



Arnolt MG TD

Britse auto, Italiaanse carrosserie, Amerikaanse droom...

In wat als de zwartste dagen van de carrosseriebouw kunnen worden beschouwd, gaf een nagenoeg failliete Nuccio Bertone zijn laatste lires uit aan twee verouderde MG-chassis'. Het werd het begin van een onwaarschijnlijk verhaal.

Tekst Jeroen Booij

Fotografie Jim Lensveld

MG, voor velen de Britse sportwagen bij uitstek, heeft sterke banden met de Italiaanse carrosseriebouw. Met Pininfarina in het bijzonder, die eind jaren vijftig werd ingehuurd om het hele BMC-gamma op te frissen. Het leidde tot een aantal MG's met de staartvinnen en two-tone lakkleuren en tot de geweldige MGB GT. Maar eerdere pogingen van MG's met een Italiaanse carrosserie zijn zeldzaam, en dat is best opmerkelijk. Vergelijk het aantal MG's, die een Italiaanse make-over hebben gekregen met andere Britten en het zijn er eigenlijk maar weinig. Neem Jaguar: alle grote Italiaanse namen uit de jaren vijftig waagden zich eraan om de XK van een nieuwe carrosserie te voorzien, van Michelotti tot Farina; van Ghia tot Zagato - die auto's zijn nu de sterren op ieder concours. Okay, Jaguars waren groter en prestigieuzer dan de kleine sportauto's uit Abingdon-on-Thames, maar hetzelfde idee werkte prima voor al die kleine Fiats in Italië. Trouwens: de verouderde T-serie van na de oorlog schreeuwde om een scherper gesneden pak, tot de MGA in 1955 op de markt kwam. Zijn er uitzonderingen? Jawel. Vignale en Ghia bouwden beide mooie auto's op respectievelijk een MG TD en MG TF, maar beide bleven one-offs. Er is echter nog een voorbeeld en dat is de enige met een succesverhaal: de Arnolt MG TD - ontworpen en gebouwd door Bertone. ►



Om het verhaal van de totstandkoming van deze auto te vertellen, moeten we terug naar Italië in 1952, in het bijzonder naar het Palazzo Esposizioni al Valentino in april van dat jaar, waar de autoshow van Turijn van start ging. Hoewel het hier schijnbaar vol stond met automobiele verrassingen, was het zeker niet de beste periode voor de Italiaanse carrosseriebouwers. Het vak had te lijden onder de transformaties die de naoorlogse auto-industrie naar een nieuw niveau hadden getild. Weg was het ladderchassis, dat de carrosseriebouw zo lang zo goed had gediend, en weg waren de afzonderlijke spatborden en treeplanken. Aerodynamica, geïntegreerde lampen en grilles kwamen er voor in de plaats. En dat was nog niet alles. Staal en aluminium waren moeilijk te krijgen in die dagen als gevolg van de Koreaanse oorlog, wat leidde tot de staalstakingen van 1952. Ondertussen had de inflatie de koers van de Lire harder doen dalen dan de aandelenmarkt van 1929. Scaglietti; Vignale; Zagato; Boano: ze zaten allemaal in grote problemen. En zo ook Giuseppe 'Nuccio' Bertone - de meester-carrosseriebouwer uit Turijn die voor de oorlog zoveel buitengewone Fiats, Alfa-Romeo's en Lancia's had gebouwd. Diezelfde man had in feite geen geld meer. Een Fiat-baas zou hem in '52 gezegd hebben: "Het is over en uit met de carrosseriebouw. Stop met je werk en zoek een nieuwe carrière." Nuccio zelf, nog steeds gepassioneerd over zijn werk, was er ook niet meer zo zeker van. "We kwijnden allemaal weg en wachtten op onze ondergang", zei hij jaren later. Maar het lot besliste anders.

Wanhopig om iets te bedenken voor de bescheiden stand die Bertone in Turijn had gereserveerd, nam hij contact op met Fattori & Montani: de Italiaanse MG-importeur in Rome. De reden lag voor de hand. Zij hadden hun MG TD, in feite en technisch nog altijd een vooroorlogse auto, en natuurlijk hadden ze moeite om die te verkopen, met de hypermoderne Austin-Healey 100 en AC Ace al aangekondigd. Bertone wist dat ook en hij wist een regeling te treffen met de MG-mannen om twee TD-chassis' van al twee jaar oud bij zijn werkplaats af te leveren. Kon hij er iets moois van maken en ze op de show verkopen? Dan zouden ze allebei een beetje geld verdienen. Als dat niet lukte dan zou het veertig jaar oude bedrijf, opgezet door zijn vader, de deuren moeten sluiten. Het was alles of niets en dus was de carrosseriebouwer vastbesloten om twee schitterende auto's te maken, die - met een beetje geluk - iemand zouden kunnen aantrekken die op de show meer door het uiterlijk dan door de verouderde techniek werd gegrepen. Hij besloot twee gelijksoortige auto's te bouwen; een coupé en een cabriolet. Het ontwerp kwam van een jonge maar veelbelovende leerling: Franco Scaglione.

