

In de jaren '60 vond de directie van "van der Valk & Co" in Den Haag, dat je de uitdrukking "met geld maak je geld". In de praktijk moest brengen. De Boekhouding kreeg een onder-afdeling "Financiering" op zijn conto en de vertegenwoordigers ontvingen meer provisie, wanneer de financiering niet meer bij een financier-ingsbank werd ondergebracht. Het gevolg was, dat "Jan en Alleman" contractueel werden vastgelegd en de procuratiehouder zijn goedkeurings-paraaf zondermeer onder de clausule "behoudens goedkeuring directie" plaatste.

Het gevolg hiervan kon je op je vingers natellen: een aantal financieel zwakkere figuren konden de verplichtingen uiteindelijk niet nakomen en na "nul op het request" te krijgen na talloze aanmaningen moest de clausule "dat de auto eigendom blijft van "van der Valk & Co" totdat de laatste termijn is voldaan" in werking gaan treden. En wie moest dat in de praktijk brengen ? Niet de procuratiehouder van achter zijn bureau ! dus

Als een dief in de nacht haalde ik een aantal auto's met een reservesleutel bij de "eigenaren" voor de deur weg.

Totdat .

op een nacht ik een Vauxhall Viva Automatic startte en de "eigenaar" het typische startgeluid van dit type hoorde en de politie belde wegens diefstal van de auto !

Wonderlijk hoe snel ik de politie aan mijn broek had ! Ik stapte uit, toonde mijn visitiekaartje en kreeg begrip van de dienstdoende agent. Echter ... omdat ik het financierings-dossier niet bij mij had, moest hij de aangifte van "diefstal" serieus nemen, de Viva op laten slepen naar de Politie-garage en mij meenemen naar het Politie-bureau aan de Archimedestraat: Bij de wachtcommandant mijn zakken leeg maken, broekriem inleveren en afgevoerd worden naar de arrestantenkamer (net niet in een cel !)

Intussen werd de wanbetaler opgeroepen om naar het bureau te komen. De majoor van het Nederlandse leger werd apart geroepen om aan een brigadier te bevestigen, dat hij een wanbetaler is. Mij werd geadviseerd bij voorkomende gevallen altijd het dossier mee te nemen en de politie vooraf ervan in kennis te stellen, dat ik "tot actie" zal overgaan.

Nadat ik geconfronteerd werd met de mij onbekende majoor en hij zijn aanklacht van diefstal had ingetrokken, alsmede de betalingsbelofte had gedaan, begon voor mij nog een hachelijke finale: Met zijn DAF 33 + zoon + levensgrote herdershond moesten zij naar de politie-garage rijden om de Viva op te halen en om met mij dan vandaar samen met de majoor naar de Laan van Meerdervoort te rijden: daar stond immers mijn auto !

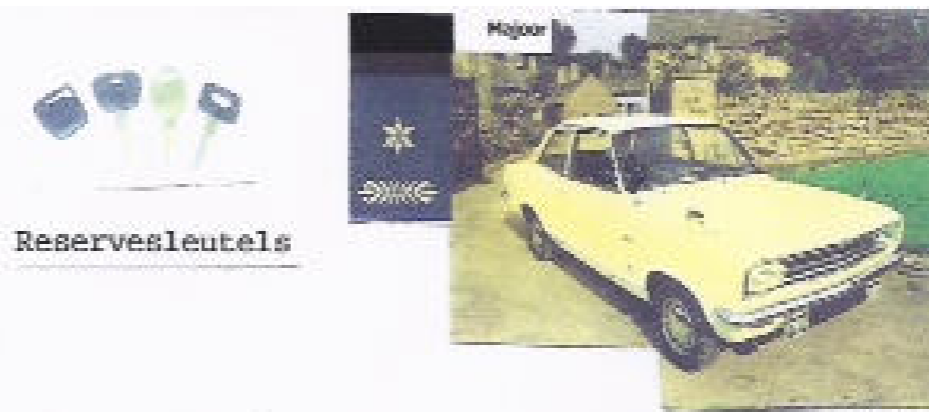
Deze laatste trip met een gepikeerde en overspannen majoor zal ik nooit vergeten: ik was op alles voorbereid ! Gelukkig liep alles goed af. Om 3.00 uur trof ik een slaperige echtgenote aan met de vraag: "waar zat jij ?"; "Ik zat in het cachot !!"

De volgende ochtend hebben wij en het personeel achteraf kunnen lachen over dit nachtelijke avontuur. Vanaf dat moment vaardigde ik de instructie uit aan de procuratie-houder en de vertegenwoordigers, dat financierings-contracten uitsluitend door mij "voor accoord" getekend moesten worden.

Na totaal zeven "oude" gevallen met de reservesleutel opgelost te hebben, zijn dit soort incidenten niet meer voorgekomen. Waarom ? Omdat ik ogenschijnlijke "zwakke" gevallen weigerde te financieren en deze graag overliet aan financierings-maatschappijen: die mochten van mij de narigheid oplossen !

En de vertegenwoordigers ? : ontstemd, want zij ontvingen minder financierings-provisie.

Reservesleutels



Halt, u heeft een auto gestolen !

Financieringsovereenkomst



Nee, zij was er niet bij

De Mercedes-Benz van "toen" met geblokkeerde achterportieren

Het bureau Archimedestraat

Net niet !



De eerste: een Opel Rekord via afd. autoverhuur (lang contract)



Vauxhall Victor



2x Vauxhall Viva HA



Opel Rekord (via autoverhuur)



SIMCA 1501 (via dochter-onderneming VALKO NV)

Een periode eigenlijk om nooit te vergeten. Ik had juist in oktober 1973 de deuren van "van der Valk & Co" in Den Haag na bijna 20 jaar achter me gesloten kort voordat het "VAUXHALL"-dealerschap zijn einde naderde. Van een florissant bedrijf met 5 vestigingen en 100 man personeel liet ik één zaak met 16 man achter me ! Als nieuwe BOVAG-functionaris kreeg ik een OPEL Ascona ter beschikking om mij de gelegenheid te geven de leden en bestuursleden in het land te bezoeken. Echter.... een energie-crisis stak zijn kop open op het moment, dat ik in januari 1974 naar Leeuwarden zou gaan, bleek, dat het aantal aan mij toegewezen benzinebonnen niet toereikend waren !

Noodgedwongen nam ik toentertijd de trein en werd in Leeuwarden door een collega met zijn Ford Taunus bij het station afgehaald om met hem aldaar mijn afspraken na te kunnen komen.

Januari 1974: dit was de laatste keer, dat ik gebruik gemaakt heb van de diensten van de Nederlandse Spoorwegen !

Oh ja, de benzine was inmiddels erg duur geworden ! Men moest wel fl.0.99,= per liter betalen !: bijna één gulden !!; niet te geloven, dat moet niet gekker worden (zo sprak men toen !)

Twee autoloze zondagen waren ook aan de orde: 4 november 1973 en 6 januari 1974.

Bijgaand een foto-overzicht van de grote Duitse merken in die periode.

In drie maanden in 1973 werden de navolgende verkoopcijfers genoteerd:

Audi	:	3.106
BMW	:	1.866
Porsche	:	44
NSU	:	183
Mercedes-Benz	:	2.295
Volkswagen	:	6.863
Opel	:	16.955 (slechts 1.903 Vauxhall's en 228 Rangers)
Ford	:	13.013 (incl. GB)

Rond de 10.000 exemplaren komen we ook nog tegen:

Renault	9.966
FIAT	10.912
Simca	12.856

Terwijl als Japans product Toyota ook al aardig mee liep met 6.738 stuks.

Dat was een kleine bloemlezing rond dat merkwaardige seizoen 1973-'74 !

AUTO'S/BENZINE, licht gewicht

Oliecrisis van 1973

Fabrikant: Audi-NSU-Auto Union A.G., Ingolstadt/Donau, West-Duitsland.
 Importeur: N.V. Mij. tot Voortgang van de Zaken Hart Nibbrig & Coorvink, Warmondersweg 12, Sassenheim, tel. 02522 - 190 00.

Fabrikant: Daimler-Benz A.G., Stuttgart-Untertürkheim, West-Duitsland.
 Importeur: N.V. AGAM, Reactorweg 25, Utrecht, tel. 050 - 45 19 11.

Fabrikant: VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft mbH, Porschestrasse, 714 Ludwigsburg, West-Duitsland.
 Importeur: Pan's Automobielhandel N.V., Arnhemseweg 2-14, Amersfoort, tel. 03490 - 499 11.

Fabrikant: Audi-NSU-Auto Union A.G., 7107 Neckarsulm, West-Duitsland.
 Importeur: N.V. v/h Firma Van Gerschet, Rietdijk 12, Rotterdam, tel. 010 - 79 45 11.

Fabrikant: Ford-Werke A.G., Henry Fordstrasse 1, Kenen, West-Duitsland.
 Importeur: N.V. Ned. Ford Automobielfabriek, Hemweg, Amsterdam, tel. 020 - 6 71 55.

Fabrikant: Volkswagenwerk A.G., Wolfsburg, West-Duitsland.
 Importeur: Pan's Automobielhandel N.V., Bovenwasser 2, Leiden, tel. 03490 - 499 11.

INE, middelgewicht

Fabrikant: Bayerische Motoren Werke A.G., München, West-Duitsland.
 Importeur: Alimpo N.V., Parkstraat 91a, Den Haag, tel. 070 - 18 48 40.

Fabrikant: Adam Opel A.G., Rüsselsheim, West-Duitsland.
 Importeur: General Motors Continental S.A., Netherlands Branch, Parmentiersplein 1, Rotterdam, tel. 010 - 29 00 00.

In Nederland werd die winter een aantal autoloze zondagen afgekondigd (november 1973 tot en met januari 1974). De benzine werd bovendien gerantsoeneerd: autobezitters kregen benzinebonnen die ze bij het tanken zouden moeten inleveren.

In Nederland was de crisis voor kleinkunstenaars een dankbaar onderwerp voor satire. Farce Majeure had veel succes met het liedje *Kiele Kiele Kruiswit*.

55 VAUXHALL VIVA: een Engels zorgenkindje van General Motors

Kort na de lancering van de VAUXHALL VIVA werd één van de eerste exemplaren bij "F.van der Valk & Co" in Den Haag afgeleverd.

Omdat ik graag wilde weten "wat voor vlees ik in de kuip" kreeg, gingen wij met de JM-72-90 een weekje op stap.

Eerst op bezoek bij vrienden in Hamburg en daarna een paar dagen in het Sauerland. Zo'n nieuwe creatie van General Motors reed echt wel verdienstelijk. Het benzine-verbruik was zelfs 1 op 13, echter na thuis gekomen te zijn liep het verbruik in het dagelijkse (stads-)verkeer terug tot 1 op 9,5.

Kwalitatief ondergingen wij echter weer dezelfde problemen als destijds in 1957 na de introductie van de VAUXHALL VICTOR. Naast startproblemen na een vochtige nacht, mede als gevolg van de verplichte ontstoorde bougiekabels en de slechte AC-bougies, liet de synchro-mesh van de tweede versnelling het ook veelvuldig afweten.

Het startprobleem losten wij op door montage van koperkern-bougiekabels + "Champion"-bougies.

Zwakke punten waren o.a. de gecombineerde licht-/richtingaanwijzer-schakelaar, de clignoteur-automaten en gebroken klepveren, terwijl de zwakke koppeling zich veelvuldig op vacantiereizen meldde.

Toen de winter 1964-'65 zich aankondigde en er veel water viel, stroomde er net zoveel binnen in de Viva's ! Dat was lang zoeken naar de oorzaak ! Toen bleek, dat een ijverige GM-employé in Antwerpen goede zaken meende te doen door een partij goedkope afdichtkit in te kopen.....! Goedkoop=duurkoop ! Na het naderen van de herfst werd de afdichtkit steeds harder en harder, ging barsten en wij zaten met de brokken. ... Veel, heel veel kostbare tijd moest benut worden om met wat soepele kit de wagens waterdicht te krijgen.

Door duistere oorzaken werden wij ook geconfronteerd met het verschijnsel ""blistering" in de laklaag. Carrosseriebedrijf "Coenen" heeft heel wat Viva's helemaal blank moeten maken om uiteindelijk een goede laklaag te kunnen garanderen.

In de loop van de "Viva"-jaren had het publiek in de gaten, dat men voor een kleine fl.6.000,- beter een OPEL Kadett kon kopen, die zijn kwaliteit bewees door zich jaren lang als nr.1 in de verkoopcijfers te handhaven: de "Viva" behoorde naast de "Victor" tot de volgende misser in de Engelse tak van General Motors.

Ook na de introductie in 1966 van het model "HB"(met de z.g "Coke-bottle-lijn") bleven de dealers in de rode cijfers. "Van der Valk & Co" verwierf als aanvulling op de bedrijfs-activiteiten het SIMCA/Chrysler-dealerschap, want ook het "nieuwe" (Zuid-Afrikaanse) merk van General Motors, de "Ranger", weliswaar van goede kwaliteit, was ook niet bepaald winstgevend door de relatief geringe omzet (men kocht toch liever een "Rekord" !)

De laatste "echte"Viva (de HC) bleef ook een Engels zorgenkindje met als resultaat, dat men in Engeland uiteindelijk Opels (met het stuur aan de "verkeerde" kant) mocht fabriceren resp. assembleren en onder de naam VAUXHALL op de markt mocht brengen, echter zonder export-faciliteiten.

Einde VAUXHALL in ons land !



Austin's met een "PENNOCK"-cabriolet-body

In de conversatie rond de na-oorlogse "Pennock"-cabriolets vieren de Delahaye-/Delage-chassis alsmede de Armstrong-Siddeley's hoogtij.

Het is niet primair het aantal, dat op deze chassis is gebouwd, maar overwegend het feit, dat er een min of meer hoog percentage van deze cabriolets de stormen des tijds hebben overleefd en op gezette tijden aan "het volk" getoond kunnen worden.

Maar laten wij niet vergeten, dat er een belangrijk groter aantal cabriolets zijn gebouwd op AUSTIN-chassis, waarvan er geen enkel exemplaar het heeft overleefd !

Aankankelijk gestart met de twee-deurs cabriolets op het Austin A40-chassis werd er later ook een aantal cabriolets op A70-basis gebouwd, zij het, dat de chassis uit het A90 ("Atlantic")-programma kwam (steviger in structuur !)

Zowel van de A40 als de A70-creaties is er heel weinig historisch foto-materiaal bekend.

Bij het samenstellen van mijn PENNOCK-albums prijs ik mij gelukkig, dat ik van beide typen enige foto's "in het wild" heb.

Rechtsboven spant de kroon: tijdens zonnige dagen in 1950 had ik van mijn vader een A40-cabrio ter beschikking, waarmee ik met mijn toenmalige Deense vriendin er op uit trok en een en ander ook op de gevoelige plaat

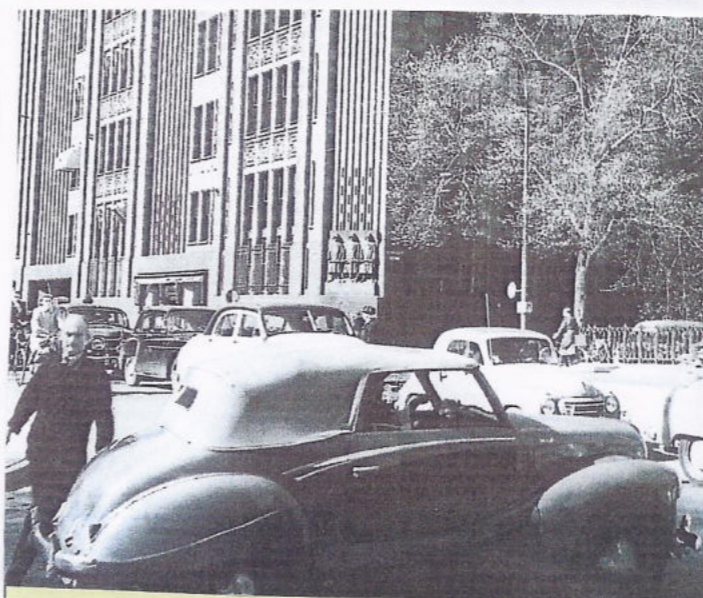
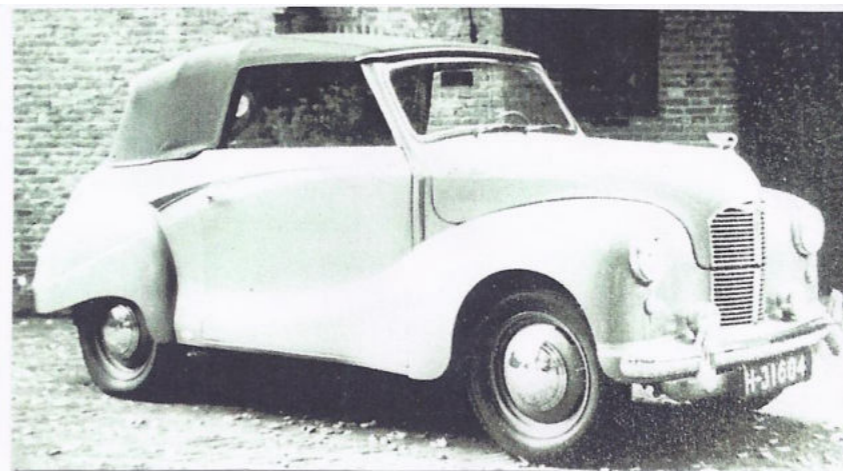
????????? De andere A40 foto's zijn demo's van de Haagse Austin-dealer, van der Wansem.

(Bij het nemen van een snelle bocht naar links liep de passagier voorin bij het leunen tegen het portier het risico dat dit openvloog ! Als achter-passagier kon ik hem destijds snel in de kraag grijpen ter voorkoming van erger!)

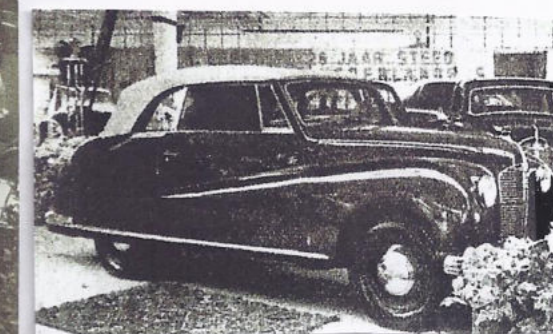
Met een A70-cabriolet maakte ik toentertijd een weekend-tocht naar Groningen; lekker rijden, maar erg "staartlastig" vanwege de zware overhangende achterbouw: een groot verschil met de A70-sedan.

Slechts een tweetal foto's van de A70-cabrio uit familie-albums van derden werden mij destijds overhandigd; de andere twee foto's zijn van de R.S. Stokvis-stand op de RAI.

Jammer, dat wij geen enkel exemplaar in één van onze musea of bij een club kunnen terugvinden als bewijs van genoemde "Austin"-activiteiten van onze bekende Haagse carrossier "Pennock".



AUSTIN



Er zijn zo van die auto-modellen, die al vanaf het begin van hun bestaan het stempel "onbetrouwbaar" (=probleem-auto) hebben gekregen en waarover na 60 jaar nog gesproken wordt. O.a. bijvoorbeeld de Austin Allegro, NSU RO-80 en de Franse Ford-producten.

In 1948 was ik betrokken bij de aanschaf van een Ford France door een van mijn kennissen; ik heb het geweten: werkplaats in, werkplaats uit! Zelfs op een zaterdag moest ik nog bij de Ford-dealer zien te bereiken, dat ik rond 12.00 uur nog een nieuwe startmotor kon laten monteren. Vooral de elektrische installatie was met de "Franse slag" aangebracht met alle gevolgen van dien (anno 2013: de onvolprezen "electronica" laat ook nog wel eens een steekje vallen!)

Een algemeen euvel was bovendien het aanzienlijke olieconsumptie van de omstreden 2.2 liter 60 pk V8 motoren, die in 1937 door Ford Amerika op de markt werden gebracht en nooit een succes zijn geweest.

FORD FRANCE ?

In 1934 werd de S.A. Francaise Matford Strassbourg (hoofdstad Elzas) opgericht voor de montage van de Amerikaanse Ford-modellen in de voormalige Mathis-fabrieken. De in 1935 gebouwde Fords (in Frankrijk MATFORD geheten) waren identiek aan de Amerikaanse uitvoering (zie bijgaande foto van de L-33600 cabriolet van Prins Bernhard, die praktisch gelijk is aan de Amerikaanse Ford 1935, waarmee hij zijn entree in Den Haag maakte in september 1936; alleen op de foto ziet men een MATFORD met Franse Marchal-lampen en stalen wielen. Deze MATFORD is tot heden ten dage een "Mystery Car": de enige lezing is, dat hij deze tweede cabriolet destijds in leen mocht gebruiken van zijn tante uit Parijs: Gravin van Kotzebue.

In 1936 ontwikkelde de Fransen een eigen model: een vierraams sedan met de spitse grille, die later door alle Ford- en Lincoln-producten werd overgenomen. Deze sedan heette MATFORD V8 ALSACE, maar werd echter niet bij ons ingevoerd. In 1939 verplaatste men de fabriek-installaties naar Poissy (Seine) en opereerde verder onder de naam FORD S.A.F. (Société Anonyme Francaise)

Na het beëindigen van de oorlogs-handelingen in 1945 beperkte de fabriek zich uitsluitend tot de fabricage van model type F472A, toen met ingebouwde koplampen en nog steeds de (zwakke) 2.2 liter V8-motor.

Aangezien onze deviezen-positie de import van veel Amerikaanse Ford-producten niet toeliet, zocht Ford Amsterdam zijn heil in de invoer van de Ford V8 uit Frankrijk en wel onder de naam FORD FRANCE.

De aanvraag voor automobielen werd destijds geregeld door de RVI (Rijks Verkeers Inspectie). Er werden twee soorten vergunningen verstrekt (afhankelijk van de beroeps-uitoefening) en wel voor auto's met een motorinhoud boven de 2.4 liter en zulke onder de 2.4 liter.

In dit kader adverteerde Ford met zijn Franse auto met een 2.2 liter motor:

"Neem een GROOTEN wagen op Uw kleinen bon, een tip welken iedereen, die liever in "iets groots" rijdt, maar al te graag wil opvolgen".

De "AutoKampioen"-redactie: "..... kan dat dan, zult U geneigd zijn te vragen?"

"Kan men een grooten auto op de aankoopvergunning voor een kleinen wagen krijgen? Inderdaad: dat kan!".

Ten slotte: de FORD ALSACE werd in 1948 opgevolgd door de "VEDETTE" (een soort mini-Mercury).

Kwaliteits-problemen?

Werden herhaald: zie introductie hierboven van de Ford France.

Menige Ford-dealer krijgt nog tranen in de ogen bij het horen van de naam "VEDETTE" !!



In het voorjaar van 1936 was ik als ventje van 8 jaar bij Autobedrijf Pietersen aan de Nieuwe Binnenweg in Rotterdam. Enerzijds omdat mijn vader daar een Buick 1930 moest taxeren en anderzijds om de nieuwe 1936-modellen van Buick en Chevrolet te bekijken.

