

Frank H. M. van der Heul

Prachtig Plaatwerk

Episode 1945-1965

Deel 2

Frank H. M. van der Heul



Prachtig Plaatwerk

Episode 1945-1965

Deel 2



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 deel I

ISBN/EAN 978-94-90495-12-1
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 schriftelijke toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright ©: Frank H. M. van der Heul
eerste druk augustus 2014
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

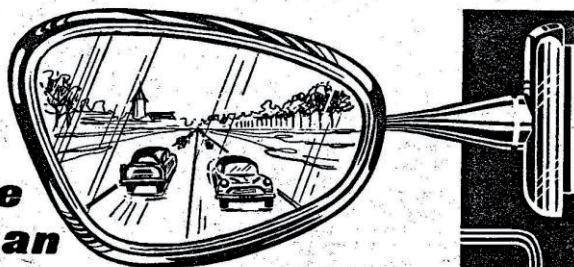
Inhoud

Inleiding	7
De vormgeving die verdween	12
Buick Le Sabre <i>conceptcar</i>	13
Mercedes-Benz in Nederland	16
De piramiden van Zaandam	23
De 37ste Motor Show in Earls Court in Londen	28
Drunen's lest best	31
Goliath, de kleine reus uit Bremen	35
Veiligheid van toen	39
Turn you on	42
Partijgenoot Packard	44
Ford Taunus	51
Monsieur 'Traction Avant'	56
Uitzonderlijk vervoer	68
Danmark Rundt	71
Gas uit de plank	73
Stuntje met Studebaker	82
De bliksemschicht van Jowett	83
Raspaarden uit Modena	85
Corvettekoorts	90
T-birds en T-shirts	100
Een economisch onmisbaar vervoermiddel	108
Oorlog om olie	113
Bijzonder Brits	118
Klassenwagen met "ingebouwde" extra veiligheid	125
Taksi, effendiem?	128
Waarom zie je tegenwoordig zoveel Minors op de weg?	136

HET DERDE OOG *beveiligt U in de rug!*

Het steeds toenemende snelverkeer verlangt waakzaamheid naar alle kanten. Een buitenspiegel aan Uw auto is thans onmisbaar. In tal van landen is deze spiegel reeds verplicht gesteld en ook in Nederland wordt deze spiegel aanbevolen.

De  spiegel is volkomen aan de moderne contour van Uw auto aangepast



VORMGEVING
GEPATENTEERD

Bij de gestroomlijnde vormen van Uw auto hoort geen rechthoekige of ronde spiegel, doch een aesthetische spiegel, die op de sierlijke lijnen van Uw wagen aansluit. De ALBERT buitenspiegel is een sieraad aan Uw wagen en heeft alle voordelen: geen gaten boren in de carrosserie — handige bevestiging met patentklem — in alle standen te draaien — koper verchromde uitvoering — weerbestendig — door iedereen snel en solide op de sponning van de deur te monteren.

8 DAGEN OP PROEF

BON Vul nog heden deze bon in en U krijgt deze moderne buitenspiegel 8 dagen op proef. Indien hij aan Uw verwachtingen voldoet, betaalt U 8 dagen na ontvangst.

Zendt mij op nevenstaande voorwaarden 8 dagen op proef

..... ALBERT buitenspiegel(s) ad f 15.— per stuk.

NAAM:

ADRÉS:

PLAATS:

MERK AUTO: (i.v.m. patentklem)

AGENTUREN EN COMMISSIEHANDEL „MYTHUS”, OVERTOOM 34, TEL. 126221, AMSTERDAM

Inleiding

Op 1 januari 1950 werden in Nederland de lonen van alle werkende mannen en vrouwen in de leeftijd vanaf drieëntwintig jaar met vijf procent verhoogd. De kinderbijslag, de sociale bijstand en de uitkeringen wegens ouderdom, invaliditeit en ziekte stegen met hetzelfde percentage. De loongrens voor de Sociale Verzekeringswetten werd opgetrokken tot 4500 gulden per jaar. Verder betaalde de overheid als compensatie voor het afschaffen van de subsidie op steenkolen aan iedere Nederlander een gulden extra. Omdat de handelsbalans een tekort van anderhalf miljard gulden vertoonde, zou de loonsverhoging de export in gevaar kunnen brengen, en moest de arbeidsproductiviteit worden opgevoerd om de loonsverhoging economisch te kunnen verantwoorden. De Stichting van de Arbeid dacht hierbij aan een ruime toepassing van de meerploegendienst, overwerk en uitbreiding van de beloning voor bijzondere prestaties. In het voorgaande jaar waren volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek achthonderdeenenvijftig verkeersdoden gevallen. Een derde van de slachtoffers waren kinderen en daarmee gold Nederland op verkeersgebied als het meest onveilige land ter wereld. Terwijl kantonrechters jaarlijks tegen de honderddertigduizend weggebruikers door kantonrechters wegens verkeersovertredingen veroordeelden, vonden sommige psychologen dat veel verkeersongevallen te wijten waren aan het individualistische karakter van de Nederlander, die met een geboren hang naar vrijheid overal zijn eigen gang ging.



‘Solex bovenaan!’ in deze advertentie van importbedrijf R.S. Stokvis met het door Hans Borrebach getekende semipermanente houten RAI-gebouw in de Ferdinand Bolstraat in Amsterdam-Oud Zuid. (coll. auteur). Rechts: een goed verkocht merk dat op de 28ste RAI-autotentoonstelling in april 1950 stond was Citroën. Het model 11 Berline Sport kostte 6530 gulden en in genoemd jaar maakten 9601 exemplaren van het merk deel uit van het Nederlandse personenwagenpark. (foto auteur).

Voor de tweede naoorlogse RAI-tentoonstelling in het houten semipermanente gebouw in de Amsterdamse Ferdinand Bolstraat waren zoveel inschrijvers dat voor elke standhouder niet meer dan een paar vierkante meter beschikbaar was. Voorheen waren gelijktijdig met de personenauto's in de hoofdzaal ook motorfietsen en vrachtwagens in de zijhal getoond. Door het toegenomen aanbod werkte die formule niet meer en had de organisatie noodgedwongen voor twee verschillende exposities gekozen. Op 23 maart 1950 opende minister van Verkeer en Waterstaat mr. D.G.W. Spitzen de achtentwintigste RAI-tentoonstelling voor bedrijfswagens, die eenenveertigduizend betalende bezoekers trok en op de eerste dag van

april werd gesloten. Van 20 april tot en met 29 april was het gebouw met zijn karakteristieke gewelfde daklijn volledig gevuld met personenwagens en accessoires. Ook al omdat het na de bevrijding ingevoerde zondagse rijverbod op de eerste dag op de eerste dag van dit jaar was opgeheven, passeerden ruim honderdduizend bezoekers de loketten. Binnen kon men kennisnemen van zevenenvijftig verschillende merken, variërend van A.C. tot Wolseley. Feitelijk hadden dit er achtenzeventig moeten zijn - alles bij elkaar honderdzestig typen en modellen van vierendertig importeurs en Nederlandse assemblagebedrijven. Het waren vooral de overheidsrestricties met betrekking tot schaarste aan deviezen die drieëntwintig importeurs van de duurdere Amerikaanse, Britse en Franse modellen had doen besluiten om niet aan deze expositie deel te nemen. Daarnaast broeide het al geruime tijd op internationaal politiek vlak. Op zondagmorgen 25 juni 1950 raakte de Koude Oorlog op een kookpunt toen zestigduizend man van het door de Sovjet-Unie bewapende Noord-Koreaanse Volksleger de gedemilitariseerde zone bij de achtendertigste breedtegraad overschreed en zonder een voorafgaande oorlogsverklaring buurland Zuid-Korea binnenviel. Diezelfde dag eiste de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties een onmiddellijke staking van vijandelijkheden en het terugtrekken van de Noord-Koreanen tot achter de in 1945 vastgestelde demarcatielijn. Twee dagen later beval president Truman de lucht- en vlooteenheden van de Verenigde Staten om Zuid-Korea te steunen en kreeg de Amerikaanse Zevende Vloot opdracht om de Straat van Formosa te neutraliseren. Op 28 juni veroverden de Noordkoreanen Seoel en werd de Zuid-Koreaanse regering naar het zuidelijker gelegen Suwon verplaatst. Op 30 juni namen Amerikaanse grondtroepen aan de gevechten deel. Het slagschip USS *Missouri* waarop de Japanse capitulatie op 2 september 1945 in de baai van Tokio was getekend, werd weer in dienst gesteld en fungeerde als artillerieplatform voor het beschieten van de Noordkoreaanse kust. De strijd tegen het communisme in het Verre Oosten was de eerste VN-missie waar ook Nederlandse militairen aan deelnamen. De met Amerikaans materieel uitgeruste manschappen van het in oktober 1950 opgerichte Nederlands Detachement Verenigde Naties waren ingedeeld bij een regiment van het Achtste Amerikaanse Leger.



