

**Frank H.M. van der Heul**

# **FORD ‘made in Holland’**

**Episode 1957-1981**



Frank H.M. van der Heul



## FORD 'made in Holland'

Episode 1957-1981



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 978-90-814221-8-5  
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 © 2009 Frank van der Heul  
Derde herziene druk voorjaar 2015  
Ontwerp omslag en opmaak binnenwerk: Frank H.M. van der Heul  
Omslagillustraties: collectie van de auteur  
Uitgeverij Albatros – Amstelveen  
Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever  
E-Mail: [frankvanderheulfrankhm@outlook.com](mailto:frankvanderheulfrankhm@outlook.com)



## De Cortina - nú tegen een interessante prijs!

U kent hem beslist: de Ford Cortina, die rond een miljoen automobilisten méér auto voor hun geld gaf. De ruime sportieve gezinswagen, die 140 overwinningen in rallies en races op zijn naam bracht.

Met z'n sterke en voor race-wagens gebruikte 4-cilinder-motor van 1200/1500 cc, met z'n schijfremmen op de voorwielen, met z'n McPherson voorwielophanging, z'n

Aeroflow-ventilatie, z'n ruime carrosserie en z'n bewezen betrouwbaarheid.

Deze Cortina staat bij uw dealer - nú tegen een interessante prijs! Dit is een kans voor liefhebbers. Maar . . . u moet wel gauw komen kijken en praten bij uw Official Ford Dealer. Morgen zijn ze er misschien al niet meer.

**FORD - MEER AUTO VOOR UW GELD**



## Inhoud

<b>Exit Edsel</b>	7
E-day/Vijftig miljoenste/Leveringsprogramma van Ford Nederland in 1958/ Motorkapmascottes/Twaalfhonderd palen/Automatisch afrijden/ Het televisiescherm/Torino	
<b>De valk van Ford</b>	40
Het P 3 project/Levacar/Zebra's/MUTT/De Continental van Kennedy/ De kardinaal en de aartsbisschop/Formule Junior/Brittain's best-selling car/ Leveringsprogramma van Ford Nederland in 1962/Succes verzekerd/ Gran Turismo/Duitse Deuken/De vrijbuiters van Ford	
<b>Mustang was here!</b>	85
T 5/Statussymbool/Een nieuwe manier van leven/Waslijst/Idea car/ Acceleratie sensationeel/Shelby Incorporated/Bordinat Cobra/Muscle cars/Welvaartsgolf/Kwartjesslikkers/Van alle markten thuis/ Spierballen in Le Mans/Cosworth Engineering Limited/Big Ed/ Moordende beproeving /Split screen/Taunomatic/OSI-Ford/Z-lijn/ Lakken onder stroom/Ford-Europa/Klaar voor de toekomst	
<b>Bolide in burger</b>	144
Wereldcup Rally/Van kist tot carrosserie/Bufferfabriek/Leveringsprogramma van Ford Nederland in 1969/Stakingsgolven/Uit de hemel gevallen/Plasticbombe/ Derde deur/Barbecue op wielen /Leveringsprogramma van Ford Nederland in 1973/ Een auto voor iedereen/Uit een goede stal /Uitbreidingsplannen/ Special Interest – Henry Ford Museum & Greenfield Village in Dearborn/ Leveringsprogramma van Ford Nederland in 1979	
<b>Epiloog</b>	187
Imitatie/Zwartboek/Waterkanonnen/De laatste bedrijfsdictator/Vooruitziende blik	
<b>Literatuur</b>	198

In de tekst wordt het motorvermogen wisselend aangeduid met pk, DIN-pk (DIN = Deutsche Industrie Norm) en SAE-pk (SAE = Society of Automotive Engineers) - dit naar gelang het studiemateriaal waarover de auteur kon beschikken. DIN-pk (destijds ook wel aangeduid als rem-pk) wordt op een proefbank gemeten en geeft het effectieve motorvermogen aan bij het maximum toerental per minuut (tpm) en met de koppeling afgeremd. Luchtfilter, ventilator, dynamo, waterpomp, brandstof- of inspuitpomp en uitlaat worden bij deze metingen aan de motor gemonteerd. SAE-pk houdt in dat voor het meten van het vermogen, alle apparaten die energie verbruiken van de motor worden gedemonteerd. Deze pk-waarde is daarom geen zuivere waarde; het verschil tussen SAE-pk en DIN-pk varieert van 10 tot 20 procent. Om de verschillende technische maatstaven beter op elkaar aan te passen, zijn met ingang van 1 januari 1978 tal van eenheden vervangen door internationaal geldende maatstaven. De oude pk-eenheid is thans de kW-eenheid (kilowatt). 100 DIN-pk is 74 kW, globaal beschouwd is een pk gelijk aan  $\frac{3}{4}$  kW.

## Exit Edsel

‘Precies op het eind van 1957 heeft Ford de overwinning in de productierace aan Chevrolet moeten overlaten, zij het met een verschil van slechts honderdvierenveertig auto’s. Chevrolet produceerde 1.522.550 stuks tegen Ford 1.522.406. Wat de verkoopcijfers betreft staat, zoals thans blijkt, Ford echter bovenaan, want Ford verkocht 1.493.617 wagens tegen Chevrolet 1.456.288, dus 37.329 meer. Voor het eerst na tweeëntwintig jaar staat het merk Ford wat de verkoopcijfers betreft nu weer bovenaan. Plymouth volgt als derde en Buick als vierde.’ (uit *Autokampioen*, vijftigste jaargang, aflevering 11 van 15 maart 1958).