Bertone zei later over hem: "Hij had geen achtergrond, maar wilde ontwerper worden. Hij kwam uit een goede familie, sprak vier talen, was belezend en intellectueel. Hij zei: 'Ik weet niet hoe realiseerbaar uw ideeën zijn, maar als u mij toestaat ze zo te maken als ik wil, ben ik bereid te proberen met u samen te werken.'" En zo geschiedde. Beide auto's waren net op tijd klaar om naar de show te gaan. Het was nu puur een kwestie van geluk.

Op een piepklein plekje, ingeklemd tussen de stands van Wolseley en Morris, zien de twee coachbuilt MG's er goed uit, met hun lage voorruit en banden met witte zijvlakken. De cabriolet is crèmekleurig gespoten, wat bijzonder goed past bij het cognac lederen interieur, terwijl de coupé in een donkere metallic lak is uitgevoerd. Alleen de rechtopstaande grilles en stalen wielen doen vermoeden dat hieronder MG's schuil gaan. Een bord ertussenin geeft de nodige uitleg: 'MG TD - HP 54 Fiscali 14', waarbij wat summiere informatie over motor en uitrusting wordt gegeven. Een van de bezoekers die langskomt om het bordje te lezen is een nogal ►

BEIDE AUTO'S WAREN NET OP TIJD KLAAR OM NAAR DE SHOW TE GAAN. HET WAS NU PUUR EEN KWESTIE VAN GELUK.





droom, gebaseerd op Britse auto's, was uitgekomen. Maar er was nog één ding waar Wacky Arnolt van droomde, en dat was een auto met zijn eigen naam. Met de Bertone MG leek ook dat plotseling binnen handbereik.

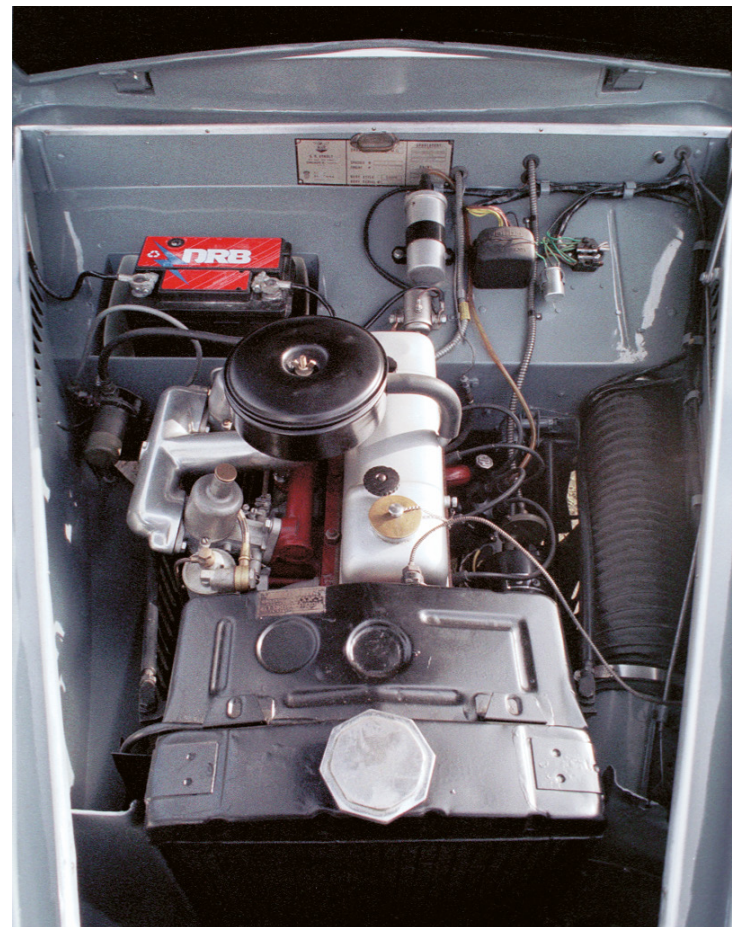
Nu Bertone een grote order had om 100 coupes en 100 cabriolets te bouwen was er werk aan de winkel. Veel werk, want de logistieke kant van het bouwen van deze Britse auto's in Italië die vervolgens in Amerika moesten worden verkocht, was nogal een uitdaging. Arnolt zag daar geen problemen. Hij bestelde de tweehonderd benodigde chassis' in Abingdon en vertelde Bertone zijn plan om deze naar Genua te verschepen en ze per spoor naar Turijn te brengen. Daar hoefde de carrosseriebouwer ze alleen maar om te bouwen tot Arnolt MG's, ze terug te brengen naar Genua en ze dan op de boot naar de VS te zetten. Bertone was niet zeker maar ging terug naar zijn werkplaats aan de Via Roma. Het kleine team begon de carrosserieën (deels van aluminium) één voor één in elkaar te hameren, en Arnolts plan werkte precies zoals hij zei dat het zou werken. Net als het chassis waren ook de lampen, het stuur en de instrumenten van MG afkomstig. Het glas kwam van Cisitalia. Toen de auto's klaar waren werden ze verscheept naar Arnolt's pakhuis in Warsaw en werden ze tentoongesteld in zijn showrooms met een prijskaartje van \$2.995 (de coupé) of \$3.145 voor de cabriolet. Het waren daarmee de goedkoopste coachbuilt Italiaanse auto's in de VS op dat moment, en ze konden haast overal worden onderhouden