Ghislain Mahy (1907-1999), restaurateur en collectioneur par exemple. (foto coll. Mahy). Rechts: in de jaren tachtig bestond de collectie Mahy uit meer dan achthonderdvijftig klassieke personenwagens, waaronder deze in 1937 gebouwde Terraplane 71 Super sedan met een zescilinder zijklepmotor van 96 pk. Het merk begon in 1934 als zelfstandige divisie van de Hudson Motor Car Corporation in Detroit en is vier jaar later opgeheven. (foto auteur).

In verband met de Koreaanse Oorlog kreeg de Amerikaanse industrie minder steenkool, staal, ijzer, elektrische energie, koper, chroom en rubber toegewezen en werd een aanzienlijk deel van dit productieapparaat voor militaire doeleinden aangepast. In 1950 vertoonde de balans van de gezamenlijke productie van de Verenigde Staten, Engeland, Frankrijk, West-Duitsland en Italië een aantal van 9.576.000 personenwagens, omdat de uitwerking van het conflict in Korea nog niet merkbaar was. Het jaar daarop stond echter al in het teken van algemene bewapening en het daarmee nauw verband houdende gebrek aan grondstoffen. In de Verenigde Staten daalden de productiecijfers van auto's, vrachtwagens en autobussen met 15 procent en in Groot-Brittannië was dit 7 procent. In West-Duitsland, Frankrijk en in Italië steeg de productie weliswaar, maar bleek de effectieve daling in de Verenigde Staten en in Engeland doorslaggevend voor het gehele resultaat. De vooruitzichten voor het boekjaar 1952 waren nog ongunstiger. In verband met de verminderde toewijzingen van staal over het eerste kwartaal zou het productieaantal in de Verenigde Staten niet hoger komen te liggen dan een miljoen personenauto's en tweehonderdduizend bedrijfswagens. Voor het tweede kwartaal was dit respectievelijk 800.000 en 160.000. Engeland (waar vooral de motor- en rijwielindustrie veel deviezen opbracht) moest met twintig procent inkrimpen, en rekenen met een productie van hooguit 650.000 personenauto's. West-Duitsland zou dat jaar de productieverhoging van 1951 (63.000 personenwagens) nauwelijks kunnen bereiken. De meest optimistische prognoses spraken van een totale productie van 400.000 exemplaren. Frankrijk, dat van alle belangrijke autoproducenten in Europa het beste voor de dag kwam, stelde een productieprogramma vast van 510.000 stuks. Het was echter nog maar de vraag of dit streefgetal gerealiseerd kon worden, omdat ook in Frankrijk het gebrek aan voldoende steenkolen en staal verder toenam. Daarnaast kwamen zowel de binnenlandse omzet als de export in gevaar doordat de prijzen feitelijk te hoog lagen. In België werden sloopauto's door het tekort aan metalen voor grof geld opgekocht. Dat bij de Zuiderburen een behoorlijk aantal oldtimers van de schroopters werd gered, was zeker te danken aan Ghislain Mahy.

Het schort Nederland aan SCHROOT

In het belang van de gehele Nederlandse economie: zet uw schouders onder de schrootcampagne!

Onze staalindustrie werkt op topsnelheid. Maar iedere dag eisen onze binnenlandse behoeften méér staal... méér om te exporteerde staal.

Voor de productie van staal is echter schroot nodig. En daar wordt heel juist de schroot. Reeds nu, bij een maandelijkse staalproductie van 2000 ton, is de schrootpositie al zeer belangrijk. Toch zal de staalproductie nog verder moeten stijgen. Het tekort, dat daardoor ontstaat, zal dan slechts gecompenseerd kunnen worden door een vermindering uitvoer van roest ijzer. Dit betekent desingenerij en verhoging van de staalprijs!

Geef uw looper kooptij van billige Nederlandse schroot. Daar is iedere ondernemer in staat om een aanzienlijke schroot te leveren op de wereldmarkt en alhier het op te slaan.

...delevierverlies! Kennen- en behoeven wij ons dit te verbeelden? Nee, want welbeschouwd is het Nederland één schrootrijkel!

Rijzen fabriek, geen werk- plaats, geen terrein, al het onbruikbaar schroot ligt er bij wijzen van spreken, voor het opslaan. Voor miljoenen palen ligt er te denken aan ver- vordende machines, en gereedschappen, auto- kettens, motorbikes, pipen, karkassen, etc. etc. „Leverbaar“ voor onze staalindustrie.

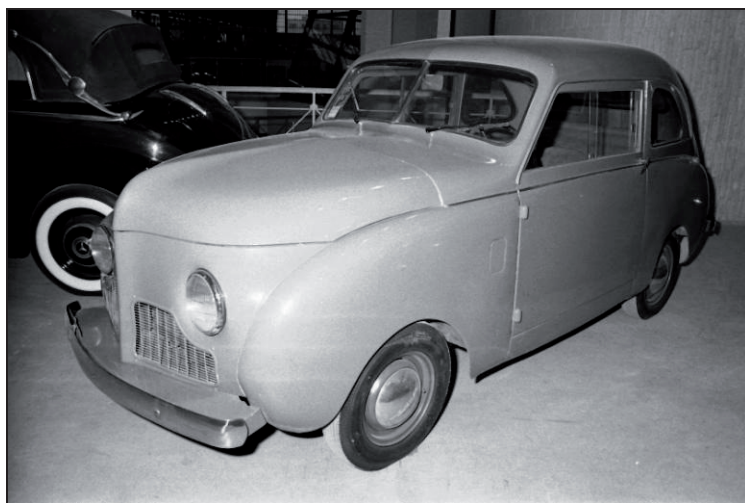
Hulp de Nederlandse staalindustrie! Maar steeds groter wordende tekort verhoeden. Laat uw potentieel uw fa- brieke werkstuk op- schroeven „afgevoerd“ naar het ijzer en staal.

Alles, zelfs het kleinste schroefje en moortje, is thans kostbaar. Stel u in verband met de schroot- handel. Het desingende schroottekort is nog, geen werkelijkheid worden!

Voor de staalindustrie schroot- prijs, die schroottekort, niet meer zal zijn van elke wer- kende onderneming!

