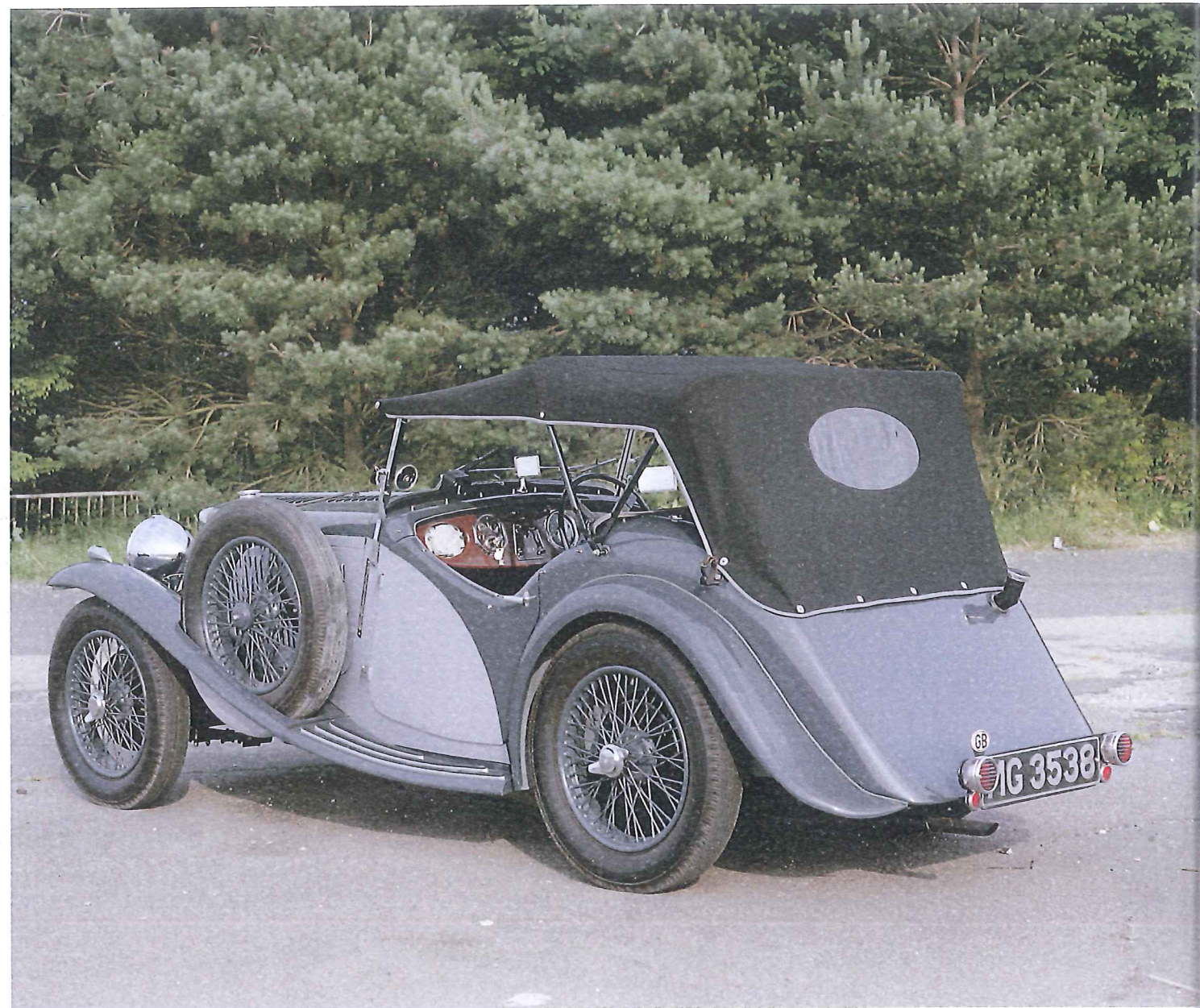


MG NA Magnette Allingham Coupé

De open Coupé van Allingham

Wie al een touw vast kan knopen aan MG's
modellengamma van halverwege de jaren dertig, zal zich
alsnog verbazen over deze coupé - met zijn open kap. Het
is dan ook een uiterst zeldzaam model.

