

Austin Seven

The national pet

Autotest | Volgens de Britse autojournalist Chris Harvey hebben in het verleden zoveel Engelsen leren rijden in een Austin Seven, dat dit praktische kleine autootje is uitgegroeid tot 'the national pet', het nationale troeteldier. En zeg nu zelf, als u de foto's bij deze reportage ziet, dan krijgt u toch ook 'een heel apart gevoel van binnen'? Bij mij werkt dat in ieder geval wel zo, de Seven is een ronduit vertederend autootje. En daarbij nog zeer compleet en 'practical' bovendien. Lees en kijk snel verder en overtuig uzelf.

De Austin Seven uit deze reportage vonden we in het in de buurt van Den Bosch gelegen gemoedelijke dorpje Haarsteeg alwaar Wilfred Mather in een schuur achter zijn huis een fraaie collectie klassieke automobielen heeft verzameld. Naast een verzameling Engelse klassiekers (een Ford Prefect, een MG-TD, een MGB en een Morris Minor) treffen we een paar hele forse Amerikanen aan. Wat dacht u van een heuse Graham-Paige en een imposante Chevrolet uit de jaren '30? Afijn, bijzondere auto's genoeg om hier nog eens terug te komen.

Vooroorlogs verkoopsucces

De Austin Seven was Herbert Austin's 'masterpiece' en werd Engeland's meest populaire vooroorlogse auto, zeker als het gaat om verkoopaantallen. Van de Austin Seven zouden er tussen 1922 en 1939 maar liefst 290.924 geproduceerd worden. En dan rekenen we de buitenlandse 'klonen' nog niet eens mee, want ook de BMW Dixi en de eerste Datsun waren volledig gebaseerd op de Seven. Daarnaast werd de kleine Austin in licentie gebouwd in Frankrijk door Rosengart, in Australië door Holden en in Amerika door Bantam.



Van de Seven werden bijzonder veel uiteenlopende modellen gemaakt, van sedans tot open tourers, maar ook werden er militaire uitvoeringen en bestelwagens op de markt gebracht. En dat van een auto, die bij introductie met de nodige scepsis was begroet.

Zelfs geschikt om mee te racen!

Die scepsis was snel weg toen Austin met de Seven ging racen, want ook daar bleken deze wonderlijke autootjes meer dan geschikt voor te zijn. Zo verscheen er een Austin Seven team aan de start in Monza, waarbij de Seven voorzien was van een prachtige staartvin.

Na een race van 250 kilometer kwam de Seven als winnaar over de finish en werd daarmee de eerste Britse auto sinds 1914 die een race op het Continent winnend afsloot.

Maar het begon voor de Seven allemaal met de beroemde Shelsley Walsh Hill Climb in augustus 1922, slechts een paar maanden nadat de Seven het tekenbord verlaten had. Al snel daarna vestigde Gordon England met een speciale versie van de Seven een uurrecord in 750-cc klasse. Hij bereikte met een speciaal geprepareerde Seven maar liefst een snelheid van 73 mijl per uur en dat in 1923! England zou later, met toestemming van de Austin Motor Company, op basis van de Seven een aantal goedkope kleine sportwagens bouwen, die gretig