‘Deze RAI-tentoonstelling biedt een ware staalkaart van de prestaties van de auto-industrieën in de gehele wereld. De toekomstige wijzigingen in de marktverhoudingen in West-Europa als gevolg van de realisatie van de Europese Economische Gemeenschap, zullen naar mijn mening de betekenis van de tentoonstellingen in Amsterdam en Brussel nog vergroten. Reeds thans immers verschaft de Beneluxmarkt in meerdere opzichten inzicht in de concurrentieverhoudingen welke zich binnen de Euromarkt van de toekomst zullen voordoen. Nationaal gezien mogen wij constateren dat deze tweejaarlijkse RAI-tentoonstellingen zijn geworden tot een tiendaagse manifestatie van de personenautomobilie. Meer dan ooit is de motorisering in Nederland en marche.’ Met dit citaat uit zijn toespraak opende algemeen voorzitter Egon F. Eriksson de negenendertigste RAI-tentoonstelling voorpersonenwagens op 13 februari 1958. Het was een jaar waarin de N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabrik voor het eerst in de bedrijfsgeschiedenis meer dan tienduizend personenwagens zou assembleren en de directie twee dagen voor de opening van genoemde tentoonstelling de geruchten weersprak dat de integratie van de fabrieken in Amsterdam en Antwerpen ‘binnen afzienbare tijd’ tot ontslagen zou leiden.

Een jaar na de invoering van de bestedingsbeperking bestond het nationale voertuigenpark uit achthonderdduizend bromfietsen, 170.660 motorrijwielen en scooters, 393.400 personenauto’s, 121.300 vracht- en bestelwagens, 7900 autobussen en 10.400 speciale voertuigen en trekkers. Andere cijfers uit de statistieken toonden aan dat het inwonertal per personenwagen in Nederland zevenentwintig bedroeg tegen veertien in België. Het indexcijfer van de verkeersdichtheid op Nederlandse Rijkswegen was 136 (100 in 1955). Het aantal ongevallen op de openbare weg nam dit jaar toe tot 137.812, waaronder 1604 met dodelijke afloop en 23.291 met ernstige verwondingen. Als algemene oorzaak voor deze onrustbarende ontwikkelingen werd het achterblijven van verkeersvoorzieningen ten aanzien van de ‘verkeersexplosie’ genoemd. Het ontbreken van besef van verantwoordelijkheid bij veel automobilisten werd in dit kader als de belangrijkste oorzaak beschouwd. Hierbij werd gewezen op het rijden onder invloed van sterke drank na zware lichamelijke of geestelijke inspanning, een permanent onvoldoende gezichtsvermogen, en de toegenomen rijnsnelheid versus de groeiende autodichtheid en een vrijwel gelijk gebleven reactievermogen van de gemiddelde automobilist.

## E-day

Sinds de overheid het nodig vond dat Nederland de buikriem aanhaalde omdat er teveel werd gespendeerd, lag het voor de hand dat ook de autobranche er minder rooskleurig voor stond. Het Haagse Binnenhof zat kennelijk om meer geld verlegen, want drie dagen voor de opening van de RAI-tentoonstelling waren nieuwe fiscale maatregelen van kracht geworden. Hiermee stegen de lasten die op de personenauto drukten zodanig dat invoerrechten en omzetbelasting samen eenenzestig procent van de invoerwaarde hadden bereikt. Daar kwam nog bij dat het benzineverbruik sinds het voorgaande jaar met honderdvijftig procent was belast. Dit impliceerde dat de eigenaar van een modale auto met een cataloguswaarde van

zes mille, waarmee 25.000 kilometer op jaarbasis werd afgelegd, negenhonderd gulden aan de fiscus kwijttraakte. Het was niet verwonderlijk dat menigeen zich afvroeg waarom men een minister uitgenodigd had om tijdens de opening van deze RAI zijn zegje te doen. Desalniettemin kwam er veel publiek op deze expositie af, al was dat maar vanwege het feit dat voor het eerst sinds het faillissement van de Nederlandsche Automobielen- en Vliegtuigenfabriek Trompenburg in 1925 weer sprake was van een nationaal automerk. Het was helemaal achter in het RAI-gebouw op standnummer 26 bij het middenpad, waar Van Doorne's Automobielfabrieken N.V. haar personenauto presenteerde. De primeur uit Eindhoven had een luchtgekoelde 590 cc tweecilinder boxer motor van 22 SAE-pk en was uitgerust met een automatische versnelling en dito koppeling die de Variomatic werd genoemd. Het tweedeurs gezinsmodel met een zelfdragende plaatstalen carrosserie, centrale kokerbalklijger en onafhankelijke wielophanging rondom had een prijskaartje van 3980 gulden in de standaarduitvoering. Het luxe –model kostte 4380 gulden. 'Deze auto denkt voor de bestuurder,' stelde president-directeur Hubertus Josephus van Doorne en daar zullen voorstanders van automatisch rijden het met de achteenvijftigjarige doctor honoris causa in de technische wetenschap mee eens zijn geweest. In advertenties voor de DAF 600 was sprake van dertig jaar ervaring in ontwikkeling en constructie van voertuigen, die hadden geleid tot een conceptie, waarin technische ontwikkelingen waren gerealiseerd, die hun tijd ver vooruit waren.



'Een fonkelende ster aan de RAI-hemel'. Advertentie uit het introductiejaar 1958 van de eerste personenwagen van Nederlands fabrikaat sinds het faillissement van de Nederlandsche Automobielen- en Vliegtuigenfabriek Trompenburg in 1925. (coll. auteur). Rechts: een DAF 600 coach met een kenteken uit 1960 geparkeerd tussen een Harley-Davidson WLA V-twin Liberator en een Chevrolet uit 1931 op een oldtimerbeurs bij Lips Autotron in Drunen in de jaren tachtig. (foto auteur).