*Tekst Jeroen Booij
Fotografie Jim Lensveld*



MG's modellenbeleid van de jaren dertig was niet altijd even voor de hand liggend, om niet te zeggen onnavolgbaar. Het beleid van toen maakt het zelfs voor de hedendaagse enthousiasteling niet eenvoudig om de modellen uit die hoogtijdagen te benoemen, te plaatsen of uit elkaar te houden, en deze NA is typisch een voorbeeld van zo'n model dat menigeneen even achter de oren doet krabbelen. Welnu. Zoals de naam doet vermoeden is de NA Magnette Allingham Coupé een afgeleide van de



zetten. Dat was voor Kimber een brug te ver. Als gek ging MG daarom aan het werk met een opvolger voor zowel de Midget als Magnette - beide mét een nieuw chassis.

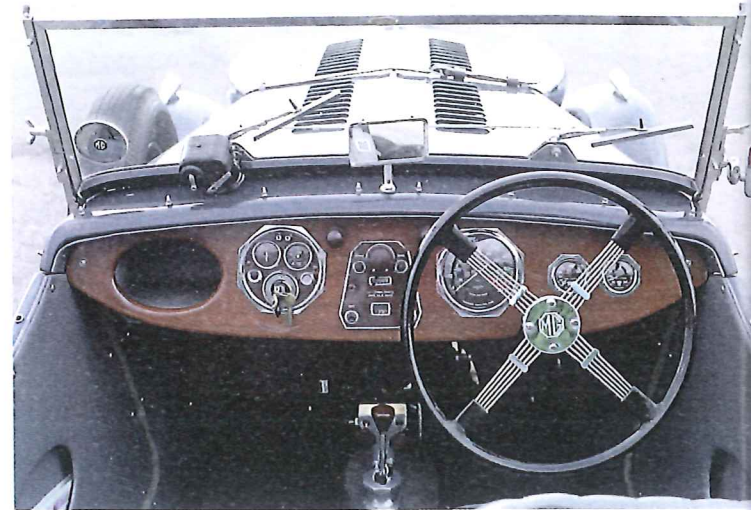
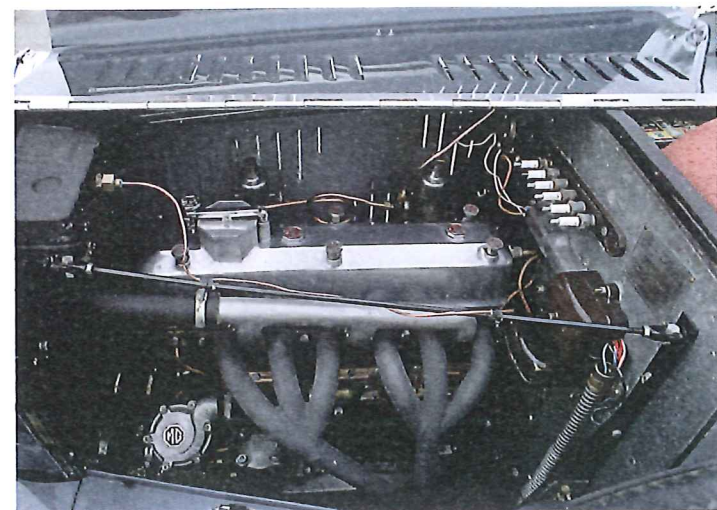
DICKEY SEAT

