

# **De auto ad rem**

Auto-advertenties uit de jaren 1930-1934



Frank H.M. van der Heul



## De auto ad rem

Auto-advertenties uit de jaren 1930-1934



## Voorwoord



In oktober 1885 was de eerste motorwagen van Karl Benz klaar. Het was een driewieler met spaakwielen, massief rubberen banden en velgen van machine- en rijwielfabrikant Heinrich Kleyer uit Frankfurt, die veertien jaar later het automerk Adler op de markt zou brengen. De eencilindermotor van de Benz woog zesennegentig kilo en leverde een vermogen van 0,88 pk bij 400 omw/min uit een zuigerverplaatsing van krap een liter. Omdat het naar de technische mogelijkheden eenvoudiger was om een viertakt te construeren, had Benz het idee van een tweetakt laten varen. Het zou tot 1928 duren voordat de uit Denemarken afkomstige ingenieur en latere grootindustriële Jørgen Skafte Rasmussen van dit motortype een doorlopend succesverhaal maakte met het auto- en motorfietsenmerk DKW.

Op 29 januari 1886 kreeg Karl Benz het Duitse Rijkspatent nr. 37 435 voor 'voertuigen met aandrijving door gasmotoren'. In juli van dat jaar werden de eerste proefritten met de Patent-Motorwagen gemaakt en berichtte de *Neue Badische Landeszeitung*: 'Een door middel van ligroingas voortbewogen velocipede die in de Rijnlandse Gasmotorenfabriek van Benz & Cie, ontworpen werd en waarvan wij op deze plaats al eerder melding maakten, werd op de Ringstraatweg geprobeerd en zou deze proefrit bevredigend gelopen hebben.'

In 1888 verschenen de eerste brochures van de Patent-Motorwagen, die al spoedig werden gevolgd door andere reclame-uitingen in drukvorm die het zichzelf voortbewegende voertuig promootten. Deze oeradvertenties vermeldden in de meeste gevallen niet veel meer dan dat een bepaalde formant een auto te koop aanbood. Deze mededeling werd gecombineerd met een kopergravure van het mobiel product - een wijze van afbeelden die toen gangbaar was - en wat elementaire en algemene informatie over de wagen, zoals de prijs en het feit dat het voertuig niet stonk en goedkoper en betrouwbaarder was dan een trekpaard. In een wat later stadium wezen sommige fabrikanten met gepaste trots op een aantal gewonnen wedstrijden. Voor zover er rond de eeuwwisseling al een markt was voor auto's, werden ze grotendeels verkocht op basis van mond-tot-mond reclame. In Frankrijk gaven De Dion-Bouton en Panhard et Levassor de toon aan wat productiecijfers betraf. Om hun wagens af te zetten moesten de advertenties van deze fabrikanten een groter gebied bestrijken dan alleen de lokale markt. In de Verenigde Staten was het Ransom Eli Olds die de techniek van de massaproductie introduceerde. In 1901 produceerde de Olds Motor Works in Lansing,

Michigan, het grote aantal van zeshonderd gelijksoortige modellen. De methode van de lopende band werd vervolgens geperfectioneerd door Henry Ford. Diens model T werd in 1908 geïntroduceerd en het een miljoenste exemplaar reed al op 10 december 1915 de fabriek in Dearborn uit. In tegenstelling tot de producten van landgenoten als Peerless, Pierce-Arrow of Packard was de T-Ford voor de gewone man bedoeld. De bedrijfsvoering van de eerstgenoemde fabrikanten was gebaseerd op hoge winstmarges per verkochte auto. Bij de Ford Motor Company nam men genoegen met weinig winst per exemplaar, een winst die alsnog tot grote hoogte steeg dankzij een ongekend productievolume. In het land van de onbegrensde mogelijkheden kwam een auto-industrie op gang die qua aantallen merken ongeëvenaard is. Naar schatting bestonden er ooit 2726 verschillende fabrikanten in de Verenigde Staten, die met wisselend succes geprobeerd hebben hun klanten te werven via de gedrukte media en de radio en na de Tweede Wereldoorlog ook door middel van tv-spotjes. De belangrijkste plaats van de reclamecampagnes bleef echter voorbehouden aan de dag- en weekbladpers. Een fabrikant als de Dodge divisie van Chrysler Corporation bijvoorbeeld, opereerde in de middenklasse van de markt. In 1933 kende het bedrijf in Detroit een productiesnelheid van één auto per tweeëntwintig seconden - een Dodge van dat modeljaar bestond overigens uit bijna dertigduizend onderdelen. Om die enorme hoeveelheid auto's aan de man te brengen, besteedde Dodge in 1928 alleen al aan dagbladadvertenties 1,2 miljoen dollar. Het reclamebudget voor de tijdschriften bedroeg 493.810 dollar. Terwijl Dodge nog steeds met succes wordt verkocht, kan dat niet worden gezegd van Peerless, Packard, Pierce-Arrow, Auburn, Cord, Duesenberg, Hupmobile, La Salle, Moon, Terraplane, Hudson, Nash, Graham-Paige, om er een paar te noemen. Deze Amerikaanse automerken zijn sinds de Tweede Wereldoorlog louter historische begrippen, waarvan men de producten bij particuliere verzamelaars of in musea moet zoeken. De automobielen van bijvoorbeeld Bean, Star, Constantinesco, Waverley, Selve, Bellanger-Frères of Succes zijn vaak alleen nog maar in antieke advertenties terug te vinden.

Dit boek toont een dwarsdoorsnede van automerken, zoals ze tussen 1930 en het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog zijn aangeprezen aan de happy few en aan de man in de straat. Er zijn voorbeelden opgenomen van fabrikanten uit Europa en de Verenigde Staten en het toenmalige werk van illustratoren, fotografen en tekstschrijvers van reclamebureaus. Elke advertentie is voorzien van een uitgebreide tekst over marktpositie, merkhistorie, doelgroep en technische data. Dat sommige tekstschrijvers van reclamebureaus zich destijds aan pure dagdromerij of zelfs misleiding waagden, terwijl anderen overdadige, weinig zeggende informatie naar voren brachten, daarvan maakt *De auto ad rem* volop melding.

