155 Hoe was het in de jaren '50 ? (II). . . al weer bijna 65 jaar geleden !

Begin jaren '50: niks GSMme'tje; niemand kon je bereiken en als je op de zaak niet mocht bellen dan zocht je een telefooncel op: met een kwartje in de gleuf en je had contact met het thuisfront. Ook de begrippen internet, playstation, videofilm enz. bestonden niet en TV-kijken dan ?
Op woensdag- of zaterdagmiddag kijken naar een zwart/wit schermpje bij de één van de buren, want zoveel bezitters van een kijkdoos waren in die jaren niet !
Autorijden: de levensduur van je kostbare bezit kon je verlengen, wanneer je de auto liet "bitaccen"(1% van de prijs van de nieuwe wagen !) In de werkplaats was het wel een vieze boel: de teerspetters vlogen je overal om de oren !
Een reispaket ? In die jaren ging ik op reis met een reserve-ventilateurriem en een set lampjes. En zo waar: tot tweemaal toe heb ik in het duister een ventilateurriem moeten vervangen van een vrijwel nieuwe VAUXHALL Victor !
Als de "automobiel" gaat behoren tot de basis van het verdienen van je "dagelijkse brood" dan wil je je ook gaan verplaatsen met een "vierwieler". Voor het, voor de huidige begrippen "geringe" bedrag van fl 1.750,= schafte ik mij een winnaar van de Alpen-Rallye 1950 aan:
DYNA PANHARD, succes verzekerd ! 10.000 km reed ik met dit orgeltje, zelfs naar Stuttgart op en neer (DAIMLER-BENZ AG) !
In die jaren leefden de voor-oorlogse merken ADLER en IMPERIA nog een beetje op: er moeten zich in augustus 1950 nog 855 stuks in ons land bevonden hebben op een totaal van 84.000 automobielen.
In 1952: 717 / in 1955: 306 en in 1956: 199 exemplaren.
(In 1938 voerde André Ceurvorst 185 ADLER's in en in 1939: 175.)
De IMPERIA was een licentie-ADLER-model, dat in België gebouwd werd.

"Stapontaines" : wie kent nog dit chique woord voor klapstoeltjes ??

Adieu, zuigermotor: de revolutie is begonnen ! nog even en wij verplaatsen ons met automobielen, uitgerust met een gasturbine: de propellermotor van de vliegtuigen verdween immers ook ! Naast de afgebeelde ROVER en een
50-tal CHRYSLER's in Amerika zagen wij deze ontwikkeling in duigen vallen.

Wij houden ons thans bezig met electrische voertuigen en drie-cilinder modellen (weet u nog de DKW's, de IFA's en de DAIHATSU's uit die jaren ?) .
De huidige 3-cilinders hebben TURBO's (toen: "compressor-machines", zoals in de MERCEDES-BENZ 540 K !!)

En ... Koninginnedag toen nog op 30 april (verjaardag Koningin Juliana) en nu met Koning Willem-Alexander aan het roer: Koningsdag op 27 april (echter "nooit op zondag", dus in 2014 op 26 april !)

Wat kan er veel veranderen in de loop van de jaren !!

156 MITSUBISHI - Gestaalde Perfectie

1980 - 2014 : 34 jaar MITSUBISHI … over merk-trouw gesproken !

Nadat ik vele jaren mij verplaatste met de GENERAL MOTORS-producten als VAUXHALL en OPEL vond begin 1980 een grote ommekeer plaats: Een proefrit en de nodige practijk-informatie achter de rug hebbende gehad, ging de aanschaf van een OPEL Kadett (D) - met voorwiel-aandrijving - niet door: veel lawaai, slechte zittingen en een pover interieur …….. Maar wat dan ?
Reeds eerder aangetrokken door de charmante vormgeving van de MITSUBISHI Lancer zou dit, sinds 1974 op de markt zijnde, Japanse product in aanmerking kunnen komen, maar .
…….. het kopen van een mooie auto, die
niet deugt, is gelijk het huwen van een mooie vrouw, die niet kan koken ……!!
Na een lange proefrit en uitvoerige informatie ingewonnen te hebben, nam ik de grote stap:
Dag, GENERAL MOTORS, welkom, MITSUBISHI !……. nu inmiddels al weer 34 jaar geleden. …….

Voor deze eerste aanwinst, een LANCER 1400 GL (FV-21-LF) was slechts een kort verblijf op deze aardbodem weggelegd. Nauwelijks ingereden of een ietwat te snelle automobilist nam een bocht te ruim en torpedeerde 3 geparkeerde auto's, waartussen de nieuwe LANCER: total-loss ! Met een vacantie naar TOSCANE voor de deur hebbende met spoed een ander exemplaar laten aanrukken. Helaas geen beige meer te krijgen; toen werd het de witte uitvoering (de GB-54-XL), die meer dan 80.000 kilometer zijn dienst heeft gedaan.
De opvolger werd in 1984 een rode GALANT 2 lt. GLS (GV-13-JV): een leeuw van een auto, die ons op LPG probleemloos Europa heeft laten zien: Zwitserland, Frankrijk, Oostenrijk, Italië en ons bovendien tijdens ons éénmalig bezoek aan Spanje vergezelde.
Maar ja, na zo rond de 200.000 kilometer afgelegd te hebben, komt een vervanging om de hoek kijken.

In 1991 liep ik een GALANT 1800 GL met open dak en LPG-installatie tegen het lijf (de YB-71-BV), die mij o.a talloze malen vergezelde naar de Persdagen van de Internationale Auto-salon in GENEVE. Met een later nog ingebouwde Airco voldeed ook deze MITSU aan al mijn verwachtingen.

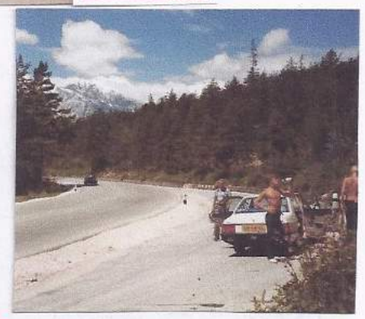
In 2000 had ik mij laten ontvallen, dat ik, na 200.000 kilometer, afscheid wilde nemen van deze rode GALANT GL, waarop onze Junior, met emigratie-plannen naar Portugal, kenbaar maakte, dat hij naast zijn nieuwe Suzuki 4x4 daar een tweede auto nodig had. Ergo, de YB-71-BV emigreerde ook naar de ALGARVE !
De nieuwe aanwinst, een zilvergrijze GALANT 2 lt GLi met open dak en Airco (de PP-ZH-92), was voorbestemd ons van tijd tot tijd naar Portugal te brengen om de jongelui op te zoeken, maar ….. het reis-comfort van TRANSAVIA overtroefde deze plannen. Wij komen regelmatig in de ALGARVE, maar de zilveren GALANT heeft Zuid-Europa nimmer gezien !

Voorjaar 2014:
Kilometerstand: 230.000 …. Wanneer je dan het regelmatige onderhoud en de gebruikelijke reparatie's in handen geeft van een autobedrijf als AUTOFOCK in LEIDSCHENDAM met een merk-enthousiaste en vakkundige ploeg dan heb ik er vertrouwen in, dat we, natuurlijk ook met een dosis geluk, nog heel veel kilometers met deze grijze GALANT zullen afleggen …. !!!!

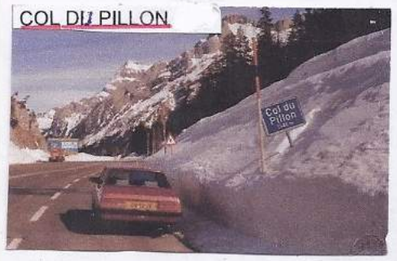
Klem gereden !

LUGANO (Zw.)

Reisgenoten: ook met een GALANT !



BENIDORM (Sp.)


COL DU PILLON

GENEVE

Station "Mariahoeve"

Vertrek naar PORTUGAL

Aankomst in VILAMOURA

Museum "IVAN MAHY" (B)

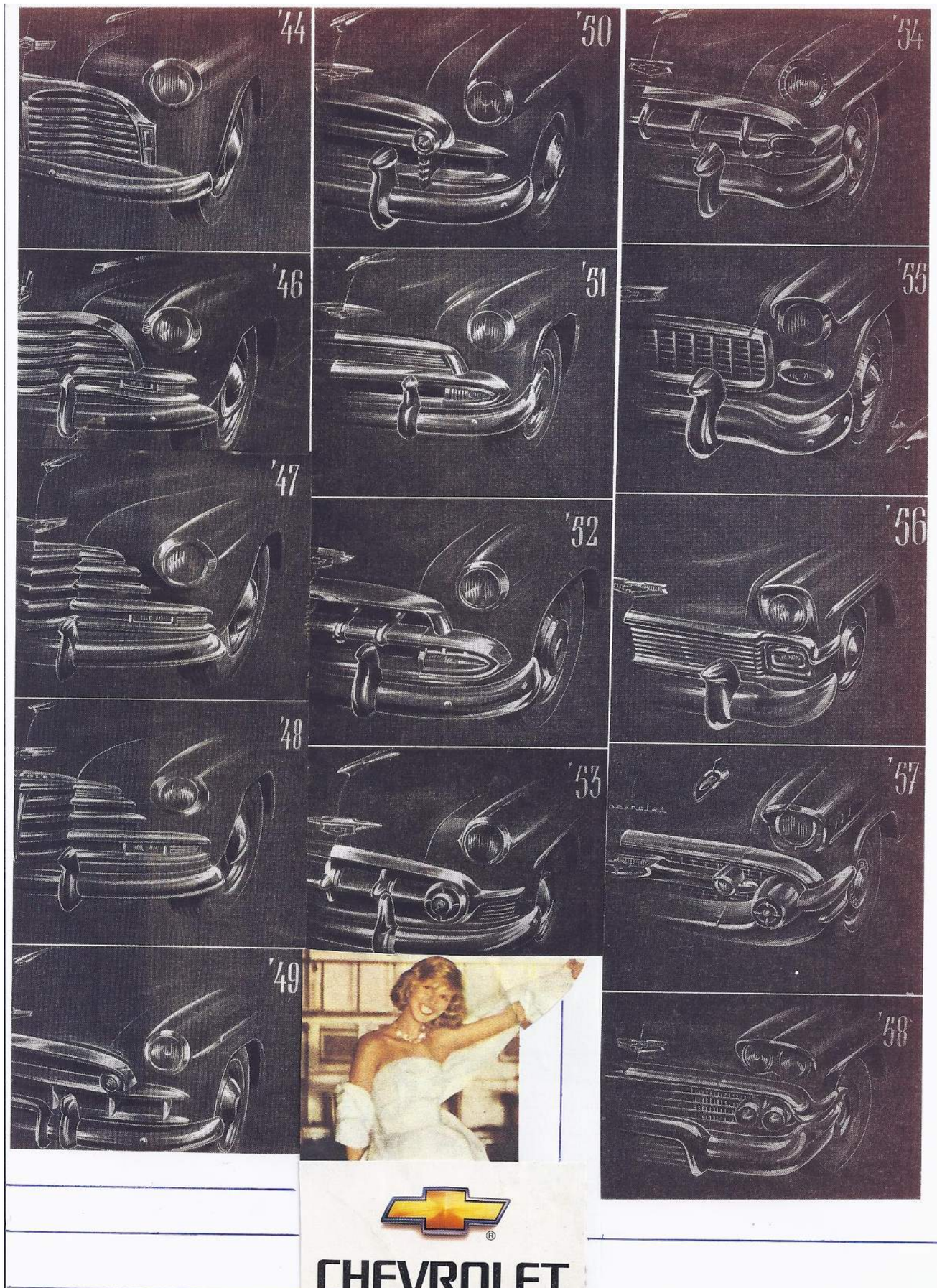
Park "Marlot"- Den Haag

157 C H E V R O L E T - : een auto . . . .een mode-artikel ?
de ontwikkelingen van de "neuzen" na WWII.

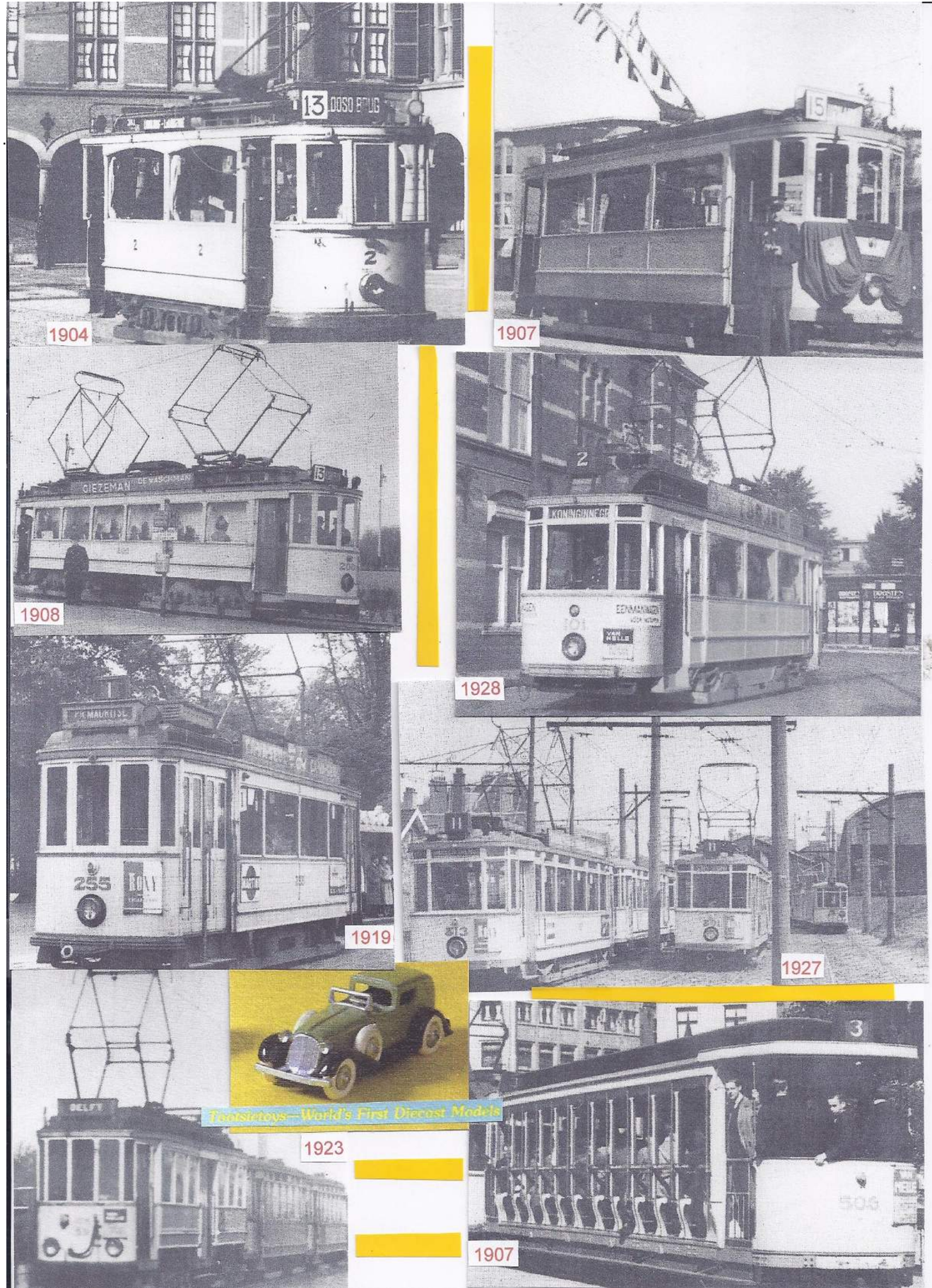
In tegenstelling tot de fabrikanten op het "Oude Continent" was het in Amerika usance, dat in het najaar de nieuwe jaargang werd gepresenteerd met uiteraard duidelijk herkenbare (soms eenvoudige/goedkope) "aanpassingen". Het nadeel voor zowel de fabrikant als de dealer was wel, dat de nog in voorraad zijnde exemplaren ineens "oud" werden en derhalve met belangrijke kortingen aan de man resp. vrouw gebracht moesten worden. (ik herinner mij, dat bijv. een CHEVROLET, model 1938, in dat najaar in plaats van voor fl. 1.895,= met soms wel 25 % korting werd verkocht !) oe ging zo'n gedaante-wisseling eigenlijk ? Bijgaande afbeeldingen geven een indruk van de model-wijzigingen bij CHEVROLET tussen de modellen 1942 en 1958:
. 1944: hier moet de tekenaar destijds "1942" bedoeld hebben, aangezien de auto-productie in het voorjaar van 1942 gestopt moest worden na de aanval op PEARL HARBOUR op 7 december 1941.
. 1946: na enige kleine herzieningen op basis van model 1942 maakten wij na de Tweede Wereldoorlog kennis met het toen nieuwe model, de STYLEMASTER, dat op de "bon" van de Rijks-Verkeers-Inspectie (R.V.I.) verkrijgbaar werd voor de prijs van fl. 4.810,=. (6-cilinder kopklepmotor met een inhoud van 3.549 cc - 90 pk). .
1947: de bovenste verchroomde balk was verdwenen en vervangen door een aantal horizontale strippen. .
1948: was vrijwel identiek aan 1947, doch had een vertikaal middenstuk.
.1949: het eerste echte na-oorlogse model met de ponton-body.
.1950: het sierstuk onder het knipperlicht heeft een sierstuk met een drietal horizontale versieringen, terwijl het aantal tussenstukken in de grille minder was.
.1951: de bovenste balk was nu iets "hoekiger" en het stadslicht zat lager in de grille.
. 1952: het motorkap-embleem wijzigde en het glas van de clignoteurs was groter.
. 1953: naast een sterk gewijzigde grille veranderde de vormgeving van de voorspatborden ook enigszins.
. 1954: in plaats van de ronde clignoteurs zag men weer langwerpige exemplaren en een gewijzigd motorkapembleem en mascotte.
. 1955: de eerste modellen met de z.g "panoramische"-voorruiten en de introductie van de V8-motoren (inhoud 4,3 liter, 164 pk). De grille had "FERRARI"-invloeden.
. 1956: de grille was nu ietwat smaller en liep over de gehele breedte van het front.
. 1957: duidelijk herkenbaar aan de twee motorkap-ornamenten op de motorkap, die we in 1957 ook bij de toen gelanceerde VAUXHALL-Victor tegenkwamen.
. 1958: het tijdperk van de vier koplampen is aangebroken.

Bovenstaand overzicht geeft zo maar een indicatie over een aantal jaren modellen-politiek: een voorbeeld, dat op ieder Amerikaans produkt geprojecteerd kan worden zowel vóór 1941 als na 1945.

Eén ding was zeker: je buurman, je broer en/of schoonouders konden duidelijk zien, dat je een nieuwe auto



Het is mij bekend, dat een aantal van mijn relaties, die belangstelling hebben voor de auto-historie, ook geïnteresseerd zijn in rail-vervoer t.w. het tram- resp. treinwezen. Ook ik wel, maar slechts een beetje ! Echter, in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog kreeg ik zo af en toe van mijn grootouders twee kwartjes om "vrij te besteden". Ja, wat doe je er dan mee ?: ter uitbreiding van de Tootsietoy en Dinkytoy-verzameling kwamen de "auto'tjes met rubberbandjes" in aanmerking oftewel o.a. de Tootsietoy "Graham-Blue Steak" a fl. 0,25. Een andere mogelijkheid, die lonkte, was de toenmalige "Dagkaart" van de HTM (fl. 0,50), waarmee je de hele dag onbeperkt gebruik kon maken van het Haagse tram- en buslijnennet. Dit laatste geschiedde zo af en toe: op een zonnige zondagmorgen stapte ik in het Statenkwartier op lijn 14 richting Scheveningen en ging van daar uit dwars door Den Haag (met de z.g "Buitenlijner" mocht je richting Leiden tot aan het viaduct in Wassenaar en naar Delft tot aan de Hoornbrug in Rijswijk) Na de lunch tot 6 uur op pad en na het avondeten nog eventjes op pad met de instructie "uiterlijk om 8.00 uur binnen !")
Zodoende kende ik destijds het gehele lijnennet tot in de details en kreeg een goed inzicht in het HTM-materiaal. Bijgaande een achttal foto's van de tram-wagons, die toentertijd in de Residentie gangbaar waren: fraaie crême-kleurige wagons met hier en daar een bescheiden emaille-reclamebord in tegenstelling tot het volplakken van de wagons met plastic-materiaal, waardoor de originele "stads"-kleuren onzichtbaar worden. Het was ook nog in een tijd, dat je bij het naderen van een tram kon zien wat de bestemming was . . . . . tegenwoordig ? .... bij het invallen van de duisternis komt de met "moderne" (!?) LED-verlichting uitgevoerde bak met de bestemming pas tot zijn recht en kan je vaststellen waarheen die tram jou zal gaan brengen !! (iedere modernisering = vooruitgang ??) Bij de foto's:
Wagon 2 op het Binnenhof uit de serie 1-20, die in 1904 door "Werkspoor" werd gebouwd (ook wel "Tweeramers" genoemd). Wagon 162 als lijn 15 (zomerlijn) op het Stuyvesantplein. Een exemplaar uit de serie151-168, in 1907 ook door "Werkspoor" gebouwd en "Laagdakkers" werden genoemd.
Wagon 200: in 1908 als vier-assig prototype gebouwd; was geen succes. Het is bij één exemplaar gebleven, dat, nadat het in 1945 uit Duitsland weer was teruggekeerd, nog een tijdje als aanhangwagen dienst heeft gedaan. Onder de HTM-mensen had deze tram een aantal bijnamen als de Lange - Raadzaal - Kegelbaan en Zeppelin. In maart 1958 vond het slopen van dit unieke exemplaar plaats. Wagon 101 als lijn 2 in de Atjehstraat hk Koninginnegracht; maakte deel uit van de serie 21-101 en werden "Ombouwers" genoemd; fungeerde ook wel als "Eénmanswagen". Wagon nr. 36 bevindt zich in het Haagse Tram-Museum. Wagon 255 als lijn 1 op het Tournooiveld. In 1919 gebouwd als serie 250-279 door HAWA. In 1963 werden er zes exemplaren omgebouwd als pekelmotorwagen. Wagon 265 bevindt zich in het Haagse Tram-Museum.
Wagons 801/815: deze door Allan in 1927 gebouwde serie 801-830 zagen wij meestal op de lijnen 8, 9 en 11 als verbinding tussen het Station Hollandsche Spoor en Scheveningen. De wagons 810 en 819 staan in het museum.
Wagon 59: een vier-assige "Buitenlijner" uit de serie 51-80, waarvan het nummer 57 zich in het museum bevindt; dit type werd in 1923 gebouwd door Linke Hofmann.
Wagon 506, in 1907 gebouwd door Allan in de serie 500-526: de "Open tram", die in de zomer werd ingezet op de strandlijnen naar Scheveningen. Echter in de oorlogsjaren 1943/'44 werden ze in verband met een tekort aan materiaal ook als "normale" aanhangwagen ingezet (met aan één kant alle gordijnen naar beneden !). In HTM-kringen heetten deze wagons "Luxe Vrouwtjes".



159 Hoe was het in de jaren '50 ?

Als je zo'n collage van auto-advertentie's ziet dan kan je begrijpen, dat de huidige generatie van de inhoud daarvan beslist geen weet van heeft zoals bijv.: een "windscreen-duster" als je bij menige auto niet eens een motorkap meer hebt !
Een "His Master's Voice"- auto-radio met het kleine keffertje erop: wie herkent hem nog ?
"Een krachtig-verdagend"-geluid moet uw claxon geven: iets voor hedendaagse "bumperklevers" ?

Als je je auto wilde inruilen met klokgave bekleding dan liet je direct na aankoop al bekledingshoezen aanbrengen: reed je heel lang met je auto en vertoonde de bekleding gaten dan was dit ook een oplossing !
Je hele huisraad op het dak, dat zien we wel veel in Oost-Europa, wanneer men even op vacantie gaat in Turkije.
Wilde men vroeger historische auto's bewonderen dan ging men naar het museum in Driebergen bij de IVA-school van de heer Riemer; later kon men terecht in Leidschendam en aansluitend daarop kon men een aantal jaren de "Louwman"-collectie in Raamsdonksveer bewonderen. Maar vandaag de dag kan men uren lang de auto-historie en alles wat daarbij behoort aanschouwen in het prachtige museum aan de Rijksstraatweg in Den Haag (naast "Huis ten Bosch"): alleszins de moeite waard !

Autosport: toen nog enigszins betaalbaar voor jongelui (tenminste als ze de auto van papa meekregen !) Zo'n belevenis als de 1e Internationale Tulpen Rallye (1949) met een team van drie AUSTIN A-40's blijven altijd in je geheugen gegrift als "Jeugd Herinnering" in de ruimste zin van het woord.

"Gekke" automobielen kwamen ook op de markt: een "Compact-car" van de KAISER-FRAZER-fabriek (NEKAF) in Rotterdam moest het publiek ertoe overhalen een kleine "Amerikaan" te gaan rijden voor een kleine prijs: de HENRY J: niks = flop ! En zo'n auto stond dan in de "WERVO"-showroom van de ARMSTRONG SIDDELEY-importeur aan de Laan van Meerdervoort 52c in Den Haag te pronken naast die elegante fraaie Engelse saloons !

Bijzondere tijden ... die jaren '50 !!

Een majesteitelijke wagen werd de Spijker 1906 genoemd in zijn glorietagen. Stellig is dit product van onze intussen overleden enige nationale Autofabriek de ereplaats dubbel en dwars waard, welke eraan is gegeven in het Nationaal Automobiel Museum in Driebergen-Rijsenburg, dat ons land sinds kort rijk is. De onderste foto toont enige buitenlandse prominenten uit de automobielhistorie van ruim een halve eeuw.

toen Driebergen, daarna Leidschendam en Raamsdonksveer en thans .... DEN HAAG

óf een imperiaal óf een open dak !

Tü, Tü, Tü alleen voor de Politie

Begin jaren '50

FIRESTONE maakte niet alleen goede banden

HAMSTRA zorgde niet allen voor radiateurhoezen

Een ""HENRY J"" gebouwd door KAISER daar zat niemand op te wachten !

160 Terug naar de jaren '50 (IV)

Als je er maar voor zorgt, dat je een goede FRAM-filter gebruikt, in het carter BARDAHL hebt en in de benzinetank SPEEDOIL bij het tanken toevoegt dan rij je misschien wel 100.000 kilometer met je auto (als-ie dan nog maar niet weggeroest is !?)

De discussie rond diagonaal- of radiaalbanden was in volle gang. MICHELIN was er met zijn X-banden (o.a ZZ of XAS) wel een koploper. De latere radiaalbanden van andere fabrikanten gaven nogal wat balansproblemen, maar ja, dat is al weer verleden tijd.

VAUXHALL kwam in 1952 met zijn nieuwe ultra-moderne E-typen uit: naar keuze de WYVERN (fl. 6.850,=) met de vier-cilinder 1.5 liter 48 pk-motor en de VELOX (fl.7.650,=) met de zescilinder 2.2 liter met een vermogen van 68 pk. Een stoere betrouwbare wagen: de VELOX liep echt 1 op10 en je kon er uren op de autoweg 130 km/u rijden, zoals ik met het 1954-model, de PP-50-92, in 1956 deed richting Zuid Frankrijk en Italië. (toen met de PP-50-92, thans met de Mitsubishi Galant PP-ZH-92 !). Echter in het reispaket . . . o.a. ook een achterhoofdveerblad.... dat kon in die jaren heel spontaan breken !
Op de terugweg nog even langs ons "Heimat-dorp", sinds 1029, in de driehoek Aken - Jülich - Düren om te kijken of alles er nog staat !!??

Een relatief kleine carrosseriebouwer in Rijswijk, fa Van Koppen, kon zijn fantasieën de vrije loop laten gaan en bracht een super "moderne" FORD-bestelwagen op de weg voor de "Hopjes-Rademaker".

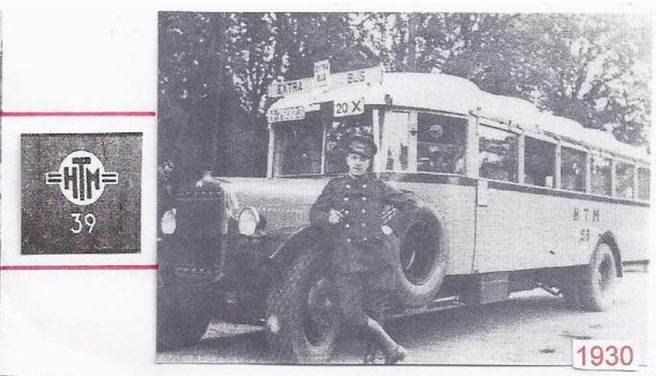
En zo denken we met weemoed terug aan die jaren '50: jaren van wederopbouw en een zekere tevredenheid onder de mensen; natuurlijk was er toen ook onrust in de wereld: een groot aantal van onze "jongens" verbleven nog in het toenmalige Nederlands Oost Indië en hoopten op een spoedige terugkeer naar het vaderland. (In het najaar van 1949 kreeg ik nog bij de A.A.T. in Grave een basis primaire-opleiding voor een eventueel vertrek naar de Oost, maar dat ging uiteindelijk niet door !)

De jaren '50: al weer ruim 60 jaar geleden . . . . !!. Weet u nog wel ?

161 Het HTM - autobusbedrijf

In 1924 was het dan zo ver: de HTM (Haagsche Tramweg Maatschappij) ging over tot de aanschaffing van de eerste autobussen voor de lijndiensten.
De keuze was gevallen op de chassis van Franse producent SCEMIA. De eerste 10, in grijze kleur gespoten bussen (nrs 1-10), werden opgebouwd door de Haagse Carrosseriefabriek P.J. Pennock & Zn. In 1926 volgden nog de nrs. 11 t/m 14, eveneens SCEMIA.
Deze serie bussen hebben dienst gedaan tot 1931.
Ter vervanging van deze eerste series kwamen de Belgische MINERVA-chassis met een ARM-carrosserie op het toneel. Bus 58 (rechtsboven) behoorde tot de serie 51-60, zijnde z.g. luxe-bussen met 32 zitplaatsen. De bussen van de serie 35-50, die ook in de jaren 1929-'30 werden aangeschaft, hadden 28 zitplaatsen + 10 staanplaatsen.
In 1933 zagen we voor het eerst de z.g. "trambussen" oftewel frontstuur-autobussen (86-99), geleverd door ALLAN, waarvan de afgebeelde bus nr. 96 deel uit maakte.
Onder de DAGkaart van fl.0,50 zien we de in 1937 afgeleverde bus nr.4 uit de serie KROMHOUT/VERHEUL (1-35) met 40 zitplaatsen en 20 staanplaatsen.
Donkere jaren volgden voor het HTM-autobuspark; in 1945 was het aantal ernstig gedecimeerd. De Franse auto-industrie ging op volle toeren draaien, waarop de HTM in 1946 de gelegenheid kreeg een 14-tal CHAUSSON-Hotchkiss-bussen met een benzinemotor aan te schaffen (de nrs 41-45).
Tot 1949 deden deze niet zo geslaagde bussen slechts dienst.
Spoedig konden ook de eerste KROMHOUT-Beijnes of Werkspoor-bussen in gebruik genomen worden, waarvan ook bus nr.46 uit 1950 deel uit maakte. In latere jaren kwam ook bus nr 304 uit de serie KROMHOUT-Verheul in dienst, één van de eerste Haagse bussen in crême-kleur met groene ramen en een half-automatische versnellingsbak.
Na 1952 verschenen nog Engelse AEC-bussen, waarna in 1966 werd overgestapt op de Standaard-bus van DAF.
Op autobus-gebied heb ik weinig belevenissen gehad; alleen in de jaren 1946-'48 maakte ik in Zwitserland menige test-rit in de bergen met gerevideerde SAURER-Postbussen. In latere jaren had ik wel mijn activiteiten op het gebied van MERCEDES-BENZ, BÜSSING en OM-bussen, maar daarmee ben ik niet op de weg geweest.
Als bijzonderheid is nog te vermelden, dat het autobedrijf F.v.d. Valk & Co in Den Haag, GM-dealer voor VAUXHALL / BEDFORD / PONTIAC, een chronisch tekort had aan magazijnruimte in de vestiging aan de Volkerakstraat. Oplossing ?
Op het grote buiten-terrein was veel ruimte en hoe benut je die dan ? De aanschaffing van een tweetal afgedankte HTM-AEC-bussen zonder aandrijving en stoeltjes bracht de oplossing.
Op sleeptouw door de werkplaats naar het buitengebeuren: super veel opslagruimte ! (jammer genoeg is daar nooit een foto van gemaakt !) Het uiteindelijke lot van dit tweetal is mij niet bekend.

1924


1930

1933

1936

1937

1947

1950

1955

Al in 1932 werd ik geconfronteerd met de ontwikkeling in de luchtvaart. Tijdens een bezoek aan ons land "vloog" de "GRAF ZEPPELIN" in de zomer vanaf WAALHAVEN (Rotterdam) over Den Haag: Hierbij had mijn vader de gelegenheid een foto van het gevaarte te maken nabij ons huis in het Statenkwartier.

Boven Rotterdam werden natuurlijk ook talloze foto's gemaakt o.a. boven de legendarische spoorbrug over de Maas.

Het luchtschip (LZ 127) maakte de eerste vlucht in 1928; het werd aangedreven door 5 MAYBACH V12-motoren, elk 530 pk. Met een kruissnelheid van 115 km/u was een actieradius van 12.000 km mogelijk. Een maand na de ramp met de HINDENBURG werd de "GRAF ZEPPELIN" uit de vaart gehaald en omgebouwd tot museum.

Tijdens één van onze zondagmiddag-tripjes bezochten wij via de bollenvelden o.a. SCHIPHOL. Het restaurant was destijds vlak naast de opstel resp. taxibaan en daar troffen wij de PH-HAES, een toestel, type FK 40, waarvan maar één exemplaar was gebouwd en .... bij toeval op onze foto (6x9 zw/w) kwam : de "PIET HAES" !

Ook WAALHAVEN in Rotterdam, de geboorteplaats van mijn moeder, stond van tijd tot tijd op het programma: een leuk zitje, ook weer vlakbij de aankomende vliegtuigen (vergelijk Schiphol, anno 2014 !)

Vanaf onze huidige vertrekplaats, nog vaak "ZESTIENHOVEN" genoemd, brengt TRANSAVIA ons regelmatig naar de ALGARVE: een gezellig "provinciaal" vliegveld, dat ons doet denken aan de vliegvelden van weleer !

Er is sinds 1932 heel wat veranderd in de luchtvaart !

naar de bollen met een AUBURN 1934

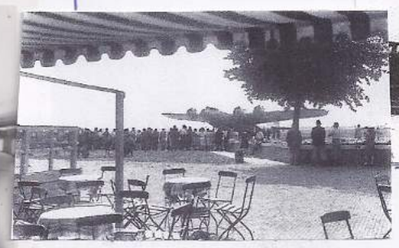
SCHIPHOL

... Door de registratie PH-AES staat deze FK40 sinds november 1929 al snel bekend als de 'Piet Haes'.

Weet je nog wel...

de ZEPPELIN boven het STATENKWARTIER in DEN HAAG (1932)

op weg naar Rotterdam met een ESSEX 1932



theedrinken op WAALHAVEN

ROTTERDAM -THE HAGUE AIRPORT

163 OLDSMOBILE / PONTIAC . . . . . .

Oldsmobile: Ransom Eli Olds (1864-1950)
Olds Motor Vehicle Co, opgericht 1897 (sinds 1908 product van General Motors)
Pontiac : 1926 -1932 Oakland Motor Car Co (sinds 1909 product van General Motors)
1933: Pontiac Motor Co

. Vergane Glorie !!

Met OLDSMOBILE heb ik niet zo veel te maken gehad. Ik weet wel, dat het in de na-oorlogse jaren een favoriete reiswagen van mijn ouders was. Zij reden er mee naar VELDEN in Karinthië en hadden daar hun vaste adresje om van de welverdiende rust te genieten, maar . . . dan moet in het Oostenrijk van toen niet de smalle Amerikaanse 6 Volts-accu de geest geven: het heeft destijds heel wat problemen gegeven om daar een nieuw exemplaar te pakken te krijgen !

