

Frank H. M. van der Heul

Prachtig Plaatwerk

Episode 1899-1969

Aflevering 3



Frank H. M. van der Heul



Prachtig Plaatwerk

Episode 1899-1969

Aflevering 3

Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht

De kunst van het versieren

Het zomerhuisje van tante Amalia

Doorlopende voorstelling

Koers Kreeftskeerkring

Reis naar een verdwenen wereld

Cowboys, kitsch en Cadillacs

Salsa, suikerrieten sleeën

Ford 'made in Holland' - vier delen

Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)

De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)

Prachtig Plaatwerk (automobielgeschiedenis - meerdere delen)

ISBN/EAN: 978-94-90495-13-8

NUR 462

Niets van deze uitgave mag worden vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright ©: Frank H. M. van der Heul

eerste druk januari 2015

Ontwerp omslag en opmaak binnenwerk: studio Roadmaster

Omslagfoto's van de auteur

Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever.

e-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Inhoud

Inleiding	7
De vormgeving die verdween	12
Spécialités de la maison	13
Baby pink en Bugskin brown	23
Uit het huis Porsche	28
Een werkend leven lang in auto's	38
Boeddhabeelden en benzinedampen	58
Het onderste uit de kan	64
Zo lang te water	70
Compact van Crosley	77
De Chrysler connectie	80
Tweetaktdampen uit het oosten	105
Cadillacs uit de kunst	118
De toekomst volgens Ferguson	121
Te koop in Carlisle	128



Mmm...
dàt is pas auto-rijden!

Geniet van de geriefelijke zit in de ruime Borgward-stoelen ... voel die heerlijke, vaste weg- en bochtenligging ... onderga de voortreffelijke rijkwaliteiten van die pittige en geruisloze wagen ... en U heeft de auto naar Uw hart gevonden:

BORGWARD
Isabella



Laat U door onze dealers de attesten voorleggen over al die Borgward-wagens, die (zonder revisie!) 100.000 km hebben gelopen. Word Borgward-bezitter en rijd dan óók veilig en ... voordelig!



Imp.: Fa. Rosier - Alexanderlaan 23 - Rijswijk (Z.H.) - Tel. 771990 - 115455

Dealer voor Rotterdam en Omstreken

G. A. HOOFT'S „CARLTON" AUTOMOBIELBEDRIJF C.V.
Insulindestraat 250, Tel. 47487-44451, Showroom Goudsesingel 338, Tel. 25200

Inleiding

Op 26 februari 1954 opende pr. dr. Jelle Zijlstra in zijn functie als minister van Economische Zaken de drieëndertigste RAI-autotentoonstelling. In zijn toespraak in het semipermanente houten gebouw met een gewelfde daklijn in de Amsterdamse Ferdinand Bolstraat, had de antirevolutionaire bewindsman en hoogleraar economie onder meer het volgende te melden. 'In de grote vlucht die deze jaarlijkse tentoonstellingen van de Rijwielen- en Automobiël Industrie hebben genomen, zie ik een weerspiegeling van het economisch herstel en de toenemende welvaart van Nederland en van de wereld. Het steeds groeiende assortiment, de telken jare aangebrachte verbeteringen in technisch en economisch vermogen en de uiterlijke verschijning van de voertuigen wijzen er op, dat de schaarsteverhoudingen thans tot het verleden behoren. De toegenomen economische kracht van ons land blijkt onder meer ook uit het feit dat de beperkingen bij de invoer van automobielen in belangrijke mate konden worden verzacht, waarmee de Regering getracht heeft zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de Nederlandse automobilist en importeur.' Tevens attendeerde de minister op het feit dat het wagenpark was verdubbeld sinds de bevrijding en dat de wederzijdse invoer van in de Benelux geassembleerde auto's vrij was gegeven. België was wat dit betrof een van de belangrijkste leveranciers. Eind jaren veertig had Brussel de import van compleet afgewerkte personen- en bestelwagens sterk aan banden gelegd en deze overheidsmaatregel had geresulteerd in een versnelde groei van de secundaire auto-industrie. In het voorgaande jaar waren er 2135 personen- en bestelwagens uit België naar Nederland uitgevoerd en dit aantal zou in 1954 verdrievoudigen. Bij de zuiderburen samengestelde motorrijtuigen die Nederlandse importeurs verkochten waren van Opel, Chevrolet, Volkswagen, Studebaker en Ford met een montagefabriek in Antwerpen, waar circa vijftienhonderd man dagelijks tegen de honderd wagens afleverden. Zijlstra vervolgde zijn toespraak met de opmerking dat er van overheidswege een begin was gemaakt met het in beperkte mate beschikbaar stellen van dollars voor de invoer van niet in de Benelux geassembleerde motorrijtuigen. Hierna werden de deuren van het gebouw in de Ferdinand Bolstraat voor het publiek geopend. Wie twee gulden entree had betaald, kon tot 4 maart kennismaken van vierenzeventig verschillende typen en modellen.



Een in 1949 gebouwde Volkswagen type 1 Standard van de in 1973 door Wim J. Nieboer opgerichte Nederlandse VW Brillenvereniging. (eerste lustrum van de Federatie Historische Automobiël- en Motorfietsclubs in september 1982 in Utrecht. Foto auteur). Rechts: de honderdduizendste Volkswagen *für die Niederlande* kwam in 1959 in de fabriek in Wolfsburg van de Montagelijjn. Op 9 juni van dat jaar werd tussen de centrale en de Duitse landsregering overeengekomen om het Volkswagenwerk GmbH in een naamloze vennootschap om te zetten. (coll. auteur).

Die auto's kwamen uit Engeland, Italië, Frankrijk, de Duitse Bondsrepubliek, de Verenigde Staten, de Sovjet-Unie, Tsjecho-Slowakije, de Duitse Democratische Republiek en Zweden. Nederland importeerde in dit jaar 32.384 compleet afgewerkte personenwagens, waarvan er 4239 voor export waren bedoeld. De meeste personen- en combinatiewagens waren afkomstig uit de Bondsrepubliek, die 21.736 exemplaren uitvoerde. Opel, Volkswagen en Ford-Duitsland namen hiervan het leeuwendeel voor hun rekening.

