

Oldtimers

De jaren vijftig – deel 3

Frank H.M. van der Heul

**Nieuwe Opel modellen
die zelfs de moeilijksten voldoen!**

De nieuwe OPEL KAPITÄN 1956!
Al het mogelijke is gedaan om het aangenaam en veilig rijden in de Opel 1956 maximaal te bevorderen.

Betere rijkwaliteiten: Nog betere wegligging door perfectioneringen aan de wielophanging. Fenomenale acceleraties met de krachtige 6-cylindermotor (thans 82 pk).

Méer comfort: Nieuwe stuurinrichting met kogelkringloop. Stevigere zitkussens. Eleganter interieur. Comfortabele zitaccommodatie voor zes personen.

Grotere veiligheid: Onbelemmerd uitzicht nog verhoogd (92%). Doeltreffendere remmen. Banden

zonder binnenband. Automatische koplichtsignalen.

**OPEL REKORD en OLYMPIA:
belangrijke verbeteringen!**

Geheel nieuw, ultra-modern radiateurscherm, starter bediend door contactleutel, luxueuzer interieur, krachtigere motor, stuurinrichting met kogelkringloop, doeltreffendere remmen en betere wegligging!

Vergeet niet deze prachtige, nieuwe Opel modellen te gaan zien bij de Officiële Dealer. En maak een proefrit, dat verplicht U tot niets!

**De stijl van de toekomst
de ervaring van het verleden**

OPEL

*Officiële Dealers over het gehele land.
Raadpleeg het telefonboek
of vraag ons de dealerlijst!*

GENERAL MOTORS CONTINENTAL - Branch Rotterdam - Parklaan 17 - Rotterdam

Oldtimers

De jaren vijftig - deel 3



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht)
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' - vier delen
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)
Auto-biografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)
De auto ad rem – klassieke auto advertenties (meerdere delen)
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea – twee delen)
Al Capone in Zaandam (anekdotes rond het toenmalige wagenpark van de auteur)
Oldtimers (klassieke auto's – meerdere delen)

ISBN/EAN: 978-94-90495-25-1

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 toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright © 2019 Frank van der Heul
Herziene uitgave van een eerder bij uitgeverij Elmar b.v. verschenen boek
Omslagillustraties en foto's binnenwerk van de auteur
Uitgeverij Albatros - Amstelveen
Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever
E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Inleiding

**De ziel van die auto werd
verwaarloosd....**



De eigenaar van deze wagen zal het onder-
vinden als hij straks naar huis wil rijden.
Dan kan hij niet weggkomen.....
Hij heeft er nooit bij stil gestaan dat alles
om de accu draait en dat 'n Varta de ideale
„electrische centrale”
voor zijn wagen is.



zekerheid
VARTA
zuinigheid

**Al 50 jaar een
kwaliteitsbegrip**

*Iedere
autovakman
wéét
dit.*



Nu ook als enige met
Trioglas patent isolatie,
2 jaar garantie

®

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

Wagens die de wereld veroverden

MORRIS OXFORD

Zowel de royale Morris Oxford als de kitige Morris Minor paren stijl aan degelijkheid, zuinigheid aan snelheid. Iedere keer als U in Uw Morris rijdt zult U zich gelukkig prijzen, dat U juist deze wagen koos. En iedere rit opnieuw profiteert U van de technische voordelen, die tienduizenden automobilisten de Morris boven elke andere wagen de voorkeur doen geven. Overtuig U zelf - maak een proefrit.

MORRIS Minor

MOLENAAR'S NEDERLANDSE AUTOMOBIELFABRIEKEN
 Fabricage-afdeling van J. J. Molenaar's Automobielfabriek N.V. Amersfoort
 Agenten door het gehele land.

Op 5 Mei a.s. wordt door ons wederom een

showroom

in gebruik genomen aan het
OOSTPLEIN hoek GROENENDAAL

Ter gelegenheid daarvan houden wij op
ZATERDAG 5 en ZONDAG 6 MEI a.s. telkens van 10-18 uur aldaar een

tentoonstelling

van alle typen volkswagens in de modernste kleuren en uitvoeringen, waaronder

- de elegante Ghia
- de Porsche Limousine
- de Porsche Speedster
- de V. W. Ziekenwagen
- de V. W. Bestelwagen met koelinstallatie welke voor het eerst in Nederland wordt geïnstalleerd. De koelinstallatie wordt door de motor van de wagen aangedreven.

Ter zake kundig personeel zal U gaarne alle gewenste inlichtingen verstrekken

Wij zullen het zeer op prijs stellen, wanneer wij U op deze tentoonstelling mogen ontmoeten.

Automobielfabriek

HOOGENBOOM n.v.

Hoofdbedrijf: van Doornestraat 15, Rotterdam-W. Tel. 56800 (10 lijnen)
 Showrooms: G. J. Mulderstraat 12 en Rotterdamse dijk 3, Schiedam

‘Wagens die de wereld veroverden’. Advertentie uit 1955. Rechts: Ter zake kundig personeel zal U gaarne alle gewenste inlichtingen verstrekken’. Advertentie uit 1956. (Coll. Auteur).

