

# **Salsa, suikerriet en sleeën**

Een reisverslag

Op weg naar de vijfenveertig kilometer lange Almendares die Vedado van Miramar scheidt en de stad van water voorzagt, passeerden we de zuidelijke kant van het Cementerio de Cristóbal Colón. De laatste rustplaats van Chano Pozo speelde door mijn hoofd, maar ook dit keer zag ik er vanaf om het op te zoeken en er een foto van te maken. Op de drukke San Antonio Chiquita passeerde een vierendertig jaar oude Plymouth Belvedere sedan een goed gevulde stadsbus, en liet ik dat voorbeeld van de uit de hand gelopen staartvinnenrage natuurlijk niet schieten. Ten noordwesten van de begraafplaats in een buurt waar straten geen namen maar nummers hadden, zag ik een Studebaker Lark VI sedan. Op het moment dat ik een foto wilde maken, kwam iemand op een sportfiets in beeld. Hoewel ik de afgelopen tijd aardig wat bejaarde benzineslurpers van Ford, Mercury, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, Cadillac, Plymouth, Dodge, Chrysler en andere Amerikaanse sleeën van weleer had zien rijden, werd in Havana steeds meer gefietst. Twee jaar geleden toen Moskou de aardolieleveranties aan Cuba op een lager pitje had gezet, verkondigde Fidel Castro dat het tijdperk van de tweewieler was aangebroken. Fietsen was niet alleen gezond en beter voor het milieu, maar bespaarde ook op kostbare brandstof.



Een 59S Studebaker Lark VI DeLuxe sedan uit het introductiejaar 1959 met een 90 pk zescilinder en een nieuwprijs van 1995 dollar. Een V8-motor van 195 pk was een optie. Het compacte model naar een ontwerp van industrieel vormgever Duncan McRae leverde bij de presentatie 278 nieuwe dealers en dertigduizend bestelde Larks op en redde het concern in South Bend, Indiana, van een voortijdige ondergang. Na het uiteenvallen van de Sovjet-Unie en de toenemende benzineschaarste wordt in Cuba steeds meer gefietst. Op wat sportfietsen na zijn de meeste op het eiland gebruikte rijwielen door leerlingen van technische scholen in Havana geassembleerd met onderdelen uit de Volksrepubliek China. Voor het verouderde model dat in China de 'Vliegende Duif' werd genoemd, kocht de leverancier het patent van een Britse fabrikant. (foto auteur).

Zaterdag 16 mei

We stonden om zeven uur op, namen een douche, en maakten het koelkastje leeg voor het laatste ontbijt in Havana. Na de Deense ham uit blik een restje jam en koffie met een paar broodjes uit de eetzaal, stapten we om kwart over acht in een Panataxi. We moesten op Wajay Airport zijn. Maar omdat dit vliegveld kort geleden nog gebruikt was voor de repatriëring van de laatste Cubaanse militairen uit Angola, wist de chauffeur niet beter dan dat we op José Martí International Airport moesten zijn. Na een enorme omweg arriveerden we aan de andere kant van hetzelfde vliegveld, waar een Ilyushin Il-18B van Cubana de Aviación voor de vlucht naar Holguin werd klaargemaakt. Nadat ik vijftientig dollar had afgerekend en we waren ingecheckt, wachtten we op een houten bank bij een terras op het vertrek. Terwijl we het over de plus- en minpunten van de afgelopen vakantie hadden en ik wat notities maakte voor een schadeclaim wegens verkeerde informatie van Alba Travel Service die de zaken van Indigo Tours in Amsterdam behartigde, kwam het echtpaar Vigo naar ons toe. Paula, die voor haar werk naar Canada ging, en Luis wensten ons een goede reis en ik vroeg of ze een foto van ons wilden maken. Om kwart over tien verscheen een stewardess, die de passagiers voor de vlucht naar Holguin vriendelijk verzocht om met haar mee te gaan. Wajay Airport deed me denken aan oude bioscoopjournals van Schiphol. Geen uitgestrekt stationsgebouw met overdekte pieren en verrijdbare slurven die op de vliegtuigdeur aansloten, maar een simpel witgeschilderd houten hekwerk met een kleine deur. Nadat de geüniformeerde dame die met een sleutel van het slot had gehaald, liepen we over het beton naar het viermotorige turboproptoeel met een vormgeving die op de Lockheed L-188 Electra leek.

Even over half elf stegen we op met een hoop lawaai. Nadat de veiligheidsgordels weer los waren gemaakt, kwam een stewardess met een charmante glimlach langs en kregen we *café Cubano* en een paar sandwiches, die in vetvrij papier waren verpakt. Na een korte tussenstop in toeristenparadijs Varadero, landden we rond de klok van een uur op de naar de Cubaanse verzetsheld Frank Pais vernoemde luchthaven van Holguin. Buiten stonden palmbomen roerloos in de brandende hitte en brak het zweet me uit zodra ik een voet op het vliegtuigtrapje had gezet.



Een kiekje van Saskia en de auteur op het terras van Wajay Airport in Havana. Een paar weken eerder was dit nog een vliegveld dat gebruikt was voor de repatriëring van de laatste Cubaanse militairen uit Angola. (foto Paula Vink). Rechts: de vlucht naar Holguin met een viermotorig Ilyushin IL-18B Moskva turboproptoeel van Cubana de Aviación. (foto auteur).

Nadat we voor vluchtnummer MP631 waren ingecheckt en de douane ons had laten passeren, moest er geduld worden geoefend voordat we in de tweemotorige Boeing 767 van Martin Air konden plaatsnemen. In het kleine restaurant speelde een bandje en maakte een man klarinetachtige geluiden door middel van een dubbelgevouwen boomblaadje tussen zijn lippen. Ik verveelde me wezenloos en had waarschijnlijk nog nooit zo lang door een en hetzelfde raam gekeken. Je kon geen kant op in het benauwde stationsgebouw, waar snacks, maaltijden en prullige souvenirs voor veel dollars werden verkocht. Tegen drieën barstte een geweldige hoosbui los en twee uur later kwam eindelijk het verlossende woord. Om tien voor half zes gingen we de lucht in met vertrouwde westerse techniek en verdween het marxistisch-leninistische paradijs waar revolutionairen volgens Fidel Castro niet met pensioen gingen.



