



# MG KURIER

Offizielles Magazin des MG Car Club Deutschland e.V.

Nr. 106



©Ph Francesco & Roberta Rastrelli

**MG Eiskalt: LEJog im MGA**  
**MG Kauf: Tipps zur Überführung „auf Achse“**  
**MG Rückblick: Jahresabschlussfahrt 2010**  
**MG Historie: J.A. Woodhouse in Köln**



## Aus der Redaktion



**Liebe Leserinnen und Leser,**

das ging aber schnell! Meine Bitte von der Jahreshauptversammlung um „...mehr Technik, mehr vom Schrauben unterwegs!“ war gerade ausgesprochen, schon kamen die Beiträge. Ja, natürlich wird noch gereist, jetzt aber mit mehr Pannen, und, das ist MG: Man kann sich

sofort mit „Gewusst wie!“ aus der Patsche helfen! Die Spannweite in diesem Heft reicht von Erinnerungen an Lambretta-Kondensatoren aus den 50ern bis hin zu Zündspulen-Problemen beim Rallye-Klassiker „LEJOG“ anno 2010. Gerade letztgenannter Beitrag zeigt, dass der Redaktion keine Überredungskunst fremd ist, konnten wir doch den Präsidenten des MG Car Club Luxemburg und seinen famosen Co-Driver Horst Pokroppa (in der deutschen MG-Rennszene wohlbekannt) als Autorengespann gewinnen. Und dazu gesellte sich das Fotografenpaar Francesco und Roberta Rastrelli und überließ uns honorarfrei Abdruckrechte - vielen Dank!

Es ist mir eine große Freude, meine neue Rechtschreiberin zu begrüßen (also die liebe Heike, welche sich in diesem Kurier der rechten Begrüßungskolumne angenommen hat). Heike übernimmt die Mitgliederverwaltung von Uli Pfau. Und, lieber Uli: Hier nehme ich gerne die Gelegenheit wahr und danke Dir für Deine stete Unterstützung sehr herzlich.

Heikes Postanschrift lautet übrigens auf „Friedhofstraße“ (auf Englisch: „Cemetery Road“, die Anschrift der MG Car Company in Abingdon). Wenn schon der Wohnort des Hauses markentreu gewählt wird - mehr Engagement geht nicht! Heike, ich freu' mich auf eine gute Zusammenarbeit und viele Kolumnen von Dir!

Somit sind wir auf gutem Wege. Es rollt, und die Sympathien sind bei uns. Die vierrädrigen Freunde in der Garage (und auf dem Bücherbord, siehe „News“) tun ihren guten Teil dazu. Die Redaktion freut sich auf bunte Texte und spannende Bilder von Euch, liebe Leser! Auf geht es also, ins feine, schöne 2011!

**Euer Andreas Pichler**

### Danke schön!

Ich möchte an dieser Stelle noch einmal Uli Pfau sehr herzlich für seinen langjährigen Einsatz als wesentlichem Mitlenker und Berater, gutem Handwerker und Ideengeber, treuem Wegbegleiter und Umsetzer, flottem Midget-Fahrer und Sportsmann, Wegbereiter und Initiator für viele Vereinsthemen danken. Nicht zuletzt auch für die wichtige Mitgliederverwaltung, die Uli seit zwei Jahren exklusiv betreut hat. Dir, lieber Uli, ein immerfort währendes „Safety Fast!“

**Markus Ormanin (im Namen des Vorstands)**

## Aus der Mitgliederverwaltung

**Liebe Freundinnen und Freunde des englischen Bleches,**



kaum bin ich in den Club eingetreten und schon auf Seite 3, na wenn das nichts ist. Aber wie alles hat auch dies seinen Grund:

Ich werde künftig für die Mitgliederverwaltung des MGCC zuständig sein und so den Club hoffentlich ein wenig unterstützen können.

Während ich diese Zeilen schreibe, weiß ich noch nicht im Detail, welche Aufgaben und Abläufe die Mitgliederverwaltung beinhaltet und was mich erwartet, aber ich bin zuversichtlich, dass ich mich mit Eurer Hilfe schnell einarbeiten werde. Scheut Euch daher bitte nicht, mir mitzuteilen, wenn's irgendwo hakt. Tipps, Wünsche und Anregungen zur Mitgliederverwaltung nehme ich ebenfalls immer gerne auf.