Amstelveen, februari 2017  
Frank H.M. van der Heul

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)  
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea - twee delen)  
De auto ad rem (auto-advertenties – meerdere delen)

ISBN/EAN 978-94-90495-19-0

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.

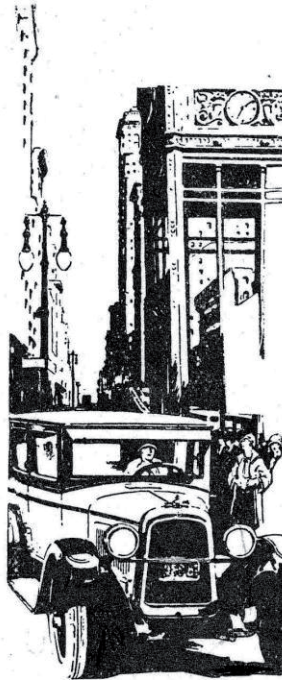
Copyright © 2017 Frank van der Heul  
Dit boek verscheen eerder in beknopte vorm bij uitgeverij Elmar  
Omslagillustraties: collectie van de auteur  
Uitgeverij Albatros - Amstelveen  
Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever  
E-mail: [frankvanderheulfrankhm@outlook.com](mailto:frankvanderheulfrankhm@outlook.com)

# U ZIET STEEDS MEER WHIPPETS LANGS DEN WEG!

Het is geen wonder dat U steeds meer Overland WHIPPETS ziet rijden. Kent U één wagen, die U zóóveel biedt voor den prijs, als de „WHIPPET“?

Het is de meest economische en betrouwbare wagen, die steeds voor Uw gebruik gereed staat, onverschillig of U hem voor Uw zaak, Uw praktijk of voor Uw genoegen wenscht te gebruiken.

Uiterst goedkoop in onderhoud, zuinig in het gebruik, kan het voor niemand een beletsel zijn zich een



„WHIPPET“ aan te schaffen.

Gaat daarom nog heden naar een Agent bij U in de buurt of komt direct naar ons voor een demonstratie, bestuurt de „WHIPPET“ dan ook zélf eens; U zult dan het buitengewone genoegen ondervinden van het rijden in een „WHIPPET“. En dan..... bedenk hoe weinig het eigenlijk kost om zelf eigenaar van een „WHIPPET“ te worden.

Touring.... f. 2350.-  
Sedan 2 d. . f. 2850.-

# WHIPPET

*„Voor de meest bescheiden beurs“*

**ANDRÉ J. H. CEURVORST - AMSTERDAM**

ALBERT CUYPSTRAAT 264-276 — TELEFOON 28300

W.O.K. AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ - BEZUIDENHOUT 16B, DEN HAAG - TELEFOON 71214

‘Whippet voor de meest bescheiden beurs.’ Advertentie uit 1927. Naast Ceurvorst die Whippet tot 1931 verkocht en toen het importeurschap van Chrysler en Plymouth kreeg, werd het bijmerk van Willys-Overland tevens geïmporteerd door de firma H.C.L. Sieberg uit Amsterdam. (coll. auteur).



Willys-Overland Whippet modelserie 96A Touring 1929. (Particuliere collectie. Foto auteur).

John North Willys was een autodealer van de merken Marion en Standard in Elmira in de staat New York. In 1905 wist hij in het bezit te komen van het failliete bedrijf Standard Wheel uit Indiana. Willys was een zakenman in de beste Amerikaanse traditie, want kort daarop besloot hij nog verder uit te breiden door het fabrikaat Overland op de markt te plaatsen. Zijn zaken floreerden en na enige tijd nam Willys ook de in financiële problemen geraakte Edwards Motor Company uit New York over. Hiermee kwam de vinding van Charles Yale Knight in zijn bezit en ontstond het merk Willys-Knight (met schuivenmotoren). Om de markt met de kleppenloze motor nog verder te diversifiëren, bracht hij tevens de merken Stearns-Knight en Falcon-Knight uit. De in Toledo in de staat Ohio gevestigde Willys-Overland Company gold op Ford na als de grootste Amerikaanse autofabrikant en had assemblagefabrieken en kantoren in het Britse Stockport en in Berlijn, eigen showrooms en kantoren in Parijs en een onderdelenmagazijn in Antwerpen.

In 1926 werd de Whippet uitgebracht door Willys-Overland. Het bodemaanbod van het concern uit Toledo was leverbaar met een 2388 cc viercilinder van 40 pk en met een 2780 cc zescilinder van 50 pk, in beide gevallen motoren met zijklepbediening. Whippets waren gunstig geprijsd en hadden volgens de toenmalige smaak een aantrekkelijke vormgeving. Willys-Overland haalde aanvankelijk vooral klanten weg bij de Ford Motor Company, die nog steeds voortborduurde op zijn legendarische, maar anno 1926 gedateerde viercilinder model T. Dat jaar kostte een viercilinder Whippet slechts dertig dollar meer dan de auto van Ford die de wereld op wielen heeft gezet.

Op 26 mei 1927 reed de vijftien miljoenste T-Ford van de assemblageband. Vader en zoon Ford lieten zich met dit jubileumnummer vereeuwigen. Het was tevens het laatste jaar waarin de firma H.C.L. Sieberg zich op het adres Stadhouderskade 143-145 nog zou bezighouden met verkoop en service van Fords, de Lincoln model L en Fordson-tractoren.



Een dealerschap van Ford was weliswaar een lucratieve zaak, maar bij Sieberg streefde men naar de alleenvertegenwoordiging van een grootschalige fabrikant van middenklassers en populair geprijsde auto's. De keus viel op de Willys-Overland Company uit Toledo in de staat Ohio waar de eerste personenwagen het bedrijf op 12 februari 1903 had verlaten. Kort voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog produceerde men meer dan tweeduizend personen- en bedrijfswagens per dag. Voordat Sieberg Willys-Overland ging importeren, had men naast Ford ook de vertegenwoordiging van Reo - het uit 1904 daterende automerk dat vernoemd was naar de initialen van Ransom Eli Olds.

