ad en lidt vestligere rute med overnatning på Hotel Morgane i Charmonix ved Mont Blanc og dagen efter til Lörrach og toget. tilbage til Hamborg og derfra skulle vi så skilles.

Nu er det slet ikke om turen jeg vil fortælle den historie med billeder skal nok komme når den er overstået.

Næ det jeg vil fortælle er at med en sådan tur forude skal der et ordentligt og rimeligt stabilt køretøj til, der både kan og vil noget. Selvom vi er mange med på turen og der er mange der har forstand på engelske biler , har ekstra reservedele og værktøj med, skal bilerne alligevel være helt i orden til strabadserne op og ned ad de mange bjerge o.s.v.

Jeg har solgt min smukke Grøn/blå MGB for et par år siden og havde nu "kun" min gamle røde racer tilbage (Ole Fredgaard's tidligere og ældste MGB i DK). OK man kan vel ligge lidt tæpper, sætte dør og andre beklædninger i, nye stole i stedet for de hårde racingsæder, bytte gearkasse, motor, bagtøj, udstødning og , og ,og og, nej, nej nej det kan bare ikke lade sig gøre. Hele bilen er sat op til race, hele undervognen , støddæmpere og Styretøj mm. er optimeret og er ikke bare sådan lige på en studs til at ændre.

Jeg vil jo også gerne køre lidt løb i 2005 og især fremover og hva' så. Jeg kunne lige se min kone og jeg blive rystet totalt fra hinanden ned igennem det sydlige europa.

Der er stor forskel på at køre 10 omgange på Ring Djursland, Jyllandsringen eller Ring Knutstorp og så køre de mange ca. 4.000 kilometer som denne tur ca. ville ende med.

Nu var " gode dyr rådne " som man siger hvad skal vi gøre. JO.....jeg køber bare et gammelt vrage af en MGB og alt det udstyr jeg har købt og har liggende kommer i og hokus pokus af sted til Frankrig. Jamen jeg har jo en MGB og jeg solgte jo den " fine " for jeg ikke ville have to ens biler..... Hva så !!!

Der var en annonce i Dansk Veteran Klubs Blad "Veteran Tidende" Med en Greisen i Aabenrå der skaffede rustfri sportsvogne til Europa.

Jeg ringede og det viste sig at være den lokale Peugeotforhandler i Aabenrå der havde en søn "Jakob" der arbejdede på et sportsvognsværksted i San Diego, Californien i USA og han havde en e-mail adr.

Der blev mailet til ham, hvad jeg ønskede, hvilke model, hvor meget jeg ville ofre, og ca. hvad stand jeg kunne tænke mig den i. Fluks kom der en lind strøm af mails vedhæftede billeder af smukke USA biler, også nogle der ikke var så smukke og hvilke muligheder der var.

Efter en måneds tids søgen og flere swap meetingsbesøg af Jacob rundt omkring San Diego fald Jacob over en MGA, rød fra 1960, 1600 cc , pæn på billederne, rimelig ny kaleche og stole (der desværre viste sig at være fra en MGB og i kunstlæder) der skulle være meget lidt rust. Kromen så på billederne nydelig ud og alt i alt en pæn bil, hvis altså man kan stole på de digitale farvebilleder og Jacob's bedømming.

Efter lidt tovtækkeri mellem sælger og Jacob, blev prisen sat. USD 6.000,- (ca. 35.000,-) dertil kommer fragt og provision til Jakob i alt ca. USD 2.500 dette bl.a. for hans enestående arbejde med at finde, købe, skrive papirer fragte bilen fra sælger til Los Angeles og klargøre den til afskibning sørge for forsikring og mm. Pengene blev overført til Jakob og bilen afskibet i en container 11.11.04 .

Uha en ulidelig ventetid og spekulationer om man nu havde købt katten i sækken eller hvad!! Den 22.12.04 ankom så bilen til Frihavnen hvor jeg skulle hente den.

Det var et stort øjeblik at gå ind i pakhuset og se den røde A'er for første gang, og selvom om jeg havde studeret de sendte ca. 20 digitale billeder hundrede af gange så den jo alligevel helt anderledes ud.

