



MGA ROADSTER 1500

Jeugdlijefde

In zijn jeugd zag Piet den Herder eens een MGA rijden. En toen al besloot hij er ooit eentje te kopen.

Als schooljongen klom ik met mijn vriendjes in Zandvoort over het hek als er races waren, geld voor een kaartje hadden we immers niet. En daar zag ik voor het eerst een MGA. Ik dacht gelijk: zo'n auto wil ik ooit hebben! Die A is altijd in mijn hoofd blijven zitten en toen ik zo'n dertig jaar geleden met mijn vrouw aan het fietsen was, zagen we er eentje rijden en riep ik met overslaande stem: dat is een MGA en zo eentje ga ik kopen en restaureren als ik met pensioen ben! Waarop mijn vrouw zei: waarom zou je daarop wachten? Je moet het nu doen! Toen ben ik gaan zoeken. Ik zat voor mijn werk door het hele land, dus ik kwam altijd wel langs een adresje waar iets te koop stond. Als er tijd over was, ging ik bij zo'n auto kijken. Ik heb er volgens mij wel veertig gezien.

Op een gegeven moment zag ik een advertentie voor deze auto. Ik heb gelijk een optie

genomen, vanaf een foto nota bene. Ik heb geen technische opleiding, dus daarom heb ik de MGA Club gebeld met de vraag of er iemand was die me bij de aankoop kon adviseren. Nou, die was er: iemand die al zeker tien A's had opgeknapt, dan weet je er wel wat van. Na een uurtje onderzoeken luidde zijn oordeel: verre van compleet, maar hard, nergens rot en dus zeker de moeite waard als de prijs redelijk is. Als jij ervan afziet neem ik hem mee, zei hij ook nog. Nou, meer aanbeveling had ik niet nodig!

De restauratie duurde ruim drie jaar. In de weekenden, 's avonds, ik zat steeds in de garage en probeerde zoveel mogelijk zelf te doen. Uit elkaar halen, dingen opnieuw maken. Veel van het hout in het interieur en langs de portier-randen bijvoorbeeld, en het stuur. De spijlen daarvan zaten los en zijn door een kennis weer gelast. Daarna heb ik de stalen kern met tweecomponentenlijm en touw omwikkeld en daar

een nieuwe hoes omheen gedaan. Als nieuw! Voor een MGA is trouwens nog van alles te koop, je zou zo een nieuwe kunnen bouwen met de onderdelen die verkrijgbaar zijn. Maar zelf maken is leuker en als je alles zomaar bestelt, gaat dat ook aardig in de papieren lopen. In eerste instantie dacht ik ook het plaatwerk zelf te kunnen doen, ik heb zelfs een uitdeukset aangeschaft. Maar die is nooit gebruikt.

De auto leek origineel wit te zijn, maar onder drie laklagen kwam uiteindelijk een rode kleur tevoorschijn.



Het interieur vergde wat werk, zo moesten de stuurwielspijlen worden gelast. De viercilinder lijnmotor heeft open luchtfilters en stevige SU-carburateurs.



De auto leek origineel wit te zijn, maar daaronder zat groene verf, daaronder was-ie blauw en daaronder kwam weer een rode laag tevoorschijn. En laat dat rood nou nét mijn favoriete kleur voor een MGA zijn. Ook na afronding van de restauratie heb ik er overigens nog verschillende zaken aan verbeterd. Zo zitten er vóór MGB-schijfremmen op in plaats van de originele trommels en is er een enorme ventilator gemonteerd tegen oververhitting. Ook de motor is helemaal gedaan, elk boutje is los geweest. Toen het blok terugkwam, was de auto nog lang niet af, maar ik wilde er heel graag een stukje mee rijden. Aan het begin wilde de motor niet starten en toen hij uiteindelijk liep, sloeg alles al vrij snel vast. Dat blok moest er dus weer uit getakeld worden, dat was een enorme teleurstelling. De zuigerpennen bleken een fractie te dik te zijn en een van die dingen was vastgelopen toen de motor op temperatuur kwam. Maar de cilinders waren niet beschadigd en na

montage van de goede zuigerpennen liep het motortje als een zonnetje. En dat nu al 25 jaar.

Dat sleutelen is een heel leuke hobby geweest en ik heb ook het onderhoud jarenlang zelf gedaan. Tot ik een paar jaar geleden merkte dat ik er bijna niet meer onderuit kwam als ik onder de auto lag voor een klusje. Alles begon wat minder gemakkelijk te gaan... En dus is de auto vorig jaar voor het eerst bij een oldtimer-garage geweest voor een onderhoudsbeurt. Maar van het rijden genieten we niet minder hoor! Ik ben actief binnen de MGA Club en schrijf regelmatig voor ons clubblad. Via het Amerikaanse MG-blad ben ik in contact gekomen met een Amerikaan en die heeft in de USA een van de vorige eigenaars van deze auto voor me gevonden. Zodoende heb ik nu wat foto's en informatie uit het verleden en hij heeft de auto nu thuis in zijn huidige vorm ingelijst aan de muur hangen!

★ Er werden een fractie te dikke zuigerpennen gemonteerd ★



De eigenaar

NAAM Piet den Herder, 78 jaar, Santpoort-Noord.
BEROEP Gepensioneerd isolatieadviseur.
TOEKOMSTPLANNEN Het zelf sleutelen aan de auto zal wel wat minder worden, dat beste ik steeds vaker uit. Maar van het rijden blijf ik genieten. Zolang als het kan!

Weetjes

In de jaren twintig begon manager Cecil Kimber van Morris Garages met de productie van automobielen. In de jaren vijftig en zestig maakte het merk onderdeel uit van British Motor Corporation en werden veel kleine sportauto's gebouwd die je nu nog ziet. Onder British Leyland stierf MG echter een stille dood, maar het werd weer tot leven gewekt als sportieve tak van Austin/Rover. Tegenwoordig is MG van het Chinese Nanjing/SAIC.



MGA Roadster 1500

bouwjaar	1959
nieuw prijs	n.b.
gemaakt van/tot	1955-1962, ruim 100.000 exemplaren
geschatte waarde	€ 30.000,-
topsnelheid	157 km/h
acceler. 0-100	15,0 s
gem. verbruik	n.b.
motor	vier-in-lijn, 1489 cm ³
max. vermogen	72 pk
max. koppel	105 Nm
transmissie	handgeschakeld, viertraps, achterwiel-aandrijving
massa leeg	930 kg

Fabrieksgegevens, voor zover te achterhalen

Kijk op Tube.com/autovisie