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

Het klassieke wagenpark



In 1919 fuseerde de Siddeley Autocar Company met de Deasy Motor Car Company. Een luxe wagen tegen een redelijk betaalbare prijs was het motto van de nieuwe firma uit Coventry. Het merkembleem en de motorkapmascotte werden gekozen nadat een journalist de Armstrong Siddeley omschreef als 'stil en ondoordringelijk als de Sfinx'. In 1919 ook begon de Haagsche Automobiel Maatschappij met de import van Armstrong Siddeley. Drie jaar later stopte men daar weer mee wegens tegenvallende verkoopresultaten. Ook het importeurschap van The British Autocars Ltd. In Den Haag en Van Poelje's Handelsmaatschappij uit Rotterdam zette te weinig zoden aan de dijk. In het economische crisisjaar 1932 werd de vertegenwoordiging van het Britse merk in Nederland gestaakt. In 1948 hervatte N.V. Wervo uit Den Haag de import om daar drie jaar later weer mee te stoppen.

In 1954 werd N.V. Minerva Automobielen (Holland) met het kantooradres Overtoom 35 en een showroom in de Tweede van der Helststraat 56 (achter het RAI-gebouw) in Amsterdam de nieuwe importeur van Armstrong Siddeley. 52 Exemplaren van het merk voor de gegoede klasse maakten dat jaar deel uit van het Nederlandse personenwagenpark.



1954 Armstrong Siddeley Sapphire saloon met afgedekte achterspatborden. (foto auteur).

Voor de Tweede Wereldoorlog leverde Armstrong Siddeley Motors Limited luxe auto's, die waren afgestemd op de Britse smaak. In 1953 werd de productie echter omgeschakeld op de Sapphire Mark I serie, die een vrijwel Amerikaanse uitvoering combineerde met Europese rijkwaliteiten. Om op de exportmarkt een zo sterk mogelijke verkooppositie te kunnen innemen, werden in de Sapphire zescilindermodellen alle hulpmiddelen toegepast, die in de Verenigde Staten gevraagd werden. Daarbij hoorden een automatische versnellingsbak, vanaf het dashboard regelbare stuurbevestiging, onder het rijden verstelbare achterschokdempers en raambediening met een drukknopsysteem.



ARMSTRONG SIDDELEY SAPPHIRE
 Limousine 6-7 pers. met separatie en strapontins
N.V. MINERVA AUTOMOBIELEN (HOLLAND)
 Overtoom 385 - AMSTERDAM Telefoon 81887-85886

Demonstratiewagen beschikbaar

Op de 36e RAI-tentoonstelling voor personenwagens, die van 23 februari tot 4 maart 1956 in een semipermanent en van de gemeente gehuurd houten gebouw in de Ferdinand Bolstraat in Amsterdam werd gehouden, ging de liefhebber van Armstrong Siddeley naar stand 29. Daar exposeerde N.V. Minerva Automobielen (Holland) de volgende modellen.

De Sapphire 234 Sport. Chassis met hulpframe, vierversnellingsbak met stuurschakeling, onafhankelijke voorwielvering met driehoekstangen en schroefveer, achter starre as met halfelliptische bladveren, bekrachtigde remmen. 2290 cc viercilinder kopklepmotor met laagliggende nokkenas en tuimelaarbediening, halfbolvormige verbrandingskamers en een vermogen van 120 pk bij 5000 omw/min. Wielbasis 2,81 meter, lengte 4,75 meter, eigen leeg gewicht 1320 kg. Inhoud brandstoftank 50 liter. Topsnelheid 165 km/u bij een verbruik van 11 à 12 liter per 100 kilometer.

De Sapphire 346 Mk II vierdeurs saloon en de in mei 1955 in productie genomen Sapphire 346 Limousine de Grand Luxe. Chassis met hulpframe, onafhankelijke voorwielvering met driehoekstangen en schroefveer, starre achteras met halfelliptische bladveren, vierversnellingsbak – de Limousine was ook leverbaar met een HydraMatic automatische transmissie, die betrokken werd van General Motors. 3435 cc zescilinder kopklepmotor met laagliggende nokkenas en tuimelaarbediening, halfbolvormige verbrandingskamers en een

vermogen van 125 pk bij 4400 omw/min. Wielbasis 2,89 meter, lengte 4,9 meter (Limousine wielbasis 3,38 meter, lengte 5,39 meter), eigen leeg gewicht 1650 kg (Limousine 1850 kg). Inhoud brandstoftank 73 liter. Topsnelheid 155 km/u bij een verbruik van 15 liter per 100 kilometer. De Sapphire Mark II was ook leverbaar met twee carburateurs. In dat geval 150 pk bij 4800 omw/min en een topsnelheid van 165 km/u bij een verbruik van 16 liter per 100 kilometer.

De Sapphire 236 vierdeurs saloon. Chassis met hulpframe, onafhankelijke voorwielvering met driehoekstangen en schroefveer, starre achteras met halfelliptische bladveren, vierversnellingsbak. 2309 cc zes cilinder kopklepmotor met laagliggende nokkenas en tuimelaarbediening, 86 pk bij 4500 omw/min, automatische koppeling en bekrachtigde remmen. Wielbasis 2,82 meter, lengte 4,57 meter. Topsnelheid 140 km/u bij een verbruik van 13 liter per 100 kilometer.

In oktober 1956 plaatste de importeur de volgende advertentie. 'De succesvolle Armstrong Siddeley Sapphire blijft voor 1957 ongewijzigd. Sapphire 2346 saloon 20.300 gulden. 6 cilinder motor 3,4 liter met synchromesh versnellingsbak. 24.000 Gulden (in luxe uitvoering en volautomatische versnellingsbak type No clutch. Extra voorzien van stuurbekrachtiging regelbaar vanaf het dashboard. Achterschokbrekers verstelbaar naar gelang van wegdek en belasting. Sapphire 234 saloon type Sport 16.450 gulden. 4 cilinder 2,3 liter. Overdrive extra. Sapphire 236 saloon. 6 cilinder motor 2,3 liter 17.000 gulden. (met manumatic automatisch koppelsysteem) overdrive extra'.



