

De AUSTIN A-40 heeft in de jaren '40-'50 een belangrijke rol gespeeld in onze familie. Door het beroep van mijn vader (een van de vijf Makelaars in Automobielen, die ons land kende) varieerden de uitvoeringen nog al eens.

Het verbaasde ons zeer toen hij spontaan zijn Austin A-40 ter beschikking stelde ter completering van het Austin A-40 team bij de eerste Internationale Tulpen Rallye, die ik samen reed met de drie broers van der Wansem (de Haagse Austin-dealer); juist te meer, daar mijn ouders een week daarna op reis wilden naar Lugano.

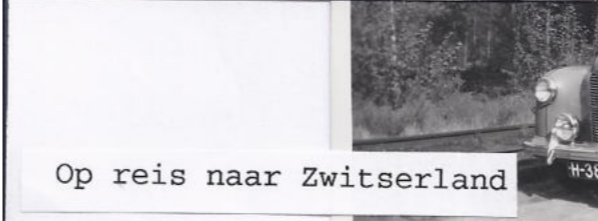
Met grote interesse keek mijn vader dan ook bij thuiskomst bij Hotel Huis ter Duin in Noordwijk hoe de Austin het er af gebracht had. (overigens compleet met een Mobilifoon-installatie voor het contact met de teamgenoten: anno 1949 !!) Aan het zonnige voorjaar met de "Pennock"-cabriolet heb ik uiteraard ook prettige herinneringen !



1e Internationale Tulpen Rallye



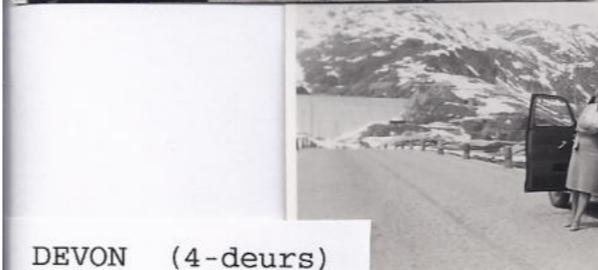
AUSTIN A-40
1949 - 1950



Op reis naar Zwitserland



Parijs: Place Vendôme



DEVON (4-deurs)



Body by PENNOCK



DORSET (2-deurs)



Ook de AUSTIN A-70 (Hampshire) was in de periode '49 -'50 een graag geziene gast in ons huis.
 Tijdens het verblijf van mijn ouders in Lugano met de A-40 ontmoetten zij daar het echtpaar Andresen + dochter uit Kopenhagen. Zij trokken veelvuldig met elkaar op.
 Bij het afscheid nodigde het echtpaar mijn ouders uit voor een bezoek aan Kopenhagen.
 In augustus 1949, een maand voor ik ingelijfd zou worden bij de A.A.T. vertrokken wij 's morgens om 5.00 uur met een "Hampshire", voorzien van een imperiaal met 2 jerrycans van 20 liter benzine en een extra reserveband. (Deze bleek inderdaad al nodig te zijn bij de Deense grensplaats Aabenraa.)
 Wij reden door het beschadigde Noordwestelijke deel van Duitsland (Lingen/Cloppenburg), alsmede door de verwoeste steden Bremen en Hamburg.
 Aangekomen bij de oversteek naar Seeland over de Grote Belt bleek, dat er een aantal veerponten de oorlog niet hadden overleefd. Na 3 uur wachten konden wij mee op de extra-plaatsen van de treinpont.
 Voor de eerste keer in Kopenhagen was een echte belevenis !
 Eerder in het jaar reed ik met de gebroeders van der Wansem de legendarische Brabant Grensrit: in de duisternis over heide en door bossen, verdwaald raken en vermoeidheid speelden een rol bij deze happening, maar ... wij vielen toch nog in de prijzen !
 In 1952 verplaatste ik mij dagelijks, na het Panhard Dyna-avontuur, met een A-70 naar de AGAM in Amsterdam aan de Stadhouderskade.
 Dit type AUSTIN was evenals zijn voorganger, de "Sixteen", voorzien van een 2.2. liter kopklepmotor van 70 pk.: en daar kon je goed mee uit de voeten !



Op weg naar Kopenhagen via Hamburg



Bandenpech



A 70 HAMPSHIRE



Toen de Engelsen nog goede auto's bouwden

THE AUSTIN A70



Brabant Grensrit 1949



Een fijn bezit !



en dan te bedenken, dat ik in 1951 (!) al betrokken was bij de werkzaamheden aan deze in het museum in Stuttgart-Unterturkheim aanwezige "Silver Arrows" !

... alsmede bij het gereedmaken van een tentoonstellings-chassis van de toen pas op de markt verschenen Mercedes-Benz "300".

Lang, lang geleden !

een team-genoot
r.a. een recordwagen

gereed voor een "service-beurt"

zij overleefden de wereldbrand

LOUWMAN MUSEUM

een Mercedes-Benz "300"-chassis

1951

SILVER ARROWS
1934-1939 SPECIAL EXHIBITION IN THE HAGUE!
11th OCTOBER 2012 - 6th JANUARY 2013

In cooperation with
Mercedes-Benz Museum

FRANS B. VRIJALDENHOVEN
Automotive Historian

Ursulaland 125
2591 GW The Hague
Holland

Phone/fax: (+31) 070 385.28.96

Voorjaar 1951: Het was in de periode, dat de JAGUAR XK 120 tot de export-favorieten behoorde (export or die!). De laatste Mark V's liepen toen van de band en de pilot-line van de nieuwe Mark VII verzorgde de eerste export-exemplaren, uiteraard met links-stuur.

Het was een grote tegenvaller, dat na het einde van de Mark V's er een staking van 7 weken uitbrak i.v.m. een probleem met een "shop-steward" van de body-workers.

Echter, de Pressed Steel Body Co, die vanaf de start van de Mark VII de carrosserieen leverde, bleef iedere dag de kale bodies afleveren. Overal op het fabrieksterrein werden zij buiten opgeslagen. (zie foto)

Het prepareren van XK's voor de races op Silverstone en de zorg voor de legendarische NUB 120 van Appleyard maakten ook deel uit van mijn training tot JAGUAR-specialist onder leiding van "Lofty England", aanvankelijk service-/ race Manager; uiteindelijk werd hij Managing-Director als de opvolger van William Lyons, voordat British Leyland de hand op de fabriek legde.



7 weken staking: buiten-opslag nieuwe bodies.



Mark VII's gereed voor export

1951



de eerste XK 120 Coupé klaar voor de show in Genève



een van de 2 Mark VI-saloons



Radford-Works voor de verhuizing naar Browns Lane.

6.

Een van de 10 pagina's, die Editor-in-Chief, John Biel, van "Collectible Automobile" in de uitgave van oktober 2005 plaatste met daarop een collage van 45 foto's uit mijn prive-albums, waarvan ik de originele exemplaren per aangetekende post aan hem opzond (..en netjes weer terug kreeg !)



Willy Vrijaldenhoven rests easy on a 1936 Ford two-door sedan.



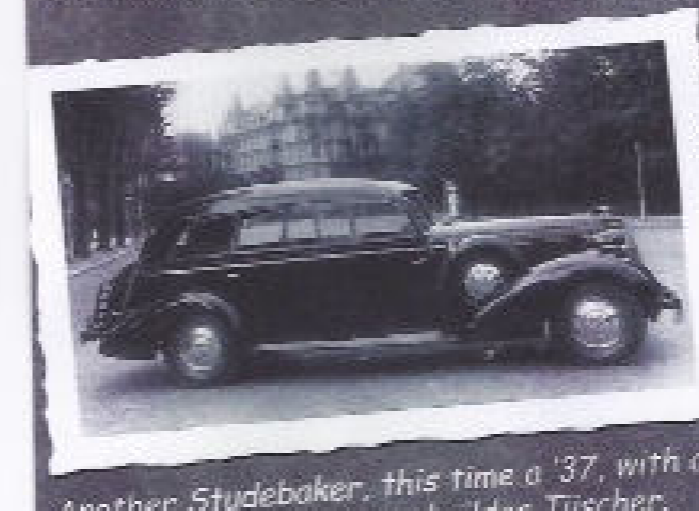
A long-wheelbase export 1936 Chevrolet with body by Gläser on display in Amsterdam.



Frans (left) and Fred with another stretched '36 Chevy with a Gläser body from Germany.



A 1936 Studebaker President with a convertible body by Dutch coachbuilder Pennock.



Another Studebaker, this time a '37, with a body executed by Swiss builder Tüscher.



Frans, on a '33 Essex Terraplane, with friend Alex van Wely and Willy. A '37 Ford is behind.

7. Auto's in de jaren '30-'40

Bij het zien van deze foto's van automobielen uit de jaren '30-'40 is toch duidelijk vast te stellen, dat toentertijd een auto echt zijn eigen identiteit had, zijn eigen karakter en duidelijk herkenbaar was: dit in tegenstelling tot de huidige "Euroboxen".

Wat een creatie's toen: zo'n Lancia Astura V8 en de voorloper van de XK 120, de SS-Swallow. Herinneringen: met Pinksteren 1938 op weg langs de Rijn, via Keulen-Bonn, naar ons hotel in Bad Honnef met een BMW. Donkere dagen: auto's in oorlogstijd met gasflessen op het dak, zoals op de Citroen, maar ook gezelligheid na 1945: charmant bezoek uit Kopenhagen met haar Standard Twelve 1937 en de zondagse uitjes, net als voor de oorlog, met de ouders of nichtjes (Fiat Topolino).

Reeds in de jaren '30 zeiden mijn groot-ouders: "die kleinzoon van ons gaat in de toekomst vast wat "doen" met auto's; inderdaad in september 1945 koos ik voor het "vak" !



Lancia Astura 1933

FIAT 521 1934



SS Swallow 1935



DKW Meisterklasse 1937



BMW 319 1935

Citroën "11" 1939 + Skoda 1100 1939



FIAT 500 "Topolino" 1948

F.B. Vrijaldenhoven



Peugeot 202 1948



Standard "Twelve" 1937



Skoda 1102 1951



8 Tulpen Rallye 1949

Nadat mijn vrienden van der Wansem (Austin-dealers in Den Haag) terugkwamen van de Rallye Monte Carlo ontstond in het voorjaar van 1949 het enthousiasme om met een team van drie Austin A40's te gaan deel nemen aan de 1e Internationale Tulpen Rallye.

Ja, drie Austins, hoe kom je daaraan ?

Wagen Nr 1 was de demonstratiewagen. Door de toezegging van een klant, Dr Flieringa, mocht zijn zoon de A40 een weekje van zijn vader "lenen".

Dan Nr 3 ? Tegen ieders verwachting in werd zelfs mijn vader enthousiast voor het idee en stelde toen zijn groene A40 ter beschikking voor de Rallye. (niemand had dat ooit verwacht !)

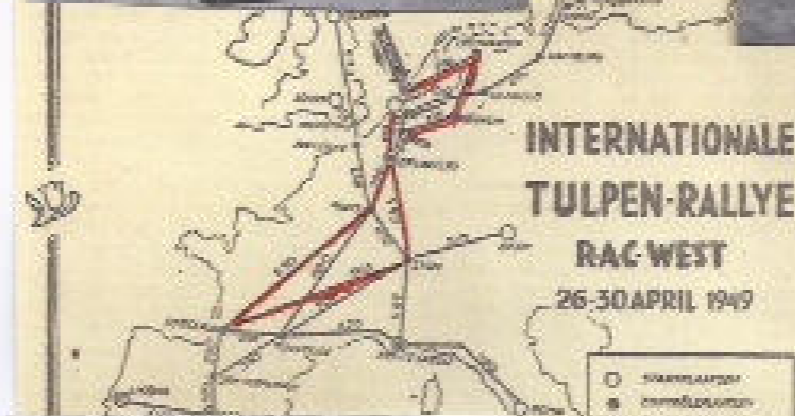
Bij het gereed maken van de wagens mochten wij van een PTT-relatie een mobilifoon inbouwen om onderling contact te kunnen houden (antenne op het dak !)

Als zevende team-genoot zat verslaggever Martin Duyzings van de "Maasbode" op een van de achterbanken met de schrijfmachine op schoot. Hij rapporteerde dagelijks per telefoon de Rallye-indrukken naar de krant in Rotterdam

Onder grote spanning keek mijn vader bij de finish bij Huis ter Duin in Noordwijk uit hoe zijn wagen de Rallye had overleefd. want drie dagen later wilde hij met de A40 op vakantie naar Lugano: hetgeen inderdaad met een ongeschonden Austin geschiedde !



de dag voor de start



Controle Brussel



Place Vendôme, Parijs

KLASSE 3 (1100—1500 cc)

1. K. Wharton—Mrs. J. Coeke ... GB 441,3 pt Ford Anglia
2. R. Th. Halden—K. M. Thorne GB 430,6 pt M.G.
3. R. L. Van der Wansem—
F. Vrijaldenhoven NL 435,3 pt Austin
4. G. L. Van der Wansem—P. Flieringa—M. W. Duyzings NL 421,1 pt Austin
(speciale prijs „Den Hartog“-beker)

Klassementsproef op het circuit van Zandvoort



Weer thuis !



Bij mijn aanstelling als adjunct-directeur van F.v.d. Valk & Co's Automobiel Mij (ik was toen 27 jaar) startte ik met een Vauxhall Wyvern L-type als dienstauto, rijdende onder het zaak-nummer HZ-49306. Kort daarop hevelde ik deze wagen over naar de nieuwe vestiging aan de 2e Schuytstraat als service-auto.

In de kelder van het nieuwe pand trof ik een aantal E-typen, die in een hoekje stonden te "verstoffen", omdat de toenmalige verkoopleider er "geen raad mee wist"(!) Eerst heb ik de 1953 Wyvern te voorschijn gehaald, op laten knappen en ben er zelf mee gaan rijden. (toen ook nog onder het prov.nummer HZ 49306). Na verkoop van deze wagen was een Velox 1954 met kenteken PP 50-92 aan de beurt. (PP-50-92: kenteken van mijn huidige Mitsubishi Galant PP-ZH-92 !).

Met deze Velox zijn wij op vakantie gegaan naar het Zuiden: Route Napoleon-Monte Carlo-Milaan-Lugano: 6 cilinders met een inhoud van 2.2 liter, 68 pk, probleemloos, 130 km/u over de autowegen en een doorsnee benzineverbruik van 1 op 10 !

(het reispakket omvatte ook een hoofdveerblad: dit kon bij dit type auto pardoes de geest geven !!)

De tweede Velox 1954 was de PK-15-92. Ook deze Vauxhall werd door de werkplaatschef verkocht, waarbij hij de kwaliteit van de wagen aanpreeft met de toelichting: deze auto wordt gereden door een van mijn lastigste klanten (...en dat was ik !)

Het probleem van het wegstoppen van de inruilauto's werd toentertijd veroorzaakt doordat de provisie-afrekening van de verkoopleider en de vertegenwoordigers al plaats vond voordat de inruilers waren verkocht: men had geen interesse meer voor die auto's !

Nadat de kelder was gezuiverd van inruilauto's heb ik maatregelen genomen om dit euvel voor de toekomst te voorkomen.



1951-1957 Wyvern E-type EIX



VAUXHALL



1951-1957 Velox E-type EIP, EIPV



In de jaren 1953-'54 toen ik als Service-Manager bij de AGAM aan de Stadhouderskade in Amsterdam werkzaam was, kwam Piet Olyslager regelmatig bij mij op bezoek. Hij had n.l. op zich genomen de werkplaats-handboeken van de Mercedes-Benz typen 170V/D en de 170 S te vertalen ter voorbereiding van de toen op de markt te verschijnen losbladige technische handboeken.

Wanneer hij een aantal hoofdstukken vertaald had, presenteerde hij deze bij mij ter eventuele correctie. Bij de eerste druk vermeldde hij op de frontpagina, dat de controle uit hoofde van mijn toenmalige functie door mij had plaatsgevonden.

Tijdens contacten in 1957 heeft Piet Olyslager mij geassisteerd bij het vervaardigen van een herinnerings-maquete (zie foto) ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van F.van der Valk & Co's Automobiel Maatschappij, Vauxhall/Bedford-dealer in Den Haag.

De herinnering-maquete bestond uit een roestvrij stalen plaat (=autoweg) en stelt d.m.v. een oplopende grafiek de ontwikkeling van het bedrijf voor tussen 1932 en 1957.

De heer F. van der Valk was de eerste officiële Opel-dealer in Den Haag, gevestigd aan de Bezuidenhoutseweg 181. In 1949 ging dit agentschap over in Vauxhall/Bedford.

De OPEL en VAUXHALL op de maquete werden op aanwijzingen van mij en met behulp van Piet Olyslager

(betr.: Opel) en mede door een modelleur van "Madurodam" gecreëerd, ik meen van gips of ander kneedbaar materiaal, en later in een bronsbad gedompeld.

AFSTELGEGEVENS

ALGEMEEN

Eventuele reparaties zullen het beste uitgevoerd kunnen worden door de officiële Mercedes-Benz-dealers, aangezien zij over de nodige ervaring en het speciale gereedschap beschikken. Deze gegevens zijn gecontroleerd door de heer F. B. Vryaldenhoven van de N.V. A.G.A.M. te Amsterdam.

BIJZONDERHEDEN

Belangrijk

Het type Mercedes Benz 170 Va is een verbeterde uitvoering die vrijwel gelijk aan elkaar, buiten de cilinderboring, verklepspel, uitlaatklepsleiders, eventuele loodbronslage van ondergeschikt belang. Om niet onnodig in berhalinge afstelgegevens uitsluitend de afwijkingen tussen de type overige gegevens van het type 170 Va zie men dus het type

MOTOR

Type M 136. V

Motor: Samengebouwd met koppeling en versnellingsb

Demontage:

Voor demontage van de motor uit het chassis zie de uitv enige aanvulling hierop is, dat men de dikke rubberslang v ieren en monteren.

Motorcompressie: Normale compressiedruk \pm 110 lb

Cilinderkop: Lichtmetalen cilinderkop, demontabel. Compressieverhouding 1 : 6,5.

Voor cilinderkopnummer zie ook onder Koppakking. Vanaf motornummer 8501 hebben de kleppen een grotere. Indien men een cilinderkop moet vernieuwen bij een m de cilinderkop onderdeelnummer 181 010 0120 gebruikt

Maten:

Compressieruimte per cilinder (kop gemonteerd) 80 cm
" " " (alleen cilinderkop) 69 cc

Hoogte van de compressieruimte van de lichtmetalen cilinderkop tot aan het hoogste punt van de compressieruimte. Voor demontage en montage zie type 170 V.

Koppakking: Merk Götzte-Asta, Diring of Reinz.

Cilinderkop onderdeelnummer 181 010 0120.

Bijbehorende pakking nummer 181 016 0320.



IN MEMORIAM PIET OLYSLAGER

Donderdag 1 april jl. overleed na een zwaar ziekbed van enige maanden Piet Olyslager. Al tijdens zijn leven was hij een legende in de autowereld en genoot tot ver over onze landsgrenzen bekendheid.

Deze Bugattist en 'autogek' in hart en nieren leerde zichzelf tekenen en ontwierp na de oorlog schitterende automobielen voor o.a. Abarth, Cisitalia en Talbot Lago. Ook de auto van koning Farouk van Egypte en de staatslimousine van De Gaulle waren van zijn hand. Hij richtte de Olyslager-Organisation op, waarvoor Kluwer het bekende Auto-technisch Handboek uitgaaf, gevolgd door de populaire Vraagstuk-serie. Voor Full-speed werden de beroemde plaatjes-albums gemaakt, waarvoor in totaal 2000 tekeningen zijn vervaardigd.



In 1972 sloeg hij een miljoenenbod van de Times Mirror-groep voor zijn bedrijf af om het een aantal jaren later voor een 'prix d'ami' aan zijn personeel te verkopen. Na zijn pensionering zei hij de autowereld vaarwel en bleef op eigen verzoek uit de 'picture'.

Slechts met moeite kon ik hem voor een interview overhalen, dat maar 1992 in AUTOMOBIEL Klassiek werd gepubliceerd. Hij liet weten dat niet zijn talenten of capaciteiten, maar zijn enthousiasme voor automobielen hem zo veel succes hadden gebracht. Piet was een op-en-top gentleman, altijd onberispelijk gekleed en met een heerlijke bourgondische levensinstelling.

De begrafenis vond in familiekring in Zeist plaats. Wij wensen zijn vrouw en familie veel sterkte.

John H. Mulder

Deze tweede pagina uit "Collectible Automobile", oktober 2005", staat in het teken van Chrysler. (behalve dan de "Rockne" 1932 - een kindje van Studebaker). Bovenaan een typische foto met een opstelling voor de persfotograaf: wel iets anders dan het aanbrengen van een computer-diagnose stekker, die normaal gesproken moet aangeven wat er aan de hand is.

