

Frank H.M. van der Heul

Ford ‘made in Holland’

Episode 1931-1945

Frank H.M. van der Heul



Ford ‘made in Holland’

Episode 1931-1945



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' - vier delen
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)

ISBN 978-90-814221-5-4
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 © 2009 Frank van der Heul
Tweede herziene druk februari 2015
Ontwerp omslag, omslagfoto achterkant en opmaak binnenwerk: Frank van der Heul
Uitgeverij Albatros - Amstelveen
Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever
E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com



in elken FORD V-8 Truck

Twintig jaar geleden werd de eerste Ford Truck gebouwd. Omdat hij van sterker, maar lichter materiaal werd gemaakt, paarde hij onverwoestbaarheid aan betrouwbaarheid en zuinigheid. Hij kon tegen lagen prijs verkocht worden en daarom was het succes groot.

Sedert 1917 heeft Ford meer trucks en bestelwagens gebouwd, dan welke andere fabrikant ter wereld ook; in totaal meer dan 3½ miljoen stuks. Naar aantal en naar jaren gerekend geeft Ford in truckbouw-ervaring den toon aan.

Telkens werden de Ford Trucks verbeterd. Het model van 1917 had een motor van 22 pk en kostte nog meer dan de 85 rem-pk Ford V-8 Truck van nu.

Een Ford V-8 Truck van thans haalt de dubbele snelheid van het eerste model. Chassis en veeren, assen en wielen worden nu veel steviger gebouwd; door krachtige remmen en stalen cabines met veiligheidsglas is een maximum veiligheid bereikt.

En wat de zuinigheid betreft, de Ford V-8 Trucks van 1937 kosten per ton/km minder dan ooit.

ER IS EEN FORD VOOR ELK TRANSPORT

Voor snel vervoer van zware lasten dienen de Ford V-8 Trucks met 85 rem-pk motor, de 60 rem-pk motor is bestemd voor transportwerk, dat geen hooger motorvermogen vereischt.

De Official Ford Dealer licht U gaarne volledig in over het meest economische model voor uw bedrijf

N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK - AMSTERDAM

Inhoud

Proloog

Deutsches Erzeugnis/De ‘baby’-Ford/Ford-haven/Automobielen van overzee 7

Flathead

Mystery car/Flinke daad/Feest aan de Ford-haven/Conveyors/Body-floor/
Trim-line/Ford final assembly line/Dreamcar/Vijfduizendste/
Wrakken van de weg/Een eigen home/Citax/Het graf van de Monte Carlo-rijder 18

Laagsten zuigerstand

Hot car/Ford-toer/Ford uit Straatsburg/Rapsodie in staal/Anarchie/
De onderkoning van Detroit/Waterdicht/Werkpaard van de wereld/
De auto die te vroeg kwam/Montageproces/Chauffeursscholen/
Ford in de Sport/Stroomlijn 51

De koele bries

Sterkenburg/Ondragelijk/De junior uit Keulen/Het 60/85 mysterie/
Vorstelijke Ford/Het RvR project/Crème de la crème/Centrifugaal/Luik-Rome-Luik/
Regelgevingen/Ongeslagen kampioen/Ford-Ferguson/Lijdensweg/Seinlichten/
Het Wilhelmus in Monaco/De slag bij Oldebroek/Mooiste auto aller tijden 86

Met gevleugelde voeten

God van de handel/Ford-Trado/Zomer-expositie/Duel bij de duinen/
Nieuwe orde, lege borden/Maultier/Gas uit de plank/Blitz Buggy/
Een Ford als filmster/Uit het Arsenal van de Democratie 129

Literatuur

173

Proloog

‘Het is 43 jaar geleden, dat John Boyd Dunlop te Belfast, na gelukkige experimenten, tot de samenstelling van den luchtband kwam. Als zoovele andere uitvindingen, die later van groote algemeene betekenis blijken, had ook deze een simpele aanleiding tot grondslag en wel den wensch van een trotschen vader om zijn zoontje fietsrijden wat gemakkelijker te maken. Ter herdenking van deze gebeurtenis, die er zoo’n groot deel toe heeft bijgedragen het transport te land op te voeren tot den graad dien dit thans bereikt heeft, heeft zich te Belfast een comité gevormd, dat thans aldaar een gedenkplaat onthuld heeft voor John Boyd Dunlop, waardoor dezen de eer is gebracht, waarop deze pionier recht had’. (uit *De Auto*, het ledenorgaan van de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club, van 5 maart 1931).

Begin maart 1931 kwam de N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek in het bezit van een drooggelegd en opgehoogd stuk grond van ruim zestien hectare in de Grootte IJ-polder, waarvoor circa achthonderdduizend gulden (vijf gulden per vierkante meter) werd betaald. Ondanks het bestaande erfpachtstelsel kreeg de naamloze vennootschap carte blanche van het gemeentebestuur en was men bereid om een insteekhaven aan te laten leggen, zo groot als Ford dat maar wilde. Op deze plek aan de zuidkant van het Noordzeekanaal en even voorbij de Hemspoorbrug zou een bedrijf komen te staan dat er op berekend was om met zijn tijd mee te groeien. In 1939 had de Amsterdamse Fordfabriek een omvang van twintigduizend vierkante meter. Elf jaar later was dit toegenomen tot vijftientwintigduizend vierkante meter. Ford en Chevrolet namen in de vroege jaren dertig ruim zestig procent van de autoverkopen voor hun rekening, maar de economische crisis kreeg ook op Nederland steeds meer vat. In onze belangrijkste handelspartner de Duitse Weimar Republiek liepen tegen de zes miljoen officieel geregistreerde mannen en vrouwen zonder werk en vochten communisten en nationaal-socialisten hun verhitte politieke geschillen uit op straat.



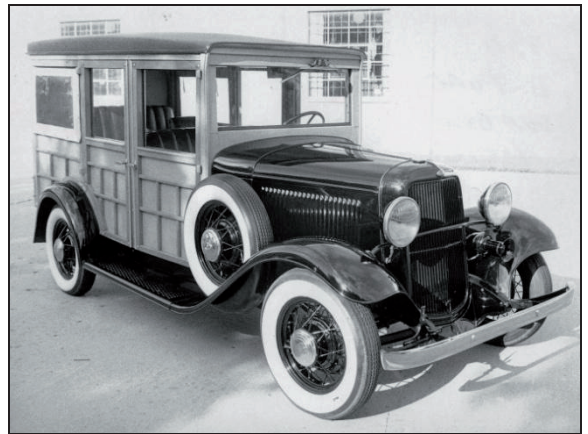
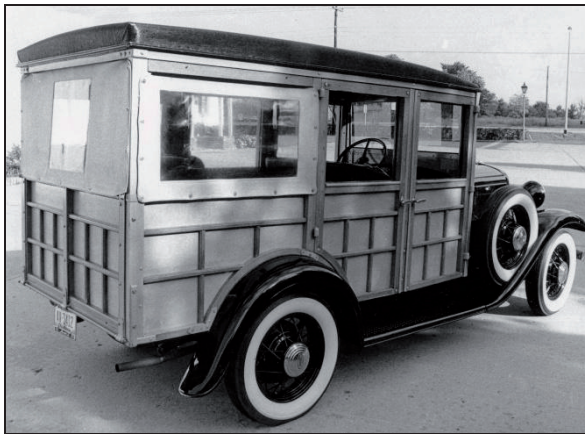
Een in de economische crisisjaren dertig door de KLM gebruikte A-Ford Tudor sedan met een 50 pk viercilinder zijklepmotor. Na de restauratie kreeg het tweedeursmodel een kenteken uit 1974 en maakt deze Ford deel uit van de collectie van het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem. Rechts: een A-Ford takelwagen uit 1930 op een oldtimer-truckdag onder auspiciën van de Historische Automobiel Vereniging in 1985. (foto's auteur).