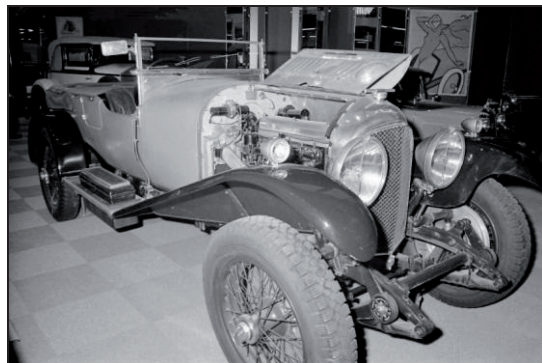
Meer schroot-meer staal-meer welvaart

Nederland heeft gelukkig een zeer uitgebreide schrootmarkt, die altijd beschikbaar is voor de behoeften van Nederlandse schrootkopers. | Publicatie van de Commissie Nationale Schrootcampagne



‘Opsporing verzocht van Hein Schroot, alias IJzeren Hein, alias Stalen Tinus’. Publicatie uit 1952 van de Commissie Nationale Schrootcampagne in het kader van de oorlog in Korea. (coll. auteur). Rechts: een uniek exemplaar uit de collectie Mahy is deze in 1947 gebouwde Crosley CC Four met een watergekoelde 725 cc viercilindermotor van 27 pk met bovenliggende nokkenas. De door de Amerikaanse radiopionier Powel Crosley ontwikkelde compactcar had een topsnelheid van 96 km/u. In 1952 viel voor Crosley Motors Incorporated in de stad Marion, Indiana, het doek. (foto auteur).

De in Gent woonachtige familie Mahy specialiseerde zich in de bouw van stoomketels en het was dan ook niet verwonderlijk dat de in 1907 geboren Ghislain Mahy opgroeide met mechanica. Op zijn zeventiende slaagde hij er in om een bruikbare auto te construeren en met de verkoop ervan legde hij de basis van een florerende autohandel annex verhuurbedrijf. In 1944 kocht Ghislain Mahy voor het luttele bedrag van honderdvijftig Belgische franken een viercilinder FN-motorfiets uit 1905 en het wrak van een T-Ford uit 1921, die het begin vormden van een omvangrijke collectie klassieke motorvoertuigen met het gebouw van het voormalige Wintercircus in Gent als opslag- en restauratieplaats. Een plaatselijke taxichauffeur die met pensioen ging, verkocht zijn in 1915 op de weg gekomen Benz en een Fiat 505 A van 1921. Mahy's volgende aankopen waren een Wanderer Puppchen uit 1915, een Belgische Fondu CF uit 1906 en een in 1920 gebouwde Rolls-Royce Silver Ghost met achtduizend kilometer op de teller, die op het punt stond om tot takelwagen te worden verbouwd. Daarna ging het snel en toen de oorlog in Kora uitbrak wist Ghislain Mahy heel wat afdankers van de ondergang te redden. Begonnen als privéverzamelaar en restaurateur rezen medio jaren zestig plannen om de inmiddels fors gegroeide collectie nu eens toegankelijk te maken voor het publiek. Op 24 mei 1969 werd ter hoogte van Hasselt in het domein van Kelchterhoef door de toenmalige minister van Verkeer de eerste steen gelegd van het Provinciaal Museum Houthalen. De meer dan achthonderdvijftig modellen binnen de Mahy-collectie besloegen een groot deel van wat zich rond het thema autogeschiedenis had afgespeeld in mondiaal opzicht. Omdat het door de zoon van Ghislain Mahy geleide museum nooit veel meer dan honderd objecten tegelijkertijd kon exposeren, werd in de jaren tachtig besloten een ander onderkomen te zoeken. In Brussel werd een locatie met geschiedenis gevonden. Het naar aanleiding van vijftig jaar Belgische onafhankelijkheid in 1880 aangelegde Jubelpark omringde een paleis met een zuilengalerij en een triomfboog, dat tussen 1902 en 1934 voor internationale autotentoonstellingen was gebruikt. Een al geruime tijd leegstaande zijvleugel kon door medewerking van de overheid en steun van sponsors en gulle gevers door het in eind 1984 opgerichte 'Wereldautomobielcentrum' volledig worden gerenoveerd, waarna Autoworld in september 1986 door prins Albert officieel geopend werd. De Mahy-collectie in Brussel omvatte tweehonderddertig exemplaren. In 1997 kocht de gemeente Leuze-en-Hainaut de oude fabrieksgebouwen Ernaelsteen, waarna het complex een nieuwe functie kreeg als het museum Mahymobiles met tweehonderdvijftig auto's van 1895 tot heden als vaste collectie.



Met een geschat productieaantal van zeventig exemplaren mag de Frazer F496/506 Manhattan convertible sedan een zeldzame klassieker worden genoemd. Het in de periode 1949-1950 gebouwde vierdeurs model was uitgerust met een 3,72 liter Continental zescilinder zijklepmotor van 112 pk en een drieviersnellingsbak met overdrive. Rechts: een in 1928 gebouwde Bentley 4,5 Litre met een carrosserie van Parkward en een 4398 cc viercilindermotor met bovenliggende nokkenas en twee SU-carburateurs. (coll. Mahy. Foto's auteur).

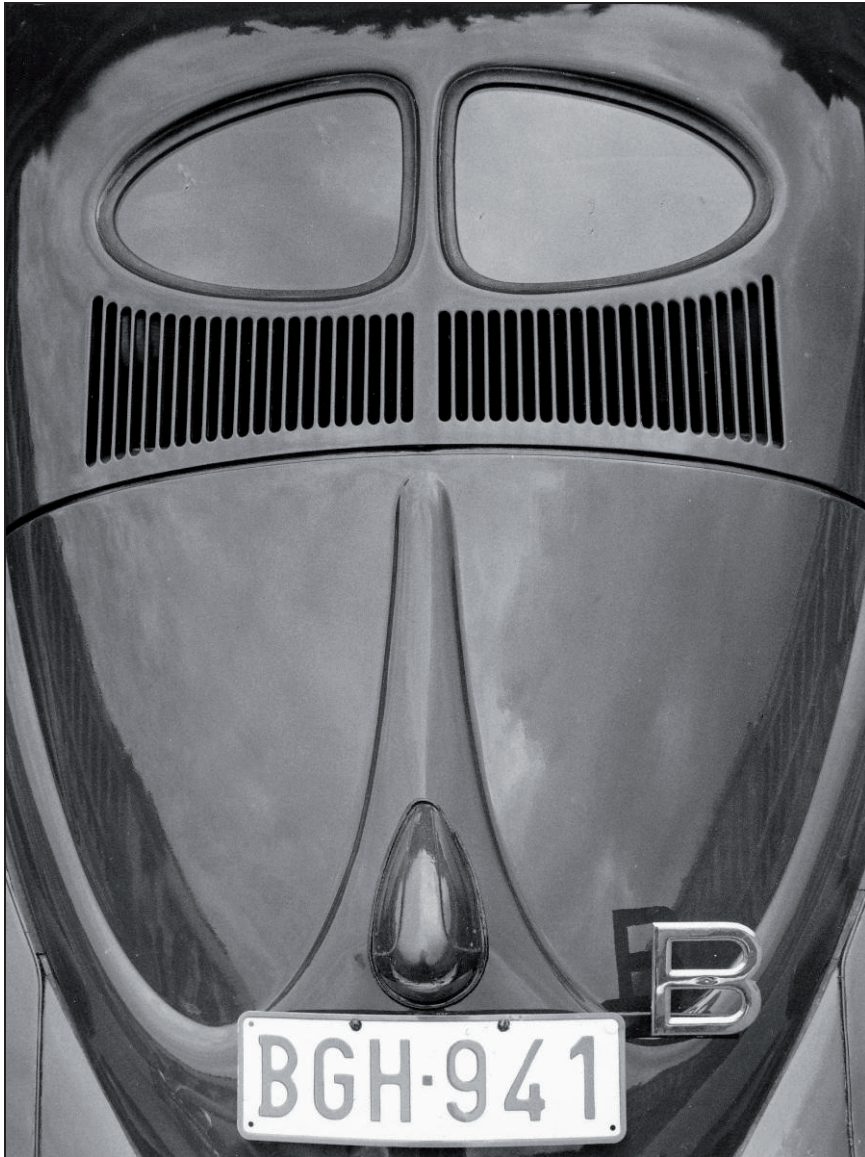
Ook in Nederland werden de effecten van de oorlog in Korea merkbaar, wat onder meer tot uiting kwam door een wervingsactie van de Commissie Nationale Schrootcampagne onder het motto: ‘Opsporing verzocht van Hein Schroot, alias IJzeren Hein, alias Stalen Tinus! Het schort Nederland aan schroot. In het belang van de gehele Nederlandse economie: zet uw schouders onder de schrootcampagne. Onze staalindustrie werkt op topcapaciteit, maar iedere dag eisen onze binnenlandse behoeften méér staal... eist onze export méér staal. Voor de productie van staal is echter schroot nodig. En daar wringt hem juist de schoen. Reeds nu, bij een maandelijkse productie van 50.000 ton, is de schrootpositie uiterst precair. Toch zal de staalproductie nog verder moeten stijgen. Het tekort, dat daardoor ontstaat, zal dan slechts gecompenseerd kunnen worden door een verminderde uitvoer van ruw ijzer. Dit betekent: deviezenverlies en verhoging van de staalprijs! Gevolg: een hogere kostprijs van talloze Nederlandse producten. Dus: minder concurrentie-mogelijkheden op de wereldmarkt en alwéér... deviezenverlies! Kunnen - en behoeven - wij ons dit te veroorloven? Neen, want welbeschouwd is **heel Nederland één schrootmijn!** Bijna geen fabriek, geen werkplaats, geen terrein, of het onontbeerlijke schroot ligt er; bij wijze van spreken, voor het opscheppen. Voor miljoenen guldens ligt er te roesten aan verouderde machines en gereedschappen, oude kettingen, tandwielen, pijpen, katrollen etc. etc. “Levenskost” voor onze staalfabrieken. Helpt de Nederlandse staalindustrie haar steeds groter wordende taak te volbrengen. Laat uw personeel uw fabriek, werkplaats en opslagterrein ‘afgrazen’ naar oud ijzer en staal. Alles, zelfs het kleinste moertje en schroefje, is thans broodnodig. Stel u in verbinding met de schroothandel. Het dreigende schroottekort mag geen werkelijkheid worden! Voor de staalverwerkende industrie geldt: uw productie-schroot vindt reeds zijn weg naar de staalovens, maar wáár blijven uw oude machinerieën, gereedschappen en dergelijke? **Meer schroot-meer staal-meer welvaart.**’