Las Américas International Airport in Punta Caucedo nabij Santo Domingo en Boca Chica in de Dominicaanse Republiek. Het toestel waarmee we naar Amsterdam terugvlogen was een van de zes Boeing 767-300ER's van Martin Air voor vluchten met verre bestemmingen en op charterbasis. (foto auteur).

Op Las Américas International Airport in Punta Caucedo nabij Santo Domingo in de Dominicaanse Republiek, werd de Boeing bijgetankt en moest er in de drukbevolkte transithal weer geduld worden geoefend. Saskia ging wat te eten halen en ik raakte in gesprek raakte met een fysioloog uit Nederland. We hadden het over de plussen en minnen van Havana en over de klassieke Britse AJS S3 496 cc V-twin motorfiets waarop hij in de weekends reed. Saskia kwam terug van het snelbuffet en zei dat ze er op deze luchthaven ook wel raad mee wisten. Voor de sandwiches met kalkoen had ze twaalf dollar moeten betalen. Op zondag, even na het middaguur, landden we op Schiphol, waar we onze bagage geradbraakt van de carrousel haalden.

Bij de taxistandplaats voor het stationsgebouw rekende een chauffeur ruim veertig gulden voor een rit van niets. Het leek Havana wel. Het duurde een eeuwigheid voordat de bus naar Amstelveen arriveerde en we gapend instapten. We reden langs het vliegveld, passeerden de tot restaurant verbouwde verkeerstoren van het oude Schiphol, en een minuut of twintig later liepen we van de halte naar de woning. De benedenburen hadden voor de planten gezorgd en kranten en post op tafel gelegd. Naast rekeningen, reclamedrukwerk en een ansichtkaart met vakantiegroeten van kennissen uit Noorwegen, was er ook een brief van Kluwer Technische Boeken uit Deventer. De redacteur had goed nieuws te melden. *Op tweewielers door de tijd* was van de pers gekomen en zou een dezer dagen in de winkel liggen. Mijn werkstuk over de opkomst en in veel gevallen ook de ondergang van meer dan honderd fabricaten was gebaseerd op foto's van motorfietsen, scooters en brommers, die ik de afgelopen jaren in Europese en Amerikaanse musea had gemaakt. Terwijl ik onder het dekbed kroop om eens goed uit te slapen, speelden ideeën door mijn hoofd voor een boek over het unieke rijdende museum in het land van salsa, suikerriet en sleeën.



Ruim baan voor fietsers en een Mercedes-Benz 220 uit het midden van de jaren vijftig op de stoep. Rechts een in 1958 gebouwde vierdeurs Rambler Rebel DeLuxe sedan met een V8-motor van 215 pk en een nieuwprijs van 2047 dollar. De eerste Rambler werd in 1900 gebouwd door de uit Engeland afkomstige rijwielfabrikant Thomas B. Jeffery. Vierenvijftig jaar later fuseerde het bedrijf uit Kenosha in Wisconsin met de eveneens onafhankelijke autofabrikanten Nash en Hudson tot American Motors Corporation. In 1971 werd Rambler een historisch merk en tien jaar later werd AMC door Chrysler overgenomen. (foto auteur).



## Het rijdend museum

Nog niet zo lang geleden was er in Havana de Automovil y Aero Club de Cuba. Ik had me laten vertellen dat het een exclusieve herenclub volgens de beste Britse tradities moest zijn geweest. Een waar bemiddelde automobilisten in afwachting van een uitgelezen diner bij een goed glas wijn of een cocktail een sportief verreden rally en de nieuwste automodellen bespraken. Dat was in het midden van de jaren vijftig, toen het Cubaanse wagenpark meer dan driehonderdduizend personenauto's omvatte en het eiland onder nog Amerikaanse invloed stond. Statistisch gezien kwam dat neer op 38,6 personenwagens per duizend inwoners, wat echter niet wilde zeggen dat de man in de straat een auto bezat. Het merendeel van die auto's was in de Verenigde Staten gebouwd en in eigendom van een kleine Cubaanse elite en van Amerikanen die zich op het eiland bezighielden met grondspeculaties en met de export van suiker, tabak, zuidvruchten en mineralen. Daarnaast verdiende de Amerikaanse onderwereld geld als water met de exploitatie van hotels, nachtclubs, casino's, bars en bordelen. Aan die periode kwam een einde toen Fidel Castro en zijn vrijheidsstrijders Havana zegevierend binnenreden. Met de bekrachtiging van de wet nummer 890 werden driehonderdtweëntachtig grote Cubaanse en buitenlandse suikerfabrieken, banken, bedrijven en olieraffinaderijen genationaliseerd. Kort daarop kondigde Washington een beperkt handelsembargo tegen Cuba af. In januari 1960 werden de diplomatieke betrekkingen tussen beide landen verbroken, en verlieten Amerikanen het eiland. Aanvankelijk zette men de auto op de boot naar Miami, maar toen deze veerdienst werd gestaakt, bleven vele sleeën achter. Na de mislukte invasie in de Varkensbaai door Cubaanse ballingen, die door de Amerikaanse inlichtingendienst CIA waren bewapend en een militaire training in Guatemala en de Verenigde Staten hadden gehad, stelde Washington een volledig handelsembargo in.