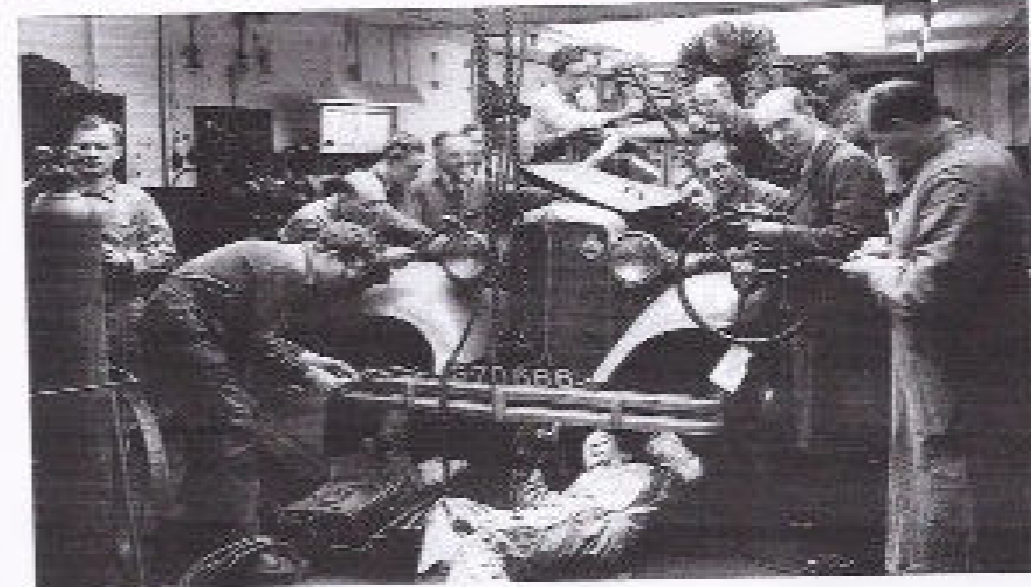
De "Chrysler - Airflow " heeft wel een rol gespeeld in mijn leven: n.l. op mijn 6e verjaardag kreeg ik naast een Amerikaanse stroomlijntrein en een aantal "Tootsie Toys" - Graham 1932 ook een muisgrijze "Chrysler - Airflow" - promo, die mijn vader bij de toenmalige Haagse Chrysler-Plymouth-dealer, James Nefkens aan de Laan van Meerdervoort 52 , heeft verworven.

In de jaren '50 liet ik hem in de "Vespa"-afdeling "moderniseren": hij kreeg een metallic-blauwe kleur !

Toen de zoons van mijn broer groter werden, kregen zij dit degelijk stuk speelgoed van mij.

Actief bezig zijnde met de auto-historie lukte het mij in de jaren '90 de "Airflow" weer terug te krijgen, echter zwaar gehavend, vol deuken en "beschilderd" met aluminium verf. Bovendien ontbraken de koplamp-units en de wioldoppen, terwijl de raamljsten zwaar verroest waren.

Na het uitdeuken en spuiten in een mooie donkerblauwe lak + de montage van de in Amerika betrokken ontbrekende onderdelen (!!), prijkt de "Airflow" vandaag de dag op een massief houten plateau, ooit deel uit gemaakt te hebben van de ombouw van een opklapbed.



A light-hearted photo from Frans's files of an everly attentive workshop staff apparently eager to do anything—and everything—to service a 1932 Chrysler.



This 1933 Rockne with European coachwork survived World War II.



"Chrysler Airflow 1934—A wealthy Dutchman shows his new possession."



Sixth birthday, October 1934: Frans with his gifts, including an Airflow model by Corcoran.

October 2005



Both still going strong many years later. Frans restored the model with parts from the U.S.

Het was aan het einde van de jaren '80 (nu al weer 23 jaar geleden), dat wij met vrienden met hun Toyota Camry Oslo bezochten en aansluitend een tocht maakten over de Noorse bergen met bekende plaatsjes als Gol, Hemsedal en Geilo. Bij een onderbreking in Lillehammer bezochten wij uiteraard ook het auto-museum: "Norsk Kjøretøy Historisk Museum".

In dit museum kwamen we een paar echte Noorse creatie's tegen: eigenlijk een-dags vliegen zoals: Op de foto links boven: de MUSTAD 1935, gebouwd als probeersel van Clarin Mustad, die eerder in 1917 ook eens een 6-wieler had gebouwd. De kleine 1-persoons auto kreeg de bijnaam: "de Egoist".

De foto rechts boven: de BJERING (1919-1920)

H.C. Bjerling, Gjøvik
A/S Raufoss Ammunisjonsfabrikker, Raufoss

De eerste vijf exemplaren hadden een houten carrosserie met twee tandem-zitplaatsen en een luchtgekoelde V4-motor; zij werden bij de politie ingezet, waarbij eventuele arrestanten voorin plaats dienden te nemen (betere controle !) In de winter werden voorop ski's geplaatst. Laatst genoemde fabriek bouwde 2 Bjerings met een metalen body en een 4-cilinder-in-lijn motor. Het tentoongestelde exemplaar bleef als enige Bjerling slechts behouden.

Foto rechts onder: de TROLL (1955-1957)

Troll Plastik og Bil Industrie, Lunde i Telemark.

Na aanvankelijk "Trippel"-materiaal als basis te gebruiken, werd Per Kohl Larsen (de ontwerper) na het uitblijven van onderdelen genoodzaakt "Gutbrod"-techniek toe te passen. De 663 cc 2cil./2-takt motor ontwikkelde 30 pk. Aanvankelijk wilde men SAAB-motoren gebruiken, maar die bleken uiteindelijk te kostbaar te zijn. Van deze kunststof 2+2 uitvoering werden echter slechts 6 stuks gebouwd.

Foto links onder:

Een DODGE 1935 voorzien van een lijkauto-body gebouwd door carrosseriefabriek Andr. Rasmussen.

Deze historische objecten zullen wij echter niet op een markt, beurs of veiling tegenkomen..... zo lang het museum niet failliet gaat !



Op deze derde pagina van "Collectible Automobile", oktober 2005, staan o.a een drietal Pontiacs van diverse pluimage afgebeeld.

In 1961 beleefde mijn toenmalige dienstauto, de "Tempest", zijn premiere met een schuingeplaatste 3 liter, 4 cilinder 112 pk motor (een halve V8 !) met een door een riem aangedreven bovenliggende nokkenas. (gelijk de Glas S 1004, de FIAT 125 en de Vauxhall Victor). Een buigzame aandrijftras liep van de motor naar de "Transaxle".

Samen met de Buick Special en de Oldsmobile F85 vormde de Pontiac Tempest de BOP-cars van General Motors.

De "Grand Prix" bij een bloemencorso met zijn V8-motor was begin jaren '60 in Amerika leverbaar met 6.4 tot/met 6.8 liter inhoud naar keuze. De vermogens liepen van 218 tot 358 pk. Slechts enkele exemplaren vonden in ons land een baas.

De groene "Le Mans" werd uitgerust met een 6 cilinder-in-lijn motor met bovenliggende nokkenas (3.5 liter/142 pk), die toen ook aangedreven werd door een riem; een toepassing, die in de loop van de jaren bij heel veel merken werd en wordt toegepast.

De verkoop van Pontiac's, meestal bij de Vauxhall-dealers, maakte slechts een heel klein percentage uit van de totale jaar-omzet.

Naast de Pontiac's treft men nog een Chevrolet 1958 aan uit het familie-album, alsmede een van de Ford-producten, waarmee Prins Bernhard zich verplaatste: de Thunderbird met kenteken AA-00-13.



Frans's mother again, this time with a six-cylinder 1958 Chevrolet Delray four door sedan.



Always fond of Fords, Prince Bernhard owned this 1960 Thunderbird two-door hardtop.



A flower-bedecked 1964 Pontiac Grand Prix. It belonged to the director of Frans's firm.



Frans Vrijaldenhoven's wife, Sylvia (right), and friend Trudy Schouten make ready to head out on the road in a 1970 Pontiac LeMans Sport two-door hardtop.

Het was in maart 1923, nu alweer bijna 90 jaar geleden, dat mijn vader de NV "Autostal" aan de Haagse van Hoornbeekstraat 67 oprichtte met als bedrijfsuitoefening "Verhuur van Luxe Automobielen met chauffeur". Het autopark bestond uit Lancia's: in die jaren een "deftige" auto.

De ligging van het bedrijf in het Statenviertel en nabij "Sorghvliet" was strategisch gekozen, aangezien Den Haag, als regeringscentrum, veel notabelen in deze buurten had wonen. Zij beschikten in die jaren niet over een dienstauto met chauffeur !

Bovendien verbleven heel veel welgestelde verlofgangers uit het voormalige Nederlands Oost Indië ook in deze stadsgedeelten, alsmede in het aangrenzende "Duinoord". Wanneer zij zich voor de verlofperiode geen auto aanschafte, maakten zij veel gebruik van auto's met chauffeur.

In 1926 vond de verhuizing plaats naar een eigen pand aan de Bentinckstraat 111/113 (de plek waar ik geboren ben!) De grafisch ontwerper, die destijds het briefhoofd heeft ontworpen, had kennelijk een zwaar weekend achter de rug, gezien het gestuntel met de voorletters van mijn vader (... van adel zijn wij ook niet, dus de "v" voor de naam was geheel ten onrechte)

Een anecdote uit die tijd: wanneer een Lancia terug kwam van een buitenrit en veelal in de modder had gezeten van de toentertijd slechte wegen, dan werd voor de direct daarop volgende rit alleen de rechterzijde snel gewassen en dan "wegwezen" ! Mijn moeder zorgde voor steeds heldere kanten kleedjes op de achterzitting en in drukke tijden, wanneer mijn vader ook "uitrukke", regelde zij eveneens de telefonische afspraken voor de volgende ritten.

Nadat mijn vader medio jaren '30 beëdigd werd als makelaar in automobielen heeft hij de autoverhuur-activiteiten beëindigd.

Toen Sr. in 1978 overleed was hij de laatste van de vijf destijds in ons land aanwezige makelaars in automobielen: dat was in een periode, dat de titel "Makelaar" beschermd was en niet zonder meer gebruikt mocht worden.

ZONDAG

jl., den eersten Zomerschen dag van dit jaar,
zag men overal de

Lancia
Automobielen der

N.V. AUTOSTAL

En geen wonder! Wat is er prettiger, dan een heerlijk tochtje in een eerste klas Automobiel

Door aankoop van weer
2 LANCIA's,

konden wij nog meerdere menschen tevreden stellen.

67 V. HOORNBEEKSTRAAT 67

Tel. 53473.

VERPLAATST

N.V. „AUTOSTAL”

VAN

v. HOORNBEEKSTRAAT 67

NAAR

BENTINCKSTRAAT 111-113

TEL. BLIJFT

53473 - 53044



VERHUURINRICHTING VAN LUXE AUTOMOBIELEN

STALLING
VERKOOP
REPARATIE

N.V. „Autostal”

BENZINE
OLIE EN
BANDEN

DIE B. VRIJALDENHOVEN
BENTINCKSTRAAT 111-113
TEL. 53473 EN 53044

DER HAAG

192

B. V. W. VRIJALDENHOVEN
BEËDIGD MAKELAAR EN EXPERT IN AUTOMOBIELEN

.....tijdens de zomer van 1943 behoorden vakantie's tot het verleden; slechts herinneringen bleven over aan fijne reizen langs de Rijn van Keulen tot Mainz met een BMW 319 of een 8 cyl. Nash 4 o/d kap uit 1931.

Op ons evacuatie-adres in Rijswijk was ik toen al de trotse bezitter van Tootsie Toys- en Dinky Toys modellen, alsmede een auto-catalogusverzameling, die ik had bijeengekregen tijdens bezoeken aan de RAI of Concours van Koetswerken in Scheveningen.

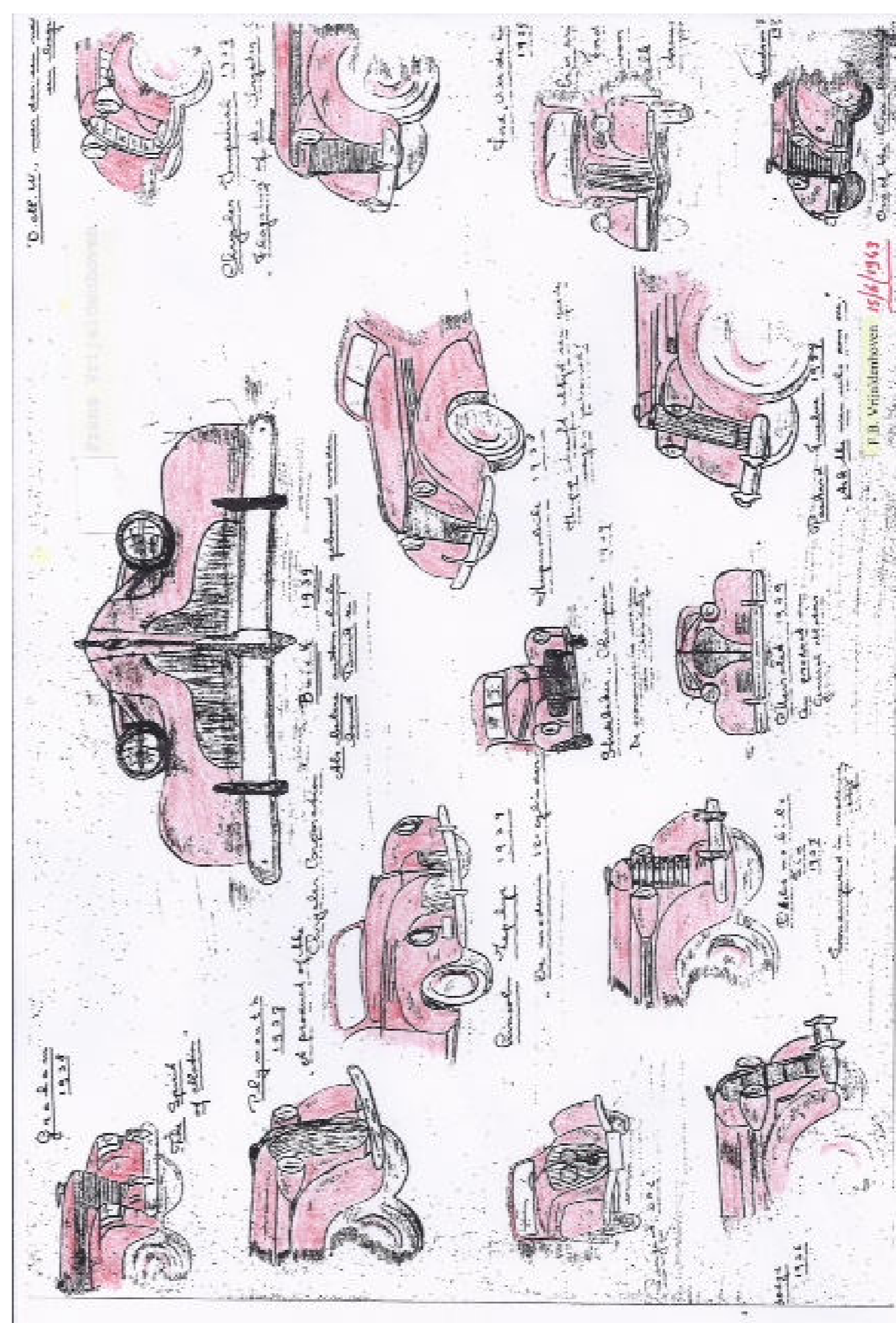
En wat doe je er dan mee ?

Met behulp van een vel A3-tekenpapier en een pakje carbonpapier + een goed geslepen potlood creeerde je door "overtrekken" een leuke collage "neuzen" van 15 in ons land populaire merken. Daaronder schreef ik met een kroontjespen met rode inkt de toen gebruikelijke slogans als: "Ask the man who owns one"; "Hupp heeft altijd goede wagens gebouwd" en "Als betere automobielen gebouwd worden, bouwt Buick ze !"

Als curiositeit is te vermelden, dat de originele A3-opzet, destijds op karton geplakt, alle stormen des tijds c.q. verhuizingen heeft overleefd. Ten behoeve van verzending langs electronische weg werd het op A3 vervaardigde overzicht verkleind naar de hierbij gevoegde A4-formaat.

(N.B. vanuit ons evacuatie-adres zag ik in die jaren regelmatig de V1's ("vliegende bommen"), die vanaf het nabij gelegen vliegveld Ypenburg richting Antwerpen en/of Londen werden afgeschoten. In de winter van '44-'45 was ik vanuit onze achtertuin getuige van een V2-bom, die vanaf zijn lanceerplek in het Rijswijkse bos verticaal retour kwam en een internaat verwoestte niet ver van ons huis: wat hebben wij toen geluk gehad !)

Het waren donkere jaren !



De AUBURN was in de eerste helft van de jaren '30 geen onbekende in ons land: een stoere auto voor een aanvaardbare prijs in de categorie Buick-Studebaker-Hudson. De importeur was destijds NV Eggelmeijer & Co in Rotterdam met o.a een filiaal aan de Z.O. Binnensingel hoek Spui in Den Haag. Het programma omvatte 6, 8 en 12 cilinder-modellen al of niet met een "Supercharger" of "Dual Ratio"-achteras (... met 10 jaar garantie !) De advertentie-slogan luidde: "geen wagen heeft, wat Auburn geeft !".

In ons gezin speelde de Auburn af en toe een rol, zoals bijgaande 3 foto's aantonen. ...een zonnig uitje met een cabriolet van een van de oudste relaties van mijn vader; in 1925 kocht de deken van advocaten zijn eerste auto, een Essex, gevolgd in 1931 door een Auburn-cabriolet. Wanneer de client drie maanden in het zonnige Zuiden verbleef verzocht hij mijn vader regelmatig met de cabrio te rijden: "drie maanden in een garage-box doet de auto geen goed" zo stelde hij. In 1936 kocht hij een Studebaker President met een "Penock" 4 o/d kap-carrosserie. Na de oorlog was zijn eerste auto een Chrysler Windsor met daarna via mij (F.v.d. Valk & Co) in 1955 een Pontiac V8 hard-top coupe.

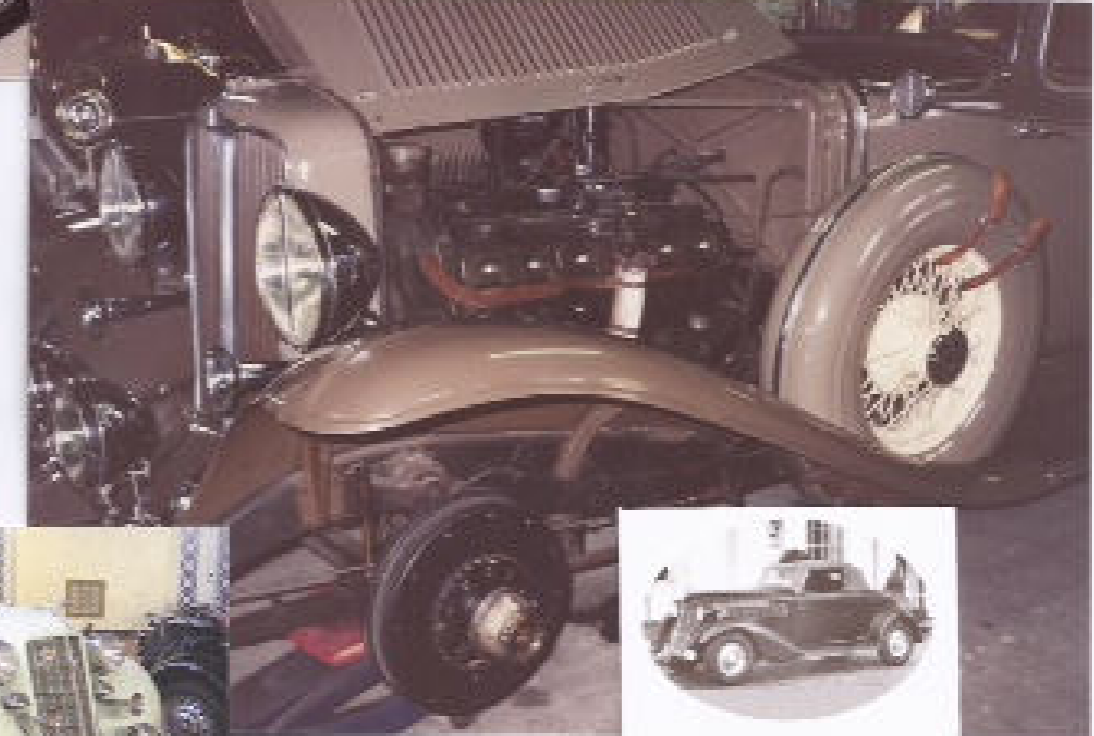
Rechts boven is ook een Auburn uit 1931, die voor een client werd "ingereden", hetgeen dan op zondag gebeurde met de familie.

De foto met de elektrische trein Amsterdam-Rotterdam (de "oude lijn") werd genomen op een "bollenzondag". De 1934 Auburn werd vanuit Nederlands Oost Indië besteld, door mijn vader bij de importeur afgenomen, "ingereden" en bij aankomst van de boot uit Indië in de haven afgeleverd aan de verlofganger.

Ja, en waar vind je dan in 1988 een Auburn met een V12-motor met 8.800 mijl op de teller? In de werkplaats van het Auburn-Cord-Duesenberg-museum in Auburn (Indiana-USA) ! Na een reparatie aan de linker voorrem trof ik de wagen 2 weken later weer aan in Hershey (The Greatest Show on Earth)!

Mijn laatste avontuur met een Auburn was in 1950: tesamen met nichtjes en vrienden trokken wij erop uit met een 1936 Auburn two-seater, type 852 (dus ook met drie man en/of vrouw in de "kattebak" !) Helaas, een "actie-foto" ontbreekt in mijn archief ! Ook deze klassieke Auburn verdween jammer genoeg in de loop van de jaren in het onbekende!

(deel 2: de Cord en deel 3: de Duesenberg volgen)



17 Een witte wereld

Sneeuw, sneeuw en nog eens heel veel sneeuw.....Een witte wereld

"Vroeger, ja, vroeger, toen hadden we echte winters !" een kreet, die we veelal hoorden.

Sinds vanmorgen zijn we genezen van deze uitlating.

Bij het openen van de gordijnen werden we geconfronteerd met een beeld, dat we jaren niet hebben gezien.

Heel dikke lagen sneeuw, die nog bleven liggen ook !

En op de buitenwegen ? : record-files tot 1.000 kilometer toe !

Op zo'n ochtend ga je eens kijken in de familie-albums hoe de combinatie "auto-sneeuw" in mijn leven een rol heeft gespeeld....en dan ook nog op de gevoelige plaat werd vastgelegd.

