

Pim Amelsbeek en zijn MGB GT V8:

# “Van rechts naar links”

Engelse auto's hebben het stuur aan de rechterkant zitten. Voor Europeanen altijd een dingetje bij de aanschaf van een originele Engelse auto afkomstig van het Britse eiland. Want het rijden met het stuur rechts heeft zeker zijn charme, maar de meesten geven toch de voorkeur aan een links stuur. Dat gold ook voor Pim Amelsbeek, blij bezitter van een MGB GT V8 die zich realiseerde dat links nou eenmaal beter bij hem paste. Daarom bouwde hij samen met zijn vriend Cor Veerhuis zijn MG maar even om. Even? Great British Cars keek mee...

Tekst: Peter Vader; foto's: Pim Amelsbeek en Peter Vader

Pim Amelsbeek: “Het ombouwen van rechts naar links gestuurd is niet iets wat je zomaar doet. Zeker niet bij een V8. Zijn kleinere broertje met de 4-cilindermotor is een stuk eenvoudiger. Die zijn op de productieband al beter voorbereid op ombouw naar links, vanwege de overzeese verkoopaantallen. Aan beide zijden zitten er voorbereidingen voor de ophanging van de stuurkolom, de doorvoer door het schutbord en de voorzieningen voor de pedalen. De focus lag sowieso niet op de V8, van de 2.591 stuks die er ooit gebouwd zijn, waren er slechts zeven linksgestuurd. Allemaal prototypes. Ondertussen zijn we bijna vijftig jaar verder en lang niet alle fabrieks GTV8'en hebben de tand des tijds goed doorstaan. In écht originele staat zijn er nog maar weinig. Volgens het RDW waren er in juni 2021 in Nederland 66 MGB GT V8's geregistreerd. We mogen

ervan uitgaan dat de meeste daarvan niet origineel zijn, maar later van een V8-motor zijn voorzien. Als je dus een linksgestuurde MGB GT V8 wil hebben, dan zul je hem óf zelf moeten bouwen, óf je moet er één zien te vinden die op de fabriek is geproduceerd en die alsnog ombouwen naar links stuur. En dan moet je bij je zoektocht nog even opletten of de auto rubberen bumpers heeft, zoals verplicht was in de USA. Want anders kun je die ook nog gaan ombouwen naar de originele chromen bumpers.”

Bij liefhebbers van Engelse auto's blijft het altijd kriebelen, ze zijn altijd weer op zoek naar een andere auto. Zo ook Pim Amelsbeek, die in het bezit was van een MGB uit 1963. Zijn liefde voor de cabrio ontstond in zijn militaire diensttijd door de Nekaf-jeep waarmee hij reed. Maar zo'n 22 jaar geleden had hij zijn zinnen al gezet ▶





op een lekkere coupé, een Jaguar E-Type! Na een zoektocht had hij er eentje gevonden voor circa 30.000 gulden. Geen gelukkige keuze, na een uitgebreide keuring bleek dat er nog eens 30.000 gulden aan verspijkerd moest worden. Misschien nog wel mee. Dat werd hem toch een beetje te gortig en hij heeft dat project maar afgeblazen. Wat wel bij Pim Amelsbeek bleef hangen was dat zijn auto er een met spierballen moest worden. Heerlijk al die pk's. En met diezelfde spierballen in zijn achterhoofd viel zijn oog in 2012 op een Nederlandse MG B GT V8. Weer een inspectie en ook die auto beviel hem niet. Maar het definitieve idee was wel geboren, dus is hij maar gaan zoeken in Engeland. Pim Amelsbeek: "Daar vond ik via het V8-register diverse originele V8's en ook V8-cabrio's. Maar die cabrio's zijn geen originele fabrieksgebouwde auto's, de V8 is er achteraf ingelepeld. Uiteindelijk had ik in 2016 vijf exemplaren geselecteerd, zodat het een reis naar Engeland waard was. Mijn vriend en technisch expert Cor Veerhuis ging mee om de staat van de auto's te beoordelen. We kwamen terecht bij een particulier in de buurt van Birmingham, waar we op vrijdagavond arriveerden en zelfs drie dagen bleven slapen. Héél vriendelijke en gastvrije

### HET BLEEF HANGEN DAT HET EEN AUTO MET SPIERBALLEN MOEST WORDEN, HEERLIJK AL DIE PK'S.

mensen. De MG was van zijn vrouw, maar die moest maar weg want hij wilde de garage verbouwen tot woongedeelte voor zijn inwonende moeder. Meerdere auto's hadden al onze goedkeuring, maar deze werd het vanwege zijn goeie conditie en zijn uitzonderlijke kleur: *Citron Yellow!* Omdat het nou eenmaal lastig is om met een aanhanger in Engeland rond te rijden, zijn we met de originele Engelse kentekenplaten erop gewoon over de *motorway* naar de ferryboot gereden. En door naar huis natuurlijk."