In de zomer van 1931, een jaar waarin Nederland 125.006 motorrijtuigen telde, begon globetrotter Steenkamp aan een breeduit in de media beschreven wereldreis met zijn A-Ford. In diezelfde periode maakte de minister van Waterstaat bekend dat in verband met de hoge nummers van provinciale kentekens die in gebruik waren, dat in de in 1905 door de Kamer voorgestelde Motorrijtuigen- en Rijwielbeschikking een wijziging zou worden aangebracht. Zodra in enige provincie het nummer 99.999 was uitgegeven, moest de nummering weer met 1 beginnen. Echter met toevoeging van de

letter Z bij die van de betreffende provincie. Noord-Holland kreeg in dat geval de combinatie GZ. Toen deze serie vol was werd het GX. Met ingang van 1 januari 1951 maakte dit systeem dat veel kon vertellen over de houders van een nummerbewijs plaats voor een nieuw registratiesysteem, waarbij het kenteken voortaan bij het betreffende motorrijtuig bleef. De reeks waarmee het huidige systeem een feit werd, begon met de combinatie ND-00-01 en werd toegewezen aan de Ford Taunus 10M van de directeur van Veilig Verkeer.

Deutsches Erzeugnis

Terwijl een Duitse automobilist in 1931 met een viercilinder Ford in krap honderd dagen tijd honderdduizend kilometer storingvrij aflegde, nodigde de directie van de N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek die zomer een ieder uit om met zijn of haar Ford deel te nemen aan een sterit naar de op 4 mei 1931 in bedrijf gestelde Ford-Werke A.G. in Keulen. Zo'n vierhonderdvijftig Nederlanders gaven graag gehoor aan dit boeiende en geheel verzorgde uitje naar het land van de Oosterburen waar *Fordismus* nog een gevleugeld begrip zou worden. Anderen startten hun Fords in Cádiz, Stamboul (Istanbul) en zelfs in Leningrad, en bij aankomst in Keulen waren tegen de 10.940 Fords de controle gepasseerd. Al met al namen bijna honderdduizend mensen dat weekend een kijkje in de fabriek waarvan het aandelenkapitaal vrijwel geheel in handen was van de familie Ford.



Een vierdeurs Ford model B *woody* – station wagon – uit 1932 met houten carrosseriepanelen en een 50 pk viercilinder zijklepmotor. (Oldtimerbeurs in Carlisle, Pennsylvania, sept. 1987. Foto's auteur).

Onder leiding van directeur Both brachten de Nederlandse deelnemers een bezoek aan Ford am Rhein en stelde hij het gezelschap voor aan General Direktor Heine en de architect dr. Görner. De elektrische stroom die de duizenden bewerkingsmachines nodig hadden, werd niet in eigen huis opgewekt, maar onder 6000 Volt spanning door de Keulse stadscentrale geleverd. De krachtstroom werd daarna in het bedrijf in draai-, wissel- en gelijkstroom getransformeerd om geschikt te zijn voor de betreffende apparatuur. In de aanloopperiode leverde de Ford Motor Company of America vijftwintig procent van de onderdelen, waaronder spatborden en gietstukken voor motorblokken. Carrosseriebedrijf Ambi-Budd in Berlijn produceerde koetswerken, waarvoor gebruik werd gemaakt van uit de Verenigde Staten afkomstig staalplaat. Tijdens de rondleiding bekeken de door de omvang van het bedrijf nogal beduusde bezoekers de enorme opslagplaatsen van ruw materiaal, een materiaal-beproevingstation, het laboratorium, de gereedschapsmakerij, de hardingsovens en de montageafdeling. In het eerste productiejaar werden negenhonderdtweeënzeventig eenheden gebouwd. Naast het anderhalf tons bedrijfswagentype AA assembleerde de Ford-Werke A.G. het model ANF van 40 pk en het 28 pk model AF met een 2023 cc motor (boring en slag 77,8 x 108 mm). In 1932 werden de ANF en de AF vervangen door de modellen BF (met een 2023 cc motor van 40 pk) en B (de Rheinland) met een 50 pk motor van 3285 cc.

Op 31 juli 1932 behaalde de National-Sozialistische Deutsche Arbeiter-Partei tijdens de verkiezingen voor de Rijksdag de grootste overwinning. Het aantal zetels van de nazi-partij steeg van 18 naar 37 procent. Op 30 januari 1933 werd Adolf Hitler tot Rijkskanselier benoemd en werd in Duitsland de vermogensbelasting afgeschaft. Op 23 maart van dat jaar nam de Rijksdag een wet aan die Hitler onbeperkte volmachten verleende, waarmee de voormalige kunstschilder van stadsgezichten op ansichtkaartformaat zijn dictatuur legitimeerde. Speciaal voor buitenlandse automobilisten die ten hoogste drie maanden voor vakantie doeleinden in het Derde Rijk wilden doorbrengen, werd het grensverkeer vereenvoudigd en was men vrijgesteld van invoerbelasting. In februari 1933 maakte de Ford Köln zijn debuut op de autotentoonstelling in Berlijn, waar het wemelde van buitensporig grote hakenkruisvlaggen en bezoekers in nazi-uniform.

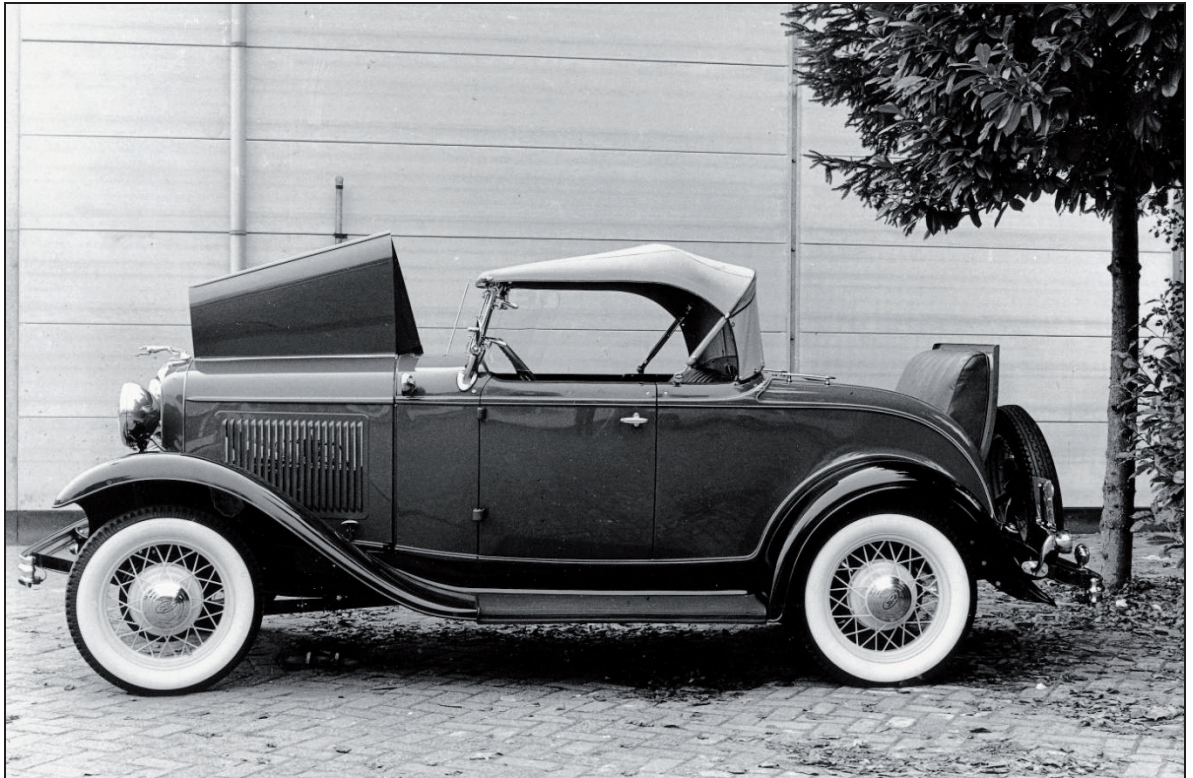
Deze kleine Ford met een 933 cc viercilinder zijklepmotor (boring en slag 56,6 x 92,5 mm) van 21 pk was een Anglo-Amerikaans ontwerp dat in Engeland bekend stond als het model Y (Eight naar het fiscale motorvermogen). Met ingang van augustus 1933 droegen alle in Keulen gefabriceerde viercilinder Fords het opschrift 'Deutsches Erzeugnis'. Voor Ford-Duitsland betekende de opheffing van de vermogensbelasting een verdubbeling van de omzet in een jaar tijd, en wees men er in advertenties op dat bij Ford am Rhein uit Duits materiaal door Duits personeel een Duits product werd gemaakt. In juli 1935 debuteerde het model Eifel. Deze populaire Ford met een economische 1172 cc viercilinder zijklepmotor van 34 pk zou in Nederland bekend raken als de Junior, waaruit eind jaren dertig de modelserie Taunus werd ontwikkeld.