In 1965 bestond het Cubaanse wagenpark uit nog maar 162.000 personenauto's en bleef de import van nieuwe exemplaren tot het begin van de jaren zeventig beperkt tot een schamele tweeduizend stuks, die grotendeels afkomstig waren uit de landen van het Oostblok. Op de permanente tentoonstelling Expocuba werden weliswaar een stuk of tien personenwagens van eigen makelij getoond, maar het naar de Indiaanse Taino-stam in Cuba vernoemde merk bracht het niet tot serieproductie. Het grote aantal dollarkoningen, zoals Amerikaanse auto's vroeger wel in Nederland werden genoemd, hadden intussen nieuwe eigenaren gevonden en bleven dat doen waarvoor ze waren gemaakt. Chassis die bij wijze van spreken het eeuwige leven hadden, relatief laag getoerde motoren met een grote zuigerverplaatsing, een evenredig groot koppel en een autovriendelijk klimaat waren daar debet aan. Het handelsembargo leverde echter steeds meer problemen op, doordat er voor het Amerikaanse wagenpark geen vervangende onderdelen meer te krijgen waren. Bovendien moest Cuba van de ene dag op de andere overschakelen van een kapitalistisch ingestelde economie en daarbij horende productiewijze naar een socialistisch systeem. De technische achterstand op het gebied van gemotoriseerd vervoer van het Oostblok was een volslagen verrassing voor het Ministerie van Industrie, dat geleid werd door voormalig arts en held van de Cubaanse Revolutie Ernesto 'Che' Guevara. Pogingen bijvoorbeeld om autobussen van GMC (General Motors Corporation) op Russische dieselmotoren te laten rijden, liepen uit op een fiasco.

Reparaties aan automatische versnellingsbakken konden niet worden uitgevoerd, omdat men dergelijke transmissies niet in de Sovjet-Unie fabriceerde. Zo veranderde de oorspronkelijke uitstraling van de Amerikaanse droomauto's in veel gevallen in rijdende curiosa. Maar de meeste slagschepen van toen werden door de toenemende benzinetekorten langparkeerders. Paard en wagens werden weer van stal gehaald en fietsen bepaalden meer en meer het straatbeeld. In 1990 assembleerden leerlingen van technische scholen in de hoofdstad ruim een half miljoen rijwielen met uit de Volksrepubliek China afkomstige onderdelen. De leverancier had het patent van het model van kort na de Tweede Wereldoorlog van een Britse fabrikant gekocht. En de de Automovil y Aero Club de Cuba in Havana? Toen de auteur tijdens zijn vakantie voor informatie naar het adres Malecón 217 Bayos ging, kwam hij voor een gesloten deur en mocht worden aangenomen dat de vereniging was opgeheven.



In de nacht van 26 juli 1953, de zondag van het carnaval, vertrok een stoet van particuliere personenwagens uit Havana voor een duizend kilometer lange rit naar het oosten. Een van die auto's was de amper ingereeden vierdeurs Buick series 50 Super Riviera sedan van Fidel Castro. Het model op de foto met ontbrekende sierstrips en bumperrozetten die er niet op thuishoren was uitgerust met een V8-motor van 164/170 pk en had een nieuwprijs van 2696 dollar. Stuurbekrachtiging en een automatische transmissie die de Twin Turbine DynaFlow werd genoemd, waren opties in dit jaar dat de Buick-divisie van General Motors Corporation het halve eeuwfeest vierde.

De overval op de Moncada-kazerne in Santiago de Cuba door honderddrieëntwintig mannen en twee vrouwen was slecht voorbereid. De rebellen met jachtgeweren waren geen partij voor de zwaarbewapende militairen van de kazerne. Na een half uur waren acht van hen gedood en was de rest gevlucht. Circa negentig opstandelingen werden kort daarop opgepakt en doodgemarteld door de beulsknechten van dictator Batista. Bij sommigen werd een oog uitgerukt, dat daarna aan de naaste familieleden werd getoond. Fidel Castro en zijn jongere broer Raúl hadden uitzonderlijk veel geluk dankzij familierelaties in hoge kringen en werden veroordeeld tot vijftien jaar cel op het gevangeneiland Isla de Pinos. (foto auteur).

In 1938 tekende de Amerikaanse president Franklin Delano Roosevelt de wet op het minimumloon, waardoor een arbeider ten minste vijftientig dollarcent per uur ging verdienen. Ook werd kinderarbeid wettelijk verboden, de werkweek vastgesteld op maximaal vierenveertig uur, en moesten werkgevers overwerk uitbetalen met anderhalf maal het uurloon. Het was een jaar waarin de Amerikaanse economie een tijdelijke recessie doormaakte, wat een direct effect op de verkoop van nieuwe auto's had. De Ford Motor Company fabriceerde dat jaar minder dan de helft van wat men in het voorgaande topjaar in de showroom had gezet. Een van de 410.263 auto's die het concern ditmaal afleverde is het hier afgebeelde model 82A Standard Tudor, of tweedeurs in Fordterminologie. De 2,23 liter V8-zijklepmotor van 60 pk was het jaar daarvoor in productie genomen en vooral voor de Europese markt ontwikkeld, waar wegenbelasting op het slagvolume van de motor was gebaseerd.



Een vijfpersoons Ford model 82A Standard Tudor sedan uit 1938 met een speciaal voor de Europese markt ontwikkelde 2,23 liter V8-motor van 60 pk en een nieuwprijs van 640 dollar. (foto's auteur).

Het vijfpersoons model had een wielbasis van 2,85 meter en een rijklaar gewicht van 1155 kilo. Een tweede ruitenwisser, wioldoppen en een reserveband waren niet bij de prijs inbegrepen en moesten apart worden gekocht. Ford was in die jaren niet direct haantje de voorste als het om technische innovaties ging. Auto's met het blauw-witte ovale merkembleem hadden afhankelijke wielophanging en mechanisch werkende kabelremmen in plaats van betrouwbaardere hydraulische remmen, die de meeste andere fabrikanten al geruime tijd toepasten. Op de thuismarkt veroorzaakte de matig presterende Ford V8/60 geen stormloop bij de dealers. Amerikaanse automobilisten hadden liever een zescilinder van Ford gehad, maar van dat motortype had de oprichter een afkeer na het fiasco van zijn mislukte prestigemodel K (zie ook mijn boek *Ford 'made in Holland' - deel 1*). Toen duidelijk werd dat de Ford V8/60 in veel gevallen voor winkeldochter speelde, werd bij het concern in Dearborn onder de rook van motorcity Detroit het roer omgegooid. Drie jaar na de introductie en met een productievolume van ongeveer driehonderdduizend exemplaren verdween de Ford V8/60 van het toneel en kwam de modelserie Ford 1GA Six met een zescilinder lijnmotor van 90 pk ervoor in de plaats.





