

Oldtimers

De jaren vijftig – deel 2

Frank H.M. van der Heul



RENAULT *Frégate*

"LA VOITURE DE GRANDE ALLURE"

De ideale auto voor hen die
prijs stellen op comfort,
schoonheid van lijn, snelheid
en muurvaste wegligging.

Vraag inlichtingen aan:
RENAULT, Calandplein 2,
Den Haag,
Tel. 185000

Oldtimers

De jaren vijftig – deel 2



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht)
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 (klassieke auto's - meerdere delen)
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)
Auto-biografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)
De auto ad rem – klassieke auto advertenties (meerdere delen)
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea – twee delen)
Al Capone in Zaandam (anekdotes rond het toenmalige wagenpark van de auteur)
Oldtimers (klassieke auto's – meerdere delen)

ISBN/EAN: 978-90-814221-0-9

NUR 462

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

Copyright © 2018 Frank van der Heul

Herziene uitgave van een eerder bij uitgeverij Elmar b.v. verschenen boek

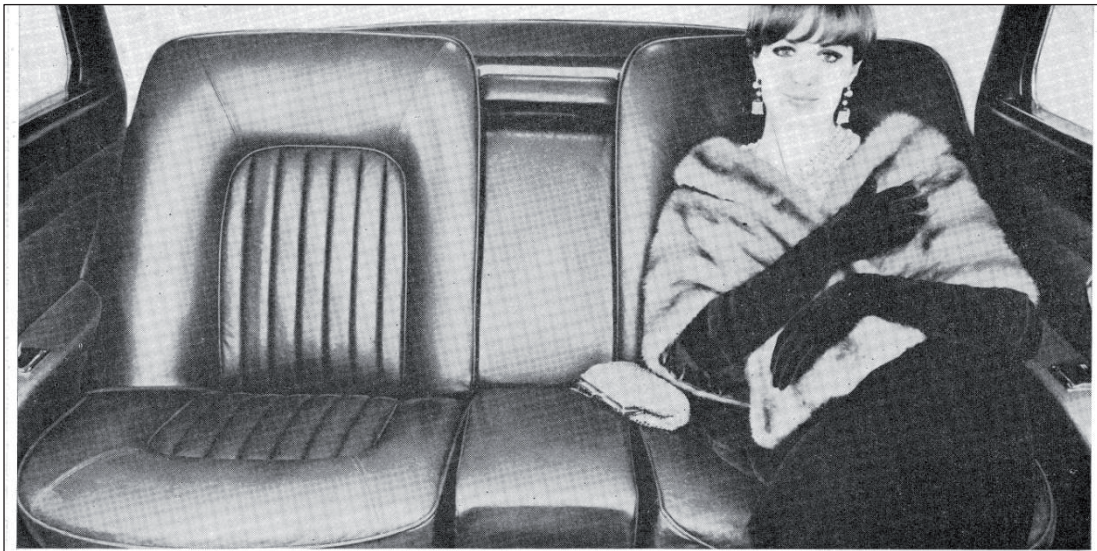
Omslagillustraties en foto's binnenwerk van de auteur

Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Inleiding



Laat dat comfort u niet misleiden. U rijdt sneller dan u denkt

Leer hem eens kennen, de Rover 3-Litre Mark III. Een grootse wagen, een combinatie van geruisloze kracht en comfortabel reizen-eersteklas. Om met dat comfort te beginnen. De zitplaats van de bestuurder is anatomisch gemodelleerd, voor volkomen ontspannen en moeiteloos rijden. De rustige stilte in de wagen stelt U in staat Uw bekwaamheid als automobilist volledig te benutten. U zult merken dat U volkomen vrijheid van beweging hebt. Uw mede-inzittenden

genieten van het behaaglijke fauteuil-comfort en de meer dan voldoende beenruimte. Maar laat al dat comfort U niet misleiden. De weergaloos geconstrueerde Mark III, is met zijn 6-cylinder krachtbron een enorm taaie doorzetter. Zijn metgezel uit dezelfde „stal“ de 3-Litre Mark II, heeft in de zwaarste rallies ter wereld zijn sporen verdiend. Daarom kan de rijder van een Mark III rekenen op top-prestaties en betrouwbaarheid. Deze even veilige als snelle wa-

gen maakt lange ritten kort en zelfs na verre reizen arriveert U fris en fit aan Uw doel.

Volledige inlichtingen over de Rover Mark III zenden wij U op aanvraag gaarne toe.

ROVER 3-LITRE MK III

ROVER - EEN VAN DE BEST GECONSTRUEERDE WAGENS TER WERELD



H.C.L. SIEBERG N.V. Amsterdam - Stadhouderskade 143 - tel. 020-717944

'Laat dat comfort u niet misleiden'. Advertentie van de onderneming die het Britse merk sinds 1946 importeerde. De Rover P5 3-Litre Mark III werd in 1965 in productie genomen en was uitgerust met een 2995 cc zescilinder kopklepmotor van 121 pk. Zelfdragend koetswerk met hulpframe voor motorblok en voorwielophanging en Girling-schijfremmen met vacuüm bekrachtiging. (Coll. Auteur).

In 1953 nam het Nederlandse personenwagenpark toe met 8,6 procent en was er statistisch gezien een auto per achteenvijftig inwoners. Het jaar daarop groeide dit park met 17 procent. Op de circa 10,55 miljoen inwoners die Nederland dat jaar telde, betekende een personenwagenpark van 219.411 stuks een auto per achtenveertig inwoners. Het relatief grootste aantal auto's vond men in Noord-Holland, het relatief kleinste in Limburg. Wat de personenwagendichtheid betrof, waren de provincies Noord-Holland en Zeeland het sterkst vooruitgegaan: Noord-Holland had achtentwintig auto's per duizend inwoners; voor Zeeland was dit vierentwintig. Het aantal personenwagens in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam vormde samen 25 procent het totale aantal auto's in het land. De meest voorkomende merken in 1954 waren Volkswagen (26.529 x), Opel (25.030 x), Chevrolet (13.720 x), Ford USA (13.645 x), Citroën (11.662 x), Morris (11.548 x), Austin (10.687 x), Vauxhall (9754 x), Fiat (7628 x), Renault (7180 x), Skoda (7032 x), Ford Taunus (7002 x). Na 1955 begon de auto in ons land definitief aan zijn opmars. Vijf jaar later waren er 480.000 kentekens voor personenwagens afgegeven. De jaren zestig brachten welvaart voor een bredere laag van de bevolking. Auto's met een prijsklasse van rond de zes mille konden dan ook op een steeds groter publiek rekenen. Van alle verkochte auto's viel 31,3 procent in deze prijsklasse.