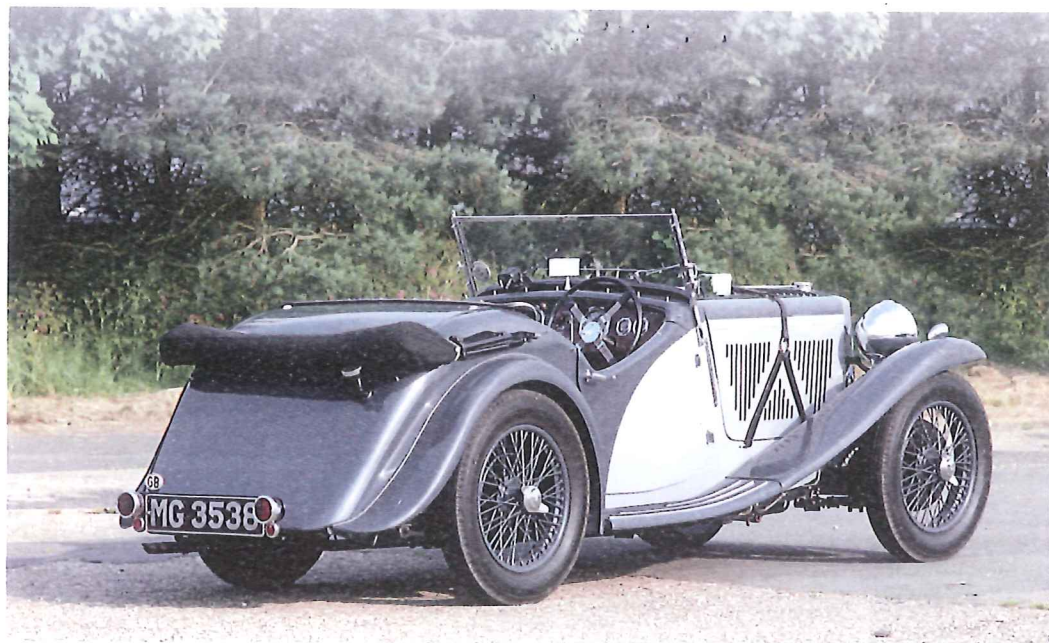
De nieuwe Magnette verschilde nogal van zijn voorganger. Het langere chassis liep nu taps toe en daarmee was het N-type de eerste MG sinds 1930 die niet meer voorzien was van het tot dan gebruikelijke ladderchassis. Een verbeterde versie van de zescilinder die ook al in de K2 was te vinden - nu met nieuwe cilinderkop en blok, andere koppeling, inlaatspruitstuk en smeringsstelsel - leverde met 56 pk nu ruim 8 pk meer vermogen ten opzichte van zijn voorganger. Standaard was het N-type leverbaar als open twee- of vierzitter, maar niet lang na de introductie kwam er ook de prachtige gesloten Airline Coupé en een open 2/4-model. Die laatste ziet er in eerste instantie uit als een open tweezits sportwagen, maar door de kofferklep naar achteren te klappen ontvouwde zich een extra zitbankje aan de achterzijde van de auto - de zogenaamde Dickey Seat. De MG met dit foejfe werd ook wel aangeduid als 'Allingham Coupé', naar ontwerper H.W. Allingham, die overigens ook de geestelijk vader was van de Airline Coupé. >

N-type Magnette, die in het voorjaar van 1934 werd geïntroduceerd als opvolger van de zescilinder K2 Magnette. Die K2 was weer een opvolger van de K1, nu met een korter chassis en een aangepaste motor. Maar de K2 was nota bene nog maar een half jaar op de markt, toen de opvolger NA zijn intrede al deed. Daar waren twee redenen voor: successen in de autosport en bemoeienissen vanuit het moeder (Morris) concern.

