

De Auto

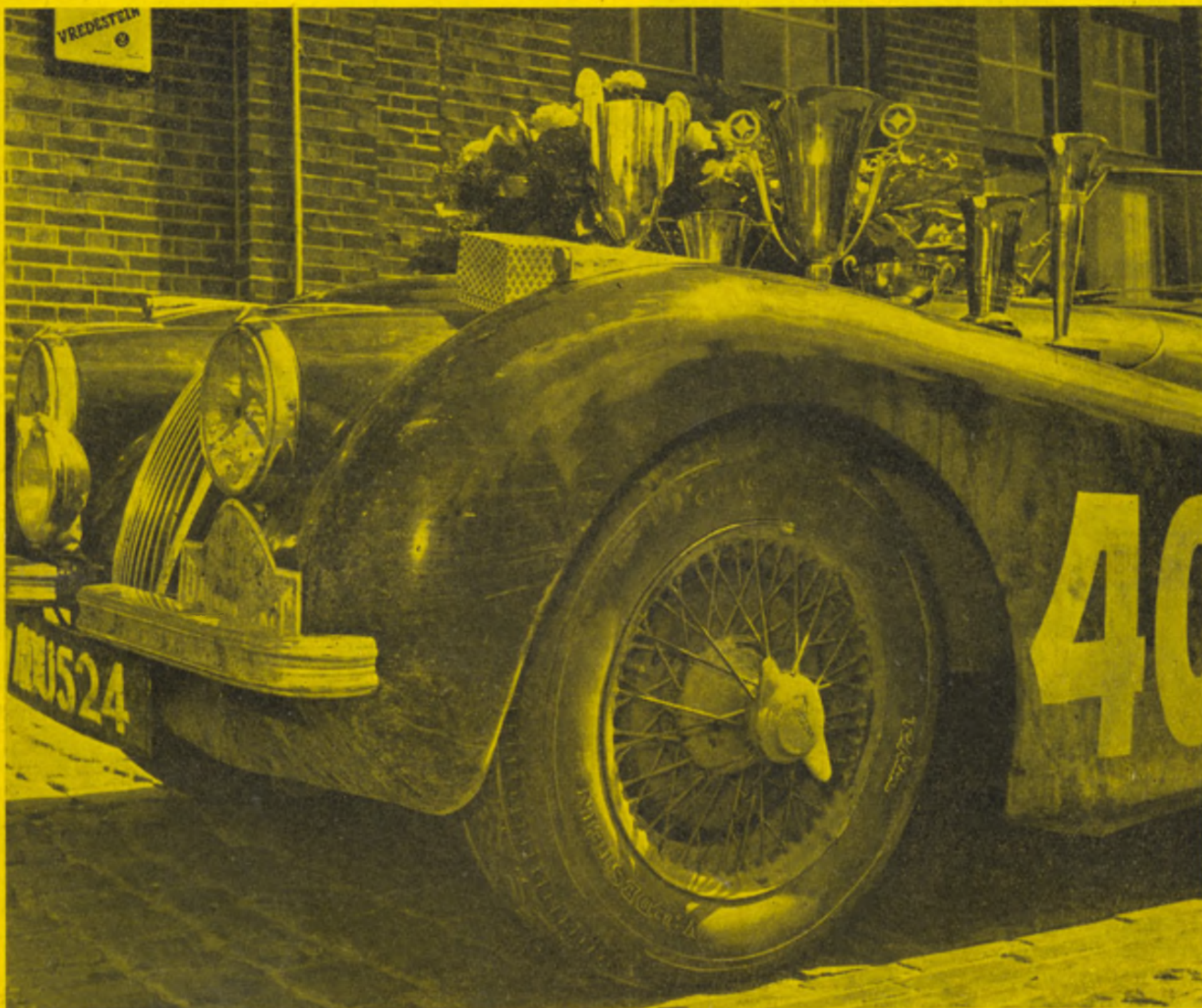
Nummer 34

21 Augustus 1952

47e Jaargang

Officieel orgaan van de
Koninkl. Nederlandsche
Automobiel Club

Opgericht 1903



De bekende Belgische Jaguar-enthousiast Herzet, strafpuntvrij rijdend „op het canvas”, krijgt in de slot-étappe 8 lekke banden, waarvan 4 in de laatste 100 km, en arriveert 4 minuten te laat in Cannes. Adieu, Coupe des Alpes.....!

Wat die kardinale bandenfactor betreft, heeft Gatsonides het in twee opzichten goed ingepikt. Met een wagen, die ongeveer 200 km/uur haalt nooit harder rijdend dan strikt nodig lijkt te zijn — „Ik ben werkelijk niet boven de 160 geweest”, ver-

klaart hij plechtig — is onze landgenoot ten volle uitgekomen met de zes doodnormale Vredestein Profilux banden op zijn vier gemon-teerde en twee reserve-wielen, zo nu en dan onderling verwisseld. De Engelse col-lega's, die over acht banden van een speciaal semi-race-type beschikten, verklaarden Maus aanvankelijk voor gek, maar aan de finish praaten zij wel anders, en dat onze nationale crack oprecht enthousiast is over het nationale product, laat zich na deze overtuigende ervaring begrijpen!



Profilux
VREDESTEIN

Uw radiator
is geconstrueerd voor het
tropisch klimaat, dus....
om overkoeling te
voorkomen is in ons land



OOK IN DE ZOMER
DE *Selecta* ROLHOES
NOODZAKELIJK



VERKRIJGBAAR BIJ DE ERKENDE
AUTOHANDEL • EEN PRODUCT VAN



De oudste
auto-fabriek
ter wereld.

Een Diesel kan Uw exploitatie
weer op peil brengen.

MERCEDES-BENZ

heeft een zeer moderne
Diesel- personenauto 170 D.

Vraag ons inlichtingen.

N.V. AGAM - AMSTERDAM

's-GRAVENHAGE, Bezuidenhoutseweg 20 — Tel. 772243

KONI

NASTELBARE

DUBBELWERKENDE

schokbrekers

Negen maanden of 30.000
km garantie. Bovendien
door rebuilt - omruilsys-
teem slechts bij eerste
aanschaffing „volle”
prijs.

Voor wagens met te-
lescopische en voor
vele wagens met
andere schokbre-
ker-constructie.



R. S. STOKVIS & ZONEN N.V.
afd. automateriaal



SLEUTELS DER VEILIGHEID: **BOSCH** PRODUCTEN

DIESEL-UITRUSTING, MISTLAMPEN, BOBINES, ENZ.



Voor iedere motor

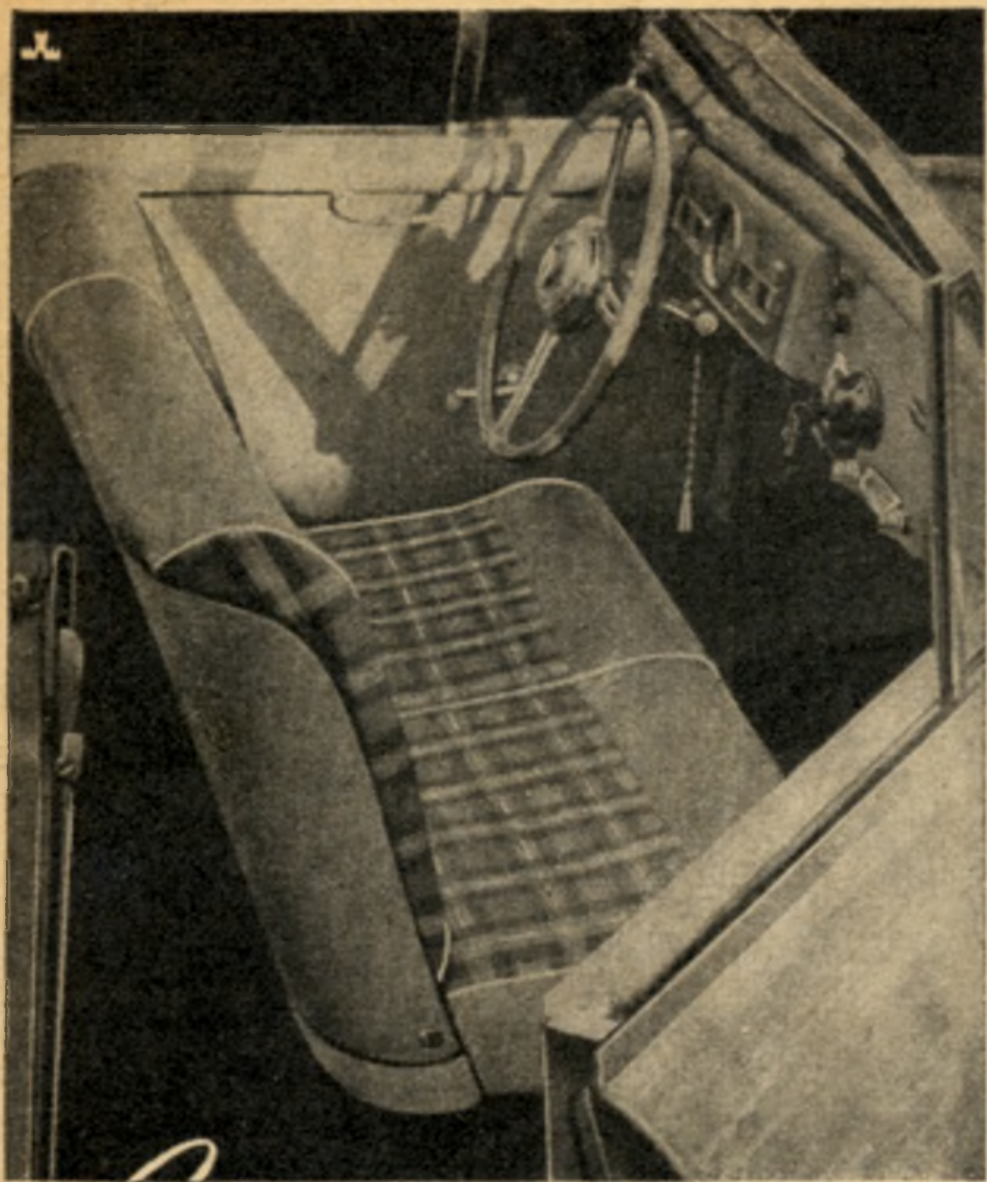
de ideale bougie, die miljoenen
keren in de gehele wereld haar
betrouwbaarheid heeft bewezen.

Een volmaakte ontsteking is verkrijgbaar met

BOSCH BOUGIES

DE 74/116

N.V. WILLEM VAN RIJN — AMSTERDAM W.
Haarlemmerweg 475 — Telefoon 86211 (4 lijnen)



Een kwestie van „inzicht”

In zaken komt het op een goed inzicht aan, maar.... bij een auto niet minder! Daarom zitten in *mijn* wagen Evertidy bekledingshoezen. Die *zijn* mooi en *blijven* mooi. En de „eigen” bekleding van de wagen is nog fonkelnieuw als die later wordt ingeruild; dat brengt méér op, dan Evertidy hoezen kosten!



★ U kunt Uw Evertidy-hoezen kiezen uit meer dan 40 dessins, uitgevoerd in plasticweefsels of textiel, met kunstleer afgezet. Vraag Uw garagehouder het Hamstra monsterboek!

Evertidy

BEKLEDINGSHOEZEN

GEBR. HAMSTRA - WEESP



*Bestrijd
corrosie!
Gebruik*

SHELL

X-100

MOTOROLIE

*Dan gaat Uw motor
langer mee!*



**Minder slijtage-
minder kosten!**



*Wie ver en veel reizen
geven de voorkeur aan*

Austin

A 70 HEREFORD

U moest eigenlijk eens gedurende een willekeurig half uur aan een willekeurige autoweg alle langsrijdende wagens bekijken en de Austins tellen! U ziet ze altijd en overal, honderden Austins! Zij, die ver en veel reizen, geven de voorkeur aan Austin! Zij kennen die rustige kracht, die snelle en soepele acceleratie, het plezierige comfort en de voortreffelijke vering, die de hobbels uit elke weg haalt! Bovenal kennen zij, die ver en veel reizen, de volstrekte betrouwbaarheid van Austin, een verzekering tegen alles wat op pech lijkt!

Gaat U met Austin met vakantie? Weet dan dat er een perfecte service organisatie in alle landen van West-Europa achter U staat!

Prijs f 9195.-
ondernemersprijs

extra voor schuifdak f 120.-, extra voor verwarmingsinstallatie met luchtverversing en voorruitverwarming f 155.-.

- ★ 70 pk kopkleppenmotor
- ★ Synchro-mesh versnellingsbak
- ★ Stuurschakeling
- ★ Onafhankelijke voorwielvering
- ★ Vol-hydraulische remmen
- ★ Onafhankelijk van elkander verstelbare voorbanken met plaats voor drie personen
- ★ Dunlopillo-schuimrubberkussens op voor- en achterbanken
- ★ Grote gebogen voor- en achterrauiten
- ★ Royale bagageruimte
- ★ Opvallend brede deuren
- ★ Echt lederen bekleding
- ★ Uit voorraad te leveren

Austin – U kunt er van op aan!

R. S. STOKVIS & ZONEN N.V.
140 DEALERS EN SUBDEALERS, OVERAL IN NEDERLAND.

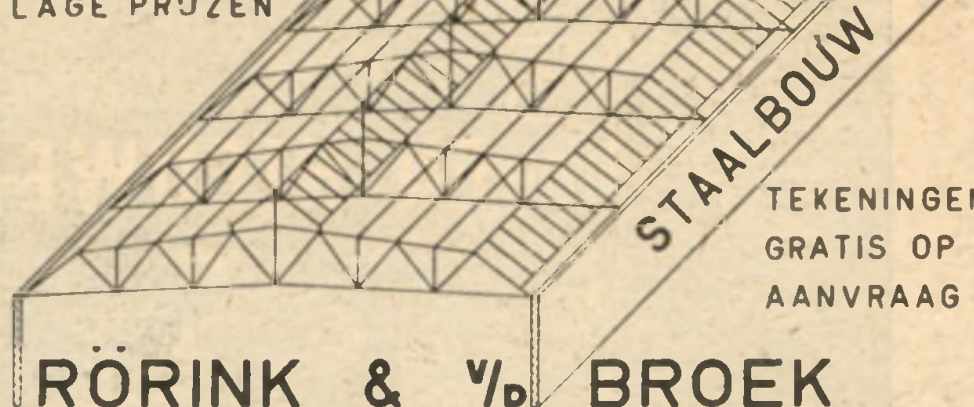


**Uit de rijkste
aardolievelden
ter wereld**

QUAKER STATE OIL REFINING CORP., OIL CITY-PENNA U.S.A.-
N.V. OLIE-MIJ „PETONQUA” PRINSENGRACHT 318 - AMSTERDAM

GARAGE KAPPEN

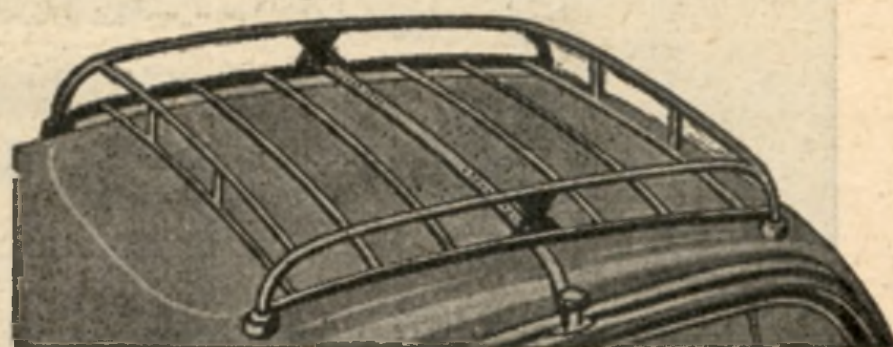
LAGE PRUZEN



TEKENINGEN
GRATIS OP
AANVRAAG

RÖRINK & ¹/₁₀ BROEK

ENSCHDE TEL. K5420-8344



IMPERIAAL

Auto - onderdelenhandel

„SALMO”

SARPHATISTRAAT 67 en 71
AMSTERDAM-C.) Tel. 56203 53717

De elegante oplossing
voor auto's met **geringe**
bagageruimte

Op iedere auto binnen
vijf minuten te monteren

Zonder enige beschadiging

Levering uitsluitend via uw garage

GENOEGELIJKE REIZEN EN PRETTIGE VACANTIE MET

Lucky Luggage



zum polle
LEDERWAREN REISARTIKELN

AMSTERDAM,
DEN HAAG,
ROTTERDAM,

KALVERSTRAAT 137-161,
VEENSTRAAT 27-31,
JONGKINDSTRAAT 17,

TELEFOON 35615
TELEFOON 114105
TELEFOON 27687

EEN NIEUWE OPKOMENDE STER

CORALOX

GEPATENTEERDE
ISOLATIE

Meer en meer geeft men de voorkeur aan CORALOX, omdat het de voornaamste oorzaken van moeilijkheden met de bougies wegneemt.

Vetslaan bij laag toerental - overslaan bij te zware belasting - zelfontsteking - oxydatie; dat zijn de voornaamste moeilijkheden, waarvan de isolatie oorzaak kan zijn.

CORALOX is de gepatenteerde AC isolatie. Het warmtegeleidend vermogen is 4 maal en de elektrische weerstand bij hoge tempera-

turen 10 keer zo groot als bij het allerbeste ceramische isolatiemateriaal, dat gebruikt werd, voordat CORALOX werd uitgevonden. Het is drie keer zo sterk en zijn chemische samenstelling heeft een basisch karakter.

Gebruik AC Bougies met gepatenteerde CORALOX om de prestaties en zuinigheid van uw wagen, truck, tractor, motorfiets of motorboot te verhogen. Ook voor uw motor is het juiste type en de juiste maat aanwezig.



MADE IN ENGLAND

Er zijn meer automobielen met AC
Bougies uitgerust dan met enig ander merk.



GENERAL MOTORS CONTINENTAL Naamloze Vennootschap

Branch Rotterdam - Parklaan 17 - Rotterdam

REGIONAL LINE JOBBERS

N.V. Electriciteitsmaatschappij Electrotoom Electroweg 22, Rotterdam - Tel. 82720

Jan Gast Automateriaal N.V. Diergaardesingel 63-66, Rotterdam - Tel. 51475 -

Handelmaatschappij „Atico“ N.V. Stadhouderskade 157, Amsterdam-Z - Tel. 98683 en 24231

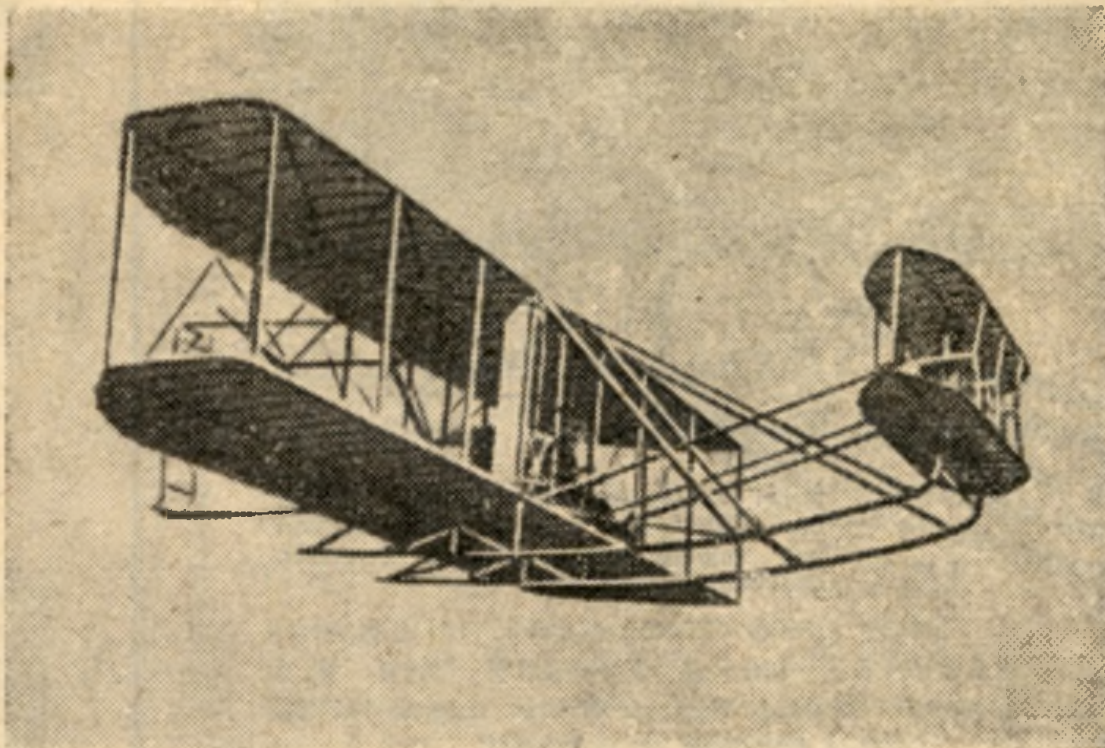
Gorcumsche Auto-Centrale N.V. Haarstraat 59, Gorinchem - Tel. 2644 en 2645

C.V. Auto-Onderdelen Mij. Hebu Stationweg 62, 's Gravenhage - Tel. 180967

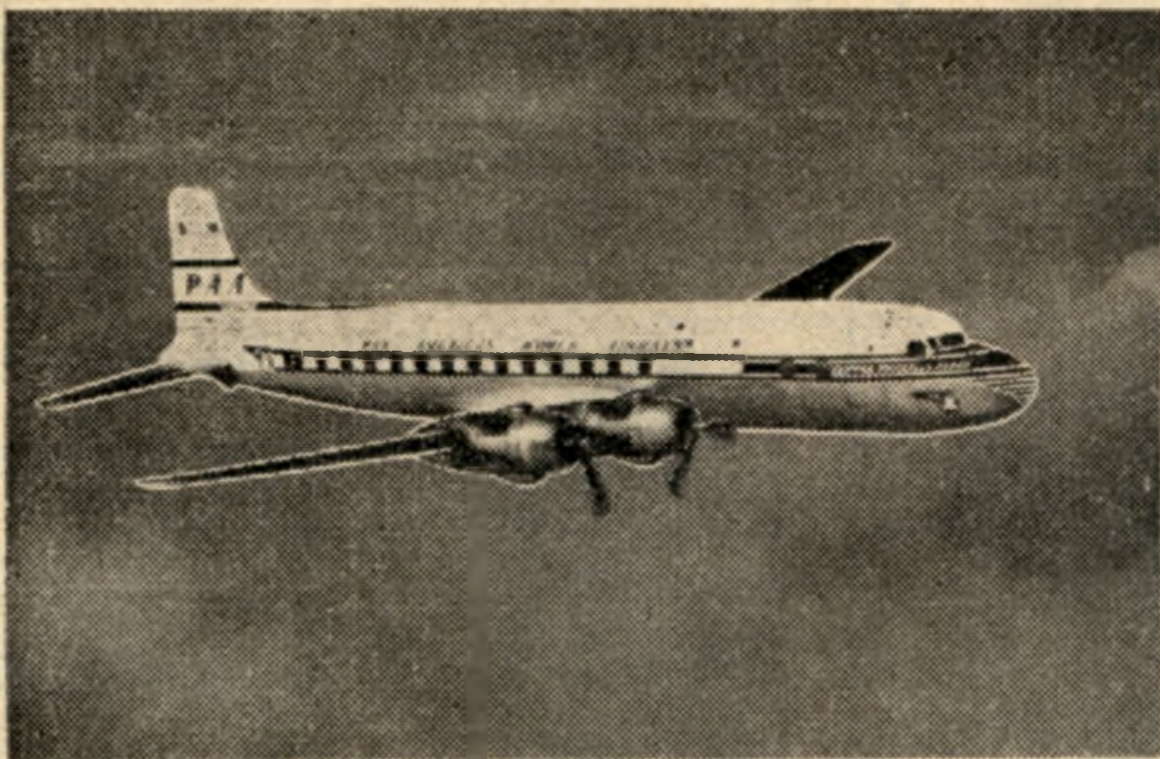
B.W. v. d. Straaten & Zn N.V. Wolphenenwal 16, Gorinchem - Tel. 2786

Het overtuigend bewijs

dat men in de luchtvaart van stonde af aan zijn veiligheid aan de Vacuum-producten toevertrouwde, leverden in 1903 de grote pioniers, Wilbur en Orville Wright - de eersten die zich met een door motorkracht voortbewogen vliegtuig, gesmeerd met Mobiloil, in de lucht verhieven. De Vacuum-olie had het luchtruim veroverd!



Gedurende de laatste 50 jaar nam de luchtvaart een enorme vlucht.



De Vacuum-smeeroliën werden aan de steeds hogere eisen aangepast: nog altijd gebruiken de grote luchtvaartmaatschappijen, o.a. de Pan American Airways die met haar gigantische "liners" duizenden passagiers vervoert, voor een bedrijfszekere en economische werking der motoren de, meest betrouwbare smeerolie - Mobiloil!

IS UW MOTOR VOLKOMEN BEDRIJFSZEKER EN ECONOMISCH?