De N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek exposeerde de Taunus 12 Favoriet en de 12 Marvel, de Popular, de Anglia, de Prefect, de Consul, de Zephyr Six en de duurdere Zephyr Zodiac, die in twee kleuren was uitgevoerd en een 72 pk kopklepmotor had. Uit Frankrijk kwamen de Vedette (zie hiervoor ook deel 1 van *Prachtig Plaatwerk*), de Comète en de Vendôme. Dit vierdeurs model kon worden beschouwd als de climax van het onder een wat ongelukkig gesternte begonnen Vedetteproject. De Vendôme was een opmerkelijk resultaat van Francis Reith, een jonge kostprijsberekenaar die sinds 1946 deel uitmaakte van de *whizz kids* zoals de persoonlijke staf van Henry Ford II wel werd genoemd. Daarnaast was hij een protegé van algemeen Forddirecteur Crusoe. Rekenwonder Reith was in 1950 naar Frankrijk gevlogen om bij Ford S.A.F. in Poissy orde op zaken stellen. De man die in de wandelgangen van Detroit de 'grote schoonmaker' werd genoemd, slaagde er niet alleen in om van de Vedette een betere auto te laten maken. Hij zag ook kans om het verlieslijdende bedrijf - waarvan de helft van de aandelen in handen was van Ford-Engeland - rendabel te maken. Nadat hem dit was gelukt, begon Reith besprekingen met M. Henri-Théodore Pigozzi, oprichter van en stuwende kracht achter de Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile (Simca), die een prestigemodel voor de thuismarkt zocht.



'Iedere dag wordt U door General Motors een boeiend programma over wetenschappelijk onderzoek in dienst van de vooruitgang, aangeboden.' Advertentie uit 1954 in verband met de 33ste RAI-tentoonstelling voor personenauto's. (coll auteur). Rechts: een Fiat 500 C Topolino tijdens een evenement van Festival Historische Vervoer in Sint-Maartensdijk in de jaren tachtig. De van 1949 tot 1955 gebouwde kleine Fiat werd geïmporteerd door J. Leonard Lang met een showroom op de Amsterdamse Stadhouderskade 114 en was uitgerust met een 569 cc viercilinder kopklepmotor van 16,5 pk. In 1954 kon deze 580 kilo zware twoseater worden ingereden na betaling van 4250 gulden. (foto auteur).

Van het Haagse Binnenhof kwam in 1954 goed nieuws bij monde van minister van Verkeer en Waterstaat, mr. Jacob Algra. In zijn Memorie van Toelichting bij de begroting van genoemd ministerie verklaarde de staatsman: 'De toename van de bevolking, waarbij ons

volk, gezien de naoorlogse ontwikkeling, is aangewezen op eigen bodem, leidt ertoe - wil men het huidige welvaartspeil handhaven c.q. verhogen - dat de productiviteit in alle daarvoor aangewezen sectoren moeten worden bevorderd. Dit geldt zowel voor de landbouw als voor de industrie en de handel. De taak van ondergetekende brengt met zich, dat hij de hulpmiddelen moet beschikbaar stellen om het mogelijk te maken de productiviteit op te voeren, zo mede om het transportklimaat te scheppen zonder welke landbouw, industrie en handel niet tot de gewenste bloei kunnen komen. Hij denkt hierbij aan een veilige en efficiënte waterstaatkundige toestand, aan goede wegverbindingen en goede waterwegen. Voltooiing van het Rijkswegenplan zal nog altijd volgens globale raming 600 à 700 miljoen gulden vorderen. Voortgaan in het tempo, waarin dit de afgelopen vijf jaar is geschied, zou betekenen, dat deze voltooiing nog vijfentwintig à dertig jaar op zich zou laten wachten. De gezonde exploitatie van ons land zal vorderen, dat dit tempo moet worden versneld.'

Deze vooruitstrevende visie op het wegenbeleid kwam onder meer tot uiting in de ruim twintig miljoen gulden extra die het ministerie voor het komend jaar voor deze post had uitgetrokken. Het bedrag werd als volgt besteed: achthonderdduizend gulden zou aan de afwerking van de nieuwe autosnelweg Amsterdam-Utrecht worden uitgegeven, waarvan de totale kosten vierendertig miljoen bedroegen. Voor de aanleg van een tweede rijbaan van de autosnelweg Rotterdam-Gouda was 1,7 miljoen gulden gereserveerd. De totale kosten van dit project dat in 1956 moest zijn voltooid, waren zes miljoen. Voor de verbetering van de rijksweg Amsterdam -'t Gooi (het gedeelte Muiden-Naarden) was twee miljoen gulden uitgetrokken. De totale kosten van dit grote project bedroegen tien miljoen gulden, de werkzaamheden zouden in 1957 zijn voltooid. Voor de verbetering van het gedeelte ter hoogte van het Haagsche Schouw van de rijksweg Den Haag-Amsterdam was een half miljoen gulden uitgetrokken. Het project kostte drie miljoen gulden en zou in 1957 worden voltooid. Voor de aanleg van de autosnelweg Ypenburg-Burgerveen waarmee in 1937 was begonnen, was 4,2 miljoen gulden uitgetrokken. De totale kosten bedroegen eenendertig miljoen en ook dit werk zou in 1957 zijn voltooid. Voor de bouw van aansluitingen van de rijkswegen op de nieuwe Velsertunnel - totale kosten zes miljoen gulden - was een miljoen uitgetrokken. Voor de bouw van de tunnel zelf was voor 1954 een bedrag van veertien miljoen gereserveerd. Voor het deel Geldermalsen-Kesteren van de rijksweg 15, de weg door de Betuwe, was een miljoen uitgetrokken. Het project kostte acht miljoen en zou in 1958 worden voltooid. Voor voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van de rijksweg Utrecht-Hilversum, die aan zou sluiten op de rotonde 'Den Berekuil' bij Utrecht, was honderdduizend gulden uitgetrokken. De weg zou in 1958 worden voltooid en kostte zes miljoen. Eenzelfde bedrag was uitgetrokken voor voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van wegvakken in de verbinding tussen Amersfoort en Zwolle en in de als zeer gevaarlijk bekend staande Zuiderzeestraatweg - Zevenhuizen-Harderwijk-Wezep-Katerveer. De totale kosten van dit project waren op tien miljoen begroot. Anderhalf miljoen gulden was uitgetrokken voor de zuidelijke rondweg om Amersfoort, die in 1956 klaar zou moeten zijn, en vijfhonderdveertigduizend gulden voor de oostelijke rondweg om Vught in de verbinding Den Bosch-Eindhoven. Met dit werk was in totaal drie miljoen gemoeid en het zou in 1956 moeten zijn voltooid. Voor de wegverlegging bij Dieren - totale kosten een miljoen - was driehonderdvijftigduizend gulden uitgetrokken. Het project zou in 1955 zijn voltooid. Voor de bouw van een omlegging om Heerenveen was zeshonderdduizend gulden uitgetrokken en dit project zou in 1954 klaar moeten zijn. Het nieuwe gedeelte van de rijksweg Sneek-Heerenveen, vanaf de verbindingsweg van Stobbega naar het verkeersplein Terband, was al op 11 december 1953 voor het verkeer opengesteld. Aan een nieuw gedeelte van het Hazenpad tussen de Lange Weideweg ter hoogte van Ede bij de spoorbaan Utrecht-Arnhem zou zeshonderdveertigduizend gulden worden besteed. Het project vergde een miljoen en zou in 1955 moeten zijn voltooid. De aardenbaan Ten Boer-Delfzijl had volgens