1959 Armstrong Siddeley Star Sapphire saloon met iets meer opengewerkte achterspatborden en naar voren openslaande portieren. (foto auteur).

In 1959 werd de Armstrong Siddeley Star Sapphire in productie genomen. Deze versie met een iets verlaagd front had een wielbasis van 2,9 meter en een lengte van 4,93 meter. Een

3990 cc zescilinder kopklepmotor met halfbolvormige verbrandingskamers en twee Stromberg-carburateurs leverde een vermogen van 167 pk bij 4250 omw/min. Tot de standaarduitrusting hoorden Girling-schijfremmen op de voorwielen en een automatische transmissie van Borg-Warner. De vierdeurs saloon had een topsnelheid van 149 km/u. De motor van de Star Sapphire Limousine leverde een vermogen van 145 pk bij 4000 omw/min en een topsnelheid van 145 km/u. De Star Sapphire bleek de zwanenzang van het concern. In 1959 fuseerde Bristol Aero Engines met de Hawker-Siddeley-groep, waar Armstrong Siddeley sinds 1936 deel van uitmaakte. Hun laatste auto reed in 1960 van de montageband, en daarmee kwam het productietotaal op 8658 Sapphire's en 1284 Star Sapphire's.



'Standard of the world'. Advertentie uit 1956. (Coll. Auteur). Onder: 1958 Cadillac modelserie 75 negenpersoons limousine met een 5,9 liter V8-kopklepmotor van 310 pk. De kogelvormige bumperrozetten werden Dagmars genoemd naar een welgevormde Amerikaanse tv-actrice. Sinds 1957 hadden deze rozetten zwarte rubber doppen die men met een bustehouder vergeleek. (foto auteur).



In tegenstelling tot de series 60, 62 Special, 70 Eldorado Brougham en de monumentale 75 limousine voerde de Cadillac Eldorado Biarritz zoals het hierna afgebeelde exemplaar heel andere staartvinnen in 1957. Bij de rest waren ze vrij vlak en hoekig, maar deze kostbare modellen appelleren al helemaal aan de latere film 'Jaws'. Met deze ruim zevenduizend

dollar kostende slee uit de 62 serie lonkte Cadillac naar een exclusief publiek dat Harley J. Earl, hoofd van de afdeling vormgeving bij General Motors Corporation en bedenker van de staartvin, omschreef als 'zij die er in plaatsnemen steeds weer het heerlijke gevoel van een kleine vakantie ondervinden'. Een 5980 cc V8-motor met een vermogen van 325 pk bracht de eigenaar vlot naar die luxueuze dagdroom onder zo goed als geruisloze omstandigheden.



1957 Cadillac serie 62 Eldorado Biarritz cabriolet met een 325 pk V8-motor. (foto auteur).

Nieuw in dat jaar bij Amerika's meest begeerde automobiel was een kruisframe waardoor de carrosserie lager op het chassis kon worden geplaatst en dit een beter zwaartepunt opleverde. Ook nieuw waren een aanzienlijk grotere voorruit, een andere vormgeving van de radiatorgrille en de achtersteven. De conische bumperrozetten (in het land van herkomst Dagmars genoemd naar een welgevormde tv-actrice) kregen zwart rubberen stootkussens en in de iets meer teruggeplaatste onderste bumper zaten mistlampen naast die van de richtingaanwijzers. De voor het vlaggenschip van General Motors karakteristieke staartvin op de achterspatborden bleef voor dit modeljaar in een enigszins gewijzigde vorm behouden. Bij de Eldorado-modellen liep deze vin puntig toe en hadden deze modellen tevens een andere achterbumper, die uit drie afzonderlijke delen bestond. Het middengedeelte vormde een sierlijst om de kentekenplaat, terwijl beide zijdelen om de spatborden heen liepen en aansloten bij de chroomversiering die voor de achterwielen begon. De sinds 1955 optionele Sabre draadspaakwielen met lichtmetalen wieldeksels waren op de Biarritz weer van de partij. Tot de technische bijzonderheden van de nieuwe Cadillacs hoorden kogelgewricht-voorwielophanging en buiten het chassisraam geplaatste halfelliptische bladveren. Door de lagere lijn van de motorkap waren verschillende onderdelen gewijzigd of op een andere plaats gemonteerd. De 5980 cc V8-kopklemmotor zelf was niet vergroot, maar ontwikkelde nu door detailverbeteringen en een tot 10: 1 opgevoerde compressieverhouding 300 pk in de normale uitvoering en 325 pk in de uitvoering met twee vierpoorts carburateurs. In 1957 maakten 477 Cadillacs deel uit van het Nederlandse personenwagenpark, waarvan negentien van het meest recente model.



De afwijkende staartvin van de 1957 Cadillac serie 62 Eldorado Biarritz cabriolet. Rechts: een 1957 Cadillac serie 62 sedan als onderdeel van Cadillac Ranch in Amarillo, Texas. Het is een werkstuk van het kunstenaarscollectief Ant Farm en bestaat uit tien exemplaren van het vlaggenschip van General Motors, met als thema de opkomst en ondergang van de staartvin tussen 1949 en 1963. De wagens zijn met de neuzen omlaag begraven onder een hoek die overeenkomt met die van de grote piramide van Giza in Egypte. (foto's auteur).