We zien o.a.: Met de slee achter een DKW in de z.g. mobilisatie-winter 1939-'40, die heel pittig was. In de jaren '50 zaten we af en toe in een bescheiden witte wereld. Een avontuur was het voor mij in december 1950, toen ik met een Chevrolet 1948 op weg was naar Kopenhagen met sneeuw en uiterst gladde wegen om die auto daar af te leveren.

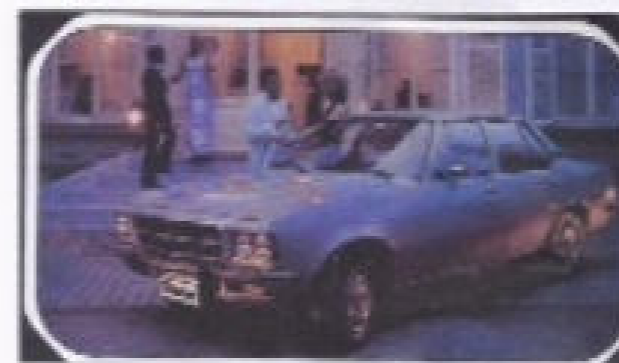
Als "oldtimer" komen we zelfs een BMW "319" tegen, kort voordat ik mijn eerste eigen auto had: de Dyna Panhard.

Op reis in Zwitserland spreekt het vanzelf, dat je sneeuw tegenkomt, zoals met de "Ranger" op de Gotthard-pas en met mijn eerste Mitsubishi-Galant boven Lausanne.

En nu maar afwachten hoe lang we in de sneeuw en de daaropvolgende "prut"" komen te zitten.

Wees voorzichtig op de weg !!!

(Een ding is zeker.... op 21 maart a.s. komt de lente in ons land : moed houden dus !)



Het was in de zomer van 1938 toen een van de relaties van mijn vader ging verhuizen naar Zwitserland. Hij had het voornemen zijn auto, een DODGE 1936, mee te nemen en dan in te voeren in het land van Wilhelm Tell.

Daarbij diende hij er rekening mee te houden, dat de auto moest voldoen aan de Zwitserse toelatings-eisen. Een van de voorwaarden was, dat de auto geen mascottes resp. gevaarlijke uitstekende objecten mocht hebben.

(Wij hebben daarmee moeten wachten tot 1958 !)

Ergo, de sierlijke springende bok, het handelsmerk van DODGE sinds begin jaren '30, moest verwijderd worden.

Mijn vader liet de mascotte in de werkplaats verwijderen en overhandigde het gedemonteerde exemplaar aan de client. Als dank voor de prettige samenwerking in de voorgaande jaren ontving Sr. de springende bok als herinnering !

Vele jaren na dato heeft deze unieke mascotte nog steeds een plekje op mijn boekenplank.

Over uitstekende delen gesproken: op bijgaande afbeelding zien we zo'n Zwitserse DODGE, maarwat is er zo bijzonder aan deze Dodge zonder mascotte ?

De wagen was een van de Dodge- en/of Plymouth-wagens, die door Adophe SAURER AG in Arbon (Thurgau, CH) in een klein aantal als proef werden voorzien van een snellopende 6 cilinder, 3.6 liter - 72 pk Dieselmotor metvier kleppen per cilinder (!) en directe inspuiting (!), waar andere gerenommeerde fabrikanten later als z.g. "primeur" mee voor de dag kwamen.

Waarom deze Chrysler-producten ? : naast General Motors (Chevrolet, Buick, Opel en Vauxhall) in Biel assembleerde SAURER in Arbon in de tweede helft van de jaren '30 een groot aantal Chrysler-producten zoals Dodge, Plymouth en DeSoto.

In 1946-'48 maakte ik veelvuldig gebruik van een lichtgroene Plymouth Diesel 1935, die zorgde voor het contact tussen de hoofdvestiging van SAURER midden in het stadje Arbon en het fabrieksterrein bij het stations-emplacement. Hier bevonden zich o.a de chassis-montage, de gieterij en de "Holland"-hal, speciaal ingericht voor de fabricage van de bus-chassis voor de RET (Rotterdamse Tramweg Mij) en de GTW (Gelderse Tramwegen). Een aantal bussen werden voorzien van een carrosserie van SEITZ-Kreuzlingen (CH), andere werden afgebouwd door Verheul-Waddinxveen en Allan.

Van alle in Zwitserland gebouwde, en door "Auto-Palace"- Den Haag ingevoerde, chassis heeft slechts een SAURER-bus en wel van de RET (nr .223) de afgelopen jaren overleefd !



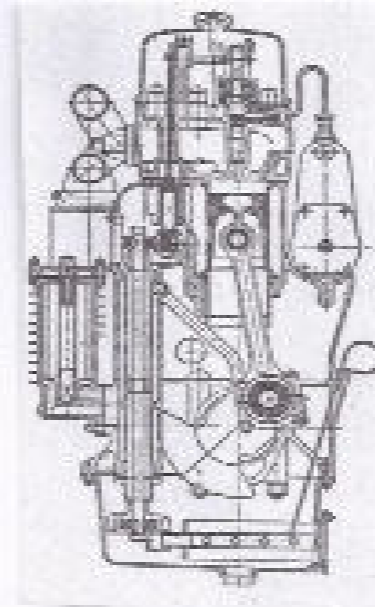
Foto: Fred de Mol



ASSEMBLAGE

Naast de vrachtauto-industrie bleef de personenauto-industrie eveneens een rol spelen. Ervaren diverse andere Amerikaanse fabrikanten, die een montagefabriek in Europa stichtten (General Motors in Aachen aan de Rijn in Aachen, bijvoorbeeld) richtte ook Chrysler de schreden naar het oude werelddeel en vond onderdak in Arbon. Men assembleerde in de jaren 1935-39 onder andere Chrysler, Dodge en Plymouth auto's, maar ook nog wel even Willys Overland!

De Saurer technici hadden inmiddels de beschikking over een zogenaamde "Schachtler" dieselmotor (3000 omwentelingen per minuut in plaats van 1600 en dat in vergelijking met onze bekende dieselmotoren) en namen proeven met de montage in enkele personenwagens. De dieselmotoren, die in een Dodge en een Plymouth gemonteerd waren, zagen in principe ook in de lichte vrachtauto's toe te passen en hadden een cilinderinhoud van 3617 cm³ met een vermogen van 72 pk. Bij de experimentele toepassing in een paar wagens is het echter gebleven. Zelfs als men was had een auto in 1947 nog een lichtgroene Plymouth 1935 diesel reden in bedrijf, die per dag talloze malen tussen de twee fabrieksweggingen van Saurer in Arbon met alweer de laatste verzorging, maar ook personeelsleden heen en weer transporteerde.



Ein frühes Dieselauto aus der Schweiz, der in Arbon montierte Chrysler-Plymouth mit leichtem Saurer-Dieselmotor, der 1935 in einigen Exemplaren gebaut wurde.

**Saurer-
Plymouth**
mit Dieselmotor

Errett Lobben Cord (1895-1974) was verantwoordelijk voor een tweetal CORD-uitvoeringen, die zijn naam droegen.

Allereerst natuurlijk de in 1929 gelanceerde 8 cilinder met de unieke voorwiel-aandrijving: de L-29.

Echter de "Wallstreet Crash" kwam voor hem op een erg ongelukkig moment. De verkoop-resultaten waren bedroevend. Met een bescheiden aantal van 1.819 stuks in 1929 kwam Cord niet verder dan, met een nagenoeg ongewijzigde L-29 ook in 1930 en 1931 op de markt te brengen, op een totaal van 5.010. In 1932 verkocht men nog de laatste 157 Cord's als L-29: "overjarigen" zullen we die dan maar noemen.

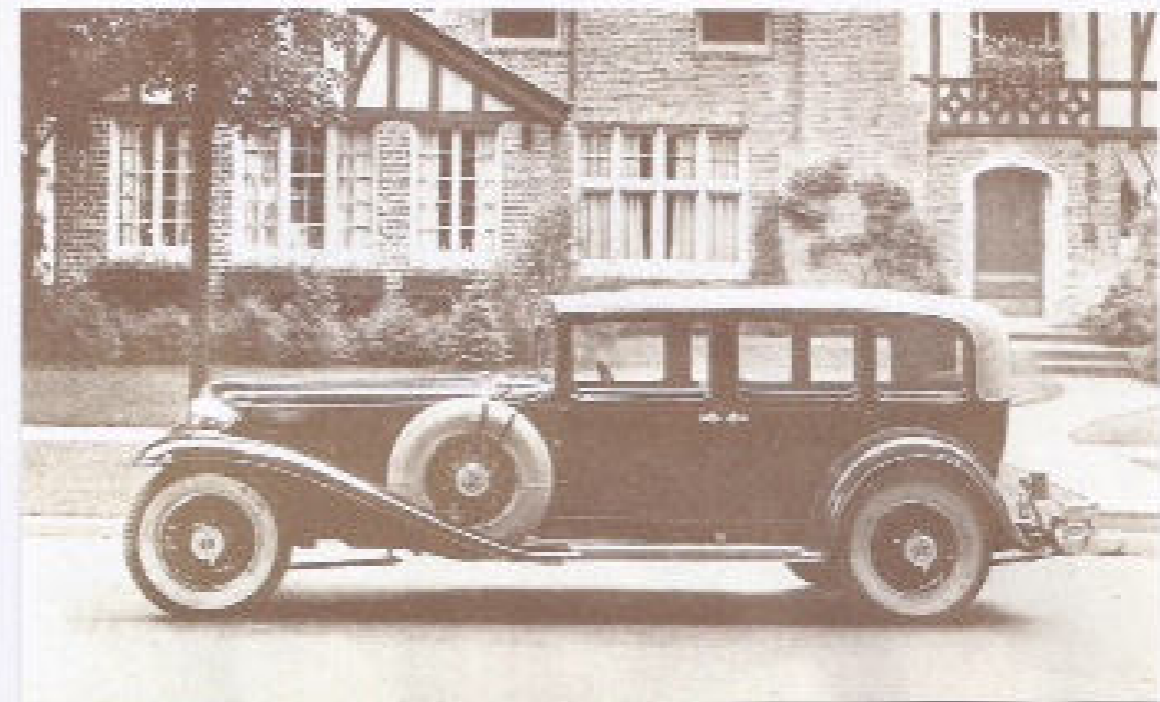
Rond de L-29 herinner ik mij een discussie tussen "auto-mensen" op welke wijze men het vuil geworden met een soort "voor-oorlogse-vinyl" standaard beklede dak moet schoonmaken: de meningen liepen uiteen tussen zachte groene zeep of VIM (toentertijd een gewild schuurmiddel).

Mede door de "Beurs-Krach" en het voor het publiek onwennige voorwiel-aandrijving-experiment speelde Errett Cord met de gedachte een kleine, goedkopere Duesenberg op de markt te brengen. Hij nam Gordon Buering in de arm en die kwam met zijn team in 1935 met een mini-Duesenberg op het toneel, maar onder de naam van Mr. Cord himself ! De Cord (810/812) was uitgerust met een V8-motor, al of niet met een compressor, en wederom met voorwiel-aandrijving + een "Electric Hand" (electro/mechanische)-versnellingsbak.

Een succes ? Niet bepaald, in augustus 1937 was het "einde verhaal" voor Errett Cord. De body-mallen hebben nog even in 1939-'40 dienst gedaan bij de productie de Graham Hollywood en Hupmobile Skylark, waarvan de bedrijfsresultaten uiteindelijk ook op niets uitdraaiden.

De in ons land meest legendarische Cord was de cabriolet van Prins Bernhard. Na in 1938 op onverklaarbare wijze nabij Ede in brand te zijn gevlogen nam de prins afscheid van zijn Cord. De cabriolet heeft nog voor de verkoop in consignatie gestaan bij Maus Gatsonides en Garage Kost in Amsterdam. Waar deze Cord gedurende de oorlogsjaren is gebleven, is niet bekend. In de na-oorlogse jaren verkeerde de creme-keurige cabrio met rode bekleding in Haagse auto-kringen. Tijdens een proefrit met mijn vader hoorde ik toen, dat het nog bekend was, dat de Cord ooit in brand had gestaan.

Later. nooit meer iets van deze Cord cabriolet van de prins vernomen.



USA 1929-1937



E. L. Cord arrives in Auburn as the new general manager of the Auburn Automobile Company.

1925



Het Kantoor van Mr. CORD



The Auburn-Cord-Duesenberg Museum



Op 25 januari 2013 berichtte ik de geschiedenis rond de mascotte van de "Gräft & Stift", die mijn vader in vroeger jaren behouden had als presse-papier voor op zijn bureau.

Vandaag trof ik in "AutoBild-Klassik" nr. 4/2013 bijgaande pagina aan. Als aanvulling op mijn verhaaltje meen ik er goed aan te doen deze pagina nog even aan belangstellenden door te seinen: het geeft nog enigszins een achtergrondbeeld van deze legendarische Oostenrijkse automobiel

Auto Bild klassik REPORT VERGESSENE ÖSTERREICHER 

König der Löwen: Seit 1916 war der mit den Tatzen auf der Weltkugel stehende Löwe das Gräft-&Stift-Markenzeichen





Ohne tragende Funktion

Staatslimousine vom Bus-Bauer: Gräft & Stift Typ C12




GRÄFT & STIFT

■ Gräft & Stift war dort, wo sich in Österreich Geschichte ereignete. Seit 1897 bauten die Brüder Gräft in Wien Autos, seit 1898 sogar mit Vorderantrieb. Nach Eintritt des Investors Wilhelm Stift folgte 1904 die Gründung des gemeinsamen Unternehmens, kurz darauf die Ernennung zum Hoflieferanten. Kronprinz Franz Ferdinand, 1914 in Sarajevo erschossen, saß in einem Gräft & Stift Doppelphaeton 28/32 PS. Sein Tod war der Auslöser des Ersten Weltkriegs. Nach 1918 machten Lkw und Autobusse die Firma groß, die staatstragende Funktion aber blieb. Ministerien und Regierung fuhren Dienstwagen von Gräft & Stift. Den letzten und größten orderte Kanzler Kurt Schuschnigg 1937 persönlich - in einem deutschen Mercedes wollte er sich nicht fahren lassen.

Zwischen Nutzfahrzeugen entstand die Staatslimousine C12, mit handgefertigten Rahmen, Achsen des Typ SPS und V12-Motor von Lincoln. Als der Kanzler abdankte und Deutschland Österreich annektierte, war der C12 noch nicht fertig. Er überlebte die Zeit als Direktionsauto und fährt heute noch. Auch der Hersteller existiert: Nach Fusion mit ÖAF im Jahr 1971 übernahm MAN das Geschäft - an jenem Ort, an dem die Brüder 1897 begonnen hatten.

Der C12 gehört dem Wiener Verein zur Förderung historischer Fahrzeuge der Österreichischen Automobilfabriken

Technische Daten

Stückzahl	1
Motor	V12
Hubraum	4380 cm ³
Bohrung x Hub	76 x 95 mm
kW (PS) bei U/min	81 (110)/5000
Antrieb	Hinterrad
Länge/Breite/Höhe	5200/1900/1,6 m

Eine Fußstütze für den Herrn Bundeskanzler, ein Lincoln-V12 für die Bewegung und schöne Instrumente für Feingeister

Naast de Auburn en de Cord-automobielen heeft het merk DUESENBERG in de jaren eind '20 - begin '30 een belangrijke rol gespeeld in het leven van Errett Cord. Toen het er naar uit zag, dat de gebroeders Frederick (1876-1932) en August (1879-1955) Duesenberg (geboren in Lippe (D) ten onder zouden gaan werd Mr Cord in 1924 als General Manager (1926:President) aangetrokken om meer leven in de brouwerij te krijgen. Vooral na de introductie van het type "J" met een achtcilinder-in-lijn motor met twee bovenliggende nokkassen en vier kleppen per cilinder boekte het bedrijf weer wat positieve resultaten. 1932: de presentatie van de "SJ" met compressor en 320 pk bracht de DUESENBERG echt aan de top van autofabrikanten met veel "High Society"-klanten, vooral ook uit de Hollywood-filmindustrie.

Export ? Deze was zeer beperkt: ongeveer 60 exemplaren kwamen de Atlantische Oceaan over richting ons Continent. In ons land was er geen importeur en voor zover bekend is er geen chassis officieel bij ons binnengekomen.

De Duesenberg's werden uitsluitend als "rolling-chassis" geleverd, waarop beroemde carrossiers hun lusten konden botvieren zoals: Murphy, Derham en Brunn. In Europa waren het o.a Franay en Saoutchick in Frankrijk, Castagna in

Italië en Graber in Zwitserland. Zij hebben heel fraaie creaties te voorschijn getoverd.

In 1937 was het einde in het zicht van dit legendarische Amerikaanse top-product.

En Later ? In 1966 deed de zoon van August, Fritz, een poging weer een exclusieve automobiel, overeenkomstig de reputatie van zijn vader en zijn oom, op de markt te brengen. Op basis van Chrysler-techniek (V8 + 400 pk)ontstond er een, inderdaad machtige, sedan (body by Ghia), maar helaas het is bij één prototype gebleven. Gelukkig is dat exemplaar bewaard gebleven, zodat ik het in 1987 bij mijn bezoek aan het Auburn-museum heb kunnen fotograferen.

P.S.: bekijk ook PostWarClassic- News van heden morgen.



23 "RANGER": een merkwaardig product van General Motors

Toen onbekend en thans geheel in de vergetelheid getrokken. Rond 1969/ '70 kwam de directie van General Motors Suisse van de Assembly Plant in Biel (CH) op het idee een product op de markt te brengen als "bijvoeding" voor de VAUXHALL-dealers, die nauwelijks het hoofd boven water konden houden. Opels mochten zij immers niet verkopen. Idee ? Uit Zuid Afrika haalden zij van de aldaar gevestigde Assembly Plant (in Port Elizabeth) de specifieke "RANGER"-onderdelen en combineerden die met Opel-units uit Rüsselsheim (D). Onder de reeds lang bij General Motors geregistreerde naam "RANGER" konden die auto's via de VAUXHALL-dealers in Zwitserland en de BENELUX-landen verkocht worden. Een Super-Opel ? Nee, de naam Opel mocht nergens vermeld worden. De verkoop-slogan luidde: "U ziet hier een automobiel, opgebouwd uit de beste componenten van de General Motors-organisatie, welke verkocht wordt door een beproefde dealer-organisatie, die zijn sporen op het gebied van service- en onderdelen-voorziening ruimschoots bewezen heeft."

In de wandeling heette de "Ranger": een Opel met goed licht (vanwege de vier koplampen !)

De eerste "RANGER", die Van derValk & Co in Den Haag afleverde was een 4-deurs Sedan "2500" - automaat aan de oudste klant van de heer van der Valk, die in 1932 bij de start van het Opel-dealerschap zijn eerste Opel aanschafte. Om aan de introductie van de "Ranger"-auto's een bijzonder tintje te geven organiseerde General Motors Continental, Rotterdam een kleine happening in de showroom aan de Boomsluiterskade.

Deze gebeurtenis ging gepaard met een origineel geschenk in de vorm van een luxe-dooos met gedistilleerd uit diverse landen, die betrokken waren bij de geboorte van deze nieuwe General Motors-telg: de RANGER:

De doos omvatte de navolgende drankjes:

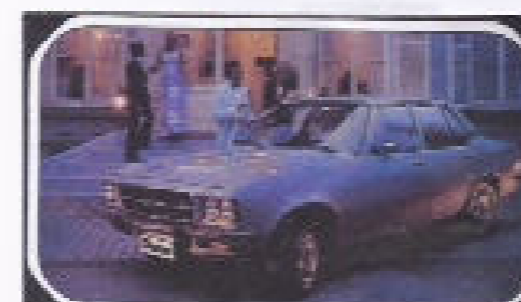
- Wijn : uit Zuid-Afrika - geregistreerde naam RANGER door General Motors Assembly Plant in Port Elizabeth; levering van plaatwerk-delen.
- Kirsch : uit Frankrijk - herkomst van de automatische versnellingsbak uit Straatsburg (Elzas)
- Bier : uit Zwitserland - GM-assembly Plant in Biel (CH); idee tot introductie van het merk RANGER .
- Bier : uit Duitsland - Opel -techniek en body (Rekord en Commodore) uit Rüsselsheim (D).
- Whiskey : uit België - General Motors Assembly Plant Antwerpen; Assemblage van de RANGER II; Distributie naar de BENELUX-landen.
- Whiskey : uit Engeland - Vauxhall Victor -front + Lucas-koplampen.
- "Bols" : "Bijvoeding" voor de Nederlandse VAUXHALL-dealers d.m.v. verkoop van RANGER's uiteraard in concurrentie met Opel .
- jenever

De verkoop van de RANGER sloeg goed aan; er werden de nodige Vauxhall Victor's en Cresta's ingeruild met als resultaat, dat de werkplaatsen weer tevreden klanten konden ontvangen. Zelf ging ik in 1970 dan ook met een veilig gevoel met een betrouwbare auto op reis: een "2500"- zescilinder op basis van een Opel Commodore. Echter, laat de techniek je niet in de steek dan zorgt een bezoeker aan het bungalowpark in Luino (I) er wel voor, dat je in de problemen raakt. Binnen een uur na aankomst torpedeerde hij onze Ranger, een nieuwe Simca 1000 van zijn neef en eindigde met zijn DAF tegen een stalen garagedeur !

Veel paniek natuurlijk. Gelukkig kon de plaatselijke Opel-dealer in Luino direct onze Ranger voorzien van een nieuwe radiator en waterpomp; wij hadden hierdoor verder een fijne vakantie !