de miljoenennota van 1952 al klaar moeten zijn. Voor dit project was voor het komend jaar een miljoen gulden uitgetrokken en de oplevering was uitgesteld tot 1955. In Groningen zou in 1954 worden begonnen met grondwerkzaamheden voor en met de bouw van een tweetal bruggen in het gedeelte Lettelbert-Groningen stad. Op het eerste gedeelte van de nieuwe rijksweg Heerenveen-Groningen, Heerenveen-Luxwoude, zou het komend jaar een verharding worden aangebracht. De grondwerkzaamheden op het tweede gedeelte - van Luxwoude naar Nieuwe Beets - zou worden voortgezet. 1.750.000 Gulden zou worden besteed aan de verbetering van de rijkswegen Wildervank-Gieten, Ter Apel-Emmen en Almelo-Mariënberg-Witte Paal. Voor de spoorbrug bij Gennep was een bedrag van vierhonderdvijftigduizend gulden uitgetrokken. Een subsidie van driehonderdvijftig mille aan Sneek was bestemd voor vernieuwing van de Oosterpoortbrug. De aanleg van het ontbrekende deel van de rijksweg Amsterdam-Afsluitdijk was tot nader order uitgesteld. Voor verbetering van het weggedeelte Hoorn-Amsterdam was negenhonderd mille uitgetrokken. Voor de afbouw van de tunneltraverse kreeg de gemeente Rotterdam zeshonderd mille, en voor de aanleg van de provinciale weg van Scheveningen naar de provinciale grens met Noord-Holland, was een half miljoen gulden gereserveerd. Voor verbetering en verbreding van de veerdam bij Holwerd die de verbinding Friesland-Ameland vormde, was een bedrag van negenhonderd mille beschikbaar.

"10 SECONDS"
TRICO AUTOMATIC
VOORRUITWASSERS

- 1 DRUK DASHBOARDKNOP EVEN IN
- 2 BEIDE SPROEIJERS BESPUITEN GEDURENDE ca. 10 SECONDEN DE VOORRUIT
- 3 DE WISSERBLADEN HAKEN DE VOORRUIT KRISTALHELDER

Een onmisbaar accessoire!
 Standaard-uitrusting op vele Europese en Amerikaanse wagens
 Type KAW 151 Universeel model Type FAW 1220 Speciaal model voor Volkswagen
 Type KAW 62 Klein universeel model Type FAW 1120 Speciaal model voor Volkswagen
 Type FAW 420 Speciaal model voor Ford Consul en Zephyr Type KAW 132 Speciaal model voor Bolk-Bayon

Prijs alle modellen f 32,75
 VERKRIJGBAAR BIJ UW GARAGEHOUDER
 Importeurs: N.V. VAN HECK & Co — Soutendijkweg 41, ROTTERDAM
 R.A.I.-TENTOONSTELLING STAND 128

STAND 24 **Eindelijk een betaalbare mooie wagen!**

Moderne stroomlijnmodellen in fijne modelkleuren!
 Voorbeeldige afwerking!
 Technisch „up to date“!

De aller-goedkoopste
 volwaardige auto!

f. 4575
 voor onderaansers:

Importrice:
DE BINCKHORST
 Auto- en Motorimport N.V.
 Binckhorstlaan 312-318,
 's Gravenhage, Tel. 771890

'Een onmisbaar accessoire!' Advertentie uit 1954 van N.V. Van Heck & Co. Uit Rotterdam die Trico automatic voorruitwassers importeerde. Rechts: 'Eindelijk een betaalbare mooie wagen!' Advertentie van De Binckhorst Auto- en Motorimport N.V. uit Den Haag. De Oost-Duitse IFA F9 met een op vooroorlogse DKW-tweetakt gebaseerde 991 cc driecilindermotor van 28 pk kostte 4575 gulden in 1954. (coll. auteur).

'De aanleg van de nieuwe grote verkeersweg Amsterdam-Utrecht zal de voorrang hebben boven de nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam', had minister van Waterstaat jhr. ir. O.C.A. van Lidth de Jeude in 1936 verklaard. De bewindsman stelde dat het vier tot vijf jaar zou duren voordat de autosnelweg voltooid zou zijn, maar het was de Duitse bezetting die roet in het eten zou gooien. Na een totale investering van drieëndertig miljoen gulden voor een brug en rijksweg 2, zou het lint voor de tweehonderdvijftig meter lange en in voorgespannen beton uitgevoerde Utrechtsebrug op 1 april 1954 feestelijk worden doorgesneden door minister van Verkeer en Waterstaat, mr. Jacob Algra. Hiermee was ook de 33,865 kilometer lange nieuwe snelweg Amsterdam-Utrecht voor geopend verklaard. Rijksweg 2 rekende af met de oude, achtendertig kilometer lange verbindingsweg via Abcoude, Baambrugge, Loenersloot, Loenen, Mijnden, Nieuwersluis, Breukelen, Maarssen en Zuilen. Deze met zeventwintig kruisingen, vier beweegbare bruggen, tweeënvijftig bushaltes, verschillende spoorwegovergangen, inhaalverboden over een lengte van tweeëneenhalve kilometer, achtenzeventig driesprongen en honderdzesentwintig bochten -

