

Amerikaans antiek
automobielen uit de periode 1946-1960 – deel 3

Frank H.M. van der Heul

Het is zonneklaar, dit is een Studebaker jaar!



170.000 legertrucks
60.000 vliegtuigmotoren
12.000 oorlogswaagens

Dit leverden de Studebaker-Fabrieken in den oorlog!

En nu bouwen zij voor **U** de eenige werkelijk geheel nieuwe na-oorlogsche automobiel

Studebaker

1947



N.V. INTERNATIONALE AUTOMOBIEL MIJ.
DEN HAAG — ROTTERDAM
Agenten door het geheele land

Amerikaans antiek

automobielen uit de periode 1946 - 1960 - 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)
De eerste versnelling (pionierautomobielen - 2 delen)
Amerikaans antiek (4 delen)

ISBN/EAN: 978-94-90495-30-5

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 © 2023 Frank van der Heul
Herziene uitgave van een eerder bij uitgeverij Elmar 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

Voorwoord



1942/1946 Studebaker model 4G Champion Custom met een 80 pk zes cilinder zijklepmotor. Deze in de Canadese vestiging Hamilton geassembleerde Club sedan met rechts stuur werd eind jaren veertig in de toenmalige kolonie Nederlands-Indië door de Koninklijke Marine gebruikt. (Coll. Auteur).

Kort na de Japanse verrassingsaanval op Pearl Harbor, de thuisbasis van de Amerikaanse Pacifische vloot, en de daaropvolgende oorlogsverklaring aan het keizerrijk op 8 december 1941 voerde de Amerikaanse overheid een streng gereguleerde distributie in op de verkoop van personenauto's, vrachtwagens en landbouwtractoren. Doordat het militaire apparaat voorrang kreeg bij de levering van accu's, banden en benzine, waren veel automobilisten aangewezen op het openbaar vervoer en was op het platte land gebruik gemaakt van houtgasgeneratoren en massieve houten wielen. De wettelijk toegestane maximumsnelheid op buitenwegen werd teruggebracht tot vijfendertig mijl per uur. Twee jaar later bestond het brandstofrantsoen uit twee US gallon (7,58 liter) per week per persoon. Hoewel er fikse boetes op stonden, hadden deze maatregelen een florerende zwarte markt tot gevolg.

Op 11 maart 1941 nam het Amerikaanse Congres vrijwel unaniem de 'Lend-Lease Act' aan. Met de bekrachtiging van deze wet konden de bevriende mogendheden Engeland, de Britse Dominions en het China van generalissimo Tjiang K'ai-sjek voortaan zonder contante betaling voedingsmiddelen, medische artikelen en 'made in USA' oorlogsmateriaal aanschaffen. Nog voor 30 juni 1942 zou Engeland 'geleende' goederen ter waarde van zeven miljard dollar ontvangen, en na de Duitse invasie van de Sovjet-Unie op 22 juni 1941 kreeg ook de voormalige bondgenoot van nazi-Duitsland in toenemende mate materiële steun van de Verenigde Staten. Om tegenstanders van de Leen- en Pachtwet over de streep te halen, had president Roosevelt zijn wetsvoorstel vergeleken met het uitlenen van een tuinslang aan een buurman wiens huis in lichterlaaie staat. Hoewel de meeste Amerikanen nog steeds van