Voor automobilisten die hun hart aan Ford hadden verpand was er in de Ferdinand Bolstraat veel te zien. Naast de Britse Anglia, Prefect, Consul, Zephyr, Zephyr Zodiac, de West-Duitse Taunus in diverse uitvoeringen, de Franse Versailles, Beaulieu, Chambord en de Marly, stonden er in het houten semipermanente gebouw de Amerikaanse Custom 300, de Ranchwagon, de Fairlane 500, de Country sedan en de sportieve Thunderbird, die inclusief radio, banden met wit zijvlak, kachel, stuurbevestiging en de Ford-o-Matic automatische transmissie kon worden ingereden na betaling van 28.750 gulden. Speciale aandacht op de



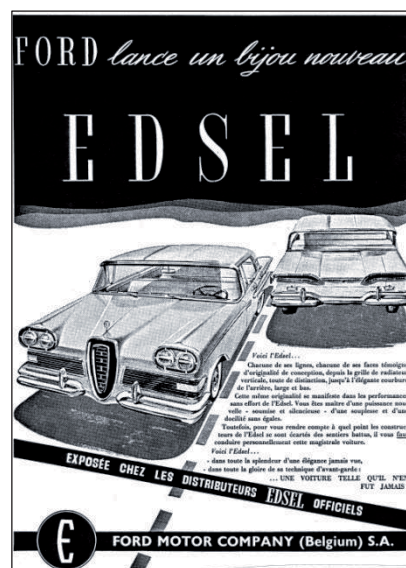
stand van de N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabrik was er voor het veel besproken E-project.

'There has been no car like the Edsel' en 'They'll know you've arrived!' heette het in prestigieus uitgevoerde verkoopbrochures in het land van herkomst. Volgens de fabrikant hadden bijna drie miljoen Amerikanen deze door spectaculaire publiciteitscampagnes de hemel in geprezen wonderauto met eigen ogen bij de dealers bekeken tijdens 'E-day' en in de week die op het officiële debuut was gevolgd. 'Impressive yes! Expensive no! Edsel', was een van de slagzinnen die het Amerikaanse publiek dat jaar op enorme *billboards* langs snelwegen tegemoet schreeuwden, nadat de publieke opinie maanden lang door het mediacircus was geprikkeld en opgepept over dit nieuwe Fordproduct dat het gat in de markt tussen een Mercury en een Lincoln zou opvullen. In april van het voorgaande jaar hadden twee zogeheten E-cars (E voor Experimental) toestemming van de lokale overheid in Henry Fords geboortestreek Wayne County, Michigan, gekregen om aan het verkeer deel te nemen. Het duo was uitsluitend na het vallen van de avond aan de praat gebracht en had voornamelijk over achterafweggetjes gereden om de competitie zo min mogelijk kans te bieden er een glimp van op te vangen. De E-cars waren dofzwart gelakt en niet voorzien van enig sierchroom of een merkaanduiding. Sommige passanten kregen hierdoor het idee dat deze mysterieuze voertuigen wel iets met de georganiseerde misdaad hadden uit te staan, of dat ze figureerden in films van striphelden als The Fantom, Flash Gordon, The Green Hornet of Batman. De werkelijkheid was beduidend minder spectaculair en de personenauto's die met zoveel geheimzinnigheid werden omhuld, waren proefmodellen van wat het vierde merk van de Ford Motor Company zou worden. Na afloop van de oorlog in Korea was de welvaart in de Verenigde Staten sterk toegenomen en besteedden steeds meer Amerikanen geld aan middenklassers in de prijsklasse van tweeënehalf tot drieduizend dollar.



De perspresentatie van de Edsel. In deze cabriolet uit de Citation modelserie met een V8-kopklepmotor van 345 pk van links naar rechts: William Clay, Benson en Henry II Ford. In Nederland kostte dit model 28.400 gulden en dat was in 1958 een klein vermogen. (coll. auteur).

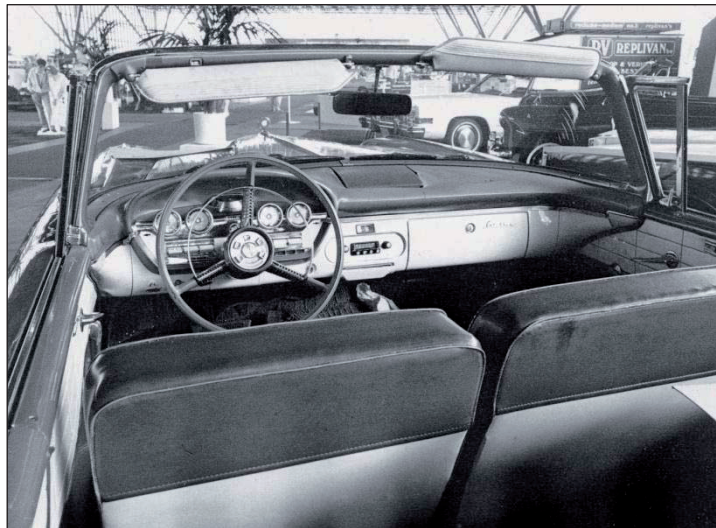
In 1954 vertegenwoordigden personenwagens uit de middenprijsklasse vijfendertig procent van de totale verkopen in de Verenigde Staten. Het jaar daarop nam dit nog toe tot veertig procent. Buick, Oldsmobile, Dodge en Chrysler hadden voldoende aanbod en profiteerden volop van de welvaartsgolf. De Ford Motor Company daarentegen had voor dit doel alleen Mercury, dat tot nu toe nooit een uitgesproken bestseller was geweest. Een nieuwe loot aan de Fordstamboom zou uitkomst brengen en in 1955 was de beslissing genomen om de bestaande Special Products Division om te vormen. De leiding van deze werkmaatschappij stelde zich tot doel om jaarlijks honderdduizend auto's of meer te verkopen. Roy Brown werd benoemd tot hoofd van de ontwerpafdeling van de nieuwe divisie en bestudeerde alle middenklassers van de concurrentie in de gestelde prijsklassen. Brown was van mening dat de toekomstige *E-car* onmiddellijk en van uit elke optiek - desnoods vanaf het dak van een wolkenkrabber - herkenbaar zou moeten zijn, en daarin konden Henry Ford II en zijn persoonlijke staf hem geen ongelijk geven.