Op een zaterdagmiddag in mei 1927 was er sprake van de feestelijke opening van de met bloemstukken, palmboompjes in gepoetste koperen sierpotten en Perzische tapijten verfraaide toonzaal op de Stadhouderskade 143, hoek Hemonystraat. Vrienden, zakenrelaties en anderen uit de autobranche waren van heinde en verre gekomen om Henri Constant Louis Sieberg, zijn stiefzoon L.F.J. Mählmeijer, en zijn jonge medefirmant Van Rongen veel geluk toe te wensen. De gasten prezen Sieberg om zijn ondernemingslust en twijfelden niet aan het succes van zijn nieuwe initiatief. In de ruime en smaakvol ingerichte toonzaal maakte men gebruik van een bijzondere publiekstrekker in de vorm van twee onzichtbare en door elektromotoren aangedreven draaischijven, die een unicum werden genoemd. Door het langzame roteren kon de in Willys-Overland en Whippet geïnteresseerde bezoeker de sedans en cabriolets aan zich voorbij laten komen. Ook voor passanten waren deze draaischijven een reden om wat langer voor de toonzaal te blijven staan. Op de spiegelruiten stond met grote letters: 'Whippet Kwaliteit - Vergelijkt Slechts'. Wie even de moeite nam om de hoek om te slaan, kon in de Hemonylaan in het verlengde van de Albert Cuypstraat (waar André J.H. Ceurvorst eveneens Whippets verkocht) achter de Stadhouderskade in de oude maar geheel gerenoveerde werkplaatsen van Sieberg een blik naar binnen werpen. Hier stonden de paradepaarden van het auto-imperium van John North Willys (1873-1933) te fonkelen. Stearns-Knight, Willys-Knight en later ook voor korte duur Falcon-Knight, maakten gebruik van een dubbele schuivenmotor waarbij de gangbare in- en uitlaatkleppen vervangen waren door gietstalen bussen rondom de zuigers met horizontale spleten voor de respectievelijke aan- en afvoer van brandstof en restgassen. Het principe leverde een flexibele en stille krachtbron en een hoog rendement op, dankzij de bolvormige verbrandingskamers van een *double sleeve* motor die begin deze eeuw was ontwikkeld door de Amerikaanse journalist en uitvinder Charles Yale Knight.



WILLYS KNIGHT



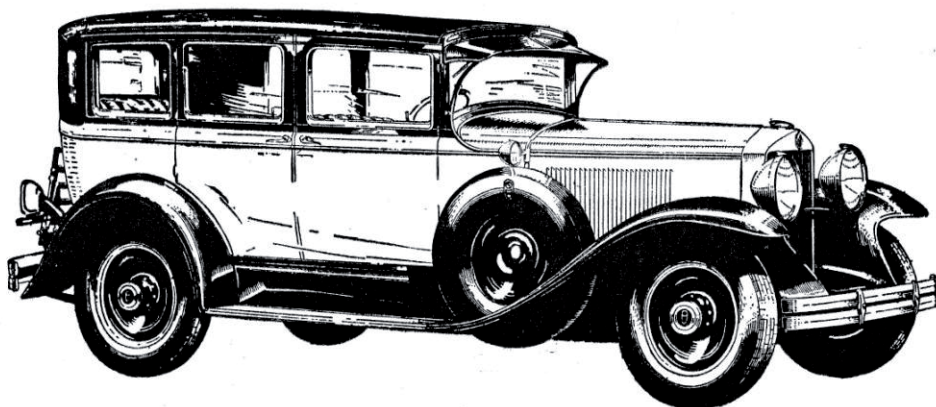
VERLAND  
*Whippet*

ALLEENVERTEGENWOORDIGING VOOR NEDERLAND, FIRMA

**H. C. L. SIEBERG**

AMSTERDAM — STADHOUDERSKADE 143 — Tel. 28400 (3 lijnen).

# Het Nieuwe Model 615



GRAHAM-PAIGE biedt een groote verscheidenheid van modellen aan als: Roadsters, Cabriolets, Coupes en Sport Phaetons, 6- en 8-cylinder in verschillende prijsklassen. Alle zijn voorzien van 4 voorwaartsche versnellingen, met uitzondering van model 612.

De nieuwe Graham-Paige model 615, is een wagen met buitengewone kwaliteiten. Dit geldt niet alleen voor een of twee technische details, maar voor de geheele constructie. Hoe nauwkeuriger U dit model 615 onderzoekt, des te beter zult U tot de conclusie komen, dat deze wagen extra uitmunt door comfort, kracht en technische volmaaktheid.

*Joseph D. Graham  
Robert C. Graham  
Ray A. Graham*

IMPORTRICE:

**N. V. GEBR. NEFKENS' AUTOMOBIEL-MAATSCHAPPIJ**  
NACHTEGAALSTRAAT 53-55 - UTRECHT - AMSTERDAM - JAC. OBRECHTSTRAAT 26

Agent voor Den Haag: AMEROPA, Frankenstr. 81. Rotterdam: N.V. VAN ZETTEN, Coolsingel 18-20

# GRAHAM-PAIGE

‘Hoe nauwkeuriger U dit model 615 onderzoekt, des te beter zult U tot de conclusie komen, dat deze wagen extra uitmunt door comfort, kracht en technische volmaaktheid.’ Advertentie uit 1929 van het bedrijf dat dit jaar de vertegenwoordiging van het Amerikaanse merk had overgenomen van General Motors Import Company - Louwman & Parqui - uit Den Haag. (coll. auteur).



Graham modelserie 820 Special Eight sedan 1931. (foto auteur).

Tegenwoordig zal men niet snel meer een autoadvertentie tegenkomen waarin de directie zijn handtekeningen heeft gezet. De hier afgebeelde advertentie uit 1929 voor het toen nog vrij nieuwe merk Graham-Paige is gesignd door Joseph, Robert en Ray Graham, drie broers die in 1917 in Evansville in Indiana met de assemblage van vrachtwagens waren begonnen. Vijf jaar later werd Graham Brothers een onderdeel van de vrachtwagendivisie van Dodge in Detroit. In het voorjaar van 1928 was Dodge Brothers door Walter Chrysler overgenomen. Graham Brothers als vrachtwagenfabrikant verdween van het toneel en de broers besloten om personenwagens te gaan bouwen. De handigste manier om vlot op winst te komen was het opkopen van een kwijnende fabriek. In hun geval was dat de Paige-Detroit Motor Car Company, die goed afgewerkte middenklassers fabriceerde en over een uitgebreid dealernet in de Verenigde Staten beschikte. Joseph, Robert en Ray waren dan ook zo verstandig om de oude handelsnaam voorlopig te combineren met de hunne.

