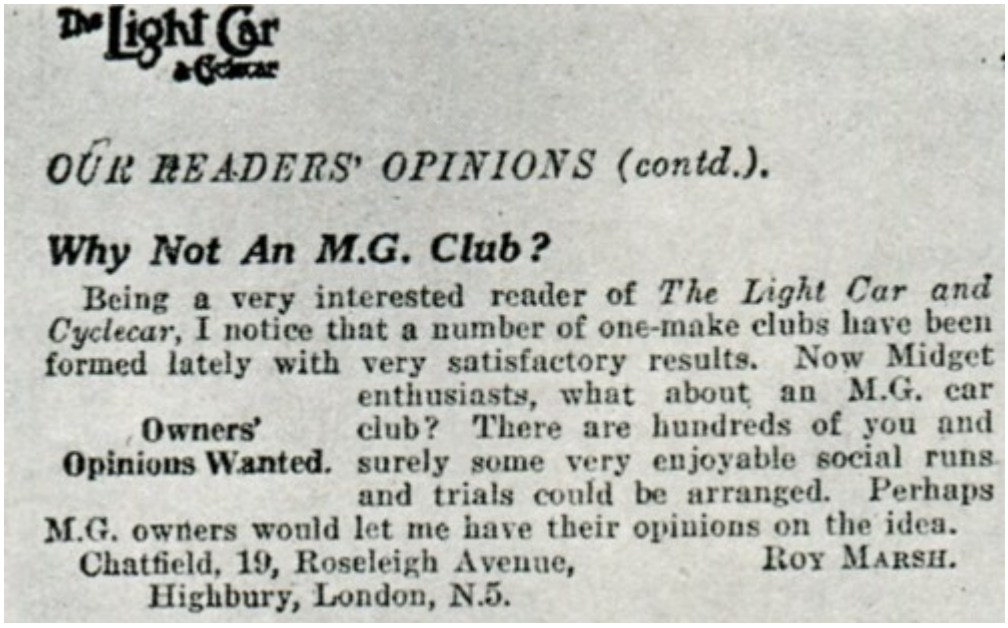
Den engelske MG klubs 90 – årige historie

Den første komplette MG Car Club History blev udarbejdet af afdøde Mike Hawke og udgivet i 2000 for at fejre klubbens 70-års jubilæum. Bogen blev hurtigt udsolgt, og der var tydeligvis behov for en erstatning, og Peter Browning meldte sig frivilligt til at redigere en udvidet og opdateret udgave. Dette er den første af en serie i flere dele.
Det er lidt over seks år siden, at jeg sammensatte en side med læserkorrespondance til The Light Car, herunder det brev, der startede det hele. Det stod over en Roy Marshs underskrift og blev offentliggjort i nummeret fra den 5. september 1930.
Hvorfor ikke en MG-klub?
Som en meget interesseret læser af The Light Car og Cyclecar har jeg bemærket, at der på det seneste er blevet dannet en række klubber med et enkelt mærke med meget tilfredsstillende resultater. Hvad med en MG Car Club for Midget-entusiaster? Der er hundredvis af jer, og der kunne helt sikkert arrangeres nogle meget fornøjelige sociale kørsler og forsøg. Måske vil MG-ejere lade mig høre deres mening om idéen.
Den var ganske kort og præcis og trådte i kraft med det samme. Det var lige så uundgåeligt som den efterfølgende vækst i klubben. Man kan ikke have en masse mennesker, der kører rundt i landet i biler som MG'ere, uden at de har lyst til at mødes.
Forskellige personer skrev til forskellige andre personer. HM Post Office blev beriget med adskillige pennies, der blev lagt i adskillige slidser, og et eller to andre breve blev offentliggjort i The Light Car. Resultatet af det hele var en meddelelse i dette tidsskrift om et åbningsmøde den 12. oktober med det formål formelt at oprette klubben.



The Light Car & Cyclecar

OUR READERS' OPINIONS (contd.).

Why Not An M.G. Club?

Owners' Opinions Wanted.

Being a very interested reader of *The Light Car and Cyclecar*, I notice that a number of one-make clubs have been formed lately with very satisfactory results. Now Midget enthusiasts, what about an M.G. car club? There are hundreds of you and surely some very enjoyable social runs and trials could be arranged. Perhaps M.G. owners would let me have their opinions on the idea.

Chatfield, 19, Roseleigh Avenue, Highbury, London, N.5.

ROY MARSH.

Det var naturligvis en del af mit arbejde at holde mig orienteret om begivenhederne. Det ville have været tilfældet ved oprettelsen af enhver motorklub. I dette tilfælde var det dog ikke så meget et job som en glæde, fordi jeg selv kørte en M-type Midget og følte mig lige som alle andre begejstret for disse vidunderlige små motorer, nemlig utrolig begejstret. De var helt anderledes end noget andet i deres tid, og det var først, da min havde givet mig langt over 30.000 miles med meget god kørsel, at jeg modvilligt skilt mig af med den.

M-typen var starten på klubben med et stigende antal medlemmer, der deltog i konkurrencer.
Alt dette er lidt ved siden af pointen, og alligevel er det på en måde ikke det, for ejere af T-Typer og andre nyere modeller er måske ikke klar over, at den gamle originale Midget inspirerede lige så meget entusiasme i sin tid som T'en gør i dag.

Under alle omstændigheder fandt rallyet behørigt sted på Roebuck Hotel i nærheden af Stevenage (Hertfordshire) på Great North Road. Over 30 MG'ere var mødt op, alle undtagen to Midgets, og parkeringspladsen lignede i høj grad fabrikkens ekspeditionshal. Inde på pubben så alle lidt akavet ud, de følte, at de skulle gøre noget, men vidste ikke helt hvad. De medsammensvorne Roy Marsh og John Thornley trådte imidlertid ind i kampen, og et møde var snart i fuld gang. (John Thornley er naturligvis den mand, der i dag fortæller dig, hvor meget det vil koste at reparere de dele, du ødelægger, selv om han på det tidspunkt ikke havde nogen forbindelse til værket).

Mødet på Roebuck Hotel til klubbens åbningsmøde i oktober 1930

På mødet husker jeg, at han forklarede, hvordan han havde taget kontakt til Roy Marsh umiddelbart efter brevet i The Light Car og tilbudt at påtage sig hvervet som sekretær. Efter Marshs accept havde han henvendt sig til Cecil Kimber og fået tilsagn om fuld støtte fra MG-chefen; et foreløbigt design til et emblem blev også fremlagt til inspektion og godkendt, og der blev fremsat forslag vedrørende abonnementer og så videre. Han konkluderede: "Hvis I vil lade mig være sekretær indtil videre, tror jeg, at jeg kan gøre klubben til en succes", hvilket, når man tænker over det, var et ret stort løfte at give til en masse fremmede.
Efter lidt mere diskussion blev MG Car Club formelt oprettet; Thornley blev med stor entusiasme valgt til sekretær, et udvalg blev valgt, og alle satte sig til rette med en forsinket te. At danne en klub er én ting. At gøre den til en virksomhed er en anden.

Lord Nuffield (til højre) og Cecil Kimber var aktive tilhængere af klubben

Den første ting var naturligvis at give medlemmerne bedre mulighed for at lære hinanden at kende. Med henblik herpå blev der arrangeret endnu et møde på Roebuck (den 9. november), hvor planen denne gang var at mødes til frokost, tage en hyggelig tur rundt i landskabet om eftermiddagen og slutte af på King's Arms i Berkhamsted (Hertfordshire) til te.
Klubbens umiddelbare succes kan aflæses af, at over 50 biler mødte op ved denne lejlighed. Dette store antal bragte arrangørernes beregninger lidt i uføre, og idéen om et konvojløb måtte opgives; i stedet blev medlemmerne bedt om at finde deres egen vej til Berkhamsted, hvilket de gjorde ved hurtigt at fortabe sig og møde hinanden i modsatte retninger på smalle veje. Den forvirring, der opstod, resulterede i en høj procentdel af introduktioner, så da King's Arms blev nået, kendte mange medlemmer mange andre, og alle var tilfredse.
I Berkhamsted gjorde et medlem af den lokale politistyrke en stor indsats ved at stå midt på vejen og vinke medlemmerne ind i hotellets gård. Det gjorde han med den største insisteren over for alle MG'ere, der forsøgte at passere, og derved udførte han en ret nyttig rekruttering. Takket være hans indsats og tilstedeværelsen af andre, som ikke havde kunnet komme tidligere, var der langt over hundrede medlemmer og venner til te.
En uge eller to senere ringede Thornley til mig, og vi mødtes til frokost for at drøfte udsigterne til en prøveperiode. Chilterns (Sydøstengland) syntes at være det oplagte område, og jeg lovede at finde nogle bakker til ham og udarbejde et sæt regler. I begyndelsen af det nye år gik vi for alvor i gang med at finde en rute og begyndte en række usædvanligt mudrede ekspeditioner. Arch Mudlarkers bestod af Ernest Wood, trials-sekretæren, Norman Eames, en af komiteen, Thornley og mig selv. Vi endte som regel på King's Arms og spekulerede på, om vi ville blive smidt ud for at køre så store mængder kridt fra Chilterns ind på et rent hotel, men en tolerant ledelse tog imod os uden at klage.

Den klassiske begivenhed under disse ekspeditioner var, da vi sad fast i et hav af mudder ved foden af Light Car's Lament, netop som det var ved at blive mørkt en dyster eftermiddag. Vi kunne ikke komme op ad Light Car's Lament, og efter at have fået bilerne til at vende den anden vej ved hjælp af en utrolig indsats, fandt vi ud af, at de ikke ville køre op ad bakken og heller ikke ned. Udsigterne til en god prøve så opmuntrende ud!
Til sidst besluttede vi os for en bane, som vi kunne lide, og nogle en-fingers anstrengelser på en skrivemaskine gav et rutekort, som resten af udvalget kunne forstå, så alt var klar til, at regulativerne kunne udsendes og tilmeldingerne komme ind, håbede vi.
I mellemtiden afholdt klubben sin første årlige middag. Den fandt sted den 9. januar 1931 på Mecca Restaurant, Ludgate Hill (City of London), med hr. Kimber i spidsen. Blandt gæsterne var jarlen af March (nu hertugen af Richmond og Gordon). Hr. Kimber holdt en karakteristisk morsom tale, gav nogle interessante oplysninger om den Midget, som George Eyston allerede dengang var begyndt at slå rekorder med, og sluttede med at love en donation på 50 Guineas til klubbens midler.
John Thornley takkede igen, nævnte, at medlemstallet nærmede sig 200 medlemmer og læste et telegram fra Sir William Morris (nu Lord Nuffield, naturligvis) op, hvori han indvilligede i at blive klubbens protektor. Alle var utroligt begejstrede, og arrangementet blev endnu en succes for klubben.
Det var også bemærkelsesværdigt, at begivenheden markerede fødslen af endnu en MG-tradition, for en post på den konto, som restauranten efterfølgende afleverede, lød: "For seks skeer, bøjet og uegnet til videre brug, 6s." eller et lignende beløb. (Store egetræer vokser af små agern.)
Tre uger senere, den 15. februar, blev den første Chilterns Trial afholdt. Det markerede i øvrigt, hvad jeg tror var det første forbud mod konkurrencedæk; et forbud, som jeg havde foreslået, fordi mange medlemmer var nye i trialspillet og måske ville blive afskrækket fra at deltage, hvis de troede, at det betød, at de skulle bruge en fempundseddel for at komme på lige fod med de almindelige trials-mænd.

Start på den første Chiltern Trial, klubbens første arrangement i februar 1931

Der var blevet indhentet 60 tilmeldinger, men influenza var på mode, og 50 kørere startede faktisk, heriblandt fru Kimber, der kørte en Midget, Robin Mere, der nu oftere er organisator end organiseret imod, og Stanley Kemball, hvis kontor i University Motors udvalget regelmæssigt lånte til sine møder.

Her er et kort resumé af, hvad der skete og hvor: Start, The Lambert Arms, Aston Rowant; mål, Ashley Green; bakker: Lewknor (1 fejl); Kingston Blount downhill brake test (24 chaufførermistede point); Kop Hill slow climb (30 mistede point, herunder 12, der stoppede helt); Kimble Lane (16 fejl); Water Works Hill restarting test (3 mistede point); Hawridge (6 fejl); Light Car's Lament (22 fejl). Vejret strålende solskin efter en uge med regn. Bedste præstation, W. H. Haden (Midget); første klasses præmier 9, anden klasses 13, udgået 1.
Efter arrangementet gik medlemmerne til te på King's Arms, og derefter blev den årlige generalforsamling afholdt, som afsluttede det, der om ikke var et helt år, så dog stort set var klubbens første sæson.
Der er endnu en begivenhed, der skal beskrives for at gøre denne beretning om MGCC's begyndelse komplet, selv om den faktisk først fandt sted den 7. maj 1932. Jeg henviser naturligvis til Abingdon-Abingdon.
Prøven var for det første bemærkelsesværdig, fordi den markerede begyndelsen på en meget vellykket serie, og for det andet fordi det, tror jeg, var den første gang, hvor en et-mærkes klub åbnede sine tilmeldingslister for andre klubber. Ved udvælgelsen af bakkerne var vi så heldige at få hjælp fra den fantastiske trialentusiast H.P. Baughan fra Stroud (Gloucestershire), som har et bedre kendskab til sit eget distrikt end nogen anden mand, jeg nogensinde har mødt. Da vi forklarede, hvad vi ville, satte han sig ned og dikterede uden at se på et eneste kort et rutekort, som efterfølgende ikke krævede nogen korrektion og meget lidt forstærkning.
På dette grundlag gik det usædvanligt let, og det eneste problem var en panik af store proportioner, som desværre blev forårsaget af en vis H.C. Hastings, der havde påtaget sig at skaffe alle de nødvendige rutekort fra sit kontor og efter omhyggeligt at have pakket dem ind i en pæn pakke efterlod dem i sit soveværelse derhjemme.

For at gøre tingene endnu værre blev opdagelsen først gjort, da den utrættelige Wood, der var rejst ned til Rodboro' fra Leigh-on-Sea (Essex) i løbet af natten, ankom til The Bear og vækkede den skyldige fra en fredelig søvn omkring kl. 6 om morgenen ved at kræve at se de usle tingester.
Ved et held havde Thornley lagt resterne af en tidligere prøves mærkning i sin bil. Det var nødvendigt at forvandle hvide kort til røde ved hjælp af en flaske rødt blæk, før Cotswold-enden af ruten kunne markeres.
Prøven, der startede og sluttede ved MG Works i Abingdon, blev kørt i strålende solskin og var meget sjov, især en nødstopprøve, hvor deltagerne, når de så et skilt "MG CLUB STOP", skulle gøre det, før de nåede frem til det. De var naturligvis blevet advaret om testen, men ikke om dens placering, og kun få af dem forventede den inden for en halv mil fra starten, da de stadig var ved at knappe deres handsker på og i det hele taget var ved at sætte sig godt til rette. Thornleys smarte idé om at placere testen på denne måde resulterede i, at over halvdelen af de 43 startende overskred linjen. Hvad angår bakkerne, er listen her: Wragg hill (genstart), Nailsworth Ladder, Quarhouse, Blackness, Mutton, Lies Lane, Besbury Common (accelerations- og bremsetest), Battlescombe (tidsbestemt stigning).
Kort efter denne første Abingdon-Abingdon-prøve begyndte klubben at vokse meget hurtigt, hvilket betød en stor arbejdsbyrde for den omhyggelige sekretær. Så efter at have givet Dem mine egne tidlige minder vil jeg overlade den næste del af denne beretning til hans meget dygtige pen. J.W. Thornley indtræder.

Harold Hastings var med i redaktionen af magasinet The Light Car Magazine, og han samlede en side med læsernes korrespondance, herunder det brev, som var årsagen til dannelsen af klubben. Som det fremgår af hans rapport ovenfor, spillede han en vigtig rolle i forbindelse med at få klubben op at køre. Harold blev derefter redaktør for Midlands-redaktør for Motor Magazine og var som sådan tæt på motorbranchens hjerte. Han var en personlig ven af Cecil Kimber, som han regelmæssigt korresponderede med.
Roy Marsh forsvandt fra klubbens aktiviteter i midten af 1930'erne. Klubben forsøgte at finde ham, idet den jagtede referencer i London og gennemgik vejvisere og telefonbøger i London og Midlands, da hans gamle London-adresse var forsvundet under blitzen. Til sidst gav klubben op i fortvivlelse, indtil et medlem af Natalcentret sendte Safety Fast! et lille snapshot af en MG med et mærkeligt MGCC-mærke af en type, som han ikke havde set før. Han sagde, at denne bil var ejet af en herre i Johannesburg, som hævdede at være et af de stiftende medlemmer; mærket var af den originale type, og herren hed Roy Marsh! Han tog til Sydafrika i 1933 og havde været der lige siden, men han havde ikke glemt det sjove, han havde haft med MG'er hjemme i Storbritannien. Han blev valgt til æresmedlem på livstid som en lille gestus af påskønnelse af al den glæde, som mange tusinde mennesker har haft af den klub, som han grundlagde.

Roy Marsh med sin TC i Johannesburg i 1963

Denne artikel dækker året 1932, hvor John Thornley var klubbens sekretær.

Tilgiv mig, hvis jeg ikke tager trådene i disse kronikker om MG Car Club op fra det punkt, hvor Harold Hastings slap. Jeg starter i midten af 1931, da klubben på det åbne Shelsley-møde i juli for første gang stillede en parkeringsplads til rådighed for medlemmerne. Dette var sammen med te i teltet efter klatreturen en forløber for det, der nu er en af klubbens traditioner. Der blev drukket næsten 200 teer, og selv om procentdelen af gate crashers ikke blev opgjort, kan den kun have været

meget lille, da hver enkelt person i teltet tilsyneladende kendte mindst et halvt dusin andre, hvilket resulterede i en helt igennem kammeratlig affære.

John Thornley med sønnen Peter, der nyder gymkhana-turneringen i Beaulieu i 1967

I den følgende weekend registrerede klubben sin eneste alvorlige fiasko. Der var blevet brugt en enorm mængde omhu, tid og besvær på at arrangere en prøvekørsel i Peak District. Mange af de mest kendte bakker skulle bruges, herunder Litton Slack og Jenkins Chapel, men tilmeldingerne var så uinspirerende, at arrangementet blev opgivet.
I februar 1932 blev der afholdt den anden årlige middag, også på Mecca. Jeg kan godt huske begyndelsen af denne fest. Det var tilsyneladende en ny oplevelse for mange af de tilstedeværende, som var vant til klubmiddage i stor stil, at gå til en klubmiddag, som ikke blev afholdt på hverken Park Lane (London), Cafe Royal eller et af de sædvanlige mødesteder, men da de ankom, undrede de sig tydeligvis over, hvad det var for en "fest", de var blevet bragt til. Det skulle de snart opdage. Selskabet blev hurtigt varmet op, og da middagen var overstået og dansegulvet ryddet, var der fuld gang i den. I forbindelse med et nyligt rekordforsøg på "Magic Midget" havde George Eyston kørt en overordentlig hurtig omgang, blot for at opdage, at tidtagerne ikke havde gjort deres arbejde. Scenen blev derfor genopført efter middagen på dansegulvet. George Eyston selv, der sad baglæns på en lille stol, gik flere omgange på dansegulvet, "timet" af H.D. Parker fra Shell Mex, der i denne farce var rollerne som oberst Lloyd-Parker, idet hele forestillingen var "under personlig ledelse af Cecil Kimber".

In the November issue of The M.G. Magazine we published one of the two photographs taken on the occasion of the M.G. Car Club's Annual Dinner-Dance at the Park Lane Hotel. Above is the second one.

De tidlige middage med dans var velbesøgte med medlemmer i hvidt slips og spidskjole.
Den 7. maj 1932 blev det første Abingdon-Abingdon afholdt. I de senere år er denne prøve gået fra styrke til styrke, indtil den nu står i årets kalender som en uomtvistelig klassiker. Et sjældent udvalg af trofæer tiltrak 46 deltagere.

Med udgangspunkt i MG Car Company's fabrik i Abingdon førte ruten gennem mange af de berømte bakker i Gloucestershire og vendte tilbage til fabrikken i Abingdon, hvor firmaet havde gjort alt for at give en førsteklasses te til alle deltagere, venner, arrangører og lignende. MG Challenge Trophy for det bedste MG Car Club-medlem blev vundet af W.G. Everitt, som siden har kørt MG'er med stor succes og har været tilknyttet road racing-banen i Crystal Palace. Pokalen for den bedste gæst blev overrakt af W.E.C. Watkinson til K.W. Bear i en Bugatti. University Motors-trofæet for den bedste bil under 1.100 ccm blev vundet af E.W. Deeley, og vi, arrangørerne, havde været så kortsynede i udarbejdelsen af reglementet, at der var uafgjort om P.J. Evans Ltd. Cup for den bedste bil på over 1.100 c.c. Den gik til H.H. Sewell og E.S. Barnes i fællesskab.
Shelsley optrådte igen den 25. juni 1932, og kort efter, i slutningen af juli, nåede medlemstallet op på 200 medlemmer. Det 200. medlem var ingen ringere end Maurice Toulmin, selv om ingen endnu har kunnet finde ud af, hvorfor han ikke var blandt de første 50 medlemmer.

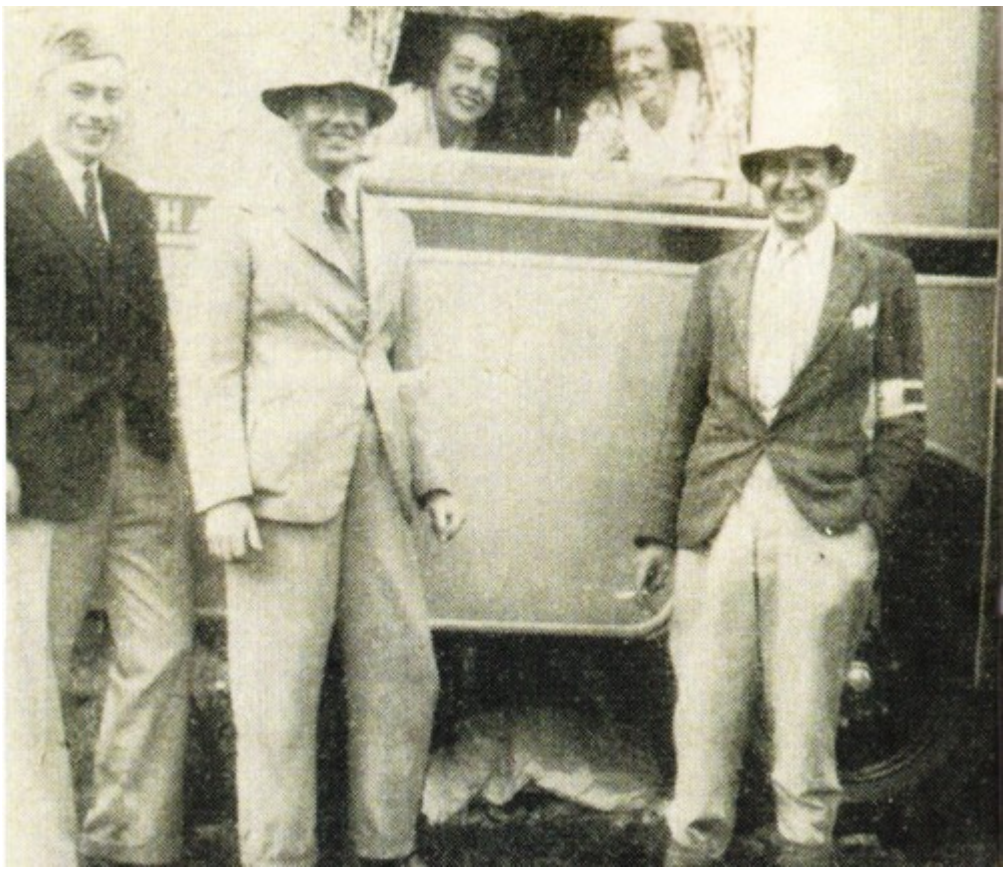
Maurice Toulmin deltager i Abingdon til Abingdon Trial.

I september 1932 overtog Alan Hess sekretariatet, og på trods af et meget travlt og initiativrigt år viste den balance, der blev offentliggjort på dette tidspunkt, et meget tilfredsstillende overskud på lidt over 50 pund.
John Thornley spillede en ledende rolle i både MG Car Company og MG Car Club. Da fem unge mænd mødtes i oktober 1930 for at danne en klub for MG-ejere, var John Thornley, en 21-årig studerende, der var ansat i et af de førende revisionsfirmaer i London, og som for nylig havde købt en M Type Midget, den unge mand, der tilbød at fungere som den stiftende æressekretær.
Den unge MGCC-komité pålagde ham at søge godkendelse hos Cecil Kimber i Abingdon, og det gjorde han så effektivt, at den store mand gav tilsagn om sin uforbeholdne støtte; det markerede begyndelsen på et lykkeligt forhold mellem klub og firma, der skulle strække sig over næsten et halvt århundrede.
Thornley selv ønskede at slippe væk fra den fyldte City-atmosfære, og hans energi og entusiasme må have imponeret MG-chefen, for et år senere fik han et fuldtidsjob i Abingdon som interviewer i serviceafdelingen. I løbet af få uger blev servicechefen flyttet til en anden stilling, og Thornley fandt sig selv i at skulle bære to ikke særlig talentfulde efterfølgere. Ironisk nok havde han så meget arbejde at gøre, at han måtte opsige sin MGCC-post! I 1933 blev han udnævnt til servicechef.
Som reservist i hæren blev han indkaldt ved krigens udbrud i 1939 og fik et stort ansvar i Royal Army Ordnance Corps, hvor han steg til rang af oberstløjtnant.
Efter krigen vendte han tilbage til Abingdon og blev salgs- og serviceleder for MG. Da MG's eksportsalg steg kraftigt, anerkendte moderorganisationen Nuffield Organisation denne dynamiske person som en mand, der fik tingene til at lykkes, og udnævnte ham til assisterende administrerende direktør for både MG Car Company og Riley Motors, da Riley-produktionen flyttede til Abingdon i 1949. Tre år senere var han blevet administrerende direktør for de to selskaber.
Han var nu under stærkt pres for at bygge tilstrækkeligt mange MG'er til at tilfredsstille tidens stadigt voksende efterspørgsel - en efterspørgsel, der steg kraftigt, da MGA'en blev annonceret i slutningen af 1955, og da Austin-Healeys erstattede Rileys på samlebåndene i Abingdon.
Thornleys store interesse for motorsport havde aldrig svækket sig. I 1930'erne havde han deltaget i klubarrangementer, når han kunne finde tid, og fra 1936 til 1938 var han leder af de berømte Crackers- og Musketeers-værkstedshold, der kørte trialløb.
MGCC blev genstartet efter krigen i midten af 1947, og i slutningen af året overtog Thornley sin gamle stilling som generalsekretær igen.

John var den eneste mand, der skilte sig ud blandt BMC-ledelsens grålige uidentiteter som et varmblodigt menneske, der var kendt i motorsportsverdenen og en varm fortaler for deltagelse fra fabrikkens side. Han var ansvarlig for oprettelsen af BMC's konkurrenceafdeling i Abingdon i 1955, og i 1958 blev han formand for MGCC, en post han beklædte i 22 år.
I slutningen af 1950'erne vendte en alvorlig børnesygdom tilbage, hvilket medførte en større operation og en modig, men langvarig rekonvalescens, som endelig tvang ham til at trække sig tilbage fra MG i 1969. Han vendte tilbage til kampen for at kæmpe mod British Leylands lukning af Abingdon, men uden held.

Del 3 i denne serie af flere dele af MG Car Club History dækker de tidlige 1930'ere. Alan Hess var den anden sekretær for klubben.

Da jeg i august 1932 blev opfordret til at overtage sekretariatet for MG Car Club, var jeg ikke klar over alle de farer, der var forbundet med det, der lød som et attraktivt perspektiv!
Problemet med at være sekretær for en klub er nemlig, at man er dømt, før man begynder; enten er det en fiasko, eller også bliver det uoverskueligt. Under alle omstændigheder overtog jeg posten i september og konstaterede, at klubben havde 210 medlemmer.
Jeg var heldig at have et udvalg af entusiaster omkring mig. Mænd, som næsten uden undtagelse mødte op regelmæssigt til vores udvalgsmøder, som dengang blev afholdt hver uge. Deres entusiasme og deres konstruktive kritik og praktiske hjælp var af en sådan art, at medlemstallet i april næste år havde oversteget 500 medlemmer, idet 194 var blevet indskrevet på 16 uger.



'Mit' Harris (i midten) sekretær i 1930'erne i 8 år med Robin Mere (til venstre) forsøgssekretær og (til højre) George Tuck.