mening waren dat de oorlog in Europa hen niet aanging, waren in de Verenigde Staten inmiddels een miljoen man onder de wapenen geroepen en had het Congres een budget van anderhalf miljard dollar voor bewapening goedgekeurd. In het kader van de Leen- en Pachtwet zou de Amerikaanse overheid goederen en diensten ter waarde van 42 miljard dollar beschikbaar stellen aan vierenveertig landen. De materiële hulp aan Engeland had een waarde van negentien miljard dollar, die aan de Sovjet-Unie circa dertien miljard dollar. Tot VJ-day (Victory Japan, de dag van de Japanse capitulatie op 6 augustus 1945) produceerde het ‘Arsenaal van de Democratie’ zoals de Amerikaanse industrie werd genoemd, 296.601 gevechtsvliegtuigen (waaronder 16.500 zware bommenwerpers), ruim 3,2 miljoen militaire transportvoertuigen (waaronder 988.167 vrachtwagens met een laadcapaciteit van 2,5 ton en ruim 600.000 jeeps), meer dan 82.000 tractoren, bulldozers en geschutstrekkers, 86.388 tanks, 41.170 halftrupsvoertuigen, circa 30.000 pantserwagens, 71.060 oorlogsschepen (variërend van motorsloepen tot vliegkampschepen), en vierenveertig miljard stuks munitie van verschillend kaliber. Omdat steeds meer Amerikaanse dienstplichtigen aan het productieproces zouden worden onttrokken, werden hun plaatsen in fabrieken en op scheepswerven ingenomen door vrouwen, teenagers en gepensioneerden. In de komende jaren steeg de beroepsbevolking van 46 miljoen tot 53 miljoen personen en werd de gemiddelde arbeidstijd verhoogd van achtendertig uur (in 1939) tot ruim vijfveertig uur. In ruil voor trapsgewijze loonsverhoging tot vijfendertig procent was met de vakbonden overeengekomen dat er gedurende de vijandelijkheden niet zou worden gestaakt. Door extra toeslagen op overwerk en andere arbeidspremies nam het bruto weekloon toe met vijfenzeventig procent. Weliswaar stegen de kosten van levensonderhoud in die jaren met een kwart en waren veel consumptiegoederen (waaronder benzine en autobanden) gerantsoeneerd, maar steeg de levensstandaard met vijftig procent en golden de Verenigde Staten aan het eind van de oorlog als een onbetwiste supermacht.



Studebaker US6-U2 2,5 ton 6x6 trucks met winch en een 87 pk Hercules JDX zescilindermotor. Op de foto die de Russische overheid aan Studebaker Corporation in South Bend, Indiana, stuurde, staat ‘Voorwaarts naar het Westen’. Studebaker trucks werden in het kader van het Leen- en Pachtverdrag naar de Sovjet-Unie verscheept en waren naar verluidt zeer geliefd bij het Rode Leger. (Coll. Auteur).

Het einde van de oorlog in Azië betekende echter niet dat het publiek naar een showroom kon gaan om een nieuwe auto uit te kiezen. Vrijwel elke fabrikant had tijd nodig om het machinepark aan te passen op civiele productie. Bovendien paste de regering-Roosevelt een aankoopvergunningenbeleid toe, waardoor consumenten op een wachtlijst kwamen te staan. Amerikanen moesten tijdens de oorlog 'op de bon' rijden, maar hadden in veel gevallen wel voldoende geld opzij gezet voor een nieuwe wagen. Daarnaast werden in de zomer en de herfst van 1945 circa tien miljoen G.I. Joe's (bijnaam van dienstplichtigen) uit Europa en Azië gerepatriëerd. Ook deze veteranen vormden een niet te versmaden doelgroep voor een nieuwe auto.

Op 3 juli 1945 reed de achtentwintigjarige Henry Ford II een roomwitte Ford V8 model 69A sedan in het naar de rivier de Rouge vernoemde fabriekscomplex in Dearborn in de staat Michigan van de assemblagelijns. Het was Amerika's eerste nieuwe personenwagen na vier jaar van intensieve oorlogshandelingen. Tot de wijzigingen ten opzichte van het kortstondig gebouwde model uit 1942 hoorden de iets bredere motorkap, een anders ingedeeld instrumentenpaneel, een anders gevormde grille en verbeteringen aan wielophanging en ontstekingsinstallatie. De publiekspresentatie van de nieuwe Fords op 26 oktober van dat jaar leverde het concern in twee dagen tijd tegen de driehonderdduizend bestellingen op. Op 3 oktober kwam de eerste naoorlogse Chevrolet van de assemblageband en twee weken later produceerden ook de andere divisies van General Motors Corporation (Pontiac, Oldsmobile, Buick en Cadillac) weer als vanouds. Door materiaalschaarste had menige nieuw afgeleverde auto met aluminiumverf overgeschilderde houten bumpers. Voor accessoires als vooruitontdooiers, verstevigde metalen bumpers en oliefilters moest worden bijbetaald. In het eerste vredesjaar leverde de Amerikaanse auto-industrie 83.700 nieuwe wagens af. Onderverdeeld was dat: de Ford Motor Company (Ford, Mercury en Lincoln) 37.800, General Motors 25.500, Chrysler Corporation (Plymouth, DeSoto, Dodge, Chrysler en Imperial) 6200, Nash 6100, Hudson 4700, Packard 2700, Studebaker 700.