Zu meiner Person: Ich fahre seit 2001 einen grünen 1973er MGB, bin 42 Jahre alt, wohne im Speckgürtel von Frankfurt am Main in Maintal und bin seit dem 01.01.2010 Mitglied im MGCC. Der B ist das gemeinsame Hobby von Stephan und mir. Zusammen sind wir innerhalb der British-Car-Connection Rhein Main aktiv und haben auch bei etwas größeren Veranstaltungen (European Event of the Year 2007, Schneewittchentour 2008 des MGDC) im Orga-Team mitgewirkt. Stephan wird mich bei der Mitgliederverwaltung unterstützen und zum Glück auch den ganzen Technikram installieren und am Laufen halten.

Ich freue mich auf die neue Aufgabe, auf eine spannende, interessante Zeit und auf eine gute Zusammenarbeit!

**Herzliche Grüße,  
Eure Heike Schulze**

### Impressum

MG Kurier, offizielles Magazin des MG Car Club Deutschland e.V., gegründet 1970, erscheint 4 x jährlich, Auflage: 1.000 Exemplare. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe und vorheriger Genehmigung der Redaktion gestattet. Sollte MG Kurier versehentlich Copyright- bzw. Urheberrechte verletzt haben, so ist dies unwissentlich geschehen. Es wird kurze Information erbeten, damit die entsprechende Grafik/Information für die Zukunft entfernt bzw. gekennzeichnet werden kann. In diesem Zusammenhang ist die Schadensminderungspflicht zu beachten. Im Falle von Differenzen zu Marken- & Warenzeichen, Copyright bzw. Urheberrechte etc. ist zur Vermeidung unnötiger Rechtsstreite und Kosten bereits im Vorfeld Kontakt mit MG Kurier aufzunehmen. Anwaltliche Kostennoten (o.ä.) ohne vorhergehende Kontaktaufnahme mit MG Kurier werden im Sinne der Schadensminderungspflicht als unbegründet zurückgewiesen.

Für die Richtigkeit und Funktion der Inhalte der Beiträge übernehmen der MG Car Club Deutschland e.V. und die Redaktion keine Gewähr. Ebenso übernehmen der MG Car Club Deutschland e.V. und die Redaktion keine Gewähr für Folgeschäden, die aus der Anwendung von Inhalten aus Beiträgen im MG Kurier herrühren. Abgedruckte Einzelbeiträge entsprechen nicht unbedingt der Redaktionsmeinung. Einsender von Leserbriefen und Beiträgen erklären sich mit einer evtl. redaktionellen Bearbeitung sowie einer auszugsweisen Veröffentlichung auf unserer clubeigenen Internetseite einverstanden. Eingesandte Originale werden mit größtmöglicher Sorgfalt behandelt und nur auf Wunsch zurückgeschickt. Eine Haftung kann jedoch nicht übernommen werden.

**Titelbild: Running up the hill,**  
©Ph Francesco & Roberta Rastrelli

**Was man immer so im Heft findet**

Aus dem Management	Seite	3
Aus der Redaktion	Seite	3
Impressum	Seite	3
Inhaltsverzeichnis	Seite	4
News	Seite	5
MGCC-Ansprechpartner	Seite	8
President's Corner	Seite	9
Stammtischübersicht	Seite	11

**Titelstory - Motorsport**

LEJog im MGA	Seite	12
--------------	-------	----

**Mit MGs unterwegs**

Alpenpässe im MGB GTV8	Seite	18
BCC-Weihnachtsfeier	Seite	22
Limes-Tour 2010	Seite	24
Z Magnette Day	Seite	28
Tour in die Schweiz	Seite	30
Abschlussfahrt 2010	Seite	32
MG VA bei der Wöhlk-Klassik	Seite	36
„Daheim“ zu Besuch	Seite	44

**Historie**

Woodhouse Time	Seite	20
Magnette kehrt heim	Seite	40

**Clubleben**

European Event in Spa	Seite	34
Jahreshauptversammlung	Seite	42

**Feuilleton**

Vor 30 Jahren	Seite	10
Erinnerungen	Seite	39

**Technik**

No risk, more fun	Seite	50
Pimp	Seite	52
Strictly confidential	Seite	53
XPAG Kurbelwellenabdichtung	Seite	54

**Verschiedenes**

Regalia	Seite	47
Leserbriefe	Seite	55
Kleinanzeigen	Seite	56
Termine	Seite	57
Die letzte Seite	Seite	58