‘Hier wordt bewezen, dat er nog ondernemingsgeest leeft in Nederland’. Advertentie uit 1950.
 Rechts: Kerstwens van bedrijfs- en personenwagenfabrikant DAF uit 1961. (Coll. Auteur).

Wat kocht rijdend Nederland in die welvarende, maar ook turbulente jaren? In 1963 was dat opnieuw Volkswagen dat kon bogen op een verkoopcijfer van 21.324 stuks. Van Doorne's Automobielfabriek N.V. in Eindhoven verkocht dat jaar van het type Daffodil niet minder dan 10.788 stuks. De Opel Rekord 1700 deed het ook niet slecht met 8032 verkochte exemplaren. De Ford Cortina 1200, Renault 4, Simca 1000, Ford Taunus 12M, Fiat 600D, Taunus 17M, Opel Rekord 1500, Renault R8, Citroen 2CV (4397 stuks) en de Renault Dauphine kwam men in die jaren in grote getalen tegen op de wegen. Auto's waarvan er in Nederland in 1963 meer dan tweeduizend rondreden waren onder andere de BMW 700 LS, Fiat 500D, Peugeot 404, Citroen Ami 6, Fiat 1300, NSU Prinz IV, Fiat 1100 en de Citroen ID/DS. De best verkochte 'full size' Amerikaan was de Chevrolet Impala (1310 stuks) en de minst verkochte auto in dat jaar was de Triumph Spitfire. Dat deze Britse sportwagen het toen nog maar matig in ons land deed, lag bepaald niet aan een te hoge prijs of de mindere techniek. Het type was gewoon pas kort op de markt. In 1963 besloten vier gefortuneerde automobilisten tot de aanschaf van een Rolls-Royce en één niet minder draagkrachtige Nederlander reed een Maserati in. Alles bij elkaar was het nationale personenwagenpark eind 1964 met nog eens 181.660 exemplaren gegroeid. In mei van dat jaar vond een historische gebeurtenis plaats en werd het kenteken afgegeven van de één miljoenste personenauto. Twee jaar later waren het er al anderhalf miljoen. Dat hield in dat er toen op elke 8,3 inwoners één auto was. Dat leek destijds veel, maar in Frankrijk en West-Duitsland was de autodichtheid aanzienlijk groter. In tegenstelling tot onze buurlanden, was het Nederlandse wegennet echter veel te krap en waren de grenzen van de groei toen feitelijk al bereikt. Zoals bekend is het niet bij die anderhalf miljoen gebleven. In het midden van de jaren tachtig telden we tegen de vijf miljoen auto's voor particulier gebruik, dat wil zeggen één auto op elke drie inwoners...

Het klassieke wagenpark



*Over heel de wereld
gaat de faam van Mercedes type 180*

Een ruime, smaakvolle en zuinige automobiel, een auto, die door z'n comfort, vering en geruisloosheid het rijden tot een groot genoegen maakt. Wilt U even comfortabel en extra zuinig

rijden, neem dan het type 180 D, waarin de beroemde 40 pk Mercedes-Benz dieselmotor is ingebouwd. Bij kruissnelheden van 110-120 km gebruikt deze wagen 6,3 liter dieselolie per 100 km.

Vraag eens een proefrit bij ons of bij een van onze vele agenten

MERCEDES - BENZ

Alleenvertrouwde vertegenwoordiger voor Nederland: N.V. A.G.A.M. AMSTERDAM: Stadhouderade 89-90 - Tel. 719555 (4 lijnen)
s-GRAVENHAGE: Bezuidenhoutseweg 20 - Tel. 772243-729933

‘Over heel de wereld gaat de faam van Mercedes type 180’. Advertentie uit 1955. (Coll. Auteur).

De Mercedes-Benz type 180 werd in september 1953 in productie genomen. Het was het eerste model van de West-Duitse fabrikant met een zogeheten pontoncarrosserie (zonder treeplanken en afzonderlijke spatborden, zodat de inzittenden van de volle wagenbreedte konden profiteren). Type 180 had een wielbasis van 2,65 meter, een totale lengte van 4,46 meter en een eigen leeg gewicht van 1150 kg. Een 1767 cc viercilinder zijklepmotor leverde een vermogen van 52 pk bij 4000 omw/min. De vierversnellingsbak met stuurschakeling was gesynchroniseerd. Topsnelheid 125 km/u bij een verbruik van 10 liter per honderd kilometer. Wie minder geld aan de pomp kwijt wilde zijn, koos voor de MB 180 diesel die vanaf april 1954 leverbaar werd.



1958 Mercedes-Benz 180 a met een 1897 cc viercilinder kopklepmotor van 65 pk. (foto auteur).

De MB 180 was een comfortabele wagen met een van het oude type 170 Sb overgenomen motor. In 1955 kostte de vierdeurs sedan 11.250 gulden. De 180 D met een dieselmotor kon worden ingereden na betaling van 12.250 gulden en werd een populaire taxi in Nederland. Het type 180 werd tot oktober 1962 gebouwd in een oplage van 152.383 stuks.

Vanwege de matige prestaties van genoemde motor begon men bij Daimler-Benz echter spoedig te experimenteren met een nieuw ontwikkelde kopklepper. Deze werd toegepast in het sportmodel 190 SL, waarvan het prototype in februari 1954 op de Internationale Motor Show in New York City was getoond. De verwachting dat deze motor, zij het zonder een dubbele carburateur, ook in de 180-carrosserie goed op zijn plaats zou zijn, bleek gegrond. In maart 1956 werd deze combinatie als het type 190 in productie genomen.



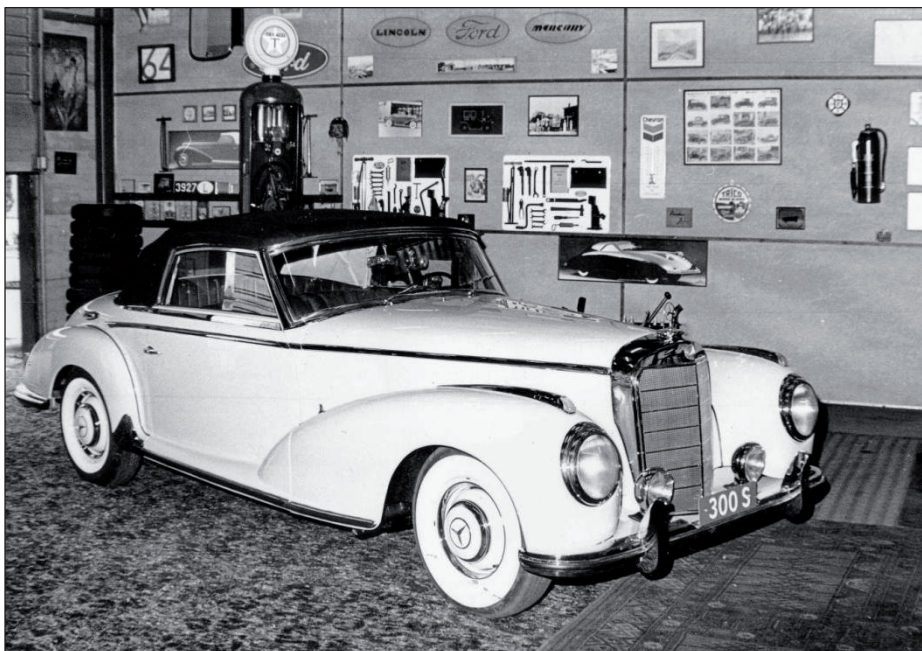
Mercedes-Benz type 190 SL Roadster. 1897 cc viercilinder kopklepmotor met bovenliggende nokkenas en een vermogen van 105 pk bij 5700 omw/min. Topsnelheid circa 170 km/u bij een verbruik van 12,5 liter super per 100 km. Acceleratie: 0-100 km/u in 14,5 sec. Gebouwd van mei 1955 tot februari 1963 in een oplage van 25.881 stuks. (foto auteur).

