

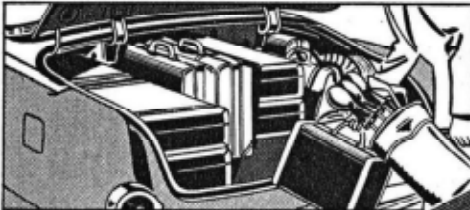
*Amerikaans antiek*  
automobielen uit de periode 1946-1960 – deel 4



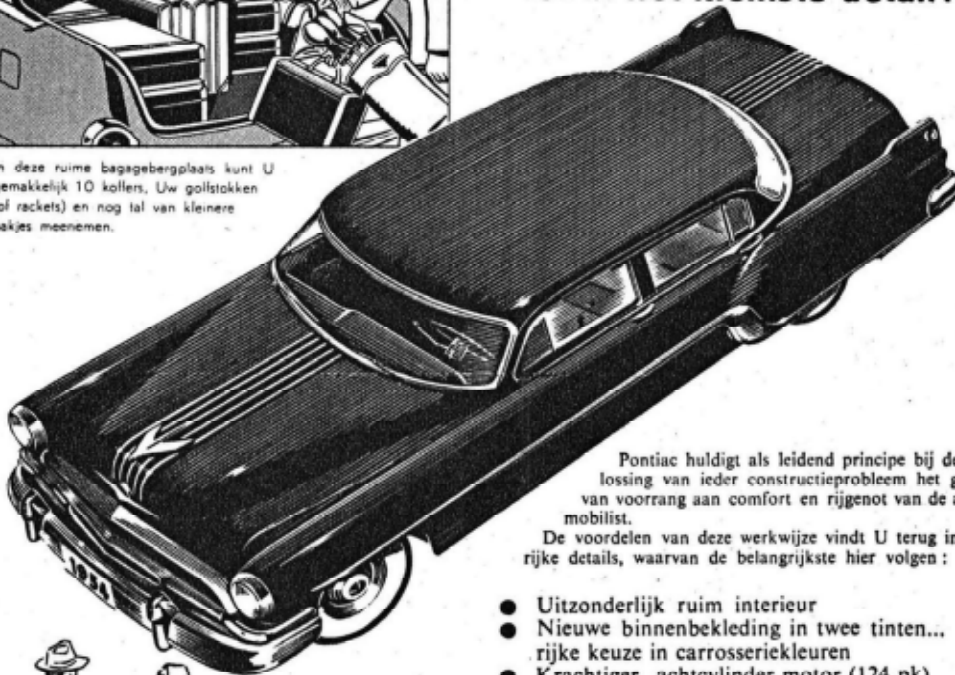
Frank H.M. van der Heul

# PONTIAC 1954

... *perfectie*  
tot in het kleinste detail!



In deze ruime bagagebergplaats kunt U gemakkelijk 10 koffers, Uw golfstokken (of rackets) en nog tal van kleinere pakjes meenemen.



Pontiac huldigt als leidend principe bij de oplossing van ieder constructieprobleem het geven van voorrang aan comfort en rijgenot van de automobilist.

De voordelen van deze werkwijze vindt U terug in talrijke details, waarvan de belangrijkste hier volgen :

- Uitzonderlijk ruim interieur
- Nieuwe binnenbekleding in twee tinten... rijke keuze in carrosseriekleuren
- Krachtiger achtcilinder motor (124 pk)
- De "Curve Control" voorwielophanging vermindert de wielhelling in de bocht, waardoor nog betere wegvastheid is verkregen
- Dual-Range Hydra-Matic transmissie
- Servo-stuur \*
- Fisher carrosserie



**In waarde voor zijn prijs...  
niets gaat er boven een Pontiac**

op de 8-cyl. modellen



**GENERAL MOTORS CONTINENTAL**  
Branch Rotterdam - Parklaan 17 - Rotterdam

## *Amerikaans antiek*

automobielen uit de periode 1946 - 1960 - deel 4



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht)  
De kunst van het versieren  
Het zomerhuisje van tante Amalia  
Doorlopende voorstelling  
Koers Kreeftskeerkring  
Reis naar een verdwenen wereld  
Cowboys, kitsch en Cadillacs  
Salsa, suikerrieten sleeën  
Ford 'made in Holland' - vier delen  
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)  
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)  
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)  
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)  
Auto-biografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)  
De auto ad rem – klassieke auto advertenties (meerdere delen)  
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea – twee delen)  
Al Capone in Zaandam (anekdotes rond het toenmalige wagenpark van de auteur)  
Oldtimers (klassieke auto's – meerdere delen)  
De eerste versnelling (pionierautomobielen - 2 delen)  
Amerikaans antiek (vier delen)