Het jaar daarop zou ik met mijn groene Ranger 1900 (de 04-29-SJ) op stap gaan, maar die werd in het weekend voor ons vertrek na een proefrit verkocht ! Wat was wijsheid ? Op maandagmorgen General Motors bellen en een Ranger II bestellen; woensdag aangekomen vanuit Antwerpen en op naam gezet.(01-43-UP) Een avond proef gereden, alle bouten en moeren aangehaald en dan op vrijdag met 125 km op de teller richting Zwitserland/Italië.

Wat dat betreft heb ik de beste herinneringen aan dat bijzondere tijdelijke kind van General Motors: de RANGER !



Ieder mensenleven kent zijn hoogte- en diepte punten. Er zijn situaties, waar men in latere jaren over spreekt over: "hoe zat dat ook al weer?" "Wanneer geschiedde iets voor het eerst?" Soms belevenissen, die onuitwisbaar waren, vooral als deze een plezierige herinnering achter lieten.

Op de bijlage illustreer ik enkele van die hoogtepunten, zoals zo'n buitenlandse reis met Pinksteren 1938 met een BMW: een foto, die ik toen met het 6x9 zw/w boxje maakte van mijn ouders en broer langs de Rijn tussen Keulen en Bonn op weg naar het "Rheinhotel" in Bad Honnef.

SAURER heeft in de jaren 1946-'48 in mijn leven een belangrijke rol gespeeld in het kader van "hoe zit een auto in elkaar" en o.a. studie van de fabricage van de bus-chassis voor de RET (Rotterdamse Tramweg Mij) en de GTW (Gelderse Tramwegen)

Over de Tulpen Rallye 1949 berichtte ik al eerder en omtrent de aankoop van mijn eerste auto, de Dyna Panhard, heeft menigeen de bijzonderheden al van mij gehoord.

Herinneringen aan "de eerste keer": uit het familie foto-album van Frans Vrijaldenhoven

1938: voor de eerste maal mocht ik als knaapje van 10 jaar met Pinksteren mee op een buitenlandse vacantiereis; met mijn ouders en drie jaar oudere broer reden wij met een BMW "319" via de autoweg Keulen-Bonn naar Bad Honnef aan de Rijn.



Besonderer Führerausweis
Permis de conduire spécial
Licenza speciale di condurre

1949: in het voorjaar van dit jaar kreeg ik zo waar de Austin A-40 van mijn vader mee om de 1e Internationale Tulpenrallye mee te kunnen rijden; met een derde prijs in de 1.500 cc klasse kwam ik thuis.

1947: tijdens mijn opleiding bij "Saurer" in Arbon kreeg ik de gelegenheid gebruik te maken van de fabrieks-leswagen; met een "Saurer" 1925 met een later ingebouwde Dieselmotor behaalde ik aldaar mijn eerste Zwitserse truck-rijbewijs.



25 Een historisch herinneringsbord.

Wanneer men weer eens aan het opruimen is en diverse dozen en kasten overhoop haalt dan komt er wel weer eens wat boven water:

Zo ook bijgaand afgebeeld herdenkingsbord uit 1952 ter gelegenheid van het 30-jarig zaak-jubileum van mijn vader (1896-1978).

Het is wonderlijk, dat niemand meer in de familie weet te vertellen wie mijn moeder destijds in de arm heeft genomen om dit bord bij "Schoonhoven Keramiek" te laten vervaardigen. Op 1 november 1952 was het er ineens toen het door haar aan Sr. werd aangeboden !

Jaren gaan voorbij het bord komt weer boven water.
..... en dan gaan de belletjes rinkelen !

Anno 2013 zou ik wel eens het naadje van de kous willen weten. Resultaat in de familie tot nu toe: "0"; dan werd "Schoonhoven" benaderd. In hun uitvoerig historisch archief hebben zij echter geen details gevonden omtrent de opdrachtgever en/of grafisch ontwerper.

Welke automobielen hebben als voorbeeld gediend ?

Bij enig spitwerk kwam ik als voorbeeld voor de bovenste auto de HUDSON 1922 tegen (zie o.a. de bijzondere vormgeving van de voorruit).

Maar de "moderne" 2-deurs wagen ? Welk product heeft voor de kunstenaar als model gestaan ? Een beetje "Alfa" ?; een beetje "Pennock" ?; zo van alles wat, bovendien ietwat krom getekend ! Welke catalogus of foto heeft de man (of vrouw) voor zich gehad om dit wandbord overeenkomstig de wens van mijn moeder te maken ?

Na meer dan 60 jaar een familie-stuk als "Mystery-Car" !!

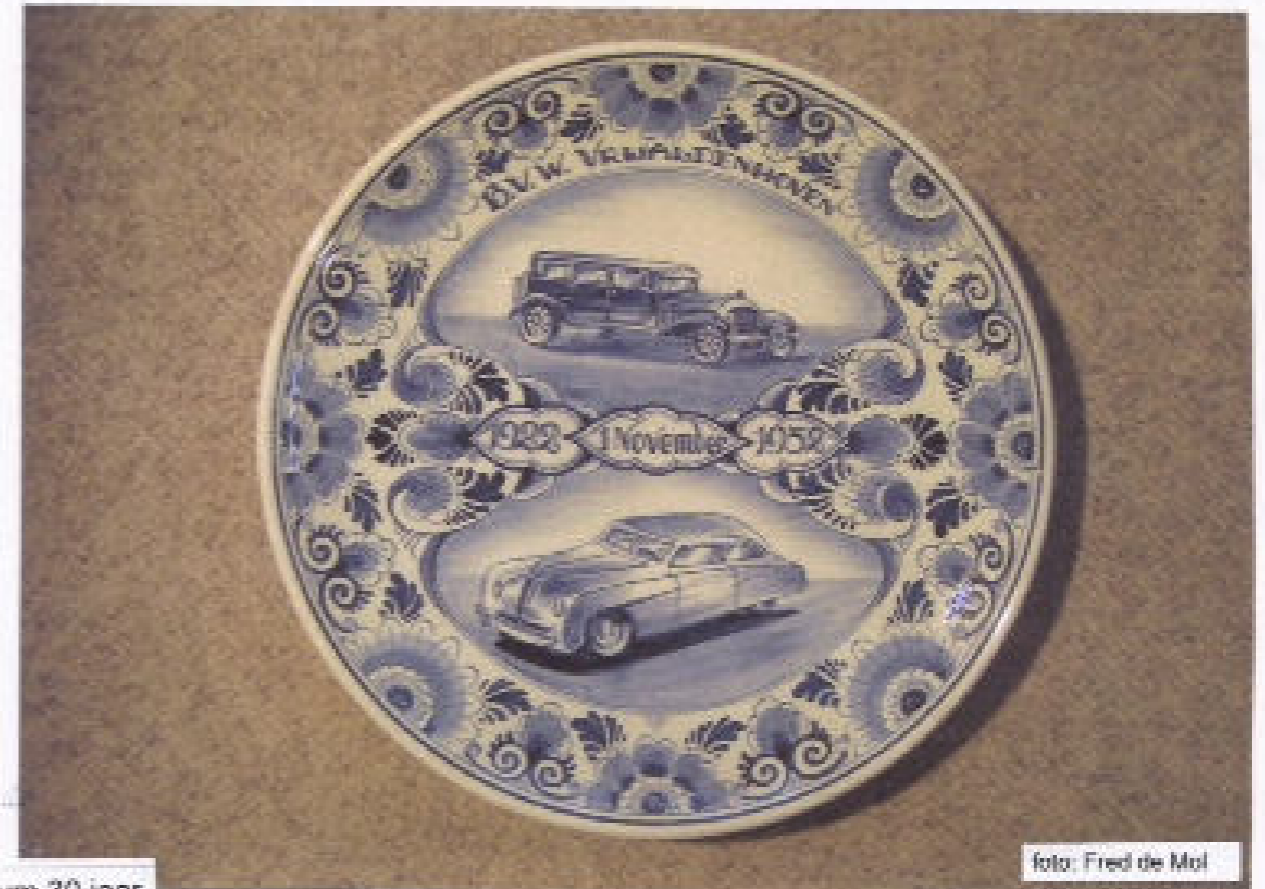


foto: Fred de Mol

jubiläum 30 jaar



30 JAAR



HUDSON Five-Passenger Sedan

26 Een beetje: Jeugd-herinneringen: **Moeilijke beroepskeuze in de jaren '30??**

Ik heb het toen echt wel moeilijk gehad welk beroep ik zou kiezen:

Auto-coureur / motor-coureur / schilder of eigenaar van de Scheveningse Pier !!

Het is toch wat anders geworden !



27 De BMW "328": ja, altijd een heel aantrekkelijke auto gebleven !

Er zijn twee automodellen, die met een hoog percentage de Tweede Wereldoorlog hebben overleefd en dat zijn:

- a) de BMW "328", die ongeschikt was om als stafauto te fungeren zoals bijv. de 2- en 4-deurs BMW-"326"cabriolets en
- b) de DKW met zijn tweetakt-motor: de geallieerde piloten zouden de blauwe rookpluimpjes van bovenaf kunnen zien en dat was heel gevaarlijk

Het Haagse autobedrijf van der Wansem was ook na de Tweede Wereldoorlog nog de gelukkige bezitter van zo'n mooie witte "328". Sinds 1923, naast het bedrijf van mijn vader ook in de van Hoornbeekstraat begonnen te zijn, was men in de loop van de jaren tot 1940 dealer van Minerva, Wolseley, Austin en BMW: zodoende de "328", die alle stormen had overleefd !

Met deze, onder het nummer H-2286 rijdende, sportwagen ging ik in 1949 met de jongste zoon een aantal keren naar het Circuit van Zandvoort ten einde te oefenen voor de op 26 juni te houden sportwagen-races.

Het fraaie zomerweer in 1949 was uitnodigend om op zaterdagmiddag te gaan paraderen langs de Scheveningse Boulevard en wellicht vriendinnetjes op te doen.....

Wanneer succesvolle contacten waren gelegd, werd een tweede ontmoeting voor de avonduren geregeld. Maar ... hoe dat te doen met een sportwagen ?

In de showroom aan de van Hoornbeekstraat stonden uiteraard een aantal nieuwe Austin's A40: goede raad was duur: een paar nummerplaten H-2286 aangebracht op één van de wagens en een A40-saloon stond buiten voor het vervoer in de avonduren.....

Na een avond van dans en plezier in het Scheveningse uitgaans-leven moest uiteindelijk de Austin weer terug op zijn plaats !

Een zacht regentje had de oorspronkelijk glanzende wagen enigszins vuil gemaakt: ver in het nachtelijke uur was het dus auto-wassen geblazen Niemand heeft ons zaterdagavond-avontuur met zo'nieuwe A40 ooit ontdekt !!

Als mede-oprichter en secretaris van de "Club voor Klassieke BMW Automobielen" was ik bij het jubileum van BMW Nederland als gast uitgenodigd om met de Museum-"328"-Mille Miglia mee te mogen rijden: ook een stukje BMW-nostalgie !

Aldus zoete herinneringen aan een unieke automobiel uit de voor-oorlogse Duitse auto-industrie !



een Deense body in een oude schuur in Ulm (D)



Stuvia: Roadmanag heeft tandem de witte B.M.W.'s van Van der Wansem en Klarar een privé-bronverocht ge-weed. Zij bezetten de derde en vierde plaats in hun klasse.



een A-40 voor de zaterdag avond !



...soms ging het wel even mis !.....

75 jaar geleden: ik was er zelf bij !

Het Concours van Koetswerken "op" Scheveningen was altijd een hele aparte belevenis, zo ook in 1938.

Op een, gelukkig droge, zaterdagmiddag togen mijn vader, mijn 3 jaar oudere broer en ik naar Scheveningen . Ik had, net als bij een bezoek aan de RAI, wederom mijn schooltas meegenomen, want je kunt nooit weten of er fraaie folders te verkrijgen waren ter aanvulling van de reeds uitgebreide collectie.

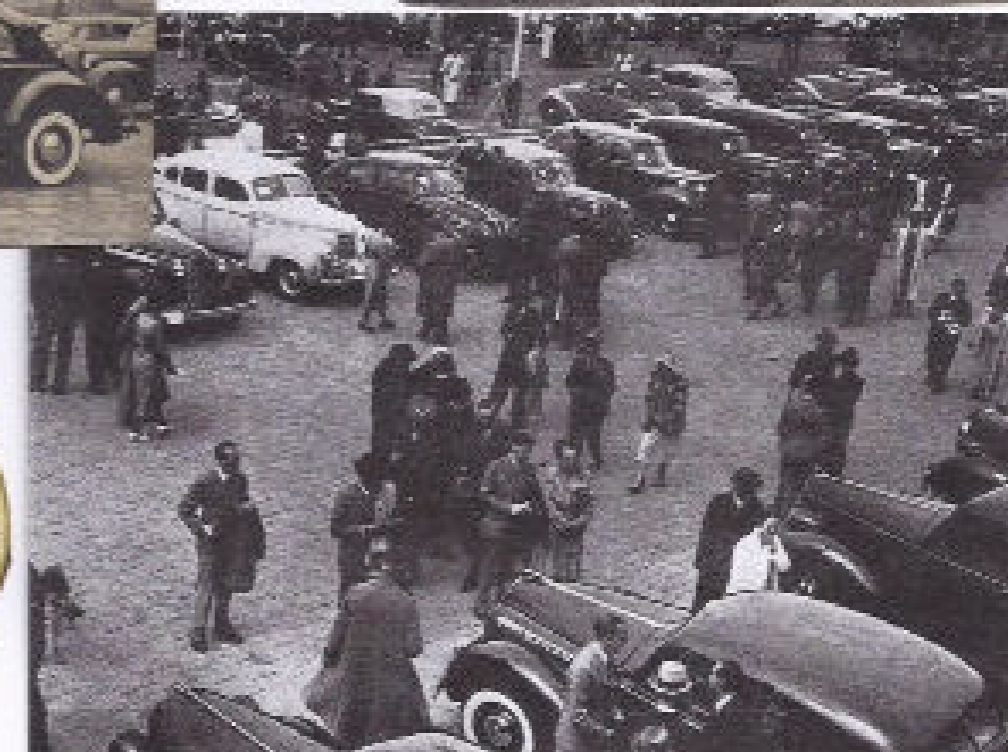
Zo precies zou ik het wellicht niet meer weten, ware het niet, dat de fotograaf van de KNAC mijn aanwezigheid had vast gelegd ! Op de foto van de FIAT 500 "Topolino" rechts boven is zichtbaar, dat het ventje met de lichte regenjas (ik dus !) aldaar acte de présence heeft gegeven. Aan de ene zijde loopt zijn broer en aan de andere zijde is Sr. in gesprek met de heer van der Wansem, toentertijd de Haagse BMW-dealer.

Ook de heer F. van der Valk, de toenmalige Opel-dealer, was met een peleton Opels aanwezig en viel ruimschoots in de prijzen, getuige de bijgaande medailles, die ik uit zijn nalatenschap heb verworven.

De naam "van der Valk" heeft in latere jaren een grote rol gespeeld in mijn loopbaan, toen ik de dagelijkse verantwoording had voor het wel en wee van het sinds 1949 verkregen VAUXHALL-dealerschap. Alleen in 1956-'57 "deden" wij in Opel en wel de goedkoopste "Olympia"-uitvoering in afwachting van een nieuwe kleinere Vauxhall ter vervanging van de "Wyvern". De naam "Victor" van de nieuwe creatie heeft de juiste betekenis van het woord ("Victory") echter niet waar gemaakt.

Dit type Vauxhall was de voorloper in de ondergang van de Engelse auto-industrie resp. van Vauxhall als tegenspeler van de andere General Motors-tak: "Opel", met de opheffing van het Vauxhall/Bedford-dealerschap in de beginjaren '70 als gevolg.

CONCOURS VAN KOETSWERKEN 1938



30 Een exclusief "SAURER"-werkstuk

In het kader van de training tot SAURER-specialist in Zwitserland, waartoe de kennis van fabricage en reparatie van hun Diesel vrachtauto's- en autobussen behoorde, sprak het vanzelf, dat je dan ook de "ambachtelijke" zijde van ons vak leerde kennen. Hiertoe behoorden o.a. materialenkennis, technisch tekenen en de handvaardigheden als zagen, boren, draaien, slijpen, lassen, meten enz. enz.

Toen ik in een oud-ijzerbak het inwendige van een perslucht-compressor aantrof speelde bij mij de gedachte een "presse-papier" voor op het bureau te maken.

Na het geheel gereinigd te hebben, kortwielde ik de krukas en laste het geheel op een kogellager. Voor de montage hiervan draaide ik een platte schijf met een voor het lager passende opening. Ten slotte vond de afwerking plaats door het aanbrengen van het SAURER-embleem, voorstellende de bestaande trapgevel van het ouderlijk huis van de stichter van de fabriek Adolphe Saurer (1841-1920). Na zijn overlijden nam zijn zoon Hippolyt (1878-1936) de leiding van het bedrijf over. Hij was de laatste van de Saurer-dynastie.

In de jaren 1947-'50 was er een speciale "Holland"-hal, waar de chassis voor o.a. de RET (Rotterdamse Tramweg Mij) werden vervaardigd. Van alle in die jaren afgeleverde bussen heeft slechts één exemplaar in Rotterdam, de "223", (zie foto) alle stormen van de tijd overleefd.

Dat ook de in de motoren uit de jaren '30 met een krukas op kogellagerseen drijfstang de geest kan geven is op bijgaande foto waar te nemen.

Naast het genoemde "presse-papier" vervaardigde ik op basis van een zuiger van een z.g. kleine "snelloper"-Diesel met directe inspuiting ook een asbak met aan beide zijden het Saurer-embleem. (naast het blauwe instructie-boekje)

Dit soort bijzonderheden komen zo boven water, wanneer je aan het mijmeren bent over perioden uit het - verre - verleden. Gelukkig behoren zij tot de prettige ervaringen uit "de goede oude tijd": nu al weer 66 jaar geleden !.

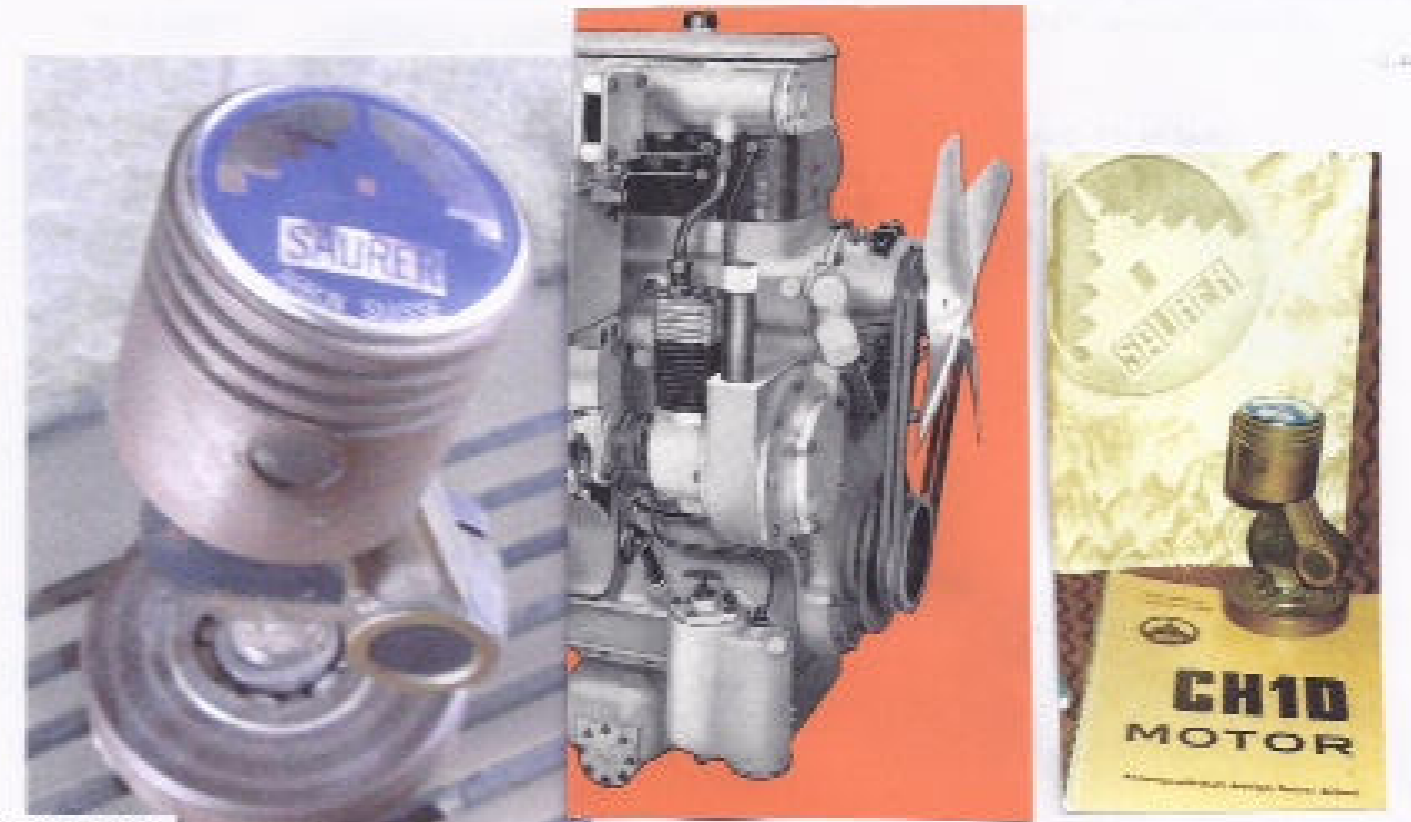
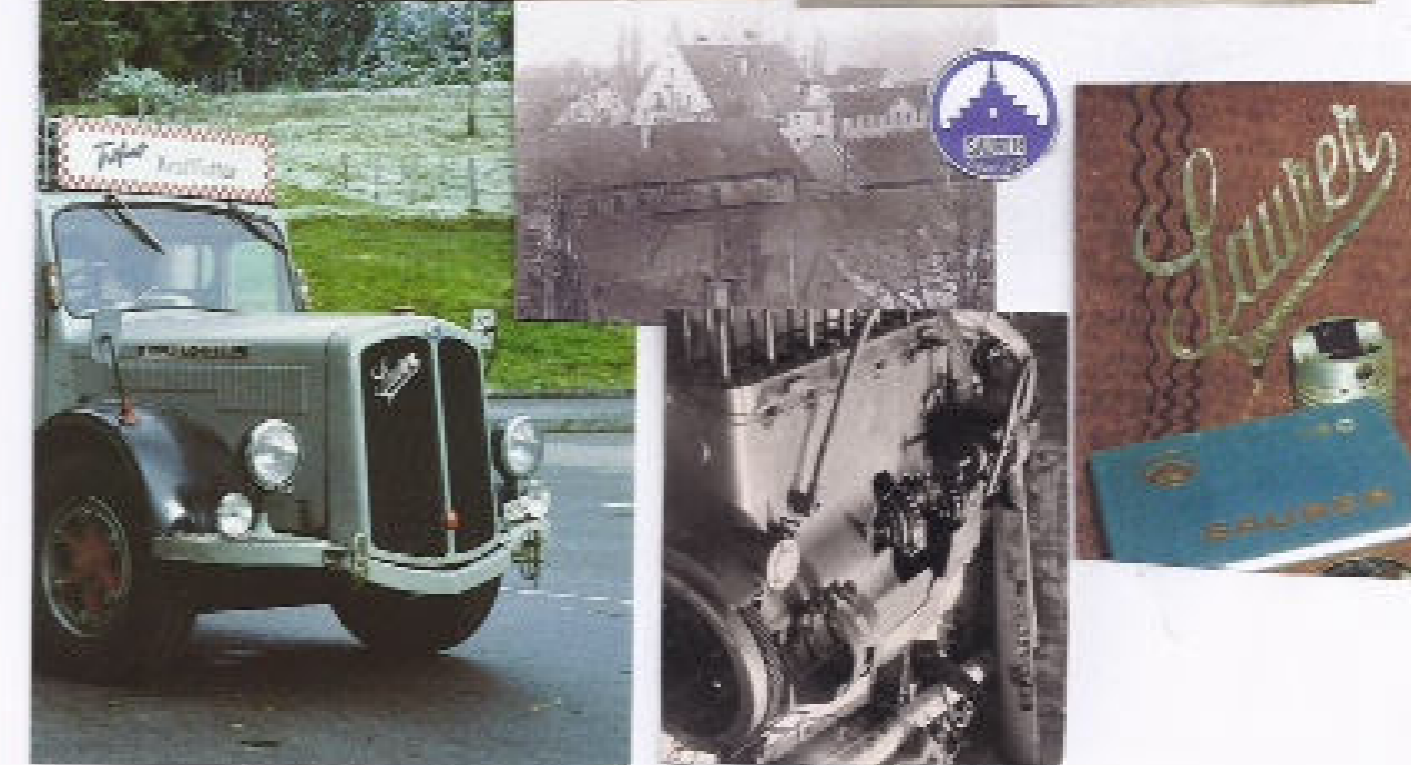