Ook deze loopt veilig en ondervindt minder slijtage door gebruik van de olie, die de Vacuum Oil Company door een ervaring van 86 jaar perfectioneerde tot de beste Heavy-Duty Motorolie - detergent-dispersive, non-corrosive, anti-oxidant - **MOBILLOIL!**

LAAT OOK UW CARTER VULLEN MET

's werelds meest gekochte automobieliolie

Mobiloil



ook verkrijgbaar in bussen

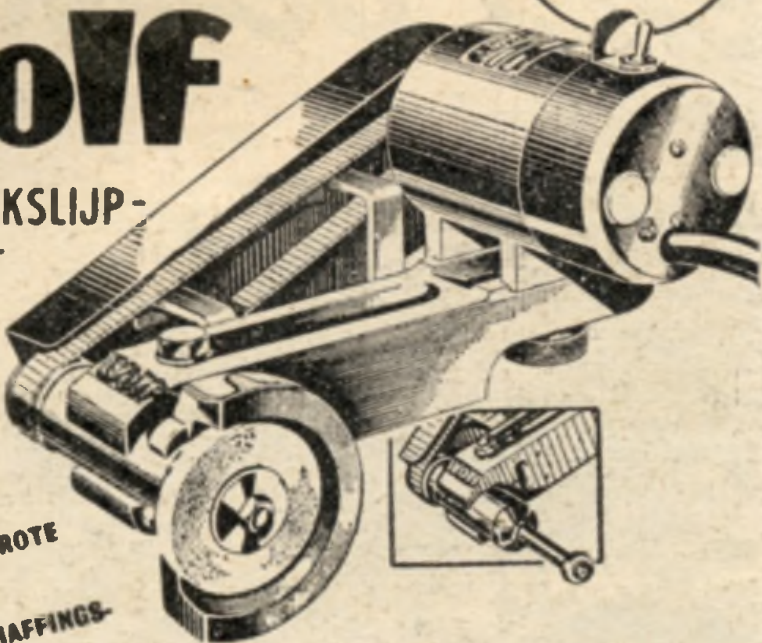
VACUUM OLIE MAATSCHAPPIJ N.V. - ROTTERDAM

Verhoog het rendement van Uw
werkplaatsgereedschap tegen **LAGE
KOSTEN**
met een

Wolf

**DRAAIBANKSLIJP-
APPARAAT**

Type GL3



VOORKOMT GROTE
UITGAVEN
LAGE AANSCHAFFINGS-
KOSTEN SPOEDIG
TERUGVERDIEND

Slijpt draaibankpunten, geharde spullen,
enz. Ook voor het inwendig slijpen
van spanklauwen, geharde borstels,
draaibanktangen, enz.

IMPORTRICE VOOR NEDERLAND

JOH. WESTHOF IM & EXPORT MIJ N.V

Dr. Kuiperstraat 23 Den Haag. Telefoon: 11.02.64, 11.39.79, 11.55.01.

"Levering uitsluitend via de handel"

VERVAARDIGD DOOR WOLF ELECTRIC TOOLS LTD., LONDEN, ENGELAND

Originele onderdelen
van de nieuwste
en de oudste
typen



Een complete sortering onderdelen van
elk door ons gevoerd merk houden wij
steeds in voorraad. Ook incourante
onderdelen. Prompte bediening! Bij
schriftelijke of telefonische bestelling,
nog dezelfde dag verzending per snelste
gelegenheid.

RUILMOTOREN-SERVICE

Tegen matige prijs een volledig gere-
viseerde motor in ruil voor de oude.

Levering door uw
eigen
garage



**CHEVROLET
VAUXHALL
BEDFORD**

Key dealer

N.V. AUTOMOBIELBEDRIJF

V.H.

FIRMA

C.F.

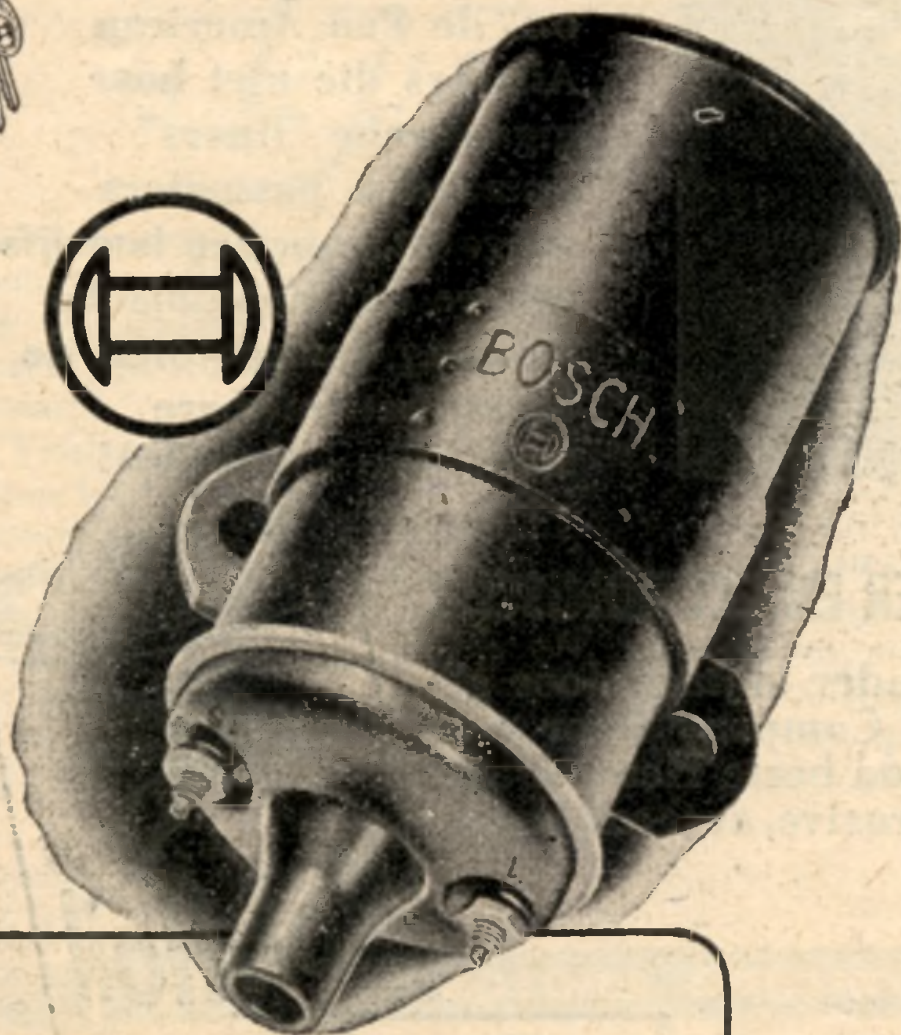
VAN MILL

Haarstraat 59 Gorinchem Tel. K 1830 - 2644

BOUGIES, STOPACHTERLAMPEN, KNIPPERLICHTEN ENZ.



SLEUTELS DER VEILIGHEID: **BOSCH**PRODUCTEN



Goede ontsteking

is onontbeerlijk voor iedere motor.
De **BOSCH Super-Bobine** geeft een
onuitputtelijke dosis nieuwe kracht.

Wie betrouwbaar wil rijden gebruikt een
BOSCH Super-Bobine

N.V. WILLEM VAN RIJN - AMSTERDAM W.
Haarlemmerweg 475 - Telefoon 86211 (4 lijnen)



het oude huisje van 1700

Als steeds Uw adres voor
In- en Verkoop van
SIERADEN in GOUD en ZILVER
en met **DIAMANT**,
alsmede **HORLOGES**

Fa. TER HORST & Co.

NES 82 - TEL. 33779 - AMSTERDAM

(Achter autoparkeerplaats Rokin)

OPEN DAKEN
VAN
MUDDE
MET
BLIJVENDE
GARANTIE

veerstraat 75-75 amsterdam telefoon 90203



Stipt op tijd en
economisch
in het gebruik
dank zij de

MICHELIN
banden



*de Nederlandse
kwaliteitsband*

Fabriek te 's Hertogenbosch

Nummer 34
21 Augustus 1952
47e Jaargang
Verschijnt wekelijks

De Auto

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE

Opgericht 1903

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE AUTOMOBIEL CLUB

Hoofdredacteur: HERMAN LEVY.

Redacteur: J. C. WARNING. Redactie-adres: Lange Vijverberg 10, 's-Gravenhage, tel. 184130 *. Uitgave: BOOM-RUYGROK N.V., Uitgevers- en Drukkersbedrijf, tel. 17450, giro 37758, Ged. Oudegracht 138, Haarlem. Abonnements-prijs f 12,50 p. j. Losse nummers f 0,40. Leden van de K.N.A.C. ontvangen „De Auto” gratis. Advertentie-opgaven te adresseren: Administratie „De Auto”, Gedempte Oudegracht 138, Haarlem. Vertegenwoordigers van de afdeling advertenties voor Groot Brittannië: Joshua B. Powers Ltd., 14 Cockspur Street, London S.W. 1, Voor de Verenigde Staten en Latijns Amerika: Joshua B. Powers Inc., 345 Madison Avenue, New York 17. Voor België, Luxemburg en Frankrijk: A. Grollenberg, Buchholtzstraat 4, Brussel, Tel. Privé 471875. Bureau 122522.



Alle achttien!

Zondag werd ten aanschouwe van een zeer talrijk publiek, op het Zandvoortse circuit de Grote Prijs van Nederland gehouden. Even na de start vlogen de achttien deelnemers en bloc af op de Tarzan-bocht. Links vooraan Ascari. Op de tweede plaats de Engelsman Hawthorn met Bristol-Cooper. Tussen beiden in de Ferrari van Farina, geflankeerd door de Gordini's van Behra en Trintignant.

Aantekeningen

van een Automobilist

DE WITTE LIJN

Onze ervaringen van de laatste tijd zouden er op kunnen wijzen, dat de witte lijn, die naar wij menen als geleidingsstreep is bedoeld, zijn betekenis in die zin niet alleen gaat verliezen, maar zelfs een gevaar dreigt te worden. Het kan ook zijn dat het feit dat steeds meer bestuurders door die lijn worden aangetrokken en dus het midden van de weg houden, een gevolg is van de vacantiestemming waarin het mensdom verkeert. Want het is opmerkelijk, dat juist thans veel meer dat midden wordt opgezocht dan anders het geval is. Nu denke men niet dat het



de snelsten der snellen zijn die zich hieraan schuldig maken, want dan zouden wij er niet zoveel bezwaar tegen hebben, aangezien zij het overige verkeer weinig of geen belemmeringen in de weg leggen. Het zijn echter meestal de langzame rijders. En die maken de zaken er niet beter op, want meestal moeten zij van het midden worden weggetoeterd, wat dikwijls met moeilijkheden gepaard gaat, vooral wanneer de delinquent aan het stuur van een wagen(tje) zit dat niet bijster geruisloos is.

De bermschuwen, dat zijn zij die er een heilige angst voor hebben om behoorlijk rechts te houden, ten einde het snellere verkeer gelegenheid te geven zich veilig voort te bewegen, hebben nu dus gezelschap gekregen van de witte-lijn-aanhangers. En tezamen vormen zij een categorie van weggebruikers die er het snelverkeer niet gemakkelijker op maken.

VOORRANGSGEVAREN

Het is met de voorrangswegen in onze steden niet altijd je dat. De wielrijders schijnen er hoegenaamd geen begrip van te hebben wat hun betekenis feitelijk is, maar ook automobilisten kunnen soms zonderling omspringen met de plichten die hun door het naderen van een voorrangsweg worden opgelegd. Wie bijv. het kruispunt in Den Haag kent van Be-Noordenhoutseweg en Van Alkemadelaan, zal het met ons eens zijn dat dit tijdens de uren dat er geen verkeersagent staat, een voortdurend

gevaar oplevert voor degene die op eerstgenoemde weg rijdende voldoende waarborgen voor zijn veiligheid meent te vinden in zijn voorrangrecht. Weliswaar gaan wij van het standpunt uit, dat dit voorrangrecht hem nog niet ontslaat van de verplichting om de nodige voorzichtigheid te betrachten, maar hij mag diezelfde of zelfs nog grotere voorzichtigheid zeker verwachten van het verkeer dat deze voorrangsweg kruist. Wij hebben reeds tal van malen meegemaakt dat bestuurders van volgeladen bussen bijv. in volle vaart de voorrangsweg kruisten en zich dus hoegenaamd het hoofd niet braken over de vraag wat er met al hun passagiers zou gebeuren als tezelfder tijd eens een bus met dezelfde snelheid op de voorrangsweg het kruispunt zou zijn genaderd. Over personenauto's spreken wij dan nog maar niet eens, want die zijn in zo'n geval toch de mindere.

RECHTS OF LINKS STUUR

Zolang de automobiel bestaat is er ook altijd de strijdvraag geweest welke positie van het stuurwiel de meeste aanbeveling verdient. Het wil ons voorkomen, dat het overgrote deel van de automobilisten in de landen waarin rechts moet worden gehouden en links voorbij gereden, het linkse stuur op de juiste plaats vindt aangebracht. Even zeer



als de Engelsman het op prijs stelt, dat hij in zijn land, waar links wordt gehouden, het stuurwiel aan de rechterzijde van zijn wagen heeft.

Nu en dan duiken in de internationale vakpers polemieken op over dit vraagstuk, hetgeen dus bewijst dat er ook automobilisten zijn die het met de gebruikelijke plaats van het stuurwiel niet eens zijn. En

daaraan moesten wij denken, toen wij op onze wegen reeds verschillende keren wagens achterop reden, die het stuur aan de rechterkant hadden. Het waren toevallig geen wagens die onder een Engels nummer reden, maar auto's die blijkens de nummerborden hier te lande thuis horen. En nu viel het ons op, dat de bestuurders in geen enkel geval het steeds gebruikte motief der voorstanders van het rechtse stuur waar maakten, dat men daardoor als het ware gedwongen wordt om goed rechts te rijden. Integendeel. Ook zij behoorden tot de hierboven gesignaleerde bermschuwen of witte-lijn-aanhangers. En dat is ons eerlijk gezegd toch wel erg tegengevallen, omdat wij er nog altijd in hadden geloofd, dat het met het rechtse stuur inderdaad veel gemakkelijker was om goed rechts te houden. In dat opzicht hebben wij dus alweer een illusie minder.

FIETSERS OP DE AUTOWEG

Toen wij kortelings kennis namen van de klacht van de Belgische Rijkswacht over het gedrag (wangedrag dan) van Nederlandse wielrijders op de Belgische wegen en daarover te dezer plaatse het onze hadden gezegd, konden wij niet vermoeden dat wij in eigen land nog veel zondelinger ervaringen op dit gebied zouden opdoen.



Ofschoon wij er weinig prijs op stellen om des Zondags er per auto op uit te trekken, gebeurt het wel eens dat wij noodgedwongen daartoe moeten overgaan. En de laatste maal dat zulks geschiedde hebben wij het merkwaardige geval meegemaakt dat wielrijders zich hoegenaamd niets aantrokken van de verkeersregels die voor onze autowegen gelden. Het is o.i. al erg genoeg dat bromfietzers, die hoegenaamd niet van wielrijders zijn te onderscheiden, van deze wegen gebruik mogen maken, maar dat deze dan gewone fietsers meetrekken gaat ons toch wel wat al te ver. Temeer, omdat naast de rijweg waarop deze overtreding plaats vond — en het was een drukke rijweg — zich een prachtig rijwielpad bevindt!

En alsof deze ervaring op die dag nog niet voldoende was, reden wij later enige groepjes wielrijders voorbij, die bij ontstentenis van een rijwielpad het gemakkelijker hadden gevonden om in plaats van een binneweg de weg te gebruiken die duidelijk als weg alleen voor motorrijtuigen bestemd is aangegeven. Dat zoiets mogelijk is bewijst overigens dat er aan het verkeerstoezicht op onze wegen nogal het een en ander ontbreekt.

L.

INHOUD

	Blz.
Aantekeningen van een automobilist	664
De Grote Prijs van Nederland	665
Nieuws van alle kant	673
Flitsen van achter de pits	674
Een halve eeuw Cadillac	676
Compressieverhouding en toerental in verband met verhoging van het motorvermogen	680
Sportoverzicht	681
Officiële mededelingen van de K.N.A.C.	682



Verwachte spanning bleef uit door sterk Ferrari-overwicht — Dapper gevecht der beide Nederlandse coureurs, die een belofte voor de toekomst inhouden — Medogenloze strijd in zeer spannende 500-cc race.

De Grand Prix van Nederland ving aan — zoals trouwens elke Grote Prijs — met de training. Dus Vrijdagmiddag om drie uur. Het begon op deze oefenmiddag anders dan anders. Doorgaans is het zo, dat er op zo'n eerste dag niet hard aan trainen wordt gedaan. Pas op! Bijna alle rijders waren present. De enige die het vrij schaarse publiek niet liet zien wat er in zijn wagen zat was Macklin, die wel aanwezig zijnde, zijn H.W.M. om redenen van „interne” aard afstond aan zijn stalgenoot Hamilton. Alleen Stirling Moss was nog niet te Zandvoort aangekomen. En dat kon ook moeilijk, daar hij zich had verbonden om Zaterdag, in Engeland, deel te nemen aan de negen-uurs wedstrijd op Goodwood. Voor deze jeugdige Engelsman schijnt het woord „overladen” voor een raceprogramma niet te bestaan! Zondagmorgen zou hij eerst op het circuit kunnen verschijnen om dan — met vooraf gegeven toestemming van de K.N.A.C.-Sportcommissie, een paar ronden met zijn E.R.A. ten beste te geven. Aangezien voor de startopstelling slechts de tijden gelden gemaakt tijdens de officiële trainingsuren — en de Zondagmorgen kon als zodanig niet worden gekwalificeerd! — verspeelde hij hierdoor zijn kans op een goede positie aan de start. Vermoedelijk voor het eerst in zijn — overigens nog jonge leven — moest hij zich dus met de hekkesluitersplaats tevreden stellen.

De eersten die de baan opsnelden waren de vuurrode Ferrari's, waarvan een ieder wonderen verwachtte. En die wonderen bleven dan ook niet uit. Ascari en Farina deden het eerst — evenals Villoresi, die uiteindelijk toch in plaats van Taruffi door de stal uit Modena was afgevaardigd, wat kalmpjes aan. Maar nauwelijks waren er een paar rondjes gedraaid, of Ascari vond het welletjes met dat rustige gedoe. Sneller en sneller ging het, totdat uit de Ferrari-pit het bekende zwarte „schoolbord” te voorschijn werd gehaald, waarop met duidelijke witte cijfers geschreven stond: 1 min. 51,3 sec. Aldus werd 's werelds beste rijder van

het ogenblik, in het voorbij stuiven kenbaar gemaakt, dat hij het trainingsronde-record, dat sinds 1950 op naam stond van Sommer, met 1 min. 51,8 sec., had gebroken. Het verschil van een halve seconde scheen Ascari echter slechts matig te bevallen. Onder het motto „zeker is zeker” legde hij er nog een schepje op: 1 min. 50,5 sec. werd het, 1 min. 50,1 sec. en toen — het publiek zat met stopwatches in de hand, 1 min. 49,6 sec.! Een applaus beloonde de sympathieke Italiaan, een applaus, dat tot een kleine ovatie werd, toen er 1 min. 48,7 sec. werd genoteerd en daarna 1 min. 48,4 sec.! Toen ging de wagen achter de pits. Een gemiddelde snelheid van 139,251 kilometer per uur voor het Zandvoortse circuit, dat door zijn vele bochten als langzaam moet worden beschouwd, moest dan ook wel ongeveer de limiet vormen. Farina was intussen ook lang niet mis. Na eerst tussen de 1 min. 50 en 51 seconden te hebben genoteerd, bracht ook hij zijn ronden onder de vijftig. Hij eindigde die eerste trainingsmiddag met 1 min. 49,4 sec. Gemiddelde uursnelheid 137,978 km. Villoresi was de „langzaamste” van het Ferrari-trio. Hij kwam niet eens onder het record van Sommer. Evenaarde dit alleen maar! De Gordini's, met als coureurs Behra, Trintignant en Manzon, konden de supersnelheden der Ferrari's nauwelijks benaderen. Hun snelste ronden waren resp.: 1 min. 55,8 sec., 1,53,8 sec. en 1 min. 57,4 sec. De uitstekende vorm van Trintignant, die er oorzaak van was geweest dat men hem had aangewezen voor de plaats die oorspronkelijk aan Prins Bira was toegedacht, bleek de Fransman dus nog niet in de steek te hebben gelaten. Hij was de snelste der drie Gordini-rijders. De 21-jarige Hawthorn zat met zijn tijd (1 min. 54,5 sec.) precies tussen de Gordini's in. Teleurstellend waren de tijden welke door de Zuid-Amerikanen Landi en Bianco met hun nieuwe Maserati's werden gemaakt. Resp. 2 min. 02,1 sec. en 1 min. 58,2 sec. Teleurstellend was ook het eerste optreden van Jan Flinterman, die de Maserati uit dezelfde stal, niet sneller dan in 2 min. 09,5 seconden het circuit kon rondrijden. Verkeerde schokbreker-afstelling bleek oorzaak van deze onbevredigende tijden te zijn. En inderdaad wist onze Nederlandse coureur zich

FOTO IN DE KOP: In de bocht voor de Hunzerug hielden de coureurs, in de eerste ronde, wapenschouw. In volgorde van doorkomst: Ascari met Ferrari, Hawthorn met Bristol-Cooper, Farina met Ferrari, Trintignant en Behra beiden met Gordini, Villoresi met Ferrari, Macklin (HWM), Wharton (Frazer-Nash) en Landi met Maserati.



Stirling Moss (2), Wicken (18) en Evans voerden in de vijfhonderd-cc race een verwoede strijd. Eén voor één wisten zij nog, voordat de top van de Hunzerug was bereikt, de Belg Hanlet (8) — die hun daarbij overigens geen haar-breed in de weg legde — voorbij te komen.

aan zijn officiële plaatsvervanger Gregory, wiens beste tijd (reglementair) meetelde voor het opstellen van de „volgorde van vertrek”, zoals iemand op de tribune de startpositie betitelde.

Een regenbui, zoals wij zelden meemaakten, teisterde aan het einde van de middag rijders en publiek, waardoor de training op het laatst in letterlijke zin in het water kwam te vallen.

De race der kleinen die groots was. Het voorspel tot de Grote Prijs van Nederland, de wedstrijd der vijfhonderdjes, was nog spannender dan verwacht werd. En aangezien de verwachtingen hoog gespannen waren, kan men nagaan hoezeer er door de liefhebbers van een wedstrijd is genoten, toen de 500 cc-wagentjes in volle actie ronde na ronde draaiden, totdat de voorgeschreven afstand, zijnde 71,281 kilometer (17 ronden) was afgelegd. Aan de start stonden, in onderstaande positie:

Wicken (Cooper) 2.13,2	Brandon (Cooper) 2.12,3	Brown (Cooper) 2.10,5
Whitehouse (Cooper) 2.17,7		Evans (Cooper) 2.13,3
van Hauw (D.B.) 2.22,7	Habin (Leston Sp.) 2.20,5	Moss (Cooper) 2.19,8
Groenhart (Cooper) 2.40,1		Hanlet (J.B.S.-Jap) 2.23,1
		Göttgens (B.M.W.) 2.49,8

(De tijden geven de snelste trainingsronden aan).

Na de start, waarbij Brown in de eerste ronde aardig uitloopt, ontspint zich een wanhopige strijd om de tweede plaats tussen Wicken, Moss, Habin en Evans, een strijd die zich langzaam maar zeker ontpopt als een prélude om te komen tot een greep naar de macht in het veld: de

gedurende de trainingsuren op Zaterdag, boven Landi te klasseren. De andere Nederlandse coureur, v. d. Lof, bleef met zijn tijd 3,6 seconden boven die van de, eveneens een H.W.M. rijdende, Engelsman Hamilton, die 1 min. 55,8 sec. als snelste trainingsronde noteerde.

Nadat het enorme vuurwerk der Groten, met — het zij bekend — hier en daar een sisser, was afgestoken, was het de beurt aan de vijfhonderdjes om zich in de arena te begeven. Zo groot als de animo bij de tweelitters was geweest, zo weinig plezier schenen de kleine wagens in het trainen te hebben. Slechts de auto's van de Belgen Hanlet en Van Hauw, van de Engelsen Wicken, Evans en Moss (bestuurd door Gregory) en van de Nederlander Groenhart verschenen in de baan. De tijden lagen alle om de 2 min. 20 sec., met uitzondering van die van Dr Groenhart, die aanmerkelijk hogere tijden maakte, terwijl hij voor snelle ronden, gezien zijn prestaties in de sportwagenraces, toch niet bepaald bevreesd is. Door de weinige animo die in het veld der 5-honderdjes aan de dag werd gelegd, ging deze eerste trainingsmiddag min of meer als de bekende nachtkars uit.