De 1897 cc viercilindermotor van type 190 had in de kop hangende kleppen, die vrijwel direct door de bovenliggende nokkenas werden gecommandeerd. De nokkenas werd door een duplexketting aangedreven. De cilinders hadden een boring van 85 en een slag van 83,6 mm. Het voordeel van de korte slag was de geringe zuigersnelheid bij hoge toerentallen; het maximum vermogen van 84 pk werd geleverd bij 4800 omw/min. De MB 190 had een wielbasis van 2,65 meter, een totale lengte van 4,49 meter en een eigen gewicht van 1240 kg. De vierversnellingsbak had stuurschakeling. De voorwielophanging was onafhankelijk met parallelgeleiders; in de schroefveren waren telescopische schokdempers gemonteerd. Achter zaten in rubber opgehangen swingassen met schroefveren met telescopische schokdempers. Bij deze constructie was het laag gelegen scharnierpunt van beide asheften onder het differentieel samengebracht, wat de zijdelingse stabiliteit bij bochtenwerk sterk ten goede

kwam. De 190 had een topsnelheid van 139 km/u bij een verbruik van 8,9 liter per honderd kilometer. In 1957 kostte de vierdeurs sedan 11.995 gulden. Wanneer de eigenaar van een Mercedes-Benz 190 twintigduizend kilometer op jaarbasis reed, waren de gebruikskosten circa 25,2 cent per kilometer, onderhoud, reparatie en verzekering meegerekend. De MB 190 werd tot augustus 1959 gebouwd in een oplage van 89.808 stuks, inclusief de exemplaren van type 190 b met een bredere radiateurmantel en bumpers zonder rozetten.



Een Mercedes-Benz type 180 in het Parijs van de jaren tachtig. Onder: Mercedes-Benz 300 S met een 2996 cc zescilinder injectiemotor van 175 pk bij 5400 omw/min. Topsnelheid 180 km/u bij een verbruik van 17 liter super per 100 km. Nieuw prijs in 1955 circa 48 mille. (foto auteur).



Stand 35

PANHARD



DYNA 54



JUNIOR 130




APPIA



GRAN TURISMO

IMPORTEURS VOOR NEDERLAND:

J. H. EGGELMEIJER

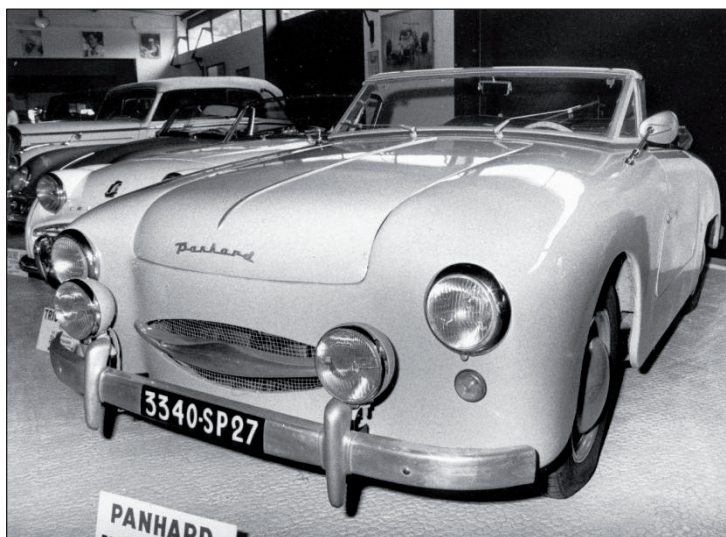
AUTOMOBIELIMPORT N.V.

ROTTERDAM

OPPERT 17-27 - TEL. 11160

Lancia Dealer voor Noord-Holland:
A. R. B. Garage W. Maarsen, Weesperzijde 71, Amsterdam,
Tel. 54296-57534

Advertentie uit 1954, een jaar waarin de firma J.H. Egelmeijer uit Rotterdam met de import van Panhard begon. (Coll. Auteur). Onder: 1955 Panhard Dyna Junior. (foto auteur).