Den første begivenhed, vi afholdt, var en scrounging trial. Jeg husker meget godt, hvorfor vi valgte denne type begivenhed, da det er en slags sekretærs fordel, idet det stort set kører af sig selv!
Det eneste, vi i organisationskomitéen skulle gøre, var at samle vores deltagere ved starten i Fox & Nicholls' garage på Kingston Bypass (Surrey), give hver enkelt chauffør en liste over de genstande, der skulle skrabes, sende dem af sted og derefter i ro og mag slentre hen til målstedet, i dette tilfælde Aero Clubhouse i Brooklands, for at afvente den første ankomne og hans samling af "udstillingsgenstande",
Der var nærmest dødt løb, da to biler skreg helt halsløst i mål, men der blev afgjort uafgjort på kvaliteten af de indsamlede genstande, og vinderen, Strong Foster, havde en orm, der, når den blev strakt, målte 0,75 tommer mere end hans rival.
I den følgende måned forsøgte jeg med meget kort varsel at afholde en Showtime Dinner Dance. Arrangementet blev afholdt på en restaurant i London, og jeg var blevet advaret om, at der ved et lignende arrangement, som en anden klub havde afholdt, var sket betydelig skade på grund af visse medlemmer, der havde drukket for meget, og at klubben derfor havde måttet betale en stor regning. Jeg behøvede dog ikke at have nogen betænkeligheder ved MG Car Club-medlemmerne. Det var før de mindeværdige down stage parties!
I begyndelsen af 1933 begyndte det for alvor at summe i klubben. Der var blevet oprettet skotske og nordlige centre i Edinburgh og Newcastle, og der blev indført associeret medlemskab. Desuden var der forhandlinger i gang om oprettelse af et center i Midlands med hovedkvarter i Birmingham, og udvalget havde godkendt princippet om at danne et MG Car Club-hold, der skulle repræsentere klubben i trial-arrangementer, for invitationerne strømmede ind til os om at deltage i praktisk talt alle arrangementer, da vores medlemmer var indædte trial-entusiaster. Således blev forløberen for "Cream Crackers"- og "Three Musketeers"-holdet, som De måske har hørt om, virkelig født.

Marquis Townshend af Aylesbury på Mill Lane i 1933 fra Abingdon til Abingdon.

I løbet af 1933 afholdt klubben selv en række meget vellykkede arrangementer. Først kom den førnævnte Scrounging Trial, derefter Chilterns Trial i april, hvor 50 deltagere startede og mere end et dusin kom i mål "Clean", hvor C.G. Fitt fik den første pris,
Arrangementet var dog ikke uden mindre katastrofer, for Trials-sekretæren, en entusiast ved navn E. Wood, der kom fra Leigh-on-Sea (Essex), kørte galt på vejen hjem og blev bugseret omkring 80 miles, mens jeg måtte forlade min bil i Chesham med fordelingsproblemer og ankom hjem kl. 4 om morgenen i en lånt bil, hvilket, må jeg tilføje, krævede en betydelig høst af forklaringer.
At en klubs sekretærs job undertiden kan være ret anstrengende, viser en weekend i juli måned, som står i min erindring. Det blev foreslået at køre et hold af L-type Magnas i stafetløbet senere på måneden, og der var et interklubmøde på Brooklands den 8. juli, så det blev besluttet at lade mig deltage i et løb på tre omgange med en af disse biler den eftermiddag for at få en fornemmelse af det.
Jeg mødte behørigt op i Abingdon i min egen bil fredag morgen og efterlod den der og tog af sted med en L-type, der var oppustet af stolthed. Efter at have gjort mig umage og sluttet som nummer seks på Brooklands den følgende dag, kørte jeg bilen direkte fra banen til Surbiton (Surrey), hvor jeg hentede G.G. Zeigler (et yderst værdifuldt udvalgsmedlem i perioden) og kørte til Beaconsfield (Buckinghamshire), hvorfra vi skulle starte vores natprøve.
Vi kørte hele natten og kørte til den mellemliggende tidskontrol i Winchester (Hampshire), hvorefter vi kørte til mål og morgenmad i Petersfield, hvorefter vi straks efter vendte den hårdtarbejdende Magna næsen mod nord og kørte op til Birmingham, hvor det nyoprettede Midland Centre afviklede sin første begivenhed, en gymkhana, søndag eftermiddag. Meget trætte, men

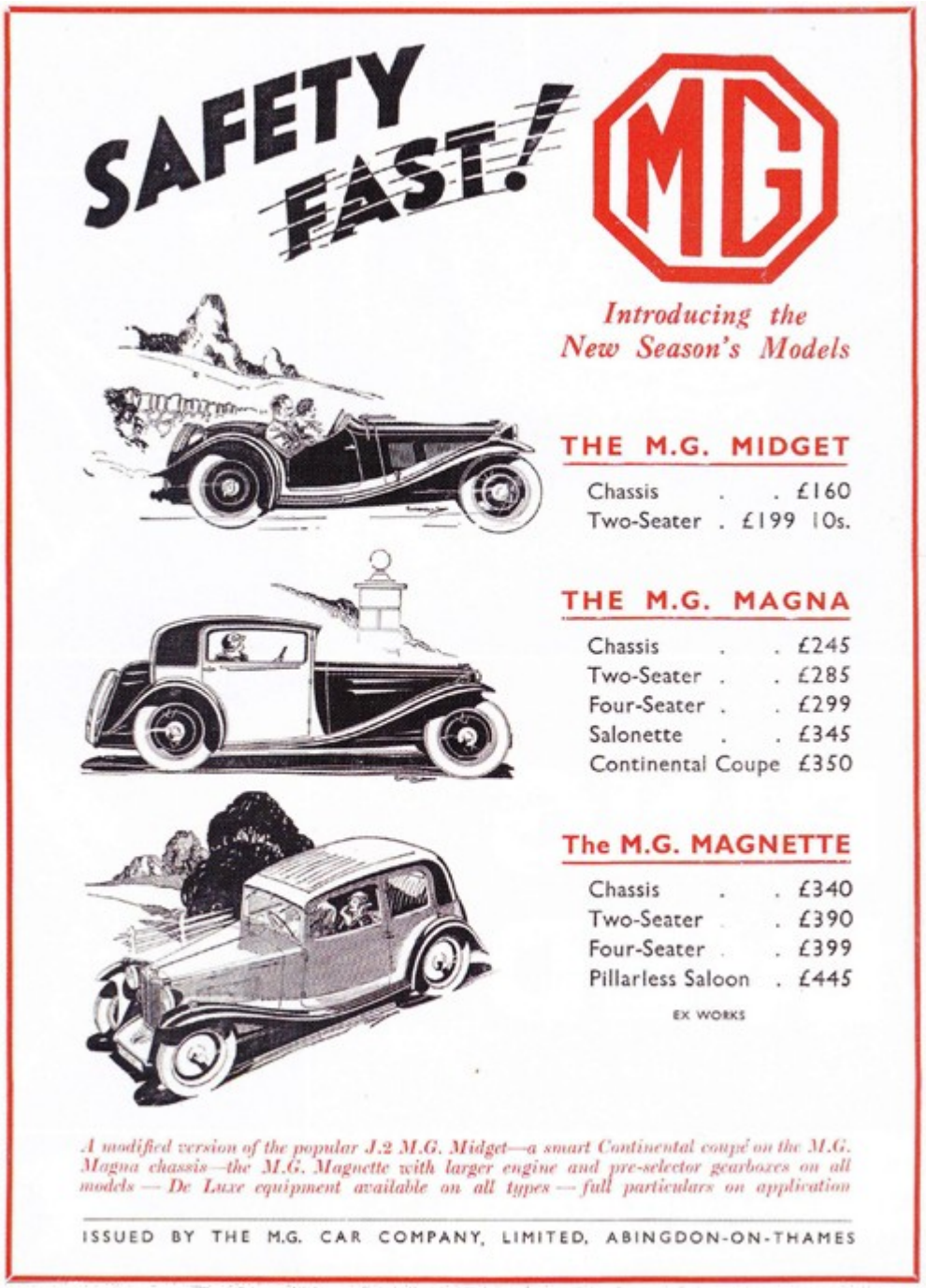
glødende af en følelse af usødet retfærdighed, ankom vi hjem omkring kl. 1 om natten mandag morgen med udsigt til en uges arbejde i vente!
Stafetløbet forløb som planlagt, og klubbens hold, bestående af Charles Martin, G.W.J.H. Wright og forfatteren, vandt. Det samme hold med L.F. Welch, den (daværende) jarl af March, og T.H. Wisdom som medkørere kørte i BRDC 500 Miles Race i den følgende september. Martin og Welch indtog andenpladsen, og holdet tabte Field Team Trophy med kun 26 sekunder.
Den 9. september afholdt klubben sin nu berømte Abingdon-Abingdon Trial, hvor holdpræmien blev vundet af et Singer Nine-team. G.A. Forbes (K3) vandt MG Challenge Trophy, og W.G. Everitt (L-type Magna), der nu er direktør for Crystal Palace Circuit, vandt P.J. Evans-pokalen for den bedste præstation i en bil op til 1100cc.

George Tuck hilser på ved starten af en Abingdon-Abingdon-prøve.

Da jeg på dette tidspunkt indså, at selv medlemmer af MG Car Club kan have deres hemmelige forfængelighed, fik jeg den sjove idé at indføre klubfarver og et klubslips. Dette er nu et velkendt syn ved alle de bedre arrangementer, og jeg ser aldrig en af disse konfekture uden at føle mig som en far, hvis barn lige er gået forbi ham uden det mindste glimt af anerkendelse!
På dette tidspunkt var MG Magazine, en forgænger til Sports Car, også på vej, og klubbens arrangementer blev der rapporteret rigeligt og ret præcist til alles tilfredshed. Resultatet var et stadigt voksende medlemstal, som i høj grad blev støttet af de lokale centre, der var i fuld gang og afholdt en række meget vellykkede konkurrencer og sociale arrangementer.
Den 19. oktober 1933 blev den første årlige middag og dans i MG Car Club afholdt på Park Lane Hotel, og det var det første arrangement af sin art (som blev kopieret af andre klubber), hvor talerne blev styret af automatiske lys. Cabareten den aften bestod af Elsie og Doris Waters, John Tilley og Western Brothers, og alle havde det sjovt!
Tidligt i det nye år, på den årlige generalforsamling, gav jeg min afsked, og "Mit" Harris blev udnævnt. I løbet af mine 15 måneder som sekretær mødte jeg mange gode sportsfolk og havde det privilegium at samarbejde med den bedste flok af udvalgsmænd og lokalcenterfunktionærer, som en sekretær kan ønske sig, men før jeg slutter, må jeg give en særlig hyldest til en mand, som altid var et positivt tårn af styrke og absolut utrættelig i sin indsats for klubben. Denne mands navn er George Tuck.
Alan Hess var en MG-entusiast med talenter som journalist, skønlitterær forfatter, maler, radio- og tv-station og racerkører. På det tidspunkt, hvor han overtog posten som klubbens anden sekretær, var han redaktør af The MG Magazine. Han havde kørt løb på Brooklands med et hold af Magnas,

og han kørte også Magna på Alpine Rally i 1931. I de senere år blev han Publicity Manager for Austin Motor Co. og huskes for sin rekordkørsel rundt om jorden på 21 dage i en Austin 440 Sports. Frank "Mit" Harris var klubbens tredje sekretær, da han overtog posten i 1934 og sad på posten i 10 år. På det tidspunkt var han indehaver af magasinet The Sports Car Magazine, hvor han regelmæssigt bragte nyheder og artikler om MG Car Club. Hans entusiasme for MG gjorde ham til aktiv deltager i konkurrencer og arrangør af arrangementer, ligesom han opretholdt jobbet som klubbens sekretær gennem de vanskelige krigsår. Han trak sig tilbage fra RAF som Wing Commander og døde i 1945 i en alder af kun 40 år. Hans kone Mary var aktivt involveret i klubben; i den umiddelbare efterkrigstid var hun ansvarlig for at hjælpe med at få klubben i gang, og i de senere år donerede hun Mary Harris Trophy, som stadig er en årlig pris i MMM-registret.

George Tuck var en af grundlæggerne af den oprindelige klub og var involveret i bilindustrien og MG'er i hele sit arbejdsliv. Han blev interviewet af Cecil Kimber i 1929 for at blive ansat i MG's salgs- og reklamekontor og blev udnævnt til Publicity Manager året efter. Georges navn blev knyttet til designet af den oprindelige ottekant. Han indførte sloganet Safety Fast! og stod for produktionen af teknisk litteratur og reklamekopier fra MG. George var ansvarlig for etableringen af vigtige forhandlere i Europa, og efter krigen resulterede disse forretninger direkte i, at amerikanske Gl'er købte de tidlige TC'er der, hvilket resulterede i en bølge af begejstring for MG'er på det amerikanske marked. Senere blev han ansat i Nuffield-organisationen som repræsentant for Europa og Afrika, USA og Fjernøsten. Han blev eksportdirektør for BMC i 1952 og blev senere forfremmet til general manager for BMC Southern Africa. Han gik på pension i 1969 for at bo i Sydafrika og blev valgt som vicepræsident for MG Car Club og var længe formand for Combined South African Centres.



En annonce fra september 1933-udgaven af The MaGazine med sloganet Safety Fast! fra september 1933

Del 4 i denne serie af flere dele af MG Car Club History dækker perioden fra 1933-1939 og centrenes vækst. Alan Hess og "Mit" Harris var klubbens æressekretærer.

Fra 1933 havde klubben en regelmæssig månedlig nyhedssektion i to blade, først The MG Magazine, som i 1935 blev efterfulgt af The Sports Car. Klubbens nyhedssider blev udarbejdet af redaktørerne, som også var klubbens æressekretærer på det tidspunkt - Alan Hess og senere F.L.M. "Mit" Harris.
De følgende uredigerede uddrag af disse månedlige rapporter dækker årene fra 1933 til krigsudbruddet i 1939 og illustrerer især centrenes vækst og styrke:

Maj 1933: Alan Hess i The MG Magazine. MG Car Club's utroligt hurtige ekspansion i de sidste par måneder er et universelt emne i motorklubkredse i dag. Ved udgangen af september sidste år havde vi 210 medlemmer. Da dette blad lukker for trykning, har vi overskredet 500 medlemmer, og vi er nu uden tvivl den næststørste bilklub af et enkelt mærke i verden. Siden januar har 194 nye medlemmer meldt sig ind, og klubben har udvidet sine aktiviteter med oprettelsen af skotske, nordlige og midtjyske centre. Af disse er det skotske center i øjeblikket det bedst støttede med ikke mindre end 56 medlemmer. Med udvidelsen af antallet af medlemmer i klubben er der, som vi er glade for at kunne rapportere, sket en betydelig forøgelse af entusiasmen blandt medlemmerne. Prøver og rallyer bliver meget bedre støttet med det naturlige resultat, at vi er heldige nok til at modtage et stort antal invitationer fra andre klubber til at deltage i deres arrangementer.

Maj 1933: Klubbens halvdags Chiltern Trial fandt sted i april og bød på en række overraskelser for alle involverede. Konkurrenterne var overraskede over, at to af bakkerne viste sig at være så stive og de andre seks så lette, mens de officielle var forbavsede over, at konkurrenterne fandt seks af dem så lette og de andre to så stive! Kritikken var ikke berettiget i betragtning af, at ud af præcis 50 deltagere nåede et dusin deltagere i mål uden at miste et eneste point.

Maj 1933: Det skotske centers første arrangement havde form af en halvdagsprøve. En rundstrækning på 16 miles skulle tilbagelægges to gange med en gennemsnitshastighed på 20 mph. Ruten gik 14 miles over ubefæstede veje, mens resten af ruten gik på hovedveje. På grund af det våde vejr viste de mindre græsveje sig at være meget vanskelige og var årsag til flere fejl, mens et yderligere element i testen, nemlig forseglede fartmålere, gjorde rundstrækningen ekstremt hård. En accelerations- og bremsetest afsluttede prøven.

November 1933: Northern Centre afholdt en dejlig middag med dans i Newcastle-on-Tyne. Dr. Crosthwaite, formand for centret, var ceremonimester, mens den uhyre populære og hårdtarbejdende sekretær, Frank Scott, støttede ham dygtigt. Cecil Kimber var til stede og holdt en karakteristisk vittig tale, mens klubbens æressekretær, Alan Hess, også deltog.

Januar 1934: Midlands Centre afholdt sin første Dinner Dance i Birmingham i november, og det var en rigtig god fest! George Propert fra Abingdon repræsenterede klubbens formand, og klubbens æressekretær, Alan Hess, var også til stede. I løbet af talerne hyldede begge gæster den hurtige vækst i centret under J. Kemps dygtige ledelse.

Lands End Trial 1934. MGCC A-hold ved et stop.

Marts 1934: På klubbens årlige generalforsamling, der blev afholdt i Hatfield, overdrog sekretær Alan Hess til F.L.M. ("Mit") Harris.

April 1934: Det skotske center afholdt en yderst sportslig trial i begyndelsen af april over en bane på ca. 85 miles. På det tidspunkt lå der omkring 15 cm sne over det meste af banen, og kun syv af de 18 startende nåede den sidste kontrol til tiden.

April 1934: Endnu en god Abingdon to Abingdon Trial blev afholdt i april, og som sædvanlig startede og sluttede begivenheden på Works efter en sportslig kørsel rundt i de vigtigste Cotswold Hills. Der var en rekordtilmelding på 127 startende, hvoraf 29 opnåede førstepræmier og 44 andenklassespræmier. På trods af hård konkurrence fra andre førende one-make-klubber var MG-ejere meget fremtrædende på listen over vindere af premier awards. Et nyt trofæ, som Cecil Kimber havde sat op til klubbens konkurrence mellem centre, blev vundet af det nyoprettede Manchester and District Centre. Robin Mere, klubbens ærlige trialsekretær, stod for organiseringen og fik mange komplimenter for den måde, hvorpå arrangementet blev afviklet.

Maj 1934: 'Mit' Harris rapporterede, at klubben fortsat gør meget tilfredsstillende fremskridt. Det nyligt dannede Manchester and District Centre har nu 73 medlemmer og en attraktiv liste over arrangementer. I april afholdt centret en hastighedsprøve i samarbejde med Southport Motor Club på Southport sands, hvor der blev kørt en lige og en fem-mile runde.

September 1934: I august deltog 23 medlemmer i en organiseret tur til Ulster TT. I betragtning af at prisen kun var fire guineas inklusive alle måltider og transport, forventes det, at der vil være et større selskab til en gentagelse af turen i de kommende år.

November 1934: En tur til Le Mans i 1935 er under planlægning og indebærer reservation af en eksklusiv jernbanesøvnvogn til at køre medlemmerne til banen og til at stå der på et sidespor som klubhovedkvarter, mens løbet finder sted.

November 1934: I september blev klubbens Shelsley Rally og Rushmere Hill Climb afholdt. Til rallyet blev der modtaget i alt 38 tilmeldinger med konvergerende ruter på Shelsley for hovedklubben, de skotske, Manchester-, Midland- og nordlige centre. Dagen efter rallyet blev klubbens Rushmere Hill Climb afholdt i nærheden af Bridgenorth på en motorcykel- og switch back-trialbane. Bilerne kørte parvis over den 350 meter lange bane, som besejrede en række kørere.

Klubbens parkeringsplads ved Shelsey Walsh i 1934

November 1934: Der var 315 deltagere til klubbens årlige middag i oktober på Park Lane Hotel i London med Lord Nuffield i spidsen. Der var repræsentanter fra alle klubbens centre til stede, og det blev en meget vellykket og fornøjelig begivenhed. Cecil Kimber var til stede og skitserede forskellige højdepunkter i det forgangne konkurrenceår.

Marts 1935: Klubbens Chiltern Trial blev afholdt i januar, de 57 startere samledes i Lewknor, og de to vigtigste bakker var Pryton og Crowell, som begge forårsagede et stort antal fejlslagne. Banen bestod af to omgange af en 26-mile rundstrækning; de to nævnte bakker blev tacklet to gange. Midlands Centre vandt holdprisen.

April 1935: I denne måned udkom den første udgave af det nye tidsskrift The Sports Car Magazine, som skulle overtage klubbens officielle tidsskrift fra The MG Magazine. Redaktøren var "Mit" Harris, som nu også var generalsekretær i klubben. Med de nyheder om klubben, der nu blev offentliggjort hver måned i The Sports Car, som ville blive sendt til alle medlemmer, håbede man, at kommunikationen med medlemmerne ville blive meget bedre.

Maj 1935: På klubbens årlige generalforsamling, der blev afholdt i London i marts, var det vigtigste punkt på dagsordenen at godkende forslaget om at omdanne klubben til MG Car Club Ltd. for at beskytte medlemmernes ansvar. På samme møde blev det noteret, at John Thornley blev udnævnt til medlem af konkurrenceudvalget.

August 1935: Northern Centre's Lakeland Trial, der blev afholdt i juni, havde base i Keswick og startede med en improviseret bjergbestigning over Honiston Toll road. Dette var en stigning på ca. 500 yards med flere skarpe sving, der sluttede i fart gennem en udfordrende smal port. Konkurrenterne vendte tilbage til Keswick til en livlig middag med dans. Den følgende dag var der

en sejltur på Derwent Water efterfulgt af en køreprøve og derefter en række prøvestigninger. Weekenden var en stemt stor succes.

September 1935: Omkring 50 medlemmer deltog i MG Car Club Ltd's første generalforsamling, der blev afholdt i lvinghoe i juli. Cecil Kimber var formand for mødet, som kun varede 10 minutter, hvorefter alle gik videre til en improviseret bjergbestigning i nærheden på privat grund, der ejes af et udvalgsmedlem. Startgebyret var 6 pence, og alle kunne køre så mange ture op ad bakken, som de ønskede. Der blev registreret ca. 67 stigninger, og den hurtigste var generalsekretæren "Mit" Harris i sin P Type Midget. Han blev dog diskvalificeret, da det blev kendt, at hans bil var tunet!

November 1935: Klubben arrangerede en eksklusiv parkeringsplads ved Shelsley Walsh, som ved et nyligt møde viste sig at være yderst populær. Der var 128 MG'er i området, og omkring 250 medlemmer og deres gæster benyttede sig af buffeten i teltet, som MG Car Company venligst havde sponsoreret.

November 1935: Manchester and District Centre's Cockshoot Trial i september havde en tilmelding på 47 biler. Deltagere og sheriffer samledes om lørdagen til en improviseret middag og fest, inden prøven begyndte om søndagen. Kraftig regn i den foregående uge havde gjort forholdene vanskelige.

Januar 1936: Midlands Centre's tredje årlige middag med dans fandt sted i Birmingham i november med deltagelse af 150 medlemmer. Centrets Hon Sec. Frank Kemp rapporterede, at medlemstallet nu var 124, og at hans medlemmer i løbet af de seneste måneder havde indsamlet 26 pokaler, 41 premier awards, 4 team trophies og 71 andre priser i åbne konkurrencer.

Februar 1936: Over 100 medlemmer var til stede ved Manchester Centrets Dinner Dance, der blev afholdt i december. Dette var på trods af meget dårligt vejr, herunder en tæt tåge, som forhindrede mange medlemmer i at deltage. Cecil Kimber ankom sent på grund af vejret; han plejer at rejse i sin foretrukne N Magnette, men måtte tage et tog, der var fire timer forsinket. I løbet af aftenen blev Lord Nuffield hyldet, fordi hans evner og gavmildhed havde gjort det muligt for ham at give mange millioner pund i velgørenhed. Han havde givet unge mænd og kvinder i landet mulighed for at dyrke mandig og sund sport, hvilket blev udmøntet i de arrangementer, der blev organiseret af MG Car Club.

Februar 1936: Associeret medlemskab af klubben for dem, der ikke kører en MG, blev indført i denne måned til en pris af 10s 6d. Associerede medlemmer kan senere overgå til fuldt medlemskab (15s), mens fuldgyldige medlemmer, der sælger deres MG, kan forblive i klubben som associerede medlemmer.

Marts 1936: Klubbens fjerde Chilterns Trial blev afholdt i januar. Arrangementet blev kørt i ægte vintervejr, og hele ruten på 57 miles var ekstremt vanskelig. Blandt de 45 startende var der hold fra Manchester- og Midlands-centrene, som måtte køre gennem tåge og snestorm for at nå frem til starten i Marlow.

Marts 1936: Generalforsamlingen i Manchester- og distriktscentret fandt sted i februar, hvor et vigtigt forslag blev vedtaget. I lyset af centrets udvidelse (nu 136 medlemmer) blev centrets navn ændret til et mere repræsentativt navn. I overensstemmelse hermed blev centret til North-Western Centre.

George Hall, NW Centre-sekretær, modtager et par guldmanchetter fra Lord Nuffield

April 1936: Klubbens generalforsamling blev afholdt på Holborn Restaurant i London i marts måned. Blandt de generelle anliggender viste rapporten og regnskabet et medlemstal på 627 betalende medlemmer og en saldo på 43 £ for indtægter i forhold til udgifter. Det blev foreslået, at der kunne ske en vis fordeling af overskuddet fra konkurrencer til provinscentrene. Da denne kilde imidlertid kun beløb sig til 18 £, blev det aftalt, at alle midler skulle forblive til at øge klubbens reserve.

Maj 1936: Der blev reserveret en særlig indhegning for medlemmerne i Donington til British Empire Trophy i april, hvor medlemmerne kunne se løbet fra deres biler. Desværre var der så mange medlemmer til stede, at der var fuldt hus, da Cecil Kimber ankom, og han måtte parkere i naboens Talbot-kabine!

Maj 1936: Der er ved at blive truffet foranstaltninger til oprettelse af et nyt center for klubben i det nordøstlige område. Det er planen, at medlemmer fra det gamle nordlige center skal tilknyttes dette nye center, og hvis det er muligt, skal der bevares en afdeling i Newcastle. Klubben ser også plads til et nyt center i vest, med base i Exeter, Bristol eller Taunton, og lokale MG-ejere kontaktes.
Juni 1936: Den årlige Abingdon-Abingdon Trial fandt sted i maj, der som sædvanlig startede fra fabrikken med en løbende buffet leveret af selskabet. En nyhed i år var en særlig køreprøve, der blev afholdt på fabrikkens område, inden de 110 deltagere begav sig ud på en 45-mile-løbsrute før den første af prøvekørselsbakkerne.

Juli 1936: På et møde på Grand Hotel i Harrogate i maj blev der dannet et nyt nordøstligt center for klubben. En entusiastisk og erfaren komité blev dannet, og den nye gruppe forventer at tiltrække et stort og sportsligt medlemstal.

September 1936: Det nyligt dannede Ceylon-center afholdt sit første arrangement i juni, som var en bjergbestigning i Bandarawela. Bakken, der stiger til 4000 fod over tre fjerdedele af en mil, gav anledning til spændende sport.
November 1936: Arrangørerne af det skotske centers Trial, der blev afholdt i oktober, fik særlig ros for den dygtige marshalling. Hver kører blev mødt ved foden af hver stigning af en sherif, der vidste præcis, hvad der skulle gøres, fordi han selv havde kørt stigningen tidligere på dagen.

November 1936: Cockshoot Trial, der blev afholdt af North-Western Centre, er nu et klassisk MGCC-arrangement og tiltrækker 57 deltagere fra North-Eastern, Midlands og Main Centre. Arrangementet blev afviklet i Buxton med en dansemiddag lørdag aften før prøvekørslerne i Derbyshire om søndagen.

November 1936: Der blev afholdt et møde i Bath i oktober for at indvie det nye South-Western Centre. Ca. 30 medlemmer var til stede, og hr. Cecil Kimber var formand, og han overrakte det nye center en årlig pokal og gav gavmildt en festlig drink til den forsamlede forsamling!

Januar 1937: I modsætning til de traditionelle formelle klubmiddage i sort tøj var klubbens Down-Stage Dinner i november en morsom begivenhed. 300 medlemmer var mødt op til en anderledes aften i den store restaurant i Londons Zoo. Cecil Kimber overtog sportsligt formandskabet og udførte mirakler for at holde festen i rimelig ro og orden - han blæste i en trombone for at opnå stilhed, når det var nødvendigt. Skålene blev uddelt af en gruppe, der var klædt ud som præster, der drak mælk; der blev uddelt en masse pith #####, serpentiner og papirhatte og falske næser. Kabareten blev opført af en gruppe af fortovskunstnere, kassekøartister og gademusikere, som var meget værdsat. Som afslutning på aftenen håbede Kimber, at regningen for ødelagt service osv. ikke ville blive alt for stor!

Februar 1937: Det nye South-Western Centre afholdt sin første prøve på Boxing Day i forbindelse med Cecil Kimber Trophy. De 21 startende nød udfordringen med lokale bakker under vinterlige forhold - ruten gik fra Bath til Bruton.

Februar 1937: Højdepunktet på North-Western Centre's årlige middagsmiddag var overrækkelsen af Nuffield Gold Cup, der skulle afholdes det følgende år. Pokalen (til en værdi af 250 £) gik til centret, fordi det var blevet vurderet til at udvise den mest fortjenstfulde vækst, entusiasme og foretagsomhed i 1936-sæsonen.