'The wrong man in the wrong car at the wrong time'. In mei 1958 maakte de Amerikaanse vice-president Richard Milhous Nixon, bijgenaamd 'Tricky Dick', een elfdaagse reis door Zuid-Amerika. Naar aanleiding hiervan vonden in Venezuela en Peru heftige anti-Amerikaanse betogingen plaats. In Lima maakte de conservatieve Republikeinse staatsman die in 1974 met het Watergateschandaal ten val werd gebracht, een rijtoer. De Edsel Citation cabriolet was beschikbaar gesteld door het corps diplomatique. Rechts: 'Ford lanceert een nieuw juweel'. Belgische advertentie uit 1958. (coll. auteur).

In 1958 zou eeuwige rivaal General Motors het vijftigjarig jubileum vieren en men zou dat feit zonder twijfel onderstrepen met opvallende modellen en een overdaad aan opsmuk. Het standpunt dat de Edsel een zeer bijzonder uiterlijk moest krijgen vormde een vrijbrief voor de stilisten en leverde uiteindelijk dan ook een basisontwerp op dat met geen andere Amerikaanse auto te vergelijken viel. Omdat alle concurrerende modellen in die periode met een horizontale grille waren uitgevoerd, koos Brown voor een bij Packard ontworpen, maar afgekeurd verticaal ontwerp van hun prototype Predictor. Het was de eerste in een reeks van foutieve beslissingen en andere pech die Fords nieuwkomer voortijdig de das om zou doen. Voordat het eerste productiemodel op 15 juli 1957 in een fabriek in Summerville, Massachusetts, van de eindband reed, waren achtendertig prototypen over een afstand van 2,5 miljoen kilometer beproefd. Nadat Henry Ford II en zijn staf het over de vormgeving en

de techniek eens waren geworden, moest er nog een passende merknaam worden gevonden. De weduwe van Edsel Bryant Ford was er op tegen dat de naam van haar in 1943 overleden echtgenoot zou worden gebruikt en ook haar zoons hadden zo hun twijfels. David Wallace, hoofd van de afdeling marktonderzoek voor het *E-car* project, reisde met zijn team naar New York City en Chicago en naar een paar kleinere plaatsen in Michigan, waar men ettelijke inwoners ondervroeg. Hieruit bleek onder meer dat het gros van de ondervraagden geen flauw idee had wie er met Edsel Ford werd bedoeld.



‘Enthousiast werd deze ‘dreamcar’ in de States ontvangen en overal waar deze wagen thans in Europa verschijnt is zijn entree een ware zegetocht.’ In verband met de brandstofprijzen werden Edsels in Nederland verkocht met motoren van 232 of 280 pk. (coll. auteur). Rechts: het dashboard van een Edsel Citation cabriolet uit 1958 met *Tele Touch* druktoetsautomat op de stuurwielkolom. Klassieke AutoRai 1998. (foto auteur).

Wallace en zijn team kwamen na verloop van tijd terug in Dearborn met circa tweeduizend propositities. Henry Ford II kon echter niet tot een keuze komen. Foote, Cone & Belding dat het *E-car* project publicitair begeleidde, hield een prijsvraag onder het personeel. Dit reclamebureau kwam met nog eens zesduizend mogelijkheden op de proppen, zodat men in Dearborn de bomen niet meer door het bos kon zien. Wallace nam toen contact op met Marianne Moore met het verzoek of de bekende dichteres en publiciste van het toonaangevende tijdschrift *The New Yorker* misschien iets kon verzinnen. De merknaam moest refereren aan technische innovatie, snelheid, souplesse, stoere romantiek, een hoge mate van comfort en een van superieure smaak en elegantie getuigende vormgeving. Mevrouw Moore kon fantasie niet worden ontzegd en kwam na enige tijd met voorstellen als: Utopian Turtletop, Mongoose Civic, Arc-en-Ciel, Silver Sword, Pastelogram, Hurricane Accipter, Andante con Moto, Resilient Bullett en meer van dit soort literaire hoogstandjes. De voorstellen werden bestudeerd, wettig gedeponereerd en mevrouw Moore werd voor haar inspanningen bedankt en betaald. Na veel wikken en wegen werd uiteindelijk gekozen voor Edsel als merknaam. De ‘Edsel Divison of Ford Motor Company’ zou in september 1957 van start gaan en het via een regelrecht mediacircus gelanceerde merk zou in vier hoofdseries worden geleverd. De respectievelijk boven een Ford Fairlane en Fairlane 500 geprijsde Ranger en Pacer serie hadden dezelfde wielbasis - 2,95 meter - en de basiscarosserie als een Ford model 1958. Deze Edsels waren uitgerust met een 303 pk V8-

motor van 5916 cc en verdeeld over beide series waren er dertien uitvoeringen leverbaar. De Corsair serie was duurder dan een Mercury Montclair en de topline was de Citation (eervolle vermelding). Deze marktaanvoerders van de Edsel-divisie hadden de basiscarosserie van een Mercury en waren uitgevoerd met Fords meest potente krachtbron, een 6720 cc V8-motor van 345 pk. Verdeeld over deze series waren vijf modellen leverbaar. Tot de al dan niet tegen meerprijs bijgeleverde accessoires hoorden een kompas, een meter die de buitentemperatuur registreerde, een tachometer en de *Tele Touch* - een drukknopsysteem voor de bediening van de automatische versnellingsbak die zich op de stuurkolom bevond. De snelheidsmeter was roterend uitgevoerd. Dit indicatiesysteem was echter alles behalve revolutionair en verwees nog naar de jaren dertig.