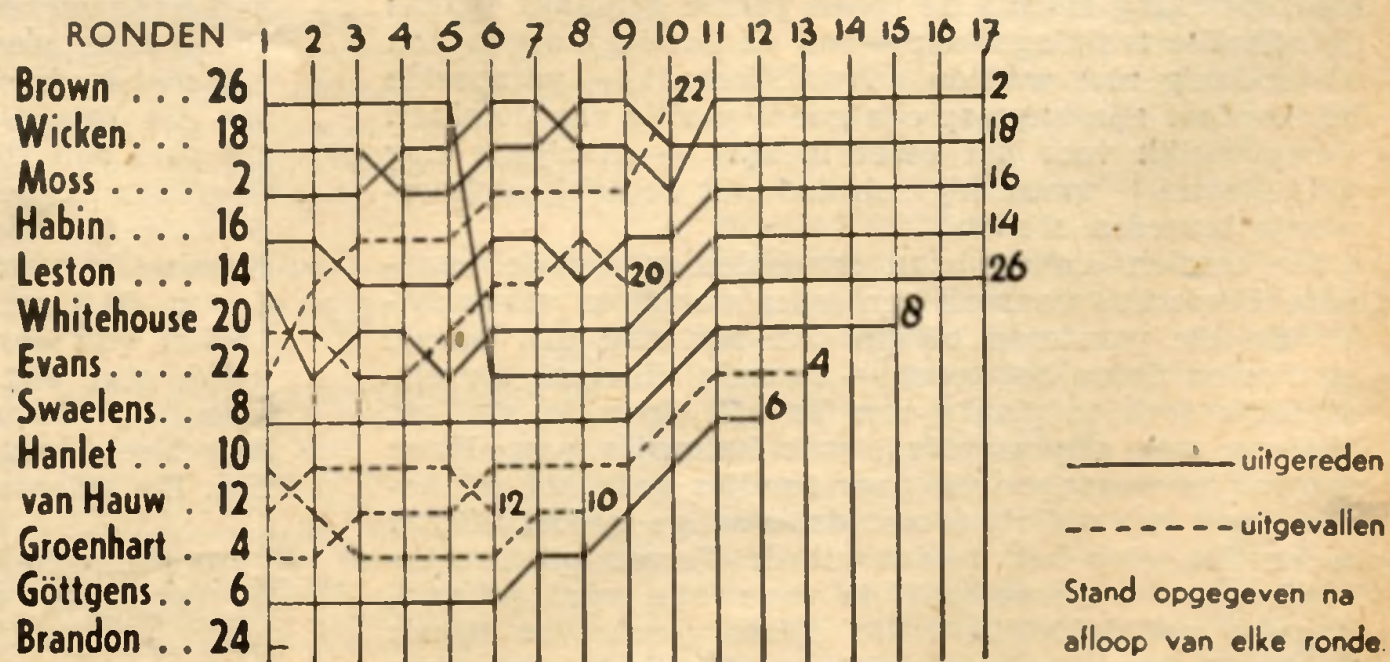
met zijn Bristol-Cooper vlak in de buurt van het meergenoemde record van Sommer. Hij verzekerde zich met een tijd van 1 min. 51,5 sec. de derde plaats in de startpositie, voor Villorosi! Veel adembenemends leverde deze tweede trainingsmiddag, waarnaar het publiek in groten getale was komen kijken, na de recordverbrijzeling niet meer op. Slechts enkele coureurs wisten hun tijden van de voorgaande dag te verbeteren. Aanmerkelijk gunstiger kwam echter Flinterman uit de bus, zoals hierboven reeds werd medegedeeld (2 min. 01,8 sec.)

Aan de training der vijfhonderdjes werd enige kleur gegeven door het thans in de baan verschijnen van de Engelse favorieten Brandon en Brown, die kwamen, zagen en de eerste en tweede startpositie oververden. Dr Groenhart wist zijn tijd van de vorige trainingsdag met 13 seconden te verminderen, maar moest zich niettegenstaande dit, toch met een minder gunstige plaats aan de start tevreden stellen. Stirling Moss, die ook voor het nummer der 500-wagens had ingeschreven, maar wegens bovengenoemde reden niet kon trainen, liet het oefenen over

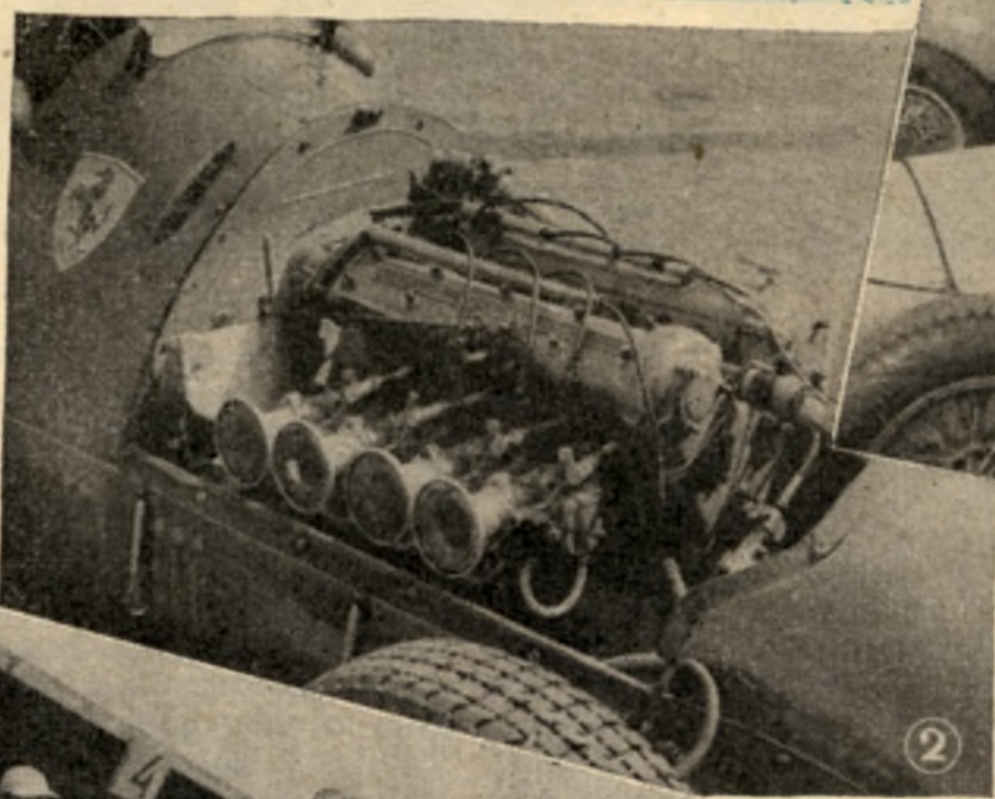
Tweede trainingsdag

Wie gedacht had — en daartoe behoorden ook wij — dat de Ferrari-coureurs Zaterdagmiddag niet meer zouden trainen, gezien de fraaie resultaten van de voorafgaande dag, die had het mis. Weer verschenen de drie Italianen op de baan en..... weer ging er een record aan stukken! Ascari draaide de lieve tijd van 1 min. 46,5 sec., zijnde een gemiddelde van 141,735 km per uur. Zo werd, op deze gedenkwaardige 16e Augustus voor het eerst in de geschiedenis van het circuit met een gemiddelde gereden dat boven 140 kilometer lag. Farina benaderde Ascari's record van de voorafgaande Vrijdagmiddag, 1 min. 48,6 sec. (gem. 138,994 km). De jeugdige, slechts 21 jaren tellende Hawthorn kwam wat zijn trainingstijd betreft,

RACE DER 500 cc - WAGENS IN DIAGRAM

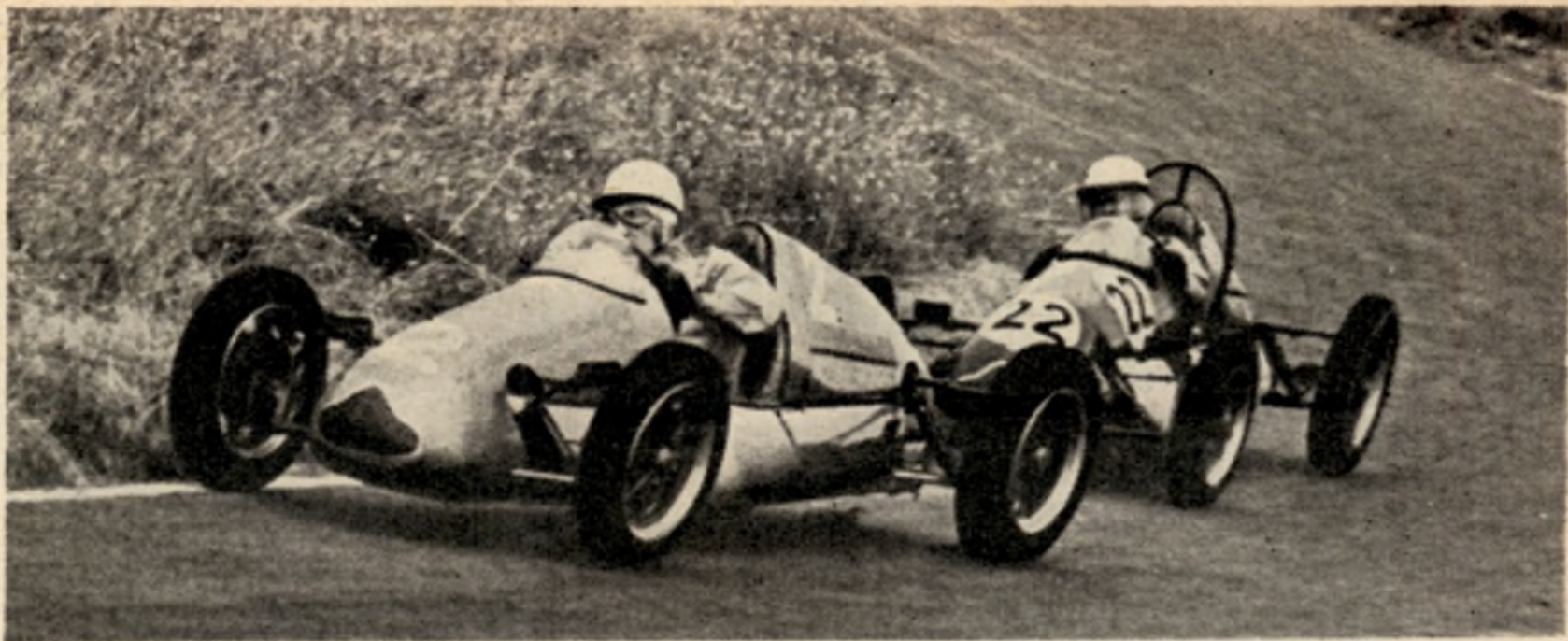


Training-Shots



1. De drie Franse coureurs die met hun Gordini's slag zouden leveren tegen de Italianen. Staande (links) Manzon. Daarnaast Trintignant en aan het stuur Behra.
2. De motor van de onverslaanbare Ferrari's is voorzien van vier carburateurs.
3. Het reeds vermaarde „Koppen-foto-album” van de heer G. Swart uit Den Haag wordt door Ascari en Farina bewonderd.
4. Jan Flinterman (tweede van links) is goede vrienden met de drie Ferrari-kampioenen: Ascari, Villorosi en Farina (v.l.n.r.).
5. Wie dacht dat er uit de transport-auto van de Belg Hanlet een zingende piano te voorschijn zou komen, die had het mis. Het bleek een 500-cc orgel te zijn.
6. Vrijdagmiddag vóór de strijd. De drie vuurrode Ferrari's zijn aangekomen. Daarachter de hemelsblauwe Gordini's.
7. Het zit er al jong in. De zoon van K.N.A.C.-Sportcommissaris Schade doet zijn Vader eer aan!

Evans, Stirling Moss (2) op de hielen volgende, deed ronde na ronde de grootst mogelijke moeite om zijn landgenoot voorbij te komen. En toen hem dit uiteindelijk in de Tarzanbocht gelukte, kwam zijn Cooper dwars op de baan te staan en daarna in het zand, waardoor zijn goede kans op een overwinning verkeken was.



leiding! De afstand tussen Moss en de hem op de hielen volgende Wicken, met de voortrazende Brown wordt zienderogen kleiner. Dan gebeurt er iets vreemds in de Tarzanbocht met de wagen van laatstgenoemde. Nauwelijks heeft deze de binnenrand gemillimeterd of hij komt in het zand terecht en blijft onwrikbaar staan. Dat was in de zesde ronde. De kemphanen Moss, Wicken en Evans krijgen hierdoor de kans van hun leven om een plaats omhoog te schieten. Hetgeen geschiedt. De drie „gebroeders” gaan kop-aan-staart het moeilijkste gedeelte van het circuit af, dat tussen Tarzanbocht en Hunzerug is gelegen en lappen in één moeite door, voor, in en op deze rug de in de weg zittende Hanlet, die hen echter zeer sportief, stuk voor stuk keurig gelegenheid tot passeren geeft. Intussen is Habin weer vlot gekomen en verbeterd begint hij aan de achtervolging van de kopgroep. Gedurende twee ronden is de leiding in handen van Moss, maar het is een wankele troon die hij beklommen heeft, want in de achtste ronde wordt hij er af gestoten door Wicken, die zijn regering echter ook slechts twee ronden weet vol te houden. Dan doet Evans een machtige staatsgreep. Hij komt als eerste door na de tiende ronde! Ook hem is geen lang leidersleven gegund. In de Tarzanbocht komt hij dwars over de baan te staan met Wicken en Moss vlak in de buurt. Dat deze hem niet rammen is onbegrijpelijk. Het lijkt of ter plaatse met tovertrucjes wordt gewerkt. Het einde van de

goochelarij was echter dat Evans in het zand bleef staan en daar verpozing zocht tot het einde van de strijd. Moss bleef daarna de leiding behouden, maar moest alle zeilen bijzetten om zich de hem belagende Wicken van het lijf te houden. Intussen is het vlak achter hen ook niet pluis. Habin, die alles op alles zet om zijn verloren zandbijttijd weer in te lopen, voert een geweldig duel met Whitehouse. Dan... net bij het beklimmen van de Hunzerug, gebeurt het. Vermoedelijk doordat er aan de wagen van Whitehouse iets onklaar raakt, begint deze te slingeren. In volle vaart komt hij in het zand terecht. Twee maal maakt de Cooper een salto en als deze voor de derde maal rechtovoreind op zijn voorwielen komt te staan wordt Whitehouse er pas uitgeslingerd. Roerloos blijft de coureur in de duinrand liggen. Roode-Kruishelpers snellen toe. Een brancard. Zou er voor het eerst op het Zandvoortse circuit een ernstig ongeluk zijn gebeurd? Drie minuten is er benauwde spanning. Dan komt de verlossende mededeling: „Niets gebroken, niets ontwricht, enkele snijwonden”.

Links: Het ongeluk liep goed af. Na een verwoede poging van Whitehouse om zich Habin van het lijf te houden, vloog de wagen van eerstgenoemde over de kop. Hoewel de Cooper er vrij troosteloos bij ligt en aldus het ergste doet vrezen voor de toestand van de coureur, bleek dat Whitehouse er met enkele wonden aan gezicht en handen was afgekomen.

Rechts: Kort na zijn ongeval kon Whitehouse zich, blij lachend over de goede afloop, weer te voet naar zijn pit begeven.

Na de race liep de Engelse rijder gelukkig, slechts zijn handen in verband, weer rond achter de pits. Ondertussen is onze Nederlandse rijder Dr Groenhart, die te kampen had met een onwillige motor, waaruit de vreemdste geluiden opklonken, bij zijn helpers gestopt. Wegens motorstoring moet hij in de veertiende ronde opgeven. De Limburger Göttgens klasseerde zich op vijf ronden.

Wij schermen niet gauw met het woord „Heroïsch”, omdat daar anders, zo gezegd, vlug de klad in komen zou. Maar nu zijn wij geneigd deze superlatief te gebruiken, ter nadere aanduiding van de wedstrijd der vijfhonderdjes (vijfhonderden mogen wij haast wel zeggen!), die zich Zondag jl. op het circuit van Zandvoort afspeelde. Voor de uitslag verwijzen wij naar het aparte kader dat in dit verslag is opgenomen.

De Grote Prijs

Eerlijk gezegd is de wedstrijd om de Grote Prijs van Nederland ons tegengevallen. Het overwicht der fabrieks-Ferrari's bleek te groot en reeds na de eerste vijf ronden was het duidelijk dat, tenzij een der Italiaanse wagens de geest zou geven, er weinig kans op was, dat een andere coureur aan een der eerste drie plaatsen, die weggelegd schenen voor Ascari, Farina en Villoresi, te pas zou komen. Daarbij kwam nog, dat Hawthorn, die met zijn Cooper-Bristol een schitterende wedstrijd reed, van de vijfde ronde af tot aan het einde muurvast op de vierde plaats bleef liggen, zonder echter

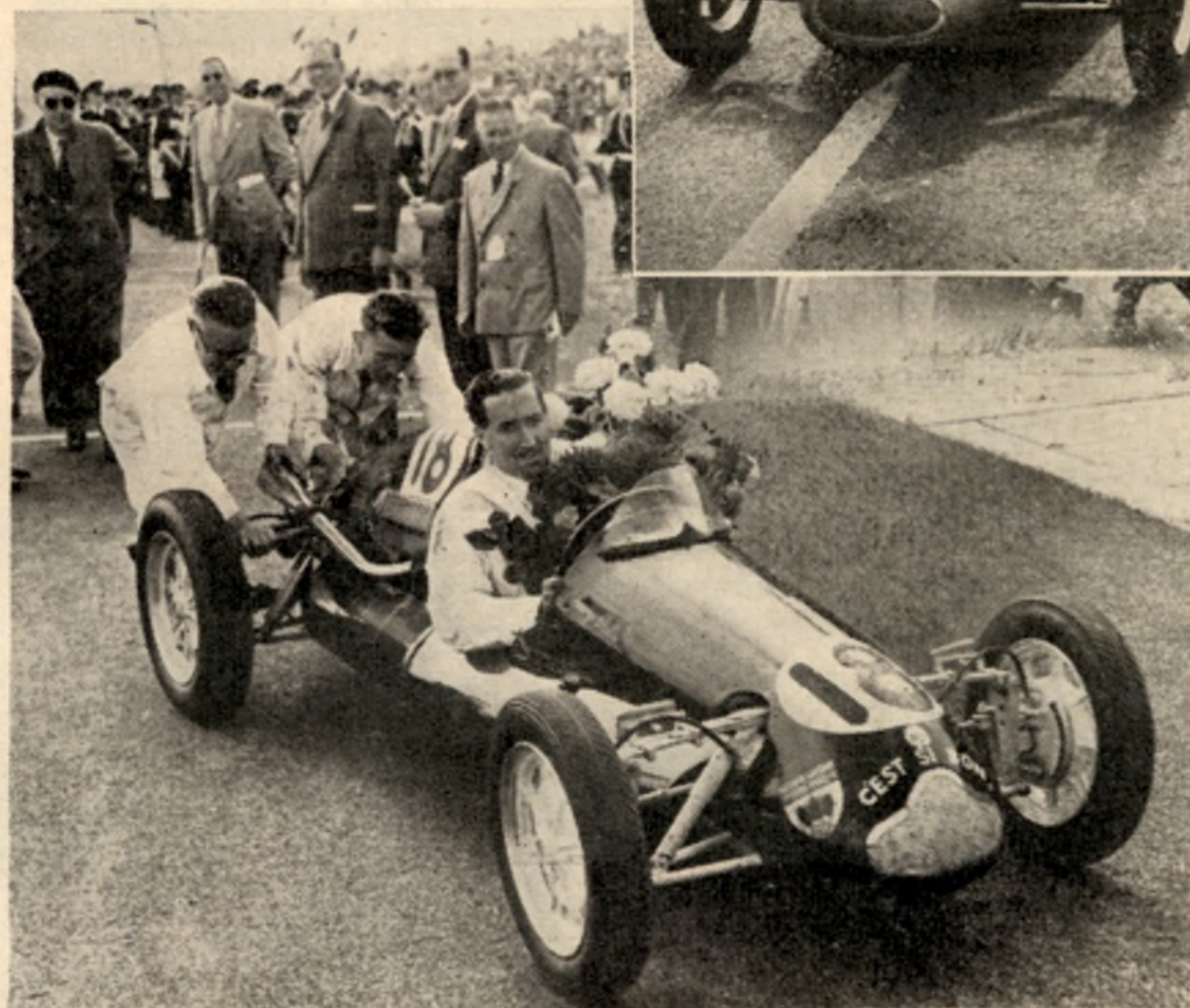


ook maar een enkele mogelijkheid te hebben om de kopgroep te benaderen, terwijl hij weer te ver voorlag op de Gordini's om die een gelegenheid te geven hem het leven zuur te maken. Toch waren er in het middenveld verschillende interessante momenten te bespeuren, waarover straks meer, maar men wil in een race nu eenmaal gaarne een grootse strijd in de kopgroep zien en deze bleef helaas uit. Wat deze race echter toch nog belangwekkend maakte, en waarover wij niet anders dan uitermate verheugd kunnen zijn, dat is 't feit, dat deze Grote Prijs van Nederland heeft aangetoond dat wij over een tweetal coureurs beschikken — Flinterman en Van der Lof — die de toets der wedstrijd-critiek glansrijk kunnen doorstaan. Beiden gaven er blijk van uit heel best hout te zijn gesneden. En indien zij in de toekomst de beschikking zouden krijgen over sneller materiaal, dan zullen zij zich, naar veler gezaghebbende overtuiging, op waardige wijze weten te meten met de Groten in de race-wereld. Een belofte die, naar wij vurig wensen, in nabije toekomst zal worden ingelost. Weliswaar was het Van der Lof niet gegeven om te worden geklasseerd, omdat hij de reglementair voorgeschreven vijfenzeventig ronden niet had afgelegd, maar als men dan weet dat hij na eindeloos gesukkel met een onwillige magneet, met als oorzaak enkele zeer tijdrovende pitstops, na uiteindelijke verhelping van het euvel een zeer regelmatige race reed, dan moet men daarvoor alle respect hebben. En wat Flinterman betreft, hij wist uit de Maserati van de Braziliaan Landi, toch waarlijk niet de eerste de beste coureur!, toen hij diens wagen had overgenomen, wegens differentieelbreuk van zijn eigen strijdros, meer te halen dan de Zuid-Amerikaan. Zijn tijden bleken

voor enkele ronden onder de twee seconden te komen, hetgeen Landi gedurende de tijd, dat hij aan de race deelnam, noch tijdens de training had klaargespeeld. En dat terwijl de Grote Prijs van Nederland de eerste race was waaraan hij — en ook geldt dit voor Van der Lof — deelnam!

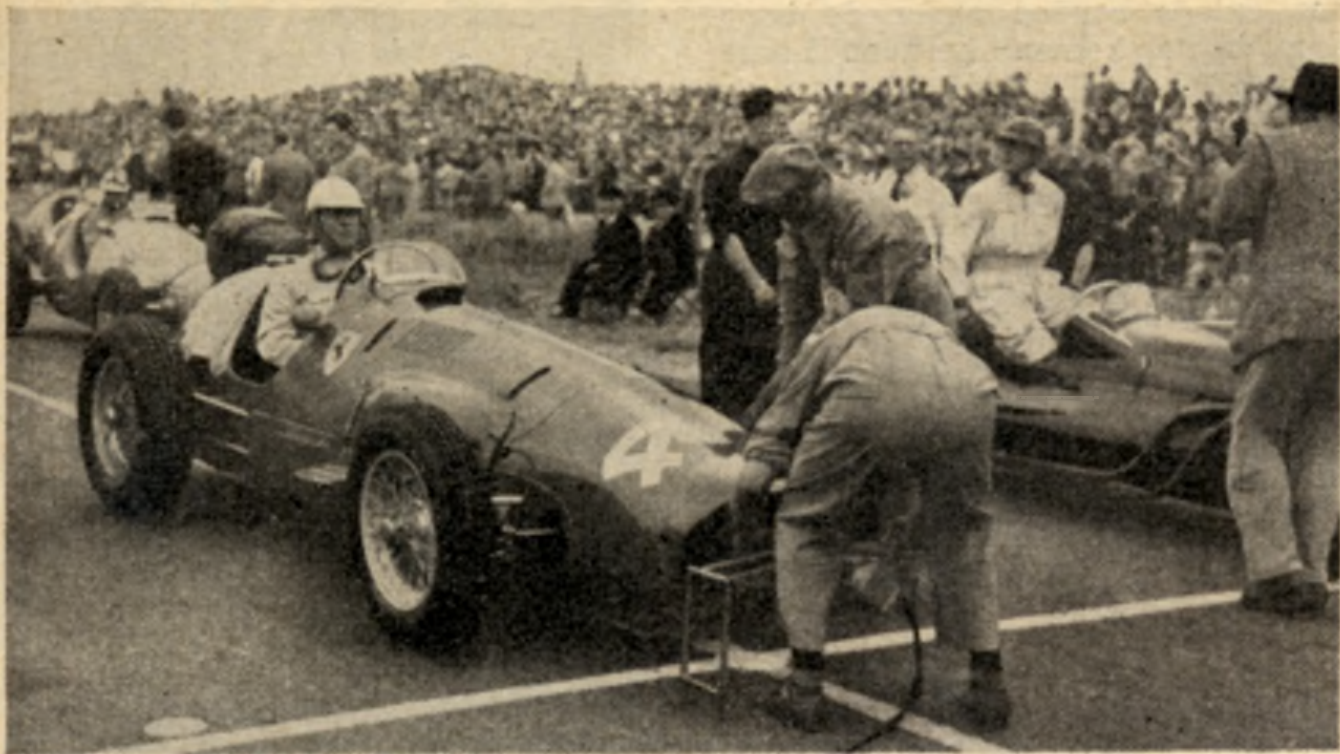
Rechts: Stirling Moss werd na een schitterend gereden wedstrijd winnaar in de 500-cc race.

