

100 (honderd)

100 x "Jeugd herinneringen": dat moet wel een speciaal tintje krijgen !

"100" : een opstelling van motoren met 100 pk ?

"100" : automobielen, die een snelheid halen van meer dan 100 mijl/uur ?

"100" : het 100-jarig bestaan van een automobiel-fabriek ?

of

"100" : de type-aanduiding van auto-merken ? Ja !

Zie hierbij een collage van een aantal auto's, die in de loop van de jaren met de type-aanduiding "100" op de markt verschenen. De één was wat meer bekend dan de ander, maar ze zijn er wel allemaal geweest. Maar wat doet de MERCEDES-BENZ "600" er dan bij ? In Mercedes-Benz-kringen had deze exclusieve, grote auto de interne fabrieks-aanduiding "W-100", waarbij de "W" betekent "Wagennummer" (=Baumuster), daarom dus !

Een vergeten motor ? Inderdaad, tijdens de ontwikkelings-werkzaamheden voor een nieuwe na-oorlogse sportieve JAGUAR passeerden een aantal experimentele motoren de revue met de codering XG / XH of XJ, totdat uiteindelijk de beslissing werd genomen de uitvoering met de twee bovenliggende nokkenassen (2OHC) in 4-cilinder, 2 liter-uitvoering (XK 100) en de 6-cilinder 3.4 liter-160 pk-motor (XK 120) in productie te nemen. Echter, na de sensationele presentatie in 1948 op Earls Court in Londen bleek, dat de meerderheid van de bestellingen (USA !) gericht waren op basis van de 6-cilinder uitvoering. Aan de hand hiervan werd de 4-cilinder (XK-100) -motor terzijde geschoven en kwam nimmer meer boven water (= Jaguar's "Forgotten XK-100 engine !")

Komen wij vandaag de dag de type-aanduiding "100" op een prijslijst nog tegen ? m.i. nee !

Maar wel een aantal typische, soms moeilijk uitspreekbare, namen als:

Quashqai / Bipper / Scenic / Kizahi / Citigo / Captur / Qoros / Mokka / Ceed / Insight / Qubo / Cygnet / Dokker etc. , etc. !!!

..... en wij in onze jonge jaren maar leren, dat de naam van een product internationaal altijd duidelijk leesbaar en in elke taal op dezelfde wijze uitspreekbaar moet zijn !

Maar ja, daar moeten wij dan heden ten dage maar mee leven!!

(Op naar nr 101 !)



SS "100"



Audi "100"



Austin Healey "100"



Borgward "P-100"



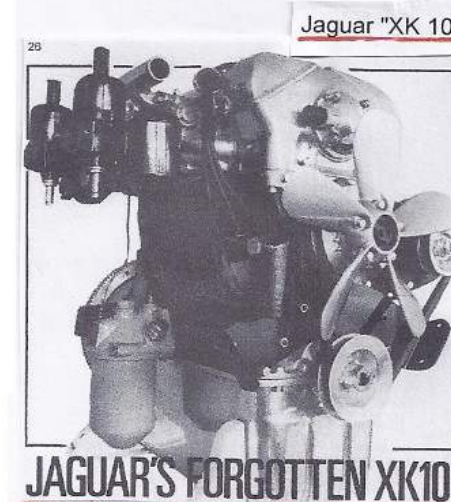
Fiat Regata "100"



Rover "100"



Dodge "A -100"



Jaguar "XK 100"-motor



Mercedes-Benz "600" (W 100)

Na mijn bezoek aan vrienden in Ohio (USA) in 1988 verhuisden zij kort daarna naar Sun Lakes (Arizona) en nodigden mij uit om daar eens een kijkje te komen nemen.

In mijn planning rond die reis daarheen nam ik ook een binnenlandse vlucht op naar Los Angeles.

Al jaren lang had ik de wens om te lunchen op de "QUEEN MARY" en het 8-motorige vliegtuig, de "SPRUCE GOOSE" te bezichtigen.

Door bijzondere omstandigheden moest ik mijn reis uitstellen. Het gezegde "Van uitstel komt afstel" werd werkelijkheid: de "Queen Mary" heb ik nooit bezocht !

Wel had ik al de nodige documentatie in huis, waaronder als bijlage enig foto-materiaal:

Op de bovenste foto staat James Buis met zijn CHEVROLET 1939 en zijn verhaal:

"James Buis uit Newport (Californië) werd geboren op 15 januari 1939. Hij herinnert zich, dat zijn ouders heel veel jaren met een Chevrolet 1939 hebben gereden, eerst tot medio 1942 en na drie jaar stilstand nog eens een aantal jaren totdat er een nieuwe "Fleetmaster" werd aangeschaft.

Over nostalgie gesproken: James vond zo'n zelfde Chevrolet 1939 terug met als productiedatum

15 januari 1939 (zijn geboortedatum !) U kunt zich voorstellen, dat James apetrots was op zijn nieuwe aanwinst !"

Daaronder "HOTTEST MODELS" anno 1939 en de daarbij behorende tekst:

"Een grote show van Amerikaanse automobielen uit 1939 aan de voet van de "QUEEN MARY" in Long Beach: dat is nostalgie ten voeten uit !"

("Bathing beauties and spectacular stage shows are part of "Voyage to 1939")

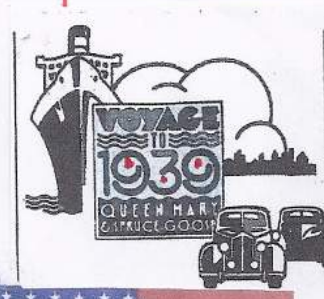
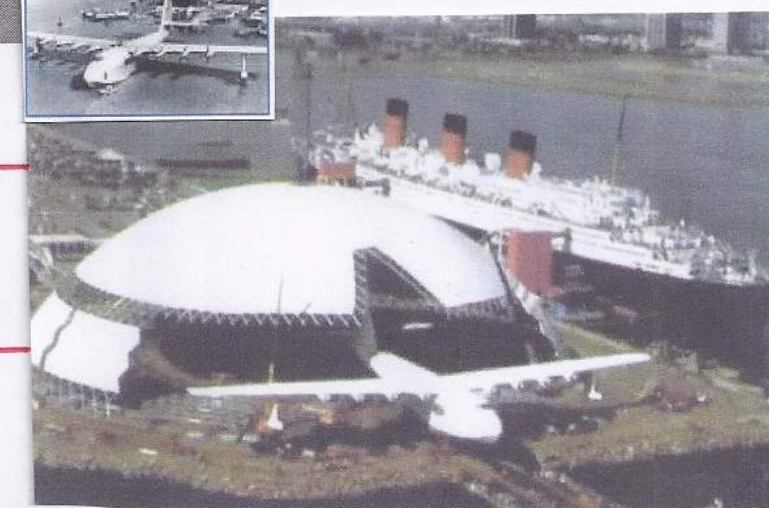
Gedurende geheel 1939 organiseerde het "Queen Mary and Spruce Goose Entertainment Center" een tentoonstelling van automobielen, die in 1939 werden geproduceerd. Niet alleen Amerikaanse producten trof men daar aan, doch ook echte Classics als bijvoorbeeld Rolls-Royce en Jensen uit Engeland. De Amerikanen hadden evenwel de overhand: Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, DeSoto, Dodge, Ford, Hudson, LaSalle, Lincoln, Mercury, Nash, Oldsmobile, Packard, Plymouth, Pontiac en Studebaker om maar een aantal te noemen.

1939 was het jaar, waarin uitzonderlijk stijlvolle modellen werden gelanceerd. Het bijzondere van deze show was, dat de tentoongestelde automobielen steeds varieerden, aangezien er ook handel plaats vond en de daardoor opvallende plekken door nieuwe wagens werden ingenomen"

Op de foto van links naar rechts: Dodge / Packard / Chevrolet / Lincoln Zephyr en een grote Lincoln V12.

Als ik nu denk aan een lunch op een oceaanstomer dan moet ik richting Maashaven in Rotterdam rijden en een bezoek brengen aan s.s. "Rotterdam" !!

Voyage to 1939



Na het annuleren van mijn voorgenomen reis naar vrienden in Arizona (USA) kwam ook mijn bezoek aan Las Vegas te vervallen.

In het begin van de jaren '90 had ik contact gezocht met Mr Ralph Engelstad (28/1/1930 - 26/11/2002), eigenaar van de IMPERIAL PALACE COLLECTION in Las Vegas.

Hij presenteerde in zijn museum een rode BUICK 1933 met een "Bronkhorst"-carrosserie; naast de auto stond een grote foto van Koningin Wilhelmina en Prinses Juliana als "bewijs" van de beschrijving, dat het een "koninklijke" auto was.

Ik maakte hem erop attent, dat dit een vorm van geschiedsvervalsing is, aangezien deze BUICK ooit behoorde aan de Onderlinge Rouwstallen in Amsterdam en met een vijftal andere zwarte "Bronkhorst"-Buick's nog in de jaren '50 dienst had gedaan als één van de volgauto's met de provinciale nummers G-2112 t/m G-2116.

Uit de daaropvolgende correspondentie bleek, dat hij mijn bemerking serieus had genomen; hij zond mij een tweetal toegangsbewijzen en nodigde mij uit ook met hem zelf zijn gigantische, niet voor het publiek opengestelde, verzameling van internationale legervoertuigen in de kelders te bezichtigen.

In 2002 overleed Mr Engelstad en werden de historische automobielen verkocht. De rode BUICK 1933 kwam in handen van Brando en Joanne Pistorius in Tampa (Florida). Met hen onderhield ik uitvoerige correspondentie omtrent de "Bronkhorst"-auto's in het algemeen. Zij knapten de rode auto op en bij de eerstvolgende nationale BUICK-happening ontvingen zij ...een Golden Award !

Naast deze "Bronkhorst"-Buick bevinden er zich in Amerika nog één of twee andere exemplaren, waarop ik tot nu toe nog geen greep heb gekregen. Wellicht komt er in de toekomst toch nog een andere "Bronkhorst"-Buick boven water !

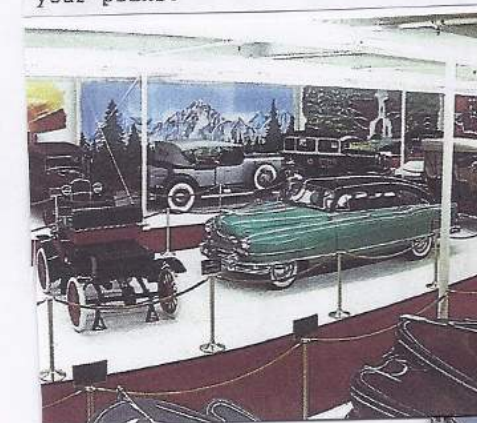


IMPERIAL PALACE

3535 LAS VEGAS BOULEVARD SOUTH • LAS VEGAS, NEVADA 89109 • PHONE (702) 731-3311

June 2, 1991

On behalf of the Imperial Palace, please accept these items and two passes to the collection, with my compliments. The next time you make it to the United States and to Las Vegas, I hope you will make our collection part of your plans.



IMPERIAL PALACE AUTO COLLECTION



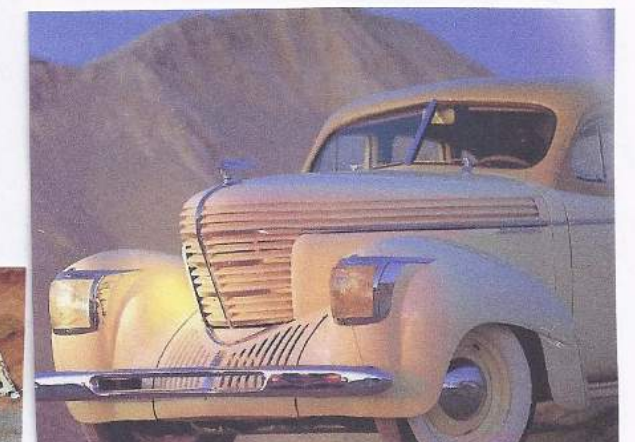
OVER 200
ON DISPLAY DAILY



NEW!

Duesenberg
ROOM

World's Largest Collection of Model J Duesenbergs



In 1898 werd mijn moeder geboren in het huis Kruiskade 140 in Rotterdam. Dit huis lag lag recht tegenover de ingang van de legendarische Rotterdamse Diergaarde. Als gezin met 8 kinderen hadden mijn grootouders een gezins-jaarkaart en zij beschouwden de Diergaarde dan als hun grote voortuin.

Practisch iedere zondagmiddag gingen wij in die jaren '30 even een kopje thee drinken bij opa (architect) en oma; (via de oude weg langs de Schie en de Zweth + de tol bij Overschie). In de vakantie's was het fijn daar te logeren: of naar de aapjes en beren kijken aan de overkant of op een regenachtige middag in de erker zitten en de tram-wagonnummers + tijd noteren. (bijna alle Rotterdamse tramlijnen hadden een halte voor de deur) Gelukkig verhuisden mijn grootouders in 1939 naar een ander stadsdeel in Rotterdam: op 14 mei 1940 ging het voormalige ouderlijke huis aan de Kruiskade in vlammen op ! Na de oorlog werd op deze plaats het Rijnhotel gebouwd.

Over trams gesproken: de okergele Rotterdamse trams behoorden toentertijd tot de fraaiste exemplaren in Europa ! Inderdaad, heel geraffineerd getekend destijds !!



Coolsingel, voorjaar 1940

Mercury 1939 cabriolet



Kruiskade 140

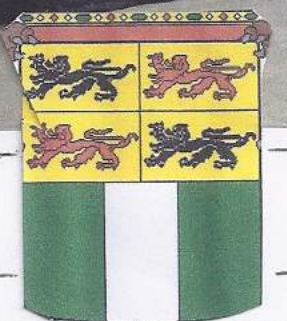


Rotterdam Wagenpark R.T.M.

14 mei 1940



Ingang Diergaarde



STERKER DOOR STRIJD

Practisch iedere automobilist heeft in zijn leven in een auto-showroom aan tafel gezeten met een vertegenwoordiger van het merk, dat zijn voorkeur heeft gekregen.

Goed, catalogus-prijs: akkoord; afleveringskosten, kentekenbewijs, nummerplaten en een volle tank brandstof: O.K. !

Maar had u nog meer willen hebben ? Kijk, er zijn nog talloze mogelijkheden om uw auto anders te maken dan die van uw buurman of zwager.

In verhouding tot auto's uit de jaren '30 is er tegenwoordig al veel standaard ingebouwd, zoals radio, kachel e.d.

Maar Prins Bernhard, als specifiek autoliefhebber, had toch ook al zijn wensen toen hij na zijn ongeval in november 1937 met zijn Ford Cabriolet '37 na zijn herstel in het voorjaar van 1938 aan een nieuwe Ford toe was.

Bijgaande afleveringsfactuur laat zien wat er toen voor mogelijkheden waren om een auto even "anders" te maken.

Zo zien we, dat "kaal" deze 1938 Cabriolet fl.2.475.= kostte, maar met alle "toeters en bellen" tot een bedrag kwam van fl. 3.378.01 (bijna fl.1.000.= duurder: de prijs van een Fiat "500"-Topolino toentertijd !)

En wat dacht u van het gratis "overzetten van de stabilisator van de oude wagen" (de total-loss 1937-Cabriolet !!) en wat er allemaal verder gratis werd gedaan !

Niet vergeten: aan het einde van de rit meende de "Weledelgeb. Heer 1e Stalmeester" toch nog 1% op de nota in mindering te moeten brengen (korting in verband met contante betaling ?)

Na de meidagen van 1940 werd deze Ford 1938 Cabriolet nergens meer geregistreerd aangetroffen en is ook nooit meer boven water gekomen.



POSTGIRO 234021, TELEFOON 780
W. J. VAN DAM JR - AMERSFOORT
BARCHMAN WUYTIERSLAAN 196

BANKIERS:
INCASSOBANK N.V.
KANTOOR UTRECHT



№ 005066

AMERSFOORT, 7 Maart 1938.

REKENING voor den Weledelgeb. Heer 1e. Stalmeester van H. M. de Koningin.

Hoogewel. D e n H a a g.

[illegible]

BOVAG-Aansprakelijkheid-beperking en vrijwaring.

Bij aanvaarding van opdrachten tot stalling, verzorging, herstelling, berijden, enz. van motorrijtuigen geldt steeds de volgende onzerzijds, dat wij voor diefstal, verlies, tenietgaan, beschadiging, of welke schade ook, in geen enkel opzicht aansprakelijk zullen zijn, behalve voor zoover blijkt van ernstige tekortkoming van de(n) bestuurder(s) der zaak persoonlijk, en dat onze cliëntele ons vrijwaart tegen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden.

„Auteursrecht van den Bovag” - „Gebruik en nabootsing verboden”

Den Haag, de hofstad van ons land, herstelde zich enerzijds in de crisistijd, anderzijds had men er nog geen enkel idee van welke donkere wolken ons land naderden.

De dagbladpers hield zich o.a. bezig met vermelding van bijzondere situatie's en/of bouw-activiteiten, waarvan op de bijlage een aantal zijn geïllustreerd.

Zo zien we de eerste wolkenkrabber in ons land, de "Nirwana"-flat aan de Benoordenhoutseweg. Men voegde bij het bijschrift nog aan toe: "In de prospectus wordt trots melding gemaakt van de vele gemeenschappelijke voorzieningen in de flats, die dienstbodes vrijwel overbodig maakten".

Uiteindelijk werd er in tegenstelling tot de plannen geen vijf, maar slechts één gebouw gerealiseerd.

Het bekende (toen DODGE) - auto-importbedrijf Louwman & Parqui stond na de Tweede Wereldoorlog aan de Lekstraat in de weg in verband met de grootse plannen ter vervanging van het oude Staatsspoorstation voor het nieuwe Centraal Station. Het bedrijf verhuisde aanvankelijk naar Leidschendam en later naar Raamsdonksveer.

De pompbediende bij de FORD V8 cabriolet 1938 krijgt na zijn donatie voor het Vacantie-Kinderfeest een insigne opgespeld. De nummerplaat X-308 + IN-schildje geeft aan, dat de eigenaar een verlofganger uit Nederlands Oost Indië geweest moet zijn, die zijn auto bestelde bij de Ford-fabriek in Amsterdam en zeer zeker een bedrag van fl.35.00 extra heeft betaald voor het aanbrengen van een "rechts-stuur" (in de "Oost" reed men immers aan de "verkeerde kant" !)

Het chique "Palace"-hotel maakte deel uit van een drietal grote hotels aan de Scheveningse kust n.l. ook het "Kurhaus" (staat anno 2013 te koop !) en het "Grand-Hotel" met de grote parkeerplaats, waar destijds het "Concours van Koetswerken" werd gehouden. Zowel het "Palace"-hotel als het "Grand-Hotel" hebben bij de bouw van de "Atlantikwall" ernstig geleden en werden na de oorlog afgebroken.

De "Toren-Garage" (rechts-onder) heeft in de plaats van een parkeergarage vrij spoedig na het gereedkomen dienst gedaan als General Motors-dealerbedrijf, dat door Albert Heijn (op zijn paspoort stond "Kruidenier") werd aangekocht en als RIVA (Reparatie Inrichting voor Automobielen) jaren lang CHEVROLET's en BUICK's verkocht.

Na 1949 kwam daar ook nog het OPEL-dealerschap bij; anno 2013 weer parkeergarage tegen betaling van een behoorlijk bedrag !!

Vlak bij de plaats waar we de FORD EIFEL zien staan bij "Chateau Bleu" bevindt zich tegenwoordig het "Louwman Museum".

Enkele T-FORD-autobussen uit die jaren mogen natuurlijk niet ontbreken: wel iets anders dan de hedendaagse Haagse MAN-aardgas-bussen !

DEN HAAG in de jaren dertig

in 1926 lanceerden de architecten J. Duiker, J.G. Wiebenga en B. Bijvoet het plan voor de bouw van vijf flatgebouwen, de „Nirwanaflats”, aan de Benoordenhoutseweg.



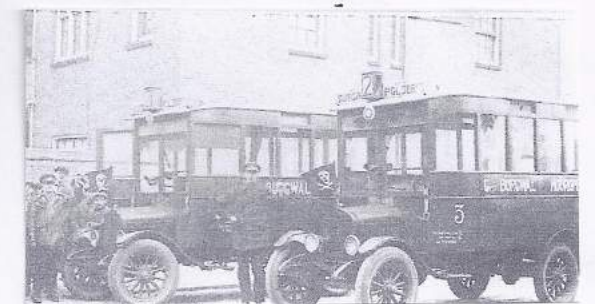
het meest luxe hotel van Scheveningen was het Palace Hotel, waar veel rijke buitenlanders logeerden. Het verrees in de jaren 1903-1904 direct ten noorden van het Kurhaus. De architect ervan was W.B. van Liefland.



de firma Louwman & Parqui, importeur van de Dodge, aan de Lekstraat (21 april 1935).



de gerant van hotel-restaurant Chateau Bleu aan de Leidsestraatweg heeft bij wijze van reclamestunt zijn vliegtuig tussen de auto's geparkeerd. Chateau Bleu, gelegen aan de rand van het Haagse Bos ter hoogte van de renbaan Duindigt, heette voordien Roomhuis Boschhek.



de bouw van de Torengarage aan de Torenstraat, 1930. Deze garage geldt nls de eerste grote parkeergarage met verdiepingen in Europa.

Voor de Eerste Wereldoorlog trouwde de zuster (geb.1891) van mijn vader met "Onkel Simon", wonende in Keulen.

Familiecontacten gingen als regel per brief, maar soms kwamen er ook wel tussentijdse mededelingen en/of groeten per briefkaart (= "Ansicht"-kaart) in huis.

Aangezien men in Keulen wist, dat er in Den Haag een vader en zoon woonden, die een percentage benzine in hun bloed hadden, werd bij het uitzoeken van de te verzenden kaarten wel eens stil gestaan bij "dat zullen zij beslist leuk of interessant vinden".

Wie wat bewaart, die heeft wat !!

Kaart 1: De eerste rijles.

Ook in de vroege jaren van de 20ste eeuw waren er al jonge ambitieuze vrouwen, die zich toch wel met zo'n automobiel wilden voortbewegen. Door gebrek aan rij scholen moest een welgestelde vriend zijn auto ter beschikking stellen of zij zich aan de 50 km in de stad hield ??

Kaart 2: Sight-seeing

"Rundfahrt" Sight-seeing heet dat tegenwoordig. Bij het bezoeken van een grote stad is dit een uitgelezen oplossing om in eerste instantie een globale indruk van zo'n stad te krijgen: toen en nu !

Kaart 3: OPEL's nieuwste baby.

In het voorjaar van 1935 lanceerde OPEL met zijn OLYMPIA de eerste geheel stalen zelfdragende carrosserie (met een 4-cilinder 26 pk zijklep-motor met een inhoud van 1.279 cc kostte zo'n creatie uit Rüsselsheim RM. 2.500.=)

De kaart vermeldt: "Ich komme (vielleicht)", daarmee werd aangegeven, dat wij familiebezoek zouden kunnen verwachten: misschien!

Kaart 4: Twee poorten onder de Elbe.

Tijdens een bezoek aan Hamburg ontvingen wij een teken vann leven van de familie: de "Elbtunnel" tussen 1908 en 1911 gebouwd voor een bedrag van RM. 11.000.000,=. De tunnel is 450 meter lang, 21 meter onder water en heeft een diameter van 6 meter. Met liften voor 4 auto's ging men piepend en knarsend naar beneden en later weer naar boven.

Kaart 5: Boem is halt, plons is water.

Een ongeluk ligt in een klein hoekje: tijdens de Rallye Peking-Parijs ging de ITALA van Prins Borghese op een zwakke brug in Siberië kopje onder.

Kaart 6: Hans Liska

Een van de laatste kaarten, die wij destijds uit Keulen ontvingen. Hans Liska tekende voor Daimler-Benz A.G. een serie reclame-kaarten. Hierop beeldt hij de autobus met een benzinemotor uit, die Carl Benz in 1895 aan het autobus-bedrijf in Netphen leverde.

Wanneer ontving u in deze "E-mail"- tijd voor het laatst een groet uit het buitenland van familie, vrienden of kennissen met een stadsgezicht ?

De eerste rijles



1



2

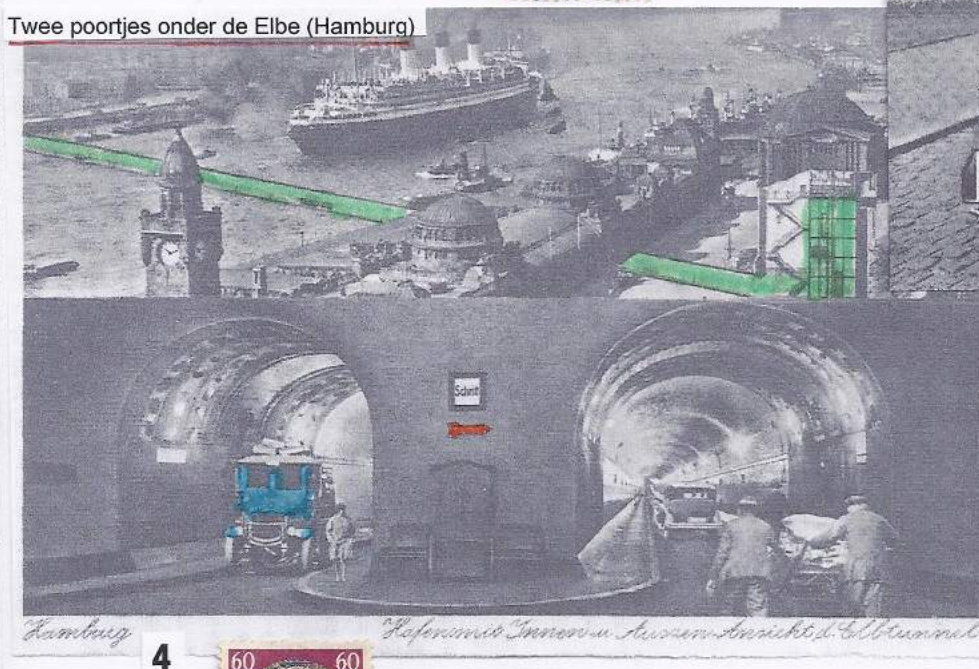


OPEL's nieuwste baby

3



Twee poortjes onder de Elbe (Hamburg)



4



Boem is halt; Plons is water !

5



6

Hans Liska: een teken-genie



107 "Wat lijken ze op elkaar !"

Als je tegenwoordig een transport van nieuwe automobielen inhaalt of tegemoet komt dan valt het meestal niet te herleiden welke fabrikaten daar worden vervoerd.

Het zijn allemaal stylistische nakomelingen van de na-oorlogs Kaiser-Frazer, Studebaker of Borgward 1500: een ponton-body ten voeten uit.

Maar was het vroeger zo eenvoudiger om een auto te herkennen ? Ja, veelal wel. Iedere carrosserie kreeg zo zijn eigen huisstijl: een DKW zag er heel anders uit dan een BMW en een Citroën kon je niet verwisselen met een Peugeot.

Echter, vooral in het begin van de jaren '30 lag bij de Amerikanen (en ook wel bij menige Europeaan) het onderscheiden van hun producten toch wel moeilijker. Bekijk menige sedan uit die jaren van achteren (en soms opzij) en het bepalen van het merk auto behoort tot de categorie "Mystery Car".

Neem bij voorbeeld de vier bijgevoegde 6-raams sedans. Eén, twee, drie, welke merken zijn dat ?

Tien tegen één, dat menige lezer fout zit !

In die jaren speelde het front, al of niet in combinatie met de spatborden en wiel doppen de hoofdschotel: zij gaven de auto met zijn fraaie radiator + mascotte zijn eigen identiteit oftewel de onderscheiding ten opzichte van de tegenspelers.

Deze vier auto's werden op de RAI van 1930 gepresenteerd.

Overigens, rond de tweede en de vierde auto heb ik nog herinneringen uit het verre verleden:

Auto nr.2 was in gebruik van mijn oom in Haarlem. Hij was hoofd-vertegenwoordiger van een tapijtenfabriek. Terwijl in de crisistijd de doorsnee-handelsreiziger zich per trein, bus of fiets moest verplaatsen, had mijn oom de bevoorrechte positie zijn relatie's in den lande te kunnen bezoeken met deze grote, echt niet goedkope, auto !

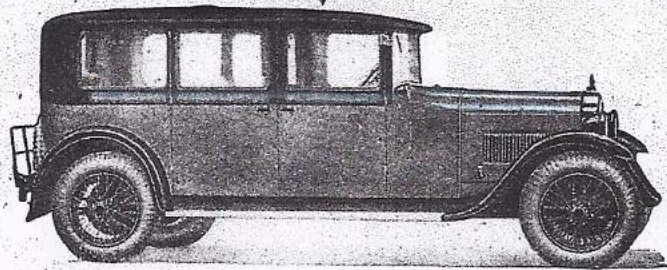
Met de auto nr.4 ging ik in 1938 met mijn vader nog een keer naar de RAI in de Ferdinand Bolstraat, waar hij een zakelijke bespreking had. Na thuiskomst kon ik de balans opmaken van de op de tentoonstelling vergaarde folders, waarvan zich een aantal nog in mijn verzameling bevinden.

Na een poging te hebben gewaagd de herkomst van de afgebeelde automobielen te traceren, kan de proef op de som genomen worden na het omdraaien van het A4'tje !! (onderaan staat de oplossing)

Succes !

STAND 52.

N.V. AUTOCARS IMPORT,
AMSTERDAM



7-10 P.K.

PRIJZEN:

GEWICHT :

Chassis

Torpedo ...

Coupe

Cond.-int.

Fabr.Saloon

Twoseater

f 1450.—

1850.—

2060.—

2060.—

2060.—

2060.—

—

—

—

—

—

—

K.G.

Lucas.

”

”

”

”

CONSTRUCTIE-DETAILS :

-10 P.K., 4-cyl. motor,
wielbasis 1.90' M.

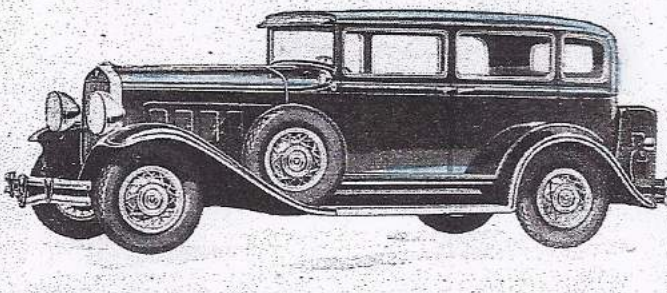
16/40 P.K., 6-cyl.
motor, wielbasis 2.85 M.

23/50 P.K., 6-cyl.
motor,

Kl. S.; (56 × 76 m.M.); cyl.-inh. 0.7475 L.; koelsyst. thermosyphon; carb. Zénith; ontst. accu; versn. 3 voor- en 1 achteruit; stuur r.; smering motor druk; smering chassis Técalémit; remmen mech.; verl. Lucas.
STANDAARD-UITRUSTING : 1 reservew. m. band, autom. ruitenw., K.M.-teller, electr. hoorn, luchtafsl. v. carb., electr. licht- en startinst., schokbr., achteruitkijksp., compl. stel gereedschap met voerpomp.
Prijzen en gewichten: zie boven rechts.
Kl. S.; (65.5 × 111 m.M.); cyl.-inh. 2.249 L.; koelsyst. pomp; carb. Zénith; ontst. accu; versn. 4 voor- en 1 achteruit; stuur s.; smering motor druk; smering chassis Técalémit; remmen mech.; verl. Lucas.
STANDAARD-UITRUSTING : 1 reservew. m. band, autom. ruitenw., oliefilter, bagagedr., claxonring, dashboardlampen, oliedrukmeter, Ampèrem., dimmende kopl., compl. stel gereedschap met voerpomp, lucht-afsluiter v. carb., benzine, op dashboard, dakventilatie, sloten op portieren.
Chassis f 3200.— — K.G. Conduite-intérieure f 4900.— — K.G.
Torpedo „ 4100.— — „ Tickford All-weather, 4-5-p „ 6800.— — „
Cabriolet, 2-3-pers. „ 4900.— — „ Tickford Sport-coupe, 2-4-p „ 6800.— — „
Kl. S.; (79.5 × 114.5 m.M.) cyl.-inh. 3.400 L.; koelsyst. pomp; carb. Zénith; ontst. accu; versn. 4 voor- en 1 achteruit; stuur r.; smering motor druk; smering chassis Técalémit; remmen mech.; verl. Lucas.
STANDAARD-UITRUSTING : 1 reservew. met band, autom. ruitenw., oliefilter, bagagedr., claxonring op stuur, dashboardlampen, oliedruk, Amperem., dimmende kopl., luchtafsl. voor carb., benzine, op dashboard, dakventilatie, sloten op portieren, compl. stel gereedschap met voerpomp.
Chassis f 5800.— — K.G. „Ranelagh“ Landalette f 8800.— — K.G.
Torpedo „ 7300.— — „ Fabric saloon m. sep. „ 8800.— — K.G.

STAND 36.

N.V. ALGEMEENE GARAGE &
AUTOMOBIEL MIJ.,
's-GRAVENHAGE.



30/92 P.K.

PRIJZEN :

GEWICHT :

Coach

Sed. st. 5-p.

de Luxe ...

Cabr. 2-4-p.

Land. sedan

4-5-p.

Torpedo

Sport, 5-p.

Sed. sp., 5-p.

Sedan 7-per.

Lim. 7-p. ...

f 4150.—

4295.—

4875.—

4995.—

5195.—

5195.—

6985.—

6250.—

6650.—

6900.—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

K.G.