Een door Chrysler Corporation of Canada Limited in Windsor, Ontario, gebouwde vierdeurs Dodge D-21 DeLuxe Special sedan uit 1941. Deze modelserie had een zescilinder van 91 pk en een nieuwprijs van 1075 dollar. In februari van het jaar daarop schakelde de fabrikant over op de productie van militair materieel. (foto auteur).

In 1941 werd er op drie continenten gevochten, maar bleef Cuba buiten schot. Op het Caribische eiland werd weer van 'de dans der miljoenen' gesproken, toen er net als tijdens de Eerste Wereldoorlog een recordexport van rietsuiker en rundvlees werd bereikt. Ook de Verenigde Staten waren nog neutraal, maar Canada fabriceerde al volop militair materieel voor Groot-Brittannië dat de strijd tegen nazi-Duitsland en zijn Aspartners Italië en Japan in zijn eentje volhield. Bij Chrysler Corporation of Canada Limited in Windsor aan de Detroit-rivier kwam dat jaar de hier afgebeelde vierdeurs Dodge D-21 DeLuxe Special sedan van de assemblageband. Het model had een 2,39 meter lang chassis met dwarsverbindingen, met daarop een carrosserie van een Plymouth. Om de laagst geprijsde auto van de in 1917 geopende fabriek meer status te geven waren sierchroom en interieurafwerking van een Dodge afkomstig. De stylisten hadden niet echt veel moeite gedaan om de ware herkomst van deze jaargang te verbloemen, en ondanks de detailverschillen bleef het een opgesmukte Plymouth. De Dodge DeLuxe Special en de duurder geprijsde D-20 Kingsway werden niet in de Verenigde Staten verkocht. Brede sierdelen aan weerszijden van de voorbumper, een centraal geplaatste *override* of bumperrozet en dubbele elektrisch werkende ruitenwissers waren tegen meerprijs leverbaar. In het bovenste deel van het koplamparmatuur zat de parkeerverlichting. De krachtcentrale van een Canadese Dodge was een uit de jaren dertig daterende gietijzeren zescilinder zijklepmotor met een vermogen van 91 pk. In februari 1942 schakelde de fabriek in Windsor volledig over op de productie van militaire voertuigen.

Een uitwaaiende grille maakte anno 1941 deel uit van de Amerikaanse automode. Behalve de aantrekkelijke vormgeving van de meest gebouwde personenwagen ter wereld bood Chevrolet ook betrouwbare techniek onder de motorkap. De *Stove Bolt Six* was een kopklepper die zijn debuut in het laatste weekend van 1929 had gemaakt. Dat deze gietijzeren zescilinder een goed ontwerp was, mocht blijken uit het simpele feit dat de divisie van General Motors Corporation het tot 1955 als enige leverbare motor in gebruik hield en er op jaarbasis meestal wel een miljoen auto's werden verkocht. De op verschillen punten nogmaals verbeterde motor van genoemde jaargang had een zuigerverplaatsing van 3,55 liter en leverde een vermogen van 90 pk. Een primeur bij Chevrolet in genoemd jaar waren de volledig in de spatborden geïntegreerde koplampen. Ook nieuw was de in zijn geheel te openen motorkap, dit in tegenstelling tot de eerder toegepaste scharnierende platen aan de zijkanten.



Twee Chevrolets die eenenvijftig jaar op de weg waren toen ik ze in Havana fotografeerde. De vierdeurs KA Special DeLuxe Sport sedan had een 90 pk zescilindermotor en een nieuwprijs van 851 dollar. Het model werd in 1941 in een oplage van 148.661 exemplaren gebouwd. Alles bij elkaar leverde de kostwinner van General Motors Corporation meer dan een miljoen personenwagens af in dit laatste vredesjaar van de Verenigde Staten. (foto's auteur).

De Chevrolet AH Special DeLuxe, waarvan ik er twee in Havana fotografeerde, had een stuurwiel met verchromde claxonring, een radio met korte golfband, een extra asbakje achterin, armsteunen in de voordeuren en een verchromde sierlijst rondom de voorruit. Bij de lager geprijsde Chevrolet AG Master DeLuxe was dit van rubber. Verder had een Chevrolet een handgeschakelde drieviersnellingsbak met de pook aan de stuurkolom en onafhankelijke voorwielophanging. De met rubber strips beklede treeplanken, die de auto had overgenomen van de koets met paardentractie, begon nu langzaam maar zeker te verdwijnen. Anno 1941 waren ze bij Chevrolet voor het eerst onder de uitstulpingen van de portieren opgeborgen. Na de Tweede Wereldoorlog verdwenen de *running boards* voorgoed van het toneel, waardoor de Amerikaanse auto meer interieurruimte had. De vierdeurs Chevrolet AH Special DeLuxe Sport sedan verscheen in een oplage van 148.661 stuks. Het exemplaar op de rechter foto beschikt nog steeds over luxe accessoires als verchromde voorspatbordplaten en een *sun visor*. Het ligt voor de hand dat je in een stad als Havana veel plezier hebt van deze grote verstelbare metalen zonneklep boven de voorruit. De mascotte op de motorkap is overigens geen originele accessoire. Het is een pelikaan die specifiek thuishoort bij het prestigemerck Packard. In februari 1942 schakelde ook Chevrolet volledig over op de productie van militair materieel.