Roest in vrede op een door de natuur overwoekerde sloperij in de omgeving van Hollandse Rading, die na het aanscherpen van de milieuwetten is opgeheven. (foto's auteur).

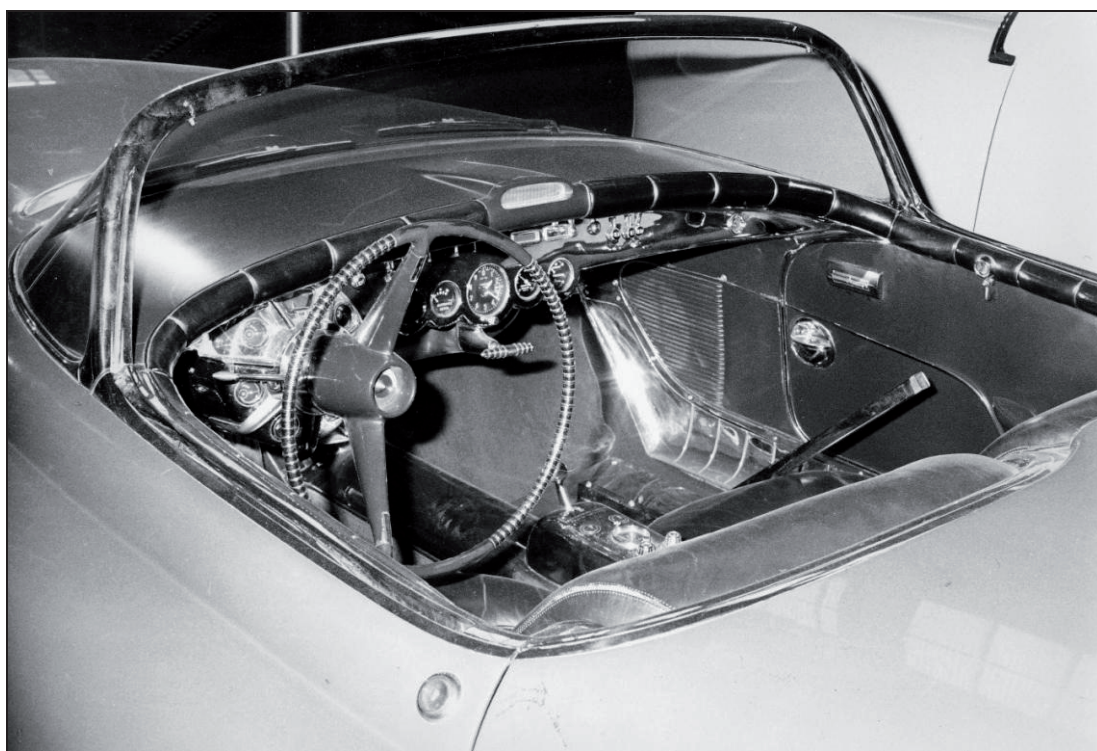
Na twee jaar van voortdurende onderhandelingen tijdens honderdnegenenvijftig sessies van de delegatieleiders, tweehonderdzeventwintig vergaderingen van verbindingsofficieren en honderdnegenentachtig ontmoetingen van staf-officieren, werd op 27 juli 1953 om tien uur in de morgen in Panmunjom in een van geteerd papier en stromatten gemaakte ‘vredepagode’ de wapenstilstand in Korea gesloten. De Amerikaanse luitenant-generaal William Harrison en de Noordkoreaanse luitenant-generaal Nam Il ondertekenden de achttien kopieën van de wapenstilstandsovereenkomst, waarvan er negen in mappen met de blauwe kleur van de Verenigde Naties zaten en negen in mappen met communistisch rood. Zonder een woord tegen elkaar te hebben gesproken stonden de delegaties tien minuten later op en gingen naar buiten. Een vredesverdrag hebben Noord- en Zuid-Korea nooit gesloten.

De vormgeving die verdween



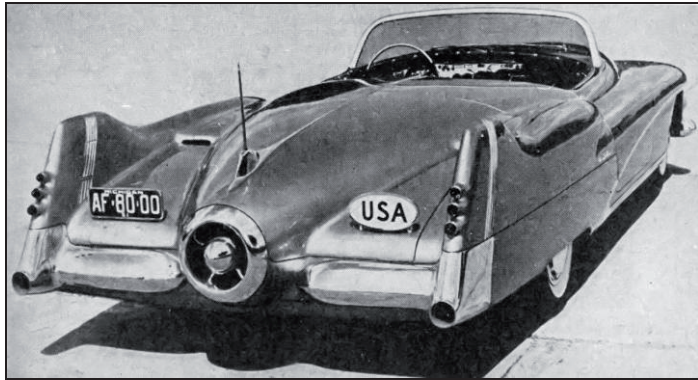
In 1952 werd de Nederlandse automobilist via een advertentie in de vakbladen uitgenodigd om tussen 21 en 28 oktober een bezoek aan de Scheldestad te brengen. In de showroom van General Motors Continental aan de Noorderlaan in Antwerpen stond namelijk de wagen van het jaar 2000 tentoongesteld. Wat dat inhield werd in de advertentietekst verduidelijkt.