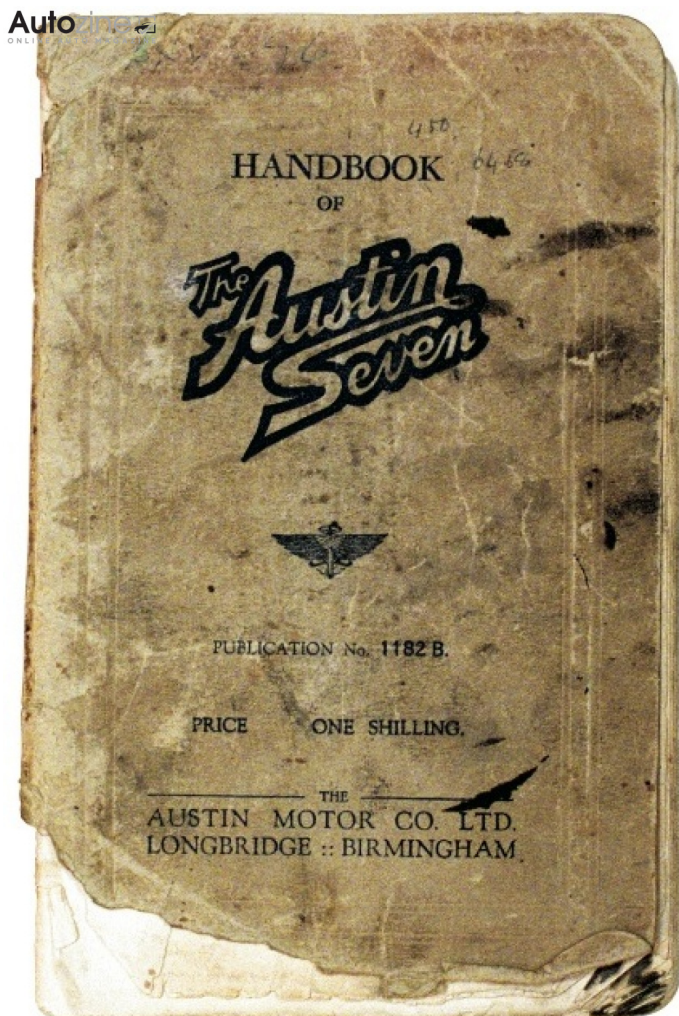
aftrek vonden bij het grote publiek. Deze 'Brooklands' en 'Cup' modellen bereikten door hun lage gewicht een snelheid van meer dan 70 mijl per uur en werden door privé-racers in diverse takken van autosport ingezet.



Geen berg te hoog

Behalve voor de autosport werden Austin Sevens nog wel voor meer bijzondere automobiele bezigheden gebruikt. Dat de Sevens succesvol waren in heuvelklimwedstrijden is genoegzaam bekend, maar dat er ook een soort 'endurance hill climbs' mee werden gereden is misschien minder bekend. In 1928 werden zowel in Groot-Brittannië als in Zuid-Afrika aansprekende bergen beklommen.

Eerst moest de Schotse Ben Nevis, met 1.344 meter de hoogste berg in het land, er aan geloven. Een Seven reed in 7 uur en 23 minuten de berg op en deed de afdaling in slechts 1 uur en 35 minuten. Ene meneer Jones uit het Zuid-Afrikaanse wilde daarbij niet achterblijven en reed in 10 uur en 3 kwartier de bijna 1.100 meter hoge Tafelberg op, waarbij hij gebruik maakte van wegen die nog niet eerder door een auto begaan waren.



In bijna 75 jaar slechts 5 eigenaren

Terug nu naar de Seven Ruby van Wilfred Mather. De Ruby is het Seven saloon model, dat vanaf 1934 werd geproduceerd en waarvan ook een Van-uitvoering bestond. De Ruby uit deze reportage heeft als 'first date of registration' 4 juni 1935 en over de geschiedenis van de auto tot 1948 is eigenlijk niets bekend. Vanaf 28 mei 1948 is het bekende originele Engelse registratieboekje bij de auto aanwezig en minutieus bijgewerkt. De eerst bekende eigenaar is een zekere Phylis Rose Beaton, die van 1948 tot 1952 in de Ruby heeft gereden.



Daarna kwam de auto weer in het bezit van een dame, ene Helen Lewis, die tot 1962 eigenaresse van de Seven was. Tot 1968, het jaar waarin Wilfred de Seven koopt, is de auto van een oudere man geweest, die de Seven helaas niet overleefd heeft. Zijn zoon wilde de auto toen voor 50 Pond verkopen, omdat de auto eigenlijk behoorlijk in de weg stond; 'garage clearance' zo stond er in de advertentie. Wilfred, die indertijd in Londen woonde, zag de advertentie, ging erop af en had het geluk dat de auto niet wilde starten, wat zoonlief ook probeerde. Dat maakte het afdingen een stuk eenvoudiger en uiteindelijk nam Wilfred de auto mee voor slechts 15 Engelse Ponden.