Vervolgens begon het grote avontuur van de transformatie. Pim Amelsbeek opperde het idee bij Cor Veerhuis om de RHD (Right Hand Drive) even om te bouwen naar LHD (Left Hand Drive). Er was al geconstateerd dat er plaatwerk moest worden vervangen, zo deugde de

voorste wielkast niet. Als bouwkundig ingenieur dacht Pim Amelsbeek dat dit maar een klein klusje zou zijn, maar Cor Veerhuis zei meteen: "Ik help je graag, maar zelfs voor mij is deze auto nog een hele uitdaging." Het werd namelijk een totale 'body off'-restauratie. Voor de zekerheid is de carrosserie eerst nog op een uitrichtbank geweest, waar de conclusie was dat de auto geen aanrijdingen had gehad. De carrosserie ging aan het spit, de hele auto werd gestraald en diverse plaatwerkdelen werden vernieuwd. Alles kwam aan de beurt: stukken wielkast, de vloerplaten en de vloer van de bagageruimte, waar ook de tank aan hangt. De motor werd onder handen genomen door Guus Hamers, nog een vriend van Pim Amelsbeek vanaf de lagere school. Hamers is gespecialiseerd in Porsche.

"Enfin, als je aan de klus begint heb je natuurlijk allereerst een links MGB-dashboard van metaal nodig. Die zijn helaas niet gemaakt, er is alleen ▶



Het ombouwen, maar eigenlijk, het restaureren van een MGB GT vergt veel kennis en vaardigheid. Zaken die nooit in één persoon verenigd zijn. De klus van de MG van Pim Amelsbeek is er weer eens het bewijs van, hij werd geassisteerd door:

- Cor Veerhuis - technische hulp en ondersteuning bij ombouwen
- Guus Hamers - totale motor revisie
- Bart Veldman - plaatwerk en laswerk
- Jan Beetjes - spuitwerk kleine onderdelen
- Paul Koppenaar - elektra wijzigingen
- Bas Gerrits - MG V8 register MGCC
- Nic Houslip - MG V8 register UK
- Bas Rek- spuitwerk hele auto
- Leo van Heuckelum - handleiding voor een V8 ombouw



rechtsgestuurd voor V8's. We begonnen met de auto helemaal kaal te maken, daarna is hij geheel gestraald en hebben we hem overgespoten. Wel pas nadat het chassisnummer weggestraald was. Nadat de auto geheel gespoten was, is er een keurig stalen plaatje gemaakt met hetzelfde chassisnummer en erin geslagen. De stuurhuisbevestiging aan de carrosserie moet namelijk van rechts naar links omgebouwd worden. Evenals het hele interieur. We moesten een nieuw gat voor de linksgestuurde stuurstang maken en het open gat aan de rechterkant weer

**DAT IS VEEL GOEDKOPER DAN WANNEER JE AL DIE PARKEERAUTOMATEN BIJ DE PARKEERGARAGES MOET OMBOUWEN.**



dichtmaken. Er zijn op de fabriek ooit maar zeven linksgestuurde V8's gemaakt, want ze zijn nooit voor overzeese export bestemd geweest. Het dashboard voor de V8 is in metaal niet te koop, want de klokken hiervan zijn kleiner. Je moet ze dus uitzagen en vervolgens weer inlassen. Een heel precies werkje, want het past gewoon niet. Vervolgens moet je het hele dashboard nog spuiten in recall paint. Ook alle pedalen en het interieur moeten worden aangepast, evenals de rembekrachtiger. Ik heb de originele V8-wielen eronder gelaten. Achter heb ik Koni's gebruikt en ik heb een nieuwe Torax-startmotor gemonteerd. Een behoorlijk tijdrovende klus was het monteren van de nieuwe kabelboom, met extra functies voor de verstralers. De kabelboom komt rechts binnen. Ik heb in de UK een nieuwe kabelboom gekocht voor een LHD V8. Daarna toch nog wat aanpassingen moeten doen, om alles goed passend te maken. Ook al is het een nieuwe kabelboom, het blijven Engelsen

bij het maken.... Verder heb ik er nog een elektronische ontsteking in gezet, een nieuwe rembekrachtiger en een extra derde remlicht. De V8-motor heeft een koelingsprobleem en wordt gauw warm. Daarvoor heb ik een extra meter gemonteerd die de warmte beter weergeeft. De plastic middenconsole was versleten, daarom ik heb er eentje van metaal gemaakt en met leer bekleed. De uitlaatspruitstukken zijn extra geïsoleerd. En over de motor..., die haal je er sneller uit dan dat je hem erin zet. De hulp hierbij van Cor Veerhuis was onontbeerlijk, hij is zeer technisch. Veerhuis en Guus Hamers verrichtten een berg werk door de motor in- en uit te bouwen. Guus heeft het motorblok uit elkaar gehaald, inwendig veel vernieuwd en alles gecontroleerd en afgesteld. Hurricane Racing heeft er nog een moderne achterkeringspakking in gemaakt, in plaats van een koordpakking, om oliekkage tegen te gaan.