Pas in de jaren '60 werd ik geconfronteerd met een OLDSMOBILE: evenals destijds de "stoffige CRESTA" trof ik in een donkere hoek in de kelder van v.d. Valk & Co's Autom. Mij. een zwarte OLDSMOBILE SUPER 88 aan. Deze voor een veel te hoge prijs ingeruilde auto stopten de heren van de afdeling Verkoop voorlopig maar weg. Dit was in strijd met mijn policy. (het voorstel om met de verkopers pas af te rekenen, wanneer ook de inruilwagen verkocht is, heb ik er nooit door gekregen)

Ik liet de OLDS, een voormalige directie-auto van VREDESTEIN, naar boven halen; hij onderging een goede poetsbeurt en daarna ben ik er zelf mee gaan rijden. Een fijne wagen met HYDRA-MATIC-DRIVE. Na er enige weken mee gereden te hebben, trof ik een Amerikaan, die voor de duur van zes maanden een Amerikaanse auto tot zijn beschikking wilde hebben: de SUPER 88 beviel hem en voor de prijs, die wij bij inruil er voor betaald hadden, vond de wagen een tevreden nieuwe eigenaar.

Dat was OLDSMOBILE in mijn auto-leven !

Met de PONTIAC lagen de zaken anders. Toen ik in 1955 bij v.d. ValK & Co in Den Haag kwam maakte ik niet alleen kennis met VAUXHALL, maar ook met de Amerikaanse GENERAL MOTORS-telg: de PONTIAC. Een enkele PONTIAC met de zijklepmotor kwam nog in service, maar met de introductie van de V8-uitvoering viel ik met mijn neus in de boter ! Er kleefde hier en daar nog wat aan: het meest problematisch was wel het uitlopen van de nokkenas-lagers (een behoorlijk ingrijpende operatie !); de stuurbekrachtiging was niet vrij van geluiden, terwijl de montage van te lichte, niet zulke beste ENGLEBERT-banden, voor hachelijke situatie's konden zorgen. Er hoorden 7.60x15 tubeless -banden onder, maar General Motors Antwerpen vond 7.10x15 ook goed (goedkoper !). Ter oplossing liet ik 7.60x15 US ROYAL-banden monteren ter voorkoming van ongelukken.

In het algemeen was bij de verkoop van Amerikaanse automobielen de onderdelen-verzorging het grootste zorgenkind. Het meest dramatische geval was het uitvallen van een HYDRA-MATIC-bak van een STAR CHIEF. GM-Antwerpen kon zo waar een complete nieuwe bak leveren, die echter ... na zes dagen de geest gaf. Het bleek een demonstratie-bak van het TRAINING CENTER geweest te zijn, waar men van af wilde ! (talloze malen was de bak uit- en in elkaar gezet) Een nieuwe bak uit Amerika ? Ja, acht weken levertijd ! ... consequentie ... de client al die tijd een VAUXHALL ter beschikking stellen uit service-overwegingen : leve de Amerikaanse automobielen !

Naast de op de foto's gepresenteerde PONTIAC's als mijn dienst-TEMPEST (FD-53-79) en een paar directie-auto's als de GRAND PRIX en LE MANS, waarmee we een gezellig weekend in hotel "Lauswolt" in Friesland doorbrachten, moesten we naast de verkoop van een bescheiden aantal Amerikanen de kost hoofdzakelijk verdienen met de verkoop van de Engelse VAUXHALL-automobielen, maar dat is een geschiedenis apart geweest !

164 De IFA F8 en F9

In de jaren '50 stapte ik binnen bij AUTO PALACE NV (opgericht in 1907) aan de Binckhorstlaan, bekend als o.a. SKODA-importeur, ... en voor de Tweede Wereldoorlog importeur van HORCH, AUDI, WANDERER en MAY-BACH) Met de na-oorlogse SKODA's "1101" had ik al heel wat ervaringen opgedaan tijdens mijn verblijf in Zwitserland: de Susten-pas, de Furka en de Grimsel werden met het 1.100 cc 32 pk-kopkleppertje vliegensvlug genomen; niks koken en als het moest even met een beetje tussengas naar z'n één, hopla, en je stond op 2.000+ meter !

In het pand aan de Binckhorstlaan trof ik drie maatschappijen onder één dak aan en wel:

.) Auto Palace NV voor de import van SKODA, SAURER, STEYR en AC;

.) Binckhorst Agro Techniek NV voor de import van STEYR en NORMAG-tractoren;

.) Binckhorst Auto- en Motor Import NV voor de import van de ADLER-motorrijwielen, BÜSSING-vrachtwagens en de Oost-Duitse producten als IFA, AWO, EMW (en in latere jaren: WARTBURG, ZWICKAU en TRABANT).

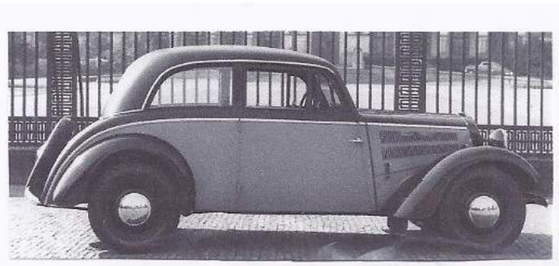
Na een bescheiden start met de import van de IFA F8, een natuurgetrouwe kopie van de voor-oorlogse DKW-Meisterklasse kwam er behoorlijk schot in de verkoop van de opvolger: de IFA F9. Deze drie-cilinder tweetakt was het oorspronkelijke prototype van de DKW 1940, dat in het toenmalige Oost-Duitsland in productie werd genomen en op de markt werd gebracht onder de type-aanduiding "IFA F9." (IFA= Industrieverband /-Verwaltung /-Vereinigung (!)Fahrzeugbau)

Deze fraai gestyleerde creatie, die leverbaar was als coach, cabriolet en "Kombi", werd aangeboden voor de prijs van fl. 4.575,=, waarvoor men ook een "eenvoudige" CITROËN 2CV of een grijze "tor" van VOLKSWAGEN kon krijgen. Tijdens het Concours van Koetswerken op Scheveningen in 1952 en 1953 won de IFA F9 menige prijs in zijn klasse. Maar . . . is mooi zijn ook een garantie, dat een product goed en betrouwbaar is !

Helaas . . .de kwaliteit van de producten uit het Oosten liet veel te wensen over om via tevreden rijders de verkoop-resultaten verder uit te breiden. Om de betrouwbaarheid nog vóór de aflevering enigszins te verhogen, werden direct na het afladen van de trein, waarmee de auto's binnen kwamen, een aantal essentiële delen vervangen, zoals bijvoorbeeld de verdeelkap, bobine, spanningsregulateur en natuurlijk de koplampen, die destijds niet aan de te stellen eisen voldeden. Hoe meer IFA's er werden afgeleverd, hoe groter de druk op de service-organisatie, want er ging heel wat kapot ! De importeur had ook problemen met de onderdelen-voorziening uit de DDR. Om hiervoor een oplossing te kunnen bieden, werden er onderdelen verwijderd van nieuwe auto's, die in Den Haag op voorraad stonden, zodat de dealer/klant geholpen kon worden. Op een gegeven moment stonden er twaalf nieuwe auto's op voorraad, die niet verkocht konden worden, omdat tal van onderdelen waren gebruikt om gestrande eigenaren te helpen !! Pas na levering van nieuwe onderdelen konden de auto's later weer compleet gemaakt worden.

Naast het probleem met de betrouwbaarheid en de onderdelen-voorziening, liet ook het lakwerk te wensen over. De kwaliteit hiervan was vaak onvoldoende, waardoor de importeur menige IFA F9 helemaal moest kaal maken en opnieuw spuiten !

De praktijk heeft bewezen, dat de IFA nimmer het niveau van een populaire automobiel heeft bereikt. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat er niemand met weemoed nog terug denkt aan het "verschijnsel" IFA F9: een "vergeten" tweetakt-automobiel met de legendarische blauwe rookwolk uit de tweede helft van de vorige eeuw !!



..... soms in een stoffige loods .....

jurering in Zuidlaren: F8-cabriolet

IFA F8

maar in Finland bewaart men eveneens zo'n historisch wonder uit de toenmalige DDR

IFA-F 9
KOMBI-MODELL 1954

IFA F9

VEB IFA-KOMBINAT
Personenkraftwagen · Karl-Marx-Stadt · DDR

IFA mobile·DDR

"AWO" motor+zijspan van Auto-Palace

..... een fraaie F9-cabriolet

.... toen was Auto Palace nog klein !

165 50 jaar WEGENWACHT (1946 - 1996)

Op 15 april 1946 stond de eerste "Wegen-Wacht-Brigade" met provinciaal nummer HZ-83610 keurig opgesteld op het Haagse Binnenhof: toen (1996) 50 jaar geleden !
De ANWB vierde het feit in dat jaar met een kleurrijk defilé van al die voertuigen, die in de loop van die halve eeuw dienst deden. Reeds voor de Tweede Wereldoorlog speelde de ANWB met de gedachte, dat er een soort hulp langs de weg moest komen voor gestrande voertuigen. Na VE-Day en de daaropvolgende jaren van herstel met een erg verouderd en technisch zich in zeer slechte toestand bevindend autopark kwam de uitvoering van de oorspronkelijke plannen tot oprichting van een ANWB Wegenwacht evenwel snel tot stand . In Engeland, waar al in het begin van de 20e eeuw de AA (Automobile Associasion) werd opgericht, kende men al de zogenaamde ROAD PATROLS op geelgekleurde motorzijspancombinaties. De Nederlandse vertaling van dit Engelse begrip heeft in de loop van de jaren een dusdanige uitstraling verworven, dat zelfs Van Dale's Groot Woordenboek het woord WEGENWACHT heeft opgenomen met als toelichting: "dienst tot hulpverlening langs de weg aan motorvoertuigen, ingesteld en onderhouden door de ANWB".
Slechts 30.000 personenautomobielen bleven er na de oorlog in Nederland over, zijnde minder dan een derde van het bestand anno 1939. Dat betekende, dat maar een zeer klein aantal automobielen kon worden ingezet, waarvan de technische kwaliteit - ondermeer van de banden - dermate slecht was, dat storingen schering en inslag waren.
Met behulp van onze bondgenoten en in het bijzonder de Engelse Automobile Association konden motoren, gereedschappen en uniformen aangeschaft worden met als resultaat, dat bij de start op 15 april 1946 de eerste zeven HARLEY-DAVIDSON "Liberator"-tweecilindermachines uit legerdumps ingezet konden worden.
Oorspronkelijk begonnen de activiteiten van de WEGENWACHT in het westen van het land. Een heel normaal verschijnsel was het groeten van de automobilisten, die de "gele rijders" ontmoetten. Het waren nog tijden van saamhorigheid en dankbaarheid voor diegenen, die de automobilist met zijn gebrekkige auto op de weg wisten te houden.
In de loop van de jaren breidden de trajecten zich over het hele land uit. De organisatie werd groter en groter en de oorspronkelijke gemoedelijkheid verdween successievelijk (waar niet !).
(echter een pluim voor de "gele rijders" anno 2014: zonder hun vakkennis en bereidwilligheid zou menig automobilist in de "mist" geraakt zijn !!).
De zware HARLEY-DAVIDSON motoren werden vervangen door de Engelse BSA-zijkleppers met een nog doelmatiger uitrusting. Door de steeds hogere eisen, die aan man en materiaal gesteld werden, moesten ook deze werkpaarden wijken voor de CITROËN Deux Chevaux. Later werden deze vervangen door de krachtiger en snellere RENAULT "Vier-tjes", die op hun beurt toentertijd de VOLKSWAGEN op hun pad zagen komen.
1996: 50 jaar WEGENWACHT, dat is synoniem aan 50 jaar enthousiasme en hulpvaardigheid op alle fronten langs 's Heeren Wegen !

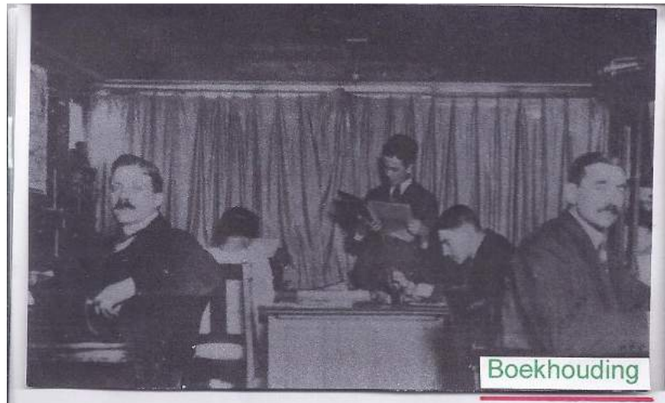
Dat is allemaal al weer heel lang geleden, zelfs in de vorige eeuw !! (. . . en de WEGENWACHT is "still going strong"!)

Wanneer je van het bouwjaar 1928 bent, kan je omtrent een periode van vóór 1932 niet bepaald over "Jeugd Herinneringen" spreken ! Maar de FORD-assemblage in die tijd is over het algemeen niet bekend: FORD-assemblage was immers Hembrug-Amsterdam sinds 1932 ! Reeds in 1920 werden er in Rotterdam-West FORD-auto's en tractoren in elkaar gezet, ergo, we draaien de klok even terug naar de eerste decennia van de vorige eeuw ! Tot de eerste FORD-importeur moeten we Klaas Baving in Zwolle rekenen. Hij adverteerde in 1906 in "De Kampioen": .....'t Grootste 1906-nieuws - 4-cylinder 15 PK Touring Car met waterkoeling voor nog geen fl. 2.000,= en een 6-cylinder Car met een 45 PK-motor, eveneens billijk geprijsd ..... Een jaar later adverteerde Henri Boissevain in Amersfoort ook met nieuwe FORD's. Mogelijk hebben Baving en Boissevain zelfstandig FORD's uit Amerika gehaald om de markt in ons land eens te peilen.Vóór de Eerste Wereldoorlog komen we in 1909 o.a. ook nog de naam tegen van B.Veth & Zn in Arnhem, die de eerste T-FORD's binnen liet komen.

Mede door het compagnonschap met de Zaanse houthandelaar M. Th. Kamphuis werd georganiseerd, dat de FORD's niet compleet, maar in delen in kisten verpakt in de haven van Zaandam arriveerden. In die tijd werden auto's door "een vakkundig monteur" in elkaar gezet. Een FORD-Runabout kostte toen fl. 2.200,=. Na verhuizing naar een pand van de heer H.C.L. Sieberg in Amsterdam werd de naam van het bedrijf gewijzigd in "FORD Automobile Company". De heer Sieberg wist het bedrijf na de oorlog voor weinig geld in handen te krijgen en legde hiermee de basis om dan het officiële FORD-importschap in handen te krijgen. Na het verstrijken van het driejarig contract raakte Sieberg het importschap in 1921 kwijt en verwierf het inmiddels in Rotterdam gestichte bedrijf, Nieland-Voormolen & Co aan de Nieuwe Binnenweg 446 de import- en assemblage-faciliteiten van FORD-automobielen en FORDSON-tractoren. De assemblage-werkplaats was gevestigd aan de Duyststraat 13 in Rotterdam-West, terwijl de showroom en het kantoor zich aan de nieuwe Binnenweg bevonden. Over het hoe en waarom dit bedrijf bij de opening van de FORD-fabriek in Amsterdam (1932) het dealerschap kwijt raakte, tast men in het duister. Zelfs een Rotterdams dealerschap zat er niet in. Dit kwam in handen van Autobedrijf Tresfon aan de Kruiskade 134, vlak naast het geboortehuis van mijn moeder (nr.140). Na de oprichting van de "FORD Motor Company of Belgium SA" werd in Antwerpen gestart met de assemblage van FORD-personen- en vrachtwagens. Vandaar vond de distributie plaats naar de Belgische en Nederlandse dealers. Het transport van de nieuwe auto's en vrachtwagenchassis vond plaats over de "grote weg" o.a. via de ponten bij de Moerdijk en Dordrecht: een onderneming om koffie en brood mee te nemen, terwijl men bij uiterst slechte weersomstandigheden 's avonds toch nog ergens een herberg moest gaan zoeken ! "Rotterdam" kwam echter opnieuw "in the picture": gezien het commerciële succes van de FORD-producten werd tot oprichting van een centraal-distributiepunt in ons land overgegaan onder de naam "N.V.FORD Motor Company of Holland", gevestigd aan de Helmontstraat, nabij de Keilehaven in Rotterdam West. Er werd stil gestaan bij een assemblage in ons land en ook dit keer lag het in de bedoeling om dit in Rotterdam te laten plaatsvinden. Nabij de Helmontstraat werd grond verworven en met groot enthousiasme ging men in april 1930 aan het werk om op kortst mogelijke termijn tot montage te kunnen overgaan. Op 4 oktober zou "Old Henry" persoonlijk de "eerste steen" komen leggen. Rotterdam was in optimale feeststemming, echter toen Henry Ford op die regenachtige dag, in zijn LINCOLN zittende, vaststelde, dat de fabriek niet direct aansloot aan de haven, sloot hij het raampje en vertrok ..... Aangezien het de Gemeente Rotterdam niet gelukte op korte termijn een geschikt stuk grond aan te bieden en Amsterdam daar heel snel op inhaakte met een gunstige aanbieding van een terrein nabij de Hembrug, was de beslissing niet moeilijk. Een jaar later na het historische bezoek van de oude heer Ford werd aan het Noordzeekanaal de eerste paal geslagen en in september 1932 rolden de eerste "B"-FORD's van de band.

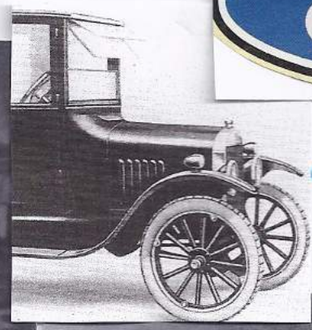
Een periode van "Nederlandse Automobiel Industrie" was aangebroken; een begrip, dat zich tot in de jaren '80 kon handhaven. In 1981 sloot "Amsterdam" zijn poorten. De FORD-organisatie bleef uiteraard bestaan: de administratie werd aan de Amsteldijk gevestigd, terwijl de nieuwe automobielen massaal per truck over de overvolle wegen ons land binnenkomen.

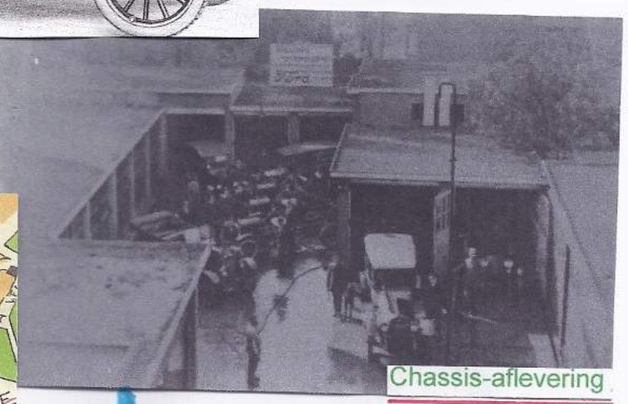
Dat was FORD in vervlogen jaren !

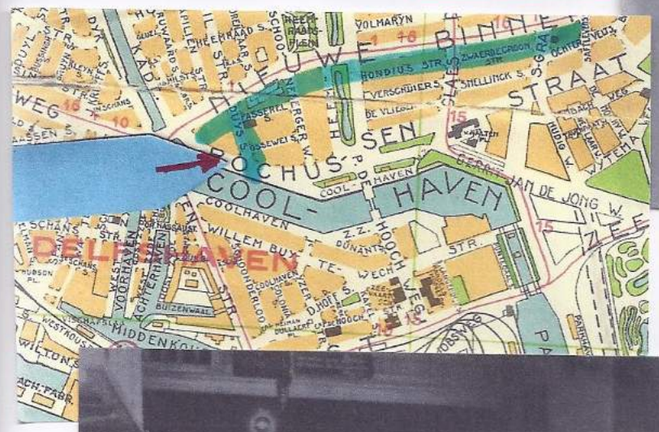

Boekhouding

Onderdelen Magazijn

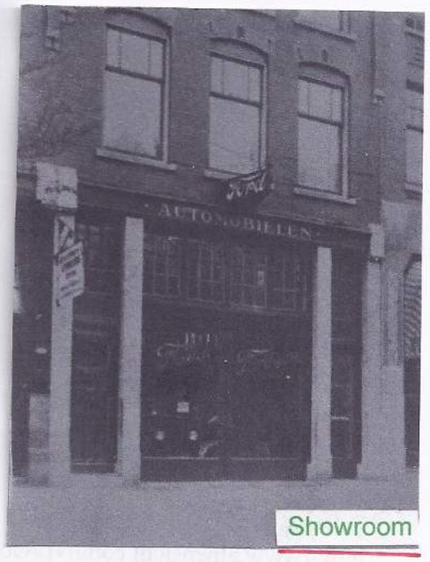
Assemblage-hal




Chassis-aflevering



Showroom aan de Nieuwe Binnenweg 446


Showroom

167 Uit d'Oude Doos - 1926 (deel I)

Zo van tijd tot tijd komen er van die "Mystery Cars" op tafel: auto's uit lang vervlogen tijden !
Maar ook historische documentatie van lang geleden komt zo nu en dan op mijn bureau.
Bijgaand overzicht, gepresenteerd door "Les Archives de l'Auto-Satisfaction", geeft een indruk van een aantal automobielen, waarmee wellicht onze over-grootouders gereden hebben in de late jaren '20 en .... ook veelvuldig nog in de dertiger jaren.
Voor mij is de AJAX (1925-1926), als voorloper van de NASH, onbekend, evenals de CASE (1910-1927), waarvan de AGAM NV destijds tussen 1921 en 1922 importeur was.
We zien vanzelfsprekend nog een aantal merken van GENERAL MOTORS als BUICK, CADILLAC en CHEVROLET.
De AUBURN (1902-1936) was een auto op kwalitatief hoog niveau, maar .... het publiek vond hem te goedkoop ! De Rotterdamse firma Eggelmeijer was de laatste importeur, nadat het importschap van 1923 tot 1927 in handen was van fa. Kimman in Haarlem en in de jaren 1927-'28 van M. van Gendringen & Co in Amsterdam; over importschap-wisselingen gesproken !!
De CHANDLER (1913-1929) werd geïmporteerd door Willy v.d. Drift in Den Haag. Toch was het niet vreemd, dat dit soort automobielen nog vóór de Tweede Wereldoorlog dagelijks op de weg waren
Mijn moeder had in 1937 haar eerste autorijlessen in een ....CHANDLER en ik mocht achterin toezien hoe je een auto moest besturen ....(in 1945 had ik mijn eerste officiële rijlessen in een 4 cilinder B-FORD 1932)
Op een statistisch overzicht d.d. april 1946 staan heel veel merken van allerlei pluimage, waarvan men o.a. vermeldt onder de rubriek "één of meerdere", dat er zelfs nog één (of meerdere) CASE-automobielen de wereldbrand hadden overleefd . . . ! .

1926 .... 88 jaar geleden en wat gebeurde er allemaal in dat jaar ?

. Overstromingen van de Maas bij Wychen;

. Strijd rond de vermakelijkheids-belasting !!!

. Algemene staking in Engeland (. . . ook toen al !!)

. Marilyn Monroe geboren (overleden 1962);

. De HEMA opende haar eerste filiaal in Amsterdam;

. TV voor het eerst gedemonstreerd door de Schot John Logie Baaird (1888-1946).

Toen was er van alles aan de hand in de wereld en daarover mogen wij ons heden ten dage niet beklagen . . . . . .

LES ARCHIVES DE L'AUTO-SATISFACTION

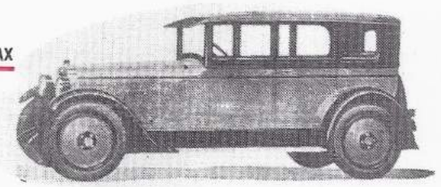
EDITE PAR L'ABSPA asbl. TOUS DROITS RESERVES. Ed. Resp. Jacques Bougnet, av Croix de Bourgogne 1, 1410 Waterloo Belgique
FICHE 0017 / 1° EDITION / FEV 1986

Autos

USA
1926
1

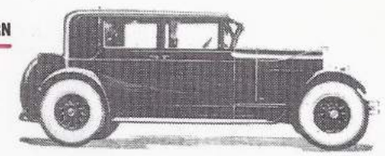
Les américaines: Votre choix en cette année 1926

AJAX



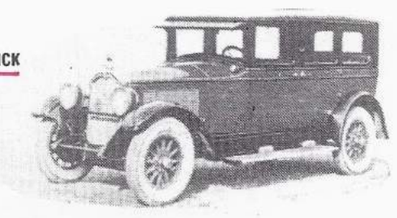
Ajax Six Prix (US) : 995 $. La Ajax est équipée de pneus *ballons* montés sur des roues pleines, comme l'exige la mode nouvelle. Elle dispose également de freins aux quatre roues. Dernière année de production pour cette automobile fabriquée par Nash.

AUBURN



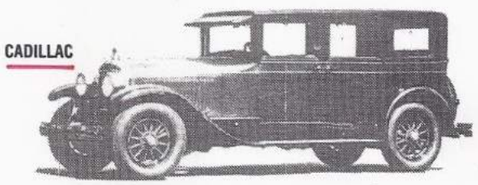
Auburn 6-66 Brougham Prix (US) : 1495 $. Un nouveau modèle à moteur 4 cylindres est lancé, équipé de freins hydrauliques Lockheed aux quatre roues, alors que les versions 6 et 8 cylindres sont équipées de freins mécaniques plus anciens.

BUICK



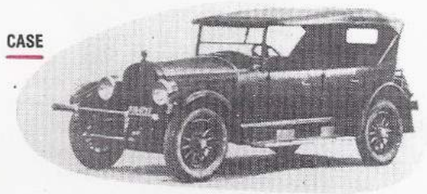
Buick Master 6 Prix (US) : 1495 $. La ligne de l'automobile a peu changé cette année ; c'est le moteur qui change. On ajoute un filtre à huile et le démarreur est maintenant une composante mécanique distincte du générateur. Les phares et la calandre sont nickelés.

CADILLAC



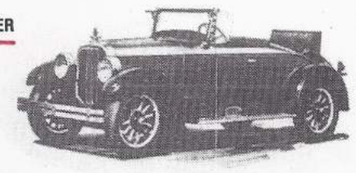
Cadillac Custom Suburban Prix (US) : 4285 $. La Cadillac est entièrement redessinée : la ligne est abaissée, l'agencement des couleurs change. On dispose maintenant d'un radiateur à thermostat et de freins aux quatre roues. Voiture aristocratique pour clients difficiles...

CASE



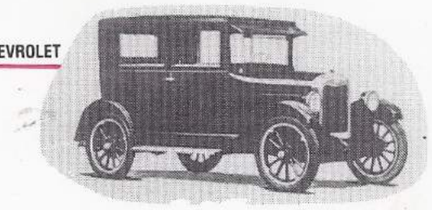
Case Jay-Eye-See Prix (US) : 1885 $. Peu de changement pour cette auto fabriquée par la J.I. Case T.M. Company. Particulièrement populaire auprès des résidents ruraux, elle offre un six cylindres, des freins aux roues arrières et un pare-chocs en équipement standard.

CHANDLER



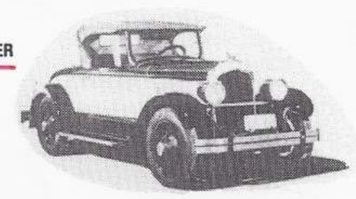
Chandler Comrade Prix (US) : 1695 $. Le motif vertical de la calandre est nouveau... et très remarquable. On innove en lancant le nouveau système de lubrification intégrale *One Shot Lubricator*. Mais ces nouveautés n'empêchent pas la faillite de l'entreprise en 1929.

CHEVROLET



Chevrolet Superior Prix (US) : 695 $. Voiture économique par excellence, la petite Chevrolet sert à déloger le modèle T de Ford de sa position forte. Il s'agit de l'automobile *minimum* du temps, avec freins aux roues arrières.

CHRYSLER



Chrysler Imperial New 6 Prix (US) : sur demande. Chrysler s'attaque au marché des voitures luxueuses avec sa nouvelle Imperial. Son moteur 90 ch. permet à l'Imperial d'atteindre 85 mi/h. On met également l'accent sur le silence, utilisant beaucoup d'éléments de caoutchouc pour isoler la carrosserie du chassis.

168 B M W - " 326"

Bij het zien van een foto van een bepaald type auto kunnen er zo maar een aantal herinneringen boven water komen uit lang vervlogen tijden: zo ook bij de BMW "326".
Het was in het voorjaar van 1940, dat mijn vader benaderd werd door een uit Duitsland gevluchte bankier. De man kwam met de vraag of hij zijn in Duitsland achtergelaten BMW "326"-sedan in Berlijn wilde ophalen. Mijn vader aanvaardde dit verzoek. Bij zijn vlucht liet hij ook zijn munten-verzameling achter: "als u dan toch in Berlijn bent: op de 1e etage in de voorkamer bevindt zich in de muur mijn kluis met kostbaarheden - ik geef u mijn huissleutel en de code + sleutel van de kluis ". Hierop antwoordde mijn vader, dat hij uit hoofde van zijn beroep - makelaar in automobielen - zijn BMW wilde ophalen, maar verder dan dat ging hij niet in een land in oorlogs-situatie: "een ieder kijkt over je schouder en je hangt voor je het weet !"
Nadat de BMW in Den Haag was gearriveerd, wist de bankier nog een weg te vinden om verder in Amerika zijn heil te zoeken: voor de grijze sedan moest een nieuwe baas gevonden worden.
Tijdens de gebruikelijke zondagmiddag-ritjes naar de grootouders in Rotterdam met de BMW opperde mijn moeder het idee, dat zij na de rijlessen in de CHANDLER best zelf wel zou kunnen rijden: zo gezegd, zo gedaan ... ! Mijn vader stopte in Rijswijk en moeder zat achter het stuur. Langs het vliegveld Ypenburg ging het richting Rotterdam. Met klamme handen en een vuurrood gezicht naderden wij Overschie. Hier vond mijn vader het verstandiger zelf het stuur van de BMW weer ter hand te nemen: dat was de allerlaatste keer, dat wij onze moeder als chauffeuse hebben meegemaakt !
In het Statenkwartier hadden wij als buurman een jonge welgestelde kapitein van het Nederlandse leger. Hij kon zich in die jaren een 4-deurs Cabriolet BMW "326" van fl. 4.850.= veroorloven.(een FORD V8 kostte destijds fl. 1.850.=). Het was een lichtgroene auto met donkergroene echt lederen bekleding. (de geur van het interieur ruik ik heden ten dage nog: een juweel van een auto !) In de mobilisatietijd was hij gelegerd ten Zuiden van Rotterdam; als hij geen 24-uur-dienst had kwam hij 's avonds thuis.
Tijdens de donkere meidagen van 1940 viel zijn auto ten offer bij de gevechten met de parachutisten.
14 mei 1940: de groene BMW-cabriolet uitgebrand en de kapitein als krijgsgevangene afgevoerd . . . . .
Heel veel jaren later ontmoette ik een IVA-klasgenoot (schooljaar1945), die net als ik erg enthousiast was over het merk BMW. Bij de oprichting van de Club voor Klassieke BMW-automobielen in augustus 1988 werd hij de penningmeester en ik de secretaris.
Na een telefoontje uit Friesland ging hij daar heen en vond in een boerderij een totaal verwaarloosde BMW "326"-sedan. Lang nadenken was niet nodig en de auto werd naar zijn huis op transport gesteld. Uren, weken, maanden van noeste arbeid gaf als resultaat een uiterst zorgvuldig gerestaureerde rood/zwarte "326'-sedan. (zie foto links onder)
In die periode veelvuldig als jurylid bij Concours d' Elegance gefungeerd hebbende, ontkwam ik er niet aan hem met zijn heel fraaie sedan een aantal prijzen te overhandigen.
Zo brengt slecht één model auto een aantal herinneringen op tafel alsof ze zich gisteren hebben afgespeeld
. . . . . .

BMW 326 1936–41

PRIJSLIJST VAN DE B.M.W. AUTOMOBIELEN

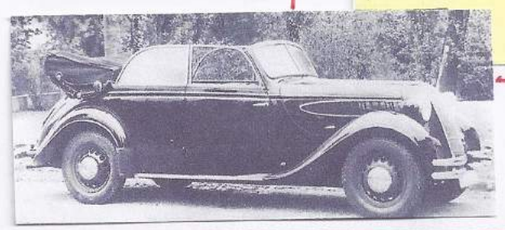
MODEL 326

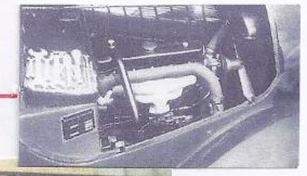
2 Liter, 50 PK, 6 cylinder, 2 carburateurs, voorwielen onafhankelijk geveerd, achteras geveerd door middel van lange torsiestaven, centrale chassis smering, wielbasis 2.87 M., verbruik 1 Liter op 8.5 K.M., gewicht 1170 K.G., wegenbelasting f 96.— per jaar.

SEDAN, 4 deuren en 6 ramen, 4/5 plaatsen, opklapbare armleuningen, grote kofferruimte . . . . . f 3700.—
Leverbaar in zwarte kleur met grijze lakenbekleding.
maroon „ „ maroon „
grijze „ „ grijze „

SPORT CABRIOLET, 2 deuren en 4 ramen, 4/5 plaatsen, grote kofferruimte f 4450.—
Leverbaar in zwarte kleur met echt lederen rode bekleding.
reseda kleur, donker groene spatborden, met echt lederen groene bekleding.
ivoor kleur, zwarte spatborden, met echt lederen beige bekleding.
wijnrode kleur, zwarte spatborden, met echt lederen rode bekleding.

4-deurs cabriolet fl. 4.850.=





Club voor klassieke BMW Automobielen

169 Uit d'Oude Doos - 1926 (deel 2)

Uit: "Les Archives de l'Auto-Satisfaction"

Wie herkent ze nog ? Als merk spreken de namen DODGE en DUESENBERG ons nog wel aan, maar .... een DAGMAR of DIANA ..... ? Toch hebben onze voorouders ermee gereden.

De CLEVELAND (1919-1926), een goedkope uitvoering van de CHANDLER werd door Willy van der Drift in Den Haag geïmporteerd tussen 1923 en 1926.

Een CUNNINGHAM (1907-1936) ?, die zou men via Holland-Indische Handel Maatschappij in Den Haag (rond 1922) kunnen betrekken.

En een DAGMAR (1923-1927) ? of een DUPONT (1920-1932) ?: die waren in ons land niet vertegenwoordigd;

0ok al had men erg veel geld te besteden, er was geen vertegenwoordiging voor de DUESENBERG (1919-1937)in ons land. Maar .... toch wordt ons land in de analen van DUESENBERG genoemd met de navolgende tekst:

"in 1935 betrok de Dutchman, Mr M. Ades, wonende in Parijs een chassis met het nummer 2548 J-519 en liet er bij de Belgische carrossier d'Ieteren Fréres een 4 persoons-cabriolet op bouwen".

Voor de DAVIS (1908-1929) lag de mogelijkheid tot aankoop tussen 1917 en 1919 bij Autobedrijf Wesling in Amsterdam.

Er was kennelijk wel belangstelling voor een product als DIANA (1925-1928), want eerst zag de Continentale Auto Mij - Haagsche Auto Mij er in 1926 brood in. Wellicht viel dat tegen, want in 1928 - het laatste productiejaar - dacht General Autocars in Den Haag er rijk van te worden !

En DODGE (sinds 1914) ?: Voordat in 1924 de heer Piet Louwman (Louwman & Parqui) het importschap verwierf, was het vanaf 1916 in handen van de Scheveningsche Rijtuig- en Automobielfabriek (!) in Scheveningen (slechts één jaar). Tussen 1917 en 1923 behartigde W.J. Stokvis in Arnhem de DODGE-belangen. Sinds1957 neemt "CHRYSLER International" de honneurs zelf waar.

En zo gingen rond deze 8 merken de importschappen ook hier weer van hand tot hand !

LES ARCHIVES DE L'AUTO-SATISFACTION

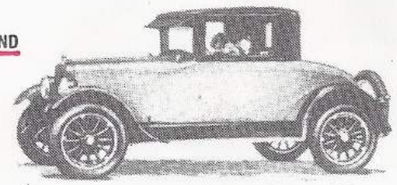
EDITE PAR L'ABSPA asbl. TOUS DROITS RESERVES. Ed. Resp. Jacques Bougnet, av Croix de Bourgogne 1, 1410 Waterloo Belgique
FICHE 0018 / 1° EDITION / FEV 1986

Autos

USA
1926
2

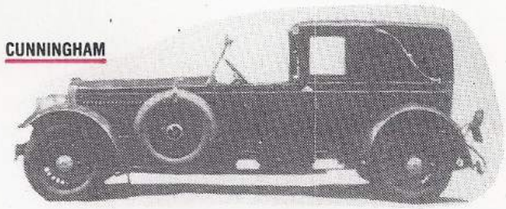
Les américaines: Votre choix en cette année 1926

CLEVELAND



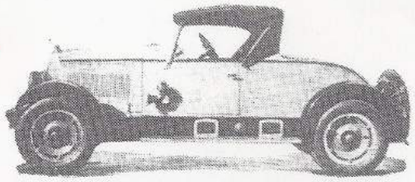
Cleveland 31 Prix (US) : 1035 $. L'exhibit Cleveland insiste sur la qualité de l'automobile construite par Chandler. Le châssis est naturellement équipé du *One Shot Lubricator* qu'on retrouve sur la Chandler, et également des amortisseurs Houdaille.