**Dank an unsere Anzeigenkunden:**

Alles	Seite	6
Anglo Parts	Seite	10
Aumüller	Seite	14
Bastuck	Seite	35
BMC Center Kestel	Seite	41
Bobs Services	Seite	56
Brachlow	Seite	56
Bremen Classic Motorshow	Seite	28
British Travel Company	Seite	15
Brunox	Seite	38
C&C Parts	Seite	60
Deusch KFZ-Werkstatt	Seite	60
Fertan	Seite	59
Gunst	Seite	60
Herrmann	Seite	33
Hofacker	Seite	60
Kischka	Seite	26
Limora	Seite	48
Limora	Seite	49
Mike Sanders	Seite	55
Motoren Ritterbecks	Seite	25
Olditax/Classic Data	Seite	37
Oldtimer Veteranen Shop	Seite	23
Oldtimer-Zentrum.com	Seite	5
Powerplus-Tools	Seite	2
Powerplus-Tools	Seite	16
Profi Products/Lusterlace	Seite	29
Proprius Versicherungen	Seite	19
Spridgetcompany	Seite	36
Warmdt Generalagentur	Seite	31
Württembergische	Seite	27



©Ph Francesco & Roberta Rastrelli

„The total distance of the event will be about 1,400 miles, mainly on public tarmac roads. Some sections of gravel road may be used...“ (Auszug aus den „LEJog Regulations“) In other words: Entertainment has started - Horst Pokroppa und Curt Wagner beleuchten Wohl und (Schnee-) Wehe der Teilnahme an der Rallye „LEJog“, stilgerecht im heizungslosen MGA Coupe. Gänsehaut also inklusive ab Seite

**12**



Winterzeit - Kuschelzeit: Auch Autos mit Dach können Freude bereiten. In diesem Heft Magnette-Doppelpack, u.a. ab Seite

**28**

Aus der Traum: Damit Eure Abholung des MGs auf eigener Achse nicht endet wie links im Bild, gibt Kai Fleck Tipps zur Überführungsfahrt. Gefahrvermeidung ab Seite

**50**



**Einsteigen ins Jahr 2011...**

...mit den besten Wünschen des MG Kurier-Redaktionsteams für eine gesunde, glückliche und erfreuliche Fahrt!

Bildbeisteilung: Terry Sander, Sory Safari, Touring Society



# LEJOG 2010

# The big freeze

©Ph Francesco & Roberta Rastrelli

Eins vorweg: Sie führen eine vorbildliche harmonische Ehe? Sie pflegen seit Jahren eine unverbrüchliche tiefe Freundschaft? Dann belassen Sie es dabei und fahren bitte niemals LEJOG, denn hier bietet sich die ultimative Möglichkeit, in 96 Stunden in die Abgründe der menschlichen Niederungen zu schauen. Wenn Sie jedoch Spaß daran haben auch härteste Charakterprüfungen zu meistern und mit hoher Geschwindigkeit auf kleinsten Neben-

Seite 12

straßen über Schnee und Eis nachts durch finstere Wälder zu rauschen, dann sind Sie hier genau richtig - bei LEJOG.

Eigentlich habe ich eine vehemente Abneigung und ein gerüttelt Maß an Vorurteilen gegen historische Rallyes. Ich sehe wenig Sinn darin, siebenmal ein und den selben Baum zu umkreisen, darauf zu achten, ob eine Durchfahrtskontrolle links oder rechts am Straßenrand steht und mit 30 km/h

Schnitt eine Allee abzubummeln. Ich bin - oder besser gesagt, wir sind - Rennfahrer aus Passion und machen mit der meerjungfraublauen Badewanne als Flying Squirrel MGB-Rennteam seit Jahrzehnten die Rennstrecken der Welt bei Langstreckenrennen unsicher. Curt Wagner fragte dieses Jahr - mehr zum Spaß - an ob wir nicht einmal seinen 1957er MGA Coupe für eine Winterrallye reaktivieren sollten. Unsicher, ob so etwas denn Spaß machten

MG Kurier • Januar 2011

könnte, sagte ich zu und ehe ich mich versah, stand ich am Abend des 1. Dezembers bei klirrender Kälte auf einem verschneiten trostlosen Parkplatz vor dem Formula 1 Hotel in Dünkirchen, als ich aus der Ferne das sonore Brummen des MGAs vernahm.

Curt stieg leicht fröstelnd aus dem schmuck anzuschauenden roten Coupé, auf dessen Seiten etliche Rallye-aufkleber und in großen Lettern unsere Namen und die Landesflaggen Luxemburgs und Deutschlands prangten. Augenscheinlich schien der MGA - bei minus elf Grad Außentemperatur - über keine Heizung zu verfügen. Dafür stand der A breitbeinig auf alten Uniroyal Sommerreifen - eine ideale Voraussetzung für eine kommende Winterrallye! Der zaghafte Versuch, noch am gleichen Abend irgendwo in Frankreich passende Winterreifen zu bekommen, scheiterte ebenso kläglich wie die morgendlichen Mühen, den MGA zum Laufen zu bewegen. Die Batterie war platt und nur dank des Starthilfekabels und meines Rover 216 Cabrios waren dem roten Gefährt wieder brummelnde Töne zu entlocken. Die Überfahrt von Dünkirchen nach Dover verlief bei ruhiger, winterlicher See unspektakulär und nach kurzem Schieben sprang der MGA auf der Fähre an um aus eigener Kraft den britischen Mutterboden zu betreten...äh...zu berollen.