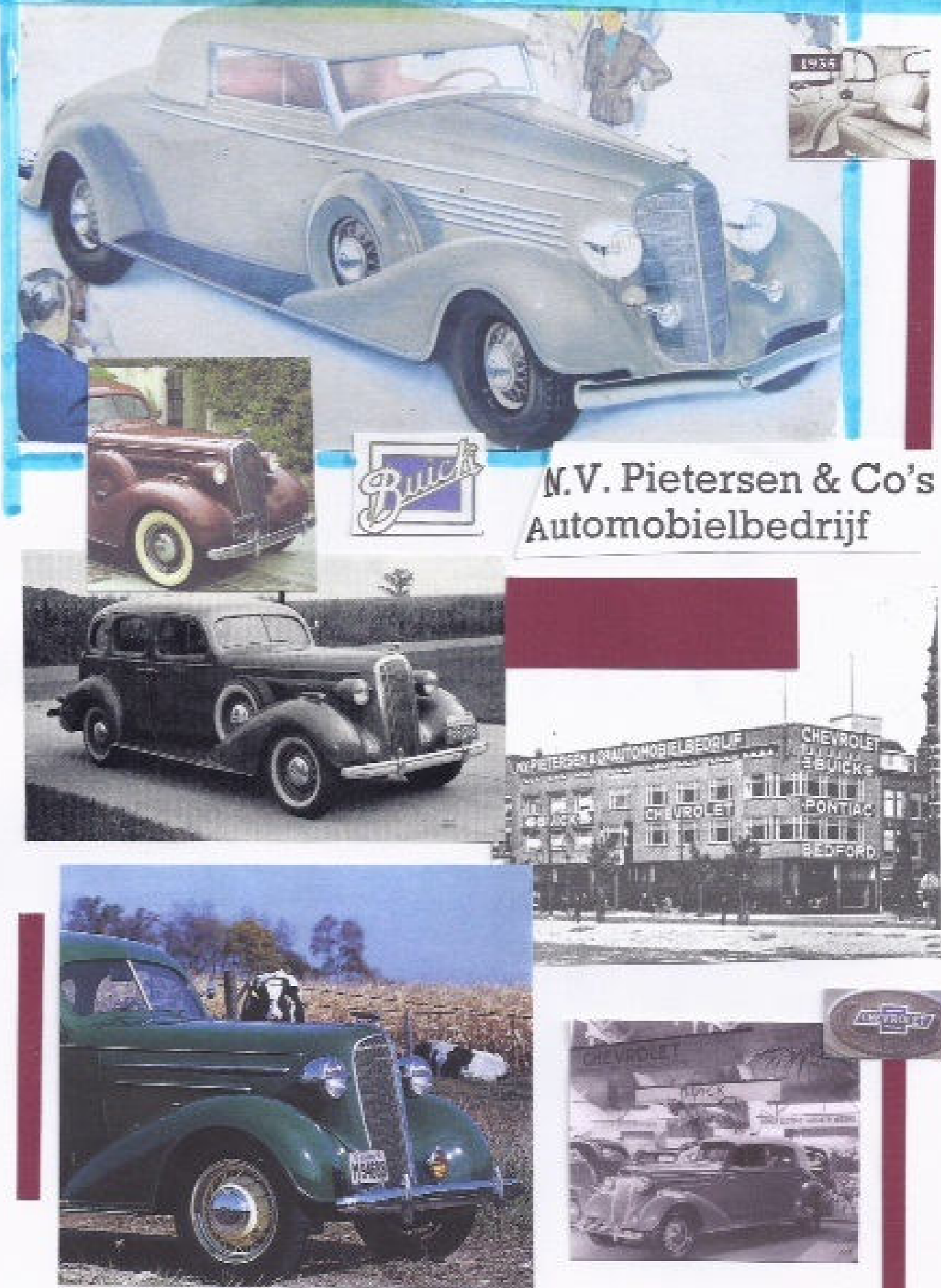
Fraai opgepoetst stonden zij daar. In mijn opinie waren zij minder fraai "gestyled" dan de 1934-'35-modellen. De modellen van 1936 vond ik toen en nu "saai". Naast de sedans en de coach-modellen was de 4-deurs Chevrolet-cabriolet (gebouwd door Gläser in Dresden) een ware publieks-trekker.

Uiteraard dook ik in de documentatie-hoek, waar mij de nieuwe 1936-folders voor mijn collectie werden overhandigd.

Echter in een hoekje stonden een paar op karton geplakte 1935-BUICK-posters in de maat 50x25 cm. Zij waren (toen in 1936) "uit de tijd"; de verkoopleider was zo vriendelijk afstand te doen van dit "oude" promotie-materiaal !

Trots kwam ik thuis met de nieuwe aanwinsten: mijn broer was ook blij. Ik kreeg n.l. twee exemplaren mee: een beige BUICK-cabriolet voor mij en voor mijn broer een blauwe sedan. (als latere boekhouder had hij geen belangstelling voor automobielen en de "blauwe sedan" verdween).

Maar nu, na zo vele jaren, siert de beige 1935-BUICK-cabriolet nog steeds de muur van mijn werkkamer naast afbeeldingen van de BMW "328", de Kaiser met de "Pennock"-cabriolet, een "van Rijswijk"-Packard 1937, alsmede Tulpen-Rallye 1949 en Brabant-Grensrif-herinneringen !



59 2x een rijproef afleggen: 1x daar en 1x thuis

Als je de leeftijd van 18 jaar hebt bereikt en jouw toekomst ligt in de automobiel-industrie dan is het wel van groot belang, dat je in het bezit van een rijbewijs komt.

In 1947 zag ik in Arbon (CH) veelvuldig een oude SAURER met een rij-instructeur rijden. Bij informatie bleek, dat dat de fabrieks-lesauto was, die ter beschikking stond voor de jongelui van de opleidingsschool.

Uiteindelijk was ik ook "in opleiding" tot Saurer-specialist en deed derhalve een verzoek om met de leerlingen gelijk gesteld te worden, hetgeen aanvaard werd.

En zo startte ik mijn officiële rij-opleiding in een SAURER 1925, waarin men een Dieselmotor uit de jaren '30 had ingebouwd. Merkwaardige auto: rechts-stuur, gaspedaal in het midden en tussen de zitting en het rechter paneel met reserve-wiel (geen portier!) de coulissen-schakeling en de handrem.

In november werd mijn rijbewijs aangevraagd. Op 24 december 1947 moest ik de rijproef doen: drie kwartier in het kleine stadje straat in, straat uit met een wagen met een gigantisch grote draaicirkel. Na afloop zat ik met nog 5 kandidaten, waaronder ook een dame, in een zaaltje boven de "Konditorei" en werden we onder handen genomen over de theorie van het verkeer en de motortechniek (carburateur, ontsteking enz. enz. !)

In het afsluitende gesprek (ik had één fout gemaakt) vroeg de examiner waarom ik als buitenlander dit Zwitserse rijbewijs wilde hebben. Waarop ik hem antwoordde, dat ik de gelegenheid van de fabriek kreeg rijlessen te volgen en ten tweede, dat ik, als ik thuis kom, dit rijbewijs zondermeer kan omruilen.

Aldus verwierf ik dit rijbewijs uitsluitend geldig voor ... zware vrachtwagens en tractoren. Met een personenwagen mocht ik niet rijden ! (Apart rijbewijs !)

Wat hij niet wist (omdat ik hem dat niet had verteld), dat ik in januari 1948 mijn opleiding verder zou gaan volgen in Morges (aan het meer van Geneve) en dat (zoals later bleek) dit rijbewijs niet ter omruiling aangeboden kon worden !

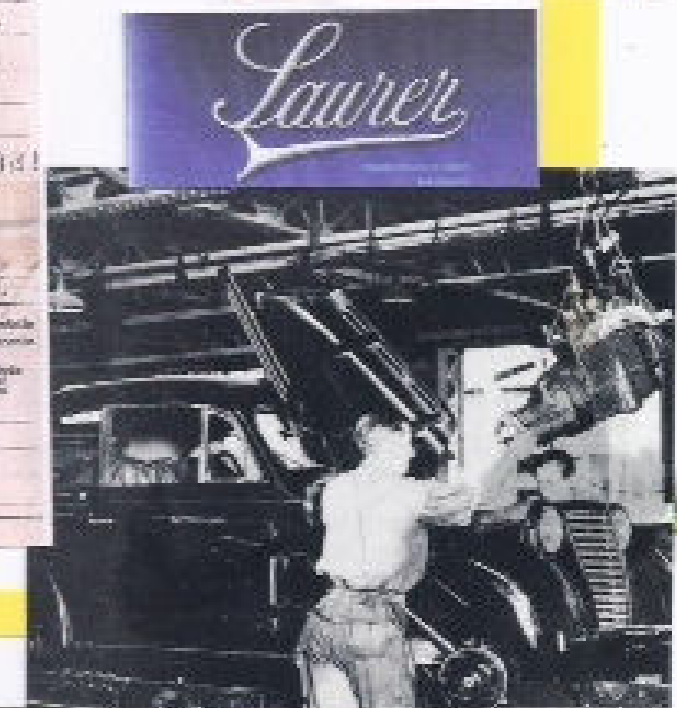
In 1948 heb ik heel wat test-ritten met zware trucks en Postbussen in de bergen gemaakt, waarbij ik de ondervinding kreeg, dat met 16 ton naar boven trekken eenvoudiger is dan de afdalingen: op het moment, dat je de koppeling intrapt heeft de truck al de neiging "onderuit te gaan". Dus met handen en voeten aan het werk: motorrem aan, tijdig terugschakelen (veelal met een 8-versnellingsbak), handrem aan en zien dat je het gevaarte in de hand houdt: geweldige praktijk-ervaringen !

Voorjaar 1949: even rijbewijs omruilen: niets daarvan ! Officieel aanvragen was het antwoord !

Uitnodiging: zich melden 's morgens om 7.30 uur bij een jonkheer aan het Westeinde.

Met een Renault Juvaquatre (met mijn vader achterin) een stukje door Den Haag richting Station Hollandsche Spoor gereden ("ik moet met de trein van 8.00 uur naar Rotterdam"). Daar aangekomen: vier verkeersborden goed aangegeven en geslaagd !: Dank u wel en een goede reis naar Rotterdam, jonkheer de examiner !

Wat een verschil toentertijd met Zwitserland !



60 Een auto met een "pet"

De ene auto heet "Wereldbolletje", de andere "Snoek" of "Bolhoed".

Maar er zijn ook een paar modellen, die vallen onder het begrip "auto met een pet".

Hoe kom ik hierop? In de kelder van het pand van de Haagse GM-dealer F.v.d.Valk & Co's Automobielen Mij. aan de 2e Schuytstraat was plaats voor stalling van 100 auto's. Hiervoor heb je uiteraard een beheerder nodig.

Iedere klant heeft weliswaar een sleutel, maar parkeren!? ho, maar!

Hiertoe was geregeld, dat de beheerder 's avonds rond 22.00 uur even orde op zaken kwam stellen, opdat de klanten, die weer 's morgens vroeg vertrokken, er inderdaad ook uit konden en de Ford rijden.

Maar in ons klimaat 's avonds even met het fietsje op en neer vond ik niet reëel. Met het najaar in het vooruitzicht besloot ik de beheerder vervoer op vier wielen toe te spelen. Dat werd een leuke "auto met een pet": een Ford Anglia, die we toentertijd voor fl.800,- hadden ingenomen.

Van dit "Anglia'tje" hebben we veel plezier gehad, ondanks het feit, dat het een Engelse auto was!

En die andere "futuristische" auto-modellen met een plat dak en een achterraut, "die niet nat werd"?

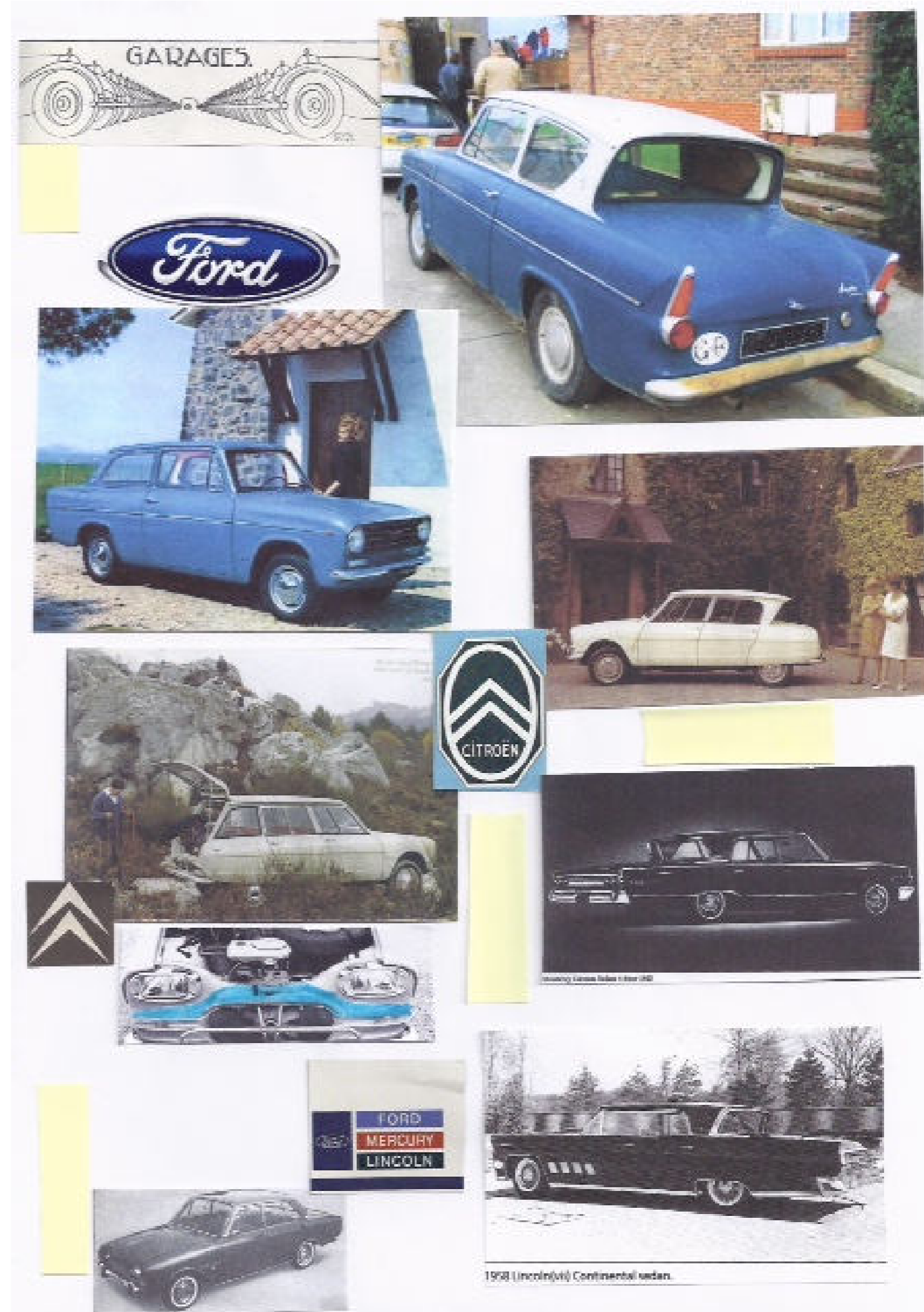
De Citroën Ami, de Mercury en Lincoln, alsmede de Ford Consul 315.

Bij de Anglia had de automobilist een uitwijk-mogelijkheid, wanneer hij die schuine achterraut niet mooi vond: hij kon dan beslissen de Italiaanse Ford Torino aan te schaffen.

En de liefhebber van een Citroën Ami kon zijn troost zoeken in de "Break".

In diezelfde periode vonden er ook nog twee "primeurs" plaats: zowel de Citroën Ami als de Ford Taunus ("de badkuip") pasten in serie de eerste vierkante koplampen toe.

Zoals veel ideeën verdwenen de schuine achterrauten en de ronde koplampen behoren tegenwoordig in het antiekabinet. (alhoewel: soms zie je hier en daar een front met ronde lampjes!)



Het is al weer 74 jaar geleden, dat ik, evenals in 1938, weer gewapend met mijn schooltas onder de arm rond liep te neuzen op de Boulevard in Scheveningen tijdens het jaarlijkse Concours van Koetswerken.

Dit door de KNAC georganiseerde evenement bood een mooi overzicht van het toenmalige auto-park.

Tja, het was dit maal wel een auto-parade in mineur: 's Morgens druide de regen op de "parel" van onze badplaatsen en een onhebbelijk guur windje was er mede de oorzaak van, dat de glorie van Scheveningen praktisch verlaten was. Slechts een beperkt aantal personen bevond zich tussen de in slagorde opgestelde automobielen.

En die enkele personen waren de jury-leden, die manmoedig hun noodlot ondergingen. De rest van de aanwezigen had dekking gezocht en niet achter de verdedigingswerken (3 september 1939: begin WWII !), maar achter de koffie in een provisorisch opgesteld mini-tentje.

Op zo'n zaterdagmiddag werden er meer dan 200 automobielen gepresenteerd, die, nadat de bui was overgedreven, ijlings werden drooggemaakt. De pers tekende e.e.a. als volgt op:

"Wanneer men de ogen sluit en zo'n zelfde hoeveelheid automobielen van een vijftal jaren eerder de revue laat passeren dan stelt men evenwel vast, dat er een groot verschil zit tussen "toen" (1934) en nu: de hoekige stijve carrosserieën met een enorme luchtweerstand uit de begin jaren '30 hebben plaats gemaakt voor elegante rondingen en vloeiende lijnen aan de vooravond van de jaren '40. Bij de bezichtiging van die automobielen valt op, dat de drie populaire automobielen t.w. Ford, Chevrolet en Plymouth ontbreken. De juiste reden, waarom zij niet aanwezig zijn, is niet te achterhalen.

Aan het einde van de middag werd de wind steeds grimmiger en "Pluvius" dreigde wederom: het werd tijd om huiswaarts te gaan".

Nog een andere bui dreigde inmiddels ook en wel één uit het Oosten ! Het zou daarom nog heel veel jaren duren eer er weer een vervolg kwam op deze Scheveningse traditie.

Terugkijkend op de ontwikkeling van de auto in het algemeen kan ik stellen, dat er technisch heel veel ten goede is veranderd, maar qua uiterlijk kijk ik met weemoed terug op de auto's, zoals we die toen in 1939 aantreffen: auto's met een eigen identiteit, met een eigen karakter, waardoor je al van verre kon vaststellen welke merk auto jou tegemoet kwam in plaats van de huidige creatie's met de plastic "drukwerk-brievenbus-geleuen" in het front !

Met probeert wel met enige chroomwerk het front wat op te halen, maar in vergelijking met toen ? Het overzicht van de prijswinnaars bevestigt wat ik bedoel.

N.B.
Nationale carrosserieën:

Nr. 7: een BUICK met een cabriolet van Carrosseriefabriek B.T. van Rijswijk & Zn, Voorburg
Nr. 9: een GRAHAM met een cabriolet van Carrosseriefabriek P.J. Pennock & Zn, Den Haag



In april 1981 werd ik door de evenementen-commissaris van de KNAC uitgenodigd deel te nemen aan een bezoek aan de RENAULT-fabriek in Flins, nabij Parijs.

De trip zou uitgevoerd worden met een DC9 van "Martin Air". Aangezien er in de voorgaande jaren een drietal zakenreizen per vliegtuig naar Londen, Estoril en München op het laatste moment niet door gingen, zou dit uiteindelijk mijn "maiden-trip" in de lucht zijn.

"En ik dan?", vroeg onze zoon Berry: "Vliegen behoort tot de "algemene ontwikkeling!"

Zo gezegd, zo gedaan: op 12 mei 1981 vroeg op en samen richting Schiphol, waar de "Desiderius Erasmus" al voor ons gereed stond.

Onze eerste ervaringen waren: nog minder ruimte dan in de doorsnee-touringcar en een lawaai vooral als je achterin zit naast de aan de romp aangebrachte straalmotoren.

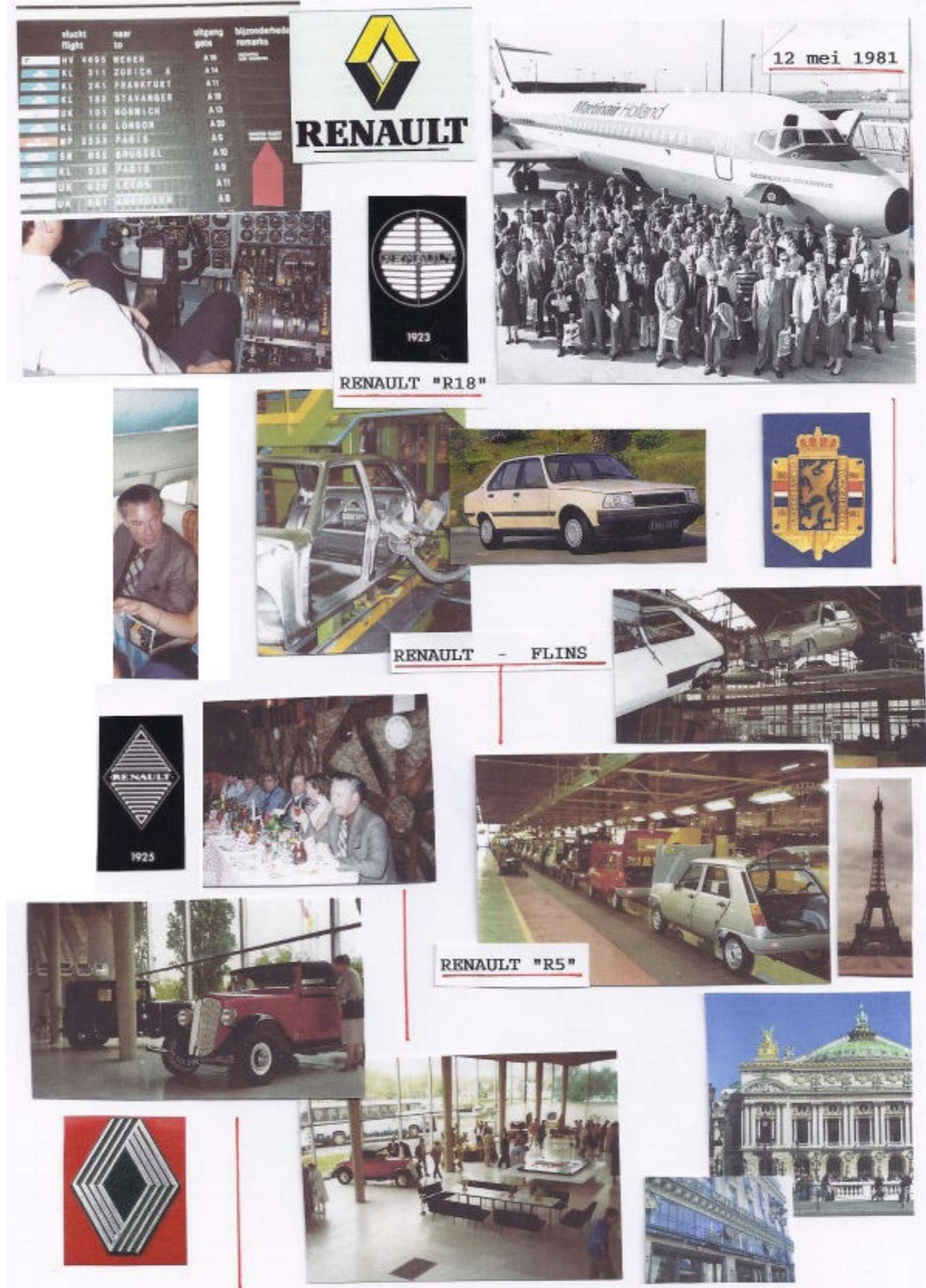
Na aangekomen te zijn op "Charles de Gaulle" werden we naar een gezellig restaurant gebracht voor een vervoegde lunch. Per bus ging het weer verder naar de fabriek in Flins.

Op het moment, dat wij daar waren, stonden de Renault-modellen R5 en R18 op het productie-programma. Gedurende de rondleiding, waar zelfs gefotografeerd mocht worden, (in tegenstelling tot onze voorgaande excursie bij BMW in München), kregen wij wederom een inzicht hoe in een moderne auto-fabriek ook de computer zegeviert.

