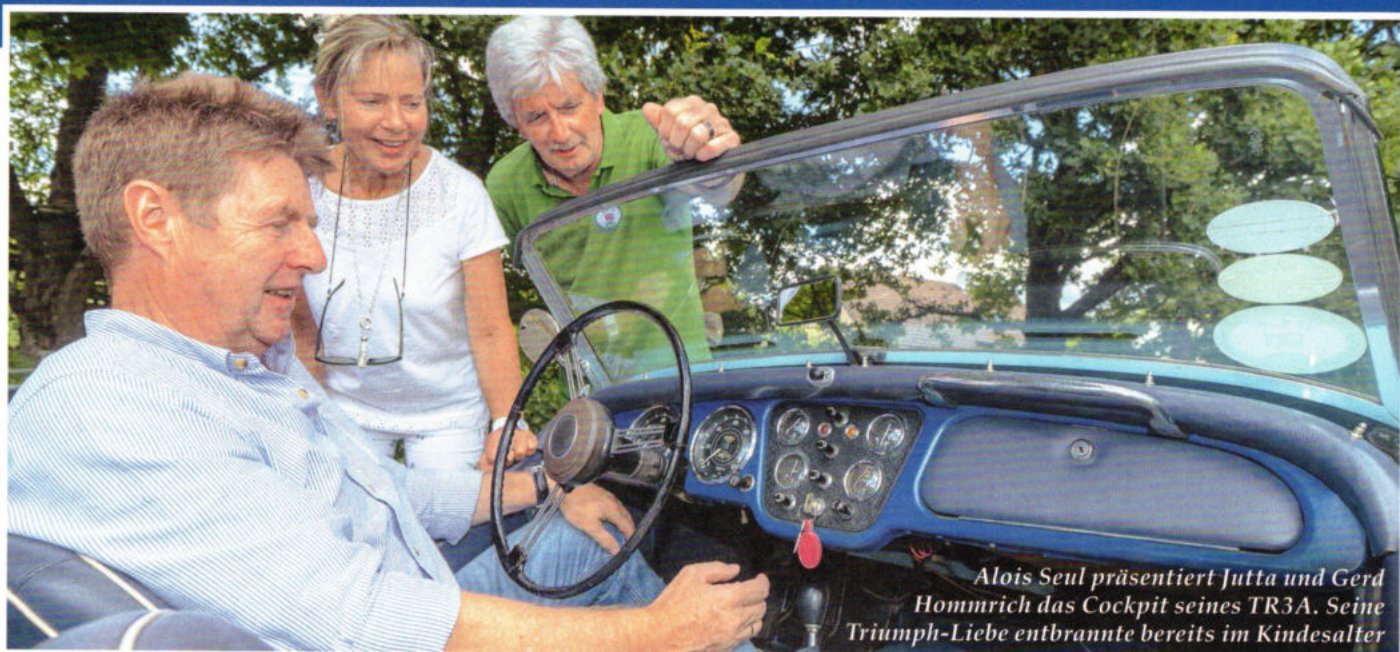




MITTEN



Alois Seul präsentiert Jutta und Gerd Hommrich das Cockpit seines TR3A. Seine Triumph-Liebe entbrannte bereits im Kindesalter

„Oh, du schöner MG-Roadster, über deine Scheibe weht der Wind so kalt, jedoch der kleinste Sonnenschein geht tief ins Herz hinein!“ Der alte Kneipentisch-Gröler lässt sich wunderbar adaptieren an einen kleinen Club aus dem Westerwald, der den Oktagon-Roadster in seinem natürlichen Umfeld pflegt



ins Herz

>>> „Er hat ein knall-rotes Gummiboot! Mit diesem Gummiboot – fahr’n wir hinaus, und erst im Abendrot – komm’ wir nach Haus...“ Wusste Wencke Myhre, dass sie eigentlich von MGs singt? Gewiss nicht, denn dieser Schlager ging nicht nur der Neuen Deutschen Welle voraus, sondern auch der Gummifikation der MGB und Midget. Diese trat 1974 ein, angestoßen durch eine neue US-Gesetzgebung. Die USA waren halt das einzige Land, das noch britische Roadster in ausreichender Menge abnahm – wir kennen die bizarre Geschichte. Wir kennen auch die Rückrüsterei auf Chromschmuck, die 20 Jahre später einsetzte, als viele US-Autos nach Europa zurückkehrten, und die dicken Wülste Spott und Abscheu erregten. Man fand sie unbritisch und allgemein unwürdig. Deshalb

ist es heute erstaunlich schwierig, einen späten MGB im Originalzustand zu finden.