Publiciteitsfoto uit 1957 van een Facel-Vega Excellence vierdeurs hardtop sedan. De 5907 cc Chrysler Golden Lion V8-motor had een vermogen van 335 SAE-pk. Topsnelheid 200 km/u. Gebouwd tot 1964 in een oplage van 152 stuks. (Coll. Auteur).

Meer dan een miljoen mensen bezochten de 43e Salon de l'Automobile, die in de eerste week van oktober 1956 in het Grand Palais in Parijs werd gehouden.

Nieuwe belastingmaatregelen die het autorijden duurder maakten, een onder druk staande economie door de Algerijnse onafhankelijkheidsoorlog en de Suezcrisis met de daarbij horende stagnerende aanvoer van aardolie (zie hiervoor ook *Oldtimers* – de jaren vijftig deel 2) ten spijt, was er in Frankrijk een groeiende vraag naar nieuwe auto's. In het eerste halfjaar van 1956 was de productie met bijna 16 procent toegenomen ten opzichte van het voorgaande jaar. De export was zelfs met ruim 27 procent gegroeid, waardoor er op de

binnenlandse markt nog steeds een achterstand bestond. In dat jaar waren er wereldwijd tegen de honderd miljoen personenwagens in gebruik; één op de drie Amerikanen had een auto, in Frankrijk was die verhouding één op twaalf. Op 6 maart 1956 vond het Palais de Chaillot in Parijs de officiële publiekspresentatie plaats van de Renault Dauphine. Een goed half jaar later waren er honderdvijftigduizend bestelorders voor dit nieuwe model, maar de levertijd was een jaar. Op de in 1949 in productie genomen Citroën 2 CV moest men nog steeds twee jaar wachten, en voor de DS 19, die het jaar daarvoor in het Grand Palais was gepresenteerd, bestond een wachttijd van anderhalf jaar. Bij Peugeot en Simca was de situatie niet anders.

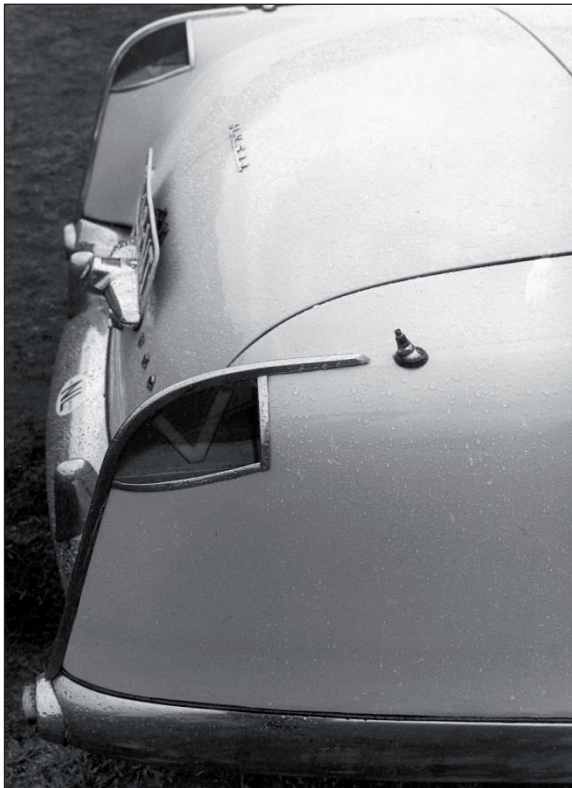
Nieuw op de druk bezochte 43e Salon de l'Automobile in het Grand Palais was de Citroën ID 19, een vereenvoudigde versie van de DS 19 met een unieke vormgeving en een centraal hydraulisch bekrachtigingssysteem. Nieuw ook waren de Renault Frégate Caravelle met een verbeterde versnellingsbak, de sportieve Simca Aronde Océane cabriolet en de Plein Ciel coupé met een tot 57 pk opgevoerde viercilindermotor en Peugeot 403 tweepersoons cabriolet en de zevenpersoons Familiale Grand Luxe combi. Terwijl deze vier grote concerns in een onderlinge concurrentieslag verwickeld waren, kromp het marktaandeel van kleine fabrikanten en nam ook het aanbod aan luxeauto's verder af. Voor de Tweede Wereldoorlog waren Bugatti, Delage, Delahaye, Hispano-Suiza, Hotchkiss, Salmson en Talbot merknamen die bij deze prijzige categorie hoorden, maar de hoogtijdagen van dit soort sportmodellen en Grand Routiers waren voorbij. Een uitzondering echter vormde Facel-Vega.



1959 Facel-Vega HK 500 hardtop coupé. Wielbasis 2,66 meter, lengte 4,59 meter. Een DeSoto Firedome 5907 cc V8-motor met halfbolvormige verbrandingskamers leverde een vermogen van 360 pk bij 5200 omw/min. Topsnelheid 230 km/u bij een verbruik van ca. 24 liter per 100 kilometer. Productieaantal 490 stuks in drie jaar tijd. (foto auteur).