Men den så stadig rimelig pæn ud og svarede af udseende ca. til hvad jeg havde forventet. Desværre havde den lidt overlast på den lange vej. I forruden var der en stjerne og kølergitteret var trykket lidt ind. Men det klarede heldigvis forsikringen som inden afskibningen i LA. havde gået hele bilen igennem og på en tegning havde krydset og indskrevet de stenslag, mangler mm. der var på bilen inden afgang .

Så blev den på autotrailer fragtet i sne og slud hjem til Hillerød og det kunne jo være sjovt om den kunne starte og med startkabler fra min Opel Vectra startede den ved første forsøg.

Når når man så får en ny/gammel bil og får undersøgt den nøje er der jo alligevel mange ting som man vil have ændret.

Den var meget mat og lys i farven pga. den tit har stået og bagt i Californiens stærke sol, der var sat et træ instrumentbord i som var helt mat afbrændt og kedeligt at se på og trærattet der godt nok var et originalt Moto Lita rat, var næsten til skrotbunken. Rust var der synligt nogen steder . Men f.eks. hvis jeg skuede en bolt eller skrue ud et sted, var bolten hvor den havde siddet i møtrikkens gevind stadig galvaniseret og alle bolte var lige til at skrue ud uden besvær. (Det regner mindre end 30 dage om året i San Diego) og bilen skulle have gået hele sit " liv" i det område. Der var synlig rust i de to indv. ned paneler under dørene, jeg troede de var

3.

rustne pga. kondens. Gearkassen var færdig i 1. gear, bremses var der intet af trods nye hjulcyll., fejlen lå i hovedcyll., men motoren spandt fint. Bundene af træ var helt nye og vinklerne hvorpå de ligger var fuldstændig uden rust og aldrig skiftet, men der var ikke brugt tid

på at tætnes for vandindtrængning, men med den mængde vand der er på vejene i Californien var dette vel også helt ligegyldigt.

Jeg bestemte straks at den skulle skilles ad og have en tur helt fra bunden med maling o.s.v.

Jeg så tilfældigt en artikel i Politiken om en kørelærer fra Køge der havde købt en ældre bedaget Volvo Amazon Sport og havde fået den totalt restaureret i Polen til næsten ingen penge med billeder og det hele og det så rigtigt flot ud. Jeg ringede til ham og fik en sludder med ham om, at jeg evt. kunne tænke mig at få min MGA til Polen og skilt ad, sandblæst, tipasning af døre og øvrigt karosseri, malet både karrossen og rammen, nyt tøj i skind, nye måtter, ny kaleche og tonneau + div. Småreparationer hist og pist og tilbage til Danmark så betids at jeg kunne nå at få den synet, toldet og indregistreret og i øvrigt klargjort min del af restaureringen inden turen den 30.6.2005, Frankrigsturen.

Fredag den 11.2.05 kørte min kone og jeg til Polensfærgen i Kbh. og sammen med en anden dansker Finn Lundorf der transporterede en Mercedes Pagode der skulle samme sted for restauration, sejlede vi til Swinusjcie og transporterede bilerne 250 km ned i Polen på autotrailere hvor begge biler så skulle gennemgå en komplet forandring. Min bil var den første de skulle tage sig af og lave færdig, når den danske Porsche 356 som var under arbejde var blevet færdig.

Roman Wiertelak (den polske mekaniker og ejer af værkstedet) og hans 1.ste mand og jeg gennemgik hele projektet via tolk (Karol, en Polak som talte fint dansk, men som jeg ikke nærmere skal komme ind på) og efterfølgende en forhandling om pris og leveringstidspunkt som allerede af mig var fastsat til 28.maj 2005. Farven blev aftalt til at skulle være British Racing Green (den helt mørke Bentley/Jaguar), fælgene (plade) sølvfarvede, motor maroon red, ventilatorvingen gul, div. dele sølv o.s.v., chassis og alt under neden skulle være sort (og her blev brugt en sort maling som Roman havde købt på det russiske overskudslager og som Russerne bl.a. benyttede til at male deres ubåde med). Div dele og beslag skulle galvaniseres og alt inkl. Chassis og karosseri skulle renses for gammel maling. (dette arbejde blev udført af et par store drenge som var under oplæring iført hver sin vinkelsliber med stålkost og det var dels skånsomt og dels effektivt. De skulle ud over at lave rust også skille fortøj ad og isætte nye bøsninger og gummier m.m. samt isætte en femtrins gearkasse, renoverer bagfjedre med nye bl.a. dragebånd o.s.v. samt komplet bremsesystem med nye rør over alt, hovedcyl. Caliper, bakker, tromler og klodser.