Berlijn 1934. Tijdens een toespraak van Rijkskanselier Hitler voor de radio brengen een pompbediende en de chauffeur van een A-Ford blokbandtaxi spontaan de nazigroet. Rechts: Nadat Hitler een ongeluk met een Mercedes-Benz had overleefd werd het zijn lijfmerk en mocht het concern een gouden swastika in het briefhoofd voeren. Op deze afbeelding uit 1936 rijdt Hitler in een 3,7 ton zware Mercedes-Benz type G4/W3. De 57 keer gebouwde terreinwagen met plaats voor zeven passagiers is uitgerust met een 5,4 liter achtcilinder lijnmotor van 100 pk en heeft zes wielen, waarvan de achterste vier worden aangedreven. (coll. auteur).

De Roadster de Luxe had een dickeyzit - in Nederland bekend als de 'kattenbak' - en kostte 1950 gulden. Hiermee was dit sportieve model op een niet opgebouwd chassis na de laagst geprijsde uit de reeks. De duurste A-Ford was de vijfpersoons Sedan Transformable met een stoffen kap maar met vaste raamspanningen. Deze cabriolet met een eigen gewicht van 1058 kilo en demontabele mica zijruiten in opberghoezen van canvas had een prijs van 2575 gulden. Tot de standaarduitrusting van een al dan niet gesloten A-Ford behoorden naast de al eerder genoemde accessoires ook veerstalen bumpers. Bij de Roadster en de Phaeton hoorden een kofferrek. Bij de Sedan de Luxe hoorde behalve het schuifdak ook een reservewiel met band, dat een plaatsje kreeg in het voorspatbord. Alle modellen waren van dubbelgelaagd splintervrij Triplex veiligheidsglas voorzien, maar de Roadster en de Phaeton - vierdeurs cabriolet - hadden in plaats van normale zijruiten kleine scharnierende tochtraampjes aan weerszijden van de voorruit. Tegenwoordig veel gezochte A-Forduitvoeringen zijn

de Roadster-Pickup, de Sedan-Delivery, de met houten sierpanelen beklede station wagon ofwel *woodie*, de mondjesmaat gebouwde Town Car, en de Town-Car Delivery met een open chauffeurscompartiment en gesloten laadruimte. De DeLuxe Pheaton verscheen in een oplage van 7281 exemplaren en is de enige in zijn soort die door de Ford Motor Company als tweedeursversie is gebouwd. Sinds 1930 hoorden op de onderdruk van de motor werkende ruitenwissers tot de standaarduitrusting. Tevens had de A-Ford dit jaar een roestvrijstalen in plaats van een nikkelchromen radiateurmantel, lagere en bredere voorspatborden, en een hogere motorkap gekregen. De Victoria Coupé had een ietwat achterover hellende voorruit, een aspect waarmee het model een bescheiden toon zette naar wat men in Amerika omstreeks 1934 *streamline* zou gaan noemen.



In 1930 reed het vier miljoenste exemplaar van de A-Ford van de assemblageband. De hier afgebeelde en tot nieuwstaat gerestaureerde Roadster met een geopend noodzitzje achterin is twee jaar jonger. De Nederlandse liefhebber van deze viercilinder Ford met een aantrekkelijke vormgeving kon op dat tijdstip een keuze maken uit twaalf uitvoeringen. (Automobilbedrijf A. W. van Helden, Sint-Oedenrode. Foto auteur).

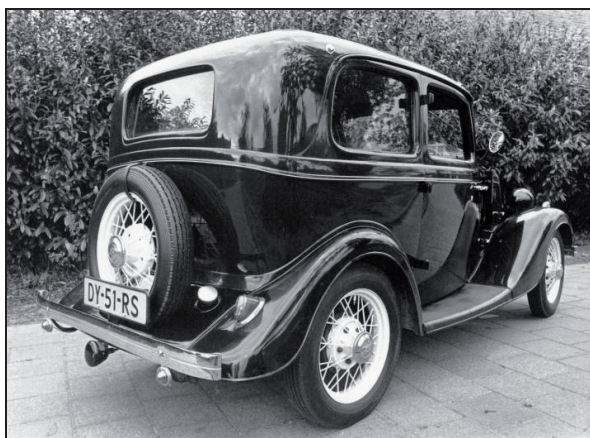
De 'baby'-Ford

Op 21 september 1931 staakte de Bank of England volkomen onverwacht de betalingen in goud. Tot het tijdstip dat Groot-Brittannië de gouden standaard verliet en het pond sterling in waarde werd vermindert om de enorme kapitaalvlucht uit het land tegen te gaan, bestond er wereldwijd een vrijwel stabiele wisselkoers. Door onderwaardering van het pond sterling tot circa een vijfde van zijn oorspronkelijke waarde konden Britse producten een sterkere concurrentiepositie op de wereldmarkt innemen. In Nederland kwam de maatregel hard aan, te meer omdat de vrachttarieven in de scheepvaart verrekend werden in Britse ponden. Op 7 oktober van dat jaar verklaarde mr. L.J.A. Trip, de president van De Nederlandsche Bank: 'Ik ben er van overtuigd dat de wereld een chaos wordt wanneer het goud geen standaardmunt meer is.' De devaluatie van het Britse pond veroorzaakte grote onrust en bracht de Britse dominions, de Scandinavische landen, Finland, Argentinië, Egypte en Japan (het zogeheten sterlingblok) er spoedig toe om het Britse voorbeeld te volgen. De Nederlandse

gulden daarentegen zou tot in jaren gekoppeld blijven aan de internationaal afgesproken waarde van 0,6048 gram goud en met alle desastreuze gevolgen vandien. Op 1 maart 1932 werden in Engeland maatregelen tot bescherming van handel en industrie van kracht. In het Hogerhuis verklaarde Lord Londonderry dat de nieuwe wet op de invoerrechten de overheid een onderhandelingswapen gaf om de internationale handelsbarrières te verlagen.