In 1928 werden de eerste wagens gebouwd en verkocht Graham-Paige het niet geringe aantal van 87.000 stuks. Opmerkelijk was het gebruik van een vierversnellingsbak; in het land van herkomst werden doorgaans transmissies met drie gangwissels toegepast. Omdat een gemiddelde Amerikaanse motor ruim voldoende koppel bood, was schakelen na het wegrijden in ieder geval niet echt noodzakelijk. Graham-Paige bood naast deze opvallende extra (behalve bij het lager geprijsde model 612) ook als optie vierwiel hydraulische remmen en veiligheidsglas rondom.

Na 1931 werd de toevoeging 'Paige' weggelaten; Graham was inmiddels voldoende bekend. In Nederland werd het merk in eerste instantie vertegenwoordigd door General Motors Import Company van de firma Louwman & Parqui, en vanaf 1929 door N.V. Gebr. Nefkens' Automobiel-Maatschappij met een hoofdvestiging in de Nachtegaalstraat 53-55 in

Utrecht en een filiaal in de Jacob Obrechtstraat 26 in Amsterdam. Daarnaast verkocht Nefkens ook Peugeot. De in de advertentie aangeprezen Graham-Paige modelserie 615 was uitgerust met een 3670 cc zescilinder zijklepmotor van 76 pk bij 3200 omw/min. De afgebeelde vierdeurs sedan had een prijskaartje van 5250 gulden en had een eigen gewicht van 1605 kilo. Hydraulische schokdempers en een goed gesorteerde gereedschapskist waren assecoires, die bij deze middenklasser werden meegeleverd. Wie meer vermogen tot zijn beschikking wilde hebben, kon kiezen voor de 827. Deze modelserie had een 5,3 liter achtcilinder lijnmotor van 120 pk. In 1932 introduceerde Graham-Paige Motors Corporation de modelserie Blue Streak Eight met een geslaagde vormgeving van Amos Northup. In andere tijden zou deze Graham uitstekend zijn verkocht, maar door de economische crisis keek in genoemd jaar elke Amerikaanse autofabrikant zorgelijk naar de boekhouding.



Graham-Paige modelserie 621 1929. (particuliere collectie). Rechts: het merkembleem met de drie broers als ridders afgebeeld. Onder: Graham Custom Eight 1934. (Autoworld, Brussel). Foto's auteur.





**Minerva vooraan!**

Buitengewone technische anuses vindt ge in het model 1929 van de 12 P.K. Minerva. De zes-cylinder kleppenlooze motor heeft een zevenmaal gelagerde krukas, afneembaren cylinderkop, een dubbelen carburateur, een dubbele oliepompe, oliekoeling door middel van den radiateur en bovendien extra kopsmering.

Wanneer U dan nog rekest, dat de 12 P.K. Minerva een wagen is van Europeesch fabrikaat, die Fransche élegance aan degelijkheid en soliditeit paart, wat zoudt U dan nog meer wenschen in een wagen van den middenprijs?

Vraagt attestenboekje, brochures en gratis proefrit!

**MINERVA 12 PK**

**AMSTERDAMSCHERIJTUIG-MAATIJ**



**Hoofdkantoor:**  
Overtoom 399  
Telefoon 81234

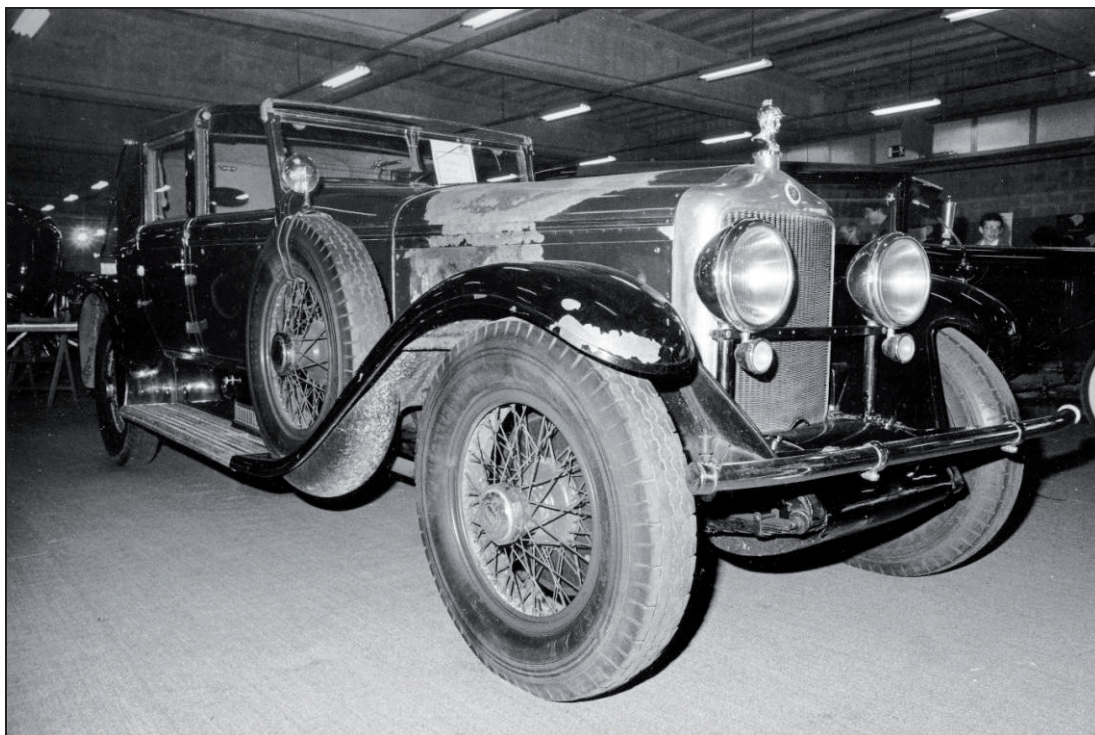
**Filiaal Rotterdam Hartmanstr. 39-49** AMSTERDAM  
Telefoon 13334

**Showroom:**  
Nassaukade 380, 381, 382  
Telefoon 82472

**Filiaal Haarlem, Houtplein 21**  
Telefoon 11198-10338

Agenten: Firma G. I. van der Wanssen, van Hoornbeekstraat 112-114, Den Haag. Firma Berendsen & Co., v. d. Bruggenstraat 6-8, Nijmegen. Brewers' Autobandel, Minderbroedersingel 1, Roermond. N.V. Automobielhandel v.h. Grund & Co., Maliebaan 71, Utrecht. Firma Klass Bass, Kennemerstraatweg 102-106, Alkmaar.