waaronder vierenzestig met een stuuruitslag van meer dan 45 graden - gelardeerde klinkerweg noemde men destijds niet zonder reden een 'lijdensweg'. De oude route had op piekdagen een verkeersaanbod van circa drieduizend personenwagens, veertienhonderd vrachtwagens, honderd autobussen en twaalfhonderd wielrijders moeten verwerken. Elk jaar waren er tussen de honderdvijftig en tweehonderd verkeersongevallen te betreuren geweest, die een globale schade tot anderhalf miljoen gulden met zich meebrachten. Rijksweg 2 echter zou de gemeenschap jaarlijks circa drieëenhalf miljoen gulden aan tijd- en brandstofbesparing opleveren. De nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Utrecht kon de eerste landelijke snelweg met gescheiden rijbanen van elk 7,25 meter breedte worden genoemd. De nummering voor dit type snelweg was vastgelegd in het Rijkswegenplan van 1932, waarbij er vanuit was gegaan dat 'autonoom' Amsterdam de laagste wegnummers zou krijgen. Rijksweg 1 was die van de hoofdstad naar het Gooi en rijksweg 3 liep van Amsterdam naar Gouda. Rijksweg 4 was die naar Den Haag en rijksweg 5 liep naar Haarlem. De drieëndertig kilometer lange snelweg Amsterdam-Utrecht had gemiddeld per kilometer anderhalf miljoen gulden gekost. Die hoge kosten waren veroorzaakt doordat over een grote afstand eerst de slappe veenbodem moest worden uitgegraven, waarna in de ontstane kanalen zand moest worden stortten om een voldoende stevige ondergrond te krijgen. Alles bij elkaar kostte rijksweg 2 vijftig miljoen gulden, exclusief de vier miljoen voor de bouw van de Utrechtsebrug in het verlengde van de Rijnstraat.



'Hudson, het grote Amerikaanse merk.' Advertentie uit 1954 van alleenvertegenwoordiger voor Nederland, N.V. A.G.A.M. in Amsterdam, die eveneens Mercedes-Benz importeerde. (coll. auteur). Rechts: een vierdeurs Hudson 6D Hornet Special sedan uit 1954. Onder de motorkap werkte een 5047 cc zescilinder zijklepper met een vermogen van 160 pk en een topsnelheid van honderdvijfenvijftig kilometer per uur bij een verbruik van 5,5 liter per honderd kilometer. De prijs van de 1650 kilo zware Hudson Hornet Special was op aanvraag. Om zich staande te kunnen houden tegen de moordende concurrentieslag tussen General Motors, Ford en Chrysler die na de oorlog in Korea was ontstaan, fuseerde de Hudson Motor Car Company op 1 mei 1954 met Nash-Kelvinator Corporation tot American Motors Corporation. In dat jaar maakten 576 Hudsons deel uit van het Nederlandse personenwagenveld. (foto auteur).

Ander nieuws dat eind dat jaar door het Haagse Binnenhof werd meegedeeld, betrof de keuring en taxatie van motorrijtuigen die bij mobilisatie door het ministerie van Oorlog in eigendom zouden worden gevorderd. De nieuwe Inkwartieringswet van 1953 bood de mogelijkheid om al in tijd van vrede motorrijtuigen die in aanmerking kwamen om bij mobilisatie door genoemd ministerie in eigendom te worden gevorderd, te laten keuren. Hiermee was op 19 oktober begonnen in Amsterdam, Den Haag, Utrecht, Deventer en Tilburg. De uitvoering was in handen van een onder de inspecteur van het Verkeerswezen ressorterende en ministerieel benoemde Vorderingscommissaris. Deze beschikte over vijf

mobiele keuringsploegen aan wie elk een district was toegewezen. Houders van personenwagens die zouden worden gekeurd en getaxeerd, kregen een schriftelijke oproep van de burgemeester om de auto op een bepaald tijdstip en plaats ter keuring aan te bieden. Dit bericht werd minstens een week voor de wettelijk verplichte keuring verstuurd. Wie hieraan geen gevolg gaf, maakte zich schuldig aan een misdrijf. De strafbepalingen waren opgenomen in de artikelen 53 en 54 van de Inkwartieringswet. Ter compensatie kon de houder van het motorrijtuig recht doen gelden op een vergoeding volgens een door het ministerie vastgesteld tarief. Hierin was eventuele bedrijfsschade inbegrepen. De houder van een motorrijtuig kon binnen veertien dagen na keuring een declaratie indienen bij het gemeentebestuur, waarna deze instantie voor uitbetaling van schadeloosstelling zorgde.



‘Thans het beste loopvlak in BE-NE-LUX. 30 % grotere slijtweerstand dankzij Super Abrasion Furnace’. Advertentie uit 1954 van bandencoverbedrijf UBO uit Utrecht. Rechts: een advertentie van Wervo N.V. uit Den Haag, importeur van Hanomag bedrijfswagens en landbouwtractoren met dieselmotoren en key-dealer van Kaiser-Frazer en Simca-producten voor de provincie Zuid-Holland. (coll. auteur).