Toen de eerste naoorlogse Dodge van de assemblageband reed, stond er maart 1946 op de kalender. Zoals bij de meeste andere fabrikanten het geval was, waren ook de auto's van Dodge op sommige punten verbeterd, maar was de basistechniek vier jaar oud. De modelserie D-24 was uitgerust met een 3,7 liter zescilinder zijklepmotor van 102 pk. De onafhankelijke voorwielloophanging bestond uit triangelvormige stangen met schroefveren en stabilisatoren. Bij de achteras waren halfelliptische bladveren gebruikt. Een Amerikaanse personenauto uit die dagen had doorgaans een uit twee delen bestaande voorruit, in een huidige ogen groot stuurwiel en treeplanken die aan het oog waren onttrokken door de aan de onderkant uitstulpende portieren. Een rond aflopende daklijn, die in de jaren dertig nog voor stroomlijn door moest gaan, was inmiddels een achterhaald thema. Veel autofabrikanten lieten dit voorlopig maar zo totdat men met nieuwe modellen op de markt zou komen. In die eerste naoorlogse periode bestond er een schaarste aan staal en chroom, en was het niet ongewoon dat de klant met een wagen bij de dealer wegreed, waarvan de bumpers uit metaalkleurig geverfde houten delen bestonden. Het vergde tijd om op volle productie te komen. In genoemd jaar sloot men bij Dodge de boeken met een productievolume van 156.128 personenwagens en stond de Chrysler-divisie als vierde op de ranglijst van best verkochte merken. Nieuw in detail was een hekvormige grille met laag geplaatste vierkante parkeerlichten aan weerszijden ervan. De hydraulische remmen op de voorwielen hadden dubbele remcilinders, de handgeschakelde driersnellingsbak was verbeterd, en het full-flow oliefilter verwisselbaar. Een hydraulische koppeling die de Fluid Drive werd genoemd, was aanvankelijk tegen meerprijs leverbaar, maar werd vanaf het tweede vredesjaar standaard ingebouwd. De Dodge D-24 had een wielbasis van 2,98 meter en een lengte van 5,06 tot 5,13 meter. De modelserie bestond uit de lager geprijsde D-24S DeLuxe met drie carrosserie-uitvoeringen en de duurdere D-24C Custom, die leverbaar was in vijf carrosserieënuitvoeringen. Een typerend voorbeeld van noodgedwongen improvisatie in Havana is een hangslotje onder de handgreep van het kofferbakdeksel van de Dodge op de linkerfoto.



In maart 1946 hervatte de Dodge-divisie van Chrysler Corporation de productie van personen- en bedrijfswagens voor de civiele markt. Links een Dodge D-24S DeLuxe sedan met een nieuwprijs van 1339 dollar. Rechts een Dodge D-24C Custom sedan, die een jaar later is gebouwd en een nieuwprijs had van 1507 dollar. Beide modellen hadden een 3,7 liter zescilinder lijnmotor van 102 pk. De modelserie D-24 bleef tot 1949 in productie en werden toen vervangen door de modelseries Wayfarer, Meadowbrook en Coronet. Vier jaar later introduceerde Dodge een V8-motor van 4 liter met een vermogen van 140 pk. (foto's auteur).

Op 14 augustus 1945 capituleerde het Japanse keizerrijk onvoorwaardelijk en was de Tweede Wereldoorlog definitief voorbij. Op 26 oktober van dat jaar presenteerde de Ford Motor Company in de balzaal van het Waldorf Astoria Hotel op Park Avenue in New York City de modelseries 6GA Six en 69A V8 aan het autohongerige publiek. Hoewel beide modelseries gebaseerd waren op een vier jaar oude technische stand van zaken, boekte het concern op die dag driehonderdduizend bestelorders. Het was een succes dat Ford dringend nodig had. Het oude riant te noemen marktaandeel van veertig procent was in het laatste vooroorlogse boekjaar naar een schamele achttien procent gedaald.



Een in 1946 gebouwde Ford 6GA Six DeLuxe Fordor sedan met een 90 pk zescilindermotor en een nieuwprijs van 1198 dollar. Rechts: een Ford 79A V8 DeLuxe Fordor sedan uit hetzelfde jaar met een 100 pk V8-motor en een nieuwprijs van 1346 dollar. (foto's auteur).

De Ford modelserie 6GA Six had een 3,7 liter zescilinder zijklepmotor, die 90 pk leverde en bekend stond als een aanzienlijke oliebruiker. De modelserie 79A V8 was uitgevoerd met een opgewaardeerde versie van de krachtcentrale die het concern in 1932 in productie had genomen. De eerste naoorlogse *flathead* (bijnaam voor een V8-zijklepmotor) van Ford had een zuigerverplaatsing van 3,9 liter en leverde een vermogen van 100 pk. Beide typen hadden een wielbasis van 2,85 meter, een groter remoppervlak dan voorheen, respectievelijke topsnelheden van 130 en 140 km/u en waren leverbaar in de uitvoeringen DeLuxe en Super DeLuxe. De stadslampen waren rechthoekig van vorm en zaten tussen de koplampen in en pal boven de uit vijf brede horizontale verchromde sierbalken opgebouwde grille. De Ford Motor Company bood achttien verschillende modeluitvoeringen, waaronder een vijfpersoons cabriolet met een V8-motor en een carrosserie, waarvan de zijpanelen waren bekleed met essen- en mahoniehouten sierdelen. De ruim twaalfhonderd keer gebouwde Super DeLuxe Sportsman kostte 1982 dollar en was daarmee de duurste Ford in 1946. 'There's a Ford in your Future, but the one in your past is the one that you have now, so you better make it last', rijmde een populaire radioreclame, waar rijdend Amerika in behoorlijke mate gehoor aan gaf.

Ford produceerde dat jaar circa vijfendertigduizend personenwagens, waarmee men aartsrivaal Chevrolet een redelijke neuslengte voorbleef. De industrie had veel meer kunnen maken en verkopen als er geen tekort aan grondstoffen was geweest. Behalve een strikte prijscontrole van het Office of Price Administration, werden verschillende bedrijfstakken ook nog getroffen door *wildcat strikes* of wilde stakingen.