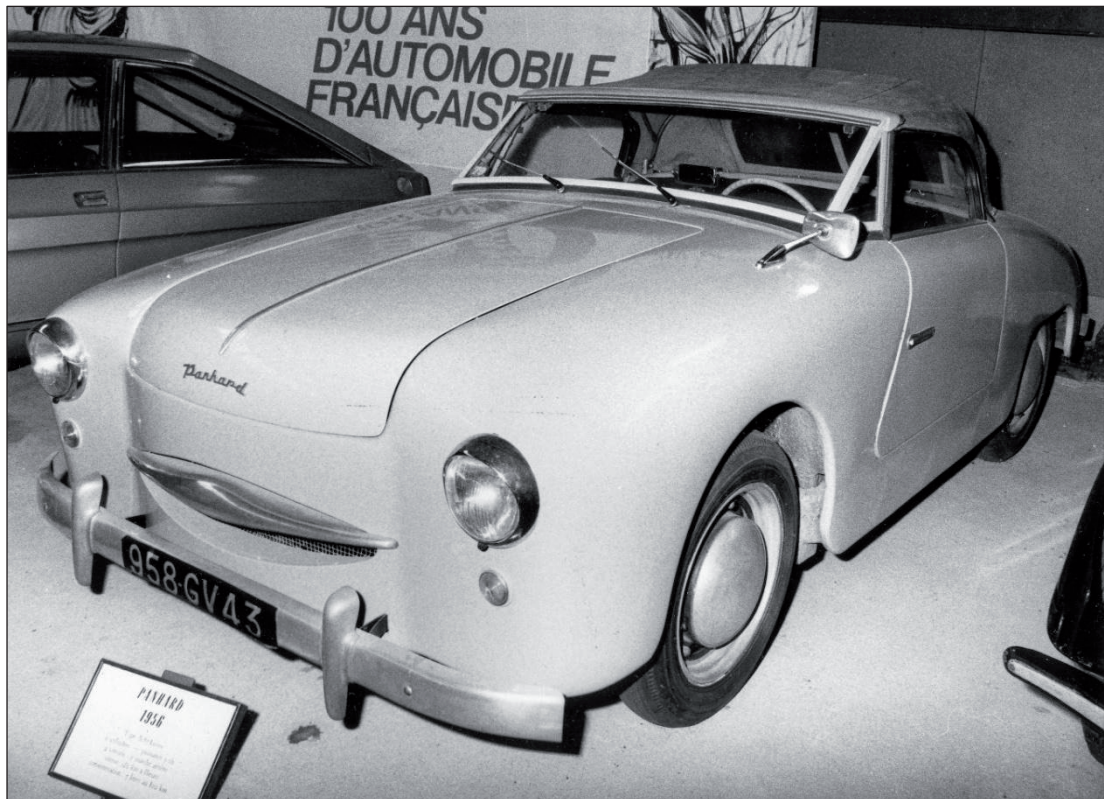


Op vrijdag 26 februari 1954 vond in het semipermanente houten gebouw in de Amsterdamse Ferdinand Bolstraat de officiële opening van de 33ste RAI-tentoonstelling plaats. Er werden personenwagens, stationcars, kampeerwagens, auto-onderdelen en –accessoires en garage-uitrustingen geëxposeerd.

In zijn openingstoespraak zei de minister van Economische Zaken, prof. Dr. Jelle Zijlstra, onder meer: 'In de grote vlucht, die de jaarlijkse RAI-tentoonstellingen 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 jaren aangebrachte verbeteringen in technisch en economisch vermogen en de uiterlijke verschijning van de voertuigen wijzen erop, 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 automobilgebruikers en de importeurs.' Prof. Zijlstra noemde een aantal maatregelen, waardoor de huidige wederzijdse import van in de Benelux-landen geassembleerde personenwagens van alle merken geheel vrij was. Teneinde hieraan een zo groot mogelijke reële betekenis te geven, was tevens een ruime invoer van assemblageonderdelen toegestaan. Verder was een begin gemaakt met het in beperkte mate beschikbaar stellen van dollars voor de invoer van niet in de Benelux-landen geassembleerde merken.

De tentoonstelling was 10 dagen geopend en sloot op zondag 7 maart 's middags om 5 uur. De openingstijden waren: dagelijks van 10 tot 5 uur en 's avonds van 7 tot 10 uur. De toegangsprijs bedroeg twee gulden per persoon. In totaal werden vierenzeventig merken

personenauto's vertegenwoordigd: achtentwintig Britse, achttien Amerikaanse, tien West-Duitse, negen Franse, drie Italiaanse, twee Russische, een Belgische, een Oost-Duitse, een Tsjechische en een Zweedse. De duurste wagen op deze RAI was de Bentley Continental Sport met een prijs van rond de 56 mille. Met 3875 gulden was de Ford Popular de laagst geprijsde wagen. De mooiste auto volgens veel bezoekers was de slechts vier meter lange Fiat 8V met een 1996 cc V8-motor van 105 pk, onafhankelijke wielophanging, een gesloten tweepersoons carrosserie van Farina en een topsnelheid van 190 km/u. Een Franse cabriolet die vooral de jeugdige automobilist zou moeten aanspreken was de Panhard Dyna Junior.



1956 Panhard Dyna Junior met een 850 cc luchtgekoelde tweecilinder boxermotor van 42 pk. Topsnelheid 130 km/u bij een verbruik van 7 liter per 100 kilometer. (foto auteur).

De Panhard Dyna Junior 120 debuteerde in oktober 1951 op de Salon de l'Automobile in het Grand Palais in Parijs. De door Facel-Métallon gebouwde pontonvormige carrosserie van lichtmetaal viel niet bij iedereen in de smaak en werd wel vergeleken met een broodtrommel. Ondanks de ongeïnspireerde vormgeving van het lage sportmodel met voorwielaandrijving waren de prestaties er niet minder om. De 745 cc luchtgekoelde tweecilinder boxermotor met torsiestaaf-klepveren had een vermogen van 35 pk bij 5000 omw/min en leverde een topsnelheid van honderddertig kilometer per uur. Ook het zuinig te noemen verbruik van zeven liter per honderd kilometer sneed hout in het land van herkomst, waar de benzine fiscaal behoorlijk werd belast. De Dyna Junior 120 had een deels gesynchroniseerde vierversnellingsbak met stuurschakeling. Een Robo semi-automatische transmissie was tegen bijbetaling leverbaar. Het doosvormige chassis had een wielbasis van 2,13 meter. De voorvering was onafhankelijk met dwarsveren; achter afhankelijk met torsiestaafveren. Links van het nogal ver naar het midden geplaatste stuur (dit was noodzakelijk om de bestuurder recht voor de pedalen te laten zitten) zat een oliedrukcontrolelampje met

daaronder een knopje om de ontsteking te regelen. Rechts zat de gecombineerde kilometer-tellersnelheidsmeter, omgeven door een ampère- en een brandstofmeter met daarboven de handremgreep en er onder de choke. Op de stuurkolom gemonteerd zat het contact en een licht- en richtingaanwijzerschakelaar. Onder het dashboard bevond zich de stroomafsluiter. De 3,82 meter lange en 1,52 meter hoge Dyna 120 Junior had een eigen gewicht van 580 kg en een brandstoftank met een capaciteit van dertig liter. Naast dit model leverde de Société des Anciens Établissements Panhard et Levassor tevens het type 120 Sprint met een 38 pk motor en twee carburateurs.

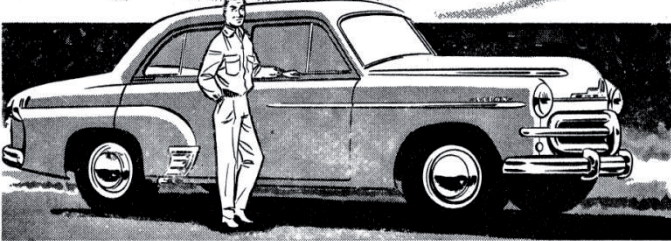
In 1954 toonde J.H. Eggelmeijer Automobieliimport N.V. de Panhard Dyna Junior 130 op de RAI-tentoonstelling in de Ferdinand Bolstraat. De tweezitter was inmiddels uitgerust met een 850 cc luchtgekoelde tweecilinder boxermotor van 42 pk bij 5000 omw/min. Deze Dyna Junior kon worden ingereden tegen betaling van 8,5 mille, maar dat hebben te weinig Nederlanders gedaan. In 1955 staakte de Rotterdamse firma de import van Panhard. Het jaar daarop kreeg de Société Anonyme Citroën een meerderheidsbelang in het uit 1888 daterende Panhard en werd de Nederlandse import geregeld door Automobiles Citroën in Amsterdam.