'Minerva vooraan. Vraagt attestenboekje, brochures en gratis proefrit.' Advertentie uit 1930 van de importeur. Het drie jaar eerder in productie genomen type 12 PK werd wel 'de dochter van Minerva' genoemd, vanwege de 2004 cc zes-cylinder schuivenmotor die te zwak was voor het wagen-gewicht en te veel brandstof verbruikte. Door de degelijke afwerking en de gunstige prijsstelling werd dit modeltype echter goed verkocht. In 1939 maakten zesennegentig Minerva's deel uit van het Nederlandse wagenpark. (coll. auteur).



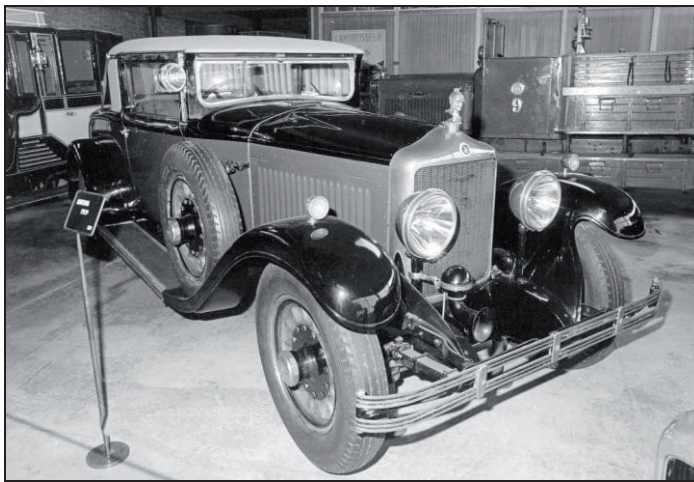
Een Minerva type AKS met een 5954 cc zescilinder schuivenmotor, die in 1928 werd gekocht door de Amerikaanse miljonairsfamilie Vanderbilt. In 1984 werd dit ongerestaureerde model coupé chauffeur tentoongesteld op de Docxks oldtimerbeurs in Antwerpen. (foto auteur).

De liefhebber van de kleppenloze Knight-motor kon in 1930 in Nederland een keuze maken uit de merken Minerva, Panhard et Levassor of Voisin. De eerste, ook wel de 'Koningin van de Belgische automobielenindustrie' genaamd, bood dat jaar drie modelseries in Nederland aan. Minerva (naar de Romeinse godin van kunsten en ambachten) was op 28 december 1904 in de Karel Oomsstraat in Antwerpen ontstaan, onder auspiciën van de uit Amsterdam afkomstige rijwielconstructeur Silvain de Jong. Het Knight-principe behelsde twee tussen de zuiger en de cilinder geplaatste verticaal bewegende gietstalen bussen met horizontale spleten voor de aan- en afvoer van het gasmengsel cq. restgassen. Het door Charles Yale Knight en L.B. Kilbourne ontwikkelde systeem leverde een stille motor met een hoog rendement op en was op het vasteland van Europa door Minerva als eerste in gebruik genomen. De Britse hofleverancier Daimler volgde in 1909. Andere licentienemers waren Mercedes, Panhard et Levassor, Voisin en Peugeot.

Het jaar 1930 betekende voor Nederland rond de honderdduizend werklozen, een gevolg van de dramatische 'zwarte donderdag' eind oktober 1929 op de aandelenbeurs van Wall Street. Minerva was altijd een bijzonder maar kostbaar merk, reden voor de Amsterdamsche Rijtuig-Maatschappij om haar goedkoopste modelserie in de hier getoonde advertentie naar voren te halen. Het type 12 PK vormde het bodemaanbod van de Belgische fabrikant en werd in vakkringen ook wel 'de dochter van Minerva' genoemd. Een zescilinder schuivenmotor van 2004 cc (boring en slag 68 x 92 mm) bracht de 12 pk (de fiscale aanduiding) geruisarm en vlot naar een topsnelheid van circa honderdvijftig kilometer per uur. Het wagengewicht bedroeg 1600 kilo en de wielbasis mat 3,015 meter. Het feit dat de krukas over zeven hoofdligers beschikte maakt duidelijk dat ook dit bodemaanbod nog van superieure klasse was. De 12 PK type AH werd in Nederland verkocht voor 5400 gulden, ruim het dubbele van een A-Ford in de duurste uitvoering. Bij de aankoop waren een

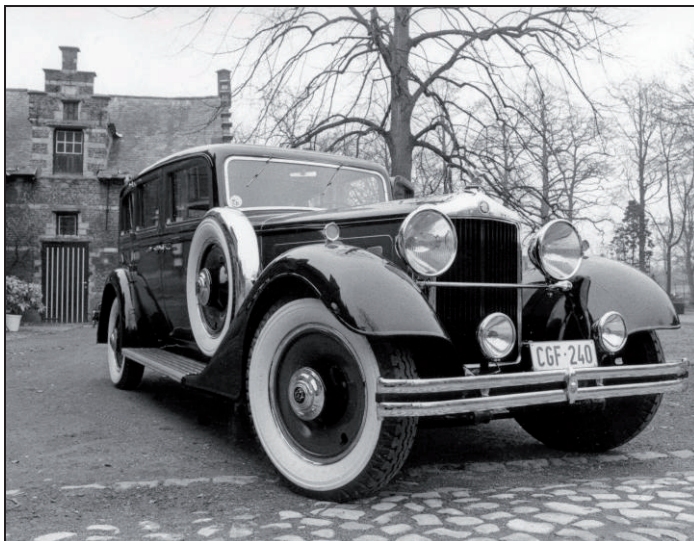
automatische ruitenwischer, een achteruitkijkspiegel, reservewiel met band, één remlicht en twee bumpers inbegrepen.