Het front van een Britse Fordson bedrijfswagen uit 1932. Het was een jaar waarin het Nederlandse wagenpark 133.554 eenheden omvatte. Rechts: een Ford model BB vrachtwagen uit 1932. (rondrit voor klassieke motorrijtuigen door Amsterdam in september 1984. Foto's auteur).



De door het moederbedrijf in Dearborn, Michigan, vormgegeven Ford Eight met een door de Britse fiscus op 8 pk gestelde viercilinder zijklepmotor en een niet van buiten af toegankelijke bagageruimte. Na prijsverlaging in 1935 werd deze gezinsauto in Engeland bekend als *the hundred pound car*. In Nederland raakte het tweedeurs model ingeburgerd als de 'baby'-Ford. (Auto-Vitesse Ltd., Eindhoven, zomer 1986. Foto's auteur).

In februari van dat jaar presenteerde de Ford Motor Company (Engeland) Limited in de Royal Albert Hall in Londen de eerste specifiek voor de Europese markt ontwikkelde Ford. Vormgever van het model Y was Eugene T. 'Bob' Gregorie. Voordat deze Amerikaanse ontwerper van luxe jachten in 1931 bij de Lincoln-divisie van de Ford Motor Company in dienst was getreden, had hij zijn sporen in de autobranche verdiend bij carrosseriebedrijf en autofabrikant de Brewster & Company op Long

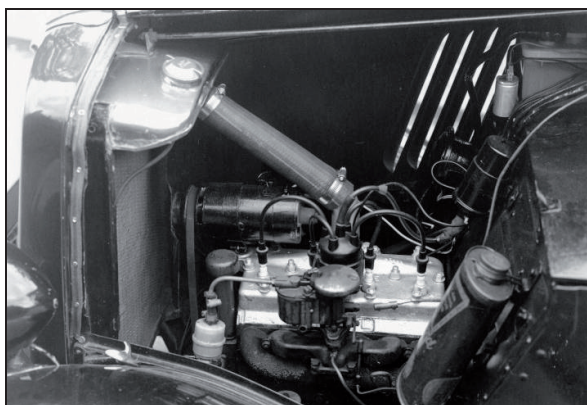
Island, New York, en bij Art & Colour, het vormgevercollectief van General Motors Corporation. Edsel Bryant Ford was zeer te spreken over het resultaat en gaf Gregorie opdracht om zijn ontwerp aan te passen voor de Amerikaanse Fordlijn die in 1934 zou worden uitgebracht. Ook in Engeland viel de Y-Ford op door zijn vlotte vormgeving, die er volgens velen stukken beter uitzag dan de hoekige Trojan type LW (af fabriek met massieve banden), de Morris Eight en de Austin Seven die werd aangeprezen onder de ambitieuze leuze 'motoring for the millions'. Voor het ontwerp van model Y was door het moederbedrijf 159.391 pond sterling in rekening gebracht. Uiteindelijk was deze nota gereduceerd tot £ 96.000, maar ook dat bedrag was een flinke rib uit het lijf van de 'Little Rouge' - de bijnaam van de fabriek in Dagenham die betere tijden had gekend. Het duurde echter niet lang dat de nieuwe Ford zijn hoge investeringskosten terugverdiende. De auto die Ford-Engeland weer op winst zou zetten, was een gezinsmodel dat in Nederland bekend raakte als de 'baby'-Ford. Vooral de motor met een smalle cilinderboring versus een lange zuigerslag was debet aan dit succes. In 1921 was in Engeland de *horsepower tax* ingevoerd, die gebaseerd was op de cilinderboring.

Na het uitbreken van de economische wereldcrisis werd al snel duidelijk dat voor de Amerikaanse markt ontworpen A-Ford met een motor met een relatief grote boringmaat, ongeschikt was voor de Europese markt, en dat deze op korte termijn vervangen diende te worden door een kleinere en economischer Ford. Het model Y had een 22 pk viercilinder zijklepmotor van 933 cc (boring en slag 57 x 92,5 mm), die zijn brandstof kreeg via een moderne valstroomcarburateur. De koeling vond plaats door middel van het voor kleinere motoren gangbare thermosifon-systeem, waarbij de watercirculatie optrad door het verschil in soortelijk gewicht. De cilinders en het bovencarter vormden een geheel, de krukas was uitgevoerd met drie glijlagers. De diameter van de krukaslagertappen bedroeg eenenveertig millimeter; die van de drijfstanglagertappen achtendertig millimeter. De cilinderboringen waren enigszins uit het midden van het blok verzet zodat een kort motorblok was ontstaan, waardoor extra interieurruimte was gewonnen bij deze 3,63 meter lange Ford met een wielbasis van 2,29 meter en mechanische en door stangen bediende trommelremmen op alle wielen. De cilinderkop was naar bedrijfstraditie afneembaar en de silicium-chroomstalen kleppen hadden een verbrede voet zonder nastelinrichting. De zuigers waren van een aluminiumlegering en droegen drie veren boven de zuigerpen, welke zowel in de drijfstang als in de zuiger draaide. Een tandwielpompe in het ondercarter voerde de olie onder druk naar de krukaslagers en trogjes onder de drijfstanglagers. Het model Y had een modern te noemen driersnellingsbak van het synchro-mesh type. Minder actueel was de vering, een typerend trekje bij Ford. Dit impliceerde afhankelijke wielophanging met een vijfbladige overdwarse veer vooraan, en een achtbladige veer bij de aangedreven achteras. Vier hydraulische armschokdempers hoorden tot de standaarduitrusting van deze Britse volkswagen. De letter Y was een synoniem voor *eight*, wat verwees naar het Britse fiscale vermogen van acht pk. Aan wegenbelasting was de eigenaar van een Y-Ford acht pond sterling per jaar kwijt. Een Amerikaanse A-Ford bracht een fiscale aanslag met zich mee van £ 15 en dat zei op zich genoeg over het succes van de Y-Ford. In 1935 werd het vierpersoonsmodel afgeprijsd op honderd pond sterling en bestond vierenvijftig procent van de *eight horsepower* categorie in Engeland uit dit type Fords! Model Y bleef tot 1939 leverbaar en liet een totale productie na van 225.000 eenheden. Ter vergelijking: van de Britse Ford met een 3,6 liter V8-motor werden in de magere jaren dertig niet meer dan 3677 exemplaren gebouwd.

De opvolgende Ford Eight, het tot 1940 gebouwde model 7Y, had een in eigen huis ontworpen carrosserie. Deze facelift was tegen de zin van het moederbedrijf, maar in Dagenham stond men op zijn strepen om een nieuwe gepeperde rekening uit Dearborn te vermijden. Onder de motorkap van de 7Y was weinig nieuws te bespeuren, zij het dat de oorspronkelijke zijklepmotor tot 950 cc was opgeboord en hiermee een maximum vermogen van 23,3 pk werd bereikt. Deze versie was zwaarder en had een lagere topsnelheid, maar werd desondanks in een jaar tijd circa vijftien duizend maal verkocht. In 1939 werd de kostwinner van Dagenham op verschillende punten gemoderniseerd en herdoopt tot Anglia. Een iets langere en luxer afgewerkte versie met een 1172 cc viercilinder