ISBN/EAN: 9789490495312

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 © 2024 Frank H.M. van der Heul  
Herziene uitgave van een eerder bij uitgeverij Elmar verschenen boek  
Omslagillustraties en foto's binnenwerk van de auteur  
Uitgeverij Albatros - Amstelveen  
Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever  
E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

## Voorwoord

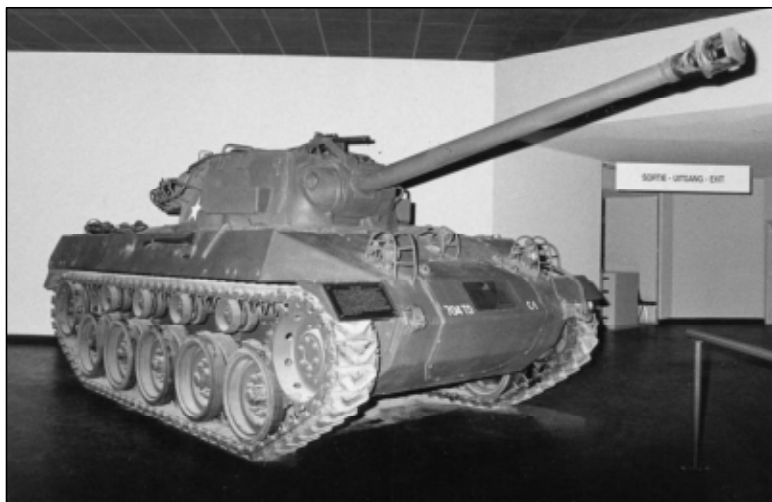


Een 2,5 tons GMC type CCKW/352 6x6 legertruck met winch waarmee 'Jimmy' (zijn bijnaam) 4,53 ton kon verplaatsen. Wielbasis 4,1 meter, eigen leeg gewicht 7530 kg. Vijfversnellingsbak met transfercase (reductie-tussenbak). Elektrische installatie 6 volt systeem. De 4417 cc zescilinder kopklepmotor leverde 104 pk bij 3000 omw/min. Met een tankinhoud van 40 US gallon had dit 562.750 keer gebouwde werkpaard een actieradius van 480 kilometer. Maximum toegestane snelheid 72 km/u bij een gemiddeld brandstofverbruik van 1 liter per 3,5 kilometer. (foto auteur).

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

Op 11 maart 1941 nam het Amerikaanse Congres vrijwel unaniem de 'Lend-Lease Act' aan. Met de bekrachtiging van deze wet konden de bevriende mogendheden Engeland, de Britse Dominions en het China van generalissimo Tjiang K'ai-sjek voortaan zonder contante