Die schon im Fährhafen angekündigte Sperrung der M20 Richtung London ließ uns schwierige Wegverhältnisse erahnen. Wir nahmen den Umweg über Canterbury und machten uns rutschenderweise auf die Suche nach passenden Winterreifen, um in Ashford zumindest zwei passende Winterpneus für die Hinterachse zu sichern. Mehr winterliche Reifen schienen nirgends in Südostengland verfügbar zu sein und die angebotenen grobstolligen, riesigen Geländewagenreifen hätten wohl die Radkästen des MGAs gesprengt. Solchermaßen zumindest halb wintertauglich ausgerüstet schlitterten wir bei plus zwei Grad im Auto - tja, der MGA hatte wirklich keine funktionsfähige Heizung - unserem ersten Zwischenstopp im Amesbury entgegen, um kurz hinter Ashford auf der mittlerweile halberzig geräumten M20 ohne Zündfunken im Schneetreiben liegen zu bleiben.

Ein kurzer Check mit Bordwerkzeug identifizierte die Zündspule als Übeltäter. Kein Problem, so schien es, denn eine Ersatzspule lag ja wohlverpackt im engen Kofferraum. Leider gab es doch ein Problem. Die alte Zündspule hatte ein verschraubtes

Zündkabel zum Verteiler alter Bauart und nette britische Schraubchen für die Elektrokabel, die neue Lucas-Zündspule leider einen Steckkontakt für das Zündkabel und keinerlei Muttern für die Kabel. Freundliche Polizisten versuchten, den RAC für uns aufzutreiben, dieser weigerte sich aber, telefonisch eine ADAC- oder Luxemburger Automobilclubkarte als Partner anzuerkennen. Macht nix, denn der AA kam zwei Stunden später vorbei - es wurde langsam dunkel und das Schneetreiben war mittlerweile in einen Orkan übergegangen - und hatte passende Anschlussstücke für die neue Zündspule dabei. Halb erfroren kamen wir spät am Abend in dem netten kleinen - und warmen!! - Hotel in Amesbury an.

Die Durchsicht der Elektrik am gleichen Abend im Schein der Taschenlampe zeigte auch den Schuldigen der ausgefallenen Heizung auf. Ein Kabelbruch hinter dem Armaturenbrett hatte den Lüfter der Heizung außer Gefecht gesetzt. Ein herbei gezauberter Lötcolben flickte die Stelle und schon strömte herrlich warme Luft in den Innenraum des Coupés. Frohgemut und mollig warm starteten wir am frühen Morgen gen Lands End in Cornwall zum Startpunkt von LEJOG. Die Freude am warmen Innenraum währte jedoch nur kurz. Bereits 10 Meilen später versagte der müde Heizungslüfter endgültig seinen Dienst und kurz darauf machten auch die provisorischen Befestigungen der Zündspule die ersten Mucken. Trotzdem schafften wir den Weg zur technischen Abnahme in Lands End, um uns auf die Suche nach einem funktionsfähigen Lüftermotor und korrekten Befestigungen für die

Zündspule zu machen. Hier halfen eindeutig Ortskenntnisse. Da ich vor drei Jahren in der Ecke einen schönen Familienurlaub verlebt hatte kannte ich noch einen skurrilen Classic Car Dealer in der Nähe, eine Mischung aus Scheuenwerkstatt und Schrottplatz (siehe MG Kurier 92) und siehe da, der gute Mann hatte auch einen MGB zum Ausschlichten mit intakter Heizung auf dem Feld stehen. Unter tätiger Mithilfe des Garagenbesitzers transplantierten wir den MGB-Heizungslüfter in den MGA, um fürderhin eine intakte Heizung für den Rest der Rallye zu haben. Auch bei den Zündkabelbefestigungen konnte der Workshopowner helfen, einem Start am nächsten Morgen schien jetzt nichts mehr im Weg zu stehen.