Marts 1937: En leder i The Sports Car i denne måned rapporterede om problemerne med at arrangørerne af trials pålægger handicaps eller forbud for at forhindre, at visse biler får alle de vigtigste priser. Konsekvensen har været, at reglerne er blevet studeret med stor omhu af snu kørere, som har kørt enten med eller uden blæser i overensstemmelse med deres syn på handicapets rimelighed. Nu har Kimber udarbejdet en handicapgrafik til brug for alle arrangører af trialløb. Denne graf gør det muligt at udvikle et retfærdigt og simpelt handicapsystem for enhver form for prøve og enhver biltype, og den vil blive anvendt i MG Car Club's næste Abingdon-Abingdon Trial. Redaktøren kommenterede, at det er godt, at effektivitet i form af effekt pr. enhed af motorkapacitet er ved at blive betragtet som det vigtigste krav til en vellykket sportsvogn. På den måde kan forsøgsbiler tjene et nyttigt formål.

April 1937: Mere end 80 var til stede ved South-Western Centre's første Dinner Dance, som blev afholdt i Bath i februar. Hr. Kimber talte om de store fremskridt, som centret havde gjort på den korte tid, siden det blev oprettet. Han var meget tilfreds med at se den styrke, som klubben var ved at få med næsten 1.000 medlemmer. Han var meget stolt over at kunne meddele, at der nu eksporteres flere MG-biler til Amerika end nogen anden britisk bil.

Juni 1937: Den sjette Abingdon Trial blev afholdt i maj, og som i de foregående år var banen hovedsageligt i Cotswolds. Arrangørerne besluttede at gøre det til en hård begivenhed og inkluderede de vanskeligste stigninger, forudsat at de ikke kunne forårsage for store skader på bilerne. I betragtning af at arrangementet blev afholdt i strålende solskin var antallet af fejltagelser bemærkelsesværdigt, hvilket retfærdiggør bemærkningen om, at dette var det hårdeste Abingdon-

arrangement hidtil. Resultaterne, der blev offentliggjort ved afslutningen på MG Works over en kop te, viste, at MGCC havde vundet holdprisen. Det blev bemærket, at der var 16 T-typer tilmeldt, som gjorde det bemærkelsesværdigt godt.

MGCC Abingdon-Abingdon Trial 1937, Nailsworth Ladder

August 1938: Det 24-timers rally, som blev organiseret af North-Western Centre i juni, var en ny begivenhed. Det henvendte sig til ejere af MG'er, der ikke var specialbiler, og tiltrak 38 biler. Der blev afholdt forskellige køreprøver rundt om på ruten. De nye T-typer stod for en dramatisk stigning i antallet af klubmedlemmer (nu 1.450 i juni), og T-type-kørere vandt de største priser i 24-timers- og 12-timers-klasserne ved dette arrangement.

September 1938: Klubbens afdeling i New York rapporteres at være i fremgang med flere nye MG'er fra Storbritannien. Uanset hvor medlemmerne kommer hen, bliver de spurgt af bilister om de små britiske sportsvogne, og de har udarbejdet informationskort, som de uddeler som svar på forespørgsler. Her er der også oplysninger om de lokale MGCC-aktiviteter.

December 1938: South-Western Centre AGM blev afholdt i Bath i oktober, og sekretæren, John Siddall, rapporterede, at centret for andet år i træk blev nummer to i Nuffield Gold Cup. I løbet af 1938 havde centrets arrangementer ikke fået den støtte, de fortjente, men udsigterne var meget gode for 1939. Kassereren rapporterede, at centret nu havde været i gang i to år og havde næsten 25 £ i ryggen. Kontantbeholdningen og kontantbeholdningen i banken udgjorde over £20.

December 1938: Endnu en gang fandt klubbens årlige middag sted på Park Lane Hotel i London under Motor Show og blev af mange beskrevet som den bedste fest i løbet af udstillingsugen, idet ca. 380 medlemmer deltog. Kimber bød velkommen til de særlige gæster, der omfattede Lord Nuffield, Lord Howe, Sir Malcolm Campbell, George Eyston og Major Gardiner. Tuio Nuvolari skulle have været til stede, men var forsinket med at nå frem til Det Forenede Kongerige til tiden. Lord Nuffield overrakte sin guldpokal til North-Eastern Centre og benyttede lejligheden til at holde en meget omtalt tale om den aktuelle politiske situation. En virkelig mindeværdig aften.

Januar 1939: Midlands Centre holdt sin årlige middag i Birmingham i november, hvor omkring 160 medlemmer og venner tilbragte en meget morsom aften. Hr. Kimber var formand og sagde, at han altid forbandt Midland Centre med en særlig fantastisk flok piger. Han lykønskede centret med at have så vidunderlige søstre, hustruer og veninder - for slet ikke at tale om de kvindelige medlemmer. J. Kemp, centersekretæren, svarede ved at sige, at den bedste grund til at blive medlem af MG Car Club var, at man fik en til at indse og forstå, hvad godt fællesskab virkelig betyder. Med den hurtige udvikling og etablering af så mange oversøiske afdelinger vil et medlem snart kunne være sikker på at blive budt velkommen i alle dele af verden, som han besøger.

Januar 1939: North-Western Centre's femte årlige middagsdans blev afholdt på Mere Country Club i december. Hr. Kimber og George Tuck deltog fra Abingdon, og hr. Kimber nævnte, at han følte sig særlig hjemme ved NW Centre-festerne, fordi han tilbragte alle sine tidlige dage inden for få kilometer fra Manchester. Han talte udførligt om major Gardiners seneste rekorder og bemærkede, at de blev overværet af de tekniske repræsentanter for Auto Union og Mercedes, som var meget imponerede. Han sagde, at det var hensigten at forsøge at køre 200 mph på den nye autobahn nær Dessau i foråret.

Januar 1939: Medlemmerne af Scottish Centre var i godt humør til centrets årlige middag på Grosvenor Hotel i Edinburgh i december. Hr. Kimber bød de 150 medlemmer velkommen og beklagede, at der ikke var nogen skotsk skotskternet med ottekantet mønster - hvis der var, ville han have været i kilt.

Marts 1939: North-Eastern Centre afholdt sin årlige middag i Harrogate i februar. Major Gardiner var hovedgæst og modtog en graveret sølvkande med Yorshireman's våbenskjold. Centerets medlemstal var nu over 150, og på udstillingen var Nuffield Gold Cup, som centret for nylig havde fået overrakt.

Oktober 1939: Efter krigsudbruddet i september blev oktobernummeret af The Sports Car det sidste, der blev udgivet, med en lang erklæring om klubbens fremtid og nogle interessante kommentarer fra redaktør og klubbens sekretær, "Mit" Harris, som er gengivet nedenfor.

"Med krigens udbrud er MG Car Club i en tilstand af suspenderet animation, hvad angår Storbritannien. Alle kommende arrangementer er aflyst. Denne beslutning er truffet, fordi sandsynligvis mere end halvdelen af medlemmerne har forladt deres normale fredstidsbeskæftigelse eller vil gøre det inden længe. Vi får dagligt nyheder om prominente medlemmer, der har meldt sig til militæret som fuldtidsjob. Mange tjenestemænd fra centrene har meldt sig, men deres registre opbevares og deres trofæer f.eks. bevogtes af klubbens hovedkvarter (bladets kontor i Holborn i London)".

THE M.G. CAR CLUB

Proprietors : The M. G. Car Club (Proprietary) Limited.

Patron:
Viscount Nuffield

President:
Cecil Kimber
M.I.A.E.

Hon. Gen. Sec.:
F. L. M. Harris
30 Holborn
E.C.1. Tel. 6621-2

CK/SC

To the Members of the MG Car Club.

Keeping the MG Flag Flying.

For the next few months, or years, many of us will be rudely jolted out of our peace-time routine, and our existence will be carried on in many different places and under many varied conditions.

During these difficult times ahead I, as your President, want to do everything to keep the Club together and to maintain what contact I can with members.

At the Works we shall, of course, be busy on some Government work, but I am aiming to keep the Service Department and Service Spares Department going just as long as they can be helpful to members and other MG owners.

This issue of THE SPORTS CAR will be the last until happier days arrive, but friend Harris will not lay aside entirely his Secretarial portfolio and will endeavour, when circumstances permit, to publish a "war edition."

I do want you all, therefore, to write when you can and tell Harris, or me, of your activities both at home and abroad. As there may be some degree of impermanence to the Secretary's address (both home and office) I suggest you address either of us c/o The MG Car Company, Ltd., Abingdon-on-Thames, Berks.

The Directors of the MG Car Club (Proprietary) Ltd. have declared a moratorium as far as subscriptions are concerned, as from September 1st last, and these will continue for the unexpired portion after hostilities have ended and black-outs cease to exist.

Meanwhile, my very best wishes to you all,

Yours sincerely,

Cecil Kimber

Bladet indeholdt en erklæring fra Cecil Kimber skrevet på MG Car Club-papir

Perioderne 1945-1950 og 1950-1959, klubbens genfødsel efter afslutningen af Anden Verdenskrig og væksten på de internationale markeder. John Thornley og Russell Lowry var klubbens æressekretærer.

John Thornley:

Inden vi ser på efterkrigstidens genopbygning af klubben, er det måske lige så godt at gå lidt tilbage til landets tilstand, motorsportens tilstand i almindelighed og MG's tilstand i særdeleshed.

Da krigen sluttede, var der ikke mange biler af nogen art. De biler, der kørte, viste for det meste ynkelige tegn på seks års minimal vedligeholdelse. De biler, der var i mølkugler, var i en stand, der stod i et rimeligt forhold til ekspertisen hos den person, der havde udtænkt bevaringsmetoden. Dæk var et alvorligt problem. Benzin var rationeret på et meget lavt niveau, en begrænsning, som varede ved indtil slutningen af årtiet.

MG Car Company, Abingdon, havde været stærkt involveret i krigsarbejdet og beskæftigede ca. 1.600 mennesker på en lang række projekter, mens det udstyr, der blev brugt til at fremstille biler, var opbevaret i et lager i en anden del af byen, som blev sat i brand i 1943. Alle de eksotiske ting, dele af K3, Q og R, cylinderhoveder af bronze, dobbeltnokskonverteringer og et væld af udviklingsmaterialer var i kælderen, som naturligvis blev fyldt med vand fra brandslangerne.

Branden i lageret i Abingdon i 1943, hvor mange sjældne udviklings- og racerdele gik tabt

Senere blev der på grund af krigens krav hældt beton i hullet, så man ikke skulle spilde tid på at forsøge at redde det. Hvis en velhavende entusiast ville købe en boligblok og

derefter jævne den med jorden, tror jeg, at jeg kunne vise ham, hvor han skulle begynde at grave!

På mirakuløs vis overlevede næsten alle de redskaber, som havde produceret komponenterne til TB, herunder karrosseriet, i forskellige fabrikker i Nuffield-organisationen, og det viste sig at være muligt at få en begyndende TC-produktion i de sidste dage af 1945. (Da nazisterne først var faldet sammen i maj måned det år og bomberne faldt i august måned over Hiroshima og Nagasaki, havde nogen i Abingdon bevæget sig ret hurtigt).

Alligevel var det britiske marked for MG'er i sig selv ikke af en sådan art, at det vakte stor begejstring. Landet gennemlevede en periode, hvor slagordet var "Eksport eller dø". Antallet af TC'er og Y-typer, som dukkede op i midten af det følgende år, og som kunne sælges på det britiske marked, var direkte forbundet med antallet af biler, som vi kunne eksportere. Det miserable forhold, der blev kontrolleret af vores tildeling af karrosseriplader, var i størrelsesordenen én hjemlig bil pr. 20 eksporterede biler. Det er ikke så underligt, at vi havde en rigtig god tur i USA!

Eksport T-typer beregnet til USA for at slutte sig til det voksende antal centre, der er oprettet af Russell Lowry

Men nu tilbage til klubben. Under krigen havde Hector Cox, MG's salgschef i fredstid, været midlertidig generalsekretær. Der blev naturligvis ikke gjort noget kreativt, og arbejdet bestod hovedsagelig i at besvare de breve, som disse dejlige entusiaster eller "tosser", alt efter hvordan man så på det, skrev til klubben fra tid til anden.

Da jeg kom tilbage til MG i slutningen af 1945 eller begyndelsen af 1946 (jeg kan huske lønnen, men ikke datoen!), var en af de første ting, jeg gjorde, at genansætte MG's første kunde G.S. (Jack) Gardiner som personalechef og overdrage jobbet som

generalsekretær for klubben til ham, indtil vi kunne genetablere en vis grundorganisation.

Vores generalsekretær fra før krigen, Frank "Mit" Harris, var død i krigens sidste dage, men hans enke, Mary, som altid havde været et lysende lys i klubbens anliggender samtidig med "Mit", dukkede igen op i London-centret, og i løbet af kort tid var der et aktivt udvalg med Stanley Kemball som formand og med Mary, Robin Mere, Stew Morgan, Walton og mig selv blandt andre som medlemmer.

Benzinmangel forbød praktisk talt sport i biler, så forløberen for den nuværende "noggin and natter" blev populær, og der blev tilføjet variation ved at arrangere rallyer i undergrundsbanen! Jeg kan ikke helt huske, hvordan de fungerede, men Stew Morgan har mindet mig om en lejlighed, hvor der dukkede et klaver op på perronen på, tror vi, Holborn metrostation, og en sang forsatte på halvvejen til Ongar.

Efterhånden, måske burde man sige hurtigt efter nutidens standarder, gik det bedre, selskabet fik fat i det amerikanske marked, produktionen blev forbedret, bilerne blev tilgængelige for hjemmemarkedet, entusiasmen blev genoplivet, de provinsielle centre kom til live igen, nye kom til, medlemsniveauet fra før krigen blev nået og overskredet.

Den sidste MG TC Midget, der forlod samlebåndet i Abingdon i 1949

Motorsporten begyndte igen. MG Car Company deltog officielt, i meget begrænset omfang, i motorløb. Teamet Jacobs, Phillips og Lund kørte Ts og Y'er på Dundrod og i produktionsvognsracerne på BRDC Silverstone-møderne. Abingdon-Abingdon Trial fra før krigen blev erstattet af en gymkhana, der blev afholdt inden for Abingdon-fabrikkens område, hvor selskabet bl.a. sørgede for en overdådig forfriskning, således at denne begivenhed hurtigt blev en vigtig social begivenhed. Det var ved en sådan, at jeg mødte Russell Lowry.

Lowry var en pensioneret mægler fra Liverpool Cotton Exchange, som siden sin ungdom havde dyrket motorsport på to, tre og fire hjul og var godt involveret i motorklubberne i det nordlige England. I mellemkrigstiden havde han startet, skrevet, redigeret og udgivet et tidsskrift kaldet The Motor Club, som havde et godt oplag i Norden, og, hvad der er vigtigt fra vores synspunkt, blev taget af vores North-Western Centre, hvilket førte til et venskab mellem Russell og Brian Norris.

Den hurtige vækst i MG Car Club havde medført en arbejdsbyrde, som klart oversteg deltidskapaciteten for en stadig mere travl leder af et blomstrende firma, og det stod klart for mig, at det ikke nyttede meget at flytte jobbet til en mindre belastet person i firmaet; firmaets anliggender ville altid få forrang, og klubben ville ikke komme til at komme til kort. Det var nødvendigt at finde en sekretær udenfor. Men hvem?

Russell havde i nogen tid samlet nyheder om MG Car Club-anliggender til at blive bragt i Nuffield Organisations blad Motoring. Hvad angår The Motor Club, havde Russell været i kontakt med Dennis Poore, og The Motor Club var blevet til vores gamle ven Autosport, redigeret af Gregor Grant, med Russell Lowry som Northern Editor og med George Phillips, der er en udødelig MG-kender, som officiel fotograf, og en entusiastisk Ulster-mand, F. Wilson McComb, som en af skribenterne.

John Thornley giver en gave til George Eyston. Russell Lowry til højre

Ved BRDC Silverstone i 1950 blev Russell Lowry knaphullet og vred ham i armen, indtil han indvilligede i at blive generalsekretær for MG Car Club. Til min skam minder han mig nu om, at mit daværende skøn over omfanget af hans arbejde var "omkring en dag om ugen". Med klubbens vækst i udlandet og dens voksende succes herhjemme og, skal det tilføjes, Russells evne til at skubbe tingene fremad, blev det snart et fuldtidsjob, og desuden forførte vi Wilson McComb fra Autosport til at komme til Abingdon og redigere Safety Fast! Men resten af historien overlader vi hellere til dem.

Jack Gardiner var juniorsælger i Morris Garages i 1924 og glædede sig til sin 21-års fødselsdag den 14. marts. Han vidste, at fødselsdagen ville medføre en nyttig lille sum penge, så han bad sin chef om at bygge en Morris med specialkarosseri til ham. Cecil Kimber indvilligede, og i rette tid modtog Gardiner sin Morris Garages Special (FC5333). Den blev første gang registreret hos Oxford Licence Authorities den 13. marts, dagen før hans 21-års fødselsdag. Gardiner kan bestemt hævde at have været Kimbers første

kunde. Gardiner blev senere udnævnt til personalechef for MG og fungerede i et år som klubbens sekretær.

Russell Lowry:

Da John Thornley gjorde mig til generalsekretær for MG Car Club i sommeren 1950 med virkning fra den 1. januar 1951, havde jeg allerede været i kontakt med klubbens anliggender i et stykke tid og havde regelmæssigt rapporteret i New Outlook om Motoring, som hurtigt blev latterliggjort til bare Motoring. Vi havde en side (ja, dreng, brug begge sider), som vi kunne cirkle rundt i verden på. Så en af mine første kampe, som skulle vare i næsten 10 år, var at få mere plads. Til sidst vandt vi. Resultatet blev Safety Fast!

I disse tidlige dage syntes jeg, at det var mærkeligt, at hjemmecentrene praktisk talt ikke havde nogen kontakt med hinanden, og på rådsmøderne var nogle af dem faktisk knap nok på talefod med hinanden. Lokal autonomi og lokal stolthed var værdifulde ting i sig selv, men der var behov for et bredere lærred. Efterhånden blev det vævet. Vi fik nogle trofæer ud af Nuffield-organisationen for tre regionale møder med et element af venskabelig rivalisering og gæstfrihed. Det første møde for hele centret blev afholdt på Silverstone i august 1951 og var meget populært, selv om der fortsat var organisatoriske vanskeligheder. I dag ser det ud til, at Cobbans kører på Silverstone med samme lethed og ynde som Atlas, der skifter hjul, men blandt dem, der virkelig satte dette møde på benene, er der et navn, som man altid må huske, nemlig Mary Harris. Man bør heller ikke glemme Wilf Hale og hans Midlanders. Da økonomien blev stram, svor de, at Silverstone kunne køres uden tab. Og de gjorde det. Selv om der i 1950'erne kun var få nye MG'er til det britiske marked, voksede klubben og oversteg snart antallet af medlemmer fra før krigen, og uden at miste sit lokale præg fik den et højere standpunkt og et bredere synspunkt.

Kontakten med hjemmecentrene var hurtig, nem og god, måske så meget desto mere, som jeg med base i Liverpool ikke var for langt fra nogen af dem. De oversøiske anliggender var langt mere komplekse og vanskelige. Det er måske svært at indse i dag, men motorsport på klubniveau var praktisk talt ukendt i omverdenen, indtil det kom på de rystende fjedre i en TC fra Abingdon. Frøplanten slog rod og voksede voldsomt, men ærlig talt vidste ingen helt ærligt, hvad de skulle gøre med den. I USA havde sporten f.eks. ikke noget styrende organ, så der fandtes ingen "konkurrenceregler". Dejligt, siger De? Nej, sir. Man kan ikke have en sport uden regler. Et blændende glimt af det indlysende. Men sådan var det næsten overalt. Så vi var nødt til at improvisere.

Der blev udtænkt et anerkendelsessystem med et ret flot certifikat underskrevet af John Thornley og mig selv. Dette gav så at sige suverænitet inden for sit eget område, og ingen krybskytter ville blive anerkendt.

Centrene udarbejdede deres egne regler, som i hovedsagen var baseret på moderklubbens regler, men som blev forelagt dem til godkendelse. Ideerne var meget forskellige. Jeg husker et center, som udtrykkeligt forbød at bære skydevåben under klubbens arrangementer. Et andet tillod ingen kvinder (himlen hjælpe dem, det land er nu i en feber af ligestilling!). Et tredje forbød (angiveligt) alkohol på konkurrencedage. Man følte sig lidt som en læge må føle sig ved en fødsel: et ønske om og en vilje til at hjælpe, en vis erfaring og viden, der gør det muligt at gøre det, men en følelse af ærefrygt kombineret med spænding og frygt, hvis det gik galt.

Denne smule atmosfære må gøre det ud for en masse detaljer. Vi gjorde, hvad vi kunne, men vi fandt flere, venner i høje kredse, som hjalp os uden at forvente, at klubben skulle blive til et reklame-stunt eller en privat hær, hvilket vi vidste ville ødelægge den fra den ene dag til den anden. Folk, der ikke så tingene på denne måde, måtte vi modstå med tænder, kløer og måske lejlighedsvis en pil. Vi havde vores succeser og, gud ved hvem, vores fiaskoer, men det ser ud til, at vi byggede ret godt.

Nutidens papirmangel skyldes sandsynligvis til dels den enorme udveksling af post med fjerne dele af verden, men der var et center, som udnævnte en sekretær, især fordi han ikke kunne skrive! Det hele var en god og ren fornøjelse med et seriøst formål. Jeg udviklede en ubegrænset række af underskrifter med glade ansigter, vrede ansigter, bønfaldende ansigter, tilbageholdende, hjertelige og foragtelige ansigter. Og en, der græd, da den undskyldte. R var et nyttigt bogstav.

At det oversøiske fundament er solidt, bevises helt sikkert af den overbygning af gæstfrihed, samarbejde og venskab, som er opstået på dette fundament, der måske startede med Long Beachs gave af California Cup til moderklubben og derefter udviklede sig til det samarbejdsmønster, der eksisterer i dag, og som man kan læse om i Safety Fast! Må det fortsætte længe.

California Cup, en gave fra Long Beach Centre

Hvis jeg overhovedet skal huskes i rækken af generalsekretærer, vil jeg gerne have, at det skal være som den fyr, der naglede regel 2(a) fast til masten, reglen, der erklærede, at formålet med klubben var "at fremme interesserne for ejere og førere af MG-biler", og som holdt fast ved denne doktrin, nogle gange mod bitter modstand, både i Storbritannien og i udlandet. Den fyr, der (undtagen i henhold til loven om døde kroppe og overkørsel af døde kroppe) ikke ville tillade, at vi blev blot endnu en motorklub. Jeg mener, at denne politik har været rigtig. Jeg arvede den, troede på den, overholdt den og gav den videre.

Et eller andet sted på en skænk eller i et skur ligger der et stykke sølvtøj, der hedder generalsekretærens pokal. I 1951 var der ingen, der behøvede at vide, at det var en rent personlig gave fra mig til klubben. Vi manglede ikke rigtig pokaler. Det virkede bare som en god idé for mig som nyankommen.

Nu, næsten 25 år senere, kan jeg sige, at jeg gerne vil have, at den altid skal vindes af et medlem, der kører i en MG, en MG, der er fremstillet i Abingdon, så længe tilbage som rimeligvis muligt.

John Thornley har skrevet denne hyldest til Russell Lowry. Efter afslutningen af verdenskrigen var klubbens hjemmecentre kommet til live igen efter seks års dvale. Briterne var gået i gang med deres eksportkampagne, og MG'er var begyndt at strømme i stadig større mængder ud over hele verden. MG Car Clubs i udlandet var begyndt at opstå spontant, og klubben som helhed var et amorft udvalg af centre med et samlet medlemstal på ca. 2 000, hvilket snarere var baseret på et skøn end på kendte fakta. Jeg havde i en deltidsfunktion forsøgt at samle de forskellige tråde op og forsøge at binde dem sammen. Det var på dette tidspunkt, at Russell kom ind på scenen.

Han var en selverklæret tidligere bomuldsmægler med en vis mængde tid til rådighed. Han havde i årevis interesseret sig for motorsport på to, tre og fire hjul og havde, inden jeg mødte ham på Silverstone, udgivet et tidsskrift ved navn The Motor Club med et stort oplag i det nordvestlige England. Nogle af MG Car Club Home Centres havde været i kontakt med ham og bidrog til dette blad, og der var tanker om at gøre det til MG Car Club's officielle organ. I samme august 1950 begyndte Autosport imidlertid at udkomme, og det indarbejdede The Motor Club. Russell blev nordredaktør for det bredere tidsskrift, og hans viden om motorsport, hans ganske glimrende journalistik og hans åbenlyse forkærlighed for MG Car Club passede ham perfekt til generalsekretærens stol.

Fra det øjeblik, han tog sekretærpennen i hånden, har han styret og udviklet klubbens anliggender som få andre kunne have gjort det. Mens MG Car Company har distribueret og eksporteret sine biler, har Russell distribueret og eksporteret MG Car Club's goodwill i en sådan grad, at der nu er ca. 8000 medlemmer i hele verden. Selv om han har besøgt mange af klubbens centre, er denne koordinering af det, der med rette kan kaldes MG Brotherhood, primært blevet gennemført via korrespondance.

I løbet af de sidste 50 år har mange sagt, at brevskrivning var en uddøende kunstart - at "belles lettres"-tiden var forbi. Russell er et strålende eksempel på undtagelsen fra dette. Breve og memoranda fra ham om en lang række klubemner når mig mindst hver dag - vanskelige problemer, anmodninger om vejledning, mesterlige redegørelser for indviklede oversøiske anliggender, emner, der blot er til orientering; hvert enkelt brev er en ren og skær glæde at læse. Over hele verden, fra Long Beach til Long Island, fra Melbourne til Singapore, fra Durban til Amsterdam og fra London til Edinburgh, er der

nogen, der nyder godt af disse breve fra Russell, hvad enten han klapper dem på skulderen for et godt stykke klubarbejde, skitserer et politisk punkt eller tager dem til indtægt for at gå over stregen.

En klassisk lærd, der har en sproglig kompetence, som mange ville misunde ham, og et kendskab til de ikke så døde sprog, har et enormt ordforråd, som dog ikke altid er tilstrækkeligt, så han må udtænke, udtænke eller skabe sit eget nye ord, der på en gang er passende og umiddelbart forståeligt, for at holde trit med vores komplekse verden, der udvikler sig hurtigt. Dette brede ordvalg, de behændige vendinger, brugen af det uventede og det nye - alt sammen med et finurligt smil på læben - gør læsningen af hans breve til et spændende eventyr. Den sikre viden om sit emne, den varme forståelse for de menneskelige problemer og den tilbageholdenhed, hvormed han altid giver udtryk for sit synspunkt, er med til at skabe tillid og et varigt bånd med dem, der er så heldige at være i den anden ende af linjen.

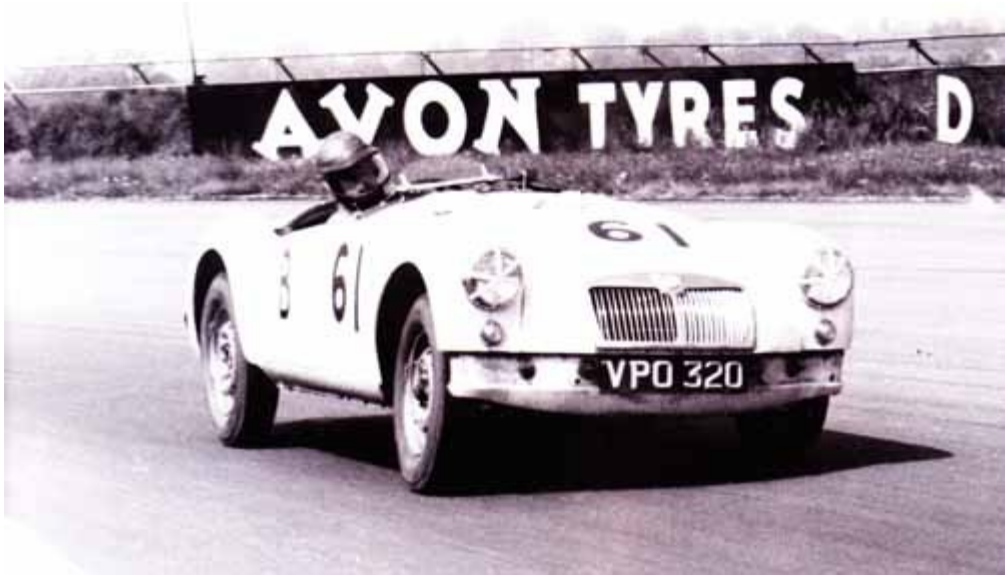
Det er således, at utallige MG Car Club-medlemmer i verdens fjerneste hjørner, når de besøger England, først og fremmest vil tage til Rose Cottage, Nest Wirral, Lowrys hjem. Der vil de møde Meg, hans kone, der er næsten lige så meget en del af MG Car Club-scenen som Russ selv, og blive optaget - det er det rigtige ord - af Lowry-stemningen. De vil opdage, at den mand, de har kendt som forfatteren af "disse breve", er endnu mere virkelig i tre dimensioner, og at Meg med sin viden og sit liv er den fjerde dimension.