betaling voedingsmiddelen, medische artikelen en 'made in USA' oorlogsmateriaal aanschaffen. Nog voor 30 juni 1942 zou Engeland 'geleende' goederen ter waarde van zeven miljard dollar ontvangen, en na de Duitse invasie van de Sovjet-Unie op 22 juni 1941 kreeg ook de voormalige bondgenoot van nazi-Duitsland in toenemende mate materiële steun van de Verenigde Staten. Om tegenstanders van de Leen- en Pachtwet over de streep te halen, had president Roosevelt zijn wetsvoorstel vergeleken met het uitlenen van een tuinslang aan een buurman wiens huis in lichterlaaie staat. Hoewel de meeste Amerikanen nog steeds van mening waren dat de oorlog in Europa hen niet aanging, waren in de Verenigde Staten inmiddels een miljoen man onder de wapenen geroepen en had het Congres een budget van anderhalf miljard dollar voor bewapening goedgekeurd. In het kader van de Leen- en Pachtwet zou de Amerikaanse overheid goederen en diensten ter waarde van 42 miljard dollar beschikbaar stellen aan vierenveertig landen. De materiële hulp aan Engeland had een waarde van negentien miljard dollar, die aan de Sovjet-Unie circa dertien miljard dollar. Tot VJ-day (Victory Japan, de dag van de Japanse capitulatie op 6 augustus 1945) produceerde het 'Arsenaal van de Democratie' zoals de Amerikaanse industrie werd genoemd, 296.601 gevechtsvliegtuigen (waaronder 16.500 zware bommenwerpers), ruim 3,2 miljoen militaire transportvoertuigen (waaronder 988.167 vrachtwagens met een laadcapaciteit van 2,5 ton en ruim 600.000 jeeps), meer dan 82.000 tractoren, bulldozers en geschutstrekkers, 86.388 tanks, 41.170 halftrupsvoertuigen, circa 30.000 pantserwagens, 71.060 oorlogsschepen (variërend van motorsloepen tot vliegekampschepen), en vierenveertig miljard stuks munitie van verschillend kaliber. Omdat steeds meer Amerikaanse dienstplichtigen aan het productieproces zouden worden onttrokken, werden hun plaatsen in fabrieken en op scheepswerven ingenomen door vrouwen, teenagers en gepensioneerden. In de komende jaren steeg de beroepsbevolking van 46 miljoen tot 53 miljoen personen en werd de gemiddelde arbeidstijd verhoogd van achtendertig uur (in 1939) tot ruim vijfenvierzig uur. In ruil voor trapsgewijze loonsverhoging tot vijfendertig procent was met de vakbonden overeengekomen dat er gedurende de vijandelijkheden niet zou worden gestaakt. Door extra toeslagen op overwerk en andere arbeidspremies nam het bruto weekloon toe met vijfenzeventig procent. Weliswaar stegen de kosten van levensonderhoud in die jaren met een kwart en waren veel consumptiegoederen (waaronder benzine en autobanden) gerantsoeneerd, maar steeg de levensstandaard met vijftig procent en golden de Verenigde Staten aan het eind van de oorlog als een onbetwiste supermacht.



Een van de ruim 2500 bij Buick gebouwde M18 Hellcat tankvernietigers. 15,95 Liter luchtgekoelde Continental R 975 C1 negencilinder radiaalmotor van 340/485 pk bij 2400 omw/min. Torquematic automaat met hydraulische koppelomvormer. Opslagcapaciteit 610 liter 80 octaan brandstof en een actieradius van circa 250 km op de vlakke weg. Topsnelheid 90 km/u.



Ook bruikbaar op spoorrails en op deze manier in staat om 50 ton vracht te trekken. Willys MB ¼ ton 4x4 jeep met een 2199 cc viercilinder van 54 pk bij 4000 omw/min. Drieviersnellingsbak met transfer case (reductie-tussenbak) en hydraulische remmen. Productieaantal 361.349 stuks. (Coll. Auteur).

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

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

## Lincoln



Voor- en achterkant van een 1947 Lincoln 76H Continental Mk I vijfpersoons Club coupé. 4990 cc V12 zijklepmotor van 130 pk bij 3600 omw/min. Wielbasis 3,17 meter, lengte 5,46 meter. Topsnelheid 155 km/u. Productieaantal 831. (foto auteur).



De laatste vooroorlogse Lincoln verliet de fabriek op 10 februari 1942. Tijdens de vijandelijkheden ontwikkelden de vormgevers van de Ford Motor Company nieuwe ideeën en werden kleimodellen op ware grootte gemaakt. Van ontwerp tot productie vergt tijd en de Lincolns die na VJ-day (Victory Japan) in 1946 in de showroom kwamen te staan waren



gebaseerd op vier jaar oude vormgeving die tot 1949 gehandhaafd bleef. Op het chassis met een lange wielbasis na dat niet meer werd gebouwd was de Lincoln 66H-serie leverbaar als vierdeurs sedan, cabriolet, coupé en Club coupé. De prijzen waren vanaf 2318 dollar. De Lincoln 66H Continental was leverbaar als cabriolet en Club coupé met prijzen vanaf 4392 dollar. De stille luxe van Lincoln en Continental met een wielbasis van 3,17 meter had een handgeschakelde drieversnellingsbak en een 4990 cc V12-zijklepmotor van 130 pk bij 3600 omw/min. De wielophanging was afhankelijk met overdwarse bladveren. Nieuw waren de grille en deuren met drukknoppen: in 1947 vervangen door deurgrepen. Optioneel waren een overdrive, vloeistofkoppeling, radio, verwarming en een elektrisch bediende zijruiten. Dat jaar werden 16.645 Lincolns verkocht. Ter vergelijking: in 1946 kregen 29.214 Cadillacs een nieuwe eigenaar.