‘Getrouw aan zijn vooruitziende politiek heeft General Motors thans reeds een concrete vorm gegeven aan talrijke nieuwe vindingen en ideeën, die zijn technici voor praktische toepassing in de toekomst voor de geest zweven: ‘Le Sabre’, een waar laboratorium op wielen. In de ‘Le Sabre’ is de automatisering ten top gedreven. Ruiten, kap, deuren koplampen, crics... het is ongelooflijk, wat al niet automatisch wordt bediend met enkele drukknoppen op het instrumentenbord, dat niet minder dan vierendertig instrumenten en bedieningsorganen bevat. ‘Le Sabre’ is niet te koop en zal in zijn tegenwoordige vorm nooit in productie komen. Wel staat vast dat General Motors Corporation in zijn onverpoosd streven naar hogere perfectie van zijn producten zijn seriemodellen van de eerstvolgende jaren zal laten profiteren van de nieuwe ideeën, in deze toekomstwagen verwezenlijkt’.



Het futuristische interieur van de Buick Le Sabre *conceptcar*. Het kleimodel op ware grootte werd in 1949 gemaakt, waarna een rijdend model in 1951 de toon zette met de volledig panoramische voorruit en een automatische werkende cabrioletkap die bij het vallen van de eerste regendruppels sloot. De nieuwe smaakmaker van Buick ontleende zijn modelnaam aan de North American F-86A Sabre straaljager, die tijdens de Koreaanse oorlog de strijd aanbond met de Russische Mig-15bis. Voor zover bekend zijn er drie van deze met royaal sierchroom en flink uitgevallen staartvinnen uitgedoste *dream cars* gebouwd. Een daarvan werd destijds gebruikt door Harley J. Earl, hoofd van de Styling Section, het vormgevercollectief van General Motors Corporation. In een andere Buick Le Sabre reed Dwight David Eisenhower, toen de generaal en toekomstig president van de Verenigde Staten als stafchef van de NAVO in Parijs was gestationeerd. Dat exemplaar werd na voltooiing van de testprogramma's geschonken aan het formaatvullende Henry Ford Museum and Greenfield Village aan de Oakwood Boulevard in Dearborn, Michigan. (foto auteur).

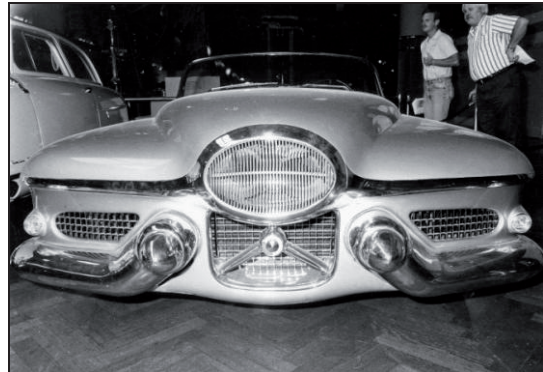
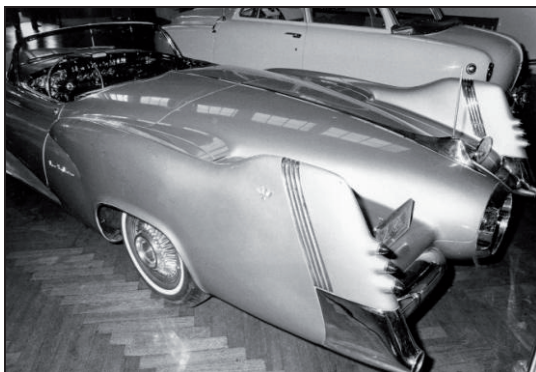
Harley J. Earl had iets met vliegtuigen en het was de Lockheed P-38 die het hoofd van de Styling Section van General Motors Corporation op bepaalde ideeën bracht. Op 11 februari 1939 vloog het prototype XP-38 inclusief twee tussenstops in een recordtijd van zeven uur en twee minuten van kust naar kust over het Amerikaanse continent. Het toestel met dubbele staartbomen dat later ook door de Royal Air Force werd besteld en in Engeland de Lightning werd genoemd, was uitgerust met twee vloeistofgekoelde Allison V-12 motoren van 1325 pk elk. Omdat deze motoren gebouwd werden door een divisie van General Motors kregen Earl en zijn team toestemming voor een bezoek aan de Selfridge luchtmachtbasis bij Detroit. Daar stond de P-38, maar dichter dan tien meter mochten de vormgevers het jachtvliegtuig niet naderen. Het bezoek resulteerde niet lang na de Tweede Wereldoorlog in de *tail fin*. Cadillac had er een primeur mee en dat de liefhebber van het prestigemerke de staartvin wel zag zitten, bleek in 1949 toen Cadillac het beste verkoopjaar uit zijn geschiedenis beleefde.



Harley J. Earl werd op 22 november 1893 in Hollywood geboren als zoon van een carrosseriebouwer, die befaamde sterren van het witte doek tot klant had. De eerste opdracht op freelancerbasis van Harley J. Earl voor General Motors in 1927 was de vormgeving van La Salle, het alternatief voor de automobilist die van een Cadillac droomde maar daar het geld niet voor had. Het verkoopsucces van La Salle bracht Earl in contact met Alfred Pritchard Sloan, president-directeur van General Motors, en leverde hem de functie op van hoofd van de Art and Color Section van GM. In 1937 werd de naam van het vormgevercollectief van 's werelds grootste autofabrikant gewijzigd in de Styling Section.

Earl zette gedurende vele jaren zijn stempel op de vormgeving van de merken onder de vlag van General Motors, wat resulteerde in staartvinnen en andere vormdetails die refereerden aan de militaire luchtvaart en het raketentijdperk. Na zijn pensionering in 1958 nam Bill Mitchell zijn functie over en raakten de modellen van Chevrolet, Pontiac, Buick, Oldsmobile en Cadillac hun flamboyante uiterlijk kwijt en werden ze strakker van vorm. Harley J. Earl overleed op 10 april 1969 in West Palm Beach, Florida, op vijfenzevenjarige leeftijd aan een hartaanval. (coll. auteur). Onder: de 'one of a kind'

Buick Le Sabre *concept car* in het Henry Ford Museum and Greenfield Village in Dearborn, Michigan. (foto's auteur).



Een ander militair vliegtuig dat de directeur van GM's Styling Section inspireerde was de North American F86 Sabre. Het prototype XP-86 maakte de eerste proefvlucht op 1 oktober 1947 en ging het jaar daarop in productie. De met een General Electric J47 straalmotor uitgeruste eenpersoons onderscheppingsjager en jachtbommenwerper die zijn naam leende aan een *conceptcar* van Buick, bond na het uitbreken van de Koreaanse oorlog de strijd aan met de door de Sovjet-Unie uitgeruste Noord-Koreaanse luchtmacht. Tegen een verlies van achtenzeventig Sabres stonden zevenhonderdtweënegentig afgeschoten Mig's. Dat succes was grotendeels te danken aan de geoefendheid en discipline van Amerikaanse jachtvliegers, onder wie de toekomstige astronauten Edward Aldrin en John Glenn.



Harley J. Earl achter het stuur van de Buick Le Sabre. In december 1999 werd de man die gedurende drie decennia zijn stempel zette op de vormgeving van meer dan vijftig miljoen personenwagens onder de vlag van General Motors Corporation, in een speciale editie van de Detroit Free Press omschreven als de belangrijkste kunstenaar van de staat Michigan, na souldiva Aretha Franklin en zanger-componist Stevie Wonder. (coll. auteur).

Nadat door de Styling Section van General Motors Corporation in 1949 een kleimodel op ware grootte was gemaakt, werd twee jaar later een rijdende versie van de Buick Le Sabre gebouwd. Het model dat uitsluitend bedoeld was om bepaalde technische ontwikkelingen aan de praktijk te toetsen en om de smaak van het publiek te peilen, verscheen op een tijdstip dat er in de Verenigde Staten meer dan 42,6 miljoen personenwagens werden gebruikt. De auto werd er al decennia als het belangrijkste transportmiddel beschouwd, waar bovendien een op de zeven Amerikanen hun inkomen aan verdienden. Rondom de auto ontstonden allerlei zaken die rechtstreeks met het snelverkeer te maken hadden. Motels (motor hotel), hamburgerstands, drive-in bioscopen, banken, supermarkten en zelfs kerken waar men voor een dienst met de auto in kon rijden. Kantoorgebouwen met ondergrondse parkeergarages zijn inmiddels gemeengoed, maar dergelijke gebouwen - *park at your desk* - waar men met de auto naar de betreffende verdieping reed en de wagen voor het kantoor kon parkeren, bleven toch typerende Amerikaanse aspecten. In Europa daarentegen zagen overheden de auto nog steeds als een luxe vervoermiddel, en lag het zwaartepunt in het begin van de jaren vijftig zeker in Nederland op de fiets, de brommer en het motorrijwiel.