Dette er det fundament, som den internationale MG Car Club er bygget på. Langt de fleste af vores medlemmer har ikke haft mulighed for at møde Lowrys - og det er så meget desto mere ærgerligt. Men måske kan de efter det, jeg har sagt, nu bedre forstå, at de er medlemmer af en enestående organisation, som har fundet sit fælles grundlag i ejerskabet af eller interessen for en fin bil, men som har udviklet sig gennem Russell Lowrys sympatiske forståelse og målrettethed.

Historien dækker tresserne fra 1959 til 1969. Wilson McComb etablerede Safety Fast! i 1959 og blev efterfølgende MG Car Club-generalsekretær i 1963.

Da jeg kom til Abingdon i februar 1959, fandt jeg et helt nyt kontor i MG-fabrikken, som ventede på mig. Jeg var omgivet af lækre nye sportsvogne, og jeg kørte langt og hurtigt i dem (for der var ingen generelle hastighedsgrænser dengang). Mine dage gik med at

producere et månedligt magasin for entusiaster som mig selv, og jeg var så heldig at have John Thornley som chef, der forventede, at jeg kom videre med arbejdet, og som gik ud fra (eftersom han havde valgt mig til det), at jeg vidste, hvad jeg lavede. Aftenerne gik som oftest med at bladre i støvede filer i det altid fascinerende studie af MG's historie. Og inden længe tillod Gordon Cobban mig med en næsten utrolig generøsitet at bruge sin MGA til løb, sprint og bjergbestigninger, og jeg kunne sige, at dette var den lykkeligste periode i mit liv, og det ville være sandheden.



Wilson McComb kører i Gordon Cobbans MGA på Silverstone 1959

Men det er ikke hele sandheden, for sådan er livet ikke. På herretoilettet på en bestemt restaurant i New York plejede der at være et skilt med følgende tekst: "Vi forsøger at behage. Du sigter også efter at være venlig." I redigeringen af den originale Safety Fast! havde jeg også til formål at behage.

Problemet var, at der var så mange mennesker, der skulle tilfredsstilles: MG Car Club-medlemmer i Storbritannien, på kontinentet, i USA, Australien, Sydafrika eller hvor som helst, MG-ejere, som slet ikke var medlemmer af klubben og ikke så nogen grund til at blive det, tidligere MG-ejere, som om muligt skulle lokkes tilbage til klubben, og den altid uforståelige flok af ikke-bilsportsinteresserede ikke-entusiaster, ledelsen i British Motor Corporation.

Da det var dem, der betalte pengene, ville de naturligvis bestemme musikken. Det blev forventet, at jeg skulle udtrykke begejstring over alle BMC-biler, selv de forfærdelige biler. Jeg fik til opgave at danne en Austin-Healey Club, som skulle have Safety Fast! som sit officielle organ. Mange MGCC-medlemmer protesterede højlydt, for klubbens abonnement var steget fra 25/- til 35/- (husker du de sjove gamle shillings?), og begrundelsen var: "Det er vores blad, vi betaler for det, og det er os, der skal bestemme over indholdet". I virkeligheden dækkede de ekstra ti skilling naturligvis ikke meget mere end porto, og bladet blev kraftigt støttet af BMC (ligesom klubben selv).

Først nummer af Safety Fast April 1959

Så selv om Safety Fast! udstrålede selvtillid og tilfredshed, var der mange problemer under overfladen. Især var der mangel på egnede MG'er til klubbens medlemmer, idet den genoplivede Midget stadig lå i fremtiden, og den beklagelige ZB havde givet plads til den mindre populære Mark lll Magnette. Selv MGA-salget var en smule tvivlsomt; det steg med annonceringen af den nye 1600-model, men faldt hurtigt derefter. MGCC-medlemskab afspejlede det samme mønster: i flere år faldt antallet af medlemmer både herhjemme og i udlandet efter at have nået et højdepunkt på 7 500 (3 000 herhjemme, 4

500 i udlandet). Det tungeste og mest varige slag faldt i udlandet, hvor tallet stabiliserede sig på omkring 3 000 medlemmer, selv om antallet af centre faktisk steg.

Russell Lowrys modige fastholdelse af regel 2(a) på trods af al modstand har helt sikkert fjernet en lang række ejere uden for MG, som nogle steder næsten havde overtaget klubben. Retfærdiggørelsen af hans politik kom kort efter hans pensionering, for i 1964 var alle Home Club's tab blevet indhentet.

Den 100.000. MGA udgik fra fabrikken i 1962.

En anden vigtig faktor var den nye Midget (medio 1961), MG-versionen af 1100'eren (slutningen af 1962), den to-sæders MGB (slutningen af 1962) og GT (slutningen af 1965), som kom frem. I 1967 var medlemstallet i hjemmeklubben langt over 5.000, i 1968 var det 6.000, og der var otte centre plus to undercentre i hjemmeklubben, ikke mindre end 43 oversøiske centre og 500 udenlandske medlemmer uden tilknytning i udlandet. I alt over 9.000 i alt. Vi i Storbritannien var blevet særligt gode venner med nogle af de oversøiske centre, og klubben klarede sig meget godt, tak; dette på trods af (eller nok snarere på grund af) at jeg fra begyndelsen af 1964 til midten af 1967 primært havde været optaget af mit arbejde som presseansvarlig for det altoverskyggende BMC-rallyteam bestående af Hopkirk, Makinen og Aaltonen i deres ildspisende Mini-Coopers. Så, netop som alt i haven var dejligt, begyndte det, som Russell altid havde frygtet, at ske.

Efter en udskiftning af BMC-toppen blev der gjort et meget målrettet forsøg på at udnytte klubben til et gigantisk, verdensomspændende MG-salg på verdensplan. For at understrege, at MGCC-medlemmer ikke er ulønnede MG-sælgere, blev der vist BMC et passende antal cifre.

Det er et farligt spil at spille på et hvilket som helst tidspunkt. Det var måske unødigt taktløst at gøre en sådan gestus tidligt i 1968, kun få måneder før BMC så pludselig blev til BLMC, for den lille udvikling førte til, at vi blev vejet i vægtskålen og fundet utilstrækkelige.

Så stakkels gamle Safety Fast! fik en på tuden, og inden årets udgang blev klubbens økonomiske støtte trukket tilbage, og jeg, der var blevet fyret, vendte tilbage til min freelance-skrivemaskine. Hvis Russell ønsker at blive husket for sin "tilbage-til-MG"-politik, så er jeg mest tilfreds med at huske på, at jeg for mere end 15 år siden forudså den stigende interesse for tidlige MG-modeller og støttede registerets sag ved enhver mulig lejlighed.

Wilson McComb kom til MG i 1959 for at starte det nye tidsskrift Safety Fast! og da han forlod Abingdon ti år senere, var han uden tvivl blevet den mest autoritative MG-arkivar og -historiker.

Han er født og opvokset i Ulster, uddannet på Queens lJniversity i Belfast, og hans tidlige kærlighed til biler og irsk motorsport fik ham til at arbejde som lokal medarbejder på Autosport, senere blev han assisterende redaktør og arbejdede som motorkorrespondent for BBC i Nordirland. Han blev redaktør for det prestigefyldte årblad Auto kursus, og det var hans skrivestil, der fangede John Thornleys opmærksomhed, da han var på udkig efter en person, der kunne lancere den nye Safety Fast!

Wilson fandt sig hurtigt i sit rette element med udfordringen med at etablere det nye magasin, men han indså også, at der bortset fra de originale førkrigshusfiler fra førkrigstiden og nogle ufuldstændige og ofte langt fra nøjagtige produktionsdokumenter ikke fandtes noget officielt MG-arkiv.

Efterforskningen var omhyggelig og tidskrævende, og Wilson ville aldrig offentliggøre fakta eller tal, før de var blevet kontrolleret på alle tænkelige måder. Han var godt klar over, at når han interviewede ældre medlemmer af firmaet, hvis hukommelse var ved at forsvinde, måtte deres historier altid dobbelttjekkes med andre kilder. Efterhånden som hans artikler udkom i Safety Fast! gav de anledning til kontakt med folk vidt omkring, hvoraf mange havde mistet kontakten med Abingdon, og Wilson lod aldrig en lejlighed gå tabt til at byde dem velkommen tilbage i folden.

Som blad for MG Car Club varede det ikke længe, før Wilson korresponderede med ejere over hele verden om alle mulige emner, ikke mindst tekniske forespørgsler, og han påtog sig selv at blive "fabrikkens kundeservice". Og hvis han ikke selv kendte svarene, fandt han altid nogen, der kunne.

Da **Russell Lowry** trak sig tilbage som MGCC's generalsekretær i 1963, gik Wilson videre fra Safety Fast! til at overtage jobbet, hvilket han gjorde meget effektivt i fire år, inden han overlod det til Gordon Cobban. I denne periode blev han også udnævnt til BMC Competitions Press Officer og rejste regelmæssigt med holdet til løb og rallyer og holdt medierne fuldt ud informeret om holdets succeser.

BL's overtagelse af MG og den endelige lukning af fabrikken og tilbagetrækning af støtten til motorklubberne satte en trist stopper for Wilsons tid i Abingdon. Han trak sig tilbage til Chichester for at dyrke sin kærlighed til sejlads, hvor han døde af en hjertesygdom i 1989.

Del 7 i denne serie af flere dele af MG Car Club History dækker de sene tressere fra 1968 til 1970. Martin Brent var MG Car Club-generalsekretær i denne turbulente periode.

Da British Leyland lukkede Safety Fast! og MG Car Club-aktiviteterne, må jeg som den, der var mest involveret i begge begivenheder, fortælle historien, som den var, og registrere det enorme bidrag, som en vis Gordon Cobban ydede til klubbens fremtid.

Det, der virkelig skete, er, at Wilson McComb i sommeren 1968, kort efter at vi havde fået at vide, at Safety Fast! skulle nedlægges og erstattes af det nye Leyland-magasin High Road, kaldte Les Needham fra Austin-Healey Club, Maurice Burlon fra Mini 7 Club og undertegnede, som beskæftigede sig med sager vedrørende MG før 1955, ind på sit kontor og meddelte ham, at bilklubberne skulle nedlægges. Reaktionerne var forskellige; Maurice var rasende, da han netop i den måned havde flyttet sin familie fra Essex, mens Les som sædvanlig var rolig og fattet. Jeg spekulerede på, hvad fremtiden ville bringe for mig, men jeg havde haft det sjovt i et år eller to, jeg var ung og forelsket…

Martin Brent (til højre) med Gordon Cobban, George Eyston og Lord Montagu ved en Beaulieu-prisoverrækkelse

Wilson talte derefter med mig om MG Car Club's fremtid og fortalte om de diskussioner, han havde haft med John Thornley. Det så ud til, at JWT (som på det tidspunkt var meget syg) var ved at undersøge, hvordan han kunne redde klubben, og han havde talt med klubbens ældre mænd, især Gordon Cobban, som dengang var sekretær for South East Centre. Så vidt jeg husker, var Wilson ikke særlig glad for Gordons planer om at videreføre MGCC og havde sine egne idéer.

Wilson spillede sine kort tæt ind til brystet, men jeg ved (fordi jeg så det endelige udkast til hans forslag), at han havde diskussioner med VSCC om deres struktur og om, hvordan den fungerede. Wilsons forslag var baseret på den slags struktur, tilpasset MGCC's eksisterende struktur, og det indeholdt et nyt klubkontor med Wilson og mig selv som personale, der fik hjælp og støtte af Margret O'Brien, som var øverste chef på klubkontoret og tog sig af medlemsadministrationen. Centrene og registrene ville fortsætte, men registrene kunne have fået en større rolle. Finanserne syntes at være i orden, og Wilson arbejdede på et møde med JWT og Gordon, hvor sagen skulle drøftes.

Jeg kan tydeligt huske den eftermiddag, hvor Gordon kom ind på kontoret med et stort grin og sagde, da han gik forbi mit skrivebord: "Bare rolig, det hele er herinde."

Jeg ved ikke, hvad der skete på mødet, men Wilson vendte tilbage med en vis nedtrykthed, og Gordon ####-a-hoop. Uanset hvad der skete, så Wilsons forslag aldrig mere dagens lys. Kort tid efter blev jeg kaldt til JWT og spurgt om min personlige fremtid.

Det enkle, skarpe valg var enten at tage MG-filerne med til Cowley og fortsætte mit servicearbejde derfra eller at overdrage arbejdet til MGCC Registers og blive flyttet til Abingdon for at lave noget andet. Hvis det sidste var tilfældet, hvad ville jeg så gøre? Jeg sagde, at jeg ikke ønskede at tage til Cowley, og at jeg gerne ville blive i Abingdon - måske prøve kræfter med fabriksplanlægning - og det var sådan, at jeg endte med at komme til at arbejde i arbejdsstudieafdelingen!

Wilson så også på sin fremtid, og han nævnte bl.a., at Montagu Motor Museum havde kontaktet ham om ansættelse, men at han havde besluttet at færdiggøre sit hovedværk - MG by McComb - og derefter arbejde som freelancer.

Da beslutningen om min ansættelse var truffet, bad JWT mig om at drøfte overdragelsen af filerne og serviceforespørgslerne til klubben. Jeg kom således til at tale med Gordon og Mike Allison, og det blev aftalt, at Registers fremover skulle tage sig af alle serviceforespørgsler fra før 1955, der blev rettet til BMC/BL. Et af de spørgsmål, der blev drøftet i forbindelse hermed, var sikkerheden omkring filerne, som indtil da havde været meget sikre, idet kun Car Club-kontorets personale havde adgang til dem. Disse arkiver, der var placeret i to arkivskabe, indeholdt en enorm samling af MG-memorabilia, som George Tuck startede og som hans efterfølgere og Wilson, Mike og jeg selv har suppleret i årenes løb.

En af glæderne ved at arbejde i Abingdon var, at de ansatte syntes at hamstre alt fra førkrigstidens serviceværktøj, som stadig kunne lånes ud til personalet, til manualer, reklamemateriale og billeder.

Ankomsten af min VA på fabrikkens parkeringsplads blev af mange brugt som undskyldning for at rydde alle mulige skuffer og mærkelige hjørner til stor gavn for klubben, og hvor der var dubletter, mine egne personlige filer. På dette tidspunkt

tilbragte jeg også meget tid hos Cowley Photographic med at gennemgå negativerne fra de gamle tegnekontoroptegnelser og udarbejde en liste over dem (jeg fik også en masse kopieringsmateriale til både klubben og mine personlige SVW-filer!). Materialet i denne samling var fantastisk - jeg fandt mange perler, f.eks. Kimbers tegninger til hans afhandling om stil, tegninger til modeller, der aldrig så dagens lys, og meget, meget mere, for det meste, det skal siges, af ret banal karakter, men af stor interesse for ejere, der genopbygger deres førkrigsbiler. Mit eneste ønske var, at jeg havde haft mere tid til at gennemgå den ordentligt, men som man siger, var tiden knap.

De to fire skuffeskabe, der var fyldt til randen med uerstatteligt materiale og tidligere nævnt, blev suppleret af to andre skabe på Wilsons kontor, som hovedsageligt indeholdt fotografier af løb, trial, bjergbestigninger og andre begivenheder, som han havde samlet i årenes løb som redaktør og senere som generalsekretær for bilklubben. Hvorfor alle disse detaljer? Nå, læs videre.

Jeg ved ikke hvorfor, men aftalen med klubben var, at de to primære arkivskabe og de individuelle modelmapper skulle overdrages til klubben, og at klubben skulle være ansvarlig for deres sikkerhed. Alt andet materiale skulle bortskaffes eller omfordeles. Det var på dette tidspunkt, at Wilson og jeg havde vores eneste og eneste virkelig mindeværdige skænderi. Han fortalte mig pludselig, at han som sekretær for Vintage Registeret mente, at medlemmerne af dette register fik en dårlig behandling, og at han overvejede enten at overtale medlemmerne til at blive uafhængige eller til at blive medlem af VSCC. Jeg var stærkt af den opfattelse, at den krise, som klubben befandt sig i, var af en sådan art, at vi havde brug for solidaritet snarere end splittelse, og det fortalte jeg ham i utvetydige vendinger. At sige, at han gik amok, er en underdrivelse, men efter at vi begge havde råbt af hinanden i et par minutter, gik det hele typisk over, og om eftermiddagen var alt igen på lige fod, og Vintage Registeret blev i klubben - indtil videre.

Det var kort tid efter, at Wilson tog på orlov, de andre beboere af kontoret blev flyttet, og jeg blev efterladt med den melankolske opgave at overvåge rydningen af klubbens og Safety Fast!s kontorer. Der kom en container, og det var forbløffende, hvad der blev lagt i den. Det samlede skrammel fra 25 år blev trukket ud af hjørnerne, og efter et hurtigt kig for at se, om der var brug for det, kom det enten i en kasse til sikker opbevaring eller i en trillebør og dermed i containeren. Så meget af det ville nu være uvurderligt for samleren. Da jeg så de to ekstra arkivskabe fra Wilsons kontor på vej til containeren, skyndte jeg mig at stoppe skurvognen. Jeg spurgte, hvad der foregik, og svaret var: "Hr. Lambourne (den daværende driftschef) vil have det ryddet op", lød det. Jeg skyndte mig hen til JWT, som faktisk sagde, at han var ligeglad med, hvad der skete med de pågældende filer, så længe kontoret blev ryddet - alle, der ville have dem, kunne få dem! Husk, at han ikke var en rask mand og havde en masse andre, langt vigtigere ting at tænke på på det tidspunkt. Da han vidste, at Wilson havde arbejdet på denne samling, resulterede et telefonopkald til ham derhjemme i den hurtigste rejse fra hans hjem i Drayton til værket, der nogensinde er registreret, og to minutter senere var de to skabe på vej til sikker opbevaring i Drayton!

Lanceringen af MGB i slutningen af 1962 bidrog til at øge MG Car Club-medlemskabet

Mens alt dette var foregået, havde Gordon henvendt sig til mig angående klubbens administration og spurgt, om jeg kunne hjælpe, mens Margret O'Brien var sygemeldt. JWT havde godkendt min udstationering i et par måneder, og jeg fik to sekretærer til at hjælpe med de indledende faser. Gordon mente, at det var vigtigt at bevare forbindelsen til Abingdon, selv ned til adressen PO Box 251, og han havde lejet kontoret på første sal over en bank på Market Place i Abingdon, som skulle være det nye klubkontor. Den følgende mandag blev to piger og jeg installeret i et rum, mens alle maskiner til trykning og adressering af kuverter var i et andet rum. Længere nede ad gangen lå arkivet, herunder de efterhånden berygtede arkiveringsskabe og mapper. Set i bakspejlet var det en særpræget periode - en følelse af at være i limbo, da vi var så isolerede, og den eneste regelmæssige besøgende var Gordon på hans ugentlige flybesøg fra Essex, hvor han nogle gange havde sin kone Elsie med sig. Hvis han var alene, trak han og jeg os tilbage til en pub for at drøfte forretninger. Hvis Elsie var med ham, blev vi på kontoret!

Mens jeg havde ansvaret for kontoret, insisterede jeg på, at adgangen til journalerne blev strengt kontrolleret, idet kun enkelte filer blev stillet til rådighed for klubbens medlemmer til inspektion under nøje overvågning af en af de ansatte. Ingen, undtagen personalet, måtte komme ind i arkivrummet, og det var på dette punkt, at jeg adskilte mig fra Gordon. Man skal huske på, at Gordon var en centermenneske til fingerspidserne og troede implicit på, at klubbens styrke lå i dens centre. Registrene var for ham en ekstra godbid, og de måtte ikke få lov til at blive for magtfulde til skade for centrene. I sandhed var han ikke særlig interesseret i klubbens eller bilernes historie og kunne ikke rigtig forstå min interesse for arkiverne. Jeg tror, at jeg efter min

tilbagevenden til fabrikken fik ubegrænset adgang til filerne, og det er et mysterium, hvor de er i dag.

Mit ophold på det nye klubkontor var ret kort - to måneder, indtil Margret O'Brien kom ud af hospitalet og var frisk nok til at vende tilbage til arbejdet. Jeg og en af sekretærerne vendte tilbage til fabrikken, som jeg fandt var et ulykkeligt sted. Der var en følelse af mistillid, og alle på sektionslederniveau eller derover syntes at bruge meget tid på at passe på sig selv. Ingen vidste, hvor vi var på vej hen, og ingen syntes at have nogen autoritet til at beslutte tingene. Vi var nødt til at betale for en midlertidig maskinskriver fra småkassen, fordi alle udgifter til personale skulle godkendes på højeste niveau, og det tog en evighed at få en beslutning.

Der var ingen retningssans, ingen planlægning for fremtiden, og når man ser tilbage, var ledelsen dårlig, grænsende til det uduelige. Vi fortsatte bare med at producere flere MGB'er og Midgets på den samme gamle måde. Der var ingen penge til investeringer; alle vores forslag om øget produktivitet på produktionslinjerne blev sendt op til Kreml for aldrig at blive set igen, og den eneste nye bil på lageret, som havde noget håb om at blive produceret, var MGB VB. Fagforeningerne havde al magt, og det var ikke nogen lykkelig tid - der var ikke den samme stemning som i BMC-dagene i midten af 60'erne. Skriften var på væggen, og jeg besluttede, at nok var nok, og jeg begyndte en ny karriere et andet sted.

Og det var det, der virkelig skete, MG Car Club-kontorerne blev i Abingdon over banken, indtil klubbens økonomi dikterede, at udgifterne til kontorerne ikke kunne fortsætte, og det var da **Syd Beer** dukkede op og flyttede alt materialet til Houghton, hvor det blev opbevaret, tror jeg, i den gamle busgarage, som Syd altid håbede, ville blive et MG-museum. I de følgende år har klubben haft sine op- og nedture, men indsatsen fra folk som Gordon Cobban må aldrig glemmes. Han reddede klubben mere end nogen anden på det tidspunkt. Hans entusiasme og overtalelsesevner gjorde det muligt for os at fortsætte i eksistens. Hans energi og hengivenhed for klubben var grænseløs. Han stak så ofte hånden i egen lomme og betalte regninger, som med rette skulle have været betalt af klubkassen. Hans liv drejede sig om klubben og dens aktiviteter, og han og Elsie deltog i arrangementer over hele landet. Jeg er overbevist om, at klubben ikke ville være i sin fremtrædende position i dag uden Gordons bidrag.

Ja, han kunne være assertiv og dogmatisk, men hvem er ikke det på et eller andet tidspunkt? Jeg var ikke altid enig med ham i klubbens politik eller endog i den daglige drift af den fornyede Safety Fast! som jeg var redaktør for, med et meget lille budget og en umulig tidsplan. Kan du huske bogtrykkeriets dage med de astronomiske omkostninger til trykplader, som det tog en evighed at fremstille? Jeg husker tydeligt diskussionerne med Gordon om netop denne omkostningsrubrik og de hektiske ture fra Oxfordshire til London med sammenklistrede sideprøver, som Gordon skulle hente og bringe til trykkeriet! Som jeg sagde, ville Gordon gøre alt for MGCC.

Ja, lad os mindes berømte mænd, bl.a. John Thornley og Syd Beer, men lad os ikke glemme den mand, der frem for alt sikrede klubbens fremtid i det, der sandsynligvis var klubbens sorteste øjeblik, Gordon Cobban.

Wilson McComb med sin Berkshire-registrerede MGB Roadster på La Mans 1964

Martin Brent huskes første gang i 1966, da han forsøgte at få støtte til at danne et register for de dengang af mange uelskede førkrigsmotorer med stempelstangsmotorer, som ikke passede godt ind i T-registeret, Triple-M eller Vintage, som på dette tidspunkt alle var fast etableret. Martin ejede en VA-salon, som var hans eneste bil. Han boede i Reading og var ingeniør på arbejdsophold hos Reading Council. Efter en række møder med Gordon Cobban og Wilson McComb blev det aftalt at oprette SVW-registeret med Martin som leder. Registeret blomstrede, og Martin blev således involveret i klubben og var en hyppig gæst i Abingdon. Da Mike Allison flyttede fra klubbens kontorer, overtog Martin hans stilling, men da klubberne blev smidt ud af fabrikken, gav Martins tidligere arbejde i Rådet ham en naturlig overgang til British Leylands afdeling for satsfastsættelse, hvor han slog sig ned indtil midten af 71'erne, da tingene inden for BL blev ustabile, og han gik over til at arbejde for Watford Town Council. Han døde desværre pludselig i begyndelsen af 90'erne af hjertesvigt efter en flytning til West Country.

En aften i begyndelsen af november 1968 modtog jeg et telefonopkald fra vores formand, John Thornley, som fortalte, at han havde fået instrukser om at opløse

bilklubben på en så smertefri måde som muligt. Mit svar var: "Så må vi hellere mødes." Vi mente begge, at vi måtte finde måder og midler til at fortsætte det arbejde og de resultater, vi havde opnået i de foregående 40 år.

Vi aftalte et møde, og i mellemtiden talte jeg om tingene med Tom Hazlem, den daværende formand for South East Centre, så da jeg mødte John, kunne jeg fremlægge det, som Tom og jeg var blevet enige om, var en rimelig praktisk plan for MG Car Club's videreførelse som et helt uafhængigt organ.

Gordon og Elsie Cobban i spidsen ved en Firle Hillclimb

Efter vores mening var en del af planen afhængig af, at det lykkedes os at overtale Margret O'Brien, som på det tidspunkt havde omkring 15 års ansættelse i B.M.C. og derfor havde optjent visse pensionsrettigheder, til at forlade klubben og komme over til vores planlagte uafhængige MG Car Club. På det tidspunkt ville det have været for tidligt at nævne dette over for Margret. På mit møde med John blev det aftalt, at der snarest muligt skulle indkaldes til et ad hoc-møde mellem klubbens ældste medlemmer for at drøfte fremtiden.

Heldigvis var der i årenes løb blevet en meget betydelig gruppe gråhårede herrer, som virkelig havde MG Car Club's anliggender på hjerte og samtidig var realistiske i deres syn på motorsport og MG Car Club i særdeleshed, blevet en integreret del af klubben.

Fredag den 15. november 1968 fandt mødet sted i Abingdon, og alle britiske centre var repræsenteret. Efter at John Thornley havde redegjort for den aktuelle situation, blev der ført en omfattende diskussion om klubbens fremtid.

Arkitekter for den genopståede klub. Tom Hazlem, Wilson McComb, Gordon Cobban, Harold Hastings og Norman Eames.

Forud for mødet havde Tom og jeg brugt en betydelig mængde midnatsolie på at udarbejde planer, herunder et finansielt budget, og vi var af den faste overbevisning, at selv om der nok ville være en kamp i de første to eller tre år, var det et realistisk forslag at gå alene, forudsat at vi havde fuld støtte fra resten af de britiske centre. Vores planer blev drøftet og til sidst vedtaget, og jeg gik fra mødet med hatten som æresgeneralsekretær, hvilket jeg accepterede at tage imod i seks måneder. Et af de punkter, som der blev tænkt meget over på mødet, var kommunikationsmetoden, og der var fuld enighed om, at en form for bulletin, der dækker alle klubbens aktiviteter, var absolut nødvendig, hvis klubben skulle holdes sammen; og det blev efterladt, at vi fik bemyndigelse til straks at træffe passende foranstaltninger for at få bladet i gang.

Efter mødet mødtes vi med Margret og fremlagde vores ideer til at overvinde hurdle nummer et og overlod det til hende til at ordne det i hendes eget sind. Set fra hendes synsvinkel var der meget, der skulle overvejes, og at forsøge at træffe en beslutning uden tilstrækkelig tid til at afveje alle aspekter kunne kun føre til forlegenhed på et senere tidspunkt. To uger senere var vi meget lettede over at få et "ja", og planerne gik derefter i gang med at finde passende kontorlokaler.

Derefter nærmede vi os den anden forhindring, nemlig at udtænke et passende klubblad, og med henblik herpå blev der overvejet forskellige tilbud og idéer. Martin Brent, der på det tidspunkt var sekretær for SVW Register, blev kontaktet og informeret om, at han efter vores mening ville være en meget god redaktør af det nye blad, og at han hellere måtte komme i gang, for vi ønskede, at det første nummer skulle være klar til Racing Car Show omkring den 2. januar. Da han ikke gjorde alt for gode argumenter for ikke at gøre arbejdet, fik han det!

Gordon Cobban med sin Y Type på Western Rally

Der blev ført hektiske diskussioner med British Leyland i et forsøg på at få deres samtykke til at bruge titlen Safety Fast!, og det var først i sidste øjeblik, inden trykken gik i trykken, at der blev givet samtykke. Vi havde også en kamp for at få en licens til at fortsætte med at bruge klubbens titel, som den havde været i de sidste 40 år, men igen lykkedes det os til sidst.