Snelheid en precisie gingen samen en van de z.g. "Franse slag" was geen sprake !

Na afloop van de rondgang bezochten wij nog een ruime showroom met een aantal Renault's van weleer. Alvorens de terugvlucht te aanvaarden werden wij afgezet nabij de "l'Opera" om nog even aan de Parijse sfeer te snuffelen. Op het terras van "Café de la Paix" genoten wij van een laat zonnetje, een glaasje wijn en een avondhapje tot dat de bus ons weer naar de luchthaven bracht.

Voldaan en met veel nieuwe indrukken konden wij terugzien op een geslaagde 12 mei in het jaar 1981 !



Ja, waar ligt nu eigenlijk de grens tussen deze twee begrippen ?
In Europa stelt men:

PreWar WWII = vóór 3 september 1939

PostWar WWII = na 7 mei 1945 (VE-Day)

maar in Amerika denkt men daar anders over:

PreWar WWII = vóór 7 december 1941 (of 10 februari 1942)

PostWar WWII = na 14 augustus 1945 (VJ-Day)

In september / oktober 1939 werden in Engeland en Frankrijk de productie-banden voor personen-automobielen stopgezet en werd er overgeschakeld op oorlogs-productie.

Na VE-Day trachtte men zo spoedig mogelijk aan de vraag naar auto's te voldoen, vanzelfsprekend met gebruikmaking van de productie-faciliteiten van de modellen van 1939.

Alleen bijv. Riley had een primeur door met een heel moderne saloon uit te komen op basis van de 1 1/2 en 2 1/2 liter chassis. Snel daarop volgde Armstrong Siddeley (bij ons nauwelijks bekend !) met nieuw ontwikkelde modellen als de Lancaster (saloon), de Hurricane (cabriolet 4 o/d kap), de Whitley (4-raams saloon) en de Typhoon (coupé).

En Amerika ?

Na de vernietigende aanval op Pearl Harbour op 7 december 1941 sudderde de productie van de inmiddels gepresenteerde 1942-modellen nog wat door, totdat op 10 februari 1942 het sein werd gegeven over te schakelen op de vervaardiging van oorlogs-materiaal.

(een merkwaardig cijfer werd later gepubliceerd: in 1943 werden er 139 personenauto's en in 1944 611 stuks gefabriceerd voor "Government-use" !)

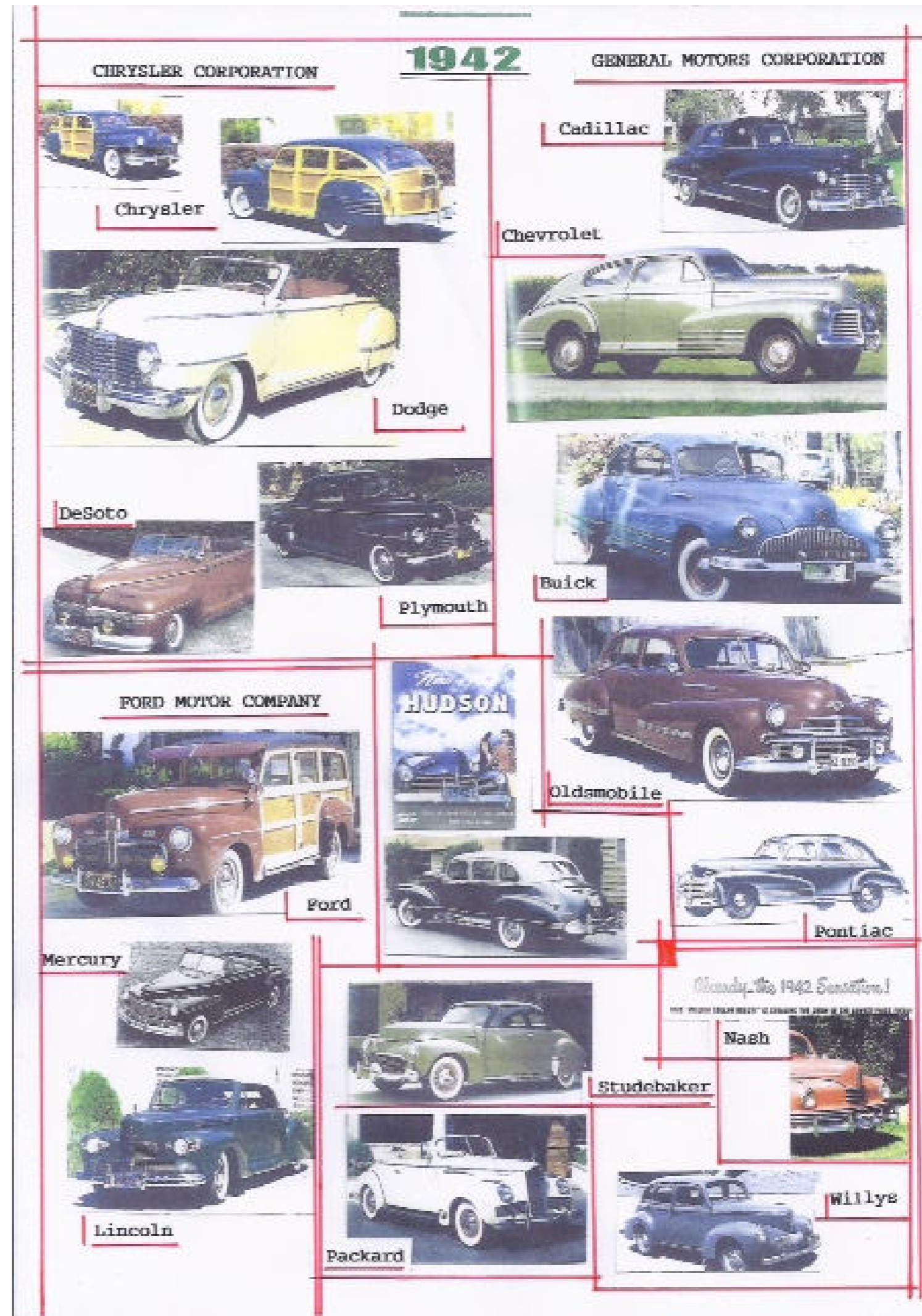
Na bestudering van bovenstaande details spreekt het vanzelf, dat wij nooit de nieuwe 1942-modellen in ons land hebben geïmporteerd. (wij wisten zelfs niet hoe zij er uit zagen !)

Later, veel later na het beëindigen van de vijandelijkheden kwam er wel eens door "eigen import" een model 1942 binnen, maar die aantallen zijn te verwaarlozen.

Voor de jongere generatie lijkt het mij interessant een overzicht te geven van de Amerikaanse 1942-modellen. Hierbij is op te maken, dat ook Amerika ging voort borduren op deze modellen toen zij de draad in 1945 weer oppakten. Veelal werden de "neuzen" ietwat gewijzigd om de indruk te wekken, dat de 1945/'46-modellen nieuw waren. (overigens, de gemiddelde leeftijd van de toen in Amerika rijdende auto's was 7 jaar).

Koplopers van geheel nieuwe modellen waren Studebaker (rijdt-ie nu voor of achteruit ?) en de nieuwkomers Kaiser en Frazer met de ponton-carrosserieën.

Uiteindelijk was de Amerikaanse auto-industrie eigenlijk pas in 1949 geheel overgeschakeld op nieuwe naoorlogse modellen, waarbij de voor- en achterspatborden tot het verleden behoorden.



64 "Gaaf, joh, dat jij bij Mercedes werkt", zou men vandaag de dag zeggen bij het horen van je eerste job !

We zetten de klok even terug naar de jaren 1952/'53:

Na mijn overplaatsing van de AGAM-Den Haag naar de hoofd-vestiging aan de Stadhouderskade in Amsterdam maakte ik alle ontwikkelingen van de DAIMLER-Benz AG uit de eerste hand mee.

Verantwoordelijk zijnde voor het technisch wel en wee van de Mercedes-Benz personen- en vrachtautomobielen, die in ons land verkocht werden, was ik ook betrokken bij de Demonstratie-Reis in december 1952 van de legendarische "300 SL", alsmede de eveneens nieuw gelanceerde luxe "300 S"-cabriolet en coupé.

Rond de presentatie in Amsterdam werd ik uitgenodigd met de "300 SL"- W83-3781 een trip mee te maken naar het circuit van Zandvoort om aldaar de diverse sportieve eigenschappen te testen: .

een belevenis: een hoop warmte binnenin - veel lawaai, maar 100% "race"-genoegen. Je kreeg zo een indruk wat de fabrieks-coureurs tijdens grote internationale prestatie-ritten (o.a. Mexico) meemaken.

Weer met beide benen op de grond aangeland zijnde aan de Stadhouderskade dan is, na een proefrit met de chique "300 S"-Cabriolet (fl. 48.500,- !) gemaakt te hebben, het grote verschil tussen de "300 SL" en de "300 S" heel duidelijk: 2 totaal verschillende Daimler-Benz-creatie's !

Een nieuwe vestiging.

Tijdens de opening van de nieuwe werkplaats aan de Pilotenstraat (achter het toenmalige Luchtvaart-Laboratorium) presenteerde de Haarlemse Mercedes-Benz-dealer, de heer van Wijk, namens de dealer-organisatie, een groot glas-in-lood raam, dat onthuld werd door de directeur/eigenaar van de AGAM, de heer R.Hollman.

Bij de opbouw van dit kunstwerk heeft de maker ook al de Mercedes-Benz "300 S" opgenomen.

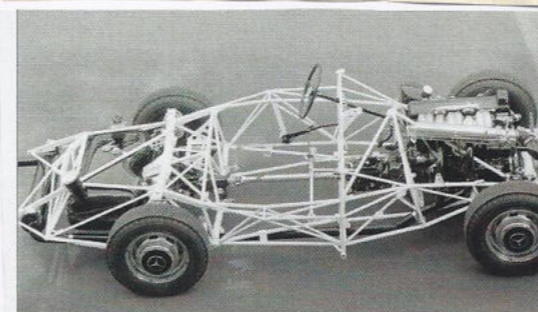
Een aantal jaren later is het oude import-bedrijf successievelijk in handen overgegaan naar Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim: het werd een Nederlandse fabrieks-vestiging met het hoofdkantoor in Utrecht.



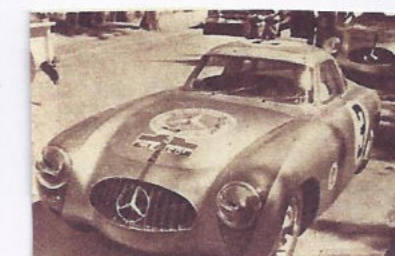
HANDELSBERICHTEN

Mercedes-Benz Demonstratie- Reis

Onder auspiciën van de N.V. „A.G.A.M.“ heeft een kleine karavaan met producten van de Mercedes-Benzfabriek in Stuttgart een rondreis door ons land gemaakt, waarbij demonstraties werden gegeven met verschillende nieuwe typen en met wagens, die zowel op de weg als op racecircuiten triomfen hebben behaald. Wanneer t.z.t. mogelijkheden zullen bestaan, om de wagens zelf-aan-het-stuur te testen, komen wij wellicht nader terug op de rijkwaliteiten, momenteel beperken wij ons tot het navolgende overzicht.

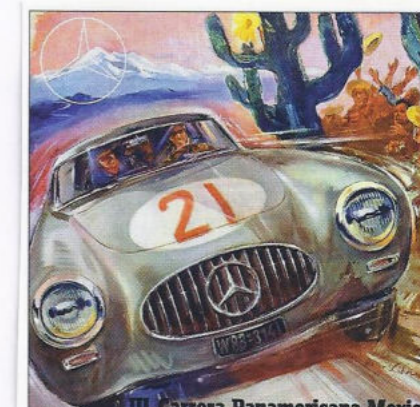


Het spaceframe woog slechts 82 kg en was eigenlijk een kunstwerk op zich

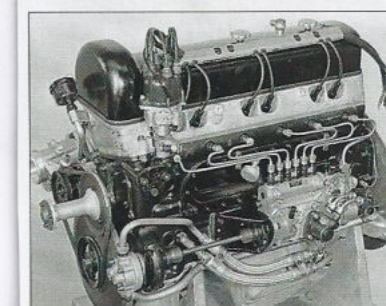


Autokampioen

AFL. 50 - No. 2190 - 13 Dec. 1952



III. Carrera Panamericana Mexico
Triumphaler Doppelsieg
1. Karl Kling 2. Hermann Lang
Am 14.12.1952. Tag-Kampf siegt überlegen in neuer Strecken-Rekordzeit der „Typ 300 SL“, entwickelt aus den vorläufigen Personenwagen von
MERCEDES-BENZ



De motor leverde dankzij directe (!) brandstofinjection meer vermogen dan de racer met carburateurmotor



Hieronder: De 300 S Cabriolet.



Deze belevenis heb ik niet zelf meegemaakt, maar ik hoorde het onlangs van een oude schoolvriend, die ik na vele jaren weer tegenkwam.

En waar spraken wij over ? auto's en meisjes uit het verleden natuurlijk !!

In de jaren '50 maakte Jacques, zo heet hij, een busreis met zijn ouders richting Schwarzwald. Hij zat, uiteraard zoals zo veel jongeren doen, op de achterbank van de bus.

Zwaaien naar de inzittenden van het achteropkomend verkeer behoorde tot het tijdverdrijf, totdat de bestuurster van een OPEL Rekord met een Duitse nummerplaat vriendelijk terug zwaaide met haar hand door het open dak (een "vouwdak" werd dat veelal genoemd).

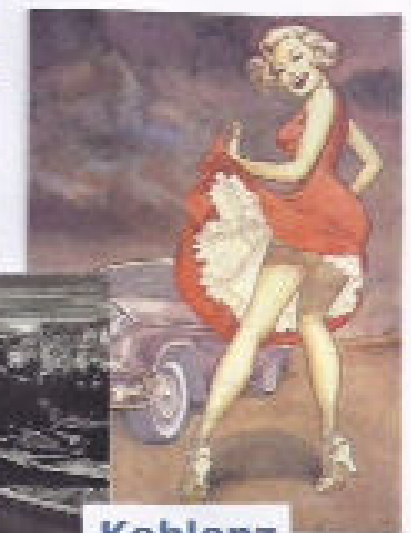
Zij bleef achter de bus "hangen" en dat vond hij zo gemakkelijk, dat hij met zijn "Gevaert"-boxje door het achterraam een foto maakte (zie bijlage). Eenmaal op de Schwarzwaldhochstrasse vatte hij het plan om zijn naam en adres op een kartonnetje te schrijven en met behulp van een stuk touw via het schuifraam van de nooddeur naar dat open dak te loodsen: en zo waar het lukte !

Maar ja, hoe kwam hij nu aan haar adres ? Bij de eerstvolgende gesloten spoorwegovergang sprong zij uit de auto (van haar oom uit Essen) en overhandigde haar snel geschreven adres aan één van de passagiers, die zijn lange arm uit het open schuifraam liet bungelen. Alle passagiers van de bus leefden enthousiast mee met dit romantische gebeuren !

..... hij bleef aan haar denken .

..... Na het toezenden van de foto en de daarop volgende drukke briefwisseling en .

..... veelvuldige bezoeken aan haar woonplaats Koblenz is hij uiteindelijk en al heel lang met haar getrouwd:



Schwarzwaldhochstrasse



Koblenz

66 jaar geleden .. waar blijft de tijd !

Op een zonnige voorjaarsdag in 1947 stapte ik in Arbon (aan het Bodensee oftewel het Meer van Konstanz) op de trein richting Geneve.

Wat mij toentertijd in het bijzonder tijdens deze treinreis was opgevallen, was dat de 3e klas wagons waren uitgerust met fraai gestyleerde houten banken. Op mijn vraag "waarom geen bekleding zoals bij ons", verklaarde men mij, dat "houten zittingen veel hygiënischer waren, eenvoudig schoon te houden zijn en slijtvast waren". Waarvan acte.

Er was mij in Geneve bij vrienden een slaapplek aangeboden, zodat ik mij de volgende dag 's morgens vroeg direct naar de eerste na-oorlogse auto-tentoonstelling kon begeven. Het was negen jaar eerder, dat ik voor het laatst de RAI (1938) in Amsterdam bezocht had.

Na de ontwikkelingen in de internationale auto-industrie door middel van de Zwitserse "Automobil Revue" wekelijks gevolgd te hebben, maakte ik nu kennis met de na-oorlogse productie "in natura". Het gros van de tentoongestelde automobielen waren eigenlijk voortzettingen van de laatste modellen van vóór September 1939 resp. Februari 1942 (USA).

Het toenmalige Geneefse tentoonstellingsgebouw in de binnenstad was heel wat minder indrukwekkend dan het Grand Palais in Parijs, maar de inhoud daarvan, omvattende personenauto's, bedrijfsauto's (!) en motorrijwielen, stond qua volledigheid op een waarlijk hoog voor-oorlogse hoog peil.

De auto, die bij mij destijds het meeste indruk maakte (en vandaag de dag nog tot mijn favoriete creatie's behoort), was de nieuwe 6-cilinder van AUSTIN: de 3.5 liter "Sheerline" (de A-110, later met de 3.9 liter motor A-125), met daarnaast de "Princess" met de "VandenPlas"-body (de A-120).

Als typische Engelse vertegenwoordiger trok ook TRIUMPF 1800 Saloon (later 2 liter "Renown") veel belangstelling, terwijl men twee stands verder via de Armstrong Siddeley-stand (Lancaster, Hurricane) terecht kwam bij de vooruitstrevende nieuwe STUDEBAKER-modellen.

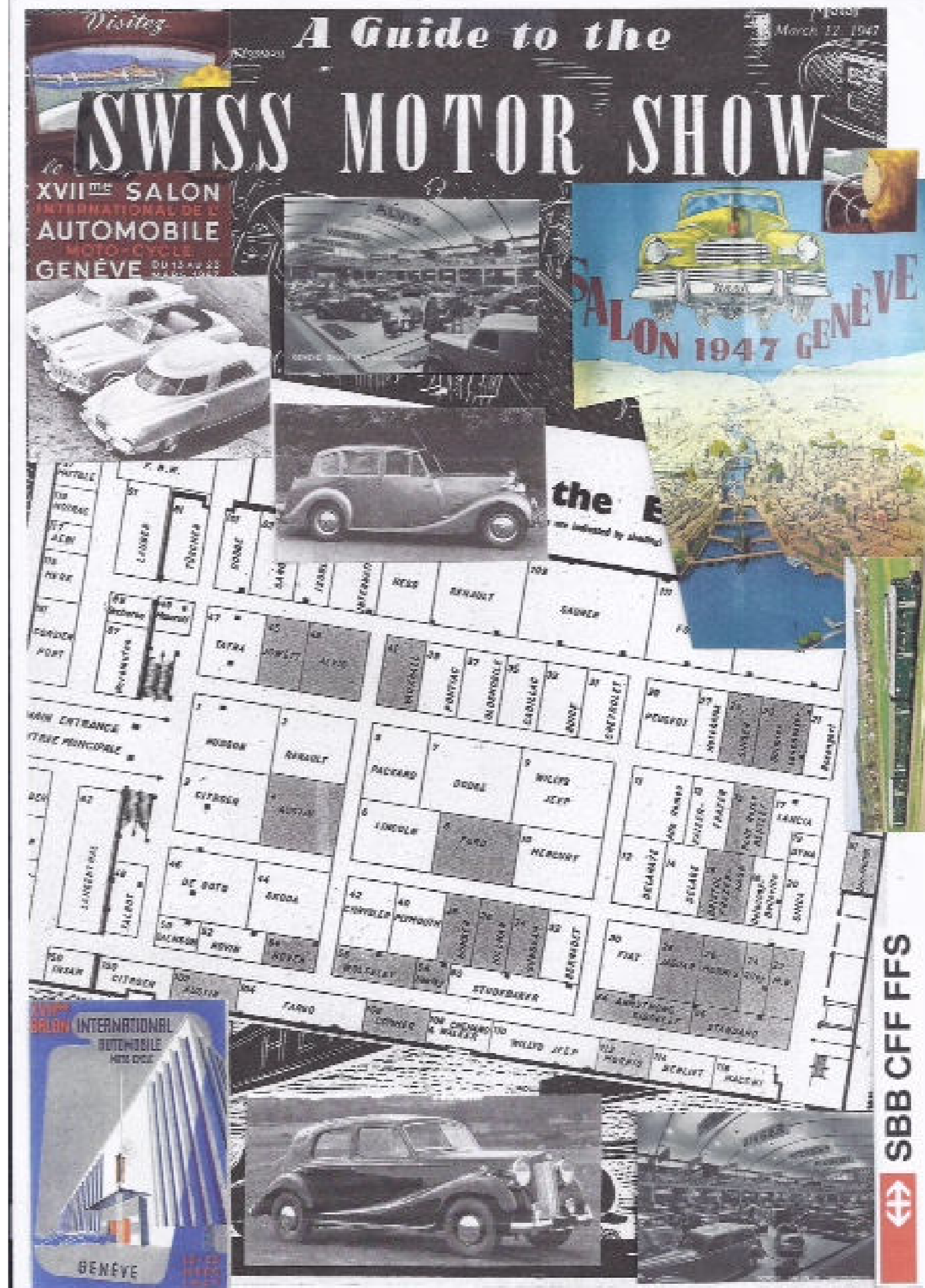
Wanneer men een blik werpt op de tentoonstellings-plattegrond is het treurig vast te stellen hoeveel legendarische automerken vaak al lange tijd tot het verleden behoren zoals bijv.: Hotchkiss, Singer, Riley, Alvis, Packard, Mercury, Salmson, Simca, Delahaye, Lea Francis enz. enz.

Jammer, in die vervlogen jaren werden toch wel heel aantrekkelijke en unieke modellen gebouwd: in een tijd, dat ieder merk zo duidelijk zijn eigen identiteit had (en na 66 jaar nog steeds uitstraalt !)

Voordat ik huiswaarts ging kocht ik nog even de eerste geïllustreerde Zwitserse Automobil Revue-Katalogus voor ZFr. 2.50 (!), een uitgave, waarvan ik in de loop van de jaren als naslagwerk heel veel plezier heb gehad .

Met veel genoegen denk ik nog terug uit deze belevenis, die ik in 1948 nog een keer heb kunnen herhalen, maar toen vanuit Morges aan het Meer van Geneve, waar ik in mijn tweede Zwitserse jaar woonde.

De laatste keer, dat ik de Salon in Geneve bezocht, was tijdens de persdagen in 1999, nadat ik in de voorgaande jaren steeds met mijn Zwitserse vriend uit Basel tot de trouwe bezoekers behoorde.



Op deze pagina uit de uitgave d.d. oktober 2005 van het Amerikaanse tijdschrift "Collectible Automobile" staan we o.a. even stil bij een auto-model, dat altijd een relatief kleine omzet heeft gehad n.l. de 4-deurs cabriolet en waarvan er dan ook maar een heel klein percentage de Tweede Wereldoorlog heeft overleefd. Linksboven waren mijn ouders met mijn broer en mij in 1939 op pad met een BUICK 1937, die af fabriek ook leverbaar was met een aangebouwde koffer en twee reservewielen in de voorschermen. Onder de motorkap bevond zich een 4-liter 107 pk 8-cilinder-in-lijn kopklepmotor.

Rechtsboven een CADILLAC 1938: nog steeds een "koninklijk"-zoekplaatje. De auto zou zich nog steeds in Amerika bevinden. Na de oorlog overleefd te hebben heeft Prinses Wilhelmina, toen zij zich had gevestigd in Paleis Het Loo in Apeldoorn, deze Cadillac als gebruikte auto gekocht voor een bedrag van fl.8.500,= bij Landeweer in Utrecht.