”

”

”

”

”

”

”

”

”

CONSTRUCTIE-DETAILS :

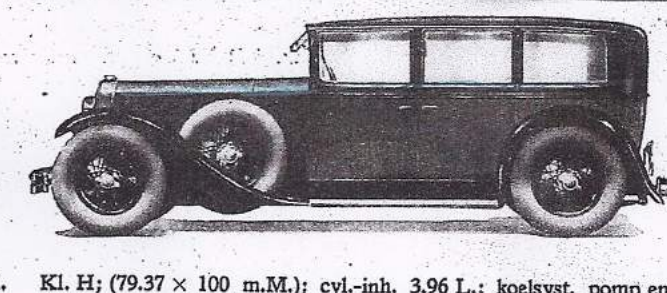
30/90 P.K., 6-cyl. motor,
wielbasis 3.10 en 3.53 M.

30/80 P.K., 8-cyl. motor,
wielbasis 3.02 en 3.20 M.

Kl. H.; (89 × 127 m.M.); cyl.-inh. 4.5 L.; koelsyst. pomp; carb. Marvel; ontst. accu; versn. 3; stuur r. of l. naar verkiezing; smering motor spat; smering chassis Alemite; remmen Bendix-Perrot; verl. Auto-Lite.
STANDAARD-UITRUSTING : bumpers, reservew. m. band, stoplicht, autom. ruitenw., lucht-, olie- en benzinefilter.
Prijzen en gewichten: zie boven rechts.
Kl. S.; (69.8 × 114.3 m.M.); cyl.-inh. 3.5 L.; koelsyst. pomp; carb. Marvel; ontst. accu; versn. 3; stuur naar verkiezing l. of r.; smering motor spat; smering chassis Alemite; remmen Bendix-Perrot; verl. Auto-Lite.
STANDAARD-UITRUSTING : bumpers, twee reservew. m. banden, stoplicht, autom. ruitenw., lucht-, olie- en benzinefilter.
Torn. 7-p., wielb. 3.20 M. f 4945.— — K.G. Coupé m. dickey-seat,

STAND 33.

N.V. AUTOMOBIEL MIJ.
DE FREMERY & GREEVE
DEN HAAG



23 P.K.

PRIJZEN :

GEWICHT :

Chassis

Sedan, 5-p.

Sedan, 7-p.

Cabr., 4-5-p.

Coupe

Cond.-int.

f 9800.—

12500.—

13500.—

14000.—

14000.—

12500.—

1200 K.G.

—

—

—

—

—

K.G.

”

”

”

”

”

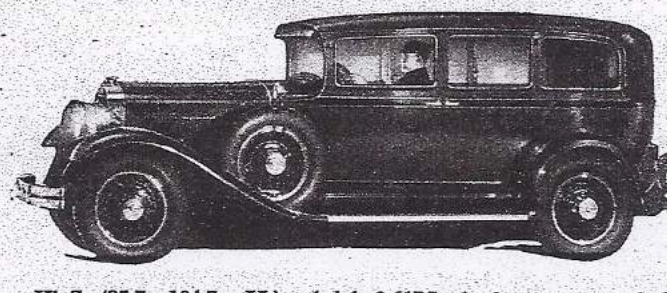
CONSTRUCTIE-DETAILS:

23 P.K., 8-cyl.
motor, wielbasis 3.475 M.

Kl. H; (79.37 × 100 m.M.); cyl.-inh. 3.96 L.; koelsyst. pomp en thermostaat; carb. Amerik. Zénith met electr. pomp „Autopulse“; ontst. batterij en allumeur Bosch 12-Volts; versn. 4 vooruit; stuur r.; smering motor onder druk; smering chassis centr.; remmen mech.; verl. Bosch.

TAND 14.

N.V. INTERN. AUTOMOBIEL MIJ.,
DEN HAAG — AMSTERDAM
ROTTERDAM



27 P.K.

PRIJZEN :

GEWICHT :

Cabr., 4-5-p.

f 5500.—

1500 K.G.

CONSTRUCTIE-DETAILS :

27 P.K., 6-cyl.
motor, wielbasis 2.921 M.

Kl. S.; (85.7 × 104.7 m.M.); cyl.-inh. 3.617 L.; koelsyst. pomp; carb. Stromberg; ontst. accu; versn. 3; smering motor onder druk; smering chassis Alemite; remmen mech.; verl. Delco-Remy.
STANDAARD-UITRUSTING : bumpers, twee reservevelen m. banden en hoef, autom. ruitenw., olie- en benzinefilter.
1. Austin-2. Hudson-3. Lancia-4. Studebaker

In de goede oude tijd toen er nog geen Euro's waren, verplaatste Sint Nicolaas zich thuis met een chique HISPANO-SUIZA. Zijn personeel had in de jaren '60 voor de boodschappen de beschikking over, voor ons onbekende, Spaanse SEAT's.

Maar ja, toen kwam de recessie: alles werd duurder en ook de Sint moest bezuinigen. Hij verkocht zijn Hispano en ging, net als zijn personeel, eenvoudiger en goedkoper rijden: uiteraard een gebruikte SEAT. Hoe nu te reizen naar Nederland? Per trein?.....: te omslachtig en duurt te lang. Per "Transavia"?.....: geen ruimte voor zijn uitbundige kleding en dan dat uitpellen bij die poortjes bij de douane!!

Bleef toch weer de oude vertrouwde stoomboot over.

Aan wal stond stond zijn oude maatje, de schimmel, weer te wachten, dus met 1 pk trekt hij nu als van ouds door de steden.

Wanneer er een paar dorpen op het programma staan dan maakt de Sint dankbaar gebruik van de historische cabriolets van auto-liefhebbers, zoals afgebeelde pracht-exemplaren als de CHRYSLER 300 K en de THUNDERBIRD.

En zo klopt ieder jaar weer ieders hart en zal de maan weer door de bladerloze bomen schijnen.

6 december ??? plotseling is de goede man verdwenen en gaan de mooie cabriolets weer op stal totdat de Paashaas zich weer meldt.



Hispano Suiza 1929 H6B Sedanca Deville(Binder body)



SEAT 800 1967



SEAT 850 4 Puertas Largo 1968

SEAT Ronda P1.2 GL 1984



SEAT Special de Luxe voor officiële bezoeken



met 1 pk door het land



Chrysler 300 K 1964



Thunderbird



De Bosbrug heeft sinds deze opname uit 1931 al vele malen een metamorfose ondergaan. Het steeds weer toenemende auto- en tramverkeer noodzaakte de Gemeente Den Haag in 2013 een totale vernieuwing toe te passen, waardoor tijdens de werkzaamheden de toegang tot de binnenstad totaal geblokkeerd werd !

"Het Wachtje"(gebouwd in 1828) diende als onderkomen voor de soldaten en de belasting-ambtenaren, die belasting moesten innemen op handelswaar, dat de stad werd binnen gebracht.

Bij het bombardement van het Bezuidenhout en Korte Voorhout in maart 1945 werd het gebouwtje dusdanig zwaar beschadigd, dat het helaas uiteindelijk werd gesloopt.

Links onder de "Herenbrug" over de gracht tussen de Herengracht en de Bezuidenhoutseweg. Na aanvankelijk een klein toegangsbruggetje te zijn geweest, werd er in 1932 een "echte" verkeersbrug voor het auto- en tramverkeer geopend.

Spuistraat: toen druk autoverkeer (incl. vrachtwagens !), thans een wandelpromenade.

De "Bijenkorf": bij de opening van dit gebouw in 1926 moest de politie de toenmalige "ME" troepen laten komen; de gehele Grote Marktstraat was overvol van belangstellenden en er dreigde een panieksituatie ! en de "Bijenkorf" staat er nog steeds !!

Zowel "Koninklijk"-vervoer als de automarkt op de Turfmarkt maakten destijds deel uit van het "auto-leven" in onze hofstad.

Als we vandaag de dag met onze grootouders door de stad zouden rijden dan zouden zij beslist "van hun stoel vallen" van verbazing rond alle grote veranderingen, die in de loop van de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden !



de Bosbrug en het Wachtje, gezien vanuit een huis aan de Prinsessegracht. Den Haag had in die tijd twee Wachtjes; één aan het Rijswijkseplein, dat ook nu nog bestaat, en het Wachtje aan het Malieveld.

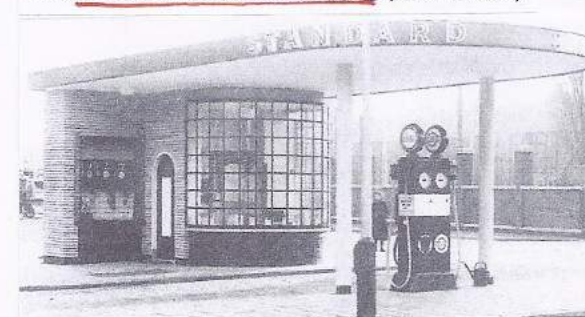
DEN HAAG

in de jaren dertig



de Spuistraat is al vanouds een bekende winkelstraat (omstreeks 1930).

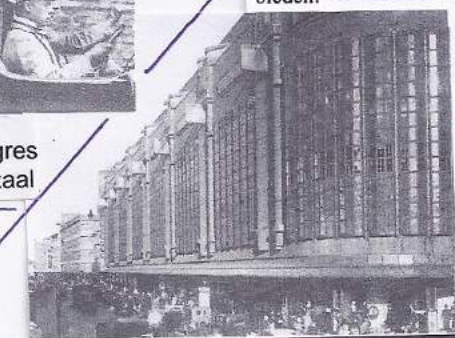
Een STANDARD-benzinestation (later ESSO)



in 1933 werd de automarkt overgebracht naar de Turfmarkt. Op het verhoogde middengedeelte tussen de Hout- en Turfmarkt mochten de autohandelaren voortaan iedere vrijdagavond van zes tot elf uur hun waren te koop aanbieden.



Koningin-Moeder Emma in haar WINTON bij de opening van een congres in de Ridderzaal



De Bijenkorf aan de Grote Marktstraat werd op 25 maart 1926 voor het publiek geopend. De kranten waren verrukt over dit „majestueus gebouw”, een schepping van architect Piet Kramer.



De Herengracht-brug

Kerstmis 2013
Foto: Aart Hoek



110 50 (... en meer) jaren geleden

Het jaar 2013 loopt spoedig ten einde; reden om de klok eens even terug te zetten en stil te staan wat er bijvoorbeeld 200 jaar geleden gebeurde:

1813: de legendarische landing in november van Prins Willem Frederik in Scheveningen;
de start van het Koninkrijk der Nederlanden.

En 150 geleden : 1863: de opening van de eerste Metro in Londen:
"The Metropolitan Undergroud Railway".

En in 1913 ? : 100 jaar geleden startte in Brabant de eerste autobusdienst met een N.A.G.-bus.
Maar op internationaal niveau vond de opening plaats van het nieuwe Vredespaleis in Den Haag: een
garantie voor een oorlogsvrije toekomst !?

1963 :
De auto-industrie wierp zich in dat jaar (50 jaar geleden !) op de productie van goedkope, zuinige en toch
ruime automobielen rond de prijs van fl. 5.555,-. Er verschenen op gezette tijden na elkaar de OPEL Kadett uit
Bochum (D), de FORD Taunus uit Keulen (D), de VAUXHALL Viva uit Ellesmere Port (GB) en de FORD Cortina uit
Dagenham (GB). Zij allen hadden een vier-cilinder kopklepmotor in de 1 - 1.5 liter-klasse.
De Ford Taunus had als enige van dit quartet voor-wielaandrijving.

Waren dat de enige populaire automobiel'tjes in de fl. 5.000,- / fl. 6.000,- klasse ?
Nee hoor, er was nog veel meer te koop in die jaren bijv. AUSTIN A40 Mk II, DKW Junior, FIAT 1100, RENAULT
Dauphine en de VOLKSWAGEN.

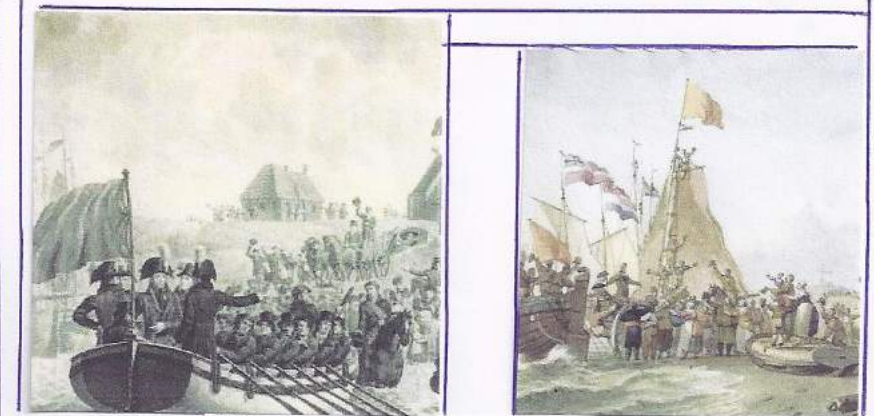
Ter vergelijking met heden:
De opvolger van de OPEL KADETT werd uiteindelijk de OPEL ASTRA, nu E 18.995,-
(de goedkoopste OPEL: de AGILA: E 10.695,-)

De FORD FIESTA zou de opvolger geweest kunnen zijn van de kleine TAUNUS: prijs nu: E 12.995,-.
(de goedkoopste FORD: de KA : E 9.995,-).

Er is zo heel wat veranderd in die afgelopen jaren !!



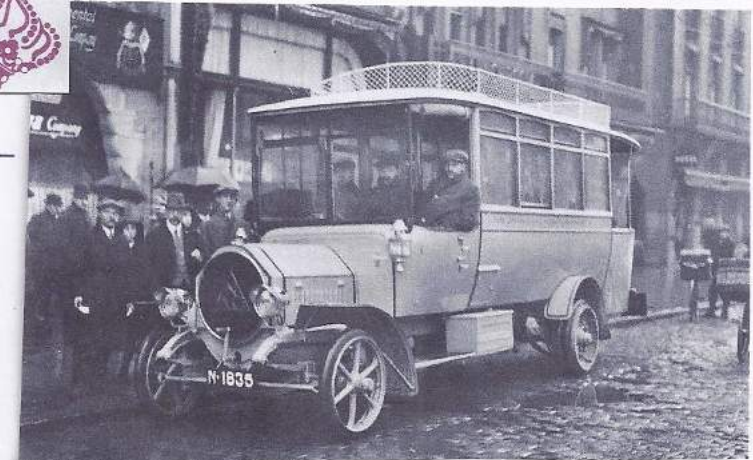
1863: opening eerste Metro in Londen



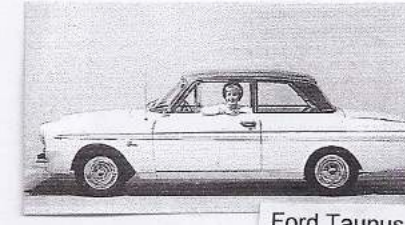
1813: Historische landing van Prins Willem Frederik



1913
Opening van het Vredespaleis in Den Haag



1913 eerste Brabantse busdienst ; N.A.G. bus.



Ford Taunus



Vauxhall Viva



50 jaar geleden in beeld



Opel Kadett



Ford Cortina



Dallas: moord op John F. Kennedy



Bij het doornemen van zo'n 50 jaar oude jaargang komen bij het zien van de toenmalige advertenties en berichten herinneringen uit de verleden tijd naar boven drijven zoals:

. LUCAS: al ruim vele jaren eerder leerden wij het lichtvolume van de "Lucas"-lampen al waarderen. Bij het gereed maken van de drie AUSTIN A40-Rallyewagens voor de 1e Internationale Tulpen Rallye in 1949 monteerden wij op iedere wagen een set van twee exemplaren; wat een plezier en gemak hebben wij daarvan gehad tijdens de nachtelijke uren van Parijs naar Bordeaux en over het Massif Central naar Lyon !

. PHILIPS: de aankondiging van een auto-radio zonder lampen, ja, met "all transistor"-uitvoering, voor de prijs van fl. 178,-. En dan te weten, dat ik anno 2013 zo'n radio nog steeds in mijn trouwe Mitsubishi Galant heb. Zo kan ik met genoeg luisteren naar radio "Nostalgia": een passende naam !

. HILLMAN IMP: het grote Engelse offensief van de Rootes Group tegen de VOLKSWAGEN Kever: heel vooruitstrevend was de pneumatische bediening van de gasklep naar de motor achterin, maar in de praktijk werkte het niet; spoedig ging er weer een recht-toe kabel naar het motor-compartiment achterin. Een commercieel succes werd dit door ongeschoold personeel in Schotland gebouwd wagentje niet: maar welke Engelse auto was in die jaren wel een succes: ze leden allemaal min of meer aan de "Engelse ziekte"!

. KLIPPAN: de eerste heupgordel monteerden wij (van der Valk & Co) aan de passagierszijde van de voorbank van een PONTIAC 1956: de beide eigenaren van een importzaak van kantoormachines reden destijds vaak op en neer naar Zwitserland. Zij reden bij voorkeur 's nachts terug naar huis. Om te voorkomen, dat de slapende collega bij een noodstop door de voorruit zou vliegen, gebruikten zij consequent die veiligheidsriem.

Een ander geluid aan de werkplaats-receptie: U denkt toch niet, dat ik zulke dingen in mijn auto laat aanbrengen. De mensen zouden gaan denken, dat ik een wegpiraat of een laagvlieger zou zijn ! Nee, hoor, niet van die nare dingen in mijn auto !

. De DUITSE DEUK: toen en nu kunnen importauto's veiligheids-problemen geven. Mede dank zij ingrijpen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de verplichte APK-keuring kan een percentage ellende voorkomen worden.

. JAGUAR Mk X: toen ik in het voorjaar vann 1951 in Coventry betrokken was bij het opstellen van de 0-lijn van de voorganger, de Mk VII, vond ik dat al een "bakbeest" van een auto in de JAGUAR-geschiedenis. Vergelijkt men de Mk XII nu met de latere nog grotere Mk X (van de advertentie) dan zou je een vergelijking kunnen maken tussen een Mini en een Maxi.

Maar heel mooi was die Saloon wel: Sir William Lyons kon er wel wat van ! Menige moderne stylist zou wat van hem geleerd kunnen hebben !!

. MOTOR SHOW in Earls Court: waar is de tijd gebleven, dat wij daar van al het moois konden genieten ?

LUCAS
mistlamp
TRANSMARK

DD·00·00
BX·00·00
EX·00·00
GK·00·00
JG·00·00
JT·00·00

LET OP! ER KAN EEN LUCHTJE AANZITTEN

KLIPPAN
SYMBOOL VAN VERANTWOORDELIJKHEID

3 PUNTEN

2 punt
f32...f43-
3 punt
f43...f50-

PHILIPS

NIEUWE AUTO-RADIO
gedrukte bedrading
„all transistor“
prijs 178 gulden

de Auto

WEEKBLAD VAN HET AUTOMOBIEL CLUB - UITGAVE KOOPMAN J. J. J. J.

15

JAGUAR
„A new conception of high luxury...high performance motoring“
Imposter: N.V. LAGERWIJTS
AUTOMOBIELEN-MIJ, Den Haag

MOTOR SHOW

OCT 16-26
EARLS COURT

Bij het bestuderen van bijgaande prijslijst uit 1963 gaan de gedachten terug naar de auto-markt zo'n 50 jaar geleden.

Er was toen ook een grote keus, maar heel anders samengesteld dan vandaag de dag.

Waar zijn zij gebleven, die oude vertrouwde merknamen, waar velen de basis hebben gelegd voor het hedendaagse automobilisme.

Velen zijn zondermeer ter ziele gegaan, andere maakten deel uit van een groot concern, maar moesten toch van de markt verdwijnen: denk aan bijv. PLYMOUTH, PONTIAC of OLDSMOBILE.

Enkele merken bestaan ergens nog wel, maar worden of niet in ons land geïmporteerd of de fabriek exporteert ze niet meer, zoals bijv. DODGE (US) of VAUXHALL (GB).

FORD (GB) verdween ook met oude beroemde Engelse merken.

En als we heden een actuele prijslijst voor ons hebben liggen, zien we eveneens een uitvoerig overzicht, waarop wij echter ook nog "oude" merken tegenkomen, die nu nog op onze markt verkrijgbaar zijn zoals ASTON MARTIN, MORGAN en AUDI.

En waar komen dan al die andere merken vandaan ?

In de eerste plaats natuurlijk Japan, in de loop van de jaren gevolgd door Spanje, Korea, Roemenië zelfs China !

In tegenstelling tot "toen" zien we zelfs automobielen, die niet regelmatig een benzinetank-station zullen bezoeken, maar langs "elektrische" weg worden voortbewogen: TESLA, THINK, FISKE e.a.

Kortom: toen en nu, een verschil van dag en nacht, maar ja, we leven nu al weer 50 jaar later dan 1963 !!

MERK EN MODEL	Prijs standaard uitvoering	Aantal cilinders en bouwwijze	Cilinder- inhoud
ABARTH			
Scorpione coupé	14.500,-	4-A	847
ALFA ROMEO			
Giulietta	11.435,-	4	1290
Giulietta TI	12.235,-	4	1290
Giulietta Spr.	15.130,-	4	1290
Giulietta SV	17.085,-	4	1290
Giulietta Spec.	21.645,-	4	1290
2000	22.140,-	4	1975
2000 Spider	18.440,-	4	1975
2000 Sprint	23.980,-	4	1975
ALVIS			
3 liter	35.900,-	6	2995
AUSTIN			
Seven	4.695,-	4-V	848
Seven Cooper	7.600,-	4-V	997
A-40 Mk II	5.950,-	4	948
A-60	8.675,-	4	1622
A-110	14.175,-	6	2912
AUSTIN-HEALEY			
Sprint	8.250,-	4	948
3000	14.875,-	6	2912
AUTO-UNION			
DKW Junior	5.595,-	T-3-V	741
DKW Junior de Luxe	5.995,-	T-3-V	796
1000	6.895,-	T-3-V	980
1000 S	7.295,-	T-3-V	980
1000 Sport	13.400,-	T-3-V	980
BENTLEY			
S 2	63.500,-	V-8	6230
Continental	92.000,-	V-8	6230
B.M.W.			
700 coach	5.495,-	B-2-AL	697
700 coupé	5.995,-	B-2-AL	697
700 Sport coupé	6.995,-	B-2-AL	697
1500	11.000,-	4	1499
3200	22.900,-	V-8	3168
3200 S	24.900,-	V-8	3168
3200 CS	48.000,-	V-8	3168
BUICK			
Special	15.750,-	V-8	3523
Le Sabre	23.000,-	V-8	5957
Invicta	25.000,-	V-8	6572
Electra	27.250,-	V-8	6572
CADILLAC			
Sedan de ville	37.000,-	V-8	6392
CHEVROLET			
Corvaire	12.100,-	B-6-AL	2376
Corvaire Monza	15.250,-	B-6-AL	2376
Chevy II	12.450,-	4	2507
Bel Air	14.250,-	6	3858
Impala	15.500,-	V-8	4638
CHRYSLER			
Newport	22.500,-	V-8	5915
New Yorker	29.150,-	V-8	6768
Imperial Crown	35.050,-	V-8	6768
CITROËN			
2 CV	3.995,-	B-2-VL	425
Ami 6	4.995,-	B-2-VL	602
ID 19	9.575,-	4-V	1911
DS 19	12.750,-	4-V	1911
DAF			
600	4.130,-	B-2-L	590
750	4.430,-	B-2-L	746
Daffodil	5.150,-	B-2-L	746
DAIMLER			
SP 250	19.950,-	V-8	2549
Majestic	34.500,-	6	3794
Majestic Major	41.000,-	V-8	4561
DODGE			
Lancer	12.550,-	6	2786
Dart	14.225,-	6	3687
FERRARI			
250 GT		V-12	2953
400 Super America		V-12	3967
FIAT			
500 D	3.490,-	2-LA	499
600 D	4.190,-	4-A	767
1100 Export	5.750,-	4	1089
1100 Speciale	6.500,-	4	1089
1200 cabriolet	10.300,-	4	1221
1300	7.700,-	4	1295
1500	8.000,-	4	1481
1500 cabriolet	14.500,-	4	1491
1800 B	9.990,-	6	1795
2300	12.000,-	6	2279

FORD (D)			
Taurus 12 M	6.130,-	4	1172
Taurus 12 M Super	6.330,-	4	1498
Taurus 17 M	7.695,-	4	1498
Taurus 17 M Super	8.165,-	4	1698
Taurus 17 M TS	9.480,-	4	1758
FORD (GB)			
Anglia	5.495,-	4	997
Consul 315	7.360,-	4	1340
Consul 335 Capri	9.195,-	4	1340
Consul 375	7.640,-	4	1703
Zephyr	8.925,-	6	2553
FORD (USA)			
Fairlane Six	14.450,-	6	3643
Galaxie 500 V-8	16.425,-	V-8	4780
Thunderbird	27.250,-	V-8	6384
GLAS			
Goggomobil T 300	3.295,-	T2-LA	296
Goggomobil T 400	3.450,-	T2-LA	395
Isar T 700	4.995,-	E 2 L	688
S 1004	-	4	953
HILLMAN			
Minx	7.425,-	4	1592
Super Minx	8.325,-	4	1592
HUMBER			
Hawk	13.500,-	4	2267
Super Snipe	16.900,-	6	2965
INNOCENTI			
950 Spider	10.975,-	4	948
JAGUAR			
2.4 Mk II	18.975,-	6	2483
3.4 Mk II	22.500,-	6	3442
3.8 Mk II	24.150,-	6	3781
Mark X	29.200,-	6	3781
E-type	27.500,-	6	3781
LANCIA			
Appia III	9.950,-	V-4	1090
Flavia	13.900,-	B4-V	1500
Flaminia	23.500,-	V-6	2485
Flaminia GT	27.500,-	V-6	2485
LINCOLN			
Continental	39.350,-	V-8	7050
LOTUS			
Elite		4	1216
MASERATI			
3500 GT		6	3485
5000 GT		V-8	4950
MERCEDES			
180	12.000,-	4	1897
180 D	13.000,-	4	1988
190	13.500,-	4	1897
190 D	14.500,-	4	1988
190 SL	18.400,-	4	1897
220	15.600,-	6	2195
220 S	17.200,-	6	2195
220 SE	19.200,-	6	2195
300 SE	33.000,-	6	2996
300 SL	40.500,-	6	2996
MERCURY			
Comet	12.985,-	6	2790
Monterey	22.250,-	18	6384
MESSERSCHMIDT			
KR 200	3.095,-	T-1-LA	199
M.G.			
Midget	8.250,-	4	948
MGA	10.170,-	4	1622
Magnette Mk IV	10.990,-	4	1622
MORRIS			
850	4.695,-	4-V	848
Cooper	7.600,-	4-V	997
Minor 1000	5.225,-	4	948
Oxford VI	8.550,-	4	1622
N.S.U.			
Prinz III	4.495,-	L2A	598
Prinz IV	5.150,-	L2A	598
Sport Prinz	7.250,-	L2A	598
OLDSMOBILE			
F 85	15.750,-	V-8	3524
Super 88	24.700,-	V-8	6466
Serie 98	27.850,-	V-8	6466
OPEL			
1200 1.2	6.285,-	4	1196
1200 1.5	6.425,-	4	1488
Rekord 1500 coach	7.225,-	4	1488
Rekord 1700 sedan	7.775,-	4	1680
Kapitan	10.355,-	6	2586
PANHARD			
PL 17	6.375,-	B-2L-V	848
PL 17 Tigre	7.425,-	B-2L-V	848

THIS IS...
1963

PEUGEOT			
403/sept	7.780,-	4	1290
403	8.980,-	4	1468
403 Diesel	10.780,-	4	1816
404	10.380,-	4	1618
PLYMOUTH			
Belvedere	14.100,-	6	3687
Valiant	12.350,-	6	2780
PONTIAC			
Tempest	13.925,-	4	3185
PORSCHE			
356B/1600	15.785,-	BL4A	1582
356B/1600 Super	16.950,-	BL4A	1582
356B/1600 Super 90	18.300,-	BL4A	1582
Carrera 2 liter	51.000,-	BL4A	1966
RAMBLER			
American	14.200,-	6	3205
Classic 6	13.200,-	6	3205
Ambassador	16.750,-	V-8	5359
RENAULT			
R-4	4.100,-	4-V	747
Dauphine	4.995,-	4-A	845
Odin	5.550,-	4-A	845
Dauphine Gordini	5.950,-	4-A	845
Florie	9.000,-	4-A	845
RILEY			
Elf	7.200,-	4-V	848
1.5	9.500,-	4	1489
4/72	11.150,-	4	1622
ROLLS ROYCE			
Silver Cloud II	65.500,-	V-8	6230
Phantom V Lim.	105.000,-	V-8	6230
ROVER			
80	15.800,-	4	2286
100	16.700,-	6	2625
3 liter	21.350,-	6	2995
SAAB			
96	7.990,-	T-3-V	841
750 GT	13.200,-	T-3-V	748
SIMCA			
1000	5.495,-	4-A	944
Etoile	5.995,-	4	1290
Monthéry	6.995,-	4	1290
Ariane	7.495,-	4	1290
Chambord	-	V-8	2351
SINGER			
Gazelle	9.175,-	4	1592
Vogue	9.975,-	4	1592
SKODA			
Octavia	5.250,-	4	1089
Octavia Super	6.050,-	4	1221
Felicia	8.250,-	4	1089
STANDARD/TRIUMPH			
Herald 1200	6.250,-	4	1147
TR 4	-	4	2138
STUDEBAKER			
Lark	12.300,-	6	2786
Hawk G.T. 6	15.600,-	6	2786
Hawk G.T. V-8	18.400,-	V-8	4248
SUNBEAM			
Ropier	11.875,-	4	1592
Alpine	12.050,-	4	1592
Alpine Horington	21.450,-	4	1591
TRABANT			
Coach	3.775,-	T2L-V	500
VANDENPLAS			
Princess 3 liter	18.650,-	6	2912
Princess 4 liter	38.675,-	6	3993
VAUXHALL			
Victor	7.200,-	4	1508
VX 4-90	8.975,-	4	1508
Velox	9.700,-	6	2651
VOLKSWAGEN			
1200 stand.	4.660,-	B4LA	1192
1200 de luxe	5.300,-	B4LA	1192
1200 Karm. Ghia	8.475,-	B4LA	1192
1500	7.490,-	B4LA	1493
1500 Karm. Ghia	10.750,-	B4LA	1493
VOLVO			
P 544	9.250,-	4	1780
P 544 Sport	10.495,-	4	1780
121	12.540,-	4	1780
122 S	13.585,-	4	1780
P 1800	21.500,-	4	1780
WARTBURG			
Sedan	5.890,-	T3-V	900
WOLSELEY			
Hornet	6.675,-	4-V	848
1500	8.250,-	4	1489
16/60	9.550,-	4	1622
6/110	14.800,-	6	2912

In onze jonge jaren kondigden het hoeftetrappel en het gerinkel van de belletjes reeds aan, dat de Kerstman met zijn arreslee in aantocht was in onze straat. Op Kerstavond bracht hij enige geschenkjes; niet zo uitbundig als op Sinterklaas-avond en ook geen gedichtjes: voor iedereen in huis een degelijk presentje !

Maar ja, de techniek schrijdt voort en de Kerstman paste zich aan: hij ging zich verplaatsen per scooter, motorfiets en in zijn latere, rijkere, dagen in fraaie cabriolets, zoals bijvoorbeeld in die fraaie BUICK-cabriolet uit 1950.

In huiselijke kringen stond (en staat) de Kerst-periode in het teken van gezelligheid rond de Kerstboom. Bij de één wat eenvoudiger dan bij de ander.

Een uitschieter was o.a. de uitstraling rond de Kerst-avond oftewel "Heilige Abend" (24 december) bij de toenmalige op Huis "Doorn" wonende gevluchte Duitse keizer Wilhelm II. Tot zijn overlijden (juni 1941) handhaafde hij de "Duitse Hofcultuur" in pocket-formaat.

Tja, ieder vogeltje zingt zoals het gebekt is !!



HUIS DOORN,
Duitse Hofcultuur in pocketformaat



Terug naar de jaren '60: onze buurman plantte in de voortuin van de nieuwe woning een leuk klein conifeertje. Na enige jaren leek het hem wel leuk rond de Kerst er wat lampjes in te hangen: wel 16 stuks ! Het boompje groeide en groeide: uiteindelijk werd het een "echte" boom ! Hij had dan wel 120 (!) lampjes nodig om het resultaat op bijgaande foto te bereiken.
Helaas, door het verwijderen van een lekkende stookolietank moest die prachtige boom het veld ruimen en werd op zijn kop per kraan afgevoerd.

. De week voor Kerstmis: sinds jaar en dag vindt er op de Markt in Gouda het feestje plaats rond de door Noorwegen geschenken kerstboom. Jaarlijks trekt dat duizende bezoekers: de openbare verlichting gaat uit en alleen de kaarsjes achter de vensters van de omwonenden geven een warme uitstraling.

. 1980: ook wij waren erbij. In de voorste rij staande verscheen er van links plotseling een witte BMW-motorfiets en daarachter een blauwe Ford Granada met de bekende plaat "AA-95". Met mijn trouwe "Canon"-camera in de aanslag lukte het mij de hoge gasten op de gevoelige plaat te leggen: Koningin Beatrix, Prins Claus en de kleine 13 jaar oude Prins Willem-Alexander !

. Dit jaar heeft de Kerstman de basis gelegd voor zijn mogelijke opvolging: hij wordt vergezeld door een "assistente-in-opleiding", waarvoor een bekende Parijse couturier een modern tuniek heeft ontworpen !

. Ergo anno 2013:

- . geen grote boom meer in de voortuin bij de buurman;
- . geen bezoek meer aan de "Kaarsjes-avond" in Gouda;
- . geen Ford Granada meer als hof-auto;
- . geen Koningin Beatrix, maar nu Prinses;
- . geen Prins Claus meer;
- . en het kleine 13-jarig ventje op de foto is thans onze Koning der Nederlanden !

