

Originally published in the Bladet magazine, May 2009. Bladet is the magazine of the MG Car Club Denmark and this article is reprinted here by kind permission.

60 års fødselsdag

Af *Palle Møldrup*

– og så tilbage til Abingdon



I 1949 rullede vor MG "Y" nr. 3181 af samlebåndet i England, nærmere betegnet MG fabrikken i Abingdon lige syd for Oxford.

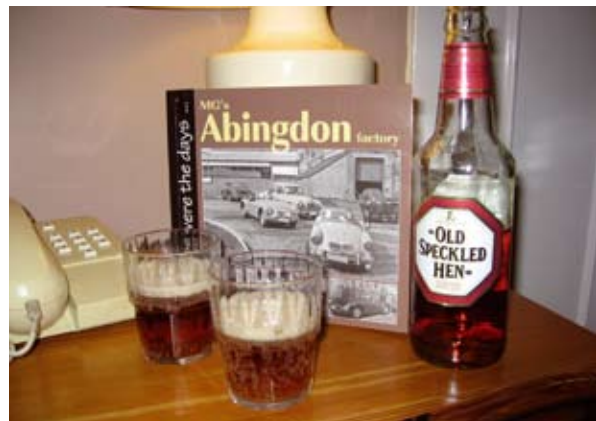
Lidt om bilen.

Rikke og jeg syntes vi ville fejre bilens 60 år ved at bringe den Maroon MGY tilbage til fabrikken for et besøg. Så vidt vi ved, er det første gang bilen har været uden for Danmarks grænser, siden den blev importeret til Danmark i 1949. Vognen er Maroon, som farven hedder, eller bordeauxrød og har altid haft denne farve med rødt læderindtræk, uændret fra den blev produceret.

Første ejer i 1949 var arkitekt E. Hartvig Rasmussen i

Klampenborg medstifter af arkitektfirmaet "G. Krohn og E. Hartvig Rasmussen", et firma der stadig eksisterer, og som bl.a. har tegnet Syddansk Universitet og Hvidovre Hospital. I 1954 fik bilen ny ejer på Fyn og har bortset fra en kortere periode i Fredericia og Vejle haft sit liv på Fyn. Vi har haft den i snart tre år.

En MGY er den første MG med tandstangsstyring og uafhængig hjulophæng tegnet og konstrueret lige før krigsudbruddet til 2. verdenskrig bl.a. en daværende ung ingeniør og ekspert i affjedring Alec Issigonis og produceret efter krigen fra 1947 til 1953 afløst af Magnette. Forhjulophænget blev grundlaget for de efterfølgende MG modeller som TD TF, MGA, Magnette, Midget og MGB frem til 1980.



Til England

Forsynet med nye aksler, benzinpumpe og dæk fandt vi at en vinterferie tur til England hvor foråret oftest kommer lidt tidligere end i Danmark, kunne være rigtigt sjovt.

Da vi nærmede os uge 8 var det stadig snevej og frost i Danmark. I England fik de også masser af sne i ugerne op til, så vi var lidt spændte på vejrmeldingen fredag den 13. februar, dagen før vi skulle af sted.

Nu lød den på over frysepunktet i England, så selvom der i Danmark var minus 10 grader om natten før vi tog af sted lørdag den 14 februar, så var vi ikke i tvivl – "Y" eren skulle fejre sin 60 års fødselsdag i England. I strålende sol begav vi os fra Sydlyn til Esbjerg. Rimfrosten hang stadig i træerne om eftermiddagen, da vi kørte tværs over Jylland til Esbjerg. Træerne skinnede med små krystaller i sollyset op mod den blå himmel.

Vi var tidsnok i Esbjerg til en byvandring og lidt indkøb inden ombord kørsel på DFDS skibet DANA SIRENA.

Det blev en rolig sejltur. Masser af god mad og fra borde kl. 13 dansk tid i harwich.

Husk vejside

Inden vi kørte fra borde gentog vi – husk venstre vejside. Husk trafik fra højre. Og så af sted. Første af de små veje til Chelmondiston, en lille landsby med verdens hyggeligste bed and breakfast "Schoolhouse", som verten Jane står for og med gåtur til den lokale pub for at smage det lokale øl, få en snak ved skranken og spise lækker landlig mad for 9 £ for 2 personer ca. 80 kr.