De CHEVROLET 1939 4-deurs cabriolet onderaan zal tot in lengte van dagen een raadsel blijven. Hij bevindt zich in het Zuiden van ons land, maar stond nimmer op het productie-schema van General Motors; de cabriolet zou gebouwd zijn op basis van de 1937 Pontiac-cabriolet, maar in opdracht van wie en waar ze verkocht werden blijft nog onbekend.

De andere CHEVROLET 1939 is van een heel andere pluimage: samen met de Ford V8 behoorde de Chevrolet voor de Tweede Wereldoorlog in ons land tot de meest populaire Amerikaanse automobielen. Het gefotografeerde exemplaar moest het na de mei-dagen van 1940 doen met een viertal gasflessen op het dak om op de weg te blijven; in de avonduren met slechts kleine gleufjes in de koplampen, opdat de geallieerde vliegtuigen de wagen niet zou kunnen waarnemen!

Ook een van de cabriolets, die de oorlog niet overleefd zal hebben, is de NASH 1939 van een welgestelde, in "gala" geklede, militair van het Nederlandse gemobiliseerde leger.

Na de oorlog waren er slechts een paar 4-deurs cabriolet-modellen in productie zoals o.a. de Kaiser en Frazer / de Lincoln Continental en de Mercedes-Benz "300" D-cabriolet.

Andere 4-deurs cabriolets, die we toen en nu tegenkomen zijn vervaardigd door gespecialiseerde carrossiers, zoals bijv. de 1985 Mercedes-Benz 380 SEL "Caruna"-cabriolet, die zich in het Koninklijk Staldepartement bevindt.



Mother, father, and brother Fred pose with a 1937 Buick four-door convertible.



A 1938 Cadillac that Queen Wilhelmina bought in '48. It's now back home in the USA.



Mobilization: Cousin Charles Vittenbaogaard with 1939 Nash in the months leading to war.



Occupation: German officers inspect a '39 Chevrolet modified to run on compressed gas.

The source of the body for this 1939 Chevy convertible sedan, a Master 85 with a beam front axle, is a mystery. The manufacturer didn't catalog any factory-built convertibles of any style that year, but this one has turned up in The Netherlands.



Tijdens de Internationale Automobiel tentoonstelling in Frankfurt in het voorjaar van 1951 presenteerde niet alleen MERCEDES-BENZ de fraaie "300" 4-deurs cabriolet ook BMW bracht een primeur in de vorm van de "501" ("Barockengel") als sedan en 2- en 4-deurs cabriolets.

Zeer tegen de zin van Koningin Juliana en de toenmalige Stalmeester zette Prinses Wilhelmina haar zinnen op een MERCEDES-BENZ "300" Cabriolet "D" ter vervanging van de gebruikte Cadillac Cabrio uit 1938. (Men schafte zich in 1953(!) toch geen Duitse auto aan !) Na een proefrit naast haar particulier chauffeur, Frits Loois, gemaakt te hebben wilde de Prinses nog even achter instappen en stootte haar rechter heup tegen het open portier einde aankoop van de Mercedes-Benz !

Nadat zij de verzekering van de fabrieksvertegenwoordiger uit Stuttgart had gekregen, dat zij een auto geleverd zou krijgen met achterportieren, die voor 100 % opengaan, werd de transactie bekrachtigd. De groene cabriolet met het kenteken PD-62-31 staat tentoongesteld in de stallen van Paleis Het Loo in Apeldoorn.

Als nationale 4-deurs cabriolet denken wij aan de AUSTIN SHEERLINE, die "Pennock" destijds bouwde in opdracht van Koningin Juliana. Na bijna 40 jaar "ondergedoken" geweest te zijn, stond deze legendarische cabriolet in augustus 2008 vanuit Amerika op de kade van de Rotterdamse haven.

In Amerika zorgde de "nieuwkomers" KAISER en FRAZER voor veel ophef, toen zij, in tegenstelling tot de traditionele auto-fabrikanten, 4-deurs cabriolets op hun programma zetten; leuk bedoeld, maar de productie-aantallen bleven beperkt.

In 1961 verraste LINCOLN de liefhebbers van open auto's met de lancering van een 4-deurs CONTINENTAL-cabriolet met naar de "verkeerde kant" openslaande achterportieren. Dit type auto werd toen veelal de basis voor de z.g. presidentiële verlengde cabriolets (ook wel "Kennedy-cars" genoemd).

In Zwitserland, destijds met een groot aantal carrossiers, ontstonden hier en daar heel fraaie creatie's, zoals de afgebeelde Packard en Cadillac.

Nog even terugkijkend naar deze toch wel bijzondere carrosserie-vorm zien we vooral ook in de jaren '30 in Duitsland een collectie aan "Parade"-auto's met als basis de chassis van MERCEDES-BENZ, HORCH en MAYBACH en vooral niet te vergeten de mooie cabrio's van de BMW "326" en de 6-cilinder "335", zowel als de OPEL ADMIRAL met zijn elegante carrosserie-styling.

Als de voorspellingen uitkomen zal MERCEDES-BENZ in 2015 weer een 4-deurs cabriolet op basis van de S-KLASSE uitbrengen: 2015= ver weg ! eerst komt Kerstmis 2013, dan heel 2014 en bij leven en welzijn in 2015 de nieuwe 4-deurs cabriolet: we wachten geduldig af !



69 Geen benzine ? dan vervangende aggregaten om in de donkere benzineloze jaren op de weg te blijven.

Sinds de mobilisatie in augustus 1939 werden hier en daar al benzine-beperkende maatregelen genomen. Vooral na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog (3 september 1939) werd de benzinepositie steeds krappere. (geen aanvoer meer via de havens)

Autoloze-zondagen werden intussen ook al "modern": een begrip in die jaren.

De verkoop van nieuwe automobielen bereikte een minimum. Tot en met maart 1940 kwamen slechts 2245 auto's binnen. (tegen 12.000 per jaar in 1938 en 1939). Koplopers waren Ford en Chevrolet met daarnaast DKW (490), Opel (344) en Citroën (279)

Rijvergunningen werden in het leven geroepen en vervangende aggregaten voor benzine waren aan de orde van de dag.

Het ligt niet in de bedoeling hierbij het praktische gebruik en de technische ontwikkeling van deze units te beschrijven.

Slechts een overzicht van de diverse systemen heb ik in beeld gebracht, zoals gas-generatoren (met hout, houtskool, cokes of anthraciet) voorop, achterop of op een "dolly" achter de wagen.

Voor het lokale verkeer (taxi's e.d.) had men een gaszak op het dak.

Eén exemplaar (rechts-onder) deed het niet op gas: de viervoeter had slechts een flinke portie haver nodig !!

Een gas-installatie omvatte bijv.: de generator; cycloon; koeler; na-reiniger; mengkamer en ventilatoren: dit alles voor een bedrag van fl.1.350,-.

De tekst van een advertentie luidde o.a.:

"Een gevaar voor den motor wordt omgezet in "een voordeel" want in de "Lévêque"- anthraciet-gasgenerator wordt asphalt, dat voor uw motor zeer schadelijk zou zijn, omgezet in z.g. moerasgas (methaan), waardoor het gas zeer aan kwaliteit wint en de trekkracht van den motor groter wordt".



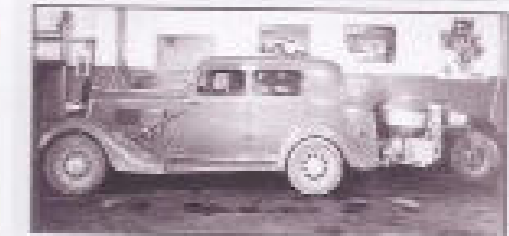
DKW 1939



LANCIA APRILIA



BUICK 1942

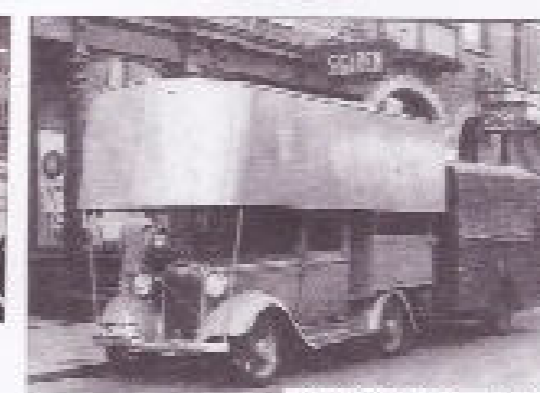


SS JAGUAR 1939

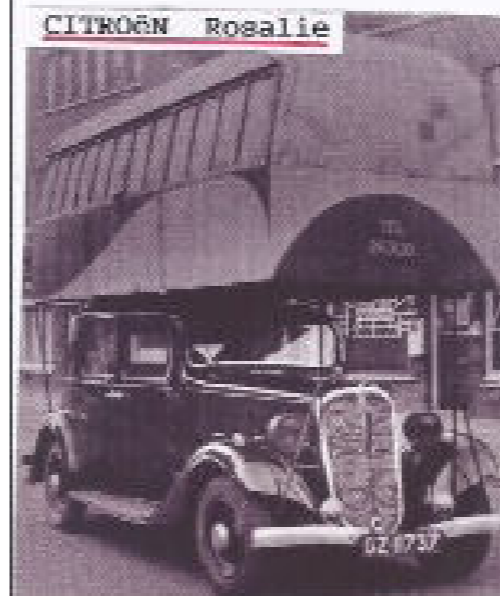
F.D. Vrijlaender



MERCEDES-BENZ 170 V



PLYMOUTH 1933



CITROËN Rosalie



In aansluiting op deel 1, hierbij de tweede serie foto's van automobielen met benzine-ervangende installatie's.

De meest uiteenlopende systemen zien we de revue passeren. Men kan zich moeilijk voorstellen hoe die gecompliceerde en soms arbeids-intensieve units, alsmede de hogedruk gasflessen, op de hedendaagse automobielen toegepast zouden kunnen worden.

Zelf herinner ik mij een paar trips, die ik destijds met mijn vader maakte in een 1940 Chevrolet met een "Imbert"- houtgas-installatie in de kofferruimte. Op het dak uiteraard een hoeveelheid zakken met hout: een heel gedoe; een paar canvas-handschoenen met lange kappen waren wel een "must" om er voor te zorgen, dat je met fatsoenlijke handen en schone hemdsmouwen bij een relatie aan kwam !

Door het slechte rendement van de motor en de hoge luchtweerstand kon men niet meer de resultaten verwachten, zoals gebruikelijk bij een 6-cilinder, 85 pk kopklepmotor !

Zoals aan de nummerplaten te zien, werd men over de grens ook geconfronteerd met het benzine-tekort. We zien nummerplaten o.a. uit Zwitserland, Zweden, Duitsland en ook een Buick 1942 met een nummerplaat "S.P. 1943 14.10" (waar vandaan ?)

Een advertentie luidde o.a.:

"Bellay A-2": "Een groote stap vooruit: de constructie is uiterst solide en zoodanig, dat de montage op elken wagen eenvoudig en goedkoop is".



In de loop van de oorlogsjaren nam de ontwikkeling van de gas-generatoren een grote vlucht. Op veelvuldig verzoek heb ik nog een pagina met een aantal gas-generatoren van diverse pluimage samengesteld.

Niet alleen de bij de oorlog betrokken landen moesten hun toevlucht zoeken naar een vervanging voor benzine. Ook neutrale landen als Zweden en Zwitserland kwamen krap te zitten met de brandstof.

De in mijn deel 1 afgebeelde BUICK 1942 met de nummerplaat - S.P. 1943 14.10 - kwam uit Brazilië: dus ook daar zocht men naar een oplossing voor "kunst"-benzine !

Dat men vóór 1939 al experimenteerde met generatoren blijkt wel uit het feit, dat de Fransen o.a. deelnamen aan de Rallye Monte Carlo met een door hout gestookte PANHARD en in Duitsland proeven werden genomen met een FORD V8 Rheinland.

Ook de commercie hield zich actief bezig om toch nog een beetje omzet uit de door de oorlogsomstandigheden gerezen problemen te kunnen halen en adverteerde:

Wij hebben de alleen-verkoop van de "Athano"-gas-generatoren (R.S. Stokvis & Zonen in Rotterdam):
 De meest moderne gas-generator voor automobielen:
 Ontwikkeld door Nederlandse Technici;
 Vervaardigd in Nederlandse fabrieken;
 Geconstrueerd voor anthraciet uit Nederlandse mijnen;
 Steeds startbereid en bedrijfszeker;
 Service-Organisatie door het gehele land;

Ook toe te passen voor: Scheeps-installaties, Landbouwtractoren, Draglines, Graafwerktuigen, Motor-locomotieven en andere industriële voertuigen.

Adr. Beers in Rijswijk ontwikkelde "het paard achter den wagen" = een "gas-dolly" en leverde deze apparatuur o.a. aan:
 van Nelle, Rotterdam / Nutricia, Zoetermeer / W.S.M., Loosduinen / van Grieken, den Haag / Paul C.Kaiser, Rotterdam / Peek & Cloppenburg, Rotterdam en de Algemene Kunstzijde Unie in Arnhem

De "VOLVOGEN"-anthraciet gas-generator van de NEBIM (Nederlandsche Bedrijfsauto Import Mij) munt uit door:

- . eenvoud in bediening en onderhoud;
- . snelle gasproductie bij het aansteken, waardoor starten in enkele minuten en een groot accereleratie-vermogen daarna;
- . geringe weerstand in de reinigings-installatie;
- en de installatie is goedgekeurd door het Rijksbureau Generatoren en Tankgas voor op alle merken motoren.

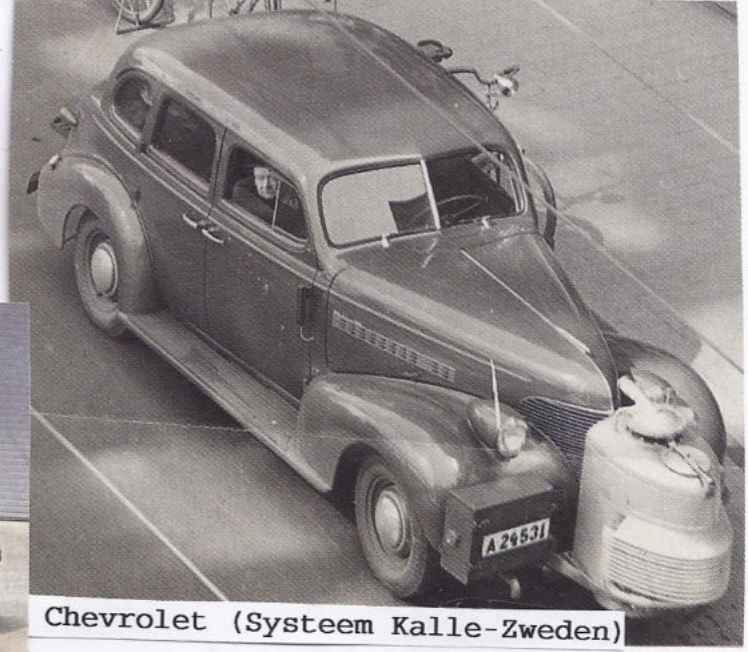
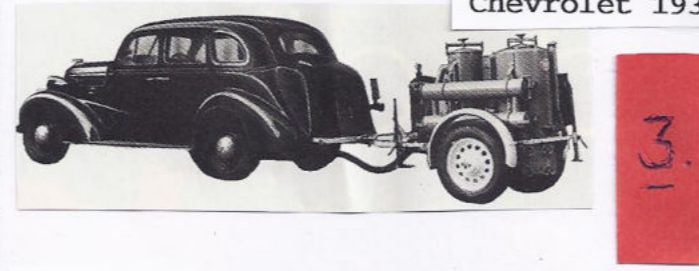
En toen na 5 mei 1945: veel, veel eerder dan men ooit verwacht had, verdwenen al die knappe installaties in heel korte tijd op de schroothoop: de gas-generator werd een museumstuk ! (weet je nog wel oudje ?)

Volvo PV36 - 1936



Graham 1938

Chevrolet 1937



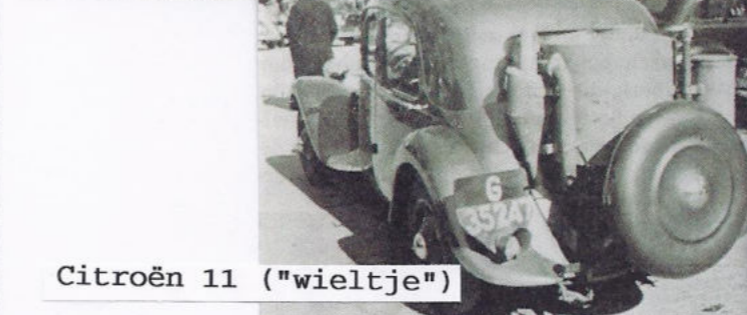
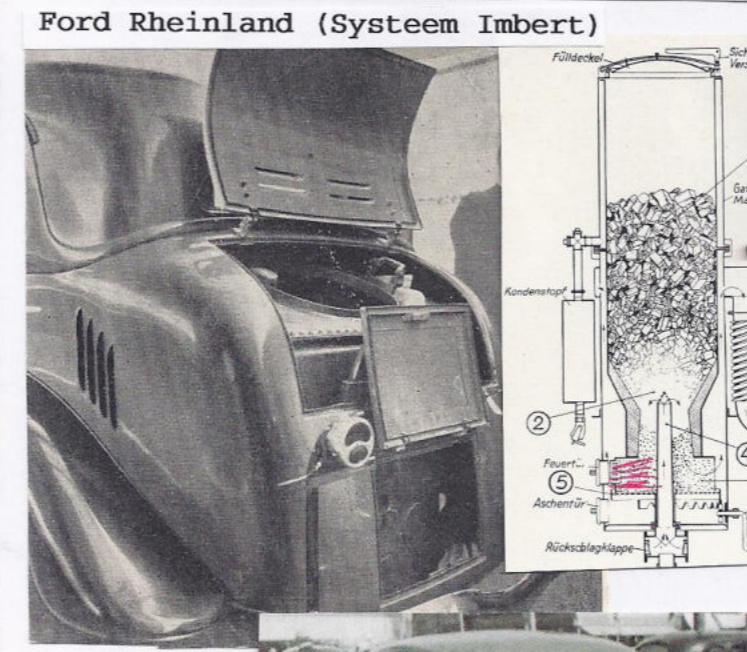
Chevrolet (Systeem Kalle-Zweden)



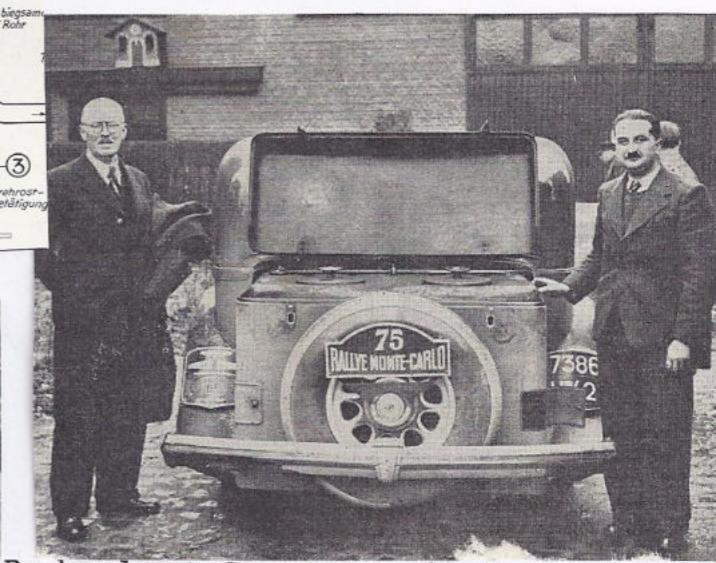
Peugeot 402



Opel 1939 (Systeem Svedlund-Zweden)



Citroën 11 ("wieltje")



Panhard met Systeem Gohin-Poulenc tijdens de Rallye Monte Carlo

De start van mijn werkzaam leven: 2 januari 1952

Iedere morgen te voet naar de "Statenkwartier"-halte van tram lijn 1, die mij naar het Tournooveld bracht. Tegenover die halte lag de nieuwe na-oorlogse Haagse vestiging van de Mercedes-Benz importeur: AGAM NV aan de Hoge Nieuwstraat. Na mij dagelijks met de toenmalige technische problematiek van de "Ster"-producten te hebben bezig gehouden, bracht lijn 1 mij weer thuis.

Maar ja, daar moest verandering in komen ("wie appelen vaart, die appelen eet" zegt een oud-Nederlands spreekwoord.) Een motorfiets (bijv. BMW of Matchless) ? Nee, blokkade van mijn papa: vier wielen en een dak boven je hoofd is het minimum en als je spaarpot dat niet toelaat dan gaan we wel aan tafel zitten !

Mijn verlanglijstje omvatte toentertijd een gebruikte FIAT "500", een RENAULT "4" of een PANHARD "Dyna".

Telefoontje: kom naar de showroom aan de Bezuidenhoutseweg, er staat een prachtwagen voor je: een Tsjechische MINOR, 38.000 km voor de prijs van fl.800,=. Ik wist het al: niets voor mij. Ik had een antipathie tegen twee-takt motoren ! "Die jongelui toch, ze hebben geen cent en toch nog pretenties", zo werd mij ingefluisterd !

Tweede bericht: bij Englebert aan de Theresiastraat staan twee PANHARD's met gereviseerde motoren, je kan kiezen tussen een groene en een blauwe. Maar prijs fl.1.750,= ! Ja, maar zo'n pittig ding met een 600 cc boxer-motor, hoog gecompriemd en kopkleppen met torsiestaaf-klepveren: dat was het.

Spaarpot leeg gemaakt en ik was de trotse eigenaar van zo'n knappe groene Franse creatie. Ja, na-dieselen was aan de orde van de dag, dus bij het vullen van de tank voegde ik er steeds een liter benzol aan toe: succes verzekerd !

(het jaar daarvoor heb ik leuke trips kunnen maken met een FIAT "500" en in de "van der Valk"-periode nam ik steeds een nieuwe RENAULT "4" onder mijn hoede om "in te rijden" als vakantie-auto voor het personeel: 1 week gebruik van zaterdagmorgen tot vrijdagavond, alles geregeld volgens schema; "onverplichte sociale voorzieningen", zo heette dat destijds!)

Met de PANHARD heb ik 10.000 km gereden. Problemen gehad ?

- a) open geslagen motorkap tegen de voorruit (windvanger weigerde)
 - b) motorbrand door losliggende startkabel(klepveren roodgloeiend)
 - c) noodrem-situatie mislukt: remslang gescheurd; door aanrijding aluminium aandrijf-unit gebroken:
- fl. 600,= onkosten.

Maar ook op "zakenreis" (!) geweest voor de AGAM: even op en neer naar DAIMLER-BENZ in Stuttgart-Untertürkheim: benzine-kosten kan je declareren bij de boekhouding (anno 1952 !!!) Daar stond mijn kleine groene koetsje voor het grote hoofdkantoor van Daimler-Benz !

Op dringend advies van mijn vader (jullie kunnen je geen afschrijving op een auto permitteren): hij moet eruit ! In de Vogelwijk woont een student, die een kleine auto zoekt en zorg maar dat je met fl.1.750,= thuis komt. Aldus geschiedde !

In de loop van de daarop volgende jaren reed ik auto's van diverse pluimage: Citroën "11", zelfs een Mercedes-Benz "170 V", een Peugeot "203", een VW-"Brilletje", Austin "A-70" en een Skoda "1102".

Sinds 1955, tijdens de "van der Valk"- periode, begon het permanent gebruik van een dienst-auto t.w. de VAUXHALL's. (een ander hoofdstuk in mijn leven)



Een variatie van automobielen tussen 1939 en 1947, die in oktober 2005 werden gepubliceerd in het Amerikaanse tijdschrift "Collectible Automobile".