4.

Den gode kørerlærer i Køge havde givet omkr. D. Kr. 24.000,- for sin total renovering hvor hans bil blev totalt adskilt og gennemgik derefter den helt store tur. Og som han skrev i Politiken "det kan man dårlig nok få en bil malet for i Danmark". Nej..... jeg snakkede f.eks. med Gylvig's Autolakering på Fyn (de har en hjemmeside med en sort MGA de har malet) de ville male min MGA for kr. 25.000,- + Moms hvis jeg altså lige selv skilte det hele

ad, og karosseriet skulle være sandblæst og jeg skulle selvfølgelig selv fragtede den frem og tilbage!!!.

Nu afleverede jeg min MGA til Mekanikermester Roman Wiertelak i Polen medbringende de fleste gummideler som var "brændt i stykker" i Californien, reparationsset, små-reservedele jeg ved skal udskiftes.

Alt krom, måtter indtræk mm. Havde jeg pillet af inden leveringen til værkstedet og jeg modtager den igen samlet på hjul lige til at køre hjem i sin nye lak og eftermontere alle de krom, el og andre dele som jeg har gjort i stand i vinterens løb.

Prisen til selve værkstedet blev aftalt til et sted imellem 4.500 og 5.000 euro kontant ved afhentning. Den endelige pris afhang af hvor meget rust der kom frem når bilen blev rigtigt skilt ad.

Værkstedet har en saddelmager tilknyttet en "Tappetzirer" som han kaldes, som ville give et tilbud når han havde set hvad jeg skulle have lavet. Kort efter hjemkomsten fik jeg en aftale i stand med ham om, at han syede efter de gamle måtter, sæder, tonneau og øvrigt appetering "helt nyt tøj til bilen" i hhv. Ægte læder, mohair, lækre måtter og i stedet for kunstlæder på appetering brugte han ægte læder i sædernes farve: lys varm brun med mørkegrøn piping, lysebrune måtter med lysere kontrast kanter. Stellet til sæderne blev sandblæst og malet samt stoppet op med ny indmad.

Så skulle man tro at man bare kan sætte sig hen og slappe af, nej, nej det kan man ikke for der er hele tiden mail om did og dat og hvad skal der laves hist og pist og man finder endda selv på andre ting man vil have lavet og som ikke på forhånd var aftalt.

Værkstedet sendte ca. 300 digitale billeder af hele forløbet enten via mail's eller på en CD rom så man hjemme kunne følge hele slagets gang. Var der noget som skulle laves som pludselig opstod f.eks. nye pladedele der skulle isættes måtte jeg hurtigst sende disse ned til Roman med luftfragt.

Da karosseriet blev skilt ad kom der desværre en del ubehageligheder frem. Dels af rust i F sektionen, men det blev håndlavet af Roman i smukkeste udførelse, men der kom desværre også en del skader som var sket i U.S.A. hvor man end ikke havde givet sig tid til at banke skaden/bulen ud, men bare stoppet hullet op med armeret plastic padding,

Bagagerumsbunden var hullet som en si, den havde man belagt med glasfiber.