1946 Ford modelserie 79A sedan met een 100 pk V8-zijklepmotor. (Havanna 1992, foto auteur).

Buick



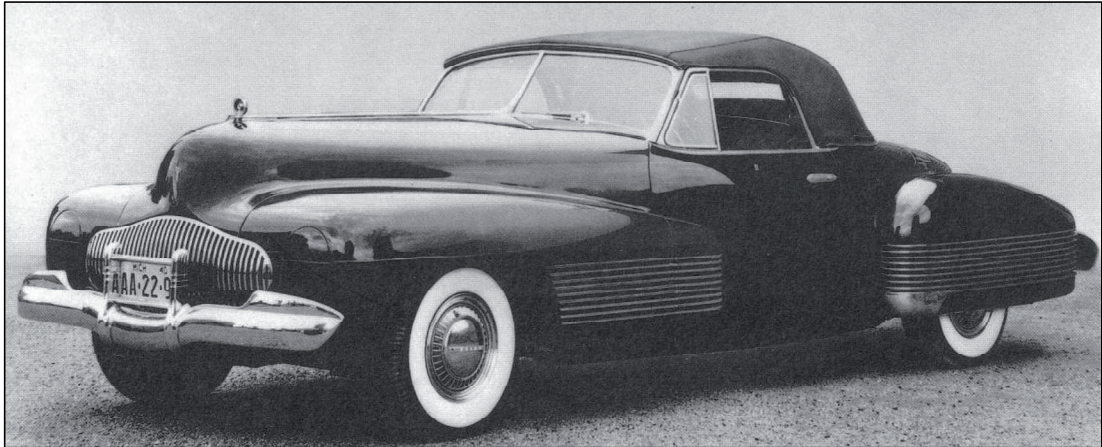
1946 Buick 50-serie Super vierdeurs sedan met een 110 pk Fireball Dynafly Eight lijnmotor met kopklepbediening. Dit model was de meest gevraagde Buick dit jaar en verscheen in een oplage van 73.991 stuks voor landelijke verkoop en 3679 voor de export. De motorkapmascotte was nieuw en werd het 'bombsight' genoemd als verwijzing naar de militaire luchtvaart. Het kleine ornament werd zo populair dat verschillende bedrijven ze gingen fabriceren en het niet alleen op personenwagens werd gemonteerd maar ook op motorfietsen en trucks. (foto auteur).



1947 Buick Super model 51 vierdeurs sedan. Rechts= 1947 Buick Roadmaster model 76 cabriolet. De GM-divisie was marktleider op het gebied van wagens met een open dak. (foto's auteur).

De laatste Buick die op 2 februari 1942 de fabriek in Flint, Michigan, verliet was een Special sedan. Daarna produceerde de GM-divisie tien miljoen 20 mm granaathulzen en 2,5 miljoen

kisten waarin deze munitie voor licht luchtafweergeschut werd verpakt, ruim drie miljoen cilinders voor luchtgekoelde Pratt & Whitney vliegtuigmotoren en 2507 M18 Hellcat tankdestroyers met een 15,9 liter Continental R 975 C1 negencilinder radiale motor van 340/485 pk bij 2400 omw/min.



1939 achtcilinder Buick Y-Job op een Roadmaster-chassis met afsluitbare koplampen en automatisch werkende cabrioletkap. De wagen werd tien jaar lang gebruikt als proefmodel annex smaakmaker en vormde de basis voor de vormgeving van komende productiemodellen. (Coll. Auteur).



1948 Buick 50-serie Super tweedeurs cabriolet met een 115 pk achtcilinder in lijn. Productieaantal 19.017 stuks. Nieuw dat jaar bij de Buick-divisie van General Motors Corporation was de introductie van de Dynaflo, een hydraulische koppelvormer met twee rijstanden die in eerste instantie tegen bijbetaling van 244 dollar kon worden gemonteerd in de Roadmaster-modellen. (foto auteur).



1949 Buick 40-serie Special Sedanet met een 4066 cc achtcilinder in lijn met kopklepbediening en 110 pk vermogen bij 3600 omw/min. Eigen leeg gewicht 1820 kg. Lengte 5,28 meter. Onder: 1948 Buick 50-serie Super vierdeurs sedan met een 115 pk achtcilinder in lijn. (foto's auteur).

