

De auto ad rem

Auto-advertenties uit de jaren 1935-1940

Frank H.M. van der Heul



De auto ad rem

Auto-advertenties uit de jaren 1935-1940



Voorwoord



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

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

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

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

Dit boek toont een dwarsdoorsnede van automerken, zoals ze tussen 1935 en het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog zijn aangeprezen aan de happy few en aan de man in de straat. Er zijn voorbeelden opgenomen van fabrikanten uit Europa en de Verenigde Staten en het toenmalige werk van illustratoren, fotografen en tekstschrijvers van reclamebureaus. Elke advertentie is voorzien van een uitgebreide tekst over marktpositie, merkhistorie, doelgroep en technische data. Dat sommige tekstschrijvers van reclamebureaus zich destijds aan pure dagdromerij of zelfs misleiding waagden, terwijl anderen overdadige, weinig zeggende informatie naar voren brachten, daarvan maakt *De auto ad rem* volop melding.

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

Van dezelfde auteur

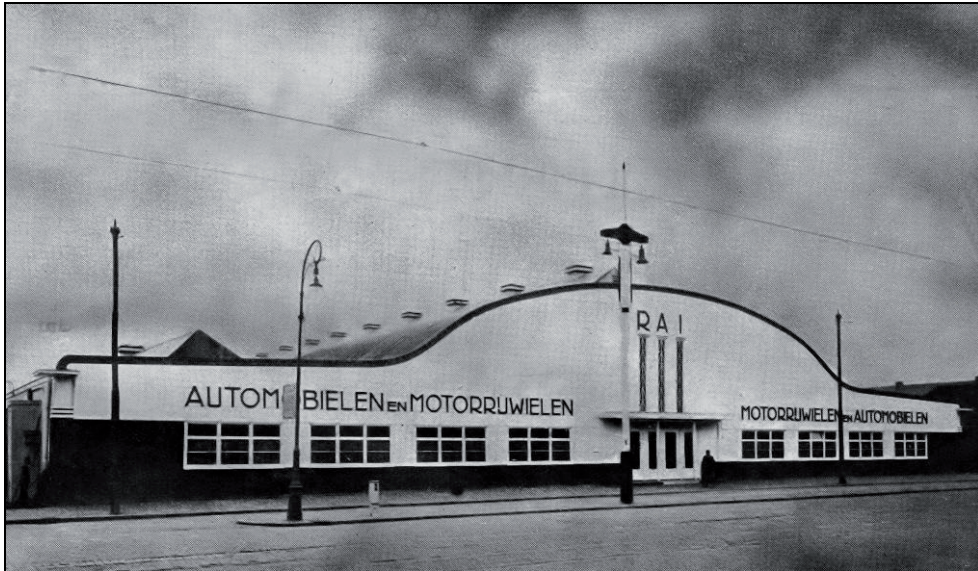
Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht)
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' - vier delen
Stoom aan het IJ (geschiedenis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

ISBN/EAN 978-94-90495-20-6

NUR 462

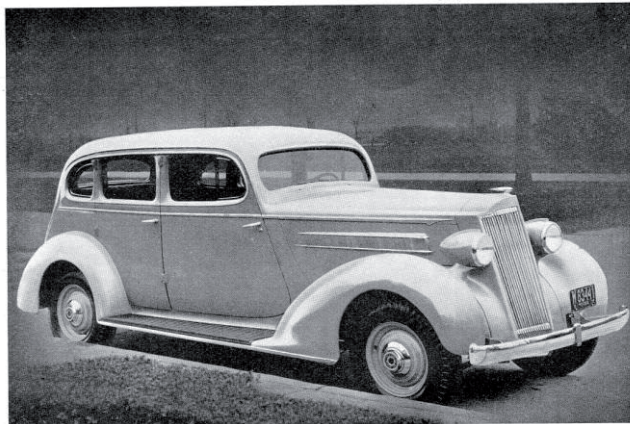
Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende.

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



....'n geheel nieuw en goedkooper type, de

PACKARD „120”



Thans kunt U 'n 8 cylinder Packard Sedan voor fl. 3500.- kopen.....

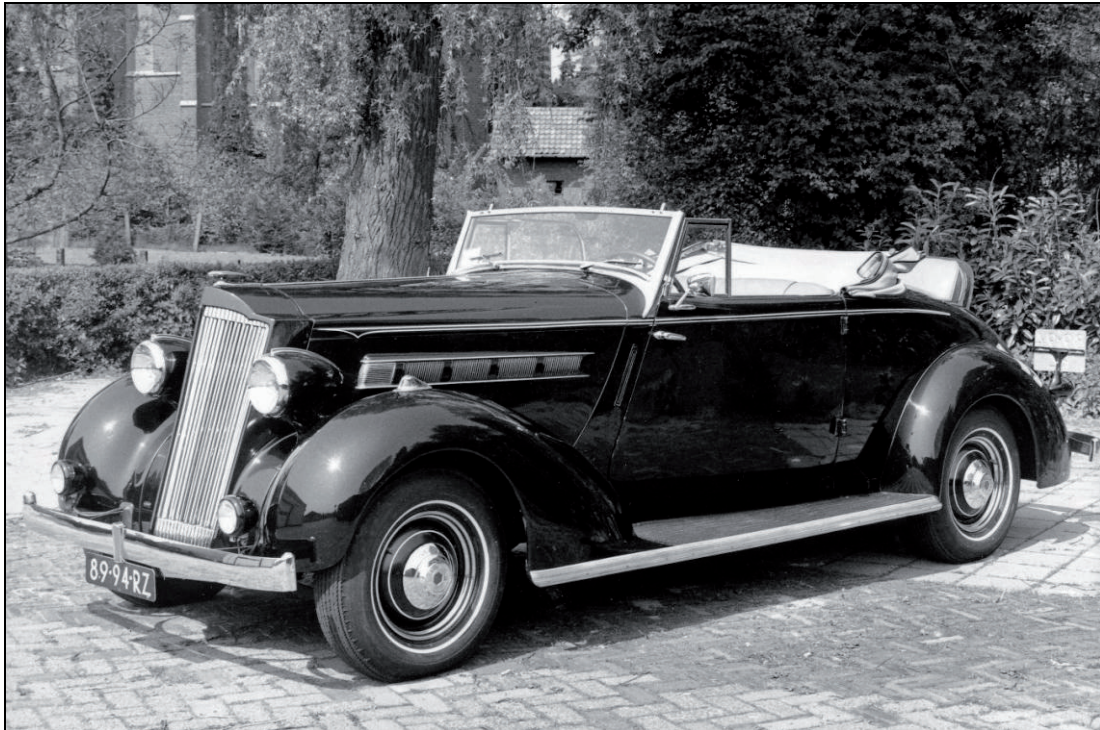
Voor het eerst sinds de 35 jaren, dat zij „Distinguished Motor-Cars” bouwen, komt Packard uit met een goedkooper type. Een goedkooper type, dat echter in alles het evenbeeld is van de beroemde groote Packard automobielen, waarmede vorsten en staatslieden rijden. Het evenbeeld zoowel in carrosserie-vorm, afwerking als constructie. Over Packard behoeven wij niet lang uit te wijden. Iedereen weet, dat Packard de beste automobiel is, die er gebouwd wordt! En dit nieuwe, kleinere en tevens goedkooper type, beschikt over dezelfde prachtige eigenschappen van de grootere en duurdere Packard's. De Packard 120, 8 cylinder in lijn, wielbasis 3.05 Mr., wordt in 6 verschillende modellen geleverd in prijzen van fl. 3200.- tot fl. 3500.- Catalogi wordt U gaarne toegezonden.