Ipswich

Dagen efter gik turen til Ipswich for at besøge NTG, den reservedelsforretning, der har ret meget til T og Y typerne. Vi var der til åbningstid og fik et par gode timer i snak med Paul, han kone og datter og købte nogle stumper til Y'eren og også stumper til den næste Y'er, som står i papkasser og forhåbentlig får en renæssance, når det daglige lønarbejde ikke længere tager så voldsomt meget af den gode fritid.

Mod Abingdon

Ved middagstid var vi klar til at begive os ud på en lidt længere tur fra Ipswich til Abingdon. Målet var i løbet af dagen, at komme tidsnok til Abingdon, så vi kunne finde en overnatning. Vi havde på Google lavet 2 rutesøgninger. Den første var uden begrænsninger og den viste motorvejskørsel ad M25 og M40 i alt 144 miles. Den anden uden motorvejskørsel viste faktisk 10 miles mindre, til gengæld næsten dobbelt så lang køretid. Og udskriften og ruten fyldte 9 sider med 48 vejafvisninger.

Ad landevej

Vi valgte den sidste, landevejen. Det kunne vel ikke være vanskeligere end gennemsnittet af ruter, som de danske MG løb havde udfordret os med gennem årene, blot 2 – 3 gange længere, og så uden andre MG folk til at drøfte vejforløbet med. Men et var sikker, vi skulle holde os i venstre side. Ad sted gik det i adstadigt tempo. På de mindste veje og i byer og landsbyer fulgte vi så nogenlunde hastighedsbegrænsningerne. På de lidt større var der selvfølgelig en del overha-



linger, i sær da vi nærmede os fyraftens tid, hvor en del varevognschauffører sikkert savnede konen, kæresten eller pub'en og gav den særlig gas. Men Rikke var igen en formidabel co-driver og fulgte i store træk Googles anvisninger. Vejen over Sadbury, Cavendish, Claire og Horseheath var meget flot og hyggelig (A107, A1092 og A1307). Så gik turen over Roysten ad A505 og det var lidt kedeligere. Ved Luton var det lidt svært, men vi fandt A418 og A829 mod Abingdon, dog med lidt fejlkørsel op mod Oxford og så ned til Abingdon.

Byen Abingdon

En rar by ved floden Thames nord vest for London. Floden som på denne tid er vandrig har flere løb i byen, der er grundlagt tilbage i 7- 800 tallet og med bosætning, der kan spores 70.000 år tilbage og udpeget som Englands ældste. Der er levn fra stenalder, bronzealder, romersk jernalder og de tidlige kristne kirker og klostre fra 700 tallet. Hertil flyttede direktør Cecil Kimber MG produktionen i 1929, da workshopen i Oxford blev for lille til den stigende efterspørgsel på MG biler. Kimber var tiltrukket af at etablere sig op ad den berømte Pavlova Leather Company, som havde ledige lokaler. Herfra udvikledes racing cars, der viste sig at være de hurtigste i deres klasse. Men også sportslige Saloon Cars kom i produktion og inden udbruddet af anden verdenskrig var Y modellen klar.

MG Car Club

I dag er der ikke meget af fabrikken tilbage, der blev lukket i 1980, selvom mange af bygningerne er der endnu, men