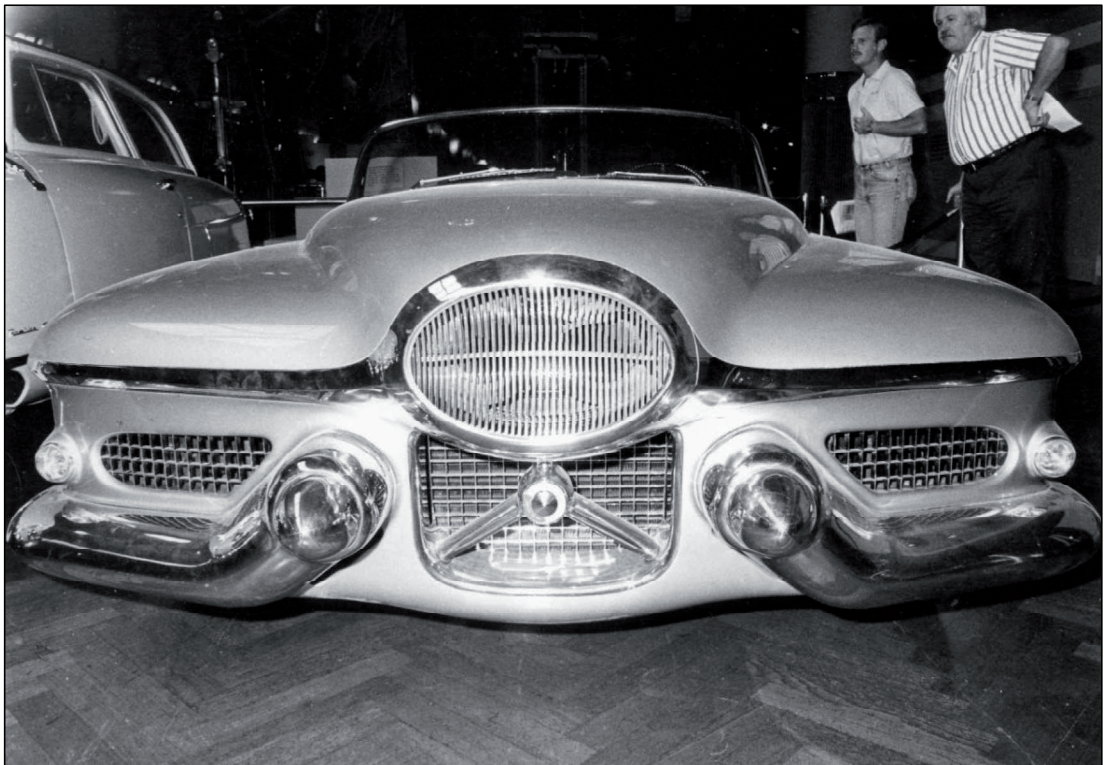


In de naoorlogse jaren veertig was Buick op Chevrolet na het best verkochte merk onder de vlag van General Motors Corporation. Met een productie van circa driehonderdduizend stuks op jaarbasis was Buick het vierde belangrijkste merk van de auto-industrie na de veel lager geprijsde modellen van Chevrolet, Ford en Plymouth. Artsen, architecten en andere goed gesalarieerde Amerikanen die een auto voor hun werk nodig hadden waren een belangrijke doelgroep voor het

merk dat qua prijsklasse onder Cadillac opereerde. De vormgeving was in genoemde periode gebaseerd op de Buick Y-Job. Tien jaar nadat Harley Jarvis Earl met de LaSalle zijn eerste stilistische werkstuk voor General Motors Corporation voltooide (zie hiervoor ook *Amerikaans antiek* deel 1) werd onder zijn leiding de eerste 'droomauto' gerealiseerd naar een ontwerp van studiomedewerker George Snyder. De Y-Job op het chassis van de Buick Roadmaster was een lange en lage tweezits cabriolet zonder treeplanken en met een liggend getekende grille, wegklapbare koplampen, elektrisch bediende zijruiten en een automatisch werkende kap. De Y-Job zou tien jaar worden gebruikt als proefmodel annex smaakmaker en vormde de basis van de vormgeving van toekomstige productiemodellen. Het vervolg op de Y-Job was de Le Sabre.

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.