Ik wens u allen veel lees- en kijkplezier en een paar gezellige Kerstdagen !



Bij het zien van beide foto's van de KAISER 1949 met mijn moeder komen een aantal zaken uit die tijd boven drijven:

• "BV" op het viaduct van de linker foto vond mijn moeder overeenkomen met de initialen van mijn vader ! In werkelijkheid was het een levensgrote reclame van "BV ARAL". Daarvan herinner ik mij, dat in de jaren, dat wij veelvuldig door Duitsland toerden, ik bij voorkeur "BV ARAL"-benzine tankte. Niet alleen vond ik de motor "pittiger" reageren, maar ook het gemiddelde brandstof-verbruik lag merkbaar gunstiger.

. Nadat mijn ouders met de KAISER teruggekomen waren van een vakantie in Oostenrijk mocht ik op een zondag de wagen meenemen om met vijf oud-collega's van de officiers-opleiding naar een reünie in Brabant te gaan. Nooit zal ik de confrontatie vergeten met een koppel meeuwen, die ik plotseling aantrof op de oude weg van Rotterdam naar Gorinchem: een noodstop met 6 man aan boord was onder de gegeven omstandigheden niet verantwoord. Het geluid van de klappen tegen het front en de voorruit en het beeld in de binnenspiegel van een witte wereld van rondvliegende veren beleef ik altijd nog als ik in de buurt van Gorinchem rijd !

. NEKAF (Nederlandse Kaiser-Frazer Fabrieken) aan de Sluisjesdijk in Rotterdam: voor een sollicitatie-gesprek was ik uitgenodigd in het directie-kantoor van de fabriek. Na het binnenkomen en de kennismaking met de toenmalige directeur viel het mij op, dat de man niet de moeite heeft genomen om even zijn donkere zonnebril af te doen bij de begroeting ! Ik heb de man niet recht in zijn ogen kunnen kijken: een schoolvoor-beeld van onwellevendheid ! In verband met het feit, dat de militaire dienst in het verschiep lag, kwamen wij niet tot zaken.

Na het gesprek was ik in de gelegenheid de assemblage-fabriek te bezichtigen. Van de vier-deurs sedans was een belangrijk deel ook voor de export bestemd. Een beperkt aantal z.g. "rolling-chassis" kwam ter beschikking van carrossiers, waarvan één "one-off" - cabriolet gebouwd werd door "PENNOCK". Andere chassis werden verlengd voor 7-persoons limousines en/of ambulance-bestemmingen.

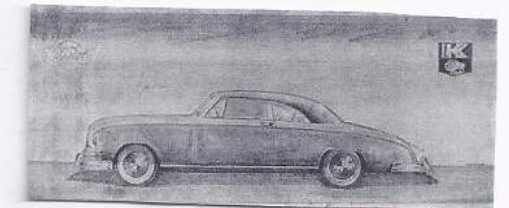
De 50 in Amerika gebouwde 4-deurs cabriolets (links onder) werden niet naar ons land geëxporteerd.

De prijs van de in Rotterdam geassembleerde KAISER's bedroeg fl. 8.975,= .
(ter vergelijking: NASH "600": fl. 8.930,=; STUDEBAKER: fl. 9.250,=; FORD V8: fl. 7.142,= en DODGE: fl. 8.300,=).

Naast de KAISER-automobielen assembleerde men op de Sluisjesdijk o.a. ook WILLYS Aero, SIMCA "8", Aronde en 1200 Bertone-coupé, HILLMAN, NEKAF-Jeeps, diverse CHRYSLER-producten en zelfs nog 570 SAAB's "96".

Na de overname door CHRYSLER International sloot de fabriek in Rotterdam in 1971 definitief haar poorten.

Einde van een stukje Nederlandse Automobiël Assemblage !



In de uitgave van oktober 2005 van "COLLECTIBLE AUTOMOBILE" heeft de hoofdredacteur, John Biel, een 10-tal foto-pagina's samengesteld uit een collage van 90 foto's uit mijn familie-albums.

De vijf als attachment afgebeelde foto's zijn van heel verschillend pluimage.

Linksboven een "parade"-auto van Koningin Wilhelmina, waarvan de treeplanken in 1937 werden verwijderd. (men kan nooit weten in die onrustige jaren in politiek Europa !)

Tripjes met Amerikaanse automobielen uit de jaren '30 maakten deel uit van ons familieleven o.a. bezoeken aan opa's en oma's in Rotterdam en Nijmegen.

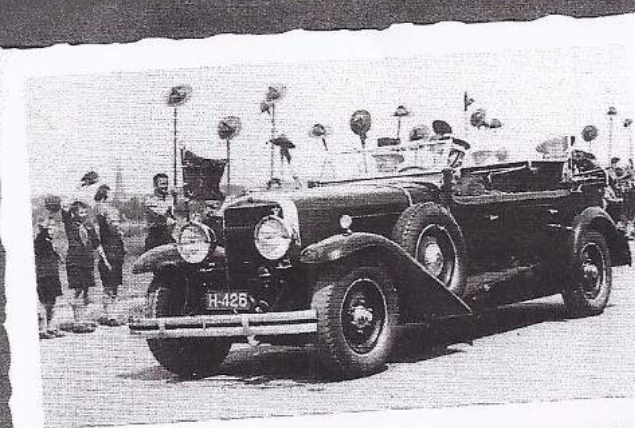
Ja, en als je dan wél de beschikking hebt over treeplanken dan moet je er ook op kunnen zitten !

Ja, die PACKARD-cabriolet : in 1947 werd mijn vader door een relatie verzocht deze in Zwitserland op te halen. Op een stralende zomerdag zoefden wij langs 's Heren wegen door Noord-Frankrijk en België. (de Duitse Autobahnen kwamen toen nog niet in aanmerking voor zo'n trip)

Onderweg moest er af en toe even geïnspecteerd worden of alles nog "goed" was.

Na 's morgens om 5.00 uur bij het Bodenmeer (waar ik toen woonde) vertrokken te zijn, waren wij met de grote open acht-cilinder toch 's avonds, door de zon heerlijk verbrand, nog op redelijke tijd thuis.

(Deze PACKARD was een exemplaar van een kleine serie PACKARD-SUISSE met een body van de bekende Zwitserse carrossier GRABER in Wichtrach: een vorm van samenwerking met de toenmalige importeur Werner Risch)



Boy Scouts greet Queen Wilhelmina as she rides in her parade car, a 1929 Cadillac.



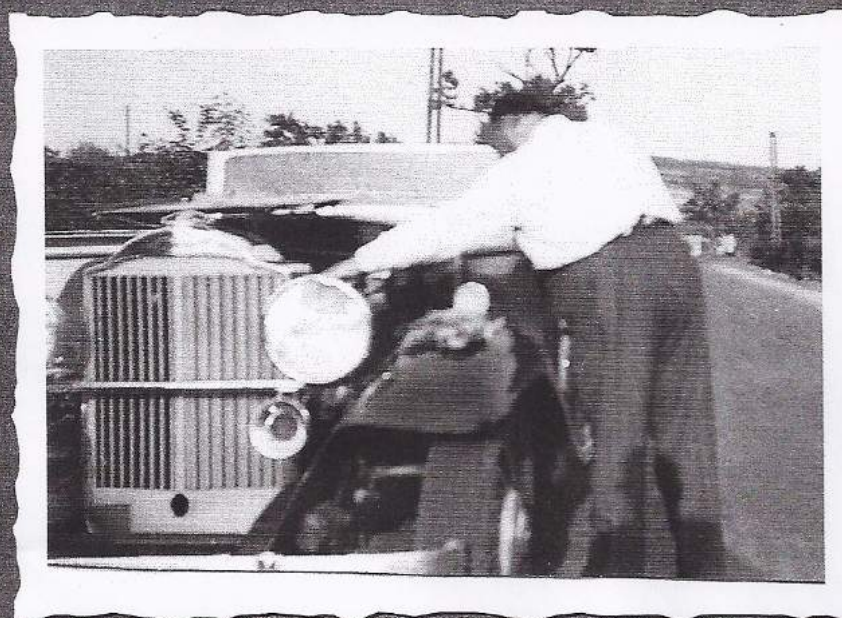
'30 Hudson Great Eight turns sofa for Frans's mother, father, Bernard, and Aunt Anny.



With mother and brother, Frans peeks out around the spare on a 1932 Auburn in '36.



Willy, Frans, and Fred with a 1932 Essex, Hudson's lower-priced companion make.



Bernard Vrijaldenhoven tends to the needs of a 1932 Packard. "When I was living in Switzerland, I joined my father in 1947 to take this car to Holland over the damaged roads of France and Belgium (980 km)," Frans notes.

De foto's uit "Collectible Automobile" (uitgave oktober 2005) heeft de hoofd-redacteur, John Biel, geselecteerd uit mijn beide boeken over het autopark van de Koninklijke Familie door de jaren heen.

Bovenaan de legendarische 85 pk 3.6 liter FORD V8 1935 met de Duitse nummerplaat IA-105108 bij de entree van Prins Bernhard in Den Haag op 8 september 1936. Na 18 september 1936 zagen we deze FORD met het Zuid Hollandse nummer HZ-36200.

Ja, die CORD 812: een aparte wagen. Nadat de prins afstand van de, in zijn ogen, onbetrouwbare wagen had gedaan, zagen we hem in de voor-oorlogse periode in consignatie staan bij Maus Gatsonides en Garage Kost in Amsterdam.

Na de oorlog kwam mijn vader de CORD weer tegen en hebben wij als curiositeit een ommetje met de wagen gemaakt, ook de wetenschap hebbende, dat hij ooit in brand heeft gestaan op de weg tussen Arnhem en Ede (juli 1938). Later is deze exclusieve CORD helemaal van de aardbodem verdwenen.

Van de CADILLAC-limousines 1936, o.a ook van de H-191 van Koningin Wilhelmina, werden destijds de treeplanken verwijderd. Aanleiding voor deze maatregel moet enerzijds de onrustige situatie in Europa geweest zijn, anderzijds de moordaanslag op Koning Alexander I van Joegoslavië op 9 oktober 1934 in Marseille.

In augustus 1936 heeft de Haagse carrossier Chr. A. Roos gelijktijdig de limousine "H-191" omgebouwd tot Landauette voor de prijs van fl. 615.28. Hierbij was inbegrepen: "de voorrug veranderd tot beter zitten" (fl. 10,=) en "een stel instapgrepen geleverd en geplaatst" (ook fl.10,=), alsmede "onderaan het achterzitkussen een lederen stootrand met afgeboorde kant aangebracht" (fl. 12.50).

(Onderaan op de nota stond fl. 621.50; af: weduwe- & wezenfonds 1 %: fl. 6.22)



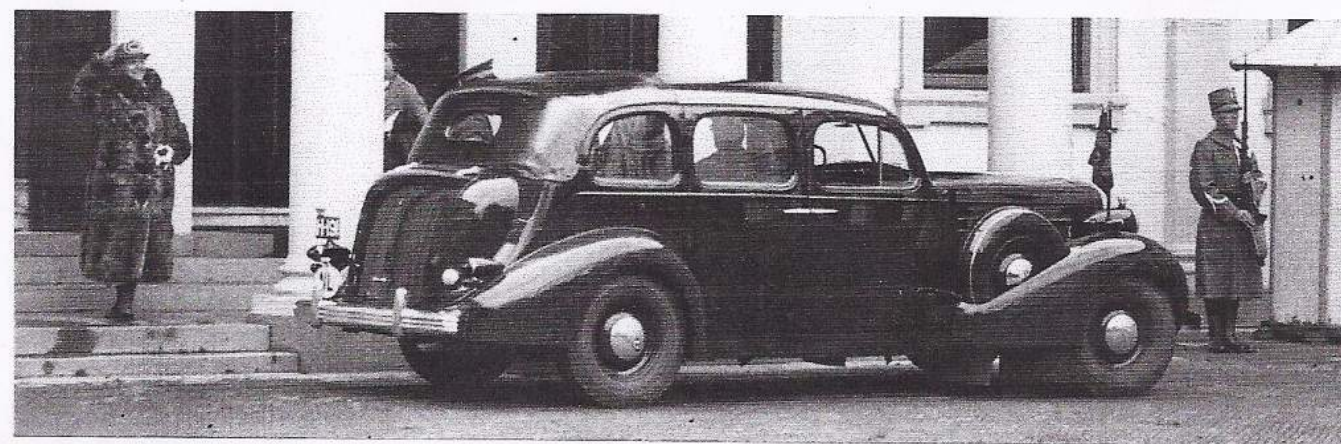
In 1936, Princess (later Queen) Juliana married a German nobleman, Prince Bernhard. Here, the couple makes ready to embark in the prince's '35 Ford as Queen Wilhelmina (left) looks on.



Prince Bernhard appears to be shooting movie film from the cabin of his 1936 Cord 812.



The prince being driven in the Cord, followed by a palace security detail in a 1936 Ford.



Queen Wilhelmina heads to her 1936 Cadillac landaulet. The running boards were removed for security purposes.

Alhoewel het op politiek gebied vrij onrustig was in Europa, stelde mijn vader "als het gaat spoken dan spookt het in het Oosten !" Aldus gingen wij in de derde week van augustus 1939 op pad met een 1931 NASH Cabriolet, acht-cilinder kopklepper met dubbele ontsteking. De wagen kostte destijds fl. 125,- inclusief 6 nieuwe banden !

Na eerst een bezoek gebracht te hebben bij onze tante in Keulen gingen wij via Koblenz richting Lorch am Rhein. In de Taunus lag in het Wispertal het Gasthof "Laukenmühle" annex boerderij, waar wij in 1938 ook geweest waren.

. Vanuit dit gezellige oord maakten wij met de NASH, steeds met open kap, diverse trips in de omgeving, waaronder ook een bezoek aan het "Niederwald Denkmal" tegenover Bingen. Dit monument werd gebouwd ter nagedachtenis aan de Frans/Duits-oorlog 1870-1871. Toen wij het parkeerterrein opreden werd de Nederlandse driekleur gehesen ! Wat bleek ? Onderaan de berg zat een mannetje, die aan de parkeerwachter doorgaf uit welk land de "vreemdeling" kwam. Zodoende ! (dat kon anno 1939 !)

. Totdat de hotel-eigenaar ons 's morgens om 6.00 uur wekte met de mededeling, dat zijn benzinepomp door het leger was geblokkeerd Hij had nog 40 liter benzine voor ons achter kunnen houden en hij adviseerde ons op korte termijn te vertrekken. Dat werd een trip huiswaarts om nooit te vergeten. Enorme troepen-verplaatsingen langs de Rijn, veelal paarden-tractie. Het was vaak een hele toer om op de relatief smalle wegen langs de Rijn te kunnen inhalen: soms met behulp van motor-ordonnances. Maar ja, in een acht-cilinder met een verbruik van 1 op 6 gaat de verticale benzinemeter zakkenen dat met geblokkeerde benzine-stations, die alleen voor militaire doeleinden mochten leveren ! Na diverse telefonische contacten met de dienstdoende commandanten lukte het mijn vader steeds 10 liter benzine te krijgen. Met "vallen en opstaan" bereikten wij de inmiddels zwaar bewaakte Nederlandse grens. Duitsland uit, dat was geen probleem, maar Nederland kwam je niet zo maar binnen. Wij moesten alle vier "Scheveningen" zeggen !! Met een militair met het geweer over de schouder op de treeplank mochten wij de Waalbrug bij Nijmegen over !

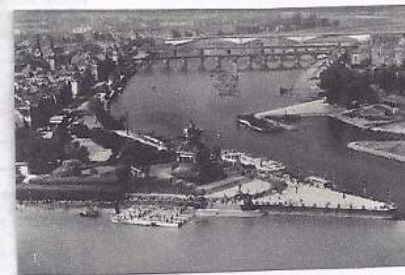
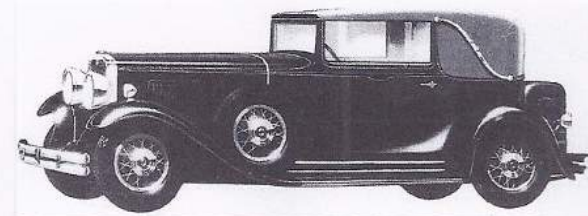
. Bijna lege benzine tank: mijn vader vroeg mijn moeder om het Nederlandse geld, dat hij haar op de heenweg in bewaring had gegeven:.....zoek ! Bij het eerstvolgende tankstation legde mijn vader uit, dat hij dringend benzine nodig had, maar geen geld had ! Uiteindelijk met achterlating van zijn paspoort als borg (in 1939 !) kregen wij 60 liter benzine met de bevestiging, dat wij de volgende dag weer langs zouden komen.

Nadat de familie gerust gesteld was, dat wij heelhuids thuis gekomen waren, reden wij de volgende dag met stralend weer en een buidel geld weer richting Nijmegen: alles weer geregeld ! Een paar dagen later: zondagmorgen, 3 september 1939, 12.00 uur: via de radio slecht nieuws..... Engeland en Frankrijk in oorlog met Duitsland !!

. Mijn moeder schreef in een van haar dagboeken, die zij tussen 1928 en 1945 schreef: "Laten we van harte hopen, dat alles nog ten goede komt en er spoedig weer vrede is". Zij heeft toen niet kunnen vermoeden, dat er 6 donkere jaren in het verschiep lagen, maar de herinneringen aan de avontuurlijke vakantie aan de Rijn in augustus 1939 heeft niemand mij kunnen afnemen !



Keulen



Koblenz

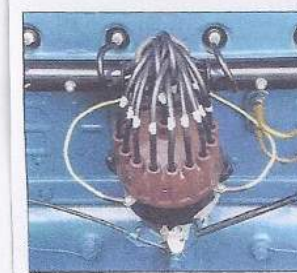
NIEDERWALD DENKMAL:
zum Andenken an die einmütige siegreiche Erhebung
des Deutschen Volkes und an die Wiederaufrichtung
des Deutschen Reiches : 1870 - 1871



Chicago World's Fair
("SMART"-torens: weet u nog ?)



8-cilinder met dubbele ontsteking: 16 + 1 draad !



Collectible Automobile®



De 4-pers. Nash cabriolet op het vliegveld Waalhaven, naast een sierlijk sportvliegtuig van de Rotterdamsche Aero-club. De Nash is geheel met onspijterbaar glas uitgevoerd

In de loop van de eerste jaren van de vorige eeuw kwam men er achter, dat je als eigenaar van een twee-zitter ook wel eens kennissen of vriendinnetjes wilde meenemen. Men kwam dan op het idee om een sportieve 2-persoons cabriolet (en ook wel coupé's) uit te rusten met een nood-zitplaats onder een deksel. (een deksel werd ook al toegepast bij een z.g. "Business"-coupé met de scharnieren aan de bovenzijde) Een lekker luchtig plekje achterin; met enige acrobatische toeren via twee kleine opstapjes kon je plaats nemen. Met de kap open en bij geringe snelheid kon je zelfs converseren met de bestuurder en/of passagier. Ging het sneller dan werd het minder prettig.

1947: met een STUDEBAKER 1937, zoals het afgebeelde rood/witte exemplaar, mocht ik met mijn vader en een relatie in de "Kattebak" van de coupé mee naar Arnhem: ik heb het geweten achterin ! Uiteindelijk heb ik mij laten zakken in het "onder-in" om uit de windstroom te geraken !

Internationaal heeft de "Dickey-seat" diverse benamingen: in Amerika veelal "Rumble-seat", bij ons officieus "Kattebak" en in Duitsland geksterend "Schwiegermutterstz". Dit laatste heb ik in de jaren '30 in de praktijk meegemaakt met de zoon van onze overburen: hij kocht destijds uitsluitend 2-persoons automobielen om te voorkomen, dat hij zijn schoonmoeder "op sleeptouw" moest nemen ! Na de oorlog zat hij moeilijk; toen moest hij aan de RENAULT "4".

In 1948 trof TRIUMPH een oplossing voor de achter-passagiers: bij het openen van de klep verscheen er een "tweede"-ruit en zat men enigszins comfortabel.

Aangezien het verschijnsel "Dickey-seat" een beetje uit gratie viel, creëerde men voor de Tweede Wereldoorlog, vooral in Amerika, de "Club-Cabriolet". De kap werd wat langer uitgevoerd, waardoor de mogelijkheid ontstond de passagiersbank "onder dak" te brengen.

"Vier onder de kap" heette zo'n model in de wandeling. (zie PACKARD 1938, rechts onder)

De "Dickey-seat" was exit. Daarentegen hadden de achter-passagiers niet veel uitzicht opzij, om nog niet te spreken van de problemen bij het achteruit rijden ! In een later stadium kwam er een tweede zijruitje bij . MERCEDES-BENZ noemde zo'n uitvoering "Cabriolet B" in tegenstelling tot de 4-persoons "Cabriolet C" met de grote dode hoek en slecht zicht naar buiten.

Liefhebbers van het rijden met wapperende haren zoeken vandaag de dag hun troost in een "Roadster": lekker luchtig !!



met de AUBURN 1933 op stap



een treeplank: dus een foto !

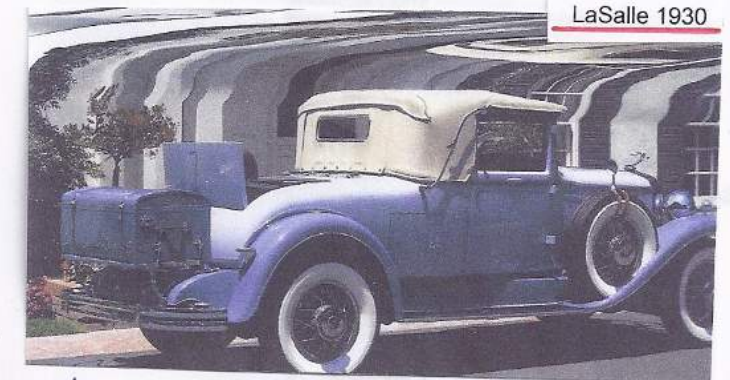
that's me



1933 AUBURN 8-101A
CONVERTIBLE CABRIOLET
ACD Certified



Lea Francis 12/40



LaSalle 1930



Studebaker 1937



MGA



Triumph 2000 Roadster



Packard 1938

In november 1988 heb ik aan de wieg gestaan bij de oprichting van de "Voiture's Oldtimer Courant": een 14-daags tijdschrift onder de bezielende leiding van Wim Knijnenburg met als eindredacteur John Bekker. Tot 2005 verzorgde ik veelvuldig de historische auto-verhalen alsmede een groot aantal "Mystery Cars". In principe probeerde ik artikelen te produceren over onderwerpen, waaraan niet of nauwelijks aandacht werd besteed.

Eén van die onderwerpen was de collectie Koninklijke automobielen in het Museum Paleis "Het Loo". Hierdoor kwam ik in contact met de RijksVoorlichtingsDienst. Tijdens een bezoek bij het Hoofd van deze Dienst op het Binnenhof bracht ik tot uiting, dat ik ook over de automobielen van Prins Bernhard wilde gaan schrijven, maar daarvoor graag eerst met de Prins aan tafel wilde zitten.

Aldus geschiedde: op 18 januari 1991 werd het bezoek aan de Prins op Paleis Soestdijk gerealiseerd.

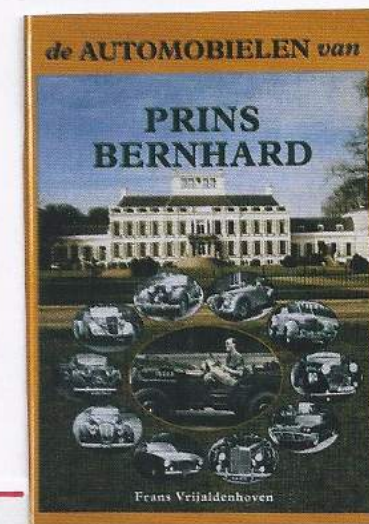
Nadat ik daarna, mede op basis van dat gesprek van ruim een uur, een aantal pagina's over zijn auto's had geschreven, heb ik de drukproeven ter eventuele correctie aan de Prins opgezonden. Ik kreeg ze met enkele aanvullende aantekeningen retour, vergezeld van een aantal foto's uit zijn privé-collectie.

In een later stadium kwam de uitgever, Rien Molenaar uit Bleskensgraaf, deze artikelen onder ogen en opperde het voorstel om over het, in de loop van de jaren gevarieerde, prinselijke autopark een boek samen te stellen. Onder zijn beheer werd het boek "De Automobielen van Prins Bernhard" in 1997 op de markt gebracht.

Op veler verzoek heb ik enkele jaren daarna, in 2001, een tweede boek samengesteld onder de titel "Koninklijk Autorijden", waarin ik alle auto-details betreffende de Koninklijke Familie heb beschreven vanaf het allereerste begin van de vorige eeuw tot het moderne "Volvo"-auto-park.



de Prins heeft ook nog in een BMW "503" gereden !



de Prins is altijd een FERRARI-enthousiast gebleven.



Paleis Soestdijk, 5 november 1997

Hooggeachte Heer Vrijaldenhoven,

Heel veel dank voor Uw brief en het goed uitziende boek over mijn activiteiten op automobielgebied.

Bij het doornemen van het boek kwamen vele aardige herinneringen bij mij boven.

Ik wens U veel succes toe.

*Met hartelijke
groeten,
Bernhard*

Prins der Nederlanden

Mei 1945: Duitsland heeft de oorlog verloren en ligt er zwaar beschadigd bij. Ook het wegnnet is nauwelijks begaanbaar en van het autopark, dat nog over is, is de toestand uiterst belabberd: Onbetrouwbare techniek, geen onderdelen en aan nieuwe banden hoeft men helemaal niet te denken. Ondanks alle narigheid startte de verslagen bevolking met het in eerste instantie opruimen van de troep met de povere ten dienste staande voertuigen . De auto-industrie lag ook in puin en pas na de "Währungsreform" d.d. 20 juni 1948, waarbij de sinds 1924 gangbare "Reichsmark" (RM) in het kader van de geldhervorming werd omgezet in de "Duitse Mark" (DM), kwam er een beetje schot in de zaak.

. Eén van de meest bekende werkpaarden is de "VOLKSWAGEN TRANSPORTER": een succesformule ontstaan uit een eenvoudige schets in de agenda van Ben Pon, de legendarische VW-importeur. Na zijn kennismaking met de "Kever" bedacht hij, dat wanneer je de carrosserie verwijderd, het stuurhuis naar voren brengt en daarachter een platte laadbak tot over de luchtgekoelde motor aanbrengt er een heel praktisch voertuig ontstaat. Naast de T-Ford en de "Kever" kan deze "Transporter" ook toegevoegd worden onder der rubriek "het langst in productie geweest zijnde". Recentelijk (2013/2014) werd op basis van een gewijzigde wetgeving in Brazilië besloten uiteindelijk de "Bulli" aldaar uit productie te nemen.

. Wie had ooit kunnen denken, dat de "DKW SCHNELASTER", toentertijd gebouwd in Düsseldorf, de voorloper zou worden van de huidige AUDI en nog wel als grote tegenspeler van het duo MERCEDES-BENZ en BMW. Het idee om destijds de AUDI V8 als topmodel onder de historische AUTO UNION-naam "HORCH" op de markt te brengen is nooit in de praktijk uitgevoerd. (Vandaag de dag zal men nu in Ingolstadt denken: met de "MAYBACH" is het toch ook nooit geworden van wat men er oorspronkelijk van gedacht had)

. Bij het zien van het plaatje van de "GOLIATH" uit huize "BORGWARD"- Bremen gaan in eerste instantie de gedachten terug naar de voor-oorlogse jaren toen fa. Rosier in Leeuwarden de roemruchte drie-wielers importeerde. Na 1945 pakte men vanuit de schamele fabriekshallen de productie weer op. Maar in de loop van de daarop volgende jaren kwam er toch meer vraag naar een wat hoger draagvermogen. Daartoe kwam dan uiteindelijk de "GOLIATH EXPRESS 1100 " met vier wielen en een laadvermogen van een kleine 1.000 kg van de band rollen.

. De "TEMPO DRIEWIELER" : een product van "Vidal & Sohn"- Wandsbeek werd voor de oorlog aanvankelijk geïmporteerd door fa. Schnitzler & Co in Den Haag. In de loop van de jaren ging het importeurschap over in handen van fa. de Vletter & Groenendijk in Rotterdam, nadat de fabricage verplaatst was naar Harburg. Dit importschap duurde niet lang: fa Rosier in Den Haag nam deze vertegenwoordiging daarna ter hand en startte na de wereldbrand ook weer met de verkoop. Aanvankelijk met de drie-wielers, waarvan de productie in 1956 beëindigd werd. De vier-wielige TEMPO werd op stapel gezet om te voldoen aan de vraag naar meer draagvermogen. Er ontstond oorspronkelijk de RAPID, later opgevolgd door de zwaardere MATADOR. Na een eerdere samenwerkingsvorm met DAIMLER-BENZ A.G. verkocht de familie Vidal het bedrijf in 1965. Tot 1977 produceerde men de TEMPO's, echter met voorop de Zilveren Ster.

Na jaren van zwaar werk zijn er in verhouding tot het geproduceerde aantal van de DKW, GOLIATH en TEMPO's slechts een heel klein percentage overgebleven. Sporadisch komt men er een exemplaar tegen, maar dan meestal op, in Duitsland georganiseerde, beurzen.



VOLKSWAGEN Transporter



VW
Vierzylinder, Boxer
1192 cm³
77,0 x 64,0 mm
22 (30)/3400



VW T1 Transporter



DKW Schnellaster



DKW
Dreizylinder Reihe, Zweitakter
896 cm³
71,0 x 76,0 mm
22 (30)/3800



DKW Schnellaster



GOLIATH
Vierzylinder, Boxer
1093 cm³
74,0 x 64,0 mm
29 (40)/4250



Goliath Express 1100

GOLIATH.
Import.: fa. Rosier, Spanjaardslaan 162, Leeuwarden.
Type FW 400, 2 cyl., wielb. 2.70 M.
(B. en s. 61 x 68 m.M.); 14 rem-P.K.; mech. remmen; dr. verm. 750 Kg.; bandenm.: voor 5.00 x 16, achter 5.25 x 18; gew. ca. 355 Kg.
Chassis f 900.-
Chassis met cabine " 975.-
Chassis met open laadbak " 995.-
Chassis met gesloten laadbak " 1085.-

1939



GOLIATH.
Imp.: H. Englebert N.V., Theresiastraat 145, 's-Gravenhage, Tel. 772085.
Type GD 750 3-wielige bestelwagen.
2-cyl. 2-takt, 464 cc.; 15 pk. bij 4000 omw.;

1955

GOLIATH-WERK G.M.B.H. BREMEN			
for	Express 1100	Motor	53.0
tot Gewicht incl. kg	1 200	Boxer	19
tot Achterassens kg	1 150	tot Achterassens kg	1 150

GOLIATH Express



Tempo Rapid

TEMPO.
Imp.: Tempo Wagens Import N.V., Wegastraat 16-18, 's-Gravenhage, Tel. 720153.
Type Boy (Driewieler).
1-cyl. 2-takt Heinkel motor, 245 cc.; 10 pk.

1955



TEMPO
Vierzylinder, Reihe
948 cm³
62,9 x 76,2 mm
24 (32)/4100



TEMPO Rapid



Toen ik na een verblijf van 2 jaar in Zwitserland eind 1948 weer terug was in het ouderlijk huis had ik een kleine hoop, dat "Defensie" mij zou vergeten. Maar nee, nadat ik mij in het Bevolkingsregister had laten inschrijven was het "Bingo"! oproep voor keuring, goed gekeurd en in september 1949 ging het, kort geknipt en wel, richting de plaats van opkomst: Grave, bij het Regiment van de Aan- en Afvoertroepen (A.A.T.) Met 800 man in hetzelfde pakje stonden wij daar dagelijks daar aangetreden. Na verloop van enkele weken werd ik met nog 7 andere dienstplichtigen uit de diverse peletons geselecteerd voor de opleiding tot motor-transportofficier. Hiertoe werden wij overgeplaatst naar de Ripperda-Kazerne in Haarlem, waar wij gedetacheerd werden bij de S.R.O 2 = School voor Reserve-officieren, tweede lichting 1949.

. Als A.A.T.-er moest je natuurlijk leren autorijden. Ondanks het feit, dat ik in het bezit was van een Zwitsers rijbewijs voor zware vrachtwagens (Saurer's!) moest ik ook deelnemen aan de primaire rijlessen! Met een G.M.C.-Jimmy ben ik er maar weer eens een keer tussen uit gebroken en ging richting Circuit van Zandvoort, dat toentertijd vrij was te bezoeken: met een 10-wieler G.M.C. door de Tarzan-bocht was wel een sensatie en daarna de Hunzerug en zo! Later toen wij in kolonne gingen rijden moest ik de kop nemen achter de "Liberator" van de Sergeant-Majoor: "waar ik rijdt, rijdt jij ook": O.K! Op een gegeven moment reed hij onder luifel tussen de pompen van een benzine-station: ik dus ook + 7 G.M.C.'s (dat zou je op een film hebben moeten zien!) Bij de pauze riep hij mij tot de orde: "nee, majoor, waar u rijdt, enz. enz.", toen was het even stil "ja, je had gelijk": discussie gesloten!

. Naast de G.M.C.'s reden wij ook met de Canadese CHEVROLET 3-tonners met de merkwaardige voorruit: zij waren negatief schuin naar binnen geplaatst om weerspiegeling van het maanlicht te voorkomen bij nachtelijke troepen-verplaatsingen.