Lang, laag, strak van vormgeving en met een gevleugelde wereldbol als motorkapmascotte – dat was de Lincoln 66H Continental die in de jaren 1946-1948 in de showrooms stond. De 4990 cc V12-zijklepmotor van 130 pk bij 3600 omw/min bracht deze 5,46 meter lange cabriolet met een eigen leeg gewicht van 1975 kg vlot naar een topsnelheid van 155 km/u. Veel kopers trok het prestigemerken van Ford intussen niet; in 1947 kochten 738 fortuinlijke automobilisten een cabriolet als het hier getoonde exemplaar. Een jaar later waren het er nog maar 452. Evenmin als bij Packard vond men het bij de Lincoln Motor Company nodig om merknaam en modelaanduiding op een opvallende manier onder de aandacht te brengen. Slechts een klein verchroomd logo aan weerszijden van de motorkap wees daarop. Tot 1947 had de Lincoln Continental drukknoppen in plaats van deurgrepen. Het reservewiel achterop in een met de carrosserie meegelakte metalen trommel vormde een primeur, die in de jaren vijftig door andere fabrikanten werd nagevolgd. De starre assen rondom met overdwarse bladveren waren typische Fordaspecten, die in 1948 vervangen werden door onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren. In dat jaar ook werd de V12 vervangen door een 5,5 liter pk V8 met een vermogen van 154 pk bij 3600 omw/min. Veel baatte het niet; de verkoopresultaten bleven te laag in vergelijking met die van Cadillac en Packard. In 1949 werd de Continental uit productie genomen.



1950 Lincoln Cosmopolitan Presidential Parade cabriolet, bijgenaamd 'bubble top'. Wielbasis 3,63 meter, eigen leeg gewicht 2905 kg. (foto's auteur).

In het voorjaar van 1948 werden de komende Lincoln-modellen aangekondigd. De 9EL-serie omvatte een coupé, een vierdeurs Sport sedan en een cabriolet. De door de Cosmopolitan 9EH-serie vervangen Continental bestond uit een coupé, vierdeurs Sport sedan, vierdeurs Town sedan en cabriolet. De nieuwe Lincolns hadden een pontoncarrosserie met afgedekte achterwielen. Het doosvormige chassis met een X-versteving had een wielbasis van 3,08 meter en de voorwielloophanging was onafhankelijk met driehoekige draagarmen en schroefveren. Bij de starre achteras zaten halfelliptische bladveren. De V12 was vervangen door een 5520 cc V8-zijklepmotor met een vermogen van 154 pk bij 3600 omw/min. De Touch-o-Matic overdrive reduceerde het toerental met 23 procent en het brandstofverbruik met 20 procent. De Lincoln 9EL had een topsnelheid van 155 km/u. Halverwege het productiejaar 1949 konden Lincolns worden uitgerust met een van General Motors betrokken Hydra-Matic driersnellingsautomaat. De Cosmopolitan 9EH die de Continental verving had een tien centimeter langere wielbasis en een gebogen voorruit zonder tussenstijl.

In 1950 verhuurde Ford negen Cosmopolitan limousines met een wielbasis van 3,63 meter en een cabriolet in speciale uitvoering aan de regering-Truman. De Lincolns waren bij de Henry Motor Company uit Freeport in de staat Illinois gebouwd. Ze hadden een 5,52 liter V8-zijklepmotor van 152 pk, een aangepaste Hydra-Matic automatische transmissie en een gepantserde carrosserie met kogelvrij glas. Bij de gesloten modellen was het dak verhoogd ten behoeve van passagiers met hoge zijden hoeden. In 1954 werd de zwart gelakte cabriolet met twee extra klapstoelen en kersenrode en zwartleren binnenbekleding aangepast. Dwight D. Eisenhower, opvolger van president Harry S. Truman, wilde wel in de openlucht rijden, maar regen, sneeuw en hagel niet op de koop toenemen. Zo werd de Cosmopolitan aan de achterkant overdekt met een kap van plexiglas, waaraan het zijn bijnaam 'bubble top' ontleende. De wagen was verder als presidentieel voertuig herkenbaar aan de karakteristieke rode lampen aan de voorkant en een standaard voor de vlag van het Witte Huis. De laatste rit van deze unieke Lincoln die thans in het Henry Ford Museum in Dearborn, Michigan, staat, werd in 1961 door president John F. Kennedy gemaakt.