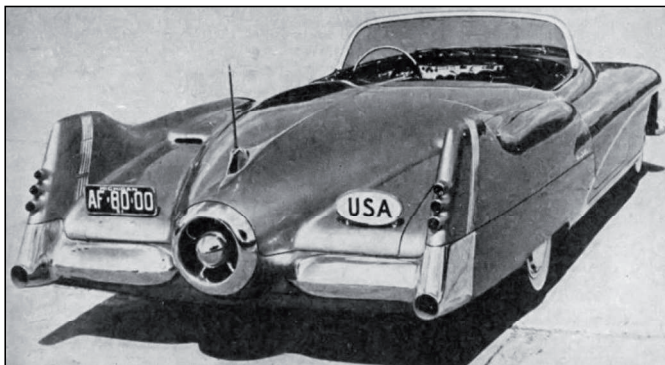
‘Getrouw aan zijn vooruitziende politiek heeft General Motors thans reeds een concrete vorm gegeven aan talrijke nieuwe vindingen en ideeën, die zijn technici voor praktische toepassing in de toekomst voor de geest zweven: ‘Le Sabre’, een waar laboratorium op wielen. In de ‘Le Sabre’ is de automatisering 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’.



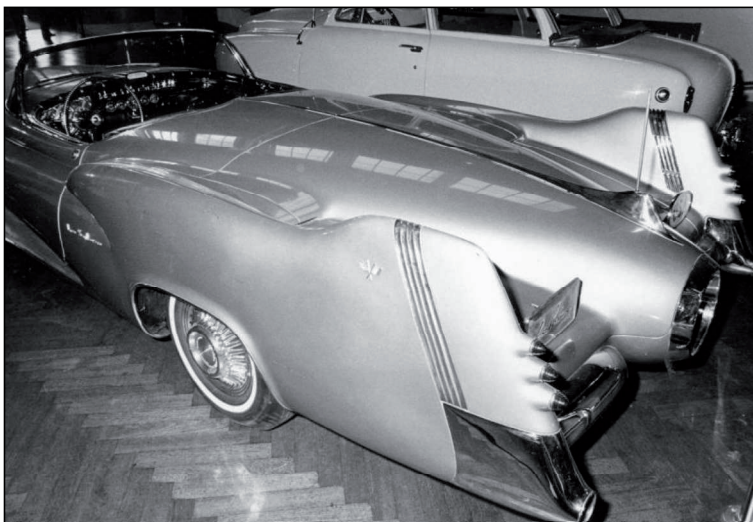
1951 Buick Le Sabre met een op een straaljager gebaseerde vormgeving. Een van de primeurs van dit proefmodel annex smaakmaker was een panoramische voorruit. (foto auteur).

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.



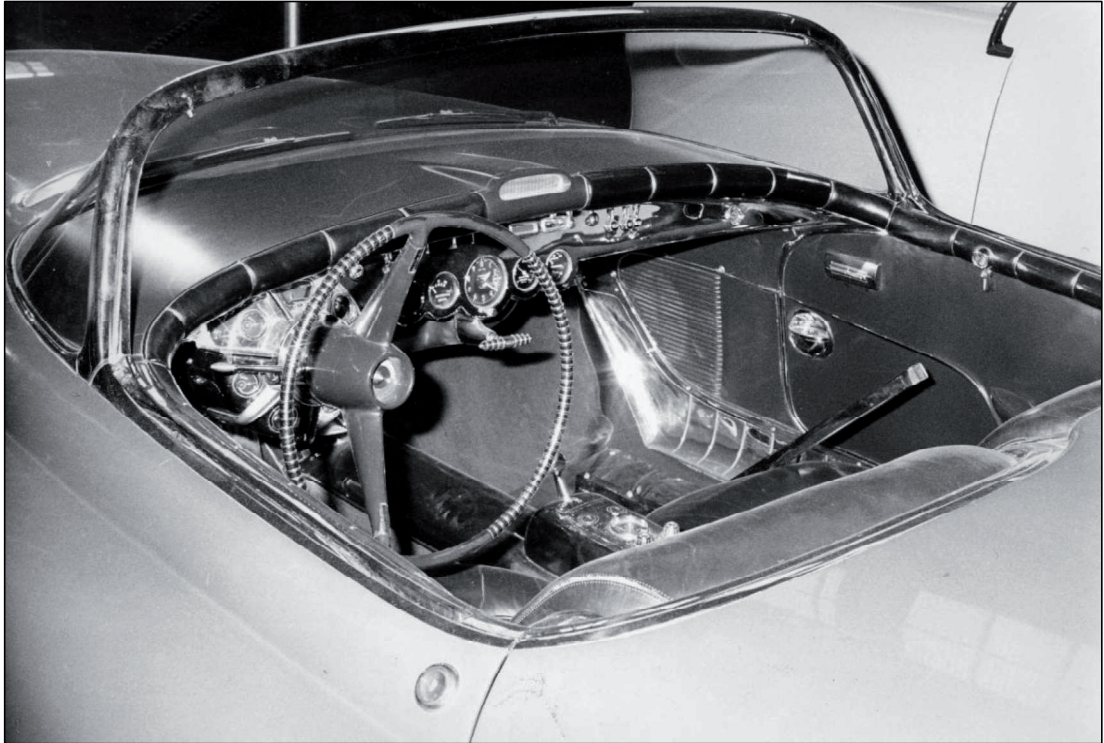
De eerste opdracht op freelancerbasis van Harley J. Earl voor General Motors in 1927 was de vormgeving van LaSalle, het alternatief voor de automobilist die van een Cadillac droomde maar daar het geld niet voor had. Het verkoopsucces van LaSalle bracht Earl in contact met Alfred Pritchard Sloan, president-directeur van General Motors Corporation, waarna hij benoemd werd tot 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 GM, wat resulteerde in staartvinnen en andere vormdetails die refereerden aan de militaire luchtvaart en het raketten tijdperk. 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 vijfenzeventigjarige 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. (Coll. Auteur).