Ziet de nieuwe 1935 modellen op

STAND 73

IMPORT. VOOR GEHEEL NEDERLAND
N.V. H. ENGLEBERT'S AUTOMOBIELHANDEL - THERESIASTRAAT 145 - TEL. 772085 - DEN HAAG
 IN ALLE GROOTE PLAATSEN VAN NEDERLAND AGENTEN

Het RAI-gebouw in de Amsterdamse Ferdinand Bolstraat tijdens de 24^e Internationale Automobieltentoonstelling in februari 1935. Onder: 'Iedereen weet, dat Packard de beste automobiel is, die er gebouwd wordt.' Advertentie van de Haagse onderneming die het prestigemerkt sinds 1915 importeerde. (coll. auteur).



De Packard Twelfth Series model 120A cabriolet coupé die in 1935 door de vermaarde Franse zanger, variétéartiest en filmacteur Maurice Chevalier werd gekocht. (Particuliere collectie. Foto auteur).

Op vrijdagmiddag 1 februari 1935 om twee uur werd in de Amsterdamse Ferdinand Bolstraat de 24^e Internationale Automobieltentoonstelling voor het publiek geopend. Langs de vier wanden van het circa honderd meter lange en zestig meter brede houten RAI-gebouw toonden importeurs en fabrikanten accessoires voor personenwagens. Het middengedeelte was geheel gevuld met veertig stands, waar de nieuwste Amerikaanse en Europese personenwagens werden gepresenteerd. Wie altijd al gedroomd had van het prestigemerk dat in Nederland als een ‘diplomatenautomobil’ werd omschreven, maar er het geld niet voor had, kwam bij stand nummer 73 voor een aangename verassing te staan. Hier toonde N.V. H. Englebert’s Automobielhandel uit Den Haag de Packard Twelfth Series model 120A met een wielbasis 3,05 meter en een 4,2 liter achtcilinder in lijn van 110 pk. Deze modelserie had in januari jongstleden zijn debuut gemaakt tijdens de vijfendertigste editie van de National Automobile Show in New York City en was de sensatie op deze tentoonstelling. Tegen de tienduizend stuks waren al verkocht voor de officiële introductiedag van de Packard Twelfth Series model 120A.

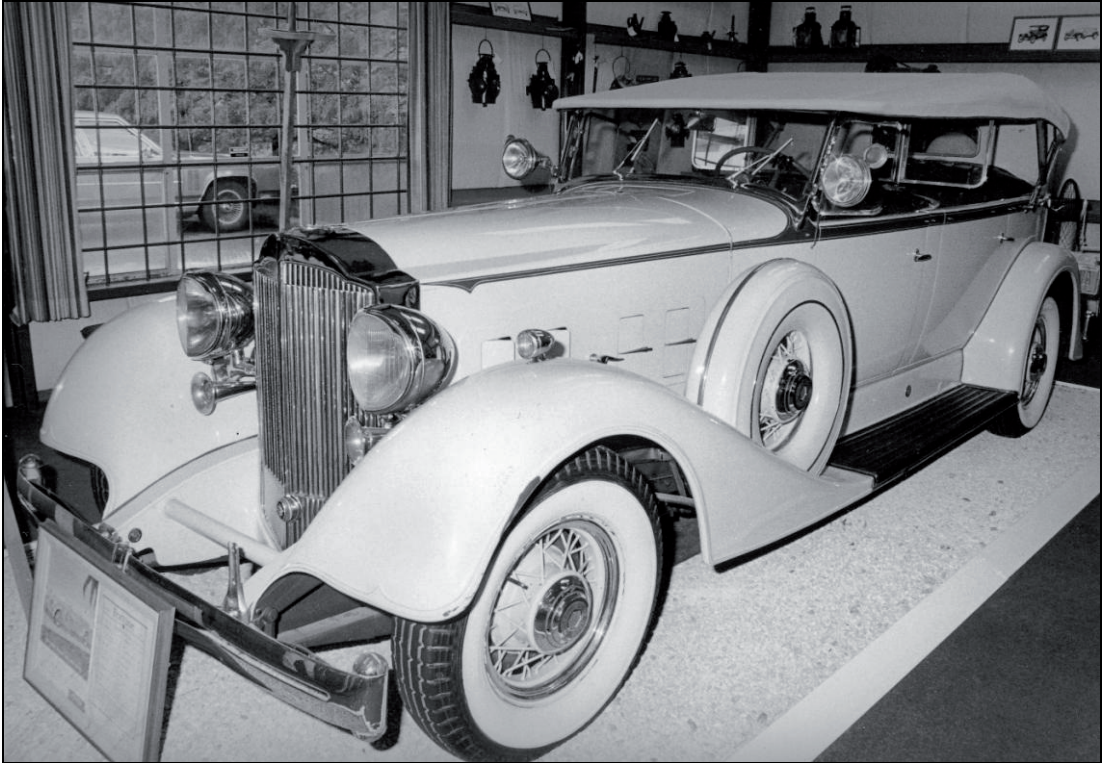
Al was Packard al jaren lang dé ‘luxury liner’ in de Verenigde Staten, door de economische crisis verloor ook deze toonaangevende fabrikant van prestigemodellen als gevolg van de talloze faillissementen een groot van zijn eens zo rijke klantenkring. In 1932 leed de Packard Motor Car Company een verlies van zeven miljoen dollar, en in de directiekamer in Detroit was men het er unaniem over eens dat als de bakens niet snel verzet zouden worden, Packard dezelfde weg zou gaan als zijn soortgenoten Marmon, Duesenberg, Peerless en Stutz. Om die reden was het jaar daarop besloten om voor het eerst in de bedrijfsgeschiedenis een betaalbare auto te ontwikkelen. Omdat men bij Packard geen ervaring had in deze prijsklasse, werd de productiemanager van de Pontiac en Buick divisies van General Motors Corporation ingehuurd en kreeg deze specialist de leiding van het project met een typeaanduiding die naar de wielbasismaat in inches verwees.