foto: Fred de Mol



31 De VESPA-scooter: een gigantisch succes ! De VESPA "400" : een mislukking !!
 In de jaren '50 vierden de z.g. "mini-cars" hun succes-periode. Ook de creative lieden van "PIAGGIO", de fabrikant van de legendarische VESPA-scooters speelden met de gedachte ook zo'n exemplaar te gaan bouwen.
 Hun idee ging in de richting van de FIAT "500" - de Topolino -, maar men realiseerde zich, dat zo'n soort copy in Italië niet bepaald zou zegevieren. Ergo, men ging hierover in gesprek met de dochter-onderneming in Frankrijk: de Société ACMA (Ateliers de Constructions de Motorcycles) in Fourchambault. Dagelijks fabriceerde men daar 260 VESPA's.
 De VESPA "400" werd aldaar op stapel gezet en in 1957 tijdens de Parijse Salon gepresenteerd; kort daarop werd de nieuweling ook vrijgegeven voor de export.
 Ook de Nederlandse VESPA-importeur, van Gorp in Rotterdam, hoopte mee te kunnen zeilen met een eventueel succes op basis van de goede reputatie van de scooter.

Helaas, het pakte heel anders uit: zij importeerden in 1958 42 exemplaren
 in 1959 34 en
 in 1960 30, daarna draaide het verder op niets uit.
 De productie in Frankrijk werd uiteindelijk als gevolg van de puur slechte verkoop-resultaten in verband met grote kwaliteits-problemen in 1961 gestopt.
 Van der Valk in Den Haag heeft het geweten ! Slechts één exemplaar werd er verkocht, maar. . met een ellende van zorg en spanningen rond de verkoop van dat ene apparaat

Tallose malen kwam de inmiddels neurotische klant aan de zaak; trips naar de importeur in Rotterdam waren aan de orde van de dag: rammelen, piepen, kraken, lekken, niet remmen, slecht lopende twee-cilinder 394 cc twee-taktmotor enz. enz.
 Toen er ook nog bedreigd werd met: "ik kom jullie zaak binnenkort "verbouwen", werd het toppunt van de ellende bereikt. . Ik meen me te herinneren, dat de man uiteindelijk dat orgel een "schop naar elders" heeft gegeven; uiteindelijk was de rust in het bedrijf hersteld en kon een ieder zich weer zijn volle aandacht geven aan de scooters !

Bij de opening van het nieuwe bedrijf aan de 2e Schuytstraat in het najaar van 1955 werd in de VESPA-werkplaats (naast de Vauxhall-showroom) begonnen met   n "Emanuel"- hydraulische werktafel (zie foto); kort daarna werden er nog een vijftal bij gekocht. Met een verkoop van 450-500 VESPA-scooters per jaar waren deze werktafels met 6 man personeel steeds goed bezet.
 Maar ja, ook de VESPA-scooter had na een aantal succesvolle jaren zijn langste tijd gehad. . !



Afbeelding van de pol, die aan de voorzijde van de Vespa 400 is te zien. Het is de voorste ondergrondse garage, die reeds in 1957 is gebouwd.

IMPINANT NIEUW SERVICE- EN GARAGEBEDRIJF VOOR DEN HAAG.

Zaterdag 19 November heeft de officiële opening plaats gevonden van het nieuwe pand van F. van der Valk & Co's Automobiel-Maatschappij N.V., Officiële General Motor Dealer te 's-Gravenhage, gelegen aan de 2e Schuytstraat 290-320, Den Haag. De opening geschiedde door de heer Mr. J. van Aartsen, Wethouder van Economische Zaken te 's-Gravenhage. Het nieuwe bedrijf van Van der Valk is volgens de modernste principes gebouwd en ingericht met de modernste service-, onderhouds- en reparatie-apparatuur.

In de kelder is stallinggelegenheid voor circa 100 automobielen. Aangezien zich in een dergelijke garage uiteraard geregeld benzinepompen en uitlaatpijpen bevinden, die schadelijk voor de gezondheid zijn en brandgevaar kunnen opleveren, wordt deze kelder door middel van een ventilatie-systeem driemaal per uur van verse lucht voorzien.

In het parterregebied van het nieuwe, imposante gebouw vindt men de grote bedruifruimten en de showrooms.

Achterin de werkplaats vindt men een was- en kleedruimte voor het personeel, een douche en een kantiekamer. Op de eerste verdieping zijn vervolgens nog de kantoorruimten, naast de reeks van 16 woningen, welke zich boven het garagebedrijf bevinden.

Het geheel heeft ons ten eerste getrappeerd. Het nieuwe bedrijf vormt een bijzonder belangrijke en lang verbeide aanvulling voor dit gedeelte van Den Haag. Wij geloven er niet ver naast te zijn als we constateren dat men het zeven maal toe in de buidel heeft gezien om er een toe te laten. Uiteindelijk de hele zaak te kunnen financieren. Maar voor die zeven jaar heeft men „waar" gekregen!



Vespa 400 Coupé (1960).



32 1947: een zomertrip met een PACKARD 1931 66 jaar geleden

1947: in dat jaar kocht de heer Lauret, directeur van "Auto Palace" - Den Haag, in Zwitserland een PACKARD - SUISSE 1931 met een "Graber" 4 o/d kap cabriolet-carrosserie en parkeerde hem in de directie-garage van "Adolphe Saurer A.G" in Arbon, waar ik toentertijd in opleiding was.

Hij verzocht mijn vader of hij de mogelijkheid zag deze Packard tesamen met mij over de weg via Frankrijk en België naar Holland te krijgen.

Aldus geschiedde: heel vroeg op een zonnige zaterdag vertrokken wij met open kap richting Bazel. Toen ... "pats-boem" ! Wat gebeurde daar onder de motorkap ? Eén van de twee (!) ventilateurriemen had de geest gegeven ! Wat te doen ? ... in Bazel naar de Packard-dealer - het probleem voorgelegd - een nieuwe riem werd uit het magazijn gehaald en gemonteerd - binnen 20 minuten reden wij richting de Franse grens: ja, dat was in 1947 !!

Geruisloos liep de 16 jaar oude 8 cylinder-zijklepper langs 's Heeren wegen over de Elzas en de Ardennen. In de avonduren bereikten wij de Belgisch/Nederlandse grenspost bij Wuustwezel/Wernhout. De Packard moest ingevoerd worden, maar de dienstdoende, daarvoor gemachtigde douane-beambte was al overgeplaatst; de opvolger was pas op maandagmorgen present ! Goed, zeiden wij op die zaterdagavond, dan komen wij op maandagmorgen terug. Maar dat ging zomaar niet !: de Packard mocht het land niet in !

Wat was wijsheid ? Uiteindelijk mochten wij, vergezeld van een jonge douane-beambte, doorrijden naar het "Oranje-Hotel" in Breda, maarhij moest de Packard weer mee terug nemen naar de grenspost.

..... !

's-Avonds aan de leestafel in het hotel stelde een eigenaar van een nieuwe Ford V8 1947, wonende in Leiden, voor ons op zondagmorgen een lift te geven naar Den Haag .

Aldus kwamen wij op zondagmorgen thuis, echter ... zonder Packard !

Op maandagmorgen vroeg gingen wij per spoor naar Dordrecht en vandaar met een stoom(!)trein verder over de provisorisch herstellde Moerdijkbrug over het Hollands Diep.(gerepareerd met behulp van de bogen van de verkeersbrug: zie foto)

Aan de grenspost ontmoetten wij de nieuwe douane-chef, die de benodigde documenten verzorgde en ons uiteindelijk toestemming gaf met de Packard ons land binnen te rijden. Via de Bailey-brug bij Moerdijk bereiken wij Den Haag en konden de auto afleveren aan de heer Lauret aan zijn bedrijf aan de Houtweg, waar in die jaren de Skoda's met tientallen tegelijk aangevoerd werden.

Na een paar dagen thuis geweest te zijn ging ik per trein weer terug naar Arbon: een rit van bijna 24 uur met legio wachttijden en diverse malen overstappen... .. allemaal in 1947, 66 jaar geleden !!

P.S. A.s. donderdag gaan we er weer even een weekje tussen uit naar de jongelui in Portugal: woensdag, 20 maart hopen wij in de namiddag weer gezond en wel te landen op de luchthaven Zestienhoven.



Na mijn technisch-/commerciële opleidingen bij IVA-Driebergen, Saurer (CH), Jaguar (GB) en Mercedes-Benz (D), alsmede de training bij de School voor Reserve-Officieren bij de A.A.T. (Aan- en Afvoertroepen) in Haarlem startte ik in januari 1952 op de eerste trede van mijn loopbaan en werd het tijd een eigen auto aan te schaffen. Ik wilde een keuze maken uit de "Renault 4", een FIAT Topolino of een Dyna Panhard. Het werd uiteindelijk de laatste, waarmee ik dagelijks naar Amsterdam reed naar de AGAM NV, importrice van Mercedes-Benz, Hudson, Alfa Romeo en Mack. Na 10.000 kilometer met de Panhard gereden te hebben volgden daarop nog een aantal automobielen van allerlei pluimage, zoals Peugeot 203, Mercedes-Benz 170 V, Skoda 1102, Citroën 11 + natuurlijk bijna 20 jaar het hele assortiment van Vauxhall.

1980 - Mitsubishi:

Het Mitsubishi-tijdperk was aangebroken. Na in de jaren '70 een tweetal Opels gereden te hebben, viel mijn plan in duigen tot aankoop van een derde Opel (een Kadett "D" met voorwiel-aandrijving). Na een proefrit met deze "D" vertelde ik de Opel-dealer, dat ik misschien nog een keer terugkom, wanneer Opel weer "echte" auto's bouwt. (Slechte zittingen, karig interieur en een lawaaischopper op de grote weg: een afknapper!).

Wat dan?

Mijn oog was gevallen op de Mitsubishi Lancer: een openbaring! De koop van een Lancer 1400 GL was snel gesloten; na twee Lancers schakelde ik over op de "Galant" 2 liter.

Anno 2013 rijd ik nu de derde "Galant": hij is inmiddels 16 jaar oud met meer dan 200.000 kilometer op de teller, die ik probleemloos heb afgelegd, mede dank zij het enthousiasme en de vakkennis van de Mitsubishi-specialist AutoFock in Leidschendam.

Ergo, ik rijd nu 33 jaar onafgebroken de "Gestaalde Perfectie" !!

BMW 327

=====

Het was al tijdens onze vakanties in Duitsland in de jaren '38-'39, dat ik als jong auto-enthousiast gecharmeerd was van de BMW 327-cabriolets. Mijn BMW-enthousiasme is altijd gebleven met als resultaat, dat ik in de jaren '80 gevraagd werd een bestuursfunctie te bekleden in de op te richten "Club voor Klassieke BMW-automobielen". Jaren lang was ik secretaris en verzorgde het clubblad "Van Dixi tot Barockengel". Zo'n droomauto heb ik nooit in mijn bezit gehad, maar met mijn collega-bestuurslid Paul Wermenbol, de penningmeester, heb ik in zijn BMW BX-48-96 wel diverse trips gemaakt.

Mijn affectie voor één van de fraaiste cabriolets uit de Duitse auto-industrie is ook te vinden op mijn business-card, die ik in 1987 liet aanmaken kort voor mijn trip naar Amerika. Rechts de neus van de "327", links een Packard V12 - 1937.

voor ondernemers!
f. 4575 Eindelijk een betaalbare mooie wagen!
Moderne
straatmodellen in fine modellenbouw!
Voorkeuze afwerking!
Technisch „op in de air“!
De aller-goedkoopste
volwaardige auto!
Importeur:
DE BINCKHORST Auto- en Motorimport N.V.
Binckhorstlaan 512-518, 's-Gravenhage, Tel. 371000

De **NIEUWE IFA F9**
stelt zich voor!

IFA

Auto Palace - De Binckhorst (1954)
IPA's + Directie-Skoda 1200 met roldak

LYON

18-932

Het was in de zomer van 1955, dat een Amsterdamse onderwijzer met vrouw en kinderen in een IFA F9 onderweg was naar Avignon in Zuid Frankrijk.

Het drie-cilinder Oost-Duits karretje van dubieuze kwaliteit bromde met de regelmaat van de klok naar het Zuiden.

Bij de benadering van het nougat-stadje Montélimar vroegen de kinderen of zij daar zouden pauzeren: Nee, zei de moeder, daar hebben wij niets te zoeken; nog even geduld en wij zijn op de plaats van bestemming: Avignon.

Totdat . . . een hevige knal onder de motorkap vandaan kwam en de auto hortend en stotend tot stilstand kwam.

Wat nu ? De onderwijzer, erg wit om zijn neus, liet de IFA langzaam, vertrouwend op de remmen, naar beneden rollen om uiteindelijk bij de eerste garage in Montélimar halt te houden: Welkom in de nougat-stad Montélimar in het dept. Drome.

De welwillende garagehouder, die de onderwijzer enigszins kon verstaan, vertelde hem, dat een drijfstang door het motorblok naar buiten was getreden !: begin van een volkomen verloren vakantie. Terwijl in de werkplaats het motortje werd uitgebouwd, zocht het echtpaar een betaalbaar hotelletje in het stadje (31.000 inw.)

De onderwijzer, veronderstellende, dat de vervanging van de motor nog onder de garantie zou vallen, vatte het plan om met de kapotte motor naar zijn dealer in Amsterdam te reizen en terug te komen met een gratis nieuw blok.

Keurig in een kratje met een handvat verpakt ging de man op reis: trein in, trein uit, dwars door Parijs, om uiteindelijk in onze hoofdstad aan te komen.

Daags daarop vervoegde hij zich, vergezeld van zijn dealer, bij Auto Palace-De Binckhorst: de IFA-importeur. Na het eerste kopje koffie konden wij hem al geruststellen: wij hadden een nieuw blok (z.g. draaiend gedeelte) in het magazijn liggen. Bij het tweede kopje koffie kwam de eerste teleurstelling: geen garantie-geval: de IFA was over de garantie-termijn heen (6 maanden en/of 10.000 km) . Enige coulance kende men in de D.D.R. niet. Overigens de onderdelen-voorziening was uiterst triest. Op dat moment hadden wij in de kelder 13 half-gedemonteerde IFA's F9 staan: noodzakelijk om de afgeleverde wagens in het land draaiende te houden ! De tweede teleurstelling voor de onderwijzer was, dat de levering van het nieuwe blok tegen contante betaling diende plaats te vinden (Auto Palace - De Binckhorst kende geen dubieuze debiteuren !) De financieën van de man lieten die betaling niet toe. Uiteindelijk heeft de dealer de portemonnaie open getrokken en een betalingsregeling met de client getroffen.

Zo ging de onderwijzer met een nieuw blok in een kratje weer naar Amsterdam. Hij belde diverse ouders van zijn leerlingen met de vraag of zij nog reisplannen hadden richting Frankrijk. En zo waar, één ouderpaar had plannen om Parijs te bezoeken en boden hem een lift aan. Na dagen afwezigheid kwam hij weer in Montélimar aan. Na montage van het nieuwe blok ging het weer huiswaarts (nee, niet naar Avignon !) met een trieste herinnering aan een dramatische vakantie met hun "nieuwe" IFA F9 en een groot gat in de huishoudbeurs. Bij hen zal dat in lengte van dagen een "kater" blijven, ja, zelf ik, als iemand "Montélimar"noemt, zie ik in gedachte de trieste onderwijzer met het kratje met het kapotte blokje bij mij aan de zaak binnenkomen

. . . en dan te weten, dat wij in die zelfde zomer met een VW-Kever met open dak en zonder "reispakket" een probleemloze rondreis maakten in Noorwegen (30 graden !) en Zweden: alleen benzine tanken, dat was alles en geen technische "auto-zorgen", want die had ik destijds bij Auto Palace - De Binckhorst al genoeg !!



35 Over twee-, drie- en vierwieler en zo

In hoeverre heeft de tweewieler een rol gespeeld in mijn leven ?

In het voorjaar van 1946 vatte mijn IVA-collega, Ferd van Thiel uit Beek en Donk, het plan op om op een vrije dag even naar zijn huis te gaan: hij was één van de weinige leerlingen, die een motorfiets bezat: (een PUCH-Dubbelzuiger) . Met mijn 17 jaar en zonder rijbewijs reden wij om toerbeurt richting het Zuiden. Na een Brabantse lunch bij zijn familie waren wij 's avonds gezond en wel weer terug in Driebergen.

1950: in het kader van de opleiding tot motortransportofficier bij de A.A.T. hadden wij naast de rijlessen met de G.M.C.'s en de Canadese Ford- en Chevrolet 3-tonners ook les op de Harley-Davidson's(Liberator). Het militaire rijbewijs omvatte het rijden op de weg zowel als terreinrijden. Na het verwerven van dat rijbewijs verliet ik kort daarop de militaire dienst (ongeschikt voor alle diensten (O-5 !)) en ... heb daarna nooit meer op een motor- of bromfiets gezeten !

Mijn hernieuwde kennismaking met de "plof" was bij mijn komst bij Auto Palace: naast het importschap van Skoda, IFA, Saurer en Steyr kwamen daar in het begin jaren '50 betrekkelijk veel ADLER-motorfietsen binnen. Vooral de groene 250 MB Twins waren als heel moderne machines enorme publiekstrekkingen.

Problemen?: Vastlopers, schakelproblemen en een slechte kwaliteit van de Englebert-banden waren aan de orde van de dag. Naast de IFA-zorgen dus ook genoeg te doen met "Frankfurt".

Een bijzonder klapstuk in die periode was wel, dat ik in december 1954 38 Adler-dealers per VIOS-bus naar Frankfurt moest begeleiden voor een 5-daagse instructie-cursus aan de fabriek. Alle dagen stond ik als tolk voor de klas met te laat komende en half-slapende toehoorders: zij hadden menig nachtelijk uur in duister Frankfurt doorgebracht . . !! Dit was een onderneming om nooit te vergeten !

Een jaar later maakte ik bij van der Valk in Den Haag kennis met de VESPA-scooter: een succesformule met een werkplaats met 6 "Emanuel"-hydraulische werkbanken. Ook de leden van de Haagse VESPA-club met o.a. zangeres Connie Vandenbos leerde ik daar kennen. Na een aantal jaren met een omzet van 450-500 scooters ontstond er een teruggang in de scooter-business bij de opkomst van de mini-auto. Scooters als VESPA, Lambretta, Heinkel of

Zündapp behoorden uiteindelijk tot het verleden (op een enkele uitzondering na).