Zescilinder Vauxhall Cresta E-type. Topsnelheid circa 132 km/u bij een verbruik van 12 liter per 100 km. Gebouwd van 1954 tot 1957 in een oplage van 166.504 stuks. (foto auteur).

Op 1 augustus 1953 bestond het Nederlandse personenwagenpark uit 187.608 stuks, wat gezien het bevolkingscijfer in vergelijking met andere Europese landen nog maar gering was. In 1938 telde ons land een auto op achtentachtig inwoners; vijftien jaar later was dit een auto op achtenvijftig inwoners. Voor de andere Europese landen waren deze cijfers: Engeland negentien, Frankrijk tweeëntwintig, Zweden achttien, België en Luxemburg elk vijfentwintig, Denemarken eenendertig, Zwitserland vierentwintig, Noorwegen vierenveertig, en Ierland zevenentwintig. West-Duitsland, dat in 1952 nog achter Nederland kwam, had nu een auto op vijfenvijftig inwoners. Vermeld hierbij moet overigens worden dat wat het buitenland betrof, bij de personenwagens ook de autobussen waren meegeteld. In 1954 was het Nederlandse personenwagenpark toegenomen tot 219.411 stuks, waaronder 9754 Vauxhalls. Het jaar daarop stonden 11.063 Vauxhalls op kenteken.

Neem geen genoegen met snelheid!



De Vauxhall geeft U

snelheid
+ comfort
+ zuinigheid
+ prestige

SNELHEID : De 6-cylinder Vauxhall Velox, 66 pk, is de uitverkoren wagen voor de liefhebber van snelheid en vinnige acceleraties : 60 km/h in 9 seconden, topsnelheid boven 130 km/h. Bovendien is de Velox een van de soepelste wagens ter wereld : indien U een hekel hebt aan schakelen, kunt U in derde versnelling blijven van bijna voetgangerstempo tot maximumsnelheid. Neemt U eens de proef.

COMFORT : De Vauxhall geeft U het comfort van een grote wagen : gemakkelijk in- en uitstappen door de vier grote deuren : 5-6 plaatsen, vóór zowel als achter royale zitaccommodatie en beensruimte ; onbelemmerd uitzicht naar alle kanten ; een luxueus ingericht interieur met praktische bedieningsknoppen en schakelaars.

ZUINIGHEID : De ultra-moderne Vauxhall motoren zijn „super-vierkant“ : meer kilometers, minder benzine, minder slijtage.

PRESTIGE : De Vauxhall is een voorbeeld van moderne goede smaak ; harmonisch van proporties en klassiek, sierlijk van lijn : een wagen om trots op te zijn.

De Vauxhall dealer zal U gaarne, geheel vrijblijvend, nadere inlichtingen verschaffen. En maakt U eens een proefrit. U zult werkelijk verrast zijn.

VAUXHALL de meest volledige wagen voor zijn prijs

nieuwe interessante prijs

 Eén carrosserie, twee modellen : Velox 6-cyl. 21/41. Wyvern 4-cyl. 11/21.

GENERAL MOTORS CONTINENTAL Naamloze Vennootschap
Branch Rotterdam - Parklaan 17 - Rotterdam

‘Vauxhall de meest volledige wagen voor zijn prijs’.
Advertentie uit 1954. (Coll. Auteur).

Vauxhall Motors Ltd. uit Luton in het graafschap Bedfordshire werd sinds 1914 in Nederland vertegenwoordigd. De merknaam ging terug naar de twaalfde eeuw toen Fulke le Bréant voor zijn verdiensten als aanvoerder van een huurlingenleger het landgoed Luton kreeg van de Britse vorst Jan zonder Land. Hij trouwde met een erfgename met een kasteel in Lambeth bij Londen, dat bekend raakte als Fulke's Hall. Die naam verbasterde in de loop der tijden in Vauxhall. In 1857 stichtte de Schotse ingenieur Alexander Wilson de Vauxhall Iron Works in Lambeth. De eerste auto van Vauxhall werd in 1903 gebouwd en twee jaar later verhuisde het bedrijf naar Luton.

In 1925 werd Vauxhall Motors Limited overgenomen door General Motors Corporation, waarna de Nederlandse import door de vestiging van het concern in Antwerpen werd verzorgd. In augustus 1945 werden de werkzaamheden met betrekking tot de import en verkoopadministratie naar Rotterdam verplaatst, waar General Motors Continental SA een statig herenhuis aan de Parklaan betrok.

In 1955 kon de liefhebber van het Britse merk met een Amerikaans aandoende vormgeving kiezen uit drie typen met een zelfdragende carrosserie. De Wyvern was uitgerust met een 1508 cc viercilinder kopklepmotor van 40 pk bij 4000 omw/min. Deze Vauxhall had een wielbasis van 2,62 meter, een totale lengte van 4,38 meter en een eigen gewicht van 1130 kg. De voorwielloophanging was onafhankelijk met schommelarmen en schroefveren, de starre achteras had halfelliptische bladveren. De gesynchroniseerde drieversnellingsbak had stuurschakeling en in de brandstoftank ging 50 liter. De topsnelheid van de Wyvern was 100 km/u bij een verbruik van 11 liter per honderd kilometer. De catalogusprijs van de vierdeurs sedan bedroeg 6850 gulden. De Velox kostte 7650 gulden. Voor dat geld kreeg men een 4,38 meter lange vierdeurs sedan met een 2262 cc zescilinder kopklepmotor van 64,9 pk bij 4000 omw/min. De Velox had een drieversnellingsbak met stuurschakeling, een benzinetank met een capaciteit van 50 liter en een topsnelheid van 125 km/u bij een verbruik van 11 liter per honderd kilometer. Een nieuw model van Vauxhall dat jaar was de Cresta E-type, een luxe versie van de Velox met een catalogusprijs van 8250 gulden.