Door de doorzettende economische depressie kreeg Minerva Motors Société Anonyme met haar beperkte markaandeel het zeer moeilijk. Bovendien was Silvain de Jong in 1928 na een langdurig ziekbed overleden, zodat het bedrijf het zonder zijn bezielende leiding moest stellen. Tevens verleende de Belgische overheid aan Amerikaanse autofabrikanten gunstige belastingfaciliteiten, zodat Hudson, Studebaker, Chrysler Corporation en General Motors er assemblagefabrieken inrichtten. De Ford Motor Company was hen al voorgegaan. Het Amerikaanse kamp ontkende een ware prijzenslag, die in veel gevallen door de toegepaste massaproductie ten koste van Belgische bedrijven ging. In 1936 werd Minerva opgenomen door landgenoot Imperia. Weliswaar was er een jaar later nog het prototype TAM-18 met voorwielaandrijving, een automatische versnellingsbak en een dwarsgeplaatste 3,6 liter V8-motor van Ford, maar tot seriereproductie van deze Minerva is het niet meer gekomen.



Minerva type AE 1929. (Collectie Mahy. Foto auteur).

Onder: Minerva 25 PK Rapide 1937. (Particuliere collectie. Foto auteur).



# Zij doet haar boodschappen met haar Coupé de Ville...

Het late middaguur... het is druk in de stad... voor de groote magazijnen, lange rijen glanzende wagens... het is het uur, dat de elegante vrouw gaat winkelen... het is tevens het uur, dat men de nieuwe Chevrolets ziet.

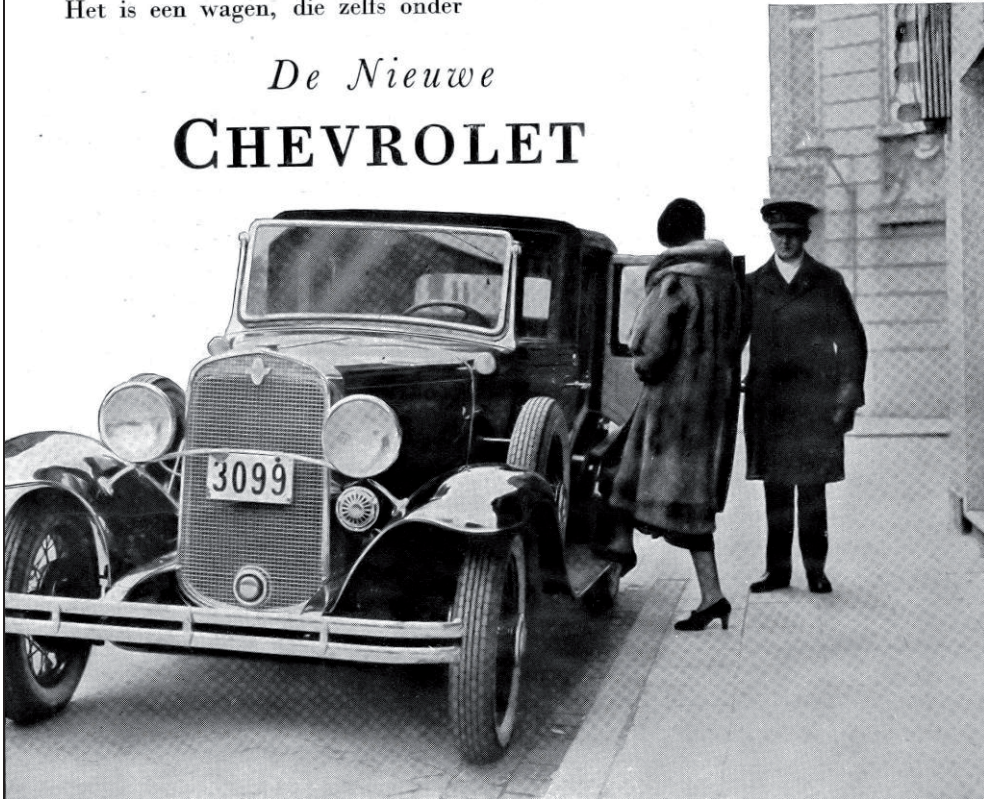
De buitengewoon gedistingeerde Chevrolet Coupé de Ville heeft in korten tijd een groote populariteit verworven in die milieus, waar men zichzelf het allerbeste veroorlooft.

Het is een wagen, die zelfs onder

de kostbaarste merken een goed figuur maakt, en bovendien is hij betrouwbaar, zuinig en laag in prijs, iets wat in deze moeilijke tijden wel van heel groot belang is. Het is zoo gemakkelijk eigenaar te worden van dezen schitterenden wagen. Het termijnbetalingssysteem van General Motors Acceptance Corporation maakt het U mogelijk hem uit Uw inkomen te betalen.

*De Nieuwe*

## CHEVROLET



‘Het is het uur, dat de elegante vrouw gaat winkelen... het is tevens het uur, dat men de nieuwe Chevrolets ziet.’ Advertentie met enig snob appeal uit 1931. De kostwinner van General Motors Corporation was de auto van de gewone man, en bontjassen en particuliere chauffeurs hoorden meer thuis bij een Cadillac. (coll. auteur).