Onder de raketachtige carrosserie van de Buick Le Sabre ging een hoop vooruitstrevende technologie schuil. Zo was de 1360 kilo zware, slechts 1,27 meter hoge droomauto uitgerust met een krachtcentrale met identieke boring en slagmaten van 82,55 x 82,55 mm en een vermogen van 300 pk. De V8-kopklepmotor en de cilinderkoppen waren van aluminium en bij inschakeling van een Roots-compressor werd het vermogen met 35 pk vermeerderd. Verder had de 5,10 meter lange Le Sabre twee los van elkaar werkende injectiecarburetors.

De een was bedoeld voor hoog octaanhoudende benzine, de ander voor methanol brandstof. Het doosvormige chassis bestond uit een legering van chroom en molybdeenstaal, de carrosserie uit een combinatie van aluminium en duraluminium. De hydraulische koppelmvormer was een speciale versie van Buick's Dynaflow en bevond zich pal voor het differentieel bij een de Dion-achteras, die met een enkele bladveer aan het chassis was opgehangen. De lichtmetalen remtrommels waren uitgevoerd met geforceerd luchtgekoelde dubbele remschoenen. Andere nouveautés van 'de wagen van het jaar 2000' waren vier uitlaten en twee tanks, die elk vijfenzeventigeneenhalve liter super en/of methanol bevatten, ingebouwde crics voor elk wiel die vanaf het dashboard werden bediend, afzonderlijk verwarmde zitplaatsen, een projectiesnelheidsmeter en een kap die zodra het begon te regenen automatisch sloot. Het laboratorium op wielen had een primeur met de volledig panoramische voorruit en een kruissnelheid van tweehonderdvijftig kilometer per uur was voor deze *dream car* geen probleem. Naast de Buick Le Sabre die Harley J. Earl voor privédoeleinden gebruikte, werd een ander exemplaar uitgeleend aan Dwight David Eisenhower. De voormalige opperbevelhebber van de geallieerde strijdkrachten tijdens de Tweede Wereldoorlog en toekomstig president van de Verenigde Staten trok er de nodige aandacht mee toen hij als hoofd van de NATO in Parijs was gestationeerd. Nadat de testprogramma's waren voltooid schonk General Motors Corporation dat exemplaar aan het Henry Ford Museum aan de Oakwood Boulevard in Dearborn onder de rook van Detroit (zie hiervoor ook mijn boek *Cowboys, kitsch en Cadillacs*).

DE AUTOMOBIEL „BENZ“.



Nu de Automobielbeweging in het buitenland zulke grote proportiën aanneemt en de voordeelen van dit vervoermiddel zóó overwegend zijn bewezen, heb ik mij de alléénverkoop voor Holland verzekerd van de Automobiel „BENZ“, de eerste en oudste firma op dit gebied. De firma „BENZ“ te Mannheim, die over geheel Europa berekend is voor haar *Motoren en Motoren*, heeft bereikt in staat te zijn ook op het gebied der *Automobiel* te zijn voorgegaan te staan. Dierwaarsom zij nu een model bereikt van 30 kilometer per uur. Het is elegant en solide gebouwd en staat geschikt af bij alle andere fabricaten. De behoefting is een hoogst eenvoudige, terwijl de uitzonderlijk veelzijdigheid is.

De prijzen zijn verschillend in verschillende modellen en grootte, in prijzen van af **f 1200.** — Op aanvraag zend ik gratis Catalogus met tekeningen, terwijl aan mijn magage directen afschrijven ter bevestiging zijn.

De Importeur:
M. W. AERTNIJS,
NIJMEGEN.

Wij ontvingen van
Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden
DE VEREERENDE OPDRACHT
tot levering van een **55 PK.**

BENZ-AUTO

BENZ & C^{IE}
Afdeling NEDERLAND, Directeur M. W. AERTNIJS
AMSTELDIJK 10, AMSTERDAM

‘Nu de Automobiel-beweging in het buitenland zulke grote proportiën aanneemt en de voordeelen van dit vervoermiddel zóó overwegend zijn bewezen, heb ik mij de alléénverkoop voor Holland verzekerd van de Automobiel “Benz”, de eerste en oudste firma op dit gebied’. Advertentie uit 1901. Rechts: een advertentie uit mei 1914 van hofleverancier Benz & Co onder directie van de voormalige bierhandelaar en rijwielverkoper Michael Willem Lucius Josephus Aertnijs. Later werden kantoor en showroom naar de Stadhouderskade 89-90 verplaatst. (coll. auteur).

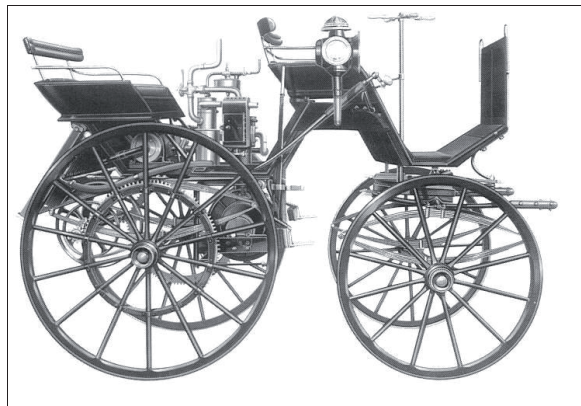
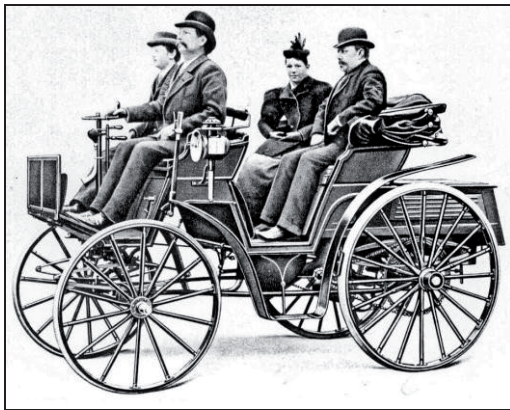
In 1896 was er in Nederland sprake van enige opwinding toen portretfotograaf en toekomstig hofleverancier Bernard Eugène Adolphe Zimmermans, geboren Van Varseveld, op maandag 18 mei een schriftelijk bestelde en door de fabrikant per binnenvaartschip verzonden Benz Victoria aan de Arnhemse Rijnkade ophaalde. Het drie jaar eerder op de markt gebrachte model had een watergekoelde eencilindermotor van twee liter (boring en slag 130 x 150 mm) en een automatische inlaatklep en een vermogen van drie paardenkracht. De staartgeplaatste krachtcentrale werd door middel van een handbediende oliedruppelaar gesmeerd, en kreeg brandstof via een oppervlaktecarburetor. Een natte batterij (accu), een inductiespoel en een gloeibougie zorgden voor

de ontsteking. De transmissie met twee riemschijven van verschillende diameter had twee standen – Schnellfahrt en Bergfahrt. De eindaandrijving vond plaats met een duplexketting op de achterwielen. De Victoria had een eigen gewicht van circa zeshonderdvijftig kilo, een totale lengte van 2,9 meter en smeedijzeren assen met voelliptische bladveren. De door een hefboom bediende ‘buitenwerkse’ remmen bevonden zich zoals in die periode gangbaar was bij de achterwielen. De topsnelheid van de vierzitter was ongeveer twintig kilometer per uur. Afhankelijk van de uitvoering kostte dit product van de Rheinische Gasmotorenfabrik Benz & Co. in Mannheim 3200 tot 4000 Reichsmark. Een door de fabriek meegestuurde monteur leerde de achtendertigjarige Zimmermans zijn kostbare Patent-Motorwagen met stoffen kap en hoge gespaakte houten wielen met massieve banden te bedienen tijdens de honderddertig kilometer lange rit via Utrecht en Leiden naar zijn woonplaats Den Haag. Op 26 april 1898 kreeg ‘monsieur Adolphe’ het nom de plume waaronder zijn gesitueerde clientèle Zimmermans kende, een vergunning voor het berijden van Rijkswegen onder volgnummer 6.