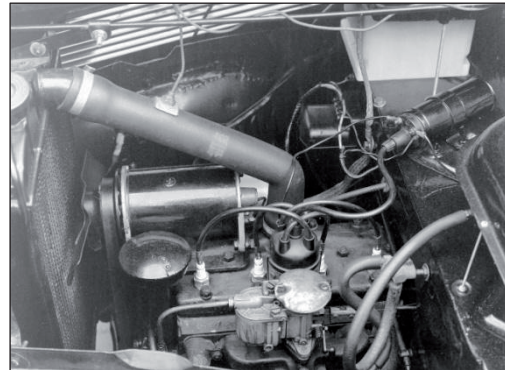
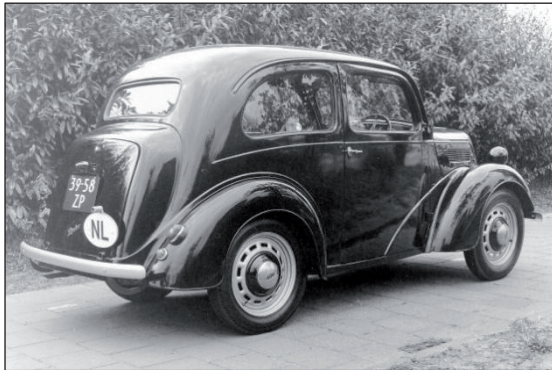


In 1955 hadden 48 Nederlanders een tweedeurs Ford Popular 103 E saloon in bezit. (foto auteur).

In het tentoonstellingsgebouw in Earl's Court in Londen, dat door tegenstanders van moderne architectuur werd afgedaan als een monstrueuze bunker, was in 1953 reden voor een feestelijke stemming. De 38ste Motor Show markeerde het halve eeuwfeest sinds de eerste Britse autotentoonstelling in het toenmalige Crystal Palace in Londen door het vorstenhuis was geopend. De afgelopen jaren had de Britse auto-industrie zich sterk ingespannen op de exportmarkt, waardoor het binnenlandse afzetgebied in enige mate was verwaarloosd. Voor bepaalde merken bestonden nog steeds aanzienlijke wachtlijsten, maar naar het zich liet aanzien zou het komend jaar een eind aan deze beperkingen worden gemaakt. Het merkwaardige deed zich echter voor dat Groot-Brittannië sinds enige tijd West-Duitse personenwagens importeerde, maar dat een Britse automobilist moeilijker aan een Ford Consul kwam dan aan een duurdere Volkswagen Kever. Beide landen waren overeengekomen dat Engeland in 1953 Duitse auto's voor een waarde van twee miljoen pond sterling zou importeren en dat de Bondsrepubliek Britse auto's voor een waarde van £ 2,7 miljoen af zou nemen. In Engeland vonden velen dit een nogal merkwaardige zaak, niet in de laatste plaats omdat een technische commissie de Volkswagen zestien jaar geleden als een verouderd concept hadden afgedaan. Anderen hadden de kwaliteiten van de Kever inmiddels leren waarderen, al was dat alleen maar vanwege het feit dat tot voor kort drie op elke vier in Engeland gefabriceerde personenwagens voor export was bedoeld. Door deze overheidsmaatregel hadden circa anderhalf miljoen Britten die een auto hadden besteld, te horen gekregen dat men wel eens tien jaar geduld zou moeten oefenen voordat men in het felbegeerde transportmiddel weg kon rijden.

In Londen pronkte de nieuwe enigszins gestroomlijnde MG TF Midget met een licht opgevoerde motor en bumpers die puristen onder de merkentrouwe liefhebbers maar niets vonden. Deze stootbuffers waren verplichte auto-onderdelen in de Verenigde Staten, een lucratieve markt waar de fabrikant op mikte. De Citroën 2CV werd een fantastisch geveerde

utiliteitswagen met een minimale verbruikswaarde genoemd, maar het Franse model was in Engeland duurder dan een Morris Minor of een Austin Seven (A 30). Wie niet op geld hoefde te letten overwoog de aanschaf van de Bentley R-type Continental Sport, een royale vijfpersoons saloon met een 4,5 liter zescilinder van 150 pk en een transmissie die was afgeleid van de Hydra-Matic van General Motors. Dezelfde automaat werd ook toegepast door Rolls-Royce. Onderaan de prijsladder stonden de Austin Seven (A 30) en de Ford Popular 103 E, die tot de goedkoopste volwaardige wagens op deze show werden gerekend. Critici vergeleken genoemde Ford met een museum op wielen, maar de Britse vakpers vond over het algemeen dat: 'The style of the Ford Popular is not outdated'.



Een ruitenwisser moest voldoende zijn en over de ouderwetse locatie van de koplampen op de voorspatborden deed men ook niet moeilijk. Ford Popular uit 1955. 'Uw liefste wens vervuld door de laagst geprijsde auto ter wereld' volgens het reclamebureau. De 1172 cc viercilinder zijklepmotor van 30 pk was thermosifon gekoeld en leverde een topsnelheid van 96,5 km/u bij een gemiddeld verbruik van 8,5 liter per honderd kilometer. (foto's auteur).

Op het vaste land versleet men de Britten wel voor conservatief en de Popular kon met de beste wil ter wereld geen schoolvoorbeeld van innovatie worden genoemd. De *Pop* zoals deze auto met een bodemprijs van 275 pond sterling (zonder aankoopvergunning) liefkozend werd genoemd, was een uitgekleden versie van de oude Anglia. Het koud geperste laddervormige chassis, de starre voor- en achteras, rudimentaire treeplanken, aangebouwde spatborden met niet daarin geïntegreerde koplampen, de mechanisch bediende remmen en de niet geheel gesynchroniseerde drieversnellingsbak wezen op een vooroorlogse stand van zaken. De 30 pk thermosifongekoelde 1172 cc viercilinder zijklepmotor was eveneens een oude bekende van Ford. Het toonaangevende *The Motor* voelde een Popular aan de tand en uit deze test kwam naar voren dat de 737 kg zware Ford 24,1 seconden nodig had om vanuit stilstand naar 80 km/u te accelereren, en dat de topsnelheid 96,5 kilometer per uur bedroeg. Het gemiddelde verbruik bij een kruissnelheid van 80 km/u was 8,5 liter per honderd kilometer. Het waren specificaties die de recensent ertoe bracht om de *Pop* een auto te noemen waar muziek in zat.

De 1,48 meter brede Ford 103 E stond hoog op de diagonale 4.50 x 17 inch banden en nodigde niet direct uit om er een sportieve slalom mee te maken. Deze sobere kampioen van de werkende klasse werd afgeleverd met een enkele, nogal traag bewegende en op de onderdruk van de motor werkende ruitenwisser. Wieldoppen en bumpers waren gelakt in plaats van verchromd. Het eveneens met het koetswerk meegelakte instrumentenpaneel bevatte de hoogst noodzakelijke meters, een gecombineerd contactslot en lichtschakelaar, een handchoke en een trekschakelaar die de startmotor aan de praat bracht. Onder het paneel bevond zich een houten bagageplankje en daar weer onder de pistoolgreep van de handrem.

Een verwarming hoefde men niet in deze Ford te zoeken, maar dat gold ook voor veel andere fabrikanten die voor de montage van een autokachel extra geld in rekening brachten. Ook richtingaanwijzers werden niet standaard bijgeleverd en alleen de voorzitting van de medepassagier was scharnierend uitgevoerd.