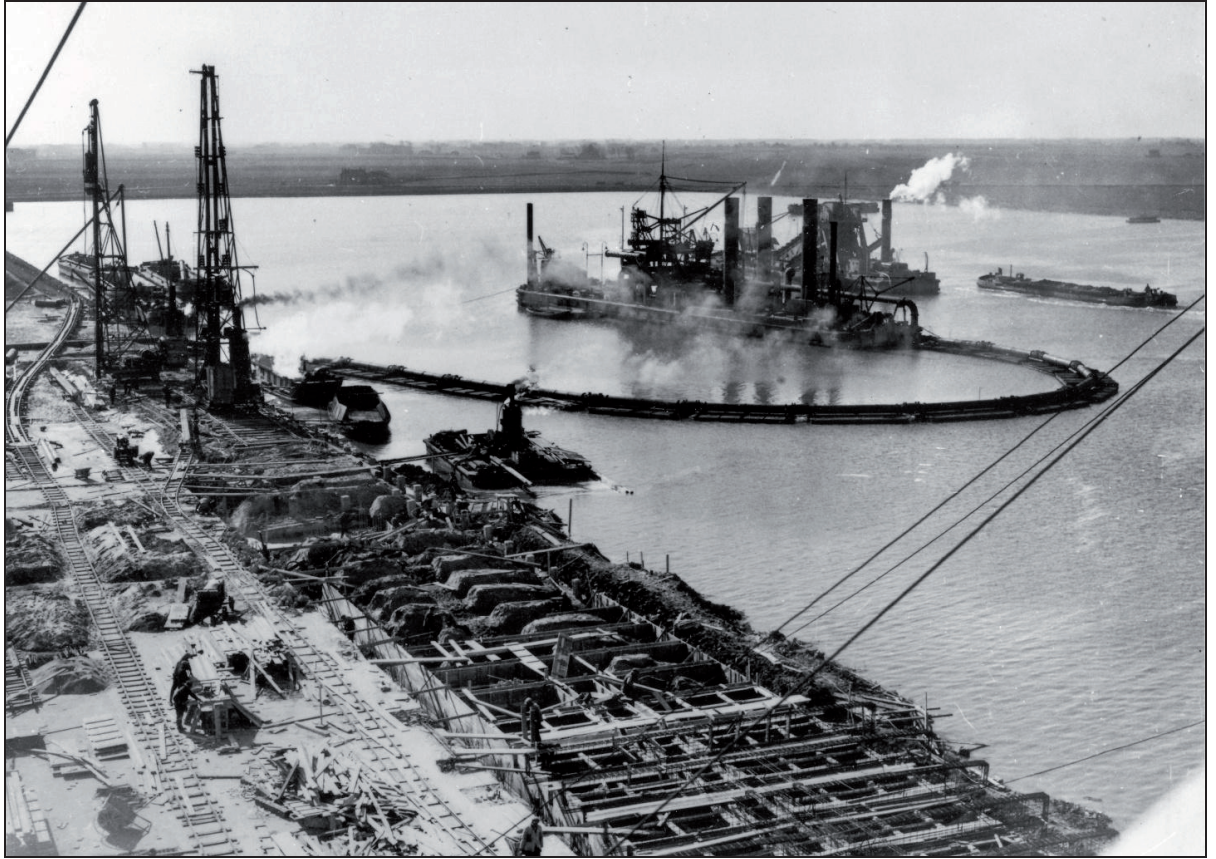
zijklepmotor (boring en slag 63,5 x 92,56 mm) werd de Prefect genoemd. Beide typen zouden tot in de jaren vijftig de productie hoofdmoot in Dagenham blijven vormen. Een sober uitgeruste tweedeurs versie met genoemde *side-valve engine* werd de Popular genoemd en was de goedkoopste vierpersoons auto van Britse makelij.

De ruitenwissers van de oorspronkelijke Y-Ford, en dat was niet ongebruikelijk in die periode, werkten via de onderdruk in het inlaatspruitstuk. Wanneer de wagen een helling moest beklimmen of langzamer ging rijden in druk stadsverkeer, werkten de wissers beduidend trager. Ook de wegligging bij straffe zijwind en de remwerking van het model Y waren verre van ideaal, maar velen namen deze minpunten graag voor lief in het kader van de gunstige aanschafprijs en de lage onderhoudskosten. Het model Y dat zowel met twee- als met vier portieren en als gesloten bestelwagen met een laadvermogen van tweehonderdvijftig kilo werd geleverd, had een brandstoftank met een inhoud van eenentwintig liter. Volgens persberichten in het voorjaar van 1932 zou de Y-Ford naar werd aangenomen niet in Amsterdam worden geassembleerd in verband met het dure pond sterling. Dit kwam ook tot uiting in de prijzen van Amerikaanse Fords, die ondanks de hoge transportkosten dertig procent lager waren dan Britse Fords. In Duitsland zette men de Y-Ford wel op het leveringsprogramma, waar deze auto voor de man in de straat de 'Köln' werd genoemd. Wie in Nederland een 'baby'-Ford wilde inrijden, kon hem tegen betaling van honderdtwintig pond sterling laten invoeren. De Y-Ford was in zijn tijd de laagst geprijsde volwaardige gezinsauto in Engeland en is vanwege zijn prijsstelling de historie ingegaan als *the hundred pound car*.



De op een lange levensduur ontworpen viercilinder zijklepper van de Britse Y-Ford met een aanvankelijke zuigerverplaatsing van 933 cc en een vermogen van 22 pk. De koeling vond plaats door middel van het voor kleinere motoren gangbare thermosifon-systeem, waarbij de waterverplaatsing optrad door het verschil in soortelijk gewicht. Rechts: de Thompson tankwagen voor gebruik op kleine vliegvelden. De driewieler was uitgerust met een 933 cc zijklepmotor van de Y-Ford. The Shuttleworth Collection, Biggleswade, Hampshire, 1989. (foto's auteur).

Een bijzondere variant op basis van Y-Ford technologie was de Thompson tankwagen. Deze gemotoriseerde driewieler werd veel op kleine Britse vliegvelden gebruikt. Een andere fabrikant die de robuuste viercilinder zijklepmotor van Ford toepaste, was Henry Frederick Stanley Morgan, de geestelijke vader van de compromisloze en best verkochte Britse sportwagen op drie wielen. Sinds 1910 had de Morgan Motor Car Company Limited uit Malvern Link gebruik gemaakt van lucht- en watergekoelde inbouwmotoren van JAP, British Anzani, Blackburne, Blumfield, Motosachoche Acicas Genève (MAG), Green Precision en Matchless. In 1933 week familiebedrijf Morgan voor het eerst af van deze V-Twin configuratie en presenteerde men het type F met een volledig gesloten motorkap en een 933 cc Fordmotor. Twee jaar later werd de Ford C (10 pk fiscaal) in productie genomen. De 1172 cc viercilinder zijklepmotor met een vermogen van 24 pk werd eveneens toegepast in de voor de autosport geslaagde Morgan F.



Momentopname van de aanleg van een betonnen los- en laadkade en het uitbaggeren van de Westhaven ten zuiden van het Noordzeekanaal. De insteekhaven die in de volksmond bekend raakte als de Fordhaven, had een lengte van een kilometer, was tweehonderdvijfenvijftig meter breed en geschikt voor zeeschepen met een diepgang tot tien meter, De foto dateert van 8 maart 1932. (Stadarchief Amsterdam).