Tijdens een kaartlees-oefening dacht de chauffeur, dat de 3-tonner dezelfde wegligging had als de voor hem rijdende G.M.C. Bij de Vinkeveense Plassen ging het mis. Bij een voor hem te hoge snelheid verloor hij het contact met de weg. En zo gleden wij links van de weg af de plas in. Doordat er erg veel riet stond verdween de Chevrolet erg langzaam onder water: zodoende kon ik (de kaartlezer) over de motorkap en de bestuurderszitplaats (rechts) nog met droge voeten aan wal komen.

. In de fraaie zomer van 1950 vertrokken wij menigmaal op maandagmorgen met de hele compagnie voor meerdaagse oefeningen in het land. Wij waren of peletons-commandant, radio-verbindings-officier of verkennings-commandant. Wij maakten kennis o.a. met Gaasterland, Twente en Zuid Limburg.

Toen Montfort (L) op het programma stond was ik die dag verkennings-commandant. Uit hoofde van die functie moest ik mij melden bij de Burgemeester. Als A.A.T.-er kreeg ik de volle laag: zo'n troep lieden moest hij niet in zijn gemeente! Ik stelde hem gerust: "de tijden zijn veranderd en ik sta er garant voor, dat alles vlekkeloos zal verlopen". De pastoor deed snel zijn ronde: "moeders, houd jullie dochters binnen"!

Het was een geluk voor mij, dat ik de volgende morgen als peletons-commandant als eerste het dorp verliet! De compagnie-commandant, een majoor in een groene FORD 1949, had heel wat recht te zetten (letterlijk!): menige telefoonpaal stond scheef - de tegels van het schoolplein waren gebroken door de zware keukenwagens - en ... één van de lieden had het gepresteerd op het kerkorgel een jazz-riedel weg te geven!!

. Aan het einde van deze zomer deed ik mijn vaandrig-examen, doch i.v.m. mijn vrijstelling van het dragen van hoge schoenen en het doen van staande- en lopende diensten (code 0-5= slecht "onderstel") werd ik door de nieuwe regiment-commandant niet toegelaten tot het corps van de officieren. (de school-commandant stelde tijdens de opleiding: een A.A.T-officier hoeft niet te lopen: hij heeft of een JEEP of een MATCHLESS tot zijn beschikking!)

Een snelle her-keuring vond plaats met als resultaat: "afgekeurd, ongeschikt voor alle diensten"! einde van mijn militaire loopbaan!!

(40 jaar later, in 1990, zat ik nog één keer aan tafel met vijf van mijn zeven klasgenoten (2 waren er reeds overleden)



Generaal de Bons - Kazerne
GRAVE



Ripperda - Kazerne
HAARLEM



Chevrolet- 3-tonner



Radio-dienst



CHEVROLET



De S.R.O 1949 JL



Met een FORD 1949 op stap
(Mijn broer en ik deelden een vriendinnetje)



G.M.C. -"Jimmy"



GMC CCKW-353:



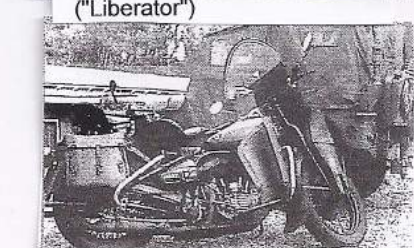
Hotel "Defensie"



Vauxhall "Twelve"



Motorles met Harley Davidson
("Liberator")



AAT SRO
Haarlem
1949 - 1950

Koningin Juliana had in begin van de jaren '50 bij Carrosseriefabriek "PENNOCK" in Den Haag een 4-deurs cabriolet op een AUSTIN SHEERLINE-chassis laten bouwen. Toen zij vernam, dat haar moeder, toen Prinses Wilhelmina, haar 1938 CADILLAC-cabriolet wilde vervangen voor een MERCEDES-BENZ "300", Cabriolet "D", protesteerde zij hevig: "Het is niet gepast, dat haar moeder een Duitse auto zou aanschaffen (1953 !)" Ook de Stalmeester, Bischoff van Heemskerck, maakte zijn ontstemming over dat idee duidelijk kenbaar. Maar onze Wilhelmina zou Wilhelmina niet zijn de MERCEDES-BENZ "300" kwam er ! Destijds werkzaam zijnde bij de AGAM NV, de Mercedes-Benz-importeur in Amsterdam, ben ik zijdelings hierbij betrokken geweest.

De groene cabriolet bevindt zich nog steeds in het museum "Paleis Het Loo".

Jaren gaan voorbij en wat gebeurde ? In 1985 bestelde Prinses Juliana een auto van het merk MERCEDES-BENZ ! (380 SEL, chassis nr. A-137766), voorzien van een door "CARUNA" in Zwitserland gebouwde 4-deurs cabriolet voor de prijs van fl. 324.000,= !

Deze auto heeft heel wat kilometers van en naar het zomerverblijf in Italië afgelegd.

Niets veranderlijker dan een mens !

Naast de verhoogde FORD SCORPIO, destijds in gebruik bij Koningin Beatrix, was er ook behoefte aan een nog meer representatieve limousine. Hiertoe kreeg TERBERG Specials in IJsselstein de opdracht een FORD SCORPIO (chassis nr. MS 84196) te verlengen tot een wielbasis van 3.17 m en te voorzien van een Cabriolet-dak boven de achterbank. Zo'n automodel kreeg vroeger de naam "Landaulet", oftewel ook "Landauer".

Deze bijzondere auto, die in juli 1992 in gebruik werd genomen, rijdende onder het nummer AA-94, zal men echter sporadisch tegenkomen.



MERCEDES-BENZ 380 SEL "CARUNA"-Cabriolet



FORD SCORPIO 2.9i GHIA-landauer automaat '93.



Wat gebeurde er in dat jaar?

Het was het eerste jaar van de MERCURY: een nieuw model, dat toegevoegd werd in de FORD-organisatie tussen de FORD de Luxe - 85 pk en de LINCOLN ZEPHYR V-12. Zijn 3.9, liter 95 pk V8-motor was de basis voor de duizende militaire voertuigen, waaronder de z.g. Canadese 3-tonners; In augustus van dat jaar beleefde ik onze laatste zomervacantie met de 1931 NASH-cabriolet in de "Taunus", vlak voordat de oorlog uitbrak, want Op 3 september 1939 verklaarde Engeland en Frankrijk aan Duitsland de oorlog: het begin van zes donkere jaren ! In november van dat jaar kondigde de "Nieuwe Haaagsche Automobielen Maatschappij" in Den Haag (importeur van HUPMOBILE) in "De Auto" aan, dat zij het importschap van de Amerikaanse kleine BANTAM hadden verworven; slechts één exemplaar kwam in februari 1940 ons land binnen (in 1946 heb ik menige kilometer met dat ene exemplaar gereden !)

Wat voor indruk krijgen we bij het zien van bijgaande foto-collage ?

De futuristische CHRYSLER Airflow-style werd in 1934 een flop; daarentegen werd de LINCOLN ZEPHYR met de spitse neus in 1936 geaccepteerd en in de andere FORD-fabrieken overgenomen. Echter, nadat de 1938 LINCOLN ZEPHYR met de z.g. "Waterval-neus" was verschenen, zagen we in 1939, dat dit stijlelement werd overgenomen door GENERAL MOTORS en CHRYSLER; STUDEBAKER en NASH deden ook al een beetje mee. PACKARD handhaafde zijn traditionele stijl en nadat WILLYS in 1937 zijn "Duikboot-neus" lanceerde, probeerde GRAHAM het een jaar later in de vorm van het "Sharknose"-front. Zoals gebruikelijk keken (en kijken) ze allemaal bij elkaar over de schutting (zie destijds ook de JAGUAR XK 120 versus de BMW-Mille Miglia)

Om een indruk te krijgen hoe de prijsverhoudingen destijds lagen, volgen hieronder de prijzen van de goedkoopste Amerikaanse uitvoeringen van ieder merk, aangevuld met enkele Europese prijzen ter vergelijking:

Chevrolet fl. 1.895,=	-	Pontiac fl. 2.395,=	-	Oldsmobile fl. 2.495,=
Buick fl. 3.195,=	-	LaSalle fl. 4.800,=	-	Cadillac fl. 6.900,=
Plymouth fl. 2.105,=	-	Dodge fl. 2.350,=	-	DeSoto fl. 2.500,=
Chrysler fl. 3.200,=				
Ford fl. 1.885,=	-	Mercury fl. 2.725,=	-	Lincoln Zephyr fl. 4.200,=
Lincoln V-12 fl. 12.300,=				
Packard fl. 3.325,=	-	Nash fl. 2.375,=	-	Studebaker fl. 2.100,=
Hudson fl. 2.375,=	-	Graham fl. 3.295,=	-	Willys fl. 1.675,=
Hupmobile fl. 3.295,=	-	Bantam ??		

Enkele Europese prijzen: Wolseley Ten fl. 2.250,= - SS Jaguar 100 fl. 6.500,=
 Fiat 500 fl. 935,= - DKW fl. 1.035,=
 Opel Kadett fl. 1.150,= - Opel Admiral fl. 3.075,=
 Mercedes-Benz 170 V fl. 2.195,=
 Mercedes-Benz 540 K fl. 16.400,=

Het is en blijft een vorm van smaak (de één houdt van de moeder, de ander van de dochter en nummer drie van allebei !), maar wanneer men zo'n overzicht bekijkt, hadden die 1939-modellen hele fraaie "neuzen", m.i. gaven zij een merk een eigen identiteit in plaats van de moderne "plastic drukwerk-brievenbus gleuven" met daaronder een "luchthapper + gaas", waaronder een soort in kleur gespoten bumper ! Maar ja, de tijden veranderen en de "mode" moet zich aanpassen !!

CHEVROLET
Importeurs: General Motors Continental S.A., Albert Dok, Antwerpen.

PONTIAC

OLDSMOBILE

FORD

BUICK

LA SALLE

CADILLAC
Importeurs: Int. Aut. Centrale K. Landweer, Biltstraat 74, Utrecht.

MERCURY
N.V. Ned. Ford Autom. Fabriek, Fordhaven bij de Hemburg, Amsterdam.

CHRYSLER
Importeurs: André J. H. Ceurvorst, Alb. Cuyperstraat 264, Amsterdam.

PLYMOUTH

STUDEBAKER
Importeurs: N.V. Intern. Automobielen Mij., Scheldestraat 2, Den Haag.

LINCOLN-ZEPHYR

DODGE
Importeurs: Louwman & Parqui, Lel. straat 1-7, Den Haag.

DE SOTO
Importeurs: G.I.V.A., Van Alphenstr. 63-64, Voorburg.

HUDSON
Importeurs: N.V. „A.G.A.M.“, De Carpentierstraat 87, Den Haag.

LINCOLN

PACKARD

NASH
Importeurs: N.V. H. Englebert's Automobielenhandel, Theresiastr. 143, Den Haag.

GRAHAM
Importeurs: N.V. Gebrs. Nefkens' Autom. Mij., Biltstraat 106, Utrecht.

OVERLAND
Importeurs: H. C. L. Sieberg, Scheldeplein, Amsterdam.

HUPMOBILE

BANTAM

1939 ON PARADE
AMERICA'S FAVORITE INDUSTRY
Importeurs: Automobielen Mij. „De Nieuwe Haaagsche“ N.V., Koninginnegracht 10-11, Den Haag.

126 Motorkap open motorkap dicht ! + Bandenpech

Rekening houdende met de kwaliteit van de banden vóór- en na de oorlog dan heb ik het met de talloze reizen door Europa, op een enkele uitzondering na, altijd wel getroffen.

. Ik herinner me in 1938, dat bij de FORD V8 1935 de rechter achterband het tijdens onze vakantie naar de "Taunus" af liet weten en bij een plaatselijke SHELL-garage in Koblenz am Rhein in orde werd gebracht.

. Tijdens onze reis in 1949 met de AUSTIN A 70 naar Kopenhagen, dwars door de gebombardeerde steden Bremen en Hamburg, gaf de linker achterband (DUNLOP 5.50x16) bij de Deense grens problemen. Naast het reservewiel in de koffer hadden wij voor de zekerheid op het imperiaal ook nog een extra reservewiel + 2 Jerrycans met ieder 20 liter benzine: ja, het was 1949 !

Dus gerekend over al die jaren heb ik veel geluk met de banden gehad.

. Ook in dat jaar reed ik de 1e Internationale Tulpen Rallye met een team van drie AUSTIN's A 40; tijdens de controles o.a. in Brussel en Parijs (Place Vendome) gingen de motorkappen open voor inspectie.

. De nieuwe RANGER 2500 werd in 1971 in het bungalowpark in Luino (I) getorpedeerd; gelukkig konden wij na één dag met een nieuwe radiator en waterpomp (zij het gehavend) weer van de vakantie genieten.

. Terug naar de jaren '30: een grensovergang met de auto was destijds niet eenvoudig; naast het internationale rijbewijs, nummerbewijs en nationaliteitsbewijs + wegenbelastingkaart moest er ook een carnet de passage of triptiek aanwezig zijn. En als de douane-beambte dan met zijn zaklantaarn heeft vastgesteld, dat de motor- en chassisnummers kloppen dan mocht je verder met: "goede reis" of "gute Reise" (naar keuze) .

. De OPEL Admiral van de pers heeft het tijdens een KNAC-rit kennelijk moeilijk gehad met de koelwater-temperatuur; motorkap open en afkoelen !

. Tijdens een zondagmiddag-ritje met een VAUXHALL Wyvern E-type uit 1952 meldde zich onraad onder de motorkap; bij de eerste E-typen kon je de motorkap aan twee zijden openen en zonodig op de grond leggen !

. Een tussentijdse controle onder de motorkap van de PACKARD 1931 in Noord Frankrijk was wel wenselijk op een ééndaagse trip in 1947 van het Bodensee naar Den Haag (960 km); met zijn leeftijd van 16 jaar heeft de Packard ons veilig thuis gebracht;

. Maar dan bij de MITSUBISHI Galant was het na een crash in Wenen op de terugweg wel wenselijk even het oliepeil te controleren; het openen van de motorkap was al een groot probleem, maar het verantwoord sluiten was een nog veel heftiger onderneming ! Uiteindelijk moest mijn eigen gewicht er aan te pas komen om de kap definitief te sluiten ! Eenmaal thuis gekomen ging de kap bij het demonteren van het voorfront met zwaar geschut weer open in de schade-afdeling. De Mitsubishi was economisch total-loss, maar met bijbetaling van fl. 600.= op de all-risk uitkering kwam hij weer prima te voorschijn en maakte de 200.000 km. vol !

Typisch eigenlijk, dat je over een item als "Motorkap" alleen al een A4-tje vol kan schrijven !!

Zomervacantie 1938 (Koblenz am Rhein)



FORD V8 1935

PLACE VENDOME, PARIJS



AUSTIN A 40



1e TULPEN RALLYE 1949



AUSTIN A 70



RANGER 2500 (Luino (I), 1971)



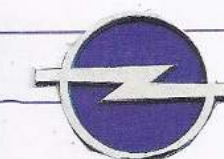
OPEL SUPER SIX 1937



VAUXHALL Wyvern (E-type) 1952



OPEL ADMIRAL



MITSUBISHI GALANT GLS



Maar dicht gaat-ie of hij wil of niet !



PACKARD 1931



127 1988: weer op reis naar Amerika

Nadat ik in het jaar daarvoor de smaak te pakken had gekregen, maakte ik weer plannen om toch weer een bezoek te brengen aan "The Greatest Show on Earth" in Hershey.

Dit keer vloog ik met de NorthWest Airlines via BOSTON, aangezien deze reis begon in Middletown (Ohio) bij mijn vriend Jim Ross, waarmee ik in 1987 ook op Hershey was.

In Boston moest ik overstappen voor de vlucht naar DETROIT. Na een plek in het vliegtuig gevonden te hebben kregen wij bericht, dat er twee mogelijkheden waren: a) zonder bagage naar Detroit of b) met bagage in Boston blijven. Ik koos voor a) en vloog met mijn "overnachtingskoffertje" naar Detroit, maar iedere aansluiting, ook naar DAYTON, was daar niet meer mogelijk. Ik kreeg in Detroit een voucher voor een overnachting in het Hilton-Hotel en kon vandaar de volgende dag met iedere maatschappij naar Dayton Airport, maar nog steeds zonder koffer !

Eenmaal aangekomen in Dayton meldde ik mij bij NorthWest Airlines om mijn adres door te geven voor doorzending van mijn koffer. Wie schetste mijn verbazing, dat men achter een gordijntje mijn koffer tevoorschijn haalde !!! Met een "Rush"-ticket en vermelding "Day" was de koffer al aangekomen ! Bravo voor de organisatie.

Via OHIO gingen wij met de THUNDERBIRD naar Hershey en bleven daar tot zaterdag. Jim bracht mij in HARRISBURG naar de trein met bestemming NEW YORK. Bij ingang zei een conducteur tegen mij: "als u hard loopt dan haalt u de trein nog". Welke trein was dat dan, want ik was ruimschoots op tijd ? De vorige trein, die 2 uur vertraging had ! (dus dit keer geen NS !)

Het weekend bracht ik, na één overnachting in NEW YORK, door in BOSTON.

Met fraai weer maakte ik eerst een "sight-seeing-tour" met een bus om de bezienswaardigheden in het algemeen te kunnen zien. O.a. passeerden wij de, van de TV bekende, club "Cheers". Later op de dag ging ik per boot naar het museumschip de USS "Constitution", waarvan ook het interieur bezocht kon worden: zo kreeg men een indruk van het leven aan boord in de "goede oude tijd".

Het werd tijd de koffer weer te pakken om naar het vliegveld "LOGAN INTERNATIONAL AIRPORT" te gaan. Met een vertraging van een uur ging het met een "747-Jumbo" richting LONDEN GATWICK om daar over te stappen op een toestel van "BRITISH AIRWAYS" naar Schiphol.

Dat was Amerika voor de tweede, tevens laatste, keer. Daarna nog meer vlieguren ?

Ja, talloze malen via Rotterdam -The Hague Airport richting FARO (Portugal) om de jongelui in de ALGARVE op te zoeken i.p.v. 2.600 km rijden via Frankrijk en Spanje met de MITSUBISHI Galant.

Klaar voor de start op SCHIPHOL



Even tanken voor de vlucht naar DAYTON

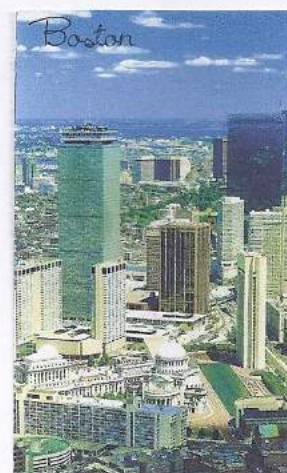


...en toen kwam de koffer !



overnachting in DETROIT

"CHEERS" in Boston



BOSTON

UNITED STATES SHIP CONSTITUTION



het oudste oorlogsschip in de wereld (1797)

REISSHEMA

07 SEPTEMBER 1988
KL SDV29D

ITINERARY
FOR

PAGE 1

MR FB VRYALDENHOVEN
URSULALAND 125

CHECK IN SCHIPHOL 08.45 UUR

AT 24 SEP DEP AMSTERDAM ARR BOSTON	1045 NORTHWEST AIRLINES NW 43 1225 YOUR RESERVATION IS CONFIRMED IN ECONOMY CLASS
AT 24 SEP DEP BOSTON ARR DETROIT/DTW	1440 NORTHWEST AIRLINES NW 395 1640 YOUR RESERVATION IS CONFIRMED IN ECONOMY CLASS
AT 24 SEP DEP DETROIT/DTW ARR DAYTON/DAY	1725 NORTHWEST AIRLINES NW2827 1835 YOUR RESERVATION IS CONFIRMED IN ECONOMY CLASS
DN 10 OCT DEP BOSTON ARR LONDON/GATWICK	2035 NORTHWEST AIRLINES NW 48 0735 YOUR RESERVATION IS CONFIRMED IN ECONOMY CLASS
UE 11 OCT DEP LONDON/GATWICK ARR AMSTERDAM	1310 BRITISH AIRWAYS BA7818 1410 YOUR RESERVATION IS CONFIRMED IN ECONOMY CLASS

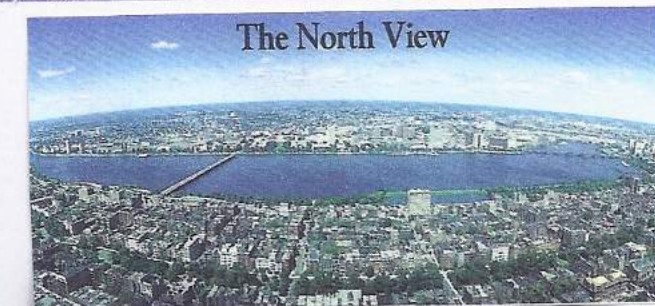
PLEASE RECONFIRM ALL ONWARD AND RETURN FLIGHTS,
WITH CHECK-IN TIMES, 72 HOURS BEFORE DEPARTURE.
OUR NETWORK OF TRAVEL SERVICE OFFICES AROUND THE
WORLD IS THERE TO HELP YOU WITH FURTHER TRAVEL
OR ITINERARY CHANGES. ASK US FOR A DIRECTORY.

AMERICAN EXPRESS TRAVELLERS CHEQUES ARE INSTANTLY
RECOGNISED AND ACCEPTED THROUGHOUT THE WORLD.
WE ARE ALWAYS PLEASED TO HELP YOU WITH ALL YOUR
TRAVELLERS CHEQUE AND FOREIGN CURRENCY
REQUIREMENTS.

met de trein van New York naar BOSTON



The North View



vertrek van LONDEN Gatwick

Een autoleven zonder "brokken" zal niemand meegemaakt hebben. Of je nu veel of weinig kilometers maakt (of de auto staat geparkeerd !) er komt een dag, dat de "All-Risk"- of "WA"-polis ter hand genomen moet worden. Zo ook in mijn auto-bestaan. Bijgaande foto-collage geeft een indruk wat een mens met zijn "ijzeren paard" kan overkomen:

- Links boven: op een maandagmorgen stond deze RANGER 2500 nog op de draaischijf in de showroom. Op de eerstvolgende zaterdagmiddag bracht hij ons bij ons bungalowpark in Noord Italië na 1.250 km gereden te hebben. Voor het uitpakken eerst nog even wat eten voordat de keuken sluit. Kort voor het desert komt de receptionist vragen of ik even kom kijken, want mijn RANGER is bij een aanrijding betrokken. En daar stond hij dan: zwaar gehavend; getorpedeerd door een DAF, die via een SIMCA 1000 tegen een stalen garagedeur zijn capriolen beeindigde !! Door de plaatselijke OPEL-dealer (Luino) werd een nieuwe radiator + waterpomp gemonteerd en daarna hadden wij verder een fijne vakantie.
- Rechts boven zien we een RENAULT Dauphine van de afdeling "Verhuur zonder Chauffeur": één van de vele brokken, die bij zo'n afdeling worden ingeleverd.
- Daarnaast mijn VAUXHALL Velox 1954, die ik aan een werkplaats-chef uitleende om een bezoek aan zijn familie in Duitsland te brengen; behoorlijk gehavend kreeg ik hem terug !
- Mijn twee MITSUBISHI Lancer's ontkwamen ook niet aan de ijzeren hamer: De FV-21-LP (2 weken oud) raakte total-loss tussen 2 andere auto's, terwijl hij voor het kantoor geparkeerd stond ! en de GB-54-XL had niet voldoende weerstand tegen een boom geboden.
- het pad van mijn twee MITSUBISHI Galant's liep ook niet over rozen: de GV-13-TV sneuvelde onverwachts in Wenen. Gelukkig bleef de radiator heel en de voorwielen spoorden nog. Na de volgende dag om 5.00 u 's morgens huiswaarts vertrokken te zijn, moest ik onderweg i.v.m. enig olie-verbruik even het niveau controleren; echter de motorkap was niet op een "normale" wijze in het slot te krijgen, dus dan maar "zwaar geschut" toepassen ! 's avonds, na 1.275 km voortreffelijk gereden te hebben, waren wij gezond en wel weer thuis.
- de tweede GALANT had pech in Hamburg toen een zware balk uit de takels viel. Gelukkig bleef het bij een beschadigd voorscherm + koplamp. Bij 216.000 km emigreerde deze koets naar Portugal met veel zon i.p.v. tijd tot tijd een pak sneeuw bij ons voor de deur.
- een van onze vrienden kon op tijd gered worden uit zijn AUTO UNION 1000 Sp; de auto total-loss, maar hij gelukkig na enige weken weer geheel hersteld;
- het kleine foto'tje rechts onder is een BMW, die uit een ravijn werd getakeld; na een gezellig weekend kwamen vier vrienden om het leven. Het verkeer werd op deze weg in Karinthië stil gehouden i.v.m. met deze takel-werkzaamheden.
- daarboven de restanten van een SAURER uit 1932: de klap van opzij was dusdanig, dat zelfs het motorblok het leven liet !
- tenslotte: de vijf actieve - voor de camera poserende - mannen waren doende in 1939 om een in Duitsland gestrande PLYMOUTH 1935 op sleeptouw te nemen richting Den Haag.

En zo kan een ieder blij zijn, wanneer men vandaag de dag in het hectische verkeer verschoond blijft van toestanden zoals hierboven beschreven !



Ranger 2500



Renault Dauphine



Vauxhall Velox 1954



Mitsubishi Lancer FV-21-LP



Mitsubishi Lancer GB-54-XL



Mitsubishi Galant GLS GV-13-JV



SAURER 1933



Plymouth 1935



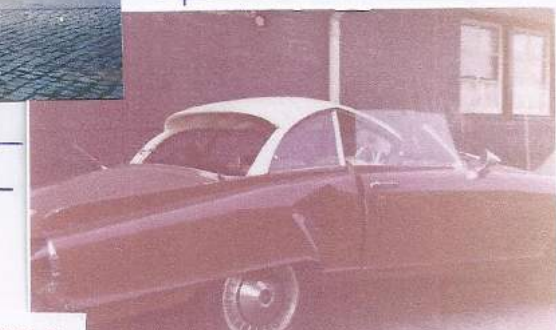
Mitsubishi Galant YB-71-BV



BMW



Mitsubishi Galant YB-71-BV



Auto Union 1000 Sp

In het voorjaar van 1963 besloot de Zweedse Rijksdag om van links- naar rechtshoudend verkeer over te gaan. Aan dit in twee woorden weer te geven besluit zat echter enorm veel vast, terwijl er miljoenen mee gemoeid waren. Gigantische voorbereidingen waren hierbij nodig, die op 3 september 1967 hun climax bereikten.

In 1718 had koning Karel XII een decreet uitgevaardigd, waarbij bepaald werd, dat als twee postkoetsen elkaar ontmoeten, zij beiden naar rechts dienden uit te wijken. Dat was goed geregeld dus.

Maar in 1734 werd deze maatregel weer ongedaan gemaakt ! Waarom ? De aanstichters van deze wijziging zijn niet meer te achterhalen, maar ze hebben wel heel wat op hun geweten gehad.

Bij het opmaken van de wijzigingsplannen moet er aan heel veel details gedacht worden: de één nog kostbaarder dan de ander.

3600 autobussen moesten worden omgebouwd of vervangen worden; een aantal was al voorzien van twee mogelijkheden, terwijl gelijktijdig besloten werd in Stockholm het tramnet op te heffen ! Van straten, pleinen en wegen diende het profiel veranderd te worden. De verkeersborden moesten op een andere plaats komen. En wat te denken van de verkeerslicht-installaties, bushaltes, in- en uitritten ? En als alles voorbereid is, moest de omschakeling op een nader te bepalen nacht geschieden met alle daarna te verwachten ongelukken als gevolg.

Het Zweedse volk werd uiteraard lang genoeg van te voren voorgelicht en vertrouwd gemaakt met de nieuwe situatie, die in de nacht van 2 op 3 september 1967 tussen 1.00 en 6.00 uur zou ingaan.

In de jaren 1927, 1939 en 1945 werden er al plannen gemaakt, die echter niet van de grond kwamen. In 1959 werd een volksstemming gehouden. En wat waren de resultaten ? 89% van de bevolking wilde het linkshouden handhaven ! Dat was een duidelijke taal en men zou dus denken, dat de hele zaak hierdoor van de baan zou zijn geraakt. Maar hoewel de bevolking overduidelijk de boel de boel wilde laten, dacht de Rijksdag, mede op sterk aandringen van buurland Noorwegen, er anders over ! Er werd in begin 1963 besloten over te gaan op rechtshoudend verkeer: aldus geschiedde.

Er werd een Staatscommissie voor het rechtsverkeer ingesteld onder de naam "Höger Trafik Kommission" (Höger=rechts). Eén van de taken was het vaststellen van de datum waarop een en ander zou moeten plaatsvinden.

Het werd 3 september 1967: de vacatiegangers waren naar huis, automobilisten zouden hun auto's voor de winter al op stal zetten (!), er zou dus belangrijk minder verkeer zijn.

Sinds de introductie van het rechts-verkeer werd de indruk verkregen, dat de automobilisten de neiging hadden wat te ver van de stoeprand af te rijden. Aangezien men, ondanks het links-verkeer, het stuur ook links had, had de bestuurder voorheen prima zicht op de stoeprand; na de wijziging lette men meer op de middenstreep !

In 1955 heb ik tussen Denemarken, Noorwegen en Zweden met het links-rijden op de lange stille landwegen diverse malen schrik-reacties meegemaakt: na een onoverzichtelijke bocht schrok je je r..., wanneer er ineens een tegenligger verscheen ! Zelfs op de laatste dag op weg naar de pont naar Denemarken bij een rotonde in Hälsingborg had ik met mijn Volkswagen de neiging verkeerd om te gaan: tijdig kon ik de situatie corrigeren ! Als Napoleon destijds had kunnen oversteken naar Engeland dan zou zo'n verkeers-probleem daar niet aanwezig zijn ! Zullen wij het ooit beleven, dat men in "Good Old England" aan de juiste kant van de weg gaat rijden ?

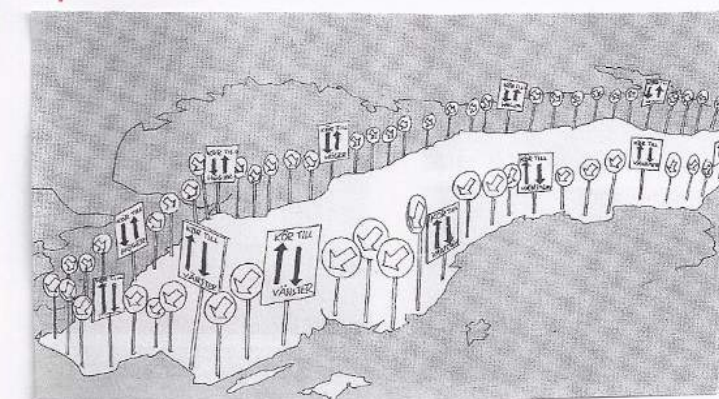
(soortgelijke situatie's als in Zweden had men eerder in Oostenrijk, toen na de "Anschluss" op 19 september 1938 ook werd overgeschakeld naar rechts-verkeer)



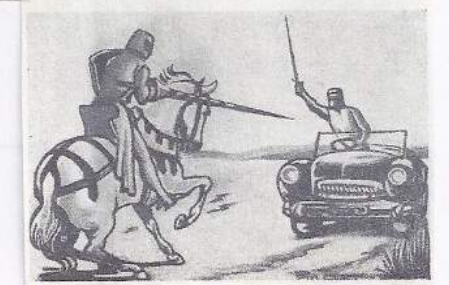
zomer 1955: met de VW op weg van OSLO naar STOCKHOLM



RECHTS IN ZWEDEN MAAR LANGZAAMAAN



Links of rechts stuur



130 C A D I L L A C "The Standard of the World" je komt ze overal tegen

Als je "onderweg" bent met je camera in de hand dan heb je zo je favoriete objecten, die je op de gevoelige plaat wilt vastleggen. In de loop van de afgelopen jaren kwam toch wel tot uiting, dat ik een zwak plekje heb gehad voor het top-merk van GENERAL MOTORS: de "CADILLAC".

Totdat ze tot de "moderne generatie" gingen behoren waren ze heel "gaaf" getekend (zou men tegenwoordig zeggen !)

. Wandelende door New York in 1987 liep ik langs een bar waar een "staartvin" via de eerste étage naar binnen wilde, hetgeen niet lukte.

. Vlak bij het "Central Park" bezocht ik de General Motors-showroom met de gedachte daar heel fraaie CADILLAC-folders te bemachtigen: "....nee, sorry, wij hebben geen CADILLAC-folders...."! (de waarheid ligt in het midden)

. Niemand had destijds verwacht, dat het ooit zou gebeuren, maar de lange CADILLAC-cabriolet van Maarschalk Tito verliet het "Oostblok" en kwam in Alphen a/d Rijn terecht.

. En waar je ook bent je komt ze inderdaad overal tegen t.w. in BOSTON, NEW YORK en natuurlijk de nodige "oudjes" op HERSHEY. Ik zag ze zelfs in het beton in BERLIJN en midden in Frankrijk, toentertijd in een museum in VALENCE, trof ik een van de automobielen van het Vaticaan aan.

. Dan wil je ook wel weten hoe ze gebouwd worden: op uitnodiging van GENERAL MOTORS International in DETROIT bezocht ik de Assembly Plant in LAKE ORION (je vertegenwoordigde immers bijna 20 jaar de belangen van VAUXHALL !) Het was een fraaie fabriek, heel interessant, maar een armoedige ontvangst: er kon nog geen kopje koffie en/of een donut af !

. Terug in de tijd: in 1938, ik was toen 10 jaar oud, was ik al onder de indruk van de nieuwste creatie van CADILLAC: de SIXTY SPECIAL. Deze fraaie sedan was een voorloper van het toekomstige idee van de 4-deurs hard-top met dunne raamlijsten, alsmede de aangebouwde koffer. Ik knipte de foto's uit en alle plaatjes van deze SIXTY SPECIAL plakte ik in een schrift: na 75 jaar nog steeds een indrukwekkend mooi model !