De versnellingsbak van de tweedeurs en behoorlijk windgevoelige Popular werd met een lange vloerpook geschakeld. Het stuurwiel was in eerste instantie uitgevoerd met veerstalen spaken, maar niet lang na de introductie werd dit door een goedkoper te produceren tweespaaks stuurwiel vervangen. De bagageruimte was vrij krap bemeten, maar wie grotere stukken moest vervoeren, kon het omlaag scharnierende kofferbakdeksel als verlengstuk van de laadvloer gebruiken. Twee lange en stevige canvasriemen gaven het deksel extra steun en in deze positie werden zowel de scharnierende kentekenplaat als de omklapbare achterlichten dusdanig gedraaid dat ze in de wettelijk voorgeschreven stand kwamen. Het klonk allemaal wat zuinigjes, maar de Ford Popular was dan ook bedoeld voor een publiek dat niet al teveel aan persoonlijk transport te besteden had en anders wellicht gebruik zou moeten maken van een motorrijwiel met of zonder zijspan en alle ongemakken die deze vorm van vervoer bij slecht weer met zich meebracht. De auto waar muziek in zat - en die volgens de fabrikant dankzij de eenvoudige constructie kon worden gerepareerd met slechts een hamer en een nijptang - zou ook in Amsterdam worden geassembleerd. Met 3875 gulden was hier te lande sprake van een bodemprijs.



Door het kofferbakdeksel te openen en met canvasriemen vast te zetten kreeg de Ford Popular 103 E meer bergruimte. De kentekenplaat met verlichting scharnierde daarbij in verticale stand om leesbaar te blijven. (foto auteur).



‘Het grote Amerikaanse merk’.
Advertentie uit 1954 van de firma die Hudson sinds 1923 importeerde. (Coll. Auteur). Onder: 1954 Hudson Hornet vierdeurs sedan. (foto auteur).



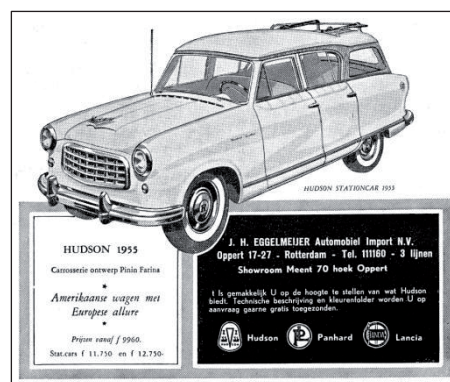
Om het stagnerende marktaandeel te verbeteren introduceerde de Hudson Motor Car Company in maart 1953 de Jet. Het type had een 3,3 liter zescilindermotor van 104 pk bij 4000 omw/min en was alleen leverbaar als vierdeurs sedan. Een dubbele carburateur en een hoge compressie cilinderkop waren optioneel en wie daar voor koos reed in een Super Jet. De standaard ingebouwde driersnellingsbak met overdrive had stuurschakeling en kon tegen bijbetaling worden vervangen door de General Motors afkomstige HydraMatic automaat. De Jet had een voor Amerikaanse begrippen korte wielbasis van 2,65 meter, een eigen gewicht van 1270 kg en een grootste lengte van 4,59 meter. De Jet had een topsnelheid van 130 km/u bij een verbruik van zeven liter per honderd kilometer en kostte in Nederland 12.500 gulden. Ondanks het op de markt brengen van deze betaalbare compact car en de vele overwinningen in stock-car races met een Hudson Hornet leed het concern in 1953 een verlies van ruim zes miljoen dollar. De financiële problemen van het bedrijf uit Detroit resulteerden op 1 mei 1954 in een fusie met autofabrikant Nash-Kelvinator Corporation uit Kenosha, Wisconsin, onder de handelsnaam American Motors Corporation. Aanvankelijk zou ook Packard deel gaan uitmaken van deze combinatie, maar dan wilde Packard president Harold Nance wel de scepter over AMC zwaaien. Daar voelde George Mason (president van Nash-Kelvinator) echter niets voor. Niet lang na de bundeling van krachten werd de fabriek van Hudson gesloten en de productie verplaatst naar Kenosha.

In 1954 maakten 576 Hudsons deel uit van het Nederlandse personenwagenpark. Wie dat jaar een nieuwe wagen van het merk in wilde rijden had de keus uit drie opties: de Jet (super), de Hornet-Six en de Wasp (super). De 5,29 meter lange en 1625 kg zware Hornet-Six had een 5047 cc zescilinder zijklepper van 170 pk en een topsnelheid van 160 km/u bij een verbruik van 20 liter per honderd kilometer. De Wasp (super) was uitgerust met een 4293 cc zescilinder zijklepmotor van 129 pk bij 4000 omw/min had een topsnelheid van 155 km/u bij een verbruik van 16 liter per honderd kilometer. De Hudson Jet (super), die ondanks een prijsverlaging in het land van herkomst maar matig werd verkocht, verdween niet lang na de formatie van American Motors Corporation van het toneel.

In 1955 importeerde J.H. Eggelmeijer N.V. elf Ramblers - een modelnaam die Hudson met Nash deelde. Het type had een 3206 cc zescilinder zijklepmotor van 91 pk bij 3800 omw/min. De tweedeurs sedan kostte 9960 gulden, de vierdeurs sedan had een prijs van 11.500 gulden en de Rambler Country Club hardtop kon worden ingereden na betaling van 12.500 gulden. Naar de zescilinder Wasp was kennelijk zo weinig vraag dat er slechts een werd ingevoerd. Daarnaast werden drie Hornets naar Amsterdam verscheept. Deze Hudson had een 5047 cc zescilinder van 172 pk bij 4000 omw/min en voor deze sedan betaalde men 16 mille. Tegen bijbetaling kon de handgeschakelde drieversnellingsbak worden vervangen door een HydraMatic automaat. De liefhebber van Hudson die dat jaar het onderste uit de kan wilde hebben, koos voor de 5,57 meter lange en 1800 kg zware vierdeurs Hornet V8 sedan met een prijs van 18,5 mille. De van Packard afkomstige 5,2 liter kopklepmotor had een vermogen van 211 pk bij 4200 omw/min en leverde een topsnelheid van 165 km/u bij een verbruik van 20-22 liter per honderd kilometer. De eveneens van Packard afkomstige Ultramatic automatische transmissie was bij deze Hudson Hornet standaard ingebouwd. In 1956 kreeg Rambler een eigen merkstatus van AMC en was het motorvermogen opgevoerd tot 120 pk. Op 25 juni 1957 reed de allerlaatste Hudson in Kenosha van de assemblagelijin



1954 Hudson Hornet vierdeurs sedan met een 'Instant Action' 5047 cc zescilindermotor van 160 pk bij 4000 omw/min. Topsnelheid 160 km/u bij een verbruik van 20 liter per 100 km. Uitgevoerd met Twin-H Power (dubbele carburateur) was het motorvermogen 170 pk. (foto auteur).