Am Vorabend der Rallye stand noch ein - zugegebenermaßen britisches - Galadinner auf dem Programm und ich staunte ob a) des anwesenden Bentleys mit Chauffeur als Rallyeteilnehmer b) der anderen Rallyeteilnehmer, die anscheinend noch Platz für Fräcke und Cuts in ihren Kofferräumen hatten und c) über die Auswahl der Speisen für das Galadinner. Am Abend gab es dann auch die ersten Anweisungen für die Spezialetappen des kommenden Tages und ein erfahrener Luxemburger Copilot führte mich ein in die hohen Weihen des Kartentplotens, einer Kunst, aus unverständlichen Anweisungen auf Landkarten einen plausiblen Weg einzuzeichnen. Jetzt sollte doch nichts mehr schiefgehen, oder?

Am frühen Samstagmorgen des 4. Dezember wurde es endlich ernst, den Halda-Tripmaster und die Stoppuhren vor den Augen ging es in die erste Regularity. Auf schmalen, aber in Corn-



©Ph Francesco & Roberta Rastrelli

**Furt-fröhlich: Curt Wagner liebt MGAs, aber hier kamen durchaus Gedanken an ein MGB Gummiboot auf...**



© Ph. Francesco &amp; Roberta Rastrelli

Es herrscht wieder gute Laune im Cockpit...



...aber zwischendurch sah es mal nicht so gut aus



Das grüne Band der Sympathie: Am Ende ist alles gut

Anzeige

**Ihr Spezialist im Rhein-Main-Gebiet**



**Aumüller  
Klassik Mobile  
GmbH**

Unsere Leistungen:  
 \* Komplet- und Teil-  
 restauration von Oldtimern  
 \* Inspektion, Reparatur und  
 Instandsetzung  
 \* Elektrik - Fehlersuche bis  
 Neuverkabelungen  
 \* Hol- und Bringservice

Siemensstraße 17  
 61449 Steinbach/Ts.  
 Tel. 0049 (0)6171 - 978 477  
 www.klassik-mobile.de

wall unverschneiten Straßen ging es mit einem 30-Meilen-Schnitt auf die ersten Etappen und kurz hinter Penzance war die Rallye für uns schon wieder zu Ende. Die zweite Zündspule hatte sich verabschiedet und kein weiterer Ersatz befand sich im Kofferraum. Alles Fluchen nutzte nichts und schon wurde der kleine MGA auf den Hänger eines befreundeten Luxemburger Teams - die hatten ihrem Sunbeam Chamois, einem Hillman Imp-Derivat, die Anfahrt auf eigener Achse nicht zugetraut - vertäut und bis zur Main Control 3 bei Okehampton geschleppt. Hier hagelte es schon vehement Strafpunkte und die ersehnte Goldmedaille rückte in unerreichbare Ferne. Ein sehr netter Zuschauer fuhr uns von der Main Control in das schmucke kleine Örtchen und ein ebenso freundlicher alter Werkstattmensch grub aus seinem antiken Lager zwei Zündspulen aus einer staubigen Kiste. Warum die erste 19,95 Pfund, die zweite aber 24,80 Pfund kostete, blieb sein Geheimnis. Seine Frau begründete dies nur mit einem Nicken auf die alten vergilbten Preisschilder, zu diesen Preisen waren die Zündspulen augenscheinlich in den 60ern respektive 70ern noch jungfräulich ins Lager gewandert.

Jetzt aber sollte endlich die verlorene Zeit aufgeholt werden. Etliche Meilen, Tests und Sonderprüfungen später hatten wir am späten Abend die Main Control 6 in Wales nahe der Stadt Newport erreicht und bekamen einen Vorgesmack, was uns in der Nacht noch erwarten sollte. „Rechts Curt, wir müssen rechts!“ - „Nein, da geht's nur zu einem Haus, das ist keine Straße! Wir müssen noch geradeaus!“ So oder so ähnlich begann in finsterner Nacht die Suche nach dem richtigen Pfad auf Feldwegen, wo wohl selbst mit Fahrrädern ein Wenden nur in drei Zügen möglich gewesen wäre. Irgendwie gelang es uns dann doch, den Weg aus dem ersten walisischen Wald zu finden, um kurz darauf auch wieder im aufkommenden Schnee des nächsten Waldes zu versacken. Tja, es macht schon einen irren Spaß, gen Mitternacht nach zwölf Stunden Fahrt und Reparaturen den Fahrer liebevoll darauf aufmerksam zu machen, dass er nun nach links müsse, aber sicher sei man sich da auch nicht...