Een Edsel Pacer hardtop sedan uit 1958 met een voor die tijd typerende kleurencombinatie van kersenrood met lichtgeel en zwart. Een V8-kopklepmotor van 303 pk was het standaardblok van deze in zes uitvoeringen leverbare serie. In Nederland was de Edsel Pacer alleen leverbaar als stationwagon met de modelnaam Bermuda. (coll. auteur). Onder: in zijn productionele periode geen hoogvlieger op de verkoopgrafiek, maar later een gewild collectors item. Edsel Ranger hardtopsedan uit 1958 met een V8 van 303 pk en een nieuwprijs van 19.700 gulden. Het vierdeursmodel verscheen in een oplage van 3077 stuks. (tweede Fehac dag, Koninginnedag 1987 op het Haagse Malieveld. Foto's auteur).



Drie weken nadat Edsel nummer één richting dealer was vertrokken waren nog drie andere van de zes beschikbare fabrieken ingeschakeld voor een geraamd productievolume van tweehonderdduizend eenheden op jaarbasis. De op meerdere punten afwijkende Edsels werden niet zoals aanvankelijk de bedoeling was in een eigen fabriek gebouwd. Rangers en Pacers kwamen tot stand in Fordfabrieken en Corsairs en Citations werden door de Mercury-divisie samengesteld. De Ford Motor Company had hoog gespannen verwachtingen van deze middenklassers. In het najaar werd de productie echter al teruggeschroefd tot driehonderd wagens per dag, toen was gebleken dat de Edsel geen stormloop bij de veertienhonderd gecontracteerde dealers had veroorzaakt. Verschillende van deze tussenpersonen die fors in het merk hadden geïnvesteerd, haakten af en in januari 1958 werd de zelfstandige status van de Edsel opgeheven. Het onder een slecht gesternte gestarte merk werd vervolgens ondergebracht bij de gecombineerde Mercury en Lincoln-divisie, waar men niet erg te spreken was over dit koekoeksei in eigen nest. De nu ontstane MEL-divisie (Mercury-Edsel-Lincoln) was bedoeld om techniek, verkoop en serviceverlening van de drie divisies te concentreren en om directe bezuinigingen op te leveren. De Ford Motor Company volgde hiermee een eerder initiatief van General Motors – de zogenaamde BOP-combinatie (Buick, Oldsmobile en Pontiac). De MEL-divisie zag echter ook geen kans om de verguisde Edsel op een hoger verkoopplan te brengen. Wat sommige managers in Dearborn eerder al fluisterend hadden beweerd, werd op gegeven moment ook door een hevig gefrustreerde Henry Ford II toegegeven. De Edsel was een faliekante mislukking en daarvoor zouden koppen rollen.



Een in 1959 gebouwde Edsel Villager station wagon met plaats voor negen inzittenden en een nieuwprijs van 3055 dollar. Destijds leverbaar met een zescilinder van 145 pk of een V8 van 200 pk. Een V8 van 303 pk was optioneel., Het jaar daarop viel het doek voor het tussengeschoven en verguisde merk van de Ford Motor Company. (San Francisco, Haight Ashbury, zomer 1996. Foto auteur).

Naar buiten toe kwam Henry Ford II over als een innemende persoonlijkheid met gevoel voor droge humor en als iemand die goede verstandhoudingen met de UAW-vakbond had opgebouwd. Binnen het concern ontpopte 'HF2' zich echter langzaam maar zeker als een

dictator die geen tegenspraak duldde. Zijn jongere broers konden er van meepraten want Henry liet niet na om hen regelmatig met hun neus op het feit te drukken dat hij de baas was en dat er dus gehandeld werd volgens zijn richtlijnen. Hiermee trad hij in de voetsporen van zijn tirannieke grootvader en wanneer hij tijdens verhitte discussies het laatste woord wilde hebben, wees 'Hank the Deuce' op het simpele feit dat het zijn achternaam was die op de fabrieksgebouwen en de producten stond. Wie die boodschap niet begreep kon gelijk opkrassen. Velen die aan de wieg van het E-project hadden gestaan werden door de ongekroonde koning van Dearborn als zondebok aangewezen en naar lagere functies verbannen. Ook divisiehoofd Roy Brown vond geen genade meer in de ogen van de grote baas en werd overgeplaatst naar Engeland. Achteraf mocht Henry Ford II daar blij om zijn, want Brown tekende onder meer voor de vormgeving van de Cortina Mark I, een bestseller waarvan er binnen viereneenhalf jaar meer dan een miljoen van zijn verkocht. Anderen wachtten de onweersbui uit de directiekamer in Dearborn niet af en namen hun ontslag.

In de loop van het eerste volle productiejaar werd bekend gemaakt dat het modelaanbod van de Edsel werd gehalveerd en dat de Pacer en de Citation series hiermee tot het verleden zouden horen. Een zuiniger zescilindermotor van 145 pk die bovendien op goedkopere normale benzine liep, hoorde nu tot de mogelijkheden. De nieuwe jaargang zou wat de prijsstelling betrof tussen Ford en Mercury in gaan opereren. Het modelaanbod omvatte negen uitvoeringen en elke Edsel was nu gebaseerd op de carrosserie van een Ford. Wat was er fout gegaan met het zo bejubelde en kostbare *E-car* project waarvoor zo'n 250 miljoen dollar aan bewerkingsmachines en matrijzen was geïnvesteerd? De Edsel was beslist geen slechte auto, maar hij was op het verkeerde tijdstip uitgebracht en week teveel af van wat de Detroitse automode voorschreef. Henry Ford II, rekenwonder Francis C. Reith, en Henry's begaafde rechterhand en hoofd van de raad van bestuur Ernest R. Breech, hadden zich teveel laten leiden door het gegeven dat het uiterlijk van een auto het doorslaggevende argument tot aankoop vormde. Marktonderzoeken en verkoopresultaten uit het recente verleden hadden dit weliswaar aangetoond, maar de dagelijkse realiteit in 1958 gaf een ander beeld.



Publiciteitsfoto van een eerstejaars Edsel Citation hardtop sedan op de Magere Brug in het centrum van Amsterdam. (coll. auteur).