Over "mini's"gesproken: in de eerste helft van de jaren '30 bestond het "vervoer"-park van mijn broer en mij uit diverse twee-, drie- en vierwieler: ik leerde mijn hand uitsteken als ik linksaf moest, kon met een forse "toeter" de voetgangers waarschuwen, dat ik eraan kwam en mocht af en toe op een "echte" motorfiets van de buurman zitten.

Via kinderwagen, wandelwagen en de andere "mini"-meerwieler rolde ik successievelijk in de gemotoriseerde wereld tot aan mijn huidige Mitsubishi toe !



Waarom loopt de geschiedenis van één exemplaar van het vrijwel onbekende merk "American BANTAM" als een rode draad door mijn leven ?

Ja, als .

ik in november 1939 het bijgaande persbericht in "De Auto" van de "Haagsche Automobiel Maatschappij" aan de Koninginnegracht niet had uitgeknipt

Ja, als mijn vader het wellicht afgebeelde exemplaar, dat tussen januari en maart 1940 als complete automobiel werd ingevoerd, niet uit een dump van Militair Gezag had overgenomen (geheel in Duits leger-grijs gespoten en een kilometerstand van 490 !)

En als, na het vinden van een JEEP-stoeltje ter vervanging van het ontbrekende rechter exemplaar + een reservewiel + band van een Fiat Topolino, ik (17) niet in de loop van 1946 heel wat tripjes met dit wagentje met mijn vader had gemaakt dan was de BANTAM ook voor mij een onbeduidend Amerikaans "Mini-auto'tje" gebleven.

Waar dit exemplaar zijn verdere levensjaren heeft doorgebracht is mij onbekend. In oktober 1946 ging ik naar Zwitserland en alle correspondentie van en naar het ouderlijke huis is helaas verloren gegaan.

Jaren gaan voorbijrond 1980 stelde ik bij bestudering van de geschiedenis van deze kleine fabriek en bij het wederom zien van genoemd persbericht vast, dat de carrosserie van "onze" BANTAM sterk afweek van de originele Amerikaanse uitvoering.


Het lag in 1939 in de bedoeling, dat er voor de Europese markt lange chassis geleverd zouden worden en dat er of in Chiswick (GB) of in België carrosserieën vervaardigd zouden worden.

Wat is er bekend ? In Luik bevond zich een importeur, Charles Put, die op "het Salon" in Brussel in 1939 Amerikaanse exemplaren showde. Zij zouden dan wellicht de lange chassis importeren en in België de carrosserieën laten bouwen. Is dat geschied ? Wellicht, want in het begin van 1940 werd er immers een complete automobiel geïmporteerd (een model overeenkomstig de foto)

Anno heden heeft nog niemand mij kunnen bevestigen hoe de gang van zaken in Nederland en België heeft plaatsgevonden: het begin van een lijvig dossier !

Op de bijlage is de enige bekende leaflet uit België afgebeeld, toen uiteraard met de Amerikaanse uitvoering op het korte chassis (zie afmeting van het portier met uitsparing !)

Wanneer men op het Continent geen verdere informatie kan verstrekken dan ga je in Amerika erop uit om



4 CV.
4 cylindres
4 places
litres cc 100 kl.

20 CV. de Frein

80.000 kl.

SPÉCIFICATIONS CONDENSÉES

BANTAM

C + D

- Charles PUT -

20, Rue des Galeries, 20, 1050 LIÈGE - Téléphone 245.12

N° de la Garantie, 150 kl. - Tél. 127.40

De invoer van auto's

import

Merken	Stuks	
	Maart	Jan./Maart
Adler	11	23
Alfa Romeo	—	—
Alvis	—	—
Amilcar	—	—
Asburn	—	—
Audi	1	2
Austin	1	1
Bentley	—	—
B.M.W.	4	—
Hotchkiss	3	—
B.S.A.	—	—
Bugatti	—	—
Buick	—	—
Cadillac	—	—
Chrysler	—	—

The new models were no more successful than the old, and the Bantam lines ground to a halt in 1940, after annual sales had dropped to a pathetic 800 units. Plans to set up assembly plants in Chiswick and another in Belgium came to nothing.



AMERIKAANSE AUTO

De Amerikaanse Bantam

naar ons land

De begrijpelijke belangstelling voor den kleinen wagen, welke vooral in de laatste jaren aanzienlijk is toegenomen, heeft tot gevolg dat ook van de zijde van den automobilhandel meer aandacht aan deze automobielen wordt geschonken dan vroeger het geval was. Dit blijkt ten overvloede uit het feit, dat nu ook de Amerikaanse Bantam naar belanda aan de markt komt. De Haagsche Automobiel Maatschappij zal het wagenje in een uitvoering in den handel brengen, welke aansluitend aan de Amerikaanse versie, d.w.z. meer rekening houdend met den Europeeschen smaak en de Europeesche eischen. Zoo zal deze Bantam als vierpersoons sedan en als vierpersoons cabriolet-convertible worden verkocht, omdat het wel naar dat type is gebouwd, dat men zelfs van auto's in de klasse die die waarde ook de Bantam behoeft, eischt dat zij een gewin van vier personen kunnen vervoeren.

Wanneer men in Amerika, ondanks de hooge prijzen, welke de automobilist aan comfort en rijkdom ook een kleine auto aan de markt brengt, dan kan men er opgetuigd zeker van zijn, dat zulk een wagen niet alleen aan zijn zuiverheid kans van slagen zal hebben, dan moet hij ook aan redelijke eischen van comfort en rijkdom voldoen.

Die wetschap is voor de „Haagsche“ reden geweest om het met dezen kleinen Amerikaan aan te durven. En men verwacht er veel van, vooral omdat de viercilinder motor van 7½ liter inhoud de eischen van een veel sterkere kracht bezit — hij ontwikkelt 20 pk bij 3000 omwentelingen per minuut — en ruim 80 km/h snelheid garandeert. De vroomheid geschiedt achter deze half-elliptische veeren, voor deze een dwarsover, lichte plankoppoetring, normale drieversnellingsbak met geruislooze tweede en derde, mechanische remmen op de vier wielen, geproefd stalen schijfwiel met groote verchroomde naaldoppen vormen zo ongeveer de voornaamste kenmerken.

Wie een indruk wil hebben van de grootte van deze vierpersoons Bantam ga de volgende maten eens na: lengte 3,55 meter; breedte 1,38 meter; hoogte 1,54 meter; wielbasis 2,18 meter. Het gewicht van het geheel blijft, dank zij het feit dat gebruik is gemaakt van een licht z.g. Weyman carrosserie, beneden de gewichtsgrens voor de minimum motorrijtuigenbelasting.

Als geheel dus een normale, kleine automobiel, waarvan de importeur veel goede verwacht. L.

BANTAM-HUPMOBILE
„De Nieuwe Haagsche“ N.V.
Koninginnegracht 18 - Tel. 112233



De vierpersoons Bantam, zoals deze kleine foto in den handel wordt gebracht.

Hoe ga je dan te werk, wanneer je in Amerika wat wijzer wilt worden ?

In het voorjaar van 1987 plaatste ik een oproep in het toenmalige maandblad "Car Collector" en zo waar . één reactie van Jim Ross, Middletown (Ohio), een gepensioneerde binnenhuis-architect in het bezit van vier klassieke

"Amerikanen" (Cadillac Sixty Special 1939, Buick 1940, Chrysler 1941 en een Continental 4-deurs cabriolet 1964)

Hij stuurde mij een dikke enveloppe met alle mogelijke BANTAM-documentatie, maar zonder de "Mystery Car".

Er volgde een uitvoerige correspondentie met de uiteindelijke suggestie: "kom eens langs en dan gaan we in oktober samen naar Hershey (The Greatest Show on Earth)".

Oktober 1987: inderdaad bracht een "Jumbo 747" mij naar New York, dan per trein naar Harrisburg en met een taxi naar Hershey; daar ontmoette ik hem met zijn vriend Don DeBorde.

Na 3 dagen reden wij met de Thunderbird van Don naar Middletown (Ohio - 900 km). Vandaar ging ik o.a naar Detroit en Auburn, maar vooral naar mijn uiteindelijke bestemming: bestuursleden van de American BANTAM-club.

Een ontvangst vond plaats ten huize van het echtpaar White, waarvan Helen-Jean de penningmeester van de club was. Bij het doornemen van mijn zoektocht en het inmiddels lijvige dossier van de "Continental"-BANTAM rolden zij van de ene verbazing in de andere: nooit van gehoord ! Terloops hadden zij wel eens vernomen, dat er lange chassis naar Australië verscheept waren, maar van activiteiten in Europa hadden zij nooit gehoord.

Mijn persfoto werd ter plaatse vergroot tot 30 x 20 cm en zou als curiositeit een plekje krijgen in een klein BANTAM-museum in Butler (Pa).

Na ruim 40 jaar kreeg ik de gelegenheid een klein toeristisch tripje te maken met een blauwe Amerikaanse-uitvoering met rode bekleding: een belevenis !

Tijdens mijn verblijf in Amerika kwam ik ook nog een cabriolet en een station-wagon tegen.(zie bijlage)

Evenals na mijn andere Amerikaanse ontmoetingen hield ik ook met de White's contact, ja, in 1988 ben ik ze weer gaan opzoeken !

Na dit bezoek reed ik met een Ford Tempo terug naar Middletown via de race-track van Indianapolis (met een bezoek aan het museum aldaar)

Helaas, het echtpaar White is niet meer onder ons.

En het BANTAM-mysterie ? nog steeds niet verder gekomen: ieder tip en/of suggestie draait uit op dood spoor.

BANTAM in ons land in de jaren '30 ? Dat breng ik nog even ter sprake in deel 3 !



CHARLES P. WHITE
HELEN JEAN WHITE
Route 1 - Box 133
321 Wilson Road, W.
WILLOSHIRE, OHIO 43078
Phone 1-614-482-2889
WE BUY, SELL AND TRADE CARS AND PARTS



op bezoek bij bestuursleden van de BANTAM-club



de brievenbus



nog 5 stuks staan op het programma



ja, zo ziet een BANTAM er uit



Gedurende alle speurtochten naar de geschiedenis van dit Amerikaanse wagentje kwam ik nog een paar bijzondere details tegen:

Eerst een advertentie anno 1932, waarin een nieuwe overjarige 2(!)-persoons coupé werd aangeboden. In oktober 1935 staat er een 1933 BANTAM te koop met de aantekening: "buitengewoon zuinig, zeer geschikt voor een reiziger, heeft ruime (!) bagageruimte (waar?); prijs fl. 350.=.

En dan krijg je een foto op tafel van een Haagse BANTAM met de provinciale nummerplaat "H-64937", ooit afgegeven ten name van ene L.N.Lans aan de Kemperstraat 150 in Den Haag. Gaf dat een oplossing ? Resultaat: 0,0 ! Zou dit het "overjarige" wagentje van 1932 geweest kunnen zijn ? Of de tweedehands "geschikt voor een reiziger" ?

Wie zou toentertijd een BANTAM geïmporteerd hebben ? Er was immers geen importeur. Nobody knows !

En zo zal die ene BANTAM van Jan./Maart 1940 tot in lengte van dagen de geschiedenis ingaan als een "never ending story".

(. . . en ik ben er leuk mee bezig geweest en kwam door dit wagentje uiteindelijk in 1987 in Amerika terecht !!)




Wilber, The Car Collector



WILBER'S BANTAM

Sales & Service



Andere Custom afwerkingen o.
 1934, met dual radio, alcohol
 met van nieuw te ondersch.
 1600 km. gel. m. de wit
 mechanische Fiat Halbach-
 versers. kl. steel gewas. pr.
 wagen 11500
 Graham 1935, 4 o. d. k. cabr.
 6 cyl., kleur donkerrood, metal
 vlieze wagen, prima ca. 1000
 1935. Stuur '31 4 o. d. gel.
 auto met 1935 870. 870. m. a.
 nieuw 1935 American Austin
 1935, 3 P.S. buitengewoon min.
 1. gesch. v. reiziger, heeft
 ruime bagage ruimte 1200
 Darrin, 1935 o. d. sportwag.
 rood, reserve gelast, metalen
 apparatuur 130 km. 1935
 Norton model 15, pr. met 1200
 Kuba 350 cc '34, 4. ow 1250
 B.S.A. 400 cc '34, 4. ow 1250
 Bultaco 350 cc '35, 4. v. v. v. v.
 koppel m. dan. v. v. v. 1200
 P.S. 350 cc schilt, kopende
 motor 1250, H.D. 4-7 v. v. v.
 auto schick. auto 1150
 Decker Bantam 1935 1200
 stuiper 1935 1200
 B.S.A. 500 cc 1200 pr. 1175
 Geschied te raden. Fran P.
 v. Bantam, Tel. 12177. Haar-
 lem. Spoorwaaierstr. 143-145
 (57)

I'd like to see one of these in an extra large, please.

39 Januari 1940: opening showroom Lagerwij NV (deel 1)

3 september 1939:

Donkere wolken trokken samen boven Europa. In het begin van 1940 was men ervan overtuigd, dat "de bui" evenals tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918), aan ons voorbij zou gaan. Ook de heer Lagerwij, importeur van Lancia, SuperTraction en SS Jaguar zag de toekomst ook nog niet zo somber in en nodigde zijn relaties uit om op zaterdag, 6 januari 1940 samen met hem op het succes van de nieuwe showroom, gelegen aan de Konginnegracht hoek Javastraat, een glaasje te drinken.

In de schaduw van mijn vader ging ik als jonge scholier ook mee om de heer Lagerwij (een huisvriend van mijn ouders) geluk te wensen.

(toen realiseerde zich nog niemand, dat hij mij 11 jaar later de gelegenheid zou geven om een opleiding tot "Jaguar"-specialist in Coventry te gaan volgen !)

De importcijfers waren toentertijd niet zo geweldig, maar voor die tijd toch voldoende om een importbedrijf te runnen:

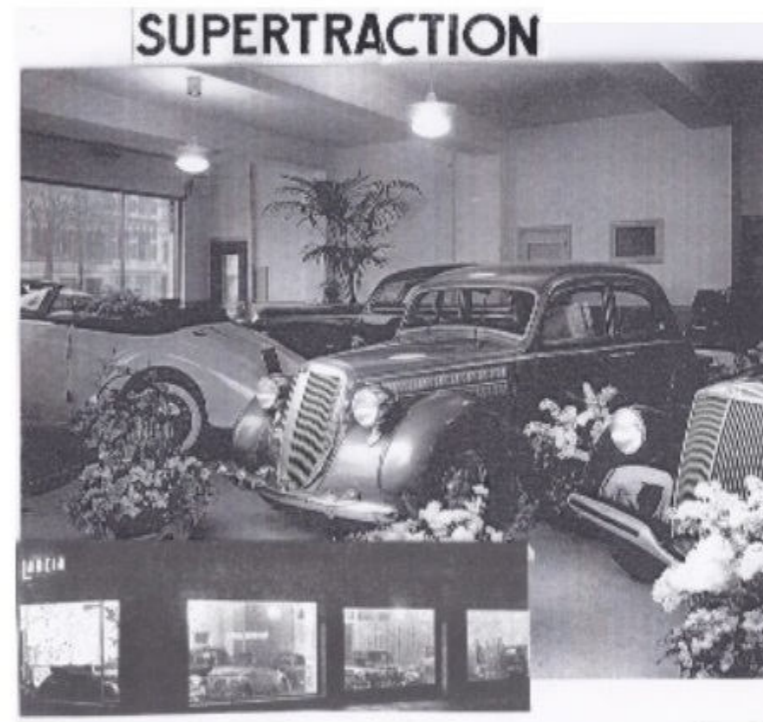
Import:	SuperTraction	Lancia	SS Jaguar
1938	--	34	6
1939	16	38	2
1940 t/m maart	1	10	--

(begin september 1939 werd in Engeland al gestopt met de personenauto-productie)

Nadat de laatste "Supertraction" in het voorjaar van 1940 bij ons was binnengekomen volgden er in latere jaren geen meer. Tijdens de Salon in Geneve maakte ik kennis met de opvolger en wel de "SuperTrahuit": een vrijwel identieke auto, maar dan wel uitgerust met een Mercury V8-motor in plaats van de Citroën 1,9 liter.

In de loop van de jaren hebben zich in deze showroom nog een aantal andere autobedrijven gevestigd, zoals Stokvis, Auto Bena en R.Bakker. Daarna vestigden zich in dit pand administratieve- resp. hypotheek-instellingen.

Het bedrijf van de heer Lagerwij ging uiteindelijk over in de Randstad-Groep.



wenschen wij onze geachte cliënteel en relaties van harte toe; en roedigen U uit onze nieuwe Showroom aan de

Koninginnegracht 36, 's-Gravenhage,

welke wij **ZATERDAG 6 JANUARI 1940** openen, te zamen beschikgen, alwaar wij een keurcollectie der laatste modellen van de door ons geïmporteerde automobielen exposeren.

Op zeer hoogen prijs zullen wij het stellen U op den openingsdag in ons nieuwe pand te mogen begroeten.

Respectieus,

N.V. J. W. LAGERWIJ'S
AUTOMOBIEL-MAATSCHAPPIJ

Deze automobielen, importeurs en inkoopers: direct eigen gevestigd: **FRANCKENHART & Co.**

Wolvenbosweg 10, 2016 GZ Den Haag

SUPER TRACTION,
Import: N.V. J. W. Lagerwij's Autom. Mts.,
Torenkade 10, Den Haag.
Type 4 cil., wijk 140 H.
1.600 cc, 2800 rpm, 125 x 128 wijk 80 P.S.
3 versn., 1400, 2000, 2800, 3200.
Wielw. achter: 1000, 1000, 1000.
128 x 48; gew. 1180 kg.
Cilind. 6 P. 2 V.
Cilind. 6 P. 2 V.

Wanneer er een nieuwe type-aanduiding in de auto-industrie wordt gelanceerd dan zijn we geneigd een vergelijking met het dagelijkse leven te trekken:

Herinnert u zich de Fiat "CROMA" = "een heerlijke margarine, die niet spettert !" of vandaag de dag de huidige Opel "MOKKA" = "een lekker sterk kopje koffie om goed wakker te blijven !"

Toen Prinses MAXIMA haar intrede in ons land deed gingen mijn gedachten terug naar 1987: mijn eerste Amerika-reis. In Middletown (Ohio) wilde ik een auto huren, maar niet zo'n grote Chevrolet Impala of een Ford Fairlane.

Overeenkomstig mijn wens presenteerde men mij een 1983 Datsun ...MAXIMA !!: een fijne station-wagon met een 2.3 liter zescilinder-in-lijn motor.

Bij de geboorte van Prinses ARIANE op 10 april 2007 bleek, dat toen precies 50 jaar geleden de Simca ARIANE op de markt werd gebracht. Als gevolg van de toen heersende energie-crisis ging men er in Frankrijk ertoe over de oorspronkelijke (erg fraaie) Ford Versailles (V8) na de fusie met Simca te voorzien van een zuinige viercilinder 1.3 liter Simca-motor.

En onze toekomstige koning ? Bij de naamgeving zal men destijds echt niet stil gestaan hebben bij een creatie van Carl Borgward in de vorm van de Lloyd ALEXANDER; de viertakt-uitvoering ter vervanging van de 2-takt Lloyd "Leukoplastbomber".

Enige jaren geleden meldde een kennis van ons, dat zij een dochter hadden gekregen en haar de naam ARDEA hadden gegeven: Direct nadat hij dit gemeld had, keek hij mij aan en zei: "... en jij denkt natuurlijk gelijk aan de kleinere uitvoering van de Lancia Aprillia" : hij had gelijk !

(In de loop van de jaren heeft zich een auto-groep rond Den Haag gevestigd, die de naam "Ardea" gebruikt zonder Lancia in hun programma te hebben: merkwaardig !)

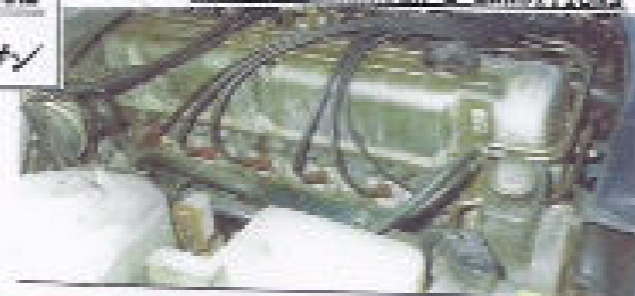
En zo kunnen namen nog eens een onderwerp zijn van een auto-historische ontboezeming !

NISSAN MAXIMA: ALS EEN VORST



SHORT TERM RENTAL AGREEMENT

UNIT NO. _____ MAKE 83 MAXIMA
 COLOR _____ LICENSE NO. _____
 PICKUP TOWN OF MIDDLETOWN 8:30am on 3/10/87
 RETURN AT MIDDLETOWN on 3/10/87
 INSURANCE CO. _____
 INSURANCE AGENT _____
 POLICY NO. _____



ENGINE

		L24 (Gasoline)
Cylinder arrangement		6 cylinder in-line
Type		4 cycle OHV
Bore x Stroke	in (mm)	3.27 x 2.902 (83 x 73.7)
Displacement	cu in (cm ³)	146.02 (2,37)
Compression ratio		8.9
Firing order		1-5-3-6-2-4

MAXIMA



Lloyd Alexander TS



SIMCA ARIANE 4

1957 - 1963



ARIANE 4



Tijdens het nalopen van oude auto-tijdschriften kwam ik in een "Autokampioen" uit 1956 bijgaand artikel tegen over de "ondergedoken" CHANDLER H-1206.