In 1938 stichtte Jean Daninos de Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire (Facel). Deze plaatwerkerij annex carrosseriebedrijf in een buitenwijk van Parijs werkte ondermeer voor Delahaye, Ford France, Panhard en Simca. Toen Panhard in 1953 besloot om carrosserieën in eigen beheer te gaan maken, kwam Daninos op het idee om zelf een luxeauto te construeren. Op de Salon de l'Automobile in Parijs, jaargang 1954, presenteerde Jean Daninos de eerste Facel-Vega - de toevoeging Vega was een idee van zijn broer en auteur Pierre. De tweedeurs coupé was met bouten verankerd op een stalen buisframe met een wielbasis van 2,63 meter. De wagen had lengte van 4,57 meter, een eigen leeg gewicht van 1814 kg, een servo-bekrachtigde Gerner stuurinrichting en een brandstoftank met een capaciteit van 100 liter. De voorwielophanging was onafhankelijk met dwarse draagarmen en schroefveren, de starre achteras had halfelliptische bladveren. Voor de motor was een leveringscontract gesloten met Chrysler Corporation uit Detroit. Het betrof een 4768 cc DeSoto Firedome V8 met halfbolvormige verbrandingskamers en een vermogen van 203 pk bij 4400 omw/min. De Facel-Vega werd geleverd met een eveneens van Chrysler afkomstige tweetraps Power-Flite automatische transmissie met hydraulische koppelomvormer. De meeste kopers van een Facel-Vega prefereerden echter een Pont-à-Mousson vierversnellingsbak met vloerpookbediening. De aan Daninos verleende importvergunning had als voorwaarde dat voor elke franc aan ingevoerde motoren en automatische versnellingsbakken een waarde van vijf franc moest worden geëxporteerd.

In 1956 kreeg de Facel-Vega I een 5407 cc DeSoto V8-motor met 250 pk vermogen bij 4600 omw/min. In deze uitvoering was de topsnelheid 250 km/u. Twee jaar later werd de productie gestaakt waarmee een totaal van 352 exemplaren was bereikt. In 1959 werd de Facel-Vega HK 500 geïntroduceerd.



De kofferbak en achterlichten van een Facel-Vega HK 500 uit 1960. (foto auteur).

Op donderdag 18 februari 1960 werd de 42e RAI-autotentoonstelling geopend. Het was de laatste keer dat dit in de Amsterdamse Ferdinand Bolstraat plaatsvond. Onder het motto 'Pleng een traan voor het oude RAI-gebouw' kregen de verzamelde autojournalisten op de RAI-persconferentie een zakdoek cadeau. In zijn openingstoespraak memoreerde de nieuwe RAI-voorzitter, de heer A.J. ten Hoeve, aan het jaar 1922, toen de belangenvereniging het van de gemeente gehuurde houten gebouw voor het eerst had gebruikt. Bij die opening bedroeg de oppervlakte van de grote zaal 6000 vierkante meter. Thans nam de expositieruimte, inclusief de Apollohal, waar de caravans stonden, 25.000 vierkante meter in beslag.

Op deze tentoonstelling was de Goggomobil T 300 (zie hiervoor ook *Oldtimers* – de jaren vijftig deel 2) met 3430 gulden de goedkoopste auto. De Buick Electra 225 was met 5,74 meter de langste auto in het RAI-gebouw en de kleinste motor was die van de Citroën 2 CV. Op stand 29 van Marel's Autobedrijf N.V. uit Wassenaar, die ook Lancia importeerde, kon de bezoeker even wegdromen bij de Facel-Vega HK 500 coupé met een wielbasis van 2,66 meter en een lengte van 4,59 meter, die hier zijn Nederlandse debuut maakte. Het was niet de duurste auto op deze expositie, maar met een prijskaartje van 52 mille kwam de exclusieve Fransman toch verrassend dicht bij de Rolls-Royce Silver Cloud II, de Bentley Continental, de Cadillac serie 75 Fleetwood Linousine en de Chrysler Imperial le Baron. De motor die de Facel-Vega HK 500 binnen zeven seconden uit stilstand op 100 km/u bracht en goed was voor een topsnelheid van 230 km/u, was een van Chrysler Corporation betrokken 5907 cc V8 met een vermogen van 360 pk bij 5200 omw/min. Deze krachtcentrale hoorde oorspronkelijk thuis in de DeSoto Adventurer hardtop coupé en was in dat geval voorzien van brandstofinjectie. De Facel-Vega HK 500 kon worden geleverd met de eerder genoemde Pont-à-Mousson vierversnellingsbak met vloerpook of tegen meerprijs met een drietraps Torque-Flite automaat van Chrysler met druktoetsbediening. Speciaal aangepaste stuurbekrachtiging van het Amerikaanse concern werd standaard meegeleverd. De imposante Facel-Vega HK 500 is tot 1961 gebouwd in een oplage van 461 exemplaren. In 1958 kon welgeteld één Nederlandse automobilist zich de luxe permitteren om er een in te rijden.



1960 DeSoto serie PS3-M Adventurer hardtop coupé met een 6276 cc V8-motor van 305 pk bij 4600 omw/min. Het jaar daarop werd deze naar de zestiende-eeuwse Spaanse ontdekkingsreiziger Fernando de Soto vernoemde Chrysler-divisie een historisch begrip. (foto auteur).



KOMEET
ACCUMULATOR
DIËREN

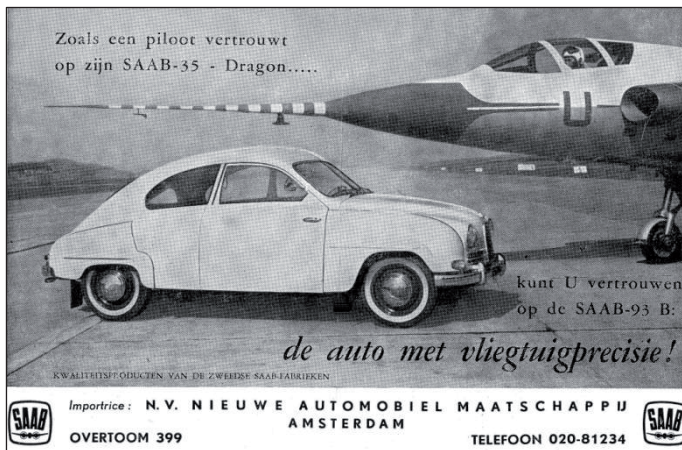


DE NIEUWSTE ACCUMODELLEN
op de
R.A.I. - STAND 134





1950 Saab 92 coach met een watergekoelde 764 cc tweetakt tweecilindermotor van 25 pk bij 3800 omw/min. Zelfdragende carrosserie, voorwielaandrijving. Topsnelheid 100 km/u. (foto auteur).