In tegenstelling tot wat men in Dearborn had verwacht, vonden veel potentiële klanten de Edsel te radicaal en te gewaagd, waardoor het ontwerp zijn doel voorbij was geschoten. Sommigen gingen nog verder en hadden het over een excessieve of provocerende

vormgeving en een schoolvoorbeeld van wansmaak. Waar men vooral over viel was het verticale middendeel van de grille, dat werd vergeleken met een wc-bril, een paardenhalster of met een deel van de vrouwelijke anatomie. De vorm van de achterlichten deed anderen aan kromgegroeide teennagels denken, terwijl het *Gullwing*-achterdek dat in 1959 min of meer door Chevrolet werd gekopieerd, evenmin als een toonbeeld van verfijnde smaak werd beschouwd. Daar kwam nog bij dat de Verenigde Staten in 1958 door een economische recessie werden getroffen die fabrikanten in hun overoptimistische stemming klaarblijkelijk niet hadden zien aankomen. Het was het slechtste jaar voor de auto-industrie sinds 1945 en vooral de verkoop van personenwagens uit de middenprijsklasse kelderde als een baksteen.

De Ford Motor Company had over het boekjaar 1957 nog een recordaantal van 1,7 miljoen personenwagens afgeleverd. Maar tijdens het jaar daarop waren er slechts 987.945 Fords gefabriceerd tegen 1,1 miljoen Chevrolets. De financiële resultaten met een verlies van 29 miljoen dollar over het derde kwartaal van 1958, gaven weinig reden tot optimisme, al mocht niet worden geklaagd over de verkoopresultaten van de Thunderbird. In de wandelgangen van Detroit werd al geruime tijd verbaasd gereageerd op de gang van zaken in Dearborn en bekritiseerde menigeen het op meerdere punten falende directiebeleid van de afgelopen jaren. Veel van de met een geldverslindende overdaad aan publiciteit geïntroduceerde Fords en Mercury's met een transparante daksectie waren niet verder dan de showroom gekomen en het met evenredig luid trompetgeschal aangekondigde Life Guard-veiligheidsprogramma van Ford in 1956 had grote rivaal Chevrolet niet van de troon kunnen stoten.



Een uit 1958 daterende Ford Fairlane 500 Skyliner Retractable hardtop coupé met een 4458 cc V8-motor van 190 of 212 pk. Het prijzige model had een vouwbaar metalen dak dat door simpelweg op een knop te drukken in fasen in de kofferbak verdween. Om een en ander vlekkeloos te laten functioneren waren 183 meter bedrading, tien elektrische relais, tien begrenzungschakelaars, acht stroomonderbrekers en zeven elektromotoren nodig. Achter dit 'Sesam open U' model een V8 Ford Roadster uit de jaren dertig, een Lincoln Continental Mk V en een Cadillac model 1959. Rally of the Giants in het Britse Knebworth, juli 1988. (foto auteur).



Een Lincoln Continental Mk V uit 1960, het laatste jaar dat deze cabriolet op het leveringsprogramma stond. Het ruim 2330 kilo zware tweedeurs model was uitgerust met een V8-kopklepmotor van 315 pk. Rallye of the Giants, Knebworth, juli 1988. Rechts: een Lincoln Premiere hardtop-coupe uit 1957. Oldtimerbeurs in Carlisle, Pennsylvania, september 1987. (foto's auteur).

De herboren Continental van een speciale Lincoln-divisie was een witte raaf. De opmerkelijke maar te dure (in 1958 kostte deze hardtop coupé met een vouwbaar plaatstalen dak dat in fasen in de kofferbak verdween 22.700 gulden) en te complexe Ford Fairlane 500 Skyliner Retractable had tot nu toe ook niet aan de verwachtingen van de boekhouding voldaan. In 1957 was in Dearborn het besluit gevallen dat de Mercury-divisie die het jaar daarop het twintigjarig bestaan vierde, specifiek voor de middenprijsklasse ontworpen koetswerken zou gaan gebruiken. Deze divisie had tot nu toe koetswerken gebruikt die ook bij een Ford of een kleine Lincoln van toepassing waren. Toenemende concurrentie van General Motors en Chrysler Corporation had de directie in Dearborn tot deze kostenverhogende koerswijziging doen besluiten, maar het bleef nog maar de vraag of deze beslissing zijn vruchten af zou werpen. Het was in elk geval een dure manier van werken, terwijl tendensen in Detroit juist op een concentratie van één basisromptype per concern wezen. Hierdoor moesten met name de prijzige Edsel Corsair en Citation opboksen tegen andere wagens met carrosserieën van gelijke afmetingen, maar uit een lagere prijsklasse. *Down sized* (kleinere) modellen met een solide afwerking en een economischer gebruikswaarde als de Metropolitan van Nash, de Rambler van American Motors en de Lark van Studebaker, werden inmiddels goed verkocht aan een thuispubliek dat de steeds groter en zwaarder wordende modellen uit Detroit niet meer op prijs stelde. Ook Europese import, 377.497 eenheden ofwel acht procent van de totale omzet in 1958, speelde een niet te onderschatten rol mee. Terwijl Volkswagen, Renault, Ford-Engeland, Fiat, Hillman, Simca en Opel meer klanten trokken, stonden DeSoto, Hudson, Nash en Packard op het punt om van het toneel te verdwijnen. Vooral in grote Amerikaanse steden bestond een groeiende belangstelling voor de *economy car*. De relatief kleine Henry J. had in 1951 het initiatief genomen, maar dit model van de Kaiser-Frazer Corporation was te rudimentair uitgevoerd, en voor een viercilindermotor was de Amerikaanse markt destijds kennelijk nog niet rijp. In januari 1960 openden de 'Grote Drie' een tegenoffensief met de *compact car*, waaronder de Ford Falcon. Het effect liet niet lang op zich wachten. De Europese auto-industrie die te lang had aangenomen dat de Verenigde Staten een onverzadigbare markt voor hun producten was, kreeg nu de rekening van deze foutieve marktanalyse gepresenteerd. In september van dat jaar werden bij Borgward in Bremen tweeduizend man ontslagen. Twee met voor Noord-Amerika bedoelde Franse auto's afgeladen schepen kregen midden op de Atlantische Oceaan opdracht om de koers te verleggen naar de thuishaven, en bij Renault werd ontslag aangevraagd voor drieduizend werknemers. In Engeland waar de industrie ook met grote aantallen voor de export bedoelde wagens bleef zitten, werd de invoer van continentale auto's vrijwel stilgelegd. Het Volkswa-



genconcern probeerde de Amerikaanse klant te paaien met een gratis en geheel verzorgde reis naar de fabriek in Wolfsburg.