Onder: De tweede plaats in het 500-cc klassement werd na harde gevechten bezet door Wicken met Cooper, C'est si bon!



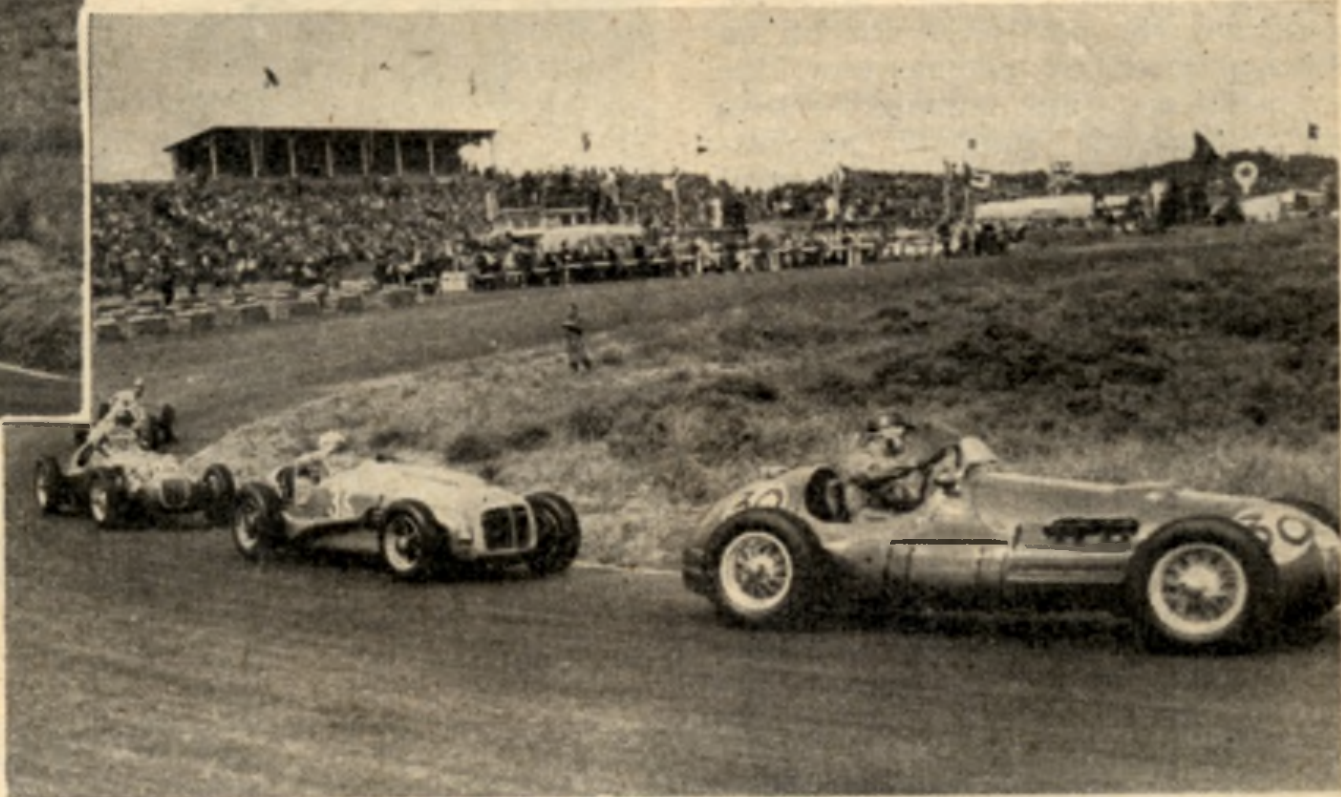
Het spel gaat beginnen. Drukte vlak voor de start van de grote race.





Boven: Speciale startmotoren slaan die der racewagens aan. De Ferrari van Farina wordt aan deze operatie onderworpen. Rechts van de ex-wereldkampioen neemt de jeugdige Engelsman Hawthorn plaats in zijn Bristol-Cooper.

Links: Stirling Moss met E.R.A., Manzon met Gordini en daarachter de HWM van Hamilton in de bocht voor de Hunzerug.

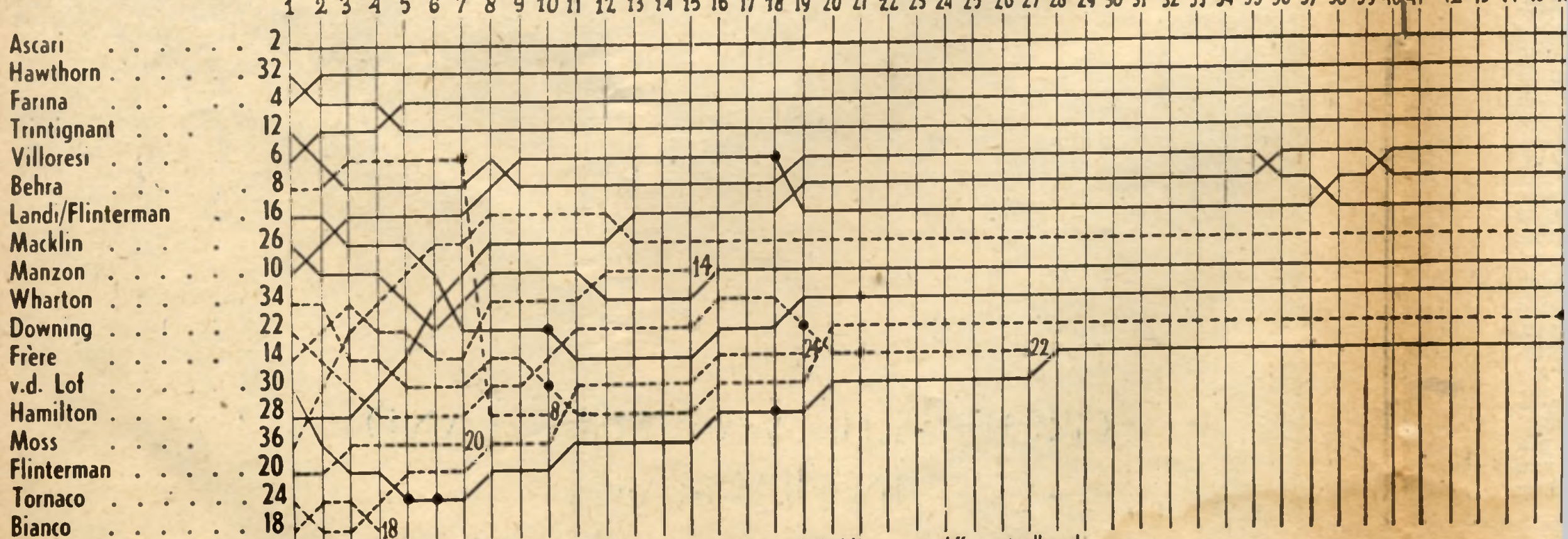


Rechts: Onze Nederlandse coureur Dries van der Lof met HWM voor het beklimmen van de Hunzerug belaagd door de E.R.A.-rijder Stirling Moss, die zich op zijn beurt Hamilton (HWM) van het lijf moet houden.

Wat het verloop van de wedstrijd betreft het volgende. Tegen half drie gordden de coureurs zich ten strijde aan. Zij stelden zich in onderstaande startpositie op, waarbij de genoemde tijden, de snelste trainingsronden weergeven:

Hawthorn Bristol-Cooper 1 min. 51,6 135,371 km	Farina Ferrari 1 min. 48,6 138,994 km.	Ascari Ferrari 1 min. 46,5 141,735 km.
Trintignant Gordini 1 min. 53 133,582 km	Villoresi Ferrari 1 min. 51,8 135,026 km	
Manzon Gordini 1 min. 54,8 131,487 km.	Wharton Fr-Nash 1 min. 54,7 131.602 km.	Behra Gordini 1 min. 54,5 131,832 km.
Hamilton HWM 1 min. 55,8 130,351 km	Macklin HWM 1 min. 55,2 130,031 km	
Downing Connaught 1 min. 58,6 127,274 km.	Bianco Maserati 1 min. 58,2 127,705 km.	Frère Gordini 1 min. 58,2 127,705 km.
Flinterman		v. d. Lof
Maserati 2 min. 1,8 123,930 km		HWM 1 min. 59,4 126,422 km
Moss E.R.A. geen off. trainingsrijd	Tornaco Ferrari 2 min. 03,7 122,027 km.	Landi Maserati 2 min. 02,1 123.626 km.

RONDEN



De auto van Landi werd overgenomen door Flinterman toen diens wagen werd uitgeschakeld wegens differentieelbreuk

rijd
rie
jde
nde
nde
den

5,5
m.

4,5
m.

8,2
m.

2,1
m.

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

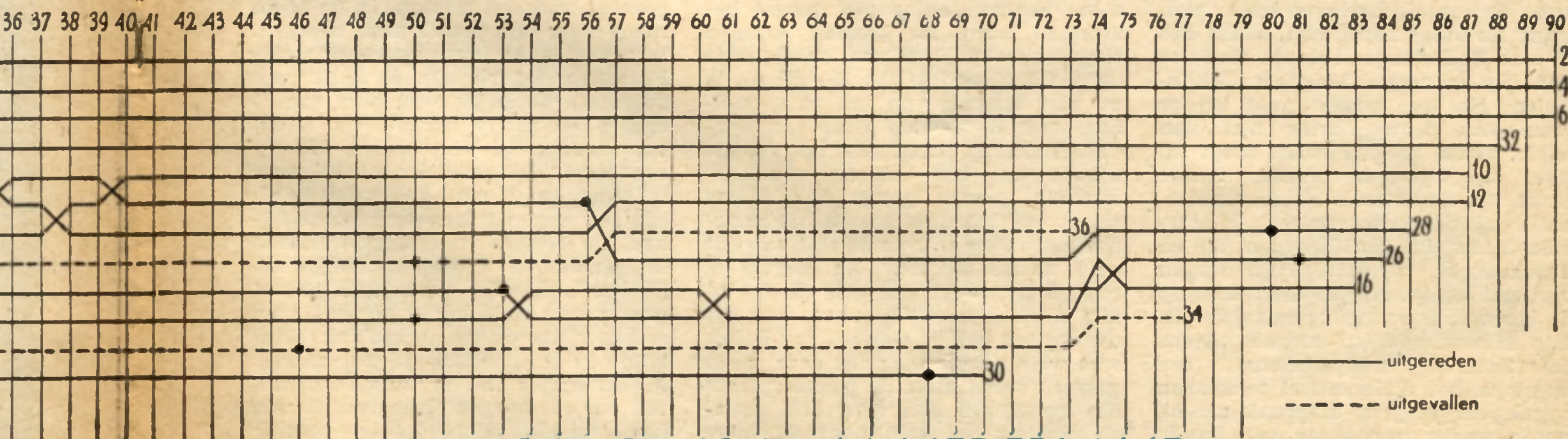
2

2

2

2

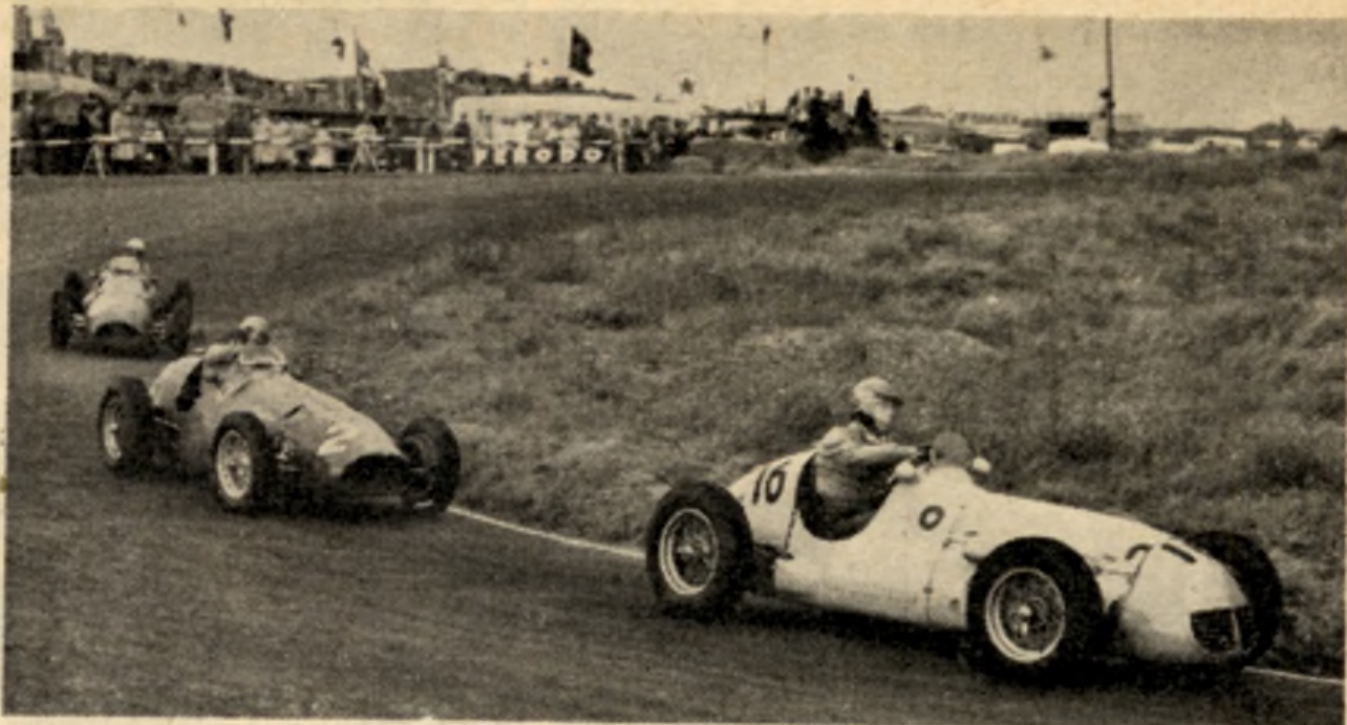
2



GROTE PRIJS VAN NEDERLAND IN DIAGRAM

Stand opgegeven na
afloop van elke ronde.

In drie oogopslagen kan men zien, dat Hawthorn zich tussen de Ferrari's wist te plaatsen, Wharton zich tussen de Gordini's indrong en Flinterman zich, wat de Escuderia Bandeirantes betreft, als tweede man een plaats veroverde voor Landi, maar achter Bianco. De start was groots. Als één blok schoten de wagens na het vallen van de vlag naar voren, een blok dat nog maar weinig was „uitgerekt” toen de Tarzanbocht moest worden genomen. Boven-over en onderlangs vlogen de vuurrode Ferrari's, de azuren Gordini's, de groene H.W.M.'s en de fel geel gekleurde wagens der Belgen langs de wijde glooiing om daarna vlak achter elkaar op de Hunzerug af te snellen. Toen verwaagde het motorengeronk, het stierf weg. De eerste ronde voor de G. P. van Nederland, welke dit jaar voor het eerst meetelde voor het wereldkampioenschap, was ingegaan. Maar nauwelijks was het machtig geluid verstomd of het zwol weer aan. Reeds verschenen de eerste wagens aan het begin van het rechte eind, waarop, later op de middag, snelheden van over de tweehonderd kilometer per uur zouden worden ontwikkeld. Voorop Ascari, gevolgd door Hawthorn, die zich in



Boven: Jan Flinterman nam, nadat zijn wagen wegens differentieelbreuk de geest had gegeven, de Maserati van de Braziliaan Landi over. Hij reed een uitstekende wedstrijd. Achter hem Ascari, juist op het moment dat hij zijn leermeester Villorosi heeft gelapt. Deze voorstelling ging echter niet door. Tegen het einde van de race kwam Villorosi weer in dezelfde ronde als zijn zegevierende landgenoot terecht.

Rechts: Hawthorn, die zich met zijn Bristol-Cooper in het begin van de wedstrijd tussen de fabrieks-Ferrari's had gewerkt, moest uiteindelijk in de Italianen zijn meerdere erkennen. Villorosi passeert hier de jonge Engelsman in de bocht voor de Hunzerug.



Links: Macklin en Moss (vooraan) vergastten het publiek op enkele spannende momenten. Achter beide kemphanen de Gordini van Paul Frère.





Links: Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard, Beschermer der K.N.A.C., deed de K.N.A.C. de eer aan om het laatste gedeelte van de wedstrijd om de Grote Prijs van Nederland bij te wonen. Na afloop overhandigde hij aan de zegevierende Ascari persoonlijk de overwinnerskrans.

Rechts: Ascari (links) en Farina (rechts) die als tweede werd geklasseerd, betrekken de Ferrari-constructeur en de ziel van de stal uit Modena, Signor Lampredi, in de eer der overwinning.

de eerste ronde Farina van het lijf had weten te houden. Op de vierde plaats Trintignant en op de vijfde Villorosi. De kopgroep bestond dus nog uit een gemengd gezelschap: Ferrari - Bristol-Cooper - Ferrari - Gordini - Ferrari. Niet voor lang. Want reeds na de tweede ronde heeft de, toch bijzonder fel en stijlvol rijdende jeugdige Hawthorn zijn tweede plaats moeten afstaan aan de Italiaanse grootmeester en ex-wereldkampioen Farina, terwijl na de vijfde ronde de drie Ferrari's aan de kop liggen en de Bristol-Cooper rijder de verbindingsschakel vormt tussen hen en de hem „als één man" volgende Gordini-coureurs. Moss voert intussen een verbitterde strijd om een betere plaats. Van de vijftiende plaats is hij via een der tiende, elfde en tiende naar de negende opgeklommen. Bij de staartgroep is het Bianco die het hek sluit en dit na vier ronden nog eens extra grendelt. Hij valt wegens een gebroken achteras uit. Zeventien mannen vechten verder. Na vijf ronden een tweede pitstop. Teleurstelling bij het zeer talrijke publiek, dat weliswaar altijd graag een stop aan de ravitaillingsstands ziet, maar nu maar liever niet. Want het is onze Nederlandse coureur Van der Lof die aanlegt. Magneetmoeilijkheden. Na een poosje gaat hij er weer van door. Echter niet van harte. Want na een ronde loopt hij weer bij zijn pit binnen. Zelfde euvel. Na de zevende ronde consternatie bij de toeschouwers. Flinterman komt in moeilijkheden bij de Tarzanbocht, of beter: zijn wagen vertoont kuren. Hij parkeert deze op de berm en loopt terug naar de pit. Zijn Maserati blijkt, evenals tijdens de Zaterdagmiddag-training, een breuk in het differentieel te hebben opgelopen. Volgens afspraak zal hij nu de wagen overnemen van Landi. Aldus geschiedt. De Braziliaan krijgt een teken tot stoppen en in de tiende ronde vertrekt Flinterman, onder het applaus van het publiek

met de enig overgebleven Maserati om daarmee ten slotte de race uit te rijden en zich aldus te klasseren. Intussen de Behra, terwijl hij de achtste ronde was ingegaan, gestopt bij zijn helpers. Het tweede magneet-slachtoffer kan worden geregistreerd. Het kost hem de waardevolle vijfde plaats. Een vrij langdurig oponthoud, maar ten slotte komt de Fransman toch weer in de baan. Na de tiende ronde blijkt de magneet echter de laatste adem te hebben uitgeblazen, als wij dit zo zeggen mogen. De Gordini verdwijnt van het toneel. Na tien ronden zijn er van de achttien dus nog maar vijftien in de baan. Nog tachtig ronden moeten worden gereden. Dat belooft wat voor strakjes, denken de mensen. Maar doorgaans is het zo, dat de meeste slachtoffers vallen aan het begin. Ook nu. Er zullen er nog maar vijf volgen in het verloop van de wedstrijd, die over een totaalafstand van 377,37 kilometer gaat. Dan komen er regenmoeilijkheden na verloop van enige tijd. Het zou ook wel een wonder zijn geweest indien het eens een keertje mooi weer was tijdens een Grand Prix. De coureurs hebben echter niet zoveel bezwaren, want de banden kunnen langzamerhand wel een opfrissertje velen. Het wegdek van het circuit is nu niet bepaald van een samenstelling waar de banden beter van worden. Ronde na ronde gaat het verder, zonder dat het tableau noemenswaardig wordt gewijzigd. Alleen wordt de afstand tussen de ongenaakbare Ferrari's en de rest van het veld steeds groter. Na negentien ronden is Ascari alle drie de Gordini's 'n ronde voor. Trouwens aan het overlappen van de Gordini van Behra was weinig kunst, omdat deze, zoals gezegd, reeds naar de parkeerplaats der gevallen was verwezen. Ascari gaat nu op jacht naar de enige deelnemer — buiten zijn stalgenoten — die nog in dezelfde ronde huist. Het is de Engelsman Hawthorn die met zijn luid gierende Bristol-Coo-

per, welke ons in het voorbijrijden steeds doet denken het snerpen van een Noordenwind in de schoorsteen, vecht wat hij kan. Maar het mag niet baten. De afstand wordt kleiner en kleiner. Honderd meter — vijftig meter. Nu nog vijf en twintig. In de negen en twintigste ronde wordt het pleit beslecht. Ook Hawthorn wordt, met de overige tien nog in het veld zijnde deelnemers, die niet het geluk hebben een der pijlsnelle Ferrari's te rijden, aan Ascari's zegewagen gebonden. Ascari, door het dolle heen, zouden wij haast zeggen, lijkt nu zijn elgen wapenbroeders te lijf te willen gaan. Villorosi ligt een ronde min het lange rechte eind achter. Nog een ronde of vijftien zouden wij denken en dan is het zover. Ascari maakt van deze, bij uitstek gunstige gelegenheid gebruik om de snelste ronde te draaien: 1 min. 51,6 sec. (gem. 135,86 km per uur). Dan is er enige tijd een vuurgevecht tussen Stirling Moss en Hamilton, die elkaar niets toegeven. Maar Hamilton weet Moss de baas te blijven en zet daarna de aanval in op Trintignant, die hij weliswaar voorbijkomt, maar aan wie hij, ten gevolge van een pitstop, in de 56ste ronde weer zijn plaats moet afstaan. Intussen is er leven geweest in de Ferrari-brouwerij. Op de helft van de race gebaren de pithelpers aan de rijders dat het de hoogste tijd is om van banden te verwisselen. Ha — een stop! Het publiek wordt weer levendig, want een bandenstop is altijd een plezierig iets om naar te kijken. De helpers staan klaar, alles is in gereedheid gebracht. Welgeteld hebben zich acht en negentig fotografen opgesteld bij de pit en liggen er een kleine dertig op het dak. Daar komt de scharlakenrode wagen aan. Maakt echter niet de minste aanstalten om te stoppen. Integendeel. Als een razende vliegt Ascari voorbij, Farina eveneens en even later doet Villorosi hetzelfde. Woede bij de pit. Woede bij de leiding, die zich van discipline een andere voorstelling

had gemaakt. Het cordon rukt weer in. Dan moeten de heren rijders het zelf maar weten. En gedurende de hele lange race worden er geen banden gewisseld bij Ferrari.

Het veld is ondertussen gediminueerd. Paul Frère moest in de veertiende ronde uitvallen wegens een defect aan de koppeling van zijn Gordini, terwijl de Tornaco's Ferrari klepmankementen vertoonde. Ook hij valt uit, in de 27ste ronde gevolgd door Downing, die tot de schrikbarende ontdekking kwam dat er geen oliedruk meer was, zodat het beter leek de Connaught voorlopig maar op te bergen.

In de 49ste ronde krijgt Ascari Villorresi te pakken. Maar dan vindt men het aan de pit welletjes en men geeft Ferrari's eerste coureur een sein dat hij tempo minderen moet. Hierdoor krijgt Villorresi weer de kans door de achterdeur naar binnen te komen en in dezelfde ronde als Ascari en Farina te blijven. Wij zeggen ook: „samen uit samen thuis”.

Nadat Hamilton, evenals overigens alle HWM-rijders voor benzine heeft moeten stoppen en daardoor twee plaatsen is teruggevalen, zijn stalgenoot Macklin er, na eenzelfde

zal aantreffen. Wij besluiten dit relaas met het vermelden van de snelste ronde — een pakkend slot! — welke nadat Farina met 1 min. 50 sec. (gem. 137,22 km per uur) het record van Ascari had geklopt, weer op naam van laatstgenoemde kon worden geschreven, die net voor het einde, nl. in de 89ste ronde 1 min. 49,8 sec. noteerde (137,48 km per uur), door welke prestatie hij nu onomstotelijk wereldkampioen is geworden, daar geen coureur hem in de nog resterende wedstrijden nog in punten kan inhalen. De eerste die hem met dit welverdiende succes gelukwensde was Prins Bernhard, die later op de middag de K.N.A.C. de eer van een bezoek aandeed.

Des avonds werden in het Zandvoortse Gemeentehuis de prijzen uitgereikt door de Voorzitter der K.N.A.C.-Sportcommissie Ir J. Kniphorst, nadat eerst het woord was gevoerd door de Burgemeester van genoemde badplaats en de Voorzitter van de K.N.A.C., Jhr J. Th. M. Smits van Oyen. Göttgens en Flinterman ontvingen de bekens voor de best geklasseerde Nederlanders resp. in de race van de 500 cc-wagens en de

NIEUWS VAN ALLE KANT

WIELDOPPEN UIT EN THUIS

Zondag 10 Augustus werd een Packard-wieldop gevonden te Amersfoort (D. Fockemalaan). Deze is te bevragen bij ons lid de heer Koedijk, Soestdijkseweg 105 N te Bilthoven.