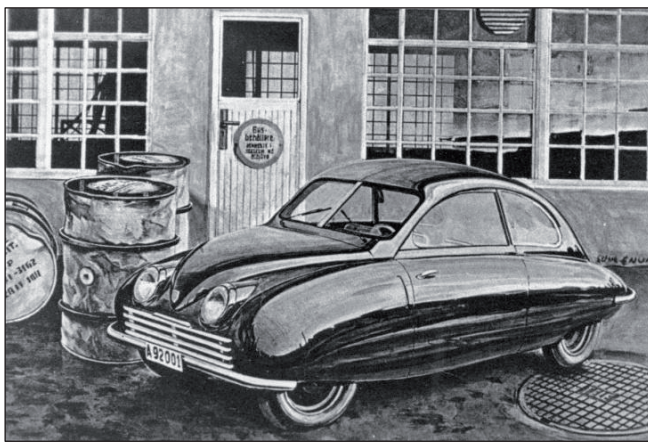
'De auto met vliegtuigprecisie!' Advertentie uit 1957. (Coll. Auteur).

Saab (Svenska Aeroplan AB) werd in 1937 met particulier kapitaal en op initiatief van de overheid geformeerd om even ten noorden van industriestad Trollhättan militaire vliegtuigen te bouwen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog, waarin Zweden neutraal bleef, werd project KP-92 in ontwikkeling genomen.

De beslissing om personenwagens te gaan produceren was gebaseerd op het feit dat er in vredetijd minder vraag was naar militaire vliegtuigen. Terwijl landgenoot Volvo zich sinds de jaren dertig in grote lijnen op Amerikaanse ideeën baseerde, koos men bij Saab voor DKW. Het Duitse merk werd kort voor het uitbreken van de oorlog goed verkocht in Zweden en op grond van marktonderzoeken kwam men tot de conclusie dat er in vredetijd vraag zou zijn naar een lichte kleine auto met een tweetaktmotor en voorwielaandrijving. Onder leiding van ingenieur Gunnar Ljungstrom werkten vijftien technici aan project KP-92.

Voor de vormgeving van de carrosserie kon Ljungstrom een beroep doen op Sixten Sason. Zijn ontwerp werd in 1945 goedgekeurd, waarna een houten schaalmodel werd gemaakt dat in de windtunnel een luchtweerstand van 0.32 Cw aantoonde. In 1946 werd het eerste prototype op ware grootte gebouwd. Proefritten over ettelijke duizenden kilometers toonden aan dat afgedekte wielen de stroomlijn van de carrosserie weliswaar onderstreepden, maar in de praktijk minder geslaagd waren. Modder en sneeuw hoopte zich op in de wielkasten, waardoor de besturing in de wintermaanden kon worden belemmerd.

In december 1949 werd de Saab 92 tweedeurs coach in productie genomen, Het thuispubliek, dat twee jaar daarvoor via persberichten met de wagen kennis had gemaakt, haakte snel in. De wagens waren uit kostenbesparende motieven allemaal groen gelakt en hadden geen van buitenaf toegankelijke kofferbak. De dwarsgeplaatste motor had een zuigerverplaatsing van 764 cc en leverde een vermogen van 25 pk bij 3800 omw/min. De topsnelheid was 100 km/u bij een verbruik van 7 liter mengsmering per 100 kilometer.



Illustratie van het in 1946 met de hand gebouwde prototype 92001. (Coll. Auteur).

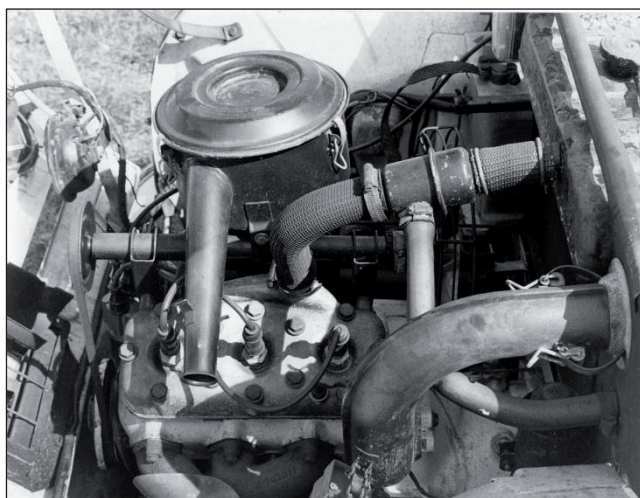
De ontwerpers bleken een goede keus met tweetakt te hebben gemaakt. Door het ontbreken van bewegende delen, die een viertaktmotor wel had, was er minder slijtage en kwam de eigenaar van een Saab minder vaak bij de onderhoudsgarage.