In de Verenigde Staten waren de kosten van levensonderhoud tussen 1941 en 1944 met een derde gestegen. Tijdens de oorlog waren de vakbonden er mee akkoord gegaan dat in het kader van de oorlogsinspanningen niet gestaakt zou worden in ruil voor een trapsgewijze loonsverhoging tot vijftig procent. Door extra toeslagen op overwerk of andere arbeidspremies had men een bruto weekinkomen kunnen verdienen dat tot vijfenzeventig procent hoger lag, maar met de capitulatie van Japan was aan dit soort bonussen een eind gekomen. De in de National Association of Manufacturers verenigde ondernemers drongen er al voor de beëindiging van de oorlog op aan dat de door de overheid opgelegde prijsbeheersing moest worden opgeheven. De directeur van het bureau van prijscontrole waarschuwde met klem dat het loslaten van de prijzen tot inflatie zou leiden, en dat zoals het verleden leerde, op inflatie een economische crisis zou volgen. De fabrikanten waren echter van mening dat prijscontrole de productie belemmerde, waardoor de bestaande schaarste en de daarmee verband houdende zwarte markt gehandhaafd bleven. Bovendien kon een door de overheid geleide economie op de lange duur niets goeds voortbrengen en zou dit resulteren in de onderdrukking en vernietiging van individuele rechten en het vrije ondernemerschap. In de zomer van 1946 raakte het hek van de dam nadat het Congres tegen alle adviezen in een geamendeerde prijsbeheersingwet aannam. In een maand tijd stegen de prijzen met vijftwintig procent, maar bleven de lonen sterk achter. President Truman probeerde in te grijpen, maar zag zich gedwarsboemd door de Republikeinse oppositie. Die deed zijn voorstel af als een stap naar een totalitaire staat zoals de tot nieuwe vijand verklaarde Sovjet-Unie. Terwijl de inflatie hand over hand toenam, kwamen werknemers in opstand. Woordvoerders van de Verenigde Auto-, Luchtvaart- en Landbouwwerktuigindustrie verzochten het Congres dringend om de lonen met tenminste dertig procent te verhogen. Bij General Motors stelde de directie een loonsverhoging van tien procent voor, maar dit aanbod werd van de hand gewezen. Na drie weken van vruchteloos onderhandelen met de United Automobile Workers (de vakbond voor de auto-industrie), legden honderdvijfenzeventigduizend werknemers het werk bij General Motors neer. Ook bij de Ford Motor Company kwam het tot grote arbeidsonrust en een reeks van stakingen, nadat een aanbod van vijftien procent loonsverhoging was afgewezen. Na vier maanden kwamen de UAW en de fabrikanten tot een regeling en werden de werkzaamheden weer hervat.



Geheel rechts een Chevrolet EJ Stylemaster Sport sedan uit 1947 met een nieuwprijs van 1276 dollar. Rechts een in 1948 gebouwde Chevrolet FJ Stylemaster Sport sedan met een nieuwprijs van 1371 dollar. In beide gevallen had de zescilindermotor een vermogen van 90 pk. (foto's auteur).



Met de verkoopleuze 'The finest Chevrolet of all time' hervatte het bedrijf de civiele productie op 3 oktober 1945. Het jaar daarop vonden 398.000 Chevrolets een nieuwe eigenaar en won aartsrivaal Ford met een gering verschil de slag om de kopersgunst. In 1947 werden de rollen weer eens omgedraaid en nam de kostwinner van General Motors de eerste plaats op de ranglijst van meest verkochte merken in. De vijf meter en drie centimeter lange Chevrolet EJ Stylemaster en EK Fleetmaster en Fleetline onderscheidden zich grotendeels van hun voorgangers door een andere grille met een verticale sierstrip in het midden ervan. Achter de schermen werd hard gewerkt aan een geheel nieuw concept, maar motorisch veranderde er intussen niets. De oude getrouwe 3,5 liter zescilinder kopklepmotor had een vermogen van 90 pk en bood de Chevrolet-eigenaar een maximum snelheid van 125 kilometer per uur. De carrosserie op het robuuste laddervormige chassis met een kruisversteving door het hart, was hoog genoeg om zonder diep te hoeven bukken in- of uit te kunnen stappen met een hoed op. Vijftien inch ballonbanden raakten meer in zwang en waren tegen meerprijs leverbaar. Het was in een glanzend zwarte Chevrolet Fleetmaster sedan dat de auteur voor het eerst kennismakte met de luxe van een Amerikaanse slee. Op een zekere dag in het begin van de jaren vijftig moesten mijn amandelen worden geknipt, en als pleister op de wonde reden mijn moeder en ik met een blokbandtaxi naar de plaats des onheils. De chauffeur die een uniformpet droeg en een sigaartje rookte, sprak me moed in op weg naar Emma kinderziekenhuis in Amsterdam Oudwest. De operatieve ingreep duurde misschien vijf minuten en het leek allemaal veel erger dan het was. Thuis wachtte een royale coupe roomijs en een feestelijk verpakt stripalbum met een kartonnen omslag. Het was *Raket naar de maan*. In dit deel uit de befaamde serie met avonturen van Kuifje maakte de reporter met een pofbroek, alias drollenvanger zoals wij schooljongens hem noemde, van de nodige Amerikaanse sleeën gebruik.



*Old soldiers never die.* Behoorlijk opgelapt en al heel wat keren het klokje rond, maar noch steeds in rijdende staat. Een na het tijdperk van dictator Batista tot pick-up truck verbouwde Dodge D-24 sedan uit 1947. Rechts een Dodge D-24C Custom sedan uit hetzelfde jaar. (foto's auteur).