bliver brugt til andet formål. Administrationsbygningen er i dag moderniseret med lejligheder, blok A er bygget om til politistation, blok B og C er bygget om til en række firmaer i en anlagt udviklingspark. Men man kan i dag se disse bygninger udefra og ikke mindst kan man besøge MG Car Club's hovedsæde, moderklubben for vor egen klub. Huset hedder Kimber House, og ligger som nabo til den gamle fabrik på 12 Cemetery Road i Abingdon, et hus som oser af MG historie, med shop, udstilling, arbejdsplads for 6 – 8 entusiaster, arkiv og mødelokale, og det hus tusindvis af MG'er er passeret forbi, når de færdigproduceret blev prøvet af på vejene i og omkring Abingdon før export eller salg på hjemmemarkedet. Vi fik en dejlig modtagelse i Kimber House og en lang formiddagssnak med Peter Neal og Colin Grant og butikspasser John Enniss. Peter Neal var ansat som designer på MG fabrikken fra 1954 til fabrikken lukkede i 1980. Han var med til design på A-eren og senere på Midget'en og siden igen på B-eren. Med indgående viden om MG'ernes konstruktion og meget viden om de mange overvejelser og nye konstruktioner, hvoraf nogle blev realiseret og andre droppet, ikke af konstruktørerne, men af salgs- og ikke mindst økonomi-afdelingen, øste Peter Neal af sin viden. Og Colin Grant. For dem som holder Safety Fast, kan man f.eks. i november nummeret 2008 læse hans artikel om to MGA'ere med en del modifikationer, 1800 motor og 5 trins gearkasse. Selv var han tidligere både A og B ejer, men i dag ejer af to F'ere, der blev brugt både til sjov og til hverdag. Han er søn af Harry Grant der er mangeårig medarbejder på MG fabrikken.



MG museet

I en anden artikel skriver vi om det MG museum som Brian Moylan har fået oprettet. Det er lykkedes i den gamle "Town Hall", en middelalderbygning, hvor bymuseet hører til og hvor der er øverst nu er et lille MG museum. Det lykkedes os at få en aftale med Brian Moylan, og han satte en formiddag af til vort besøg og til en længere snak over en kop kaffe. Vi havde to "Ale nr. 1" fra Refsvindinge bryggeri med som gave og overlod også vor 35 års MGCC nøglering fra DK jubilæet i 2008 til samlingen af MG sjældenheder.

Lidt mere om Abingdon

Byen os er af historie, Hyggelige gamle huse. Vi boede på Hotel Crown and Thistle, der ligger lige rundt om hjørnet i forhold til MG museet og har været kro/hotel siden 1607.



Mod London

Således opstemte med mange indtryk fra MG 'ernes historie, to vi videre på turen nu til London ad A415 og A4074 til A4130 og via Henly by Thames via A4155 til A40 og lige ind til Hyde Park.

Med to overnatninger i London på hotel Columbia nr. 95–99 Lancaster Gate W2, booked sammen med DFDS billetten Esbjerg Harwich, med udsigt over Hyde park, og med gratis fuldtidsparkering, var vi godt stillet for rundture med undergrundsbane, dobbetdækkerbus og vandreture i London. Vi havde et par mål: At købe en MGY model scala 1:43, produceret af firmaet Lansdowne Models, som det ikke er lykkedes os at opdrive i danmark og at besøge National Geographic Museum på 200 året for Charles Darwins fødsel og 150 året for værket om arternes oprindelse. Begge ting lykkedes og desuden fik vi tid til en tur på National Gallery og se på malerkunst. Og så gik turen tilbage til DK.



En lille artikel om:

MG i Abingdon

Dette er der tilbage af MG fabrikken i Abingdon der husede produktionen af MG Cars fra 1929 til 1980.

A-block, der ligger mod Marcham Road, er stadig intakt, men ombygget med ny facade til politistation og med en karakteristisk "kommandobro" øverst.

Her var der øverst produktions lager og serviceafdelingen, udviklingsafdelingen, presseafdeling, vedligeholdelsesværksted og showroom og senere kvalitetsafdeling har ligget her.

B-block er ombeklædt nu, liggende skråt over for A-block på Colwell Drive. Her var dækafdeling, konkurrenceafdeling, færdiggørelsesafdeling og fra 1955 også design- og udviklingsafdeling.

C-block er nu nedbrudt men en ny fabrik ligger på stedet i den etablerede industripark. C-block husede færdiggørelsesafdeling, exportafdeling, special tuning.

Derudover er der administrationsbygningen lige ved Kimber House, der er MG Car Club. Administrationsbygningen er nu indrettet til lejligheder, men indeholdt tidligere bogholderi, kalkulation, løn, administration og direktion samt en afdeling for luftforureningstest etableret i 1967. Denne bygning ses på en del billeder fra 30'erne, 40'erne og starten af 50'erne, da de færdige biler kørte ud forbi administrationsbygningen.