Een grootscheepse publiciteitscampagne die in het najaar van 1934 in tijdschriften, kranten en door middel van radioreclames op gang was gebracht, leverde tegen het eind van dat jaar tienduizend leveringsorders op. De Twelfth Series 120 had alle spreekwoordelijke kwaliteiten van een grote Packard, maar werd verkocht voor een prijs die voor dit klassemerk ongehoord was. Een twee- tot vierpersoons cabriolet coupé als het hier getoonde exemplaar kon worden ingereden na betaling van 1070 dollar. Ter vergelijking: een vijfpersoons Packard Twelfth Series Twelve cabriolet sedan met een 160 pk V12-motor kostte dat jaar 4950 dollar.

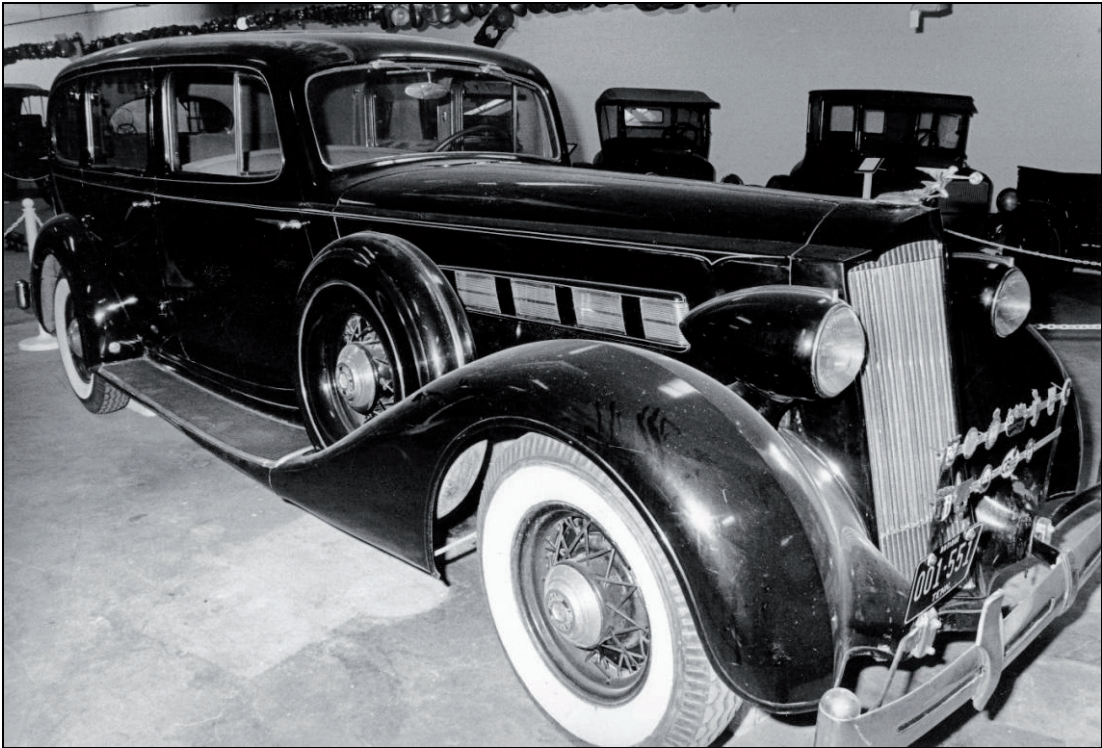


Packard 120A One Twenty 1935. (Particuliere collectie. Foto auteur).

De junior onder de Packards beleefde op de 24ste RAI-automobieltentoonstelling zijn Europese primeur. De 5,8 liter 'straight eight' van de 120A One Twenty had een ongemeen zware krukas met vijf hoofdagers, een aluminium cilinderkop en een dubbele valstroom-carburateur. Het chassis was van het kruisbalktype en de onafhankelijke vering was uitgevoerd met schroefveren. Alle horizontale krachten op de voorwielen met trapeziumgeleiding werden ontlast door een zware, achterwaarts naar het chassis lopende reactie-stang. Andere aspecten van deze in zes modellen leverbare Packard met prijzen vanaf 3200 gulden, waren hydraulische vierwielremmen, een geruisloze synchromesh-versnellingsbak, een hypoide achteras en een achtervering-stabilisator. Ondanks het eigen gewicht van circa 1700 kilo kon de Packard 120A in krap twintig seconden vanuit stilstand naar honderd kilometer per uur accelereren. De topsnelheid lag tegende honderdveertig kilometerper uur. Voor de automobilist die het in deze economisch barre tijden nog kon missen, had N.V. H. Englebert's Automobielhandel tevens een paar acht- en twaalfcilinder Packards van het al in productie lopende type op de RAI. Een crèmekleurige 'vier onder de kap' cabriolet met een opbouw van Van Rijswijk & Zonen op een achtcilinder-chassis op genoemd stand nummer gaf een goede indruk van Nederlands vakmanschap op het gebied van carrosseriebouw.



Prestigemodellen voor de automobilist voor wie geld in de crisistijd geen grote rol speelde. Boven: Packard Eleventh Series Super Eight model 1105 Sportphaeton uit 1934. Onder: Packard Fifteenth Series Super Eight model 1404 sedan uit 1936. (Particuliere collecties. Foto's auteur).



Het **MERCEDES-BENZ** fabriikaat staat steeds aan de spits!