Sie können sich unsere Freude vorstellen, als wir gleich zwei davon entdeckten bei unserem Besuch bei den *British Classic Enthusiasts* im Westerwald. Vorausgeschickt sei, dass der Wind durchaus nicht so kalt über dessen Höhen pfeift, wie es die Pfadfinder bei ihren Ausflügen gern schmettern. Dafür pfeift gelegentlich etwas völlig anderes über die traumhaften Sträßchen im Westerwald: zum Beispiel ein äußerst agiler MGB... „Eigentlich ist da nur noch sehr wenig original dran“, sagt Carsten Knapp, der Erbauer, und klappt die

Haube auf. Ein dicker Rover-V8! „Das war früher ein Einspritzer aus einem Rover SD1 Vitesse. Ich habe ihn umgebaut auf Vergaser und Fächerkrümmer montiert, was jetzt schätzungsweise so um die 165 PS bringt.“

Bevor Sie jetzt *Skandal!* schreien – auch so etwas hat seinen Platz, finden wir. Zumal solche *Bitsas* (wie

der Brite sagt) meistens aus herumliegenden Brocken zusammenfinden. Carsten Knapps Roadster basiert auf einem Gummiboot, und damit haben wir den vollen Bogen, den der BCE spannt: Vom seltenen Original zum donnergrollenden Freistilringer, vom heißbegehrten Allerleutslieb-

Die Gummiwülste erregten leider nur Spott und Abscheu

ling zum ungeliebten Eckensteher, alles ist vertreten. „Wir haben einige Fachleute im Club“, sagt Axel Rübsamen, der Präsi. „Die schrauben und restaurieren viel, und wir sehen zu, dass wir das würdigen.“ Deshalb gehören Garagefahrten zum Jahresprogramm.

Das sind Tagesausfahrten mit Frühstück in der Garage eines Mitgliedes, einer netten Ausfahrt mit Einkehr zum Kaffee und Grillabend in einer anderen Garage.

Axel Rübsamen hat übrigens selbst ein Ex-Gummiboot, „Baujahr 1977, das ist schon in den Achtzigern auf Chrom umgebaut worden. Ich habe den MG vor neun Jahren gekauft, deswegen bin ich in den Club eingetreten.“ Der Club hat sich 2002 zusammengefunden, vor allem weil in Montabaur ein Verein für Britenfahrzeuge fehlte. Dass ein Regionalclub durchaus attraktiv ist, zeigt die Mitgliederliste: immerhin drei Dutzend Einträge. „Wir haben ein großes Einzugsgebiet, die Mitglieder sind zwischen Koblenz und Limburg verteilt. Dazwischen ist viel Landschaft!“

Finden wir auch. Wer oft zwischen Dierdorf und Niedernhausen die A3 hinunterrast,

dem sei dringend ein entspannter Ausflug über die wunderbaren Sträßchen rundum empfohlen – die übrigens garantiert staufrei sind. „Dennoch“, sagt Axel Rübsamen, „wir haben die Straßen hier längst abgefahren. Wir machen jetzt Ausfahrten bis in den Vogelsberg und die Rhön, die Eifel, sogar Rheinhessen. Wo's halt passt.“ Jawoll, mit

'nem knall-roten Gummiboot! Mindestens einem: „Ich habe nicht absichtlich nach einem Gummiboot gesucht“, sagt Volker Gerharz über seines. Eigentlich war er vor drei Jahren auf der Suche nach einem MGB GT, aber die meisten waren zu rostig. So kam er auf dieses schöne Stück, vom Vorbesitzer auf Europanorm umgebaut (also 95 PS) und mit Overdrive ausgestattet. Die US-Fahrwerksgeometrie (die bei der Rückrüstung viel Arbeit macht) hat ihre Vorteile, denn damit findet der MGB eine freundliche Mitte zwi-

Fürs sportliche Fahren eignet sich das Coupé besser



Der Marke mit dem Oktagon verfallen: Christof Brügger, Gudrun Seul, Burkhard Steinen und Alois Seul (von links)



Sie hatten ein knall-rotes Gummiboot: Gabi und Axel Rübsamen mit ihrem „entgummigten“ MGB



schen harter Kurvenfresserei und Limousinen-Komfort.

Wir müssen an dieser Stelle eine gewisse Vorherrschaft des Abingdon-Roadsters im Club feststellen. „Ja, das ist aber keine Absicht“, sagt Axel Rübsamen. Denn erstens gibt es auch andere Autos in den Mitglieder-Garagen, zweitens hat es seinen Grund, dass der MGB nun mal so beliebt ist. Deshalb sind die zwei Nicht-MG heute auch nur ausnahmsweise mal Exoten. „Ich bin halt TR-Fan. Die haben mir schon gefallen, als ich

noch Kind war“, sagt Alois Seul über seinen TR3A. Das Auto hat er vor 16 Jahren restauriert, es passt wunderbar ins hiesige Hügelland. Einen Triumph ganz anderer Art hat Anja Wolf, einen 1979er Spitfire. Oha: Zitronenalarm! „Alle reden immer von der Silbernen Zitrone. Das ist überhaupt nicht gerechtfertigt.“ – „Na ja“, tönt es aus dem Hintergrund. Da steht Carsten Knapp, MG-Schrauber und Ehemann. Anja Wolf: „Ich habe ihn seit 20 Jahren, er war immer zuverlässig“ (gemeint ist der Spitfire!). Knapp:

„Wenn er läuft, ist er okay.“ Wolf (in die Kamera): „Er mag das Auto nicht.“ Knapp: „Ich haue mir halt immer die Finger daran auf.“ „An der Haube?“ „An allem.“ Halten wir fest: Die große Zitronenfrage harrt noch immer der Klärung...