Wie de statistieken bekeek toen 1954 ten einde liep, kon daaruit opmaken dat Ford zijn van oudsher leidende marktpositie had moeten prijsgeven aan Volkswagen. Van het type 1, bijgenaamd de Kever, waren er inmiddels 26.529 in gebruik en Opel was met 25.030 stuks een sterk opkomende tweede. Opvallend genoeg stond Chevrolet dat uitsluitend grote zescilindermodellen leverde, met 13.720 stuks op de derde plaats van de ranglijst van meest voorkomende automerken. Na Ford met 13.645 Amerikaanse modellen, volgden Citroën (11.662 stuks), Morris (11.548 stuks), Austin (10.687 stuks), Vauxhall (9754 stuks), Fiat (7628 stuks), Renault (7180 stuks), Skoda (7032 stuks), Ford Taunus (7002 stuks) en 39.184 overige Europese modellen van Ford. Het motorrijtuigenpark was in twaalf maanden tijd met 17 procent toegenomen en bestond uit 219.888 personenauto's, 6359 autobussen, 87.609 vrachtwagens, 3846 trekkers, 4588 speciale voertuigen, 130.486 motorfietsen, 7554 scooters, 10.096 motordriewielers en 375.892 bromfietsen. De gemiddelde ouderdom van de auto's in het personenwagenpark in genoemd jaar was 4,6 jaar en op de ruim tien miljoen inwoners die Nederland telde, betekende dit personenwagenpark een auto per achtenveertig inwoners. Het relatief grootste aantal auto's kwam voor in Noord-Holland en het relatief kleinste aantal in Limburg. Wat de autodichtheid betrof had Noord-Holland vierentwintig auto's per duizend inwoners, tegen Zeeland met twintig op eenzelfde aantal inwoners.

De vormgeving die verdween



De stad ten noordoosten van Parijs huisvest de mooiste kathedraal van Frankrijk, een gotisch bouwwerk met een oppervlakte van 148 bij 34,65 vierkante meter en alleen van buiten al verfraaid met 2061 beelden. Bijna driehonderd jaar duurde het voordat de Cathédrale Notre Dame voltooid was. In 1974 werden de door de in tsaristisch Rusland geboren kunstenaar Marc Chagall ontworpen glas-in-loodramen geplaatst. Ook heeft deze plaats een aan de Romeinse oorlogsgod Mars gewijde triomfboog en gerenommeerde huizen waar directies van beroemde champagnemerken resideerden als Mercier, Moët & Chandon, Laurent-Perrier, Pommery, Piper-Heidsieck, Taittinger en Veuve Clicquot. Toch waren deze alleszins bezienswaardige attracties niet de reden waarom ik op een zomerse middag in mei 1989 Reims binnenreed in mijn pas weer met goed gevolg door de APK-keuring gekomen Volvo PV 544. Ik kwam voor het 'Centre Historique de l'Automobile Française', een automuseum dat vier jaar geleden was geopend en de privécollectie omvatte van industrieel vormgever Philippe Charbonneaux. Even later parkeerde ik op de Avenue Georges Clemenceau bij nummer 84. Toen ik een uur of vier later het pand weer verliet, had ik een bloemlezing van 's lands historie op wielen achter de rug die klonk als een klok.



Deze in 1939 gebouwde Renault Vivastella Grand Luxe zesruits limousine werd gebruikt door oud-maarschalk Henri-Philippe Pétain. Na de Franse capitulatie op 22 juni 1940 werd een deel van het land bezet, terwijl het resterende deel een nieuwe *État Français* werd onder leiding van president Pétain. De plaats waar zijn nauw met nazi-Duitsland samenwerkende regering zich vestigde was het oude kuuroord Vichy. Na de geallieerde landingen in Marokko en Algerije in november 1942 werd Vichy-Frankrijk alsnog door de Duitsers bezet. Na de Tweede Wereldoorlog werd Pétain beschuldigd van hoogverraad en ter dood veroordeeld. Generaal Charles de Gaulle verleende hem echter gratie vanwege zijn verdiensten in de Eerste Wereldoorlog tijdens de verdediging van Verdun en zette de straf om tot levenslange internering op het eiland Yeu. De presidentiële Renault Vivastella Grand Luxe was voorzien van alle denkbare comfort, waaronder een elektrisch bediende separatieruit tussen voor- en achterbank. Onder de motorkap met een V-vormige grille als van een Amerikaanse Ford uit 1937, werkte een 4085 cc zescilinder lijnmotor van 95 pk. De topsnelheid van dit paradepaard van de Société Anonyme des Usines Renault in Billancourt was honderddertig kilometer per uur. Voor grote kostbare typen als de Vivastella Grand Luxe was na de bevrijding in Frankrijk geen plaats meer. Daarom schakelde het concern voorlopig over op economische modellen als de Juvaquatre. Een bestseller werd de tijdens de Duitse bezetting achter de schermen ontwikkelde Quatre. (foto auteur).

Hoewel de viertaktmotor in Duitsland voor het eerst voor praktische doeleinden geschikt was gemaakt, was het Frankrijk dat kort daarna een leidende rol in de wereld ging spelen wat de grootschalige productie van personenwagens betrof. Snelle acceptatie van dit anno 1890 nog revolutionaire transportmiddel door het publiek, beschikbaarstelling van investeringskapitaal door banken en een uitstekend bestaand wegennet waren de voornaamste oorzaken van de snelle opkomst van de auto in het land van Marianne, dat de meeste fabrikanten herbergde, de meeste auto's bouwde en als eerste grote wegwedstrijden organiseerde. Frankrijk wist deze toonaangevende positie te behouden tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914. Bijzondere museumstukken in Reims uit deze bloedige periode zijn een twee jaar eerder gebouwde 4536 cc viercilinder Peugeot type 146 coupé-chauffeur die generaal Gouraud als stafwagen gebruikte en een uit datzelfde jaar daterende tweecilinder Renault 'Taxi de la Marne'. De eerste mechanische oorlog uit de geschiedenis bracht Engeland, Frankrijk en Duitsland aan de rand van het bankroet en dankzij de door Ford ontwikkelde lopende-bandmethode namen de Verenigde Staten de leiding als autofabriceerend land over.