General Motors Showroom New York



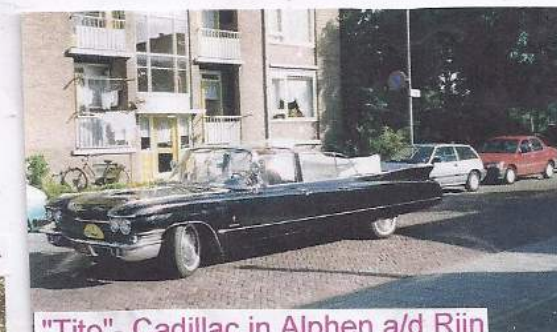
BOSTON



Cadillac Seville 1980



VALENCE (Fr) - ex Paus Pius XII



"Tito" - Cadillac in Alphen a/d Rijn

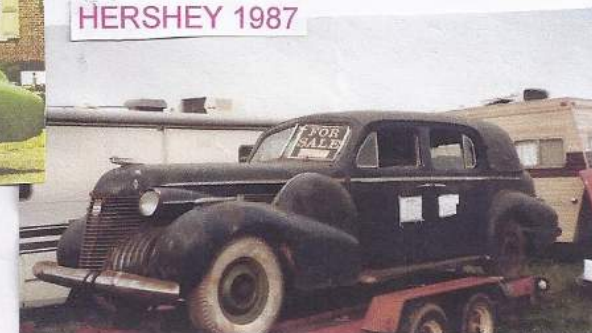


BERLIJN

Cadillac "Sixty-Special" 1938 : - mijn favoriet -



HERSHEY 1987



I would like to welcome you to the Buick-Oldsmobile-Cadillac Orion Assembly Plant. You are about to experience something that I think you will long remember.

Frank Faga
Plant Manager



131 de "PICK-UP"

geen vlees en geen vis;
geen personenauto en geen vrachtauto !

Wat moet je met zo'n vervoermiddel ?

Meestal hebben we te doen met een "omgebouwde" 4-deurs sedan (of het nu een ROLLS-ROYCE of een CADILLAC is), waarvan de body achter de voorportieren werd afgezaagd. Het kale chassis-gedeelte werd voorzien van een laadbak met een beperkt laadvermogen van 300/400 kg. Veelal werden de achterveren verzwaard en een grotere maat banden gemonteerd.

In ons land kom (en kwam) je ze heel weinig tegen. Ja , bijvoorbeeld een ramenfabrikant zag hier wel heil in: soepele vering en geen overbelasting. (zie FORD V8 1938 met een opbouw van carrosseriefabriek "van Leersum" in Hilversum).

In Amerika daarentegen is zo'n Pick-up altijd populair geweest en werden deze modellen in grote getale gefabriceerd en aan de man gebracht. De FORD F-150 is in de USA door de jaren heen de koploper. Men gaat "gewoon" boodschappen doen met zo'n familie-auto.

In de jaren rond de Tweede Wereldoorlog werden veel sedans omgebouwd, zowel aan de ene kant van het strijdtoneel als aan de andere zijde, om als manschappenwagen dienst te doen: zie de AUSTIN TEN en de MERCEDES-BENZ 170 V.

In plaats van met een Pick-up boodschappen te doen of de kinderen van school te halen behelpen wij ons met een SUV (bij voorkeur 4x4), Van , Crossover of MPV, alsmede ook wel met een heel fraai getekende Stationcar!



STEYR 210 - 1937



STUDEBAKER 1937

FORD V8 1938



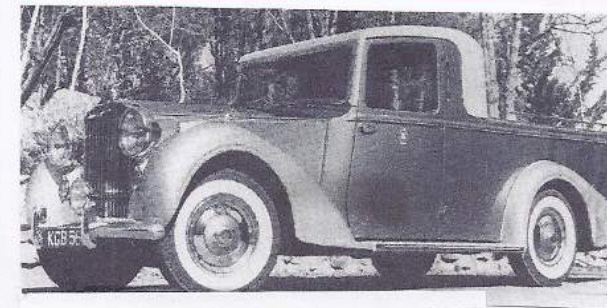
PICKUPS



Ford F-150 1950



AMERICAN BANTAM



ROLLS-ROYCE SILVER KNIGHT



Citroën Pick-Up 1927



AUSTIN TEN



CADILLAC 1942



MERCEDES-BENZ 170 V



DODGE



Citroën Pick-Up 1950



CHEVROLET EL CAMINO 1959



Hotchkiss Pick-Up 1935

=====

De VW speelde in die jaren langzaam een steeds belangrijker rol in de import-statistieken:

1947: 47	1948: 1.824	1949: 2.080
1950: 5.050	1951: 3.531	1952: 4.768

(bijv.: 1950: 5.050 Volkswagens - 4.118 Opels - 2.777 Skoda's op een totale auto-import van 25.187)

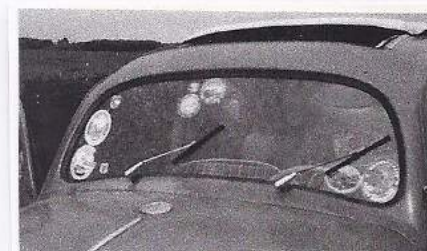
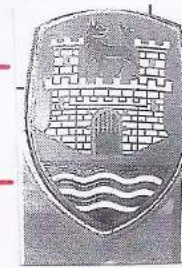
Aanvankelijk verguisd als een "grijze muis": "U komt maar eens terug als u een echte automobiel kunt aanbieden", zei een adspirant-dealer in 1952 tegen een "Pon"-vertegenwoordiger! Later vertelde hij mij, dat hij wel erg veel spijt heeft gehad van die uitlating destijds! Ook ik behoorde toen ook tot de VW-rijders: met een "Brilletje" gingen wij naar Zell am See in Oostenrijk. Ik had natuurlijk de "Grossglockner" op het programma! Als een leeuw ging-ie naar boven; lekker met het vouwdak open en genieten van de vrije natuur. Met die ervaring in het achterhoofd koos ik later voor onze Scandinavië-reis ook weer voor een "Kever". Dit keer met een "Ovaaltje", uiteraard weer met een open dak (dat scheelde enorm in het geluids-niveau in de wagen!). Bij het Noorden denkt men gauw aan koud weer, maar op weg van Oslo naar Stockholm moest het dak zelfs dicht: het was 30 graden en dan is de brandende zon op het hoofd te veel van het goede.

en dan rijd je uren tussen wouden en meren in Zweden (links uiteraard!), totdat plotseling de motor stil valt: "wat is er nu aan de hand?" Midden in "nowhere" met een motor, die de geest heeft gegeven... Ja, als je dan met een auto rijdt zonder benzinemeter... heb je gelukkig rechtsonder een benzine-reservekraantje. Na overschakeling op "reserve" verder gereden, in afwachting tot je een benzinepomp vindt. En ja, zo waarlijk in het eerstvolgende dorp was een drogist, die ons uit de brand hielp!

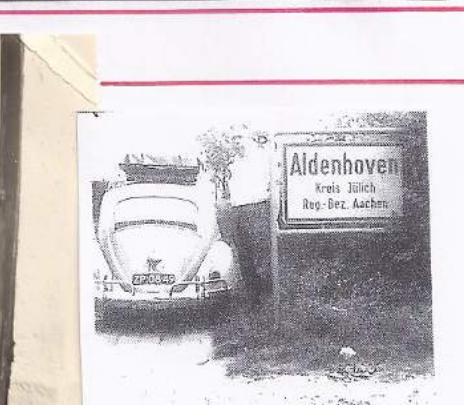
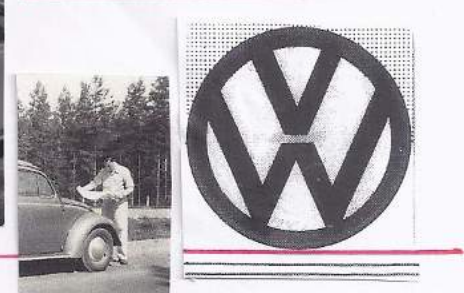
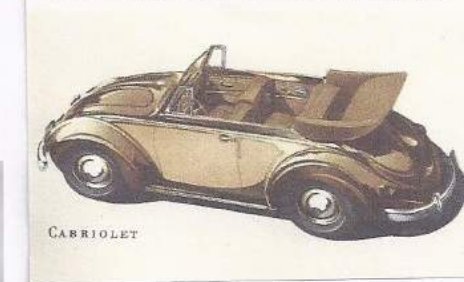
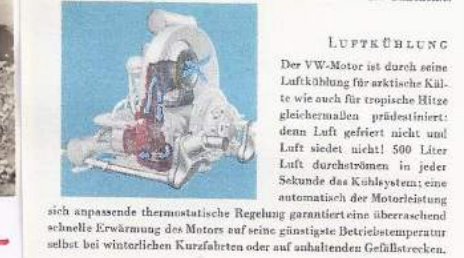
Na een hele trip in het Noorden gereden te hebben op stoffige en soms natte wegen dan is een wasbeurt op de terugweg wel op zijn plaats: op de foto bij een wasplaats in Kopenhagen (met schort) en dan schoon naar huis!

Ook de familie reed in die jaren VW: op de foto links mijn moeder bij een "Ovaaltje" en onderaan mijn broer met zijn ZP-08-49 bij de burens van ons "Heimat"-dorp: Freialdenhoven.

In tegenstelling tot soms andere geluiden heb ik altijd de beste herinneringen aan de ooit zo verfoeide "Kever": ik vond het, vooral met het open dak, een fijne reiswagen, die je probleemloos overal heen bracht, waar jij wilde zijn!



1e JAARGANG 1952, No. 1
abonnementsprijs van f6.50 per jaargang
Maandblad voor hen die Vooruit Willen



133 Hoe was het in de jaren '50 ? al weer bijna 65 jaar geleden !

Hoe zag het dagelijkse leven er toen uit ? Baby's zaten zo maar op de achterbank (geen kinderstoeltjes); veiligheidsriemen werden alleen toegepast bij gevaarlijke snelle auto's; "airbags" wat zijn dat voor dingen ?

Flessen met medicijnen, drank en zo kon je gewoon open maken (zonder kunstgrepen !); een helm bij brom-, snor- of andere snelle fietsen was taboe !

De bakker, melkboer en "zand, zeep en soda"- man kwamen wekelijks aan de deur;

Een fiets had geen versnellingen en als er een band lek was, werd je geleerd hoe deze te plakken met behulp van de inhoud van het reparatie-tasje, dat onder je zadel hing ("Simson": reparatiedoos voor gewone fiets)

En in de auto-wereld ? Legio accessoires waren er toen al te koop: een ruitensproeier met een fles onder de motorkap (geen antivries: fles kapot !); een rolhoes voor de radiator om snel de motor op temperatuur te krijgen: ja, wel op de temperatuur-meter letten, zo niet: oververhitting en de motor in de soep !

Een opgeplakte voorruitverwarming: heel praktisch. Sporadisch zijn we volledig verwarmde voorruit tegen gekomen (Voorbeeld: standaard op de Zwitserse Postbussen)

Zwart/wit foto's in de maat 6x9 waren gemeengoed, maar in de jaren '50 was er al een mogelijkheid voor een eenvoudig burger kleuren-opnamen te maken.

Wilde je de zon op je bol, dan een "Webasto"- Harmonicadak ; wilde je geen zon in je gezicht dan een "sierlijk" COZON-scherm van Coenen.

En op zondag op pad:

naar de bollen
naar die prachtige bollen
waar je sprakeloos geniet
van de kleuren die je ziet
want die zie je maar
éénmaal per jaar

(Louis Davids)

..... dat kon je doen met een FORD Anglia of Prefect. Een bloemenslinger als reistrofee, aangebracht bij de deurscharnieren ... zodoende konden de burens zien hoe ver je wel van huis was geweest !!

Anderzijds was ik wel in de gelegenheid met een AUSTIN A 40 de 1e Internationale Tulpen Rallye te rijden: via Parijs - Bordeaux - Lyon - Eindhoven terug naar Noordwijk: 3.000 kilometer autosport - een ware belevenis in die jaren van wederopbouw !



AUTOMATISCHE VACUUM-VOORRUIT-WASSER MET DRUKKNOP-BEDIENING

- 1 druk dashboardknop in gedurende 3 seconden
- 2 beide sproeiers bespuiten de voorruit
- 3 de wisserbladen maken de ruit kristalhelder

Een onmisbaar accessoire!

- Oef, glazen fles weer gesprongen !!



Uw motor is altijd op de goede temperatuur met een

Everwarm

ROLHOES

GEBS. HAMSTRA - WEESP

Tijdig laten zakken, anders ...

Hoe was het in de jaren '50



Wanneer

LUCAS

VOORRUITVERWARMERS

gemonteerd zijn hebt U nimmer last van het beslaan van uw voorruit!

IMPORTRICE VOOR NEDERLAND:

TRANSMARK

Hoofllaan 57 - Tel. 7541 - Bussum



Wat, ik een **KLEURENFOTO** maken?

Niets is gemakkelijker! Met

GEVACOLOR

maakt U volkomen natuurgetrouwe kleurenfoto's.

Vraag GRATIS brochure aan Uw handelaar!



Nieuwe, nog snellere sluiting...

nu met één hand vast...

Een veilig rijder is de beste gordel waard: COENEN met de nieuwe, snelle schuif-klip sluiting. In één greep met één hand gesloten en op maat - in één graai met één hand voor open ook! De Coenen veiligheids-gordel is de enige ter wereld met deze sluiting. Oriëntaarsmodel 48 - heupgordel al voor slechts 34.50 per persoon.

EN OOK MET ÉÉN HAND WEER HELEMAAL LOS!

Een Pion-gordel komt van Coenen - een Ford-gordel komt van Coenen - een Skovis-gordel komt van Coenen - een BMW-gordel komt van Coenen. Die ook voor alle veiligheid een Coenen gordel ont!

COENEN **VEILIGHEIDSGORDELS**

de juiste combinatie van **VRIJHEID** en **VEILIGHEID!**



WEBASTO

Harmonicadak.

BRENGT: ZON, LICHT EN LUCHT, in elk type auto.



Met het

COZONSCHEM

verkrijgt men te allen tijde een rustig uitzicht doordat het vermoedende scherpe licht uit de moderne hoge voorruit wordt gehouden.

Sierlijk

voor ieder merk



JAGUAR MARK VII 1953

Schuilfdak, radio, nwe banden. Zwart, bruin leder. Geheel in prima staat. Prijs f 4000.-.

B. VRIJALDENHOVEN, Bentinckstr. 111, DEN HAAG. Tel. 553473. (182)



DKW 1955

Hardtop, zwart, rood lederen bekleding, 15.000 km gereden. In opdracht wegens vertrek U.S.A. te verkopen. B. Vrijaldenhoven, Makelaar, Bentinckstraat 111, Den Haag. Tel. 553473.

Mijn vader had auto's in consignatie van allerlei pluimage !



Heel veel jaren heeft de CHEVROLET 1936 4-deurs cabriolet mij bezig gehouden. Waar werd deze cabriolet gebouwd? De aanhouder wint: uiteindelijk kwam boven water, dat GENERAL MOTORS Continental in Antwerpen in 1935 en 1936 lange 7-persoons-chassis uit Amerika liet binnen komen. In Dresden kreeg Carrosseriefabriek "Gläser" de opdracht een fraaie 4-deurs cabriolet te ontwikkelen en de carrosseriepanelen te vervaardigen. Als CKD-units werden de panelen per trein naar Antwerpen getransporteerd. Daar werden zij op de chassis gemonteerd en zorgde de Assembly-Plant ervoor, dat de auto's verder gecompleteerd werden met gebruikmaking van nationale producten, zoals kap- en interieurbekleding, zittingen, ramen, radiator, accu, verlichting enz., enz. Eenmaal gereed werden zij ook geëxporteerd naar ons land, alsmede Zwitserland en Zweden.

Door bemiddeling van mijn vader werd het model 1936 aan onze huisarts geleverd; deze verzocht om de CHEVROLET eerst "in te rijden", voordat hij de nieuwe wagen ging gebruiken bij het bezoeken van patiënten aan huis. Op een zonnige dag werd het familie-uitje op de gevoelige plaat vast gelegd als herinnering voor... later!

De 2-deurs CHEVROLET uit 1948 maakt ook deel uit van een historische belevenis in 1950: Op verzoek van de familie Andresen uit Kopenhagen werd mijn vader verzocht een jonge auto op te zoeken ter vervanging van de STANDARD Twelve uit 1937. Aangezien auto's in Denemarken extreem duur waren, werd voor een export/import-formule gekozen. De auto van de Deense ambassadeur kwam vrij en was prima geschikt voor Kopenhagen.

In de donkere dagen voor Kerstmis 1950, een week nadat ik de officiers-opleiding had verlaten, ging ik onder barre weersomstandigheden op pad. De eerste dag, over slechte wegen in het na-oorlogse Duitsland, ging ik tot de grenspost Aabenraa. De volgende dag wikkeld ik de grens-formaliteiten af en kon ik door rijden, echter de azalea, die ik voor onze vrienden op de achterbank had staan, werd in beslag genomen: import-verbod van planten!

Over spiegelgladde wegen door Jutland, Funen en Seeland arriveerde ik uiteindelijk in het donker in Kopenhagen.

Bij de belasting-dienst moest ik de volgende dag de invoer regelen. De taxateur schreef als kilometerstand 48.500 op, waarop ik een ingeving kreeg en zei: "nee, 148.500 Km!", waarop de man mij vroeg, wanneer de laatste "General Ueberholung" (totale revisie) had plaatsgevonden. Hierop antwoordde ik: "twee maanden geleden". De taxatie-waarde duikelde toen enorm, alsmede de te betalen invoerrechten, die in Denemarken ook in die jaren extreem hoog waren: een leuk voordeeltje op die dag!

(Helaas was het 6x9 zw/w boxje niet opgewassen tegen de vroeg invallende duisternis, maar als curiositeit heb ik die foto's aan dit verhaal toegevoegd.)

Vanuit een dik besneeuwd Kopenhagen vertrok ik na Kerstmis met de Scandinavië-express richting huis om op 1 januari 1951 op de "Harwich"-boot te stappen richting JAGUAR - Coventry: een volgende fase in mijn auto-bestaan!

De overige foto's zijn typische prentjes, zoals die in die jaren werden gemaakt voor de familie-albums: leuke herinneringen!



Chevrolet 1936 - 4-deurs cabriolet
body by Gläser, Dresden



op de autobahn Bremen-Hamburg



Kopenhagen: GEFION-Brunnen (1908 geschonken door Carlsberg Brouwerij)



in december 1950



betere opname in 1955



Deventer



Chevrolet 1954



Chevrolet 1949



Chevrolet 1958



3 september 1939 - 10 mei 1940 - 7 december 1941
 6 juni 1944 (D-Day) - 5 mei 1945 (VE- Day) - 15 augustus 1945 (VJ-Day)
 6 historische data: 1945 - Einde van een nachtmerrie !

Eindelijk was het zover: na vijf jaar onderdrukking kon ons land op 5 mei 1945 de bevrijding vieren ! Heel, heel langzaam kwam het "normale" leven op gang. In ons land was slechts een schamel, technisch niet zo best, autopark overgebleven. Hoe moest het automobilisme op gang komen: enerzijds met behulp van dat overgebleven autopark van vóór 1940, daarnaast aangevuld met dump-materiaal van de geallieerde legers en een mondjesmaat (bij gebrek aan deviezen) import van nieuwe automobielen uit Amerika, Engeland en Frankrijk. Duitsland als auto-producent konden we toentertijd vergeten.

Wij blikken even terug hoe zoiets in de publiciteit te werk ging:

Op 5 augustus 1945 verscheen de eerste na-oorlogse "AutoKampioen" met op de voorpagina een aantal Nederlandse militairen bij een FIAT op weg naar het Westen van ons land. Op de foto van het 2e nummer van 11 augustus 1945 zien we dat de Duitse borden (o.a. Wehrmacht Ortskommandantur) werden vervangen door "Town Major" en andere, toegekeken door een MORRIS.

Via de leger-dumps kwamen grote hoeveelheden "JEEP"s ter beschikking, die noodgedwongen als "gewone" auto via een aankoop-vergunning van de Rijks Verkeers Inspectie in gebruik werden genomen. Later kwamen de z.g. Vredes-JEEP's op de markt.

Uit Amerika werd de komst van de NASH "600" als z.g. "dokters-auto" aangekondigd. Een Amerikaanse auto met een benzine-verbruik van 1 op 12 ! Niet alleen erg zuinig, maar ook een aantrekkelijke reis-auto, waarmee ik veel plezierige kilometers heb gemaakt.

R.S. Stokvis & Zn propageerde de AUSTIN ook als geschikte auto voor "het werk van Hollandse artsen" en als "gift" van Amerika !

Tot één van de charmante Engelse auto's behoorde de RILEY, een nieuwe creatie van het ROOTES-concern (met o.a ook HILLMAN en HUMBER). Bij het tekenen van de saloon in 1.5 en 2.5 liter uitvoering, hebben de tekenaars gekeken naar de voor-oorlogse BMW coupé en cabriolet van het type "327" : welke een gelijkenis ! De tot de oudste auto-importeurs behorende fa Englebert in Den Haag verloor bij het bombardement in maart 1945 helaas haar fraaie showroom aan de Bezuidenhoutse weg hoek

1e v.d. Boschstraat. Maar ondanks de enorme vlammenzee rondom bleef het manege-gebouw aan de Theresiastraat gespaard. Zij schreven in de advertentie, dat zij vol vertrouwen waren in de toekomst en dat zij hun merken PACKARD en NASH (+ INTERNATIONAL-trucks), alsmede de Tsjechische TATRA en PRAGA spoedig zouden kunnen leveren.

In dit kader staan wij stil bij het feit, dat in het voorjaar van 1940 een drietal importeurs "even" naar Amerika gingen om bij te praten. Het waren de heer Hans Englebert (broer van Leo en Victor), de heer André Ceurvorst (CHRYSLER/PLYMOUTH/FARGO) en de heer Piet Louwman (DODGE/DeSOTO)..... zij kwamen pas na 5 mei 1945 weer terug in ons land terug. De heer Piet Louwman met aan de hand de kleine Evert (museum !), die in december 1940 in Amerika geboren werd !

Maus Gatsonides verhuisde toen ook en ging zich serieus concentreren op een productie-uitvoering van de legendarische "KWIK" uit 1939 (op MERCURY-basis); tijdens de show in Geneve in het voorjaar van 1948 maakte ik kennis met Maus en zijn GATFORD, later als GATSO op de markt gebracht.

En zo begon het eerste jaar na de Tweede Wereldoorlog langzaam op gang te komen.



1940/41/42/43/44 TOEN..... en 1945 THANS.....

Wij stelden ons reeds in verbinding met onze fabrieken.

PACKARD NASH INTERNATIONAL

en onze beide Tsjechische merken:

TATRA en PRAGA

en wij hopen binnen niet al te lange tijd in staat te zijn onze klanten weer op hun wensen te kunnen bedienen.

Onze showroom is er niet meer, maar ons oude tehuis aan de THERESIASTRAAT 145, DEN HAAG bleef gespaard.

N.V. H. ENGLEBERT'S Automobielhandel
THERESIASTRAAT 145, DEN HAAG

AMERICAN RELIEF FOR HOLLAND

GIFT OF A LITTLE CAR FOR THEM

EEN "GIFT" VAN AMERIKA

Amerikaanse organisaties schenken Engelse wagens aan Hollandse artsen.

Dese geste laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Zij toont aan, dat ook de Amerikanen de Austin's voor het werk van de Hollandse artsen het meest doelmatig achten.

Austin IEDER ONDERDEEL IS OP PRESTATIE BEREKEND

N.V. HANDELSMAATSCHAPPEN

R.S. STOKVIS & ZONEN
AND. AUTOMOBIELEN - ROTTERDAM

RILEY: HET EERSTE ENGELSCHE NIEUWE MODEL

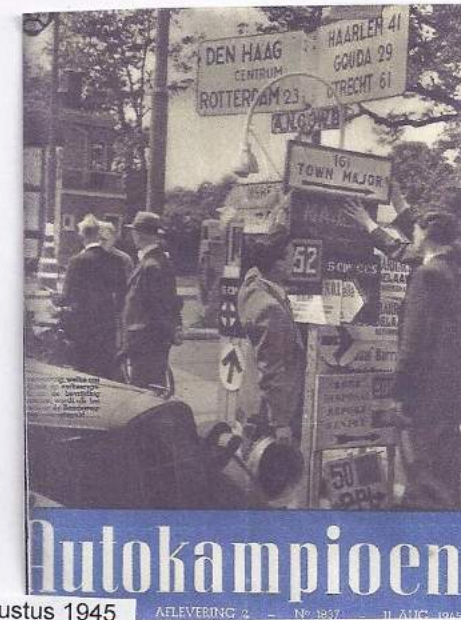
Krachtbron is de 1 1/2 liter 12 pk motor van het type 1940 gehandhaafd. Onafhankelijke voorvering toegepast.

ALLROUND SERVICE

M. GATSONIDES IS VERHUUST!

NOTEERT ONS NIEUWE ADRES:

Zandvoortschelaan 131 - Heemstede
TELEFOON 27645 - POSTBUS 51 - HAARLEM



Nr 2 - 11 augustus 1945

1 op 12

- ✓ De meest economische automobiel
- ✓ Benzine verbruik 1 L. op 12 K.M.
- ✓ Lage wegenbelasting, gewicht 1250 K.G.
- ✓ Carrosserie en chassis in een geheel gelascht
- ✓ Onafhankelijk geveerde wielen
- ✓ Vaste ligging, geluidloze en soepele gang
- ✓ Korte draaicirkel, gemakkelijke manoeuvreerbaarheid
- ✓ Ruime 6 persoons automobiel
- ✓ Lage prijsklasse der groote Amerikaanse Automobielen.

Dit zijn de eigenschappen van de

Nash "600"

Wij hopen dezen automobiel spoedig te kunnen leveren

N.V. ENGLEBERT'S AUTOMOBIELHANDEL

The "600" designation wasn't a random number. It stood for the possibility of driving **600 miles** on the car's **20-gallon fuel tank**.

LOUWMAN & PARQUI

LEKSTRAAT 1-7, DEN HAAG
TELEFOON 772070, DRIE LIJNEN

Dodge

SINDS 1924 IMPORTRICE VAN

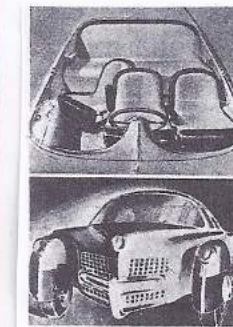
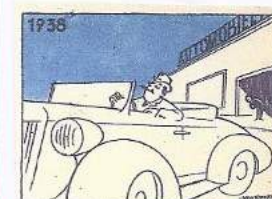
PERSONEN- EN VRACHTAUTO'S



De periode na de mei-dagen van 1945:

In de "AutoKampioen" van 1 september 1945 maakten wij kennis met het proto-type van een geheel nieuwe auto in Amerika: de TUCKER. In de latere definitieve uitvoering kwam de fabrikant helaas niet verder dan 52 exemplaren, doordat hij vermoedelijk onderuit is gehaald door de "Grote Drie" (GM/Ford en Chrysler). Aangezien officieren van het Nederlandse leger er de voorkeur aan gaven met "luxe"-auto's te rijden, kwamen er scheve gezichten bij de "burger", die uiteindelijk een JEEP toegewezen kreeg: een protest-actie vond plaats ! Ook na 5 mei 1945 was men niet zeker van het kunnen behouden van zijn "ondergedoken" automobiel. Een frappant voorbeeld uit de praktijk: een fabrikant haalde zijn ondergedoken 1939 12-cilinder PACKARD - Limousine te voorschijn. Keurig gepoetst stond hij startklaar. Een hoge officier verscheen met het verzoek of men zijn auto even mocht lenen, aangezien zij een hoge Amerikaanse generaal representatief bij het vliegveld wilde ophalen. Wat doe je dan in die periode? Accoord, zei de fabrikant. Resultaat ? de man heeft zijn PACKARD nooit meer terug gezien en zelfs geen vergoeding ontvangen ! Ja, zo ging dat in die jaren ! Wij maakten ook kennis met de verdere ontwikkeling van de "Jet"-vliegtuigen: de voorlopers van de "Jumbo". De bekende carrosserie-fabriek "PENNOCK" timmerde weer aan de weg en wij lazen de beschrijving van de MATCHLESS G3/1: het bleef een jongens-droom: hij kwam niet in mijn bezit ! Alleen in de militaire dienst heb ik nog bij de A.A.T. "Liberator" gereden en daar bleef het twee-wieler avontuur bij ! De redactie van de ANWB hield ons op de hoogte van het herstel van de bruggen en wegen in den lande; zij hadden een HUDSON 1937 en één van 1938 ter beschikking, alsmede een FORD V8 1935 met 2 reservewielen.

En zo probeerde men weer met vallen en opstaan orde op zaken te krijgen, hetgeen nog heel wat jaartjes duurde

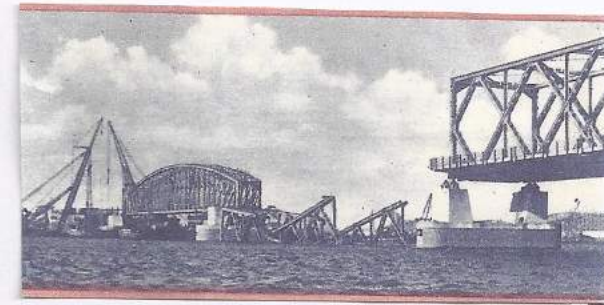
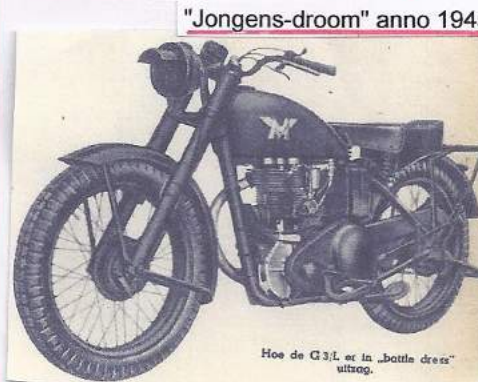


Mr. F. Tucker hoopt in de nazie toekomst te verschijnen met dit extravagante model, dat moet uitweten door prima uitsicht, uitstekende besturing, een 150pk. motor en een maximumprijs van 5.000

Tucker Torpedo



de voorloper van de "747" - JUMBO



ANWB- redactie auto's



Ford V8 1935



Hudson 1938



Hudson 1937

Wat voor typische foto's vond de eind-redacteur, John Biel, in oktober 2005 voor deze pagina ?

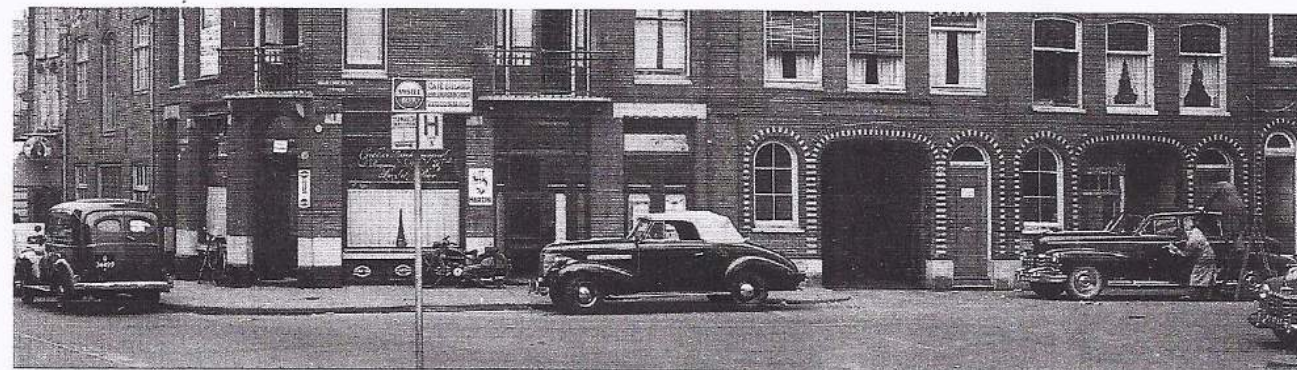
Hij zag o.a. een unieke, in Amerika onbekende, 1939 CHEVROLET met een cabriolet-body van de Belgische firma DENZ. Deze cabrio bevindt zich nog steeds in ons land.

In Amerika geen onverdeeld succes: de CROSLEY, waarvan er door PON in Amersfoort destijds een 40-tal zijn geïmporteerd en daarna ook snel weer van het terrein zijn verdwenen: een minnikel !

In Zwitserland zag men aanvankelijk wel brood in de HENRY J van KAISER en bouwde zelfs één exemplaar om tot cabriolet: ook voor de Amerikanen een vreemd beeld ! Was de HENRY J al geen succes, voor een cabriolet heeft men echt niet in de rij gestaan !

En dan nog een paar reisfoto's van mijn ouders uit de periode, dat de "grote" Amerikanen nog een belangrijke rol speelden in onze samenleving.

Toch wel automobielen met soepele zes-cilinder recht-toe - recht-aan motoren ! Onder de motorkap zag je een motor + carburateur en ontsteking, alsmede een startmotor + dynamo: eigenlijk met je ogen dicht kon je ingrijpen wanneer er iets mis was en tegenwoordig !?



Parked on this Amsterdam street are, from left, a Chevrolet panel truck from about 1946 or '47, a Dens-bodied '39 Chevy, a late-Forties Cadillac Seventy-Five, and a circa-1947 Dodge.



When Frans's parents drove in Europe, they preferred American cars like this '49 Kaiser.