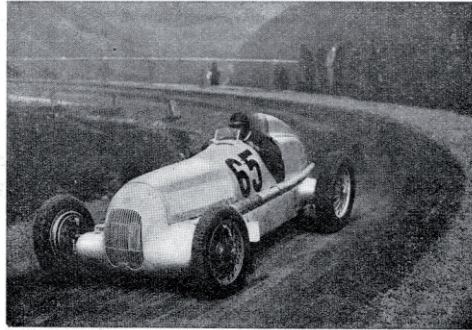
MERCEDES- BENZ

het oudste Automobiel-
concern ter wereld

EXPOSEERT

de 1935 modellen Ca-
briolets en 4-6-pers. ge-
sloten automobielen op

STAND 57



MERCEDES-BENZ PRINCIPES:

- „Zorgt voor volmaakte veiligheid bij grootste snelheden”.
- „Het comfort der passagiers mag niet aan de fraaie lijnen van de carrosserie worden opgeofferd”.
- „De prijzen mogen niet ten koste van de kwaliteit worden verlaagd”.

U vindt bij MERCEDES-BENZ de meest moderne en comfortable automobiel, waarvan de constructie-details, door jarenlange ervaring bereikt, elke vergelijking met die van andere fabrikaten gemakkelijk kunnen doorstaan.

MERCEDES-BENZ, de fabriek met het beste systeem ONAFHANKELIJKE VOOR- en ACHTERVEERING

N.V. MERCEDES-BENZ AUTOMOBIEL MIJ. - Stadhouderskade 89-90 - AMSTERDAM

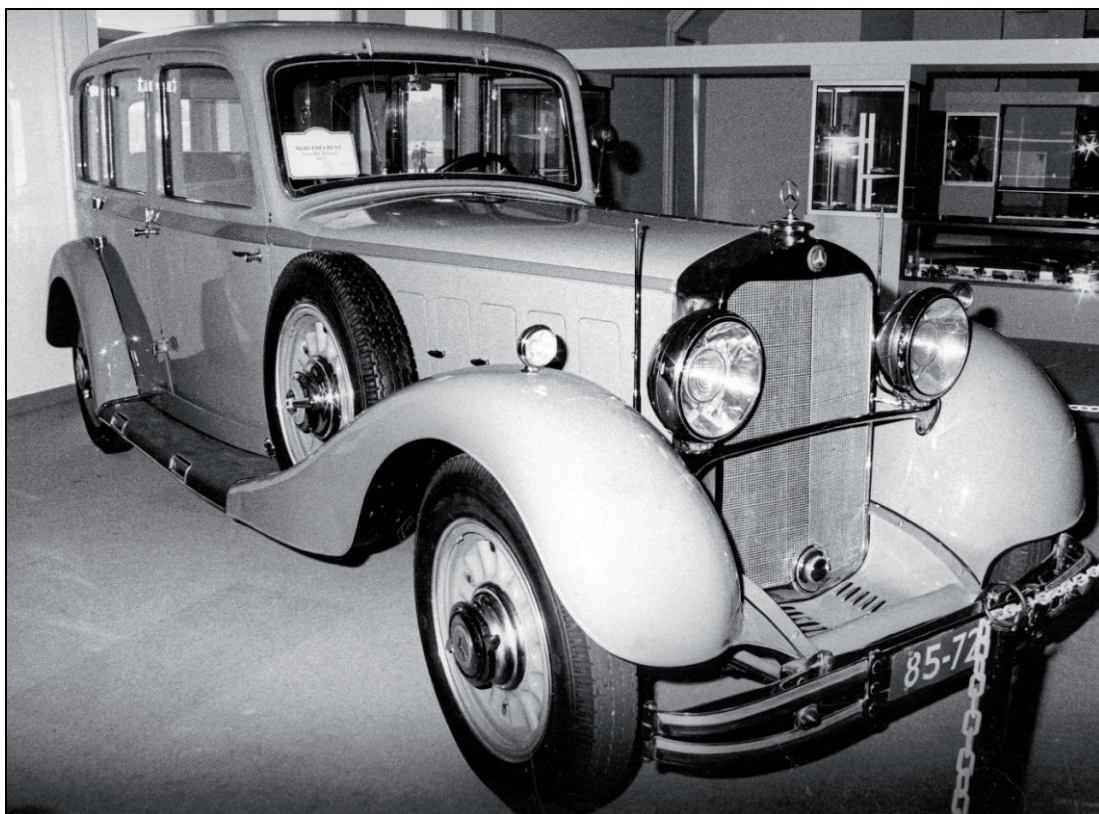
MERCEDES-BENZ, Lange Voorhout 46, DEN HAAG

MERCEDES-BENZ, Schiedamsche Singel 132, ROTTERDAM

Sub-agent voor 's-Gravenhage REIJENGA's Automobielbedrijf, Lange Voorhout 39A, Den Haag

‘De prijzen mogen niet ten koste van de kwaliteit worden verlaagd.’ Advertentie van de importeur uit 1935. Onder: nazi-Duitsland anno 1935. Rijkskanselier Adolf Hitler begroet een enthousiaste menigte vanuit in een Mercedes-Benz type 770 G4/W31 met een 5,8 liter achtcilindermotor van 100 pk en zes wielen, waarvan vier aangedreven. (coll. auteur).