Het klinkt nogal Brits, maar New Map was op en top een Frans merk. Bij het constructiebedrijf van Paul Martin aan de Avenue Lacassagne in Lyon is meer dan dertig jaar gesleuteld aan uiteenlopende producten. Ultralichte motorfietsen met 100 cc eencilinder-inbouwmotoren van Auber-Dunne, die op mengsmering liepen, middelzware motoren tot een halve liter, en na de Tweede Wereldoorlog ook bromfietsen en scooters. New Map stond bekend om zijn goede wegligging en een oerdegelijke afwerking, maar de krachtcentrales werden bij anderen ingekocht. Bekende namen als Anzani, JAP, Chaise, Zucher, Blackburne, MAG, Ydral, AMC, Aubier Dunne, LMP, Sachs, Opti en Mistral leverden dergelijke inbouwmotoren. Het hier afgebeelde exemplaar is een New Map 350 Laterale uit 1926 met een 350 cc eencilinder viertakt zijklepmotor van de firma J. A. Prestwich uit het Britse Tottenham. Eind jaren dertig presenteerde New Map een dwergauto, waarvan serieproductie werd doorkruist door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

Rechts: de Rolux VB 60 (VB staat voor Voiturette Baby) was een vervolg op de New Map miniauto en werd gebouwd door de Société Rolux in Clermond-Ferrand. De deurloze roadster had een eigen gewicht van honderd zestig kilo en was uitgerust met een luchtgekoelde en staartgeplaatste 125 cc Fichtel & Sachs tweecilinder tweetaktmotor van 4,5 pk. Handig bij dit genre lichtgewichten was dat men er de weg mee op kon zonder rijbewijs en ook het tarief van de wegenbelasting gunstig uitpakte. Voor zover bekend zijn er tegen de duizend exemplaren gebouwd voordat Rolux een historisch merk werd en moedermaatschappij New Map zich weer op de productie van tweewielers concentreerde. Een auto die Rolux de das om deed was de Citroën 2CV die in oktober 1948 was gepresenteerd op de Salon de l'Automobile in het Grand Palais in Parijs. Voor dit uitstekend geveerde, betaalbare en economische vierpersoons model was zoveel vraag dat er lange wachttijden en een zwarte markt voor waren. Andere Franse fabrikanten van dwergauto's die de concurrentie met de 'Lelijke Eend' van Citroën niet konden bolwerken waren Julien, Inter, Mochet, Rovin, Boitel en Reyonnah. (foto's auteur).

Het Centre Historique de l'Automobile Française is interessant door de brede opzet van zijn collectie, die ettelijke decennia bestrijkt. Antieke voorbeelden van Frankrijks roemruchte automobielverleden zijn hier ondermeer terug te vinden in de vorm van een driewieler van Amédée Bollée uit 1898, een Peugeot type B uit 1902, een Darracq Phaeton uit 1906, een twee jaar jongere Delaunay-Belleville zonder opbouw, die tot het wagenpark van de Russische tsaar Nicolaas II Romanov hoorde, een in 1910 gebouwde De Dion Bouton 50CV die door de burgemeester van New York City werd gebruikt, en een uit 1921 daterende Farman A6. De zesruits limousine met een 6,6 liter zescilindermotor met bovenliggende nokkenas was van de Franse ex-coureur, piloot, vliegtuigbouwer en autofabrikant Henri Farman, die op 13 januari 1908 met een cirkelvormige vlucht van een kilometer een Europees vliegreCORD vestigde en later dat jaar de eerste luchtverbinding tussen twee steden - Mourmelon en Reims – had geopend. Het accent in de Avenue Georges Clemenceau ligt echter op de jaren dertig, de tijd van de depressie, toen veel prestigemerken met grote moeite bleven bestaan door zich ook in de lagere regionen van de markt te bewegen. Een goed voorbeeld hiervan is Delage, dat in Reims ondermeer wordt vertegenwoordigd met een type D8C. Deze door Maurice Gaultier ontworpen modelserie werd in oktober 1929 voorgesteld tijdens de Salon de l'Automobile in Parijs. De 4064 cc achtcilindermotor met twee kleppen per cilinder, een vijfvoudig gelagerde krukas en lichtmetalen zuigers van Nelson-Bonalite, was een geruisloze machine met een vermogen van 105 pk. Afhankelijk van het koetswerk, dat door verschillende carrosseriebouwers van naam kon worden geleverd, had een Delage D8 een topsnelheid van honderdveertig kilometer per uur.



Een van de D8-serie afgeleide Delage D6 17CV conduite intérieure uit het economische crisisjaar 1933. De 2988 cc zescilinder kopklepmotor had een vermogen van 78 pk. Tegen het schutbord zit een kleine tussentank. Met de benzine daarin, die vanuit de hoofdtank elektrisch wordt aangepompt, wordt de motor gestart. Tegen meerprijs kon de Cotal pré-selector worden ingebouwd. Hierbij werd het koppelpedaal alleen gebruikt wanneer men uit stilstand wegreed. Eenmaal in beweging kon men via een schakelpookje aan de stuurkolom de gewenste versnelling voorkeuren; op- en afschakelen deed men vervolgens via het gaspedaal. De Cotal pré-selector was in feite een semi-automaat, die bestond uit een planetaire tandwielkast met over het zonnwiel rollende planeetwielen. Een ringwiel met inwendige vertandingen werd via de voorselectie door een bandrem omringd. De plaatkoppeling bestond uit twee delen, die door middel van elektromagnetische werking op elkaar werden gedrukt. Meestal bestond het Cotal-systeem uit vier transmissies, die men in principe in beide rijrichtingen kon gebruiken. (foto's auteur).

Op 22 oktober 1929 deed zich op de aandelenbeurs van Wall Street een scherpe koersdaling voor en vonden die dag niet minder dan twaalf miljoen transacties plaats. Bankiers trachtten nog met een interventie van 240 miljard dollar om het vertrouwen van de aandeelhouders te herstellen, maar de koersval bleek niet meer te stuiten. Vijf dagen later tuimelden de vijftig belangrijkste aandelen met bijna veertig punten omlaag en was er met bijna zestieneneenhalf