„Een schip op 't strand: 'n Baken op zee”

"A ship on the beach is a warning to ships on the sea," says the caption of this magazine clipping showing an unlucky Crosley on a tow hook.



A Kaiser Henry J at a European show after being made into a convertible in a Swiss shop.



Willy Vrijaldenhoven poses with a 1952 Chevrolet DeLuxe during another road trip.

Wie verre reizen maakt komt ook andere situatie's en/of auto-types tegen, die men gewoonlijk niet ziet. Zo ook bij het bezoek in de twee staten OHIO en INDIANA.

. Als huurauto maakte ik kennis met een FORD TEMPO (bij ons niet bekend) Dan wil je benzine tanken en kom je een tankdop-dekseltje tegen zonder sleutelgat of iets dergelijks. Naast de rechterstoel op de grond geen handeltje. Bij navraag bij de kassa-juf: aan de zijwand binnen in het dashboardkastje bevindt zich een ... drukknopje !! Nieuw voor mij !

. Bij het tweede bezoek in 1988 aan het AUBURN-MUSEUM vertelde Skip Marketti, de directeur, mij, dat op zaterdagmiddag de archivaris, Lee Beck, zou gaan trouwen in FORT WAYNE (I). Dus op zaterdag naar Fort Wayne als verrassing en dan getuige te zijn van de huwelijks-voltrekking. Voor ik het wist was ik ere-gast uit Europa bij het huwelijks-diner daarna !

. Jim Ross, die ik in 1987 al had leren kennen, haalde mij bij het vliegveld DAYTON af met een groene CHEVROLET Pick-up. Rond zijn huis had hij ook nog twee andere boodschappen-auto's: een BUICK 1940 en een CONTINENTAL 4-deurs convertible: dat is Amerika !

. Met Don DeBorde, zijn jongere vriend, en zijn eega Melani bracht ik gezellige uurtjes door, voordat we met zijn THUNDERBIRD naar HERSHEY gingen.

. Ik logeerde bij Joe en Mary Mullen (Mary's grootouders waren het echtpaar Olthof uit Amsterdam !). Als wiskunde lerares reed zij dagelijks met haar blauwe MUSTANG naar school

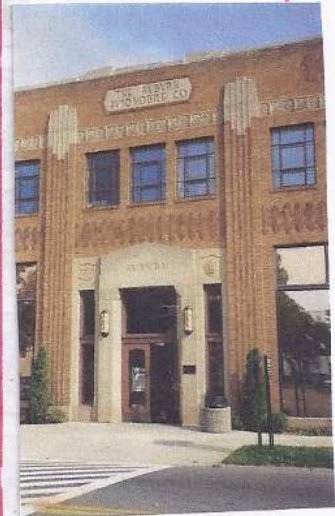
Al met al ervaringen, die je "in den vreemde" opdoet en na zo veel jaren in kleur in het foto-album kan terug vinden



Ford Tempo



Auburn Museum



Huwelijk van ACD-Museum-archivaris



Chevrolet Pick-up



Buick 1940



Continental 4-deurs cabriolet



Melani wast haar Dodge



Don DeBorde met Melani in "burger"



Dagelijks vervoer: Mustang van Mary Mullen

139 "Met weinig was men tevreden !"

Na de "Währungsreform" in 1948 in het na-oorlogse Duitsland heeft het toch nog heel wat jaren geduurd, voordat men zich daar in plaats van met een fiets of klein motorrijwiel met een vier-wielig voertuig kon gaan voortbewegen.

Fabrieken als Mercedes-Benz, Opel en Borgward draaiden al enigszins, maar voor de eenvoudige burger ("Otto-Normalverbraucher") was er nog niets te koop.

Kleine, veelal onbekende, ondernemers meenden een gat in de markt te zien en fabriceerden een aantal "Scooto's", die hier en daar aanvankelijk wat succes hadden. Nog bekende namen ?

Ja, we zagen zelfs een stuiptrekkende BMW in München, die zich op de fabricage van de "ISETTA" wierp, terwijl de bekende motorrijwiefabrikant "ZÜNDAPP" een "JANUS" aan de man trachtte te brengen.

. De ISETTA (licentie ISO Isetta) zagen we tussen 1955 en 1962; met zijn 1 cilinder 295 cc motortje van 13 pk vonden ze toch nog 160.000 kopers voor zo'n ding voor fl. 3.695,=;

. De ZÜNDAPP-JANUS bracht het in 1957/'58 niet verder dan een kleine 7.000 stuks. Met zijn tussen de zittingen geplaatste z.g. "Mittelmotor" van 248 cc/14 pk werd deze aparte creatie op de markt gebracht voor de prijs van fl. 4.695,=;

. Andere minder bekende namen waren o.a.":

MESSERSCHMITT (ex-vliegtuigbouwer) 1953 - 1961, fl. 3.000,=;

SPATZ (ook VICTORIA): 1956 - 1958: 1.500 exemplaren;

MAICO (CHAMPION): carrosserie gebouwd bij BAUR, Stuttgart, fl. 4.750,=;

terwijl we ons ook nog herinneren de GOGGOMOBIL, LLOYD, TROJAN/FULDAMOBIL en de KLEINSCHNITTGER.

Al met al zagen we al deze voertuigjes langs de weg: we zouden nu zeggen: "het was wel behelpen!" Maar, wanneer men zich dan realiseert, dat in die latere jaren '50 ook al "echte" automobielen te koop waren voor een kleine fl.5.000,= dan was het logisch, dat men zich met vier personen liever hiermee wilde verplaatsen. De markt-veroveraars in die klasse waren o.a. de VW (fl.4.595,=), de AUSTIN A30 (fl.4.795,=) en niet te vergeten de legendarische "Eend": de 2CV van CITROËN voor fl. 4.550,=.

Als je honger hebt dan ben je tevreden met een droge boterham; gaat het je beter dan wil je er wel een beetje bitor en een plakje kaas erop, totdat "GT", "Super" of "Sport" achter de naam van een automerk moet staan !!!

Dat zijn zo van die ontwikkelingen in de loop van de afgelopen 50 jaar !



Nadat ik in juli 1945 per Ministriële Beschikking mijn einddiploma van de Handelsdagschool in Den Haag in ontvangst had genomen werden de eerste stappen naar "het vak" genomen.

In september 1945 behoorde ik tot de eerste 48 na-oorlogse leerlingen van de IVA (Instituut voor den Autohandel) in Driebergen en verbleef daar in het internaat "de Bunt".

Onder uiterst primitieve omstandigheden moest de school van de heer Riemer starten. Naast de commerciële -opleiding maakten wij ook kennis met de auto-techniek in theorie en praktijk. De school-werkplaats was nagenoeg "uitgekleed" door de bezettingsmacht. Wij beschikten over drie motoren t.w.: een acht-cilinder HORCH-motor met twee bovenliggende nokkenassen, een DODGE zes-cilinder zijklepper en een FORD V8 85 pk-motor.

Automobielen ? Ja, drie: een half gesloopte AUSTIN-Seven, een ROCKNE-cabriolet en een OPEL 4 o/d kap. Deze laatste staat nog heel duidelijk in mijn geheugen: drie oudere collega's, die de wilde periode na september 1944 in Brabant hadden meegemaakt, vonden, dat we best even een ritje met dat Opel'tje konden maken. Ook ik werd daarbij betrokken. Toen wij op de Arnhemse Bovenweg waren aangekomen vond ik, dat het tijd werd, dat ik (17) eens het stuur ter hand zou nemen. (. . . en ik had tot aan dat moment nog nimmer een meter gereden !)

Zo gezegd, zo gedaan: opgegroeid tussen vier wielen en met een percentage benzine in mijn bloed ging mijn eerste autorit mij goed af; zonder brokken. Na terugkomst op school zwaaide er wat: wij moesten op het matje komen voor "joy-riding" !!

Tijdens het weekend-verlof thuis kreeg ik ook nog de volle laag, echter gevolgd door een maatregel, dat ik "fatsoenlijk" moest leren autorijden. Mijn eerste "echte" auto-rijlessen kreeg ik van een rij-instructeur met een vier-cilinder FORD BF uit 1932. Pas in december 1947 verwierf ik mijn eerste rijbewijs (voor zware vrachtwagens) in Zwitserland. Veel ervaring deed ik daarna op bij testritten: met 6 ton lading de bergen in met SAURER's, toen al met zes-cilinder Turbo-Dieselmotoren en V8-Dieselmotoren met directe inspuiting. Dat waren nog eens tijden !

Jaren gingen voorbij . . . na veertig jaar bedacht ik het plan om mijn klasgenoten van de lichting 1945-'46 weer eens bijeen te roepen.

Van de 48 collega's trof ik er in november 1985: 22 man. Samen met de heer Riemer en de toenmalige directeur, de kleinzoon Peter Voogd, hadden wij in het school-restaurant een uitstekende lunch, waarbij heel wat verhalen en herinneringen over tafel gingen: een gedenkwaardige happening !

Anno maart 2014 waren wij voor de 43e keer bijeen in Restaurant "Klein Zwitserland" in Driebergen, echter. . . nog maar met z'n vijven met de bouwjaren 1923, 1925, 2x 1928 en 1929 !

Volgend jaar spreken wij bij leven en welzijn dan al weer over:

70 jaar na dato !!!

Waar blijft de tijd ?



Tijdens mijn tweede reis naar Amerika in 1988, die via Boston en Dayton ging, vertrok ik destijds vanuit MIDDLETOWN (OHIO) met de THUNDERBIRD van Don DeBorde richting HERSHEY. 's Morgens om 5.00 uur begon de reis.

Aangezien Don op school veel had gehoord over de Vrijheidsoorlog in de 19e eeuw wilde hij het slagveld rond GETTYSBURG graag met ons (+Jim Ross en mij) bezoeken.

Na uren rijden daar aangekomen te zijn, zagen wij hoog op de heuvel "Little Round Top" het bronzen beeld van Generaal Warren van het Noordelijke leger in de diepte kijkend naar de "Vallei der Doden". Wat zal hij gedacht hebben op die 3e juli van 1863: GETTYSBURG, het beroemdste slagveld uit de Amerikaanse geschiedenis; hier streeden Amerikanen tegen Amerikanen: 3 dagen lang, van 1 t/m 3 juli, vochten op deze plaats 97.000 soldaten van de Unie (Noorden) tegen 75.000 militairen van de Zuidelijke Confederatie. In 72 uur kwamen er 51.000 man om het leven !

Enkele maanden daarna hield Abraham Lincoln zijn befaamde rede van GETTYSBURG, een stadje van 7.000 inwoners in de staat PENNSYLVANIA. Dit stadje is voor de Amerikanen heilige grond: een indrukwekkend bezoek was dat.

In de week voordat we naar HERSHEY gingen, reed ik met de FORD TEMPO van MIDDLETOWN (OHIO) richting "INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY" om kennis te maken met dit wereldberoemde circuit, waarop o.a. jaarlijks op 30 mei (Memorial Day) de "500 Miles" wordt gereden. 4.023 meter is dit rechthoekig/ovale circuit met vier bochten van 90 graden met een helling van 9 graden. De bezoekers krijgen de gelegenheid om per busje met geluids-installatie even een rondrit te maken, waarna men een certificaat krijgt, waarop vermeld staat, dat de bezoeker "has completed one lap around the Indianapolis "500 Miles Speedway".

Na de lunch bezocht ik dan ook nog het "Hall of Fame Museum", waarin naast een aantal indrukwekkende race-auto's ook een groot aantal historische Amerikaanse automobielen tentoongesteld staan.

Op de bijlage zijn dit drietal evenementen in beeld gebracht:

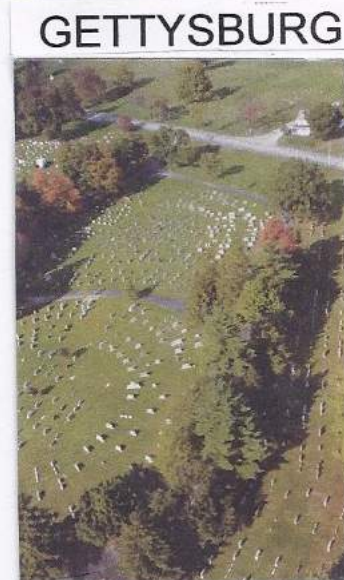
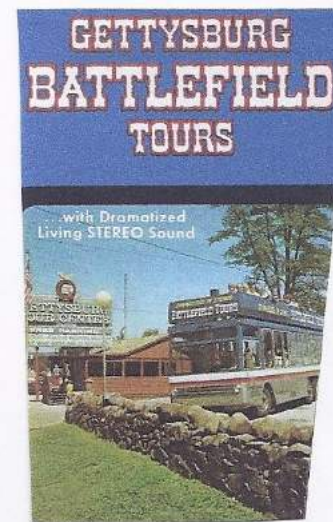
bovenaan: INDIANAPOLIS

in het midden: GETTYSBURG-BATTLEFIELD

en onderaan: nog enige indrukken van HERSHEY; hier was ik te gast bij de "Classic Car Club of America". Tevens trof ik daar mijn Zwitserse auto-vriend, wijlen Andres Jucker (destijds één van de grootste auto-folderverzamelaars in Zwitserland sinds 1932). Hij maakte een afscheids-tournee langs zijn Amerikaanse relaties, voordat hij met pensioen ging bij de Zwitserse chemische fabriek Ciba Geigy AG in Bazel.



INDIANAPOLIS



HERSHEY



Reeds in de loop van 1947 had ik al contact met de toenmalige in Zwitserland aangestelde TUCKER-importeur, "B.Blank Automobile" in Zürich. Men bezorgde mij enige documentatie, vergezeld van een TUCKER-snoepjes-doos, gefabriceerd in Bazel.

Noch in Geneve, noch in Brussel verscheen er een verwacht exemplaar op de tentoonstelling.

1952: de allereerste blauw/grijze TUCKER (#1035) bevond zich op het Continent: een Amerikaan maakte een Europa-trip en bezocht zijn zoon, die dienst deed in het Amerikaanse bezettingsleger in Duitsland. In Luxemburg werd de wagen "gesnapt"! Later kwam dit exemplaar in Soa Paulo (Brazilië) terecht. Daarna werd het jarenlang stil rond deze roemruchte Amerikaan.

Mijn eerste kennismaking met een TUCKER (#1016) maakte ik in het HENRY FORD Museum in Dearborn. Samen met een KAISER stond deze wagen onder het plastic in verband met bouwwerkzaamheden in het museum. Toen ik mij wat dichterbij de TUCKER begaf werd ik benaderd door een tweetal bewakingslieden. Ik vertelde, dat ik speciaal uit Europa was gekomen om deze auto te fotograferen: zij haalden het plastic weg met als resultaat, dat ik een fraaie prent van deze auto kon maken, die destijds door Mrs. Tucker werd gereden.

De tweede kennismaking was met het groene exemplaar (#1005) in het AUBURN-CORD-DUESENBERG-Museum in Auburn (Indiana). Deze TUCKER kwam ik in 1990 weer tegen op de tentoonstelling in Geneve. De organisatie, die deze TUCKER presenteerde was "Barclay Fascination Cars". Toen ik vernam, dat de wagen in Zürich was voor een foto-sessie nam ik contact met hen op om te zien of ik deze groene TUCKER een weekend op "VEHIKEL" in Utrecht zou kunnen krijgen: dat zou een sensatie zijn ! Helaas .

..... men vroeg een bedrag van fl.30.000,- voor verzekering- en transportkosten..... en dat bedrag was echter niet beschikbaar: dus geen TUCKER in Utrecht !

Uiteindelijk moesten we tot 1999 wachten voordat het Nederlandse publiek kennis kon maken met de rode TUCKER (1026) bij de "Car of the Century"-show in de RAI in Amsterdam. Voor de opening instrueerde ik een klas IVA-leerlingen rond de bijzonderheden van een aantal tentoongestelde automobielen. Tijdens de openings-receptie ontmoette ik de voorzitter Lord Montagu of Beaulieu en Nick Georgano (ja, van de Encyclopedie !) en had ik een gesprek met Erik Hazelhoff Roelfzema (de "Soldaat van Oranje") om met hem van gedachten te wisselen over de auto's van Prins Bernhard tijdens zijn verblijf in Londen. Door Fred van de Vlugt (voorzitter van de Raad van Bestuur van de organisatie) werd ik uitgenodigd deze show als presentator te begeleiden op de wereldreis te beginnen in Montreal en daarna Johannesburg en Seoel met als feestelijke afsluiting in Las Vegas: wat een uitdaging ! Maar het zaakje ging failliet, dus geen wereldreis als ambtelooos burger !!!

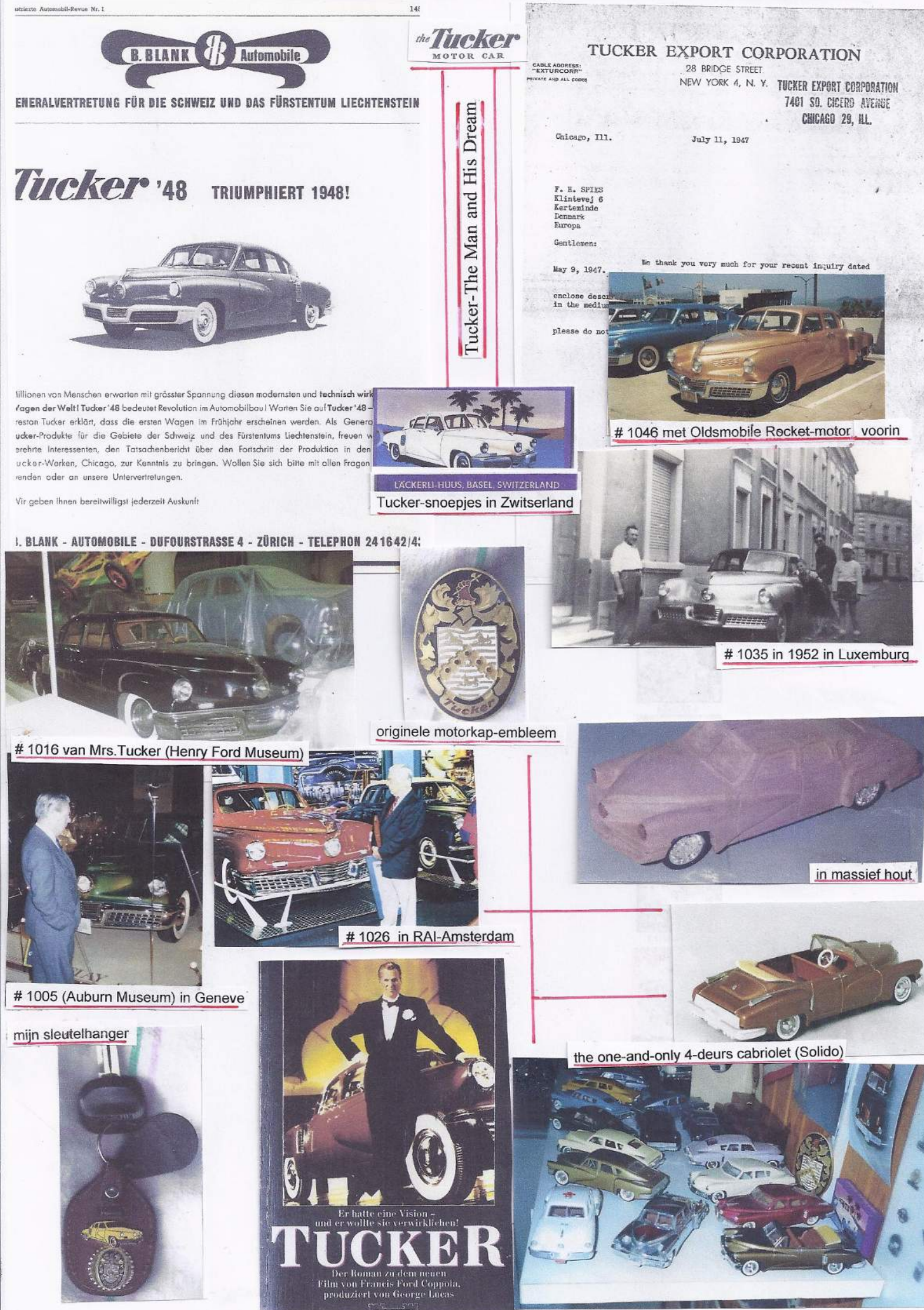
In het kader van mijn contacten met het bestuur van de "TUCKER Automobile Club of America" verzocht men mij in 1990 alle Europese publicaties betreffende de presentatie van de groene TUCKER in Geneve aan hen toe te zenden ; het zijn er heel wat geworden ! In die tussenliggende jaren was ik gast-schrijver voor hun clubblad "TUCKER TOPICS".

Het TUCKER-virus heeft zich ook geuit in mijn modellenverzameling van dit merkwaardige merk:

24 stuks in alle door mij zelf aangebrachte kleuren op basis van Brooklin; Gorki; Dinky en Solido; van deze laatste werd door een relatie op mijn verzoek een 4-deurs cabriolet gecreëerd: een "one-off" !

Als andere curiositeiten is er nog het oorspronkelijke motorkap-embleem, een uit massief-hout vervaardigd exemplaar en mijn huidige auto-sleutelhanger

Ergo: het merk, zowel als het begrip "TUCKER" zijn voor mij geen onbekend verschijnsel en



In de eerste helft van 1951 zijn er heel wat XK's door mijn vingers gegaan, zowel bij de fabricage, de assemblage en de test-procedures, zowel als bij de reparatie van deze, toen in die jaren wel zeer exclusieve sportwagen: een creatie van Sir William Lyons.

In april 1950 werd er een XK-120 (Ch.nr. 660044) ter beschikking gesteld aan de rallye-rijder Ian Appleyard en zijn echtgenote, Pat Lyons, de dochter van Sir William. Zij reden er tal van rallyes mee met uitstekende resultaten: deze XK werd in de rallye-wereld beroemd met de nummerplaat "NUB 120".

Het is een indrukwekkende lijst van happenings, waar het publiek kennis kon maken met deze witte uitvoering met zijn kenmerkende riem over de motorkap, de extra schijnwerpers en de door gaas beveiligde koplampen. In de jaren '50-'51 nam het echtpaar Appleyard-Lyons o.a deel aan de Tulpen-Rallye, Lakeland Rallye, Coupe des Alpes en de British RAC-Rallye.

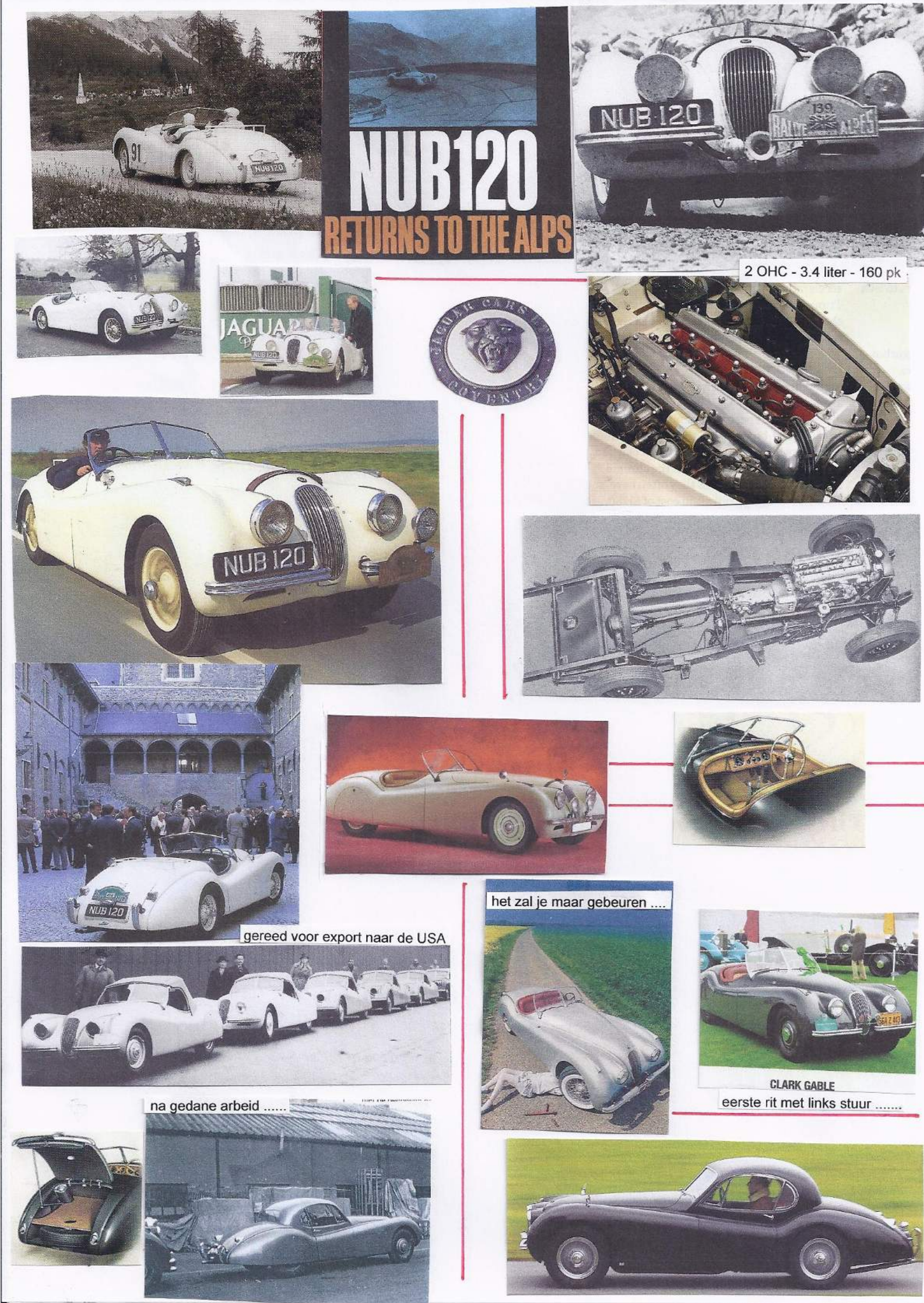
Rond deze laatst genoemde Rallye herinner ik mij, dat het Service Department in Coventry een noodkreet van Ian Appleyard kreeg vanuit Bournemouth aan de Engelse Zuidkust bij de finish van de RAC-Rallye. De rechter voorruit van zijn "NUB 120" had een barst opgelopen en daarmee zou hij de volgende dag geen goede beurt maken bij het Concours d'Élégance. Met een nieuwe ruit gingen de testrijder en ik terstond met een Mk V richting het Zuiden. Na kennis gemaakt te hebben met het echtpaar Appleyard gingen wij aan het werk: het was een eenvoudig karwei; na de wagen weer over gedragen te hebben, ging het weer via Oxford terug richting Coventry: een stukje sight-seeing van Engeland was meegenomen.

Wanneer je eenmaal toegevoegd wordt aan het Experimental Department dan word je onverwacht geconfronteerd met een haast-klus: voor de tentoonstelling in Geneve in maart 1951 moest de eerste XK-Coupé (Fixed Head Coupé) gereed gemaakt worden. En daar zat men met het probleem hoe de voorruit-stijlen moesten aansluiten op de body: vlak, rond of scherp. Met behulp van kneedbare kit werd uiteindelijk voor de laatste toepassing gekozen. Op tijd werd de nieuwe creatie aan de pers en het publiek gepresenteerd, nadat ik de wagen met chassis nr. 804001 voor "later" op de gevoelige plaat had gelegd.

Gedurende de 7 weken durende staking van de body-workers, waardoor de body-assemblyline stil lag, maar de motoren- en chassisfabricage gewoon door ging, verbleef ik ook op het Service Department, toentertijd onder de supervisie van "Lofty"-England, later race-manager en uiteindelijk Managing-Director als opvolger van Sir Lyons. Dan wil je ook kennis maken met de rij-eigenschappen van de XK's. Ik kreeg die gelegenheid en uitgerekend in een land waar men aan de verkeerde kant van de weg rijdt, hadden we een auto met links-stuur (!) onder handen en wel de zwarte XK van de filmacteur, Clark Gable, wiens auto voor een aantal correctie-werkzaamheden in de fabriek stond. Het was wel even wennen op de relatief smalle wegen in de Midlands. Later, bij het gereed maken van XK's voor de races op Silverstone gingen we richting Birmingham om de wagens te kunnen laten "draven".

En zo hebben de XK-120 en de NUB 120, die nu van zijn welverdiende rust geniet in het museum, altijd een speciaal plekje in mijn geheugen gehouden.

In 1948 was de XK-120 in Londen iets sensationeels, bleef in de Rallye-wereld iets bijzonders en is heden in de auto-historiewereld altijd nog een interessante en belangrijke creatie van Sir William Lyons.



Een gesprek in de showroom van de AGAM aan de Stadhouderskade in Amsterdam:

"Goede morgen, mijnheer Client";

"Goede morgen, mijnheer Mercedes";

"Wat kan ik voor u betekenen?";

"Ik zoek een vier-deurs auto met een benzine-motor";

"Dan hebben wij 4 MERCEDES-BENZ modellen voor u en wel de typen 170 V en 170 S, dat zijn vier-cilinder-uitvoeringen en daarnaast de grotere zes-cilinder modellen 220 en 300. Heeft u een auto om in te ruilen?"

"Ja, ik heb een vier-deurs auto van het merk Citroën, type 2CV, met een groot open dak, maar ik heb maar twee cilinders en ik wil er een paar meer!"

"Zullen we dan eerst eens gaan kijken naar ons model Mercedes-Benz 170 V"

"Ja, dat is goed, maar ... dan mis ik wel mijn grote open dak!"

"Inderdaad, mijnheer Client, maar dan moeten we ons richten op ons model "300" - vier-deurs cabriolet "D", zoals we ook aan Prinses Wilhelmina geleverd hebben"

"Ja, kijk, dat is wat ik bedoel. Als u mij nu de folder van deze "300"-cabriolet meegeeft dan kan ik hem nader bestuderen en er een paar nachtjes over slapen".

"Zoals u wilt, mijnheer Client, hier heb ik onze fraaie zilverkleurige catalogus en de prijslijst voor u".

"Dank u wel; in ieder geval zal ik na bestudering van een en ander spoedig (!?) contact met u opnemen; goede dag, mijnheer Mercedes".

"Dag, mijnheer Client en een prettige dag verder!"

En zo reed mijnheer Client met zijn twee-cilinder Plof-plof de Stadhouderskade af.

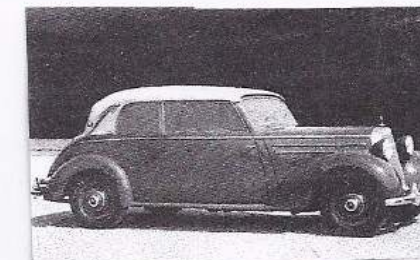
Mijnheer Client heeft heel wat nachtjes liggen dromen en dan wellicht nog heel lang gereden met zijn 2CV met dat grote opendak en slechts twee cilinders; mogelijk is hij in de loop van de jaren wel President-Directeur van een groot bedrijf geworden (.... in zijn dromen!)

De zilverkleurige catalogus van de MERCEDES-BENZ, type "300", bewaart hij trouw onder zijn hoofdkussen

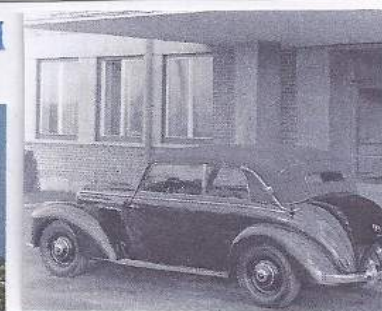
.....



170 V A. 4 d. Sedan 9231.-



170 S. 4 d. Sedan 12.321.-



„220“ 4 d. Sedan 17.283.-
„220“ Cabriolet B 20.770.-
„220“ 4-5 pers.
Cabriolet A 24.359.-
2 pers. m. noodz.



„300“ 4 d. Sedan 26.411.-
„300“ Cabriolet D 32.308.-
4 portieren 5-6 pers.



de 2CV van mijnheer Client

N.V. Algemene Garage en
Automobiel Mij.
A. G. A. M.

Stadhouderskade 89-90, A'dam
Telefoon 28216 - 29439

Filiaal 's-Gravenhage:
Bezuidenhoutseweg 20
Telefoon 772243

1 Maart 1952

Prijzen vrijblijvend

„300 S“ Coupé 2-3 pers. m. noodz.
„300 S“ Roadster 2-3 pers. m. noodz.
„300 S“ Cabriolet A 2-3 pers. m. noodz.



Nadat de eerste periode van vreugde wat voorbij was gegaan, werden de lezers in de "AutoKampioen" regelmatig geconfronteerd met advertenties o.a. van auto-importeurs. Zo bracht de AGAM in Amsterdam haar drie toenmalige importschappen onder de aandacht van de lezers. In de praktijk was de HUDSON toentertijd de belangrijkste bron van inkomsten: de sedans van de 1946-'47-modellen mochten mondjesmaat geïmporteerd worden. Nieuwe MACK-trucks verschenen niet op de markt: voor de talloze militaire dumptrucks moesten echter onderdelen aangekocht worden.

Een éénmalige ALFA ROMEO 6C 2500 Super Sport werd in 1951 door de Alfa Romeo-fabriek afgeleverd: pas in 1954 vond deze wagen een baas voor een bedrag van fl.38.000,= (of minder ?). Eind 1951 verschenen de eerste serie-sedans van het type "1900". Het importschap ging in 1954 over naar Nefkens in Utrecht, later naar Louwman & Parqui in Leidschendam en uiteindelijk werden de Alfa's onder de vleugels van FIAT Nederland opgenomen. De AGAM hebben wij later leren kennen als de importeur van de MERCEDES-BENZ-automobielen (v/h dochteronderneming NV Mercedes-Benz Import Mij, Den Haag).