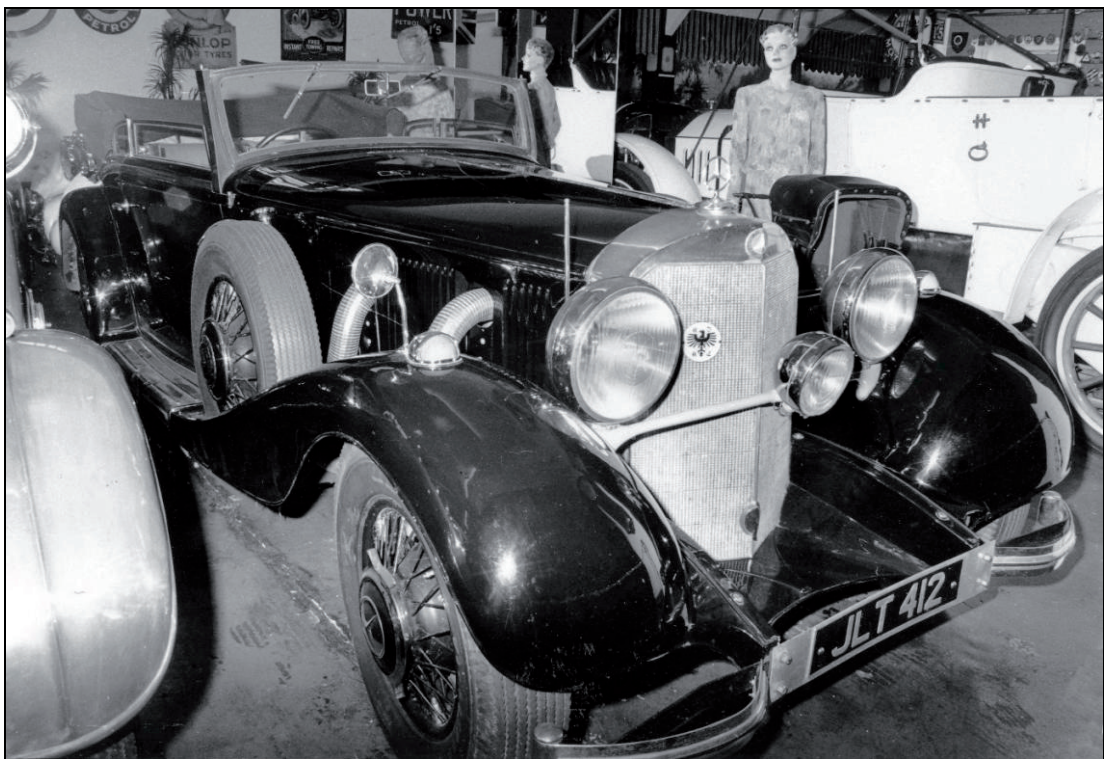


De licht gepantserde achtcilinder Mercedes-Benz 19/100 PK type Nürburg 500 Pullman-Limousine uit 1933 van de voormalige Duitse keizer Wilhelm II die na de Eerste Wereldoorlog asiel in Nederland kreeg. Vanuit het achtercompartiment met een separatieruit kon de blauwbloedige banneling bevelen geven aan zijn chauffeur door middel van drukknopjes op een toetsenbord. Op een in segmenten verdeeld rozet op het dashboard ging dan een lampje branden achter een van de commando's: 'Schnell – Langsam - Halt – Links - Rechts - Kehrt - Haus'. De door Ferdinand Porsche ontwikkelde Mercedes-Benz Nürburg was uitgerust met een 4918 cc achtcilindermotor van 100 pk. Eigen gewicht 2300 kilo, topsnelheid 110 kilometer per uur bij een verbruik van 25 liter per 100 kilometer. (Lips Autotron, Drunen. Foto auteur).

In de zomer van 1930 vertrok een Mercedes-Benz type 260 Stuttgart bij opkomende zon uit Berlijn. De bestuurder had haast: om klokke twaalf vijf middernacht stopte de wagen op de Place de la Concorde, pal voor de hoofdingang van de Franse automobielclub aldaar. Elfhonderd kilometer in achttien uur en vijf minuten, oftewel een gemiddelde van ééneenzestig kilometer in het uur, inclusief grensformaliteiten en tussenstops voor het tanken van benzine. Met dit tempo was de sneltrein Berlijn-Frankfurt-Parijs met bijna vijf uur geslagen en voor het concern uit Untertürkheim reden dit stukje doorrijden prompt in de advertentiekolommen op te voeren. Daimler-Benz Aktien Gesellschaft kon wel wat spectaculaires gebruiken en al had de fabrikant een klinkende faam opgebouwd, die bekendheid lag medio jaren twintig grotendeels binnen de duurste marktsector. Was Daimler het merk voor aristocraten en industriebaronnen, toen in 1926 de fusie met Benz tot stand kwam, was het van kardinaal belang ook de meer betaalbare markt te gaan bestrijken.

Vier jaar daarvoor was de zoon van Gottlieb Daimler na een laaiende ruzie vertrokken. Een verdere ontwikkeling van luxe achtcilindermodellen, dat was naar zijn mening de richting die het bedrijf diende te volgen. De directie vond dat niet, en Paul Daimler werd afgelost

door een zekere Ferdinand Porsche, die op dat tijdstip al een aantal werkgevers had versleten. De constructieve ideeën van Daimler junior betreffende compressormotoren spraken de toen zevenenveertigjarige Porsche wel aan. Het lag voor de hand dat ook hij het bij de Daimler Motoren Gesellschaft niet erg lang zou uithouden, temeer omdat de eminente constructeur moeilijk was in de omgang met collega's en superieuren in dit voornamelijk bedrijf in Bad Cannstatt. Terwijl de directie hem opdracht gaf om betrouwbare middenklassers te ontwerpen, ging de eigenzinnige Porsche radicaal de andere kant op. Het resultaat was onder andere de K-serie met een zescilindermotor van ruim zes liter inhoud en ondersteund door een Roots-compressor. Impostante staaltjes van technisch kunnen, die later tijdloze klassiekers zouden opleveren. Gedecoreerd oorlogsveteraan en opkomend politicus Adolf Hitler had een passie voor snelle en sterke auto's en kocht een Mercedes-Benz 15/70 PK type 400 met compressor voor 22.750 Reichsmark. De aanschaf was mogelijk dankzij royale giften van nazi-sympathisanten als grootindustriële Fritz Thyssen.