In Driebergen werd dezer dagen een aluminium wielsierschijf met rubberband gevonden, welke is terug te bekomen bij het Instituut voor de autohandel te Driebergen.

Verloren tussen 19 en 21 Juli op weg van Antwerpen over Breda-Dordrecht - Rotterdam - Den Haag - Wassenaar - Noordwijk - Leiden naar de Brasemermeer (v.v.) een Buick-wieldop. De vinder wordt verzocht zich met het Secretariaat van de K.N.A.C. in verbinding te stellen (Lange Vijverberg 10, Den Haag).

TIENDE WEGVERKEERSDAG K.N.A.C.

De tiende Wegverkeersdag van de K.N.A.C. zal op Donderdag 30 October in de grote zaal van het Kurhaus te Scheveningen worden gehouden. Dit tweede lustrum van deze tot een belangrijke traditie geworden bespreking van alle facetten van het moderne wegverkeer belooft ditmaal bijzondere betekenis te krijgen, aangezien een aantal sprekers van naam zich bereid heeft verklaard inleiden te houden over de vraagstukken die van groot belang mogen worden geacht voor hen die zich met de ontwikkeling van het verkeer op onze wegen en in de steden bezighouden.

TRAINING ZANDVOORT

Zeër tot onze spijt werd in ons vorig nummer als toegangsprijs voor de training te Zandvoort, in plaats van f 1,50, één gulden opgegeven. Onze verontschuldigen aan degenen die hierdoor werden gedupeerd.

Officiële uitslag

500-cc RACE (17 ronden: 71,281 kilometer)

1. Stirling Moss	Cooper	35 min, 21,5 sec; gem. 120,95 km/h*
2. Wicken	Cooper VI	35 min, 23,6 sec; gem. 120,85 km/h
3. Habin	Leston Sp.	36 min, 36,8 sec; gem. 116,83 km/h
4. Leston	Leston	37 min, 7,1 sec; gem. 115,22 km/h
5. Brown	Cooper	37 min, 9,4 sec; gem. 115,10 km/h
6. Swaelens	Cooper	op twee ronden
7. Göttgens	BMW	op vijf ronden

snelste ronde: Brown met Cooper 2 min. 00,1 sec gem. 125,132 km/h*

GROTE PRIJS VAN NEDERLAND (90 ronden: 377,37 kilometer)

1. Ascari	Ferrari	2 uur, 53 min, 28 sec; gem. 130,57 km/h*
2. Farina	Ferrari	2 uur, 54 min, 8,6 sec; gem. 130,57 km/h
3. Villorresi	Ferrari	2 uur, 55 min, 2,9 sec; gem. 130 km/h
4. Hawthorn	Bristol Cooper op 2 ronden	
5. Manzon	Gordini op drie ronden	
6. Trintignant	Gordini op drie ronden	
7. Hamilton	H.W.M. op vijf ronden	
8. Macklin	H.W.M. op zes ronden	
9. Landi/Flinterman	Maserati op zeven ronden	

snelste ronde: Ascari (Ferrari) 1 min 49,8 sec, gem. 137,48 km per uur.*

Dries van der Lof met H.W.M. werd niet geklasseerd, aangezien de voorgeschreven 75 ronden niet werden afgelegd. Oorzaak: langdurig pitoponthoud.
* Record.

stop, hoe langer hoe beter in komt, Stirling Moss wegens motordefect en Ken Wharton tengevolge van uitgelopen lagers uitvallen en Flinterman een verwoed duel met de grimmig rijdende Macklin heeft gevoerd, nadert het einde van de race, welke niet de spanning bracht die er van werd verwacht. De kopgroep der Ferrari's lag twee ronden voor op de, als vierde geklasseerde Engelman Hawthorn, die weer een ronde had veroverd op de beide overgebleven Gordini's, bestuurd door Trintignant en Manzon. Voor de uitslag van deze Grote Prijs van Nederland, waarbij — het zij terloops even vermeld — 1085 tijden moesten worden opgenomen! verwijzen wij naar het aparte kader dat men hierboven

Grand Prix. De Italiaanse afgevaardigde van de Internationale Sportcommissie, de heer Canestrini, sprak nog een hartelijk woord, dat getuigde van de grote sympathie welke hij ons land toedraagt, daarbij de wens uitsprekende, dat ook voor komende jaren de G.P. van Nederland voor het Wereldkampioenschap zou mogen meetellen. Als aardige attentie schonk de Erve Lucas Bols aan, coureurs en officials een Hollands klompje met een miniatuur kruikje jenever, een geste die door allen bijzonder werd gewaardeerd, daar deze mede gelegenheid gaf om een dronk te wijden aan de goede afloop en het glas te heffen onder het uitspreken van de wens voor een spannende Grote Prijs 1953.
J. C. W.



Zo'n „blinde passagier" kunt U missen ...

BITTAC laat hem

VOORGOED verdwijnen!

(Adv.)

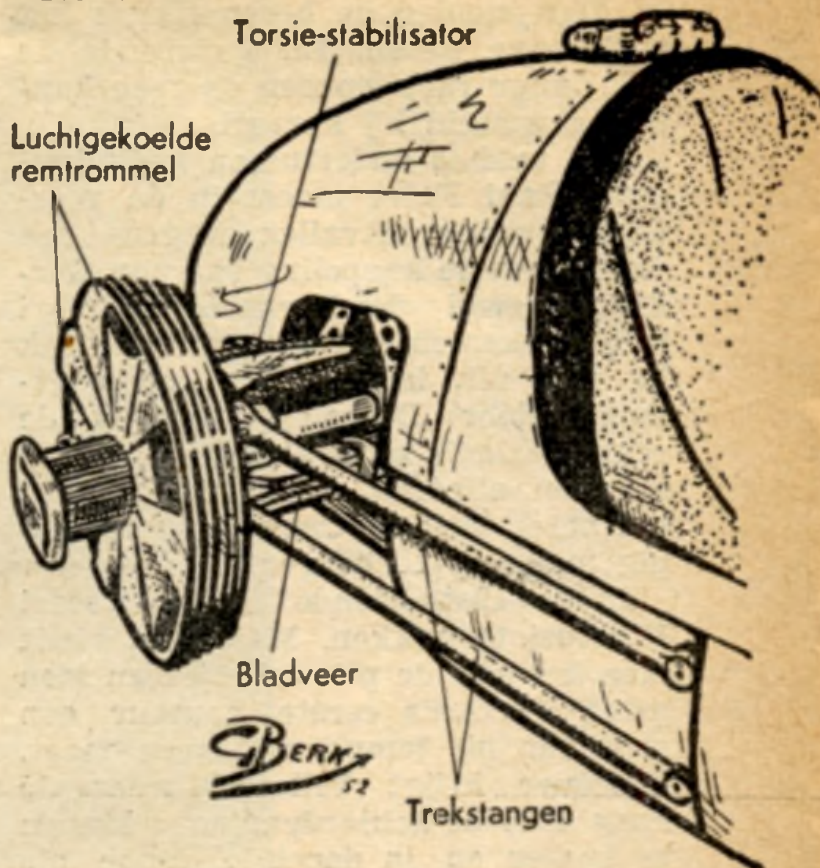
Flitsen VAN ACHTER DE PITS

Vrijdag 15 Augustus om 3 uur begon de training voor de Grote Prijs van Nederland. Men zou, tot op zekere hoogte, een vergelijking kunnen maken met de komst van een circus, want de internationale racefamilie, die van circuit naar circuit trekt, brengt dezelfde sfeer met zich mee, die onze voorouders in opschudding bracht als tent en paardenspul hun stad aandedden.

De oliefanten zijn vervangen door grote dieselcamions, de leeuwen door rode, blauwe of groene renwagentjes, doch net als bij een circus heerst er onder het schijnbaar nonchalante gedoe een ijzeren discipline. Ieder heeft een taak. De monteurs moeten in enkele seconden wielen kunnen verwisselen of misschien die laatste driehonderd motortoeren, die op onverklaarbare wijze verloren gingen, trachten terug te vinden, daarbij ijverig hun vingers aan hete bougies brandend. De coureurs staan de mogelijkheden te bespreken van hun eigen wagens en die der concurrenten. Zij trekken hun conclusies uit de rondetijden, waarnaar enorme vraag bestaat. De officials moeten, mooi weer of regen, zorgen dat de

te Bristol en in casu dus een veranderde BMW 328, de paardekrachtenverwekker van Stirling Moss' E.R.A. heeft in dezelfde fabriek (Bristol) z'n levenslicht aanschouwd. De Connaught-ontwerpers zochten het bij Lea Francis, zij veranderden deze 4-cylinder tot deze 7000 toeren per minuut haalde, terwijl ook de voorvering uit onderdelen van dit merk bestaat. H.W.M., de wagen waarmee o.a. onze landgenoot Van der Lof reed, is ook zo'n voorbeeld van onderdelen-compositie. De motor is blijkbaar een goede erfenis van de Alta racewagen (verbeterd en gemoderniseerd). Voor de voorvering gebruikt men Standard en M.G. onderdelen. Toch kan men bij geen van deze wagens over een „samenraapsel” spreken en ook bij deze goedkoper (ahum) geconstrueerde bolides zijn er zeer vernuftige snuffjes. Om eens een voorbeeld te noemen, is het veranderen van de achterbrugreductie bij de Connaught geen erg ingrijpende operatie. Het differentieelhuis zit nl. boven de cardanas (waardoor deze laatste laag gehouden kon worden) op het uiteinde waarvan, evenals op de pignon-as, gemakkelijk de-

FERRARI

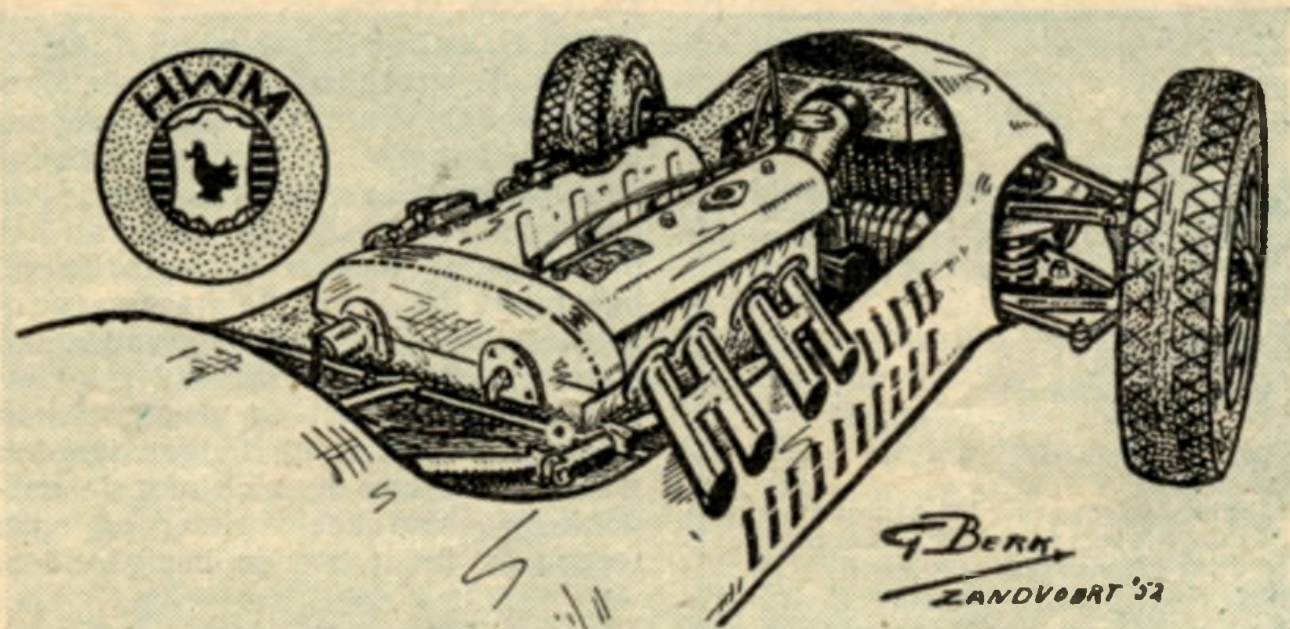


naar ons idee qua succes wel achteruitgegaan sinds de Maserati-broeders zich niet meer met het ontwerp van deze wagen bezighouden (zoals vermoedelijk wel bekend is, bouwen deze heren momenteel de Osca's).

Tot slot hebben we dan nog Frankrijks Gordini's over. Deze nieuwe (nu ja, nieuwe!) 2-liter is het eerste type van dit merk dat net als de Italianen als racewagen gebouwd is en ook de eerste echte „helemaal” Gordini. Vroeger werkte deze toevanar van de Boulevard Victor op Simca-basis. Het is wel jammer dat dit merk momenteel nog steeds geen behoorlijke financiële rugsteun heeft. Indien dit nl. wel het geval was zouden deze wagentjes veel serieuzer concurrenten voor de Ferrari's kunnen worden.

Over de vloot 500 cc-racers, die we her en der op het terrein verspreid zagen, zouden we een heel artikel kunnen schrijven. De meest bekende van deze wagentjes zijn de Coopers (van de stam der Cooper-Bristol) en die ook hetzelfde veersysteem hebben als de grotere broers, nl. onafhankelijk door middel van een dwarsveer à la Fiat 500. Het neusje van de zalm van dit merk is de Mark VI (zesde en verbeterde uitgave) met 'n 1-cylinder Double Knocker Norton motorfietsmotor. Ook de van Dyna Panhard afgeleide Deutsch Bonnet is een juweeltje, hoewel eigenlijk meer geschikt voor lange-afstandswerk. Doch als wij hierover verder schrijven, dan houden wij niet meer op. Dus geen woord meer, ook al niet omdat wij hopen door dit eenvoudige verhaaltje ons doel, om de lezer zich ook even achter de pits te doen gevoelen, is bereikt.

G. P. BERK.



wedstrijd „loopt”, dat iedereen tevreden is en moeten daarbij ook nog aan honderd acht en tachtig andere dingen denken. Geen gemakkelijke opgave.

Het is deze sfeer van spanning, die de autosport-mensen fascineert en die hen altijd doet proberen de controlerende politieagenten wijs te maken dat zij Ascari moeten spreken en dus noodzakelijk naar dat kleine stukje aarde toe moeten, waar deze grootheid tijdelijk vertoeft.

Doch buiten de internationale atmosfeer en de machine-cocktail is er voor de liefhebber van bewerkt aluminium en ingeblikte paardekrachten, nog veel schoons te zien. Een blik onder de motorkap van een racewagen is in de meeste gevallen voldoende om een jaar lang minachting te koesteren voor de klomp gietijzer, die op dezelfde plaats in de eigen wagen huist.

Op onze rondgang lopen wij om te beginnen de Gordini's, Ferrari's en Maserati's voorbij. Deze, ongetwijfeld pracht-voorbeelden van moderne racewagen-bouwkunst konden onze belangstelling niet zo zeer opwekken als die voor de van huis uit gewone, Engelse wagens. De krachtbron van de Cooper Bristol bijv. is, zoals de naam al zegt, een opgefok-

monteerbare tandwielen zijn aangebracht.

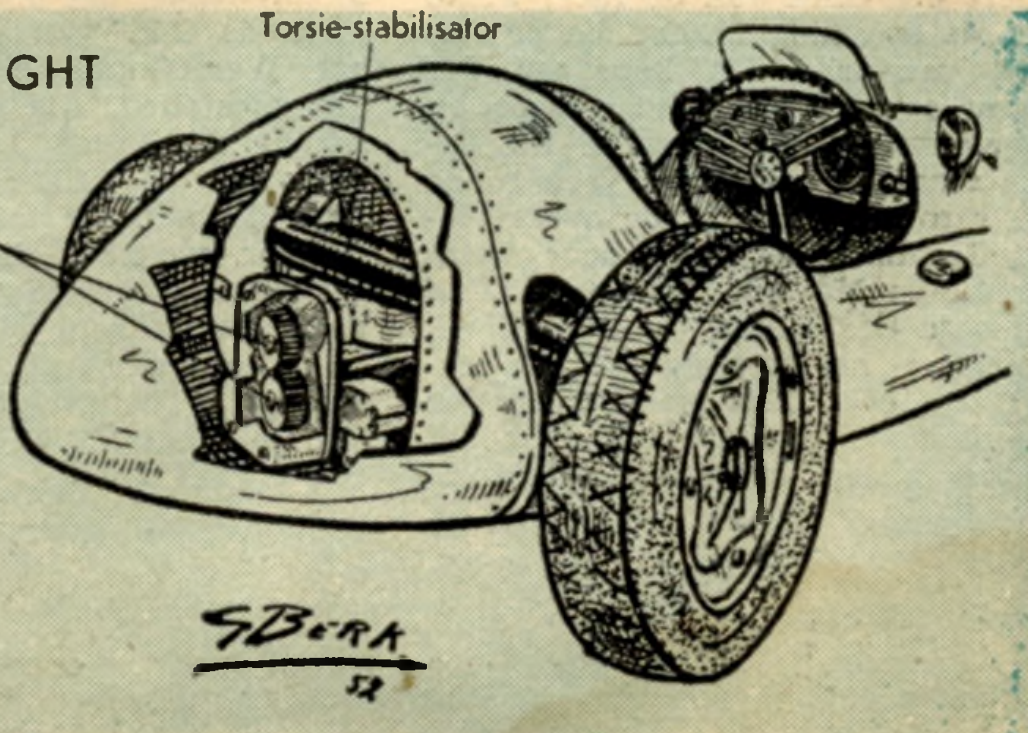
Nu komen de zojuist genegeerde echte racewagens aan bod.

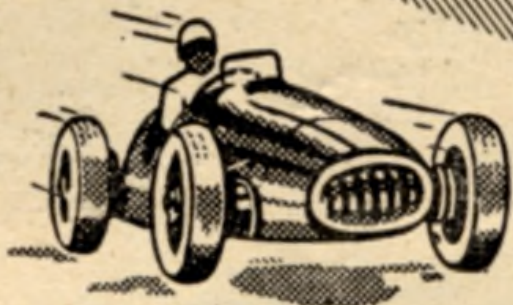
Van de welbekende rode wagentjes uit Modena zouden we kunnen zeggen: „Goede wijn behoeft geen krans”, doch onze tekenpen kon de verleiding niet weerstaan om een schetsje te maken van de Ferrari-achtervering (Dion-principe met benedenliggende dwarsveer, torsiestabilisator en parallel naar voren lopende trekstangen).

De landgenoot van deze „overwinnaar uit gewoonte”, de Maserati, is

CONNAUGHT

Verwisselbare tandwielen





GROTE PRIJS VAN NEDERLAND

ZANDVOORT 17 AUGUSTUS 1952

1^e ASCARI met Ferrari
met een gemiddelde snelheid van
130,570 km per uur

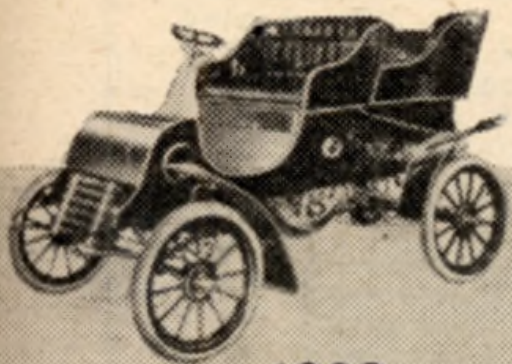
2^e FARINA met Ferrari

3^e VILLORESI met Ferrari

allen zonder verwisseling
van banden op

De band
die het wint

ENGLEBERT



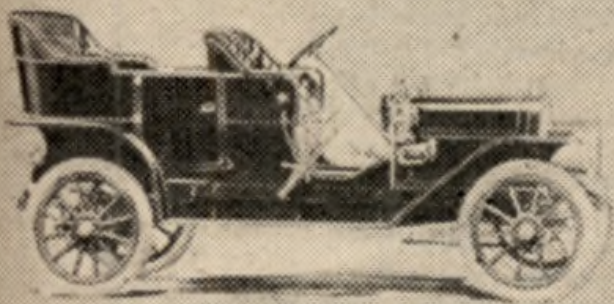
1902



1905



1908



1909



1910



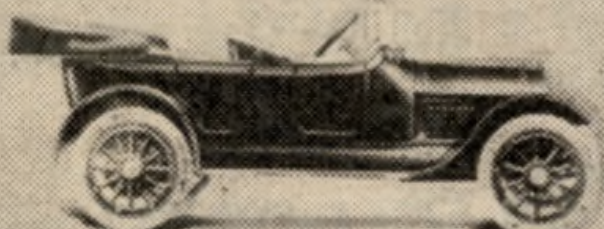
1911



1912



1913



1914



1916



1917



1918



1921



1923



1927



1928

Een halve eeuw

Van één- tot

Wij zijn zo geleidelijk aan de tijd genaderd waarin het ene gouden fabrieksjubileum het andere volgt. Dat ligt trouwens voor de hand. De automobiellindustrie, internationaal bezien, is de vijf kruisjes reeds lang gepasseerd en het kan dus niet anders of de fabrieken, die in haar jonge tijd zijn ontstaan en de felle strijd om het bestaan hebben overleefd, zijn aan haar 50-jarig bestaan toe of hebben dit alweer achter de rug, waarvan in deze kolommen dan trouw melding is gemaakt.

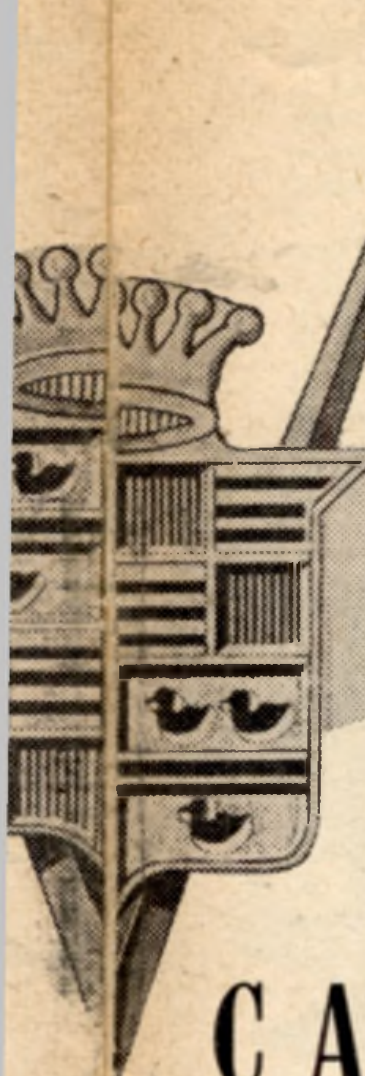
De beurt is thans aan de Cadillac, een der ongetwijfeld belangrijkste Amerikaanse merken, en terecht het paradepaard van het General Motors Concern. Om precies te zijn: 22 Augustus 1902 werd de Cadillacfabriek opgericht. Maar zoals het meestal in de beginjaren gebeurde, bestond er feitelijk al een onderneming die oorspronkelijk machines en werktuigen vervaardigde, maar van lieverlede tot de constructie van auto's overging. Dat was de firma Leland, Faulconer en Norton, welke in 1890 was opgericht en in 1895 na een reorganisatie de naam kreeg van Leland and Faulconer Manufacturing Company. Deze begon met het maken van benzine-motoren van vijf, tien en vijftien pk voor motorboten en dit feit bracht de onderneming er toe zich ook te gaan bezighouden met de nog jonge automobiellindustrie. Daartoe bestond trouwens een merkwaardige aanleiding.

De Olds Motor Works te Lansing in Michigan, die de Oldsmobile bouwde, werd namelijk op zekere dag door een brand vrijwel geheel verwoest en de onderneming sloot toen een contract af met Leland voor de levering van motoren voor haar merk. En deze, gewend aan aflevering van precisiewerk, vervaardigde een motor die bijna driemaal zo sterk was als was vereist. De Leland motor werd niet door Olds aangenomen; niet omdat hij te goed was, maar



ach

omd
de a
mac
te kLe
voor
mob
waa
was
direc
uit
prob
de r
dus
Auto
seer
mob
reed
1952M
de r
woor
dig.
van
Frai
stad
sede
liet,De
was
Ave
het
ding
hoge
sche
maa
volg
prod
in d
prod
Le
moto
Dece
gen
tor



CADILLAC

achtcylinder

omdat Olds in 1901 ver achter was met de aflevering, en te veel kosten aan nieuwe machines e.d. zou krijgen om met succes te kunnen blijven werken.

Leland vond echter een andere afnemer voor zijn motor. Dat was de Detroit Automobile Company, een nieuw concern, waaraan o.a. Henry Ford als constructeur was verbonden. Naar de mening van de directieuren ging Ford's belangstelling meer uit naar snelheid, dan naar de particuliere problemen die verbonden waren aan het op de markt brengen van een automobiel. En dus kwam Leland op het tapijt. De Detroit Automobile Company werd gereorganiseerd en kreeg de naam van Cadillac Automobile Company. Dat geschiedde op de reeds genoemde datum van 22 Augustus 1952.