De rode CHEVROLET 4 o/d kap met carrosserie Dens" (B) heeft alle stormen van de tijd doorstaan en bevindt zich nog steeds in ons midden.

Het lot van de MERCURY-coupé1939 is mij thans ontgaan; de wagen stond jarenlang in de Engelse pers geadverteerd.

De PONTIAC 1946 en de NASH 1947 waren objecten voor "gezellige" familie-plaatjes.

Ten slotte zien we een partij FRAZER's, die in Zweden waren afgekeurd en terug werden gezonden naar Rotterdam. Bij Autobedrijf Hoogenboom in Rotterdam werden ze van een chassis-versterking voorzien. Tijdens een bezoek aan dit bedrijf was ik destijds getuige van deze handelingen. Deze hele partij Frazer's werden aangekocht door het Haagse taxi-bedrijf "Red Tax", dat daarna enige tijd ook nog heeft gereden met de z.g. Kaiser "Rotterdam-de-Luxe", een model, dat in 1951 werd gelanceerd.

Volgens Centraal Bureau voor de Statistiek werden buiten de NEKAF-assemblage op de Sluisjesdijk in Rotterdam in 1949 nog 19 Frazer's geïmporteerd

+ 11 Kaiser's

+ nog eens 3 gebruikte Frazer's

in 1950 10 Kaiser's

+ 1 gebruikte Frazer.

In augustus 1950 reden er in ons land 1.514 Kaiser's en Frazer's.

Dat was toen in de hoogtij-dagen van de Nederlandse Kaiser-Frazer Fabrieken (NEKAF) in Rotterdam van de "nieuwelingen" in het na-oorlogse Amerika.

Echter al in 1955 kwam er een einde aan het avontuur van de ex-"Liberty"-scheepsbouwer, Henry J. Kaiser en de ex-Graham-Paige manager Joseph W. Frazer.



Body builder Dens, of Antwerp, Belgium, created this surviving '39 Chevy cabriolet.



A 1939 Mercury coupe (with nonstandard headlights) owned by a Dutch collector.



This 1946 Pontiac photo came from the family of a business acquaintance of Frans's father.



Bernard Vrijaldenhoven (right) with friends visiting from Denmark in their 1947 Nash.



A Swedish importer refused this shipment of 1947 Franzers. They wound up in Rotterdam, and a local Kaiser-Frazer dealer reinforced the frames and sold the cars to a taxi firm in The Hague.

74 "DE WACHT" - weekblad voor de gemobiliseerde weermacht en het Nederlandsche volk
(October 1939 - Mei 1940)

Vanuit de mobilisatie-winter 1939-'40 herinner ik mij, dat in het kantoor van mijn vader een tijdschrift op A5-formaat op tafel lag met de titel "De Wacht". In het eerste nummer schreef de toenmalige Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, Generaal I.H. Reynders:

"Gaarne voldoe ik aan het verzoek van de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging "Ons Leger", om een kort woord te schrijven ter inleiding van het eerste nummer van het weekblad voor de gemobiliseerde weermacht "De Wacht".

Voor kader en manschappen vormt het een bron van militaire kennis in aantrekkelijken vorm, maar tevens van aangename ontspanning in vrije uren".

Recentelijk kreeg ik in bruikleen de verschenen 25 exemplaren in handen. (het laatste nummer verscheen één week voor de Duitse inval op 10 mei 1940)

Het wekelijks te verschijnen blad had 30 pagina's en omvatte een aantal vaste rubrieken zoals: de Veldpost; mededelingen van O & O (= Ontwikkeling & Ontspanning); de vragenbus; de gemobiliseerden en de fiscus (ook toen!); puzzles; bridge-rubriek enz. enz.

Eén hoofdartikel omvatte de beschrijving van de Compagnie Aan- en Afvoertroepen. Dit artikel trok mijn bijzondere aandacht, aangezien ik, behorende bij de lichte 1949 II, bij dit onderdeel werd ingedeeld. Na de opkomst met 800 man in Grave verhuisde ik spoedig naar de Ripperda-Kazerne in Haarlem (de oude plek van de toenmalige "Motordienst"), waar ik de verdere opleiding startte in de SRO II (=School voor Reserve-Officieren).

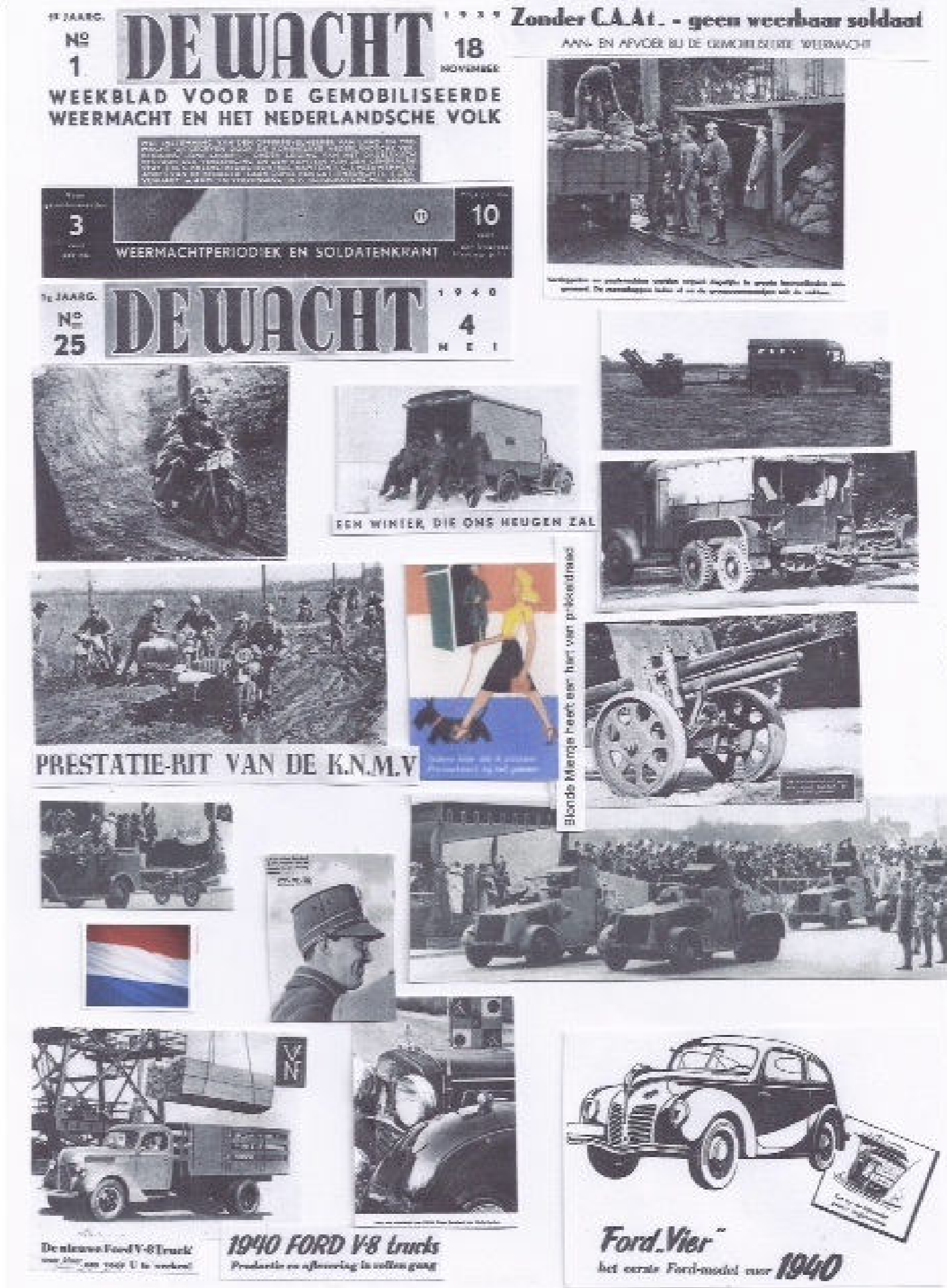
1950 was een jaar van een prachtige zomer en ik moet zeggen, dat ik daar "een bruin leven" heb gehad: gelegerd in een grote kamer in het hoofdgebouw, die ik deelde met nog zeven andere collega's (onze school bestond dus uit 8 manschappen (kostbare grap !)) De dagelijkse leiding bestond uit een sergeant-majoor-instructeur en een 1e luitenant. Er was ook een kapitein, maar die had het toezicht op beide SRO's I en II) In de onder-officiersmess, met bediening, hadden wij onze eigen eethoek. Gedurende de training waren wij naast infanterie-oefeningen o.a. bezig met het onderhoud en rijden met de GMC's en de Canadese Ford en Chevrolet 3-tonners, zowel als met de Harley Davidson "Liberators."

Na het vaandrig-examen kwam bij een herkeuring aan het licht, dat ik onder de code O4/O5 (slechtste "onderstel" -toestand !) viel. Alhoewel de verantwoordelijke kapitein mij als jong officier wilde handhaven (een A.A.T.-er loopt toch nooit: hij rijdt een JEEP of een motorfiets) meende een nieuwe brigade-commandant, dat ik "op staande voet (ongeschikt voor alle diensten !) de militaire dienst moest verlaten". Aldus geschiedde !

Dat is een kostbare opleiding geweest met 12 1/2 % uitval !

Vakkundige medici brachten mij weer vrij gauw op "het goede pad" en spoedig daarna vertrok ik met de "Harwich"-boot naar JAGUAR in Coventry ter verdere opleiding.

Aldus een en ander na het lezen van de "De Wacht" anno 1939-'40. !



Wanneer je aan het dagdromen bent en speelt met de gedachten "welke auto's zou ik aanschaffen, wanneer ik geld en genoeg ruimte zou hebben om een auto-museum op te zetten" dan komen een aantal mooie exemplaren boven drijven, die al sinds mijn jonge jaren indruk op mij hebben gemaakt.

Maar wat is mooi ?

Bij het aanschouwen van een mode-show of een Concours d' Elegance dan meent de één, dat iets heel fraai is en de ander oppert dan zijn of haar mening als zijnde foei-lelijk: maar over smaak valt niet te twisten (... de één houdt van de moeder en de ander van de dochter en nummer drie ? ... die houdt van allebei !) Terugkijkende op mijn auto-leven, waarin ik met heel veel automobielen te maken heb gehad, presenteer ik hierbij een kleine collage van creatie's, die mij altijd qua stijl hebben aangesproken.

Een overzicht, waarover heel wat meningen los zouden kunnen komen, maar ja u weet wel van de moeder en de dochter !

(natuurlijk zijn er nog talloze heel mooie automobielen op onze aardbodem, maar om die te publiceren zou veel te veel zijn om op één A4-tje samen te vatten !)



PACKARD V12 Cabriolet 1937



CORD 810/812 1936



MERCEDES-BENZ "170 S", Cabriolet "W" 1950



FORD V8 Two-seater 1936



BMW "327" Cabriolet 1941



CADILLAC Sixty-Special 1938



FRANS B. VRIJALDENHOVEN
Automotive Historian



OPEL Admiral 4-deurs Cabriolet 1938

Zo begon de aankondiging in 1946, dat er een hoeveelheid nieuwe SKODA's zouden aankomen.

En ze kwamen er inderdaad aan: aanvankelijk de 2-deurs "1101", later gevolgd door de "1102" met de zwaarder verchromde grille en stuurschakeling, zowel in 2- als 4-deurs uitvoering alsmede de 4-persoons cabrio-coach en de uiterst charmante Two-seater.

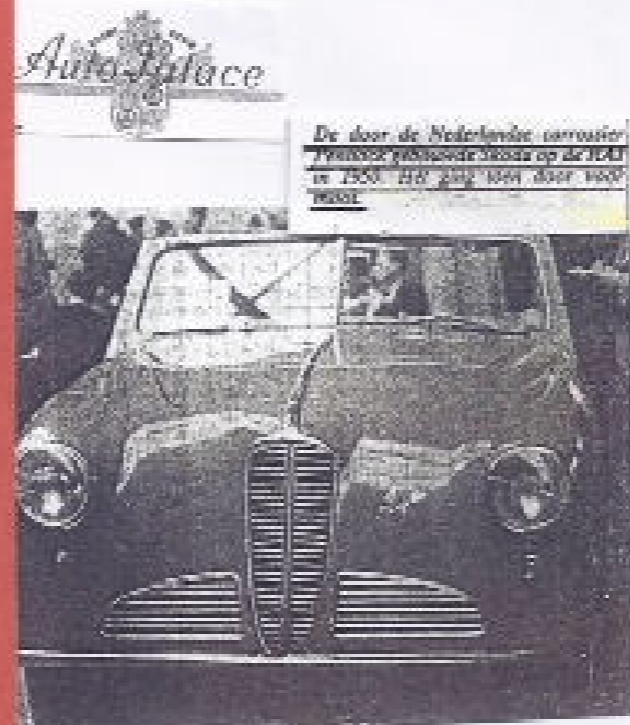
Treinladingen vol arriveerden aan het Station Staatsspoor in Den Haag om dan getransporteerd te worden naar Auto-Palace aan de Houtweg.

Gedurende mijn verblijf in Zwitserland (1946-'48) kwamen mijn ouders mij enkele malen opzoeken met een SKODA "1101", toentertijd rijdende door België en Frankrijk, want snelverkeer over de beschadigde Duitse Autobahnen was toen niet mogelijk. In Zwitserland heb ik de "1101" goed leren kennen; we reden over de Furka- en Grimselpas om de Rhone-gletscher te bezoeken en namen kennis van de toen nieuwe (in 1938-1945 gebouwde) Sustenpas, 2.200 meter. (gelegen tussen Innertkirchen, kanton Bern en Wassen, kanton Uri). Het 1100 cc'tje met zijn vierversnellingsbak gaf geen enkele aanleiding tot zuchten of steunen. Voor mij was het een hele overgang: ik was inmiddels gewend met zware Saurer Diesel-trucks en Post-autobussen naar "boven te trekken": zo'n Skoda was voor mij een mini'tje !

In de jaren '50 heeft carrosseriefabriek "Pennock" in Den Haag een drietal chassis voorzien van een cabriolet-body in verschillende uitvoeringen (zie foto's). Van één cabriolet weet ik het vroegtijdig einde: één van mijn vroegere IVA-collega's heeft als Auto-Palace vertegenwoordiger tijdens een proefrit zo'n cabriolet "total-loss" gereden !

Na de "1102" verscheen de "1200" met de ponton-carrosserie: mindere kwaliteit en derhalve minder populair dan zijn voorgangers.

Op de voorgrond van de foto rechts-onder staat op de voorgrond de groene Directie -"1200" met "Webasto"-vouw dak en spot-light op de linker voorruitstijl. Op het toenmalige voorterrein van Auto-Palace aan de Binckhorstlaan staan naast de twee Skoda's een vijftal IFA's F9, maar dat is een ander verhaal (in ieder geval is bekend waar mijn grijze haren destijds vandaan kwamen: wat een ellende heb ik met die Oost-Duitse karretjes meegemaakt !)



SKODA



Na de ontwikkeling van de station-car in de jaren '30 en in de jaren na de grote wereldbrand bleef dit model steeds in de belangstelling te staan, zowel in Amerika als in Europa en later in Japan.

Het beestje kreeg heel wat namen: zo zien we o.a. in Engeland: de Estate wagon; in Frankrijk: de Break; in Duitsland: de Kombi of Kombinationswagen, terwijl bijv. de Humber van Veldmaarschalk Montgomery een "Staff-car" was. In het algemeen spreekt men in Amerika vaak over een "Woodie", gezien het feit, dat de body veelal van hout werd opgebouwd.

De Station-car ontstond oorspronkelijk op een door de fabriek aan derden geleverd z.g. "Rolling chassis" met radiator, motorkap en voorspatborden. Later gingen fabrikanten ertoe over dit model op hun eigen productie-lijn te vervaardigen. Over het algemeen zag een station-car er fraai getekend uit, soms zelfs wel "chique" !

Totdat "intelligente" productie-managers vonden, dat zo'n station-car in eigen beheer wel veel goedkoper gefabriceerd kon worden: men nam een sedan, zaagde de koffer en het dak na de achterportieren er af en "hing" er een paneel met twee zijramen + achterklep aan

Over was het met de fraaie styling van de oorspronkelijke station-car; de auto-markt maakte kennis met een auto met een "rugzak": stijlloze creaties, die het publiek maar weer moest slikken (zo gaat dat met menig "gedrocht" !)

Zo zagen wij o.a. "rugzakken" bij de afgebeelde Renault "18"; SAAB 9-5; Toyota Corolla en Honda Civic.

En toen ? ging men inzien hoe foei-lelijk deze "nood-oplossingen" waren. Onder de druk van de verkoop- en export-organisaties, alsmede de smaak van het auto-rijdend publiek, ging men successievelijk over tot het tekenen en creëren van fraai gevormde station-cars, zoals ze oorspronkelijk "op de wereld" waren gekomen.

Iedere fabrikant, die zichzelf respecteert, levert uiteindelijk weer mooi gelijnde station-car-carrosserieën, waarbij de portieramen + 3e zijruit één geheel vormen, al of niet afgewerkt met een verchroomde sierlijst:

zo hoort het dus uiteindelijk weer !



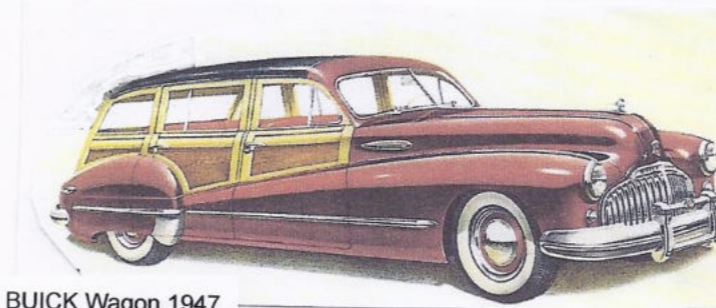
Dodge van 1931,

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



VAUXHALL Victor Estate car 1959

XXXXXXXXXX



BUICK Wagon 1947



SIMCA Tourist 1969



Saab 9-5 Wagon



Honda Civic Aerodeck

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



Toyota Corolla Wagon

Ford Mondeo:



Hyundai i40

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXX



Het was in de zomer van 1950 toen ik na een fijne vakantie aan de Cote d'Azur weer de terugreis moest aanvaarden. Aangezien ik niet over al te veel financiële middelen beschikte, had ik besloten in ieder geval alleen een trein-retour Den Haag-Parijs te nemen en de rest van de vakantie te gaan liften.

Goed gemust en opgesteld aan de kant van de autoweg behoefde ik mijn duim slechts korte tijd in de gewenste richting op te steken.

In de verte naderde een wit cabrioletje met daarin achter het stuur een mooie jonge vrouw. Zij stopte enkele meters bij mij vandaan en vroeg naar het doel van mijn reis: "Parijs", antwoordde ik. "Wij hebben hetzelfde doel, want ik woon in Parijs", vertelde zij.

Mijn rugzak en tentje mochten op de achterzitting en zo zoefden wij langs de wegen van "La Douce France". Heel langzaam kwam het gesprek (half in het Frans, half in het Engels) op gang: "Hoe zij wel aan dat mooie cabrioletje kwam?" In het voorjaar was zij 21 geworden en als dochter van een makelaar had zij dat automobieltje van haar vader gekregen. Zij was nu op de terugweg om haar studie weer op te pakken na een bezoek aan haar ouders in Nice.

Tijdens een kleine middagpauze schoot me te binnen, dat ik nog één foto kon maken met mijn "Agfa-Clack". Eenmaal achter het stuur plaats genomen nam zij een "pose" aan, terwijl ik op de achterbumper ging staan om een plaatje te maken.

Aan het einde van de dag naderden wij de Franse hoofdstad. Zij stond erop mij niet alleen af te zetten bij het Gare du Nord, maar mij tot in de trein "af te leveren".

(Zij parkeerde haar autootje voor het station: dit behoorde toen nog tot de mogelijkheden !)

Alvorens zij naar het loket holde om een perronkaartje te kopen, gaf zij mij even haar auto-sleuteltje in de hand, dat ik automatisch in mijn broekzak stopte. Terug gekomen met het perronkaartje liepen wij naar het einde van het perron. Graag had ik nog uren met haar over de Champs Elysées willen slenteren, maar de volgende morgen riep mijn plicht mij weer bij de opleiding te melden.

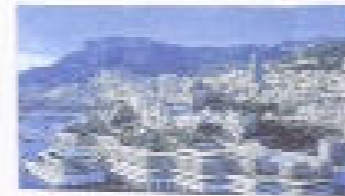
Ja, toen kwam de stationschef met het "spiegel-ei" in de hand en langzaam verdween mijn charmante weldoenster in de zwarte rook van de locomotief

Het was warm in de coupé en ik wilde mijn voorhoofd afvegen: hiertoe haalde ik mijn zakdoek uit mijn broekzak en wat trof ik daar aan? het auto-sleuteltje van mijn tijdelijke "vriendin" !

Nimmer ben ik te weten gekomen waar ze woonde: de enige herinnering, die ik aan haar heb is de bijgaande foto en een auto-sleuteltje met een hangertje met de letter "L" !!

Vanzelfsprekend is het mij ook nooit duidelijk geworden hoe zij ooit met haar cabrioletje van het stationsplein bij Gare du Nord is weggekomen

(een reserve-autosleutel aan mijn huis-sleutelring behoorde sinds die dag tot mijn stelregel om pijnlijke situaties te voorkomen !)



N7 Paris - Fontainebleau - Montargis - Cosne-Cours-sur-Loire - Nevers - Moulins - Roanne - Lyon - Vienne - Valence - Montélimar - Orange - Avignon - Aix-en-Provence - Fréjus - Saint-Raphaël - Cannes - Antibes -



Naast personenauto's, trucks, ADLER-motorfietsen en VESPA-scooters hebben autobussen in de loop van mijn leven ook hier en daar een rol gespeeld:

Het begon al op de lagere school: schoolreisjes. De autobus van V.I.O.S. ("Vooruitgang Is Ons Streven") uit Wateringen bracht de laagste klassen met een SAURER-bus naar Meijendel (achter Wassenaar) voor panenkoeken eten bij de boerderij annex manege. In de hoogste klassen ging het verder weg: helemaal naar Burgers'. Dierenpark in Arnhem. (Wat anders dan Londen, Parijs of Praag vandaag de dag !!) Hierbij werd gebruik gemaakt van de SAURER-dubbeldekker.

Na mijn opleiding bij de IVA kwam SAURER wederom op mijn pad. Een maand na mijn aankomst in Arbon (1946) kwam er bericht, dat er "hoog bezoek" in Basel per trein zou arriveren en wel de Directie's van Auto Palace, V.I.O.S., RET (Rotterdamse Tramweg Mij) en GTW (Gelderse Tramwegen), allemaal Hollandse SAURER-relatie's. Bij het ophalen van de bezoekers met de nieuwste V.I.O.S-bus werd ik in de gelegenheid gesteld de heren in Basel namens de fabriek welkom te heten in Zwitserland. Kort daarop werden de twee afgeleverde V.I.O.S-bussen met een "SEITZ"-carrosserie op Plein 1813 in Den Haag gefotografeerd.

Gedurende mijn opleiding heb ik ook met menige gele Zwitserse PTT-bus na revisie proef gereden. Van het grote aantal bussen, dat aan de RET werd geleverd, is er nog slechts één exemplaar (de 223) van de ondergang gered. Gezien het chassis-nummer ben ik in 1947 betrokken geweest bij de montage van het chassis bij de fabriek in Arbon.