De auto werd naar het dichtstbijzijnde benzinestation gesleept, er werd wat benzine getankt, het brandstoffilter werd schoongemaakt en er werd een andere accu gemonteerd, waarna de Seven zonder problemen startte en de rit terug naar Londen op eigen kracht volbracht. Vervolgens is de Seven nog in hetzelfde jaar rijdend naar Nederland gekomen, waar Wilfred zich enige jaren later met zijn Nederlandse vrouw Dilly zou vestigen.



Volledige body-off restauratie

In de ruime schuur achter de boerderij in Haarsteeg is de Austin Seven gestript tot op het chassis en volledig gerestaureerd. De relatief lichte carrosserie werd van het chassis getild en tot op het plaatwerk kaal gemaakt. Daarna werd de koets met celluloselak gespoten; dat is 'iets' meer werk, maar het geeft wel een mooiere kleur en vooral een veel diepere glans. Dankzij het originele handboek, dat zich nog bij de auto bevond, kon de oorspronkelijke kleur achterhaald worden. In dat boekje zat een oude kleursticker, die aangaf dat de Seven in de kleur 'maroon' aan de eerste eigenaar was afgeleverd.

Daarna heeft Wilfred eigenhandig de motor van de Seven gereviseerd. Toen de carrosserie en de techniek in orde waren kwam de binnenkant van de auto aan de beurt. Voor de bekleding wist Wilfred een

adresje in Cornwall, wat vanuit Haarsteeg nou niet direct naast de deur is. Wilfred maakte een speciale, zelfbedachte constructie op de bumpersteunen van de Seven en sleepte de auto als een soort aanhanger naar zo'n beetje het meest westelijke punt van Engeland. De bekleder bleek beslist wel een vakman, want ook nu ziet de leren bekleding er nog heel fraai uit.



Sinds het afronden van de restauratie heeft Wilfred in al die jaren niet erg veel met de Ruby gereden; mede door de aanwezigheid van al die andere klassiekers is er slechts zo'n 2.000 mijl in ruim 40 jaar op de teller komen te staan. Wilfred gebruikt de Ruby vooral voor korte ritjes in de omgeving; wel is de auto nog een keer voor een rit naar Engeland gebruikt en ook toen toonde de Austin zich volgens Wilfred 'een goeie betrouwbare auto'.

Vol met ingenieuze extra's

Wanneer Wilfred de Ruby aan het eind van ons bezoek naar buiten rijdt en we de auto dus echt goed kunnen bekijken, valt op wat een handzame en complete auto het eigenlijk is. De Ruby heeft een schuifdak en zowel de voorruit als de beide achterrauiten zijn uitzetbaar. Onder de motorkap bevindt zich een aparte gereedschapbak en het hele slimme bagagerek zit op ingenieuze wijze 'verstopt' in de kofferbak. Verder is de auto voorzien van een 'zonnenscherm' voor de achterraut, dat van achter het stuur bedienbaar is. Wij zijn tamelijk onder de indruk, maar Wilfred omschrijft de Ruby gewoon als 'practical'.

Tenslotte kijken we nog even het instructieboekje in en vallen met name de passages over de versnellingsbak en de kwaliteitsgarantie ons op. De Ruby heeft 4 versnellingen vooruit, waarvan de eerste niet gesynchroniseerd is, maar die hoef je dan ook bijna niet te gebruiken: 'First gear is a low one to be used in starting with a full load, up an incline, or manoeuvring the car in an awkward place'. Schitterend zo'n omschrijving. En over de kwaliteit van de Ruby hoefde je je ook geen zorgen te maken: 'workmanship and materials are all Austin quality'. En ze hadden nog gelijk ook, getuige de staat waarin de Austin Seven Ruby van Wilfred Mather zich nu bevindt. De eerlijkheid gebiedt echter te zeggen dat de restauratie daar natuurlijk ook het nodige aan bijgedragen heeft en die restauratie is, zo kunt u op bijgaande foto's zien, van hoogstaande 'Wilfred Mather quality'. ■



Specificaties

Austin Seven

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

367 x 132 x 162 cm
190 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

789 kg
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

n.b.
l

Motor en prestaties

Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

748 cc
4/2
12 pk @ 2600 rpm
0 Nm @ 0 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

19 sec.
110 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

11.1 l / 100 km
n.b.
n.b.
gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 450,-
€ 450,-