In 1951 leverde de Lincoln Motor Company de Lincoln type 0EL met drie modellen en de Cosmopolitan type 0EH met vier modellen. De wagenlengte was met 20 centimeter verkort en het eigen leeg gewicht met 220 kg verlaagd. De feitelijk voor een vrachtwagen ontworpen V8-motor was opgevoerd tot 154 pk. In 1952 werd Lincoln groot nieuws in de wereld van de autosport. Tijdens de Carrera Panamericana race, van de zuidelijke Tuxtla Gutierrez dwars door Mexico over veelal bar slechte wegen naar Ciudad Juarez in het noorden, behaalde Fords vlaggenschip de vijf hoogste plaatsen. Dat jaar ook werd de V8 vervangen door een 5,2 liter kopkleptype met acht contragewichten op de krukas en een maximum vermogen van 160 pk bij 3900 omw/min. Een landelijke primeur was de voorwielophanging met kogelgewrichten. In 1953 was het vermogen van de V8 opgevoerd tot 208 pk bij 4200 omw/min en eindigden equipes met een Lincoln op de eerste vier plaatsen in de Internationale standaard klasse van de Carrera Panamericana. Gewonnen wedstrijden waren goede reclame, maar zetten voor prestigemerken Lincoln weinig zoden aan de dijk.



In 1954 nam de equipe Crawford-Enrique deel aan de Carrera Panamericana race. Hun Lincoln Cosmopolitan Capri coupé legde 3200 kilometer af in vijf dagen over wegen die het uiterste van banden en vering vergden. Het duo eindigde op de eerste plaats in de Internationale Standaard klasse. (foto auteur).



1954 Lincoln Capri sedan met een 5,2 liter hoge compressie V8 van 205 pk. Wielbasis 3,12 meter, lengte 5,44 meter. Gewicht 1910 kg. Topsnelheid 170 km/u. Productieaantal 13.598. (foto auteur).

In 1955 had de Lincoln Motor Company ten langen leste een in eigen huis ontwikkelde automatische versnellingsbak die de Turbo-Drive werd genoemd. De Cosmopolitan was herdoopt in Custom en was leverbaar als Sport hardtop coupé en vierdeurs sedan. De hoger geprijsde Capri stond in de showroom als hardtop coupé, vierdeurs sedan en cabriolet. De wielbasis was met 3,12 meter onveranderd gebleven, maar de lengte van elk model met vier centimeter toegenomen. De V8-kopklepmotor had een zuigerverplaatsing van 5,9 liter en een maximum vermogen van 228 pk bij 4400 omw/min. De boekhouding had dit jaar met 27.222 verkochte Lincolns niet te klagen, maar de gelimiteerde markt voor prestigemerken werd door Cadillac gedomineerd met 140.777 wagens die een nieuwe eigenaar vonden.



1954 Lincoln Capri sedan. Motorisch was het prestigemerke grote klasse. De 205 pk V8 met acht contragewichten op de krukas en overmaatse inlaatkleppen had de hoogste waarde per cubic inch displacement (CID) in vergelijking met Cadillac, Packard en Chrysler Imperial. Optioneel waren een elektrische in vier standen verstelbare voorbank, rem- en stuurbevestiging, radio met luidspreker achterin, achterraitontdooier met aanjager en elektrische bedienbare zijruit. Onder: 1957 Continental Mark II hardtop coupé met een 285 pk V8. Nieuwprijs 43.100 gulden. (foto's auteur).



Een uitgesproken topjaar voor de Amerikaanse auto-industrie was 1955. Er reden in de Verenigde Staten al 58,6 miljoen personenwagens en daar kwamen dit jaar nog eens 7.942.000 bij. Die spectaculaire productie was een prestatie van General Motors Corporation (3.990.000), de Ford Motor Company (2.240.770), Chrysler Corporation (1.361.800), Studebaker-Packard Corporation (182.100), American Motors Corporation (161.800) en Kaiser-Willys Sales Division (5800). Welvaart spiegelde zich in de toenemende vraag naar middenklassers. Buick, DeSoto, Dodge, Mercury, Oldsmobile en Pontiac hadden dit jaar een gezamenlijk marktaandeel van 39 procent op basis van 2.788.000 geproduceerde wagens.