Enige jaren later, werkzaam zijnde bij de AGAM in Amsterdam, moest ik organiseren, dat midden in het reis-seizoen een aantal MERCEDES-BENZ O-3500-bussen met spoed naar de werkplaatsen van de dealers moesten gaan voor de vervanging van de voorwielnaven om ongelukken te voorkomen door vastlopende lagers. Spannende periode: er mocht geen bus tussen glippen: de gevolgen zouden niet te overzien zijn ! Maar dank zij de grote campagne is het destijds gelukt: er deden zich geen ongelukken voor.

Wederom verscheen er een dubbeldekker op mijn weg: "Met de BAB op stap". In 1972 stonden wij stil bij het 40-jarig bestaan van F.v.d.Valk & Co's Automobiel Mij in Den Haag. Het gehele personeel + ahang werd uitgenodigd voor een weekend-verblijf in hotel "Kootwijkradio". Dat is één van die omstandigheden, die je nooit vergeet: iedereen was in feeststemming, er werd lekker gegeten, gelachen en gedanst.

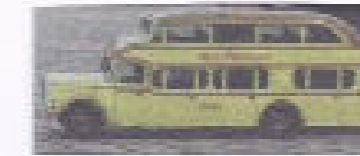
Echter.

ik had al een lijst onder mijn berusting van een groot aantal personeelsleden, dat in de loop van dat jaar overgeplaatst zou moeten worden naar de dochter-ondernemingen Auto Haag (Renault) en HAVA (Peugeot), alsmede naar de centrale schade-afdeling (plaatwerkerij/spuiterij). Maar daarnaast zaten er ook een aantal ontslagen in het programma opgenomen (met aanvraag van ontslag-vergunningen !) Pijnlijke situatie's als je je realiseert, dat van de 100 man uit de florissante jaren er slechts 16 (!) overbleven toen ik het VAUXHALL-bedrijf uitstapte: een bedrijf, dat uiteindelijk na ruim 42 jaar moest sluiten als gevolg van de ontwikkelingen in de Engelse auto-industrie

De grote, in witte kleur gespoten, Engelse dubbeldekker was in 1987 de basis van waaruit ik voor het eerst fungeerde als jury-lid bij een Concours d' Elegance en wel ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de Goudsche Courant. In de loop van de volgende jaren werd ik vele malen uitgenodigd om als zodanig bezig te zijn als redactielid van de "Voiture's Oldtimer Courant", die in november 1988 het levenslicht zag, nadat ik twee voor elkaar onbekende initiatief-nemers bij elkaar had gebracht.



V.I.O.S. - Wateringen
(SAURER dubbel-dekker anno 1933)



1945-48: proefrijden met Post-bussen



1946: de 2 eerste nieuwe SAURER bussen voor V.I.O.S.



de laatste overgebleven SAURER van de RET



1953: Mercedes-Benz O 3500



1987: Concours d' Elegance, Gouda



1972: Personeel v.d. Valk; 40 jarig zaak-jubileum



In 1932 betrok de heer F. van der Valk als eerste Haagse OPEL-dealer een pand aan de Bezuidenhoutseweg 181: een showroom + kleine werkplaats.

Drie jaar later kwamen er een paar bedrijfspanen vrij aan de Volkerakstraat, waar naast de werkplaats ook het centrale magazijn, plaatwerkerij en spuit-inrichting gevestigd konden worden. Op de zijgevel van het pand werd in grote zwarte letters de naam OPEL geschilderd: in de 21e eeuw zijn deze letters nog zichtbaar !!

Rond dezelfde tijd deed zich de gelegenheid voor midden in de stad een showroom aan de Zeestraat hoek Scheveningseveer te betrekken. Heel veel jaren bleef deze situatie bestaan: eerst met het oorspronkelijke OPEL-dealerschap en na 1949 als vertegenwoordiging van het Engelse General Motors-product VAUXHALL. Toen de Gemeente Den Haag plannen had om het hoekpand aan de Zeestraat te slopen (t.b.v. het huidige "Hilton"-hotel)) werd een stuk grond ter beschikking gesteld aan de Boomsluiterskade hoek Pletterijkade voor de te bouwen nieuwe showroom.

Gezien de grote vlucht in de verkoop van de VAUXHALL-automobielen was aanpassing resp. uitbreiding van het service-apparaat aan de orde. Bij de herbouwplannen in de wijk "Duinoord" (voormalige "Atlantikwall") werd in de 2e Schuytstraat een heel nieuw en modern pand met 16 boven-woningen en een stallingkelder voor 100 auto's gebouwd. In november 1955 werd dit bedrijf geopend, waarin ook de VESPA-scooter service-afdeling werd opgenomen.

Bloeiende tijden in het vooruitzicht!!

Aanpassend aan de vraag werd in het begin van de jaren '60 ook een afdeling "Auto Verhuur zonder Chauffeur" in het leven geroepen. Op de hoek van de Groot Hertoginnelaan en de Obrechtstraat werd in een voormalig bontbewerkingsbedrijf de receptie geplaatst met de auto-opslag en benzinepomp aan de achterzijde van het grote pand aan de 2e Schuytstraat.

Na het opheffen van deze verhuur-afdeling en het sluiten van de VESPA-showroom aan het Huygenspark bij de Wagenbrug werd de scooter-verkoopafdeling in dat hoekpand ondergebracht.

En zo kunnen al deze panden ons de groei van een bedrijf vertellen, dat startte rond de crisis in de jaren '30 en helaas na ruim 40 jaar opgeheven moest worden met als reden: bekend!!



In de zomer van 1936 maakten de Hongaar Victor Horvath samen met 2 vrienden met een OPEL 1898 een rondrit door Europa. Zij bezochten o.a. Oostenrijk (Grossglockner, 2.571 m), Duitsland en België.
Bij het bezoek aan ons land kwamen zij langs bij de heer F.v.d. Valk, toentertijd de Haagse OPEL-dealer, in zijn showroom aan de Zeestraat hoek Scheveningseveer.
Een tripje langs de Scheveningse Boulevard en een foto bij de vuurtoren hoorde er toen bij.
Op de "statie"-foto met de twee moderne OPEL's zien we o.a de demonstratie - OPEL 2.0 liter coach (36 pk) met de nummerplaat "HZ-26585": dit nummerbewijs werd op 11 juli 1935 afgegeven door de Minister van Staat, Commissaris der Koningin in de provincie Zuid Holland met als adres Volkerakstraat 17-37 (= werkplaats).
Het originele exemplaar heeft alle stormen van de tijd doorstaan !! (zie bijlage)
Wie wat bewaart, die heeft wat: zo ook deze foto's van 77 jaar geleden !

Volgnummer 26585
Letter HZ



Eichweisspitze
Grossglockner Hochalpinasse
Oostenrijk / 2.571 m. o.d.m.



Brussel



Lichtturm Nederland

83 "Post Cards" van opa's en oma's

Onze grootouders in Rotterdam en Nijmegen realiseerden zich, dat mijn broer en ik als zoons van een "auto-man" vanzelfsprekend belangstelling zouden hebben voor alles wat met auto's te maken zou kunnen hebben. Zodoende stuurden zij, als zij leuke "auto-kaarten" tegenkwamen, ons zo'n exemplaar. Op de post-stempels treffen wij o.a. 1929 en 1931 aan: toen was ik nog wel een erg klein jonkie (mijn broer was 3 jaar ouder dan ik). Uiteindelijk was ik het, die zich later op de "vierwieler" ging werpen, met dit soort "auto-herinneringen" als gevolg !



84 uit de donkere periode van onze vaderlandse geschiedenis.

Na de trieste meidagen van 1940 kwam ons land onder bestuur van de Duitse Rijkscommissaris Dr. Arthur Seyss-Inquart. Hij kreeg, komende uit Oostenrijk, uiteraard een autopark tot zijn beschikking bestaande uit MERCEDES-BENZ automobielen (op een enkele uitzondering na).

Deze wagens reden met een nummerplaat met de zwarte letters "RK" + cijfers op een witte ondergrond. Na jarenlange onderzoeken o.a. bij het Nationaal Archief Oorlogsdocumentatie, Daimler-Benz A.G. in Stuttgart-

Untertürkheim en diverse Duitse oorlogs-archieven ben ik uiteindelijk tot onderstaande korte beschrijvingen gekomen van auto's, die met een "RK"-nummer in ons land hebben gereden:

RK-1 : MERCEDES-BENZ type 770 (z.g. "Grosser Mercedes"); 6-raams cabriolet "F", waarmee Prins Bernhard in de mei-dagen van 1945 in en rond Wageningen heeft gereden . Deze fraaie grote cabriolet werd in de jaren '50 in de Koninklijke Stallen gedemonteerd !

RK-2 : MERCEDES-BENZ type 540 K: gepantserde "Aktion P"-coupe met chassisnummer 307.170 resp. 408.387 na verbouwing. Duidelijke foto's van deze coupe met "RK-2" zijn nergens gevonden. Na 5 mei 1945 is deze auto totaal van de aardbodem verdwenen.

RK-3 : een niet nader bekende open MERCEDES-BENZ auto.

RK-4 : een MAYBACH, type SW-38 4-deurs "Gläser"-cabriolet met chassisnummer 1992. Nadat Prins Bernhard ermee heeft gereden is de auto na veel omzwervingen uiteindelijk gerestaureerd en in het EFA-Automobilmuseum in Amergang (D) terecht gekomen.

RK-5 : MERCEDES-BENZ type 320 cabriolet; heeft ook nog even tot het wagenpark van Prins Bernhard behoord.

RK-6 en de daaropvolgende nummers zijn onbekend; er zouden n.l. nog meer automobielen gereden hebben met "RK"-nummers, waarvan de details niet boven water gekomen zijn.

Al met al interessante automobielen, die helaas geschiedenis hebben gemaakt in de donkerste jaren van de vorige eeuw !



In de zomer van 1958 vertrok mijn zwager per boot naar Nieuw Zeeland met achterlating van zijn verloofde Willy, die later per KLM-vliegtuig zou volgen.

Haar familie gaf er echter de voorkeur aan, dat zij als gehuwde vrouw naar het nieuwe land zou vertrekken.

Aldus geschiedde: in november werd in het Gemeentehuis van Voorburg het huwelijk officieel voltrokken met mij als "handschoen-bruidegom", zoals dat destijds heette.

Onze demo-VELOX fungeerde als bruidsauto, hetgeen vanzelfsprekend op de gevoelige plaat werd vastgelegd.

Dat was een leuke "job" op die dag ! en dat al weer 55 jaar geleden !

Op 10 januari 1959 nam de voltallige familie afscheid van ons schoonzusje en haar werd veel succes gewenst in het nieuwe vaderland "Down Under".

=====

De "stoffige" CRESTA:

In ons bedrijf (F.v.d. Valk & Co's Automobiel Mij) was het destijds de gewoonte, dat de verkoper zijn afrekening kreeg op basis van de gemaakte transactie, inclusief de inruil. De chef-verkoop had zijn vaste maandsalaris. Ergo, die automobiel, die niet naar de "handel" gingen, werden in een hoek gezet en niemand keek er meer naar om (men had er immers geen financiële belangen meer in !) Jarenlang heb ik tegen dit systeem gestreden, echter zonder resultaat.

Zo liep ik in 1961 regelmatig tegen een ogenschijnlijk fraaie CRESTA met 38.000 km op de teller, die in onze kelder in een hoekje was "weggedrukt". Aangezien ik uit hoofde van mijn functie mede verantwoordelijk was voor de bedrijfsresultaten begon dit verschijnsel mij te vervelen en liet ik deze voor fl.3.800,- ingeruilde inmiddels "stoffige" CRESTA naar "boven" komen voor een goede was- resp. poetsbeurt met de bedoeling er zelf mee te gaan rijden. Had ik dat maar nooit gedaan !

Reeds kort na ingebruikname moest ik de toch al niet te beste "Englebert"-banden laten vervangen. Enig gerammel in het ondergebeuren gaf de vervanging van de schokbrekers als resultaat. Niet lang daarna strandde ik met een uitlaatsysteem, dat er genoeg van had. Plotseling ging de CRESTA ook voor stoomboot studeren: radiator naar Bloksma met de financiële gevolgen van dien. Terugkomende van de sportwagen-races in Zandvoort hoorde ik in de buurt van Sassenheim een zacht gerommel in het "vooronder". Als ik het gaspedaal héééél voorzichtig bediende zoefde hij zonder gerommel naar de werkplaats, alwaar op maandagmorgen werd vastgesteld: een uitgelopen drijfstanlager ! Dus nieuwe krukas, nieuwe lagers en als nieuw liep-t-ie weer. Aangezien ik in mijn Vauxhall-jaren nimmer zelf een auto heb verkocht, had ik het moeilijk toen een jonge ondernemer uit mijn vriendenkring vroeg of die mooie glimmende CRESTA ook te koop was. Ik kon geen "nee" zeggen en na een proefrit sloot hij met mij een deal voor fl. 3.800,- !! ("dit was toch het neusje van de zalm, want Frans reed er zelf mee", zo vertelde de nieuwe eigenaar). Goed, enkele weken daarna een noodkreet vanuit een benzinstation nabij Amsterdam: "hij maakt zo'n raar geluid"!

Een monteur met mijn Vauxhall Ventora + sleepkabel naar Amsterdam gestuurd: diagnose.... een uitgelopen lager !! Wederom een nieuwe krukas + lagers (uiteraard op garantie-basis) en de nog steeds tevreden relatie ging weer op pad. Als u even stil gaat zitten rekenen dan komt u ook wel tot de conclusie, dat zo'n auto met die kilometerstand toentertijd eigenlijk direct naar de "handel" had moeten gaan, want wij zijn er letterlijk op "leeg gelopen".

En dit gebeurde met een auto, die 56 jaar geleden door General Motors op de markt werd gebracht met een heel futuristische, Amerikaans aandoende body, waarvan de kwaliteit niet bepaald was om over naar huis te schrijven.



VELOX: de bruidsauto



de "stoffige" CRESTA voor ons huis




Natuurlijk was de "auto-mode" in 1954 ook omstreden. Niet iedereen was gecharmeerd van de z.g. "Ponton-lijn" en de "Dollar-grijs". Vroeger, ja vroeger, dan werd een auto beoordeeld op basis van de "styling" van het front, de vier spatborden, fraaie wioldoppen met logo en verdere totale carrosserievorm: details, die bij ieder merk specifiek behoorden.

De "neuzen" in 1954 waren soms hele kunstwerken, voor velen met te veel chroom (....chromesmobiles !). De twee koplampen keken je als trouwe ogen aan envóór het verbod in 1958 werd het geheel afgerond met een vaak ook sierlijke mascotte.

In 1954 waren alle voorruit gebogen zonder middenstijl en daarna deden de eerste z.g. panoramische voorruit hun intrede: een opzettelijke psychologische fout de omzet in 1955 moest stijgen door wijziging ("modernisering"!) van de voorruit. Enige voordeel had het niet, alleen al de instap voorin werd een bezwaar (knetjes !...."dogleg") en de ruitenwissers konden het maar moeilijk aan. (rond de beginjaren '60 verdween dit wan-productie-detail weer van het terrein).

Bij bestudering van bijgevoegd overzicht kijkt men met enige weemoed naar de legendarische merken, die successievelijk verdwenen. Tussen de 1954-modellen treft men ook foto'tjes aan uit het familie-album o.a. de KAISER 1949 op de Duitse Autobahn, een stoere PACKARD 1931, de "dokters-auto": NASH 1947, de PONTIAC Tempest met de gekantelde 4-cilinder motor bij de Scheveningse haven + de neuzen van een HUDSON 1936 en CHEVROLET 1953. Linksboven een paradepaardje van General Motors: de BUICK 1937 4-deurs cabriolet bij de IJsselmeerdijk richting Hoorn.

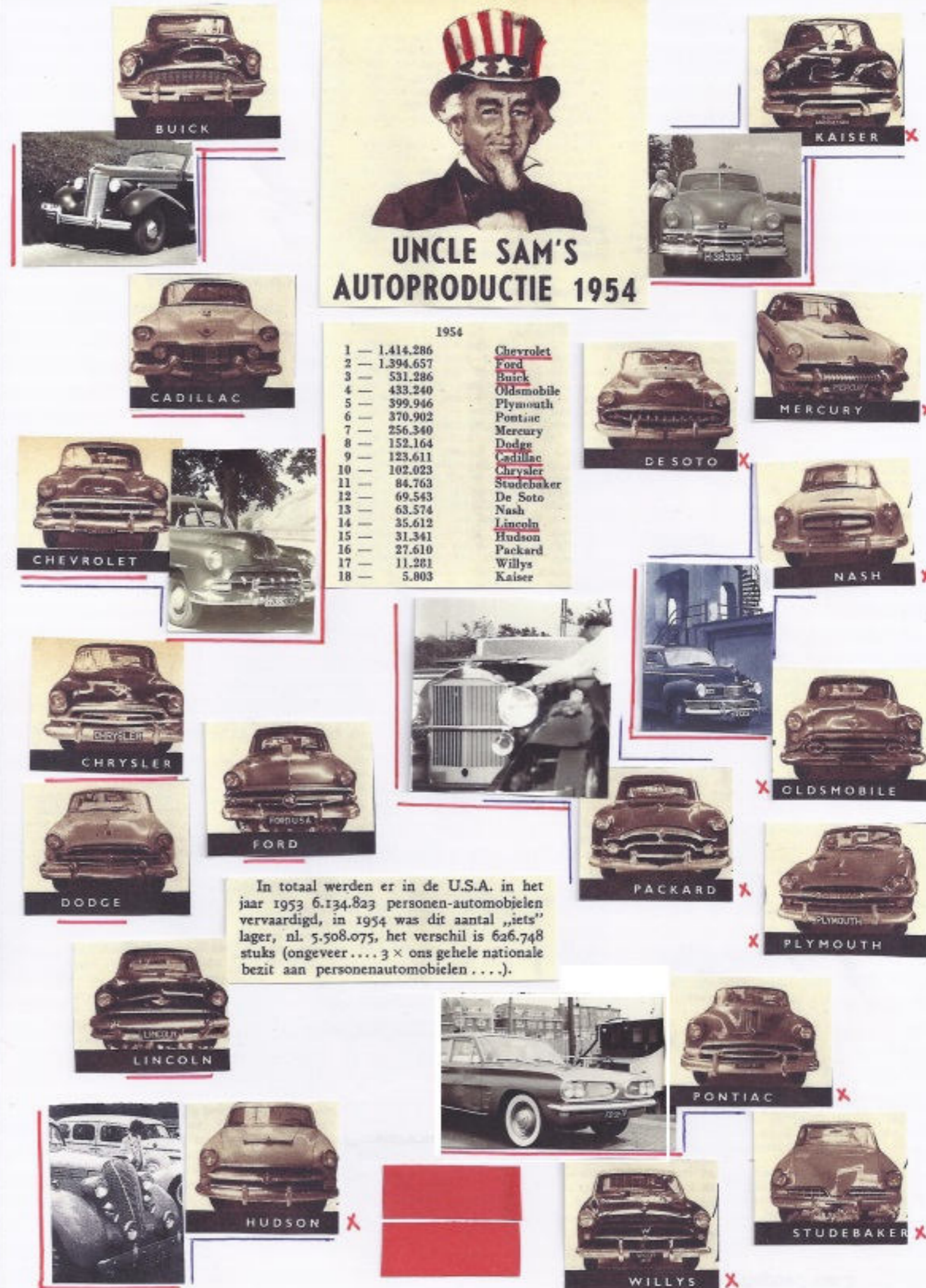
Welke merken treffen wij anno 21ste eeuw nog aan ? Zij zijn met een rode lijn aangestreept, waarbij aangetekend dient te worden, dat we normaal gesproken een DODGE-personenauto niet meer in Europa zal aantreffen.



UNCLE SAM'S AUTOPRODUCTIE 1954

1954		
1	1.414.286	<u>Chevrolet</u>
2	1.394.657	<u>Ford</u>
3	531.286	<u>Buick</u>
4	433.240	<u>Oldsmobile</u>
5	399.946	<u>Plymouth</u>
6	370.902	<u>Pontiac</u>
7	256.340	<u>Mercury</u>
8	152.164	<u>Dodge</u>
9	123.611	<u>Cadillac</u>
10	102.023	<u>Chrysler</u>
11	84.763	<u>Studebaker</u>
12	69.543	<u>De Soto</u>
13	63.574	<u>Nash</u>
14	35.612	<u>Lincoln</u>
15	31.341	<u>Hudson</u>
16	27.610	<u>Packard</u>
17	11.281	<u>Willys</u>
18	5.803	<u>Kaiser</u>

In totaal werden er in de U.S.A. in het jaar 1953 6.134.823 personen-automobielen vervaardigd, in 1954 was dit aantal „iets" lager, nl. 5.508.075, het verschil is 626.748 stuks (ongeveer 3 x ons gehele nationale bezit aan personenautomobielen ...).



Ja, OPEL direct na mijn VAUXHALL-avontuur richtte ik mijn pijlen op een ander, veel beter General Motors-product: eerst 80.000 km met een OPEL Ascona en daarna 90.000 km met een OPEL Kadett C. Naast mijn zakelijk gebruik rond de Haagse toren heeft de Kadett 75-PD-90 ook privé menig stukje van Europa gezien zoals, Oslo, de Noorse bergen, Kopenhagen en naar het Zuiden Lago Maggiore en het Vierwoudstedenmeer in Zwitserland.

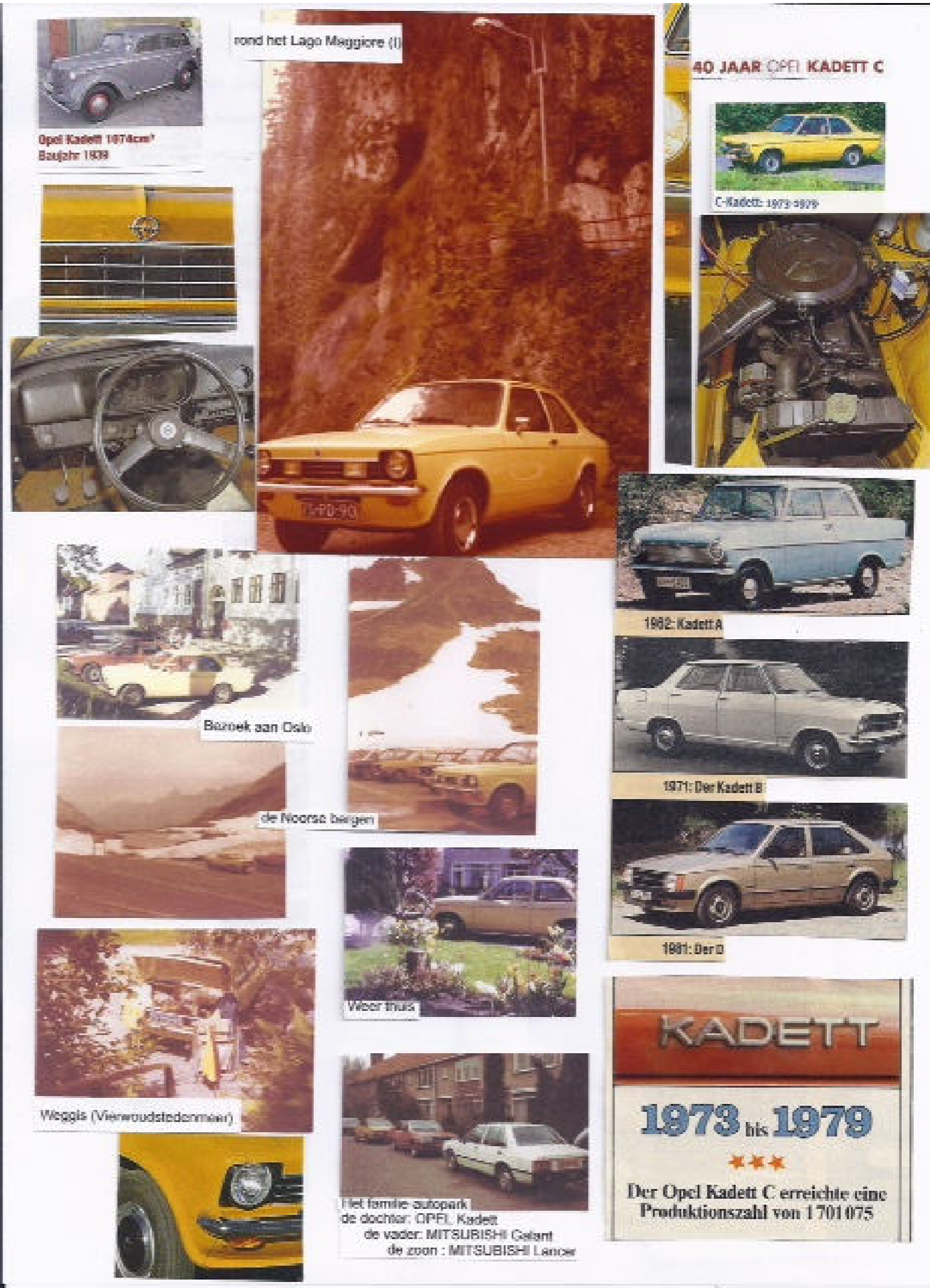
Normaal gesproken zou ik overschakelen op een OPEL Kadett D, de eerste Kadett met voorwiel-aandrijving. Na een en ander al gelezen te hebben in de internationale vakpers omtrent de kwaliteiten van dit nieuwe type wilde ik geen besluit nemen zonder eerst een proefrit gemaakt te hebben. (hetgeen ik met de vorige OPEL's niet gedaan had).