miljoen transacties sprake van een absoluut record. De beurskrach bracht bankinstellingen en bedrijven ertoe om uitstaande leningen per omgaande terug te vragen, waardoor een lawine van faillissementen werd veroorzaakt. Een half jaar later was de industriële productie van de Verenigde Staten gehalveerd en dertien miljoen mensen zaten zonder werk, waarvan slechts een kwart een uitkering kreeg waarvan te leven viel. In september 1931 werd het Britse pond sterling totaal onverwacht van het goud losgekoppeld, met als gevolg dat de munt met bijna twintig procent in waarde devalueerde ten opzichte van de meeste andere valuta. De regering in Parijs hield vast aan de gouden standaard, waardoor de industriële productie van Frankrijk in acht maanden tijd met zeventien procent verminderde, het faillissementen regende en ook Automobiles Delage de nodige klanten kwijtraakte. Daarbij kwam nog dat de oprichter tegen alle omstandigheden van de economische wereldcrisis in zijn snel interende bedrijfskapitaal in de productie van te kostbare modellen was blijven steken en ook handenvol geld aan wervelende feesten op zijn kasteel in Le Pecq ten westen van Parijs spendeerde. In 1932 werd de D6 op de Salon de l'Automobile in het Grand Palais in Parijs gepresenteerd. Dit van de D8 afgeleide maar lager geprijsde type met een 3045 cc zescilinder kopklepmotor van 75 pk moest het tij keren, maar trok te weinig klanten. Drie jaar later werd Automobiles Delage failliet verklaard en nam aartsrivaal Automobiles Delahaye de handelsnaam en de productierechten over. Louis Delage kreeg een pensioen van de aandeelhoudersraad van Delahaye en mocht zich op geen enkele manier meer met zijn oude firma bemoeien. Hij stierf in december 1947 totaal verarmd en vergeten. Niet ver van het kasteel waar hij als de spreekwoordelijke god in Frankrijk had geleefd, is Louis Delage begraven. Zijn in 1905 opgerichte onderneming werd zeven jaar later met Delahaye door Hotchkiss et Compagnie overgenomen en daarmee verdwenen twee prestigemerken van het toneel.



Twee museumexemplaren van de laatste volle productieserie (als je zo'n groot woord in dit geval mag gebruiken), die Automobiles Delahaye nog aan zijn verwende klantenkring trachtte te slijten. De cabriolet met pontonvormgeving dateert uit 1951 en was destijds in eigendom van Victor Francen. De in 1888 in het Belgische Tienen geboren toneelspeler maakte naam als filmacteur in Frankrijk en week na de Duitse inval uit naar Hollywood waar hij vaak een schurkenrol te spelen kreeg. Francen overleed op achtentachtigjarige leeftijd in Bouches-du-Rhône. Rechts: een Delahaye 235 coupé uit 1954, met een eveneens door industrieel vormgever Philippe Charbonneaux getekend koetswerk. (foto's auteur).

Volgens toenmalige statistieken moest een Parijse automobilist minstens tien tot vijftien minuten rondrijden in het centrum om een parkeerplaats te kunnen vinden. Om de al geruime tijd bestaande stedelijke verkeerschaos op landelijk niveau aan te pakken werd dat jaar in Rouen de eerste parkeergarage geopend. Het was een stalling van tweehonderd bij dertig meter met een aangrenzende wachtruimte, opslagmogelijkheid van handbagage en een aantal

benzinepompen. Het complex bevond zich onder de Quai de la Bourse. Automobilisten die zeker van deze gelegenheid gebruik hebben gemaakt waren bijvoorbeeld eigenaar van een Delahaye 235; al was dat alleen maar om hun kostbare bezit tegen al te nijvere vingers te beschermen. Het type 235 was in oktober 1951 op de Salon de l'Automobile in het Grand Palais in Parijs gepresenteerd en werd doorgaans als chassis verkocht. Henri Chapron, Secheron, Letourneur & Marchand, Saoutchik, Dubo, Franay, Faget et Farnet, Guilore, Figoni & Falaschi (in Britse kringen wegens hun vaak flamboyante koetswerkstijl ook wel smalend *phony and flashy* genoemd), Beutler en Graber in Zwitserland waren befaamde carrosseriebedrijven die het onderstel van een Delahaye 235 opbouwden. In Nederland, waar op dat tijdstip welgeteld achtenzestig Delahaye's in het personenwagenpark voorkwamen en er van een verkeerschaos nog nauwelijks sprak was, zouden dergelijke haute couturiers in de wereld van de automobiel hun zaak wel hebben kunnen sluiten. Carrosseriefabriek P.J. Pennock en Zonen N.V. hield zich al enige tijd bezig met de bouw van aanhangers voor personenwagens, ambulances en het aanbrengen van schuif- en roldaken om het bedrijf aan de Weteringkade 155 in Den Haag gaande te houden. De anderhalve ton zware en 4,81 meter lange Delahaye 235 was uitgerust met een 3557 cc zescilinder kopklepmotor met tuimelaarbediening, die gevoed werd door drie Solex-carburateurs en een vermogen van 152 pk leverde. De topsnelheid was honderdzeventig kilometer per uur bij een verbruik van achttien liter per honderd kilometer. De Nederlandse liefhebber die deze Delahaye wilde inrijden, ging naar N.V. J. W. Lagerwij's Automobiel Maatschappij in de Frankenstraat 81 in Den Haag, die in 1953 ook Delage, Jaguar en Lancia importeerde. De Delahaye 235 was zoals gesteld geen serieproduct en de prijs van een niet opgebouwd chassis was op aanvraag.



De Delahaye 235 verving het weinig succesvolle type 175 en maakte zijn debuut in oktober 1951 op de Salon de l'Automobile in het Grand Palais in Parijs. Kenmerkend voor de 235 zijn de horizontale sierbalken in een ovaalvormige radiateurschermbalk en ingebouwde bermlampen. Deze sportcoupé met spaakwielen heeft een door carrossier Henri Chapron verzorgd koetswerk. (foto auteur).