Een tweedeurs Edsel Citation cabriolet uit 1958 met een 385 pk V8-motor. In Nederland kostte dit model 28.400 gulden. Voor een automatische versnellingsbak en stuurbekrachtiging werd vijftienhonderd gulden extra in rekening gebracht. De vormgeving van de achterlichten leverde nog de bijnaam op van ‘ingegroeiende teennagels’. (Rallye of the Giants, zomer 1987. Foto auteur).

De teleurstellende verkoopresultaten van de Edsel waren intussen ook te wijten aan verschillende kinderziektes die niet in een handomdraai konden worden verholpen. Dit in combinatie met een teveel afwijkende en volgens sommigen foielelijke vormgeving, maakte de Edsel tot het soort winkeldochter als het zescilinder model K van Ford uit 1906 (zie ook deel 1 van *Ford 'made in Holland'*). Het introductiejaar leverde nog 63.110 Edsels op, maar het jaar daarop bleef het productievolume al beperkt tot 44.891 stuks. In 1960 werd een derde generatie Edsels op de markt gebracht. De modellen binnen deze reeks (verdeeld over de series Ranger en Villager) waren tweeëneenhalve centimeter lager, zeveneneenhalve centimeter breder en veertien centimeter langer dan voorheen. De schaalvergroting bracht weliswaar meer zitcomfort met zich mee, maar het mocht niet baten. Eind dat jaar was het ‘exit Edsel’ met een productietotaal van 3008 exemplaren en zonder het provocerende verticale deel in de grille. Achteraf zou blijken dat de Ford Motor Company door dit rampzalige uitstapje een kapitaal verlies had geleden. In Dearborn liep men daar uiteraard niet mee te koop, maar volgens schattingen betrof het een schadepost van tweehonderdvijftig tot driehonderdvijftig miljoen dollar. De Edsel is waarschijnlijk het enige automerk dat op negatieve wijze in een woordenboek staat vermeld. De Amerikaanse *Webster's Dictionary* heeft de volgende omschrijvingen voor Fords superflop aller tijden. ‘Edsel - A failure of massive proportions, a financial disaster, joke, calamity, debacle en catastrophe.’

## Vijftig miljoenste

Een Ford die deze twijfelachtige eer niet te beurt is gevallen was de op 29 augustus 1957 geïntroduceerde Taunus 17M (fabriekscode P 2). De 4,38 meter lange en 1,67 meter brede middenklasser had een zelfdragende carrosserie (wielbasis 2,6 meter) en een lager zwaartepunt dan bij de 15M het geval was. De 17M volgde de Amerikaanse Fordmode met een brede ruitvormige horizontale grille, kleine staartvinnen, ronde achterlichten, richtinglichtjes op de voorspatborden, een panoramische voorruit, een glasoppervlak van 1,72 vierkante meter, puntig gevormde koplampkappen, een schuin inwaarts staande frontpartij en een over de gehele lengte lopende sierstrip die wel wat weg had van een bliksemstraal. De vlot op het gaspedaal reagerende viercilinder kopklepmotor met stoterstangen- en tuimelaarbediening had een inhoud van 1698 cc (boring en slag 84 x 76,6 mm). Het maximum vermogen van 67 SAE-pk werd bereikt bij 4400 omw/min (67 DIN-pk bij 4250 omw/min). Met een compressieverhouding van 7,1 op 1 kon de motor op normale benzine lopen zonder te gaan pingelen. Het maximum koppel stond borg voor een vlot acceleratievermogen over een groot toerentalgebied. Met de 1016 kilo zware Taunus 17M vergde het hooguit vijftien seconden om vanuit stilstand op tachtig kilometer per uur te komen, terwijl het tenminste vierentwintig seconden duurde voordat men honderd reed. De topsnelheid was honderddertig kilometer per uur. In verband met dan optredend fors gebrom van de motor werd men geadviseerd om dit tempo niet te lang aan te houden. Wie echter een kruissnelheid van 120 km/u aanhield had nergens last van. Met een volle tank van vijfenveertig liter kon circa vierhonderdvijfenvijftig kilometer worden afgelegd. De ietwat windgevoelige 17M had onafhankelijke voorwielophanging volgens het McPherson-systeem (zie hiervoor deel 3 van *Ford 'made in Holland'*) met laagliggende dwarsarmen en lange verticale vorkpoten met hoog onder de spatborden geplaatste steunpunten. Een torsiestabilisator op de vooras voorkwam overmatig overhellen in snel genomen bochten. Bij de starre achteras met een hypoïde achterbrug bevonden zich halfelliptische bladveren die zeventien centimeter langer en een centimeter breder waren dan bij de 15M het geval was.



‘Wat is daarom het grote voordeel van deze onaanastbare “Diamond Lustre” Lak voor U?’  
 Advertentie uit 1959 met een Ford Taunus 17M de Luxe als lijdend voorwerp. Rechts:  
 ‘Gelsenkirchener Barock’, zoals de naar Amerikaanse smaak met uitbundig sierchroom vormgegeven Ford Taunus 17M (fabriekscode P 2) wel in het land van herkomst werd genoemd. (coll. auteur).