Het was een argument dat hout sneed in het dun bevolkte Zweden met wegen waar de automobilist soms uren lang niemand anders tegenkwam. De wagen was tevens uitgerust met een freewheelsysteem dat het brandstofverbruik versoerde. Men trapte het gaspedaal in tot de wagen de topsnelheid van 100 km/u had bereikt, liet het pedaal dan los om rustig uit te rijden met ontkoppelde motor en het tempo daarna weer op te voeren. Een ander voordeel van freewheel was vermindering van slijpgevaar op gladde wegen. De serieproductie bij Saab in 1949 bleef beperkt tot vier auto's per dag; met een zesdaagse werkweek en veertien dagen vakantie per jaar. Eind dat jaar waren 1249 wagens van de montageband gereden. Eind 1952 waren er 5300 in de fabriek in Trollhättan gebouwd. Het jaar daarop werd de Saab 92B gepresenteerd. Het tweedeurs model met een wielbasis van 2,47 meter had een grotere achterraut, een van buitenaf toegankelijke bagageruimte en kon ook in een andere kleur dan groen worden geleverd. Officiële cijfers gaven aan dat er niet meer dan vijf procent van alle Saabs buiten de grenzen van Zweden werd verkocht. In Nederland had vrijwel niemand van het merk gehoord, maar daar kwam verandering in. Op een koude winterdag in 1953 steeg de heer Hattink van de N.V. Amsterdamse Rijtuig Maatschappij op van Schiphol voor een vlucht naar Göteborg. Bij Saab stond men niet direct te dringen om naar Nederland te gaan uitvoeren. Maar de ARM kon natuurlijk wel een Saab krijgen, want je wist maar nooit wat daaruit voort kon komen. De Saab-belangen werden ondergebracht in N.V. Nieuwe Automobiël Maatschappij. Deze op de Overtoom 399 in Amsterdam gevestigde dochtermaatschappij van de ARM trad sinds jaar en dag op als importeur van bedrijfswagens. De auto die kort daarop zijn Nederlandse debuut maakte had een 764 cc watergekoelde tweecilinder tweetaktmotor met een vermogen van 28 pk bij 4000 omw/min. De gesynchroniseerde drieversnellingsbak had stuurschakeling, de wielophanging rondom

was onafhankelijk met torsiestaafteren, en het hydraulische remsysteem was van Lockheed. In de brandstoftank ging 35 liter, de topsnelheid was 110 km/u. De Saab 92B had een lengte van 3,95 meter, een breedte van 1,62 meter en een eigen leeg gewicht van 825 kg. De prijs van dit Zweedse product met een voor die tijd ongekend goede lakbehandeling was 8975 gulden. Ter vergelijking: een DKW type F89P tweedeurs coach kostte 7072 gulden.



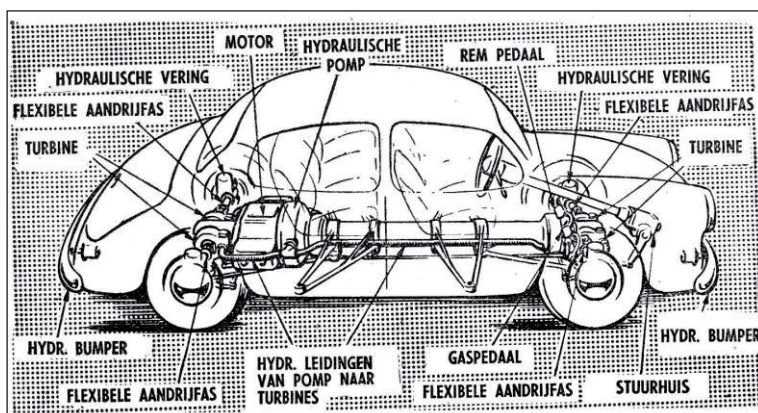
1959 Saab 93 coach met een voorruit zonder tussenspijtje en een nieuw gestileerd front. Onder: de watergekoelde driecilinder tweetaktmotor van de Saab 93. (foto's auteur).



In het late najaar van 1955 werd de Saab 93 gepresenteerd. Het model was uitgerust met een door de Duitse tweetaktspecialist Hans Müller ontwikkelde 748 cc driecilinder motor met een vermogen van 33 pk bij 4200 omw/min. In tegenstelling tot de tweecilinder was deze motor niet overdwars maar in de lengterichting geplaatst. De 4,01 meter lange Saab 93 had dezelfde wielbasis en een eigen leeg gewicht als zijn voorganger. Topsnelheid 120 km/u.