De Internationale Automobiel Mij, (in Den Haag toen bekend als "de STUDEBAKER") riep haar HILLMAN en STUDEBAKER-rijders op om hun adressen bekend te maken, opdat zonodig voor de onderdelen-voorziening gezorgd kon worden. De op de advertentie vermelde slogan: "zij gaven hun hulp bij de bevrijding van Europa" doelde op de STUDEBAKER-legervoertuigen (zij leken heel erg op de GMC-Jimmy's) en de roemruchte WEASEL's M-29 terreinwagens.

Amerikaanse automobielen, de hoofdschotel in de voor-oorlogse periode, kregen aanvankelijk natuurlijk ook veel aandacht. Zij zouden echter in latere jaren nooit meer, zoals FORD, CHEVROLET en PLYMOUTH vóór 1940, bovenaan op de importlijsten komen.

Naast STUDEBAKER vinden we op deze pagina ook nog inmiddels verdwenen merken zoals PACKARD, NASH, MERCURY en DeSOTO (GIVA= dochter-onderneming van Louwman & Parqui).

Hoogtepunt in 1946 was de start van de onvolprezen ANWB WEGENWACHT, beginnende met HARLEY DAVIDSON-motorrijwielen.

Een tijdelijk verschijnsel was in die jaren ook het Registratiebewijs, uitgegeven door het "Regeeringsdirectoraat voor Motorvoertuigen". Toen was de combinatie van de autogegevens + provinciaalnummer toonaangevend.

En ... bij de firma COENEN kon men zijn auto weer laten fatsoeneren na jaren van ellende achter de rug hebbende: de schuifdaken kwamen pas veel later

Dit was weer een terugblik naar situatie's na een vijftal donkere jaren, al weer bijna zeventig jaar geleden



Mercedes-Benz auto's kwamen pas later

De A.G.A.M.
Stadhouderskade 89-90, Amsterdam, T. 29216
29435

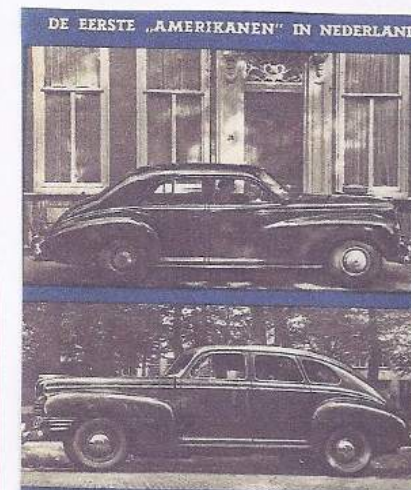
is present
met het Hoofdagenschap voor Nederland
van drie wereldbekende automobielen:

HUDSON
Motor Car Co. — Detroit, U.S.A.

Mack International
Motor Truck Corp. — New York

Alfa Romeo
S.A. — MILAAN

Reeds thans zullen wij U gaarne noteren en
direct op de hoogte houden van de mogelijkheden



Tijdens "het Salon" in Brussel in 1935 verraste de Amerikaanse PACKARD-fabriek de pers en het publiek met een geheel nieuwe creatie en welin een goedkopere prijsklasse dan men van de traditionele PACKARD's gewend was. In de tweede helft van de jaren '30 streefde men er naar dat het publiek, dat FORD, CHEVROLET of PLYMOUTH reed, over zou stappen naar een nieuwe PACKARD "120" in plaats van naar een DeSOTO of PONTIAC bijvoorbeeld.

Met behoud van de statige klassieke radiator zag de wagen er uit als een "echte" PACKARD, die markt beheerste in de dure klasse, waarin zich de "Super Eight" en "Twelve"-modellen bevonden. Bescheiden afmetingen en toch een 4.6 liter 8-cilindermotor van 120 pk zorgden ervoor, dat PACKARD mede hierdoor in de opvolgende jaren prachtige productiecijfers behaalde als nooit tevoren.

Historisch tragisch ongeval.

Tot het bezoek van "het Salon" behoorden destijds ook het Belgische koningspaar: zij raakten zo enthousiast van dit nieuwe PACKARD-model, dat zij voor hun privé-autopark een lichte "120" 2-persoons cabriolet bestelden.

De zomervacantie in dat jaar bracht het koninklijke gezin in Centraal Zwitserland door. Tegen het einde van de vakantie reisde de gouvernante met de drie kinderen, Josephine (1927), Boudewijn (1930) en Albert (1934) per trein richting Brussel. Koning Leopold en zijn echtgenote, Koningin Astrid, maakten nog enkele tripjes met de PACKARD.

Toen zij langs het Vierwoudstedenmeer reden maakte Koningin Astrid haar man even attent op een detail op de wegenkaart .

slechts een onderdeel van een seconde van onachtzaamheid gaf als resultaat, dat de PACKARD van de weg afraakte, tegen een boom aan reed, waarbij het rechterportier open sloeg, waarop de 29-jarige vorstin uit de auto geslingerd werd en bij de aanraking met een tweede boom klem raakte. Door het daarbij opgelopen ernstige hoofdletsel was zij op slag dood de auto gleed toen langzaam in het water van het meer

De koning en de begeleider, die in de dickey-seat zat, liepen slecht lichte verwondingen op.

Groot was in België en ook internationaal het verdriet van het overlijden van deze oorspronkelijke Zweedse prinses, die pas 1 jaar Koningin der Belgen was.

Bij de begrafenis waren talloze mensen uit binnen- en buitenland op de been om een laatste eer te bewijzen aan deze geliefde Koningin, wier stoffelijke overschot werd vervoerd met het Belgische nationale product MINERVA (met de traditionele blauw uitlaatrook !)

De Gemeente Küssnacht schonk Koning Leopold de grond van de plaats van het ongeluk, waarop de koning een kapel liet bouwen ter herinnering aan zijn verongelukte echtgenote.

Het domein werd eigendom van de Koninklijke Stichting.

In tegenstelling tot de historische auto-ongelukken van Prinses Gracia (1929-1982) en prinses Diana (1961-1997) heeft het Zwitserse ongeluk nimmer tot veronderstelde complot-theorieën geleid.

Drie charmante populaire vrouwen lieten op ongelukkige wijze in een auto op jeugdige leeftijd het leven:

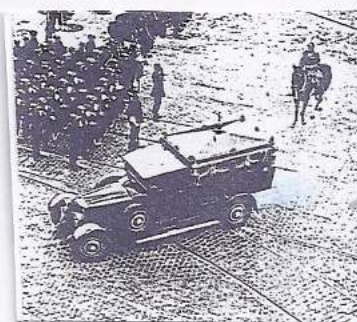
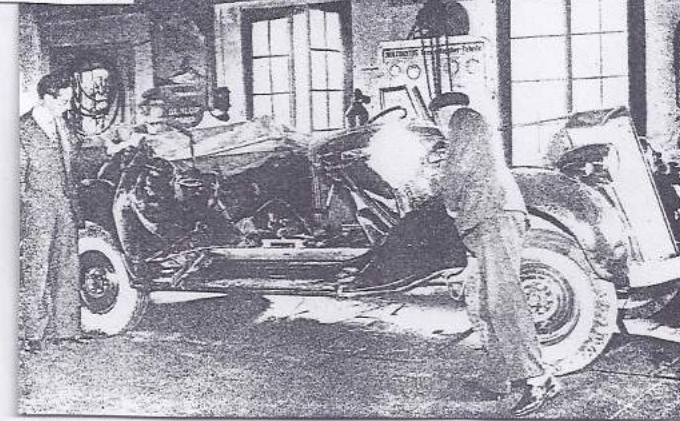


Packard "120"	
Wielbasis 305 Mr. boring 82.5 mm, slag 135 mm, cilinder 4.6 l., 93.8-120 P.K.	
Coupe, 2 pers.	1 3825,-
Sport Coupe, 2-4 pers.	4050,-
Touring Coupe, 2 pers.	4100,-
Sedan, 5 pers.	4200,-
Club Sedan, 5 pers.	4225,-
Convertible Coupe, 2-4 pers.	4225,-
Touring Sedan, 5 pers.	4250,-
Convertible Sedan, 5 pers.	5100,-
Cabriolet 4 v.d. Kop v. Rijder.	5800,-
Packard "120", Custom Built De Luxe.	
Wielbasis 305 Mr.	
Touring Sedan, 5 pers.	1 4300,-
Packard "120", Wielbasis 351 Mr.	
Touring Sedan, 7 pers.	1 6100,-
Touring Sedan Limousine, 7 pers.	6500,-
Luxe uitvoering (met twee wielen in de spatschermen, etc.)	
1 175,-	



Op 29 augustus 1935 stierf Koningin Astrid te Küssnacht

De noodlottige auto.



Alliantiewapen van koning Leopold III en koningin Astrid



De invoer van auto's en chassis

(Bewerkt door het Centraal Bureau voor de Statistiek)

147 Importcijfers uit de jaren 1938 / 1939

Bij het bestuderen van bijgaande overzichten van de import van auto's en chassis, bewerkt door het Centraal Bureau voor de Statistiek komen er wel wat details ter toelichting boven drijven.

Terwijl bijv. FORD, CHEVROLET en PLYMOUTH in Amerika de boventoon voerden zien we op het overzicht een ander beeld:

In de eerste plaats zien we de import van 2372 CHEVROLET's tegenover 146 FORD's: hoe kan dat ?

De hoofdschotel van de FORD-modellen werd bij FORD Nederland aan de Hembrug in Amsterdam geassembleerd (dus voor het Bureau voor de Statistiek géén import !) Die 146 vermelde FORD's betroffen modellen, die niet in het assemblage-programma waren opgenomen, zoals o.a. de 2- en 4-deurs cabriolets en eventuele "specials".

PLYMOUTH nummer 3 ? net als in Amerika....nee ! PLYMOUTH moest die Amerikaanse

3e plaats bij ons met 253 exemplaren delen met DODGE (217), BUICK (245), STUDEBAKER (251) en

OLDSMOBILE (299).

Koplopers waren bij ons OPEL met 2.430 exemplaren en DKW met 1.334, terwijl de volgende vier geïmporteerde automerken ook Europese modellen waren met CITROËN (939), FIAT (804), RENAULT (564) en PEUGEOT (326). Uit Duitsland kwamen destijds (los van OPEL) verder bescheiden aantallen: MERCEDES-BENZ met 231 auto's, HANSA (133), HANOMAG (129), WANDERER (88) en BMW met 69 stuks.

Welke merken zagen wij niet in 1938 bij ons binnenkomen, maar wel in 1939 ?:

Dat waren ALVIS (1), AMILCAR (1), BORGWARD (5), PRAGA (2), ROLLS-ROYCE (2), SUPERTRACTION (16) en SUNBEAM (2).

(Die ene CHANDLER moet een gebruikte auto geweest zijn, aangezien Chandler al in 1929 was gestopt met de productie !)

De "Chassis voor Automobielen voor Personenvervoer" waren bestemd voor ziekenauto's, begrafenisauto's, cabriolets en autobussen. (we zien hier o.a. ook dat ene MERCURY-chassis voor de "KWIK" van Maus Gatsonides en het SUNBEAM-TALBOT-chassis, waarop een PENNOCK-cabriolet werd gebouwd.)

Bij de "Automobielen voor Goederenvervoer, oftewel "Trucks" zien we, dat ook hier weer CHEVROLET (2.696) bovenaan stond met daarna OPEL (1.340).

INTERNATIONAL (486), DODGE (244) en DIAMOND (201) waren als Amerikaanse trucks duidelijk vertegenwoordigd; Duitse trucks zagen we maar mondjesmaat o.a. MERCEDES-BENZ met slechts 34 exemplaren.

De groep van bestelauto's speelden in die jaren niet zo'n belangrijke rol; CHEVROLET (233) en OPEL (219) waren wederom goed vertegenwoordigd met nog 2 Duitse lichte bestelauto's als DKW en TEMPO met 190 resp. 139 exemplaren.

Als men deze overzichten eens naast de huidige import-overzichten zou leggen dan ziet men inderdaad "een wereld van verschil" !!

Alleen de oudere garde zal zich hier en daar nog merken kunnen herinneren als SUPERTRACTION, ESSEX, RÖHR, PRAGA of IMPERIA

Merken	Stuks		Merken	Stuks		Merken	Stuks		Merken	Stuks	
	1938	1939		1938	1939		1938	1939		1938	1939
Automobielen voor personenvervoer											
Adler	185	175	Delahaye	8	9	La Salle	50	45	Rover	5	3
Aero	1	3	De Soto	105	145	Lincoln	6	—	Salmson	1	—
Alfa Romeo ..	1	—	D.K.W.	1383	1334	Linc.-Zephyr ..	33	74	Simca	1	—
Alvis	—	1	Dodge	244	217	Maybach	1	2	Singer	3	—
Amilcar	—	1	Essex	4	2	Mathis	1	—	Skoda	305	152
Auburn	3	—	Fargo	1	—	Merc.-Benz ..	213	231	Standard	5	5
Audi	1	13	Fiat	456	804	Mercury	1	22	Stand. Swallow	6	2
Austin	44	51	F.N.	2	2	M.G.	3	6	Steyr	8	32
B.M.W.	73	69	Ford	129	146	Minerva	3	2	Stoewer	1	1
Bentley	1	—	Georges Irat ..	1	2	Morris	26	124	Studebaker ...	162	251
Borgward	—	5	Graham	54	13	Nash	161	53	Stutz	1	—
B.S.A.	—	1	Hanomag	102	129	Oldsmobile ...	200	299	Supertraction .	—	16
Bugatti	8	—	Hansa Lloyd .	193	133	Opel	2289	2430	Sunbeam	—	2
Buick	321	245	Hillman	48	20	Overland	1	—	Swallow	2	—
Cadillac	79	52	Hisp. Suize ..	1	—	Packard	246	129	Tatra	1	1
Chandler	—	1	Horch	29	11	Panh. Levassor	1	—	Triumph	14	7
Chenard & Walcker	5	3	Hotchkiss	7	8	Peugeot	246	326	Vauxhall	51	16
Chevrolet	2084	2372	Hudson	159	128	Plymouth	305	253	Voisin	1	—
Chrysler	125	110	Huds.-Ter.pl. .	29	1	Pontiac	115	120	Wanderer	83	88
Citroën	763	939	Humber	13	2	Praga	—	2	Whippet	1	—
Cord	2	—	Hupmobile ...	18	3	Renault	415	564	Willys	58	7
Daimler	5	1	Imperia	7	3	Riley	2	—	Wolseley	47	29
Darracq-Talb.	7	5	Lagonda	1	2	Röhr	1	—	Onbekend	5	8
Delage	8	5	Lanchester ...	1	—	Rolls Royce ..	—	2			
			Lancia	34	38	Rosengart	8	21	Totaal .	11833	12529

Chassis voor automobielen voor personenvervoer											
Autocar	7	1	Fiat	—	1	Lancia	—	1	Renault	2	—
Bugatti	—	1	Ford	15	11	La Salle	—	1	Rolls-Royce	1	—
Buick	10	11	Graham	1	1	Leyland	6	4	Saurer	—	2
Büssing	17	3	Hanomag	1	—	Magirus	6	6	Stewart	3	—
Cadillac	1	—	Hillman	—	4	M.A.N.	5	4	Studebaker	19	13
Chevrolet	36	34	Hotchkiss	2	—	Mercury	—	1	Sunb.-Talbot	—	1
Citroën	4	18	Hudson	2	6	Merc.-Benz	40	63	Tiger	2	—
Delage	1	2	Hupmobile	2	—	Oldsmobile	1	—	Volvo	4	22
De Soto	1	—	International	9	—	Opel	5	—			
D.K.W.	1	—	Krupp	33	29	Packard	37	10	Totaal	276	250

Automobielen voor goederenvervoer											
Adler	—	2	D.K.W.	192	190	Hansa Lloyd	8	2	Renault	12	76
Austin	22	10	Dodge	4	4	International	3	5	Rosengart	—	4
Borgward	—	37	Fargo	3	3	Latil	2	—	Saurer	—	1
Büssing	—	2	Fiat	27	37	M.A.N.	—	1	Skoda	4	18
Chevrolet	134	223	Ford	10	10	Merc.-Benz	1	9	Tempo	6	139
Citroën	10	4	Fordson	26	1	Morris	9	5	White	—	1
Clark	—	2	Framo	—	12	Oldsmobile	2	17	Onbekend	41	67
Commer	8	—	G.M.C.	—	24	Opel	138	219			
Diamond	1	1	Goliath	3	—	Peugeot	1	2	Totaal	675	1128

Chassis voor automobielen voor goederenvervoer											
Adler	3	—	De Soto	—	1	International	359	486	Reo	56	11
Austin	—	5	Diamond	214	201	Krupp	11	11	Saurer	5	3
Autocar	15	30	D.K.W.	13	13	Liberty	3	2	Stewart	4	—
Bedford	80	52	Dodge	136	244	Mack	25	29	Studebaker	62	94
Borgward	—	20	Fargo	56	80	Magirus	29	23	Tempo	—	6
Brockway	1	1	Faun	10	—	M.A.N.	8	7	Volvo	50	52
Büssing	13	3	Federal	128	94	Merc.-Benz	37	34	Vomac	—	1
Chevrolet	1677	2696	Fiat	—	1	Morris	7	2	White	33	34
Citroën	29	24	Ford	27	88	Nomag	3	3	Willys	7	—
Clark	—	1	F.W.D.	—	1	Oldsmobile	85	64	Willys-Overl.	—	3
Commer	12	13	G.M.C.	7	131	Opel	311	1340	Onbekend	1	5
Condor	8	5	Hillman	1	1	Peugeot	2	3			
Delahaye	—	2	Ind. White	6	9	Renault	7	14	Totaal	3545	5943

Het is inmiddels al weer bij 76 jaar geleden, dat ik met mijn vader en broer het Concours van Koetswerken bezocht. De persfotograaf van de KNAC heeft dit feit (onbewust !) vastgelegd op de foto van de FIAT TOPOLINO. (helemaal links mijn broer, dan mijn persoontje gewapend met de schooltas voor de folder-verzameling en daarnaast mijn grote vader)

Het Concours van Koetswerken was een ieder jaar weer terugkerende happening op het parkeerterrein van één van de grote Scheveningse hotels t.w. het "Grand Hotel" (de andere twee waren het "Kurhaus" en het "Palace Hotel". (alleen het "Kurhaus" heeft de Tweede Wereldoorlog overleefd) In 1938 was het 40 jaar geleden, dat de KNAC werd opgericht en in deze stemming werden 47 merken uit zes verschillende landen gepresenteerd en door een vakkundige jury beoordeeld. Aan deze jury was de moeilijke taak beschoren de koetswerken kritisch in alle details te bekijken en daaruit de beste te kiezen ter bekroning van "den zoo zeer begeerden oranje, rode of witte strik". De jury had de onderlinge werkzaamheden verdeeld en wel in de afdeling I (open auto's oftewel roadsters), afdeling II (gesloten auto's), afdeling III (2- en 4-deurs cabriolets) en afdeling IV (gesloten auto's). Terwijl er nog een Speciale Prijs was voor het beste Nederlandse koetswerk. De opdracht voor de jury luidde: "de beoordeling der automobielen in iedere klasse geschiedt op de volgende punten: 1) constructie, 2) afwerking, 3) lijn en kleur en 4) comfort". (een hele opgave op zo'n zaterdagmorgen !) Na de beoordeling werden de bekroonde auto's voorzien van een oranje strik, behorende bij een verguld zilveren medaille; een rode strik = zilveren medaille en een witte strik = bronzen medaille. De heer F. van der Valk, de toenmalige Haagse OPEL-dealer verwierf met 5 OPEL-modellen diverse prijzen; de bij de strikken behorende medailles bevinden zich in mijn bezit. Bij deze voor-oorlogse show was het merk VAUXHALL niet vertegenwoordigd. In 1949 kreeg de heer van der Valk het Engelse GENERAL MOTORS-dealerschap in handen, waarin ik bijna 20 jaar lief en leed heb gedeeld.

Bij de foto's:

Toen niet vermoedende, dat ik na ruim 10 jaar enige tijd de beschikking had over een na-oorlogse FIAT-TOPOLINO, model B, met de 570 cc 16 pk kopklepmotor. (zie foto links) De FIAT "500" was in 1938 te koop voor een bedrag van fl. 970,- (lijkt niet veel, maar was voor heel veel mensen een hoop geld !)

OPEL OLYMPIA: had toen al de legendarische 1,5 liter kopklepmotor en onafhankelijke "Dubonnet" voorwielophanging. Prijs fl. 1.475,-

SKODA "420"-Popular Sedan-Cabriolet, kostte toen fl. 1.645,-. Er werden in 1938 305 exemplaren ingevoerd (in 1939: 152)

Wie kent de HANSA nog ? Met 5 "deurtjes" in de motorkap hadden we te doen met de "1700" 6-cilinder modellen. Hadden ze 4 "deurtjes" dan was het een "1100"- 4 cilinder. In 1938 importeerde de fa. Rosier 193 stuks.

BMW "320": de kortere 45 pk-uitvoering van de mooie "326"-sedan met de 50 pk-zescilinder 2 liter motor. Voor fl 3.600,- kon men zich eigenaar noemen van deze Duitse creatie. (in tegenstelling tot het bijschrift is dit een echte cabriolet en geen cabrio-limousine)

Het paradepaardje van de show was de PENNOCK-cabriolet op het STUDEBAKER STATE PRESIDENT-chassis. In de prijslijst van 1938 staat deze cabriolet genoteerd voor een bedrag van fl. 5.220,-.

Er waren nog heel wat meer prijswinnaars: wordt vervolgd !

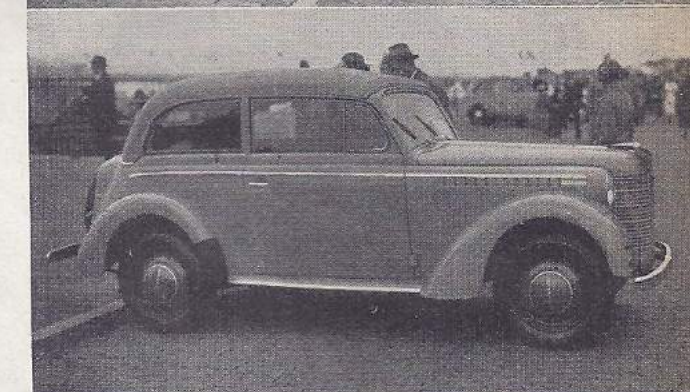


Afd. IV, Kl. A.
FIAT, 500, Cabriolet-Limousine.
Zilveren medaille der K.N.A.C. en rode strik.
J. Leonard Lang, Amsterdam.

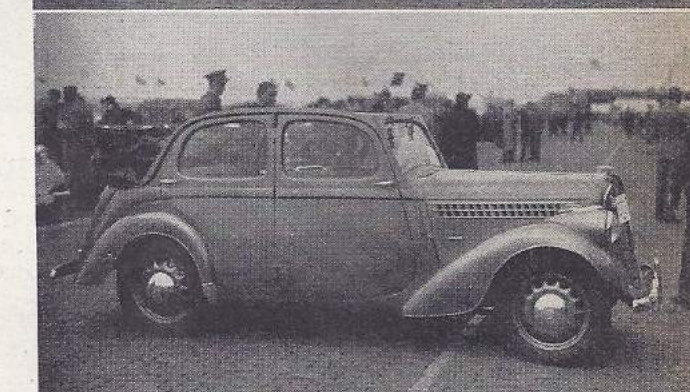
na ruim 10 jaar!



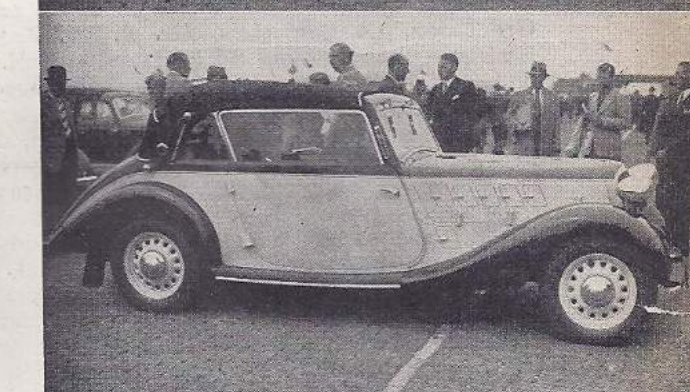
Afd. IV, Kl. B.
OPEL, Olympia, Cabrio-Limousine.
Zilveren medaille der K.N.A.C. en rode strik.
N.V. F. v. d. Valk's Automobielen Mij., 's-Gravenhage.



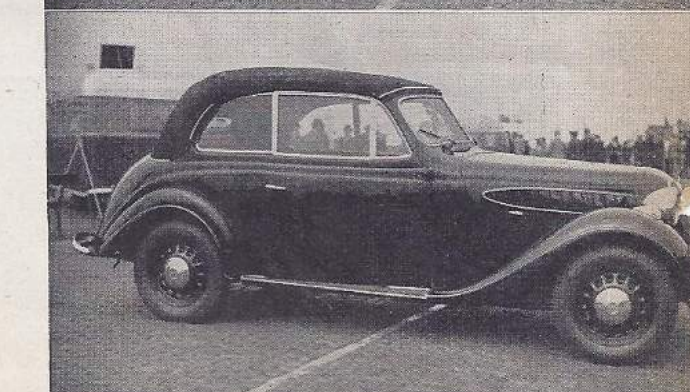
Afd. IV, Kl. C.
SKODA, 420 Popular, Cabrio-Limousine.
Zilveren medaille der K.N.A.C. en rode strik.
N.V. Auto-Palace, 's-Gravenhage.



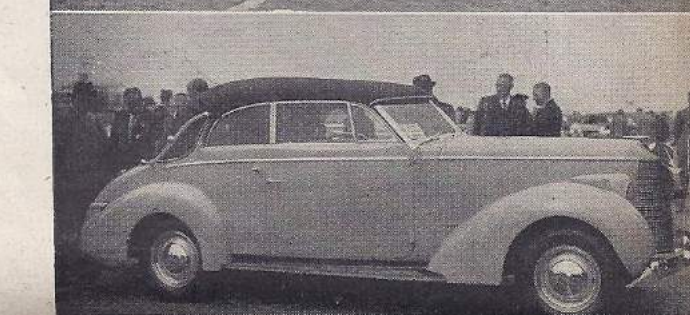
Afd. IV, Kl. E.
HANSA, 1700, Cabrio-Limousine.
Zilveren medaille der K.N.A.C. en rode strik.
Firma Rosier, Scheveningen.



Afd. IV, Kl. F.
BMW, 320, Cabrio-Limousine.
Zilveren medaille der K.N.A.C. en rode strik.
N.V. R. S. Stokvis & Zn., Rotterdam.



Speciale prijs (zilveren beker der K.N.A.C.) voor het beste koetswerk van Nederlandsch fabrikaat:
Afd. III, Kl. H.
STUDEBAKER, State President, Cabriolet, Carrosserie Pennock, 's-Gravenhage.



Vanmorgen luisterde ik naar het verzoekplaten-programma van Leen Huisman van Radio WEST.

Naast een aantal bekende platen uit de oorlogsjaren zoals o.a. het orkest van Glenn Miller, draaide hij ook het legendarische liedje, destijds gezongen door Lale Andresen:

"Lili - Marleen"

Oorspronkelijk werd dit plaatje vanaf 1941 gedraaid door de Radio-zender Belgrado, bestemd voor de militairen aan het front. De Engelsen pikten het nummer op en vertaalden het.

Vera Lynn zong het als eerste in het Engels, later nam Marlene Dietrich het op in haar programma voor alle geallieerde militairen.

De tekst zou geschreven zijn in 1915 door ene Hans Leip uit Berlijn, die verliefd was op twee meisjes: Lili en Marleen.

Op weg naar het front schreef hij een sentimenteel gedicht waarin beide meisjes tot één persoon samensmolten.

De oorspronkelijke tekst luidde:

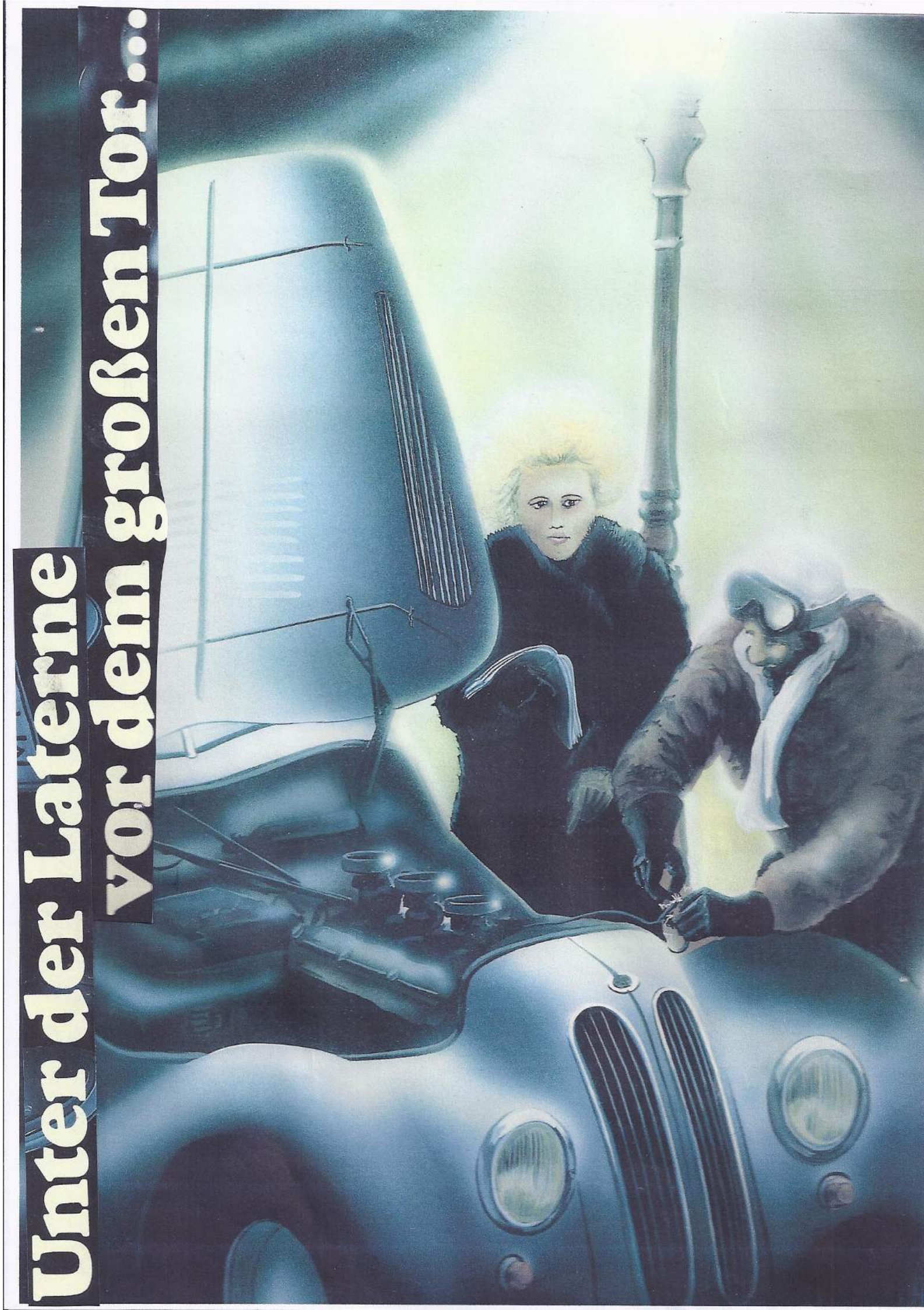
"Vor der Kaserne vor dem grossen Tor
stand eine Laterne und steht sie noch davor.
Und sollten wir uns da wiedersehn,
bei der Laterne woll'n wir stehn
wie einst Lili - Marleen".

En zo hadden wij in de mobilisatietijd in 1939 ook een nationaal soldatenlied:

"Rats, kuch en bonen, dat is het soldaten-diner...."

Over herinneringen gesproken

(de combinatie "Laterne" en "BMW - 328" is ook een stukje nostalgie)



Wederom een aantal "acht en dertigers" als 4-deurs - 4- of 6-raams - sedan.

Als je stil staat bij de taak van de juryleden dan vraag je je af hoe die beste lieden in zo'n korte tijd een serie nieuwe automobielen kan keuren en waarderen op "punten". Zij moesten letten op "solide bouw (!)" van het koetswerk (hoe controleer je dat bij zo'n auto "pas op de plaats" ?). Dan "goede zitruimte" en "voor alle inzittenden een behoorlijk uitzicht" (je verwacht niets anders !).

"Tochtvrije sluiten van de ramen" (merkwaardige kreet !) en "constructie van cabrioletkappen": ja, dat is duidelijk te zien. In de praktijk leerde ik, dat, wanneer een kap niet goed "lag", je dat nooit meer in orde kreeg !

"Vouw- en schuifdaken en wat er al zoo meer aan een automobiel op den langen duur voor inconveniënten aan het licht komt": op een parkeerterrein vast te stellen ?

Om 12.00 uur brak een dreigende bui los en om 2.00 uur begon er een zonnetje door te breken en ... dan komen de bezoekers kijken hoe een ieder met spons en zeem bezig is en daar tussendoor keuren !! Mag ik de uitdrukkingen gebruiken "natte vinger werk" en "de één houdt van de moeder, de ander van de dochter en nummer drie houdt van allebei"?

(Boze tongen beweerden destijds, dat hoe meer je adverteerde in het clubblad van de KNAC (De Auto), je de meeste kans maakte met één of meerdere medailles naar huis te gaan ?!

Wat troffen wij destijds verder aan ?

. FIAT 508 C oftewel de "BALILLA": een sedan zonder middenstijl net als toentertijd de LANCIA APRILLIA. Het Franse licentie-model, de SIMCA "8" zagen wij na de Tweede Wereldoorlog voor het eerst in ons land (... en werd zelfs in Rotterdam bij de NEKAF (KAISER-FRAZER) geassembleerd.