De staartvinnen van de Buick Le Sabre. (foto auteur).

Een ander militair vliegtuig dat het hoofd 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 zevenhonderdtweënnegentig 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.



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).

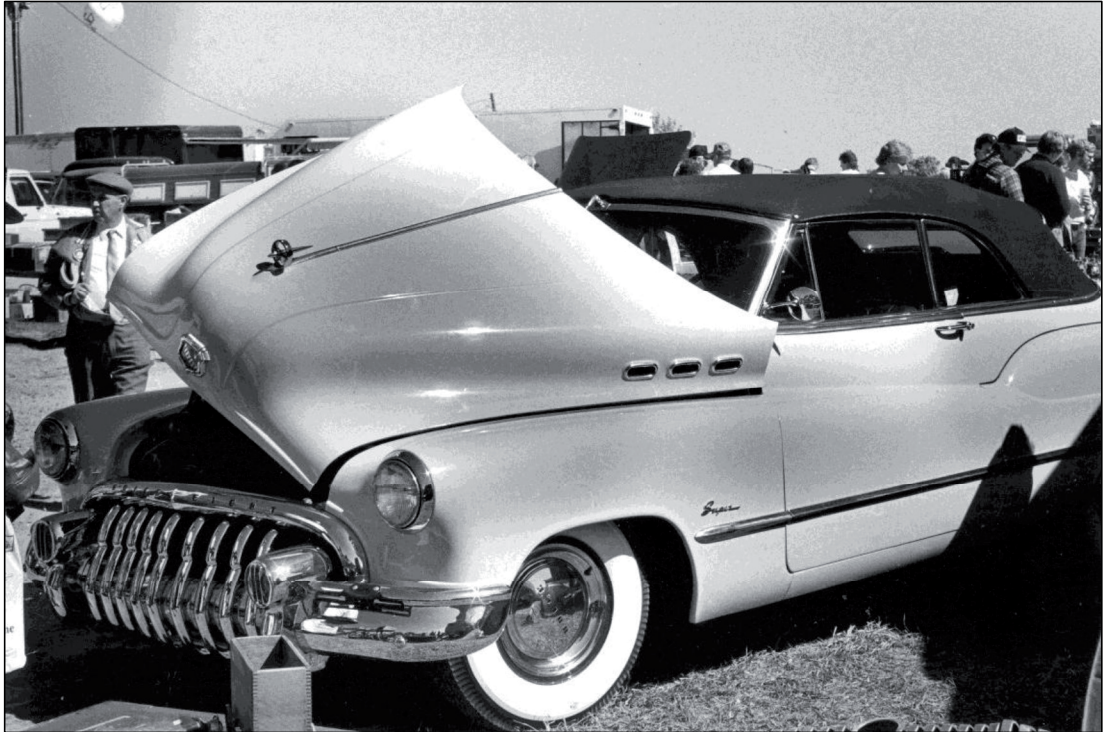
Nadat door de Styling Section van General Motors Corporation in 1949 een kleimodel op ware grootte was gemaakt, werd twee jaar later een rijdende versie van de Buick Le Sabre gebouwd. Het model dat uitsluitend bedoeld was om bepaalde technische ontwikkelingen aan de praktijk te toetsen en om de smaak 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 raketvormige carrosserie van de Buick Le Sabre ging vooruitstrevende technologie schuil. Zo was de 1360 kg 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 maximum 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 Buicks 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 75,5 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 km/u 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 GM 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*).