Med fem uger tilbage gik Martin i gang med at udarbejde det første nummer af Safety Fast! i det nye look, og på Boxing Day samme år mødtes jeg med Martin i London. Han overdrog mig opsætningen af det første nummer, som jeg straks sendte til trykkeriet i Southend med det resultat, at publikationen var på standen på Racing Car Show fra første færd. Det var en fantastisk præstation fra Martins side, og klubben skylder ham meget for det indledende arbejde, han lagde i publikationen, og for at han fortsatte som redaktør i de næste to år. Derefter overdrog han redaktionsstolen til Mike Allison, som i sidste ende gav den videre til Steve Glenn.

De første to år af vores uafhængighed gav anledning til betydelig bekymring med hensyn til vores økonomiske situation; takket være Tom Hazlems kyndige vejledning, som på det tidspunkt var blevet vores kasserer, overlevede vi imidlertid. I løbet af det første år lagde Tom et enormt arbejde i at udarbejde et memorandum og vedtægter for MG Car Club Limited, således at klubben den 25. oktober 1969 afholdt det første møde i MG Car Club Council på Hyde Park Hotel, Knightsbridge, og vi var på egen hånd.

Her vil jeg gerne takke alle UK Centre-officerer og udvalg for den støtte og opbakning, de gav os i de første år af vores uafhængighed, og for den støtte, de fortsat giver os i dag. Hvad angår de oversøiske centre, bekræftede flertallet af dem igen deres tilknytning til moderklubben, og det er opmuntrende at konstatere, at der både i antal og størrelse er sket betydelige fremskridt i løbet af de seks år, vi har været uafhængige.

I dag har vi således ikke mindre end 38 oversøiske centre, som er yderst aktive, og mange støtter os ved at danne grupper, der kommer over og deltager i arrangementer i Det Forenede Kongerige. Der har også været en hel del meget vellykkede besøg hos de europæiske centre, som har fået en særdeles god støtte, og vi takker dem for deres enorme gæstfrihed.

Sammenfattende mener jeg, at vores klub i vores uafhængige tilstand er vokset i anseelse og er respekteret inden for alle områder af motorsporten, og jeg vil gerne takke klubbens grundlæggere, John Thornley, Harold Hastings og Norman Eames, for det fundament, som de så godt og sandt lagde i 1930, og som klubben i dag står på.

Gordon Cobbans karriere startede med at arbejde som snedker, inden han blev indkaldt til tjeneste i Royal Engineers. Efter krigen etablerede han et succesfuldt byggefirma i Ilford, Essex. Hans interesse for motorsport og MG'er stammede fra hans venskab med Dick Jacobs, og Gordon kørte en række biler, bl.a. YB, TE MGA og en 1300, i nationale og internationale begivenheder, nogle gange som navigatør i rallyer. Han blev medlem af MGCC i 1953, og i 1955 var han medlem af SE Centre-udvalget og blev centersekretær i 1958. I et årti ledede han SE-centret fra styrke til styrke og stod for organiseringen af alle typer konkurrencearrangementer. I 1968, da British Leyland trak sin støtte til klubberne tilbage, befandt Gordon sig som generalsekretær for hele klubben uden kontor, uden finansiering, uden sekretær, uden mulighed for at producere Safety Fast og uden bemyndigelse til at fortsætte brugen af MGCC-navnet. Det var i høj grad Gordon, der var skyld i, at klubben overlevede, da hans kontor og personale blev klubbens hovedkvarter i ca. 12 år. Han overtog organiseringen af klubbens løb og sprintløb og byggede især Silverstone op, og han blev altid støttet af sin kone Elsie. Gordon døde i november 1994.

Tom Hazlem var en ivrig rallykører i 1950'erne og medlem af Rådet for den dengang berømte London Motor Club. Her fik han en enorm mængde erfaring, ikke kun som deltager, men også som arrangør og administrator. Hans erhverv som revisor og hans forkærlighed og engagement i motorsport og motorklubliv førte til, at han blev mere og mere involveret i klubbens administration. Han blev medlem af MGCC i 1957 og blev i 1960 valgt ind i South Eastern Centre Committee, og efter at have spillet en fremtrædende rolle i organiseringen af centrets motorsportsaktiviteter overtog han posten som centerformand i 1967.

Inden der var gået mange måneder, begyndte BMC's økonomiske problemer at dukke op, og det fik Tom til at tænke på klubbens fremtid, hvis den finansielle og anden støtte blev trukket tilbage. Der blev ikke spildt tid, og da øksen faldt i november 1968, kunne Tom på et møde med de ældre statsmænd, indkaldt af John Thornley, fremlægge detaljerede finansielle og praktiske planer for, hvordan klubben kunne fortsætte uafhængigt af støtte fra værkerne. Planen blev accepteret og dannede grundlaget for den uafhængige organisation.

Ved hjælp af sin store erfaring og viden om de faldgruber, som andre lignende organisationer var faldet i, og som nogle gange resulterede i deres næsten fuldstændige undergang, brugte Tom meget midnatstid på at udarbejde MG Car Club's vedtægter på en sådan måde, at de vanskeligheder, som andre havde oplevet, kunne undgås.

Bill Wallis - Klubformand 1996 - 2010

Gordon Cobban anerkendte den rolle, som ledende medlemmer af klubben, og især fra centrene, spillede i genoprettelsen af klubben til en ny fremtid efter British Leylands tilbagetrækning af støtten fra British Leyland - Bill Wallis stod helt sikkert i spidsen for denne genoplivning.

Bills tilknytning til MG Car Club begyndte i 1948, da han var involveret i genopbygningen af Midlands Centre efter krigen. Han blev medlem af centerudvalget i 1949 og begyndte straks at engagere sig i alle aspekter af klubbens aktiviteter og blev snart centerformand.

Bill Wallis, Club Præsident i 14 år

Han var meget involveret i centrets vigtige rolle som arrangør af Welsh Rally, hvilket senere førte til en lignende involvering i RAC Rally. Han blev en aktiv RAC-scrutineer og påtog sig posten som Clerk of the course for California Cup-køreprøverne på Silverstone i 17 år.

Bill blev bedt om at overtage posten som formand for klubben, da British Leylands støtte til klubberne blev trukket tilbage, og hans dygtige håndtering af sagerne i disse vanskelige tider bidrog i høj grad til at hjælpe klubben med at overleve.

I 1996 overtog han posten som klubformand efter John Thornley, en post, som han udfyldte med enormt engagement og entusiasme i bemærkelsesværdige 14 år indtil sin død i 2010.

Bill havde en grænseløs entusiasme for at være involveret i så mange af klubbens aktiviteter, hvor han var velsignet med den evne til altid at sige det rigtige på det rigtige tidspunkt - og altid med stor visdom og oprigtighed. Bill blev altid støttet af sin kone, June, som selv var involveret i flere klubaktiviteter.

Det er passende, at hans navn vil blive mindet i forbindelse med færdiggørelsen af den nye tilbygning til Bill Wallis-arkivet i Kimber House.

Bill Wallis med Old Number 1 MG ved Abingdon International Carnival i 1999

Henvisninger til mange elementer af klubbens historie i dette kapitel findes også i et tidligere kapitel, som indeholder korte uddrag fra klubbens nyhedssider i MG Magazine og The Sports Car. Det er dog typisk Mike Hawke, der har researchet mange af historierne og medtager flere baggrundsoplysninger.

Den foregående historie om klubben fortæller en hel del om de arrangementer, vi afholdt, og hvad medlemmerne lavede. Den giver kun få antydninger om, hvem der lavede baggrundsarbejdet, hvordan det blev organiseret, hvor pengene kom fra, hvordan regnskaberne blev balanceret eller klubbens juridiske status. Faktisk ved vi meget lidt om disse emner, men de er alligevel af afgørende betydning for forståelsen af, hvordan klubben udviklede sig, og som vi skal se før slutningen af dette kapitel, efterlod de os en arv, som påvirker os i dag.

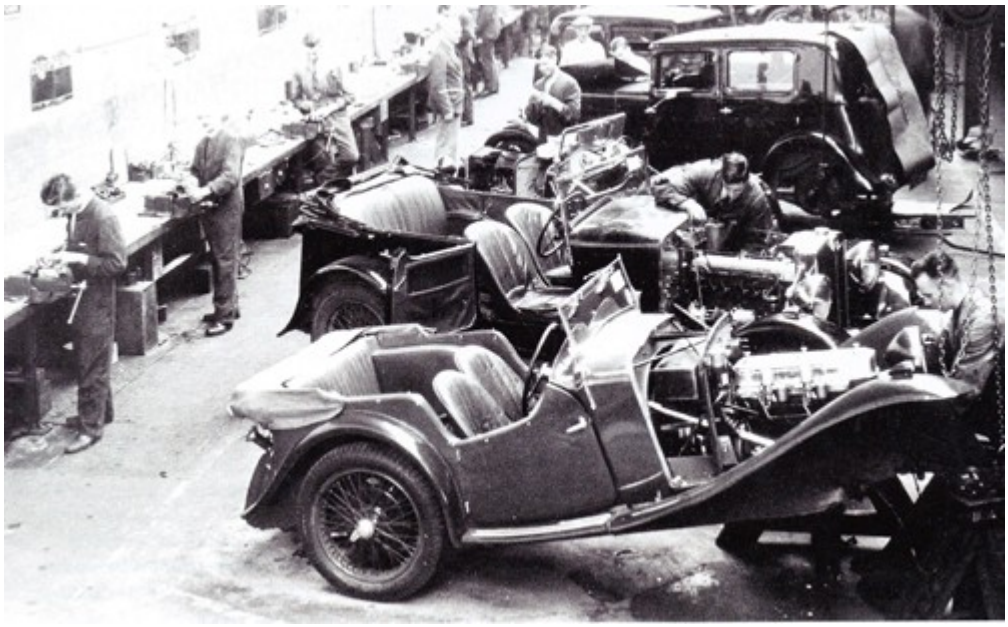
På det oprindelige Roebuck-møde meldte en ung John Thornley sig frivilligt som sekretær. Han var ejer af en M-type Midget og var revisorelev, boede i London og gik på London School of Economics.

Dengang var der ingen fotokopieringsmaskiner, tekstbehandlingsprogrammer eller andre nemme måder at fremstille kopier af dokumenter på. Selv skrivemaskinen var stort set ukendt på hjemmebane. At skrive hundrede breve og distribuere dem var et sted mellem meget vanskeligt og umuligt, medmindre man havde en god maskinskrivningsmaskine og kontorfaciliteter til rådighed.

I Gary Watsons video "lnside the Octagon" forklarer John, hvordan han besøgte Abingdon de fleste lørdage i forbindelse med klubbens forretninger og bad Cecil Kimber om at give ham et job, fordi han fandt det umuligt at passe et fuldtidsjob i London og drive klubbens forretninger fra (vel at mærke) Abingdon. Da Cecil Kimber var formand for klubben, må man formode, at John besøgte Abingdon for at få maskinskrevet og distribueret den klubpost, som han havde udarbejdet i løbet af ugen. Da han fik et job, "den 3. november 1931, og livet for alvor begyndte for mig", var der ingen tvivl om, at sekretærbistanden blev sat på et meget fastere grundlag.

Da jeg først blev involveret i klubbens organisation i slutningen af 1950'erne, var livet enkelt. Hvis man stod for et arrangement, sendte man blot et udkast til reglementet og tilmeldingsblanketterne til Abingdon, og de skrev, trykte og rundsendte dem nøjagtigt efter ens anvisninger, uden at det kostede centret noget. Man kan forestille sig, at John Thornley opstillede prototypen af dette system tilbage i begyndelsen af 1930'erne.

Klubben voksede. De involverede penge blev større. Et problem, som enhver gruppe af private personer, der driver en aktivitet, står over for, er: "Hvad gør vi, hvis vi får gæld?" Gæld kan opstå fra alle mulige uventede vinkler. Hvis kreditorerne indkalder deres bidrag, må de enkelte medlemmer hoste op. Hvis medlemmernes lommer er dybe nok til at dække enhver form for ansvar, er det måske ikke et problem. Dengang var folk ikke så retsbevidste, og retssager mod klubben for f.eks. eventuelle skader på ejendom som følge af forsøgsaktiviteter blev betragtet som en fjern mulighed.



MG Serviceafdelingen: Medlemmerne blev tilbudt fordele, herunder reservedele på op til 5 £, som MG Works straks sendte til alle MG Car Club-medlemmer, der gik i stykker i Storbritannien.

Svaret var at gøre klubben til et selskab med begrænset ansvar. I april 1935 blev det meddelt, at MG Car Club nu var MG Car Club Limited. Det nye selskab blev ratificeret på generalforsamlingen den 15. marts. Da denne vigtige sag var afsluttet, inviterede Kimber alle de tilstedeværende til en drink i sin klub (Gilson's). Det forlyder, at forskellige medlemmer af Midland Centre den følgende morgen var strandet på stationer som Crewe og Stafford, uden for deres planlagte destination Birmingham, iført de forkerte overfrakker, hvoraf den ene tilhørte hr.

De holdt nogle få fester. Man må huske på, at medlemmerne af klubben havde en tendens til at være over tyve år. MG Car Club's årlige middag i 1935, der blev afholdt i London i forbindelse med Motor Show, blev anset for at være den bedste i den pågældende sæson. Ved gulvshowet deltog Western Brothers (der i det mindste var lige så berømte som Spice Girls i sin tid). Der blev modtaget undskyldninger fra Victor Riley og Sir Malcolm Campbell (sandsynligvis ægte, især fordi Sir Malcolm holdt hovedtalen ved middagen i 1936). I 1935 havde han travlt i Bonneville. Der kom også undskyldninger fra Hitler og Mussolini (dette er tvivlsomt!). Mussolinis undskyldninger omfattede en ordre på tre R-typer for at holde hans husdyr, Maserati, på tæerne. Lord Nuffield var til stede. Hans reaktion på stedet på dette benspænd er ikke registreret.

For at vende tilbage til det nøgterne spørgsmål om selskaber med begrænset ansvar vil medlemmerne være lettede over at vide, at deres maksimale forpligtelse til at betale en MGCC-selskabsgæld er på 1 pund, og at de allerede har lagt dette beløb i kassen som en del af deres medlemskabskontingent.

Regalia, som er et element i enhver klubs aktiviteter i dag (det er god reklame og indbringer lidt penge), blomstrede ikke i tidligere dage. Selvfølgelig var der et Car Club-logo, og et klubmærke til at sætte på fronten af ens bil var tilgængeligt fra starten (billedet ovenfor). Det blev designet af John Thornley og blev snart erstattet af et i stort set den form, vi har i dag.

Det var først i september 1933, at der kom gang i tingene med udstedelsen af et klubslips. Det bestod af "en smal lysebrun stribe mellem to tyndere gammelt gyldne striber på en mørkebrun baggrund". Der var ikke noget MG Car Club-emblem i designet, bemærkede du. Prisen var oprindeligt 5 shilling (25 pence), men faldt til 4 shilling (20 pence) og derefter til 3 shilling (15 pence). Fik mængden af produktion prisen til at falde, eller var de svære at sælge? Reversmærker kom i maj 1934.

Udvalg af klubslips.

Så vidt jeg kan fastslå, blev der ikke solgt klubbånd med MG Car Club-mærket som motiv før efter 1945, da efterkrigstidens genopretning var så langt fremme, at man kunne overveje sådanne mindre vigtige aspekter af klublivet. Der er faktisk tegn på, at salget af klubartikler startede meget langsomt igen.

Så sent som i 1951 blev der klaget over, at det var svært at få fat i emblemer. Dette var den vigtigste og vigtigste genstand for klubbens tilbehør. Det kan meget vel være, at slips med MG Car Club-mærket på ikke var tilgængelige før efter 1950.

En af de mere mærkelige episoder i klubbens liv er den om associeret medlemskab. Det blev indført i februar 1936 og var beregnet til folk, der ikke havde en MG, og det kostede et lavere medlemskab. Sandsynligvis var det rettet mod de sportslige bilister, som ønskede at blive medlem for at deltage i vores attraktive konkurrenceprogram. Dette resulterede imidlertid i, at MG Car Club-mærket blev set på andre biler end MG'er, og nogen tog afstand fra det. Der blev derfor indført et emblem for associerede medlemmer, der var ligesom det rigtige, men i grønt, hvilket førte til udtrykket "en grøn emblem-mand".

Men folk skiftede bil, skiftede fra MG til noget andet og tilbage til MG eller ejede mere end én bil. En række meddelelser i The Sports Car forsøgte at beskrive reglerne for "rigtige" og "grønne" mærker, ombytning af det ene til det andet osv. Der var tydeligvis stor forvirring. Set fra dette fjerne synspunkt ser det ud som om, at dette var en af de mange unødvendige komplikationer, der fra tid til anden har forplumret klublivet.

Måske har episoden med det grønne skilt dæmpet klubbens begejstring for regalier. Den næste ting, der blev tilbudt, var et MG Car Club-emblem i linned til at blive syet på din raceroverall, som en hel del medlemmer kørte racerløb. Tørklæder fulgte i 1936.

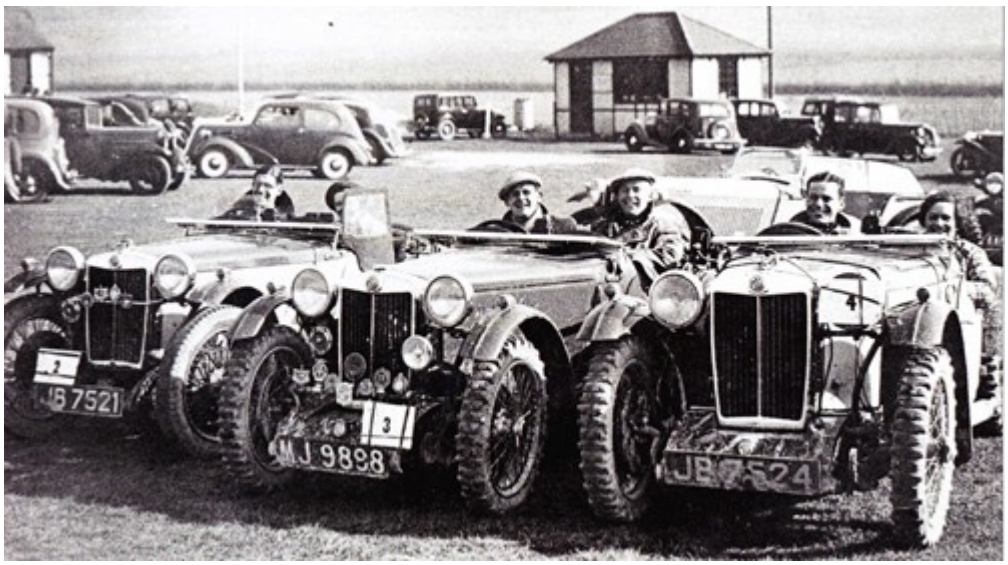
Nogle af klubbens arrangementer er forsvundet, måske for altid. Der blev f.eks. arrangeret særlige vogne på toget, der forlod Euston Station (London) kl. 19.00 fredag den 31. august 1934. Hvorfor? For at medlemmerne kunne deltage i Tourist Trophy Races i Newtonards i Nordirland. Hele udflugten, inklusive færgebilletter, kahytter osv. kostede 4 guineas (4,20 £). Dette var tydeligvis en succes, for det blev gentaget i 1935. Der var tale om at organisere jernbanesøvnvogne til 24-timersløbet i Le Mans i 1935, men vi hører ikke mere om dette. Der blev tilbudt en tur til Paris Motor Show i 1937 til klubbens medlemmer. Denne blev aflyst, fordi der ikke var modtaget tilstrækkeligt mange tilmeldinger på den dag, hvor bookingerne skulle bekræftes. Derefter kom der en

strøm af ansøgninger til hovedkvarteret. På nogle måder ændrer medlemmerne sig aldrig. Bemærk, at medlemmerne havde en tendens til at rejse rundt i landet med tog, hvis de ikke ligefrem var på et motorarrangement.

Medlemmerne blev ofte tilbudt fordele, der ikke vedrørte motorkørsel. Nogle af dem, der skal registreres, omfatter: 75 % rabat på priserne hos Ace of Spades Swimming Pools (vest for London, tror jeg); reservedele på op til 5 £, som MG Works straks sendte til ethvert MG Car Club-medlem, der gik i stykker i Storbritannien. Betaler senere. Det var så 25 % af prisen på en ny J2, dvs. ca. 500 £ til MGF-priser; gratis parkering hos A&D Fraser Ltd, MG-agenterne, når de besøgte Glasgow i forbindelse med Scottish Motor Show; gratis medlemskab af Motor Sports Club, London; nedsat medlemskab af De Havilland Flying School Club i Hatfield.

Vi kommer nu til en meget vigtig begivenhed, som er omgærdet af mystik. I The Sports Car fra december 1938 blev det rapporteret, at: "Der blev afholdt en ekstraordinær generalforsamling i klubben i London den 7. november, hvor et lille antal deltagere stemte for en udsættelse af mødet. Det er sandsynligt, at det udsatte møde vil blive indkaldt til en dato i begyndelsen af december". Vi er yderligere informeret, men ikke helt oplyst, af en artikel i The Sports Car fra februar 1939. "Ekstraordinær generalforsamling. Der blev afholdt en ekstraordinær generalforsamling i klubben i London den 2. januar, hvor de to resolutioner, der tidligere var rundsendt til alle medlemmer, blev vedtaget enstemmigt uden ændringer Det gamle aktieselskab bag klubben bliver derfor opløst, og et nyt selskab bliver dannet med vedtægter, der er udarbejdet til at opfylde klubbens nuværende og fremtidige behov. Der er ikke planer om at ændre klubbens interne ordninger med hensyn til indmeldelser, centre, arrangementer osv.

Hvad var det, der foregik? Når man i Lord Nuffields officielle biografi læser, at Morris Motors købte MG Car Company Limited af Lord Nuffield i juli 1935 og senere MG Car Club (Proprietary) Limited den 14. januar 1939, begynder man at forstå. Vi blev medlem af Nuffield Group of Companies. Hvorfor? Det er ikke klart. Det virker lidt sent, hvis det skulle være en oprydning efter den store omstrukturering i 1935. Under alle omstændigheder var denne tidligere omvæltning blevet forårsaget af Lord Nuffields skattemæssige situation, og man kan formode, at MG Car Club var en lillebitte fisk i den slags regnskaber. Var vi nødt til at "reservere" vores kontorlokaler i Abingdon? Det er blevet foreslået, at vores sponsorering af Cream Cracker- og Musketeer Trials-holdene skulle have et stærkere grundlag, idet dette skridt praktisk talt gjorde, at det indirekte kom fra Nuffield-gruppen, dvs. at et MG Car Club-hold praktisk talt var et fabriksteam. En i øjet til Leonard Lord? Måske var det derfor, at rapporterne i The Sports Car manglede så mange detaljer.



Fra venstre til højre Chaufførerer Maurice Toulmin, Dickie Green og Ken Crawford, der var en del af Cream Cracker-holdet 1935/36

Et meget bedre spor findes i en senere korrespondance mellem John Norris fra Joseph Cockshoot & Co Ltd (MG-agenten i Manchester) og John Thornley. MG Car Club var blevet en vigtig aktør på motorsportsscenen. Det var derfor vigtigt for bilfabrikanten, at en flok amatører (som de fleste af dem var og stadig er) blev overvåget nøje. John Norris' ord var: "(1) Det var muligt for MG Car Company at blive involveret i juridisk og moralsk ansvar for klubbens og medlemmernes handlinger. 2) Klubbens aktiviteter kunne antage en form, som ikke var i MG Car Company's interesse".

Guleroden for denne vagtsomme begrænsning var støtte både økonomisk og i form af naturalier. Vi tog imod tilbuddet, blev medlem og forblev en del af dette store selskab, herunder British Motor Corporation, da det blev dannet, indtil 1968.

Et andet sted i korrespondancen står der, at MG Car Company måtte træde ind og ordne vores sager i 1964, men jeg kan ikke finde ud af hvorfor. John Norris blev i øvrigt klubbens første valgte næstformand i februar 1953. Situationen var den samme i de seneste år, selv om kontrolmetoden var anderledes. For at tage det mest fremtrædende eksempel er vores årlige Silverstone Race Meeting en stor begivenhed, som der er meget omtalt. Det var fornuftigt for Rover/MG at hjælpe med at gøre det til en succes og derved opnå reklame for sig selv.

Siden indførelsen af MGF har de gjort dette i stigende grad. Dette gælder i et vist omfang for alle vores aktiviteter, og vi bør alle huske på, at uanset hvad vi gør i MG Car Clubs navn, kan vi bidrage til eller skade MG-bilernes omdømme.

Men vi kommer for tidligt i forløbet. Arrangementerne for det nye selskab var knap nok blevet iværksat, før Storbritannien var i krig, og alle motoraktiviteter blev indstillet i flere år. MG Car Club's sportslige og sociale aktiviteter ophørte.

'Mit' Harris fortsatte som generalsekretær, selv om han gjorde tjeneste i Royal Air Force, og det var først i juli 1942, at han endelig trådte tilbage og overdrog alle sine papirer og klubbens ejendom til Abingdon. Det sidste nummer af The Sports Car var dateret oktober 1939, og det blev sandsynligvis sendt til medlemmerne i løbet af september, sandsynligvis efter at krigen var blevet

erklæret. 'Mit' Harris havde været en regelmæssig bidragyder til The Light Car nogle år tidligere, og han indgik en aftale om, at MG Car Club skulle have en side med nyheder skrevet af ham en gang om måneden. Den første af slagsen blev bragt i nummeret af 14. oktober og derefter i det første nummer i hver måned. Der blev oprettet et skeletkontor, og T.W. Slingsby blev udnævnt til sekretær af formand H.A. Ryder. Denne udnævnelse blev bakket op af et advokatbrev, da George Propert mente, at det var "uhensigtsmæssigt at indkalde til et medlemsmøde". Den nye sekretær blev syg, og opgaverne blev varetaget af Hector Cox.

Det var først den 17. maj 1947, over otte år efter det sidste, at der blev afholdt et formelt MG Car Club Council-møde, og G S. Gardiner blev valgt som generalsekretær. George Propert's rolle i baggrunden som rådgiver for klubben i disse magre år bør ikke undervurderes. Det var ham, der forudsagde, at tidsskriftet The Morris Owner ville blive en Nuffield House-publikation og udvide sin dækning til alle Nuffield-mærker. Han synes at have været den, der reserverede en plads til os i bladet, da det blev til New Outlook on Motoring, som senere blev til almindelig og simpel Motoring.

Vi fik økonomisk støtte fra MG Car Company's reklamebudget og var sikret kontorlokaler og sekretariatsbistand. Denne flytning forklarer også nogle af de begrænsninger, der blev pålagt os med hensyn til kommercielle aktiviteter (vi tilhørte producenterne af reservedele, så vi havde ingen forretning eller tilsyneladende behov for at lave vores egne arrangementer), og den dag i dag er ejerskabet af vores klubmærke i Rovers hænder, ligesom gaven om at lade os bruge bladets titel Safety Fast! .

De vil bemærke, at Wilson McComb i sin artikel tæller alle oversøiske medlemmer som fuldgyldige medlemmer. De var. De fik alle deres helt eget eksemplar af Safety Fast! og Motoring before 1959. British Motor Corporation sendte det til dem, og vi havde vores mening og stillede en del af postlisten til rådighed. Så hvis du var medlem af f.eks. MG Car Club of Cape Town, fik du dit personlige eksemplar af Safety Fast! og var fuldgyldigt MGCC-medlem. Dine sociale og sportslige aktiviteter i MGCC Cape Town var en frivillig bonus ved medlemskab.

Alt dette stoppede meget pludseligt i 1968. Det var et hårdt slag for klubben. Den måde, som Gordon Cobban fortæller det på, er en af de mest undervurderede historier nogensinde. Selv i dag, hvor vi har flere medlemmer i Det Forenede Kongerige og flere tilknyttede oversøiske klubber end nogensinde før, har vi endnu ikke genvundet den oversøiske udbredelse af Safety Fast! og dermed, antager man, udbredelsen af vores oversøiske medlemmers viden om, hvad vi laver i Det Forenede Kongerige, og hvordan de kan få adgang til vores tjenester og arrangementer. Med andre ord er vi endnu ikke helt kommet os over begivenhederne efter Leylands overtagelse.

Rådsmødet i 1968. Identificeret fra venstre: Russell Lowry, John Thornley, Gordon Cobban, Tom Hazlem og Ron Gammons.