Het model Vélo was de laagst geprijsde Benz. De aankoopssom van tweeduizend Reichsmark kwam overeen met twee tot drie jaarinkomens van een ongeschoolde arbeider. Het model had een eigen gewicht van circa tweehonderdtachtig kilo en was uitgerust met draadspaakwielen en luchtbanden. De watergekoelde eencilinder van 1,7 liter (boring en slag 120 x 150 mm) leverde een vermogen van anderhalve paardenkracht bij 450 omwentelingen van de krukas per minuut, wat neerkwam op een topsnelheid van ruim twintig kilometer per uur. Toen de productie in 1902 werd gestaakt, waren twaalfhonderd exemplaren van deze eerste in grote serie gebouwde auto afgeleverd. Datzelfde jaar overwoog de gemeenteraad van Nijmegen om het automobilisme aan banden te leggen. In het gebied dat begrensd werd door de Waal, de spoordijk, het station en het stationsplein, zou een auto niet harder mogen rijden dan een voetganger liep. Voor de rest van de stad waar de firma M.W. Aertnijs de automerken Benz en Mors verkocht, gold een snelheidslimiet van tien kilometer per uur, wat overeenkwam met het tempo van een brouwerspaard of een trekschuit. In Rotterdam moest een eigenaar zijn motorvoertuig door een technisch geschoolde ambtenaar laten keuren voordat hij er mee de weg op mocht. In Utrecht stelde de gemeenteraad bepaalde eisen aan de afmetingen van een motorvoertuig, dat bovendien binnen vijf meter moest kunnen stoppen. In Harderwijk was de toegestane maximumsnelheid viereneenhalve kilometer per uur, en in Den Haag waren straten waar de automobilist op bepaalde tijden stapvoets moest rijden. Op dat tijdstip waren er in Nederland circa driehonderd motorvoertuigen in gebruik. In 1903 bestond het nationale personenwagenvoertuig uit vijfhonderdvijftien officieel geregistreerde exemplaren. Het begrip ‘automobilist’ was inmiddels aan de Nederlandse taalschat toegevoegd, hoewel de achterhaalde term ‘chauffeur’ ook gangbaar is gebleven. Voorstellen van leden van de Nederlandse commissie voor taalzuivering in 1903 om dit Franse woord voor stoker te vervangen door synoniemen als hondenvreter, rollende nachtmerrie, wegverpeter, motordemon of stankparfumeur, hebben het niet gehaald, maar toonden wel aan hoe er in brede kring over de auto en zijn eigenaar werd gedacht.

In september 1896 nam de zevenenveertigjarige notaris Johannes Philippus Backx op het Weesperpoortstation in Amsterdam een zespersoons Victoria in ontvangst. De door de Daimler Motoren-Gesellschaft in Cannstatt bij Stuttgart gebouwde motorkoets was besteld bij de firma Willem Remmers & Compagnie op de Keizersgracht 409 in Amsterdam. Remmers was de Nederlandse vertegenwoordiger van het Duitse pioniermerk en kreeg in de loop van 1898 een vergunning voor het berijden van Rijkswegen onder volgnummer 3. Nadat Remmers noch Backx’s koetsier Dirk Kuiper er in waren geslaagd om de 4 pk tweecilindermotor van 1060 cc op gang te brengen, reisde een fabrieksmonteur spoorwagens naar Amsterdam. Naast het starten van de motor bracht de technicus Kuiper de grondbeginselen van het autorijden bij omdat de Duitser het niet verantwoord vond om zelf achter het stuur te gaan zitten met al die smalle wegen en sloten en kanalen. Vervolgens vertrok Backx naar zijn woonplaats Wieringerwaard en reed politie-inspecteur A.P.F. van Oosten tot aan de gemeentegrens van Amsterdam mee om toe te zien op een ordelijk verloop. Ter hoogte van Schagen raakte een rijtuig van de weg doordat het paard bij de nadering van

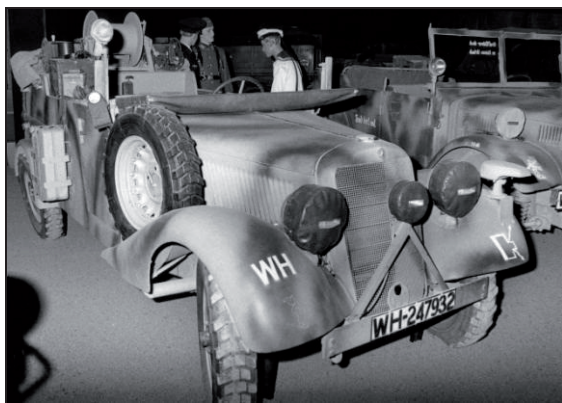
de Daimler in paniek was geraakt. Inwoners van Purmerend en Alkmaar namen hals over kop de benen bij het zien en horen van de auto. Op 10 oktober van dat jaar bracht de notaris een bezoek aan Alkmaar en werd zijn wagen voorafgegaan door vier politieagenten die ruim baan maakten en het publiek op een ‘veilige’ afstand hielden. De Daimler van Backx zou op 22 juli 1897 in het *Algemeen Handelsblad* worden omschreven als ‘een zonderling voertuig, dat evenals alles wat bijzonder is, en met gepaste bewondering door velen werd aangegaapt, zich hedenochtend langs de Nieuwezijds Voorburgwal heeft voortbewogen. Het ding, dat verre van sierlijk was, had de snelheid van een paard in zeer matige draf.’ Volgens de verslaggever viel het voertuig nog het best te vergelijken met een soort ledikant op wielen, en was het naar hij vermoedde een der eerste *automobiles* die ‘zich aan het oog der altijd vlot tot commentaar geneigde Amsterdammers vertoonde.’ Op 26 april 1898, een jaar waarin er in heel Nederland nog geen veertig auto’s in gebruik waren, kreeg Backx een vergunning voor het berijden op Rijkswegen onder volgnummer 4.



De Benz Victoria die het automobilisme in Nederland ‘aanslingerde’. Deze foto met de eenentachtigjarige Karl Friedrich Benz werd in 1925 in München gemaakt tijdens een rit met historische auto’s. Rechts: de eerste proeve van kunnen op autogebied van Gottlieb Daimler en zijn technische rechterhand Wilhelm Maybach uit 1886. De koets van het modeltype American werd aangedreven door een watergekoelde en tussen de zitbanken geplaatste eencilindermotor van 1,1 pk. Een verbeterde versie, de zogeheten ‘Stahlradwagen’ met een V-twin, trok in 1889 de aandacht op de wereldtentoonstelling in Parijs. Zowel Panhard-Levassor als Peugeot namen een licentie op deze motor en legden daarmee de basis voor de Franse auto-industrie. Het jaar daarop vond de oprichting plaats van de Daimler Motoren-Gesellschaft. (Daimler-Benz AG).