Delahaye ging het al geruime tijd niet bepaald meer voor de wind en men was al blij met een productievolume van circa honderd chassis op jaarbasis. Daar kon de uit 1906 daterende onderneming niet van rondkomen. In 1954 kelderde de verkoop en fuseerde Delahaye met Hotchkiss. Onder de nieuwe bedrijfsnaam Société Anonyme Hotchkiss-Delahaye werden in Saint-Denis in het departement Seine bedrijfswagens gebouwd, totdat de onderneming twee jaar later werd gereorganiseerd en Delahaye van het toneel verdween. Ook Automobiles Hotchkiss had met de bouw van circa driehonderd stuks op jaarbasis niet lang meer te gaan. In 1954 werd de productie van personenwagens gestaakt. In Saint-Denis ging men door met de bouw van vrachtwagens en ook het Franse leger bleef een trouwe klant. In 1968 werd de onderneming opnieuw gereorganiseerd. Maar twee jaar later werd de Société Française Thomson-Houston-Hotchkiss-Brandt opgeheven. Het bedrijfscomplex in Saint-Denis werd overgenomen door de Société Anonyme André Citroën, dat in diezelfde periode eveneens in het bezit kwam van Automobiles M. Berliet in Lyon. In 1974 werd de vrachtwagentak van de Société Anonyme Citroën een divisie van Automobiles Peugeot. Drie jaar later werd Renault Véhicules Industriels geformeerd en werd Berliet een onderdeel van deze door de Franse staat gecontroleerde onderneming. De merknaam Hotchkiss bleef bestaan, maar werd uitsluitend in verband gebracht met militair materieel en daarmee was een historische cirkel rond. Nadat de in 1826 in Connecticut geboren Benjamin Berkeley Hotchkiss tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog met de verkoop van door hem en zijn broer ontworpen granaten goed aan het leger van de Noordelijke Unie had verdiend, reisde hij naar Europa om de markt voor munitie te onderzoeken. Hotchkiss verkocht een verbetering voor het Franse standaardgeweer aan het leger van keizer Napoleon III. Vier jaar na de oorlog tegen Pruisen die door Frankrijk was verloren, begon Hotchkiss et Compagnie in Saint-Denis met de productie van snelvurend licht veldgeschut, munitie en machinegeweren. In oktober 1903 was Hotchkiss present op de Salon de l'Automobile in Parijs met een viercilindermodel waarvan het ontwerp was gebaseerd op dat van Mercédès. Personenwagens bleven echter altijd een nevenactiviteit van het concern dat kort na de Tweede Wereldoorlog enige tijd meer winst boekte met de productie van wasmachines en andere huishoudelijke apparatuur.



Een Hotchkiss type 20.50 Grand Sport uit 1952. De 3485 cc zescilinder kopklepmotor met tuimelaarbediening werd ook voor de Hotchkiss Anjou type 20.50 gebruikt, maar leverde door een hogere compressieverhouding en twee carburateurs een vermogen van 130 pk en een topsnelheid van honderdzestig kilometer per uur. Importeur H.C.L. Sieberg met een toonzaal op de Stadhouderskade 142-143 in Amsterdam rekende 25.400 gulden voor de tweedeurs sedan en dat was de ondernemersprijs. Particulieren betaalden 785 gulden extra. Vervanging van de standaard ingebouwde vierversnellingsbak met stuurschakeling door de Cotal elektromagnetische transmissie met voorkeuze kostte 1600 gulden. Het waren bedragen die in genoemd jaar tot uiting kwamen in slechts zevenenzeventig exemplaren van het oude Franse prestigemerken in het Nederlandse personenwagenpark. (foto's auteur).

Tot aan het eind de Eerste Wereldoorlog was de Société des Moteurs Salmson een van de belangrijkste leveranciers van geavanceerde lucht- en vloeistofgekoelde vliegtuigmotoren voor de Franse Armée de l'Air. Na de wapenstilstand op 11 november 1918 kampte het bedrijf in Billancourt, Seine, net als bij vakgenoten Farman en Voisin het geval was met overcapaciteit. Militaire vliegtuigen waren voorlopig niet meer in die mate nodig, zodat Salmson de koers naar de automobielenindustrie verlegde. Bankinstelling Messrs. Canton et Unie bracht het bedrijfskapitaal in en om ontwikkelingskosten uit te sparen, kocht Salmson een licentie van G.N. Limited in het Londense stadsdeel Wandsworth. Nadat in twee jaar tijd drieduizend stuks van deze succesvolle Britse *Cyclecar* waren gebouwd, werd in 1921 de eerste in eigen huis ontwikkelde Salmson aan het publiek gepresenteerd. De afwerking was zo goed dat er ondermeer een fabrieksgarantie van vijftien duizend kilometer op de zuigers kon worden gegeven. Salmson was ook de eerste in Frankrijk die in 1922 een sportwagen op de markt bracht, waarvan de motor een dubbele bovenliggende nokkenas had. Uit gewichtbesparende motieven had de Salmson Grand Sport S een carrosserie die gedeeltelijk uit hout en kunstleer samengesteld. De tweepersoons G SS had een 1086 cc viercilindermotor met twee bovenliggende nokkenassen. Karakteristiek voor deze 'moteur monoculbuteur' waren de brugtuimelaars die de in- en uitlaatkleppen door middel van stoterstangen bedienden. Het was een technisch aspect dat in luchtvaartkringen meer werd gebruikt, en in een automotor wat meer lawaai veroorzaakte dan bij een gemiddelde kopklepper het geval was. De Grand Sport S had een topsnelheid van honderdvijftien kilometer per uur en viel in de 1100 cc-wedstrijdklasse die bij uitstek geschikt was voor Voiturettes. De Société des Moteurs Salmson vestigde een reputatie in de autosport, die zich spiegelde in vijfhonderdvijftig gewonnen wedstrijden en tien verbeterde wereldrecords. Het leek niet op te kunnen, maar de introductie van het 1100 cc zescilindertype van Amilcar in 1926 dwong constructeur Emile Petit om met een nieuwe en krachtige Salmson op het lichte wedstrijdtonel te komen. Hij ontwikkelde hiervoor een 1100 cc achtcilinder lijnmotor met desmodromische klepbediening en twee bovenliggende nokkenassen. Om deze bijzondere maar ook complexe constructie aan 140 pk vermogen (bij 7200 omw/min!) te helpen waren twee compressoren van Cozette aan weerszijden van de motor geplaatst. Naar verluidt werden twee complete racewagens en drie motoren gebouwd, maar in de praktijk bleken de achtcilinders niet aan de verwachtingen te voldoen en haakte het door geldzorgen geplaagde Salmson af met verdere deelname aan wedstrijden. Het meer voor sportief rijden op openbare wegen bedoelde type S4 was een viercilindermotor dat tot 1951 in productie bleef.



'De enige automobiel met 100.000 km garantie'. Advertentie van Auto- en Motordelen Import met een Salmson type S4-61 uit 1951. (coll. auteur). Rechts: Lassusstraat 1-3 in Amsterdam Oud-Zuid, waar de toonzaal van de importeur was gevestigd. In de jaren zestig was drukkerij Valerius op dit adres gevestigd en werkte de auteur er enige tijd als handzetter. (foto auteur).