CUNNINGHAM



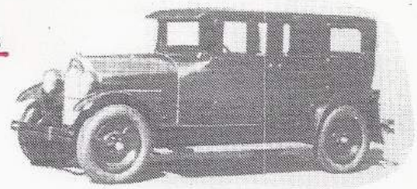
Cunningham Prix (US) : 8100 $. Automobile du riche, la Cunningham est souvent habillée par les grands carrossiers de l'heure. Le moteur est équipé de contrepoids sur les bras de manivelle pour équilibrer le vilebrequin et ainsi adoucir le roulement du moteur. Cunningham disparaît en 1933.

DAGMAR



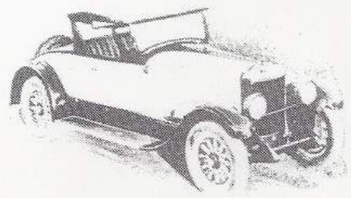
Dagmar routière Prix (US) : 3500 $. Fabriquée par la Moller Motor Car Company de Hagerstown, au Maryland. L'équipement très luxueux de cette auto comprend entre autres un feu de position arrière combiné au feu de freins (une nouveauté) et ce que les manufacturiers nommeraient aujourd'hui des lampes de courtoisie pour les marche-pieds. On arrête pas le progrès!

DAVIS



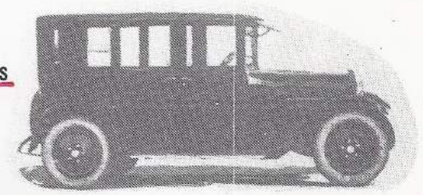
Davis 92 Imperial Sedan Prix (US) : 1795 $. Équipée d'un moteur Continental de 6 cylindres, la Davis est reconnue pour le luxe de son aménagement. L'intérieur de mohair gris taupe et les teintes à la mode la font remarquer là où elle passe.

DIANA



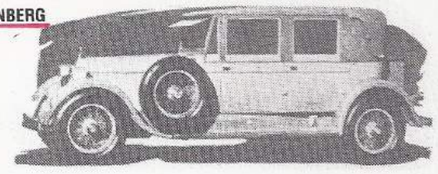
Diana Black and Cream Prix (US) : 1895 $. Fabriquée par la Moon Motor Car Company, la Diana dispose d'un huit cylindres développant 72 ch. à 2950 t/mm. À remarquer : la calandre aux lignes européennes et le découpage des couleurs sur le capot.

DODGE BROTHERS



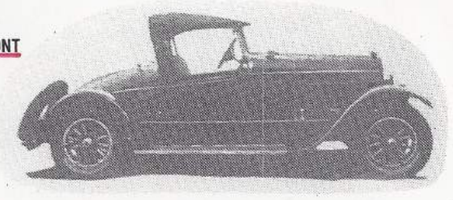
Dodge Brothers B Prix (US) : 1045 $. Nouveautés de l'année : le démarreur automatique, le pare-brise mono-pièce et l'essui-glace en équipement standard. La carrosserie est du type "tout acier".

DUESENBERG



Duesenberg A Brougham Prix (US) : 8000 $ et plus. Avant les années 30, Duesenberg était déjà connu pour les succès acquis en compétition, entre autres avec Franck Lockhart. Le modèle 1926 garde une allure luxueuse. La surface vitrée réduite et les roues de broches confirment cette allure.

DuPONT

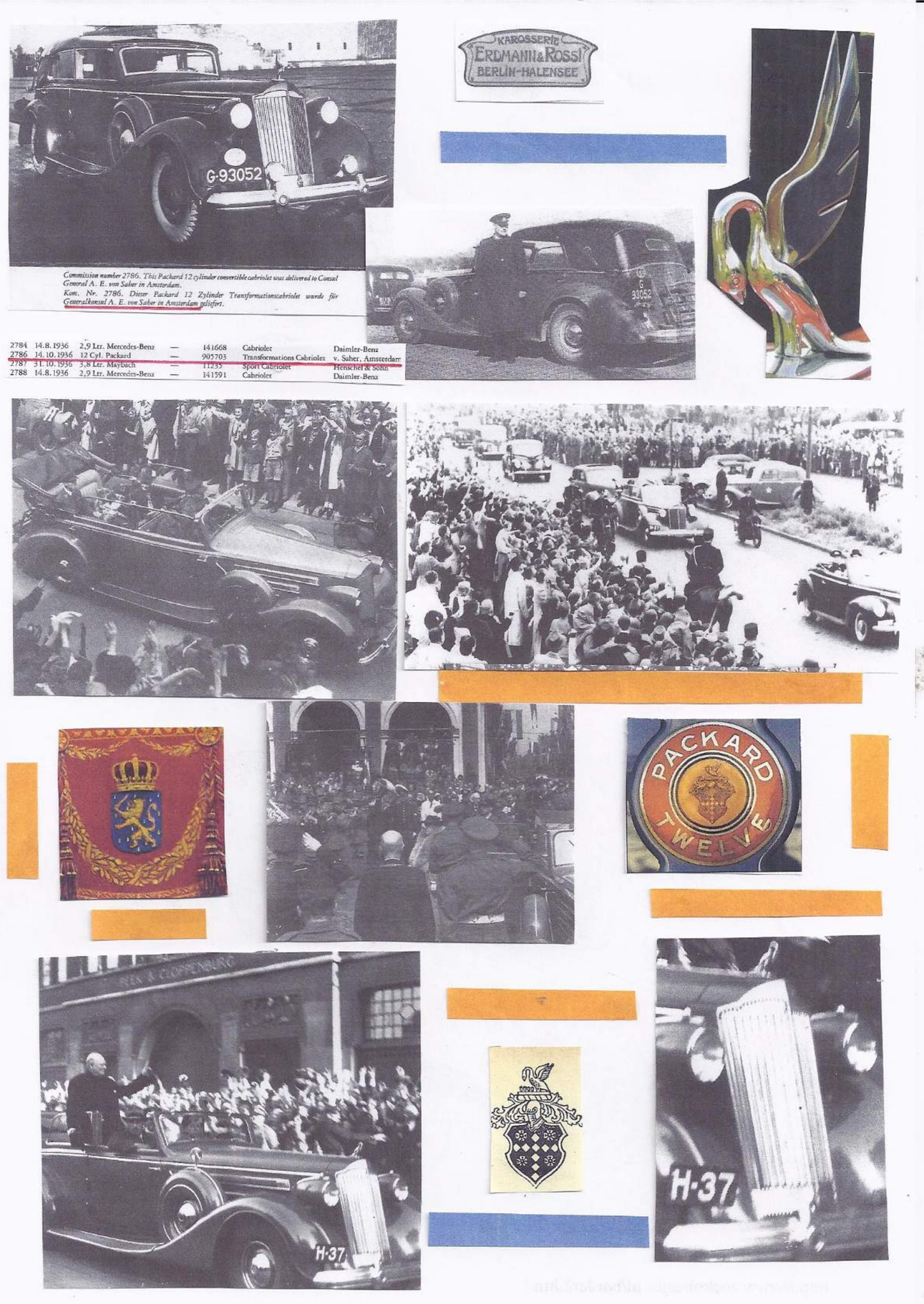


DuPONT D routière Prix (US) : 2600 $ (sur commande). Les 2900 livres de cette belle sportive sont déplacées par un 6 cylindres Wisconsin de 75 ch. La DuPont a des freins hydrauliques aux quatre roues.

170 Een bijzondere P A C K A R D V12 - 1 9 3 7

En daar stond ik dan: op 6 juli 1945 tussen de mensenmassa, die zich verzameld had aan het einde van de Koningin Wilhelminalaan / Laan van Nieuw Oost Einde in Voorburg, waar de autoweg vanuit Utrecht "de grote stad" binnenkomt.
Het gonsde van geruchten, dat Koningin Wilhelmina na 5 jaar afwezigheid terug zou komen in de Hofstad. In welke auto zou zij arriveren ? Ik was toen nog niet zo op de hoogte van het autopark van het Koninklijk Staldepartement, maar bij het zien van de grote 12-cilinder PACKARD-cabriolet gingen mijn ogen extra open, want .... toen was de PACKARD 1937 al mijn favoriet: zijnde één van de mooiste Amerikaanse auto in die jaren !
De Koningin had plaats genomen op één van de strapontins (=klapstoeltjes) om beter "te zien en gezien te worden". Haar adjudant Erik Hazelhoff Roelfsema (de "Soldaat van Oranje") zat dit keer op de gebruikelijke plek van de Majesteit.
De grijze PACKARD met het provinciale-nummer H-37 behoorde toen oorspronkelijk niet tot het Koninklijk autopark !
In tegenstelling tot de nummerplaat van de Koningin (H-191) zagen we toen H-37. Dit nummerbewijs werd op 9 januari 1906 uitgegeven op naam van de heer C.W. Bal in Vrijenban. Na het inleveren van dit nummerbewijs kwam het op 14 maart 1922 op naam te staan van het Koninklijk Staldepartement bij de ingebruikname van een CADILLAC Torpedo 1922. Tot 1933 heeft deze wagen met dit nummer dienst gedaan (11 jaar !) In 1940 zagen we dit nummer nog heel even op een andere CADILLAC.
De PACKARD-cabriolet begon zijn levensloop als chassis bij de Berlijnse carrossier ERDMANN & ROSSI, waar in opdracht van de Duitse Consul-Generaal, A.E. Saher, een 4-deurs cabriolet werd gebouwd. Met de provinciale nummerplaat G-93052 + CC-plaatje heeft de wagen tot de meidagen van 1940 rond Amsterdam gereden.
Tot ieders verbazing heeft de grote PACKARD gedurende de bezettingsjaren geen dienst gedaan; in juli 1945 kwam de wagen klokgaaf boven water.
Na de intocht van Koningin Wilhelmina kwam de PACKARD practisch niet meer in de publiciteit: alleen tijdens het bezoek van WINSTON CHURCHILL in mei 1946 nam de cabriolet aan een aantal zegetochten deel.
Na het zien van het wereldjournaal meldde zich de in Amerika wonende familie Saher; na een aantal administratieve beslommeringen werd deze bijzondere cabriolet in april 1947 met de Holland-Amerika-lijn boot, de "Westerdam" op transport gesteld naar de oorspronkelijke eigenaren.
Men schreef toen: "Aldus is een einde gekomen aan een avontuurlijk zwervend leven van een exclusieve voor-oorlogse Amerikaanse twaalf-cilinder automobiel met een Duitse carrosserie, ... zij het dan, dat de geschiedenis een schooner einde zou hebben gehad, wanneer de eigenaren van de PACKARD den wagen ter beschikking zou hebben gelaten aan de Koninklijke Stallen, die dan uiteindelijk een mooi plekje gekregen zou hebben naast de WINTON en de MINERVA in het Museum "Paleis het Loo" !

Voor zover bekend bevindt de PACKARD zich nog in Amerika in handen van een verzamelaar, die beslist anoniem wil blijven: Jammer !



171 5 augustus 2014: 100 jaar geleden: begin van de "Grote Oorlog"; 1914 - 1918 -

Mijn vader was toen 18 jaar en werd opgeroepen in het kader van de algehele mobilisatie; hij moest 24 uur paraat zijn om ons land te beschermen tegen ongenode gasten. Inderdaad, het is gelukt: 4 jaar lang waren wij neutraal. Dat wil niet zeggen, dat alles "normaal" door kon gaan. Alle oorlogs-problematiek maakten wij mee, echter, na 100 jaar waren wij bij de herdenking slechts in bescheiden mate vertegenwoordigd, aangezien ons land geen talloze militairen en/of burgers verloren had.

Juist in de periode, dat de automobiel opgang maakte, stopte de import; het leger begon het gebruik van gemotoriseerde voertuigen te waarderen. Zelfs de hoofdrolspeler van dit werelddrama, de Duitse keizer Wilhelm II, deed afstand van zijn uitlating "wat moet ik met die stinkende karren ?" Nadat hij de voordelen van de automobiel boven een koets met paarden in zag en zich derhalve ook sneller door het land kon verplaatsen, had hij al spoedig een echt autopark tot zijn beschikking, bestaande o.a. uit MERCEDES, BENZ, ADLER, OPEL en NAG (Neue Automobil Gesellschaft).

Toen hij uiteindelijk op 18 november 1918 zijn toevlucht zocht in ons land nam hij niet alleen een groep naaste medewerkers mee, doch ook nog een vijftal MERCEDES-wagens uit de afgelopen periode.

De meest bekende keizerlijke auto is wel de MERCEDES-BENZ "770" (zonder compressor) uit 1932: een grote zesraams-cabriolet "F" met een achtcilinder 7.7 liter 150 pk motor (kosten destijds RM 47.500,=). Deze grijze auto bevindt zich in het Mercedes-Museum in Stuttgart.

In 1934 schafte de keizer zich een MERCEDES-BENZ "500""- Nürnberg sedan aan. Na enige omzwervingen is deze wagen uiteindelijk terecht gekomen in het LOUWMAN - Museum.

In augustus 1939 leverde de fabriek nog een nieuwe MERCEDES-BENZ "770" (Grosser-MERCEDES) af aan de keizer in Doorn. Zoals we van tijd tot tijd in de auto-historie beleven was deze nieuwe "770" na VE-DAY (5 mei 1945) plotseling van de aardbodem verdwenen.

Een soort gelijk verschijnsel deed zich ook voor met de gepantserde MERCEDES-BENZ "540 K" Aktion "P"-coupé van rijkscommissaris Seyss-Inquart, die met het kenteken RK-2 deel uit maakte van zijn autopark: Prins Bernhard reed in die dagen rond Wageningen met de grote MERCEDES-BENZ "770"- zesraams-cabriolet "F" met het kenteken RK-1 (deze wagen is helaas destijds in de Koninklijke Stallen gesloopt !)

De hele geschiedenis en geïllustreerde beschrijvingen van het keizerlijke autopark heb ik samengevat in een 80 pagina's tellende album op A3-formaat, mede met behulp van Daimler-Benz AG in Stuttgart en de toenmalige conservator van "Huis Doorn". Uittreksels van dit album publiceerde ik in de afgelopen jaren in "Oldtimer-Markt" in Duitsland, de Zwitserse "Automobil Revue" en in de "Review" van de Society of Automotive Historians in Amerika.

De bijlage op A4-formaat geeft slechts een mini-overzicht met verkleinde foto's van het hoogste interessante autopark van een potentaat uit de eerste helft van de vorige eeuw . . . . . .

172 G R A H A M - P A I G E

De foto links-boven is een typisch voorbeeld van een jeugd-herinnering. Wanneer mijn vader destijds het foto-toestel wat meer naar de andere kant had gehouden dan was het markante achterlicht van de GRAHAM-PAIGE niet zo op de voorgrond zijn gekomen: dan zou de achterzijde van deze 6-raams sedan van elke willekeurige Amerikaanse auto geweest kunnen zijn - ze leken in die jaren ook wel erg veel op elkaar !
In de loop van de jaren ben ik deze toch wel hoog gewaardeerde Amerikaan meermaals tegengekomen: op veilingen, in musea en op tentoonstellingen.
De hoofdschotel van deze foto-collage zijn wel de drie paradepaardjes van Michael E. Keller uit Appleton (WI) - USA. Als voormalig voorzitter van de GRAHAM OWNERS CLUB INTERNATIONAL verzamelde en restaureerde hij niet alleen historische GRAHAM-PAIGE automobielen, zoals de groene coupé, de grijze cabriolet en de donkerblauwe sedan met welke wagens hij menige prijs in de wacht sleepte bij Concours d'Elegance.
Doch hij is ook auteur van een tweetal prachtige boekwerken onder de titel van:

.) The GRAHAM LEGACY: GRAHAM-PAIGE to 1932 (1998)
en
.) The GRAHAM LEGACY: GRAHAM-PAIGE from 1932 (2003), aan welk boek ik destijds ook mijn bijdrage heb geleverd.

In de jaren'30 raakten de GRAHAM-producten nog al eens op de voorgrond o.a. bij de lancering in januari 1932 van een hoogst modern model, dat de benaming BLUE STREAK kreeg. (... en als voorbeeld gold voor de TOOTSIETOY-miniaturen).
In 1938 verscheen de "SPIRITof MOTION" of in de wandeling genoemd de "SHARKNOSE": je vond hem heel fraai of ... foei lelijk !
Met gebruikmaking van de carrosserie-mallen van de ter ziele gegane CORD verscheen er nog in 1939 een zes-cilinder "HOLLYWOOD" met achterwiel-aandrijving. Na 1378 exemplaren gebouwd te hebben, viel voor de GRAHAM-PAIGE CORP. op 3 september 1940 definitief het doek als auto-fabrikant.
Heel even werd rond de lancering van de nieuwe 1947-FRAZER-modellen als fabrikant de GRAHAM-PAIGE Corporation genoemd, maar dat verviel op 31 januari 1947 bij de fabricage van de laatste van de 6.476 FRAZER-automobielen met het chassisnummer F47-007476.

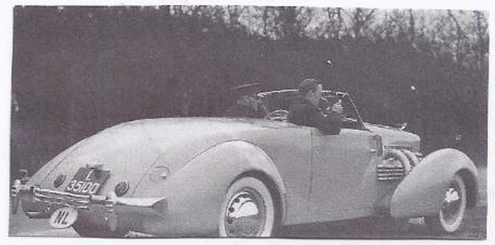
In Duitsland adverteerde men destijds met de slogan: " Der Wagen der guten Gesellschaft".

In Amerika schreef men: "For Maximum Motoring Enjoyment in all Seasons and in all Climates".

(De drie gebroeders GRAHAM heetten: Joseph (1882), Robert (1885) en Ray (1887).)

173 de prinselijke C O R D - "8 1 2"

Een automerk, dat niet op ieders lip ligt; vaak zegt men je bedoelt zeker "Ford" ?
Nee, de CORD werd in 1929 gelanceerd door de AUBURN-organisatie als creatie van ERRET LOBBAN CORD, die de noodlijdende AUBURN-fabriek uit de zorgen haalde.
Naast de merken AUBURN en DUESENBERG wilde hij oorspronkelijk ook een "Baby-Duesenberg" op de markt brengen, maar waarom niet je eigen naam op de wagen plaatsen ?
Daar stond-ie dan in november 1935 in New York: een hoogst moderne automobiel met een V8-motor en voorwiel-aandrijving, maar . . . rijden kon die nieuwe CORD niet ! Ondanks dat schreef men tijdens de presentatie-show 3.600 orders !
Met vallen en opstaan trachtte men een plekje in de verkoop-statistiek te verwerven. Eerst als "810", opgevolgd door de"812" met een "Supercharger", presteerde E.L. CORD het tot augustus 1937 slechts 2.320 exemplaren aan de man te brengen: einde verhaal !
Van dit bescheiden aantal werden er slechts 8 stuks door Autobedrijf Eggelmeijer in Rotterdam geïmporteerd. Omtrent één van die exemplaren adverteerde de importeur op 12 augustus 1937:
"Z.K.H. Prins Bernhard vereerde ons met de opdracht tot levering van een CORD-cabriolet - Super Charged". (een "812" dus, met het chassisnummer 81232455F; bovendien één van de laatste geproduceerde "812"-modellen !)''
Technisch gezien was dit type auto over het algemeen een zorgenkindje; ook de prins heeft dit ondervonden. Op 8 juli 1938 stond de CORD op de rijksweg Arnhem - Ede spontaan in brand ! Na hersteld te zijn was de prins de auto zat en gaf hem in consignatie aan Maus Gatsonides om er een nieuwe baas voor te vinden. Het lukte hem niet en de CORD verhuisde naar Garage Kost in Amsterdam. Toen brak er een donkere periode aan en waar de auto de oorlogsjaren heeft doorgebracht is onbekend. Na mei 1945 verscheen de CORD weer in het Haagse auto-circuit.
En wat is de herinnering ? Bij het aantreffen van de prinselijke CORD stelde mijn vader voor om eens met zo'n bijzondere auto een blokje om te gaan: ik was er bij en herinner mij, dat deze crême-kleurige auto met rode bekleding inderdaad het etiket had, dat hij ooit in brand had gestaan ! (1x in een CORD gezeten en daarna nooit meer !)
Na deze belevenis verdwenen de CORD "812" uit het zicht en is nooit meer "ergens" boven water gekomen.
Het zou toch een heel aparte situatie geweest zijn, wanneer deze prinselijke auto heden ten dage op een daarvoor geschikte plek nog te zien geweest zou zijn . . . . . .



N.V. EGCAM

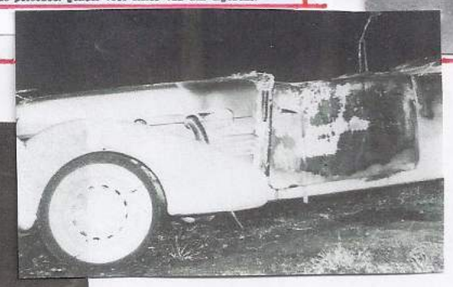
N.V. EGGELMEIJER & CO'S AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ
FABRIEK-DISTRIBUTORS van AUBURN, CORD en STANDARD AUTOMOBIELEN voor NEDERLAND

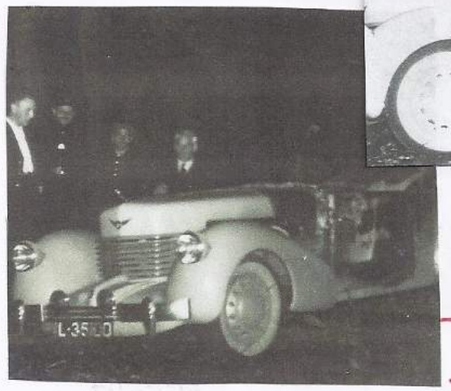
AFGEGEVEN DOOR:
HOOFDKANTOOR EN MAGAZIJNEN: INFIRMERIESTRAAT 3, ROTTERDAM

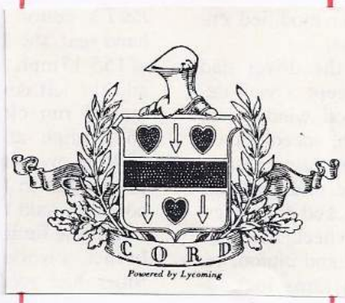
EVERD aan M. Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard der Nederl
Prins van Lippe Biesterfeld, Paleis Soestdijk, Baa
d voor Rotterdam, 14 Augustus

TAL	ONDERDEEL No.	OMSCHRIJVING VAN HET ONDERDEEL	EENHEIDSPRIJS	TOTA
		SUPERCHARGED CORD CABRIOLET TWEEZITTER, model 1937, kleur Palmbeach Tan, maroon bekleeding -leder, chassisnummer 8 1 2 3 2 4 5 5 F motornummer F C 3 1 7 4 geheel volgens omschrijving in brief dato 1 Juli j.l.	fl. 4398	
		extra bijgeleverd:		
		bumpersierstukken	fl. 30 =	
		radiateur en motorkapversiering	" 30 =	
		Amerikaansche radio	" 109.75	
		binnen- en voorruitverwarming	" 65 =	
		open uitlaat	" 37.50	
		Zonneklep	" 9 =	
		motorkapslot	" 5.75	
		richtingaanwijzers	" 14.50	
		tijdschakelaar voor richtingwijzers	" 9 =	
			fl. 310	
			fl. 4708	

na dato dezes worden geen reclames betreffende bovenstaande goederen meer in behandeling genomen. Retourzendingen
FRANCO HUIS aangenomen tegen vooraf schriftelijke kennisgeving. Motorrijtuigen van derden zijn niet door ons tegen schade enz. verzekerd en blijven bij het rijden door ons personeel geheel voor risico van den eigenaar.







174 Bouwden zij ook Vrachtwagens ?

Honderden, zo niet duizenden automerken hebben er in de loop van de afgelopen jaren bestaan. Veel ééndagsvliegen, maar ook fabrikanten van naam, die het lang hebben volgehouden. Vandaag de dag zijn er maar een paar handjes merken over. De meeste hebben van de "man in de straat" een stempel gekregen, dat wil zeggen het is, respectievelijk was, een merk van personenautomobielen óf vrachtwagens. Ik ben eens in het historisch archief gedoken en kwam tot de ontdekking, dat een fabrikant, waarvan "men" in de veronderstelling verkeerde, dat deze bijvoorbeeld een uitgesproken bouwer van sportwagens was, ook vrachtwagens van formaat bouwde ; ik heb er eens een aantal boven water gehaald:

1.) ALFA ROMEO: wellicht hebben vakantiegangers in Italië wel eens gek opgekeken, dat hun pad gekruist werd door een ALFA ROMEO-truck of bus. Vooral in het eigen land speelden de ALFA-Diesels wel een belangrijke rol; de exportactiviteiten waren echter mager.

2.) DELAHAYE: in 1946 was DELAHAYE de enige personenautomobiel, die tijdens de eerste na-oorlogse Jaarbeurs-tentoonstelling gepresenteerd mocht worden. En wel omdat het chassis was voorzien van een "PENNOCK" - carrosserie en het dus om een nationaal product ging. In die jaren importeerde ons land praktisch uitsluitend chassis van deze toch wel kostbare sportieve auto. Maar zag u ooit op onze wegen zo'n stoere vijftonner ? In Frankrijk en de Noordafrikaanse gebieden vormden die trucks evenwel een bekend straatbeeld.

3.) ISOTTA FRASCHINI: bij het zien van de naam ISOTTA FRASCHINI gaan de gedachten terug naar de jaren '30, de periode van HISPANO-SUIZA's, DUESENBERG's en andere klassiekers voor de rijken der aarde. Maar dit, in vroeger jaren bekende, Italiaanse merk produceerde ook trucks tot 7,5 ton laadvermogen met een 7,3 liter Dieselmotor. In 1948 presenteerde ISOTTA op de automobiel-tentoonstelling in Geneve zelfs nog een revolutionaire personenauto met een 3,4 liter V8-motor achterin met een vermogen van 125 pk; het bleef bij een proto-type.

4.) NASH; een NASH-vrachtauto ? Nooit van gehoord. De bescheiden vrachtwagenproductie, die deze fabrikant erop na hield in de na-oorlogse jaren bleef praktisch uitsluitend in de USA en Canada. Even werden er nog wat export-activiteiten ontplooid en in Europa stelde men in Zwitserland een importeur aan, die in de "Automobil Revue" in 1949 uitbundig adverteerde. De kreet "sinds 35 jaar" sloeg dus uitsluitend op de reputatie op het gebied van de personenauto. Duidelijk zichtbaar is de stilering van de neus, die nagenoeg overeenkomt met de in ons land zo bekende NASH "600" (vanwege 600 mijl op een tank benzine!) In zijn soort was deze "600" met zijn 2,8 liter zijklepper een erg zuinige Amerikaan!

5.) OLDSMOBILE: in de trucksector van GENERAL MOTORS denkt men automatisch aan de beroemde GMC's en de CHEVROLET's voor zover we over de Amerikaanse productie praten. Maar zelden realiseert men zich, dat er ooit OLDSMOBILE-bedrijfsauto's hebben bestaan. GENERAL MOTORS CONTINENTAL SA in Antwerpen heeft zelfs in 1938 een folder uitgegeven om te trachten OLDSMOBILE-trucks via de dealer-organisatie te slijten. Hoe het zich ontwikkeld zou hebben, niemand kan het zeggen; na de Tweede Wereldoorlog zijn we geen trucks van deze "division" meer tegengekomen.

6.) REO: iedere afkorting heeft zo zijn betekenis. Begrippen als GM, DAF en FIAT zijn genoegzaam bekend, maar dat de letters "REO" staan voor RANSOM E. OLDSMOBILE (!) . . . . .Nadat hij zijn fabriek in 1908 voor $1.000.000,= aan GENERAL MOTORS had overgedaan, was het niet meer toegestaan onder zijn naam auto's op de markt te brengen. Als zelfstandige automobielfabrikant van REO-personenauto's kon hij zich tot 1936 handhaven, daarna opereerde RANSOM E. OLDSMOBILE nog vele jaren als truckfabrikant en speelde in de oorlogs-productie (1942-1945) een belangrijke rol. Met de dumptrucks kreeg REO als vrachtauto-merk in ons land enige bekendheid.

7.) DeSOTO: DeSOTO was een product van de CHRYSLER CORPORATION, die als personenauto-fabrikant in 1961 zijn laatste adem uitblies. In het kader van vrachtautomobielen van CHRYSLER denkt men in eerste instantie aan de DODGE en FARGO-producten. Dat er ooit DeSOTO-vrachtauto's werden gebouwd zal voor velen een openbaring zijn. Reeds vóór 1940 werden deze trucks in Nederland geïmporteerd door de GIVA NV (een dochter-
onderneming van Louwman & Parqui in Den Haag).

8.) STUDEBAKER: een specifieke Amerikaan met een echt klassieke uitstraling, zo kan men STUDEBAKER typeren. Niet alleen uit de periode vóór WWII, maar vooral in 1947 en later in 1953 deed dit merk van zich spreken door vooruitstrevende styling. Doch menig landgenoot keek zijn ogen uit toen in 1945 de Amerikaanse troepen ons land binnenkwamen: men zag naast de bekende GMC's en Canadese FORD's en CHEVROLET's ook een op de GMC lijkende legertruck met de naam STUDEBAKER. Inderdaad werd de fabriek in SOUTHBEND in 1942 overgeschakeld op oorlogsproductie, vandaar de in legerkleur verschijnende truck. De vraag naar transport voor goederenvervoer was dusdanig, dat men na de wereldbrand de productie van vrachtauto's nog handhaafde. Buiten de uit de dumps vrijgekomen trucks werd dit type vrachtauto praktisch niet meer geïmporteerd; wel kwamen de zogenaamde "Coupé-Express"- lichte bestelauto's binnen met een laadvermogen van driekwart ton.

175 CAR OF THE CENTURY

Zo lang is dat ook al weer niet geleden, maar ja, het was toch in de vorige eeuw, dat de RAI de basis vormde voor de eerste presentatie van de show "CAR of the CENTURY" .
"Car of the Year" kenden wij al weer een aantal jaren, reden dan ook, dat twee initiatiefnemers t.w. Dick Holzhaus en Machiel Kalf het tijd vonden, dat men wereldwijd ging bepalen welke auto nu echt "CAR of the CENTURY zou kunnen worden. Mede door ondersteuning van Fred v.d. Vlugt (voorzitter van de Raad van Bestuur van de nieuwe organisatie) werden 135 internationale auto-journalisten uitgenodigd om uit 200 verkiesbare automobielen uiteindelijk 100 stuks te nomineren voor de titel.
Daar stonden ze dan: in de week van 26 juni t/m 5 juli1998 kon het publiek ook mee doen met stemmen tijdens een bezoek aan de RAI. Na Amsterdam zou de show over gevlogen worden naar Toronto en later zou ik de show begeleiden in Johannesburg, Lissabon, Parijs en Melbourne om dan in Las Vegas (USA) de rondreis te beëindigen.
Tijdens een gala-show op 18 december 1999 zou de winnaar uitgeroepen worden .....
Helaas, organisatorische en financiële problemen hebben dit allemaal niet waar kunnen maken .....!

En welke automobiel mocht de titel "CAR of the CENTURY" uiteindelijk zonder wereldreis dragen?

Met 742 punten was de T-FORD favoriet, gevolgd door de MINI met 617 punten. Als nummer 3 t/m/ 5 kwamen boven drijven de CITROËN DS (567 punten), de VW KEVER (521 punten) en de PORSCHE (303 punten).

Het was een heel spektakel, dat internationaal heel wat belangstelling gekregen zou hebben, maar het mocht niet zo zijn .....

(foto's Ed Beekman)

Het bestuderen van een adreslijst van auto-importeurs uit vervlogen jaren geeft veelal een indruk wat er in de praktijk in de auto-branche gebeurt.
Op de lijst van 1948 zien we o.a. merken staan, die allang niet meer bestonden, maar de toenmalige importeurs wilden nog wel vermeld worden, omdat zij wellicht in de positie waren om nog onderdelen te leveren voor het in slechte toestand verkerende autopark, dat de Tweede Wereldoorlog heeft overleefd.
Zo zien we o.a. de merken ADLER, AUBURN, GRAHAM, HORCH en VOISIN.
Daarnaast zien we merken, die voor de oorlog in ons land weinig of niets voorstelden, terwijl zij in het land van herkomst een behoorlijke staat van dienst hadden, zoals: AC, ALVIS, ARMSTRONG-SIDDELEY, HANSA of JOWETT.

Nieuwe merken ? Ja, hadden wij ooit gehoord van een BRISTOL, FERRARI, FRAZER of een KAISER ? De VOLKSWAGEN was al een concept uit de jaren '30, maar stelde voor een consument c.q. export toen nog niets voor. En wat te denken van "onze" GATSO (eerder GATFORD genoemd)?
In de pers las men in dat jaar over het 40-jarig bedrijfsjubileum van NV H. ENGLEBERT's Automobielhandel, één van de oudste Nederlandse importeurs. De "oude heer" Englebert zien we op de foto met zijn drie zoons Hans, Victor en Leo.
Ook de vader van Evert Louwman (museum !), de heer Piet LOUWMAN, vierde op 1 maart het feit, dat hij 25 jaar DODGE-importeur was en het 25-jarig bestaan van het door hem geleide bedrijf LOUWMAN & PARQUI, toentertijd gevestigd aan de Lekstraat in Den Haag.
De eerste TUCKER ? hebben we nooit gezien: pas in de jaren '90 presenteerde men in Europa een museumexemplaar op de tentoonstelling in Geneve.
Dan zien we in 1948 de eerste GATSO, die Maus GATSONIDES in maart 1948 aan het publiek toonde in Geneve.
En FERRARI ? de pers schreef over een nieuwe sportauto met een 2-liter motor met wel .... 12 cilinders: een bezienswaardigheid !

enslotte de opkomst van de na-oorlogse Duitse auto-industrie: toen voor 1948 op het programma 22.700 VOLKSWAGEN's tegenover 8.300 OPEL Olympia's en 4.400 Kapitän's.
(Import in Nederland in dat jaar: 499 OPEL's en 1.824 VOLKSWAGEN's)

Een hoogtepunt in 1948 was zo wel voor de auto-branche als de consument het opheffen van de distributie van nieuwe automobielen . . . op naar een nieuw tijdperk !