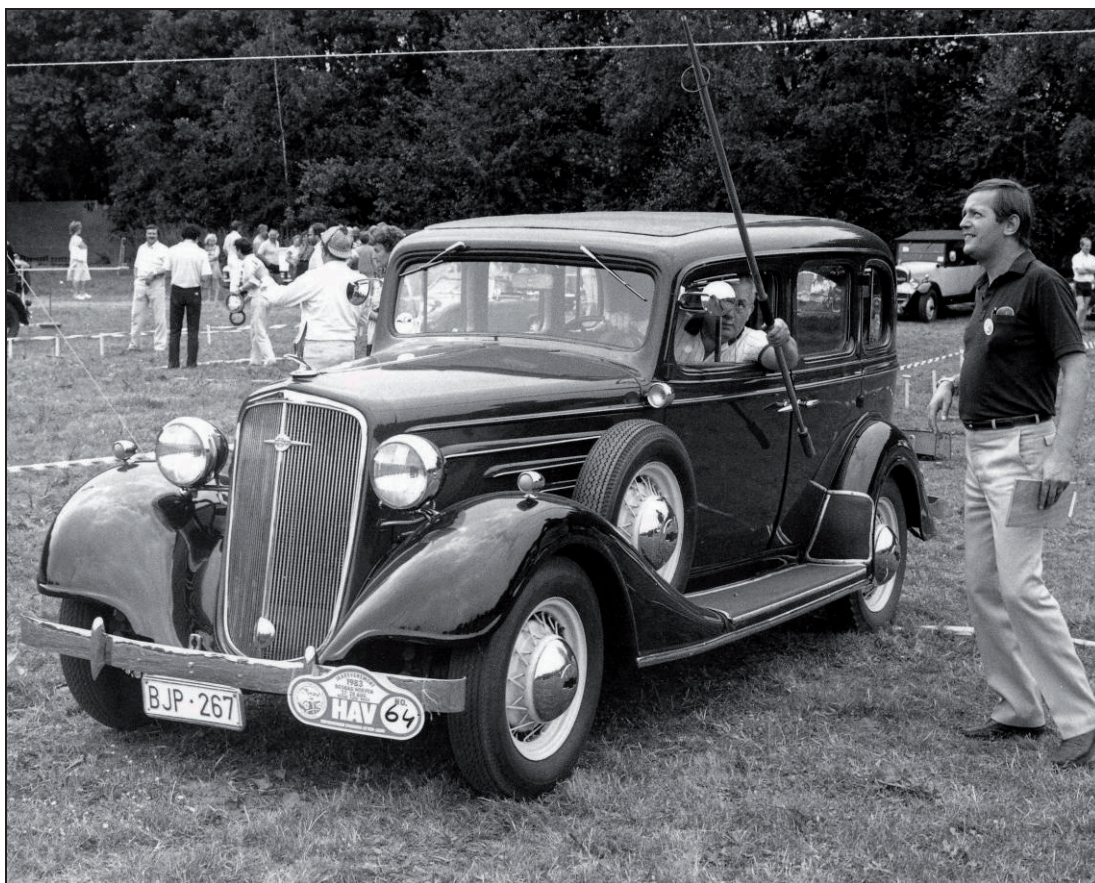
Chevrolet modelserie AE Independence sedan 1931. (Particuliere collectie. Foto auteur).

Op 1 december 1928 publiceerde de Amerikaanse Unie van Automobielfabrikanten haar jaarverslag. Daaruit bleek dat het een zeer goed boekjaar was geweest voor 's lands grootste werkgever en verbruiker van staal, glas, hout, steenkool en rubber. De zeventenveertig verschillende concerns hadden honderdtwee modelseries op de markt gebracht, onderverdeeld in zevenhonderdvierentwintig koetswerkvarianten. Daarvan waren er honderdtweënnegentig van het open type, vijfhonderdtweëndertig carrosserieën waren gesloten. De standaard toegepaste vierwiel hydraulische rem begon een grotere vlucht te nemen en het aantal cilinders nam toe. Slechts vier fabrikanten leverden toen nog een viercilindermotor, terwijl achtendertig firma's het publiek een 'straight eight' - achtcilinder in lijn - aanboden.

Op de laatste zaterdag van 1928 introduceerde Chevrolet een nieuw motortype in haar modelserie AC International. Het was een zescilinder met kopklepbediening, waarvan de constructie dusdanig goed ontworpen was dat deze GM-divisie het concept tot 1955 als enige krachtcentrale aanhield en er het meest verkochte merk mee werd, een internationale marktpositie die Chevrolet beurtelings deelde met Ford toen dit concern in 1932 met een V8-serie uit kwam.

In Europa zorgde de depressie voor weinig vrolijke gezichten, maar in de Verenigde Staten wezen bepaalde aspecten erop dat de economie zich met enig succes uit het diepe dal van de malaise begon te worstelen. Er was sinds kort sprake van een toenemende vraag naar personenwagens en het was een verheugend feit dat de auto's die buiten de Verenigde Staten en Canada werden verkocht, ook grotendeels tijdens het eerste kwartaal van '31 waren gebouwd. Op 25 augustus van dat jaar was er even gelegenheid bij Chevrolet tot een kleine toast in de directiekamer, toen de acht miljoenste wagen van de eindmontageband reed. Ook bleek dat de Amerikaanse automobiellandbouw met zijn altijd gevoelige seizoensmarkt, zich opnieuw als een der eersten wist te herstellen van de economische inzinking volgens James

D. Mooney, vice-president van General Motors Corporation en president van de GM Export Company. De wat al te optimistische Mooney gaf een verklaring uit aan de vakpers na een vijf wekend durend bezoek aan Europa. Hij stelde dat wat de wereldverkoop van GM-producten betrof, de inzinking die in juni van het voorgaande jaar begon, in december het laagtepunt had bereikt, en dat de verkoopgrafiek zich sinds die datum voortdurend in stijgende lijn bewoog. De vierentwintig overzeese GM-fabrieken - negen in Europa - hadden gedurende de doorgaans slappe januarimaand zelfs meer verkocht dan in december. Voor de vier dochterondernemingen van General Motors, in Engeland, België, Denemarken en Zweden, bracht in 1931 de beste januarimaand in de historie van het concern. Om de vakbekwaamheid van de arbeiders van de verschillende GM-fabrieken te testen, kwam General Motors Export Company die herfst nog op een idee. Uit zeventien geselecteerde assemblagefabrieken zou een Chevrolet worden verscheept naar New York City, waar de wagens onderling werden vergeleken op hun afwerking. Ook de werknemers van General Motors op Java namen aan deze wedstrijd deel. Een statistiek gaf overigens aan dat er in Nederlands-Indië meer motorvoertuigen in gebruik waren dan in heel China het geval was.



Ringsteken tijdens een behendigheidswedstrijd van de Historische Automobielen Vereniging in 1983. De auto is een in Noorwegen teruggevonden en gerestaureerde Chevrolet type DA Master vierdeurs sedan uit 1934 met twee *side mounts* als accessoire. De zescilinder Blue Flame kopklepmotor leverde dat jaar een vermogen van 80 pk. (foto auteur).