Goed, dat ik dat heb gedaan: wat een brok ellende was deze nieuwe General Motors-creatie !: een hoop herrie boven de 100 km/u, voorstoelen slechter dan een keukenstoel en een interieur-uitrusting overeenkomstig een of andere goedkope Russische automobiel !

Ik vertelde mijn OPEL-relatie, dat ik wellicht nog een keer terug kom als General Motors weer een echte automobiel op de markt brengt.

1980: het moment was aangebroken, dat ik "good bye" tegen OPEL zei. Het MITSUBISHI-tijdperk was aangebroken !: 2 x een "LANCER 1400 GL" en 3x een "GALANT GLS 2 liter", waarvan mijn huidige exemplaar inmiddels al weer 225.000 km tot tevredenheid heeft afgelegd:

"Gestaalde Perfectie": met welke slogan MITSUBISHI zijn producten destijds op de markt heeft gebracht !



Opel Kadett 1974cm³
Boujaar 1939

rond het Lago Maggiore (I)



40 JAAR OPEL KADETT C



C-Kadett: 1973-1979



1962: Kadett A



1971: Der Kadett B



1981: Der D



Bezoek aan Oslo



de Noorse bergen



Weggis (Vierwoudstedenmeer)



Weer thuis



Het familie-autopark
de dochter: OPEL Kadett
de vader: MITSUBISHI Galant
de zoon: MITSUBISHI Lancer

KADETT
1973 bis 1979

Der Opel Kadett C erreichte eine
Produktionszahl von 1701075

In 1989, ruim een half jaar voor "die Wende" (val van de "Muur"), maakten wij een paar dagen per OAD-bus een tour naar BERLIJN. Zoals gebruikelijk bezochten wij als toeristen alle bekende- en beruchte plekken. Een "overstapje" naar het Oosten via "Checkpoint Charlie" behoorde vanzelfsprekend tot een dag-programma. Tijdens een sight-seeing bustocht was de chauffeur bereid aan de Kurfürstendamm tweemaal voor mij te stoppen om zowel de CADILLAC's als de TRABANT als "Skulptur" (beeldhouwwerk) te kunnen fotograferen. Veel is er sindsdien (13/8/1961 - 9/11/1989) veranderd; spoedig verdwenen de WARTBURG's en de TRABANT'jes uit het straatbeeld en ging men over tot de aanschaf van VW GOLF en POLO etc. (echter ... tegenwoordig (na 24 jaar !) is een TRABANT een bezienswaardigheid geworden, waarmee men tripjes door de stad kan maken !)



Nog actief bezig zijnde in het arbeidsproces werd ik in het voorjaar van 1987 benaderd door de directie van de Goudsche Courant, die toentertijd het 125-jarig jubileum vierde, om aanwezig te zijn op de Markt in Gouda voor het beoordelen van de historische automobielen, die ingeschreven waren voor een Concours d' Elegance. Als jury-leden had men reeds de directeur van de AMRO-bank gecharterd, alsmede de eigenaresse van een modezaak. Maar zoals gebruikelijk zocht men nog naar een "derde man", die als het even kon ook het "vak" verstond. Via "Association Peugeot Hollande" was men op mijn naam geattendeerd.

Alhoewel ik in die jaren nog niet zo actief was in de wereld van de Oldtimer heb ik positief gereageerd (men kan nooit weten hoe het balletje rolt zo kort voor de VUT !)

En zo arriveerde ik op de Markt in Gouda; maakte kennis met mijn twee jury-partners en het bestuur van genoemde Peugeot-club, die een en ander organiseerde vanuit een op de Markt geplaatste dubbeldekker. Voordat ik er erg in had, was ik al gebombardeerd tot Voorzitter van de Jury !

Jurereen had ik nog niet eerder gedaan. Het was dan ook een hele openbaring voor me hoe eigenaren van hun historische voertuigen hun auto aan een jury durfden te presenteren. Een en ander heb ik later op verzoek van de Peugeot-club in hun clubblad "Le Lion" op papier gezet onder de titel Premiere. Het zou te ver voeren in alle details te treden, maar ons trio liet hier en daar wel de opmerkingen vallen als "vies", "sterk afwijkend van origineel" of "met de pet naar gegooid". Uitschieters waren bijv. witte banden links en zwarte banden rechts ! Scheuren in de bekleding en/of ruiten, super brede aluminium velgen onder een standaard auto'tje uit de jaren '50 of lak-correcties met de kwast deden ons verbazen. Wij waren het er over eens, dat een Mercedes-Benz zonder ster op de radiator gelijk naar huis kon gaan !

Uiteindelijk werden wij het erover eens welke auto's voor een prijs in aanmerking kwamen en zo kon ik voor het eerst prijzen bekend maken via de geluids-installatie van de bus en daarna de bekens aan de winnaars overhandigen.

Kort daarna was de Peugeot-club paraat in Den Helder en men verzocht mij ook daar aanwezig te zijn. Talloze (68) malen daarna gaf ik, als redactie-lid van de "Voiture's Oldtimer Courant", waar ik bij de oprichting in 1988 aan de wieg heb gestaan, op uitnodigingen acte de présence. Soms in combinatie met oude "rotten" uit het vak als Fred van der Vlucht / Nico de Jong (AutoVisie) alsmede Paul Krol (KNAC).

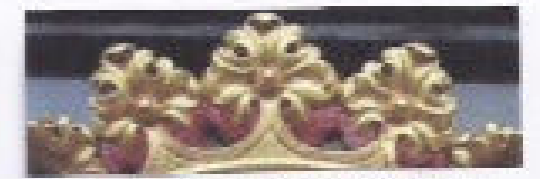
Ook over de landsgrenzen werd ik ook geconfronteerd met de Oldtimer-hobby, zowel voor de automobielen als voor de beoordeling van clubstands. Interessant waren vooral de diverse keren op "Techno Classica" in Essen en "Retro-Festival" in Brussel.

Al met al, heel wat noeste arbeid, geduld en vakmanschap zijn in die jaren aan mij voorbij gegaan. De "missers" vielen vanzelf af en de "overwinnaars" heb ik bij de prijs-uitreiking vaak mijn waardering voor hun prestaties kenbaar gemaakt.

Het waren leuke ontmoetingen in die "Oldtimer-wereld" en fraaie klassieke automobielen weet ik nog altijd te waarderen.



bekendmaking van de prijzen in Gouda



de "oudjes" deden het nog best in hun Peugeotje



"oude rotten" in het vak waren fijne collega's.



sportwagens, vrachtwagens, fraaie cabriolets en ook een DAFje was aanwezig



te gast bij de Marines in Den Helder



In dat jaar plaatste de Nederlandse FORD-fabriek een grote advertentie over 2 pagina's in de landelijke dagbladen en gaf daarmee te kennen, dat alle dealers het publiek de nieuwste modellen kunnen tonen. Deze dubbele pagina heb ik destijds bewaard en hem met vier punaises aan de muur van mijn kamer opgehangen. De inmiddels door het licht verkleurde advertentie heeft daar gehangen tot februari 1943: toen moesten wij vanuit het Statenkwartier evacueren in verband met de bouw van de "Atlantikwall". Wij verhuisden toen naar Rijswijk, waar wij een mooie woning betrokken nabij de Vliet. 's Nachts hoorde en zag ik vanuit mijn slaapkamer de V1's (vliegende bommen) laag vanaf het vliegveld Ypenburg afgeschoten worden richting Antwerpen of Londen.

De FORD-advertentie werd niet meer opgehangen en verbleef sindsdien in mijn toen reeds aanzienlijke auto-documentatie archief. Anno 21e eeuw ligt die krant nu op mijn bureau, maar ... ik kan hem niet tot A4-formaat verkleinen om hem te scannen. Vandaar, dat ik van vier in delen gemaakte A4-copieën nu een globaal overzicht heb uitgeknipt, zodat men toch een inzicht heeft hoe FORD zijn modellen destijds aan het publiek kenbaar maakte.

De FORD "Junior" kwam uit Keulen en was de voorloper van de "Taurus" (in Duitsland noemde men hem "Eifel")

De neus was een natuurgetrouwe copy van de 1936 LINCOLN ZEPHYR.

De FORD "Vier de Luxe" was een Engelsman uit Dagenham met een Hollandse naamgeving (in Engeland werd hij op de markt gebracht als "Ten" of "Prefect") Ik heb ze wel eens verweten, dat de grille een copy was van de BMW, maar dan met 3 "nieren" !

De FORD "Standaard" werd als regel geleverd met 2.2 liter 60 pk V8-motor, terwijl de "De Luxe" een 3.6 liter 85 pk-motor had. Met een bijbetaling van fl.35,- kon de wagen afgeleverd worden met rechtse besturing: voor verlofgangers uit Nederlands Oost Indië, die hier de auto kochten en na hun verlof de FORD naar "de Oost" verscheepte. (men reed daar immers aan de "verkeerde kant")

De MERCURY was wat groter dan de FORD en werd voorzien van een 3.9 liter 95 pk V8-motor: een motor, die we na de Tweede Wereldoorlog heel veel tegenkwamen in de Canadese 3-tons legervoertuigen. Zowel deze nieuwe creatie in de FORD-organisatie als de andere Amerikaanse FORD's hadden voor het eerst hydraulische remmen ! (Maar... toch nog steeds de dwarse voorveer met vaste vooras.)

De LINCOLN ZEPHYR had een 4.3 liter 110 pk V12-motor en de "grote" LINCOLN werd voorzien van een 6.7 liter 150 pk V12-motor. Dit laatste model was ook leverbaar als chassis voor de prijs van fl.8.750,-, opdat één van onze nationale carrossiers er een fraaie cabriolet op kon bouwen.

De vermelde prijsnotering doelt op de laagste prijs van het goedkoopste model.

De "Junior" was ook leverbaar als bestelwagen (fl.1.395,-)

Wanneer men een chassis van de FORD "De Luxe" wilde hebben dan kostte dat chassis fl.1.550,-. Wilde men een fabrieks 4-deurs cabriolet dan was de prijs fl.2.975,-.

De prijzen van een LINCOLN ZEPHYR konden oplopen tot fl.5.375,- voor de vier-deurs cabriolet oftewel "Sedan Transformable".

En als "topper" stond de grote LINCOLN genoteerd met een 7-persoons Limousine voor fl. 13.650,-.

Er is sindsdien heel wat veranderd in de internationale FORD-organisatie, maar waar niet ??

Prijzen van f 1325.— af Prijzen van f 1875.— af Prijzen van f 2095.— af

Junior in vier de Luxe **STANDAARD.** *de Luxe.*

NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK

BIJ ALLE OFFICIAL
Ford
DEALERS
IN NEDERLAND

De nieuwe Ford producten voor 1939

Prijzen van f 2725.— af Prijzen van f 4200.— af Prijzen van f 12300.— af

MERCURY *Lincoln Zephyr V12* **Lincoln**

NV "Autostal"
van Hoornbeekstraat 67
Den Haag

Recentelijk kwamen bij het opruimen van familie-stukken beide foto's te voorschijn.

De middelste foto is genomen ter gelegenheid van de opening van het autoverhuur-bedrijf van mijn vader op 12 februari 1923.

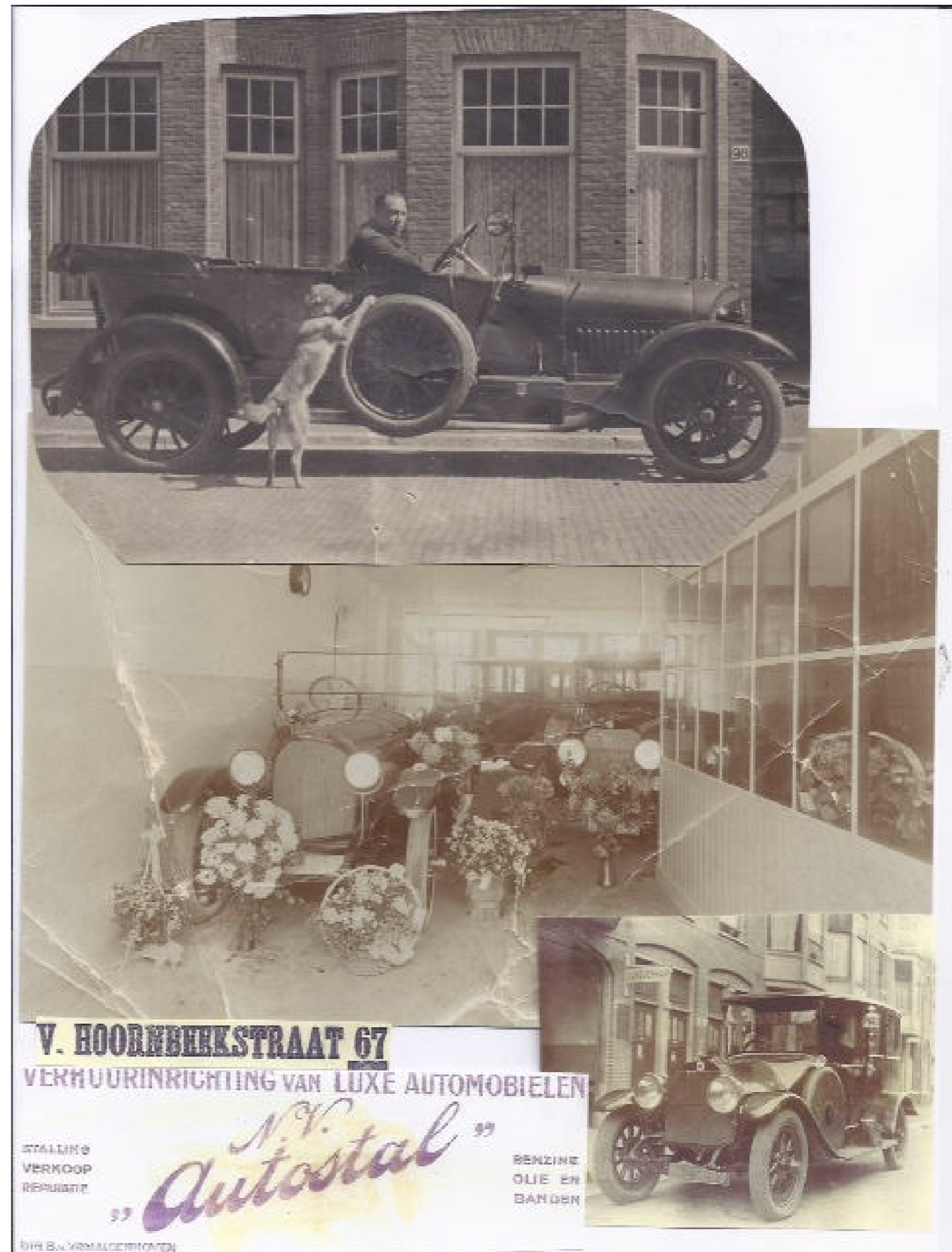
Op de bovenste foto ziet men mijn vader met zijn trouwe Schotse colly in, naar men zegt, een OPEL "Spitzkühler".

Deze beide foto's zijn echt iets voor de kenners van de automobielen uit de jaren '20:

Wie het weet mag het zeggen !

De derde foto (rechtsonder) is één van de LANCIA's, die mijn vader in zijn auto-verhuurbedrijf had.

1923: 90 jaar geleden !!



Ben je op stap met je familie dan moet dat wel even op de gevoelige plaat vastgelegd worden: even opschuiven, ja goed, dan even lachen en de "treeplank-foto" is gerealiseerd !

En zo kom ik ze dan tegen in de familiealbums van mijn ouders, die, gelukkig, al in de jaren '20 en '30 veel gefotografeerd hebben en ... daar kunnen wij nu van genieten !

Ja, maar het maken van dat soort foto's kon niet veel langer meer voortgang vinden, want treeplanken dreigden te verdwijnen. Zo zagen wij al heel vroeg de HANOMAG "Kommissbrot": de ontwerpers wilden toch wel 2 personen naast elkaar in hun mini-auto'tje kunnen onderbrengen dus: weg met de treeplank, want de gehele breedte moet benut kunnen worden !

In de loop van de jaren '30 zagen we een aantal experimentele automobielen, waar niet alleen de maximale binnenruimte een rol speelde, maar door de aanleg van bredere autowegen (harder rijden !) kwam ook de factor "luchtweerstand" naar voren: "stroomlijn" was "in" !

Los van de incidentele stroomlijn-modellen als o.a. PIERCE ARROW, MAYBACH en B.M.W. was de constructeur Hans Ledwinka zeer vooruitstrevend en bracht de moderne gestroomlijnde TATRA-automobielen op de markt, eigenlijk de grondlegger van de "ponton"-carrosserieën in serie-uitvoering.

Nadat kort na de Tweede Wereldoorlog KAISER zijn nieuwe creaties presenteerde met een volledige ponton-body nam Carl BORGWARD dat idee spoedig over in het na-oorlogse Duitsland.

In Amerika ging het verder nog wat schoorvoetend: STUDEBAKER kon nog geen afscheid nemen van de achter spatborden, maar FORD hakte de knoop definitief door: het nieuwe 1949-model (het "strijkijzer") opende de weg voor alle Amerikaanse auto-fabrikanten en de treeplanken waren ...exit !

Maar wie handhaafde dit specifieke carrosserie-onderdeel tot in lengte van jaren ?

Natuurlijk ... de "Kever" van VOLKSWAGEN !

Maar een "treeplank-foto" bij dit legendarische model ben ik nog nooit tegen gekomen !



Op uitnodiging van het bestuur van de American BANTAM Club en van mijn correspondentievriend Jim Ross (Ohio) bracht ik in oktober 1987 een bezoek aan hun land. Alvorens ik naar de BANTAM-penningmeester in Willshire (Ohio) ging, bracht ik eerst een paar dagen een bezoek aan New York, gevolgd door een kennismaking met "Hershey" (the greatest show on earth) Na een vlucht van 7 uur met een "747" arriveerde ik rond 16.00 uur op J.F. Kennedy Airport. Zowel in de taxi als bij mijn entree in het hotel "Aberdeen" werd ik al geconfronteerd met Spaans-sprekende lieden ! Dit in oude stijl gebouwde hotel lag slechts 100 meter vandaan van het "Penn"-Hotel (oftewel Hotel Pennsylvania): daar zou ik \$400,= per nacht moeten betalen en nu betaalde ik slechts \$65,= ! Een drietal dagen zwierf ik op Manhattan van Noord naar Zuid en van Oost naar West. Mijn eerste doel was het "Empire State Building" vlak achter mijn hotel. Ik was practisch alleen toen ik met de lift naar boven vloog. Eenmaal daar aangekomen trof ik het, dat het stralend weer was; zodoende kon ik met mijn "Canon" rondom fraaie panorama-foto's maken. Soms kreeg ik de indruk, dat ik hier al meer was geweest, maar dat komt waarschijnlijk door al die impressies, die men opdoet bij de Amerikaanse politiefilms e.d. op de TV. Om de voeten te sparen kreeg ik het advies om de tweede dag een rondvaartboot te nemen, die je dan in een aantal uren Manhattan buiten om in zijn geheel laat zien. Een gezellige tocht met koffie en donuts op zijn tijd. De bekende gele, toen nog CHECKER, taxi bracht mij soms van het ene uiterste naar het andere: o.a. the "Statue of Liberty" stond op mijn programma. Na met de pont over de haven van New York gevaren te zijn stond ik daar aan de voet van dit gigantische Vrijheids-beeld, dat in 1885 door Frankrijk werd geschonken. Terug op Manhattan stonden de "Twin Towers" op mijn programma. Na een toegangskaartje gekocht te hebben moest ik een paar gangen door richting de liften en daar stonden rijen dik bezoekers, die hetzelfde plan hadden ! Aangezien ik eerder Manhattan "van boven " had gezien bij mijn bezoek aan het "Empire State Building" besloot ik om van het bezoek naar boven af te zien. (Bijgaand blauw toegangsbevijs is een trieste herinnering aan de trots van Amerika, dat op 9/11 troosteloos ten onder ging....) Na op voorhand een kaartje gekocht te hebben tegen betaling van \$36.50 vertrok ik op 6 oktober 1987 per AMTRAK richting Harrisburg: een trip van bijna 4 uur. Van daar bracht een taxi mij naar Hershey: een openbaring ! maar dat is een ander verhaal !



En daar liep ik dan als klein ventje in zijn korte broek en schooltas in de hand naast zijn grote vader na een trip met een Buick 1931 richting Ferdinand Bolstraat in Amsterdam.

Toen al leerde ik de vooraanstaande auto-importeurs kennen, zoals de heren P.Lauret (Auto Palace: Skoda, Wanderer, Audi, Horch, Maybach en Saurer), R. Hollman (AGAM: Mercedes-Benz en Hudson), P.Louwman (Dodge en DeSoto) en J.Lagerwij (Lancia en SS-Swallow; na 1945 Jaguar).

In latere jaren heb ik nog menigmaal onder andere omstandigheden contact met hen gehad.

Soms ging ik mijn eigen weg, want mijn catalogus-verzameling moest natuurlijk aangevuld worden !

Op de bijlage een kleine bloemlezing van een aantal tentoongestelde automobielen op de RAI van 1938.

Typische voorbeelden van "bij de buurman over de schutting kijken" zien we bij de drie merken rechts boven: de onder de motorkap aangebrachte koplampen: wie pikt er van wie ? RENAULT (fl.1.295,=) en OPEL kregen weer ruzie, na eerder overhoop gelegen te hebben over het "Klaverblaadje" en de "Laubfrosch".

Zelfs in 1938 stond er een OPEL (fl.1.195,=) zonder wioldoppen ! Zegt een verkoper: "hierdoor verkrijgt men een betere koeling voor de remmen": de oen ! Vier al of niet gespoten of verchromde wioldoppen minder scheelt heel wat in de kosten bij grote productie-aantallen !

WILLYS (fl.1.895,=) verscheen al in 1937 met het "duikboot"-model; toen dacht GRAHAM (fl. 3.475,=):

"wij ook zo iets" en creëerde de "Sharknose": je vindt hem mooi of afschuwelijk !

