



Hans Lubberding

BOMMELMOBIEL MET HOOG HUISKAMERGEHALTE

Als er één jaren '50 auto is, die niet alleen bij klassiekerliefhebbers, maar ook bij "toevallige passanten" louter vertederende gevoelens oproept, dan is het wel de Wolseley 4/44. "Slechts één?", zult u nu zeggen. Nee, u heeft gelijk, er is nog een tweede, en wel de MG Magnette ZA, feitelijk het tweelingzusje van de 4/44. In deze reportage over de Wolseley hebben we de Magnette er ter vergelijking naast gezet.



Welkom in de knusse wereld van Wolseley.



Centraal geplaatste meters met -(weer) heel modern- witte wijzerplaten.

Op zoek naar een Wolseley 4/44 voor ons verhaal troffen we in 'The Badge', het meer dan lezenswaardige blad van het Austin-Morris-Riley-Wolseley register, een artikel aan over "mogelijk de laatste links gestuurde 4/44 met het oorspronkelijk Nederlands kenteken en de originele motor in ons land". De eigenaar van de Wolseley was zonder meer bereid om aan

een reportage mee te werken en zo kon het gebeuren dat een team van BCM op een wonderige en regenachtige dag in het begin van september klaar stond voor de 'foto-shoot' op het terrein van de Nederlands Hervormde kerk in Reeuwijk-Dorp. De trotse berijder van de 4/44 had niets teveel gezegd; de auto ziet er schitterend uit en is bovendien nog helemaal origineel. Zelfs de plaatjes van de

toenmalige importeur, Dirk van der Mark, zitten nog op de auto. Deze Dirk van der Mark verkocht de Wolseley in 1955 aan een zekere meneer De Moll, die destijds woonachtig was in de Ten Katestraat 18 te Amsterdam. Deze meneer deed samen met de auto zijn naam eer aan, want de auto dook onder en kwam pas in het begin van de jaren '80 weer "boven water". De Wolseley bleek toen

in het bezit te zijn van een lid van de Lancia-club, die een paar jaar later de auto te koop aanbod in het clubblad. Vervolgens werd de auto gekocht door Dick Boosman, in klassiekerkringen bekend als autotechnisch vertaler, journalist en taxateur voor klassiekers. Zo'n 15 jaar geleden startte Dick met een bijzonder grondige restauratie van de 4/44. De body werd compleet kaal gemaakt, waar nodig van nieuwe stukken plaatwerk voorzien en in de originele maroonkleur overgespoten. Verder werd al het chroomwerk vernieuwd en de 1250 cc XPAG-motor gereviseerd. Vervolgens ontbrak het Dick Boosman aan voldoende tijd om de rest van de auto onder handen te nemen; er moest een Bugatti (jawell!) gerestaureerd worden en de Wolseley werd in een hoekje neergezet en vergeten. Dat 'vergeten' duurde zo'n 15 jaar, totdat Kees-Jan Boosman de 4/44 in de werkplaats van zijn vader 'herontdekte'. Ook Kees-Jan was besmet met het klassiekervirus en hield zich onder de naam 'Boosman Automobiel-Techniek' bezig met het restaureren en



anderszins op de weg houden van klassieke automobielen (iets wat hij nu overigens nog steeds doet). Via Kees-Jan kwam de Wolseley eind 2000 bij de huidige eigenaar terecht, die vervolgens lang gearzeld heeft of hij een

dergelijke auto wel moest kopen. Na een klassiekerverleden waarin onder andere een Big Healey, een Daimler SP250, een Vanden-Plas 4 liter en een Jaguar XK150 een hoofdrol hebben gespeeld, was het maar de vraag of



Chique Wolseley en sportieve MG: zoek de 7 verschillen.



Gecombineerde nummerplaatverlichting en achteruitrijlamp.