dankzij het wijdverspreide MG dealer-netwerk. Iets wat niet gezegd kon worden van andere Italiaanse raspaardjes. In brochures werd de auto geprezen als 'de Arnolt familie sportwagen'. Motorsport magazine plaatste het crèmekleurige cabriolet prototype in april 1953 prominent op de cover met een gelukkig Amerikaans gezin erin en erop. Uit een advertentie: "Voor hen die plezier willen beleven aan het rijden in een lichte, snelle, sportief uitzierende auto met meer ruimte dan de gebruikelijke sportauto biedt, gaat er niets boven de Arnolt MG."

Vergeleken met de MG TD, was Bertone's variant behoorlijk luxe. Connolly lederen bekleding was standaard, net als verstelbare kuipstoelen, een verwarming en getinte doorzichtige zonnecleppen. De enige noemenswaardige optie was een set spaakwielen (\$195). Door de betere aerodynamica was hij iets zuiniger en sneller. Voor de standaard TD werd een topsnelheid van 80 mph

opgegeven; van de Arnolt TD werd gezegd dat 'ie de 90 kon halen. "Hij heeft een ruim vermogen en is prachtig gestroomlijnd om sprankelende prestaties te verzekeren", aldus de brochure. Het lijkt geen twijfel dat zowel Bertone als Arnolt blij waren met het resultaat, maar uiteindelijk zijn de 200 geplande auto's er toch niet gekomen. De reden was simpel: MG verving hun TD door de TF in 1953 en stopte met de verkoop van het TD-chassis. Er waren nu 102 Arnolt MG's gebouwd en dat had een nieuwe tegenslag voor Bertone kunnen betekenen, maar tegen die tijd waren de Italiaanse ontwerper en de Amerikaanse zakenman goed bevriend geraakt. Bertone had de Amerikaan zelfs aan boord van zijn bedrijf verwelkomd als vice-president. En met Wacky aan het roer zou er nooit meer een saai moment zijn. Een ander Brits-Italiaans project was al in de maak: de Arnolt Aston-Martin, gebaseerd op de DB2/4. Er werden er zeven of acht gebouwd, vermoedelijk omdat Aston-Martin eigenaar David ▶



indrukwekkende man. Volgens één bron droeg hij een breedgerande hoed, laarzen met hoge hakken en had hij een grote sigaar in zijn mond, maar dat is misschien een tikkeltje overdreven. Feit is dat hij eruit zag als de archetypische Amerikaanse zakenman. Het precieze gesprek dat volgde is helaas niet opgetekend, maar de Amerikaan moet iets gezegd hebben in de trant van "Heeft u deze dingen gemaakt?" Bertone zal zachtjes met zijn hoofd hebben geknikt en hebben gevraagd: "Bevallen ze u?" "Bevallen ze mij? Ik koop ze!", zou het directe antwoord zijn geweest. Bertone moest nu uitleggen dat de carrosserieën van hem waren, maar de chassis' niet. "Maar daar ben ik niet in geïnteresseerd", vervolgde de bezoeker, "Als de prijs goed is, wil ik er honderd van elk." Nu kunnen we alleen maar een inschatting maken van Bertone's gevoel van opluchting toen hij ontdekte dat het geen grap was. Het betekende dat hij weer in business was. Hij had goed gegokt.

HIJ BESTELDE OP EEN GEGEVEN MOMENT 1000 MORRIS MINORS - DE GROOTSTE BESTELLING DIE MORRIS OOI HAD ONTVANGEN.