Zie de grote tegenstellingen tussen de Duitse en Engelse producten: ADLER "Autobahn"-model (fl.3.700,=): stroomlijn en moderne "Autobahnen" behoorden bij elkaar, terwijl men in "Good old England" nog steeds op smalle weggetjes tussen de muurtjes voortkabelde.

De STUDEBAKER 8 cilinder "President" (fl. 4.820,=) als 4-deurs cabriolet had m.i. een fraaie styling, maar bleef toch een buitenbeentje in de verkoopcijfers. (de goedkoopste Studebaker was de 6 cilinder "Commander" fl. 3.150,=).

De CHEVROLET 1938 verschilde niet veel met het model 1937 en was te koop voor fl. 2.050,= (een FORD V8 fl. 1.985,=)

De FIAT Balilla 508c cabriolet was aanmerkelijk duurder dan de "Conduite Interieur" (sedan): fl.1.660,= voor de sedan en fl. 2.350,= voor de cabriolet 4 o/d kap.

Tenslotte: de MORRIS "14" kostte destijds fl. 2.225,= en de MG-2 liter saloon fl.4.650,= (pittige prijs in die jaren). Ter vergelijking: voor ditzelfde bedrag werd een BUICK Special-serie 40 met een "VandenPlas"-cabriolet aangeboden !

.....75 jaar geleden !!

P.S.

Medio jaren '30 deed een verhaal de ronde, dat de heer Lagerwij het Mercedes-Benz importschap in handen had en de Hollman (AGAM) de vertegenwoordiging van SS-Swallow.

Zeide heer Lagerwij tegen zijn zakenvriend, de heer Hollman: "ik heb niet zo veel op met die Duitse producten, zullen wij ruilen ?" Aldus geschiedde: de AGAM werd Mercedes-Benz importeur en de heer Lagerwij ging in zee met SS-Swallow uit Coventry !

Helaas heb ik dit verhaal nooit op papier bevestigd gekregen.

FLITSEN VAN DE R.A.I.

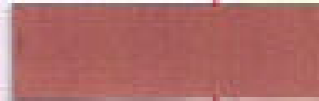
ZATERDAG 22 JANUARI 1938



Willys



Hupmobile



Opel Kadett



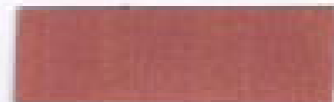
Renault Juvaquatre



Graham



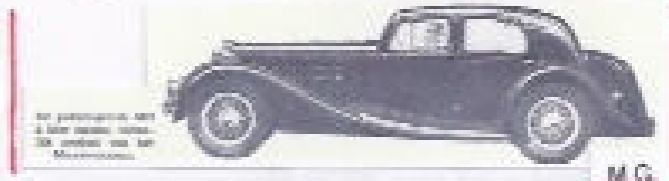
Adler



Studebaker President



Chevrolet



MG



Fiat Balilla



Morris "14"

Voordat ik New York verliet, niet het vermoeden hebbende, dat ik het jaar daarop weer daar zou zijn, wilde ik zo veel mogelijk van deze wereldstad zien.

Naast het Empire State Building en het Liberty Statue stond o.a. ook het MUSEUM OF MODERN ART op het programma. Als enige auto trof ik daar de CISITALIA 202 met een body van Pinin Farina aan uit 1946. (in latere jaren heeft de CORD 812 ook nog deel uitgemaakt van deze museum-collectie).

Een bezoek aan de grote GENERAL MOTORS-showroom, in de verwachting daar een paar fraaie CADILLAC-folders te pakken te krijgen, was teleurstellend: niet beschikbaar !.

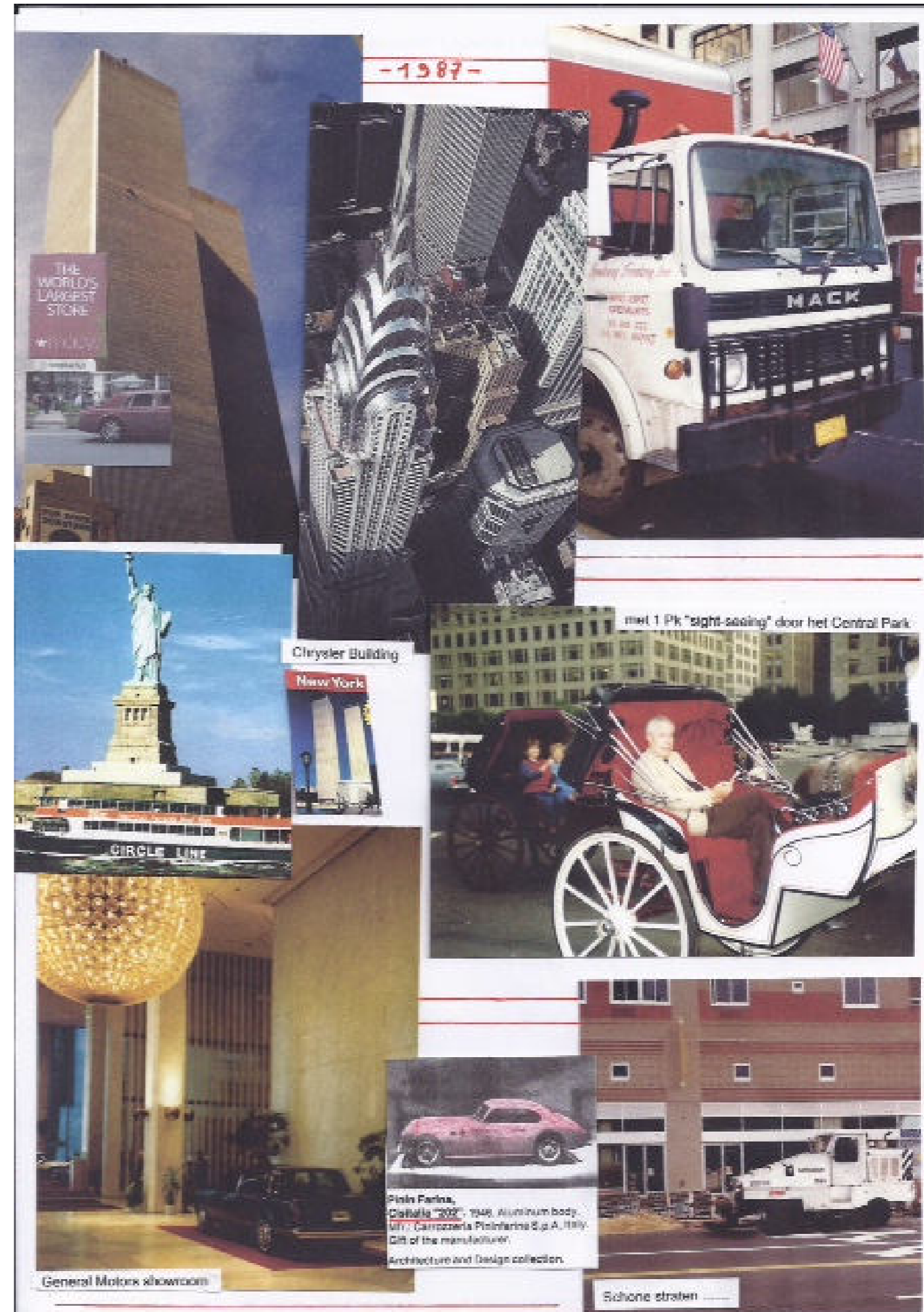
Wall Street ?: het grote financiële centrum was rondom door de politie afgesloten, waarom ?

19 oktober 1987: de grote Beurskrach !!

De voortzetting van de wandeling ging verder richting het beroemde TRUMP TOWER-Center (het is niet alles goud wat er blinkt !), het gigantische warenhuis MACY's en het ROCKENFELLER-Center, waar al de voorbereidingen voor de schaatsbaan werden getroffen.

Een sight-seeing tour door het CENTRAL PARK gaf soms de indruk, dat je in Wenen achter de koetsier met zijn paard zat !

NEW YORK: eens in je leven moet je die stad gezien hebben: ik had het geluk op dit bezoek in 1988 nog een vervolg te hebben kunnen geven !



Door een reactie op een ingezonden brief in "CAR COLLECTOR" in verband met mijn zoektocht naar de herkomst van die ene BANTAM 1940, ontving ik een uitnodiging van ene Jim Ross, architect in OHIO, om hem te ontmoeten op de najaars-show in HERSHEY. Dit in combinatie met een uitnodiging van het bestuur van de AMERICAN BANTAM Club.

Aldus geschiede: ik maakte met een JUMBO (747) via New York de grote sprong naar de USA. Ik zou bij Jim en zijn vriend Don DeBorde overnachten in een "cabin" naast het terrein van de "Hershey"-show voor slechts \$ 6.00 per nacht !

Om 12.00 uur zou de ontmoeting plaatsvinden, maar door een wegomlegging tussen Harrisburg en Hershey arriveerde ik pas om 12.45 uur bij het "Meeting Point". Ik vond daar een notitie "Wij waren hier, zien elkaar om 18.00 uur". Zolang in je uppie daar rond lopen is niet gezellig. Via een grote luidspreker hoorde ik een commerciële mededeling uitbraken over het terrein. Ik ging naar de omroep-studio en vertelde, dat ik de afspraak met mijn vrienden was misgelopen. "Nee, geen persoonlijke mededelingen !"

Even ruggespraak met de chef en toen loeide over het terrein: "Jim Ross, Ohio, to security-office !"

En ja wel, binnen 5 minuten stonden wij oog in oog ! Na het nuttigen van de lunch kon het rondlopen over het voormalige vliegveld beginnen. In tegenstelling tot de verwachtingen en ervaringen van de afgelopen jaren was het droog: niks soppen door de prut !

De jaarlijkse terugkomende gebeurtenis wordt niet voor niets "The Greatest Show on Earth" genoemd. Heel veel stands met klassieke automobielen en onderdelen uit de "goede oude tijd".

Gedurende de donderdag en vrijdag loop je talloze kilometers, ziet heel veel moois ... je moet je portemonnaie in de gaten houden, anders houd je geen dollars meer over, los van het feit, hoe je de verworven spulletjes weer over de oceaan krijgt.

En dan de zaterdag: concours d'elegance. Vanaf de vroege ochtend komen er meer dan 1.000 "oldtimers" binnen en worden per soort/klasse opgesteld. Veel groepen van vijf lieden starten dan met jureren. (Incident: Lincoln Continental 1947: motorkap open.. zicht op een Cadillac V8-motor, motorkap dicht, klopt niet en dan verder !)

Dit geschiedde niet één maal doch dit geschiedde veelvuldig: men vond de V-12 zijklepper "zwak" en bouwde derhalve de moderne Cadillac V-8 kopklepper in !

Rond 14.00 uur aanvaardden wij met de THUNDERBIRD (foto: voor de cabin) de reis naar OHIO: 600 mijl. In de loop van de nacht kwamen wij daar aan, van waaruit ik verder mijn bezoeken aan Detroit en Auburn regelde.

De smaak goed te pakken hebbende werden in de zomer van 1988 al weer plannen gemaakt om met z'n drieën "Hershey" nog eens te herhalen, in combinatie met het bijwonen van de huwelijks-voltrekking van de archivaris van het AUBURN-museum, alsmede een bezoek aan de race-track en het museum van Indianapolis.

Tweemaal een bezoek aan "HERSHEY": herinneringen om nooit te vergeten !



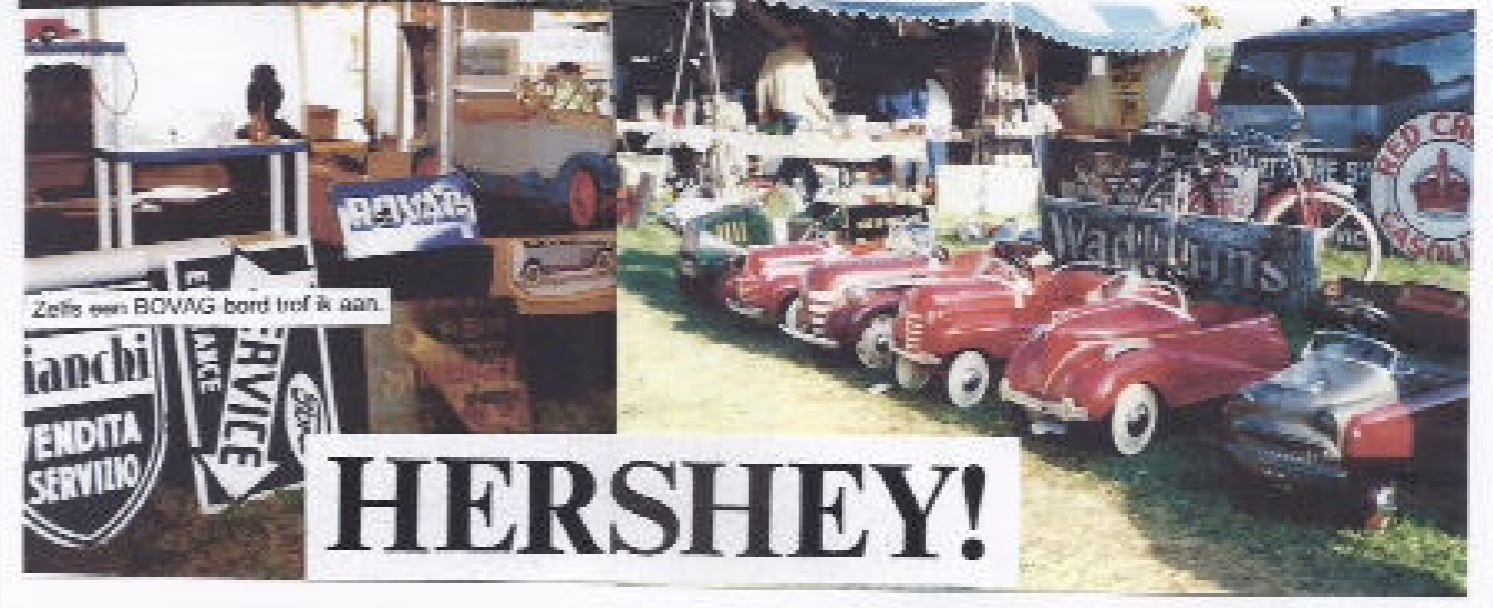
mi aankomst met de Thunderbird uit Ohio voor \$6.00 per nacht slapen !



scale model Gramams by Cartman.



Hispano Suiza, ook in de USA.



Zelfs een BOWAG bord tref ik aan.

HERSHEY!

Gedurende de donkere jaren in de vorige eeuw heeft de Amerikaanse auto-industrie niet stil gestaan. Na de Japanse aanval op Pearl Harbor op 7 december 1941 werd Amerika bij de Tweede Wereldoorlog betrokken.

Alhoewel er in Amerika na het uitbreken van de oorlog in Europa (3 september 1939) een productie van oorlogs-voertuigen plaats vond, werd deze eind 1941 enorm opgeschroefd. De fabricage van civiele personenauto's, model 1942, ging nog heel even door, maar in februari 1942 ging het slot er definitief op.

Iedere auto-fabrikant had zijn oorlogs-programma, de één vrachtwagens en/of tanks, de ander complete vliegtuigen en de daarvoor bestemde motoren e.d.

Wat zagen wij van de luchtvloot ?

Zien ? nee !

Alleen gedurende de donkere nachten hoorden wij het geronk van de massa overvliegende vliegtuigen met hun bommenlading op weg naar Duitsland.

Zien ? ja !

In de laatste week van april 1945 vlogen 4-motorige "Liberators" praktisch op handreik-hoogte boven West-Nederland; zij waren niet geladen met bommen, maar met talloze zakken met voedsel ter aanvulling op het minimale rantsoen van de bevolking in het nog steeds bezette gebied.

En kort daarna:

Daar kwamen zij na VE-Day (5 mei 1945): de JEEP's, de Jimmy's (GMC), de BEEP's (Dodge) en verdere militaire voertuigen, waarvan wij het bestaan uiteraard niet kenden.

Heel merkwaardig was het feit, dat de Amerikaanse auto-fabrikanten gedurende WWII regelmatig bleven adverteren. Zij benadrukten hun deelname aan de oorlogs-productie: geen automobielen, maar, zoals bijgaande pagina toont, vliegtuigen, tanks, legervoertuigen, kortom alles wat ertoe bijgedragen heeft om uiteindelijk in mei 1945 resp. augustus 1945 (VJ-Day) tot de definitieve beëindiging van de vijandelijkheden te komen.

Nog vele jaren daarna hebben de legervoertuigen, al of niet na aangepaste ombouw, in "Herrijzend Nederland" nog dienst gedaan.

Successievelijk kwam de import van nieuwe vrachtwagens op gang en verdwenen deze "medewerkers" aan de overwinning van het terrein c.q. naar de sloop.

Echter, een vereniging als "Keep them Rolling" zorgt er voor, dat wij na ruim 65 jaar van tijd tot tijd kunnen genieten van de roemruchte producten uit de Amerikaanse auto-industrie.

(Waarbij wij de Bedford's, Ford's, Thornycroft's, Humber's e.d uit Albion niet moeten vergeten !)

DETROIT GOES TO WAR
The American Automobile Industry In World War II

Studebaker *THE PROUD ASSIGNMENT IN OUR 90-YEAR HISTORY*
Studebaker *MAKES THE FLYING FORTRESS*

TREMENDOUS PRODUCTION
CHEVROLET
MAKES A TREMENDOUS WORLDWIDE TRANSPORTATION PROBLEM

BUICK POWERS THE LIBERATOR
WHEN BETTER AUTOMOBILES ARE BUILT BUICK WILL BUILD THEM

She's got four "B's" in her bonnets!
It has been a proud assignment, and a solemn one. For our pride has been tempered by the constant knowledge that men's lives sometimes would depend on the way we here at home did our share of the job. So our pride isn't in the numbers—important though volume may be to victory. It's in the way letters have been coming back from men who fly these B-24 bombers—men who take time off from the grim chore of fighting to tell us that those "B's" in the Liberators' bonnets are making good. There's something pretty wonderful about having such a great gang for friends.

BUICK POWERS THE LIBERATOR
WHEN BETTER AUTOMOBILES ARE BUILT BUICK WILL BUILD THEM

"WORK HORSE" OF WORLD WAR II
And GMC Has Sent More Than 450,000 Into The Service

Ford
There's a Ford in your future!

INTERNATIONAL TRUCKS

AVENGING JEEPS BLAST JAPS FROM CHINESE VILLAGE!

BETTER THAN A RABBIT'S FOOT!
Our fighting men have a tough job to do, and they are doing it. They are holding on to all parts of the world, and they are doing it with the help of the American automobile industry. They are doing it with the help of the American automobile industry. They are doing it with the help of the American automobile industry.

99 Kennismaking met nieuwe auto-merken.

Met welke voor ons land nieuwe merken en/of merken, die niet in ons land vertegenwoordigd waren, maakten wij in de jaren na de Tweede Wereldoorlog kennis ?

Op de bijlage treffen wij een aantal automobielen aan, die op de internationale markt verschenen en voor een bepaalde, vaak relatief korte, tijd bij ons een importeur vonden: of niet !

De één was spoedig van het terrein verdwenen, de ander handhaafde zich nog met enige stuip trekkingen en zagen wij nooit meer terug !

Naast de afgebeelde auto's maakten wij ook kennis met nieuwe producten, die echt een reputatie in ons land verwierven, echter door opname in grote concerns of door opheffing/faillissement als zelfstandig merk verdwenen: zoals SIMCA, SAAB, Lloyd, IFA, Kaiser/Frazer e.d.

Anderen "nieuwkomers" na 1945 komen wij dagelijks nog in de showrooms tegen (en... zijn niet weg te slaan: Volkswagen en Porsche !)

Het veelal kortstondige lot van de 9 afgebeelde automobielen treft men hieronder aan:

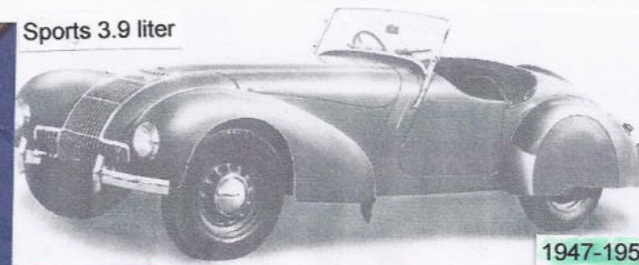
ALLARD, Sports 3.9 liter	geen importeur	
CISITALIA, Mille Miglia Spider	geen importeur	
BRISTOL, 400	R.S. Stokvis & Zn	1948: 1x
CROSLEY, (Crosmobile)	Pon, Amersfoort	1947: 1 x
	Louwman & Parqui	1949: 16x
GUTBROD, Moto Standard	Louwman & Parqui	1947/1948/1949: geen import
JOWETT, Javelin	Lambach Handel Mij	
	Hart Nibbrig & Greeve	1949: 45 x
	Sieberg, Amsterdam	
LEA FRANCIS, Fourteen	Lambach Handel Mij de Binckhorst, den Haag	1948: 1x
LLOYD LP 300	Louwman & Parqui	1949: 1x
SIMCA "8"	Leonard Lang	1947: 388x
		1948: 340 x
		1949: 363 x

en herinnert u zich nog onze nationale miskleun: de CITERIA ?

Ten slotte, er zijn nog veel meer creatie's in die na-oorlogse jaren verschenen en weer verdwenen, maar dat zou op een A-4'tje niet te verwerken zijn, vandaar dit beperkte overzicht in de geest van:

"weet je nog wel, oudje ?"

Sports 3.9 liter



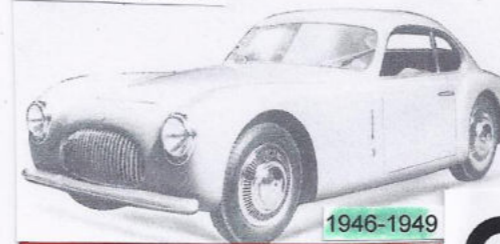
1947-1956

Allard

geen importeur

Importcijfers over de jaren 1947 t/m 1949

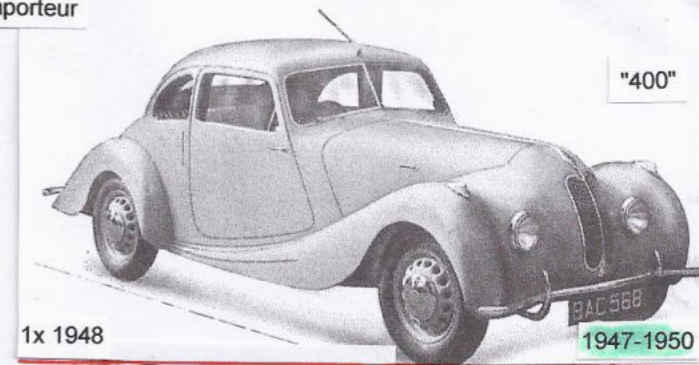
Mille Miglia Spider



1946-1949

Cisitalia

geen importeur



"400"

1x 1948

1947-1950

Bristol

Moto Standard



geen invoer

1949-1950

Gutbrod

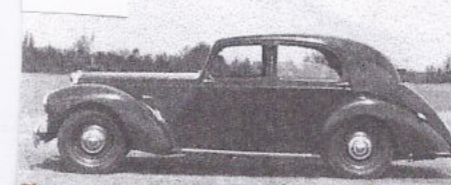


1946-1949

Crosley

1947: 17x / 1949: 16x (Crosmobile)

Fourteen



1x 1948

1946-1948

Lea-Francis

Javelin



1946-1953

45x 1949

Jowett

LP 300



1x 1949

1949-1952

Lloyd

"8"



1946-1949

Simca

388x 1947 / 340x 1948 / 363x 1949

Citeria



CITERIA