Eindassemblagelijin in 1956 met Hudson Hornets in Kenosha. Links die van Nash Ambassador Specials. De carrosserieën van beide merken waren op details na identiek. Rechts: 'Amerikaanse wagen met Europese allure'. Advertentie uit 1955 voor de vierdeurs Rambler Cross-Country stationcar, waarvan er dat jaar ruim 12.000 werden gebouwd. Onder: 'Reeds 50 jaar 'n kwaliteitsbegrip'. Advertentie uit 1955. (Coll. Auteur).

**„Onzekerheid”
zit altijd naast hem!**

Hij behoort tot die automobilisten, die alles regelmatig controleren... maar soms in geen maanden naar hun accu omkijken. Daarom rijdt de onzekerheid altijd met hem mee, want bij weigering van de accu kan hij niet starten en weigert zijn verlichtings-installatie.

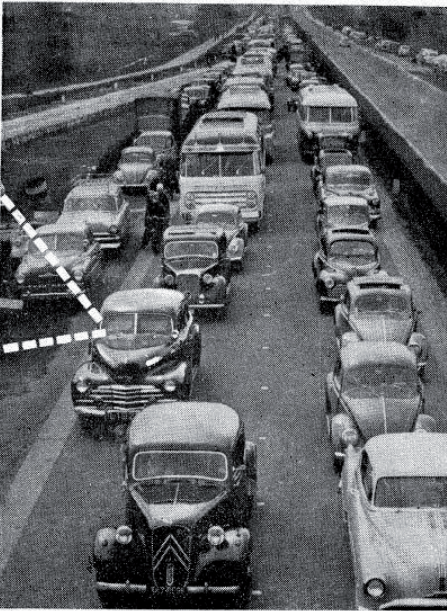
Met 'n VARTA-accu en de geregelde VARTA-service wordt hij de ideale automobilist omdat hij *dan* zekerheid heeft.

zekerheid
VARTA
zuinigheid

Reeds 50 jaar 'n kwaliteitsbegrip

Iedere autovakman weet dit.

Nu ook als enige met trioglas-isolatie (geocotr.)
2 jaar garantie



*Even stilstaan
bij een snelle wagen!*

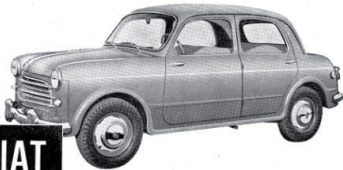


Wilt U iedereen verblaffen met het snelle optrekken van Uw wagen? Rijd dan in de nieuwe Fiat 1100.

Wilt U, trots en gelukkig, over de wegen zoomen met 'n wagen die heuglijk is kinderlijke volijftigere te pannen? Rijd in de Fiat 1100.

Wilt U een mooie auto, waarmee U zelfverzekerd voor ieders deur kunt komen? De „1100” is Uw wagen: fraai van lijn, welverzorgd van interior, met ruime banken (1,30 m) en vier gemakkelijke deuren. 115 km per uur, circa 15 km op 1 liter benzine. En een veilige, ongelooflijk vaste wegligging!

Vanaf f 6350.- (Gespreide betaling mogelijk).



FIAT 1100

De nieuwe Fiat 1100... zoals elke Fiat: fantastisch!

Ing. J. Leonard Lang's Automobielbedrijven N.V., Suidhinderkade 114E - Amsterdam - Telefoon 719744

‘En een veilige, ongelooflijk vaste wegligging’. Advertentie uit 1955. (Coll. Auteur). Onder: 1956 NSU/Fiat 1100-103 E met een 1089 cc viercilindermotor met onderliggende nokkenas en een vermogen van 40 pk bij 4000 omw/min. Topsnelheid 120 km/u bij een verbruik van 8 liter per 100 km. (Bangkok, december 1983. Foto auteur).

In 1953 nam de Fabbrica Italiana Automobili Torino de Nuovo 1100-103 in productie. Fiat, dat sinds 1919 door J. Leonard Lang's Automobielbedrijven N.V. in Nederland werd vertegenwoordigd, maakte dat jaar met 6433 stuks of 3,4 procent deel uit van het nationale personenwagenpark.



De Fiat type 1100 werd in 1937 geïntroduceerd en had een van het type Balilla Sport 508 C afkomstige motor die tot 1970 vrijwel ongewijzigd is gebruikt. In 1953 kwam de 1100-103 op de markt met een nieuwe pontonvormige carrosserie die op kleine wijzigingen na tot 1966 in productie bleef. In 1953 had de Fiat 1100A Standard met verwarming een ondernemersprijs van 6595 gulden. Particulieren betaalden voor dit vierdeurs model 6764 gulden. Het prijsverschil was de omzetbelasting. Daarnaast importeerde J. Leonard Lang's Automobielenbedrijven N.V. met kantoor en showroom op de Stadhouderskade 114 in Amsterdam de 1100B de Luxe met verwarming met een ondernemersprijs van 6895 gulden. Particulieren die deze 3,75 meter lange wagen met een wielbasis van 2,34 meter en een zelfdragende carrosserie wilden aanschaffen, betaalden 7072 gulden. De watergekoelde 1089 cc viercilinder kopklepmotor met tuimelaars en onderliggende nokkenas had een maximum vermogen van 36 pk bij 4400 omw/min. De Fiat 1100-103 had een gesynchroniseerde vierversnellingsbak met stuurschakeling en een brandstoftank met een capaciteit van 33 liter. De topsnelheid was 116 km/u bij een verbruik van acht liter per honderd kilometer. Wie meer wilde kon de 1100-103 TV bestellen. Deze Fiat had een 1089 cc motor van 50 pk bij 5400 omw/min en een top van 135 km/u bij een verbruik van 8,5 liter per 100 kilometer. Naar de Fiat 1100 was in Nederland niet bijster veel vraag. In 1955 importeerde J. Leonard Lang's Automobielenbedrijven N.V. er 281 in complete staat en assembleerde men er 633 in Boskoop. Later werden deze werkzaamheden verplaatst naar een bedrijfspand tussen de Daniël Goedkoopstraat en de Spaklerweg in het industriegebied OverAmstel in Amsterdam.



De producten van Fiat werden ook naar Thailand geëxporteerd en hadden mede door het klimaat een behoorlijk lange levensduur. Afgebeeld is een 1100-103 H Export Special sedan met een 1089 cc viercilinder kopklepmotor van 50 pk bij 5200 omw/min. Topsnelheid 130 km/u bij een verbruik van 8 liter per 100 kilometer. (Bangkok, december 1983. Foto auteur).