Wilson McCombs nekrolog for de klubber, der havde til huse i Abingdon, var kort og præcis: "BMC CAR CLUBS - vi har erfaret, at British Leyland Motor Corporation vil trække sin støtte til de fire BMC-sponsorerede motorklubber tilbage: Austin-Healey Club, MG Car Club, Mini-Seven Club og Riley Motor Club. Det betyder, at bilklubbernes kontor i Abingdon nødvendigvis vil blive lukket ret snart". Klubbernes fremtid vil blive lagt i hænderne på dem, der så uforbeholdent bruger deres fritid på at organisere klubaktiviteter på regionalt centerniveau. Det ville være overflødigt at kommentere den beslutning, der er truffet, og den tjener ikke noget formål. Jeg kan kun rette en helt utilstrækkelig tak til alle jer, der har gjort så meget og tjent disse klubber så uselvisk tidligere.

Mike Hawke

Mike Allison har skrevet denne vurdering:

Mike Hawkes lange tilknytning til MG'er begyndte i 1923, da han købte en J2, da han studerede på Royal Naval College i Dartmouth. Senere gik han videre til Royal Naval Engineering College i Manadon, hvor han til sidst dimitterede og arbejdede for N4OD Naval Department. Hans arbejde med ubådsdesign førte ham til Fjernøsten, hvor han blev involveret i den lokale Singapore Car Club. Det var her, at han fandt resterne af en K3, som han efterfølgende restaurerede. Ved hjemkomsten til Storbritannien blev han overflyttet til Skotland, hvor han blev involveret i det skotske center, der konkurrerede med den trofaste J2. Da han vendte hjem til Bath-området, var han en af de første, der blev medlem af det nyoprettede Triple-M Register i 1961, og han blev dets populære og hårdtarbejdende sekretær i 10 år. Da han gik på pension fra flåden i 1993, overtog han formandskabet for MGCC i tre år og blev senere valgt som vicepræsident. Han skrev en række bøger; hans vigtigste arv er den endelige klubhistorie - The First 70 Years - som blev færdiggjort i 2000, og som danner grundlaget for disse opdaterede og udvidede Safety Fast! Efter at have kæmpet modigt mod kræft døde Mike i 2010 efter en ulykke i sit hjem.

Det henviste til den periode, hvor han var i unåde hos den daværende regering, og for ham var han ude i kulden. Det passer også godt på de 13 år mellem 1980 og 1993, hvor der ikke blev produceret nogen MG-sportsvogn, og mellem 1980 og 1982 blev der faktisk ikke fremstillet nogen MG-biler.

På baggrund af afslutningen af Midget- og MGB-produktionen måtte MG-verdenen udholde lukningen og den skændige nedlæggelse af MG's forfædres hjem i Abingdon. Tidens velmenende forsøg på at fortsætte MGB-produktionen blev også forgæves, og pludselig var MG bare historie.

Den sidste MG Midget kører ud af samlebåndet i Abingdon

Blot to år senere, i begyndelsen af 1982, lancerede British Leylands Austin Rover Division den nye MG Metro 1300 til en ivrig, men noget skeptisk verden. Den polariserede straks MG-brødremenigheden i to forskellige lejre. De, der simpelthen ikke kunne eller ville acceptere, at der var tale om en MG, og de, der så nærmere på den nye bil og vurderede den ud fra dens fordele.

Det store problem for MG Metro, som fortsatte med MG Maestro og MG Montego, var det simple faktum, at disse biler skulle bære MG-mærket alene uden støtte fra en parallelproduceret MG-sportsvogn. Dette har næsten helt sikkert forpestet modtagelsen og det efterfølgende salg, da ikke kun MG-entusiaster satte spørgsmålstegn ved, om disse forhjulstrukne produktionslimousiner berettigede MG-behandlingen.

En simpel analyse af tidligere MG-limousiner viste, at MG Metro havde gennemgået flere tekniske ændringer, der specifikt var foretaget på MG-modellerne, end mange tidligere MG-limousiner. At de tidligere sedaner har en højere grad af acceptabilitet, skyldes efter min mening det simple faktum, at der samtidig blev produceret MG-sportsvogne, og at sedanerne blot blev betragtet som værende til at udfylde en niche.

En MG Metro med sen specifikation

Motor Magazine overskrev det første afsnit af deres komplette køreprøve af 19. juni 1982 med: "Lad dig ikke narre af de såkaldte purister. British Leylands nye MG er en underholdende lille sportslimousine, som er navnet værdig, og som er praktisk og økonomisk." Motor var ikke kendt for at tage bladet fra munden, når det gælder køreprøver, og hvis bilen var dårlig, ville de ikke have tøvet med at sige det. Faktum er, at de ikke gjorde det og fortsatte med at afslutte deres vejtest med: "British Leyland har endnu en vinder her, som vi nød meget."

Bilen var faktisk en salgssucces og fik på 1982 Motor Show selskab af en model, som ingen kunne påstå, at den kun var et par pyntestumper og badges. Det var naturligvis MG Metro Turbo, som blev fuldstændig ombygget med hjælp fra Lotus. Dette var en betydeligt hurtigere bil, og en bil, hvis præstationer jeg havde en vis erfaring med før den officielle lancering. Jeg var involveret i nogle specifikke dæktest og brugte MIRA-faciliteterne. Et af aspekterne bestod i at køre på flad vej rundt på højhastighedsbanen med dens stejle kurver. På dette tidspunkt kørte jeg i en Rover 3500 SD1, der nåede hastigheder på over 130 mph på de lige strækninger og tabte otte til ni miles i timen i de skrå kurver. Ca. en halv omgang foran mig kørte en matsort Metro, som jeg havde fået at vide, at det var en Turbo-udviklingsbil. I lang tid holdt vi disse hastigheder og gjorde intet indtryk på afstanden mellem denne Metro og os - meget imponerende for den tid!

British Leyland forventede, at MG Metro ville tegne sig for ca. 8.500 salg i Storbritannien om året; det faktum, at dette tal blev overskredet med en meget betydelig margen, skabte en række problemer for den næste nye MG-limousine, MG Maestro.

Miracle Maestro, som den blev døbt, var oprindeligt planlagt til at blive annonceret med et begrænset udvalg af modeller. Det var bemærkelsesværdigt, at de præstationsorienterede versioner skulle mærkes som MG.

Salgssuccesen med Metro'en overraskede BL, og det tvang til at genoverveje modelprogrammet for den kommende Maestro-lancering. Den 1. marts 1983 blev Maestro således lanceret i verden med en MG-version, kendt som MG Maestro 1600. Maestro var en lidt mærkelig model fra starten, da den var rettet mod Escort/Astra/Golf-klassen, men havde dimensioner, der var mere almindelige for Sierra/Cavalier-biler. Som sådan havde den ikke helt samme ydeevne som XRi/SRi/GTi-konkurrencen.

Et velkendt kendetegn ved den nye MG Maestro var det digitale instrumentbræt med grønt display og tilsluttet kørecomputer og talemeddelelsessystem. Den tids komikere havde en hel del sjov med den måde, hvorpå Nicolette McKenzie's stemme nagede mandlige bilister. I virkeligheden var den tydelige numeriske hastighedsvisning og de fornuftige stemmemeddelelser om de vigtigste systemfejl en fordel, selv om meddelelsen "Spænd venligst sikkerhedsselen", hver gang tændingen blev tændt, var lidt trættende.

Lanceringen af Montego i april 1984 fulgte det tidligere mønster med en MG-model, der var tilgængelig fra første dag, og det var naturligvis MG Montego EFi. Denne brugte en radikalt revideret version af 2-liters versionen af O-seriens motor, der var udstyret med det, der dengang var et meget avanceret Lucas-motorstyringssystem med mikroprocessorstyret tænding og brændstofindsprøjtning.

I modsætning til MG Metro- og MG Maestro-modellerne før den var MG Montego rettet mod det højere marked og i direkte konkurrence med 1,8-liters SRi og CD Cavaliers og 2,0-liters Sierra. Den var et levedygtigt alternativ til disse, men led stadig under British Leylands stigma, hvilket naturligvis ikke blev hjulpet af problemerne med den tidlige MG Maestro 1600.

MG Montego EFi var en fortsættelse af MG Maestro med et meget avanceret digital flerfarvet instrumentbræt, en kørecomputer og et førerinformationssystem. Igen nød komikerne at latterliggøre den irriterende stemme, men jeg har gode minder om en enkelt hændelse, hvor stemmen kunne have sparet mange pinlige situationer.

Motorudstillingen i 1984 i National Exhibition Centre kræver altid en omhyggelig politiplanlægning, hvis ikke tingene skal gå helt i stå. Fabrikanterne låner ofte nye modeller ud til politiet for at få eksponering af de nye modeller.

En MG Montego blev brugt af to meget højtstående betjente, som skruede helt ned for lydstyrken på stemmeenheden. Hvis de ikke havde gjort det, ville de ikke have været udsat for et sammenbrud midt i et meget trafikeret kryds uden for NEC. Meddelelser knitrede gennem radiokanalerne om, at motorstyringssystemet var gået i stykker sammen med alle de nedsættende kommentarer, der følger efter. Bjærgeren ankommer, tænder for tændingen, og stemmen siger: "Brændstofniveauet er lavt"! En dåse benzin senere er bilen oppe at køre igen. De tegninger, der blev vist overalt i ugevis efterfølgende, fortæller resten af historien!

Montego EFi var en kompetent sedan i sin klasse, men den skilte sig ikke specielt ud fra mængden. Men den 3. april 1985 ankom der en MG Montego, som helt sikkert gjorde det. Det var naturligvis MG Montego Turbo, som bogstaveligt talt sprang ind på scenen med præstationer, der hidtil var uhørt i denne klasse. Udviklingen af den 2-liters motor i O-serien fulgte de samme linjer som MG Metro Turbo, med brug af en specielt forberedt forseglet SU-forgasser. I modsætning til Metroen var der ingen alvorlige svagheder ved transmissionen, og derfor omfattede turboladeren en intercooler, hvilket gjorde det muligt for motoren at producere markedsledende 152 hk med et lige så imponerende drejningsmoment på 169ft lbs. Til sammenligning var Saab Turbo den accepterede turbo-vejbil fra den periode med 145 hk og mere vægt at flytte.

Maestro Turbo

Stille og roligt og uden fanfare stod der i et hjørne af Austin Rovers stand på 1988 Motor Show i NEC en flammende rød MG Maestro med et aggressivt karrosserisæt og Turbo-mærker i et hjørne af Austin Rovers stand. Her var endelig den sidste brik i puslespillet med en produktions-MG Maestro Turbo. Udtrykket "bedre sent end aldrig" blev sagt mange steder, og det er helt rigtigt. På den positive side havde forsinkelsen gjort det nødvendigt at inddrage Tickfords i udviklingen og opbygningen. Dette førte til det slående karrosserisæt, brugen af den intercooled O-serie direkte fra Montego Turbo og indførelsen i 1989 af 15-tommers hjul og imperiale dæk med ultra-low-profile.

Montego Turbo

MG Maestro Turbo blev højdepunktet på den moderne MG-scene med forhjulstræk. Den overtog mantlen som den hurtigste produktions-MG fra Montego Turbo, men afgav den senere til MG RV8. Den leverede præstationer, der fuldstændig overgik periodens konkurrenter på markedet og tvang mange Maestro-glade motorjournalister til at spise ydmyg tærte. Selv om der kun var få køreprøver, viste det sig, at bilerne var hurtigere end den påståede ydeevne, idet der i gennemsnit gik langt under syv sekunder for at nå 60 mph, og en topfart på 130 mph blev nemt opnået.

Mens produktions-MG'erne rullede fra produktionslinjerne i midten af 1980'erne, besluttede Austin Rover at gøre et forsøg på at deltage i international gruppe B-rallykørsel. I den forbindelse

skabte de en af de mest berømte MG'er gennem tiderne, MG Metro 6R4. Det var en meget usædvanlig bil, ikke mindst på grund af beslutningen om at bruge en tre-liters V6-motor med naturlig indsugning i stedet for at følge alle de andre store producenter med tvangsindblæsning. Den var lige begyndt at udvikle sit potentiale, da magthaverne besluttede, at denne klasse var for kraftig, og de forbød den derfor. Dette førte til, at de 200 produktions- og 20 udviklingsmodeller af bilen blev solgt til private ejere, som hovedsageligt brugte den i andre rallyklasser. Will Gollop med sin mesterskabsvindende rallycross-version med over 700 hk viste bilens potentiale.

Metro Challenge, en populær serie i 1980'erne dedikeret til MG Metro Turbo

Will Gollop i sin MG Metro 6R4

I den helt modsatte ende af skalaen er den ret langvarige situation med værdien af FWD-modeller. Bortset fra turboerne har MG'erne med fremdrift aldrig rigtig skabt en bred og varig entusiastbase. Generelt er der en periode med stor begejstring, som derefter aftager, før en anden bil tager pladsen.

Bilernes brugtværdi blev meget lav, og resultatet var, at bilerne hurtigt forsvandt fra daglig brug på vores veje.

Den eneste fordel ved disse meget lave restværdier var, at det gav nye unge bilister mulighed for at eje en MG. Den tydelige mangel på status betød, at unge MG FWD-ejere havde svært nok ved at retfærdiggøre deres valg over for deres jævnaldrende, men at de så fandt ud af, at de ikke blev accepteret af MG-folkene, satte dem virkelig ud i kulden. Historien har vist, at denne mulighed ikke blev udnyttet ordentligt af klubben, og at nogle medlemmer gjorde alt for at fremmedgøre disse stakkels drenge og piger. Dannelsen af alternative klubber som MGM Group var et resultat af dette. Det er umuligt at vurdere, hvor stort et tab MG Car Club har lidt, men der har helt sikkert været et tab. Jeg spekulerer på, om vi, klubbens medlemmer, vil tage ved lære af dette? Jeg tvivler på det, da menneskelig aktivitet viser, at de samme fejltagelser gentages konstant, men vi bør i det mindste forsøge.

Alligevel har MG Car Club helt klart taget MG'erne med fremdrift til sig, og det gør den stadig, selv om alt for mange enkeltpersoner i klubben ikke gjorde/gør det. I begyndelsen af 1908'erne startede dedikerede entusiaster af MG Metro en Metro-fil Safety Fast!, som videregav alle mulige nyttige oplysninger til det voksende antal ejere i MG Car Club. Faktisk var nye ejere af FWD MG'er med til at øge medlemstallet i klubben, og vi må også huske på, at 1908'erne var den periode, hvor den varme hatch var konge, og ingen volumenproducent betalte mere end en læbesnak til sportsvogne med blød top. Da MG Maestro og MG Montego blev etableret, var Front Wheel Drive-registeret født. Dette register har altid haft en kerne af dedikerede entusiaster, der har hjulpet andre ejere. Det største problem er, at der kun var få entusiastmedlemmer, som kun ejede en FWD MG. Størstedelen af MG Car Club FWD-ejere ejer også en anden MG to-sædet sportsvogn, og denne har en tendens til at tage opmærksomheden.

Roger Parkers' tiltrækning af MG'er går tilbage til en dreng i begyndelsen af 1960'erne, hvor ældre søskende ejede MG'er, og det kulminerede med, at han kunne overbevise sin mor om at købe en MG1300 i 1970 i stedet for en Morris, og han nød godt af at køre regelmæssigt i den og senere tuning af den! Han blev politibetjent i Midlands i 1971 og havde en meget fokuseret karriere inden for trafikorienterede sager, som omfattede udviklingen af de første britiske patruljevogne uden mærkning med fuldt integreret video i slutningen af 1980'erne og derefter

videreudviklingen af dette med automatisk nummerpladegenkendelse (ANPR) med det første fuldt mobile system i Det Forenede Kongerige, hvor han blev inddraget i en national ACPO-arbejdsgruppe (Association of Chief Police Officers) med henblik på den nationale indførelse af ANPR-teknologi. Roger trak sig tilbage fra politiet i 2001, da han blev ansat i MG Owners Club for at give medlemmerne teknisk rådgivning, skrive artikler i magasiner og udføre generelle aktiviteter i klubben. Roger har siden 1973 ejet sin MGB fra 1968, som han stadig har i en stærkt modificeret form, og han og bilen var afgørende for at overbevise Rover-ledelsen om at gå videre med Adder-projektet, som blev til MG RV8.

Når jeg skriver dette kapitel i klubbens historie, der spænder over årene uden for Abingdon, står jeg i stor gæld til afdøde Martin Brent, der, mens han arbejdede for Wilson McComb på MG's klubkontor, var tæt involveret i udvisningen af MG Car Club fra fabrikken; Peter og Christine Tipton, som ledede klubben fra Boston i næsten fire år; Peter Browning, som var så tæt involveret i vores søsterklub Austin-Healey på det tidspunkt, og naturligvis Bill Wallis, vores formand, hvis optegnelser og personlige erindringer dækker over 40 år af klubbens 70-årige levetid.

Den omvendte overtagelse af BMC af Lord Stokes' Triumph- og Leyland-imperium var et varsel om, at BMC ville blive underlagt, og sådan var det, da øksen i 1968 faldt over de fire fabriksklubber, der opererede fra Abingdon: Austin-Healey Club, Mini 7 Club, Riley Motor Club og MG Car Club. Safety Fast! skulle ophøre, og et nyt Leyland-magasin kaldet High Road skulle træde i stedet. Selv den nu legendariske Wilson McComb, den første redaktør af Safety Fast! og senere generalsekretær for MG Car Club, var magtesløs over for disse ændringer.

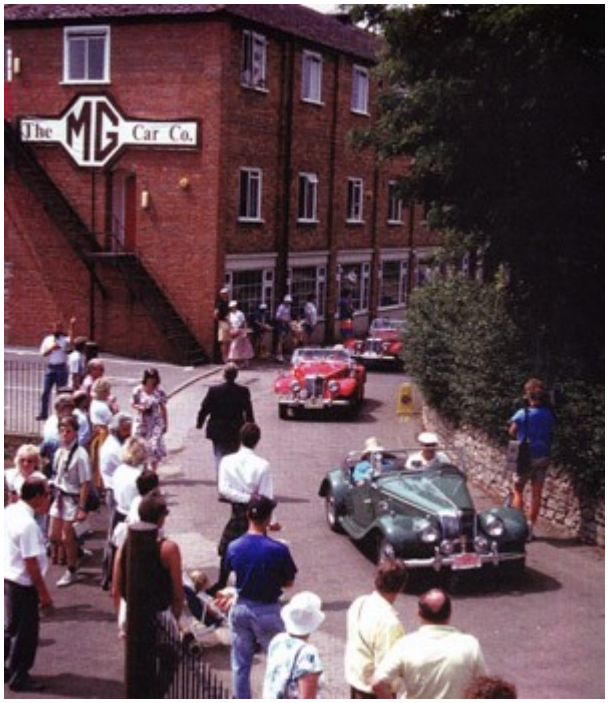
På dette tidspunkt fandt der feberagtige diskussioner sted mellem Martin Brent, Wilson McComb og John Thornley, hvor de to førstnævnte uden tvivl overvejede deres fremtidige karrierer, mens John Thornley, leder af MG-fabrikken i Abingdon, var langt fra rask, og hans tilstand blev sandsynligvis ikke bedre af den nye politik i British Leyland. John havde imidlertid haft seriøse drøftelser med Gordon Cobban, den daværende formand for klubbens sydøstlige center, en klubmand gennem og gennem, og efter Martin Brents og andres mening den "hvide ridder" på et tidspunkt, hvor klubben var truet af udryddelse.

MGCC's direktører med Lord Montague og Jean Kimber Cook siddende i MG

Det var Gordon, der så behovet for at få hjælp fra Martin, i Margaret O'Briens fravær (mere om hende om lidt), til at genetablere klubben i Abingdon væk fra fabrikken. I et kontor over en bank på byens markedsplads, assisteret af to sekretærer, overtog Martin redaktionen af Safety Fast! i slutningen af 1968. Det var på dette tidspunkt, at Margret O'Brien kom til at spille en fremtrædende rolle. Margret havde længe været en vigtig administrator, som havde beskæftiget sig med medlemskab for MG Car Club i dens tid på fabrikken. Efter et hospitalsophold vendte Margret tilbage til MG Car Club i dens nye kontorer, mens Martin Brent (og en af de andre sekretærer) vendte tilbage til fabrikken. Margret ledede kontoret med teutonisk effektivitet, hun var trods alt tysk af fødsel, og hun var højt respekteret. Men da historien skulle gentage sig mange år senere, kunne klubbens økonomi ikke bære omkostningerne ved lejemålet, og den første Abingdon-æra, der startede i 1930, sluttede 42 år senere i 1972. Klubben skulle komme til at være næsten 20 år mere i eksil.

I hele perioden over banken havde Gordon Cobban aflagt regelmæssige besøg fra sit hjem i Essex, ofte sammen med sin kone Elsie, og det var derfor uundgåeligt, at det meste af klubbens administration endte på den anden side af London, nemlig i Gordons hjem i Ilford. Det er nok rigtigt at sige, at det var Gordons administrative evner, energi og helhjertede engagement i klubben, hvilket ofte indebar, at han betalte regninger på klubbens vegne af egen lomme, som opretholdt klubbens struktur. Den eneste mørke sky i forbindelse med lukningen af Market Place var det faktum, at arkivmateriale, især med hensyn til konkurrencehistorie, som var blevet reddet fra fabrikken og opbevaret i baglokalet over banken, forsvandt på dette tidspunkt. Desværre var Gordon ikke så interesseret i det tip, som baglokalets arkivlager var blevet! I sidste ende blev det meste af det resterende materiale ved lejemålets udløb bragt til Syd Beers garage i Houghton i Cambridgeshire til opbevaring. Margret O'Brien fortsatte dog med at vedligeholde klubbens medlemsadministration, indtil hun gik på pension i 1976, hvorefter denne funktion blev flyttet til Houghton under Rhubean Warwick.

Således opretholdt Gordon og Elsie i det meste af 70'erne status quo med et beskedent medlemstal og en stram økonomi. I august 1978 fik Gordon, Piers Hubbard og Anthony Littlejohn imidlertid af John Thornley til opgave at oprette et klubkontor.



New England T Register parade forbi administrationsbygningen

Sheila Laurence fra Lincolnshire Centre blev udnævnt til assistent for generalsekretæren (Gordon), og i december samme år havde klubben etableret sig i Boston. John Thornley var imidlertid stadig utilfreds, ja, endog frustreret over, at klubben ikke fungerede harmonisk. Som følge heraf oprettede han i november 1979 en lille gruppe, som blev kendt som "Think Tank".

Et af medlemmerne af denne tænketank var Peter Tipton, som i juni 1980 med hjælp fra sin kone Christine blev udnævnt til generalsekretær i stedet for Gordon Cobban på deltidsbasis efter en annonce i Safety Fast! efter behov blev dette i januar 1981 til fuldtid. Med et professionelt marketingmand- og -kvindehold ved roret, støtte fra Lincolnshire Centre og leje af lokaler i 67 Wide Bargate, Boston, begyndte klubben at få en vis struktur igen. Den eneste funktion, der ikke blev opretholdt i Boston, var salget af regalier, som i to år, 1981-2, blev ledet af June Wallis fra hendes hjem i Solihull.

I 1983 var klubbens økonomi imidlertid blevet vanskelig, da medlemstallet stadig var lavt og omkostningerne til produktion af magasinet høje. Safety Fast! var blevet reduceret til en udgivelse hver anden måned, der var mange klager fra medlemmerne, og South East Centre havde fremlagt et charter om oprettelse af et valgt ledelsesudvalg/bestyrelse, der skulle lede klubben løbende i stedet for de to gange årlige rådsmøder, som tydeligvis var besværlige og ineffektive. Med henblik på den daglige ledelse blev der nedsat endnu en arbejdsgruppe, som skulle se nærmere på alle aspekter af klubbens drift. Samtidig, i november 1983, skulle lejekontrakten for Boston-bygningen på 67 Wide Bargate fornyes. Klubbens advokat, Rob lnnes-Ker, advarede mod at indgå en ny femårig lejekontrakt, så længe der var så stor usikkerhed. Denne ubeslutsomhed ville få konsekvenser for fornyelsen af kontrakten med Peter og Christine

Tipton. Dette førte i sidste ende til en formel opsigelse af forretningsforbindelsen i slutningen af januar 1984, selv om Christine holdt tingene i gang i yderligere ni måneder.

Sideløbende hermed blev der foretaget adskillige undersøgelser af alternative indkvarteringsmuligheder. Blandt de forskellige ejendomme, som den daværende formand Bill Wallis, der havde efterfulgt John Thornley i 1980, og jeg undersøgte, var et Euro kornlager i Banbury, en forladt Morland's pub i Abingdon bymidte og endda det administrationskontor, der var knyttet til den gamle MG Car Company A block-samlingsbygning. Morland's Brewery var som altid hjælpsomt, men en samtale med Austin Morris-divisionen i British Leyland afslørede, at der var masser af plads på Austin Morris Training Centre i Studley i Warwickshire. De fristende muligheder for at placere klubben i det smukke, men endnu ikke restaurerede, kahus på grunden var en motivationsfaktor, men det var klart, at der var behov for midlertidig indkvartering, indtil kahuset blev restaureret, hvilket det i øvrigt aldrig blev.

Fra venstre Lord Montague, Will Corry og Douglas Mickle

Efter at have overvejet andre ejendomme på grunden og i den nærliggende by Studley, fik klubben til sidst tilbudt muligheden for at indrette en Portakabin med Anders Clausager, den legendariske arkivar for British Motor Heritage (hvis hjem Studley dengang var) som nabo, i en anden Portakabin. Kort efter blev der anskaffet endnu en Portakabin til opbevaring af regalier.

Den 1. december 1984 blev Boston forladt, og klubbens gods og ejendele blev transporteret med en varevogn til Studley Castle under ledelse af den altid aktive Bill Wallis, som havde sørget for, at adressen blev PO Box 251, Studley, som en tilbagevenden til fabrikkens telefonnummer og startnumre for bilproduktionen. Der blev udpeget en ny klubsadministrator, Pat Stout, og den 12. april 1985 blev klubkontoret officielt åbnet. De midlertidige Portakabiner i Studley skulle være vores hjem i yderligere fire år, inden den næste flytning, igen midlertidig, som i det mindste gik i den rigtige retning, til Radley, ca. tre miles fra fabriksanlægget i Abingdon. I midten af 1987 var der over 7 800 betalte medlemmer i hjemmet. Arbejdspresset var stigende for de tre ansatte, og behovet for at finde et langsigtet hjemsted for klubben blev tydeligvis mere presserende. I august 1987 skitserede jeg de første planer for, hvordan vi kunne skaffe 100.000 £ til et kontor et sted....

En måned senere fik vi oplysninger om en beskeden beboelsesejendom i 150 Ock Street, Abingdon, som følge af nogle undersøgelser foretaget af Geoff Radford (dengang fra Vintage Register), der selv var ejendomsmægler, og formand Ron Gammons (der havde afløst Bill Wallis i 1985). Efter nogle betænkeligheder stemte klubbens bestyrelse marginalt for et køb. Stillingen var således polariserende, Studley versus Abingdon, og Rådet gav i oktober 1987 bestyrelsesmedlemmerne bemyndigelse til at "komme i gang" og træffe en beslutning.

Men ved et fuldstændigt tilfælde tilbød Austin Rover, som de var blevet, os få dage efter rådsmødet i oktober at leje et dobbelthus, kendt som Rookery Cottages, på Studley-området. Men den 25. november 1987 blev det på et bestyrelsesmøde i Studley besluttet, at vi skulle vælge Ock Street.

Det var efter dette møde, at problemerne begyndte. Næstformand Steve Dear var af den opfattelse, at vi på kort sigt skulle tage imod Austin Rovers tilbud om Studley-huset, et synspunkt, som blev kraftigt støttet af klubpræsident John Thornley. Steve Dear trådte tilbage, og John Thornley skrev et skingert brev til formanden, hvori han bemærkede, at når klubben flytter tilbage til Abingdon, er det ønskeligt, at den gør det med "en vis sans for stil", i stedet for at "flytte ind i en sløj oase i denne blomstrende by". I et brev til Steve Dear, hvori jeg opfordrede ham til ikke at træde tilbage, var min egen holdning, at vi ikke kunne fortsætte med at operere fra Portakabins. "Ock Street er en begyndelse, og det er Abingdon". I formandens brev af 7. december 1987 til formanden var deres forhold desværre på et historisk lavpunkt, hvilket overgik meningsforskelle tidligere på året. Sagen spidsede til den 14. december 1987, da næstformand Jack Armstrong på vegne af John Thornley (der fik indopereret en hjertemonitor) og den tidligere formand Bill Wallis deltog i et ekstraordinært bestyrelsesmøde på St John's Hotel, Solihull. Det drejede sig om John Thornleys fortsatte formandskab, hvis klubben fortsatte med Ock Street-projektet. Efter en meget velovervejet debat blev der truffet fire beslutninger: (1) Der skulle oprettes en formel byggefond, nærmere detaljer følger senere; (2) vi ville fortsætte med den midlertidige lejeaftale for Studley-ejendommen; (3) der skulle udnævnes en generalsekretær (klubbens medlemstal var nu på 8.500), og dette var et indbyrdes afhængigt krav; (4) der skulle søges en egen ejendom i Studley- eller Abingdon-området.