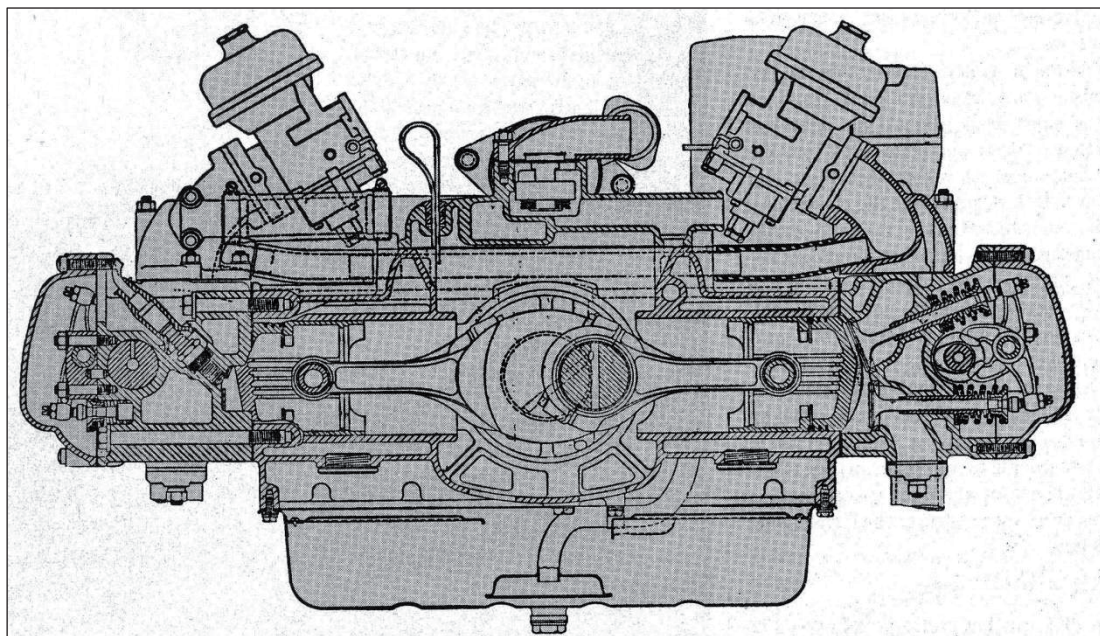
1954 Ferguson R4 prototype. Vierwielaandrijving, schijfremmen op de voorwielen met Dunlop-Maxaret antiblokkeersysteem en een watergekoelde viercilinder boxermotor met bovenliggende nokkenas. (foto auteur). Onder: het constructieprincipe van de Ferguson R4. (Coll. Auteur).



In het najaar van 1955 gonsde het van geruchten over de ‘wonderwagen’ van Ferguson. De 71-jarige Ierse uitvinder en ingenieur zelf stelde dat de wereld nog verbaasd zou staan over zijn concept.

Henry George ‘Harry’ Ferguson werd op 4 november 1884 geboren als zoon van een boer in Growell bij Dromore in het Noord-Ierse County Down. In 1902 begon hij als leerling in de werkplaats van zijn broer in Belfast en studeerde ’s avonds techniek. Negen jaar later begon Ferguson een eigen onderhoudsgarage. Ook verkocht hij personenwagens van Maxwell, Star en Vauxhall en tractoren van het merk Overtime. Tijdens de Eerste Wereldoorlog bekleedde Ferguson een belangrijke positie bij het ministerie van Landbouw en leerde hij boeren om veilig met een tractor om te gaan. Wanneer de ploegschaar in zware kleigrond bleef steken en de achterwielen van de trekker doorreden, kwam de neus omhoog en klapte de trekker achterover, waarbij de berijder tussen ploeg en tractor bekneld raakte. Begin jaren twintig

ontwierp Ferguson een koppelsysteem dat dit probleem moest tegengaan. In 1933 bouwde hij een prototype met een Amerikaanse 18 pk Hercules benzinemotor, dat de Black Tractor werd genoemd. Zijn uitvinding bestond uit een hydraulische pomp met een hefcilinder en een systeem met een driepuntsbevestiging met gewichtsoverdracht. Ferguson zocht een kapitaalcrachtige producent en vond die na enige tijd in tandwielen- en motorenfabrikant David Brown. De samenwerking resulteerde in 1936 in het type Cropmaster. Twee jaar later kregen de heren verschil van mening en stak Ferguson de Atlantische Oceaan over, waarna hij in gesprek raakte met Henry Ford. In 1939 werd de Ford-Ferguson 9N op de markt gebracht. Deze landbouwtrekker had een 1916 cc viercilinder benzinemotor met een vermogen van 21/26 pk bij 1600 omw/min. Toen de Verenigde Staten in de Tweede Wereldoorlog betrokken raakten, kreeg deze robuuste motor nog een andere toepassing, en werd hij in aangepaste vorm ingebouwd in de door Ford onder licentie gebouwde jeep. De oorspronkelijke driersnellingsbak van de Ford-Ferguson 9N werd in 1942 vervangen door een vierversnellingsbak. Het Anglo-Amerikaanse product had een eigen gewicht van 1150 kilo en een spoorbreedte van 1,22 meter (voor) en 1,92 meter achter. De voorste luchtbanden had een maat van 4 x 19, achter was dit 10 x 28. Het type 9NAN had een petroleummotor en daarnaast bood Ford-Ferguson nog een sober uitgevoerde trekker met ijzeren wielen en zonder elektrische installatie. Tot 1946 werden er van deze populaire lichtgewicht driehonderdduizend exemplaren gebouwd. Datzelfde jaar scheidden zich de wegen tussen Ferguson en Ford, en fuseerde Ferguson met tractorfabrikant Massey-Harris. Na een langdurig juridisch proces voor het blijven gebruiken van patentrechten van Ferguson, betaalde de kleinzoon van Henry Ford hem in 1952 een afkoopsom van 9,25 miljoen dollar. Bijna de helft van dat bedrag ging op aan proceskosten. Twee jaar later verkocht Ferguson zijn aandelen in Massey-Harris-Ferguson en werd de Harry Ferguson Research Limited op Coventry opgericht. In het najaar van 1955 publiceerden Europese autobladen over wat de 'wonderauto' van Ferguson werd genoemd. Met zijn concept hoopte de Britse auto-industrie zich volgens die berichten in één slag van de voorste positie op de exportmarkten te verzekeren. Men sprak er zelfs over dat hier een auto zou worden geboden, die elke Amerikaanse en Europese wagen tot een ouderwets transportmiddel reduceerde.



Schema van de viercilinder boxermotor van de Ferguson R4 prototype uit 1954. (Coll. Auteur).