Ford-haven

In april 1931 reed in de Verenigde Staten de eenentwintig miljoenste Ford van de assemblageband. Het was een model AN Fordor sedan die daarna aan een publicitair breed uitgemeten transcontinentale rit begon. Met genoemde mijlpaal mocht Henry Ford zich met gepaste trots op de borst slaan, maar reden tot feestvieren was er niet. Ruim een derde van de Amerikaanse Forddealers had hun bedrijf moeten sluiten. De zaken stonden er zo slecht voor dat Henry Ford serieus overwoog om zijn concern op te doeken. In de loop van oktober werd de bouw van A-Fords in de Verenigde Staten gestaakt, waarmee het productietotaal werd afgeklokt op zevenhonderdvijfenzeventigduizend eenheden, ofwel 31,4 procent van de totale Amerikaanse autoproduktie. Ford werd op de hielen gezeten door Chevrolet, waarvan er dit jaar 615.455 werden gefabriceerd. Het derde best verkochte merk in dit crisisjaar was Buick met 138.965 eenheden. Plymouth, de kostwinner van Chrysler Corporation, stond op de vierde plaats met 106.966 verkochte exemplaren. De Ford Motor Company had intussen voldoende voorraad om de thuismarkt en de overzeese dochterondernemingen te kunnen bevoorraden, totdat in het voorjaar van 1932 een nieuw en gunstig geprijsd model met een V8-motor zijn spectaculaire debuut zou maken.

**De nieuwe Chevrolet
zescylinder, in prijs lager
dan vele viercilinders**



Uit een aestetisch oogpunt beschouwd, bereikt de Chevrolet-zescylinder een dergelijke graad van sierlijkheid, dat zij een klasse op zichzelf vormt, hooger dan gelijkgeprijsde, en zelfs vele duurere wagens. De 1929 Chevrolet is de automobiel, waarmee de dames zich naar de groote modehuizen begeven.

Stierlijk en lang, geeft deze wagen een beeld van bewegelijkheid en snellheid. De goed verzorgde Fisher-carrosserie, uitgevoerd in stevige en aantrekkelijke tinten, de nieuwe verchroomde radiator zijn een lust voor de oog. Altes in deze mooie zescylinder werkt mede samen, evenals U met deze wagen komt, een sfeer van elegantie te ontlenen.

Stien in de ruime interieurs; alle plaatsen zijn breed en diep, de berandaerzelen is bovendien gemakkelij verbruik. De bekleding is duurzaam en mooi, de Torsion-bar-voertuigen geven de zescylinder-Chevrolet een bijzondere distinctie. Het instrumentenbord bevat de noodige bestuurdershulps, die allen gemakkelij beschikbaar zijn.

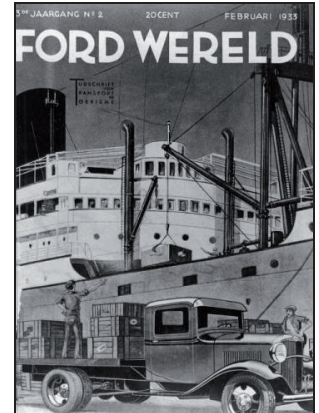
Coach Fl. 2.400
E. a. h. Rotterdam

Meerwaerdig is het comfortabele
GENERAL MOTORS CONTINENTAL S. A.



‘Uit een aestetisch oogpunt beschouwd, bereikt de Chevrolet-zescylinder een dergelijke graad van sierlijkheid, dat zij een klasse op zichzelf vormt, hooger dan gelijkgeprijsde, en zelfs vele duurere wagens. De Chevrolet is de automobiel, waarmee de dames zich naar de groote modehuizen begeven’. Advertentie uit 1929 voor de kostwinner van ’s werelds grootste autofabrikant. Op 26 juni van dat jaar reed de zes miljoenste Chevrolet van de assemblageband. (coll. auteur). Rechts: een Chevrolet modelserie AC International vierdeurs coach uit 1929 met een 50 pk zescilinder kopklepmotor en een nieuwprijs van 2400 gulden. De topsnelheid van het 1175 kilo zware model was vijffennegentig kilometer per uur bij een gemiddeld verbruik van zestien liter per honderd kilometer. (foto auteur).

Nadat het kale terrein sinds april 1931 met vier meter duinzand was opgehoogd, werd op 8 oktober van dat jaar even ten zuidwesten van de Hemspoorbrug de eerste betonnen heipaal de poldergrond ingedreven. Hoewel de nodige offertes uit het buitenland waren aangevraagd, werd de bouw van het montagebedrijf van de N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek aan nationale bedrijven gegund. Het project bood aan heel wat handen werk en de Rotterdamse fout van ‘water naar zee dragen’ werd niet herhaald. Speciaal voor de aanvoer van onderdelen uit Dearborn en Dagenham werd een zijkanaal - haven West, ook wel Fordhaven genoemd - gegraven. De op het Noordzeekanaal aansluitende insteekhaven had een lengte van een kilometer en een breedte van tweehonderdvijfenvijftig meter en was geschikt voor vrachtschepen met een diepgang tot tien meter. Aan de westelijke kant van het fabriekscomplex werd een kade van gewapend beton aangelegd. Hierop werd een elektrisch bediende half-portaalkraan van Gebr. Figee uit Haarlem geplaatst om pakkisten met onderdelen te lossen, of om kant en klare Fords voor de export naar onder meer Nederlands-Indië en de overzeese gebiedsdelen in de West aan boord te brengen. Terwijl men druk doende was met de afbouw van het honderdveertig meter lange en vijfenzeventig meter brede fabrieksgebouw met een vloeroppervlak van zestieneneenhalfduizend vierkante meter, werd met kleinschalige assemblage van het viercilindermodel B begonnen. Deze Ford kon worden beschouwd als een wat al te snelle reactie op de zescilinder Chevrolet AC International, die op de laatste zaterdag in 1928 was gepresenteerd en een bestseller bleek



Onder stoom. Een vrachtschip van de Ford Motor Company of America ligt afgemeerd aan de kade naast het assemblagebedrijf aan de Hemweg in Amsterdam bij het Noordzeekanaal. De foto dateert uit het economische crisisjaar 1934. (Stadsarchief Amsterdam). Rechts: omslag van het personeelsorgaan *Ford Wereld*. Derde jaargang februari 1933. (coll. auteur).

Automobielen van overzee

Met regelmaat passeren schepen van rederij Höegh-Ugland Auto Liners A/S (HUAL) de sluisen van IJmuiden, sinds de Nissan Motor Company in 1975 een distributiecentrum, met achtenveertigduizend vierkante meter het grootste in Europa, in het westelijk havengebied van Amsterdam heeft gevestigd. De Japanse onderneming investeerde zestig miljoen gulden in dit *Parts Centre* dat werk bood aan circa honderdvijftig mensen. In tweede instantie besloot het concern om naast onderdelendistributie ook die van complete personenwagens voor heel Europa in Amsterdam te concentreren. De *auto-carriers* van die tussen Yokohama en Amsterdam pendelen, hebben een laadcapaciteit waar men een halve eeuw geleden niet van had kunnen dromen. Hoe destijds vanuit de Verenigde Staten verscheepte personenwagens en onderdelen in Nederland werden gelost, valt te lezen in de rubriek 'Eenige soorten Amerikaanse lading' van het zeevaarkundig tijdschrift *De Zee*, jaargang 1933. 'Verpakt in kisten, velerlei merken van velerlei afmetingen, wegend van ½ ton tot drie ton. Zoo nodig de laadreep dubbel scheren. Liefst verstuwen in een tusschendeck, twee-hoog op elkaar. Dit is tevens goed in geval van 'optie op verschillende havens'. In onderruimen vier, desnoods vijf hoog, afhankelijk van den weerstand der pakkisten, welke meestal slechts bodemsterkte (eenige stevige ribben) bezitten. Laden en lossen geschiedt het handigst met twee enkele stalen stroppen, of liever lange dunne einden staaldraad van 2^e dikte, ongeveer zes vaam lengte, en met een niet te klein oog (zonder kous) ingesplitst op ieder uiteinde. Om in het ruim te verslepen één strop gebruiken, doorgestoken, om één einde van de kist, en deze zoo nodig op rollen. Voor het overdraaien de stroppen 'lang' nemen, niet doorgestoken, de vier gesplitste oogen om den haak van de laadreep; de kist hangt dan als het ware in een broeking, en blijft voldoende beknepen, zonder in-drukken. Deze methode is gemakkelijker dan met gewone manilla stroppen, of doorgestoken stalen stroppen met 'vioolstukken' om het inknijpen der broze wanden te voorkomen. Ook als de kist is neergeviert in een lichter of op een spoorwegwagon, zonder op-te-lichten de twee lange staaldraden ineens uithieuwen door twee van de vier oogen los te gooien van den haak, tegenovergesteld, om kantelen te voorkomen. Bij het lossen van complete ladingen auto's werden wel, o.a. te Antwerpen, grijpklauwen gebezigd; twee-maal-twee ijzeren bedden-met-fijne-punten, die op-zij in de kistwanden klemmen, en aangesnoerd worden aan einden staaldraad, op de manier van duvelsklauwen. hiermee licht men snel 'uit de laag'. Hoewel vooral bij half-tons-kisten met succes toegepast, geschiedde deze wijze van lossing zonder goedkeuring der verzekeringsmaatschappijen. Verder worden auto's tegenwoordig vaak onverpakt verscheept, hetzij nieuw, hetzij als reis-bagage. Het overnemen geschiedt dan doorgaans met z.g. 'auto-netten', met kleine touwen mazen onder en naast om de