Men zal zich ongetwijfeld afvragen waar de naam Cadillac vandaan komt. Het antwoord is voor wie het weet zeer eenvoudig. Deze naam was nl. gekozen ter ere van Antoine de la Mothe Cadillac, een Frans ontdekkingsreiziger, die in 1701 de stad Detroit had gesticht. Zijn wapen siert, sedert de eerste Cadillac de fabriek verliet, de wagens die zijn naam dragen.

De fabriek van de nieuwe onderneming was gevestigd aan de Cass en Amsterdam Avenues te Detroit, in de schaduw van het tegenwoordige General Motors Building. De eerste Cadillac was een wagen op hoge wielen, zonder treeplanken en verscheen in September 1902; de tweede maakte zijn opwachting in Maart van het volgende jaar en toen waren blijkbaar alle productiemoeilijkheden overwonnen, want in de volgende twaalf maanden steeg de productie tot 1895 stuks!

Leland leverde aanvankelijk slechts de motoren en trad als adviseur op. Maar in December 1904 werden beide ondernemingen samen gesmolten tot de Cadillac Motor Car Company met Henry M. Leland



1948



1949



1950



1942



1946



1940



1941



1938



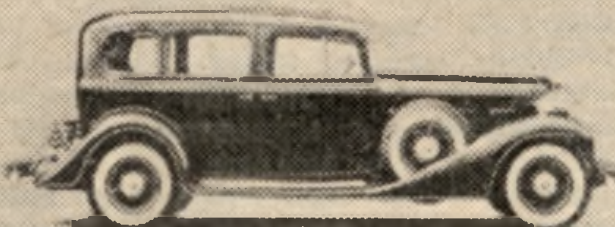
1939



1936



1937



1933



1935



1929

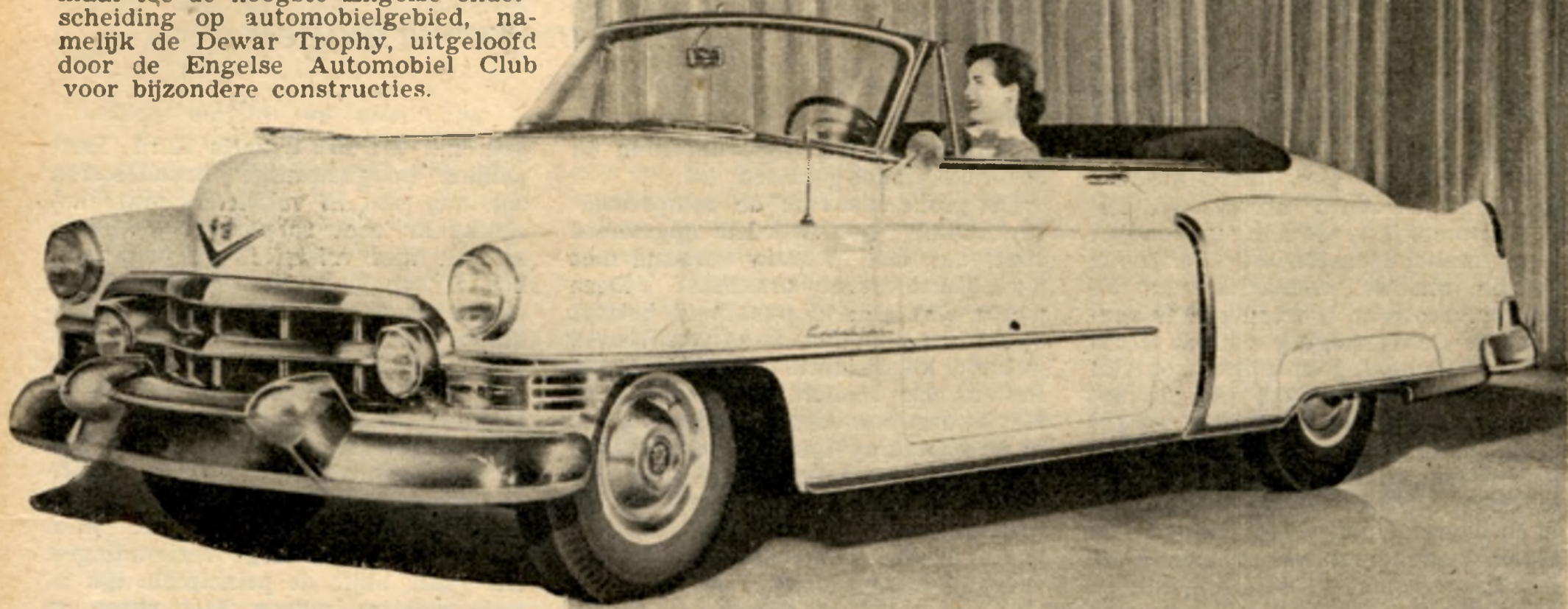


1930



1932

als general manager, een positie die hij tot 1917 bekleedde, dus ook nog in de General Motorstijd van W. C. Durant. Hij was de man die weliswaar de betekenis van de massaproductie begreep, maar daarnaast er naar bleef streven ook precisiewerkstukken te kunnen afleveren. Dit principe bracht hem, of liever gezegd zijn onderneming, tot tweemaal toe de hoogste Engelse onderscheiding op automobielsector, namelijk de Dewar Trophy, uitgelooft door de Engelse Automobielen Club voor bijzondere constructies.



Cadillac Convertible 1952

De eerste Dewar Trophy kreeg Cadillac in 1908 toegewezen, na een merkwaardige stunt van de vertegenwoordiger in Engeland, zekere F. S. Bennett te Londen. Deze ondervond bij zijn verkoop veel tegenstand van de Engelsen, die niets moesten hebben van de producten van die overzeese „fietsenmakers”. Bennett liet drie Cadillacs uit Amerika komen, haalde deze tot in de kleinste onderdelen uit elkaar, en daarna door elkaar en liet uit de grote hoop, onder toezicht, weer drie Cadillacs opbouwen, die onberispelijk liepen en geen enkele fout vertoonden. En daarmee was het pleit voor de Amerikaanse automobielen gewonnen.

De tweede Dewar Trophy had Cadillac te danken aan Charles F. Kettering, een man die in de Amerikaanse automobielenindustrie een zeer grote rol heeft gespeeld en daarin nog steeds een belangrijke plaats inneemt. Hij was de man die de elektrische starter, en het verlichtings- en ontstekingsstelsel op de Cadillac in 1912 aanbracht, waarvoor Cadillac in dat jaar opnieuw de Dewar Trophy kreeg toegewezen.

Het kan niet worden ontkend dat de Cadillac Motor Car Company in menig opzicht van haar vooruitstrevendheid blijf gaf door met nieuwe constructies te verschijnen, die later gemeengoed werden. De ontwikkeling van de Cadillacmotor is daarvan onder meer een treffend bewijs. In 1905 verscheen de eerste viercilinder Cadillac motor en in 1914 maakte de Cadillacfabriek haar opwachting met de V8 watergekoelde motor, een motorvorm, die thans algemeen is geworden in Amerika. Zo waren er meer nieuwtjes waarvoor Cadillac de eer opeiste. In 1928 kwam zij voor het eerst met de synchromesh versnellingsbak uit, in 1933 met het speciale no draft ventilatie-systeem.

In 1910, het jaar waarin Cadillac een onderdeel werd van het General Motors Concern, verscheen zij met het gesloten koetswerk als standaard-uitvoering en haar productie

bedroeg toen 10.000 stuks per jaar. In 1919 werd de nieuwe fabriek aan Clark Avenue betrokken, thans nog steeds het hoofdkwartier der onderneming. In dat jaar steeg de productie tot 20.000 wagens, en wie van grote cijfers houdt zal het interesseren te weten dat in 1937 het jaarcijfer tot 46.000 stuks was gestegen, dat op 25 November 1949 de miljoenste Cadillac van de lijn kwam en dat in datzelfde jaar de productie een totaal van 81.545 wagens bedroeg.

Wij hadden het hierboven over de overgang van de Cadillac Motor Car Company naar het General Motors Concern. Daaraan is nog een merkwaardige geschiedenis verbonden. William Crapo Durant, de ongetwijfeld grootste en tevens merkwaardigste figuur in de Amerikaanse automobielenindustrie, was de man die de stoot gaf tot de oprichting van General Motors. Dat geschiedde in 1908 en om precies te zijn op 16 September van dat jaar. Buick en Oldsmobile werden gekocht, eerstgenoemde fabriek naar het verhaal gaat voor duizend dollars! Een half jaar later volgde Oakland (nu Pontiac) en op 27 Juli 1909 was Cadillac aan de beurt. Het merkwaardige is dat de geschiedschrijvers het niet met elkaar eens zijn, want Arthur Pound, die in zijn boek „Le Turning Wheel”, dat de geschiedenis beschrijft van General Motors, bovengenoemde datum aangeeft, zou volgens de officiële gegevens van de Cadillac Motor Car Division van General Motors een jaar te vroeg zijn, want deze geven 1910 als het jaar van overgang. En in het boek „Who, Me?”, van Chris Sinsbaugh, wordt 1908 als jaar genoemd waarin Durant Cadillac kocht. Het verhaal gaat dat Durant tot tweemaal toe een tiendaagse optie verkreeg, maar beide liet verlopen. En toen hij ten slotte toch Cadillac voor het Concern kocht, kostte hem zulks

een miljoen dollars meer dan de prijs die men hem oorspronkelijk had gevraagd.

Henry M. Leland, de general manager van Cadillac, verliet de onderneming in 1917, richtte later de concurrent van Cadillac, de Lincoln Motor Car Co op, die thans eigendom is van Ford. Een grote rol speelde daarna Lawrence P. Fisher, een van de gebroeders Fisher, die de koetswerken voor G.M. maakt. In 1927 maakte de La Salle zijn opwachting, die inmiddels weer van het toneel is verdwenen en in 1930 verraste de fabriek de automobielenwereld met de 16-cilinder Cadillac, die echter ook een kortstondig bestaan heeft gehad.

Een van de grote figuren uit de latere tijd van Cadillac is Nicholas Dreystadt, die als een gewone mechanicien in 1916 in dienst trad van de onderneming bij de afdeling Chicago, waar hij spoedig opklom tot service manager. In 1926 werd hij in dezelfde positie benoemd bij de fabriek zelf, om in 1934 tot general manager te promoveren. In die positie heeft hij Cadillac door de moeilijke depressietijd heen geloodst en het is ongetwijfeld aan hem te danken dat de Cadillac-onderneming ook thans nog zulk een belangrijke plaats in de Amerikaanse industrie inneemt. De tegenwoordige general manager, Don E. Ahrens, die sedert 1950 als zodanig de Cadillac-onderneming bestuurt, plukt daarvan nog de vruchten, hetgeen wel blijkt uit het feit, dat voor het eerst in de geschiedenis van Cadillac in hetzelfde jaar de productie de 100.000 stuks overschreed; om precies te zijn verlieten 110.535 wagens toen de lopende band.

En nu bouwt Cadillac behalve automobielen, evenals tijdens de Tweede Wereldoorlog, ook weer tanks. Laten wij hopen dat zulks slechts voor korte tijd nodig zal blijken te zijn. L.

Koop
DUNLOP
banden

en

*U volgt het voorbeeld
van 81 bekende automobielfa-
brieken over de gehele wereld*



A.C. CARS
A.F.N.
ALLARD
ALTA
ALVIS
ARMSTRONG-SIDDELEY
AUSTIN
AUTO-UNION
BENTLEY
BORGWARD
BRISTOL
BUICK
CADILLAC

CHAMPION
CHEVROLET
CHRYSLER
CITROEN
DAIMLER
DAIMLER-BENZ
DATSUN
DELAGE
DELAHAYE
DE SOTO
DODGE
FIAT
FORD
GOLIATH

GRAHAM
GUTBROD
HARTNETT
HEALEY
HILLMAN
HINDUSTAN
HOLDEN
HOTCHKISS
H.R.G.
HUDSON
HUMBER
JAGUAR
JANSEN

JOWETT
KAISER-FRASER
K.G.
LAGONDA
LANCHESTER
LA SALLE
LEA-FRANCIS
LINCOLN
LLOYD
MERCEDES-BENZ
MERCURY
M.G.
MORGAN
MORRIS

NASH
OLDSMOBILE
OPEL
PACKARD
PANHARD
PEUGEOT
PLYMOUTH
PONTIAC
RENAULT
RILEY
ROLLS ROYCE
ROSENGART
ROVER

SAAB
SALMSON
SIMCA
SINGER
STANDARD
STUDEBAKER
SUNBEAM-TALBOT
TOYOPET
TOYOTA
TRIUMPH
VAUXHALL
VOLKSWAGEN
WILLYS
WOLSELEY

Compressie-verhouding en Toerental

*in verband met verhoging
van het motorvermogen*

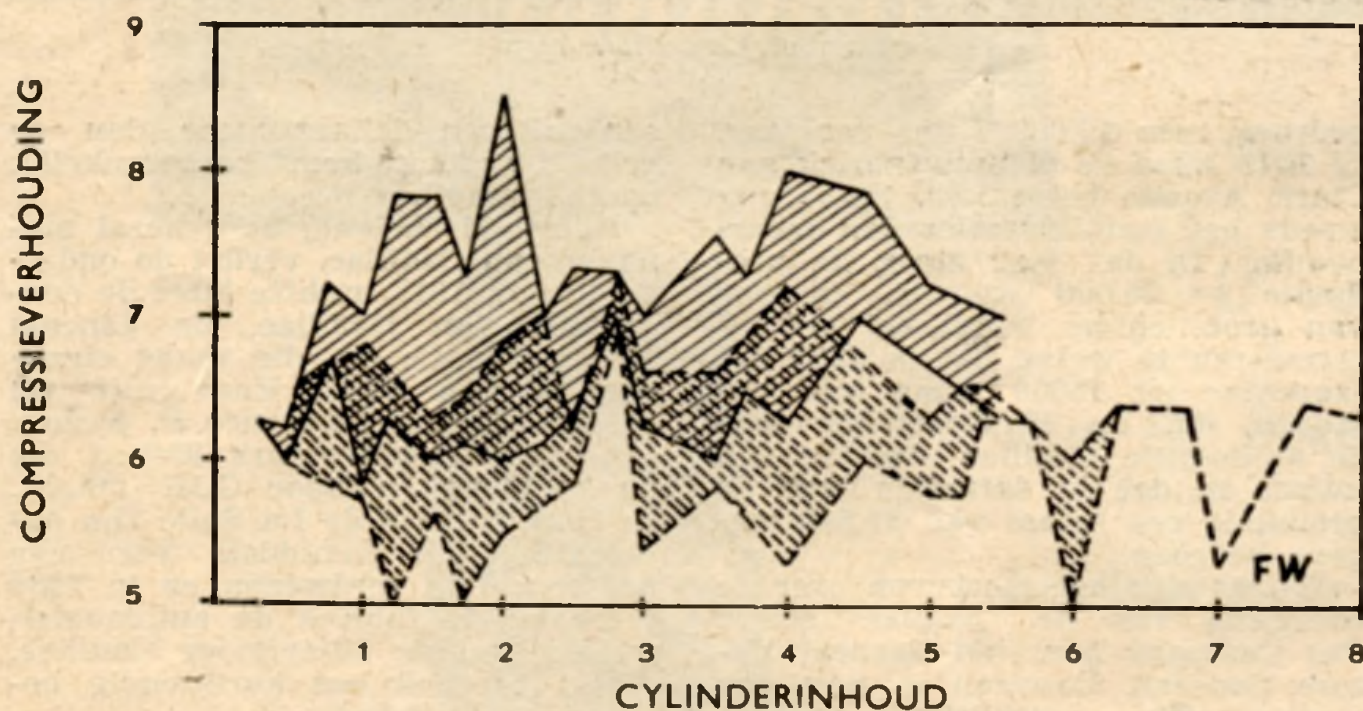
In het artikel „Vermogen per liter en gewicht per paardekracht” dat in „De Auto” nr. 25 werd opgenomen, is reeds aangegeven dat de automobielconstructeurs er naar streven om de prestaties van de moderne motoren voortdurend te verbeteren. De verhoging van de compressie-verhouding en 't opvoeren van het toerental zijn twee van de belangrijkste en dan ook meest toegepaste middelen om deze verbetering te bereiken. Indien men in dit licht de ontwikkeling van de laatste 15 jaren overziet, dan blijkt ook dat de hedendaagse motoren vrijwel alle deze hogere compressieverhouding en

branding, dat zich laat horen in de bekende pingel-geluiden.

De grens waartoe de compressie-verhouding mag worden opgevoerd staat dan ook in nauw verband met de beschikbare brandstof. Deze wordt wat zijn klopvastheid betreft aangeduid door het octaangetal, over welke kwalificatie reeds meermalen een toelichting gegeven is. Het is dan ook niet de bedoeling om in dit bestek op details van de brandstoftechniek in te gaan. Er zij slechts opgemerkt dat het octaangetal de klopvastheid van de brandstof aangeeft en dat deze aanduiding een vergelijking uitdrukt ten opzichte

gen, n.l. tot 10 : 1, zelfs 12 : 1. Dergelijke hoogwaardige brandstoffen zijn nog niet in voldoende mate beschikbaar voor toepassing op grote schaal; niet alleen is de prijs veel hoger doch bovendien levert een bepaalde hoeveelheid ruwe aardolieproducten een geringe hoeveelheid hoogwaardige motorbrandstoffen, zodat het algemeen gebruik daarvan in de tegenwoordige economische situatie zeer ongewenste consequenties zou hebben. Hoewel wij dus in de naaste toekomst voor de serie-wagens nog niet kunnen verwachten dat men tot deze extreem hoge verhoudingen zal gaan, blijft de principiële lijn in deze richting wijzen. Met name de Amerikaanse constructeurs stellen zich daar volledig op in, omdat uiteraard de economische bezwaren in de U.S.A. minder sterk spreken en wellicht gemakkelijker worden opgelost. Reeds zien wij uit de grafieken van afbeelding 1 duidelijk dat de compressie-verhoudingen van de personenauto-motoren van 1952 aanmerkelijk hoger liggen dan die van 1937.

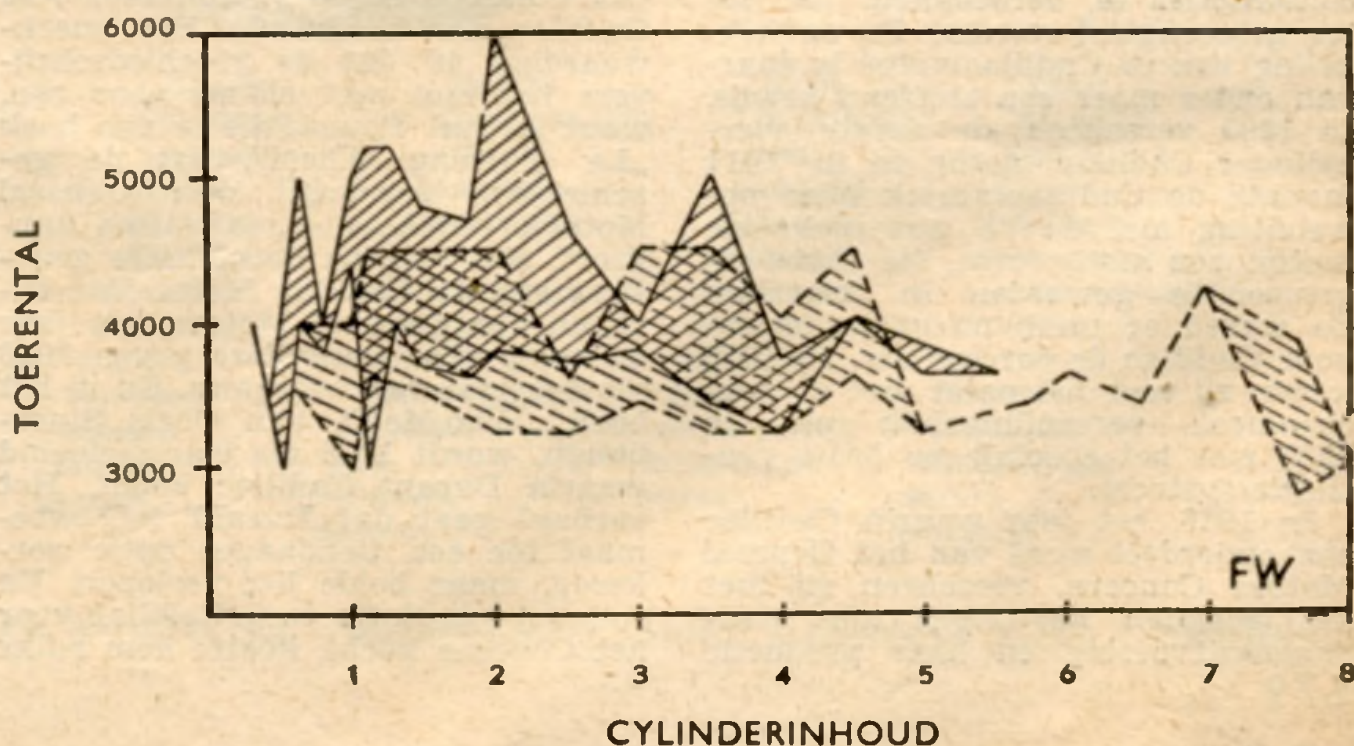
Het is overigens merkwaardig, dat vooral in de klasse van 1 tot 2 liter cilinderinhoud de verhoging 't meest algemeen is doorgevoerd. Hierbij komt duidelijk de tendenz tot uitdrukking om juist uit de kleinere motoren een zo hoog mogelijk nuttig effect te halen. Afgezien van enkele uitzonderingen gaat men bij de Europese motoren thans gemiddeld tot een compressieverhouding van ongeveer 6,8 : 1; waarden van 7 en 8 : 1 en daarboven komen bij wijze van uitzondering en hoofdzakelijk bij speciale sportwagentypen voor. De Amerikaanse motoren gaan momenteel reeds verder, daar is 7,25 en 7,5 : 1 reeds normaal en men vindt hierin al terug dat de Amerikaanse automobilist over een hoogwaardiger



De compressie-verhouding van automobielmotoren, schematisch voorgesteld ter vergelijking van de motoren van 1937 (onderbroken lijn) en 1952 (ononderbroken lijn).

hogere maximum toerentallen in feite gekregen hebben. Dit is zeker geen regel zonder uitzonderingen, doch dat het inderdaad regel is, bewijzen de afgedrukte grafieken wel onweerlegbaar. De ervaring leert, dat de verbranding in de motor des te gunstiger verloopt naarmate de compressie-verhouding stijgt. Dit levert enerzijds een hoger nuttig effect en diensgevolge anderzijds een lager brandstofverbruik. Uit deze theorie wordt gemakkelijk het streven afgeleid om voor onze motoren een zo hoog mogelijke compressie-verhouding te bereiken. Evenwel doen zich dan enkele zeer belangrijke praktijkbezwaren gelden. Men krijgt n.l. te maken met een eveneens zeer sterk gestegen neiging tot zelfont-

van de klopvastheid van octaan. Hoe hoger het octaangetal, hoe „beter” de benzine. De hoogwaardige brandstofsoorten die thans samengesteld kunnen worden, maken het mogelijk dat motoren gebouwd worden met uiterst hoge compressie-verhoudin-



Toerentallen van automobiel-motoren, schematisch voorgesteld. Onderbroken lijn voor de 1937 modellen, ononderbroken lijn voor 1952.

brandstof beschikt dan wij in Europa. Bij de typen van 1937 (in de afbeelding aangegeven met onderbroken lijn) was men slechts bij een enkele motor tot 6,5 : 1 en maximaal 7 : 1 gegaan. Voor het grootste deel lagen zij toen onder 6 : 1, de onderste grenswaarden vond men zelfs bij 5 : 1. Zowel toen als nu is de spreiding aanzienlijk. Ook dit blijkt onmiddellijk uit de gearceerde velden in de grafiek.

Letten wij nu op afbeelding 2, waar de maximale toerentallen van een groot aantal motoren van 1937 (onderbroken lijn) en 1952 doorgetrokken lijn) zijn onderverdeeld voor de verschillende waarden der cylinderinhoud. Terwijl bij de typen van 1937 de bovenste grens bij ongeveer 4500 omw/min lag, vindt men thans grenswaarden van 5000 omw/min; de daarboven liggende cijfers geven ook hier weer een uitzondering aan van speciale sportmotoren. 15 Jaar geleden vormden toerentallen tussen 3200 en 3800 omw/min. de regel, dit ge-

middelde ligt thans tussen 3800 en 4500 omw/min.

Overeenkomstig de compressieverhouding is ook bij de maximale toerentallen de verhoging vooral te constateren bij motoren tot $\pm 2\frac{1}{2}$ liter cylinderinhoud. Ook hier vindt men dus de tendenz om in het bijzonder de prestaties van de kleinere motoren met alle daarvoor in aanmerking komende middelen te verhogen. Bij de grotere motoren is de verhoging van de maximale toerentallen niet of nauwelijks van betekenis. Vooral de Amerikaanse constructeurs hebben tot nu toe weinig gebruik gemaakt van de verhoging der toerentallen om tot hogere vermogens te komen. De behoefte daartoe bestaat ook bij de grote motoren niet in die mate. Buitendien stellen de Amerikanen zich hier dikwijls op het standpunt, dat hoge toerentallen ook een versneld slijtageproces ten gevolge kunnen hebben. Een andere kwestie waarmee men te maken krijgt is dat een sneller draaiende motor ook hogere eisen stelt en verbeteringen

vraagt ten aanzien van het lagerwerk en de transmissie-organen. Vooral de lagers eisen in hoge toerental-zones een zorgvuldig aangepaste constructie en op dit gebied is eigenlijk pas in de laatste jaren een belangrijke vooruitgang bereikt.