Tankklep kon vanuit de koffer worden vergrendeld tegen diefstal.

hij zou kunnen leven met de slechts 42 pk, die de zwaar bejaarde 1250 cc MG (Y, TC, TD en TF) motor leverde. Na lang aarzelen heeft hij de 'Four Forty-Four' gekocht en nu, nog geen jaar later, verwacht hij niet de auto ooit nog weg te zullen doen. Hij heeft de auto zelfs al een bijnaam gegeven: de Bommelmobil. Voordat hij in april van dit jaar met de Wolseley de weg op kon, is er maandenlang aan de auto gesleuteld. Na 30 jaar trouwe dienst en 15 jaar stilstand waren zo'n beetje alle rubbers uitgedroogd en ook de wiellagers, de remmen en ga zo maar door konden wel wat onderhoud gebruiken. Samen met Kees-Jan Boosman werden de werkzaamheden minutieus en bijzonder degelijk uitgevoerd, zodat er nu een weer zo goed als nieuwe Wolseley 4/44 voor de lens van onze fotograaf staat te blinken. Ter vergelijking

figureert in de fotosessie de iets minder blinkende, maar ook volledig originele MG ZA Magnette uit 1956 van uw verslaggever. Deze linksgestuurde Magnette heeft tot drie jaar geleden in Amerika rond gereden (en vooral stilgestaan) en is sinds een jaar weer in rijdbare staat. De Wolseley 4/44 (Four Forty-Four zoals in de meeste folders staat) is begin jaren '50 ontworpen door Gerald Palmer. Palmer, die al eerder voor de Nuffield-organisatie had gewerkt, was in 1949 in Oxford aangesteld als ontwerper verantwoordelijk voor de toekomstige Wolseley-, Riley- en MG-

modellen. Zijn 'buurman' in het Cowley fabriekscomplex was Alec Issigonis, die kort daarvoor verantwoordelijk was geweest voor het ontwerp van de Morris Minor. Door velen werd dat ontwerp toen als zijn 'magnus opus' gezien, niet wetend dat de Mini nog moest komen. Palmer had de opdracht gekregen om nieuwe 'saloon cars' te ontwerpen voor MG en Riley en zowel een 4-per-



Gedistingeerd front met 'nep' radiator dop en echt Wolseley-lampje.

soons als een 6-persoons sedan voor Wolseley. De belangrijkste voorwaarde daarbij was dat er zoveel mogelijk gebruik moest worden gemaakt van de reeds beschikbare BMC-onderdelen, zoals motoren, versnellingsbakken en achterassen. Wat ontwerp en grootte betreft kreeg Palmer volledig de vrije hand. Door de beperkte tijd die beschikbaar was en vanwege de financiële (on)mogelijkheden stelde Palmer voor om met twee basismodellen te werken: één voor de MG en de 'kleine' Wolseley en één voor de Riley en de 'grote' Wolseley. De verschillen tussen de drie merken zouden dan vooral in de details gevonden moeten worden. Zo stelde hij voor om de MG twee inches lager dan de Wolseley te maken om daarmee de MG een wat sportiever karakter te geven. Ook zouden de voorbumper, de lampen en vooral de grille een eigen merksignatuur krijgen om de auto's een duidelijke eigen identiteit mee te geven. In het interieur zouden de verschillen nog groter zijn. Zo kreeg de Wolseley een aan de stuurkolom gemonteerde versnellingshendel en een 'under-dash handbrake', zodat er tussen de twee voorstoelen voldoende zitruimte voor een kind zou ontstaan. De MG kreeg een vloerversnelling en een handrem tussen de voorstoelen. Het instrumentenpaneel van de Wolseley werd, om een echt Engelse stijl te creëren, in het midden van het dashboard geplaatst. De Wolseley werd de chique gezinsauto ("Here's elegance, here's

luxury, that is distinctly Wolseley"), de MG de 'sporting saloon' ("A quality car with better than average performance"). Gedurende het ontwikkelingsproces van beide auto's was de fusie tussen het Nuffield-concern en Austin tot stand gekomen. De hieruit ontstane British Motor Corporation besloot om met de ontwikkeling van de Wolseley op de ingeslagen weg voort te gaan, maar met de MG even pas op de plaats te maken. De MG, die toch wat sportiever moest worden, kon dan gebruik maken van de nog in ontwikkeling zijnde 1489 cc B-motor en de eveneens nieuwe versnellingsbak en achteras van BMC. Voor de 1100 kilo wegende Wolseley werd gebruik gemaakt van de 1250 cc metende en circa 45 pk leverende XPAG-motor, die onder andere ook in de MG YB werd gemonteerd. In de Wolseley kreeg deze motor de typeaanduiding XPAP. Over het aantal paardenkrachten van het blok lopen de meningen uiteen. Hoewel de typeaanduiding 44 pk suggereert, wordt er in allerlei tests en artikelen ook gesproken over 42, 45 en 46 pk! Hoewel de auto's op het eerste gezicht sprekend op elkaar lijken hebben ze uiteindelijk maar weinig onderdelen met elkaar gemeen. Wat de carrosserie betreft zijn alleen het dak, de voordeuren en het kofferdeksel uitwisselbaar. Van de in 1952 geïntroduceerde Wolseley (aanschafprijs £844) zouden in 4 jaar tijd bijna 30.000 exemplaren worden verkocht. In 1956 werd de 4/44 opgevolgd door de bijna