Zelfs het interieur kwam aan de beurt. Ik heb een nieuwe tapijset gekocht en gemonteerd en ik heb al het vinyl vernieuwd, waaronder de hemel. De oude en nieuwe laag matchten niet met elkaar en door de weekmakers liet het geheel weer los. Na twee pogingen heb ik vijf millimeter rubber laten plakken op het metalen dak door een autobekledingsbedrijf en daar het nieuwe vinyl opgeplakt met hittebestendige lijm. Toen pas zat het goed. Verder heb ik heb alle deur- en raamrubbers vernieuwd. Dat was om te huilen want de rubberkwaliteit is tegenwoordig pet-met-peren."

"Een apart hoofdstuk was de carrosserie. Daarvoor had ik de autorestaurateur Bart Veldman ingeschakeld, die al het plaatwerk heeft gedaan. Het spuitwerk is verricht door Bas Rek, hij heeft zelfs de onderkant Citron Yellow gespoten. Voorafgaand aan de werkzaamheden waren er natuurlijk veel ▶



vragen. Die zijn vaak beantwoord door Bas Gerrits van de MG Car Club en Nic Houslip, de voorzitter van het 'UK V8 register'. Ze hebben vooraf veel geholpen met technische tips en met vragen waar we niet uit kwamen. Mijn uitgangspunt is steeds geweest om de ombouw zo uit te voeren dat het een spiegelbeeld zou worden van een originele rechts-gestuurde MGB GT V8. Mochten er 'kenners' naar kijken, dan moest er weinig op de ombouw aan te merken zijn. Bovendien wilde ik het project zo uitvoeren dat alles nog aanwezig zou zijn, mocht er ooit iemand de auto weer terug willen bouwen naar rechtsgestuurd." vertelt Pim Amelsbeek. Hij vervolgt: "Vanwege lekkageproblemen



REEE

Meestal zijn het merkenclubs die hun leden de sporen geven op fraaie routes door Nederland, want wat kan ons kikkerlandje toch mooi zijn! Een pareltje op de jaarlijkse kalender van toerritten is het Rollend Engels Erfgoed Evenement, kortweg REEE. De toerit wordt traditioneel op de eerste zondag van oktober verreden. Het is een bonte verzameling van merken, typen en uitvoeringen vanaf bouwjaar 1935, want bij de start van dit evenement verschijnt er van alles wat van Engelse origine is en vier wielen heeft. De eerste REEE werd in 2013 verreden in het schilderachtige Noord-Hollandse landschap rondom het gebied De Rijk, IJmuiden en Schiphol-Amsterdam. Niet zo vreemd omdat het merendeel van de organiserende heren uit deze regio afkomstig was. Daarna volgde iedere eerste zondag van de maand oktober een nieuwe REEE, waarbij gaandeweg de routes zich door Midden-Nederland verplaatsten. Behalve een trotse MG-rijder is Pim Amelsbeek initiatiefnemer van het eerste uur van de REEE. Hij is de voorzitter van het organiserende comité. Op een spontane wijze ontmoette hij op een beurs wijlen Bart Schenk, die hij voorstelde om een toerit te organiseren voor zeven autoclubs. Pim vond het rondje om de kerk met de MG's niet leuk meer en wilde groter. Dat werd dus de REEE. Het evenement groeide snel in populariteit, ook in België, maar kreeg ook een klap te verwerken vanwege het overlijden van Pr-man Bart Schenk. Maar de REEE is anno 2022 springlevend en heeft een heus bestuur omdat alles veel professioneler is geworden:

Pim Amelsbeek, voorzitter  
Frans Staats, secretaris  
Hermen Pol, financiën  
Ron Nieuwenhuizen, public relations  
Rob Hogervorst, official route  
Emile Huijsman, official logistiek  
Natascha van der Heiden, beheerder Facebook  
Hans Köhler, REEE TV

REEE

## EN OVER DE MOTOR..., DIE HAAL JE ER SNELLER UIT DAN DAT JE HEM ERIN ZET

heb ik bewust voor een dicht dak gekozen. Dat is ook aangenamer tijdens mijn ritten, maar ik blijf de cabrio ook koesteren. Met deze coupé rij ik met de MG Car Club regelmatig op Circuit Zandvoort, erg leuk! Ik heb ook een YouTube filmpje gemaakt over mijn MG GT V8-project, te zien op [www.reee.nl](http://www.reee.nl) bij REEE-TV 2021."

Gaandeweg het proces zijn er veel aanpassingen gedaan door Pim Amelsbeek, zoals het vernieuwen van vele oude onderdelen, onder andere een nieuwe rembekrachtiger, een krachtigere startmotor, een elektronische ontsteking, extra watertempatuurmeter, een nieuwe benzinetank en benzinepomp, nieuwe benzine- en olieleidingen en nieuwe telescoopschokbrekers achter. In de motor is er ook veel vernieuwd. Verder is er een betere bodem- en wielkastbescherming en zijn er heel veel kleine onderdelen vervangen. Al met al was de klus duurder dan gepland, maar Amelsbeek heeft er geen spijt van: "De auto is nu veel nu beter dan toen hij als nieuw uit de fabriek rolde. En misschien vraag je na zo veel werk je nog steeds af waarom ik de MG van rechts naar links heb omgebouwd? Nou, heel eenvoudig, dat is veel goedkoper dan wanneer je al die parkeerautomaten bij de parkeergarage moet ombouwen." ◀