Het verhaal wil dat een Amerikaanse boer in de vroege jaren tien op het idee kwam om zijn auto in een kleine bedrijfswagen te veranderen, en de op het platteland opgegroeide Henry Ford de pick-up truck als eerste fabrikant in serieproductie nam. Aan de hier afgebeelde Dodge D-24S DeLuxe is goed te zien dat je met improvisatie een heel eind kunt komen. De wagen werd omstreeks 1946 als sedan afgeleverd, en is na het tijdperk van Batista door de Cubaanse eigenaar tot pick-up truck verbouwd. Daarvoor werd de helft van de carrosserie verwijderd en het resterende compartiment

met een stuk plaatwerk dichtgelast. Op de plek die vrijkwam werd een open laadbak gemonteerd. Een Dodge uit die dagen was frontaal herkenbaar aan de rechthoekige parkeerlichten en een hekvormige grille, die in dit geval uit een stuk huisvlijt bestaat. Wieldeksels ontbreken bij deze conversie en de motorkapmascotte in de vorm van een straaljager hoort niet op een Dodge thuis, want dat moet een springende ram zijn. Tot de standaarduitrusting van een Dodge uit genoemde periode hoorde de Fluid Drive transmissie. Deze in 1938 uitgebrachte halfautomaat was een combinatie van een normale koppeling, een hydraulische koppelvormer en vier circuits die elektrisch schakelden. Het systeem had twee standen; de Low positie voor de eerste en tweede versnelling en de High positie die de derde en vierde versnelling bediende. De lage stand werd meestal bij snel optrekken en bij sleepwerkzaamheden gebruikt, terwijl de hoge stand dienst deed bij normaal rijden. Het koppelingspedaal diende daarbij uitsluitend om van stand te wisselen. In de fabrieksmatige uitvoering had een Dodge D-24 een eigen gewicht van ongeveer 1350 kilo en een topsnelheid van 130 kilometer per uur bij een gemiddeld verbruik van een liter normale benzine op zes kilometer rijden. Wie zo kort na de Tweede Wereldoorlog een pick-up truck van Dodge wilde hebben, hoefde zijn sedan overigens niet met de lasbrander te lijf te gaan, want Dodge Division, Chrysler Corporation, bood de klant vier verschillende fabrieksversies van het handige model met een laadvermogen van een halve tot een hele ton, dat destijds in Nederland de ‘gooi maar in’ wagen werd genoemd.



Een vierdeurs Plymouth P15S DeLuxe sedan uit 1947 met een 95 pk zescilindermotor en een nieuwprijs van 1214 dollar. Rechts een Plymouth P15SC Special DeLuxe sedan met een identieke motor en een nieuwprijs van 1289 dollar. De grille bestaat voor een deel uit huisvlijt en de straaljagervormige motorkapmascotte hoort niet op een Plymouth thuis. Dat moet een gestileerde versie zijn van het zeilschip *Mayflower*, waarmee ongeveer honderd Britten, die zich Pilgrim Fathers noemden en zich hadden afgescheiden van de Anglicaanse Kerk, in 1620 de Atlantische Oceaan overstaken en in Amerika een nederzetting stichtten die Plymouth werd gedoopt. (foto's auteur).

Grondstoffenschaarste, problemen met de vakbond voor de auto-industrie en de tijd die nodig was om van militaire naar civiele productie om te schakelen waren aspecten die ook Plymouth Division, Chrysler Corporation, parten speelden nadat de Tweede Wereldoorlog was geëindigd. Pas acht maanden na Ford werden de dealers met de eerste nieuwe personenwagens van het gunstig geprijsde merk bevoorrad. In 1947 was Plymouth op Ford en Chevrolet na het best verkochte automerk in de Verenigde Staten. Onder de motorkap van elke Plymouth werkte een 3,6 liter zescilinder zijklepper met een vermogen van 95 pk. De lichtmetalen zuigers waren

chromgehard en de oliepomp had een roterende werking. De voorwielophanging was onafhankelijk uitgevoerd met driehoekstangen, schroefveren en een stabilisator om overhellen bij hogere snelheden in bochten tegen te gaan. De verkoopbrochure van Plymouth vermeldde dat jaar niet minder dan vierendertig verbeteringen aan de chassisconstructie, en op een verbeterde synchronisatie van de drievernellingsbak met een schakelpook aan de stuurkolom. Voor de motorophanging in rubberblokken om vibraties te absorberen, had het reclamebureau de term Floating Power bedacht. Het systeem stond sinds de jaren dertig op een patent van Chrysler en werd ook bij de andere divisies toegepast. Het modelaanbod van Plymouth in 1947 bestond uit tien carrosserie-uitvoeringen en twee niet opgebouwde chassis, verdeeld over de lager geprijsde P15S DeLuxe en de duurdere P15C Special DeLuxe. Plymouth, dat in juni 1928 door Chrysler was geïntroduceerd, hield deze modellen nog twee jaar aan en kwam toen met volledig nieuwe ontwerpen op de markt. Wat tot in het midden van de jaren vijftig bleef was een motorkapmascotte met een gestileerde versie van het zeilschip *Mayflower*. Daarmee waren een groep Britten die de Anglicaanse Kerk niet streng genoeg in de leer vonden en vanwege hun geloofsovertuiging werden vervolgd, in de zomer van 1620 de Atlantische Oceaan overgestoken. Een paar maanden later hadden de puriteinse Pilgrim Fathers in de huidige Amerikaanse staat Massachusetts de nederzetting Plymouth gesticht.



Ruim baan voor een in 1948 gebouwde vierdeurs Buick Series 50 Super sedan met een 115 pk Fireball achtcilinder-in-lijn motor en een nieuwprijs van 2087 dollar. De motorkapmascotte van een Buick uit die periode werd het *bombsight* genoemd. Het idee hiervoor was van Harley J. Earl, chef van de afdeling vormgeving bij General Motors, die bedacht had dat dit aan een geschutsvizier ontleende siervoorwerp wel eens een extra attractie zou kunnen vormen voor de ruim twee miljoen Amerikaanse militairen die na het einde van de Tweede Wereldoorlog naar huis kwamen. Earl had het goed gezien, want accessoiresbedrijven boden het ornament los te koop aan. (foto auteur).