Fra venstre Lord Montague, Will Corry og Douglas Mickle

Efter at have overvejet andre ejendomme på grunden og i den nærliggende by Studley, fik klubben til sidst tilbudt muligheden for at indrette en Portakabin med Anders Clausager, den legendariske arkivar for British Motor Heritage (hvis hjem Studley dengang var) som nabo, i en anden Portakabin. Kort efter blev der anskaffet endnu en Portakabin til opbevaring af regalier.

Den 1. december 1984 blev Boston forladt, og klubbens gods og ejendele blev transporteret med en varevogn til Studley Castle under ledelse af den altid aktive Bill Wallis, som havde sørget for, at adressen blev PO Box 251, Studley, som en tilbagevenden til fabrikkens telefonnummer og startnumre for bilproduktionen. Der blev udpeget en ny klubsadministrator, Pat Stout, og den 12. april 1985 blev klubkontoret officielt åbnet. De midlertidige Portakabiner i Studley skulle være vores hjem i yderligere fire år, inden den næste flytning, igen midlertidig, som i det mindste gik i den rigtige retning, til Radley, ca. tre miles fra fabriksanlægget i Abingdon. I midten af 1987 var der over 7 800 betalte medlemmer i hjemmet. Arbejdspresset var stigende for de tre ansatte, og behovet for at finde et langsigtet hjemsted for klubben blev tydeligvis mere presserende. I august 1987 skitserede jeg de første planer for, hvordan vi kunne skaffe 100.000 £ til et kontor et sted....

En måned senere fik vi oplysninger om en beskeden beboelsesejendom i 150 Ock Street, Abingdon, som følge af nogle undersøgelser foretaget af Geoff Radford (dengang fra Vintage

Register), der selv var ejendomsmægler, og formand Ron Gammons (der havde afløst Bill Wallis i 1985). Efter nogle betænkeligheder stemte klubbens bestyrelse marginalt for et køb. Stillingen var således polariserende, Studley versus Abingdon, og Rådet gav i oktober 1987 bestyrelsesmedlemmerne bemyndigelse til at "komme i gang" og træffe en beslutning.

Men ved et fuldstændigt tilfælde tilbød Austin Rover, som de var blevet, os få dage efter rådsmødet i oktober at leje et dobbelthus, kendt som Rookery Cottages, på Studley-området. Men den 25. november 1987 blev det på et bestyrelsesmøde i Studley besluttet, at vi skulle vælge Ock Street.

Det var efter dette møde, at problemerne begyndte. Næstformand Steve Dear var af den opfattelse, at vi på kort sigt skulle tage imod Austin Rovers tilbud om Studley-huset, et synspunkt, som blev kraftigt støttet af klubpræsident John Thornley. Steve Dear trådte tilbage, og John Thornley skrev et skingert brev til formanden, hvori han bemærkede, at når klubben flytter tilbage til Abingdon, er det ønskeligt, at den gør det med "en vis sans for stil", i stedet for at "flytte ind i en sløj oase i denne blomstrende by". I et brev til Steve Dear, hvori jeg opfordrede ham til ikke at træde tilbage, var min egen holdning, at vi ikke kunne fortsætte med at operere fra Portakabins. "Ock Street er en begyndelse, og det er Abingdon". I formandens brev af 7. december 1987 til formanden var deres forhold desværre på et historisk lavpunkt, hvilket overgik meningsforskelle tidligere på året. Sagen spidsede til den 14. december 1987, da næstformand Jack Armstrong på vegne af John Thornley (der fik indopereret en hjertemonitor) og den tidligere formand Bill Wallis deltog i et ekstraordinært bestyrelsesmøde på St John's Hotel, Solihull. Det drejede sig om John Thornleys fortsatte formandskab, hvis klubben fortsatte med Ock Street-projektet. Efter en meget velovervejet debat blev der truffet fire beslutninger: (1) Der skulle oprettes en formel byggefond, nærmere detaljer følger senere; (2) vi ville fortsætte med den midlertidige lejeaftale for Studley-ejendommen; (3) der skulle udnævnes en generalsekretær (klubbens medlemstal var nu på 8.500), og dette var et indbyrdes afhængigt krav; (4) der skulle søges en egen ejendom i Studley- eller Abingdon-området.

Kimber House som købt af MG Car Club

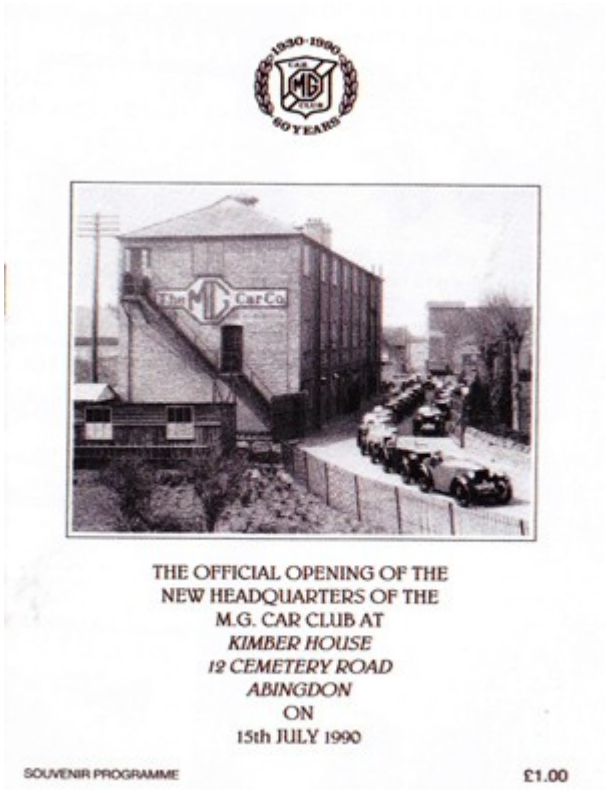
Formand Ron Gammons havde indhentet råd, især fra klubmedlem og arkitekt Alan Paine fra Lowestoft. Alan måtte efterfølgende pendle mellem østkysten og Abingdon mange gange, før dagen var omme. Efter en undersøgelse var Alan af den opfattelse, at 175 000 £ var et rimeligt tilbud for hele grunden. Formanden og jeg havde også indhentet udtalelse fra formanden, John Thornley, som sagde, at vi skulle "gå efter det" med den begrundelse, at grundens værdi til

bebyggelse med lejligheder var en meget god nødløsning, hvis vi ikke nåede vores mål, da restaureringsomkostningerne blev anslået til yderligere 75 000 £!

På dette Kings Cross-møde overvejede og forkastede bestyrelsen de tre andre mulige steder i Abingdon, og vejen frem var klar. Formanden foreslog, og jeg støttede forslaget, at vi skulle gå videre med vores tilbud og søge om planlægningsgodkendelse til ændring af anvendelsen. Bestyrelsen var enstemmigt for forslaget. Der blev afholdt yderligere to bestyrelsesmøder i september, hvoraf det andet, det 27. september, blev indkaldt specielt for at drøfte et uventet brev fra formanden, hvori Ron Gammon blev anmodet om at træde tilbage efter en række meningsforskelle. Næstformand Bill Wallis var til stede. Efter en debat på over en time fandt bestyrelsen, at Ron af hensyn til harmonien i klubben ikke skulle stille op til genvalg i den følgende måned. På samme møde meddelte jeg, at bygningsfonden havde overskredet 30.000 £, og formanden meddelte, at en "ældre statsmand" i klubben i store træk var indstillet på at yde et lån på et sekscifret beløb til fonden. Et begivenhedsrigt møde!

I sidste ende blev Ron genvalgt for et sidste år, hvilket blev anset for at være i klubbens bedste interesse og, hvad der var vigtigt, for byggeappellen på det tidspunkt, inden Will Corry efterfulgte ham på generalforsamlingen i november 1989. Indsamlingen af midler fortsatte ufortrødent på nationalt og lokalt plan. Lotteriet indbragte 12.000 £ i 19BB (med en præmie til Monacos Grand Prix). Det første genoptryk af et Gordon Crosby-maleri af MG 18/100 Tigress på Brooklands i 1930, som John Thornley ejede, blev lanceret samme år med eksemplarer signeret af John Thornley til 50 £, usignerede til 25 £, og dette blev fulgt op af Bryan De Grineaus maleri af MG K3, som grev Johnny Lurani kørte i Mille Miglia i 1933. Grev Johnny Lurani og hans hustru var æresgæster på Silverstone den 27.-28. maj 1989, og igen blev de nysignerede prints til 50 £ ivrigt solgt.

Lotteriet i 1989, som indbragte yderligere 7 000 £, havde som førstepræmie en flyvning med Concorde for to personer. Der blev afholdt tre auktioner over automobilia og reservedele på Silverstone. Der blev bestilt 750 Royal Doulton-tallerkener med M-typer, der forlader fabrikken på Cemetery Road, og de blev solgt for 28 £ stykket. Vi havde masser af vægure fra Tyskland, ure i begrænset oplag fra Schweiz og mange andre ting, lige fra tee shirts til julekort. Men lige så vigtige var de penge, der blev indsamlet ved Natters og lokale arrangementer i Building Appeal Buckets, som Dennis (The Bucket) Ogborn havde taget initiativ til, eller sponsorerede arrangementer, for mange til at huske dem, ikke kun rundt om i Det Forenede Kongerige, men også i hele verden. Det ville være uheldigt og ufuldstændigt at nævne enkeltpersoner ved navn, men beløb fra et par pund til flere hundrede pund strømmede støt ind på klubkontoret under hele kampagnen.



Det officielle åbningsprogram

Men tilbage til Abingdon. Efter ti måneders langvarige forhandlinger lykkedes det klubben at afslutte købet af 11/12 Cemetery Road til en pris af 180.000 £. Kampagnen havde på det tidspunkt indsamlet et fremragende beløb på 65 730 £ i løbet af de første 14 måneder. Desuden var den velgører, der skulle låne os de 100 000 £ rentefrit, Douglas Mickel, en mangeårig støtte for det skotske center, uden hvem projektet meget vel kunne være gået til grunde. Douglas har siden da storsindet givet disse penge til klubben og har dermed befriet den for det, der ville have været en betydelig løbende tilbagebetaling af kapital over 10 år. Restbeløbet på 15 000 £ til at erhverve grunden kom fra klubbens midler. Fase 1 var overstået. Fase II, rydning af grunden, renovering og opgradering af bygningerne, var lige ved at gå i gang, men der var stadig behov for yderligere 75 000 £.

Mens al denne spænding om købet foregik i sommeren 1989, var klubben så heldig at få lejet et kontorlokale hos J.C. Curtis & Son, Haulage Contractors and Quarry Operators, i Radley. Ikke alene var klubben psykologisk og fysisk nu allerede tilbage i Abingdon, men det betød også, at vi var på stedet, mens byggearbejdet fortsatte under Alan Paine, assisteret af Michael Cannon, den stedfortrædende klubadministrator på klubkontoret. Således blev fase II, The Diamond Jubilee Building Appeal, lanceret med en ny brochure, som denne gang viste en rigtig bygning, som klubben ejede. Rydningen af byggepladsen begyndte den 13. november 1989, og en række medlemmer donerede venligt deres tid eller leverede byggematerialer gratis eller til en vis pris for at hjælpe projektet på vej. Da den etårige lejekontrakt i Radley udløb i juni 1990, var måldatoen for, hvornår vores personale skulle flytte ind på Cemetery Road, fastsat!

Der kom fortsat midler ind i løbet af 1990, om end langsommere end tidligere. Byggearbejdet blev ikke forsinket, og den store åbningsdag kom den 15. juli 1990, da Lord Montagu of Beaulieu officielt åbnede klubbens kontorer foran en stor skare af klubmedlemmer fra hele verden. De var

vidner til en meget følelsesladet begivenhed. Ved udgangen af 1990, hvor endnu en vellykket tombola gav 7 000 £, var underskuddet til dækning af renoveringsomkostningerne nede på 14 500 £. I 1991, efter en tredje vellykket Silverstone-turnering, var underskuddet kun på 3 082 £, og kampen var reelt vundet.

Ron Gammons ved den officielle åbning af Kimber House

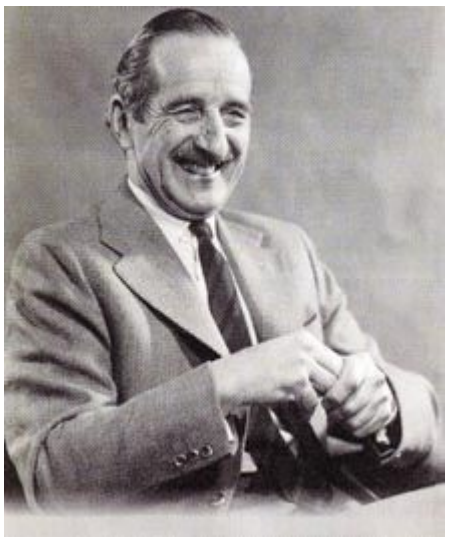
Indtægterne fortsatte med at strømme ind gennem 1990'erne, efterhånden som saldoen af tryk og plader endelig blev opbrugt, og medlemmernes stående ordrer blev gennemført.

Endelig skal der lyde en hyldest til det hold, der støttede mig under hele kampagnen: Jon Moore (som dygtigt organiserede det årlige lotteri), Phil Jennings, Dennis Ogborn, Christine Poxon, Peter Mace, Simon Farthorpe, vores Silverstone-auktionarius Glynn Guisti og Geoff Radford og klubbens kontorpersonale under ledelse af klubbens administrator Marilyn Moule og senere Lyn Jeffrey samt andre, der er for mange til at nævne i centre og registre rundt om i landet og i udlandet.

Med støtte fra klubbens medlemmer og velvillige tilhængere over hele verden indsamlede kampagnen et svimlende beløb på lige under 150 000 £.

Peter Best voksede op i Hendon i det nordlige London, men flyttede senere til Hove i Sussex, da han gik ind i handelsflåden og senere til et rederi. Han kom til Ford Motor Company i 1961, hvor han arbejdede med markedsføring og salg og rejste meget rundt i verden. Senere flyttede han til Volvo, hvor forsikring var en del af hans ansvarsområde, hvilket førte til oprettelsen af hans forsikringsselskab, som han grundlagde sammen med sin kone Marian i 1985. I dag er Peter Best Insurance Services en stærk specialiseret forsikringsmægler med særlig interesse for klassiske biler, herunder MG. Peter blev medlem af MGCC i 1974 og var formand fra 2005-2007, hvor han spillede en vigtig rolle i Kimber House Appeal Fund.

Syd Beer var analytisk kemiker af profession, og hans kærlighed til biler begyndte, da han hyggede sig i sin fars garage og udviklede en passion for klassiske biler. Det fik ham til at starte en samling af MG'er i sin landsbygarage i Houghton nær St Ives i Cambridgeshire. Blandt de berømte biler, som han ejede, var den tidligere Kaye Don K3 enestolsvogn, den tidligere Harvey Nobile Q Type og den tidligere Norman Blck NE. Syd fik et nært venskab med John Thornley, hvilket førte til, at han erhvervede et par Jacobs Midgets og den mest succesfulde tidligere fabriks-MGB. Da klubben stod uden hjem i British Leyland-æraen, tilbød Syd lokaler på Houghton i to år.



Ved den officielle åbning af Kimber House den 15. juli 1990 var der mange lykønskninger og rygklapperi.

Målet om at få vores eget hovedkvarter i Abingdon var blevet nået, og endnu bedre var det, at det lå tæt på udgangsporten til den gamle fabrik, hvorigennem en række MG-modeller havde været til test eller var blevet leveret til stolte nye ejere. Vi var imidlertid lykkeligt uvidende om, at bestyrelsen i den nærmeste fremtid ville gå i gang med ambitiøse projekter, som næsten ville bringe klubben økonomisk på bar bund i løbet af 1992.

Resultatet af denne meget nærgående fejltagelse fik mange mennesker til at fokusere på Kimber House' stilling. Hvis klubben var gået under, ville Kimber House være nødt til at blive solgt for at betale kreditorerne. Dette ville ikke blot have været en stor katastrofe, men også et brud på troen mod de mange, og især Douglas Mickel, som havde givet så generøst.

Det blev besluttet, at Kimber House skulle overdrages til en fond, så snart klubbens økonomi ville tillade det. Processen med at danne en trust gik langsomt frem i takt med den gradvise forbedring af klubbens økonomi, men til sidst blev forslaget om at overdrage Kimber House til en trust drøftet på rådsmødet den 30. marts 1996. I mellemtiden var der blevet fremsat flere navne på udpegede trustees, og bestyrelsen gik med overvældende flertal ind for, at den skulle hedde Douglas Mickel Trust. Douglas og Marjorie var begejstrede.

Det første møde for de udpegede trustees blev afholdt den 17. marts 1995, hvor det blev besluttet at søge om status som velgørende organisation hos Charity Commissioners. I tilfælde af, at dette ikke blev opnået, begrundede Charity Commissioners, at "et formål er ikke velgørende, hvis det hovedsagelig er til gavn for bestemte personer". Trustens formål og målsætninger blev imidlertid drøftet indgående, testet på rådsmøder og vedtaget som følger:

1. At eje og forvalte Kimber House og den tilstødende ejendom.

2. At vedligeholde og bevare trofæer og andet historisk materiale og arkiver fra MG Car Club.

3. At tilskynde til og bistå forskning i MG Car Clubs historie og arkivmateriale.

4. At tilskynde klubben til at afholde seminarer om vedligeholdelse/restaurering af MG-modeller.

Trust'en var oprettet, men ikke i drift den 29. marts 1996, og blev oprettet af Douglas Mickel, som gavmildt udfærdigede en check svarende til det beløb, som MG Car Club havde overført

som den første og eneste tilbagebetaling af det oprindelige lån tilbage i 1990; lånet til klubben blev omdannet til en gave den 6. marts 1996. Det var først i 1997, at Kimber House og det dobbelthus, der ligger ved siden af, endelig blev overdraget til fonden.

Samling af de ledende medlemmer af Scottish Ctr (fra venstre): Betty Herald, Douglas Mickel, Bruce Herald, Ewan Murry

Trust kunne ikke have fået bedre lejere; de passede på ejendommen, som var det deres egen! Det har været særlig glædeligt, at klubben i 1999 fandt tilstrækkelige midler til at flytte de tidligere lejere fra naboejendommen, renovere ejendommen for at skabe yderligere lokaler til klubbens formål og stadig have penge i banken.

Det er også en stor glæde for bestyrelsen, at deres første projekt er at bidrage til udgifterne til indsamling af artikler fra hele verden til denne bog.

De oprindelige bestyrelsesmedlemmer var: Tom Gray formand (Scottish Centre), Robert Innes-Ker sekretær og kasserer (Abingdon Works Centre), Victor Smith (South East Centre), Paul Brazier sekretær (North West Centre), og Douglas Mickel, OBE 1911-2000.

Douglas blev introduceret til MG-mærket af sin onkel Robert, som kørte kampagne i en TA. Hans stolteste MG-minde var at få overrakt sin første MG-pris af fru Cecil Kimber, som sammen med sin mand rejste nordpå til Taymouth Castle til et MG-weekendrally (Scottish Centre) den 20.-21. maj 1939 (tredjeplads i saloonklassen, C-type Ford!). Douglas var blevet medlem af MG Car Club som associeret medlem kort før rallyet og blev senere, fra 1948, sekretær for Scottish Centre i en periode på 43 år! Men Douglas ejede aldrig en MG, før han købte en af de sidste Midgets i 1980. Derefter fulgte en MG Metro og to MG Maestros. Hans søn, Bruce, har stadig en TD, som hans forældre gav ham på hans 21-års fødselsdag. Douglas ejede måske ikke mange MG'er, men på en eller anden måde var klubben en del af hans hjerteblod.

DOUGLAS MICKEL TRUSTS FREMTID - BILL SILCOCK

I begyndelsen af 2013 satte MGCC's bestyrelse sig for at dokumentere forholdet mellem klubben og Douglas Mickel Trust (DMT) for at dokumentere det for fremtidige bestyrelsesmedlemmer som en letforståelig referencevejledning. Som hjælp til dette indkaldte bestyrelsen alle de papirer, som klubbens tidligere advokater havde i deres besiddelse. Efter en indledende analyse af dokumenterne viste der sig at være nogle huller i de tilgængelige oplysninger, så bestyrelsen bad de nuværende bestyrelsesmedlemmer om hjælp til at forstå situationen.

Efter kort tid var kuratorerne under ledelse af Geoff St John-Mitchell enige om, at der var nogle uoverensstemmelser i den dokumentation, som begge parter havde, og klubben og fonden besluttede uafhængigt af hinanden, at der var behov for juridisk rådgivning. Klubben og fonden anlagde sag til hver sin advokat, og begge juridiske rådgivere var enige i, at der var uoverensstemmelser, og de mente, at der burde indhentes en advokatudtalelse for at få klarhed over tingene.

Den officielle åbning af Kimber House i 1990

På MGCC-rådsmødet i marts 2014 udtalte klubbens formand, Bill Silcock, følgende:

"Douglas Mickel Trust blev oprettet i 1994 for at sætte Kimber House uden for rækkevidde for enhver kreditor i klubben i tilfælde af en økonomisk katastrofe, der skulle ramme klubben. I den seneste tid er det blevet klart, at fonden ikke var oprettet så godt, som den kunne have været. Klubben og administratorerne har uafhængigt af hinanden indhentet juridisk rådgivning, og man er ved at finde en fælles vej fremad. I værste fald vil ejerskabet af Kimber House vende tilbage til klubben, og der skal oprettes en ny trust. Kimber House vil derefter blive overdraget til den nye trust for at sikre fortsat beskyttelse af klubben."

Trust'en modtog derefter en advokatudtalelse, som løste situationen. Denne støttede advokaternes frygt for, at DMT ikke var en juridisk gyldig trust og derfor aldrig havde eksisteret juridisk set.

Det skal understreges, at de oprindelige trustees handlede i lyset af deres rådgivning på tidspunktet for oprettelsen af trusten, og der kan ikke lægges dem nogen skyld i denne konklusion.

Efter at have overvejet Barristers udtalelse bad DMT's trustees om at tilbagelevere alle DMT's aktiver til MGCC, og der blev indkaldt til et møde mellem trustees, klubbens formand Bill Silcock og kassereren Richard Colston den 14. maj 2014. På dette møde blev al DMT-dokumentation og alle regnskaber indleveret til MGCC, og Trustens finansielle aktiver blev overdraget til klubben. Disse aktiver blev deponeret på en selvstændig konto, indtil Rådet godkendte et forslag til deres anvendelse.

Ejendomsretten til Kimber House blev i første omgang overladt til de fire navngivne personer (alle respekterede MGCC-medlemmer), som tidligere havde haft ejendommen på vegne af Trust'en. Dette skulle fortsætte, indtil klubben havde indhentet juridisk og regnskabsmæssig rådgivning om situationen med hensyn til stempelafgiftspligt i forbindelse med overdragelsen af ejendomsretten til Kimber House. Klubben fik forsikringer om, at der ikke skulle betales stempelafgift, og klubbens advokater overførte ejendomsretten til Kimber House tilbage til MGCC.

Bestyrelsen indhentede derefter juridisk rådgivning om den bedste måde at beskytte Kimber House mod eventuelle fremtidige risici på. Klubbens advokater, Morgan Cole, rådede om, at en anden trust eller et separat selskab var uhensigtsmæssige måder at beskytte Kimber House på, og den anbefalede vej frem var, at klubben skulle have solide forvaltningsprocedurer. Vores daværende stiftelsesdokument og vedtægter samt klubbens regler blev overdraget til Morgan Cole for at få deres anbefaling om de nødvendige ændringer.

Der blev nedsat et underudvalg under bestyrelsen under ledelse af Bill Silcock og med den meget dygtige støtte fra Richard Colston, Dick Morbey, Chris Hunt-Cook og Jim Andrews. Deres opgave var at revidere og omformulere stiftelsesdokumentet og vedtægterne samt klubbens regler i overensstemmelse med Morgan Coles anbefalinger.

Det blev konkluderet, at det ikke var nødvendigt at ændre stiftelsesdokumentet, som var et historisk dokument i sig selv, og holdet koncentrerede sig om vedtægterne og klubreglerne.

Udkast til de reviderede dokumenter blev derefter rundsendt og godkendt af alle CRB'erne, og der blev indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling samtidig med det næste rådsmøde i marts 2015, hvor de endelige reviderede dokumenter blev enstemmigt vedtaget.

Douglas Mickel-fonden blev oprettet i løbet af 2014 for at videreføre nogle af de mål, der blev fastsat for den tidligere trust.

Dens struktur og procedurer blev udviklet af en lille arbejdsgruppe bestående af Ian Lindley (den daværende formand for Caledonian Centre), Phil Jukes (den daværende formand for 6.3.5 registret) og George Wilder, MGCC-direktør. Deres rapport blev godkendt af forretningsudvalget og iværksat, så fonden kunne fungere i 2015.

Fondens formål er at støtte aktiviteter, som er:

- sikring af MGCC's langsigtede fremtid

- at udvikle MGCC's arkiv og optegnelser

- udvikling af viden om MG

- at udvikle og forbedre unge menneskers færdigheder til at arbejde med ældre køretøjer

- andre meningsfulde projekter, der støtter og forbedrer brugen af MG-biler.

Alle MGCC-medlemmer kan ansøge DMF om støtte, uanset om det er individuelt, som kollektiv eller som center, register eller afdeling. DMF-panelet har mulighed for at yde både "lån" og "tilskud" til ansøgere, afhængigt af om en ansøgning er blevet behandlet med succes. I alle tilfælde skal ansøgningen dog falde inden for rammerne af DMF's målsætninger.

DMF-panelet består af tre MG Car Club-medlemmer, et medlem af MG Car Club, en direktør, en formand for registret og en formand for centret, og de vælges ud fra forslag fra bestyrelsesniveau. Der vil være tale om en roterende rolle, således at ingen enkeltperson fortsætter i mere end tre år i træk. DMF-panelet aflægger med jævne mellemrum rapport til forretningsudvalget om sine aktiviteter gennem den udpegede direktør.

Fondens første støtteprojekt var at hjælpe SVW Register med at bygge en motorstand til klubbens udstillings-VA-motor. Udgifterne blev delt mellem registret og fonden. Motoren og stativet er nu udstillet i det nye Bill Wallis-arkiv i Kimber House.

Douglas Mickel blev født i 1911 i Cardross i Skotland, blev uddannet på Glasgow University og blev ansat i familiens byggefirma. Flyttede til Edinburgh for at åbne en ny afdeling af firmaet og blev senere formand for det. For sine tjenester for byggebranchen modtog han OBE. Hans hustru Margery modtog en MBE for sin indsats i politik. Før Anden Verdenskrig blev Douglas medlem af MG Car Club, men han havde ikke en MG, men kørte i stedet kampagne i en Ford Saloon. Under krigen blev han medlem af Royal Engineers og opnåede rang af kaptajn. Efter krigen blev han medlem af forskellige lokale erhvervsforeninger, hvor han tjente med udmærkelse. Inden for motorsport blev han en ledende person i Scottish Sports Car Club og Royal Scottish Automobile Club. Han blev medlem af MG Car Club igen og blev den altid entusiastiske sekretær for det skotske center i 43 år. Douglas opgav først skisport og badminton i en alder af 80 år og bevarede sin store interesse for Scottish Centre og klubben indtil sin død i 2000.

Selv om MGF har givet klubben den største stigning i medlemstallet i perioden siden september 1995, er dette ikke sket uden planlægning og forudseenhed. Da jeg har haft en betydelig andel i oprettelsen af MGF-registeret, var jeg ret sikker på, at referaterne fra rådsmøderne i 1994 ville være beviset på vores kollektive tankegang.

I referatet af rådsmødet i april 1994 foreslog Don Bishop fra MGB-registeret, at der skulle oprettes et embryonalt register for at kunne rumme den dengang meget omtalte PR3-model, der blev udviklet i det daværende Rover Group, som i den foregående måned var blevet en del af BMW Group efter deres køb af virksomheden fra British Aerospace.

Jeg var dengang områdechef for dette selskab og varetog de kommercielle forbindelser mellem os og det britiske Rover-forhandlernetværk, og jeg havde allerede set og siddet i en prototype i Canley styling- og designcentret. Senere arbejdede jeg på Rover Groups anlæg i Studley Castle, hvor klubben havde til huse i slutningen af 1980'erne. Der var kort gåafstand til Portakabin'en, hvor den blev administreret, og jeg befandt mig derfor i en enestående position, idet jeg kendte sandheden, men ikke kunne sige et ord om den på mødet!

Ud over at godkende Dons forslag skete der ikke mere før det samlede rådsmøde i november 1994, hvor der under "spørgsmål, der opstod" blev talt meget om, hvordan vi skulle gå videre med denne mulighed. En idé var, at vi skulle bede Rover Group om at lægge et medlemskort i håndbogspakken til hvert køretøj, der forlader fabrikken. På dette tidspunkt kunne jeg ikke længere holde mig tilbage og besluttede at give et råd.