MG-baas Cecil Kimber hechte grote waarde aan autosport en investeerde om die reden stevig in zijn fabrieksteam. Maar de racerij leverde ook problemen op. De racer van dat moment, de MG J4 Midget, was een zorgenkindje. De 750 cc motor van die auto had feitelijk teveel vermogen voor het kleine

Midget-chassis en het alternatief, het chassis van de K-serie Magnette, was juist te groot. MG had geen financiële ruimte om speciaal voor de autosport een chassis te bouwen, dus leek het een voor de hand liggende oplossing om juist de productieauto's dusdanig aan te passen dat de onderdelen daarvan geschikt waren voor vernieuwingen in de autosport. Daarbij kwam ook nog eens dat het Morris-concern steeds meer druk uitoefende op Kimber om zoveel mogelijk onderdelen vanuit de Morris-groep te betrekken. In 1933 leidde dat zelfs tot de suggestie dat MG complete Wolseley Hornet chassis' moest gaan gebruiken om daar dan enkel nog een carrosserie op te hoeven





Allingham zelf was geen carrosseriebouwer. Hij was een ontwerper die, na zich enige jaren in Amerika te hebben beziggehouden met een fabriek voor celluloseverf, begin jaren '20 werkzaam was als verkoopleider bij carrosseriebedrijf Chalmer & Hoyer in Hamworthy, Dorset. De nadruk lag bij Chalmer & Hoyer op gesloten modellen die voor diverse opdrachtgevers werden vervaardigd. De fabrikant liep voorop in het gebruik van mallen voor de houten frames waar de meeste auto's in die tijd nog mee werden opgebouwd. In 1925 was de invloed van Allingham binnen het bedrijf dusdanig gegroeid dat de naam van de firma gewijzigd werd naar Chalmer & Hoyal, waarbij 'Hoyal' een samentrekking was van Hoyer en Allingham. Zes jaar later, in 1931, werd de firma verkocht en begon Allingham zijn eigen bedrijf in Londen.

MG NA Magnette Allingham Coupé

MOTOR:
ZESCILINDER IN LIJN
INHOUD:
1.271 CC
VERMOGEN:
56 PK @ 5.500 TPM
OVERBRENGING:
HANDGESCHAKELDE VIERVERSNEL- LINGSBAK, ACHTERWIELAANDRIJVING
LENGTE: 325CM
BREEDTE: 135 CM
HOOGTE: 134 CM
GEWICHT:
+/- 700 KG
TOPSNELHEID:
+/- 150 KM/H
NIEUWPRIJS:
1.985 GULDEN (1934)

ELF STUKS

Allingham opereerde als onafhankelijk ontwerper en liet zijn modellen bouwen door Whittingham & Mitchel in Fullham, Londen (o.a. de Allingham Coupé) en Carbodies in Coventry (de Airline Coupé). Veel Allingham Coupés werden er overigens niet gebouwd. De teller bleef naar verluidt steken op elf stuks, en daarvan is er nog maar een aantal overgebleven. Toen Keith Portsmore uit Somerset begin jaren zeventig al op zoek ging naar een vierzits zescilinder MG, had hij niet specifiek een Allingham Coupé in gedachten. Maar de Engelse MG-liefhebber kwam in contact met de juiste mensen en lokaliseerde de restanten van de volledig in verval geraakte Allingham Coupé met het kenteken 'MG 3538'. In 1974 kocht hij het wrak en kon een langdurig restauratieproject beginnen. Duidelijk werd dat de auto de tweede Allingham Coupé was die door Whittingham & Mitchel werd gebouwd. Keith begon met een nieuw houten frame en klopte zelf nieuw plaatwerk, terwijl het mechanische gedeelte werd uitbesteed. De originele motor en het originele chassis konden behouden worden. Na een zeer uitvoerige en langdurige restauratie staat de auto er inmiddels nog altijd schitterend bij in zijn tweetonige lak. Die duotone was standaard voor de Allingham Coupé, naar verluidt om de aandacht af te leiden van het feit dat een Magnette vrij hoog is. Los van dit exemplaar, zouden er nog slechts drie MG's van dit type resteren, waarmee de open versie nog zeldzamer is dan de veelgeprezen en – het moet gezegd – schitterende gesloten NA Airline Coupé. <