De Amerikaan was Stanley Harold Arnolt II, beter bekend als 'Wacky' Arnolt, die zijn bijnaam te danken had aan een bijzonder hachelijke zeiltocht over Lake Michigan, waarbij hij vier uur lang tegen de elementen vocht om de binnenboord scheepsmotor die hij aan de man bracht, te bewijzen. Maar het zei ook iets over de riskante zakelijke ondernemingen die hij in zijn geboortestaat Wisconsin, en later in Warsaw, Indiana, was aangegaan. Wacky nam van alles over en richtte bedrijven

op, van krant tot kokosnootplantage. Hij was een van de eersten met een telefoon in zijn auto - een Lincoln uit 1949. Maar nadat hij een MG TC had gekocht, kreeg hij ook een groot zwak voor Britse auto's. Daaruit ontstond een autohandel en -importmaatschappij van Britse auto's in Chicago. Hij bestelde op een gegeven moment 1000 Morris Minors - de grootste bestelling die Morris ooit had ontvangen. Volgens Mike Arnolt, zijn zoon, waren er zoveel Morrisen dat zijn vader ze maandenlang op moest slaan op en onder de pier van Chicago - "Dat was de enige plek die hij kon vinden die groot genoeg was." Maar Wacky Arnolt slaagde erin om ze te verkopen. Uiteindelijk werd SH Arnolt Inc. de BMC-distributeur voor het hele Midwesten van Amerika en het duurde niet lang voor er ook allerlei andere Britse auto's konden worden gekocht, waaronder Aston-Martins en Rolls-Royces. Een Amerikaanse



Brown zijn eigen carrosseriebouwer Tickford niet in diskrediet wilde brengen en de levering van chassis' stopte.

Maar dat scheen Wacky Arnolt niet veel uit te maken, die had genoeg nieuwe ideeën voor zijn automobielbedrijf. Hij liet Bertone een Arnolt-Bentley ontwerpen en bouwen, op basis van een R-type Continental (het bleef bij een exemplaar voor Wacky zelf) en het duo kwam ook met een opvallende Arnolt-Siata. Maar alleen de Arnolt-Bristol coupé en roadster kenden wat meer succes. Ook deze auto's, gebaseerd op de Bristol 404, waren prachtig vormgegeven door Franco Scaglione en gebouwd door Bertone's team. De auto's hadden enig succes in de racerij nadat het Arnolt-Bristol Racing Team was opgericht voor de 12-uursrace van Sebring in 1955, waar de lichtgewicht versies van de auto eerste, tweede en vierde werden in hun klasse. Een raceversie was ook beschikbaar voor het publiek, net als nog drie andere versies van de auto, waaronder een coupé. Tot 1959 bouwde de Turijnse carrosseriebouwer in totaal

TOT OP DE DAG VAN VANDAAG BLIJFT HET EEN FRAAI EN TYPEREND INGETOGEN ONTWERP.

142 auto's, hoewel een brand in Warsaw er zo'n 30 verwoestte. Misschien niet het gehoopte succes, maar zeker was dat Bertone back in business was. Met de financieën op orde en vol vertrouwen, bouwde de carrosseriebouwer al snel na het MG-project de futuristische BAT-auto's voor Alfa Romeo. En deze concept cars leidden weer tot een contract om 10.000 Giulietta Coupés te bouwen. Wacky Arnolt en Nuccio Bertone hadden misschien nog minder overeenkomsten dan Charles Rolls en Henry Royce hadden, maar hun samenwerking werkte geweldig.

Het merendeel van de 102 gebouwde Arnolt MG's - 65 ervan waren coupes en 35 cabriolets plus de twee prototypes - is nog altijd in de VS, met slechts

enkel en die hun weg hebben gevonden naar hier. Dat maakt ze, afgezien van die eenmalige Vignale TD (in Zwitserland) en Ghia-Monviso TF (verblijfplaats onbekend) de enige 'carrozzeria MG's' uit die tijd die we kennen. Tot op de dag van vandaag blijft het een fraai en typerend ingetogen ontwerp. De TD-connaisseur herkent het MG dashboard, nu ondersteboven geplaatst! Net zoals hij misschien de rechte zitpositie zal herkennen met het stuurwiel dat dicht tegen je borst reikt als je eenmaal zit. Maar het is pas wanneer je de XPAG-motor start met het zo vertrouwde gedempte geluid dat de afkomst wordt verraden. Net als het knerpende gejank van de versnellingsbak bij het weggrijpen en het luchtzuigen van de SU bij het intrappen van het gaspedaal: toch allemaal heel vertrouwd. Maar toch is het geluid in die resonerende coupécarrosserie anders: hij spint aanmerkelijk luider dan zijn Britse broers. Toch nog een Amerikaan. ◀