IMPORTEURS VAN PERSONENAUTO'S
Samengesteld Februari 1948

Adreslijst

*Adler	Centraal Automobiel Bedrijf ,,Rotterdam, Aelbrechtskade 127, Rotterdam.
Alfa Romeo	A.G.A.M., Stadhouderskade 89—90, Amsterdam.
Armstrong Siddeley	Import- en Handelmij. ,,Holland Auto'', van Boetzelaerlaan 34, Den Haag.
*Auburn	J. H. Eggelmeijer, Oostzeedijk 278, Rotterdam-C.
*Audi	N.V. Auto-Palace, Houtweg 7—8, Den Haag.
Austin	N.V. Handelmij. R. S. Stokvis & Zn., Westzeedijk 507, Rotterdam.
Bentley	N.V. Automobielhandel v.h. Grund & Co., Maliebaan 71, Utrecht.
*B.M.W. (zie ook Frazer-Nash)	Hart Nibbrig & Greeve, Parkstraat 91a, Den Haag.
*Borgward (Hansa)	N.V. Rosier's Automobielbedrijf, Spanjaardslaan 162, Leeuwarden.
Bristol	N.V. Handelmij. R. S. Stokvis & Zn., Westzeedijk 507, Rotterdam.
Bugatti	C.V. Albatros, Pieter Baststraat 21—27, Amsterdam.
Buick	General Motors Continental, Branch Rotterdam, Parklaan 17, Rotterdam.
Cadillac	General Motors Continental, Branch Rotterdam, Parklaan 17, Rotterdam.
Chevrolet	General Motors Continental, Branch Rotterdam, Parklaan 17, Rotterdam.
Chrysler	André J. H. Ceurvorst, Alb. Cuypstraat 264, Amsterdam.
Citroën	N.V. Automobiles Citroën, Stadionplein, Amsterdam.
*Cord	J. H. Eggelmeijer, Oostzeedijk 278, Rotterdam-C.
Crosmobile	Pon's Automobielhandel, Arnhemseweg 2, Amersfoort.
Daimler	J. Leonard Lang, Stadhouderskade 114, Amsterdam.
Delage	N.V. Garage Honders, Nachtegaalstraat 49, Utrecht.
Delahaye	N.V. J. Lagerwij's Automobielbedrijf, Frankenstr. 81, Den Haag.
De Soto	G.I.V.A., Lekstraat 1—7, Den Haag.
*DKW	Hart Nibbrig & Greeve, Parkstraat 91a, Den Haag.
Dodge	Louwman & Parqui, Lekstraat 1—7, Den Haag.
Fiat (Simca)	J. Leonard Lang, Stadhouderskade 114, Amsterdam.
Ford	N.V. Nederlandse Ford Automobiel Fabriek, Fordhaven bij de Hembrug, Amsterdam. (Niet zozeer importeur als wel fabrikant).
Frazer	Autocar Import Cy. ,,Atlantic'', Ungerplein 4, Rotterdam.
Frazer-Nash	N.V. Handelmij. R. S. Stokvis & Zn., Westzeedijk 507, Rotterdam.
*Graham	N.V. Gebr. Nefkens' Automobiel-Mij., Biltstraat 106, Utrecht.
*Hanomag	Louwman & Parqui, Lekstraat 1—7, Den Haag.
Hillman	Internationale Automobiel-Mij., Scheldestraat 2—10, Den Haag.
*Horch	N.V. Auto-Palace, Houtweg 7—8, Den Haag.
Hotchkiss	H. C. L. Sieberg, Stadhouderskade 142—143, Amsterdam.
H.R.G.	Import- en Handelmij. ,,Holland Auto'', van Boetzelaerlaan 34, Den Haag.
Hudson	A.G.A.M., Stadhouderskade 89—90, Amsterdam.
Humber	Internationale Automobiel-Mij., Scheldestraat 2—10, Den Haag.
*Impéria	Centraal Automobiel Bedrijf ,,Rotterdam'', Aelbrechtskade 127, Rotterdam.
Jaguar (S.S.)	N.V. J. Lagerwij's Automobielbedrijf, Frankenstr. 81, Den Haag.
Jawa	N.V. Auto-Palace, Houtweg 7—8, Den Haag.
*Jowett	Hart Nibbrig & Greeve, Parkstraat 91a, Den Haag.
Julien	Technisch Handelsbureau Minerva, Overtoom 385, Amsterdam.
Kaiser	Autocar Import Cy. ,,Atlantic'', Ungerplein 4, Rotterdam.
Lago (Talbot)	N.V. Cobor, Prinsengracht 542, Amsterdam.
*Lagonda	Hart Nibbrig & Greeve, Parkstraat 91a, Den Haag.
Lincoln	N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek, Fordhaven bij de Hembrug, Amsterdam. (Niet zozeer importeur als wel fabrikant.)
Lanchester	J. Leonard Lang, Stadhouderskade 114, Amsterdam.
Lancia	N.V. J. Lagerwij's Automobielbedrijf, Frankenstr. 81, Den Haag.
Mercedes-Benz	Mercedes-Benz Imp. Mij., Stadhouderskade 89—90, Amsterdam.
Mercury	N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek, Fordhaven bij de Hembrug, Amsterdam. (Niet zozeer importeur als wel fabrikant.)
M.G.	J. J. Molenaar, Stationsplein, Amersfoort.
Morris	J. J. Molenaar, Stationsplein, Amersfoort.
Nash	N.V. H. Englebert's Automobielhandel, Theresiastraat 145, Den Haag.
Oldsmobile	General Motors Continental, Branch Rotterdam, Parklaan 17, Rotterdam.
Opel	General Motors Continental, Branch Rotterdam, Parklaan 17, Rotterdam.
Packard	N.V. H. Englebert's Automobielhandel, Theresiastraat 145, Den Haag.
Panhard	N.V. H. Englebert's Automobielhandel, Theresiastraat 145, Den Haag.
Peugeot	N.V. Gebr. Nefkens' Automobiel-Mij., Biltstraat 106, Utrecht Van den Boogaard's Automobielbedrijf, Tweede Walstraat 4a, Nijmegen.
Plymouth	André J. H. Ceurvorst, Alb. Cuypstraat 264, Amsterdam.
Pontiac	General Motors Continental, Branch Rotterdam, Parklaan 17, Rotterdam.
Renault	Usines Renault S.A., Afd. Holland, Calandplein 2, Den Haag.
Riley	C.V. Automobielbedrijf Dirk van der Mark, Gilles van Ledenberghstraat 108—112, Amsterdam.
Rolls Royce	N.V. Automobielhandel v.h. Grund & Co., Maliebaan 71, Utrecht.
Rover	N.V. H. Englebert's Automobielhandel, Theresiastraat 145, Den Haag.
Singer	Firma Kramers, Charlotte de Bourbonlaan 60, Rotterdam.
Skoda	N.V. Auto-Palace, Houtweg 7—8, Den Haag.
Standard	J. H. Eggelmeijer, Oostzeedijk 278, Rotterdam-C.
Studebaker	Internationale Automobiel-Mij., Scheldestraat 2—10, Den Haag.
Sunbeam-Talbot	Internationale Automobiel-Mij., Scheldestraat 2—10, Den Haag.
Tatra	N.V. H. Englebert's Automobielhandel, Theresiastraat 145, Den Haag.
Triumph	J. H. Eggelmeijer, Oostzeedijk 278, Rotterdam-C.
Vauxhall	General Motors Continental, Branch Rotterdam, Parklaan 17, Rotterdam.
*Voisin	N.V. Cobor, Prinsengracht 542, Amsterdam.
Volkswagen	Pon's Automobielhandel, Arnhemseweg 2, Amersfoort.
*Wanderer	N.V. Auto-Palace, Houtweg 7—8, Den Haag.
Willys-Overland	H. C. L. Sieberg, Stadhouderskade 142—143, Amsterdam.
Wolseley	C.V. Automobielbedrijf Dirk van der Mark, Gilles van Ledenberghstraat 108—112, Amsterdam.

P. W. Louwman jubileert.

Een der bekendste figuren uit de Nederlandse automobielhandel, de heer P. W. Louwman, wiens naam zo langzamerhand onafscheidelijk aan die van Dodge is verbonden, vierde op 1 Maart zijn 25-jarig jubileum als Dodge-importeur en daarbij tevens het 25-jarig bestaan van de door hem geleide onderneming, de firma Louwman & Parqui in Den Haag.

Duitse autoproductie 1948.

Op grond van een studie der materiaal-, personeel- en energie-situatie heeft men voor de automobielindustrie in de Engelse en Amerikaanse bezettingszones van Duitsland het navolgende productieprogramma voor het lopende jaar opgesteld: Totaal 137.000 motorrijtuigen, waarvan 44.706 personenauto's en 39.668 vrachtwagens en autobussen; de personenauto's als volgt over de verschillende fabrikaten verdeeld: Volkswagen 22.700; Opel Olympia 8350; Opel Kapitän 4400; Mercedes-Benz, type 170 V 6577 plus 1679 ambulance- en politiewagens van dit type; Ford ,,Taunus'' 1000.

Een blik terug. Tien jaar geleden organiseerde de N.V. H. Englebert's Automobielhandel, ter gelegenheid van haar 40-jarig jubileum, een verkeerstentoonstelling. En hoewel de stichter van de zaak en zijn drie zoons sindsdien een jaartje ouder zijn geworden, wordt de N.V. nog met evenveel élan en vitaliteit gedreven als in de jaren vóór de oorlog. Aan het stuur van de stok-oude Packard de heer H. Englebert Sr. Naast hem de toenmalige Europese vertegenwoordiger der Packard fabrieken Mr. G. Platt. Achter de wagen, van links naar rechts, de heren H., V. en L. Englebert.

De eerste Tucker !

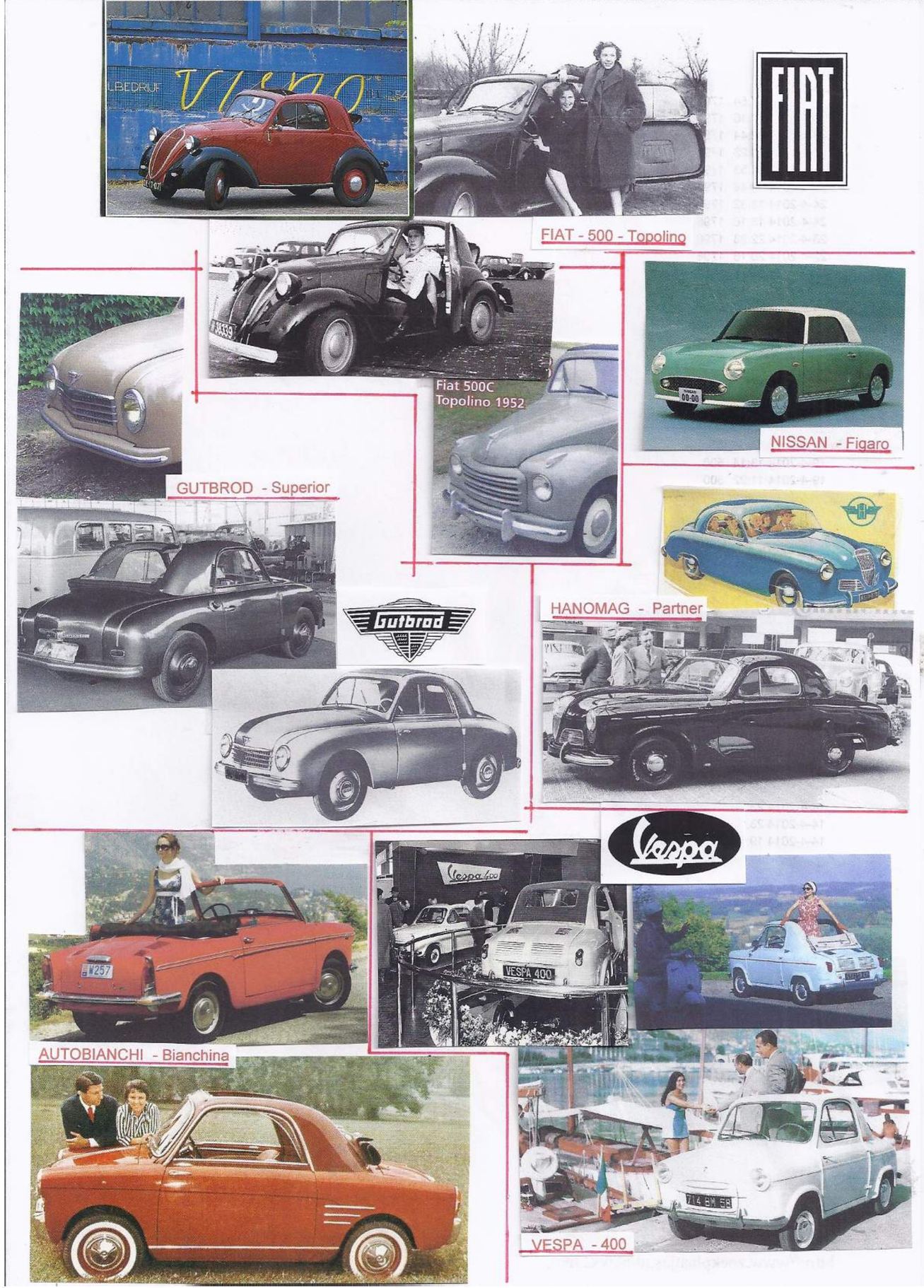
Eindelijk is dan het eerste exemplaar van de eerste serie Tucker wagens met motor achterin, hydraulische transmissie, en nog vele andere bijzonderheden, gereedgekomen en door Preston Tucker in Chicago de fabriek uitgereden, in aanwezigheid van 1647 aandeelhouders der Tucker Corp. Het heet, dat tegen het einde van Juni 125 Tuckers gefabriceerd en aan de dealers overgedragen zullen zijn, en dat voldoende staal ter beschikking komt voor een dagproductie van 160 à 240 stuks in de naaste toekomst. De outillage is berekend op een uiteindelijke productie van 120 wagens per uur. De voorlopige prs. zal tussen de 1800 en 1900 dollar komen te liggeijn

Ziehier dan, als winnaar op de eindstreep van de Mille Miglia, een technisch meesterstuk onder de nieuwe sportmodellen: de 2-liter twaalfcylinder(!) Ferrari. Won ook de Ronde van Sicilië (Targa Florio).

Nieuwe auto's vrij !

De nestor onder deze groep "kleintjes" is altijd nog de in 1936 gelanceerde FIAT "500" met de koosnaam "TOPOLINO" gebleven. Voor fl. 935,= kon men zo'n leuk coupé'tje bij de dealer afnemen. Betaalde een cabriolet-liefhebber een bedrag van fl. 970,=, dan stond een "Coupé-Cabriolet" voor hem klaar. Nog voor 4 "tientjes" meer: echt lederen bekleding ! En . met een beetje inschikken kon je destijds best wel met z'n drietjes op stap gaan: 1949 - Zandvoort met twee charmante "echte" nichtjes ! en dan de Tarzanbocht en de Hunzerug op het circuit ..... (wel even anders dan met een BMW "328", waarmee ik eerder menig rondje draaide !!) In de na-oorlogse jaren was er een stroming, dat niet een ieder zich een 4-deurs sedan kon permiteren. In Duitsland kwam in 1949 het familiebedrijf GUTBROD in Plöchingen en Calw voor het voetlicht met een coupé'tje met een twee-cilinder 2-taktmotor met een inhoud van 583 cc onder de naam "MotoStandard". In 1950 heette deze nieuwe creatie GUTBROD SUPERIOR en kreeg zelfs de unieke benzine-inspuiting. Men kon het volhouden tot 1954 toen uiteindelijk de fabrieken verkocht moesten worden. Als twee druppels water (I): Twee jaar na het verschijnen van de GUTBROD zag men op de tentoonstelling in Frankfurt een nieuw model van HANOMAG; voor de oorlog reeds lang bekend om zijn KOMMISSBROT uit de jaren '20 en de stroomlijncoach uit 1939. Een originele vormgeving ? zie GUTBROD ! Het bleef slechts een prototype onder de naam PARTNER. Met zijn breedte van 1.70 meter was de voorbank geschikt voor drie personen. Carrosseriefabriek "Karmann" bouwde de body: mogelijk slechts 10 of 12 stuks en daar bleef het bij. De VESPA-scooter was in de na-oorlogse jaren een groot succes. Toch wilde de fabrikant PIAGGIO zijn verkoopgebied uitbreiden en zocht het in de ontwikkeling van een vier-wieler. Bij gebrek aan fabricage-capaciteiten en het onlogisch vinden om zo'n wagentje in het land van de FIAT "500" te gaan bouwen, vond de productie van de ontworpen VESPA "400"(een coupé) plaats bij Société ACMA in Fourchambault in Frankrijk. Met zijn twee-cilinder 2-takt motor met een inhoud van 394 cc achterin gemonteerd had men in gedachten 400 stuks VESPA "400" per dag te bouwen, maar het werden er maar 260. Een succes ? Nee !! een drama ! Alleen al dat ene exemplaar, dat F.v.d. Valk & Co in Den Haag verkocht, leverde meer problemen op dan meerdere Vauxhall Victor's ! Eind 1961 werd het einde van deze minkukel ingeluid .... Als twee druppels water (II) Op basis van de FIAT "500" - NUOVA wilde FIAT na de 2-persoons TOPOLINO weer zo'n creatie op de markt brengen. Zij deden dat in 1957 met een AUTOBIANCHINA, die zij lieten bouwen bij de dochter-onderneming AUTO-BIANCHI. Achter-in monteerde men een twee-cilinder viertakt -motortje met een inhoud van 479 cc. Originele stijl ? zie VESPA "400" ! Naast de coupé verschenen er ook nog een leuk cabrioletje en een soort mini-stationcar onder de naam PANORAMICA (een soort copy van de FIAT GIARDINIERA). Deze modellen liepen tot 1963. Als twee druppels water (III): NISSAN FIGARO . ..... een beetje GUTBROD, een beetje HANOMAG of VESPA .

..... !! In Japan zette men de klok een aantal jaar geleden terug; keek eens naar de na-oorlogse Duitse en Franse ontwerpen, die allang vergeten waren. Op basis van genoemde modellen tekende de NISSAN-mensen een identieke coupé en zette die body op een NISSAN-MICRA-chassis met een vier-cilinder SOHC turbo-motor met een inhoud van 987 cc en een vermogen van 76 pk. In 1991 ging dat coupé'tje in productie met de bedoeling slechts 20.000 exemplaren te bouwen. Toetertijd was er zelfs een wachtlijst en werden de toekomstige eigenaren een FIGARO per lot toegewezen ! Recentelijk stond ik naast zo'n FIGARO geparkeerd: inderdaad een heel luxueus uitgevoerd wagentje, uiteraard met rechts-stuur, open dak, leren bekleding: echt iets voor een liefhebber met een beetje "nostalgische" gevoelens in relatie tot een "modern" automobieltje.



178 HUDSON 1936

Reclame-uitingen zijn er altijd geweest en zullen er ook altijd blijven. Sommige advertentie's zijn leuk of pakkend, andere daarentegen roepen veel ergernis op of geven mededelingen, die niet met de waarheid overeenkomen (bij automobielen o.a. betreffende het brandstofverbruik !)
Iedere periode heeft zo zijn eigen sfeer. Zo ging de AGAM NV (importeur van HUDSON en TERRAPLANE-automobielen) ervan uit, dat je je er eerst van moet overtuigen of die auto wel bij je "past" !
De HUDSON had met zijn zes-cilinder (3.4 liter en 101 pk) en acht-cilinder (4 liter en 122 pk) - modellen ook een zuster-type, de TERRAPLANE met een kleinere zes-cilinder-motor met een inhoud van 2.9 liter en 86 pk; dit model is ooit ontstaan uit de ESSEX resp. ESSEX-TERRAPLANE in de vroege jaren '30.
"Direct-Mail" was er toen ook al ! Met behulp van pons-plaatjes werden de relatie's op de hoogte gehouden van de nieuwste ontwikkelingen en/of evenementen. Mijn vader had destijds kennelijk twee pons-plaatjes: één onder de rubriek "experts-taxateurs" onder zijn, weliswaar foutief geschreven, familienaam. Het andere pons-plaatje viel onder de rubriek "automobielbedrijven" c.q. voor zijn bedrijf "Autostal".
Van het 1936-model van HUDSON / TERRAPLANE herinner ik mij de montage van de vier HAMSTRA-radiateurhoezen. Als je je realiseert hoe klein de ruimte onderaan de vier verticale grilles is dan was het een heel "gepriegel" om een en ander fatsoenlijk te monteren.
Zelfs in de familie was de HUDSON geen onbekende: mijn oom in Haarlem reed in die jaren als hoofdvertegenwoordiger in een klasse-wagen als een HUDSON, terwijl menige functionnaris langs de weg blij mocht zijn met een OPEL of DKW of misschien een FORD Coupé van fl. 1.850,=. (Een HUDSON kostte toentertijd meer dan fl. 3.000,= !) In 1938 kocht hij een DeSOTO bij de Haarlemse Auto Centrale aan de Wagenweg.
Auto-constructeurs kijken bij elkaar over de schutting heb ik al eens gemeld. Wat denkt u van de Engelse TRIUMPH DOLOMITE uit 1938 (rechts-onder); is die grille "gepikt" of niet ?
In de jaren '50 heb ik als service-manager van de AGAM NV in Amsterdam nog veelvuldig te maken gehad met de fraaie HUDSON-modellen als de COMMODORE, PACEMAKER, WASP, SuperJET, en de grote HORNET met de 5 liter zes-cilinder 160 pk zijklepmotor met twee carburateurs. (kostte toen fl. 16.000,=)
Helaas, ook het merk HUDSON ging na de fusie met NASH ter ziele: we kregen toen te maken met een fabrikant onder de naam AMERICAN MOTORS met het merk RAMBLER (een naam al bekend in 1902 als auto-merk van Thomas B. Jeffrey)
Met weemoed denk je dan aan één van de klassieke Amerikaanse merken naast PACKARD, NASH en STUDEBAKER, terwijl een legendarisch bedrijf als de AGAM NV in Amsterdam en Den Haag met naast HUDSON ook importeur van MERCEDES-BENZ en ALFA ROME0 + MACK-trucks, ook tot de geschiedenis van het Hollandse "auto-leven" behoort !

179 Concours van Koetswerken 1957

Juli 1957: daar stonden ze dan op een rijtje op de Boulevard: de prijswinnars van het Concours van Koetswerken op SCHEVENINGEN. De tentoongestelde automobielen waren ingedeeld in prijsklassen, niet per merk. Lopen we de beelden eens na: welke merken missen we thans ?
In de eerste plaats HUDSON, dat samengevoegd werd met NASH en uiteindelijk via AMERICAN MOTORS tot het verleden behoorde. We zien de STANDARD III met zijn Engelse collega's .... ook al weer historie + WOLSELEY, AUSTIN, HILLMAN, FORD Anglia en eigenlijk ook VAUXHALL, want dit klassieke merk uit Albion is een OPEL met het stuur aan de verkeerde kant geworden.
Uit Duitsland missen we de BORGWARD en GOLIATH en uit de toenmalige DDR de WARTBURG.
Toch zien we heden ten dage nog wel oude bekende . . . . sowieso MERCEDES-BENZ en BMW (nee, nog net geen AUDI !)

FIAT en LANCIA waren toen vertegenwoordigd, alsmede uit Zweden de VOLVO "Kattenrug" .

PEUGEOT, CITROËN en RENAULT uit la Douce France spelen ook in de 21e eeuw nog mee, ja, zelfs de SPYKER uit 1907 heeft nog een naamgenoot in productie

Toch leuk weer eens zo'n collage "oudjes" te zien: ieder merk met zijn eigen "ups and downs", waarvan helaas meerdere "downs".

Toen we op zo'n zaterdagmiddag op de Scheveningse Boulevard flaneerden stonden we er op dat moment niet bij stil, dat er in 1957 zowel nationaal als internationaal een en ander gebeurde zoals bijv.:

.) de AOW (Algemene Ouderdoms Wet) werd van kracht;

.) de Russen lanceerde de "Spoetnik";

.) Corrie Brokken zong "Net als toen" op het 19e Europese Songfestival in Frankfurt am Main;

.) de Velsertunnel werd door Koningin Juliana opengesteld;

Eigenlijk een viertal onderwerpen, waarover heden ten dage nog gesproken wordt:

.) de AOW ? niks 65 jaar !

.) Songfestifal: 2e plaats met daarna onenigheid !

.) de Russen !! . . . . .???. . .

.) de Velsertunnel: open en dicht, toch weer open; het file-leed houdt maar niet op !

1957 : ook al weer 57 jaar geleden !!

180 Uit d'Oude Doos - 1926 (deel 3)

uit: "Les Archives de l'Auto -Satisfaction"

In de loop van de afgelopen jaren vonden nog al wat importeurs-wisselingen plaats. Maar "toen" wisten ze er ook raad mee.
Kijk maar eens bijvoorbeeld naar de gang van zaken rond het Amerikaanse merk DURANT (1921-1932). Vier (!) importeurs op een rijtje t.w.: Bouvy & Co, Amsterdam (1923) / Witmondt, Amsterdam (1929 -1931) / A.v.d. Velde, Rotterdam (1930 -1931) en Peerless Motor Import, Rotterdam (1930 -1932).
De ELCAR (1916 -1931) had tot het bittere einde als vertegenwoordiging H. Croon, Rotterdam van 1926 tot 1932; in april 1946 zouden er nog meerdere ELCAR's op de weg zijn !
De ESSEX liep aan het handje van HUDSON, dus de AGAM NV in Den Haag en Amsterdam was in die jaren al een begrip.
FRANKLIN (1902 -1934): een Amerikaan met een luchtgekoelde motor vond na de Eerste Wereldoorlog drie Nederlandse bedrijven, die een boterham met dit product wilden verdienen t.w.: Ned. Autohandel, Rotterdam (1921-1923) / Louwman & Parqui, Den Haag (1929 -1931) en Beynes Bruinsma, Amersterdam (1931-1932).
Bij het lezen van de naam GARDNER (1919 -1931) gaan de gedachten in eerste instantie uit naar de Dieselmotoren van KROMHOUT (licentie-bouw) in o.a. de Haagse HTM-autobussen. Maar hier hebben we te maken met een historische Amerikaan, die met zowel zes- als achtcilindermotor te leveren was. Ook in dit geval wierpen zich destijds een drietal importeurs op, die het Nederlandse autorijdend publiek in zo'n chique koets wilden krijgen t.w.:
Manufacturers and Exporters Agency "Mea", Amsterdam (1924) / van Gendringen, Amsterdam (1927) en American Automobile Comp, den Haag (1928 -1930).
FLINT (1923 -1927): de "Junior" was een kindje van DURANT en was in handen van weer drie importeurs tussen 1924 en 1926 (!): Bouvy/A.A.M, Amsterdam (1924) / "Het Centrum", Den Haag (1924) en Jean Goldwurm, Amsterdam (1926). Een bron van inkomsten ? Je zou het niet zeggen ! Zou er een onderdelen-magazijn per importeur aanwezig geweest zijn ? En een dealer-organisatie: vergeet het maar ! Echter, we spreken wel over het jaar 1926 !
Ten slotte HERTZ (1925 -1927): niks autoverhuur, maar een onbekend product, dat niet in ons land vertegenwoordigd was.
FORD: hieraan hoef ik niets toe te voegen; de naam spreekt voor zich zelf en de geschiedenis is genoegzaam bekend.
Heel veel merken verdwenen, maar anno heden zijn er ten opzichte van die jaren '20 ook weer heel wat nieuwe merken bij gekomen. Wie had ooit gehoord van DACIA, FISKER, INFINITI, KIA, LANDWIND, SSANGYONG of TESLA ??

LES ARCHIVES DE L'AUTO-SATISFACTION

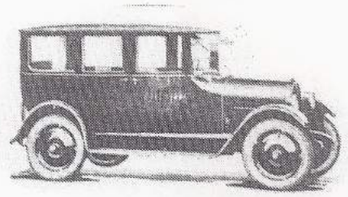
EDITE PAR L'ABSPA asbl. TOUS DROITS RESERVES. Ed. Resp. Jacques Bougnet, av Croix de Bourgogne 1, 1410 Waterloo Belgique
FICHE 0019 / 1° EDITION / FEV 1986

Autos

USA
1926
3

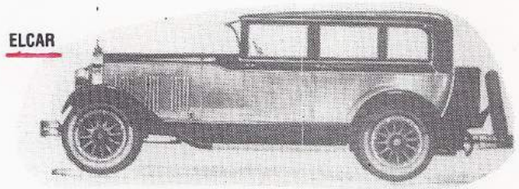
Les américaines: Votre choix en cette année 1926

DURANT



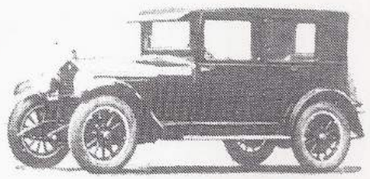
Durant 4 Prix (US) : 1150 $. L'une des dernières tentatives de W.C. Durant. Comme plusieurs autres voitures populaires, la Durant offre des pneus ballons et des roues de type disque.

ELCAR



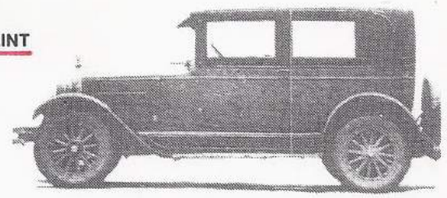
Elcar 8-81 Prix (US) : 2265 $. En 1926, le dessin de la Elcar est nouveau. Les formes sont plus intégrées, même le châssis est fait d'acier plus épais. Le fini extérieur est obtenu avec une lacque Morco.

ESSEX



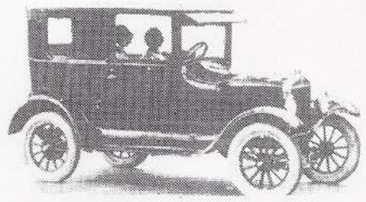
Essex 6 Coach Prix (US) : 795 $. La ''Hudson économique''. Le radiateur est équipé de volets contrôlés par un thermostat. Les banquettes sont recouvertes de tissus *Granite weave*. Comme pour plusieurs automobiles du temps, la Essex a des portières ''suicides'' qui ouvrent vers l'avant.

FLINT



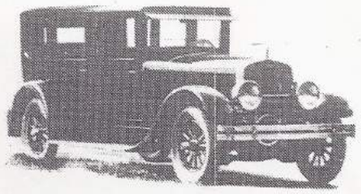
Flint Junior Prix (US) : 1085 $. La Flint est produite par la Durant Motors Company. Voiture silencieuse et rapide, elle offre un six cylindres de 56 à 65 ch.

FORD



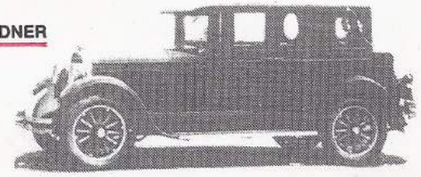
Ford T Tudor Prix (US) : 580 $. En 1926, le célèbre modèle T subit une dernière révision de son dessin. Mais pour ce qui est de la couleur, le choix se limite toujours au noir. On améliore les banquettes pour les rendre plus confortables. Mais dès décembre 1927, le modèle T laissera la place au nouveau modèle A.

FRANKLIN



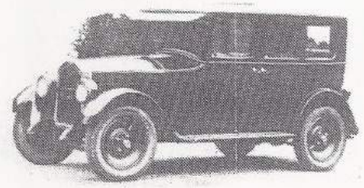
Franklin série 11 Prix (US) : 3090 $. La nouvelle calandre s'apparente beaucoup à celle de la Chandler. Depuis la seconde moitié de 1925, les Franklin arbore une nouvelle carrosserie dessinée par De Causse. Par contre, le moteur de 6 cylindres est toujours refroidi par air.

GARDNER



Gardner 6 Brougham Prix (US) : 1545 $. Cossue comme il s'en faut, la Gardner offre un intérieur d'ébène, d'argent plaqué et des rideaux de soie véritable. Deux moteurs, de 6 et 8 cylindres, sont offerts.

HERTZ



Hertz D-1 Prix (US) : 1795 $. Depuis 1925, la compagnie Yellow Truck & Coach Mfg. Company fait une incursion dans le domaine des automobiles de prix moyen, un essai qui durera trois ans. La calandre de la Hertz rappèle celle de la Packard.

Rond de feestelijkheden van het 125-jarig bestaan van de Goudsche Courant werd ik in 1988 benaderd door de toenmalige voorzitter van de Assocation PEUGEOT Hollande (APH), Carl Greif, met de vraag of ik bereid zou willen zijn als jury-voorzitter te fungeren bij een Concours d' Elegance op de Goudse Markt. Ik had dit nog nooit gedaan, maar het leek mij een leuke uitdaging dit eens mee te maken (..... mij toen niet realiserende, dat er daarna in de loop van de jaren nog heel veel keren op zouden volgen ...!) In de week na het Goudse feest nodigde Carl mij uit voor een lunch, waarbij hij het plan opperde een nieuw 14-daagse auto-tijdschrift op de markt te brengen in de sfeer van de Franse "La Vie d'Auto", ergo geen "glossy". Ik zou dan rond de klassieke automobielen en legendarische auto-fabrikanten mijn bijdrage leveren.
Inmiddels had ik ook contact gehad met Wim Knijnenburg, die het plan had een auto-almanak te presenteren (... de latere VOITURE's ALMANAK...!), alsmede in een later stadium een nieuw auto-tijdschrift: ..... twee nieuwe auto-tijdschriften in ons kleine land dat leek mij te veel van het goede .... Op mijn voordracht zaten Carl en Wim spoedig in Hilversum bij elkaar aan tafel ..... en bij thuiskomst na mijn 2e Amerika-reis (Hershey !) lag eind oktober 1988 het eerste exemplaar van de veertiendaagse VOITURE's COURANT bij mij in de bus ! Zo heb ik dus letterlijk aan de wieg gestaan van dat tijdschrift ! (eveneens stond ik enige jaren later ook aan de wieg van de nieuwe "Club voor Klassieke BMW-automobielen", waarvan ik vele jaren het secretariaat voerde).
In de loop van de daarop volgende jaren publiceerde ik "auto-historie in de ruimste zin van het woord", waarbij ik de nadruk legde op onderwerpen, waaraan in het verleden geen of nauwelijks aandacht waren besteed, zoals: de auto-parken van o.a. onze Koninklijke Familie, Prins Bernhard, Keizer Wilhelm II en het Vaticaan. Zo ook besteedde ik aandacht aan de drie Haagse carrosserie-fabrikanten, als mede carrosserie-fabriek van Leersum in Hilversum. De assemblage-fabrieken Kaiser-Frazer (NEKAF) en Ford in de begin jaren jaren '20 in Rotterdam kwamen eveneens aan bod. De vertalingen van de interessante verhalen van onze Duitse relatie, Dieter Günther, nam ik voor mijn rekening. In het voorjaar van 1990 zette ik de rubriek "MYSTERY CAR" op stapel, waarbij de goede oplossingen beloond werden met een VOITURE's ALMANAK of een innaaiband. Tot het einde van het bestaan van de VOITURE's COURANT heb ik meer dan 300 klassieke auto's als puzzel aan de lezers voorgelegd. In latere jaren werkte ik uitvoerig in woord en beeld de betreffende automobielen uit in A3-albums. In de practijk bleken de lezers in het Zuiden, die veelal ook op de Franse taal geörienteerd zijn, wat problemen te hebben met de naam VOITURE's COURANT. Reden dan ook, dat de naam gewijzigd werd in VOITURE's OLDTIMER KRANT, zijnde een zuster-uitgave van de VOITURE's ALMANAK.
Na vele jaren onder de bezielende leiding van Wim Knijnenburg en de hoofdredacteur John Bekker succesvol gedraaid te hebben, werd in 1999 besloten een samenwerkingvorm aan te gaan met RAI-Langfords in combinatie met het tijdschrift "Automobiel Klassiek". Deze combinatie functionneerde enige tijd, waarna genoemde combinatie in handen kwam van Wilbers Publishing in Ulft, die in de toen ontstane vorm de naam van het tijdschrift veranderde in VOITURE's NIEUWS.
Als zodanig naderde het in 1988 met groot enthousiasme gestarte 14-daags auto-tijdschrift in het begin van deze eeuw langzamerhand het einde: het waren jaren van een samenwerking met een fijne ploeg collega's, die allemaal hun best hebben gedaan de liefhebbers van automobiel-historie gezellige en interessante artikelen te presenteren.

COURANT

Voiture's

NUMMER 8801 — 14 OKTOBER 1988 ISSN 0923 – 0181 f 2,75

Tweewekelijkse uitgave voor klassiek rijdend Nederland

Waarom een krant?

Steeds meer Nederlanders vinden de weg naar de hobby van de klassieke auto's, motoren, vrachtwagens en zelfs tractoren en stationaire motoren. De rijke historie van de automobiel, maar ook de vraag naar de (eenvoudige) techniek van vroeger zijn daar debet aan. Het heeft ongetwijfeld ook te maken met onze (toenemende) vrije tijd.
In het eerste kwartaal van dit jaar brachten wij met succes de Oldtimer Almanak uit, een serviceboekje voor iedereen die deze hobby beoefent. In 't verlengde daarvan verschijnt vanaf nu elke veertien dagen de Voiture's Courant. Actueel nieuws over clubs, sport en evenementen zullen de hoofdmoot vormen. Maar er zal ook ruimte zijn voor een verhaal over historie, techniek of restauratie. Kortom, wij houden u op de hoogte.
Wim Knijnenburg en **John Bekker**

Oldtimer Almanak Cadeau

Als u nu abonnee wordt krijgt u de Voiture's Oldtimer Almanak als welkomstgeschenk.

NEEM NU EEN ABONNEMENT

Noteer mij voor een jaarabonnement (24 nummers) op Voiture's Courant met ingang van 1 december 1988. De nummers tot 1 december ontvang ik gratis.
Voor de betaling (f 49,50) heb ik een girobetaalkaart/bankcheque/Eurocheque bijgesloten.

Naam: .....
Adres: .....
Postcode, woonplaats: .....
Telefoon: .....
Knip uit of maak een fotokopie en zend in naar Voiture's Uitgaven, Postbus 93, 2250 AB Voorschoten.

182 1 9 3 4 : 80 jaar geleden !

Twee historische ontwikkelingen in de auto-industrie:
In Amerika: de "CHRYSLER AIRFLOW"
en
de "CITROËN - Traction-Avant" in Frankrijk.