Immerhin funktionierte die Heizung nun schon seit Tagesanbruch tadellos. Krönungen der Nacht waren die falsche Abzweigung, die steil den verschneiten Weg hinaufführte um dann im Nichts in einer Schneewehe zu enden. Hei, was macht es Spaß, mit einem MGA einen steilen Weg in der Nacht rückwärts herunterzufahren mangels Wendemöglichkeit! Nicht minder schlecht war die Durchfahrtskontrolle 50 Meter vor der steilsten Kuppe, wie munter drehten die winterbereiften Hinterräder auf eisigem Grund durch, als wir wieder anfahren wollten. Auch die Main Control 10 in Trefeglwys gegen zwei Uhr in der Nacht war ein lustiges Erlebnis, als die nette Landlady trocken bemerkte: „You had bad weather conditions, haven't you? Sorry boys, you are too late and out!“ Die „Navigation Route“ mit dem bezeichnenden Titel „The Nightmare“ konnten wir so mangels Karten erst gar nicht angehen und sammelten kräftig Strafpunkte. Irgendwie kamen wir dann doch gegen vier Uhr in der Früh am ersten Stopp in Telford an, um todmüde für drei Stunden ins Bett zu fallen. Am zweiten Tag sollte alles besser werden! Mit 11.253 Strafpunkten lagen wir an dieser Zwischenetappe auf Platz 26 der Gesamtwertung und knapp 10.000 Punkte hinter dem Zweitplatzierten unserer Klasse, einem Austin Healy BN2 auf dem 3. Klassenplatz. Den anderen Luxemburgern war es wesentlich besser ergangen. Jean-Marie Schmitt und Thierry Hilger lagen mit ihrem Sunbeam Chamois auf Platz 5 gesamt und immer noch auf Goldkurs, sie hatten erst 1.129 Strafpunkte gesammelt. Jean Hansen und Marc Weyer lagen auf einem respek-

tablen 12. Platz mit 1.982 Strafpunkten aber schon außerhalb der Gold- und Silberwertung.

Der nächste Morgen entschädigte mit gleißendem Sonnenschein auf schneeweißen Nebenstraßen und einer relaxten Sonderprüfung nach Chinesenzeichen, eine Wohltat nach all diesen Kartenplotting-Etappen! Und wer lesen kann ist klar im Vorteil, auf dem morgendlichen Instruktionsblatt stand klar und deutlich, dass die Driving Tests 8 und 9 wegen Unfahrbarkeit der Piste abgesagt worden waren. Wir haben den Startpunkt dennoch - wie auch etliche andere Teams - gesucht, um dann endlich mal genau zu lesen. Bei Tissington begann die landschaftlich wohl schönste Passage auf der gesamten Strecke. Über tief verschneite Pisten hieß es einen 30-Meilen-Schnitt zu halten. Als wir über eine hell glitzernde Kuppe stießen, machten auch die vorher unbeachteten Hinweisschilder „Ford“ einen Sinn: Nein, hier lag keine lokale Ford-Werkstatt vor uns, sondern eine Furt durch einen im Sonnenlicht himmelblau schimmernden Fluss. Auf dieser Etappe durften wir auch einen englischen Triumph TR 4 Fahrer aus einer Schneewehe ziehen. Er hatte mit vollen Segeln einen 90-Grad-Abzweigung rechts verpasst und stand geradeaus im tiefen Schnee aufgebahrt. Damit war unser Schnitt endgültig dahin und wir konnten die weihnachtlich glänzende Puderzuckerlandschaft gebührend genießen.

Leider schlug nun der Wetterteufel zu und die Organisation versuchte verzweifelt, passierbare Alternativrouten ausfindig zu machen. Bis zur Main Control 19 in Romalchkirk fielen somit etliche Sonderprüfungen aus und wir versuchten, zum Zwischenstopp nach Newcastle upon Tyne durchzukommen. Fast wären wir an dieser eigentlich machbaren Aufgabe in den Raven



Dieses Bild ist nicht verwickelt, es sind die Tränen der Rührung in Ihren Augen, lieber Leser...

Hills gescheitert. Auf der verschneiten Passstrasse rutschte der MGA - vorne noch immer sommerbereift - in einer Linksserpentine geradeaus in eine Schneewehe, um lustig mit seinen Zusatzscheinwerfern in den schwarzen Nachthimmel zu leuchten. Der liebe Gott schickte uns in diesem Moment einen Toyota Landcruiser mit der bezeichnenden Werbeaufschrift „Need a Rope?“ Dieses Angebot konnten wir nur dankend annehmen und waren flugs aus der misslichen Lage befreit. Müde, aber zufrieden, checkten wir nach Mitternacht im Marriott Hotel in Gosforth nördlich von Newcastle ein und freuten uns, lediglich weitere 969 Strafpunkte am 2. Tag kassiert zu haben und somit auf den 22. Gesamtplatz vorgerückt zu sein. Der Sunbeam lag noch immer auf Goldkurs auf Platz 5 und der Luxemburger Triumph 2000 auf einem beachtlichen 13. Platz.