1949 Buick 40-serie Special Sedanet zoals een fastback sedan bij GM werd genoemd. (foto auteur).

Op 21 september 1949 mocht de vlag bij de Buick-divisie van General Motors Corporation uit toen de één miljoenste na de oorlog gebouwde wagen van de assemblagelijin kwam. Het jubileumnummer was een Special DeLuxe model 43-D sedan.



1950 Buick Super 50-serie cabriolet met een 124 pk Fireball achtecilinder in lijn onder de naar keuze links of rechts kantelbare motorkap wanneer er een handgeschakelde driersnellingsbak in de wagen was gemonteerd. Voorzien van de Dynaflow transmissie was het maximum vermogen 128 pk. De kap, de voorbank en de zijruiten werden bediend met een hydraulisch systeem. Onder: een 1950 Buick Super voor trouwpartijen. Tegen die tijd was vijftientig procent van alle Buicks voorzien van een Dynaflow transmissie. (foto's auteur).



De vraag naar Buicks was in 1950 dermate groot dat het productievolume 38 procent hoger was dan in het voorgaande jaar. De Buick Super-modellen verkochten het best met 253.32 stuks, terwijl er 256.514 Specials en 78.573 Roadmasters van eigenaar wisselden. Van dat laatste aantal werden 66.762 tweedeurs

Riviera hardtop sedans ingereden. De Roadmaster Riviera DeLuxe uitvoeringen hadden elektrisch beweegbare zijruiten en een elektrisch verstelbare voorbank. De grille die sommigen aan walrustanden deed denken en in Nederland de toepasselijke bijnaam van 'dollargrijs' meekreeg werd het jaar daarop vervangen door een radiatormantel met vijftientig verticale verchromde ribben.



1952 Buick model 52 Super Riviera sedan met een 124/128 pk achtcilinder in lijn. Het meest populaire model van de GM-divisie dit jaar verscheen in een oplage van 71.387 stuks. Rechts een 1931 A-Ford Fordor Standard met een 3285 cc viercilinder zijklepmotor van 40 pk. (foto auteur).



1951 Buick model 52 Super Riviera met een 124/128 pk achtcilinder in lijn met kopklepbediening. (Istanbul, Kerstmis 1985). Rechts: 1953 Buick model 46-C Special met gespaakte wieldeksels en een 125/130 pk achtcilinder in lijn. (foto' s auteur).

In 1953 bestond de Buick Motor Division een halve eeuw en werd dat jaar een productie bereikt van 485.353 wagens, ofwel 7,9 procent van wat de Amerikaanse auto-industrie gezamenlijk fabriceerde. Het jubileum van Buick werd ondermeer gevierd met de introductie van een 5,2 liter V8. De motor met negentig graden tussen de cilinderbanken had een vermogen van 160 pk bij 4000 omw/min bij de Super-serie en 170 pk bij 3000 omw/min bij de Roadmaster modellen. Voor de ontwikkeling van deze kopklepmotor die in 1948 begon was zestig miljoen dollar uitgetrokken.



1953 Buick model 59 Super Estate Wagon met zes met leer beklede zitplaatsen en Roxpoint nylon vloerbedekking. Voor de Tweede Wereldoorlog hadden verschillende fabrikanten een station wagon in hun catalogi, waarvan de zijanten bekleed waren met houten panelen. Deze zogeheten ‘woodies’ zagen er fraai uit, maar hadden als nadeel dat de houten delen van het exterieur om de zoveel tijd moesten worden gedemonteerd om ze te schuren en opnieuw te vernissen om houtrot tegen te gaan. Zo verschenen tegen 1949 de eerste ‘all-steel’ stationwagens. Maar vier jaar later had Buick nog een echte ‘woodie’, die de Estate werd genoemd (dat had volgens de publiciteitsafdeling meer cachet) en zowel in de Super als de Roadmaster-serie verkrijgbaar was. De hier afgebeelde stationwagon kostte ruim vierhonderd dollar meer dan een cabriolet. Nieuw in dit jubileumjaar van de GM-divisie was een 5,2 liter V8-kopklepmotor met 170 pk vermogen bij de Super-serie. Gebruikte houtsoorten bij deze luxe combi zijn mahonie, berken en essen. (foto auteur).