Een verhaal, dat al jaren in Haagse kringen de ronde heeft gedaan en waarbij men zich afvraagt hoe men in de bezettingstijd (1940-1945) zo veel grond heeft kunnen wegwerken en er dan "geruisloos" een complete auto half in de achtertuin heeft kunnen laten zakken; het is gebeurd, maar ooggetuigen, die dat meegemaakt hebben leven niet meer

Bij het lezen van de naam CHANDLER komen een tweetal "incidenten" bij mij naar boven drijven:

Medio jaren '30 vond mijn vader, de makelaar in automobielen, het nodig, dat zijn vrouw ook leerde autorijden. Hij zelf gaf geen les (.... moet je nooit doen, dat geeft ellende, net als bij een puzzelrit je echtgenote nooit de kaart moet lezen. . .!)

De toenmalige chef-monteur kreeg de vererende opdracht de vrouw van zijn baas les te geven in de ter beschikkingstaande CHANDLER 1928. Als jong broekie mocht ik mee als ik me maar niet met het rijden bemoeide; ik ging links achterin zitten, hield mijn linkerhand aan de lus, echter vergat mijn duim in te trekken bij het dicht doen van het portier: resultaat....een gilpartij en een hoop bloed van de linkerduim !! Dag, rijles-trip ! (Gelukkig heeft de nagel het incident overleefd.)

De tweede maal CHANDLER:

In het stallingbedrijf van mijn vader stond o.a. ook een CHANDLER.

15 mei 1940: donkere wolken overschaduwde de mooie Pinksterdagen, Rotterdam stond in brand (konden wij vanuit ons huis in Den Haag zien), de oorlog in het Westen van Europa bracht veel onheil en een praktisch auto-loos tijdperk. De eigenaar van de CHANDLER: "ik ben u nog een maand stallingkosten (fl 15.00) verschuldigd; hierbij bied ik u mijn CHANDLER daarvoor in de plaats aan; ik heb er tot nader order (!) toch niets meer aan". Aldus geschiedde.

Zo is een relatief onbekend Amerikaanse merk na heel veel jaren toch in mijn gedachten gebleven !

Automobilistische ervaringen uit het begin van deze eeuw

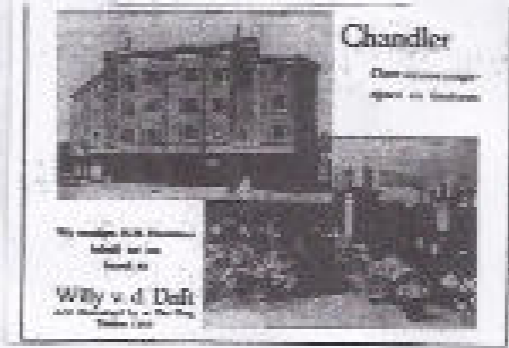


WIE in de garage kijkt van de heer A. van Vliet, Hansenburglaan 84 te Den Haag, zal het de 77-jarige eigenaar van de crade, maar oer degelijke wagen, die daar staat, moeten nageven: ze maakten vroeger wel auto's, die tegen een stootje konden. Want deze Chandler-sedan — wie onzer herinnert zich tegenwoordig dat Amerikaanse merk nog? — heeft dan misschien niet zoveel kilometers gereden sinds zijn geboorte- en verkoopjaar 1937, maar wel het een en ander meegemaakt, dat voor modernere wagens genoeg zou zijn voor een enkele reis naar een goede sloperij.

Ondergedoken

Dat was bijvoorbeeld de onderduikperiode van vijf jaar. De Chandler, die de heer Van Vliet kocht van de toenmalige dealer, de heere luchtvaartpionier Willy van der Drift in Den Haag, stond toen onder een weil half in de grond van een achtertuin-tje in de Residentie. En toen het uur van de bevrijding was geslagen en de heer Van Vliet eens ging kijken, wat er van het karretje (of zegt u maar kar tegen dit zappokke wrede voertuig!), over was, schrok hij. Chroom en lak hadden een stevige knauw van de tand des tijds gekregen en wie de motorkap optilde, kon als leek al zien, dat de accu nog maar net goed genoeg was voor de vuilnishak.

Dit is de Chandler van achteren. Tegen de rug heeft de heer A. van Vliet zijn auto's een 20-jarig lidmaatschap van de A.N.V.B. en zijn tagel naar het 50-jarig lidmaatschap betrekking, van welke onderscheidingen men op de volgende pagina een vergroot beeld ziet.



USA 1913-1929



Dit jaar staat deze maand helemaal in het teken van "Oranje": een Koningin treedt af en ons land krijgt een nieuwe Koning: Willem-Alexander + Koningin Maxima.

Toen: 31 augustus = Koninginnedag. Op lagere school kregen wij oranje petjes op en moesten zwaaien met rood/wit/blauwe vlaggetjes voor de camera's van het Polygoon-Profilti weekjournaal;

WWII: Radio "Oranje" vanuit Londen, "de stem van strijdend Nederland" met de slogan "Het is oranje en het blijft oranje";

Bij de geboorte van koninklijke kindertjes: beschuit met oranje muisjes.

Maar welke rol speelt "oranje" in de auto-industrie ?

Bij het naspeuren blijkt, dat de kleur oranje nooit zo populair is geweest. Alleen in het begin van de jaren '30 zag men veelal uitgesproken in oranje-kleur gespoten spaakwielen met daarbij ook biezen in de gelijke kleur op de carrosserie.

Maar zowel in Amerika als op het Continent is men hier en daar soms "oranje-achtige" carrosserieën tegen gekomen. Een echt heel felle oranje automobiel komt men praktisch niet tegen: om zo te zeggen: in de auto-industrie is men niet bepaald "oranje-minded".

Een op deze kleur gericht incident staat mij nog bij:

In 1958 zadelde General Motors Continental ons, bij v.d.Valk & Co in Den Haag, ongevraagd op met een oranje Vauxhall Cresta: onverkoopbaar ! (Menige dealer heeft met zulke nare importeurs-streken te maken gehad !) Uiteindelijk heeft de gepensioneerde directeur er een tijd mee gereden en werd er na een half jaar en 10.000 kilometer een "slachtoffer" gevonden, die op basis van een heel speciale (niet winstgevende) prijs met zo'n automobiel wilde rijden. (helaas bestaat er van deze wagen geen afbeelding)

Naast een aantal oranje Amerikanen, wellicht uit promotie-overwegingen zo gespoten, was toentertijd de BMW Touring in die kleur, vooral op Zandvoort, een bekende verschijning. Dit model werd vroegtijdig uit productie genomen: ongewild door het publiek (3-deurs !) en bij zijwind staartlastig.

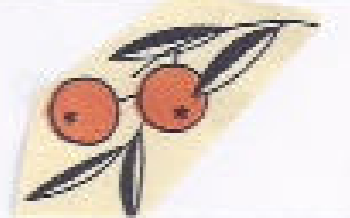
En vandaag de dag: een oranje publiciteitswagen van een Mercedes-Benz Citan, maar . . . wordt gebouwd door Renault !! (over badge-engineering gesproken !) Gottlieb Daimler en Karl Benz zouden zich in hun graf omdraaien, wanneer zij een Renault met een Mercedes-ster zouden tegenkomen. Ach, ook de heren Rolls en Royce zouden ook gek opkijken wanneer zij een auto met een "Spirit of Ecstasy" op een veredelde BMW 7-serie zouden tegenkomen.

En wat te denken van een Chrysler 300 met een Lancia-badge. (hoe noemen de Belgen dat ook weer ? : "Naamplaatjes-productie" !)

De afgebeelde Citroën cabriolet zal wellicht op speciaal verzoek in deze opvallende kleur gespoten zijn.

Zo kan een bepaalde kleur aanleiding zijn om rond de automobiel wat ontboezemingen te doen.

Laten we er een glaasje "Oranje-bitter" op drinken !



(Wolters: la citadine = stedelinge)

Heden ten dage is de elektrische auto voortdurend een onderwerp van gesprek, zowel in de pers, bij de politiek als in de "wandelgangen".

Een nieuw onderwerp ?

Nee, al op de RAI van 1973 heb ik op de balconstand 504 van "van der Valk & Co" talloze folders uitgedeeld aan de bezoekers, die belangstelling toonden voor het eerste exemplaar van een productierijpe "La Citadine". In de gesprekken propageerde ik het zuinige verbruik (minder dan 1 cent per kilometer), de ruimte binnen-in bij kleine buiten-afmetingen, geen uitlaatgassen, goed handteerbaar in het verkeer, kortom, "een auto met toekomst"!

Het wagentje werd vervaardigd door "Teilhol Voiture Electricité de France" en toen al uitgerust met veiligheidsriemen, een verstevigd voorfront (overeenkomstig de BMW Isetta) en een beveiliging tegen het rijden met een open deur.

Kortom, nogmaals: "een auto met een toekomst"!

Maar om zo'n vehikel in ons land op de weg te krijgen moet je wel met goede kaarten op tafel komen. Gestoei met de overheid (type-goedkeuring !) vergde tijd, heel veel tijd, ja, zo veel tijd, dat toen de tijd rijp zou zijn geworden voor de import . . . had "Teilhol" het apparaat al weer uit productie genomen !!

Een toekomstdroom van een importeur ging niet in vervulling !

Een van de folders van "toen" is na 40 jaar nog slechts een herinnering aan al die positieve gesprekken, die ik destijds op de RAI-balconstand 504 met belangstellenden heb gevoerd !

verbruik minder dan



per kilometer!

NIEUW
op stand no. 504

la citadine électrique

- uiterlijk bescheiden van afmetingen
- ruim van binnen
- zeer economisch in het gebruik
- zonder uitlaatgassen
- stil, door elektrische aandrijving
- goed manoeuvreerbaar in het verkeer
- altes vervuld in een fraai en evenwichtig gelijnd model
- citadine de Citadine Electricque
- een auto met toekomst

100% elektrische auto



CITADINE

stekker-o

De CITADINE "stekker-o" is de kleinste van de wereld. Daar zijn slechts een enkele elektrische aansluiting de beschikbare aansluitingen (het stekker-o), een goede afsluiting en de speciale Peugeot-remmen. Merk op: CITADINE "stekker-o" is de ideale oplossing voor kleine steden, vooral omdat deze geen afgas schijnt en geen lawaai met zijn sterke acceleratie en een relatief hoge toerental, een grote manoeuvreerbaarheid en een overvloedig weggebruik.

De "stekker-o" heeft een lichtgewicht chassis met twee wielen en een kleine open voorruit. De motor is van de type "steek-o" en heeft een vermogen van 1000 watt, opgesloten maximaal 8 uur, met behulp van een speciale afsluiting van de stekker-o.

Technische gegevens

Afmetingen:
Lengte 2,08 m, breedte 1,42 m, hoogte 1,28 m.

Qualificatie:
400V elektriciteit, stroom gesloten door 8 ampère en 12 V, 100 Ah, direct op de stekker-o van 2 verbruikers. Ingevoerde elektrische aansluiting geschikt voor auto's van 1200 watt, opgesloten maximaal 8 uur, met behulp van een speciale afsluiting van de stekker-o.

Prestaties:
Maximum snelheid: tussen 100 en 150 km/uur, met maximaal 75 km, acceleratie van 0 - 100 km/uur 10 sec. Maximum bij volle belasting 20%, maximum bij 100%.

Conclusie:
Mits de "stekker-o" is de kleinste van de wereld, met een gewicht van 100 kg, een motor van 1000 watt, een speciale afsluiting van de stekker-o, een speciale afsluiting van de stekker-o, een speciale afsluiting van de stekker-o, een speciale afsluiting van de stekker-o.



Ingevoerd door: Albin Kervé, van der Valk & Co., De Schuytstraat 290, Den Haag, telefoon 070-325000

"DE STEKKERAUTO IS RIJP VOOR GEBRUIK IN NEDERLAND"

45 Met een VAUXHALL VICTOR op stap.

Het was in het voorjaar van 1958: onze trip door Noorwegen en Zweden met een Volkswagen met open vouwdak lag al weer enige jaren achter ons. Een nieuwe uitdaging lag in het verschiet voor de zomervacantie in 1958.

Maar ja, met wat voor een auto? Ik kon moeilijk bij de burens om een Opel of Volkswagen vragen om er onder uit te komen met een Vauxhall Victor op reis te gaan: een product van General Motors, waarmee ik dagelijks sinds de introductie in 1957 van de "Victor" met de technische problemen werd geconfronteerd. (Alhoewel: toen wij (van der Valk & Co) in 1959 een afdeling "Verhuur van auto's zonder chauffeur" in het leven geroepen hadden met Opel, Vauxhall, Volkswagen en Renault Dauphine kon ik later ongestraft met een Volkswagen probleemloos op vakantie!)

Het reisplan: met de kaart van Zwitserland op tafel zette ik een route uit, waarin 10 passen zouden worden opgenomen. Een route, waar je 's morgens niet weet waar 's avonds de overnachting zou plaats vinden.

Het traject bestond uit de navolgende passen:

- | | |
|----------------------------|------------------|
| 1) St Gotthard | 2) San Bernadino |
| 3) Albula | 4) Bernina |
| 5) Stelvio (het klapstuk!) | 6) Ofen |
| 7) Fluëla | 8) Oberalp |
| 9) Susten | 10) Brüning |

Ik liet de Victor XT-21-13 een extra reiscontrole-beurt geven en nam een uitgebreid onderdelen-reispakket mee. (je kan nooit weten!)

Via de Autobahn arriveerden wij in het mij vertrouwde Zwitserland (1946-1948: Saurer) en startten met de eerste pas. De dagen daarna troffen wij uitzonderlijk stralend weer, alleen.

..... op de Bernina trok de lucht boven de 1.200 meter potdicht en moest je van paaltje naar paaltje rijden met tegenliggers, die alleen de minimale stadslichtjes voerden.! De top van de Bernina hebben wij dus niet gezien!

Met spanning keken wij uit naar het weer op de dag, dat wij het voornemen hadden de "Stelvio" te bedwingen. Met een strakblauwe lucht ging het gebeuren: met een "Victor" met een drie-versnellingsbak naar boven via de beruchte 48 "hair-pins". Het vergde heel wat energie om de klus te klaren met in het achterhoofd: "als-ie maar heel blijft". Met een engeltje op het dak bereikten wij ons doel: (zelfs de achterste uitlaatpot was er niet onder uitgevallen). Gelukkig even tijd voor een sterke kop koffie met iets lekkers. Na een verdiende rustpauze dan naar beneden: hoe zouden de remmen zich houden? Ook dat lukte zonder problemen en mijn wens om deze hoge berg (2.760 m.) te bedwingen was in vervulling gegaan (....en zelfs met een "Victor"!)

Graag zou ik deze onderneming nog eens met mijn Mitsubishi Galant willen herhalen, maar zowel de leeftijd van de auto als die van de coureur laten dat niet meer toe. Jammer!

Na op de terugweg mijn vrienden in Arbon aan het Bodensee weer eens bezocht te hebben, verliep de reis naar huis zonder problemen.

De XT-21-13 had na thuiskomst wel een schouderklopje verdiend. In de eerste week na onze vakantie kwamen de huilverhalen van overspannen "Victor"-eigenaren weer als vanouds op mijn tafel

(de eerstvolgende vakanties in de jaren daarna gingen wij geheel ontspannen op reis met een Volkswagen met open dak van de afdeling "Verhuur": een waar genot!)

Frans Vrijaldenhoven en met diverse VICTOR's op pad:

In de zomer van 1958 durfde hij het ondanks de vele kwaliteitsproblemen aan met een Victor een 10-passentocht in Zwitserland te maken (incl. de 2.800 m hoge Selvio-pas!)



Inspectie van de niet zo sterke uitlaat door de achterbumper.

De "Rotterdam" en de "Nieuw Amsterdam" op één dag samen aan de kade in Rotterdam.

HUDSON Pacemaker Club Coupé.

Wanneer ik in 1953 van mijn kantoor op de 1e étage aan de Stadhouderskade naar de werkplaats en/of magazijn moest dan liep mijn weg altijd via de showroom. En daar waren een tweetal "winkeldochters", die mij altijd "Goede morgen !" toewensten: een HUDSON Pacemaker Club Coupé en een ALFA ROMEO 6C 2500. Over die HUDSON valt wel wat te vertellen (de Alfa is een ander verhaal)

Bijgaande advertentie in de "AutoKampioen" van september 1953 brachten mijn gedachten terug naar dat jaar (60 jaar geleden !) De vermelde HUDSON werd af en toe door mij naar de showroom aan de Bezuidenhoutseweg 20 in Den Haag gereden (ter afwisseling !) en na daar enige tijd "gekuurd" te hebben nam ik hem weer mee naar Amsterdam.

Een trouwe HUDSON Commodore-rijder, hoofdvertegenwoordiger van een verffabriek in Zaanendam kwam af en toe eens naar de Coupé kijken.

Intussen was er in verband met de presentatie van nieuwe Mercedes-Benz modellen in de showroom aan de Stadhouderskade geen plaats voor de HUDSON en werd hij gedetacheerd naar een loods aan de Amstel. In de werkplaats deed zich echter een carburateur-probleem voor aan de auto van een klant: geen onderdelen, wat nu ? "Haal maar even de carburateur van de Coupé in de loods !" Aldus geschiedde.

Na verloop van tijd was er weer een plek in de showroom voor de beige Coupé (zonder carburateur).

In de loods: starten - vonk - brand !!!

Paniek, hoe krijgen we die Pacemaker weer keurig netjes in de showroom ?

Veelvuldig ben ik met de HUDSON Motors in Amerika in contact geweest tot het verkrijgen van twee nieuwe voorruitlen, elektrische bedrading, dashboard-onderdelen enz. enz.; kortom het heeft heel lang geduurd, voordat de wagen technisch weer bij de mensen was.

"Weet je wat: we spuiten de Coupé helemaal over en wel in een andere kleur !" zo stelde de verkoopleider voor.

Hij werd grijs-metallic gespoten en met heel veel "Airwick" weer heel frisruikend gemaakt. Uiteindelijk werd de Coupé weer in de showroom geplaatst (naast de Alfa).

Eerdergenoemde hoofdvertegenwoordiger was aan een nieuwe auto toe, maar mocht van zijn directie geen offerte voor een HUDSON laten maken (te duur !); hij moest het zoeken in de Ford/Chevrolet-klasse. De AGAM-verkoopleider kreeg hier lucht van: "Als het nu gaat over een inruil + bijbetaling op Ford/ Chevrolet-niveau dan speel ik mee, de man zal in een HUDSON blijven rijden!"

Aldus een uiterst scherpe offerte op basis van de "winkeldochter", die we kwijt moesten tegen iedere prijs in de Zaanstreek reed weer een nieuwe HUDSON Pacemaker Coupé !!

Later veel later kom ik de gelukkige eigenaar van de Coupé in de showroom tegen; een praatje maken en toen de vraag van hem: "waar is toch die beige Pacemaker Coupé gebleven, die hier zo lang in de showroom heeft gestaan ?"

"Oh, die ?die rijdt als sinds geruime tijd in het Noorden van het land" (wat moet je anders zeggen ?)

En zo heeft menige automobiel soms zijn eigen verhaal en dit is er één van dat ik in 1953 heb meegemaakt.

(Knap eigenlijk, dat die grijze massa onder de schedel zich dit soort belevenissen nog na zo veel jaren weet te herinneren !)



Pacemaker Custom 1951

Speciale aanbieding

HUDSON
Club coupé, 6-cyl.

ALFA ROMEO
Type 6C 2500
Super Sport, 2 pers. coupé, carrosserie Touring Milano

MERCEDES
type 170 D8 (Diesel), 4-deurs Sedan, 4-cyl.

MERCEDES
type 170 S, 4-cyl., 4-deurs Sedan.

MERCEDES
type 220, 6-cyl., 4-deurs Sedan.

MERCEDES
type 170 P, 4-cyl., 4-deurs Sedan.

A. G. A. M. N.V.

AMSTERDAM ROTTERDAM
Stadhouderskade 89 Bezuidenhoutseweg 20
Tel. 28216 Tel. 372343

Millions asked for it... here it is!

THE LOWER-PRICED

New Hudson Pacemaker

WITH RAMMED "STEP-DOWN" DESIGN



65 JAAR HUDSON "STEP-DOWN" De zitbanken waren niet op, maar onder het chassisruim gepositioneerd, vandaar de naam "Step Down". Dankzij de Step Down's wist het merk nog tot januari 1954 zelfstandig te blijven. Na de fusie met Nash verdween de naam Hudson al na ruim drie jaar.



The New Hudson

Alfa Romeo **Isotta-Fraschini**

Mack Trucks

Bernardet Scooters

CYCLEX-Rijwielmotoren

★

A. G. A. M. Algemeene Garage & Automobiel Mij.,
Stadhouderskade 89/90, Amsterdam.

Al in 1934 bestonden mijn verjaars-cadeaux veelvuldig uit "Dinky's" en "Tootsietoys", maar bij mijn 6e verjaardag werd ik verrast door een CHRYSLER-AIRFLOW-mini-promo, die mijn vader bij Autobedrijf James Nefkens (Chrysler/Plymouth-dealer) aan de Laan van Meerdervoort 52 in Den Haag, op de kop had getikt. Gelukkig is dit feit in 1934 op de gevoelige plaat gezet en anno heden ben ik nog steeds in het bezit van dat exemplaar.

Zoals iedere "echte" auto heeft ook deze "Airflow" ook zijn geschiedenis. Het muisgrijze model had twee zwakke punten: de ingeschroefde koplampjes waren heel kwetsbaar en de veer van het opwind-mechanisme liet het snel afweten.

Na de Tweede Wereldoorlog en de evacuatie in 1943 overleefd te hebben, vond ik het nodig, dat er een "modernisering" moest plaatsvinden: In de spuiterij van de "Vespa"-afdeling liet ik hem in 1956 metallic-blauw spuiten. Een tweetal jonge neefjes vonden hem zo mooi, dat ik stelde: "neem maar mee !"

Na heel veel jaren kreeg ik toch een beetje heimwee naar mijn 1934 Chrysler Airflow: het lukte mij hem weer thuis te krijgen !