Bij deze beschouwing en de afgedrukte grafieken is uitgegaan van de gegevens betreffende meer dan 100 Europese en Amerikaanse personenauto-motoren van de verschillende vermogensklassen. De afbeeldingen laten toevalligerwijs bovendien nog zien, dat motoren van meer dan $5\frac{1}{2}$ liter cylinderinhoud voor personenauto's van het terrein zijn verdwenen, terwijl er in 1937 nog vele voorkwamen tot 8 liter toe. Vermogens-stijging door het opvoeren van de compressie-verhouding en de toerentallen is het resultaat van intensieve research- en ontwikkelings-activiteit, die voor de moderne automobielfabricage onontbeerlijk blijkt.

FRITS WITTEKIND.

SPORTOVERZICHT



● Wat de autosport gedurende het afgelopen week-end in Nederland betreft, zijn wij ditmaal al bijzonder vlug uitgepraat. Geen enkel evenement stond er op het programma, daar de 17e Augustus was gereserveerd voor de Grote Prijs van Nederland, zodat een ieder daarop zijn aandacht kon concentreren, hetzij door zijn aanwezigheid ter plaatse, dan wel door het luisteren naar de verschillende radio-uitzendingen. Elders in dit nummer hebben wij aan de G.P. van Nederland ettelijke pagina's gewijd, zodat wij, wat dit overzicht betreft, kunnen volstaan met daarnaar te verwijzen.

● Op het vernieuwde circuit van Comminges, gelegen in de nabijheid van Toulouse, werd op 10 Augustus de zevende Grand Prix de France gehouden. Het circuit, dat een lengte had van 11 kilometer en waarop sinds 1949 geen wedstrijden meer werden gehouden, is verkleind tot de aantrekkelijke lengte van 4,407 km. De race belooft zeer interessant te worden door het deelnemen van de Marseilliaan Bayol met een 2-liter OSCA. Gezien de successen van de OSCA 1100, het meesterwerk van de gebroeders Maserati, in de Mille Miglia en de Targa Florio, terwijl deze wagen lange tijd klassefavoriet was in Le Mans, waren de verwachtingen hoog gespannen. Met een trainingstijd van 1 min. 56 sec. bleef Bayol slechts 0,3 sec. onder die van Behra met Gordini en 0,5 sec. onder de beste tijd van Farina. In de race zelf heeft de OSCA zich

schitterend gehouden. Tot een half uur voor het einde lag Bayol op de derde plaats. Toen moest hij echter uit de wedstrijd worden genomen omdat hij, na een slipper, door enkele omstanders op gang werd geduwd, hetgeen nu eenmaal reglementair is verboden.

Overigens bleek deze G.P. voor Frankrijk voor de wagens een slagveld zonder weerga te zijn. Het percentage gesneuvelden lag uitzonderlijk hoog. Van de 19 deelnemers werden er niet minder dan 13 uitgeschakeld. Gedurende enkele ronden na de start kon men een meedogenloze strijd aanschouwen tussen de stal-Ferrari's en de Gordini's. Manzon leidde de kopgroep met een élan, dat het Franse publiek in enthousiasme deed ontsteken. Ascari verloor hierdoor zijn gebruikelijke voorzichtigheid uit het oog en raakte in de zesde ronde een aantal stobalen, waardoor hij met een ontwrichte stuurinrichting bij zijn pit aanlandde. Simon, die ditmaal toestemming had van de Ferrari-stal ook eens zijn geluk te beproeven, moest het ongelukje van Ascari bezuren, daar hij zijn wagen aan deze moest afstaan. De kopgroep werd nu gevormd door: Manzon, Farina, Trintignant en Ascari. Lang bleef deze volgorde niet ongewijzigd. Farina passeerde Manzon, die hem echter op de hielen bleef zitten, terwijl Ascari met een sneltreinvaart achter Trintignant aanging. Dan is het Farina die aanlegt bij de pits voor een kleine reparatie aan..... de carrosserie. Manzon profiteert van dit kortstondig opont-

houd door de leiding over te nemen. Niet voor lang. Een klepstoring is oorzaak dat hij het veld moet ruimen. Nadat Ascari Trintignant voorbij is gestoven en ook Farina weer achter zich heeft gelaten, blijft hij onbedreigd de eerste plaats bezetten tot het eind van de race. Gedurende het laatste uur volgen de uitvallers elkaar in tempo op. Trintignant krijgt het te kwaad met de benzinepomp van zijn Gordini, Rosier vliegt tegen de stobalen op, met het bekende noodlottige gevolg voor hemzelf, twee omstanders en zijn Ferrari. Collins en Macklin hebben niets anders dan ontstekingsellende. Schell, die tot kort voor het einde aardig had „geboerd”, moet opgeven wegens een kapotte versnellingsbak. Claes, Landi en Cantoni vallen uit wegens motorpech. Elke uitvaller betekent voor Behra een plaats hoger op de klassemmentsladder en niettegenstaande zijn wagen kennelijk vermoeid raakt eindigt hij toch als derde. Uitslag (3 uur rijden): 1. Ascari (Simon) met Ferrari; 416,348 km (gem. 138,782 km per uur); 2. Farina (Ferrari); 412,862 km (137,620 km p. u.); 3. Behra (Gordini); 390,943 km (130,314 km p. u.); 4. Whitehead (Alta); 387,589 km (129,198 km p. u.); 5. de Graffenried (Maserati-Platé); 378,935 km (125,645 km p. u.); 6. Giraud-Cabantous (H.W.M.); 351,328 km (117,109 km p. u.)

● Amédée Gordini is benoemd tot ridder in het Legioen van Eer, een zeer hoge onderscheiding, waarmee de Franse Regering blijk geeft van haar grote waardering voor het noeste werken van deze automobiellouwer, die een groot deel van zijn leven heeft gewijd aan het construeren van race-auto's, die de Franse kleuren bij talrijke gelegenheden op waardige wijze verdedigden. Gordi-

ni is Italiaan van geboorte, maar reeds gedurende twintig jaar tot Fransman genaturaliseerd. Vroeger trad hij zelf als coureur op. Thans laat hij zulks over aan andere hoogst bekwame rijders. Bekendheid aan de zo zeer verdiende onderscheiding werd gegeven even voor de start van de G.P. van Frankrijk op het circuit van Comminges. Het donderend gejuich der toeschouwers was een bewijs te meer voor de grote sympathie welke het autosport-minde deel der Franse natie Gordini toedraagt.

● Behra staat momenteel op de hoogste plaats van de ranglijst voor het **Kampioenschap van Frankrijk**. De zevende grote Prijs van de Republiek heeft nl. een verandering in de kop gebracht. Was het eerst Rosier die de leiding had, zo is het thans Behra, die door zijn derde plaats in de race te Comminges vier punten behaalde en aldus in totaal 22 punten op zijn „spaarbankboekje” kreeg. Rosier bleef wegens zijn uitvallen in de genoemde wedstrijd op 20 punten staan. Op de derde plaats staat Manzon met 11½ punt. Daarna volgen Simon (7); Giraud-Cabantous (6); Bayol (5); Trintignant (2); Martin (2). Drie wedstrijden zullen nog meetellen voor het Franse kampioenschap, nl. de G.P. van Frankrijk te Le Baule, de G.P. van Italië en die van Spanje.

● Nadat de **Jaguarfabriek** in Le Mans haar zegetocht onderbroken zag, zet de wedstrijdleiding van deze onderneming alles op alles om de veer welke zij daar heeft moeten laten, weer op de hoed te kunnen steken. Enige (grote) rallye- en ritten-successen werd intussen geboekt, maar de kroon werd vorige week, tijdens de **recordpogingen** op de Montlhéry-baan, op het werk gezet. Met een 3½-liter Jaguar van het type XK-120 (met dezelfde wagen, maar voorzien van een nieuwe motor, zal Gatsonides rijden in de a.s. Tour de France voor automobielen), hebben Leslie Johnson, Stirling Moss, Herbert Hedley en Jack Fairman op genoemde baan in zeven dagen een afstand afgelegd van 27.120,281 km, hetgeen neerkomt op een uurgemiddelde van 161,430 km. Gedurende de eerste vier dagen werden door het Britse quartet, met de Jaguar, vier wereldrecords om zeep gebracht, nl. het drie-dagen-record, het 15.000 km-, het vier-dagen- en het 10.000 mijl-record. Voorts sneuvelden 5 internationale records in klasse C (3 tot 5 liter), t.w. het 10.000 km-, het 3-dagen-, het 15000 km-, het 4-dagen- en 't 10.000 mijl-record. Aldus ontstond een groot succes: **negen records in vier dagen!**

● Wat de resultaten betreft van de **Luik-Rome-Luik-rit**, hiervan ontbreken ons op het ogenblik van schrijven nog de betrouwbare gegevens om daaruit een uitgebreid verslag te kunnen destilleren. Vermoedelijk zullen wij op dit evenement, dat van

het jaar naar onze bescheiden mening de grenzen der verantwoordelijkheid heeft overschreden — verleden jaar was men daar reeds na aan toe! — in een volgend nummer teruggekomen. Voor het ogenblik volstaan wij met de vermelding dat van de 116 deelnemers slechts 24 rijders weer in Luik terugkwamen. Voor zover de 92 uitvallers geen ongelukken opliepen, gaven zij wegens vermoeidheid, dan wel door een te grote achterstand op. De enige Nederlander die aan deze moordende race heeft deelgenomen, Hans Kreisel met de Fransman Sigrand, viel door een gebroken achteras op de Col d'Izoard uit. Na vijf kwartier was de zaak weer gerepareerd, maar hiermede was zoveel tijd verspeeld, dat het weinig zin had verder te gaan. Tot op het ogenblik dat de achteras de dienst opzegde was het duo binnen de gestelde tijd aan de verschillende contrôles gepasseerd. De voorlopige uitslag luidt: 1. Polensky-Schlutter (Duitsland) met Porsche, 909 strafpunten; 2. Laroche-Radix (Frankrijk) met Jaguar, 1345 str.pnt.; 3. Stasse-Hermand (België) met Porsche, 2265 str.p.; 4. von Guillaume-Becquart met Porsche, 2334 str.p.; 5. de Wit en Devis (België) met Fiat, 3422 str.p. De winnaars van het vorig jaar, de Belgen Claes en Ickx, kwamen met hun Jaguar in de buurt van Barcelonette in een sloot terecht. Het op het droge brengen van het tijgerbeest veroorzaakte zulk een oponthoud, dat deze équipe ter plaatse huistoe gegaan. Men is toen maar huistoe gegaan. Een verstandige daad.

● Op Goodwood werd jl. Zaterdag voor het eerst een **negen-uren race** gehouden. De uitslag: 1. Collins-Griffith met Aston Martin, 1092,380 km (gem. 121,340 km/u); 2. Cole Whitehead met Ferrari, 1084,660

km; 3. Baird-Salvador met Ferrari, 1071,080 km; 4. Gerard-Clarke met Frazer-Nash, 1067,360 km; 5. Stirling Moss-Walker met Jaguar, 1065,360 km. Vermeldenswaard is het feit, dat Moss niet minder dan drie kwartier tot stilstand was gedoemd door een mechanische storing, waardoor een eerste plaats in het afstandsklassement was verkeken. Nadat verder Parnell de snelste ronde op zijn naam had gebracht en hij in de volgende aan zijn pit stopte, vloog de Aston Martin in brand. Een weinig vreugdevol einde voor een aardig succes!

● Zoals wij reeds meldde is Lt. Colonel Goldie Gardner naar de zoutvelden van Utah getogen om aldaar enkele records te vestigen. Inderdaad is hem dit voor enkele records gelukt, maar zijn pogingen moesten verder worden gestaakt, omdat hij met zijn M.G. tegen een paal opreed. Het ongeluk liep goed af. Recordman Gardner kwam er met enkele gezichtswonden af. Zdra wij de officiële gegevens daaromtrent in ons bezit hebben zullen wij de gevestigde records bekendmaken.

● Fangio zal dezer dagen bevrijd worden van het gipsverband, dat als een zeer hoge boord om zijn hals was aangebracht, teneinde de gebroken nekwerfel een rustige gelegenheid tot algeheel herstel te geven. Fangio's dokter heeft verklaard, dat de coureur binnenkort weer volkomen de oude zal zijn en zelf heeft de Argentijn medegedeeld, dat het zijn bedoeling is om op 7 September aan de race op de Monzabaan, om de Grote Prijs van Italië, mee te doen. Als de plannen doorgaan zal hij plaatsnemen aan het stuur van een zescilinder Maserati. Wij wachten af.
J. C. W.

KONINKL. NEDERL. AUTOMOBIEL CLUB

Hoofdkantoor Lange Vijverberg 10. Den Haag. Telefoon 184130. Giro 42882

CANDIDAAT-LEDEN.

De eerste naam (vet gedrukt) is die van de candidaat, de tweede die van de voorsteller. Voorgesteld voor de tweede maal: (Zie het vorig nummer van „De Auto”, waarin deze candidaat-leden voor de eerste maal werden voorgesteld).

W. van Achteren, Oude-Pekela, J. Julsing, Wildervank; A. J. de Brey, 's-Gravenhage, Mr B. Ph. Baron van Harinxma thoe Slooten, 's-Gravenhage; Son Exc. Dr E. Camejo Argudin, 's-Gravenhage, Th. J. M. Lippmann, 's-Gravenhage; D. Davids, Delfzijl, R. van Biessum, Groningen; T. A. van Egmond, Zeist, J. A. Zoet, Voorburg; L. K. Gersdorf, Arnhem, H. J. Montfroy, Arnhem; J. W. Gerungan, 's-Gravenhage, J. Th. F. Hemsing, 's-Gravenhage; S. J. H. van Hengel, Aerdenhout (gem. Bloemendaal), Secr.-Penningmeester; J. J. Hooglander, Amsterdam, A. F. M. Lippmann, 's-Gravenhage; F. A. Kelleners, Susteren (L.), A. F. M.

Lippmann, 's-Gravenhage; P. J. van Leeuwen, 's-Gravenhage, Mevr. L. H. Stapel-Outman, 's-Gravenhage; J. E. Mauricio Jr, Willemstad, Curaçao (N.A.), M. J. W. A. Verhoeven, Wassenaar; D. Neisingh, Voorschoten, Secr.-Penningmeester; J. D. A. Oliemans, Rotterdam, G. W. Lang, Naarden; J. Th. Oosterkamp, Eindhoven, T. A. Douma, Sneek; Mevr. L. L. Pleyte-van Olst, Heemstede, p. Haarlem, Ir D. C. Pleyte, Heemstede, p. Haarlem; R. F. Post, Vollehoven, Secr.-Penningmeester; Kl. Renes, Schoonhoven, W. Verhoef, Schoonhoven; Joh. W. Teunen, Amsterdam, P. B. Smits, Amsterdam-Z. II; W. A. M. Thieme, 's-Gravenhage, W. J. Thieme, Amsterdam-Z.; F. de Vries, 's-Gravenhage, G. Eschauzier, 's-Gravenhage; Mejuffr. E. Wetherbee, Amsterdam, Secr.-Penningm.; A. van der Weij, Roosendaal, W. G. Koning, Goes.

HOTELS en Restaurants in Nederland



EINDHOVEN

Hotel „Schimmelpenninck”

Restaurant „Au Carre des Champignons”

J. A. BIEMANS - Tel. Nrs 4441-4442

EINDHOVEN



Hotel-Café-Restaurant
„TSILVEREN SEEPAERD”
Stationsplein 1
Tel. 2921 - 2923 - 2925

Eigen parkeerterrein
Badkamers
Warm en koud stromend water
Alle kamers voorzien van een
Philishave droogscheerapparaat

GINNEKEN-BREDA



700 jaar Oranjestad
Hotel-Café-Restaurant
MASTBOSCH
1 km zuidelijk van Breda en van de
Antwerpse weg.
Dennenbossen.
Grote garage - Gehele jaar geopend.
Logies met ontbijt f 6,50 — f 7,00
Pension f 11,00.
W. J. BERKEMEIJER, eigenaar.

DEN HAAG



Café-Restaurant
„DE LA PAIX”
tegenover Vredespaleis.
Telefoon 180480 en 180489.

Diners à la carte.
Menu's à f5,50

HOTEL DE HERIKERBERG

„HET SPROOKJE IN TWENTHE”
Markelo (O.) bij Holten, tel. K 5476—223
aan rijksweg Deventer—Hengelo

Sfeervol, in het
mooiste gedeelte
van het land, pr.
keuken.
Prospect. o. aanvr.



Restaurant Saur

annex Grillroom en Snackbar
Lange Voorhout 51, Den Haag
Telefoon 116020

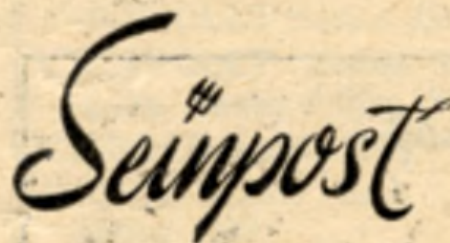
RHENEN

Hotel-Café-Restaurant
„DE GREBBEBERG”
Prima keuken. Garage.
Centraal verwarmd.
Stromend koud en warm water.
K.N.A.C. Hotel
Bondshotel A.N.W.B.
Gehele jaar geopend.
Eigenaar: R. Volmer.

Raadpleeg

voor Uw reis in binnen-
en buitenland onze
hotelrubriek!

SCHEVENINGEN



Restaurant met uitzicht
op zee. Het gehele jaar
in vol bedrijf. Ruime
parkeergelegenheid.

Telefoon 55.37.17
Scheveningen

WARMOND-Rijsttafelen!

„HUIZE MIDDENDORP”

Annex De American Bar „de Meerkoet”.
Terra aan de Leede. K.N.A.C. Hotel. Telefoon K 1711 494.

WARMOND

Billijke Breng uw vakantie door op het water met
prijzen (nieuwe zeilboten per dag, week of langer.
Verhuurderij „DE WAAG” - Tel. 499 K 1711

„De Auto”, het lijfblad van de automobilist

HOTELS RESTAURANTS PENSIONS ENZ. IN DUITSLAND



Konstanz

Bodensee
Deutschland

SANATORIUM

Chefarzt Dr. Büdingen

Herz · Nerven · Innere Leiden

HOTELS RESTAURANTS PENSIONS ENZ. IN ZWITSERLAND

MÜRREN, BERNER OBERLAND.
HOTEL EIGER, 1650 meter.
Prachtig gelegen plaats in de bergen en gezonde omg. Uitzicht op de
majestueuze Alpen. Prachtige gelegenh. tot het maken van wandelin-
gen en excursies. Pr. keuken en bediening. - Alles inbegr. Fr. 17—20.

HOTELS RESTAURANTS PENSIONS ENZ. IN FRANKRIJK



Cannes

**GALLIA
PALACE**

Gedurende het
gehele jaar geopend

200 kamers met bad
Appartementen met keuken
Speciale condities
voor langer verblijf

Uitgestrekte tuinen
en tennisbanen

TELEFOON 905.07

O O S T E N R I J K

Hotels en Inrichtingen voor Geneeskrachtige Baden

„Der Kaiserhof“

HOTEL VAN DE ALLEREERSTE RANG

BAD GASTEIN

Onovertrefbare, rustige, zonnige ligging in eigen, ver uitgestrekt natuurpark aan de Kaiserpromenade, uitzicht op de bergen en het dal van Gastein. Aangepaste prijzen. Heerlijk gelegen zonnedeck en restauratieteras. Grote, elegante gezelschapsruimte. Orkest. Eigen thermaalbaden in het hotel. Garage met boxes. Meest modern comfort. Lichtsignaalinstallatie en telefoon op alle kamers.

Telegramadres: Kaiserhof, Tel.: 44-46

*Kurhotel
Luisenbad*

BAD REICHENHALL

Eerste klas familiehotel
Het gehele jaar geopend

Kuren voor asthma, bronchitis,
keel-, neus- en strottenhoofd-
aandoeningen, reumatiek,
vrouwenkwalen.

PROSPECTUS op aanvraag

Hotel Savoy



BAD GASTEIN

Eerste klas hotel. — Het gehele jaar geopend.

Grandhotel Gasteinerhof

BAD GASTEIN

Thermalbaden in het hotel.

Het hotel voor het doen van kuren. — Wintersport.

Terrassen — Café-Restaurant — Dancing

Hotel Straubinger

BAD GASTEIN

Eerste klas hotel, gelegen te midden van dit beroemde herstellingsoord. Het gehele jaar geopend. Alle moderne comfort. Privé suites (kamers) met badkamer, W.C., warm en koud stromend water, telefoon in alle slaapkamers. Centrale verwarming.

BADGASTEIN

BRON DER EEUWIGE JEUGD



Wereldberoemde badplaats voor rheumalijders
Baccarat en Roulette

Prospectus en inlichtingen:

KURVERWALTUNG BAD GASTEIN
O O S T E N R I J K

Wühlers Parkhotel Bellevue

BAD GASTEIN

Eerste klas hotel. — Het gehele jaar geopend.

Thermalbaden

Zwembad

Eigen Skilift

Pauschalpreis Vollpension (alles inbegr.) S 110.

HOTELS RESTAURANTS PENSIONS ENZ. IN ITALIË

ITALIAANSE MEREN!

'n Ideale vakantie op prachtig gelegen landgoed. Artistieke omgeving, alle comfort, garage. Voll pension 2500 Lire. Geïllustreerd prospectus op aanvraag verkrijgbaar.

CA'NIGRA, MIASINO (Lago d'Orta) Pr. di Novara, Piemont.

MAATCOSTUUMS

gemaakt volgens een
NIEUW SYSTEEM

schitterende
najaarscollectie

Eén prijs
Desgewenst in
een week klaar

f 150,-

WIMMERS' MAATKLEDING

Anna Paulownaplein 6 — Den Haag — Tel. 391345

Iemand een cadeautje geven kost geld, maar U kunt zieken dit tijdschrift sturen door het portvrij op te zenden aan:

„RODE KRUIS-Tijdschriftendienst te Den Haag

C. A. VAN DER LEE & Co.

Kantoor Lange Nieuwstraat 93-95 en 101
Utrecht

Telefoon 10508

Bergplaats voor Inboedels en Meubeltransport voor Binnen-
en Buitenland. Verpakking voor Overzee zendingen

De Zaak met 25 jaar Ervaring

AUTOMOBIELBEDRIJF GEBR. VAN KOOY

Soesterbergsestr. 2
Telefoon 2605-K2955

Nieuw Baarnstraat 7
Telefoon 3719-K2954

SOEST

BAARN



Handel in nieuwe
en gebruikte automobielen
Steeds ruime keuze voorradig
Het juiste adres voor inruilen
van uw gebruikte wagen



Dealers van MERCEDES-BENZ · VOLKSWAGEN · HUDSON

Buick '50, Super Sedan Dynaflo. Als nieuw.
Chevrolet '51, 2-deurs sport-coupé. Weinig gereden
Opel 1952, Kapitän. Slechts 8000 km gereden.
Austin A 40 1950, Sedan. In buitengewone conditie.
Chevrolet 1948, Sedan de Luxe. In prima staat.
Plymouth 1948, 4-pers. Club Cabriolet. Practisch
nieuw.
Studebaker Champion 1947, Sedan. Met heater enz.
Fiat 500 Cabriolet 1952. Zeer weinig gereden.
Simca '50, Sedan. Met stuurversnelling.
Fiat Stationcar 1950, type 500. Als nieuw.
Austin A 70, 1950, 4-pers. Cabriolet.
Citroën 1948, 11 sport-sedan.
Riley 1100 cc, 2 pers. Rensportmodel. Nw. spec.
carrosserie.

Automobielhandel AMSTERDAM
v.h. **B. J. Gerritsen N.V.** Prinsengracht 764
Telefoon 35756

EEN SCHITTERENDE COLLECTIE AUTOMOBIELEN

bij
Fa. J. J. v.d. PEIJL & Co.

VOORBURG

AUSTIN A 40, Sportcabriolet '52, met 2 carburateurs
en diverse accessoires; werd in „De Auto” van
24 Juli jl. schitterend beoordeeld.
PEUGEOT 203, Sedan '51, fabrieksnieuw; met schuif-
dak, verwarming enz.; kleur zwart
CHEVROLET Power Glide, Coach '51, kleur beige.
MERCEDES BENZ 170 S, Sedan '50, maroonkleur;
met radio, bekledinghoezen, verw., bermlampen enz.
PACKARD, Cabriolet '50; metallicbleu; met ver-
warming, radio, bermlampen enz.
KAISER, Sedan '50, prachtkleur blauw; met radio,
schuifdak, verwarming, bekledinghoezen enz.
RENAULT 4, Sedan '52; blauwgroen; schuifd., hoezen.
OPEL Kapitän, Sedan '50; stuurversn., radio,
verwarming e.a. accessoires.
AUSTIN A 70, Cabr. '50; kleur staalblauw.
CITROËN 11 Norm., Sed. '50
HUMBER Hawk, Sedan '49
TRIUMPH Mayfl. Coach '51
FORD Station Car, '49

enz. enz. enz.