In de vroege jaren '30 zat er de klad in de verkoop van automobielen. Een belangrijk aantal merken in Amerika sneuvelden, zoals o.a MARMON, DUESENBERG en AUBURN.
CHRYSLER hoopte op betere tijden met de introductie van een relatief goedkope PLYMOUTH in concurrentie met FORD. Hoe dan in de hogere middenklasse een betere omzet te behalen ? In 1934 presenteerde CHRYSLER een geheel nieuw en ook wel futuristisch model: de acht-cilinder "AIRFLOW". Zoals zo vaak: door de één geprezen en door de ander foei-lelijk verklaard.
Naast het 4-deurs sedan-model verscheen er ook een 2-deurs sedan oftewel coach. Ik herinner mij een trip naar familie in Hoorn met zo'n coach, die zelfs een PHILIPS-autoradio had met de antenne onder de linker treeplank ! (een uitzondering in die dagen). Helaas door te veel kinderziekten met de net niet zelf-dragende, doch sterke carrosserie en het vrij laat op gang komen van de productie werd het geen commercieel succes.
Het zuster-model, de DeSOTO, werd binnen 2 jaar uit productie genomen, terwijl de laatste AIRFLOW in 1937 verscheen met een sterk gewijzigd front : einde AIRFLOW-historie. Merkwaardig genoeg boekte de FORD Motor Company vanaf de start in 1936 direct positieve resultaten bij het lanceren van de nieuwe "stroomlijn" - LINCOLN ZEPHYR V12: niets veranderlijker dan de smaak van het auto-rijdend publiek !! En in Frankrijk ? In oktober 1935 zag de PEUGEOT "402" het licht en waar leek deze op ? Een nagenoeg vrij identieke vormgeving als .... de mislukte CHRYSLER AIRFLOW . . . . .!! . . .
7 maart 1934: een historische dag in de internationale automobiel-industrie: de nieuwe creatie van André CITROËN werd als model "7CV" aan het publiek gepresenteerd.
De pers schreef destijds hierover: ". . . daarin waren alle nieuwe, toen nog revolutionair schijnende constructie's, die al zoo hier en daar in de auto-techniek schoorvoetend werden geaccepteerd, of zich in het studie-stadium bevonden en verwerkt tot een geheel van een eigen conceptie, dat bewondering afdwong, niet alleen voor de durf ze toe te passen in serie-fabricage, maar ook voor de wijze waarop ze tot een harmonisch geheel waren samengevoegd" (een hele zin... !)
In latere jaren schreef men: "het novum heeft allerlei kinderziekten moeten doorworstelen, die pas aan het licht kwamen na zéér langen en zwaren dienst".
In de loop van de tijd verschenen naast de meest gebruikelijke 4-raams "7" en "11" - Berline ook nog een 6-raams "Conduite Interieure" en "Familiale" . Van deze laatste uitvoeringen was de wielbasis iets langer en wel 3.27 m. Verder stonden nog Cabriolet - en Coupé - modellen op het programma uitgevoerd met een Dickey-Seat. Terwijl de krachtige zes-cilinder "15" niet vergeten mag worden. Enkele prototypen met een V8-motor kwamen nooit verder dan een proef-periode.
De technische basis (motor+fwd) werd in de loop van de jaren ook toegepast in de producten van GEORGE IRAT, ROSENGART, SUPERTRACTION, CHENARD-WALCKER en DEUTSCH BONNET(DB).
Uiteindelijk, op 18 juli 1957 viel het doek voor dit legendarische model uit de jaren '30, nadat er in totaal 759.123 exemplaren waren gebouwd.

Dat was 1934: inmiddels 80 jaar geleden !

183 W I L L Y S

Dat is nu typisch een automerk, dat door de jaren heen wereldwijd veelal op een foute wijze werd en wordt geschreven !

. Willys / Willys Knight ; 1914 - 1963
Willys - Overland Co, Toledo, Ohio.
. Willys Overland do Brasil SA, Sao Paulo; 1958 - 1967
Ford Willys do Brasil, Soa Paulo; 1967 - 1970
. Willys Motors (Australia) Pry Ltd, Brisbane; 1958 - 1972

John North Willys (1873 - 1935):

Na de Edwards Motor Co of New York, bouwers van de EDWARD-KNIGHT-cars en de GARFORD Manufacturing Co of Elyra, Ohio overgenomen te hebben produceerde John Willys in 1914 de eerste WILLYS-KNIGHT-automobielen met een schuivenmotor. In de loop van de jaren onderging de fabriek nog een aantal wijzigingen en ontliep ook de financiële problemen niet. De drang naar een kleine en goedkope auto bracht de fabrikant er toe in 1927 een model met de naam WHIPPET op de markt te brengen met een 2.1 liter motor. In 1928 was een WHIPPET zelfs $5,= goedkoper dan de A-FORD ! (Tussen maart 1930 en mei 1932 was John Willys US-Ambassador in Polen !)

Na zijn terugkomst in Amerika introduceerde hij in 1937 de opvolger van de WHIPPET in de vorm van het model, de "77" met voor die tijd een hoogst moderne carrosserie met een schuine radiateur en gedeeltelijk ingebouwde koplampen: een vier-cilinder uitvoering, die $ 100,= goedkoper was dan een FORD. Na weer een faillissement te boven zijn gekomen op 15 augustus 1935 stierf John Willys 11 dagen later. Twee jaar later verscheen het model "1937", de "duikboot", op de markt met een grote sprong in de productie als gevolg: 76.000 stuks. Echter, het jaar daarop dook het getal naar 16.000 ! In 1939 nam Joseph W. Frazer (ja, die van KAISER-FRAZER !) het roer over. Hij liet het front wijzigen (een soort Shark-nose á la GRAHAM 1938) en installeerde hydraulische remmen; hij noemde die uitvoering "WILLYS OVERLAND". Twee jaar later veranderde hij de type-aanduiding naar "Americar". 7 december 1941: Amerika werd betrokken bij de Tweede Wereldoorlog en over het hele land draaide de auto-productie daarna op oorlogs-productie. Maar nog even een stapje terug in de geschiedenis: Evenals FORD streefde ook de WILLYS-importeur, H. Sieberg in Amsterdam, ernaar de kostprijs van de WILLYS-automobielen zo laag mogelijk te houden. Door bij de invoer van een auto uit Amerika in onderdelen (CKD) de kosten zo laag mogelijk te houden, kon men veel besparen in de invoerrechten en vrachtkosten. Reden dan ook dat de importeur in een nieuwbouw aan het Scheldeplein in Amsterdam ertoe overging WILLYS-automobielen te assembleren, te beginnen met het model 1938. (zelfs speciaal voor het Nederlandse publiek ontwikkelde men een 6-raams-sedan) Zodoende had de Gemeente Amsterdam toentertijd 2 auto-assemblage-bedrijven binnen haar grenzen ! Donkere jaren: Na VE-day werden wij overrompeld met een enorme variatie van Amerikaans-/Canadees- en Engels leger-materiaal. Geheel nieuw voor ons was de kennismaking met de JEEP. Hieromtrent zou heel veel te vertellen zijn, maar voor wat WILLYS betreft is te melden, dat deze fabriek tussen december 1942 en de zomer van 1945 361.00 stuks fabriceerde en FORD ter aanvulling op de grote vraag nog eens 277.000 exemplaren.Hoe ging het verder met WILLYS ? Op basis van de JEEP ontwikkelde men een VredesJEEP, een Stationcar en een JEEPSTER, een open vier-zitter voor de jonge generatie. De vraag naar nieuwe auto's was ook na de oorlog erg groot in Amerika en WILLYS wilde ook daarin mee spelen. In 1952 verscheen de Aero-serie als Aero-Wing, Aero-Ace en Aero-Eagle, doch deze lagen te hoog in prijs in relatie tot de "Grote Drie".

Uiteindelijk, in april 1953 nam de KAISER-FRAZER-fabriek WILLYS over, maar in 1955 was het voor de WILLYS-Aero in de USA "einde verhaal", had echter nog enig vervolg in de daarop volgende jaren in Brazilië. En de JEEP ? 1963 werd het begrip JEEP als 4x4-terreinvoertuig een geregistreerde merknaam. Via KAISER, de JEEP Corporation, AMERICAN MOTORS en uiteindelijk CHRYSLER heeft dit oorspronkelijk "grappige" wagentje alle stormen van de tijd overleeft en is nog altijd geliefd, zowel bij de jonge als de oudere generatie ..... !

WILLYS: een vergeten naam .....; JEEP: een onuitwisbare oorlogs-herinnering !

184 " W A A L H A V E N " Waalhaven: toen en nu . . . . . .

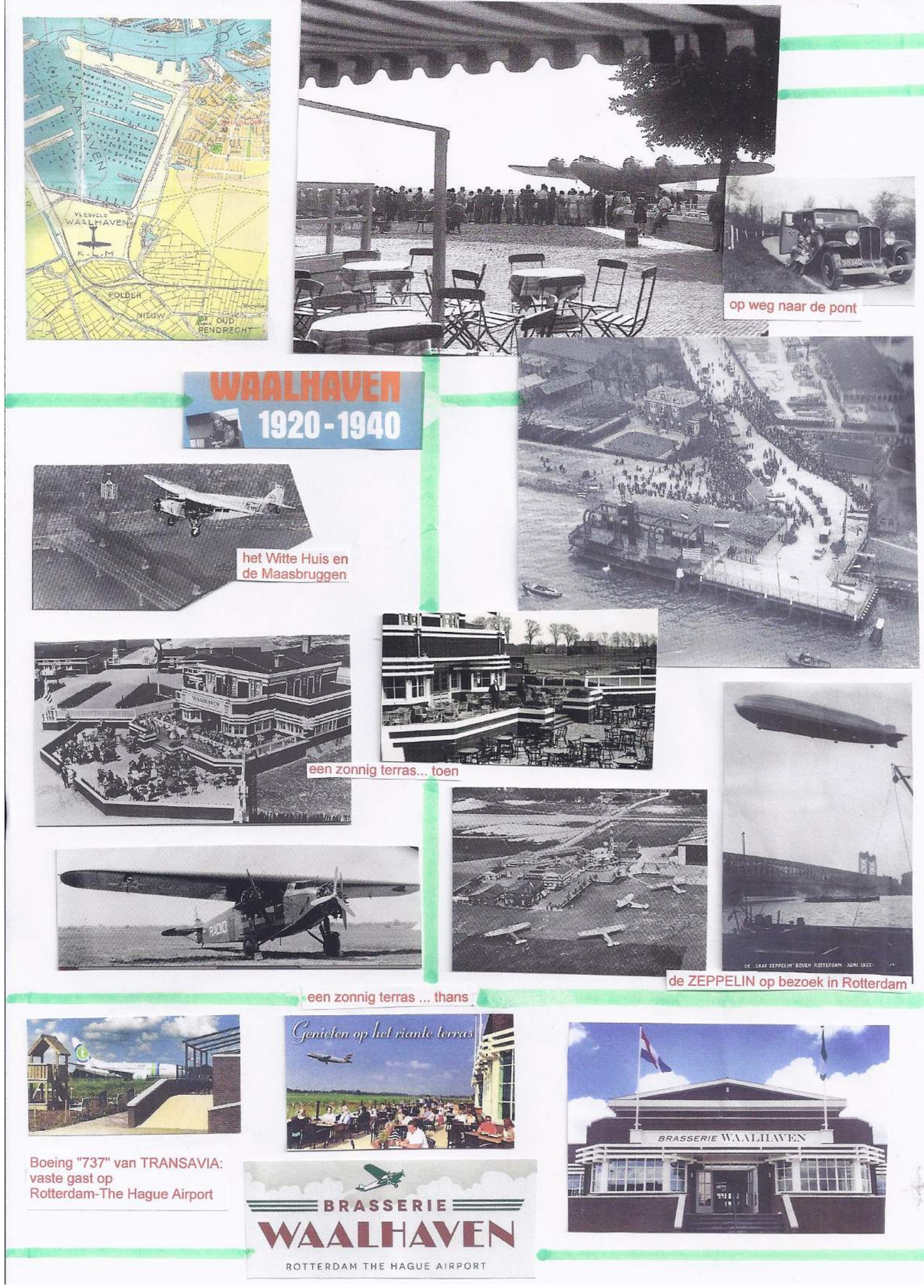
Reeds geruime tijd volgde ik bij het wachten op het vliegtuig naar Portugal de bouw van een Horeca-bedrijf aan het einde van de start-/ landingsbaan van het vliegveld Rotterdam-The Hague Airport (oftewel "Zestienhoven").
Tegen de tijd van het gereed komen van het gebouw vernam ik in de aankondiging, dat het een café-restaurant annex vergaderruimten zou gaan worden onder de naam "Brasserie WAALHAVEN". Waarom Waalhaven?
De basis van het gebouw is opgetrokken aan de hand van de oorspronkleijke bouw-tekeningen van het toenmalige restaurant van het Rotterdamse vliegveld, destijds aan de Waalhaven.
Tesamen met SCHIPHOL nam deze luchthaven een enorme vlucht in de jaren '20 / '30. Helaas, tijdens de meidagen van 1940 viel het doek definitief voor dit fraaie centrum voor internationale luchtverbindingen, sportvliegerij en eveneens voor de militaire lucht-activiteiten (bijv. met de legendarische "G-1" met de dubbele romp !).
In de latere na-oorlogs jaren werd op het terrein van het voormalige vliegveld aan het Parmentierplein de vestiging geopend van GENERAL MOTORS CONTINENTAL, Netherlands Branch incl. Training Center.
Recentelijk ben ik met mijn eega en vrienden na de opening van deze Brasserie aldaar op verkenning gegaan.

Een nostalgische onderneming !

De herkenning van dit gebouw, dat een replica is van het oorspronklijke restaurant uit vroegere jaren: een eerbetoon aan het verleden ! Medio jaren '30 gingen wij, mijn ouders + broer en ik, veelal op zondagmiddag daar heen, alvorens een bezoek te brengen aan mijn grootouders aan de Kruiskade (t.o. de Diergaarde). Via Delft, de weg langs de Schie, Zweth en de tol bij Overschie ging het richting de pont ("Wagenveer") naar Rotterdam -Zuid.
(de Maastunnel werd pas in 1942 in gebruik genomen).
Eenmaal op het terras aangekomen namen mijn ouders een "kannetje" thee, terwijl mijn broer en ik "Ranja" met een rietje of "Fosco" (= koude chocolade melk in een flesje) mochten nuttigen.
De vliegtuigen stonden op "steenworp afstand" van het terras: zelfs vandaag de dag is het op het vliegveld Rotterdam -The Hague Airport een vrijwel zelfde situatie: vanaf het Panorama-terras van het stationsgebouw kan men familie en/of vrienden bij het in- en uitstappen toezwaaien ... net als toen !

Dat was en is het begrip "Waalhaven" . . . . . .

(ter voorkoming van misverstanden: de Brasserie "Waalhaven" staat geheel los van het vliegveld-terrein en is alleen buiten om het vliegveld te bereiken !)



185 Alfabetische lijst van automobielmerken -- 1 9 3 7

Zien we op deze lijst nog bekende namen ? Niet veel ! Menig automerk is verdwenen, ergo ook de importeur daarvan. Andere importbedrijven werden opgeheven wegens gebrek aan opvolging, werden overgenomen of gingen failliet. Welke namen treffen wij heden ten dage nog aan ?

.) Pon: ja, in 1937 als importeur van de Tsjechische PRAGA (import 1937: nihil) Naast personenauto's importeerde men ook FEDERAL-trucks (1937:134 chassis). Ooit was het bedrijf Pon ook OPEL-importeur en leverde zelfs een OPEL Limousine 45 pk aan de Duitse Keizer Wilhelm II in Doorn.Toen kwamen er een paar VOLKSWAGENS en daarna nog heel veel meer !

.) Louwman & Parqui aan de Lekstraat in Den Haag: importeerde sinds jaar en dag DODGE (1937: 301 personenwagens + 7 lichte vrachtwagens en 131 truck-chassis). Naast DODGE stond ook HANOMAG op het verkoop-programma. (1937: 44 personenauto's + 3 bestelwagens). 2014: TOYOTA-importeur.

.) Citroën Amsterdam: toen alleen aan het Stadionplein in Amsterdam (1937: 688 auto's). Na het verlaten van het Stadionplein als importeursbedrijf na heel veel jaren, wordt het pand alleen nog gebruikt als dealerbedrijf.

.) Usine Renault S.A., toen Calandplein in Den Haag (1937: 444 personenauto's + 6 bestelwagens en 15 truckchassis). Na Den Haag verlaten te hebben richting Amsterdam werd dit pand in gebruik genomen door de Haagse RENAULT-dealer Auto-Haag N.V, een dochter-onderneming van de Haagse General Motors-dealer F. van der Valk & Co's Automobiel Maatschappij N.V.

.) General Motors stond destijds geregistreerd in Antwerpen als GENERAL MOTORS CONTINENTAL S.A. aan het Bassin Canal in Antwerpen, België. (CADILLAC en OLDSMOBILE verkeerden in de speciale positie om met het bedrijf Landeweer in Utrecht als Nederlandse importeur te mogen opereren.) Na de Tweede Wereldoorlog betrok G M Continental, Netherlands Branch, een vestiging aan de Parklaan in Rotterdam. Via vele jaren gevestigd geweest te zijn aan de WAALHAVEN , Parmentierplein, heeft men via Sliedrecht in de loop van de jaren een pand in Breda betrokken. (de GM-merken OLDSMOBILE en PONTIAC zijn inmiddels verdwenen)

.) AGAM N.V. en de dochter N.V. Mercedes-Benz Import Mij met de importschappen HUDSON (1937: 151 x)resp. MERCEDES-BENZ(1937: 175 x) onder leiding van de heer R.Hollman, gingen uiteindelijk op in Mercedes-Benz Nederland in Utrecht.

.) 2 importeurs voor één merk ? Ja, het bestond toentertijd: de PEUGEOT-auto's kwamen via twee importeurs binnen. Voor het Westen en Noorden Gebr. Nefkens in Utrecht en voor het overige deel van het land via Van den Boogaard & Lagerwij's Autobedrijf in Nijmegen. (totaal 1937: 118 personenauto's en 16 bestelwagens)

Oude gevestigde namen uit de 20e eeuw komen we na verloop van jaren niet meer tegen:

.) Englebert: PACKARD (286) en NASH (195);

.) Ceurvorst: CHRYSLER (68), PLYMOUTH (268), FARGO (2 trucks);

.) Rosier, Leeuwarden: HANSA (296);

.) R.S. Stokvis & Zn: BMW (134);

.) Lagerwij: SS (12 x onder de naam SWALLOW), LANCIA (27);

.) N.V. Auto Palace: MAYBACH (1x, ja, die van Prins Bernhard !); SKODA (168), AUDI (4), HORCH (37), WANDERER (153);

Ten slotte zien we op de importeurslijst een aantal merken, waarvan het gros van de automobilisten nooit en te nimmer heeft gehoord .

zoals: o.a. CORD, DeSOTO, GRAHAM, HUPMOBILE, LaSALLE, PIERCE ARROW, PRAGA, FLYING STANDARD, STOEWER, VOISIN, etc. etc. . .....

Dit alles valt onder de noemer Automobiel Historie in de ruimste zin van het woord, waarmee velen zich vandaag de dag bezighouden en zich een en ander wel of niet uit het persoonlijke leven herinneren resp.

ALPHABETISCHE LIJST van AUTOMOBIELMERKEN

1937

hier te lande ingevoerd door de daarachter vermelde firma's

Adler	André J. H. Ceurvorst, Alb. Cuypstraat 264, Amsterdam.
Aero	Aero Import, Koninginnegracht 12a, Den Haag.
Audi	N.V. Auto Palace, Houtweg 7—8, Den Haag.
Bentley	N.V. Autom. handel v/h Grund & Co., Maliebaan 71, Utrecht.
B.M.W.	N.V. Handelmij. R. S. Stokvis & Zonen, Rotterdam.
Bugatti	C.V. Albatros, P. Baststraat 21—27, Amsterdam.
Buick	General Motors Continental S.A., Bassin Canal, Antwerpen.
Cadillac	K. Landeweer, Biltstraat 74, Utrecht.
Chevrolet	General Motors Continental S.A., Bassin Canal, Antwerpen.
Chrysler	André J. H. Ceurvorst, Alb. Cuypstraat 264, Amsterdam.
Citroën	N.V. Automobiles Citroën, Stadionplein, Amsterdam.
Cord	N.V. Egcam, Oostzeedijk 276, Rotterdam.
De Soto	G.I.V.A., Lekstraat 1-7, Den Haag.
DKW	Hart Nibbrig & Greeve N.V., Parkstraat 91A, Den Haag.
Dodge	Louwman & Parqui, Lekstraat 1-7, Den Haag.
Fiat	J. Leon.Lang, Stadhouderskade 114, Amsterdam.
Ford	N.V. Ned. Ford Autom. Fabriek, Fordhaven b/d Hembrug, A'dam.
Graham	N.V. N.I.M.A.G., van Alphenstraat 62-63, Voorburg.
Hanomag	Louwman & Parqui, Lekstraat 1—7, Den Haag.
Hansa	Fa. Rosier, Spanjaardslaan 162, Leeuwarden.
Hillman	Internationale Automobiel Maatschappij, Scheldestraat 2-10, Den Haag.
Horch	N.V. Auto Palace, Houtweg 7-8, Den Haag.
Hudson	N.V. A.G.A.M., de Carpentierstraat 87, Den Haag.
Humber	Autohandel v/h Le Vélo N.V., Zeestraat 52, Den Haag.
Hupmobile	's-Gravenhaagsche Aut. Imp. Mij., Koninginnegracht 10—11, Den Haag.
Lancia	N.V. J. W. Lagerwij's Autom. Mij., Frankenstraat 81, Den Haag.
La Salle	K. Landeweer, Biltstraat 74, Utrecht.
Lincoln	N.V. Ned. Ford Autom. Fabriek, Fordhaven b/d Hembrug, A'dam.
Lincoln Zephyr	N.V. Ned. Ford Autom. Fabriek, Fordhaven b/d Hembrug, A'dam.
Maybach	N.V. Auto Palace, Houtweg 7-8, Den Haag.
Mercedes-Benz	N.V. Mercedes-Benz Import Mij., Stadhouderskade 89-90, Amsterdam.
M.G.	J. J. Molenaar, Stationsplein, Amersfoort.
Minerva	N.V. Minerva Automobielen (Holland), Weteringschans 81-89, Amsterdam.
Morris	J. J. Molenaar, Stationsplein, Amersfoort.
Nash	N.V. H. Englebert's Autom. Handel, Theresiastraat 145, Den Haag.
Oldsmobile	K. Landeweer, Biltstraat 74, Utrecht.
Opel	General Motors Continental S.A., Bassin Canal, Antwerpen.
Packard	N.V. H. Englebert's Autom. Handel, Theresiastraat 145, Den Haag.
Peugeot	N.V. Gebr. Nefkens' Autom. Mij., Biltstraat 106, Utrecht. Van den Boogaard & Lagerwij's Aut. Bedrijf, 2e Walstraat 2, Nijmegen.
Pierce Arrow	Internationale Autom. Mij., Schelstraat 2—10, Den Haag.
Plymouth	André J. H. Ceurvorst, Alb. Cuypstraat 264, Amsterdam.
Pontiac	General Motors Continental S.A., Bassin Canal, Antwerpen.
Praga	Pon's Automobielhandel, Amersfoort.
Renault	Usines Renault S.A., afd. Holland, Calandplein, Den Haag.
Rolls Royce	N.V. Autom. handel v/h Grund & Co., Maliebaan 71, Utrecht.
Singer	Anchelon's Autom. Mij. N.V., Overtoom 329-335, Amsterdam.
Skoda	N.V. Auto-Palace, Houtweg 7-8, Den Haag.
S.S.	N.V. J. W. Lagerwij's Autom. Mij., Frankenstraat 81, Den Haag.
Standard Flying	N.V. Egcam, Oostzeedijk 276, Rotterdam.
Steyr	N.V. Handelmaatschappij Douwes, Noordwal 3-5, Den Haag.
Stoewer	A. v. d. Boogaart, Amstelveenscheweg 288, Amsterdam.
Studebaker	N.V. Intern. Autom. Mij., Scheldestraat 2-10, Den Haag.
Triumph	Reyenga's Automobielbedrijf, Lange Voorhout 39a, Den Haag.
Voisin	N.V. Cobor, Prinsengracht 542, Amsterdam.
Wanderer	N.V. Auto Palace, Houtweg 7-8, Den Haag.
Willys	H. C. L. Sieberg, Stadhouderskade 143, Amsterdam.
Wolseley	D. van der Mark Jr., G. van Ledenberchstraat 108-112, Amsterdam.

- van Dale - : "iets waarvan slechts één enkel exemplaar bestaat" oftewel in de hierna genoemde gevallen vrij vertaald: "waarvan er slechts één exemplaar ooit in ons land is ingevoerd".
Er doen zich ook in onze branche situatie's voor, dat er van een enkel model slechts één exemplaar ons land binnengekomen is. Hetzij als demonstratie-model, vaak gebruikt door één van de directie-leden, of dat men voor proef een bepaald type liet komen in afwachting hoe het publiek er op reageert resp. of de vertegenwoordigers kans zien op zo'n auto orders af te sluiten: zo niet dan heet zo'n model "een winkeldochter" (-van Dale - :"schertsbenaming voor goederen, die lang in de winkel liggen en die men niet kwijt kan raken") Een aantal voorbeelden van zulke situatie's heb ik in de loop van de jaren meegemaakt t.w.:
.) A C - 2 litre Cabriolet. Een heel fraaie semi-moderne cabriolet uit 1950, die op de RAI-stand van Auto Palace, Den Haag stond te pronken tussen een aantal SKODA's. Met zijn 2 liter OHC-motor met 3 carburateurs, echter wel met een starre vooras (!) verbleef deze grijze cabrio verder geruime tijd in de showroom aan de Houtweg 7-8 in Den Haag. Op een gegeven moment begon dat de directeur, de heer P. Lauret, te vervelen en verzocht in de loop van 1951 mijn vader om deze auto onder zijn hoede te nemen om als makelaar te bemiddelen bij het vinden van een nieuwe eigenaar. En zo waar, hij ontmoette een ingenieur in Hilversum, die in het bezit was van een prachtige ESSEX-TERRAPLANE 1932 (!) 8 cilinder two-seater. Hij "viel" direct op de AC en snel was de deal gemaakt: hij de AC-cabrio en mijn vader de ESSEX-TERRAPLANE, waarvoor hij dan ook weer een liefhebber moest zien te vinden. In die fraaie zomer van 1951 heb ik een aantal plezierige tripjes met beide open wagens gemaakt, alvorens ik mijn koffers weer pakte om richting Stuttgart-Untertürkheim te vertrekken. Deze aparte cabriolet uit Albion is daarna uit het oog verloren gegaan !
.) HUDSON - "Hornet". Deze verscheen in 1951 op de markt: een forse wagen met een grote 145 pk 6 cilinder zijklepmotor met (later in 1952) twee carburateurs, z.g. "Twin-H-Power Engine". Naast de gebruikelijke sedans en coupé's verscheen dat jaar ook de 2-deurs hard-top onder de naam "Hollywood". Deze "Hollywood" fungeerde in die periode als demonstratiewagen, die uitsluitend door directie-leden werd gebruikt, rijdende onder het provinciale-nummer H-601.
Denderend was de omzet van HUDSON's, geïmporteerd door de AGAM NV, Amsterdam/Den Haag, niet : 1950: 30 stuks; 1951: 35 stuks (waaronder de H-601); 1952: nihil !; en in 1953 6 modellen "Jet" en 8 stuks "Super- Jet". Langzaam verdween dit legendarische merk van het terrein. In 1958 heetten zowel de HUDSON- als de NASH-automobielen RAMBLER in de AMERICAN MOTORS Corporation.
.) STEYR "2000". Als je importeur bent van STEYR-vrachtwagens dan is het een sympatiek gebaar wanneer de directeur dan ook in hun paradepaardje uit de personenauto-sector gaat rijden. Zo ook bij Auto Palace, Den Haag. In 1954 zette de directeur, de heer P. Lauret, zijn groene SKODA "1200" aan de kant en ging zich verplaatsen in een STEYR "2000" Grand Vue Coupé. Deze creatie, die in Oostenrijk gebouwd werd, was min of meer een licentie-bouw van de FIAT "1900", echter STEYR voorzag hun producten van een eigen motor t.w. een 4 cilinder OHC-motor met een inhoud van 1.997 cc. Naast deze coupé is er geen tweede STEYR-personenauto meer binnengekomen en na verloop van tijd werd de coupé als "buitengewone occasion" in de "AutoKampioen" aangeboden.
Nooit meer iets van gehoord of gezien !
.) FORD "Pilot V8". Terwijl wij na de Tweede Wereldoorlog kennis maakten met de diverse benamingen van de Engelse FORD-producten als Anglia, Prefect, Capri, Consul of Zephyr hoorden wij niets over de FORD "Pilot V8". Deze V8-creatie van de Engelse FORD-fabrieken was al voor de oorlog op de markt gebracht: identiek zijnde aan de Franse MATFORD met een 2.2 liter 60 pk zijklepper, in Engeland aangeduid als FORD 22 HP en uitgevoerd met een in 1935 in Frankrijk uitgebrachte typische spitse neus (zie LINCOLN ZEPHYR 1936). Na VE-Day werd in Engeland de productie hervat, echter met een ronde radiateur zoals de kleinere "Prefect". Aan de wens tot het uitrusten met een zwaardere motor werd spoedig gevolg gegeven: men monteerde de legendarische 3.6 liter 85 pk / V8-motor. Volgens het Bureau Statistiek werd er in ons land in 1951 slechts één exemplaar ingevoerd, die zoals "men" vertelt in Den Haag met rechts-stuur als taxi gereden zou hebben. In de jaren '80 verscheen er op diverse beurzen nog wel een, wellicht later ingevoerd, lichtgroen exemplaar: maar daar is het bij gebleven !
.) BANTAM. Ten slotte, dat kan niet missen: wanneer er een auto in februari 1940 wordt ingevoerd door de Haagsche Automobiel Mij aan de Koninginnegracht en dan na 5 mei 1945 nagenoeg ongebruikt wordt teruggevonden dan kan men wel spreken van een "Unicaat". Mijn vader vond het wagentje in een Amerikaanse dump, kocht het en samen met hem reed ik, toen nog zonder rijbewijs, langs 's Heeren wegen. Niemand, zelfs niet bij de Amerikaanse BANTAM-club, die ik in 1987 bezocht, weet wie ooit de body in 1939/'40 op het lange BANTAM-chassis heeft gebouwd (tegen zekerheid aangrenzende waarschijnlijkheid in België !?) Na mijn vertrek naar Zwitserland (Saurer !) is het wagentje bij mij uit het oog verloren geraakt. Pas in de loop van de jaren '80 ben ik gaan speuren naar de "roots", echter tot nu toe zonder resultaat !
En zo hebben we hier te doen gehad met een vijftal "unicaten" in onze automobiel-historie. Er zullen er ongetwijfeld meer zijn geweest, maar deze hebben mij het meeste aangesproken.

187 Maus Gatsonides (1911 - 1998)

Wanneer we terugkijken op de sportieve auto-activiteiten in het verleden dan ontkomen we er niet aan om onze gedachten te laten gaan naar Maus Gatsonides. Reeds in de tweede helft van de vorige eeuw zagen we hem al op diverse plekken nationaal- en internationaal overwinningen behalen bij toch wel stevige rallys.
In 1939 maakten wij kennis met "Kwik", een op MERCURY-basis door hem zelf geconstrueerde sportwagen.
Het ligt niet in de bedoeling in dit verband alle details rond zijn activiteiten te beschrijven; we staan alleen even stil bij een klein aantal van zijn prestatie's en activiteiten, die hij tot op hoge leeftijd voortzette. Zijn hele levensloop staat uitvoerig beschreven in het door Rob Wiedenhoff en Piet Philippa geschreven boek met de titel:

"GATSO: Race zonder finish" (1989) ISBN 90 6590 459 X .
Later verscheen de Engelse uitvoering:
"GATSO: The never ending race" (1993)

In 1948 ontmoette ik Maus voor het eerst op de jaarlijkse auto-tentoonstelling in Geneve bij de presentatie van zijn eigen na-oorlogse creatie: de "GATFORD"- Aero Coupé (later moest de naam gewijzigd worden in "GATSO" op aandringen van de Franse MATFORD).
Het jaar daarop kruisten onze wegen weer bij de activiteiten rond de 1e Internationale Tulpen Rallye, waaraan ik met een team van drie AUSTIN A-40's deel nam.
In de daarop volgende jaren stond Maus Gatsonides internationaal bekend als auto-coureur resp. auto-fabrikant in Heemstede. Helaas, diverse omstandigheden noopten hem ertoe na een aantal GATSO's vervaardigd te hebben de auto-fabricage een halt toe te roepen.

Stil zitten ? dat was er niet bij ! Als bekend rally-rijder zagen we hem op de Europese wegen deel nemen in alle mogelijke fabrikaten als HUMBER en SUNBEAM (1950), JAGUAR (1952), FORD Zephyr (winnaar Rallye Monte Carlo 1953), TRIUMPH (1954) e.a.
Dat men door het politie-apparaat soms een bekeuring krijgt voor te hard rijden, dat vond Maus vanzelf-sprekend, maar . . . . . dan moet het spel wel eerlijk gespeeld worden en geen natte vingerwerk ! Zo ging hij zich toeleggen op de fabricage van precisie-apparatuur, dat op kritieke plaatsen opgesteld kon worden, maar dan ook exact aangaf hoe hard men reed.
1968: presentatie van de eerste door hem ontwikkelde roodlicht-camera. . . . . (de GATSOMETER !) en . . . . . vele . . . . . apparaten zouden nog volgen, vervaardigd in zijn fabriek aan de spoorlijn bij Overveen.
Tussendoor nam hij samen met zijn echtgenote Cisca ook nog deel aan menige zuinigheidsrit met o.a. CITROËN ID.
Samen gingen Maus en ik naar Groningen om de restauratie-werkzaamheden aan de ID daar ter plekke te volgen.

In de laatste jaren van zijn leven bezocht ik hem van tijd tot tijd op zijn kantoor in Overveen om dan een uurtje gezellig oude herinneringen op te halen uit vervlogen jaren in de tweede helft van de vorige eeuw:

188 HARD TOP - de "stalen"- Cabriolet

Dit carrosserie-model, eigenlijk een cabriolet met een stalen dak, ontstond in de jaren '30, toen met name PEUGEOT een oplossing zocht voor een cabriolet met een stevig dak boven het hoofd: maar waar laat je dat dak dan bij mooi weer ?

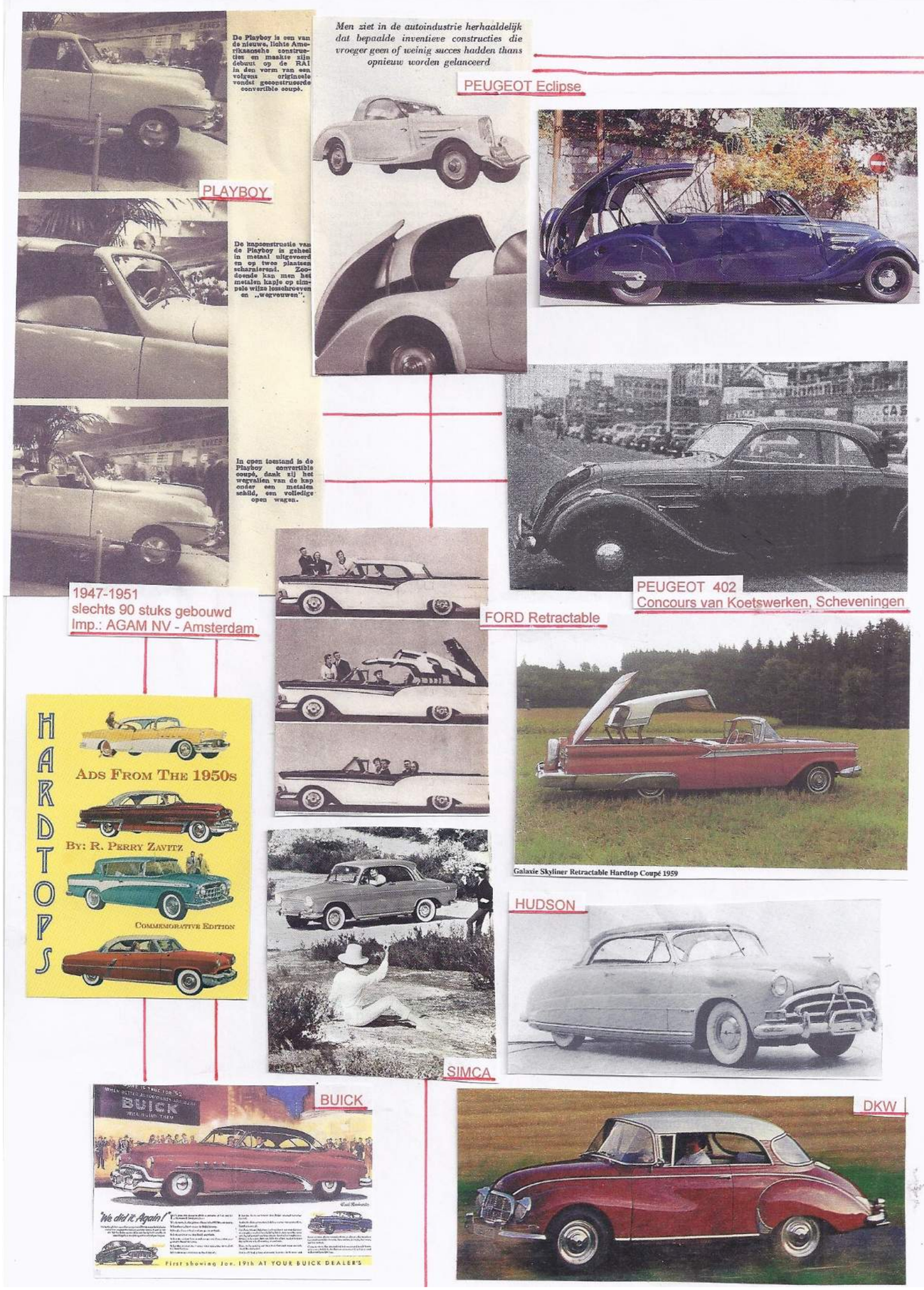
Het werd kiezen of delen: of een behoorlijke bagage-ruimte en een linnen dak of bagage-ruimte inleveren en bij slecht weer rond rijden als ware het een coupé. In het begin van de jaren dertig creëerde men op het chassis van een PEUGEOT, type 301, het model "Eclipse", waarvan men inderdaad het gehele dak kon laten verdwijnen in de ruimte onder de klep waar zich normaal gesproken de bagage-ruimte bevindt. Voor een paar boodschapjes bleef er nog een plekje over, maar dat was dan ook alles. Ondanks het feit, dat er gezien het prijsniveau niet zo erg veel van deze wagens verkocht werden, durfde PEUGEOT het toch weer aan om in 1937 aan de modellen-range "402" weer een "Transformable" toe te voegen en overeenkomstig te presenteren in de toenmalige catalogus. Het publiek maakte kennis met de nieuwe creatie tijdens het Concours van Koetswerken op de Boulevard in Scheveningen in 1938, ingebracht door de importeur, J.W. Lagerwij's Automobiel Maatschappij NV in de Frankenstraat in Den Haag.