1957 Lincoln Premiere vierdeurs sedan met een 6031 cc V8 van 304 pk. (foto auteur).

Al sinds het uit productie nemen van de Lincoln Continental in 1948 drongen dealers en bemiddelde automobilisten er bij de Ford Motor Company op aan om een opvolger. In 1953 maakte het concern voldoende winst om op het verzoek in te gaan. William Clay Ford, de jongere broer van Henry Ford II, werd aangesteld als hoofd van een speciale producten divisie en vijf onafhankelijke adviseurs beoordeelden dertien verschillende ontwerpen. De hoofdingenieur van genoemde divisie ontwierp een tussen de voor- en achteras verlaagd chassis - met een wielbasis van 3,2 meter - waardoor er in het interieur meer hoofdruimte kwam zonder dat de daklijn te hoog werd. Als motor werd gekozen voor een 6032 cc V8 met kopklepbediening en een vermogen van 289 pk bij 4600 omw/min. De Continental Mark II had een Multi-Drive drieversnellingsautomaat was alleen als hardtop coupé leverbaar. Het vlaggenschip van de Lincoln Motor Company kreeg een eigen merkstatus en zou niet alleen Cadillac naar de kroon steken maar ook prestigemerken in de prijsklasse van Rolls-Royce beconcurreren. Voor de bouw van de 5,53 meter lange Continental Mark II was niet op een cent gekeken: al het chroomwerk bestond uit koper, nikkel en chroom, terwijl de onderste laklagen van het koetswerk met de hand werden geschuurd voor een spiegelglad eindresultaat. De veertien verschillende handelingen kostten meer dan de assemblage van de Mark II. Voor de interieuraankleding kwamen alleen handmatig geverfd leer, tapijt en

bekledingsstoffen van de beste kwaliteit in aanmerking. In januari 1956 stond de Continental Mark II in de showroom met een prijs van 9695 dollar. De slanke lange en snelle hardtop coupé werd alom geprezen vanwege de vormgeving, de sublieme afwerking en de prestaties. De productieplanning bedroeg vijfduizend hardtop coupés op jaarbasis, maar dat bleek te hoog gegrepen. In het introductiejaar werden 1325 Continentals verkocht en ondanks een prijsverlaging moest de dagproductie in 1957 van vijftien naar drie wagens worden verlaagd. Het jaar daarop verscheen de Continental Mark III met een 6 liter V8 van 304 pk bij 4800 omw/min. De carrosserie werd gedeeld met de Lincoln Capri en Premiere. De ‘nieuwe’ Continental was leverbaar als vierdeurs sedan, hardtop coupé, cabriolet en Landau hardtop sedan. De prijzen waren vanaf 5825 dollar. Door tegenvallende verkoopresultaten werd de eigen merkstatus in 1959 opgeheven en werd Continental weer een onderdeel van Lincoln.



1957 Continental Mark II hardtop coupé. De prijs was inmiddels verlaagd tot 9966 dollar. Onder: 1957 Lincoln Premiere hardtop coupé met een 6 liter V8 van 304 pk. Wielophanging met schroefveren rondom. (foto's auteur).

In 1955 werd de modelnaam Cosmopolitan veranderd in Custom. Capri bleef de toplijn van de Lincoln Motor Company dat in genoemd jaar 27.222 wagens produceerde. In 1956 werd de modelnaam Custom hernoemd in Capri en werd Premiere de nieuwe toplijn met drie leverbare modellen. Lincoln eindigde dat jaar met een productie van 50.322 wagens op de veertiende plaats van de lijst van best verkochte merken. Imperial, het vlaggenschip van Chrysler Corporation, werd hiermee gepasseerd, maar Cadillac bleef de markt van prestigemerken domineren met 154.577 verkochte wagens.



De staartvinnen van een 1957 Lincoln Premiere. Het ovale voorwerp rechtsboven op de foto is de luchtinlaat van het airconditioningsysteem. Met een V8 van ruim zes liter inhoud en 304 pk vermogen kon met de Premiere een topsnelheid van 190 km/u worden bereikt. 'True power that works for your safety at every speed', verkondigden de advertenties. Onder: 1960 Lincoln Continental Mark V met een 7045 cc V8 van 319 pk bij 4100 omw/min. Wielbasis 3,33 meter (foto's auteur).