. CITROËN "11": een typische trendsetter in de jaren '30 - zelfdragende carrosserie en voorwiel-aandrijving. De auto kostte destijds fl. 1.785,-.

. HUDSON "112" (=112 inch wielbasis), eigenlijk de opvolger van de TERRAPLANE, die destijds voortvloeide uit de ESSEX (verdween in 1934). Met een 2.900 cc 6 cilinder zijklepmotor van 86 pk werd de "112" aangeboden voor fl. 2.445,-. Er werden in 1938 159 Hudson's geïmporteerd door de AGAM NV.

. Naast de DODGE D9 Victory Six werd er ook de "de Luxe Six" en de "Custom Six" aangeboden, deze laatste voor de prijs van fl. 3.200,-. Voor dit bedrag kreeg men dan een "badge-engineered" CHRYSLER Royal, die toen

fl. 3.375,- kostte. Het was de enige auto, die met een "lady" werd gefotografeerd.

. AUSTIN Twelve Ascot 4 cilinder sedan met schuifdak: fl. 2.695,-. Voor fl. 2.415,- (DODGE Victory Six), had je al een grote "Amerikaan" met een 6-cilinder motor: de Engelse prijzen waren destijds aan de hoge kant, maar je kon er heel ruim achter in stappen met de hoed op: dit in tegenstelling tot de moderne z.g. 4-deurs coupé's, waarbij je je hoofd tussen de schouders moet trekken om fatsoenlijk binnen te kunnen komen !

. OPEL ADMIRAL: een heel fraai paradepaardje van de Duitse dochter van GENERAL MOTORS, Adam Opel AG, in 1937 ontwikkeld ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de fabriek.

De styling kwam heel sterk overeen met de Amerikaanse HUPMOBILE uit 1936. Heel merkwaardig was de vormgeving van de treeplanken. Geen enkele andere auto had een in fase teruglopende treeplank: heel apart. Met zijn 3.6 liter 86 pk kopklepmotor werd de sedan aangeboden voor fl. 3.075,-; de vierdeurs-cabriolet met leer-bekleding kostte fl. 3.375,-.

Er stonden in 1938 nog meer auto's op het parkeerterrein van het "Grand Hotel"



CONCOURS VAN KOETSWERKEN 1938

Afd. II, Kl. D.
FIAT 508 C., Conduite-Intérieure.
Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik.
J. Leonard Lang, Amsterdam.



Afd. II, Kl. E.
CITROËN „11” de Luxe, Berlino.
Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. Automobiles Citroën, Amsterdam.



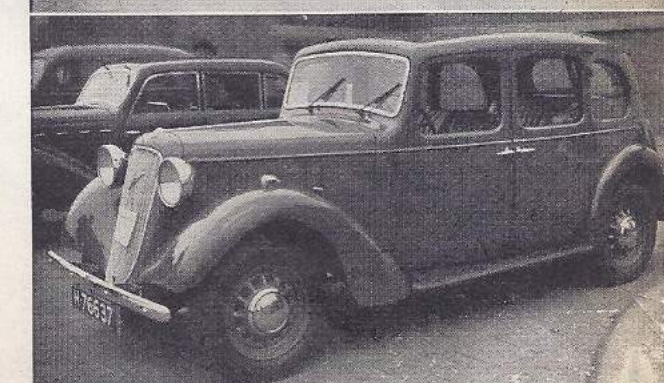
Afd. II, Kl. F.
HUDSON 112, Sedan.
Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. „A.G.A.M.”, 's-Gravenhage.



Afd. II, Kl. G.
DODGE, D9 Victory Six, Touring Sedan.
Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik.
Louwman & Parqui, 's-Gravenhage.



Afd. II, Kl. H.
AUSTIN, Twelve „Ascot”, Sedan.
Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. R. S. Stokvis & Zn., Rotterdam.



Afd. II, Kl. I.
OPEL, Admiral, Sedan.
Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. F. v. d. Valk's Automobielen Mij., 's-Gravenhage.



Drie open auto's en drie kleine 2- of 4-deurs sedans uit 2 verschillende landen:

. MORRIS Eight Tourer: voor fl. 1.185,- had je een leuk vier-persoons wagentje met een 918 cc 30 pk zijklepmotortje. Naast de "Eight" had MORRIS ook nog een Ten, Twelve, Fourteen en een Twenty-Five, maar deze laatste kostte dan ook fl.3.375,-.

In 1938 kwamen er maar 26 Morris-producten ons land binnen.

. MG Midget Roadster: tot ver in de jaren '50 is dit model met alle mogelijke aanpassingen in productie gebleven. Zo'n two-seater was leverbaar voor "slechts" fl. 2.340,-.

Niks "slechts": een kostbaar bezit !

En hoeveel MG's importeerde Molenaar in Amersfoort destijds ? "Slechts" 3 ! (in 1939: 6)

. MERCEDES-BENZ 170 V Sport Roadster: eigenlijk een miniatuur "540 K acht-cilinder compressor-machine". Wanneer je geen fl. 16.400,- op tafel kon leggen dan kon je toch MERCEDES-BENZ Roadster rijden als je nog fl. 3.425,- in de knip had.

Je moest dan wel genoeg nemen met een 4-cilinder 38 pk zijklepmotor met een inhoud van 1.627 cc. Maar heel fraai getekend was deze benjamin van DAIMLER-BENZ AG. uit Stuttgart-Untertürkheim wel !

. OPEL Kadett Coach: uiteindelijk werd deze historische naam in 1963 weer van stal gehaald als goedkoopste product van de Duitse tak van GENERAL MOTORS (sinds 1929).

Er waren naast deze Coach ook nog een Coach de Luxe, een Sedan de Luxe en een Cabriolet de Luxe (=Cabrio-Coch met vaste zijpanelen). Een bedrag van fl.1.150,- vroeg men voor het afgebeelde exemplaar; geen wonder, dat OPEL in 1938 2.289 exemplaren naar ons land leverde !

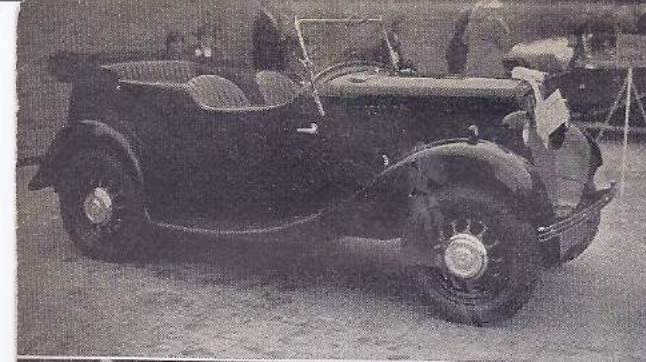
. FORD Junior Tudor: de in Duitsland onder de naam FORD EIFEL op de markt gebrachte 4-cilinder,(1.157 cc) kreeg het revolutionaire spitse front van de in 1936 uitgebrachte LINCOLN ZEPHYR V12.

Uiteraard was het in die jaren ook stoeien met OPEL, want deze "Eifel" kostte destijds fl. 1.395,-. Zelfs een bestelwagen-uitvoering was leverbaar.

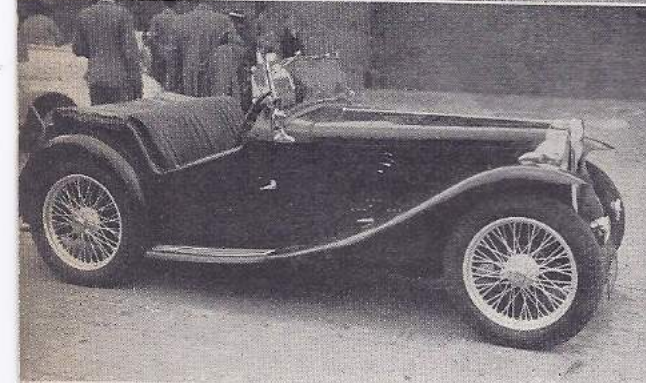
. OPEL Olympia Sedan: deze OPEL was identiek aan de Cabrio-Limousine, die we al eerder tegengekomen waren bij de prijswinnaars in de rubriek "Cabrio's".

De Cabrio-uitvoering had een zilveren medaille en de Sedan werd zelfs bekroond met een verguld-zilveren medaille met oranje strik.

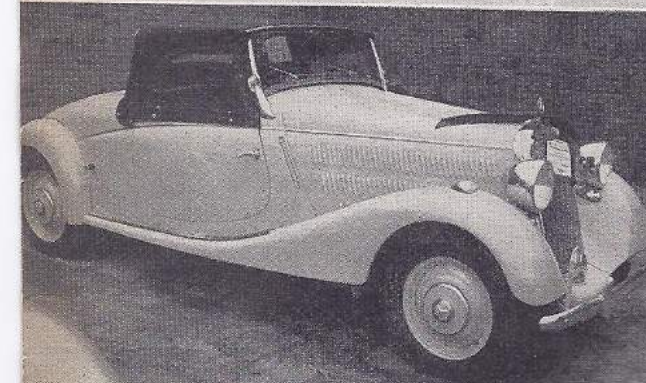
Later komen we weer een zestal fraaie Cabriolet-exemplaren tegen. Tot dan !



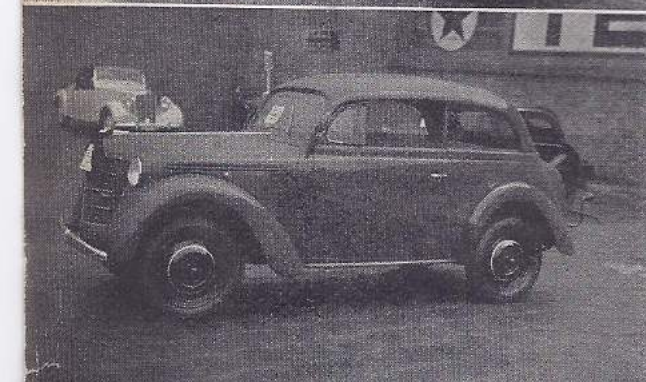
Afd. I, Kl. A.
MORRIS Eight, Tourer.
Bronzen medaille der
K.N.A.C. en witte strik.
J. J. Molenaar, Amersfoort.



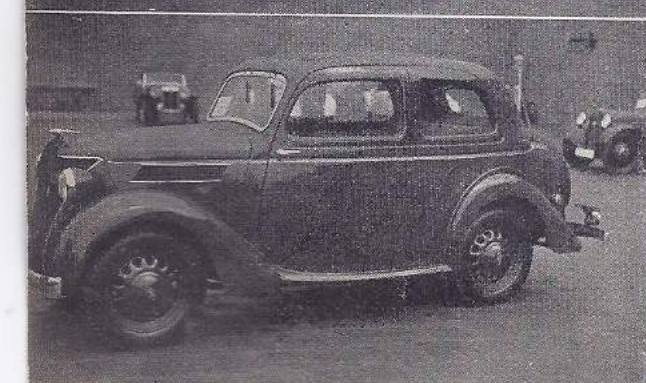
Afd. I, Kl. B.
M.G., Midget, Roadster.
Bronzen medaille der
K.N.A.C. en witte strik.
J. J. Molenaar, Amersfoort.



Afd. I, Kl. C.
MERCEDES-BENZ, 170 V,
Sport Roadster.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
Mercedes-Benz Import Mij.
N.V., 's-Gravenhage.



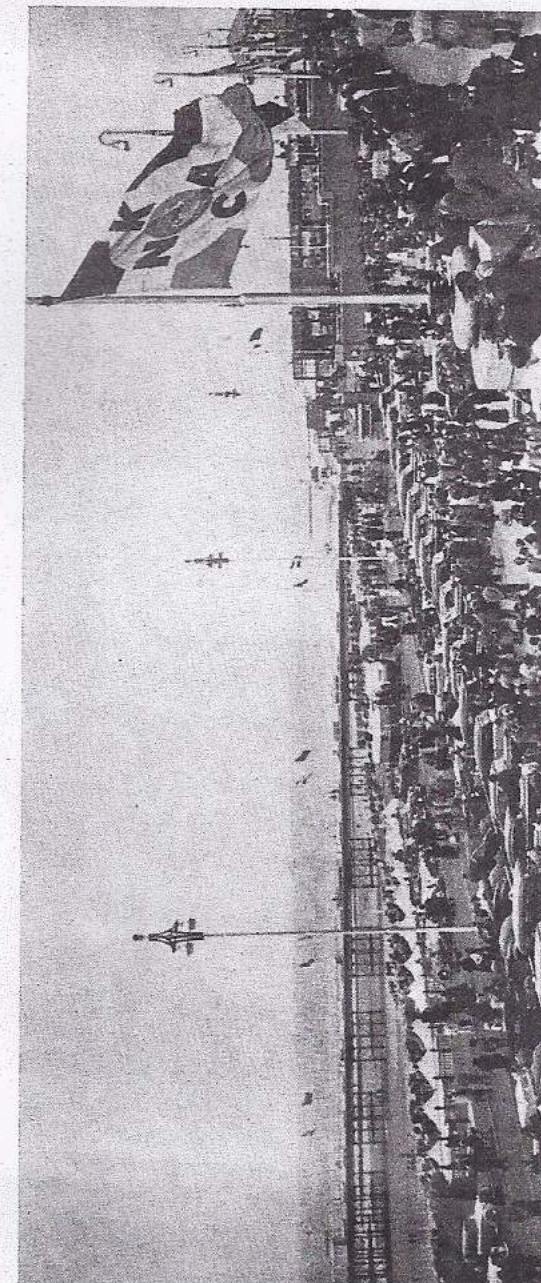
Afd. II, Kl. A.
OPEL, Kadett, Coach.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. F. v. d. Valk's Auto-
mobilen Mij., 's-Gravenhage.



Afd. II, Kl. B.
FORD Junior, Tudor.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. Nederl. Ford Auto-
mobiel-fabriek, Amsterdam.



Afd. II, Kl. C.
OPEL, Olympia, Sedan.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. F. v. d. Valk's Auto-
mobilen Mij., 's-Graven-
hage.



"When better Automobiles are built BUICK will build them"

In de loop van de afgelopen jaren heeft het merk BUICK altijd een bijzonder plekje in mijn hart gehad: met zijn soepele achtcilinder - in - lijn kopklepmotor en veelal fraaie vormgeving.

. Al in 1935 was ik de trotse ontvanger van een poster van een 1935-cabriolet, die bij Autobedrijf Pietersen aan de Nieuwe Binnenweg in Rotterdam op het punt stond om vernietigd te worden in verband met de presentatie van de modellen 1936.

Dus niet vernietigd: de op karton geplakte poster hangt sinds jaar en dag boven mijn bureau !

. Het model 1937 was uitzonderlijk stijlvol getekend (niet zo saai als het 1936-model). Koningin Wilhelmina opende in november 1945 de Staten-Generaal op heel eenvoudige wijze; in plaats van met de Gouden Koets liet zij zich rijden in een 1937-BUICK McLAUGHLIN, die uit Engeland was meegekomen.

. De zilveren sedan trof ik aan in een museum in GJERN in Denemarken,

. terwijl de 4-deurs cabriolet ons in 1938 op een zondagmiddag naar Hoorn bracht (foto: Zuiderzeedijk).

. De rode 1938-sedan heeft alle stormen des tijds doorstaan en staat keurig gestald in de Haarlemmermeer;

. Op 15 mei 1954 brachten een paar 1949-BUICK-trouwauto's Sylvia en mij naar het Haagse Stadhuis, destijds aan het Alexanderplein:
ook al weer 60 jaar geleden !!

. Tijdens mijn bezoek aan Amerika in 1987 deed ik boodschappen met mijn vriend Jim Ross (Middletown, Ohio) met zijn 1940 BUICK-sedan.

. In 1947 maakte op het fabrieksterrein van SAURER kennis met een na-oorlogse BUICK van een bezoeker uit CUBA.

PONTIAC en OLDSMOBILE verdwenen, maar B U I C K is still going strong !!



1935



Gjern - Denemarken


Buick

Opening van de Staten Generaal



1937



1938


 WHEN BETTER AUTOMOBILES
ARE BUILT
BUICK
WILL BUILD THEM


15 mei 1954



1949

Boodschappen doen in de USA

1940



1946

Als het eens inderdaad echt zomer gaat worden dan zou men in gedachten terug kunnen keren naar die zaterdagmiddag in juni 1938 toen we de gelegenheid kregen ook een aantal fraaie cabriolets te bewonderen. Stuk voor stuk prachtige exemplaren uit alle windstreken. De jury bekroonde de exemplaren op bijgaande pagina allemaal met een verguld/zilveren medaille in de Klasse III en iedere auto weer in zijn prijsklasse. De "goedkoopste" in de klasse III was de Cabriolet "A" van MERCEDES-BENZ, type 170 V. Met zijn 4 cilinder 1.697 cc zijklepmotor met een vermogen van 38 pk was deze charmante cabriolet te koop voor een bedrag van fl. 3.750,-. Helaas stond dit sportieve model na de Tweede Wereldoorlog niet meer op het verkoopprogramma. Als opvolger verscheen in 1949 de "170 S" Cabriolet "A" met een onbetwist tijdloze stijl, die ook nog later bij de zes-cilinder "220"-modellen werd toegepast. De tentoongestelde SS - SWALLOW, vier-cilinder 1.5 liter (= in werkelijkheid 1.776 cc !), model 4 o/d kap was de kleinste van de producten van Sir William Lyons uit Coventry. De grotere uitvoeringen hadden een 2.5 resp. 3.5 liter zes-cilinder kopklepmotor. De merknaam werd in februari 1945 officieel gewijzigd in JAGUAR. Dit voor-oorlogse model werd toentertijd weer alleen als zes-cilinder model geproduceerd, totdat er in 1949 een "tussenmodel" verscheen onder de type-aanduiding JAGUAR Mk V: dezelfde, echter gemoderniseerde, carrosserie met een modern chassis met o.a. onafhankelijke voorwielvering, dat ook bij de XK 120 en de latere Mk VII gebruikt zou gaan worden.

Een vierdeurs cabriolet is altijd een uitzonderlijke carrosserievorm in de auto-industrie gebleven. Maar de FORD-organisatie durfde het in 1938 aan ook op het productie-programma van het tweede jaar van de jongste loot, de LINCOLN ZEPHYR, naast de sedan en de coupé, ook een vierdeurs cabriolet op de markt te brengen. Voor een bedrag van fl. 5.325,- kocht men een chique open auto met een V12, 4,3 liter motor van 110 pk. (dit bedrag lag ruim fl. 1.000,- hoger als voor een sedan).

In 1938 verschenen er 33 LINCOLN ZEPHYR's op de Nederlandse markt; in 1939 zelfs nog 74 stuks.

(de dure "echte" LINCOLN met de 6,7 liter 150 pk V12-motor kostte destijds vanaf fl. 12.300,-, waarvan er in 1938 slechts 6 exemplaren werden geïmporteerd)

DELAGE: zelfs twee exemplaren ontvingen een verguld/zilveren medaille.

De bovenste cabriolet werd gebouwd door Carrosseriefabriek POURTOUT in Parijs en werd gepresenteerd door de toenmalige importeur Garage Honders in Utrecht.

Op de prijslijst stond een bedrag van fl. 4.725,- voor een chassis. Men kon zelf een keuze maken door welke fabrikant de cabriolet gebouwd zou gaan worden: een Franse carrossier of door één van onze nationale carrosseriefabrikanten PENNOCK of Van RIJSWIJK. De prijs van een complete cabriolet kon variëren tussen fl. 7.325,- en fl. 7.850,-. De tweede DELAGE, carrosserie HENRI CAPROSE (? = HENRI CHAPRON) was door een particulier ingeschreven.

LANCIA's genoten in ons land de meeste bekendheid door de modellen APRILIA met hun roemruchte V 4-motoren. Op het fabrieksprogramma stonden echter ook nog de ARTENA en V8-ASTURA. Het chassis van deze laatste kostte destijds fl. 6.500,- en daar kwam nog eens een fiks bedrag bij voor de body! De gepresenteerde cabriolet was vervaardigd door PININ FARINA en de inschrijving werd gedaan door J.W. Lagerwijn's Automobiel Maatschappij, eveneens de importeur van de SS SWALLOW. Waar is de tijd gebleven, dat we konden smullen van zulke fraaie cabrio's, ieder met hun eigen identiteit: zij kostten weliswaar een paar centjes, maar dan kreeg je er ook wat voor! Maar ja, als een Fiatje "500" voor fl. 935,- al voor de meeste mensen een hele hoop geld was, dan kan je je voorstellen, dat de hierbij afgebeelde creatie's uitsluitend aangeschaft konden worden door de "happy-few"!!



Afd. III, Kl. F.
MERCEDES-BENZ 170 V.,
Cabriolet.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
C. F. Meuffels, Soestdijk.

Afd. III, Kl. G.
S.S. JAGUAR 1.5, Cabriolet.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. J. W. Lagerwijn's Auto-
mobiel Mij., 's-Gravenhage.

Afd. III, Kl. H.
LINCOLN-ZEPHYR,
Sedan transformable.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. Nederlandsche Ford
Automobiel-fabriek, Amster-
dam.

Afd. III, Kl. I.
DELAGE D. 670, Cabriolet,
Carr. Pourtout, Paris.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
Garage Honders N.V.,
Utrecht.

Afd. III, Kl. J.
DELAGE, Cabriolet, Carr.
Henri Caprose, Paris.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
A. Schröder, Amsterdam.

Afd. III, Kl. K.
LANCIA, Astura, Cabriolet,
Carr. Pinin Farina.
Verguld zilveren medaille der
K.N.A.C. en oranje strik.
N.V. J. W. Lagerwijn's Auto-
mobiel Mij., 's-Gravenhage.

**Gelukwens van
den Prins.**

Z. K. H. Prins Bernhard heeft
aan het bestuur der K.N.A.C.
den volgende telegrafischen
gelukwensch gezonden:
Zend U mijn hartelijke felici-
taties en beste wenschen.
(get.) BERNHARD.

DE Auto

7 JULI 1938 — NUMMER 27
35ste Jaargang - Opgericht 1903

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE
KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE AUTOMOBIEL CLUB

ONDER LEIDING VAN DEN SECRETARIS

CHEF VAN DE REDACTIE: HERMAN LEVY

Redacteuren: TH. VAN SWIETEN en ir. J. W. VAN WAMELEN
Redactie-adres: LANGE VIJVERBERG 10 TE 's-GRAVENHAGE
Uitgave: N.V. Uitgevers- en Drukkersbedrijf J. A. BOOM - HAARLEM

Leden der K.N.A.C. ontvangen "De Auto" gratis.
Abonnementsprijs: per jaar bij vooruitbetaling f6.—, per kwartaal f1.75
Luxe editie op kunstdrukpapier f11.—. Proefnummer gratis.



Een twaalfstal prijswinnaars uit alle klassen:

. De meest luxueuze aanwezige Concours-auto was wel de PACKARD V12 met een body van SAOUTCHIK uit Parijs. Voor een bedrag van fl.14.000,- zaten de bezitters van zo'n automobiel netjes achter in de fauteuils, maar de chauffeur (=Fr.: stoker) zat op een leren bankje met een zeiltje boven zijn hoofd om te voorkomen, dat zijn uniform + pet nat zou worden bij een regenbui ! (Verskil moet er zijn !)

. GENERAL MOTORS was ruimschoots aanwezig met een BUICK "Special" (fl.3.495.=) met HOLLANDIA-schuifdak, een CADILLAC "65"(fl.7.800.=) en als primeur : de CADILLAC "Sixty-Special" (fl.6.900.=). Nadat de auto-industrie successievelijk was overgeschakeld op sedans met een z.g. aangebouwde koffer bracht de "Sixty-Special" een geheel nieuwe vormgeving, waarbij de ruime koffer een eenheid vormde met de body en de portieren heel dunne raamlijsten hadden, welke de indruk gaven, dat we met een z.g. "hard-top" te maken hadden: een tendens, die zich na de Tweede Wereldoorlog een grote populariteit verwierf. Uit Duitsland gaf naast de sedan ook de OPEL "Admiral"-Cabriolet acte de présence ... met een prijs natuurlijk, daar kwam je niet om heen: zo mooi was die grote OPEL getekend !

. Twee Engelse creatie's, die voor een leek toch wel erg op elkaar leken ten aanzien van de carrosserievorm: De TRIUMPH "Dolomite"(fl. 4.175.=) had destijds een z.g. waterval-grille, vrij identiek aan de vormgeving van de HUDSON en TERRAPLANE's uit 1936. (iedereen keek altijd over de schutting bij de buurman !). Het saloon-model van de SS-SWALLOW, 1.5 liter, kwamen we na de Tweede Wereldoorlog nog wel tegen, echter alleen in zescilinder 2.5 resp. 3.5 liter uitvoering. . De DKW's waren leverbaar in drie basis-modellen t.w. "Reichsklasse", "Spezialklasse" en ""Meisterklasse". En dan was er nog de "Meisterklasse Luxus"- 2- en 4 persoons cabriolet(fl.1.695.=) met de z.g. HORCH-carrosserie van staal i.p.v. hout + leerdoek. Deze body werd gebouwd door de minder bekende carrossier Gustav HORNIG & Co in Meerane (D). De naam werd in de wandeling verbasterd tot "HORCH"-carrosserie, een merk, dat ook deel uitmaakte van de AUTO UNION-organisatie.In 1938 kwamen 1383 DKW's ons land binnen.

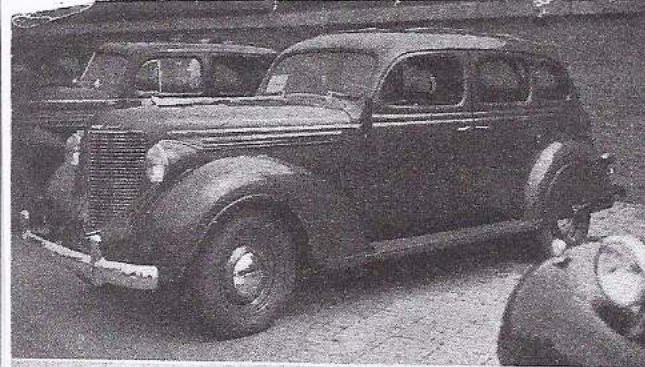
. PEUGEOT "402" Transformable: een cabriolet met een stalen dak, dat onder de achterklep verdween. Een succes ? Ook de mensen van FORD trachtten in de jaren '50 met hun "Retractable" een gat in de markt te openen, doch ook zij faalden! In deze moderne eeuw blijft het, vooral in Duitsland, stoeien of men een cabriolet met een linnen kap in productie zal nemen of een stalen dak, dat in delen + een aantal electro-motoren opgevouwen wordt onder de kofferdeksel.

. CITROËN "7"- cabriolet: vooral in de eerste jaren na 1934 was het een hele toer om van een sedan met een zelfdragende carrosserie een cabriolet te bouwen: doorbuigen was aan de orde van de dag !

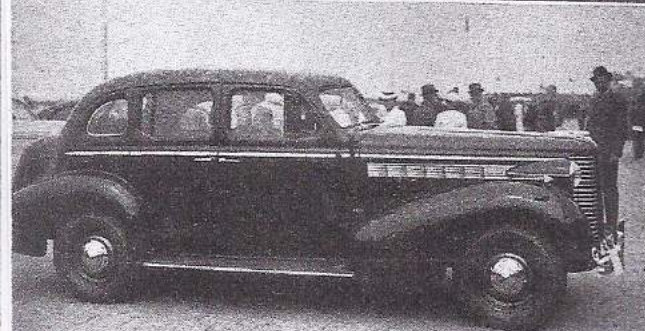
. FIAT "508 C"- Cabriolet, gebouwd door VIOTTI in Turijn. In tegenstelling tot de sedan van fl. 1.660.= moest men met een bedrag van fl. 2.350.= over de brug komen om eigenaar te worden van zo'n charmant cabrioletje.In 1938 importeerde Leonard Lang 456 FIAT's (in 1939: 804)

. Rest nog een "doodgewone" Amerikaanse sedan: de CHRYSLER ROYAL SIX TOURING SEDAN (links bovenaan) met een 3.9 liter 107 pk zescilinder-zijklepmotor voor fl. 3.375.=. André Ceurvorst in Amsterdam importeerde in 1938 125 CHRYSLER's en 305 PLYMOUTH-automobielen. En zo kregen we in de afgelopen periode een ruime blik op de automobielen, die destijds onze markt beheersten. Als je ze zo nog eens naloopt dan word je wel geconfronteerd met het grote aantal legendarische merken, dat inmiddels uit het beeld is geraakt en die je bij gelegenheid nog wel eens tegenkomt bij een "Oldtimer"-happening; dan kan je nog even staan dromen over "toen"; een tijd, dat je met je vader of grootvader mee een straatje om mocht in zijn nieuwe aanwinst, die natuurlijk ook benzine verbruikte, maar ... die kostte toen fl. 0.11 per liter !!!

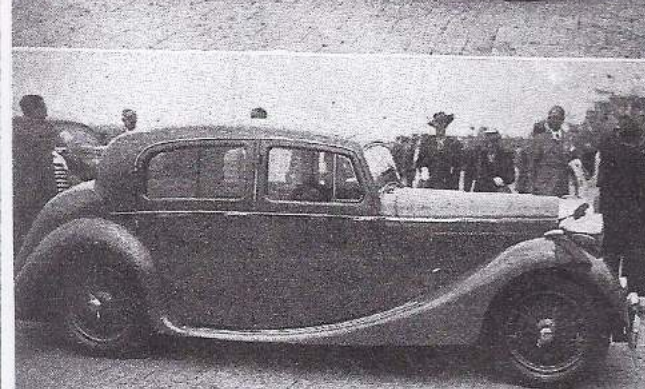
Tenslotte: in 1938 werden er 11.833 automobielen ingevoerd (+ een niet nader bekend aantal FORD's uit de assemblage-fabriek in Amsterdam). (In 1939 was het aantal ingevoerde auto's 12.529)



Afd. II, Kl. P.
PACKARD 1608, Coupé de Ville, Carr. Saoutchick, Paris. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. N.V. H. Englebert's Automobielhandel, 's-Gravenhage.

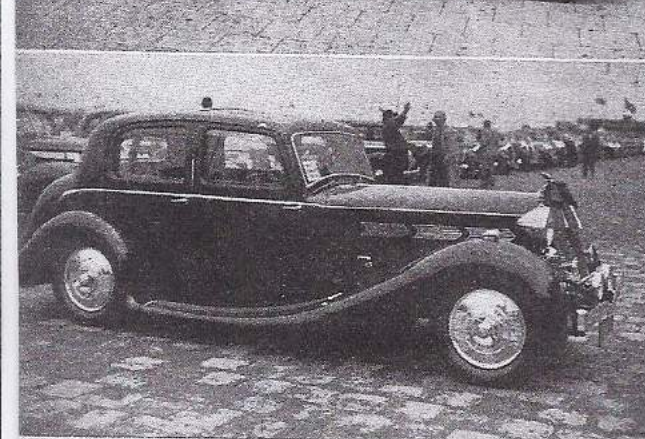


Afd. II, Kl. J.
CHRYSLER, Royal Six, Touring Sedan. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. André J. H. Ceurvorst, Amsterdam.



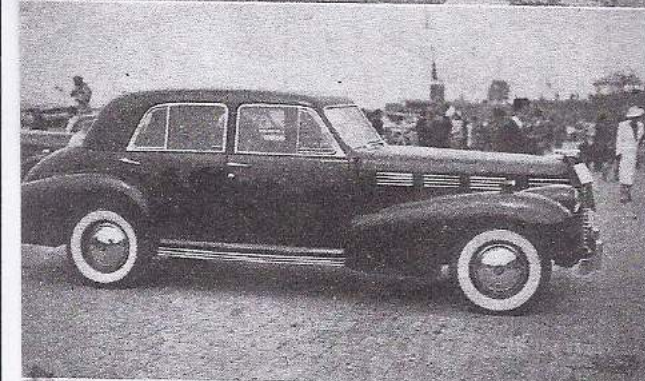
Afd. III, Kl. A.
DKW, Meisterklasse, Luxe Cabriolet. Zilveren medaille der K.N.A.C. en roode strik. Hart Nibbrig & Greeve N.V., 's-Gravenhage.

Afd. II, Kl. K.
BUICK 41, Touring Sedan. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. Hollandia Vouw- en Schuifdakenfabriek J. W. Vermeulen, Haarlem.



Afd. III, Kl. B.
CITROËN, 7 de Luxe, Cabriolet. Zilveren medaille der K.N.A.C. en roode strik. N.V. Automobiles Citroën, Amsterdam.

Afd. II, Kl. L.
S.S. JAGUAR, 1,5 Sedan. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. N.V. J. W. Lagerwijn's Automobiel Mij., 's-Gravenhage.



Afd. III, Kl. C.
FIAT 508 C, Cabriolet, Carr. Viotti, Turijn. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. Meijuffrouw D. A. Deutekom, Noordscharwoude.

Afd. II, Kl. M.
TRIUMPH, "Dolomite", Saloon. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. Reyenga's Automobiel Bedrijf, 's-Gravenhage.



Afd. III, Kl. D.
PEUGEOT 402, Transformable. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. Gebr. Nefkens' Automobiel Mij. N.V., Utrecht.

Afd. II, Kl. N.
CADILLAC 60 Special V-8, Touring Sedan. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. K. Landweer, Utrecht.

Afd. II, Kl. O.
CADILLAC Serie 65 V-8, Touring Sedan. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. K. Landweer, Utrecht.

Afd. III, Kl. E.
OPEL, Admiral, Cabriolet. Verguld zilveren medaille der K.N.A.C. en oranje strik. N.V. F. v. d. Valk's Automobielen Mij., 's-Gravenhage.