In de na-oorlogse jaren doken er in Amerika een aantal nieuwe automobiel-fabrikanten op om dan kort daarop even zo snel weer te verdwijnen. (U herinnert zich nog de TUCKER-story ?) Eén van die één-dagsvliegen was o.a. ook de PLAYBOY. Wellicht had de constructeur gedurende een verblijf in Europa in de oorlogsjaren een PEUGEOT-"Transformable" gezien en ging dat idee aan de andere zijde van de oceaan verder uitwerken. Zoals op bijgaande afbeelding te zien, had hij wel problemen met het onderbrengen van het dak in zijn geheel: vandaar die "knik" !

Hé, dat komt bekend voor, dat heeft u meer gezien: jaren later, in 1959, verscheen de FORD-"Retractable" met deze "oplossing" + een veelvoud van electro-motoren met hun kuren en kwaaltjes: daar bleef het bij ! Toch liet de gedachte niet los, dat men naast de standaard-coupé of een cabriolet ook iets "vlotters" wilde bouwen, iets met een "nieuw élan". Het duurde echter tot 1949 toen de "Hard Top"-rage ontstond in de vorm van de BUICK-"Riviéra": in de practijk was dit eigenlijk een 2-deurs 4-persoons cabriolet met een vast dak van een coupé. Echter, wanneer men de vier ramen naar beneden draaide bleven de middenstijlen niet meer staan, zodat men, doordat ook de z.g. C-stijl erg smal was en de achterruit "panoramisch" was uitgevoerd, rondom vrij zicht had gelijk een "echte" convertible ! Als extra modieus grapje voorzag men de hemel-bekleding van gepolijste dakspanten, waardoor je in dromerige toestand de indruk zou kunnen krijgen, dat zelfs dat dak ook nog kon verdwijnen ! In de jaren '50 vond dit model niet alleen bij de overige producten van GENERAL MOTORS navolging, maar ook de collega-automobielfabrikanten zagen er brood in om dit geslaagde model in hun programma op te nemen (uiteindelijk ook als 4-deurs modellen)

Het vraagstuk "stof" of "staal" vindt ook in de 21e eeuw nog steeds plaats. De ene keer wordt het traditionele cabriolet-dak aangeprezen als "in", terwijl andere fabrikanten zweren bij een inklapbaar stalen dak, maar dan wel bestaande uit een paar panelen: zo heeft alles zijn vóór en tegen !

Tenslotte: er is nog een tussen-oplossing in de vorm van een echte cabriolet kopen en in het najaar een "los-vast"- dak op de auto monteren, zodat storm en regen geen probleem meer is en als secondair voordeel: minder inbraak-gevoelig. (een van de redenen waarom destijds in Amerika de productie van cabriolets gestopt werd)



189 Mijmeringen rond het verdwijnen van een veerpont MOERDIJK - WILLEMSDORP

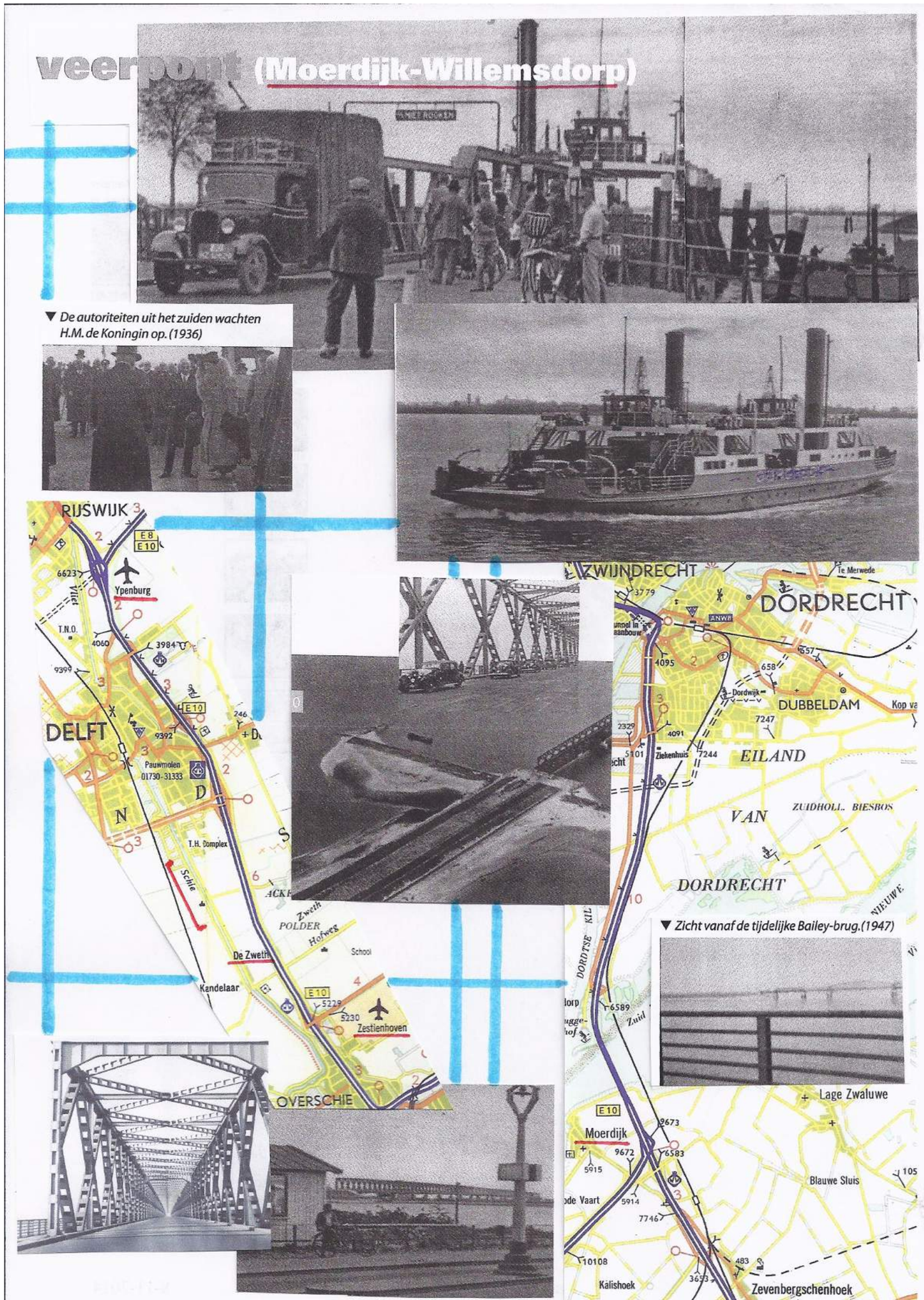
In de jaren dertig reed het gezinnetje Vrijaldenhoven van tijd tot tijd voor familiebezoek naar het Brabantse land. Via de oude weg langs de Schie ging het door Rotterdam op weg naar de slechte straatweg richting Dordrecht (men sprak toetertijd over: "hoe dichter bij Dordt, hoe slechter het wordt !"). Na geduldig gewacht te hebben op de veerpont over de Oude Maas lag het vlakke polderlandschap in het verschiet. Een volgende sprong over het water met oponthoud volgde: de veerpont bij Moerdijk over het Hollandsch Diep.Totdat . . .in. 1936 de "grote dag" aangebroken was:

In december 1936 bevond zich een verslaggever van het Brabants Dagblad aan het Hollandsch Diep, ging op een bankje zitten en ging aan het mijmeren, pakte zijn schrijfmachine en tikte zijn gedachten over wat er ging gebeuren. Zijn pennevrucht zond hij op naar de redactie en het zag er als volgt uit:

December 1936 - "Spoedig zal dit zijn gedaan. Want de nieuwe lange verkeersbrug over het Hollandsch Diep zal in de eerste dagen van December voor het publiek worden geopend, waarmee Noord en Zuid weer inniger zijn verbonden. Dan is het afgeloopen met 't veer, de pont en de romantiek. Velen zullen zich hierover verheugen, maar aan alles wat heen gaat, wat wijken moet voor het nieuwe, zit toch een weemoedig tintje. Ach, die goeie pont ! 't Is waar, we zijn wel eens boos geweest om 't lange wachten. Maar als we over die boosheid heen waren, namen we, al wachtende, de omgeving eens rustig op. We staken een sigaar of sigaret op en leunende aan 't portier van onze wagen, staarden we over het wijde water, waar steeds zulke schoone lichtglansen dreven. Onder den enormen hemelkoepel, die gemarmerd was met witte wolken, spoelde daar 't groote "meer" van het Hollandsch Diep, waarover de spoorbrug haar lange lichaam leunt. Soms kwam er wel een trein ratelen en rollen langs de ijzeren spaken, waarboven wolkjes stoom werden uitgepuft. Wij keken daarnaar en wachtten .... wachtten op de pont, die ons over moest zetten: "Lieve veerman, vaar mij over" Eindelijk, ja daar was hij, in den vorm van een stevige veerpont, die rustig aan kwam drijven. Onwillekeurig keek men dan eens langs de file van auto's en andere voertuigen, die een flinke lengte had verkregen. Sjonge, moest dat allemaal op de pont ? En dat is nu straks allemaal finis ! We zullen van die goede pont moeten scheiden en doen dit, ondanks al haar onvolmaaktheden, toch met eenigen weemoed". En zo ging de verslaggever nog een stukje verder en sloot af met: "Lezeressen en lezers, bewaar dit verhaal en de foto's dan kunt ge later Uw kinderen en kleinkinderen die dingen tonen uit den goeden ouden tijd". Hieraan heeft ondergetekende gaarne gevolg gegeven. Zij het door een bril anno 2014, maar ook ik heb het genoegen gehad de bovenomschreven situaties mee te mogen maken, nadat zo'n zelfde tafereel op de weg naar Brabant zich ook al eerder bij de pont Dordrecht-Zwijndrecht had voorgedaan.

Mei 1945: niet alleen de spoorbrug, maar ook de verkeersbrug had de oorlogshandelingen niet zonder schade doorstaan. Er werd besloten de spoorbrug als eerste met behulp van verkeersbrugdelen voorlopig te herstellen. Dit feit heb ik tijdens een trip vanuit Zwitserland met een PACKARD Cabriolet 1932 in 1947 met mijn 6x9 boxje van af de Baileybrug, na even gestopt te zijn, vast gelegd (kan tegenwoordig niet meer, denk ik !)

en thans, 2014 . . . zelfs een derde brug overspant het Hollandsch Diep ten behoeve van de "HSL".... een succes ?!??



. .....

..... daar stonden ze dan te pronken in hun volle glorie resp. aandacht te trekken bij het auto-minnende publiek. Bij het bekijken van het foto-materiaal kan men hier en daar "setjes" samenstellen van automobielen, die "iets" met elkaar te maken zouden gehad kunnen hebben.

Neem bijvoorbeeld de OPEL Kapitän (fl. 8.450,=) uit de Duitse GENERAL MOTORS-vestiging in Rüsselsheim. Na de donkere oorlogsjaren al weer een zescilinder op de markt gebracht, waaraan de Engelse dochter VAUXHALL Velox (fl. 7.650,=) behoorlijk pijn ging krijgen. In de 2 liter-klasse een behoorlijk gevaarlijk familielid, waaraan de lieden in Albion in de loop van de jaren uiteindelijk het loodje moest leggen.

Daarnaast een OPEL Olympia - Rekord (fl. 6.250,=), die echt niet bang behoefde te zijn voor de Russische Opel-imitatie, de "concurrent" MOSKWITCH (fl. 4.440,=).

Twee automobielen met "nieren" ? Enerzijds de BMW-"Barockengel" (fl.14.900,=) met daarnaast de "BRISTOL"- 401 (fl.34.480,=) uit Good Old England, die voortborduurde op de legendarische vooroorlogse BMW "328". Met de introductie van het model "404" verdwenen de Engelse "nieren".

Ook DKW (fl. 5.895,=) was inmiddels opgekrabbeld en moest zich in het begin afzetten tegen de eerder in Oost-Duitsland verschenen IFA-F9 (fl. 4.895,=) met de reeds in 1939 gereedgekomen 3-cilinder 2-takt motor. Maar kwaliteit betaalt zich en de dubieuze DDR-producten verdwenen successievelijk van het terrein !

De vier "Amerikanen" stonden er nog bij met een dusdanige glimlach, waarmee zij een belangrijk deel van de Europese automarkt meenden te kunnen veroveren: zelfs in hun moederland lukte het niet !

Na de fusie STUDEBAKER (fl.12.720.=) met PACKARD (fl. 20.900.=) gingen zij gezamenlijk ten onder.

NASH (fl. 15.200.=) en HUDSON (fl. 15.250.=) dachten in 1954 onder de vlag van AMERICAN MOTORS naast de "Grote Drie" ook een "Grote Vierde" te worden; uiteindelijk resultaat ? niks NASH, niks HUDSON en niks AMERICAN MOTORS !

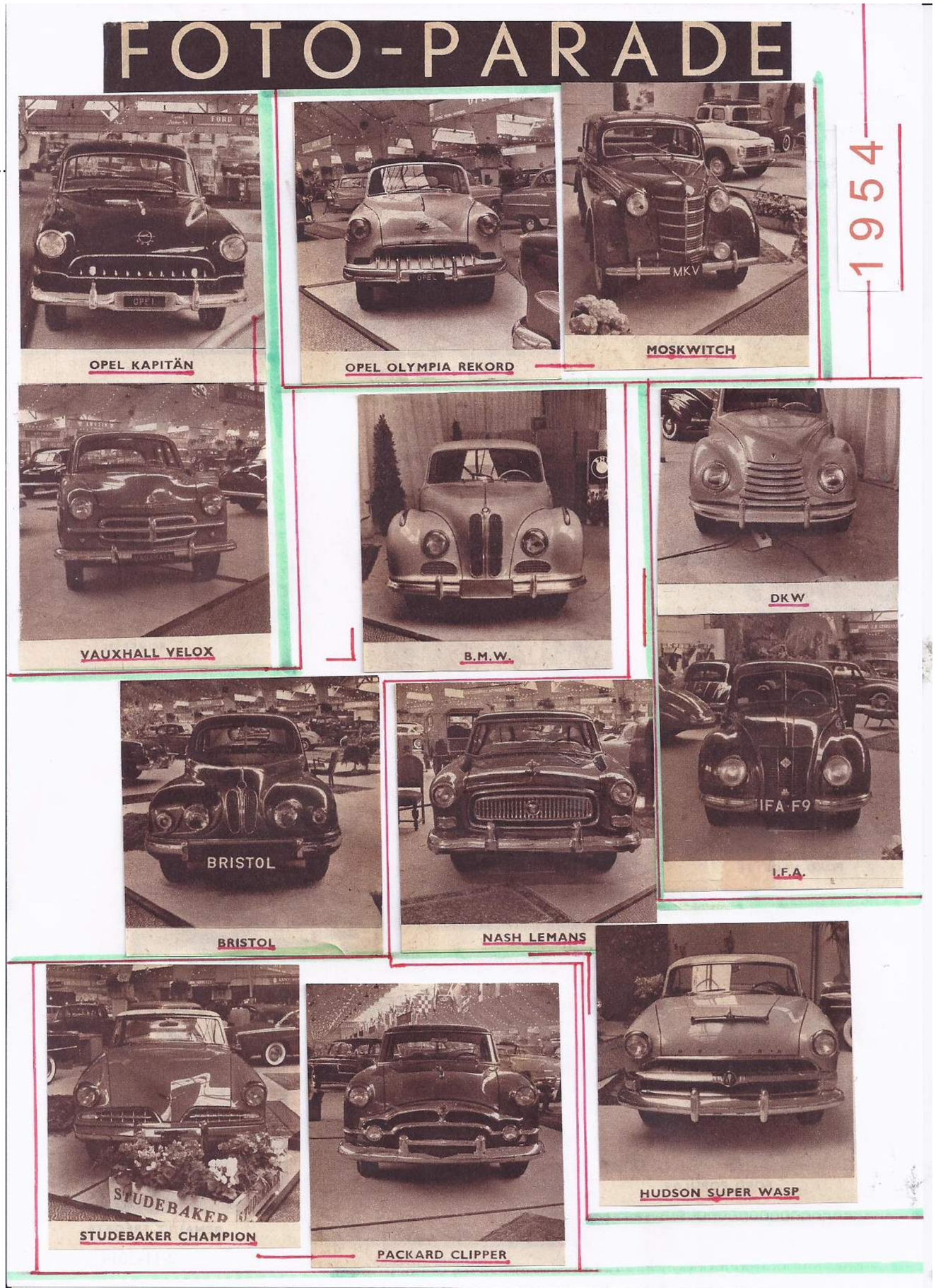
Slechts zoete herinneringen aan vier klassieke en toch wel fraaie automobielen blijven onder de noemer "Nostalgie" bovendrijven.

Naast deze ontwikkelingen in onze auto-wereld gebeurde er in 1954 ook nog veel meer, zoals bijvoorbeeld de opening van de "MacDonald"-zaken en de "Burgerking"-bedrijven. "Vrumona" startte met "Pepsi-Cola'' en er werden in dat jaar ook een aantal bekende lieden uit de show-business en politiek geboren: Angela Merkel, Pia Dijkstra, Youp van 't Hek, Anita Meijer en Tineke Schouten.

In Den Haag werd de RENAULT-dealer "Auto-Haag" aan de Pletterijkade opgericht als dochter van de GM-dealer F.v.d. Valk & Co's Automobiel Mij NV .

..... 60 jaar geleden . .....

(in 2002 fuseerde dit bedrijf met "Zeeuw Autobedrijven")



191 Op folderjacht bij Haagse Autobedrijven (1)

. . . . 6.weken schoolvacantie en wat doe je dan ?
. . . . met.je ouders op vacantie . . . maar geen 6 weken;
. . . . buiten spelen met je vriendjes ? Ja, ook;

Maar als jong "auto-fan" ging je er op uit met je fietsje om bij autobedrijven in de stad (in mijn geval Den Haag) folders en/of speldjes voor je verzameling te vergaren. Eenmaal met je vangst thuisgekomen te zijn, kregen de drukwerken een plekje of .... en (menig leeftijdgenoot zal zich deze "misdaad" herinneren) de schaar ging er in om de uitgeknipte afbeeldingen in te plakken in een cahier (zonde, zonde !!). En welke bedrijven waren dit o.a. ? Bijgaande een drietal foto's van "toen", waarvan wij kunnen vaststellen, dat er nog één pand in ons midden is t.w. Hofweg 9. Over het lot van deze panden volgt hieronder een toelichting:

.) F.van der Valk & Co's Automobiel Mij NV Bezuidenhoutseweg 181

Dit bedrijf was in het begin van de jaren '30 de eerste OPEL-dealer in Den Haag en opende een nieuwe vestiging aan het z.g. smalle deel van de Bezuidenhoutseweg nabij de Laan van Nieuw Oost Indië. Nadat bleek, dat het aldaar gevestigde bedrijf te klein was, betrok men voor de werkplaatsen de panden aan de Volkerakstraat 3-39. Het pand nr. 181 viel in latere jaren onder de slopershamer en er ontstond op die plaats een markant rood-getint kantoorgebouw.

.) Zeestraat 1, hoek Scheveningse Veer

Na het verlaten van de Bezuidenhoutseweg 181 betrok men het bedrijf het pand aan de Zeestraat als showroom. Tot aan de Tweede Wereldoorlog bleef men de enige OPEL-dealer in Den Haag. In begin 1946 was er vanzelfsprekend geen mogelijkheid om OPEL's te importeren. Daarentegen startte de Engelse auto-industrie met grote vaart met als resultaat, dat de Engelse GENERAL MOTORS-vestiging in Luton op korte termijn VAUXHALL-automobielen kon leveren. De oorspronkelijke OPEL-dealers kregen zo de mogelijkheid deze auto's in hun verkoop- programma op te nemen.

Ook het pand aan de Zeestraat verdween uit het stadsbeeld. Ter compensatie werd een perceel grond aan de Boomsluiterskade ter beschikking gesteld voor de bouw van een showroom van waaruit de VAUXHALL / PONTIAC en RANGER-automobielen verkocht werden tot het moment, dat de import van Engelse GM-producten gestopt werd.

Het bedrijf was toentertijd ook VESPA-hoofddealer en verkocht per jaar een kleine 500 exemplaren van deze populaire Italiaanse scooter)

.) AGAM NV, Hofweg 9

Dit in de voor-oorlogse jaren aan de Carpentierstraat (Bezuidenhout) gevestigde HUDSON / ESSEX - importbedrijf had eveneens een showroom aan de Hofweg 9 in het grote "Berlage"- pand, waarin voorheen ook het kledingbedrijf "Meddens & Zoon" acte de présence heeft gegeven. Nadat de AGAM deze showroom had verlaten weten de Hagenaars niet beter of daarin bevindt zich het boekingskantoor van de KLM.

De AGAM NV zal bij de huidige generatie meer bekend zijn als destijds importeur van de MERCEDES-BENZ -automobielen met toentertijd showrooms o.a. aan de Bezuidenhoutseweg 16, Zoutkeetsingel en aan de Lange Poten in hotel "Centraal".

Het bijzondere van deze drie foto's is wel, dat ik in de loop van "vroegere" jaren verbonden ben geweest aan beide bedrijven: vanuit de showroom aan de Zeestraat heb ik nog wel in VAUXHALL- en VESPA-sfeer geopereerd voordat het pand gesloopt werd ten behoeve van het "Hilton"-hotel.

192 G E N E R A L M O T O R S i n 1 9 3 9

In dat jaar was er geen RAI auto-tentoonstelling in Amsterdam, echter in de zomer vond wel het Concours van Koetswerken plaats op de Boulevard in Scheveningen. Gewapend uiteraard met mijn schooltas kon ik toen o.a. de nieuwste GENERAL MOTORS-producten bewonderen, maar natuurlijk ook de nieuwste folders vergaren. Vooral de blauwe BUICK-catalogus in dat jaar was heel fraai.
Na een kleine opleving in 1937 in de auto-verkoop in Amerika zakten de cijfers in 1938 weer ineen. Door een drastische wijziging in de styling toe te passen leefde het enthousiasme van het Amerikaanse auto-rijdend publiek in 1939 weer op. De modellen-reeks van GENERAL MOTORS heeft mij altijd erg aangesproken; je had echt te maken met producten met een typisch eigen identiteit. Reeds van ver af kon je vaststellen wat voor een GM-product jou tegemoet kwam (.. en komt). Vanzelfsprekend paste GENERAL MOTORS toentertijd ook al het begrip "badge-engineering" toe. (Vlaams: "naamplaatjes-productie" !) Veelal in eerste instantie de basis-carrosserieën, doch ook chassis-details werden onderling toegepast. Bepaalde merken met motoren van de "collega's" waren ook geen uitzondering. Iedere lijn had zo zijn eigen karakter en beheerste een bepaalde prijsklasse. De goedkoopste GM-auto kostte destijds fl. 1.895,= en de duurste fl. 20.000,= (!)

.) De meest voordelige auto, die te zien was op de New York World's Fair 1939 was dan ook CHEVROLET als de grootste tegenspeler van de FORD V8. Er waren 2 series: de "Master" en de "DeLuxe"; beiden hadden een 6-cilinder 3.5 liter kopklepmotor met een vermogen van 85 pk ("Cast Iron Wonder"). Voor fl. 1.895,= werd men de eigenaar van een "Master" 2-persoons business-coupé. Verder was er een keuze tussen een 5-persoons coach, 5-persoons sedan, Delivery Sedan, 7-persoons Touring Sedan en bovendien was er een 4 o/d kap cabriolet van Carrosseriefabriek B.T. van Rijswijk & Zn, Voorburg te leveren voor een bedrag van fl. 3.500,=. (de duurste van het rijtje !) Er werden in 1939 2372 CHEVROLET-personenauto's via GENERAL MOTORS Continental Antwerpen ingevoerd. Daarnaast vermeldde het Bureau Statistiek ook 34 chassis voor ambulances, begrafenis-auto's e.d. + 233 complete trucks voor goederenvervoer (o.a Delivery-sedan), alsmede 2696 truck-chassis.

.) PONTIAC had nogal eens de naam van een "sportieve" GM-auto te zijn. Met zijn traditionele "Silver Streaks" over de motorkap leverde PONTIAC 2 motoren t.w. een zes-cilinder 3.9 liter zijklepmotor met een vermogen van 91 pk en een acht-cilinder 4 liter motor en 104 pk. 120 PONTIAC's vonden in 1939 in ons land een baas. Een sedan kostte fl. 2.725,= en voor fl. 250,= meer voorzien van een "af fabriek" stalen schuifdak ("Sunshine Turret Top"), waar men in Amerika spoedig mee stopte i.v.m. ernstige problemen met de afdichting ! De Sport-coupé had geen dickey-seat meer maar achter de voorbank een tweetal klapzetels. (Over imitatie gesproken: bij de ontwikkeling in 1940 van de nieuwe VOLVO zescilinder (PV60) nam men de 1939 - PONTIAC als voorbeeld - zie afbeelding rechtsboven).

.) OLDSMOBILE lag in prijs onder de BUICK. Evenals de PONTIAC had OLDSMOBILE ook 2 motoren op het programma; een zes- en achtcilinder zijklepper. De basis-carrosserie was identiek qua afmetingen met PONTIAC, wielbasis 2.92 m voor de Six en 3.05 m voor de Eight. In 1939 kwamen er 299 OLDSMOBILE's ons land binnen.

.) BUICK had evenals CHEVROLET een kopklepmotor in al de types en dat waren er vier ! (Special, Century, Roadmaster en Limited). Zij waren voorzien van een acht-cilinder motor de z.g. "Dyna Flash". De eenvoudigste BUICK kostte fl. 3.160,= ("40-Special"-Sport-coupé) en de duurste kostte destijds fl. 6.500,= ("90-Limited"- 7-persoons limousine). Op het "Special"-chassis kon men een 4 o/d kap cabriolet van de carrosseriefabriek
B.T. van Rijswijk & Zn bestellen; prijs fl. 4.550,=. 245 liefhebbers lieten in 1939 hun keus vallen op een BUICK.

.) LaSALLE, de z.g. goedkope CADILLAC vond 45 liefhebbers in dat jaar. Met een 125 pk V8-motor had men de keus tussen 5 modellen in de prijsklassen fl. 4.800,= tot fl. 6.800,= voor een 5 persoons convertible-sedan.

.) Het paradepaardje CADILLAC bracht een uitgebreide lijst van 4 types t.w. de acht-cilinder "Sixty Special", Serie 61, Serie 75 en de grote serie 90 met een 16-cilinder motor. De "Sixty-Special" was het jaar daarvoor gelanceerd en werd een "trend-setter" met zijn grote aangebouwde koffer en de dunne raamstijlen; als Touring Sedan kostte de "Sixty Special" destijds fl. 6.900,=. De sedan "61" was iets goedkoper: fl. 5.900,= (fl.1.000,= was veel geld in die jaren: de prijs van een hele FIAT "500" !!)
De 16-cilinder: ja, dat was een kostbaar bezit. De "eenvoudigste" uitvoering kostte fl. 9.500,= en dan kon het oplopen via fl. 10.000,= / fl 15.000,= naar fl. 20.000,= voor een 7-persoons Town-Car !!
Al met al kochten 52 welgestelde Nederlanders via de Internationale Auto Centrale K.Landeweer in Utrecht in dat jaar 1939 bij een totale import van 12.529 automobielen.
Na afloop van dat jaar zagen wij in de eerste drie maanden van 1940 nog slechts 2.245 automobielen binnen komen, waarvan 435 GENERAL MOTORS-producten. Het duurde daarna nog ruim 5 jaar, voordat we weer kennis konden maken met de 1946 CHEVROLET -"Stylemaster" en de BUICK -"Super" !
Dat was GENERAL MOTORS in 1 9 3 9

193 Op folderjacht bij Haagse Autobedrijven (2)

Op mijn fietstochtjes kwam ik o.a. ook bij bedrijven, die heden ten dage tot de historie behoren. Alle panden zijn in de loop van de jaren gesloopt en twee ondernemingen bestaan niet meer als auto importeur.

Autobedrijf H.A. Greve & Co, Parkstraat 14 hoek Oranjestraat

Als importeur van de Franse merken TALBOT, BALLOT, HOTCHKISS en HISPANO SUIZA alsmede van de Duitse BMW-automobielen presenteerde dit bedrijf haar producten in een grote showroom op de hoek van de Parkstraat en Oranjestraat. Na de overdracht van het BMW-importschap aan Hart Nibbrig & Greeve (gevestigd aan de overkant op de nrs 81-91) betrok de Haagse FORD-dealer, Auto Service aan de Hogewal, deze showroom. In 1936 toonde men het publiek o.a. de nieuwe "kleine" LINCOLN: n.l. de LINCOLN ZEPHYR. Als verzekeringskantoor zal menigeen zich dit pand nog wel herinneren. Dit pand werd in de afgelopen jaren grondig gerenoveerd met behoud van de oorspronkelijke gevel: een auto-showroom kwam er niet meer terug.

Louwman & Parqui NV Lekstraat 1-7 t.o. het voormalige Staatsspoor Station.

Onder dossiernummer 9328 van de Haagse Kamer van Koophandel werd in 1923 het bedrijf Louwman & Parqui / FORD Sale and Service Garage ingeschreven met als ondernemers Pieter Wijnand Louwman en Arie Parqui. Al een jaar later verwierven zij het DODGE-importschap: de hoofdschotel van dit bedrijf gedurende vele decennia. In latere jaren kwamen daar nog een aantal andere merken bij zoals uit Amerika MOON, FRANKLIN, en PIERCE ARROW en uit Duitsland de HANOMAG. Onder de naam van de dochter-onderneming GIVA kwam daar ook nog de DeSOTO bij en via NIMAG, Voorburg, de GRAHAM-automobielen. Na de grote wereldbrand verwierf het bedrijf grote bekendheid bij de import van de kleine LLOYD uit Duitsland en de Engelse STANDARD / TRIUMPF. De heer Piet Louwman overleed vroegtijdig in 1969, waarna de oudste zoon Evert de leiding over het bedrijf in handen kreeg. Zijn naam kreeg grote bekendheid rond het importschap van de TOYOTA (één van de eerste Japanse automobielen in ons land) en de bouw van het grote auto-museum aan de Leidsestraatweg in Marlot (Den Haag).

Nieuwe Haagsche Automobiel Maatschappij NV Koninginnegracht 10-11

Ook dit pand werd slachtoffer van de sloopwoede. In de jaren '20-'30 was dit pand met zijn grote showroom bekend als importeur van de Amerikaanse HUPMOBILE en het dealerschap van CADILLAC / LaSALLE. Men was ook de leverancier van een aantal SPYKER-automobielen aan het Koninklijk Huis. In vroeger jaren vertegenwoordigde dit bedrijf ook fabrikaten als DELAGE, VAUXHALL. SIDDELEY-DEASY, STEARN en BRENNABOR. Naast deze vertegenwoordigingen was dit bedrijf ook importeur van de Amerikaanse WINTON, waarvan toentertijd Koningin-Moeder Emma een zestal exemplaren aanschafte. Na het faillissement van deze fabrikant in 1925 werd de CADILLAC de officiële hofauto. In november 1939 werd men importeur van de kleine Amerikaanse BANTAM (licentie AUSTIN Seven). In februari 1940 kwam het eerste en enige exemplaar ons land binnen. Deze kleine Amerikaan heeft de vijf oorlogsjaren overleefd. Uw auteur heeft in 1946 nog de gelegenheid gehad een paar maanden met deze mini-Amerikaan te rijden: daarna verdween deze creatie in de mist !

194 De FORD MOTOR COMPANY in 1939

De belangrijkste verandering, die in 1939 bij de FORD-fabrieken haar intrede heeft gedaan, is zonder twijfel de toepassing van de hydraulische remmen. Zoals bekend was ”Old Henry” een hevig tegenstander van dit systeem: één klein lekje en je bent ”het haasje”: geen remmen ! Eigenlijk had hij wel een beetje gelijk. Als hij nu over onze schouders zou kunnen kijken, zou hij uitsluitend gescheiden (hydraulische !)-remsystemen zien.
Reeds in 1938 paste FORD al twee basistypen toe: t.w. de ”Standard” met de 2.2 liter V8-60-pk motor en de “DeLuxe” met een 3.6 liter V8-85-pk motor. De body van de 1939 ”Standard”-uitvoering was een face-lift van de 1938 ”DeLuxe”, terwijl de 1939 “DeLuxe” het ”waterfall”-front van de fraaie LINCOLN-ZEPHYR 1938 als basis kreeg.
Naast beide nieuwe FORD-modellen verscheen in 1939 een geheel nieuw tussen-type t.w. de MERCURY met een 3.9 liter V8-95-pk motor. De carrosserie zou in eerste instantie op de ”DeLuxe”-FORD doen lijken, maar alle panelen weken daarvan af en het geheel van deze creatie was aanmerkelijk ruimer van uitvoering dan van de FORD-modellen. Tot in deze eeuw wist de MERCURY zich als zelfstandig merk te handhaven; welk een contrast met het nieuwe ”fiasco”- merk EDSEL in de jaren ‘50 .
Na het eerste succesvolle jaar 1936 van de LINCOLN ZEPHYR had het model 1937 slechts een geringe wijziging ten opzichte van het jaar daarvoor. De fraaie 1938 en 1939 behielden de
4.3 liter V12-110 pk motor en weken niet veel van elkaar af.
De ”grote” LINCOLN met de 150 pk 6.7 liter V12-motor verscheen in 1939 voor het laatst: slechts 150 stuks werden er gefabriceerd.
Hoe lagen in ons land de prijs-verhoudingen bij FORD in dat jaar ?
Als 4-deurs sedan was de ”Standard” leverbaar voor een bedrag van fl. 2.035,= en ”De Luxe” voor fl. 2.225,= . . . en een bedrag van fl. 35,= extra voor het aanbrengen van een rechtse besturing (voor de verlofgangers, die hun auto mee terug wilden nemen naar Nederlands Oost Indië).
Voor iemand, die in dat jaar fl. 4.275,= te veel vond voor een LINCOLN ZEPHYR was er een tussen-oplossing in de vorm van de nieuwe MERCURY (een z.g.goedkope Lincoln Zephyr) voor de prijs van
fl. 2.825,=. Er werden in 1939 22 MERCURY’s geïmporteerd + 1 chassis (Maus Gatsonides – KWIK !)
Het juiste aantal FORD’s, dat in 1939 een eigenaar in ons land vond is, niet bekend, aangezien de statistieken niet de geassembleerde auto’s opnamen. (FORD-fabriek te Amsterdam !)
De ”grote”LINCOLN, model K, vond in 1938 voor de prijs van fl. 12.300,= nog 1 baas; in 1939 niet één!!