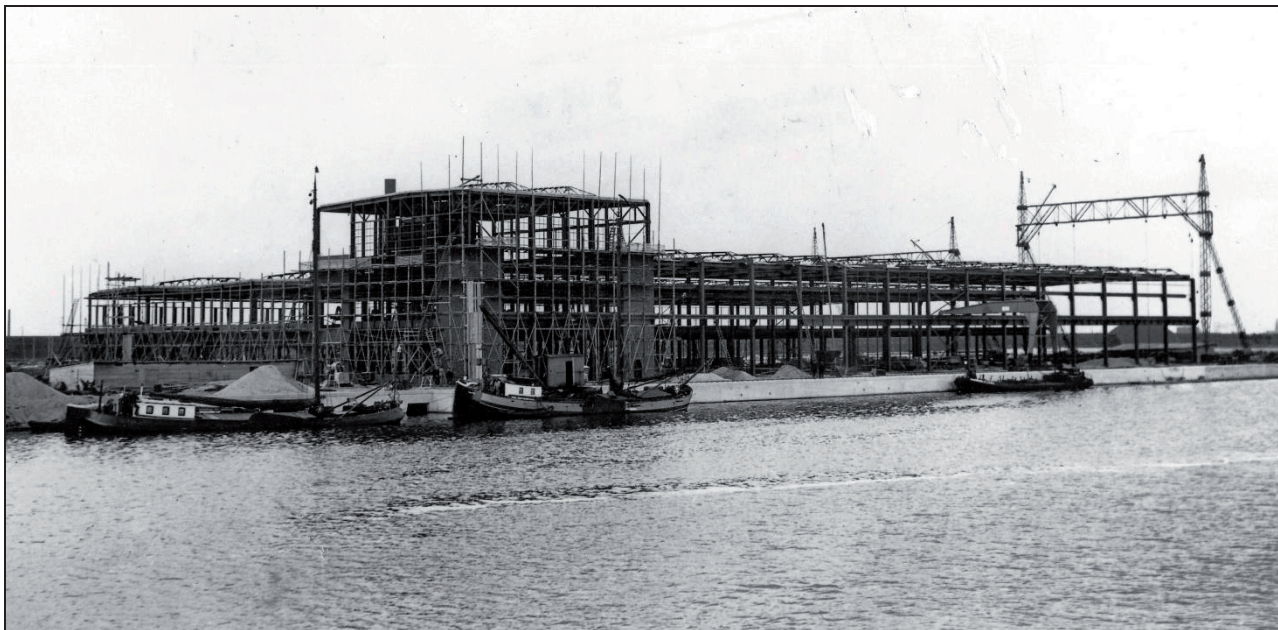
wielen. In het ruim worden onverpakte auto's vastgeklampt met driehoekige klossen op planken, dwarsscheeps, in de zij van het dek of op een luikhoofd, na eerst de remmen vastgezet te hebben. Gewoonlijk worden ze stofdicht afgedekt met 'auto-kappen', hoezen van dun zeildoek.'



Wat er na de sluiting van de assemblagefabriek van Ford aan de Hemweg in 1981 nog stond op het terrein aan het Noordzeekanaal. (Foto's uit 2000 van de auteur).

Flathead

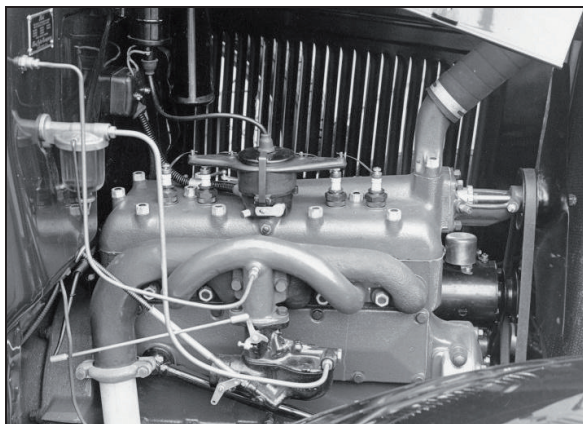
‘Het is dan zoo ver! De nieuwe Ford, waarnaar praktisch de geheele automobielwereld maandenlang heeft uitgekeken, is door middel van een enorme perscampagne aan het Amerikaanse publiek voorgesteld. Het langverwachte Fordproduct, waarvan de vermoedelijke constructie en prijs bijna een half jaar lang stof voor een recordaantal gissingen en beschouwingen hebben geleverd, staat nu in de showrooms van het merendeel der Amerikaanse dealers voor bezichtiging gereed, en meer dan 6000 bioscopen in de Verenigde Staten vertoonen een sprekende film, welke de cinema-bezoekers met de bijzonderheden met de bijzonderheden van het achtcilindermodel vertrouwd maken. De nieuwe Ford mag, met uitzondering van den achtcilinder-motor, in zijn constructie niet die sensationele wijzigingen vertoonen, welke - na alle geruchten, die in omloop zijn geweest - sommigen misschien onbewust hadden verwacht, reeds door zijn afkomst en zijn prijs, die ook in Holland zeer aantrekkelijk zal worden, mag de jongste creatie van Henry en Edsel Ford als een buitengewoon interessant object en een opmerkelijke commercieele propositie worden beschouwd.’ (uit *De Auto* van 14 april 1932).



De stand van zaken in Amsterdam anno 1932. De staalconstructie van de N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek aan de Hemweg, gezien vanaf het Noordzeekanaal in zuidelijke richting. (Stadsarchief Amsterdam).