Het originele gereedschap is nog aanwezig.

identieke, maar wel met de 1489 cc B-motor uitgeruste 15/50, waarvan er in 2 jaar tijd ruim 12.000 werden verkocht. De MG Magnette ZA kwam pas in in 1953 uit en kostte toen £915; tot 1958 werden er van de ZA en de opvolger ZB totaal zo'n 36.000 verkocht. In 1958 verdwenen deze stijlvolle Palmercreaties van het toneel; opvallend genoeg



Gewoon een lekkere bolle kont.



De 1250cc XPAW motor in de 4/44 was als XPAG ook te vinden in de MG Y, TC, TD en TF.



Met dank aan beide eigenaren en aan de Nederlands Hervormde kerk in Reeuwijk-Dorp voor het mogelijk maken van deze fotoreportage.



Technische gegevens:

- MOTOR:** 4 cilinder in lijn
- INHOUD:** 1250 cc
- VERMOGEN:** 45 pk bij 4800 tpm
- BORINGXSLAG:** 66 x 90 mm
- TOPSNELHEID:** ± 120 km/u
- GEWICHT:** 1120 kg

Clubs:

Austin-Morris-Riley-Wolseley Register
 Christiaan Linford
 Sterreschans 1
 6686 MS Doornenburg
 Tel.: 0481-425600



werden ze opgevolgd door de bekende vierkante "Farina's", de 4/44 (15/50) door de 15/60; de MG door de Magnette MKIII. Allebei modellen waarmee het hoogtepunt in badge-engineering door BMC werd bereikt; naast de Wolseley en de MG waren er immers ook nog de Austin Cambridge, de Morris Oxford en de Riley 4/68. Over de Franse en Italiaanse Farina-klonen hiervan zullen we het dan maar niet meer hebben... En dan te bedenken dat Gerald Palmer zich bij het ontwerpen van de 4/44 en de Magnette had laten inspireren door een 2-deurs coupé die hij zag bij de Bentley-stand op de Salon de Paris in 1948 en door de in 1950 uitgekomen Lancia Aurelia. Beide auto's waren ontworpen door... jawel: Pinin Farina! Na de fotosessie en een uitvoerige vergelijking van beide auto's wordt het tijd voor het opdoen van wat rij-impressies. Op de brede stoelen van de Wolseley heb je al vrij snel de juiste zit te pakken. Ik voel me direct thuis in deze auto; het interieur straalt pure knusheid en gezelligheid uit en

geeft de Four Forty-Four een hoog huiskamergehalte. Aan de stuur-schakeling ben je snel gewend. De hendel gaat soepel door de versnellingen en alleen bij de overgang van 3 naar 4 moet je even wat geduld hebben. Dat laatste zegt echter niets over de prestaties van de motor. Ondanks de 1120 kilo die verplaatst moeten worden, maakt de Wolseley beslist geen slome indruk. Als alle (laten we zeggen) 44 paardenkrachten meewerken, dan kun je met de auto vlot in het verkeer meekomen en tot een kilometer of 100 blijft de motor rustig doortrekken. Dit korte ritje smaakt beslist naar meer; hoewel ik mijn Magnette zeker niet kwijt wil, hebben we al wel afge-

sproken om binnenkort eens wat uitgebreider de rijkwaliteiten van beide auto's onder de loep te nemen. Misschien leest u daar te zijner tijd dan wel wat over in dit blad, maar mocht dat niet het geval zijn, dan raad ik u aan om lid te worden van het AMRW Register (donateur mag ook) en de komende uitgaven van The Badge goed in de gaten te houden.