FORD Standard

1939
FORD MOTOR COMPANY

FORD DeLuxe

MERCURY

LINCOLN ZEPHYR

LINCOLN Model K

Lincoln Zephyr V-12

How Ford serves the World of Today

FORD MOTOR COMPANY

195 MESSERSCHMITT 1953

Het is inmiddels al weer ruim zestig jaar geleden, dat diegenen, die liever dan op een scooter of motorfiets te rijden, nog blij waren met een overdekte driewieler. In het na-oorlogse Duitsland werd er een heel assortiment van dit soort mini-voertuigen in productie. Eén ervan was de MESSERSCHMITT. De MESSERSCHMITT-Kabinenroller was een creatie van de talentvolle constructeur FRITZ FEND. Jaren lang hield hem het onderwerp "overdekte vervoermiddelen" bezig, maar het ontbrak hem aan financiële middelen om iets dergelijks in productie te brengen. Uiteindelijk vatte hij moed en maakte zijn opwachting bij de beroemde vliegtuigfabrikant WILLY MESSERSCHMITT, die in 1952 nog ongebruikte vliegtuig-fabricagehallen had staan. De productie van vliegtuigen was in het na-oorlogse Duitsland immers verboden. Hij zag wel wat in een twee-persoons karretje met een doorzichtige kap, die naar opzij kon worden opengeklapt. In de loop van 1952 construeerde FEND in Regensburg een proto-type met een 150 cc motortje en presenteerde dat eerste exemplaar in maart 1953 op de tentoonstelling in Geneve onder de naam "MESSERSCHMITT KR 175". Het "KR" stond voor "Kabinenroller" en de "175" voor de toenmalige cilinderinhoud; de naam MESSERSCHMITT dwong, ondanks zijn oorlogsverleden, toch weer respect af. In Duitsland werd zijn creatie aangeboden voor de "Schlagerpreis" van DM 2.100,=.

De basisconstructie bestond uit een buizenframe met een bodemplaat, terwijl de carrosserie-delen eraan werden vastgelast. De van rubberblokken voorziene onafhankelijke voorwielvering hing aan driehoek-traversen; de unit met kettingaandrijving voor het achterwiel hing aan een "Swingarm". Als "stuurwiel" fungeerde een motorfietsstuur.

De luchtgekoelde ééncilinder tweetakt-motor van FICHTEL & SACHS was eigenlijk een "middenmotor" en werd in het voorjaar van 1955 afgelost door een grotere versie met een inhoud van 200 cc, die 20 pk leverde. Met een dag-productie van zo'n 50 wagentjes en een export-percentage van 30% zette men in 1955 12.000 exemplaren af. De voortdurende rode cijfers echter, ondanks de aanvankelijke successen, stonden WILLY MESSERSCHMITT niet aan en hij zocht een oplossing in combinatie met het feit, dat hij van de regering weer toestemming kreeg tot het bouwen van vliegtuigen. Uiteindelijk werd VALINTIN KNOTT als compagnon gevonden en met hem stichtte FEND de "Fahrzeug- und Maschinenbau GmbH" te Regensburg. Maar . . . . . intussen werd wel door de rechtbank bepaald, dat zij, ondanks het feit, dat zij de merknaam MESSERSCHMITT mochten blijven voeren, het merkembleem van MESSERSCHMITT moesten laten vallen: de gestyleerde vogel leek te veel op de zilveren ster van DAIMLER-BENZ A.G .en dat accepteerden de fabrikanten van de MERCEDES-BENZ automobielen niet ! Het nieuwe vignet werd samengesteld uit de letters "FMR"

In 1957 werd op de tentoonstelling in Frankfurt een vierwielig voertuig met een 500 cc tweecilinder-twee-taktmotor getoond onder de naam FMR TG 500. Ook toen ging het na een goede start weer bergafwaarts. Ter opvulling van de onproductieve uren en de poging tot het opvoeren van het rendement ging FEND ertoe over COCA COLA-flesjes-automaten te fabriceren: een paar dagen montage van de Kabinenrollers en een paar dagen COCA COLA-automaten !

In 1964 viel echter definitief het doek na een totaal-productie van 20.000 "KR 175" en 45.000 "KR 200"-exemplaren + nog eens 1.000 "TG 500"-vierwielers.

FEND's droom vervloog ooit nog eens te behoren tot de gelederen van de HENRY FORD's, de ANDRÉ Citroën's en de NORDHOFF's, die aan de wieg stonden van de grote massa-motorisering. Hem bleven slechts de flesjes-automaten over en wat onderdelen-fabricage, totdat hij zich in 1965 helemaal terugtrok uit het fabricage-proces en in Regensburg een zelfstandig constructie-bureau oprichtte, want een technische knobbel had-ie !!

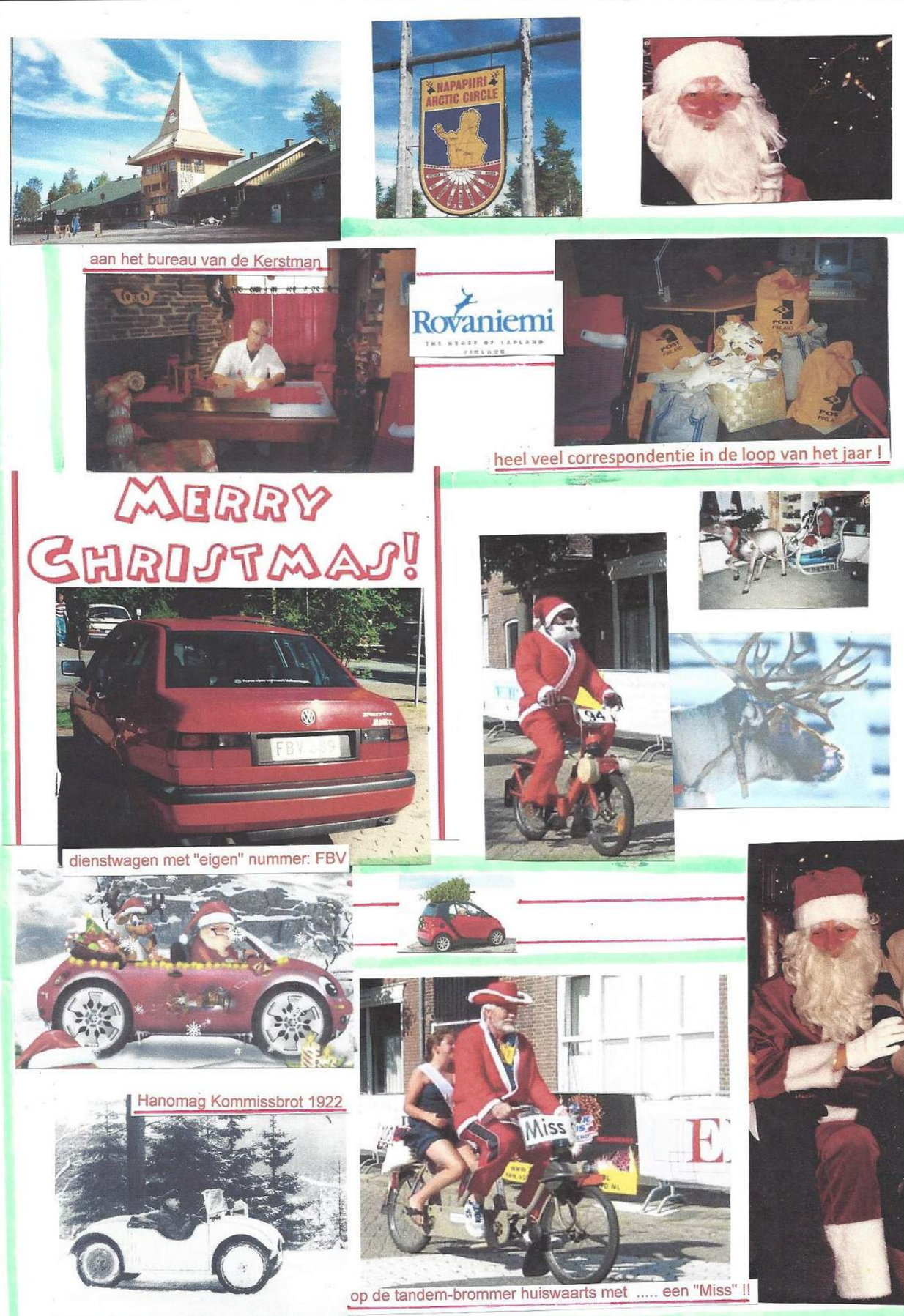
196 de KERSTMAN

Ook dit jaar zullen we weer kennis maken met de Kerstman. Vanuit het hoge Noorden nabij de Poolcirkel in Finland komt hij ons land weer bezoeken, vaak per arreslee, soms ook wel per auto en daar waar de straten wat smal zijn neemt hij zijn toevlucht tot een bromfiets.

Enkele jaren geleden was hij geveld door een ernstige griep en riep hij ondergetekende op met het verzoek om hem tijdelijk waar te nemen bij het beantwoorden van de post en het voorbereiden van de verzending van de pakjes. Aldus geschiedde en daar zat ik dan aan het bureau bij het uitvoeren van de vereiste werkzaamheden. Gedurende die periode had ik een VW-Vento ter beschikking met een nummerplaat met mijn eigen initialen (FBV).
Soms kwamen de rendieren een snoepje halen alvorens zij op pad moesten.

In vroegere jaren zagen wij soms de grootvader van de Kerstman incognito rijden in een HANOMAG Kommissbrot uit 1925, maar vorig jaar had zijn kleinzoon in ons land een moderne uitvoering hiervan. Aangezien de Kerstman chronisch last heeft van koude voeten nam hij vorig jaar bij zijn vertrek naar het winterse landschap weer de benen, toen met een tandembrommer (SOLEX !), waarop achter een plaats was voor een hippe ”Miss”, die dat probleem beslist wist op te lossen !!

Met of zonder Kerst-fantasieën wens ik u allen Prettige Feestdagen,



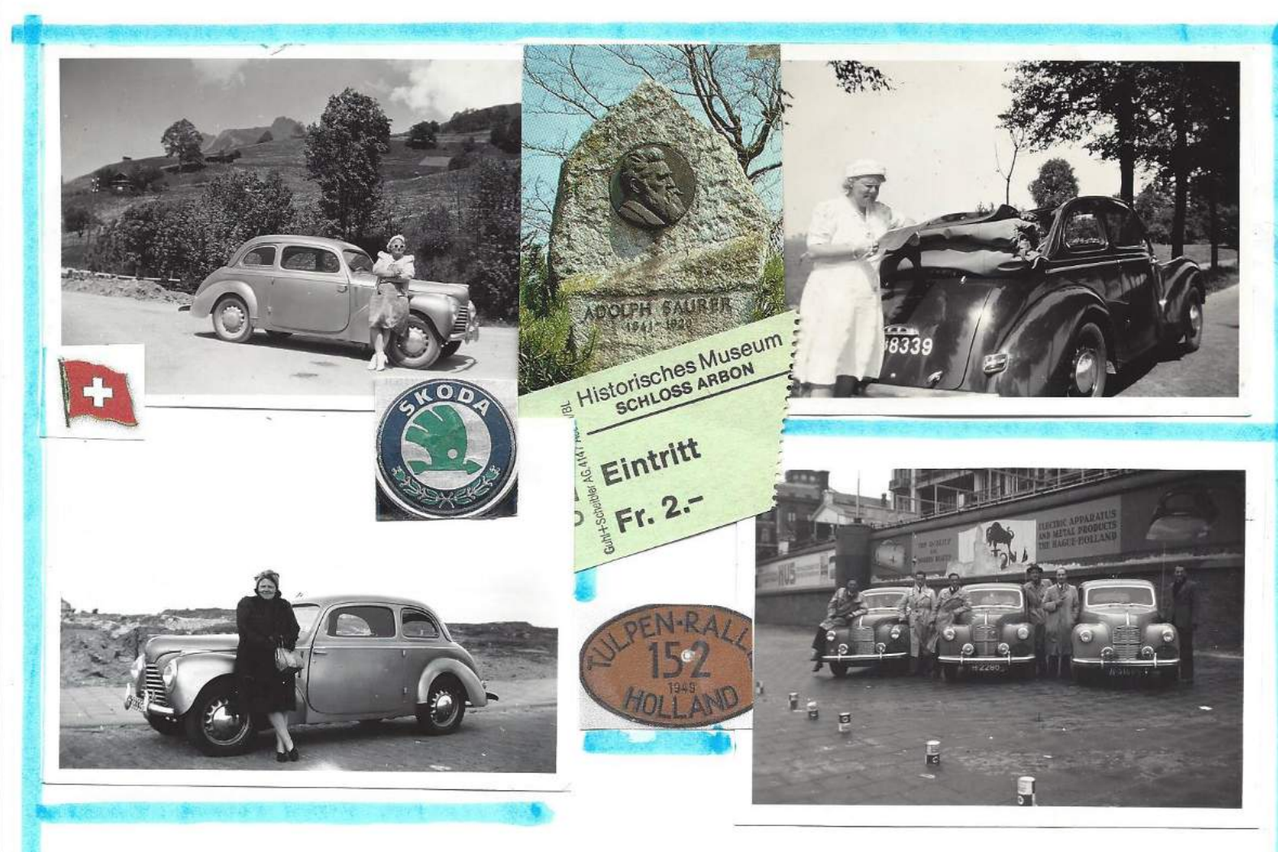
197 OP REIS IN DE JAREN ‘40

Tijdens mijn opleiding bij Adolph SAURER A.G in Arbon aan het Bodenmeer en later in het fabrieksfiliaal in Morges aan het Meer van Geneve kwamen mijn ouders mij van tijd tot tijd opzoeken. Zij verplaatsten zich toentertijd met een SKODA ”1101” en zij moesten uiteraard reizen via België en Frankrijk: het verkeer over de Duitse autobanen was toen nog niet realiseerbaar. Tijdens hun bezoeken in de zomers van 1947-‘48 toerden wij met die Tsjechische driftkikker dwars door Zwitserland. Geen berg te hoog: de Furka-, Grimsel- en Sustenpas ”nam” het 1.100 cc 32 pk-kopkleppertje met gemak waarbij we menige ”Amerikaan” passeerden, die met oververhittings-problemen stond ”bij te komen”.

1949 stond in het teken van AUSTIN: een fabrikaat, dat in de na-oorlogse gloriejaren in Engeland werd gebouwd en producten afleverde waar je ”U” tegen kon zeggen.
In het voorjaar werd er door mijn vader een AUSTIN A40 ter beschikking gesteld, opdat ik samen met nog twee andere teams de 1e Internationale Tulpen Rallye kon rijden. Dwars door België en Frankrijk (Bordeaux - Massif Central - Lyon) raakte de groene A40 nimmer uitgeput. Ja, zelfs een week na onze thuiskomst gingen mijn ouders met deze ”Rallye”-wagen over de Gotthard-pas richting Lugano. Onvermoeibaar bewees dit product uit Longbridge zijn kwaliteiten. In latere jaren hoorde ik, dat deze A40 de 100.000 kilometergrens probleemloos had gepasseerd !

Op uitnodiging van Deense vrienden gingen mijn ouders en ik in de zomer van dat jaar, dit keer over de beschadigde autobanen dwars door Bremen en Hamburg, naar de Deense hoofdstad.. Nu was de AUSTIN A70 aan de beurt met zijn 2.2 liter 68 pk-kopklepmotor: een leeuw van een auto. Het imperiaal op het dak hadden wij aangebracht om 2 jerrycans met 40 liter benzine mee te nemen, alsmede een extra-reservewiel, aangezien de 5.50 x 16 Dunlop-banden niet bepaald uitblonken van kwaliteit: gelukkig kwamen we er met één lekke band aan de Deens-/Duitse grens vanaf.

Zowel aan de toenmalige SKODA’s en de beide types AUSTIN heb ik altijd de beste herinneringen overgehouden.
AUSTIN ging via BRITISH LEYLAND uiteindelijk ter ziele, terwijl de hedendaagse automobilist met respect een ”moderne” SKODA tegemoet treedt: ”het kan verkeren,” zei Brederode !!



198 “Moderne” – modellen uit Amerika (Brussel 1955)

Om de auto-verkoop weer wat nieuw leven in te blazen bedacht men zich aan de overzijde van de oceaan, dat er wat moest gebeuren. In de late jaren ‘40 was er al een sfeer, dat het tijd werd, dat de oude vertrouwde 6- resp. 8-cilinder zijklepmotoren vervangen moesten worden door V8-kopklepmotoren met een hogere compressie-verhouding: dus die gang zat er al in ! Wat verder ?

Ja, je buurman moest toch duidelijk kunnen zien, dat je een nieuwe auto hebt gekocht: een drastische wijziging in de ”styling” was het gevolg. 1955 stond in het teken van het nieuwste wonder van ”veiligheid” . . . . . .de z.g. panoramische voorruit ! Een opzettelijke psychologische ”misser”: niks veiligheid !! De z.g. ”blinde hoek” verdween niet: de fietser zat nu op een ander plekje, waardoor de mogelijkheid bleef, dat je hem niet zag !

”Alle spatborden kon je nu zien”, zo schreef men destijds: een vorm van veiligheid ? Vandaag de dag zie je de ”neus” in het geheel niet !

Als je als bestuurder al een beetje gewend was fatsoenlijk in te stappen, moest je je passagiers ten alle tijde waarschuwen, dat zij hun knieën niet pijnlijk bezeerden aan de z.g.”dogleg-A-pillar”. Toen de latere kleinere Europeaanse modellen dit styling-gedrocht ook toepasten werd het euvel nog ernstiger (Vauxhall Victor / Opel Rekord / Glas Isar).

De ruitenwissers ? zij deden hun best, maar konden echt niet een hoekje om en als je pech had kreeg je lelijke groeven in de ruit, die door het wisser-mechanisme werden veroorzaakt.

De praktijk bewees, dat die creatieve lieden het bij het verkeerde eind hebben gehad, want in het begin van de jaren ‘60 werden de ”Amerikanen” weer geleverd met grote ”normale” voorruiten !

Het enige, waar ik heimwee naar heb, zijn de smalle voorruitstijlen uit die jaren, want vandaag de dag wordt de bestuurder geconfronteerd met abnormaal dikke ”balken”, die echt wel gevaarlijke blinde hoeken veroorzaken !

Waarvan acte !

199 4 Paradepaardjes uit de Amerikaanse auto-industrie (1939) . . . . . waar zijn ze gebleven ?

In Den Haag stonden ze in prachtige showrooms:

PACKARD en NASH bij NV H.Englebert's Automobiel Handel aan de Bezuidenhoutseweg hoek 1e v.d. Boschstraat. (bij het bombardement van maart 1945 verloren gegaan)

STUDEBAKER bij NV Internationale Automobiel Maatschappij aan de Scheldestraat 2 hoek Pletterijkade.

De de HUDSON's stonden bij de NV AGAM aan de Carpentierstraat 87; ook dit bedrijf overleefde het bombardement in 1945 niet.

Vier zelfstandige merken, die in Amerika hoog aangeschreven stonden en in ons land werden aangeboden in de prijsklassen vanaf fl. 2.100,= (STUDEBAKER Champion) tot fl. 15.500,= voor een PACKARD V12.
Door de hedendaagse bril gezien waren het maar zeer bescheiden aantallen, die aan de man (zelden vrouw) werden gebracht:

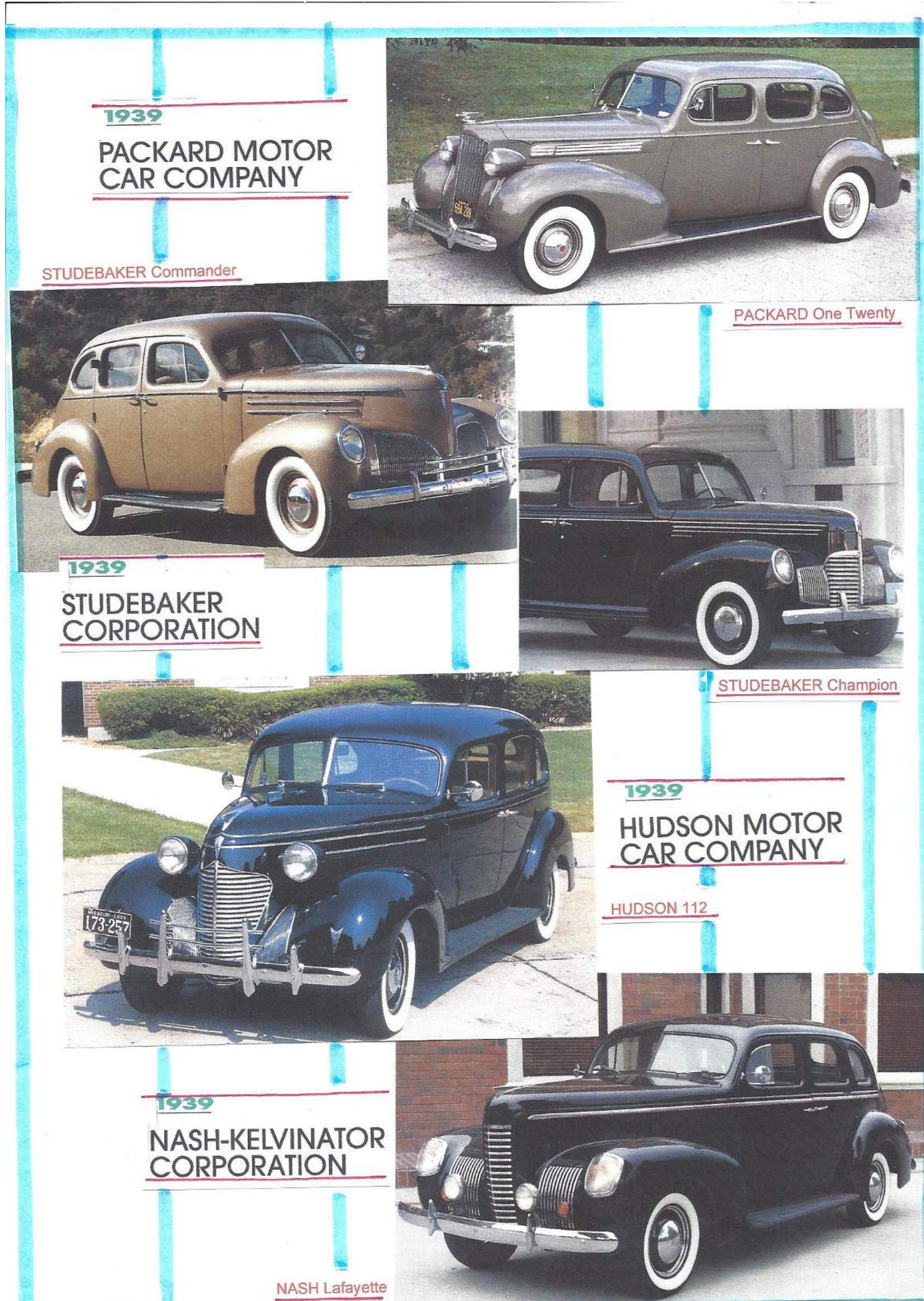
1939:
NASH 53;
HUDSON 128;
PACKARD 129;
STUDEBAKER 251;

Het relatief hoge aantal van STUDEBAKER was te danken aan de introductie van de populaire kleine "Champion", die werd aangeboden voor een bedrag van fl. 2.100,= , terwijl de goedkoopste "grote" STUDEBAKER fl. 2.865,= kostte. De eenvoudigste NASH was geprijsd voor fl. 2.375,= en de PACKARD voor fl. 3.325,=. De opvolger van de TERRAPLANE: de HUDSON "112" kostte destijds fl. 2.375,=.
In dat jaar kwamen er ook kale chassis binnen ten behoeve van de nationale carrosserie-industrie.
Op de chassis werden o.a. cabriolets 4 o/d kap aangebracht, ziekenwagens en/of begrafenisauto's.
Aantal ingevoerde chassis:

HUDSON 6 x
PACKARD 10 x (N.B.: in het jaar daarvoor (1938) 37 stuks !)
STUDEBAKER 13 x
NASH geen chassis

Met het verdwijnen van deze merken in het na-oorlogse Amerika ging er een mooi stuk auto-historie verloren. Zo af en toe komen we er weer enkele op een show tegen en kunnen we ons "verkneuteren" aan deze fraaie exemplaren met een echt front, dat per merk zo zijn eigen identiteit had en daarnaast vier spatborden en wielen met mooie wieldoppen al of niet voorzien van verchroomde "wheelrims", bovendien voorzien van banden met witte zijvlakken:
heel fraai, maar . . . . .;.u weet het, de één houdt van de moeder, de ander van de dochter (...sommige lieden van allebei !).

Ergo, over smaak valt niet te twisten !!



200 +++++ Twee Honderd +++++ II

200 x Jeugd Herinneringen: toen ik op 3 november 2013 de 100ste editie van mijn Jeugd Herinneringen presenteerde, realiseerde ik mij niet, dat ik in ruim een jaar nog eens een 100-tal zaken boven water zou kunnen halen.

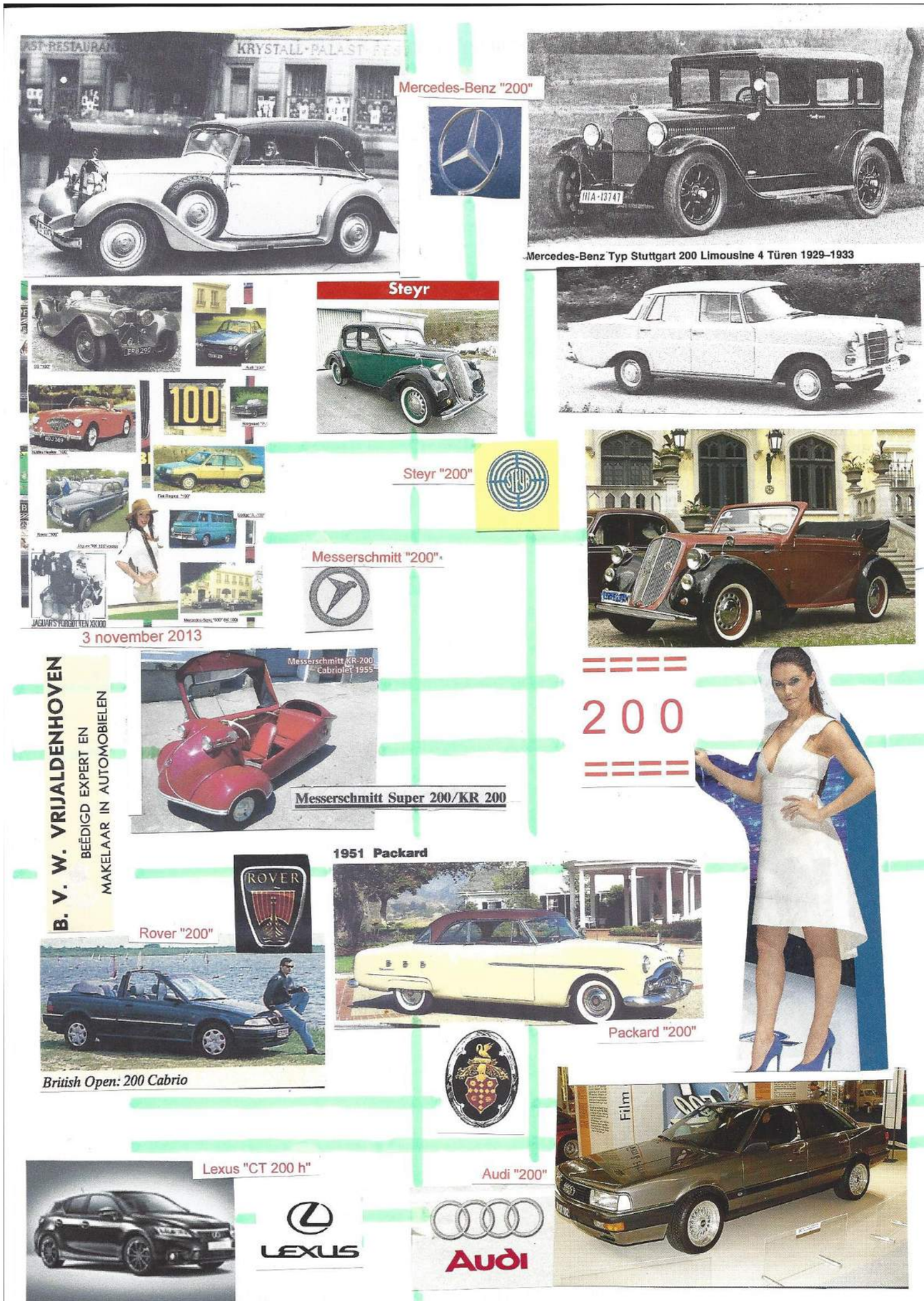
Terugblikkend heb ik toch een rijk auto-leven gehad, waarvan ik mij nog heel veel kan herinneren, zeggen we vanaf 1934 (het CHRYSLER - Airflow en CITROËN - Traction Avant jaar) toen ik 6 jaar was en aan de hand van mijn vader, één van de vijf makelaars in automobielen, al overal mee naar toe mocht: o.a. in 1938 naar de RAI, toentertijd in de Ferdinand Bolstraat in Amsterdam.

Bovendien had ik het geluk, dat mijn ouders in die jaren al relatief veel fotografeerden met hun zw/w 6x9 boxje. Al die foto's werden in de loop van de jaren keurig ingeplakt met als resultaat, dat, toen mijn vader in 1978 overleed er 23 foto-albums in het ouderlijk huis resteerden. In de jaren na 1946 heb ik o.a. ook tijdens mijn opleidingen het foto-enthousiasme overgenomen, zodat er een aansluiting ontstond op de historische auto-opnames, waarvan u allen getuige kunt zijn .... bovendien brengen de talloze afbeeldingen uit mijn archief ook heel veel herinneringen boven water.

Rond het getal "200" heb ik weer een collage samengesteld van een aantal producten uit de internationale auto-industrie met "200" als type-aanduiding.

Ik heb nog een en ander "op de plank" liggen, dus binnenkort zult u kennis kunnen nemen van
JH 201!

Veel kijk - en leesplezier en voor het nieuwe jaar in alle opzichten al het goede gewenst !



201 PARIJS 1950 Salon d' Automobile (I)

In dat jaar, 5 jaar na de grote wereldbrand, was de Franse auto-industrie al een heel eind opgekrabbeld. Tijdens deze show maakte men niet zo zeer kennis met specticulaire nieuwigheden, maar min of meer wijzigingen c.q. veranderingen aan de na-oorlogse creaties.

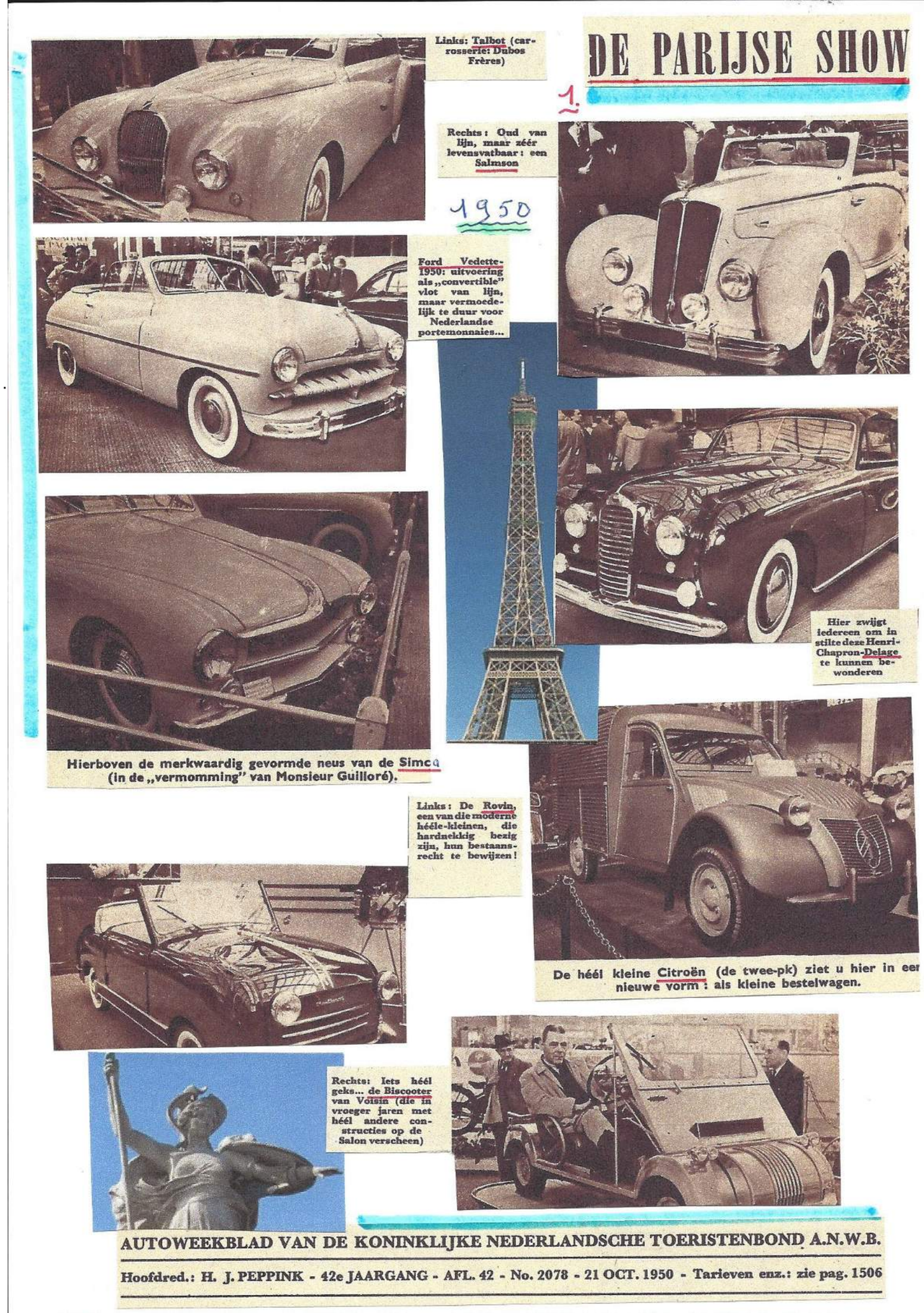
Zo zag men de bestelwagen-uitvoering van de legendarische CITROËN 2CV: een auto'tje, dat bij zijn presentatie enkele jaren eerder werd uitgelachen resp. verguisd ... dat wordt nooit wat !!
De praktijk heeft het tegendeel bewezen !

De FORD Vedette . . . . . .menig.FORD-dealer heeft.er grijze.haren van gekregen.
. . . . . , werd getoond.in.cabriolet-. . . . . uitvoering: gezien de invoer-restricties (deviezen) zagen wij dit model niet in ons land.

Franse carrossiers konden toen weer hun lusten botvieren op de duurdere (en soms eenvoudige) chassis: zie de TALBOT van de minder bekende carrossier DUBOIS Freres (1925-1952) uit Puteaux, Seine en de DELAGE met een body van CHAPRON (1920-1978) uit Levallois-Perret, Seine.
"Monsieur" GUILLORÉ (1937-1950) uit Courbevoie, Seine meende het mooie SIMCA-front nog "fraaier" te moeten maken.

Robert de ROVIN (1946-1961) trachtte ook een stukje van de na-oorlogse taart met een mini-auto'tje mee te kunnen nemen. De ROVIN 3CV - 2-seater leek heel wat, maar het gemiddelde autorijdend publiek gaf toch de voorkeur aan een 4-persoons (en zelfs 4-deurs) auto, zoals de RENAULT "4" of de Dyna PANHARD. In 1961 was het "einde verhaal" !

Nog minimaler was de creatie " BISCUTER" (1953-1960) van Autonacional S.A. Barcelona. Het idee werd in Spanje overgenomen van



202 Een S A U R E R - motor in onderdelen

In het kader van mijn training bij ADOLPHE SAURER in Arbon (TG), Zwitserland lag het in de bedoeling, dat ik vanaf het allereerste begin de technische know-how onder de knie kreeg ten aanzien van de fabricage resp. reparatie van de automobiel in het algemeen. Naast het leren omgaan met gereedschap en het opdoen van materialenkennis c.q. technisch tekenen, inclusief de kennis van de Duitse taal (later in Morges bij Geneve aangevuld met de Franse taal) werd je vertrouwd geraakt met de opbouw van een automobiel.