In maart 1932 maakte de N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek in Rotterdam bekend dat men een nieuw model van Ford op de markt ging brengen. Het betrof hier een chassis dat met een V8-motor of met een verbeterde viercilinder zijklepper van het model AN kon worden geleverd. Deze opgewaardeerde motor had een zuigerverplaatsing van 3285 cc en een vermogen van 52 pk bij 2800 omw/min. Omstreeks dat tijdstip deelde Henry Ford de Amerikaanse pers mee dat hij van plan was om niet minder dan een miljard dollar te investeren voor de productie van anderhalf miljoen personenwagens in beide uitvoeringen. De ‘saga van Dearborn’ deed echter aan koffiedikkijken en zat er behoorlijk naast. Zoals ook andere grootindustriëlen had Ford voetstoots aangenomen dat deze economische terugslag van korte duur zou zijn. Zoiets was al eerder gebeurd en vrij normaal in het kapitalistische systeem van vraag en aanbod en pieken en dalen. Het pakte anders uit en de Ford Motor Company of America hield het in 1932 op een schamele productie van 210.824

personenauto's. Wat Henry Ford helemaal dwars zat was het feit dat Chevrolet zijn merk in verkoopresultaten voorbij was gestreefd en deze divisie van General Motors Corporation het afgelopen jaar een miljoen auto's had verkocht. Fords voortdurende hetzes en lastercampagnes tegen Joden, het roken van tabak, alcoholconsumptie, jazzmuziek, vakbonden en communisten in *The Dearborn Independent* had de nodige Amerikanen van automerk doen veranderen. Al eerder in 1928 was Henry Ford in de *New York Times* voor 'industriële fascist' uitgemaakt, nadat deze krant over de beroerde werkomstandigheden in de Rougefabriek had bericht.



Een Plymouth model PE DeLuxe business coupé met een 77 pk zescilinder lijnmotor. Deze wagen voor de handelsreiziger had een grote doorlopende bagageruimte in plaats van een achterbank. In 1934 was de divisie van Chrysler Corporation na Ford en Chevrolet het derde best verkochte merk in de Verenigde Staten. Rechts: de 3285 cc viercilindermotor van een B-Ford uit 1932 met een vermogen van 52 pk. Automobielbedrijf A.W. van Helden, Sint-Oedenrode, 1985. (foto's auteur).

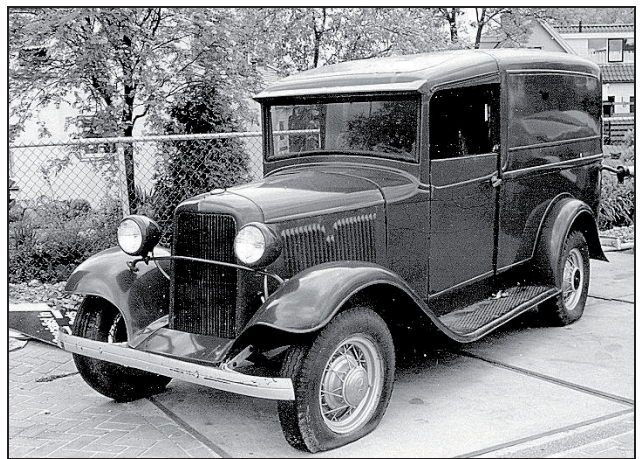
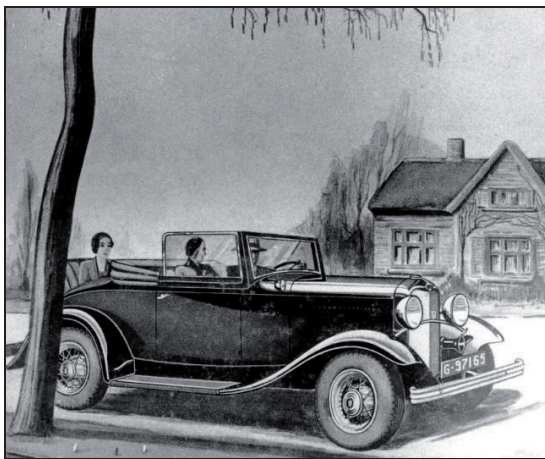


Een zescilinder zat er voorlopig nog niet in, maar wat de klant wel van Ford kreeg was een snel accelererende en gunstig geprijsde auto met een V8-motor, die op 9 maart 1932 debuteerde. Op de afbeelding een Ford model B met een koetswerk van Alexis Kellner N.V. uit Venlo. Dit filiaal van een Franse carrosseriefabriek specialiseerde zich in automatische kapconstructies. Men hoefde hierbij slechts de vergrendeling los te maken en de kap omhoog en naar achteren te duwen, waarna deze met hulp van de scharnierende landau-ijzers werd geplooid. (Automobielbedrijf A. W. van Helden, Sint-Oedenrode, 1984. Foto's auteur).

Ook de introductie van de met hydraulische remmen en een vrijlooppinstallatie uitgevoerde én gunstig geprijsde zescilinder Plymouth, kostte de Ford Motor Company de nodige klandizie. Henry Ford had

zijn oordeel snel klaar en vond dat zijn dealers niet hard genoeg aanpakten. De dictator van Detroit schermde met doodoeners als 'harde tijden vergen extra initiatieven'. Men moest de schouders er onder zetten want succes kwam immers nooit zomaar aanwaaien. Ford had volgens hen makkelijk praten, maar intussen liet hij de dealerkorting inkrimpen om zijn tussenpersonen te pressen om meer om te zetten. Deze dwangmaatregel werkte voor geen meter. De depressie toonde bovendien opnieuw aan hoe conjunctuur-gevoelig de autobranche feitelijk was.

Een en ander was voor Henry Ford reden geweest om grote haast te maken met de ontwikkeling van wat bekend zou raken als de laagst geprijsde en meest gefabriceerde V8-motor ter wereld. Het concept ging aanvankelijk gebukt onder kinderziektes, wat onder geschetste omstandigheden niet zo verwonderlijk was. Cilinderkoppen van de *flathead* (Amerikaans slang voor een V8-zijklepmotor) vertoonden na verloop van tijd haarscheurtjes. Nogal wat motoren slurpten olie, een liter op tachtig kilometer was niet ongevoel, of trilden los van het chassis. De Ford Motor Company moest tienduizenden verbrande kleppen onder garantie vervangen. Ook had deze Ford bij intensief gebruik zoals in rally's, veel last van Vapour-lock, doordat de brandstofleiding en de benzinepomp te dicht bij het spuitstuk zaten. Door de uitstralende hitte van dit onderdeel ontstonden dampbellen in de benzine en stagneerde op gegeven moment de brandstoftoevoer. Een middel om deze storing te verhelpen was het omwikkelen van de brandstofpomp met een lap, die regelmatig nat gemaakt moest worden. Een betere remedie tegen dit euvel was het plaatsen van een stukje asbest tussen het spuitstuk en de pomp. Het zou bijna twee jaar kosten om de rollen weer om te draaien en het achtcilindertype waarvan het chassis feitelijk bedoeld was voor een veel lichtere viercilindermotor, storingvrij te maken. In de Verenigde Staten bleef de viercilinderuitvoering tot eind 1934 leverbaar. In Europa hielden de verschillende Fordfabrieken het model B echter langer aan in verband met het gemiddelde besteedbare inkomen, de hogere prijzen van benzine en de fiscale heffingen op het boringvolume van de cilinder. In genoemd jaar was het viercilindermodel Roadster met 1975 gulden opnieuw de laagst geprijsde Ford in Nederland. De V8-versie kostte 2100 gulden.



Illustratie van een Ford V8 model 18 cabriolet. (coll. auteur). Rechts: een Ford model BB bestelwagen uit 1932. (foto auteur).

Sportief ingestelde automobilisten die in de jaren dertig aan een competitie deel wilden nemen, kwamen er in Nederland bekaaid vanaf. Een druk bezocht motorrijwielcircuit in Assen waar de eerste Tourist Trophy (TT) in 1925 plaatsvond daargelaten, was er hier te lande geen autoracecircuit. In een land waar zich bovendien honderdnegen overheids- en particuliere tolbruggen en wegen bevonden waar men per passage een aantal duiten kwijtraakte, beoefende menigeen de autosport in het buitenland. Men moest er natuurlijk de tijd voor kunnen vrijmaken en er ook geld aan kunnen besteden,