Uitstekende referenties

Levering onder
schriftelijke garantie



VAN WASSENAERSTR. 44-46 TEL. 771314
AFDELING SERVICE v.d. WATERINGELAAN 18 - TEL. 771499

z i j s t r a a t KONINGIN WILHELMINALAAN

MAREL's Autobedrijf

Rijksstraatweg 340
WASSENAAR
Telefoon 2545

heeft deze week tegen
interessante prijzen
voor verkoop beschik-
baar o.a.

BUICK Sedan Dynaflo
1950
CHEVROLET Sedan 1950
CITROËN Sport 1949 en
1950
CHEVROLET Sedan 1948
CHEVROLET Sedan 1949
CHEVROLET Sedan de
Luxe Power Glide 1951
CITROËN 6 cyl. 1950
DODGE Sedan Fluid
Drive 1948
FIAT 1500 Sedan 1949
FIAT Simca 1950
FORD Sedan 8 cyl. 1949
FORD Coach 1951
FORDSON bestelwagen
1950
JAGUAR Sedan 1948
MERCEDES 170 V 1949
NASH 600 Sedan 1947
OPEL KAPITÄN 1951
PEUGEOT 203 1950
PLYMOUTH Sedan 1947
PEUGEOT 202 1948
SKODA Cabriolet 1950
SKODA Coach 1950
SKODA Sedan 1950
SKODA Stat. Car 1950
VOLKSWAGEN Coach '50

Bovenstaande wagens zijn
voorzien van KNAC-rapporten
en worden met garantie ver-
kocht.

Betaling kan in overleg
geschieden.

INKOOP VERKOOP · RUIL

WAARSCHUWING

Wij verzoeken er nota van te willen
nemen, dat de automobielen die
bij Restaurant „De Oude Deyl”
worden verkocht

NIET VAN ONS BEDRIJF ZIJN

AUTONUMMERPLATEN MET RIJKSKEUR

Gemoffelde uitvoering. Verzending
door het gehele land. Spoedbestel-
lingen binnen 1 uur gereed.

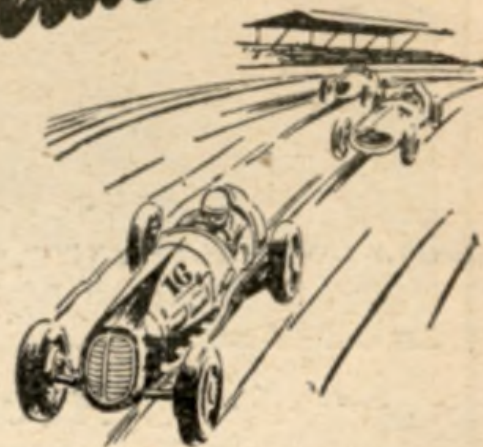
f 7,50 per stel.

Handel bekende korting

Metaalindustrie

J. VAN NIEUWENHUIZEN,
v. Limb. Stirumstraat 29/37
Den Haag, tel. 113971.

Uitblinkers



... bij AUTO-RACES gaat
het om de snelste wagen
en de beste coureur....



... bij
MOTOROLIE
komt het op de
smeerwaarde
aan...

AMALIE

DE *olier* OLIE

heeft

GROTERE SMEERWAARDE

UNITED STATES OIL COMPANY
ROTTERDAM

Kleine Annonces

PERSONEEL GEVRAAGD

Gevraagd: CHAUFFEUR, bij voor-
keur woonachtig te Rotterdam, voor
binnen- en buitenlandse reizen. Br.
met opg. van verl. salaris, refer.,
ervaring en event. diploma's onder
lett. SZS aan Nijgh & van Ditmar,
Adv. Bur., Rotterdam.

GEVRAAGD

Wij zoeken een prima AMERI-
KAANSE SEDAN. Wagen moet in
absoluut prima staat verkeren. Br.
met uitv. inlichtingen, gereden km's
enz. en uiterste prijs onder No.
A 8448, „De Auto”, Haarlem.

Gevraagd: OPEL, VAUXHALL of
soortgelijke automobiel, welke in
prima staat is. Aanb. met volledige
inl., ook aantal km's en prijs on-
der No. A 8442, „De Auto”,
Haarlem.

Gevraagd: ENG. AUTO met rechts
stuur, Riley, Sunbeam, Armstrong,
Jaguar o.i.d., 1950 of ouder. Event.
ruilen tegen V.W. Br. onder No.
A 8443, „De Auto”, Haarlem.

RILEY of JAGUAR, 2 1/2 l., n.o.d.
1948. Br. onder No. A 8437, „De
Auto”, Haarlem.

Van particulier te koop gevraagd:
PEUGEOT 203, 1950-1951, in goede
staat. Br. onder No. A 8436, „De
Auto”, Haarlem.

AANGEBODEN

Te koop: prima achterwaartse KIP-
PERS voor G.M.C., even gebr. Fa.
Nooteboom, Kerklaan 5-9, Schiedam,
voorm. Kethel. Tel. K 1808-203.

Te koop aangeb. wegens overcompl.:
FORD, SUPER DE LUXE, Business
Coupé 1946, met motor, 68.000 km
gelopen. Incl.: Radio, rolhoes,
kacheltje, hoezen, etc. In pr. staat
verkerend. Br. onder No. A 8444,
„De Auto”, Haarlem.



Kleyn's Autobedrijf n.v. Asperen Tel. 5

BIEDT AAN:

KAISER, R'dam de Luxe, met radio, verw. enz.
 CHRYSLER WINDSOR, Cabriolet '50, als nieuw.
 FORD V 8, Cabriolet '49, pr. st.
 PONTIAC, Cabriolet '47, z.g.st.
 FORD '50, Sedan, 6-cyl., grijs.
 CHEVROLET '49, Sedan de Luxe.
 KAISER '49, vele access., zwart.
 FORD V 8 '49, Sedan, zwart.
 FORD VEDETTE '50, pr. st.
 CHRYSLER WINDSOR '47, Sedan, pr. st.
 CHEVROLET '47, Sedan, zwart.
 OLDSMOBILE '47, Sedan, zw.
 STUDEBAKER '48, met overdrive.
 FORD V 8, Sedan, '46, pr. st.
 VAUXHALL '49, Sedan, 6-cyl.
 CITROËN 11 Normal '49, Sedan.

RENAULT C 4 '51, Sedan, als nieuw.
 OPEL OLYMPIA '50, Coach, pr. st.
 2 VOLKSWAGEN, resp. '50 en '49.
 MORRIS MINOR '49, Coach, z.g.st.
 MINOR '49, Coach, pr. st.
 FORD PREFECT '48, Sedan.
 FORD ANGLIA '49, Coach, als nw.
 WOLSELEY '47, 4-cyl., Sedan.
 OLDSMOBILE '40, Sedan, 6-cyl.
 7 LEGER-JEEPS, open en gesl.

Voorts keuze uit

25 VRACHTWEGENS en
 20 BESTELWAGENS
 in de merken Austin, Bedford, Commer, Ford, Dodge, Studebaker, Opel, Skoda, e.d.

Wij kopen Uw overcomplete wagens
Wij halen U station Leerdam of Geldermalsen af

1952 CHRYSLER NEW YORKER 1952

Door omstandigheden rechtstreeks van particulier te koop een pracht Chrysler New Yorker, 14.000 km gelopen, uitgerust met Fire-power motor, Hydraguide stuur, automatische koppelomvormer, radio, heater, hoezen enz. Het geheel is in staat van nieuw.

ROOYAKKERS' AUTOMOBIELHANDEL
 Leidse Straatweg 1 — OEGSTGEEST — Tel. 22855

OCCASIONS

Ford, 8-cyl., Sedan, 1950, zwart.
 Chevrolet, Sedan de Luxe 1951.
 Plymouth, Cabr. 4 o. d. k., met Am. radio en air-conditioning, fabrieksnieuw.
 Austin A 70, laatste model.
 Ford Taunus, praktisch nieuw, 1951.
 Chevrolet, Sedan, 1949.
 Armstrong Siddeley, Cabriolet 1949.
 Volkswagen, met schuifdak, hoezen, 1951.
 Opel Kapitän, Sedan, 1950.
 Buick, Super Sedan, met dynaflo, 1950, met radio en heater.

AUTOHANDEL S. KRAEMER

2de Jac. van Campenstr. 151 en 144-146, AMSTERDAM
 Tel. 93997 (b.g.g. 92297)

Mercedes Benz Occasions

Een Mercedes Benz, type 170 V, 4-deurs Sedan, bouwjaar 1950, pl.m. 50.000 km gelopen. Een Mercedes Benz, type 170 VA, 4-deurs Sedan, bouwjaar 1951, pl.m. 60.000 km gelopen. Uitgerust met radio, hoezen enz.

ROOYAKKERS' AUTOMOBIELHANDEL
 Leidse Straatweg 1 — OEGSTGEEST — Tel. 22855

1922

Jubileumjaar

1952

OCCASIONS AUTO'S

FIAT, 4-pers. Cabriolet, type 1400, ± 2000 km gereden, nog gloed-nieuwe wagen
 BUICK, serie 50 (Super Dynaflo) 1951, 5 à 6 pers. Sedan de Luxe, ± 10.000 km gereden, nog gloednieuwe wagen.
 JAGUAR, Type Mark VII, 3 1/2 l., 5-pers. Saloon, nieuwste model, ± 11.000 km gereden, nog gloednieuwe wagen.
 OLDSMOBILE, type Super 98, 5 à 6-pers. Sedan de Luxe, ± 8.000 km gereden, geheel nog in nieuwe staat.
 SKODA, 2-pers. Cabriolet de Luxe, nieuw.
 SKODA, 2-pers. Cabriolet de Luxe, even gebruikt.
 AUSTIN, type A 90, 4-pers. Cabriolet, geheel in ongeschonden staat.
 AUSTIN, type A 40, 4-pers. Sport, even gebruikt, doch nog in nieuwe staat.
 PEUGEOT, type 203, 4-pers. Cabrio Sedan, geheel in ongesch. staat.
 FIAT 1400, 4-pers. Sedan, 1951, geheel in ongeschonden staat.
 MERCEDES BENZ, type 170 S, 5-pers. Sedan, kleur grijs, met radio en kachel, in zeer prima staat.
 MERCEDES BENZ, type 170 S, 5-pers. Sedan, in zeer prima staat, kleur bruin.
 VOLKSWAGEN, 4-pers. Coach, 1951, even gebruikt.
 VOLKSWAGEN, 4-pers. Coach, 1950, in zeer prima staat.
 OPEL, 6-cyl., 5-pers. Sedan, 1951, in zeer prima staat.
 CITROËN, 11 Sport, 4-pers. Sedan, in zeer prima staat.
 HILLMAN, 4-pers. Sedan, 1951, in zeer prima staat.
 OPEL, 4-pers. Coach-Cabriolet, 1951, even gebruikt.
 SKODA, 4-pers. Coach-Cabriolet, 1950, in zeer prima staat.

TRIUMPH, type Renown, 5-pers. Sedan de Luxe, met rechts stuur, radio enz., in zeer prima staat.
 CHEVROLET, 5-pers. Sedan de Luxe, 1949, in zeer prima staat.
 CHEVROLET, 5-pers. Sedan de Luxe, 1950, in zeer prima staat.
 KAISER, 6-pers. Sedan, Rotterdam de Luxe, in zeer prima staat.
 VAUXHALL, 5-pers. Sedan de Luxe, 1950, 6-cyl., in zeer pr. staat.
 VAUXHALL, 5-pers. Sedan de Luxe, 1949, 6-cyl., in zeer pr. staat.
 VAUXHALL, 5-pers. Sedan de Luxe, 1951, 6-cyl., in zeer pr. staat.
 STANDARD VANGUARD, 5-pers. Sedan de Luxe, 1950, in zeer prima staat.
 STANDARD VANGUARD, 5-pers. Sedan de Luxe, 1949, in zeer prima staat.
 VAUXHALL, 5-pers. Sedan de Luxe, 1949, 4-cyl., in zeer pr. staat.
 VAUXHALL, 5-pers. Sedan de Luxe, 1950, 4-cyl., in zeer pr. staat.
 RENAULT, 4-cyl., type 1060, Décapotable Grand Luxe, in zeer prima staat.
 SKODA, 5-pers. Sedan, 1951, in zeer prima staat.
 SKODA, 5-pers. Sedan, 1950, in zeer prima staat.
 OLDSMOBILE, 5-pers. Sedan, 1947, met radio, in zeer goede staat, f 3250,—.
 WOLSELEY, 5-pers. Sedan, 1947, in zeer goede staat, f 2450,—.
 AUSTIN 16, 5-pers. Sedan, 1947, in zeer goede staat, f 2450,—.
 HUMBER, 7-pers. Sedan de Luxe, type Pullman Limousine, direct uit particulier bezit, ± 36.000 km gereden, kleur zwart, geheel in zeer prima staat, f 7850,—. Heeft ± f 23.000,— gekost.
 STANDARD VANGUARD, bestelwagen, in zeer goede staat, f 3250.

Elk gewenst deskundig onderzoek en proefrit gaarne toegestaan.

AUTOHANDEL J. VAN KOOY- Garage bij het station DEN DOLDER

Dealer van Austin, Chrysler, Plymouth, Fargo

Telefoon Bilthoven (K 3402) 2250-2260 — Leverancier van RIJK. PROVINCIE en GEMEENTE

1952 Mercedes Benz type 220 Cabr. A

Door omstandigheden een nieuwe Mercedes Benz 6-cyl., type 220, Cabriolet A, te koop aangeboden. Kleur zwart.

ROOYAKKERS' AUTOMOBIELHANDEL
Leidse Straatweg 1 — OEGSTGEEST — Tel. 22855

Citroën Normal, 1951.

Morris Oxford, met open dak en veel accessoires, 26.000 km gelopen.

Skoda, Cabr., 4-zitter, 1950.

Am. Ford, open dak, 1949.

Opel Olympia, 1950.

Ford Taunus, 1950.

Opel Kapitän, model 1952.

Am. Ford, met veel accessoires, 1949.

Fordson, 250 kg bestel, 1951.

Al deze automobielen worden onder garantie verkocht
Desgewenst gemakkelijke betaling

KOSTER & SJOUWERMAN

HAVENSTRAAT 20 A - HILVERSUM

TELEFOON 9818

Na 7 uur 6355-6148

Inkoop - Ruilen - Verkoop - Financiering

Wegens omstandigheden te koop aangeboden:

CADILLAC 1951

type 60, Sedan de Luxe, geheel compleet met accessoires, o.a. Amerikaanse radio, heater, air-conditioning, spotlight, plastic bekledingshoezen, enz. Bijzonder aparte en fraaie groene kleur „green-metallic”. Verkoop uitsluitend aan particulieren. Br. onder No. A 8449, „De Auto”, Haarlem.

S. MAASLAND

AUTOMOBIELBEDRIJF

biedt aan:

Buick 1951, type dynaflo, Sedan, met Amerik. radio en air-conditioning.

Cadillac 1950, Sedan, type 62, hydramatic drive, Amerik. radio, air-conditioning.

Ford 1951, Sedan, Custom 8-cyl., met Amerik. radio en air-conditioning.

Studebaker 1950, Cabriolet, met div. accessoires.

Kaiser 1950, met radio en diverse accessoires.

Tatra 1949, Sedan, met diverse accessoires.

Simca Sport 1951, uitgevoerd met speciale versnellingsbak, radio en diverse accessoires.

Porsche 1951, met diverse accessoires.

Opel Olympia 1951, met heater.

Skoda 1950, met radio en diverse accessoires.

M.G. 1949, Saloon.

Mercedes 1949 170 V, Sedan.

Citroën, 6-cyl., 1950, Sedan, met radio en air-conditioning.

Nash 1948, Sedan, met Amerikaanse radio en air-conditioning.

Singer 1950, 4-pers. Sport.

BMW, type 328, zeer snelle renwagen met speciaal opgevoerde motor.

Alle wagens worden met garantie verkocht

Laan van Nieuw Oostende 115, Voorburg

Telefoon 720503; bij geen gehoor 720628

Alfa Romeo Cabriolet 4 o.d. kap

Een nieuwe 6-cyl. 2500 cc Alfa Romeo cabr. 4 o/d kap (spec. carrosserie) te koop aangeboden. Prijs zeer interessant.

ROOYAKKERS' AUTOMOBIELHANDEL
Leidse Straatweg 1 — OEGSTGEEST — Tel. 22855

AANGEBODEN

Te koop: NASH 1948, Sedan, 80.000 mijl, in goede staat, desk. onderh., uitst. wegligging, kachel, radio. Te bezichtigen Autobedr. Gebr. Boeve, Diepenveenseweg, Deventer.

Aangeboden: VAUXHALL VELOX 1951-52, 27.000 km gelopen, f 6250. Ook genegen te ruilen met Chevr. '50-51. H. Broekhuis, Barneveld, Tel. 165.

Van part. RENAULT 4, 1949, goed onderh., zelf bereden, zuinig, betrouwb., 4-deurs, prachtwagen. Br. onder No. A 8452, „De Auto”, Haarlem.

Joh. de Heer, Autom.bedr., Off. General Motors Dealer, Paulus Potterstraat 89, Rotterdam, tel. 27060 (3 lijnen), biedt in opdracht van een harer cliënten, uitsl. aan particulier, te koop aan: OLDSMOBILE, 6-cyl., Cabriolet 4 o. d. kap, met hydramatic drive, uiterlijk en motorisch in onberisp. staat, radio, heater en vele accessoires. Prijs f 9500,—. Ieder desk. onderz. toegestaan. Te bezichtigen en te rijden na afspr. aan bovenst. adres.

Aangeboden nieuwe DELCO ACCU. Br. onder No. A 8403, „De Auto”, Haarlem.

Aangeb.: Cabriolet ARMSTRONG SIDDELEY 1950, 70.000 km gelopen, in pr. staat, nieuwe kap, lak in pr. conditie en z.g.a.n. banden. Voorzien van heater, spotlight enz. Uiterste prijs f 6800,—. Br. onder No. A 8440, „De Auto”, Haarlem.

AUTOMOBIEL HERSTELLINGEN



CARROSSERIEFABRIEK A. MULLER & Z^{nl}

Rotterdam - Vijverhofstraat 82-98
Telefoon 84955 (2 lijnen)

A A N G E B O D E N :

Chrysler Windsor de Luxe 1951 Sedan, kleur maroon, uitgerust met air-conditioning en diverse accessoires.

Chrysler New Yorker 1950 Sedan met radio en air-conditioning.

Plymouth 1951 Cabriolet, uitgerust met radio, air-conditioning, mistlampen etc.

Plymouth Special de Luxe 1949, Cabriolet, uitgerust met radio, air-conditioning, spotlight, mistlampen, etc.

Plymouth 1949 Sedan Special de Luxe met heater. Nieuwe overjarige Triumph Sedan Renown met air-conditioning, cyl.inh. 2,1 liter.

Standard Vanguard 1951 Sedan met accessoires, demonstratie-wagen, kleur gun metal.

2 stuks Standard Vanguard 1950 Sedans met heater en accessoires, in kleuren: maroon en lichtblauw.

Kaiser 1951 Sedan, type Rotterdam de Luxe met diverse accessoires.

Austin A 70, Sedan, 1950, met open dak en diverse accessoires, in prima staat.

Borgward 1950 Coach 4-5 pers., met volledige uitrusting en radio.

Ford Vedette 1950, Sedan, volledig uitgerust.

Skoda 1951 Coach, in zeer goede staat.

Skoda 1951 Cabriolet, 4 pers..

Delahaye Cabriolet, 4 pers., afgel. 1949, pracht model Pennock-carrosserie, chroomnikkel wielplaten, radio, heater, etc.

Citroën 1948 Sedan 4 pers.

La Salle 1936 Cabr. met dicky-seat, in pr. staat.

GEBR. ZOET

DEALERS van:

Chrysler, Plymouth, Fargo, Standard en Triumph

VOORBURG, Westeinde 91, telefoon 778247
DEN HAAG, Koninginnegracht 1b, tel. 112090



*Houdt Uw wagen
in topconditie*

en geeft deze wat hem toekomt.

Vraagt U daarom, wanneer olie
moet worden ververs, naar één
van de 3 soorten originele Ameri-
kaanse motorolie van de:

Mohawk Refining Corporation,
t.w.

TOMAHAWK, Regular
MOHAWK, Premium of Heavy
Duty

Uw garagehouder weet, dat elke
druppel van deze olie een wel-
daad is voor Uw motor.



RESTOROL N.V.
St. Jobsweg 30 - Rotterdam - Holland

MORRIS. M.G.

VOOR DEN HAAG EN
OMGEVING BIJ DE

N.V. Auto- en Motorhandel Mij.

v.h. **BOLLAND & Co.**

BEZUIDENHOUT 41
FAHRENHEITSTR. 472
W. DE ZWIJGERL 51
STATIONSWEG 76

Prima Bridgekaarten en een goed doel!

Expogé-Bridgekaarten van sublieme
kwaliteit, prettig in de handen.
Kleuren blauw en rood, 52 kaarten,
per spel f 1,25, vanaf 4 spellen
franco thuis. In dozen van 72 of
144 spel voor clubs, bedrijven of
om cadeau te geven 10 % korting.

**Nederlandse Vereniging
van Ex-Politieke Gevangenen**

uit de jaren 1940/'45

Bronsteeweg 47 - Heemstede

Power RUIL-
MOTOREN

Ford-Chrysler-Jeep-Humber
Chevrolet-Bedford-Commer
G.M.C.-Dodge-Fargo-Citroën
Plymouth-De Soto

Revisies in opdracht voor alle merken
BENZINE- EN DIESELMOTOREN

Depots te Rotterdam,
Zwolle en Sittard

HELLEVOETSLUIS
TEL. 44

Motorenfabriek
VERMAAT

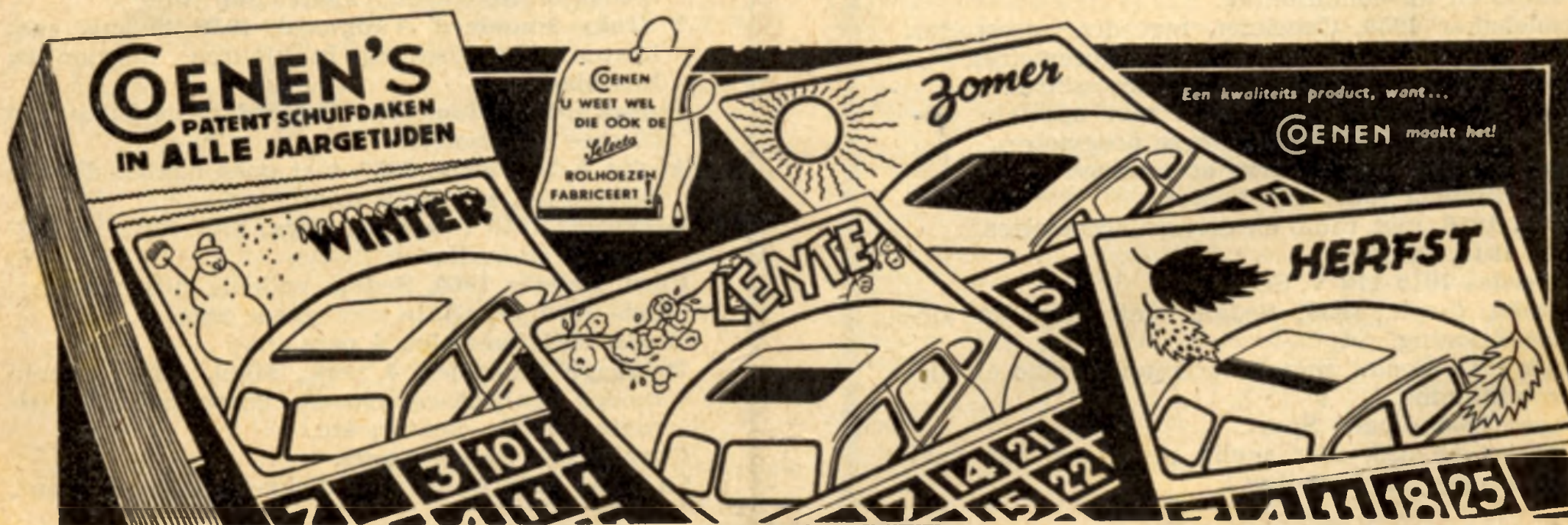
„HIS MASTER'S VOICE” AUTO-RADIO



**WERELDMERK
VOOR KWALITEIT**

VRAAGT UW HANDELAAR

Imp.: N.V. IMREX — ROTTERDAM
1e MIDDELLANDSTRAAT 19 TELEFOON 50825



In alle jaargetijden **COENEN** *ramen dicht, dak open!*
DEN HAAG PLETTERIJSTRAAT 91-99 TEL. 720047 '31 (4 lijnen) ARROSSIER UTRECHT LEIDSCHVEER 37-43 TEL. 10821

HET COENEN PATENT SCHUIFDK KUNT U EERSTE KLAS INGEBOUWD KRIJGEN BIJ:
onze eigen bedrijven te Den Haag en Utrecht en tevens bij: **AMSTERDAM:** Amsterdamse Rijtuig Maatschappij; **ARN-
HEM:** Carros.fabriek Veth & Zn.; 's-GRAVENHAGE: Carros.fabriek Pennock; **GRONINGEN:** Carros.fabriek W.K.W.;
HEERLEN: Carrosseriefabriek Bastiaanse