De soepel aangrijpende hydraulische remmen met een totaal remoppervlak 884 cm<sup>2</sup>) vergden een tamelijk lichte pedaaldruk en neigden ook na enige noodstops of langdurig remmen bij afdalingen niet of nauwelijks tot fading of reacties in het stuur. De geheel gesynchroniseerde drierversnellingsbak met stuurschakeling werd standaard ingebouwd, en kon tegen meerprijs worden uitgevoerd met een overdrive van Borg Warner. Voor de automobilist met een sportieve rijstijl was er een vierversnellingsbak die honderdveertig gulden (inclusief montage) kostte. De enkelvoudige droge plaatkoppeling kon tegen betaling van driehonderdveertig gulden worden vervangen door de Saxomat, een automatische koppeling. Het eenvoudig uitgevoerde maar overzichtelijk ingedeelde instrumentenpaneel had geen uitstekende knoppen, en het veiligheidsstuurwiel met een verchromde claxonbeugel was schotelvormig zoals ook bij Amerikaanse Fords het geval was. Het handschoenenkastje kon worden afgesloten en het deksel hiervan kon tevens als dienblad fungeren. De diverse instrumenten waren in een afzonderlijk paneel opgenomen en daardoor goed afleesbaar. Een nadeel was dat de bovenkant van het dashboard niet was overtrokken met een antireflecterend materiaal, zoals bij de uit productie genomen 15M deLuxe het geval was. Hierdoor kon men last hebben van reflecties van het dashboard in de voorruit.



De eerste eigenaar en zijn echtgenote met hun gekoesterde Ford Consul Mk. II uit 1958. Derde merkenclubdag in het Jubelpark in Brussel in 1982. (foto auteur).

De 17M Tudor had een voorbank met verstelbare en schuin naar voren klapbare rugleuningen en brede portieren die een gemakkelijke in- of uitstap garandeerden. Het interieur van het vijfpersoons model was bekleed met twee kleuren kunstleer en rechts naast het instrumentenpaneel bevond zich een elektrisch klokje. De gecombineerde ontstekings/startschakelaar zat aan de linkerkant. Het reservewiel lag onder de bagageruimte, wat als een minpuntje werd beschouwd. Bij een lekke band moest men eerst alle bagage uitladen om bij dit wiel te kunnen komen. De bandenmaat van de Taunus 17M was 5,90 x 13 inch tubeless en de elektrische installatie was 6 Volt. De accu en de dynamo hadden een respectievelijke capaciteit van 84 Ampère/uur en 160 Watt. De tegen meerprijs in twee kleuren leverbare Taunus 17M werd door de N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek in drie versies geleverd, die waren onderverdeeld in een Standaard en een deLuxe uitvoering.

De Tudor Standaard kostte 7650 gulden, de Fordor 8150 gulden en de Combi had een prijs van 8400 gulden. Voor inbouw van een verwarmingsinstallatie was men circa tweehonderdvijfenzeventig gulden kwijt. De Taunus 17M zou tot augustus 1960 in deze vorm worden gebouwd. Het productietotaal bedroeg 239.978 eenheden, waaronder 45.468 Combi's en een vrij gering aantal tweepersoons cabriolets met een door carrosserier Karl Deutsch verzorgd koetswerk. Vanaf september 1959 werd de 17M met een hemel van

vuilafstotend materiaal geleverd. Er waren nieuwe carrosseriekleuren en de achterlichten hadden een andere vorm. Tevens had de motor van het uitloopmodel een andere cilinderkop en een verhoogde compressieverhouding van 7,2 op 1.



‘Bigger is better’. Een Ford Thunderbird hardtop coupé uit 1959. De V8-kopklepmotor had een standaardvermogen van 300 pk, maar een krachtcentrale van 350 pk was een optie. Het tweedeurs model had een nieuwprijs van 3631 dollar en verscheen in een oplage van 35.758 stuks. (foto auteur).

In de herfst van 1957 maakte de Ford Motor Company Limited in Dagenham het productieprogramma voor het komend jaar bekend, wat voor de assemblagefabriek aan de Hemweg ook van belang was. De Anglia 100 E had op een automatische koppeling tegen bijbetaling na, geen wijzigingen ondergaan. Dat gold tevens voor de Prefect en de Consul. De Zephyr kon tegen meerprijs worden uitgevoerd met een overdrive van Borg-Warner, of met een volautomatische transmissie. Ook over de Zephyr Zodiac was weinig nieuws te melden, zij het dat dit topmodel een kleine facelift had ondergaan en deze Ford nu ook als combi werd geleverd. Alles bij elkaar bleek de N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek in de eerste negen maanden van dit jaar 8458 wagens van Britse, Franse, Duitse en Amerikaanse herkomst te hebben geassembleerd: 1408 eenheden meer dan in 1957 het geval was. Uit de Verenigde Staten kwam het bericht dat de vijftig miljoenste Ford - een roomwitte Thunderbird - was afgeleverd. De Ford Motor Company had in 1957 een omzetresultaat van zes miljard dollar geboekt en 31,5 miljoen dollar uitgegeven aan advertenties in dagbladen en tijdschriften. Lest best kon men in Dearborn terugkijken op het historische gegeven dat het in 1908 een halve eeuw geleden was dat de eerste T-Ford in een fabriekje aan de Piquette Avenue in Detroit aan de praat was gebracht. Om dit jubileum op gepaste wijze te vieren, werd in de supermoderne en gedeeltelijk door robots bemande fabriek in Mahwah in de staat New Jersey een ‘Blikken Liesje’ model 1909 gebouwd. Voor dit exemplaar van de auto die van Ford een wereldmerk had gemaakt, moest overigens stad en land worden afgezocht om aan bruikbare onderdelen te komen. Met deze hekkensluis was vervolgens een zuinigheidsproef genomen die met een verbruikswaarde van een liter per 5,5 kilometer behoorlijk tegenviel. Aan het jubileumexemplaar moet wat hebben gemankeerd. Het normale verbruik van een T-Ford schommelde rond de één op tien; dus wat dat betrof was er sinds 1908 niet echt veel veranderd.