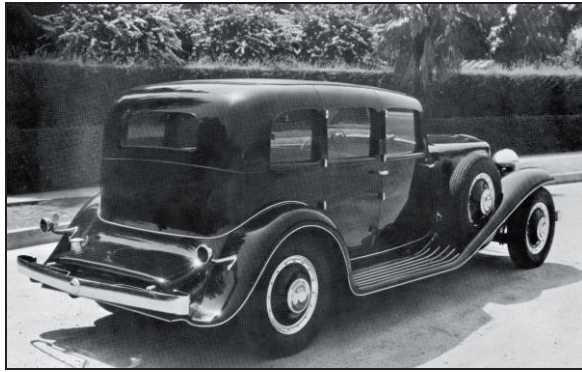
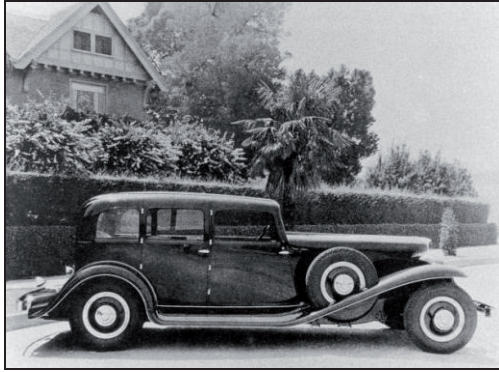
GENIET met volle teugen van de schoonheid, die ons land U in zoo groote verscheidenheid biedt! Snel door bosschen, heiden en lage polders, over heuvelen en door dalen. Laat U door Uw Peerless voeren door de Hollandsche steden; ook daár zult ge schoonheid vinden. Peerless is Uw garantie, dat ge ongestoord kunt genieten, ten allen tijde, overal, want bedenk steeds: met een Peerless . . . . . geen pech!

**PEERLESS MOTOR IMPORT - ROTTERDAM**  
 Showroom: Mathenesserplein 38, tel. 36140. Werkpl.: Geuzenlaan 5-7-9-11, tel. 32128

Agenten: N.V. Aut. Mij. „Overtoom“, Overtoom 486, Amsterdam; H. Loeffen, Z.O. Binnensingel 1g, Den Haag; Fa. Staal, Wilhelminastraat, Ginneken; fa. Herm. Broedelet, 1e Dorpsstraat 18, Zeist; Stegeman's Automobielbedrijf, Ledig Erf 3, Utrecht; W. ten Koppel, Varkensmarkt 9, Zwolle; Garage „Winkelrus“, Koninginnegracht 10-11, Den Haag; Jacques en John Goosen, Nieuwe Binnenweg 311, Rotterdam; B. Waldner, Stationsplein 7, Apeldoorn.

# PEERLESS

‘Peerless is Uw garantie, dat ge ongestoord kunt genieten, te allen tijde, overal, want bedenk steeds: met een Peerless.... geen pech!’ Advertentie uit 1930 van de importeur. Daarvoor werd het Amerikaanse prestigemerck in Nederland vertegenwoordigd door de Automobiel-Exploitatie Maatschappij en de eveneens in Amsterdam gevestigde firma Jean Goldwurm. (coll. auteur).



Peerless V16 prototype 1931. (coll. auteur).

‘Peerless, all that the name implies’, was de verkoopleuze van deze fabrikant tussen 1900 en 1931. In genoemde periode was de Peerless Motor Car Company uit Cleveland in de staat Ohio, een prestigemerkt dat Cadillac, Packard en Pierce-Arrow beconcurrerde. De onderneming die sinds 1869 rijwielen en wasmangels maakte, begon rond de eeuwwisseling met autoproductie. Zoals zoveel andere fabrikanten nam ook Peerless hiervoor een licentie op de snellopende eencilindermotor van De Dion-Bouton. Het opvolgende model was de Motorette type C met een 3,5 pk watergekoelde eencilinder en een verkoopprijs van 1300 dollar. In 1907 werd het eerste zescilindermodel gepresenteerd en negen jaar later nam Peerless een 80 pk V8-motor in productie. Een verkoopaantal van vijfduizend voertuigen op jaarbasis werd in Cleveland als succesvol beschouwd, wat duidelijk maakt dat Peerless de winst per verkochte automobiel maakte.

Het en profil in de advertentie getoonde coupémodel hoort thuis in de 6-61-serie. Een 3,78 liter zescilinder (boring en slag 88 x 104 mm) verzorgde de voortgang van zo’n 1350 kilo zware Peerless, een van motorgrossier Continental gekochte Six, die 62 pk vermogen bij 3000 omw/min leverde. De wielbasis van de 6-61 serie bedroeg 2,95 meter. De verkoopprijs was 4925 gulden, een bedrag waarvoor men destijds een Buick Standard kon kopen, of een vierpersoons Bugatti 40 model Torpedo. De Peerless 6-61 werd afgeleverd met vier wiel hydraulische remmen, een asbakje, sigarenaansteker, bumpers, kofferrek, een reservewiel met hoes, ruitenwissers, plus olie- en benzinefilter. De Peerless Motor Car Company had maar een gering marktaandeel in het Nederlandse wagenpark, en was na de Eerste Wereldoorlog achtereenvolgens geïmporteerd door de Automobiel-Exploitatie Maatschappij uit Amsterdam, de firma Jean Goldwurm (eveneens gevestigd in de hoofdstad en tevens importeur van het Amerikaanse merk Locomobile) en de Peerless Motor Import uit Rotterdam. Eind jaren dertig stonden er nog achtenvijftig auto’s van Peerless op een provinciaal kenteken en na de bevrijding waren die allemaal uit het bestand verdwenen.

De economische crisis vormde de genadeslag voor deze fabrikant van exclusieve auto’s, die in 1931 nog een laatste poging deed om opnieuw aan de top van de prestigemarkt te komen. Dat had moeten lukken met een V16-type. De aluminium motor met een blokhoek van 45 graden had een zuigerverplaatsing van 7,6 liter en stond garant voor 173 pk vermogen. Op de afgebeelde limousine met een koetswerk van Murphy na, die nog bestaat, mislukte dat project jammer genoeg. Peerless ging failliet als autofabrikant, en nadat de Democratische president Franklin Delano Roosevelt op 22 maart 1933 de wet op de drooglegging had opgeheven, schakelde de firma in Cleveland over op het brouwen van bier.