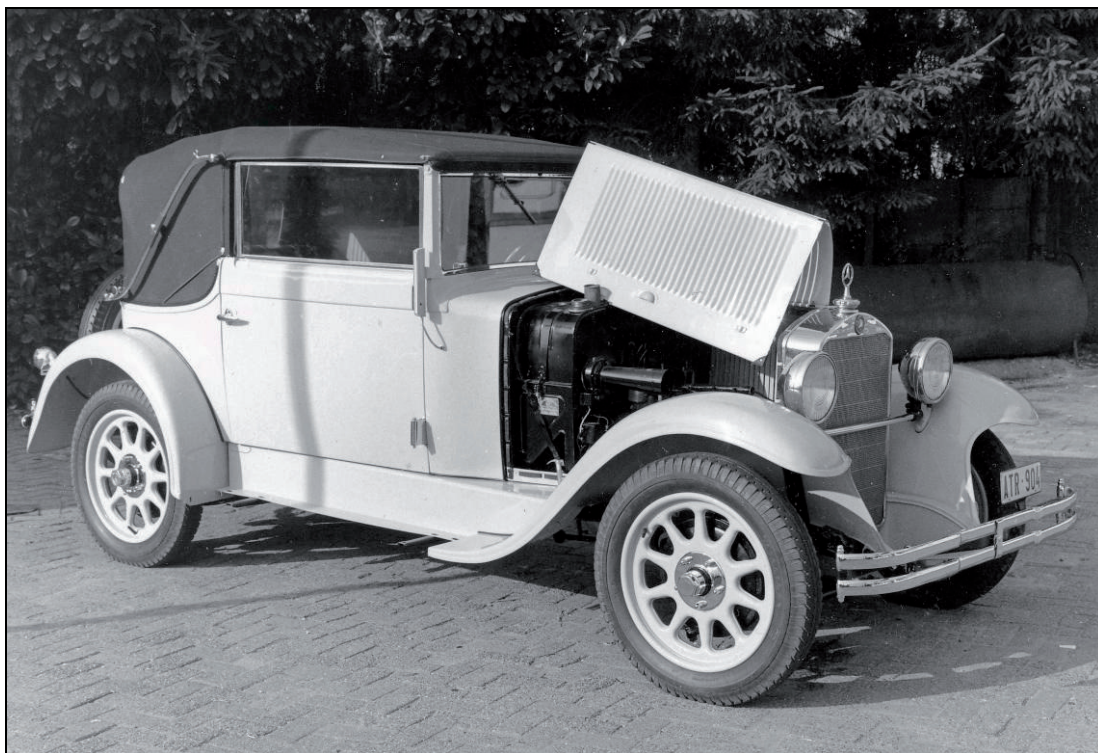


De Mercedes-Benz type 500 K cabriolet van de vroegere Duitse minister van Buitenlandse Zaken, Joachim von Ribbentrop uit 1935. De 5018 cc achtcilindermotor had een vermogen van 100 pk en 160 pk met ingeschakelde tweetraps Roots-compressor. Eigen gewicht 2350 kilo, topsnelheid 160 kilometer per uur bij een gemiddeld verbruik van 27 liter per 100 kilometer. (Stratford-upon-Avon Motor Museum, Engeland. Foto auteur).

Uiteindelijk lukte het de directie om Porsche toch nog zover te krijgen: het type W01 met een 1,3 liter zescilindermotor ging niet in serieproductie, maar werd als het type 8/38 Pk vijftien keer gebouwd. Daimler-Benz leed omzetverlies en had redelijk veel haast met deze 'afgeprijsde' nieuwigheid. De prototypen kampten echter voortdurend met startproblemen. Porsche weet dit mankement aan collega Hans Nibel en wilde er verder niets van weten. President-directeur Wilhelm Kissel wees dit argument van de hand met de opmerking dat de chef-constructeur te allen tijde de eindverantwoordelijkheid droeg van nieuwe producties. Hij liet de vijftien wagens tijdens een strenge vriesnacht buiten zetten en sommeerde Porsche

om de wagens aan de praat te brengen. Deze vertrapte zijn hoed in de sneeuw, nam op staande voet ontslag en reisde vervolgens naar Oostenrijk waar hij bij Steyr-Werke AG met open armen werd ontvangen. Het voormalige wapenconstructiebedrijf stelde hem een riante villa met werkruimte ter beschikking en Porsche kon deel uit gaan maken van de technische directie bij het bedrijf dat een schietschijf als merkembleem gebruikte. Niet lang na de beurskrach van Wall Street in oktober 1929 brak de economische wereldcrisis uit en ging de Oostenrijkse Bodenkreditanstalt, Steyrs belangrijkste financier, failliet. Genoemde discontomaatschappij werd overgenomen door de bankier van Austro-Daimler, waardoor Steyr in handen raakte van de fabrikant van automobielen voor de rijdende elite. Porsche op zijn beurt werd nu wederom geconfronteerd met het topkader van Austro-Daimler. Voor de Eerste Wereldoorlog had hij in Wiener-Neustadt als technisch directeur en chef-constructeur bij Austro-Daimler gewerkt. In 1919 had hij er op staande voet ontslag genomen nadat de aandeelhoudersraad voor zijn ontwerp voor een technisch geavanceerde sport- annex racewagen niet meer geld beschikbaar wilde stellen. Porsche liet Oostenrijk achter zich en kocht in 1930 een villa in Stuttgart en begon daar eigen ontwerp bureau.

Met ingang van 1 januari 1929 had Hans Nibel de functie van Porsche bij Daimler-Benz overgenomen. Hij verbeterde het type 8/38 PK, dat in productie ging als de Mercedes-Benz 200 Stuttgart. De eerste betaalbare middenklasser van het bedrijf en kon tegen meerprijs worden gekocht met een 2582 cc zes cilinder motor van 50 pk bij 3400 omw/min. De Stuttgart bleef tot het najaar van 1934 leverbaar en is 10.504 keer gebouwd.



Mercedes-Benz Stuttgart type 260 (W 11) cabriolet C 1930. 2581 cc zes cilinder zijklepmotor met een vermogen van 50 pk. Eigen gewicht 1250 kilo. Topsnelheid 90 kilometer per uur bij een verbruik van 17 liter per 100 kilometer. (Particuliere collectie. Foto auteur).

Nederlandse liefhebbers van auto's met een ster als merkembleem moesten op de 24e RAI-tentoonstelling in februari 1935 bij stand nummer 57 zijn. Daar toonde N.V. Mercedes-Benz Automobiel Maatschappij met kantoor, toonzal en werkplaats op de Stadhouderskade 89-90