De Lincoln Continental Mark V die in 1960 in de showroom stond had een zelfdragende carrosserie met een wielbasis van 3,33 meter. Het modelaanbod bestond uit een limousine, formele sedan, vierdeurs sedan, hardtop coupé, hardtop sedan en cabriolet. Onder de lange motorkap werkte een geruisarme 7,045 liter V8 met een vermogen van 319 pk bij 4100 omw/min die de 5,77 meter lange Mark V op een topsnelheid van 180 km/u kon brengen.

Tot de standaarduitrusting hoorden een Twin Range Turbo-Drive viertrapsautomaat, zelfstellende bekrachtigde remmen, stuurbekrachtiging, verwarming en voorruitontdooier, banden met wit zijvlak, undercoating, een dashboardklokje, ruitenwissersproeiers, radio met zelfzoekende FM-instelling, een set van binnen uit verstelbare zijspiegels, een in zes standen verstelbare voorbank met bekledingsstof gecombineerd met leer (ook de achterbank), een met schuimrubber bedekte bovenkant van het dashboard en zonnekleppen, achteruitrijdlicht, waarschuwingslampje van de handrem, automatische koplampdimmer en cruise control. Bij de gesloten modellen hoorden tevens een leeslamp in het achtercompartiment en elektrisch vergrendelbare deursloten. De tweedeurs cabriolet was dit jaar voorlopig voor het laatste in de catalogus opgenomen, maar daarvoor in de plaats kwam in 1961 een vierdeurs cabriolet.



1960 Lincoln Continental Mark V cabriolet. Eigen leeg gewicht 2330 kg. (foto auteur).



De oorspronkelijk als cabriolet-sedan uitgevoerde en ongepantserde Lincoln Continental, bijgenaamd de SS-100-X, die gehuurd werd van de Ford Motor Company en de Amerikaanse belastingbetaler uiteindelijk circa \$ 200.000 kostte. Een V8 met 7,05 liter inhoud leverde een vermogen van 319 SAE-pk bij 4100 omw/min. (Coll. Auteur).

Op 8 november 1960 werd John Fitzgerald Kennedy winnaar van de presidentsverkiezingen. De tweede zoon van een Ierse immigrant die zijn fortuin onder meer had gemaakt met dranksmokkel tijdens de drooglegging van de Verenigde Staten, kreeg iets meer dan vijftig procent van de stemmen en versloeg daarmee zijn Republikeinse rivaal Richard Milhous Nixon. Van doorslaggevende betekenis waren wellicht de televisiedebatten tussen beide politici, die van de tot dan tamelijk onbekende maar flamboyante en dynamische senator Kennedy die de Ford Thunderbird een warm hart toedroeg - een nationale beroemdheid hadden gemaakt. Een dag voor de inauguratie van de vijfendertigste en eerste rooms-katholieke president van de Verenigde Staten op 20 januari 1961 werd begonnen met het werk aan een nieuwe Presidential State Car voor het Witte Huis. Deze zou de elf jaar oude en eerder beschreven Lincoln 'bubble top' vervangen, waarmee drie presidenten meer dan honderdduizend mijl in de Verenigde Staten en het buitenland hadden afgelegd. Aan de bouw van de tot ruim 6,4 meter verlengde auto die de Amerikaanse belastingbetaler circa 200.000 dollar kostte, waren vier jaar planning en uitputtende discussies met de geheime dienst voorafgegaan. De op een fabrieksmatige Lincoln Continental model 74A uit 1961 gebaseerde Presidential State Car had meer speciaal ontworpen faciliteiten en accessoires dan alle daarvoor gebruikte wagens van het Witte Huis. De in een speciale tint van de kleur nachtblauw gespoten Continental van Kennedy die door de geheime dienst de SS-100-X werd genoemd, had verschillende dakcombinaties (metalen panelen, een stoffen kap en een van transparant plexiglas) en intrekbare voetsteunen bij de achterbumper voor meerrijdende veiligheidsagenten van de FBI. Verder had de open limousine met een zelfdragend koetswerk een achterbank die tot dertig centimeter in hoogte kon worden versteld. Deze hydraulisch bediende functie bood extra comfort aan een president die al sinds zijn jeugd aan

rugklachten en het syndroom van Addison leed, een ziekte die ontstaat doordat de bijniere te weinig of helemaal geen mannelijk hormoon aanmaken.