Het jaar daarop nam een Daimler deel aan een sportwedstrijd tijdens de Week van Nice. De eigenaar van het viercilindermodel was Emile Jellinek, de consul-generaal van Oostenrijk-Hongarije in de mondaine badplaats aan de Côte d’Azur. De diplomaat van de Donaumonarchie overreedde Wilhelm Maybach om een lichtere en lager gebouwde sportwagen met een sterkere motor te ontwerpen en vernoemde het resultaat naar zijn oudste dochter Mercédès. Jellinek trad daarna op als inofficiële Daimler-dealer en had zijn welgestelde vriendenkring tot klant. In 1901 kreeg Jellinek zitting in de raad van bestuur bij de Daimler Motoren-Gesellschaft en kreeg hij het alleenrecht voor de verkoop naar Frankrijk, België, de Dubbelmonarchie Oostenrijk-Hongarije en de Verenigde Staten. Stijgende verkoopresultaten, gewonnen autosportwedstrijden en een mogelijke juridische schadeclaim van de Franse autofabrikant Panhard-Levassor die Daimlers onder licentie bouwde en oudere afspraken had met de naamgever, brachten de directie van Daimler in Cannstatt er in 1902 toe om de handelsnaam die Jellinek al eerder had gebruikt nu officieel in te voeren. In 1926 kwam een fusie met Benz & Co. tot stand en werd de productie in Stuttgart-Untertürkheim geconcentreerd. Zowel de personen- als de bedrijfswagens werden voortaan Mercedes-Benz genoemd en hadden een cirkelvormig merkembleem met de driepuntige ster van Daimler en de lauwerkrans van Benz.

Voordat de op 31 december 1863 in Eindhoven geboren Michael Willem Lucius Josephus Aertnijs zich de eerste autohandelaar in Nederland kon noemen, verkocht hij bier. Nadat de brouwerij in Nijmegen met een concurrent fuseerde en de onderneming vervolgens door Gerard Adriaan Heineken werd overgenomen, deed Aertnijs de boekhouding van het filiaal. Hij werkte zich binnen twee jaar op tot directeur en begon daarnaast met de import van rijwielen. Fietsen was in die dagen een populair tijdverdrijf van mensen die er tijd en geld voor hadden en het product van L'Acatène-Métropole onderscheidde zich door toepassing van een cardanas zonder kruiskoppeling. Vooral dames stelden dit zeer op prijs omdat hun rokken niet tussen de ketting konden komen. Het bedrijf was gevestigd in de Rue Cartier-Bresson 47 in Parijs. In september 1897 moest Aertnijs daar voor zaken zijn en maakte hij kennis met een nieuwe vorm van vervoer. Zittend op het terras van Café de la Paix parkeerde een auto pal voor zijn neus langs het trottoir en nam de chauffeur plaats aan een tafeltje naast Aertnijs. De heren raakten met elkaar in gesprek en de volgende dag kwam het tot een proefrit. Emile Roger, die Benz & Co. vertegenwoordigde, veronderstelde dat de Nederlander een auto wilde kopen, maar Aertnijs had andere ideeën. Hij ging naar Mannheim, waar hij persoonlijk door Carl Benz werden ontvangen. Na een proefrit met een Victoria en een kleinere Vélo, kocht Aertnijs het laatstgenoemde model. Fabrieksmonteur Thum gaf hem tijdens de rit van Mannheim via Keulen naar zijn woonplaats onderricht in de bediening van de wagen en het verhelpen van storingen. Op 12 september arriveerde de drieëndertigjarige brouwerijdirecteur en rijwielhandelaar - het woord rijwiel was ingeburgerd nadat A. Buys uit Leiden in 1869 had voorgesteld om het Franse synoniem *vélocipède* uit de Nederlandse taal te verwijderen - in Nijmegen, waar Aertnijs het nodige opzien baarde en de Benz vlot werd verkocht. Op 26 april 1898 kreeg hij een vergunning voor het berijden van Rijkswegen onder volgnummer 7. Het jaar daarop nam Aertnijs ontslag bij Heineken en staakte de import van de Franse fietsen om zich volledig op de autohandel te concentreren. In 1907 verhuisde hij met zijn gezin naar Amsterdam, waar eerder al een kantoor met toonzaal en werkplaats op de Amsteldijk 10 was gevestigd. Met de verkoop van een 55 pk model aan prins Hendrik in mei 1914 mocht Benz & Co. zich hofleverancier noemen. Aertnijs hield de alleenvertegenwoordiging van het merk tot 1924, waarna de Mercedes-Benz Automobielen Maatschappij in 1926 een kantoor en showroom opende op de Stadhouderskade 89-90. Werkplaats en magazijn werden gevestigd in de Jacob van Campenstraat 123-125 in Amsterdam Oud-Zuid. Genoemde straat werd in Eerste en Tweede gesplitst toen het tussengelegen gedeelte in 1930 aan de Heineken Brouwerij werd verkocht.



Adolf Hitler brengt in 1937 een bezoek aan de autotentoonstelling in Berlijn. Mercedes-Benz was het favoriete merk van het Duitse staatshoofd, reden waarom de fabrikant een gouden swastika in het briefhoofd mocht voeren. Links naast Hitler staat Wilhelm Kissel, algemeen directeur van Daimler-Benz AG, uiterst links Joseph Goebbels, minister van Volksvoorlichting en Propaganda. (coll. auteur). Rechts: de Mercedes-Benz Kfz. 2-2 radiocommunicatiewagen was de militaire versie van de 170 V, de best verkochte modelserie van de op Opel na grootste autofabrikant in het vooroorlogse Duitsland. (foto auteur).

Mercedes-Benz stond voor hoge klasse en duurzame kwaliteit met bijbehorende prijzen. In 1952 maakten 2333 auto's met de driepuntige ster als motorkapmascotte deel uit van het Nederlandse personenwagenpark, een toename van 271 exemplaren in een jaar tijd. Op de RAI-autotentoonstelling die dat jaar van 29 februari tot 3 maart in het semipermanente houten gebouw in de Ferdinand Bolstraat werd gehouden, moesten liefhebbers bij de standnummers 8 en 41 zijn. Daar toonde importbedrijf de Algemene Garage en Automobielen Maatschappij (A.G.A.M.N.V.), met een kantoor en showroom op de Stadhouderskade 89-90 in Amsterdam Oud-Zuid en een werkplaats in de Pilotenstraat 9-11 in een nog vrij nieuw industriegebied in het stadsdeel Overtoomse Veld, drie modelseries van Mercedes-Benz met ondernemersprijzen van negen mille tot 31.500 gulden.



De voormalige showroom en kantoor van de Algemene Garage en Automobielen Maatschappij (N.V. A.G.A.M.) op de Stadhouderskade 89-90 in Amsterdam Zuid. Rechts: de Mercedes-Benz 170 V (V=Vorn, met de motor voorin) werd op de Berlijnse autotentoonstelling in 1936 gepresenteerd en bleef tot 1942 in productie. Het type was uitgerust met een 1697 cc viercilinder zijklepmotor van 38 pk en had een topsnelheid van honderdacht kilometer per uur bij een verbruik van elf liter per honderd kilometer. In mei 1946 pakte Daimler-Benz AG de civiele rode draad weer op met 170 V, die in Duitsland leverbaar was als bestel-, zieken- en patrouillewagen van de politie. In juli van het jaar daarop kwam daar een vierdeurs sedan bij, die op details na identiek was aan de vooroorlogse versie. In 1952 kostte de vierdeurs sedan 9231 gulden. Nederlandse ondernemers betaalden negen mille, en het prijsverschil werd weeldebelasting genoemd. (foto's auteur).



De Mercedes-Benz 220 was een nieuwe modelserie die in april 1951 op autotentoonstelling in Frankfurt werd gepresenteerd. Onderstel en carrosserie waren identiek aan die van het type 170 S, maar de koplampen waren in de spatborden geïntegreerd. De 2195 cc zescilinder kopklepmotor met bovenliggende nokkenas van 80 pk leverde een topsnelheid van 140 km/u bij een verbruik van 10,9 liter per honderd kilometer. Rechts: een 220 S cabriolet uit 1956. (foto's auteur).