Maar er mankeerde wel een en ander aan ! Via een Amerikaanse relatie kwam ik in het bezit van een nieuwe "waterfall"-gril, twee koplamphuizen, 2 voorruitlijstjes, 5 wielsierringen en vier verchromde naafdoppen (.. en dat na zo veel jaren !!)

Na intensief uitdeuken, plamuren en schuren, alsmede het in donkerblauwe kleur spuiten, werd het "historisch monument" op een eikenhouten plank bevestigd.

Bij navraag heb ik nog drie andere exemplaren in ons land gevonden, die alle stormen des tijds hebben overleefd: een gele, een rode en een blauwe.

De fabriek "Concoran" heeft destijds ook een gelijksoortig model uitgebracht van de GRAHAM 1932, Blue Streak. Ik kwam zo'n exemplaar tegen op de show in Hershey (USA), maar ruimtegebrek in mijn bagage weerhield mij dat fraaie stuk aan te schaffen.



Op een stralende zondag in dat jaar verraste ik mijn moeder met een "Moederdag"-presentje, vergezeld van bijgaand kaartje, dat ik terugvond in de dagboeken, die zij heeft geschreven van 1928 tot mei 1945. ("nu zijn jullie groot genoeg om alles zelf te onthouden", zo sprak zij).

(wie wat bewaart, die heeft wat !)

1939: het wereldgebeuren - enerzijds herstel van de economie, anderzijds onrustig bij de Oosterburen met een mobilisatie als gevolg. (3 september 1939 begin WWII)

Door de "onrust" waren wij in de laatste week van augustus 1939 genoodzaakt hals over de kop ons vakantieverblijf aan de Rijn (nabij Bingen) te verlaten om niet het risico te lopen zonder benzine te komen staan. De hotel-eigenaar had nog 40 liter benzine voor ons te kunnen "organiseren" om de terugreis te kunnen starten. Onze

8 cilinder NASH 1931 Cabriolet 4 o/d Kap lustte wel wat en als je dan als toerist per benzinestation slechts 10 liter mag tanken dan krijgt zo'n thuisreis wel het begrip "avontuur". Uiteindelijk hebben wij de trip via Koblenz en Keulen volbracht en nadat wij bij de Nederlandse grens alle vier "Scheveningen" (!) moesten zeggen en de grenswachten de deuren van de Waalbrug bij Nijmegen voor ons openden, kwamen wij tot opluchting van de familie gezond en wel weer thuis.

(Zoiets noemen ze: "een rit om nooit te vergeten".)

1939: op "ons gebied" verraste FORD ons met de nieuwe aanwinst in de Ford-familie: geen Ford, geen Lincoln maar juist daar tussenin: de "MERCURY".

In tegenstelling tot de latere "flop" (de Edsel) heeft het merk Mercury zich tot begin 2011 weten te handhaven. Samen met soortgenoten als bijvoorbeeld DeSoto, Oldsmobile etc. verdween ook dit merk uiteindelijk van de markt.

Was de MERCURY een grotere Ford of een kleinere Lincoln Zephyr V12 ? In werkelijkheid was het niet alleen een luxere Ford met een 10 cm langere wielbasis, ook de breedtematen weken af van de Ford-modellen. Het vooraanzicht liep parallel met de in 1938 bij de Lincoln Zephyr gelanceerde styling. In plaats van de 3.6 liter 85 pk V8 werd er een 3.9 liter 95pk V8 motor gemonteerd. (Deze motor kwamen wij in WWII heel veel tegen in de z.g. Canadese 3-tonners)

Qua prijsniveau zagen we, dat de 4-deurs Mercury sedan fl. 2.825,= kostte tegenover fl. 2.285,= voor een Ford V8. De Lincoln Zephyr V12 was hoger geprijsd t.w. fl. 4.275,=.

Indien men een Ford-product met rechts-stuur wilde hebben (Ned.Oost Indië !) dan werd er fl. 35,= extra berekend.

Er kwamen vier modellen in productie: 4- en 2-deurs sedans, 4 pers. 2-deurs cabriolet alsmede een heel bijzonder getekende 4-pers. club-coupé, die vaak als voorloper wordt gezien van de "hard-top"-coupé's. In dat jaar werd er afscheid genomen van de onplezierige "dicky-seats", waarbij de gasten van de automobilist achterin storm en regen moesten trotseren. Er lagen plannen op tafel voor een 4-pers. 4-deurs cabriolet; echter er zijn in 1939 slechts een klein aantal proto-typen gebouwd met de bedoeling, dat dit model in 1940 in productie zou gaan, hetgeen niet in de praktijk is gebracht.

Na 1949 ging men er in de Ford-organisatie toe over om de Mercury-modellen deel te laten uitmaken van de Lincoln-Mercury division, reden waarom het eerste na-oorlogse model veel gelijkenis had met de Lincoln V8; men sprak dan ook in die jaren van een kleine Lincoln !



Concours van Koetswerken op Scheveningen 1951:

daar staat-ie dan: de prijswinnaar in de klasse gesloten auto's boven de fl 30.000,=. de

ALFA ROMEO 6C 2500 Super Sport
2 pers. coupé, carrosserie "Touring", Milano

met het provinciale nummer H-4219 ten name van de heer R.Hollman, eigenaar/directeur AGAM NV.
(Catalogusprijs fl. 38.000,= / een zes-cilinder Mercedes-Benz "220" Cabriolet "A" was toentertijd te koop voor fl. 24.000,=.)

Redactie Auto- en Motorbedrijf 1951:

"De limiet aan de andere zijde van de schaal der prijzen was voor het grote opperhoofd Hollman van de NV "AGAM" die een schitterende Alfa-Romeo Super Sport zes-cilinder ten toneele voerde voor het bescheiden prijsje van fl.38.000,=. Het geheel was zoo mooi, dat men in den ruischenden regen niet wist, wie er op dat moment harder en hoorbaarder watertandde: Pluvius of de bewonderende menigte en we enthousiast den heer Hollman aanboden twee van die Alfa-beauty's tegelijk af te nemen, maar dan voor 75-mille samen. Maar hij zei, dat hij het daar onmogelijk voor kon doen, omdat er tenslotte voor Excellentie Lieftinck (Min.Fin.) toch ook iets moest overblijven."

De crème-kleurige Alfa Romeo met chassisnummer 915772 werd in mei 1949 door carrossier "Touring" afgeleverd en op 2 mei 1951 bij de AGAM aan de Stadhouderskade in Amsterdam bezorgd.

En dan op bijgaande advertentie in de "Autokampioen"1953: daar stond-ie weer !

Toen ik in 1952 mijn entree maakte bij de AGAM in Amsterdam heb ik intens contact gehad met deze coupé; niet alleen tijdens mijn passages door de showroom naar de werkplaats, maar ook doordat ik deze Alfa met onregelmatige tussenpozen bij de AGAM-showroom aan de Bezuidenhoutseweg in Den Haag afleverde:

"verandering van lucht doet misschien wel verkopen !"

Na de AGAM verlaten te hebben hoorde ik, dat, wanneer een geïnteresseerde koper een bod deed op de vraagprijs van fl. 38.000,= de heer Hollman, zoals gebruikelijk, steeds fl.500,= meer wilde: ergo de transactie ging niet door !

Aan wie deze fraaie coupé ooit werd afgeleverd ben ik niet te weten gekomen. Mogelijk werd de PK-84-74 in 1954 op naam gesteld.

Na heel veel jaren vond ik deze Alfa in de Bollenstreek terug ! een nostalgische ontmoeting !

Er zullen nog heel veel uren (maanden, jaren)+ geld geïnvesteerd moeten worden, voordat de 6C 2500 Coupé als een "paradepaardje" voor het voetlicht zal treden !

In 1954 ging het Alfa-importschap over naar Gebr. Nefkens in Utrecht, alvorens het bij Louwman & Parqui terecht kwam. Tenslotte werd het Alfa Romeo Nederland en een onderdeel van Fiat Nederland.

Speciale aanbieding
HUDSON
Club coupé 6-cyl.
ALFA ROMEO
Type 6 c 2500
Super sport 2-pers. coupé
carrosserie Touring Milano
MERCEDES
type 170 DS (Diesel)
4-deurs Sedan 4-cyl.
A.G.A.M. N.V.
AMSTERDAM Stadhouderskade 89 Tel. 26216
GRAVENHAGE Bezuidenhoutseweg 20 Tel. 772143

I. De discrete eerste prijswinnaar van de openlicht-klasse: Alfa Romeo Super Sport Six.

Stad: Een trekschijver voor de bezoekers bleek alom, hoog onderhouden, Alfa Romeo Super Sport, waarvan de openlucht voor de opening van het Concours werd gemaakt. Als u nog vragen 10.000,- hier liggen, dan is de A.G.A.M. daarvoor ter levering bereid

50 De Gouden VAUXHALL VX 4/90 op de RAI.

Op de RAI-tentoonstelling van 1966 stonden op de stand van General Motors Continental naast de Opel's en de Amerikaanse producten van General Motors ook diverse VAUXHALL's, zoals de Viva, Victor en Cresta. Op een speciaal podium stond een gouden VAUXHALL VX 4/90 te pronken.

Massa's bezoekers bekeken en betastten de auto en omdat de portieren niet afgesloten waren heeft menigeen ook binnenin even zitten dromen over het mogelijke bezit van zo'n "Gouden Koets".

De VX 4/90 was een "Victor" in Super-de-Luxe uitvoering met een opgevoerde 1.6 liter 4 cilinder kopklep-motor met twee carburateurs. (VX 4/90 = Vauxhall met 4 cilinders en een topsnelheid van wel 90 mijl per uur).

Ook een Haagse ondernemer had lopen smullen van deze gouden auto en bezocht na de RAI de showroom van "van der Valk & Co" in Den Haag." Het verkoopgesprek liep vlot en de handtekening onder de koop-overeenkomst was spoedig gezet, echter . . . onder één voorwaarde: dat hij beslist niet die RAI-auto wilde, want die was behoorlijk toegetakeld !

De bestelling werd bij General Motors in Rotterdam geplaatst (rekening houdende met een levertijd !?).

Na verloop van 2 weken werd de VX 4/90 afgeleverd aan de client: happy met de auto en gelukkig niet het RAI-exemplaar !!

Totdat ... een General Motors-employé zich later tegenover mij versprak: de RAI-auto was een "one-off" uitsluitend voor de RAI als trekpleister in de gouden kleur gespoten !; op het leverings-programma kwam deze kleur helemaal niet voor !

De gelukkige eigenaar heeft nooit geweten, dat hij in het bezit is gekomen van de niet-gewenste RAI-tentoonstellings-auto !

Er is een gezegde: "Alles weten maakt niet gelukkig !" (in zulke situaties gaat dat goed op !)

VAUXHALL VX 4/90



PC 1964 - 1967



de VAUXHALL VX 4/90 familie:



FB 1961 - 1964



FD 1967 - 1972



FE 1972 - 1976
de laatste "echte" Vauxhall

51 De "SOLEX":

In de late jaren '40 maakte ik een tripje in "la Douce France" en hoewel ik de naam heb een specifieke kenner te zijn van historische automobielen heb ik nooit mijn ogen gesloten gehouden voor de gemotoriseerde tweewielers.

Kennismaking op de Champs-Elysées:

"Kijk toch niet zo naar dat meisje", zei mijn toenmalige vriendin tegen mij toen wij samen op de Champs-Elysées wandelden.

"Wat voor meisje?", vroeg ik ietwat onthutst, want ofschoon ik ook wel naar vrouwelijk schoon wil kijken, ben ik mij op dat moment van niets "kwaads" bewust.

"Dat meisje, dat zoëven op die fiets voorbij ging".

"Oh, zat daar een meisje op? Ik keek alleen maar naar die fiets!" Dat leek natuurlijk een heel dom smoesje, maar wat zo'n indruk op mij maakte, dat ik nergens anders oog voor had, was die "automatische fiets", die voorbij zoefde.

Zonder geluid, zonder trappen. Later zou blijken, dat het een echte "SOLEX" geweest was; één van de mooiste na-oorlogse oplossingen rond het vraagstuk van de gemotoriseerde fiets.

"Wat zijn eigenlijk de eisen, waaraan zo'n fiets + motor heeft te voldoen?", vroeg men zich destijds af.

Het moest in eerste instantie een fiets blijven. Het motorische gedeelte moest uitermate betrouwbaar blijven onder alle omstandigheden en bij iedere (onvakkundige..!) behandeling.

Geen versnellingen, geen bij-, in- of afstellingen en dergelijke grapjes. Uiteindelijk is een "autofiets (-ster)" iemand, die zonder trappen probleemloos verder wil komen.

Reeds in 1948 sprak men in ons land al over de "Rijwiel SOLEX", zowel jong als oud, rijk en arm en ook de handel. Ook de heer Egon Eriksson van R.S. Stokvis in Rotterdam (in die jaren o.a. importeur van Austin) zag hier ook wel brood in; op dat moment had hij nog het vermoeden, dat hieruit het "RS"-product zou voortvloeien als de Nederlandse "Rijwiel SOLEX", gefabriceerd in licentie (tot 1969) in de fabrieken van "van der Heem" in Voorburg!

Wat miste men bij de "SOLEX" in verhouding tot een andere gemotoriseerde tweewielers? Er waren geen benzineleidingen, geen gas- en versnellingshandle en ... nagenoeg geen geluid! Al deze plus-punten hebben ertoe bijgedragen, dat de "SOLEX" een enorme vlucht heeft gemaakt.

Ja, dat was-ie dan . . . de "SOLEX-Rijwiel met hulpmotor".

Hoeveel kilometers ik daarmee gereden heb? Heel weinig! Tijdens een bezoek aan een neef in Amstelveen toonde hij mij trots zijn nieuwe aanwinst. . . een "Solex"!

"Moet je eens op rijden", zei hij mij. En daar ging ik dan: straat in, straat uit, totdat ik hem zijn voertuig weer heelhuids overhandigde: mijn eerste . . . en tevens laatste trip op een gemotoriseerde tweewieler!

Sinds dat bezoek heb ik mij nooit meer verplaatst op zo'n "moderne machien" (zouden onze opa's zeggen!)

Ook mijn "droom"-motorfietsen als "Matchless" of "BMW" hebben in mijn leven geen plaats ingenomen: mijn "transportmiddel" begon in 1952 met een vier-wielige PANHARD DYNA!

Men had in de jaren '50 de keus uit o.a.:

Motor onder het frame en vóór de trappers (Kaptein)



CYCLEX DE MEEST IDEALE

HULPMOTOR

2 takt-gesloten aandrijving door rol op achterwiel - ventilator koeling - 48 cc verbruik 1 1/2 l op 100 km.

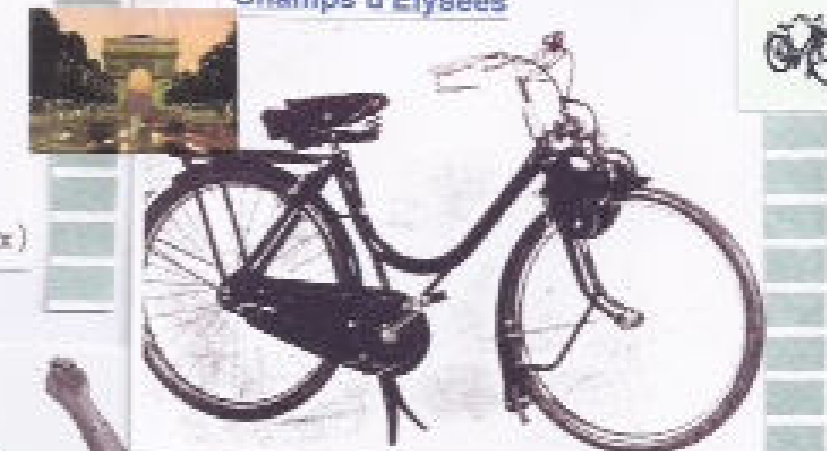
PRIS f 310.-

JAN DE LAAT

v. Oudestraat 278-280 - Amsterdam - Telefoon 94990.

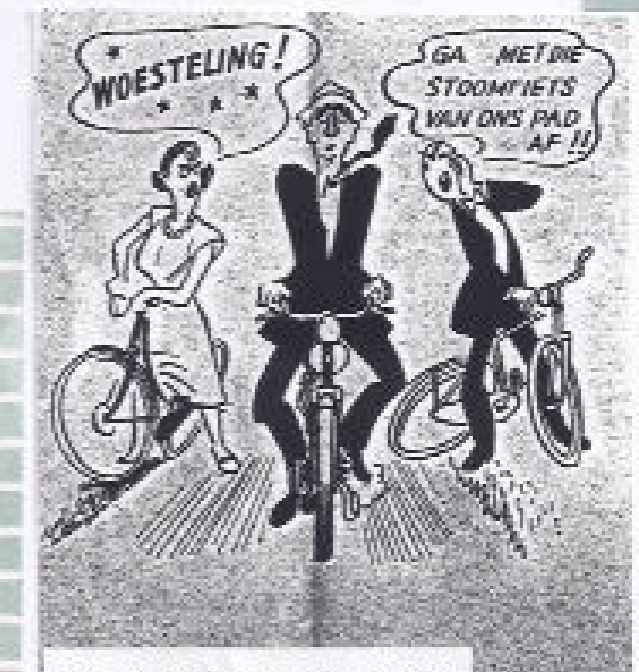
of bijv. links-achter opzij (Fuoha)

Champs d'Elysées



achter onder het zadel (Cyclex)

SOLEX



de "strijd" op de weg!

Een Jaguar Mk VI, dat kan toch niet; nooit op de markt geweest ! Hoe zat dat toen ?
 1951: na een succesvolle presentatie in 1948 van de XK-120 en de verjongde uitvoering van de Mk IV in de vorm van de MK V (o.a. met onafhankelijke voorwielvering) kwam al spoedig de vraag opzetten: "Is het mogelijk een snelle Saloon te bouwen op basis van het chassis van de Mk V en de DOHC-3.4 liter 160 pk motor van de XK-120 ?" Dat was een denktje voor Sir William Lyons en zijn mannen: aldus geschiedde !
 Toen ik in het voorjaar van 1951 met mijn foto-toestel op het fabrieksterrein liep, nam ik o.a. ook een foto van het Service Department met daarvoor uiteraard een aantal Jaguar's. Na 38 (!) jaar kreeg ik de bevestiging van mijn toenmalige trainer Mr "Lofty" England (later de opvolger van Mr Lyons als Managing Director), dat ik een van de twee experimentele, onofficiële, Mk VI's (de JVC 441) had gefotografeerd; een wagen, die door Mr Lyons zelf werd gereden. Het was een MK V, waarin op proef de XK-120 (160 pk) motor was ingebouwd. Het was alleen te zien door een 15 cm langere motorkap. Van de twee exemplaren werd er één vernietigd !
 In 1988 kwam ik in contact met de huidige eigenaar van het tweede exemplaar in Boston (USA): zie foto's links boven. Najaar 1950: de vooral in Amerika gewenste snelle Saloon werd gepresenteerd: de naam ? Mk VII ! (waarom geen Mk VI ? omdat Bentley deze type-aanduiding al voerde !!) De productie-banden van de MK V en de XK-120 liepen nog volop, vooral voor de export in het kader van "export or die", vandaar ook, dat het gros van de wagens was uitgerust met links stuur. Voorjaar 1951: inmiddels had Jaguar de voormalige Daimler-fabriek aan Brownslane gekocht, waarheen de verhuizing in de zomer van 1951 zou plaatsvinden. In het voorjaar was ik getuige van de eind-montage van de laatste Mk V: de XK-120 liep verder alleen van de band. De gigantische bestellingen voor de Mk VII noodzaakten de fabriek al snel een "Pilot"-line op te zetten. Echter ...de "body-workers" legden het werk neer in verband met een probleem met een "Shop-steward" (Engeland anno 1951 !) Gedurende 7 (!) weken lag een groot deel van de fabriek stil, maar "Pressed Steel Company", die de opdracht had gegeven om de complete carrosserieën te leveren, voerde iedere dag een aantal kale bodies aan: iedere lege plek op het fabrieksterrein werd benut om ze op te slaan totdat de staking over was. (Over stakings-solidariteit gesproken: terwijl ik stage liep in het Service Department werd mij verzocht de vloerbekleding en de bodemplaten van een oudere Mk IV (1947) te verwijderen. Waarom ? De "mecanic", die de koppeling moest vernieuwen was solidair met zijn "body-maat", die staakte en hij deed derhalve geen "bodywork". Nadat ik een en ander had uitgevoerd, kon hij verder !)

Tenslotte: voor de JAGUAR-historie geïnteresseerden geef ik hieronder een overzicht van de ontwikkeling van de type-aanduidingen, waarvan menigeen zich afvraagt op basis waarvan die zijn samengesteld:

Mk I	SSI /SS II	1932-1936
Mk II	SS 90 / SS 100	1935-1940
Mk III	SS - Jaguar Saloon/Drophead Coupé	1936-1940
Mk IV	Jaguar 1.5 / 2.5 / 3.5 liter	1946-1948
Mk V	Jaguar 2.5 / 3.5 liter	1949-1951
Mk VI	Mk V met XK-motor: 2 experimentele auto's	1950/ '51
Mk VII	Mk VIII / Mk IX saloon op basis van de MK VII	vanaf 1951
Mk X	later ook 420 G	vanaf 1961
(Mk I)	2.4 en 3.4 liter (Mk I = niet-officiële aanduiding)	vanaf 1956
Mk II	opvolger Mk I + 3.8 liter motor	vanaf 1959

En dan . . . na terugkomst uit Coventry als JAGUAR-specialist werd ik na een training in Stuttgart-Untertürkheim Service Manager bij de Mercedes-Benz importeur AGAM NV Amsterdam - Den Haag !
 Het kan merkwaardig lopen in onze maatschappij !!