Was uns jetzt auffällt, ist der MGA in Coupéform. Burkhard Steinen hat fünf Jahre Restaurierung in das Auto gesteckt, war 2005 fertig und geht seither damit auf anspruchsvolle Rallyes. „Ich bin immer der einzige mit einem A-Coupé. Aber ich wollte so eins, fürs



Kein ausgesprochener Spiti-Fan: Carsten Knapp und Walter Kietzmann haben sich eher im MG-Lager angesiedelt



Deckel auf zur großen Motor-Show: Walter Kietzmann, Carsten Knapp, Anja Wolf und Christof Brügger (von links)

sportliche Fahren ist die geschlossene Version besser.“ Auch dieses Auto ist modifiziert, wozu sich der MG-Baukasten anbietet: Vorderachse und Motor sind vom B. „Weber-Vergaser. Die bringen vor allem einen super Sound“, sagt Steinen, der zu den Vielschraubern im Club gehört.

Und jetzt müssen wir unbedingt einen weiteren Exoten würdigen, nämlich Jochen Leiß' wonnevollen RV8. Ja, das ist so gemeint. Dieser Spät-MG gilt allgemein als völlig missraten und des Oktagon-Logos unwürdig, was aber genauso herbeigeratscht wurde wie der Zwang zur Rückverchromung von Gummibooten. Der RV8 hat zweifellos ein paar überflüssige Macken, eine bizarrerweise fehlende Servolenkung zum Beispiel (wir berichteten, siehe *British Classics* 5/2016) – aber er ist eines ganz gewiss nicht, nämlich ein Totalausfall. „So richtig kann ich den schlechten Ruf nicht nachvollziehen“, sagt Leiß. Das Auto klingt schön, bietet eine beinah opulente Ausstattung – es

Wenn man den RV8 als Junior-Bentley sieht, dann passt's!

geht halt nicht wie der MGB. Leiß kann das beurteilen, er hat seit längerem einen B in der Garage. Aber wenn man den RV8 als eine Art Junior-Bentley nimmt, dann passt's.

Wie es einer Zeitschrift für britische Klassiker gebührt, gibt es an entscheidender Stelle auch mal Ausfälle. Für unseren Termin mit dem BCE litt unser fabelhaftes Gama-Rennauto an Motorausfall, weshalb wir für das abschließende Turnier eine Variante wählten: das Sektglasrennen. Man nehme ein Gläschen, fülle es randvoll mit bestem Prosecco, gehe an den Start und los! Nein, nicht nippen! Nach den obligatorischen Rennrunden wird der Füllstand gemessen. Fehlender Secco gibt Abzüge.

Den Auftakt machen Alois Seul und Gerd Hommrich mit akzeptablen 15er-Zeiten – aber zwei bzw. drei Millimeter Fehlstand. Schwierig! Als nächstes gehen die Eheleute Leiß an den Start, natürlich nacheinander. Marion Leiß legt beachtlich vor mit 14,9 Sekunden und nur einem Millimeter Verlust – dann tritt der Vizepräsi an und brennt unglaublich 13,96 Sekunden auf die Piste. Ein Millimeter! Wird das zu toppen sein? Es wird. Zuletzt geht Volker Gerharz ins Rennen und schwingt sich mit eleganter Kellnerverve durch die engen Kurven – und zack! 14,8 – zweitbeste Zeit, aber null Millimeter Verlust! Der Sieger steht fest, Gratulation.

Unter verdientem Applaus steigt er in sein knall-rotes Gummiboot und schnürt ab, heimwärts, *British Classics* lesen. Oh, du schöner Wehehesterwald...

Text: Till Schauen
Fotos: Bernd Hanselmann

FAKTENCHECK

British Classics Enthusiasts e.V. Montabaur

Kontakt

Name

Axel Rübsamen

Jochen Leiß

Aktiv seit

2002

Email

bce@bce-ev.com

Web

www.bce-ev.com

Mitgliederzahl

33

Zuständigkeit (räumlich)

Eifel, Westerwald, Taunus

Zuständigkeit (historisch)

Pflege und artgerechte Haltung britischer Fahrzeuge v.a. der Jahrg. 1950-1980, gerne in Roadsterform

Charakteristik

Lockerer Stammtisch für Eigner britischer Klassiker. Ausrichten von Wettbewerben, Ausfahrten und Veranstaltungen



Ja, der MG RV8 polarisiert, sein herrlicher Sound nicht – da sind sich Jochen Leiß und Axel Rübsamen einig!



Jochen Leiß beim Proseccolauf. Im Hintergrund
staunen seine Mitbewerber vor einem echten U-Boot



Im Formationsflug durch den schönen Westerwald -
nicht nur für die BCE-Mitglieder ein pures Vergnügen!