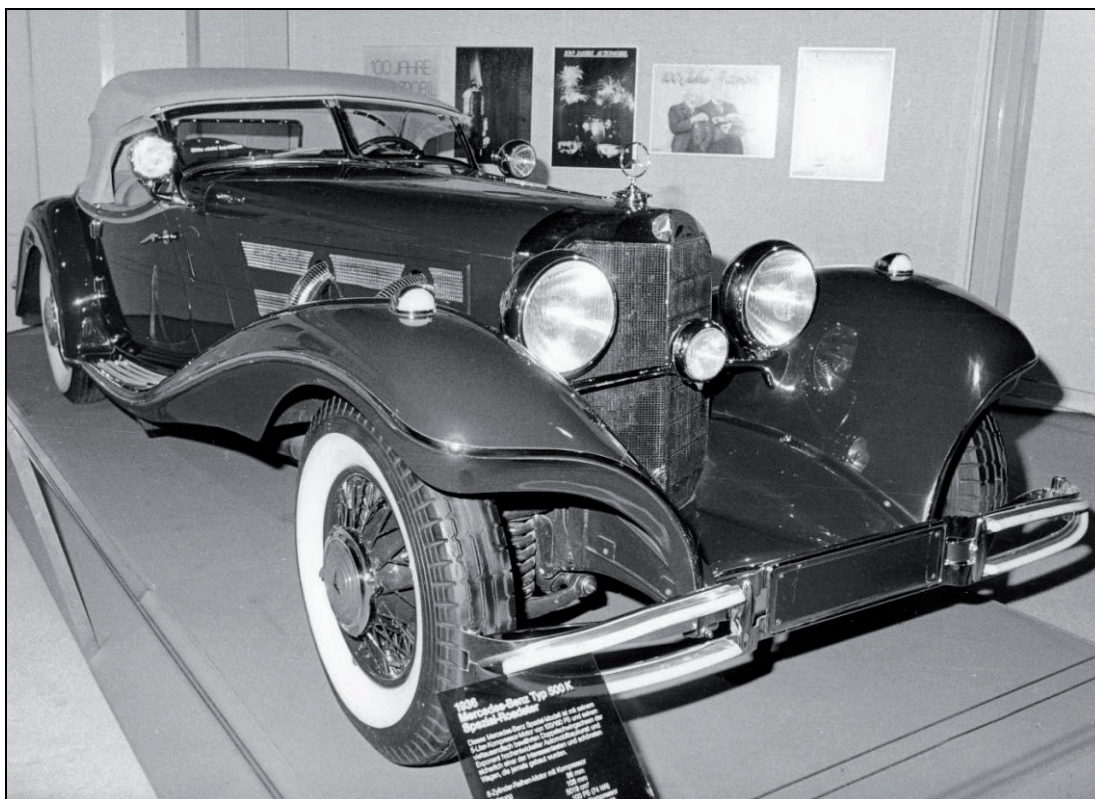
in Amsterdam en filialen in Den Haag en Rotterdam gesloten en open modellen van de 130, 200, 290 en 500. In deze typeaanduidingen waren de zuigerverplaatsingen van de motoren uitgedrukt - aantal cc's gedeeld door 10. Over de hele lijn was onafhankelijke vering van de voor- en achterassen toegepast, behalve bij het type 130, en een voorin geplaatste motor en achterwielaandrijving. De twee geëxposeerde sport- en reiswagens van het type 500 waren van tweetraps Roots-compressoren voorzien. De Mercedes-Benz 130 was een opmerkelijke conceptie uit de moderne Duitse school, en was al op de RAI-tentoonstelling van het jaar daarvoor te zien. Het draagframe van type 130 bestond uit een enkele zware buis; het motortransmissieblok was achteraan geplaatst en goed bereikbaar door bij de gecarosseeerde wagen de zwart gelakte achterklep open te trekken. De onafhankelijke vering had schroefveren en de stuuroverbrenging was zo eenvoudig mogelijk toegepast in verband met de voorlijke plaatsing van het passagiersgewicht: de benen van de voorzittenden bevonden zich op de plek waar bij een conventionele wagen de motor zat. De ruimtebenutting was bij een dergelijke constructie voor de hand liggend heel voordelig, evenals de concentratie van het passagiers- en motorgewicht tussen de voor- en achterwielen. Verder waren effectieve stroomlijnvormen gemakkelijk in het koetswerk aan te brengen, wat gunstig meespeelde in het brandstofverbruik van tien liter per honderd kilometer. Het type 130 (W 23) kreeg bij de presentatie op de autotentoonstelling in Berlijn in oktober 1934 veel bijval van publiek en vakpers, maar dit spraakmakende concept van Hans Nibel werd geen kassucces. Met vijftien procent van het wagen gewicht op de achteras was deze auto te staartlastig, en verdween type 130 in de loop van 1936 met stille trom van het productietoneel.



Achterwielaangedreven Mercedes-Benz type 130 (W 23) uit 1935 met een staartgeplaatste 1308 cc viercilindermotor van 26 pk. Eigen gewicht 980 kilo. Topsnelheid 92 kilometer per uur bij een verbruik van 10 liter per 100 kilometer. Met 65 procent van het wagen gewicht op de achteras was deze auto zeer staartlastig. (Fahrzeugmuseum Reichert, Marxzell, Baden-Württemberg. Foto auteur).

Het op de RAI getoonde Mercedes-Benz type 200 (W 21) verving de Stuttgart en was vanaf juni 1936 ook tegen meerprijs leverbaar met een 2,3 liter zescilinder. Een zespersoons versie met een verlengd chassis - type 200 Lang - was in 1934 in productie genomen. Het type 290 (W 18) was een prestigieuze middenklasser met een 2867 cc zescilindermotor van 60 pk, die in 1933 in productie was genomen en twee jaar later geleverd een 68 pk motor kreeg. Deze Mercedes-Benz was in het land van herkomst vooral in trek als cabriolet en als roadster.

Het vlaggenschip van de firma uit Stuttgart-Untertürkheim op deze druk bezochte tentoonstelling was de 500 K (W 29) met externe uitlaatpijpen en een chassisgewicht van 1700 kilo. De getoonde sportmodellen waren gebouwd op een bijzondere uitvoering van dit chassisstype, voorzien van een 5018 cc achtcilindermotor. Deze kopklepper met een negen maal gelagerde krukas ontwikkelde zonder de tweetraps compressor maximaal 100 pk; met ingeschakelde compressor en het daarbij horende imposante geronk van de motor steeg het vermogen naar 160 pk bij 3400 omw/min. De 500 K had een wielbasis van 3,29 meter en een vierversnellingsbak met de vierde als 'Schnellgang'. De hydraulische trommelremmen waren servo-vacuüm bekrachtigd volgens het systeem Bosch-Dewandre. Al met al eenzame klasse, maar in dit economische crisisjaar zullen kijklustigen in het gebouw in de Ferdinand Bolstraat hooguit hebben gedroomd van dit pijlsnelle sportmodel voor de happy few.



Eenzame klasse en een collectors item met een pittig prijskaartje: Mercedes-Benz type 500 K (W 29) Spezial-Roadster uit 1936. De 5041 cc achtcilinder lijnmotor leverde een maximaal vermogen van 115 pk. Schakelde men de tweetraps compressor in dan liet de motor van zich horen en was het 160 pk bij 2400 omw/min. Eigen gewicht 2500 kilo. Topsnelheid 170 kilometer per uur bij een verbruik van 29 liter per 100 kilometer. (Mercedes-Benz Museum, Stuttgart-Untertürkheim. Foto auteur).