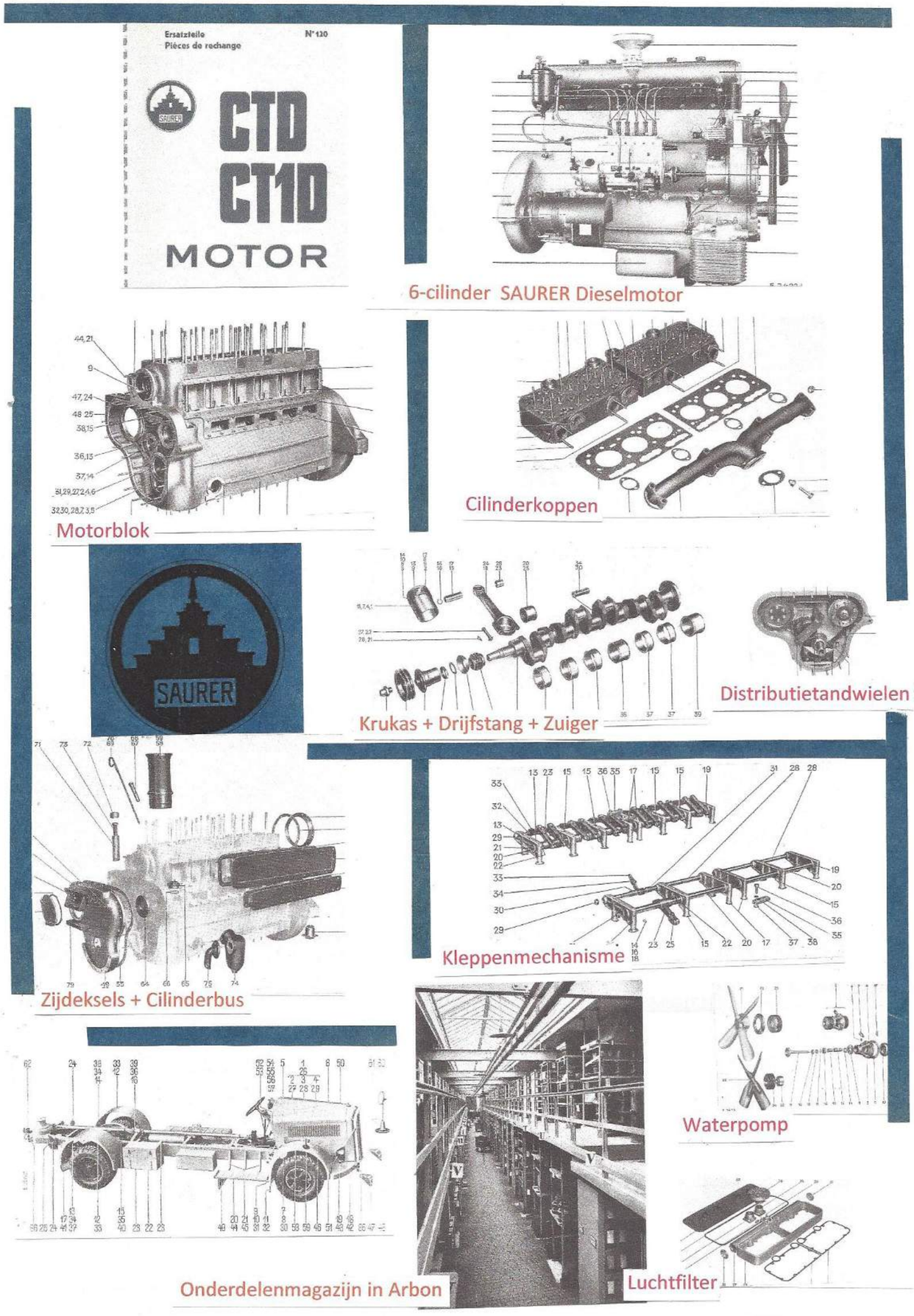
In het onderhavige geval bij SAURER waren het Diesel-vrachtwagens en autobussen van allerlei pluimage met 4-, 6- en zelfs 8- en 12 cilinder motoren: middelzwaar en zwaar materieel, stadsbussen met "neus" of frontstuur- chassis en onderstellen met de motor schuin-opzij of achterin. Daarnaast waren er grote orders van het Zwitserse leger van voor speciale doeleinden ontworpen veelal terreinvoertuigen, uiteraard 4x4 en 6x6. En niet te vergeten ... toen al ... de hybride-bussen voor
het stadsvervoer in Barcelona: in de stad als trolleybus, naar de buitengewesten met de Dieselmotor +generator !

Dat een automobiel uit heel veel onderdelen bestaat komt heel goed tot uiting in de onderdelenlijsten. Eén van mijn stage-plaatsen (1946) bij het centraal-magazijn in Arbon is ook geweest het behulpzaam zijn bij het samenstellen, fotograferen en corrigeren van de nieuwe uitgaven.
Niet alleen werden ze vervaardigd in de Duitse en Franse taal, maar ook in het Engels en Spaans, rekening houdende met de exportgebieden.

Bijgaand zo maar een overzicht van een pagina uit een motoren-onderdelenlijst van de zes-cilinder CTD/CT1D Dieselmotoren, zoals die in de jaren na de Tweede Wereldoorlog gemonteerd werden in de autobus-chassis voor de R.E.T. (Rotterdam), de G.T.W. (Gelderse Tramwegen) en de V.I.O.S in Wateringen.

Wat zag zo'n motor er destijds eenvoudig uit: een motorblok met inspuitpomp en luchtcompressor, startmotor en dynamo alsmede een brandstoffilter en oliefilter ... dat was het dan ...

Terugblikkend is er inderdaad heel veel veranderd, maar mijn SAURER-
belevenissen dateren dan ook van bijna . . . . . .70 jaar geleden !!!



Op zondag, 3 september 1939 werd de radio-luisteraar de tragische mededeling gedaan, dat Engeland en Frankrijk aan Duitsland de oorlog hebben verklaard: het begin van een periode van bijna 6 donkere jaren.

De Britse auto-industrie, slechts een bescheiden oorlogs-productie in bedrijf hebbende, besloot gelijk in de maand september te stoppen met de productie van automobielen voor civiele doeleinden. Slechts een gering aantal kleine modellen liep nog van de band om dienst te doen als "utility"-cars voor het vervoer van materiaal en/of manschappen naast natuurlijk de productie van uitgesproken voertuigen voor militaire taken.

Wat reed er in dat jaar in Engeland op de weg ? Bijgaande afbeeldingen geven een globale indruk van de styling in die jaren; niet direct "Flintstone"-karretjes, maar in vergelijking tot de Continentale auto-modellen zagen ze er wel "bejaard" uit. Alleen de kleine MORRIS Eight-Serie E gaf al enige moderne tendenzen met zijn ingebouwde koplampen !

Wat stelden de Britse auto's voor in ons land ?

Weinig ! Als top-modellen fungeerden in 1939 in de populaire klasse
de navolgende merken:

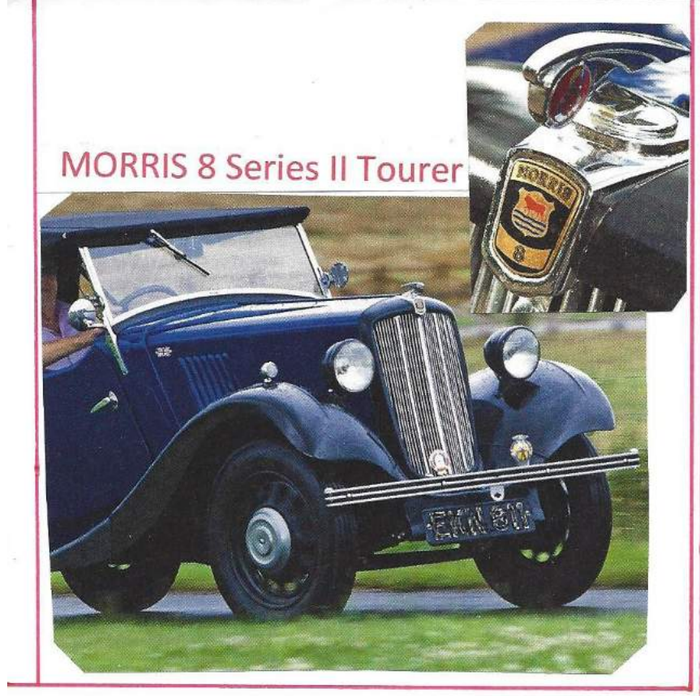
RENAULT	import	564 x	(prijs fl. 1.150,=)
FIAT	import	804 x	(prijs fl. 935,=)
DKW	import	1.334 x	(prijs fl. 1.035,=)
OPEL	import	2.430 x	(prijs fl. 1.150,=)

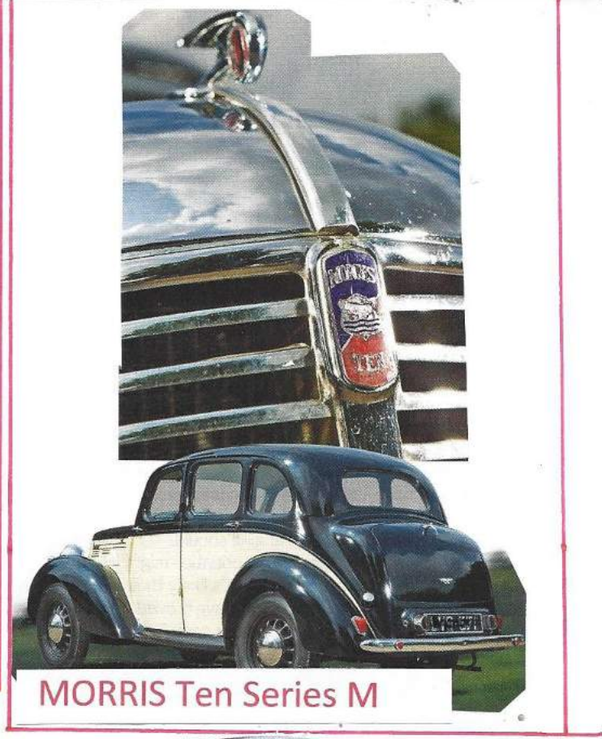
ter vergelijking waren daar nog eens 2.372 CHEVROLET's, die al voor de prijs van fl. 1.895,= te koop waren.

Bij een totale import in 1939 van 12.529 automobielen kwamen er via Molenaar in Amersfoort 124 MORRIS-automobielen binnen, waarvan de goedkoopste fl. 1.425 kostte. (in 1938: 26 en in 1937: 30 exemplaren !)
FORD Amsterdam assembleerde driftig de Amerikaanse modellen vanaf fl. 1.895,= en trachtte daarnaast nog de Britse FORD "Vier de Luxe"(= "Popular") vanaf fl. 1.650,= aan de man te brengen naast de Duitse FORD "Junior" (= "Eifel") vanaf fl. 1.325,=; in totaal in 1939 slechts 146
exemplaren !

Wat een grote ommekeer vond er in de Britse auto-industrie plaats rond 1948 bij de introductie van de AUSTIN A40, MORRIS Minor/Oxford, VAUXHALL Wyvern/Velox, STANDARD Vanguard en de HILLMAN Minx.

Triest eigenlijk, dat we ruim 10 jaar later de traditionele Britse auto-industrie langzaam zagen wegglij-den


MORRIS 8 Series II Tourer


MORRIS Ten Series M

small saloons

FORD Popular

MORRIS Eight – Serie E

FORD Model Y

Flops: "van Dale" = mislukkeling: iets dat mislukt is of niet geslaagd is in de maatschappij.
In het Engels veelal: "disaster" = ramp/onheil, oftewel "complete failure"
Wanneer we deze begrippen projecteren op de internationale auto-industrie dan kunnen we vaststellen, dat de oorzaken er vele kunnen zijn:

.) een nieuw model is veel te modern in een bepaalde periode, waarin het gepresenteerd wordt: CHRYSLER AIRFLOW;

.) de roestvorming aan de carrosserie neemt een dusdanige snelle vorm aan, dat men spreekt over: "de nietjes van de folders roesten al": ALFASUD;

.) de kwaliteit is van een dusdanig miserabele aard, dat er niet fatsoenlijk gebruik van de auto gemaakt kan worden: AUSTIN PRINCESS;
(bij de Technische Dienst van de ANWB lag destijds een klachten-boekwerk genoemd "De dood van een Prinses", de titel van een bekend boek, geschreven door Rosemarie Buschow.)

.) een heel creatief ontwerp met veel toepassings-mogelijkheden werd in Amerika door de "Grote Drie" onderuitgehaald: TUCKER - slechts 52 exemplaren werden er destijds gebouwd;

.) de styling week te sterk af van de gebruikelijke vormgeving: het publiek "slikte" het niet: AMC-Pacer, het "maan-auto'tje", waarvan het rechter portier breder was dan het linker, alsmede de RENAULT Avantime met de gigantische portieren en de FIAT Multipla met de neus van een dolfijn !

.) de EDSEL: de grootste Amerikaanse "flop" (strop voor FORD: $ 250.000.000,=) Niet alleen de vormgeving werd ernstig omstreden, maar zelfs de kwaliteit van dit FORD-product lag ver onder het niveau van de standaard FORD's en MERCURY's, terwijl de EDSEL's op dezelfde band geproduceerd werden (sabotage !?);

.) de NSU RO80: eigenaren staken bij ontmoetingen 2 of 3 vingers in de lucht om aan te geven de hoeveelste vervangings-motor zij inmiddels hadden. Een knappe constructie, maar de afdichtingen in de motor kreeg men niet onder de knie + bovendien bleek het brandstof- en olieverbruik abnormaal hoog. Menige fraai getekende RO80 rijdt nog rond, veelal met een 4-cilinder FORD of AUDI-motor.
en zo hadden ze allemaal wat !!
Dat waren er een aantal: bekende "missers" uit de auto-industrie.
Waren er nog meer dan die welke als bijlage zijn afgebeeld ? Oh ja, wat denkt u van de FORD Vedette, de RENAULT "8" en de VESPA "400" uit Frankrijk ? En uit het Oosten niet te vergeten o.a de IFA F9 en de YUGO .... en recentelijk de OPEL Ampere, die vroegtijdig uit productie werd genomen.
Allemaal begrippen, die een dankbaar onderwerp waren (... en zijn) aan de borreltafel: een ieder heeft beslist een wollig verhaal over zijn belevenissen met zijn foutieve aankoop . . . . . !. . . . . .

. . . . . .en zo zal het altijd wel blijven . . . . . .

205 DUITSLAND in 1949

ook al weer 66 jaar geleden .....

Zo'n vier jaar na de grote wereldbrand krabbelde het zwaar beschadigde land weer een beetje op. Vooral na de "Währungsreform" d.d. 20 juni 1948 en het in gebruik nemen van de DM als betalingsmiddel ontstonden er in de drie bezettingszones verdere enthousiaste opbouw-activiteiten, die veelal gericht waren op de export en het opnieuw opkweken van zakelijk respect. Op automobiel-gebied zagen wij al VOLKSWAGEN's, OPEL's, BORGWARD's en vrij snel daarna zelfs naast de "170 V" en de "170 S" ook al dure MERCEDES-BENZ "300" bij ons binnenkomen.

Op 23 mei 1949 wordt de Bundesrepublik Deutschland gesticht door Konrad Adenauer met als hoofdstad Bonn.

Toen ik in 1951 enige tijd in Stuttgart verbleef trof ik nog heel wat erfenissen aan van bombardementen en slagvelden. Helemaal zonder slag of stoot verliep die "Wirtschaftswunderzeit" niet. Wij herinneren ons bijvoorbeeld nog de Berlijnse blokkade van juni 1948 tot mei 1949.
Dagelijks verzorgden talloze DOUGLAS C-54 "Skymaster"-vrachtvliegtuigen de voedselvoorziening via een drietal 32 kilometer brede aanvliegroutes naar de vliegvelden TEGELHOF, GATOW en TEGEL. Per dag arriveerden 700 ton materiaal; tijdens deze activiteiten verloren 78 personen het leven. In genoemde periode vonden 300.000 vluchten plaats, die 1.5 miljoen ton goederen brachten.

Mijn reis naar Stuttgart heen en terug werd toentertijd verzorgd door de roemruchte zware locomotieven en met trams, overeenkomstig de foto links onder, verplaatste ik mij dagelijks
van mijn woonhuis in Bad Cannstatt naar DAIMLER-BENZ AG in Untertürkheim.

Toen wist men nog niet wat er verder nog boven het hoofd zou komen te hangen: de "Koude Oorlog", het "IJzeren Gordijn" en de oprichting van de DDR met uiteindelijk in 1989 "die Wende": de vereniging van de twee Duitslanden met uiteindelijk de hoofdstad Berlijn !

" 't kan verkeren" zei destijds Gerbrand Adriaanszoon Brederode (1585 -1618), ja, wie had ooit kunnen denken, ja zelfs kunnen dromen, dat een ROLLS-ROYCE in de 21ste eeuw opgebouwd is uit BMW-onderdelen en dat een BENTLEY ontstaat uit een W12 motor + techniek uit Leipzig waar de
VOLKSWAGEN Phaeton wordt gebouwd !!

206 PARIJS 1950 S a l o n d' A u t o m o b i l e II

Ronddolend over de Salon zag men een aantal bekende "gezichten", zoals de RENAULT "Vier" , maar dan als découvrable (semi-cabriolet) en de DYNA PANHARD (mijn eerste eigen auto'tje in 1952) als charmant cabrioletje. Ook de PEUGEOT "203" showde een uitvoering met een linnen kap.
RENAULT zag met de "Savanne" meer in een stoer commercieel model voor de kleine middenstander.
De HOTCHKISS - GREGOIRE was heel vooruitstrevend, maar ondanks zijn moderne horizontale viercilinder en het lage luchtweerstand-coëfficient van 0.20 werd het geen succes. Slechts 247 stuks werden er gefabriceerd.
In 1954 fuseerden HOTCHKISS en DELAHAYE, maar al in 1955 beëindigde men de personenauto-fabricage en wierp men zich op de licentiebouw van de JEEP uit de USA.
En daar stond het FORD-zorgenkind er ook weer ! En wel in een speciale "Vedette"-Stationcar-uitvoering.
Links onder zien we nog een ALFA ROMEO: de traditionele grille geplaatst in een apart front van een wellicht Franse carrosserier.
De Parijse Salon heeft door de jaren heen altijd veel aantrekkingskracht gehad niet alleen voor het auto-minnend publiek, maar ook voor menig auto-fabrikant, die zijn "primeurs" in Parijs wilde lanceren.

De Franse Esprit léèft: wie het betwijfelen mocht, moet deze Hotchkiss-Grégoire maar eens góéd bekijken!

Links: eenDelahaye, door Chapron gecarrosseerd!

Links: Dyna-Panhard... nog een succes-creatie van de na-oorlogse Franse automobielindustrie

Renault-„4" waarvan de cylinderinhoud thans net even onder de driekwart-liter is gekomen. Voornaamste wijziging: het dashboard (beter compliment moeilijk denkbaar!)

De „onvermijdelijke" stationwagon wordt thans ook door Ford in Poissy vervaardigd (en het model is nog heel aardig ook ....)

Alweer iets bijzonders van Fransen huize: een der kordate nieuwe Renaults (Savane)

Hieronder : Alfa-Romeo in volle glorie.

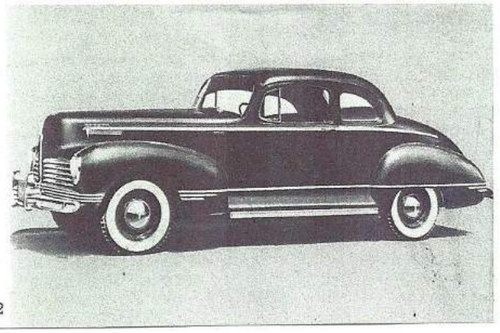
Rechts: niets „heel bijzonders", maar wèl: bijzonder goed en practisch, Peugeot 203

DE PARIJSE SHOW 2.

207 H U D S O N "C o m m o d o r e" 1946 - '47

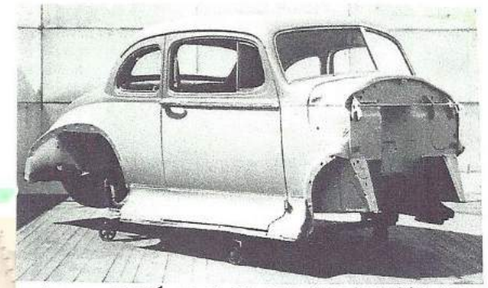
De coupé was oorspronkelijk bedoeld als vervoer voor twee personen met al of niet een bakje achterin voor het transport van eventueel mee te nemen goederen. In de beginperiode van het gesloten voertuig werd veelal het begrip "dokters-coupé" genoemd. De dokter met zijn biezen koffertje kon zich comfortabel en droog verplaatsen van dorp naar dorp. De zakenman/vertegenwoordiger, die het voorrecht had zich niet meer per fiets te verplaatsen, schafte zich een "business-coupé"
aan. Hij en zijn eventuële passagier zaten dan droog en de handel was goed opgeborgen onder de grote achterklep. Maar het probleem was, hoe kon je er in het weekend er op uit met de kinderen ? Hierop antwoordde de fabrikant met het op de markt brengen van een vrijwel identieke coupé. Maar in de plaats van de grote achterklep werd echter een kantelbare klep aangebracht, die na het openen een zitting voor twee personen tevoorschijn toverde. In de Amerikaanse verkoop-documentatie
heette dat een dickey- of rumble-seat. Leuke oplossing, maar wat als het pijpenstelen regende ? Er waren fabrikanten, die er met een fragiele buizenconstructie voor zorgden, dat de kindertjes in de "kattebak" droog zouden blijven. Elegant was het niet en bij wat hogere snelheden was het
niet zeker of die constructie wel op zijn plaats zou blijven.
Komst van de vijf-persoons coupé: Aan het einde van de jaren dertig zagen de auto-fabrikanten ook wel in, dat er voor de generatie van de toekomst beter gezorgd moest worden. Zo'n oplossing werd
o.a bij de rechtsboven afgebeelde HUDSON Victoria-coupé uit de jaren 1942-'47 aangetroffen.
In het algemeen werd dan van een CLUB-COUPÉ gesproken, waarmee bedoeld werd, dat alle pas-sagiers gevrijwaard werden van storm en regen. Ook de overeenkomstige cabrioletmodellen waren gebaseerd op hetzelfde principe, vandaar de populaire uitdrukking destijds "Vier onder de kap" (4 o/d kap).
Technisch gezien was HUDSON altijd een buitenbeentje in de auto-industrie. De koppelingsplaten waren voorzien van kurkjes en draaiden in een vloeistof "Hudsonite" genaamd. Wanneer je eventueel door het hydraulische remsysteem trapte dan zat daarachter een volledig mechanisch vierwielrem-systeem en de "Electric-Hand" werd in 1935 geïntroduceerd. Dit was een mini-handeltje, dat rechts-onder het stuurwiel de bestuurder de gelegenheid gaf de gewenste versnelling
vooraf te kiezen; een voorloper van de latere automatische versnellingsbakken.
In de na-oorlogse jaren zagen wij dit oude merk met de "triangel" en het verlichte motorkap-embleem slechts mondjesmaat. Aanvankelijk kwamen er uitsluitend vierdeurs-sedanmodellen met de zescilinder zijklepmotoren met een inhoud van 3.45 liter en een vermogen van 102 pk.
Hetzij als"Super-Six", hetzij als "Commodore Six". Incidenteel werd door z.g. dollar-eigen-import ook een"Commodore Eight" (122 pk) gezien.
Met een catalogusprijs van fl. 5.700.= lag de HUDSON op het niveau
van een NASH, MERCURY, WOLSELEY Twelve of een AUSTIN Sixteen. Ook uit
deze vergelijking blijkt weer, dat de produkten uit Good Old England
destijds onevenredig hoog lagen ten opzichte van de Yankees.
De afbeelding (op ware grootte) links-onder is een echt stukje jeugd-sentiment: dit metalen HUDSON-logo-exemplaar, afkomstig van een HUDSON uit de late jaren '20 was gemonteerd boven het stop-/ achterlicht en de nummerplaat. Als schooljongen kwam ik in het bezit van deze merk-aanduiding en monteerde het op het achterspatboord van mijn fiets .. met belastingplaatje !!
Na in een later stadium verwijderd te zijn werd dit unieke stukje auto-historie op een blokje hout geplaatst en staat anno heden nog steeds tussen enkele andere mascottes e.d. !!!

Het eerste Amerikaansche model 1941. — De nieuwe Hudson, een de drie types, welke de fabriek voor het volgend jaar uitbrengt: langere wielbasis, nieuwe koetswerklijnen en fraaiere binnenafwerking zijn de voor naamste kenmerken van de nieuwe modellen.



1942

aan de Jefferson Avenue in Detroit werd het legendarische merk Hudson gebouwd

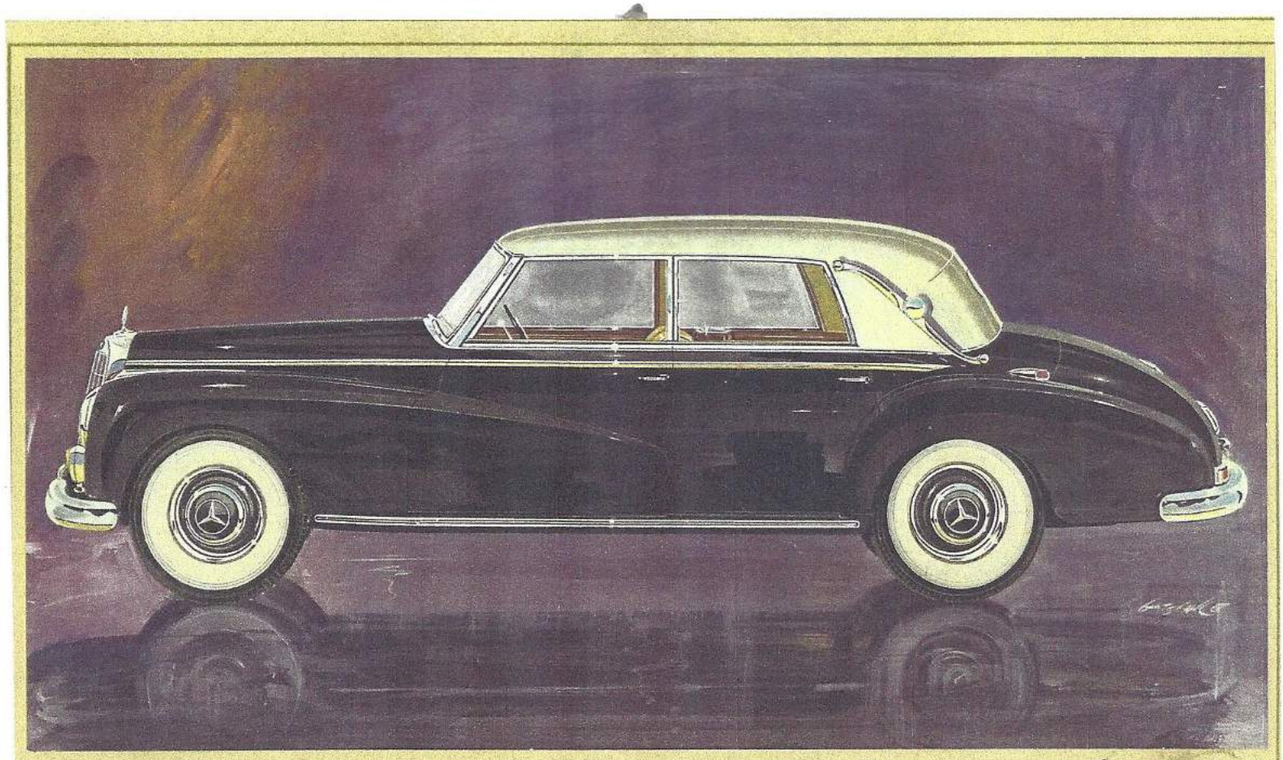


ook een coupé werd op een draaischijf ter goedkeuring aan de directie gepresenteerd

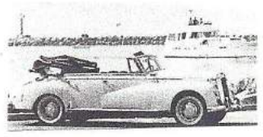
Met de familie op stap

208 M E R C E D E S - B E N Z "300" - Cabriolet "D"

In 1953 was Prinses Wilhelmina op zoek naar een nieuwe auto en wel een vier-deurs cabriolet. Zeer tegen de zin van haar naaste hoffunctionnarissen ging haar voorkeur uit naar een Duitse Automobiel (1953 !) Op verzoek van de Apeldoornse Mercedes-Benz dealer, Autobedrijf De Vries, zocht de AGAM NV, destijds importeur van Mercedes-Benz automobielen, contact met de exportafdeling van DAIMLER-BENZ AG in Stuttgart-Untertürkheim om voor een demonstratie de beschikking te
krijgen over een type "300" - Cabriolet "D", een vierdeurs, vierraams cabriolet.
Zo'n automobiel van fl. 31.500,= had men in die jaren als importeur niet in voorraad.
Er werd in het Kroondomein rond Paleis "Het Loo" proefgereden met de particulier chauffeur van Prinses Wilhelmina, Frits Loois. Na afloop van de eerste rit vroeg de Prinses aan haar chauffeur: "Is de machine goed ?", waarop hij bevestigend antwoordde.
Nog eenmaal wilde de Prinses achter instappen en toen gebeurde het ....
zij stootte zich aan het openstaande achterportier, dat niet verder dan voor zeventig graden open ging. De zaak zou niet doorgaan. Na de verzekering van de fabrieksvertegenwoordiger, dat men vanuit de fabriek in Sindelfingen een automobiel zou leveren met achterportieren, die echt
voor de volle 100% open zouden gaan, werd de transactie als nog bekrachtigd. Heel wat jaren heeft de Prinses zich met de "300" laten vervoeren.
"Kom maar binnen en hou de klompen maar aan": met deze woorden nodigde de Prinses vaak Veluwse boeren en boerinnen spontaan uit in haar auto plaats te nemen voor het maken van een ontspannen praatje. Het was voor haar een soort audiëntie, een mogelijkheid om met "haar volk" in contact te blijven. Kort voor haar overlijden, eind 1962, verzocht zij Frits Loois nog één keer met deze auto langs een aantal dierbare plekjes te rijden. Toen zij weer op het paleis gearriveerd waren, gaf zij haar chauffeur een hand en zei: "Dat was heel mooi". Het was haar laatste rit met de groene cabriolet. Na het overlijden van Prinses Wilhelmina werd de auto naar de Koninklijke Stallen in Den Haag gere-den, waarna de MERCEDES-BENZ later geplaatst werd in het Nationaal Museum Paleis Het Loo, naast o.a de WINTON van Koningin - Moeder Emma en de geheel gerestaureerde MINERVA
van Prins Hendrik.
Van de "Adenauer", zoals de MERCEDES-BENZ "300" in Duitsland werd genoemd, verschenen ook nog afgeleide modellen, zoals de "300 S" Coupé en Cabriolet. In 1962 viel het doek voor deze unieke auto uit het tijdperk van het "Wirtschaftswunder"



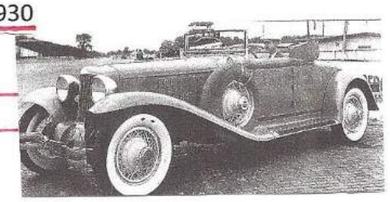
Typ 300
CABRIOLET "D"



209 INDY PACE CARS

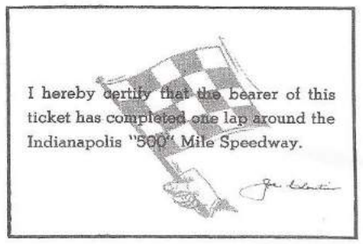
"Indianapolis - 500" is niet een race, maar een belevenis rond het 2,5 mijl ovale circuit in de staat Indiana. Carl G. Fisher, één van de oprichters, gaf in 1911 al de voorkeur aan een "PACE CAR" aan de kop van het startersveld, opdat de motoren netjes op temperatuur konden komen en de rijders elkaar niet gelijk bij de start in de haren zouden vliegen.
Na aanvankelijk de eigen auto's uit zijn dealer-organisatie als "PACE CAR" in te zetten t.w. de "Stoddard-Dayton" kwamen de andere nationale fabrikanten bij elkaar om de mogelijkheid te bespreken om gebruik te maken van merk-promotie bij "The Greatest Spectacle Racing".
Het traditionele veld van 33 auto's werd gehandhaafd, echter de veiligheidsmaatregelen namen in de loop van de jaren toe bijv. door toepassing van waarschuwingslichten.
Later zagen wij de op dat moment nieuwste modellen van allerlei pluimage, en wel meestal aantrekkelijke 2- of 4-deurs cabriolets in opvallende kleuren met het opschrift
"Official Pace Car - 500 mile race" + de datum van de happening.
Naast de afgebeelde merken zagen we in de afgelopen decennia ook voor de huidige generatie minder bekende merken als PACKARD (1915), PREMIER (1916), MARMON (1920), HCS (1921), DUESENBERG (1923), COLE V8 (1924) en RICKENBACKER (1925).
Met een busje met een geluids-installatie bestaat ter kennismaking de mogelijkheid een paar rondjes mee te maken op de "500 Mile Speedway", zoals ondergetekende in 1988, en na ontvangst van een certificaat (links boven) kon men een bezoek brengen aan het Indy-Museum (rechts-onder),
waarin zich een collectie heel fraaie modellen "uit de goede oude tijd" bevinden.

CORD 1930



1930

LaSALLE 1934



1934

HUDSON 1938

1946

CHEVROLET 1946

BUICK 1939

MERCURY 1957

LINCOLN 1946

1957

CADILLAC 1973

Ook aan het eind van 1938 presenteerden de vijf "kleintjes" hun nieuwste modellen. In verhouding tot de "grote" auto-fabrikanten stelden zij echter echt niet veel voor. De vraag zal altijd blijven : "hoe zouden zij zich verder in de auto-wereld ontwikkeld hebben, wanneer Amerika niet bij de Tweede Wereldoorlog betrokken geweest zou zijn ?" Over aantallen gesproken: de productie-cijfers over 1939 luidden:
GRAHAM: 3.876 z.g."Sharknose"-modellen;
HUPMOBILE: 1.400 6- en 8-cilinder-modellen + nog 35 "Skylarks", de kleine HUPP op basis van de ter ziele gegane CORD 812;
WILLYS: 25.500 en bereikte daarmee de 15e plaats op het landelijke productie-schema;
AMERICAN BANTAM: 1.229 exemplaren, waarvoor zij $7.00 per stuk aan licentie-rechten aan AUSTIN in Engeland moesten betalen. Zij ontwikkelde mede de legendarische JEEP, mochten deze echter niet bouwen i.v.m. te geringe productie-capaciteit. Als genoegdoening kregen zij een grote order voor de fabricage van één-assige aanhangwagentjes.
CROSLEY: in 1939 bouwden zij 2.017 van die karretjes met een 2-cilinder luchtgekoelde Waukesha 13 pk-motor.
Dat was 1939 !

= Finale, vlgs. "van Dale":

1. slotstuk
2. eind-beslissingsstrijd
3. in de bouwkunde: frontale spits met kruisbloem.

De nummers 2 en 3 komen in het onderhavige geval niet aan de orde: Waarom behoort deze JH, zoals deze editie's in de wandeling genoemd worden, tot de rubriek "1" = slotstuk ?
Na in de loop van de afgelopen periode een groot aantal belevenissen en/of evenementen gedurende mijn gevarieerde auto-leven te hebben beschreven, komt er een moment, dat je er een streep onder moet zetten om mogelijke doublures te voorkomen en . .... bovendien putten uit het "herinneringsvat" houdt ook een keer op !
Het is mij bekend, dat menige lezer mijn berichten in hun computer hebben opgeslagen: ik niet ! Vanaf nr. 1 heb ik alle teksten en de daarbij behorende foto's en/of afbeeldingen geprint en in showmappen opgeborgen. Recentelijk heb ik de eerste 100 exemplaren in handen gegeven van een print-shop en zij hebben deze editie's dubbelzijdig op A4-zijdeglanspapier gedrukt en gebundeld, zodat er nu een concept-scrapbook beschikbaar is, dat letterlijk en figuurlijk op tafel gelegd kan worden om een en ander ontspannen te kunnen lezen resp. te bekijken. Binnenkort zijn ook de nummers 101 t/m 210 aan de beurt, zodat ook dat materiaal vast komt te liggen . . . voor het nageslacht ! Ik hoop, dat u allen veel plezier heeft gehad aan mijn wetenswaardigheden en wellicht ook nieuwe ontdekkingen heeft gedaan in de geest van "nooit van gehoord" of "ik had hier een heel andere visie op".
Los van de onderhavige min of meer regelmatige verschijning zal ik zeer zeker t.z.t. een en ander op papier zetten en u op de hoogte houden van historisch auto-nieuws.

U voor de toekomst al het goede toewensende ontvangt u de vriendelijke groeten van
Frans Vrijaldenhoven Voorjaar 2015