Het jubileumjaar van Buick werd niet alleen onderstreept met de introductie van een potente V8-kopklepmotor. In juli 1953 kwam de zeven miljoenste Buick van de assemblagelijnen en droomden liefhebbers van het merk in de showroom weg bij het zien van de Skylark. De sportcabriolet op het chassis van een 70-serie Roadmaster had een 188 pk V8, een eigen leeg gewicht van ruim 2100 kg en was zoals ook in de prijs van vijfduizend dollar tot uiting kwam voorzien van de nodige accessoires. Daartoe behoorden een door de fabriek gemaakte carrosserie en voorruit, die lager waren dan bij een gangbare Buick. Stuur- en rembevestiging, een Twin-Turbine Dynaflo automaat, een bij het openen van een portier automatisch iets naar voren glijdende voorbank (ten gerieve van de achterzittenden), wielen met elk veertig verchromde spaken, ruiten met een antiverblindende coating, een elektrische beweegbare antenne en een radio met zelfzoekende zenderinstelling en een 12-voltsysteem voor de benodigde elektriciteit. De Skylark 70-serie Roadmaster miste echter de zijwaartse sieropeningen die de andere Buicks wel hadden. Met een productie van slechts 1690 exemplaren mocht in 1953 gelijk al worden gesproken van een unieke automobiel.



1953 vierpersoons Buick 70-serie Roadmaster Skylark met een 188 pk V8-motor. Onder: 1951 Buick Roadmaster model 76-C met een 152 pk achtcilinder in lijn en een nieuwprijs van 3283 dollar. Van dit vierzits model werden 2911 stuks gebouwd en met cabriolets was Buick de derde grootste fabrikant in de Verenigde Staten. Het reservewiel in een verchromde trommel was een optie. (foto's auteur).



Met ingang van 1954 had elke Buick een V8. De kopklepmotor van de 40-serie Special had een vermogen van 143/152 pk, die van de 50-serie Super 177/182 pk, die van de 60-serie Century 195/200 pk en de 70-serie Roadmaster en de 100-serie Skylark hadden elk een motor met 200 pk vermogen. Alle Buick modellen hadden Dynaflow transmissie, verse-lucht-verwarming en voorruitontdooier als standaard-uitrusting. Het jaar daarop produceerde de Buick-divisie van General Motors Corporation het recordaantal van 781.296 wagens en op 5 april van dat jaar was de 3,5 miljoenste Buick sinds de Tweede Wereldoorlog een feit. Op 3 augustus werd de één miljoenste tweedeurs hardtop sedan geassembleerd. In 1956 was Buick op Chevrolet en Ford na de grootste autofabrikant, maar de recordproductie van het voorgaande jaar ging ten koste van de kwaliteit. Het schaadde de reputatie van Buick en het zou bijna tien jaar duren voordat dit was hersteld.



1954 Buick model 56-R Super Riviera hardtop sedan met een 177/182 pk V8. Nieuw dit jaar was de Dagmar-voorbumper met kogelvormige rozetten. Dagmar verwees naar de artiestennaam van de welgevormde Amerikaanse actrice, model en tv-bekendheid Virginia Ruth Egnor. Onder: 1956 Buick model 76-C Roadmaster. Nieuw dat jaar waren de verbeterde Dynaflow transmissie en het in productie nemen van de vierdeurs hardtop sedan die klanten wegtrok van de cabriolet. (foto's auteur).





1956 Buick model 43 Special Riviera vierdeurs hardtop sedan. Onder: de meest populaire Buick in 1957 was de Special Riviera model 46-R vierdeurs hardtop sedan met een 250 pk V8. (foto's auteur).



In 1956 was de Buick-divisie van GM met een productie van 535.364 stuks voor de laatste keer de derde grootste autofabrikant in de Verenigde Staten. Wat de paardenkrachtrace betrof bleef Buick niet achter. De Special had 220 pk onder de motorkap en de rest 35 pk meer. Een Buick Century van dat jaar kon vanuit stilstand naar 90 km/u in 10,5 seconden accelereren en had een topsnelheid van 160 km/u. Het jaar daarop kwamen nieuwe en attractief vormgegeven modellen van Plymouth op de markt en raakte Buick de derde positie kwijt aan het merk dat onderdeel was van Chrysler Corporation. Het nieuwe topmodel de Buick 75-serie Roadmaster (leverbaar als hardtop en gewone vierdeurs sedan) werd op airconditioning na zonder bijbetaling geleverd met onder andere Dynaflow, leren of stoffen bekleding, stuur- en rembekrachtiging, dubbel uitlaatsysteem, achteruitrijlamp, wijd uitslaande ruitenwissers, automatische ruitensproeiers en een klokje op het dashboard.