**PRACHTIG VAN LIJN
ONGEËVENAARD IN PRESTATIE**



Voor 1935 biedt Pontiac U een zes en een acht-cilinder in lijn, gebouwd en gecarroseerd volgens de laatste gegevens der wetenschap aangaande aerodynamie. De Fisher-carrosserieën, van een buitengewone sierlijkheid, zijn sterker dan ooit, dank zij de geheel stalen kap.

En de prestaties van de Pontiac 1935 zijn volkomen in overeenstemming met de sierlijkheid en het comfort van dezen voortreffelijken wagen.

Andere karakteristieken van de nieuwe Pontiac : Onafhankelijk geveerde voorwielen ; Stabilisator in de achterveering ; Hydraulische remmen en Fisher tochtvrij ventilatiesysteem.



Vraag Uw dealer nadere bijzonderheden aangaande de gemakkelijke betalingsvoorwaarden der G.M.A.C. **Probeer de nieuwe**

Op aanvraag kan in alle Pontiac wagens een 6 plus 1 lamps radiotoestel (hoort en lange golfvangst) worden ingebouwd tegen dan prijs van Fl. 135.-

PONTIAC

« HET SCHOONSTE OP VIER WIELEN »
EEN GENERAL MOTORS PRODUCT

VANAF FL. 2125.-
f.o.b. Rotterdam

‘Het schoonste op vier wielen.’ Advertentie uit 1935 van de importeur. (coll. auteur). Onder: motorkapmascotte op een Pontiac DeLuxe Six uit 1935. De merknaam verwees naar het opperhoofd van de Ottawa-stam die een belangrijke rol speelde in de strijd tegen de Britse bezetters van het Noord-Amerikaanse Grote Merengebied. De brede verchromde sierband op de motorkap werd de ‘Silver Streak’ genoemd en vormde twintig jaar lang een stijlelement dat een Pontiac direct herkenbaar maakte. (foto auteur).





Pontiac de Luxe Six cabriolet met een 3409 cc zescilinder zijklepmotor van 81 pk uit 1935. (Particuliere collectie. Foto auteur).

De Oakland Motor Car Company uit Pontiac in de staat Michigan bestond twee jaar toen William Crapo Durant het bedrijf in 1909 overnam en het een hoeksteen van zijn General Motors Company maakte. In 1926 werd het bijmerk Pontiac geïntroduceerd, dat dankzij de geslaagde vormgeving en technische kwaliteiten zo goed aansloeg dat het bijmerk de verkoopcijfers van het moedermerk overschaduwde. 'Making new friends and keeping the old' was in 1931 de verkoopleuze van Oakland. Het heeft niet mogen baten en datzelfde jaar werd deze divisie van General Motors opgeheven. Drie jaar later werkte industrieel vormgever Frank Hershey (eerder werkzaam bij Murphy, een carrosseriebedrijf waar hij nog tekende voor het in het vorige deel beschreven prototype van de Peerless V16) een visueel detail voor Pontiac uit dat in 1935 in productie ging. Het betrof een verschroomde sierband over het midden van de motorkap. De 'Silver Streak', zo genoemd naar een gestroomlijnde trein in de Verenigde Staten. Het stijlelement werd bij de Pontiac-divisie in ere gehouden tot 1957, zodat er van een geslaagd idee mocht worden gesproken. Hersey wist overigens met vrij simpele middelen te verbloemen dat een Pontiac van het modeljaar 1935 nogal wat plaatwerkdelen van Chevrolet droeg.

Wie een Chevrolet te gewoontjes vond en een Oldsmobile te prijzig, had aan Pontiac een goed alternatief. In 1935 kon men kiezen tussen de Standard Six en de DeLuxe Six met een 3409 cc zescilinder met 81 pk vermogen - het verschil zat hem in de afwerking van de carrosserie. De Pontiac modelserie 605 Eight was uitgerust met een 3761 cc achtecilinder in lijn van 85 pk. Zoals de hier getoonde advertentie verduidelijkt kon men in zijn nieuwe Pontiac Six of Eight een lampenradio laten inbouwen. De prijs ervan was vergelijkbaar met het maandinkomen van een geschoolde handarbeider. Een autoradio met automatische fadingcompensatie, lange en korte golf, een-knops bediening pal onder het stuur en

standaard-ontstoringmateriaal werd dat jaar exclusief montagekosten door Philips verkocht voor 162,50 gulden. Of Pontiac, zoals de advertentie stelt, 'het schoonste op vier wielen' was, laten we maar in het midden. Het afbeelden van een stel in uitgaanskleding hoorde eerder thuis bij een Cadillac dan bij een Pontiac. In Nederland beschikte de 'runner up' binnen GM in tegenstelling tot Chevrolet niet over een erg groot marktaandeel. Daarnaast werd de Ford V8 aan de Hemweg in Amsterdam geassembleerd en daardoor lager geprijsd. Bovendien was een Pontiac minder snel dan een Ford. Men noemde het GM-merk met de naam van een historische krijgsheer van de Ottawa-stam uit de achttiende eeuw in het land van herkomst wel 'an old man's car', vanwege het wat bezadigde acceleratievermogen. In 1935 introduceerde General Motors Corporation de 'turret-top' constructie, een omschrijving voor een geheel uit plaatstaal gelaste daksectie in plaats van de tot dan toegepaste overtrek van leerdoek, die bij de nieuwe constructie extra bescherming bood wanneer de wagen over de kop ging. Het in de advertentie vermelde Fisher 'no draft' tochtvrije ventilatiesysteem sloeg op een driehoekig scharnierend zijruitje, een patent van General Motors Corporation.



Pontiac de Luxe Six coupé met een 85 pk zescilindermotor uit 1937. (Particuliere Collectie. Foto's auteur).





‘De meest economische.’ Advertentie uit 1935 van de importeur. Onder: Garage Kost in de Tweede Weteringdwarsstraat 11-13 in Amsterdam was een regionale dealer van Auto Union met de merken DKW, Audi, Horch en Wanderer. Na de Tweede Wereldoorlog werd Kost de eerste Volkswagen-dealer in Nederland. (coll. auteur).