Wiederum brachte der Morgen bei klirrender Kälte einen wolkenlosen strahlenden Himmel und uns die Auf-

gabe, auf direktem Weg den Driving Test 13 in Sunwick anzufahren. Auch hier fielen wieder etliche Zwischenetappen den Witterungsverhältnissen zum Opfer.

Was uns in Sunwick erwartete, wäre in Deutschland wohl mit einem von aufgebrachten Tierschützern inszenierten Polizeigroßaufgebot sofort unterbunden worden. Der Kabarettist Urban Priol - in einem /8 Mercedes Automatik unterwegs - bemerkte treffend: „Verhaften Sie alle, Officer, dem Tatbestand der Tiermisshandlung ist hier Genüge getan!“ Der örtliche Bauer bemerkte schottisch trocken: „Well if the cows aren't bothered by our tractor, they wouldn't mind a few old cars!“ Die Sonderprüfung ging mitten durch einen Kuhstall, ob des spiegelglatten Eises bei der Ein- und Ausfahrt des Stalls etwas abgemildert mit zwei Stop-and-Go-Passagen. Die Strohhallen bei der Ausfahrt hätten wohl auch nur das Größte gemildert, wenn wir „full throttle“ gefahren wären.



### Sonnenbrille nicht vergessen – Fahrgeuß pur auf Englands Landstraßen!

- Faszination Südengland**  
14 Tage entlang der südenglischen Küsten -  
Von Kent bis Cornwall ..... 923.-
- Klassiker-Rundreise**  
Stilecht im Morgan durch Dorset und Somerset ..... 1351.-
- Historisches England**  
Schlösser, Burgen und Kathedralen -  
10-tägige Entdeckerreise incl. Fährüberfahrt ab ..... 635.-
- Cornwall & Devon**  
Auf den Spuren von Rosamunde Pilcher -  
Eine Reise zu den schönsten Drehorten ab ..... 420.-



British Travel Company  
Hedderichstraße 120  
60596 Frankfurt am Main  
Tel.: 069 / 66 37 99 60

+++ Whiskytouren +++ Schottische Highlands +++ Cottages +++ Wanderreisen +++  
+++ London Apartments +++ Englische Gärten +++ Günstige Fährüberfahrten+++

Bei den zunehmend schlechter werdenden Straßenverhältnissen gab letztlich auch Curt meinem Flehen und Betteln nach und meinte nur: „Ja okay, dann such doch nach einem Händler, der noch zwei Winterreifen für die Vorderachse hat.“ Mittels „Yellow Pages“ und Telefon machte ich dann knapp neben der Strecke nahe Edinburgh einen Dealer ausfindig, der noch zwei Conti Snowtyres hatte. Trotz des ungläubigen Staunens beim Telefonat: „We're in a hurry because we're on a Rallye, please have everything ready, we are at your shop in approx. one hour and got only ten minutes time!“ standen wirklich drei Mechaniker mit den Reifen bereit, als wir eintrafen. Keine fünf Minuten später konnten wir diesen echt „quicken“ Kwik Fit mit neuen Winterreifen wieder verlassen. All diese Eile entpuppte sich bald als unnötig, denn für die letzten elf Meilen bis zur Main Control 23 in Livingston brauchten wir im zusammengebrochenen Verkehr satte fünf und einhalb Stunden, dafür habe ich auch jede Seitenstraße und jeden Feldweg rund um Livingston kennengelernt - nur um mich stets in einen neuen Stau einzureihen. Wir waren allerdings kein Einzelschicksal, überall irrten Rallyeautos in der Gegend herum, die verzweifelt versuchten, den Kontrollpunkt anzufahren, als die erlösende SMS des Veranstalters kam: „MC 23 will remain open. Please make ur way there. We will hold the event there for a few hours. Thank you. Hero.“ Manche Teams haben es dennoch nicht bis dort geschafft, als wir am frühen Abend weiter auf die Reise nach Kinloch Rannoch oben in den Highlands geschickt wurden.