Buick gold in de Verenigde Staten als het merk voor de geslaagde zakenman en de handelsreiziger die carrière had gemaakt. De uit Schotland afkomstige David Dunbar Buick bouwde zijn eerste auto in 1903, maar de constructeur was geen zakenman en zag zich vijf jaar later gedwongen om zijn zaak te verkopen aan miljonair William Crapo Durant. Die gebruikte Buick als hoeksteen voor het door hem in datzelfde jaar opgerichte General Motors Corporation. Tijdens de Tweede Wereldoorlog maakte Buick deel uit van het Arsenal van de Democratie, zoals de Amerikaanse industrie werd genoemd. De divisie van General Motors produceerde miljoenen stuks munitie en ruim tweeduizend M18 Hellcat tankjagers. Op maandbasis leverde Buick tevens duizend Pratt & Whitney negencilinder vliegtuigmotoren af. Na Victory Japan Day in 1945 schakelde Buick vlot over op de fabricage van personenwagens en dankzij een drie jaar eerder van de tekentafel gekomen carrosserieontwerp was een pal-naoorlogse Buick een modern ogende auto. In 1948 bestond de catalogus uit drie modelseries. De Buick Series 40 Special en de Series 50 Super waren uitgerust met een 4,06 liter Fireball Dynaflash *straight eight* (achtcilinder-in-lijn motor) van 110 pk, die een topsnelheid leverde van 135 kilometer per uur. De Series 70 Roadmaster, het paradepaard van Buick had een 5,2 liter motor van 145 pk en een topsnelheid die tien kilometer hoger lag. Nieuw dat jaar was de Dynaflow automatische transmissie, die tegen bijbetaling in een Roadmaster kon worden ingebouwd, maar binnen twee jaar vijftientig procent de handgeschakelde versnellingsbak van alle Buicks had vervangen. Een stilistisch visitekaartje van Buick in die periode was het *bombsight*, een motorkapmascotte in de vorm van een geschutsvizier. Dat vormdetail sloeg zo aan dat accessoirebedrijven het ornament onder licentie maakten en het los te koop aanboden. De golvende spatbordlijn van een Buick, waarvoor het reclamebureau de term Sweepspear Styling bedacht, was eveneens een idee van Harley J. Earl, het hoofd van de Art & Color Section van General Motors. Terwijl producten onder de vlag van Chrysler Corporation er in deze periode met hun doosachtige vormen nogal saai uitzagen omdat de directie vond dat de vormgeving ondergeschikt was aan de functie van de auto, was Harley Earl de stuwende kracht achter de opkomst van de Amerikaanse *dreammachine*. Dat het rijdend publiek zijn flamboyante ideeën op prijs stelde, weerspiegelden zich ook in de verkoopresultaten van Buick.



Een in 1948 van de assemblageband gekomen vierdeurs Studebaker 7G Champion Regal DeLuxe sedan met een 80 pk zescilindermotor en een nieuwprijs van 1709 dollar. Voor de carrosserie tekende het ontwerpbureau van de uit Frankrijk afkomstige industrieel vormgever Raymond Loewy. Rechts een Studebaker 8G Champion DeLuxe sedan uit hetzelfde jaar. De nieuwprijs van dit vierdeursmodel met een identieke motor was 1636 dollar. (foto's auteur).



Studebaker en nieuwkomer Kaiser-Frazer waren in 1947 de eerste fabrikanten in de Verenigde Staten die een auto leverden waarvan het interieur vrijwel even breed was als de wagen. Vijf jaar eerder was in South Bend, Indiana, besloten om aangebouwde spatborden en treeplanken naar het museum te verwijzen. Mede door de stilistische inbreng van toonaangevende vormgevers als Raymond Loewy, Gordon Buerig en Virgil Exner bracht Studebaker modellen naar de showroom, die voor veel positieve reacties en een goed gevulde orderportefeuille zorgden. Ook technisch gezien waren de modelseries 6G Champion en 15A Commander verbeterd in vergelijking tot de vooroorlogse modellen. De motor, in beide gevallen een zescilinder zijklepper, was meer naar voren geschoven, de vloerbodem was verlaagd voor een beter zwaartepunt en de cardanas bestond uit twee delen. Het verstevigde chassis en de bredere velgen droegen eveneens bij tot een betere wegligging. De in negen carrosserie-uitvoeringen leverbare Champion was uitgerust met een 2,8 liter krachtcentrale van 80 pk. De hoger geprijsde Commander had een 3,7 liter motor van 95 pk. Het vlaggenschip van Amerika's oudste nog bestaande autofabrikant was de vierdeurs Commander Land Cruiser sedan met de luxe van tapijt op de vloer en een elektrisch dashboardklokje. Studebaker adverteerde zijn nieuwe producten onder de reclameleuze: 'First by far with a postwar car', en dat was in dit geval nu eens niet overdreven.



Waar andere Amerikaanse oldtimers in Havana in veel gevallen de nodige sporen van een lange diensttijd dragen, is deze Oldsmobile Town sedan uit 1949 tot nieuwstaat teruggebracht. Het is er een uit de modelserie Futuramic met een zescilindermotor van 105 pk en een nieuwprijs van 2233 dollar. De vormgeving van de grille leverde deze jaargang de bijnaam op van 'walvis'. (foto's auteur).

Het grote nieuws bij Oldsmobile, waarvoor het reclamebureau de verkoopleuze 'You've got to drive it to believe it!' bedacht, was de introductie van een V8-motor met een korte slag en een hoge compressie. Dit was een zogenoemd overvierkant motortype waarbij het slagvolume kleiner dan de boring was. Het principe was niet nieuw. De meer dan vijftien miljoen keer gebouwde T-Ford bijvoorbeeld had viercilindermotor met een boring en slag van 3 ¾ bij 4 inch. De Rocket kopklepmotor van Oldsmobile verving de gedateerde achtcilinder-in-lijn en was het mechanische hart van de modelseries Futuramic 88 en 98. De lager geprijsde en 5,17 meter lange Oldsmobile Futuramic 76 deed het voorlopig nog met een gietijzeren zescilinder met lichtmetalen zuigers en een vermogen van 105 pk. Bij volgas bereikte een dergelijke Oldsmobile een snelheid van honderddertig kilometer per uur bij een gemiddeld verbruik van een liter normale benzine op zeven kilometer rijden.