Yderpanelerne under dørene var laver af to stykker lige galvaniserede plade som var svejst sammen og beklædt med armeret padding slebet og malet. Sådan laver man pladearbejde i U.S.A. Når men jeg havde medbragt to nye paneler udv. og indiv. samt en ordentlig kasse med nye reservedele. Der blev i forløbet bestilt div andre pladedele som jeg eftersendte, men

5.

da jeg afhentede bilen viste det sig at transporten derned fra England tog for lang tid og han havde selv fabrikeret hele bagenden, banket en helt ny bagagerums klap i Aluminium, samt mange andre flotte pladearbejder. Roman var virkelig håndværker i ordets bedste betydning. Så oprandt den 28.maj, men desværre viste det sig at saddelmageren ikke var færdig, men samme dag fik jeg sendt billeder af min bil fuldstændig samlet færdig i sin nye flotte farve. Aftalen var et hvis bilen ikke var færdig skulle det koste værkstedet 2000 Zloty pr. Uge for for sen aflevering. Det blev der så ikke tale om da Roman Wiertelak var færdig med sin del af aftalen. Ugen efter hentede vi den og betalte 5000 Euro til værkstedet + gode drikkepenge samt

600 Euro til saddelmageren som ikke havde gjort sit arbejde færdigt. Han manglede at sy kalechen, men alt andet var gjort færdigt, men ikke monteret.

Den var rigtig flot og jeg er meget glad for resultatet, men det var en hård tid fra den 6.6. – 30-6 hvor jeg skulle gøre min del af restaureringen d.v.s. montere al krom, lygter, ledningsnet, instrumenter og ure, indtræk, få motoren til at gå ordentlig, bremses til at bremse lige, nye trådhjul, og 100 andre ting. F.eks. da jeg skulle til syn i Kvistgård skulle jeg lige forbi Kurt Bull ” og vise dyret frem ” og der konstaterede vi at korkparringen rundt om benzinmåleren var utæt og benzinen tap løb af tanken. OK i hast måtte jeg fabrikere en ny pakning montere og hurtigt til syn hvor den blev godkendt hvis jeg hurtigt kunne skaffe en vejerattest. Det blev foretaget hos den lokale skrothandler og bilen skulle så blot til told før den d.23.6. fik sine nye nummerskilte. Men arbejdet var jo slet ikke tilendebragt for så kommer alle de småting man har udskudt og kl. 7.15 , den 30.6 dagen hvor vi skulle afrejse lå jeg stadig og skuede skruer i. På det tidspunkt havde jeg ikke kørt 30 km i bilen og vi skulle ud på en ca. 3-4000 lang køretur. Uha, uha, mon det går.....

Jo det gik, MGA´en kørte både derned, ture dernede og hjem igen, men ikke uden reparation. I Sydfrankrig er det ikke bare varmt , det er ekstremt varmt og en termostat på 82 grader er for varm selv med Kenlowe på og da først vandpumpen og køleren var sprunget læk, måtte Moss i England sende en hurtiglevering med div. Stumper til kølesystemet.

Om det var en god tur! Jo det var en aldeles fortræffelig tur i vores nye MGA som med den nye 5 trins gearkasse bare er en formidabel bil.

Den er ikke bar smuk at skue den er en fortræffelig køremaskine som langt overgår mine drømme om en klassisk sportsvogn.

Hillerød
30.08.05

John Milland



"I sne står urt og busk i skjul" to Polske mekanikerlærlinge i færd med at slibe MGA´ en i bund med hver sin vinkelsliber påmonteret stålborste, Skånsomt og effektivt, men yderst langsommeligt og koldt.



Det er ikke skudhuller, selvom bilen er fra Amerika



Padding i flere cm tykkelse udjævner tidens synder i U.S.A.



Yderpanel i galvaniseret plade og et tykt lag armeret padding



Det er ikke alle biler fra Californien der er rustfrie !



Så skal vi til maler



Nu går det fremad



Karosseri og også selv rammen blev sprøjtet med undervognsrustbeskyttelse i alle hulrum.



Nu begynder det at ligne noget



Klar den 28.05.05



Og ugen efter med løst ilagt indtræk



Så går turen hjem til Danmark



Hjælpetropperne kommer til hjælp og man må sno sig.



Vores Carport blev lynhurtigt lavet til MGA "samle" værksted



Næsten færdig



Nu kan jeg endelig tage det store smil på



Klar til afgang mod Frankrig kl. 8.00 torsdag den 30.6.2005