Pressefoto fra 1995 af en 1.8i MGF

Det blev tydeligt for alle, der lyttede, at jeg vidste mere, end jeg var villig til at afsløre, og i frokostpausen engagerede Victor Smith mig i en samtale om en ledig plads i bestyrelsen og muligheden for, at Rover kunne få indflydelse på bestyrelsesniveau gennem mig. Den nye bil var stadig ikke bekræftet på trods af alle forberedelserne, og jeg nægtede resolut at bekræfte den, og i beslutningsforslagene til forhandling står der følgende: "At der på forhånd træffes foranstaltninger til at sikre, at MG Car Club er klar til at yde en service til købere af den nye bil, hvis en ny MG-bil bliver annonceret".

MGF Racing var hurtigt og gesvindt

MGF Cup-mesterskabets kørere

Klubben var tydeligvis begyndt at tænke på, hvad dette produkt ville give af ekstra medlemskab, og havde allerede inden lanceringen et register til rådighed. Måske skulle den også have gjort det ved lanceringen af MGB'en; hvad ville det mon have betydet for medlemstallet dengang?

På generalforsamlingen samme eftermiddag blev jeg valgt ind i bestyrelsen. Mit ansvarsområde blev ansvarsområde for klubbens centre, registre og afdelinger, hvilket gav mig mulighed for at styre PR3-registerets første skæbne.

Interessant nok havde medierne og klubbens medlemmer antaget, at den ville blive kaldt MGD, og den blev ofte omtalt sådan på bestyrelses- og rådsmøder indtil den 7. marts 1995, hvor bilen endelig blev afsløret på biludstillingen i Genève. Mange iværksættere havde faktisk ringet til MG- og Rover-kontorerne og tilbudt at sælge os MGD-registreringer, som de havde reserveret hos DVLA, i håb om en hurtig fortjeneste. Det var svært ikke at afsløre spillet. Hvad skete der med alle de nummerplader?

På bestyrelsesmødet i januar 1995 afslørede jeg, at jeg nu arbejdede for en afdeling af selskabet, MG Cars, som regional leder. (Efter at have set de ledige stillinger i denne afdeling i oktober 1994 tænkte jeg, hvor passende det ville være, både som entusiast og som bestyrelsesmedlem, at arbejde i denne del af selskabet).

Abingdon Trophy-bilerne stiller op i Prescott i 1998

Jeg har fået tilladelse til at afsløre produktdetaljerne i hovedtræk, men ikke navnet. Jeg bad om, at der skulle være tavshedspligt, og referatet af mødet indeholder ingen detaljer om denne præsentation. Efterfølgende blev der lagt planer om at fejre den nye sportsvogns ankomst med en MG Car Club-kørsel til Genève i forbindelse med lanceringen i biler, der repræsenterede mærkeets historie. Dette blev organiseret af den daværende oversøiske direktør Alan Kingwell, som også støttede kørslen sammen med Bob Marshall i en Land Rover stillet til rådighed af Rover Group. Denne begivenhed blev også filmet af BBC til den efterfølgende serie "When Rover met BMW", selv om den blev redigeret ud af de endelige programmer for at give plads til den mere interessante historie om John Towers' forestående afgang som Rover-chef efter uoverensstemmelser med BMW's bestyrelse. Det hele er ret poetisk, når man tænker på, at John Towers seks år senere som leder af Phoenix-konsortiet køber Rover tilbage fra BMW for den fyrstelige sum af 10 pund og meddeler verdenspressen denne forbløffende situation den 9. maj 2000.

Det første møde i MGF-registeret blev afholdt umiddelbart efter Rådets møde på Upper Reaches Hotel i Abingdon i april 1996, og der deltog fire personer: Dr. Rob Higgins, mig selv, som allerede var ejer af en MGF, der var stillet til rådighed af firmaet, Dawn-Marie Turner (som senere blev min kone) og Nick Cox, som var ved at bestille sin bil. Det var blevet besluttet at

overlade PR3-registerets skæbne til Don Bishop, indtil leverancerne af køretøjerne var begyndt. Don havde udstedt de første ca. 20 medlemskort, da han kom for at overdrage tøjlerne til gruppens første formand, Julia Marshall (som også var bestyrelsesmedlem på det tidspunkt). Hun kunne få dage efter lanceringen modtage sin bil fra Clive Suttons udstillingslokaler i Old Brompton Road, Kensington. Hun skulle få en stor omtale i Daily Telegraph, efter at de ca. en uge tidligere havde skrevet, at den gennemsnitlige kunde var mand og midt i 50'erne. Her var en blond kvinde i tyveårsalderen, der modbeviste denne teori og fik en halv side med en helfarvet omtale i processen; ikke for ingenting var hun den direktør, der var ansvarlig for klubbens reklame.

Det var en glimrende start for Registeret, da Julia i artiklen nådesløst havde promoveret MG Car Club og dens støtte til produktet gennem sin deltagelse i MGF-aktiviteter. Dertil kom støtten fra MG Cars-afdelingen i Longbridge, som havde indført en rådgivende "bedste praksis"-politik for sine forhandlere om at tilbyde medlemskab af klubben i forbindelse med leveringen af hver enkelt bil som en merværdi for kunden. Der blev hurtigt flere medlemmer, selv efter at MG Owners Club havde gjort indsigelse, da de følte sig yderst utilfredse med denne eksklusive ordning. Roche Bentley (MGOC's generalsekretær) havde gennem journalisten Kevin Eason, den daværende korrespondent for motorsporten i The Times, givet dette spørgsmål megen omtale i nummeret af 7. oktober 1995. Dette øgede antallet af henvendelser, som vi modtog. Samtidig blev jeg gjort til skurken i artiklen som gerningsmand. Roche, der aldrig går glip af en lejlighed, havde formået at styre Kevin Eason's artikel til en vidunderlig reklame for MGOC's forsikringsordning med angivelse af typiske præmier og et telefonnummer, hvor man kunne ringe for at få yderligere oplysninger. Begge klubber var kommet ud af historien med fordele for deres respektive organisationer, hvilket endnu en gang beviser, at der ikke findes noget, der hedder dårlig omtale!

1996 MGF-fødselsdagsfest i Gaydon

De første dage af registret blev brugt til at forsøge at finde ud af mere om, hvad de nye ejere ønskede af vores klub. Komitéen var vokset til at omfatte MG-forhandler John Priest fra Chesham og yderligere to ejere, Graeme Bishko og heldigvis en anden blond kvinde, Caroline Woodley. Daily Telegraph må have været på flugt nu, for ikke en eneste af holdet opfyldte deres specifikationer!

På klubbens årlige festival på Silverstone i 1996 havde Julia besluttet at finde ud af mere om vores voksende medlemstal, som nu var på omkring 400, og udarbejdede et kort spørgeskema, som skulle hjælpe os med at komme videre. På trods af en knæskade og på krykker humpede hun rundt på parkeringspladsen og sørgede for, at vi fandt ud af, hvad vi havde brug for at vide. Det blev helt klart, at F-medlemmerne var udadvendte og omgængelige og ønskede at bruge deres biler til fornøjelse, dvs. til at køre rundt som led i et arrangement eller for at komme til et arrangement. Mange havde allerede "mødtes" via internettet med en opslagstavle som mødested, og dette var det vigtigste træk ved undersøgelsen: næsten alle dem, vi talte med, var e-mailvenlige og trawlede regelmæssigt rundt på nettet. Dette var også afgørende for udvalgets fremtidige sammensætning, som alle var "netjockeys". Husk på, at det var de tidlige dage af internettet.

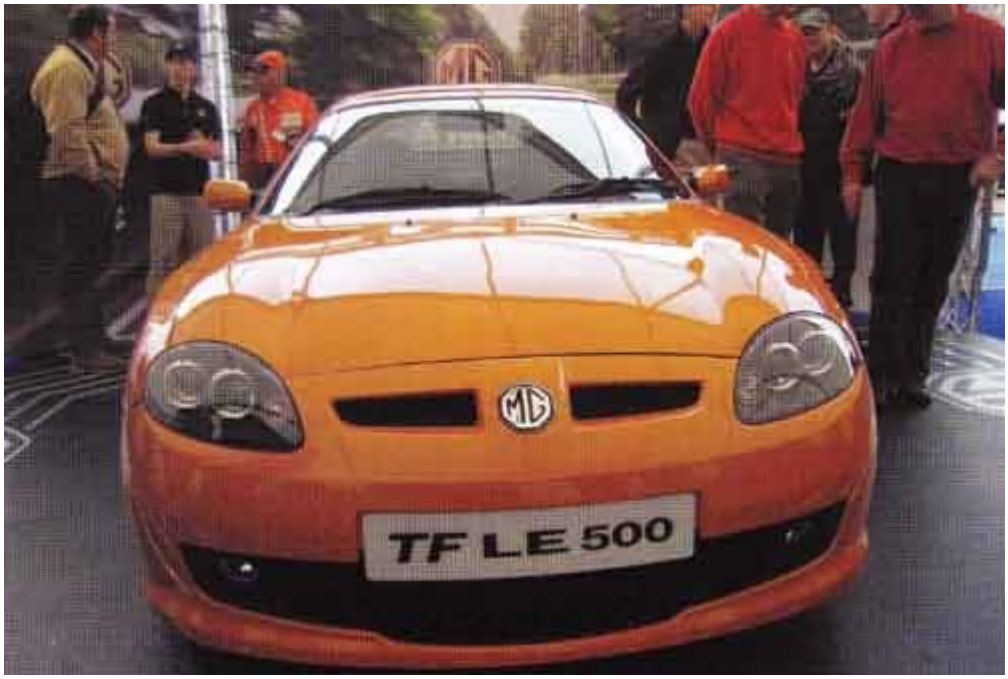
Registeret fortsatte med at vokse. Tilgængeligheden af billigere brugte biler har udvidet antallet af potentielle medlemmer, og det samme gjorde indførelsen af en billigere begyndermodel med 1600cc-motor. Siden lanceringen og frem til udgangen af 2000 var der blevet solgt langt over 33 000 i Det Forenede Kongerige og yderligere 30 000 i udlandet. Ingen anden sportsvogn havde solgt så mange biler på hjemmemarkedet indtil den 23. september 1995, hvor MG igen begyndte at sælge sportsvogne. Da produktionen af MGF sluttede, var der blevet produceret over 77 000, og den blev afløst af en MG TF-model med konventionel ophængning, som blev sat i produktion igen af NAC i en begrænset periode, hvor der blev produceret mindre end 1 000, inden SAIC lukkede for hanen.

Efter de mørke dage i 1980, da fabrikken i Abingdon lukkede, kunne vi være blevet endnu en gammel bilklub. Men ankomsten af Metro, Maestro og Montego i midten af 80'erne og RV8 i begyndelsen af 90'erne havde givet klubben et tiltrængt løft i medlemstallet. MGF og TF har øget aktiviteten på den sociale scene bag den sportslige side af Registeraktiviteterne og har i perioden siden den oprindelige lancering føjet omkring 3 500 personer til vores klub.

RV8 gav klubben et medlemsfremstød, før MGF blev lanceret

År 2001 og fremover har givet os en forbløffende række nye produkter fra Longbridge-fabrikken, som vi kan beundre, fra den passende omdøbte MG Rover Group. Dette var endnu en mulighed for at opmuntre nye medlemmer til vores rækker på samme måde som MGF havde gjort det. SAIC fortsatte med at producere nye modeller og brugte Longbridge-faciliteterne til at samle MG'er indtil for nylig.

Min periode som formand for MGCC sluttede i 2005, efter at jeg var blevet udnævnt fem år tidligere, og jeg havde søgt efter et lønnet arbejde siden april samme år efter MG Rover Groups sammenbrud.



NAC MG TF LE 500 udstillet på Silverstone i 2007

Stephen Cox var et mangeårigt medlem af klubben. Efter at have været skribent for Midland Centre blev han kasserer for MGA Twin Cam Group efter at have erhvervet en Coupe-model, og i den stilling deltog han i rådsmøderne sammen med Nick Cox. Efter en periode som klubdirektør blev han formand fra 2000-2005. Han deltog med en MGF i Abingdon Trophy og fortsatte med at køre i andre klubmesterskaber. I denne periode blev han involveret i udviklingsprocessen for MG Sport og Racing og gik i 2003 videre til at arbejde sammen med Tatra Motors om et fælles projekt om at importere deres produkter til brug i Storbritannien. I 2006 vendte han tilbage til MG's verden i Longbridge som salgs- og franchisingchef for Nanjing Automobile Corporation, der havde købt alle aktiverne i den konkursramte virksomhed. Stephen bor nu i Frankrig.

Stephen Cox med sin MGF

Indtil 1997 blev klubbens kontoradministration varetaget af en række kvindelige administratorer, som tog sig af den daglige drift af kontoret og udførte specifikke opgaver, som bestyrelsesmedlemmerne havde anvist.

Det forhold, at de fleste af dem tjente klubben i mange år (f.eks. Lyn Jeffery 1990-1997), er et tegn på, at ordningen fungerede effektivt og gnidningsløst. Jean Bryce fungerede som sekretær for medlemskab i over 20 år.

I august 1997 besluttede bestyrelsen imidlertid, at tiden var inde til, at Kimber House skulle have betydeligt mere ansvar "internt". Man mente, at dette nu krævede udnævnelse af en fuldtidsansat administrerende direktør, en stilling, som blev besat af Rob Gammage.

Rob Gammage (til venstre) og Roger Latham (Anglia Centre)

Kontoret skulle snart håndtere konkurrencer, en forbedret medlemsafdeling, Safety Fast! produktion, et nyt edb-regnskabssystem, ansættelse af en udstillingsarrangør og generelt forbedret service til centre, afdelinger og registre. Den nye administrerende direktør fik ret frie hænder til at være proaktiv med nye projekter og samtidig holde bestyrelsen og Rådet ajour med udviklingen.

Rob Gammage med 1998 MGCC Competitions Department. Ron Gammons til venstre.

Stigningen i medlemstallet og klubbens aktiviteter betød uundgåeligt, at der snart blev behov for flere kontorlokaler i Kimber House (tidligere nr. 12 Cemetery Road). Med sine

små værelser i cottage-stil var der behov for meget mere plads til de nye medarbejdere. Bestyrelsen forhandlede om at købe det tilstødende sommerhus nr. 11, som havde været beboet af et ældre ægtepar, der havde boet der i mange år. Der blev indgået en gensidigt venskabelig aftale, hvorefter klubben ville sørge for, at de kunne genhuses i en bungalow i Cornwall, hvor de havde planer om at gå på pension. Klubbens køb af bungalowen blev anset for at være et aktiv, der var ved at blive modnet, og de finansielle arrangementer blev gennemført med succes.

Under Mike Hawke, Peter Best og Stephen Cox' formandskaber var klubben på vej ind i en periode med modernisering og konsolidering. I Kimber House blev konkurrencerne nu varetaget af Peter Browning. John lnness blev udnævnt til udstillingsleder, og Ian Rendle (Safety Fast! produktion) overgik til Andy Knott.

1997 gav et overskud på handelsbalancen, og medlemstallet steg, idet det 100.000. medlem snart ville blive medlem. I 1999 kårede Classic Car Magazine MGCC Silverstone som årets bedste klubbegivenhed - for anden gang på tre år. I 2000 modtog magasinet Classic & Sports Car Magazine prisen som årets klub for at fejre 75 års jubilæum, over 300 årlige arrangementer i Det Forenede Kongerige og et voksende medlemstal på verdensplan. I 2001, efter 16 år, trak Paddy Willmer sig tilbage som redaktør af Safety Fast! og overlod posten til Peter Browning.

Fejring af jubilæer viste sig at være en god reklame og en mulighed for særlige arrangementer. Safety Fast! i marts 2003 fejrede 75 års jubilæum for M Type, 40 års jubilæum for T-registeret, 30 års jubilæum for MGB VB, 25 års jubilæum for VB-registeret, 20 års jubilæum for Maestro og det 20. Regency Run (London-Brighton), som tiltrak over 700 biler. I 2003 blev der også oprettet det nye TRZS|ZT-register.

The first event held by the MG ZR/ ZS/ZT Register, Duxford 2004

Den voksende popularitet af Track Days, hvor entusiaster kunne medbringe deres landevejsbiler for at prøvekøre på baner, fik klubben til at oprette sin egen MGs on Track-aktion. Oprindeligt inspireret af Dave Livingstone i starten af 2004-sæsonen blev klubbens Track Days hurtigt til regelmæssige arrangementer, som et stigende antal medlemmer nød godt af.

Det var i løbet af 2004, at der blev udarbejdet kontroversielle planer om at bygge et moderne, specialbygget kontor til erstatning for Kimber House. Dette ambitiøse projekt vakte betydelig polemik og blev til sidst skrinlagt med den begrundelse, at omkostningerne ville medføre et stort forbrug af klubbens finansielle aktiver, som sandsynligvis ikke ville blive tjent ind igen ved en øget forretning.

Mod slutningen af 2005 drøftede bestyrelsen et forslag om at reducere Safety Fast! til kun at omfatte klubnyheder, mens feature-materiale skulle indarbejdes i det veletablerede magasin MG Enthusiast, som ville blive sendt til medlemmerne med posten. Dette var ikke generelt populært; der var administrative problemer, og arrangementet blev snart afsluttet, og Safety Fast! blev genindført i juli 2007.

Klubbens økonomiske situation har altid været afspejlet i medlemstallet, især antallet af nye medlemmer, og dette har altid været forbundet med tilgængeligheden af nye MG'er. Lukningen af MG Rover i Longbridge i 2005 skulle medføre et alvorligt fald i medlemsindtægterne, da produktionen af MG'er ophørte. I 2006 var klubbens økonomi ikke stærk, og der måtte foretages en alvorlig nedskæring i aktiviteter som f.eks. racerprogrammet.

I 2007 skulle der ske mange personaleændringer. Kasserer Peter Buckles trådte tilbage, og Andy Knott overtog posten som redaktør af Safety Fast! fra Peter Browning, der gik på pension. Rob Gammage flyttede videre, og klubben udpegede Richard Jones som ny general manager. Richard arbejdede med forretningsudvikling inden for motorsport og kørte en MGF. Steve Carr blev ansat som ny konkurrencesekretær. John Day overtog posten som formand efter Peter Best. Richard Jones forlod klubben efter kun et år og blev erstattet af Julian White som ny general manager i januar 2009.

Til min store glæde blev jeg tilbudt rollen som General Manager for MG Car Club og startede i klubben i januar 2009.

Selv om direktørerne havde gjort deres bedste for at informere mig på forhånd, havde jeg ikke i mine vildeste drømme forestillet mig stillingens kompleksitet og de muligheder, der ville blive præsenteret for mig i løbet af de kommende år.

Meget har ændret sig i klubben i de seneste år. Vigtigst af alt er, at vi gik videre med John Thornley-suiten, som åbnede i juni 2010 og blev finansieret udelukkende gennem medlemskab. Det er et fantastisk, specialbygget mødelokale, som giver os mulighed for at afholde foredrag, filmforevisninger og andre Car Club-arrangementer. Dette varslede en ny politik med åbne døre, hvor vi inviterede vores medlemmer og andre interesserede parter til at besøge Kimber House, først og fremmest for at se vores voksende arkivsamling, men også for at mærke den ægte MG-ånd, som Kimber House er.

Medarbejdere fra MG Abingdon-fabrikken ved det første spadestik til John Thornley-suiten

For nylig blev vi involveret i en ny "MG-have" her i Abingdon, hvor bilklubben har lavet en tidslinje over MG's historie.

Min udnævnelse som GM faldt stort set sammen med lanceringen af den første nye SAIC MG, MG6, i Kina og på det tidspunkt, hvor SAIC (Shanghai Automotive Industrial Corporation) begyndte at øge deres tilstedeværelse af MG i hele verden.

Jeg fik at vide, at vi allerede havde haft en delegation af pressefolk og ledende personer fra SAIC fra Kina på besøg i Kimber House, kort før jeg blev ansat. Ingen blev mere overrasket end jeg, da jeg pludselig blev ringet op og inviteret til Shanghai.

Julian byder kinesiske journalister velkommen til Kimber House i John Thornley-suiten

Efter at have ordnet de nødvendige visa blev jeg inviteret til at rejse til Shanghai med afrejse den 16. oktober 2010. Dette skulle blive den første af en række regelmæssige rejser, som jeg skulle foretage i løbet af de næste par år.

Jeg ankom til Shanghai i selskab med Richard Monk, min kollega i MG Owners' Club. På det tidspunkt havde hverken Richard eller jeg nogen anelse om, hvorfor vi blev efterlyst. Jeg havde på forhånd fået at vide, at de gerne ville have mig til at holde en kort præsentation for pressen og ledende personer fra SAIC om MG's og MG Car Club's historie. Det hele skulle foregå i en pavillon på Shanghai Expo 2010, en kæmpe verdenshandelsudstilling.

Da dagen oprandt, holdt jeg min tale sammen med den daværende britiske konsul for Shanghai. På trods af mine nerver gik det hele godt. Kort efter blev Richard Monk og jeg bedt om at deltage i en pressekonference med ca. 20 journalister. Det viste sig hurtigt, at de var særligt interesserede i MG Car Club og MG's historie. Det fik mig til at tænke, at jeg burde gribe chancen for at komme tættere på mærkets nuværende ejere.

Den følgende dag havde jeg et møde med Emmy Lin (MG- og Rover-marketingchef) og hendes kollega Phil Feija. Vi drøftede forskellige måder, hvorpå vi kunne være til gavn for hinanden fremover; ikke mindst forklarede jeg min vision om, at de skulle involveres i vores internationale begivenhed på Silverstone, MGLive!, og hjælpe med at bringe ejerskab og medlemskab af MG Car Club på linje.

Julian White med Emmy Lin

I de følgende måneder gik forskellige meddelelser frem og tilbage mellem os og MG China, og på baggrund af dem udviklede vi et "arvspartnerskab". Dette skulle omfatte et aftalt arbejdsområde til gengæld for en vis økonomisk støtte fra dem. Denne skulle finansiere en ekstra medarbejder i Kimber House og løbende støtte til MG Live! Vores konsulentrolle ville til gengæld hjælpe dem med oversættelse af brochurer og anden litteratur samt støtte til lancering af nye biler og, hvad der er lige så vigtigt, korrigering af eventuelle historiske unøjagtigheder.

Dette forhold har udviklet sig yderligere i løbet af en periode. Både medlemmer af Kimber House-teamet og jeg selv bliver inviteret til Kina, normalt mindst en gang om året, for at deltage i lanceringen af nye biler og strategiske møder vedrørende MG på verdensplan.

MG Kina fejrer MG's 80-års jubilæum i Shanghai

Tilbage her i Storbritannien fortsætter vores forhold til MG UK med at blive styrket med to biler på nuværende tidspunkt - MG6 og den mindre MG3 - og selvfølgelig støtter klubben vores nyeste register, MG635-registret.

I Kimber House har vi i den seneste tid været vært for en række genforeninger for MG-arbejderne i Abingdon og har for nylig afholdt en præsentationsdag for vores medlemmer, der har opnået 50 års medlemskab af klubben.

Vi fortsætter med at knytte tætte forbindelser til både lokale og nationale museer; mens jeg skriver dette, har Abingdon County Museum faktisk en permanent MG-udstilling, der viser MG's betydning for den lokale handel og naturligvis for de familier, der levede af deres arbejde på fabrikken.

Endelig mener jeg, at det er værd at nævne, at vi fortsat arbejder tæt sammen med en række MG-relaterede virksomheder, både lokalt og nationalt, og at vi nyder godt af sponsorater og engageret støtte fra en række af dem.

Jeg var meget ked af at måtte trække mig tilbage som General Manager i 2015 på grund af sygdom, men jeg vil altid huske min tid på Kimber House.

I løbet af sine 86 år har MG Car Club oplevet mange forandringer, lige fra oprettelsen af British Leyland, lukningen af Abingdon og, måske den største ændring, MG's overgang fra britisk til kinesisk ejerskab.

Adam Sloman, administrerende direktør for MGCC

Og selv om disse ændringer har været enorme, har verden omkring os også ændret sig. Internettets og de sociale mediers fremkomst betyder, at forbindelsen mellem folk lokalt, nationalt og globalt har ændret sig massivt - hvor folk tidligere måske var afhængige af, at Safety Fast! kom ind i deres postkasse for at blive holdt ajour med de seneste nyheder fra klubben, er disse oplysninger i dag lige ved hånden og tilgængelige med det samme.

Og selv om det er fantastisk at have så let adgang til sådanne oplysninger, har det skabt et væld af alternativer til MG Car Club, hvoraf mange er gratis.

Så udfordringen for klubben i denne periode er, hvordan vi kan forblive relevante for vores eksisterende medlemmer, og hvordan vi kan tiltrække nye medlemmer?

Klubben har været proaktiv med hensyn til at engagere sig i sociale medieplatforme som Facebook og Twitter og har skabt videoindhold til YouTube og lydindhold via klubbens nye podcast Safety Fast!

For at retfærdiggøre vores eksistens, når vi bevæger os fremad, skal klubben være proaktiv på alle områder - især med hensyn til støtte til MG's moderselskab, Shanghai Automotive Industrial Corporation, og med konkret støtte til hver ny MG-model.

Siden Julians bestræbelser på at etablere et forhold til SAIC og hjælpe med at oprette MG Car Club China har Kimber House arbejdet utrætteligt sammen med SAIC - med støtte til lanceringer af modeller over hele verden og deltagelse i arrangementer i Kina, Sydamerika og Mellemøsten.

MG ankommer til Mellemøsten

MG Car Club har fortsat et stærkt partnerskab med SAIC og fungerer som World Heritage Partner for virksomheden, hvilket spiller en afgørende rolle i beskyttelsen af arven og historien for den nuværende generation og fremtidige generationer.

Adam holder en præsentation i Dubai

Og det er denne følelse af beskyttelse, der førte til klubbens beslutning om at påbegynde et projekt med henblik på at opføre et nyt arkiv i Kimber House - en facilitet, der i sidste ende blev kendt som Bill Wallis Wing. Under ledelse af Dave Saunders begyndte designprocessen for Bill Wallis Wing i 2015, og byggeriet blev påbegyndt i

slutningen af samme år. Planen var enkel: at skabe en arkivfacilitet, der kunne beskytte klubbens misundelsesværdige samling i mange år fremover, samt at tilføje yderligere udstillings- og biblioteksrum.

Udvidelsen blev designet af medlem Maurice Standish, som arbejdede sammen med Dave for at finde et passende byggefirma. I sidste ende blev Morris and Blunt valgt til at udføre projektet, og byggearbejdet begyndte i oktober 2015, og den officielle åbning af fløjen i maj 2016 blev forestået af June Wallis og datteren Louise.

June Wallis åbner Bill Wallis-fløjen i 2016

Det nye arkivrum er udstyret med topmoderne flytbare reoler, der kan opbevare op til 23 tons materiale. Med en stadig voksende samling er det afgørende, at arkivet er så fremtidssikret som muligt. Ovenpå er de to enkeltkontorer blevet ombygget til et stort dobbeltkontor, mens rummet over klubbens arkiv er vært for Kimber House Library.

Projektet blev afsluttet til tiden og er et bevis på både Dave og Maurice' indsats, idet de har givet klubben en fremragende facilitet, som medlemmerne vil kunne nyde godt af i årtier fremover.

Som afslutning på denne seneste periode i MG's og MGCC's historie er det blevet meddelt, at MG-produktionen på Longbridge-fabrikken i Birmingham ophører, hvilket betyder, at 92 års MG-historie er slut - fremover vil alle MG'er blive bygget i udlandet for første gang i bilmærkets historie. Da MG nu i høj grad er en del af en virkelig global familie, kan vi ikke forvente, at der vil ske en britisk produktion, selv om vi alle håbede, at Longbridge en dag måske igen ville producere biler i 1000-taller.

På trods af ændringerne i MG's produktion kan vi alle trøste os med, at MG Car Club som altid vil fortsætte med at eksistere, og med et utroligt medlemstal i centrum må det fortsætte længe.

Denne serie om klubbens historie er baseret på afdøde Mike Hawkes' bog "The First Seventy Years", der blev udgivet i 2001. Det var den første komplette historie om klubben, og det var en virkelig stor bedrift af Mike. Da klubbens arkivkopi af bogen gik

tabt, og de originale produktionsskiver blev fundet beskadiget, blev det besluttet at bringe en opdateret og udvidet version i Safety Fast! - denne måned bringer historien ajour. Der skal lyde en tak til dem, der har bidraget med nyt materiale, til Andy Knott, der har ledet produktionsholdet, og til Peter Neal, der har hjulpet med at samle den nye samling af fotos. Endelig skal der lyde en særlig tak til de tidligere medlemmer, der regelmæssigt bidrog med nyheder om klubben på siderne i MG Magazine, The Sports Car og Safety Fast! som registrerede de vigtige tidlige år i klubben.

NAMGAR vil gerne takke Andy Knott, redaktør af Safety Fast! for hans venlige tilladelse til at gengive disse artikler.