Bis zur MC 27 in Kinnloch Rannoch wurden alle Sonderetappen erneut gecancelt und auch so war der Weg dorthin beschwerlich genug. Weit nach Mitternacht übernahm ich bei Inverness den MGA, um die letzten 200 km bis Lybster an der schottischen Nordostküste unter die Räder zu nehmen. Unsere Batterie war mittlerweile platt wie eine Flunder, die Lucas Flamethrowers saugten den vollen Saft der Gleichstromlichtmaschine, da blieb kein „Ampere“ mehr für die Batterie über und so kam es im dichten Schneetreiben vor Helmsdale, wie es kommen musste. Im dichten Schneetreiben rutschte bei Schritttempo mein Fuß von der Kupplung und rums: Die Kiste war aus, wir standen im Dunkeln. Kein noch so trübes Lämpchen funzelte und wir standen mitten auf dem Pass im tosenden Schneesturm. Aber auch hier kam der Retter in der Not schnell und in Form eines

Mercedes 280 TE. Der liebe Kollege Helmbold (ein späterer „Gold medal winner“) nahm uns ans Seil und schleppte uns an eine windgeschützte Stelle. Erst auf dem Rückweg sahen wir, wo wir liegengeblieben waren: Drei Meter weiter rechts, und wir wären 50 Meter die Klippe herunter und in die erfrischende Nordsee gegangen...

Die vier Stunden Schlaf auf dem Teppichboden des Portland Arms Hotels in Lybster waren - wie das üppige schottische Frühstück um halb Acht - eine wahre Erholung und frohgemut nahmen wir die Instruktionen für die letzten beiden Regularities in Empfang. Gerade als wir alles sauber auf der Karte eingezeichnet hatten, kam dann die Mitteilung: „Stage EE is cancelled!“ Schade um die Mühen beim einzeichnen und Ironie des Schicksals, dass der gecancelte Weg just bevor wir eintrafen von Schnee geräumt war. So blieb nur noch Stage FF, winklig über kleinste verschneite Feldwege mit einem 30-Meilen-Schnitt zu befahren. Curt war begierig darauf, hier noch einmal alles zu zeigen, aber ich wiegelte ab: „Vergiss es. 30 Meilen schaffst du bei den Witterungsverhältnissen nie, alle paar 100 Meter geht's rechtwinklig ab!“ Curt belehrte mich in der kommenden Viertelstunde eines Besseren und wer weiß? Wenn da nicht der LKW hinter der Kuppe entgegen gekommen wäre, hätte es wahrscheinlich auch geklappt - aber es war schon eine Pracht, wie er den A über die verschneite Piste fliegen ließ...

Um halb elf am Dienstag, den 7. Dezember, kam das lang ersehnte Ziel John O'Groats in Sicht. Mit 12.305 Strafpunkten konnten wir als Gesamt-19. und 2. in der Klasse die Ziellinie überqueren. Der Sunbeam wurde 4. Gesamt und 1. seiner Klasse, der Triumph 10. Gesamt und ebenfalls 2. in der Klasse. Nicht schlecht für „absolute beginners“!

Eine Schrecksekunde gab es dann doch noch. In Wick, dem kleinen Ort der abendlichen Siegerehrung, wollte Curt den MGA noch auf den Parkplatz hinter das Hotel bringen - ich wollte nur noch ins Bett! Als dann zehn Minuten später der Hotelwirt bei mir ans Zimmer klopfte mit der Botschaft „Your friend had an accident!“ dachte ich nur: „Oh nein, nicht jetzt!“ und sah vor dem geistigen Auge Curt schon in seinem Blute liegen. Als ich dann den MGA lustig wippend auf der Treppe neben dem Hotel vorfand, musste ich dann doch lauthals lachen. Auf dem Chassis ruhend pendelte der MGA mit der Vorderachse in der Luft einen Meter über der ersten Treppenstufe. Curt hatte wohl den kürzesten Weg zum Hotelparkplatz gesucht! Leider hatte ich keine Kamera dabei, um diese sehenswerte Szene auf Celluloid zu bannen. Die erstaunlich gelassenen Einheimischen hoben den MGA einfach an der Vorderachse hoch, sodass die Hinterräder wieder Grip hatten und schon war das Malheur behoben.

Die abendliche Siegerehrung war vom Feinsten. Unser Sunbeam-Teamkollege bekam die Goldmedaille, der Triumph ein Blue Ribbon für alle angefahrenen Kontrollpunkte und wir ein Green Ribbon als Finisher und auch die überreichende Duchess bedankte sich artig: „I like your kisses!“

Die Rückfahrt von Rosyth - nahe Edinburgh - nach Zeebrugge am späten Donnerstagabend verlief unspektakulär und schon auf dem Schiff schworen wir uns: Das war nicht das letzte Mal gewesen! Aber beim Versuch machen wir es dann richtig - mit Winterreifen, einer funktionsfähigen Heizung und einer Drehstromlichtmaschine!

**Text: Horst Pokroppa**  
**Bild: Francesco & Roberta Rastrelli/Wagner/Pokroppa**



...das war LEJog 2010 - jetzt aber schnell heim, an den warmen Kamin!