De na de moordaanslag op president Kennedy in zwart overgespoten SS-100-X Presidential State Car. Na volledige verbouwing en uitgerust met een nieuwe en krachtiger V8-motor woog de presidentiële Lincoln Continental meer dan vijf ton, met inbegrip van 750 kilo titanium pantserplaat. De permanent gesloten limousine had kogelvrij glas en werd tot in het voorjaar van 1977 achtereenvolgens gebruikt door de presidenten Johnson, Nixon, Ford en Carter. (foto auteur).

Het koetswerk van Kennedy's Continental was verzorgd door een van Amerika's oudste nog bestaande carrosseriebedrijven, de firma Hess & Eisenhardt in Cincinnati, Ohio, die gekroonde hoofden, staatslieden en de maatschappelijke elite tot de exclusieve klantenkring kon rekenen. Na de laatste technische proefritten bij de Ford Motor Company in juni 1961 werd de limousine naar het Witte Huis gebracht. Al spoedig bleek dat de klimaatbeheersing in het achtercompartiment slecht functioneerde, wanneer het transparante perspexdak was gemonteerd en het zonnig was. Om die reden werd de presidentiële wagen tijdens parades en andere officiële ritten vaak zonder de 'bubble top' gebruikt.

Op 22 november 1963 omstreeks half een in de middag plaatselijke tijd reed de SS-100-X met een snelheid van circa 15 km/u over Dealey Plaza in Dallas, Texas, in de richting van een schoolboekenmagazijn. Op de vijfde verdieping achter een geopend raam wachtte ex-marinier Lee Harvey Oswald met een verouderd via een postorderbedrijf gekocht Italiaans Mannlicher Carcano grendelgeweer op het juiste moment. Na het passeren van het magazijn werden in een tijdsbestek van zes tot negen seconden schoten op Kennedy gelost. Een kogel trof de vijfendertigste president van de Verenigde Staten en verwondde tevens de gouverneur van Texas, John B. Connally. Een tweede kogel trof Kennedy in het hoofd en werd hem fataal. Om een uur plaatselijke tijd werd hij overleden verklaard. Zijn vermoedelijke moordenaar werd op 24 november in het politiebureau van Dallas door Jack Ruby geliquideerd. De nachtclubbeigeenaar verklaarde zijn daad uit 'diepe sympathie voor de

weduwe van Kennedy'. Met de dood van Oswald werden de werkelijke achtergronden van de moord op de vierde Amerikaanse president die gewelddadig aan zijn eind kwam, in nevelen gehuld en is de aanslag die de wereld schokte tot op heden onderwerp van speculaties en vele complottheorieën.

Frappant zijn ook de volgende overeenkomsten. Kennedy werd geboren in 1908, honderd jaar na de geboorte van Abraham Lincoln. Zijn moordenaar was John Wilkes Booth, die een eeuw voor Lee Harvey Oswald werd geboren. De secretaresse van Kennedy heette Lincoln, die van Lincoln heette Kennedy. De opvolgers van beide presidenten heetten Johnson. De SS-100-X werd na de moordaanslag naar Washington teruggevoerd en bleef daar totdat president Lyndon Baines Johnson de Ford Motor Company en Hess & Eisenhardt opdracht gaf voor een ingrijpende verbouwing. Voorzien van titanium pantserbeplating, kogelvrij glas en massieve aluminium ringen in de banden om leeglopen tegen te gaan, werd de nu permanent gesloten limousine voor het eerst op 5 oktober 1964 door Johnson gebruikt voor een korte staatsierit door Washington met de Filippijnse president Diosdado Macapagal.



De SS-100-X in de vaste collectie van het Henry Ford Museum in Dearborn, Michigan. (foto auteur).

## Mercury

Nederlanders die voor de Tweede Wereldoorlog aan rally's, berg- en heuvelklimwedstrijden, marathonsritten en andere autosportevenementen met een Ford V8 hadden deelgenomen, waren nationale bekendheden zoals Gerard Bakker Schut (winnaar van de Rally van Monte Carlo in 1938), Karel Ton, Van Beeck Calckoen, Van der Meulen, Alex van Strien - Official Ford Dealer van het eerste uur en stuwende kracht achter de Internationale Tulpen-Rallye - Mutsaerts en Barendregt. Een verhaal apart was Maurice 'Maus' Gatsonides. Na zijn debuut in de Rally van Monte Carlo in 1936 met een viercilinder Hillman Minx had hij de nodige zeges geboekt met zowel V8 Fords als met zijn deels uit Mercury-componenten samengestelde sportwagen die toepasselijkerwijs *Kwik* was gedoopt.