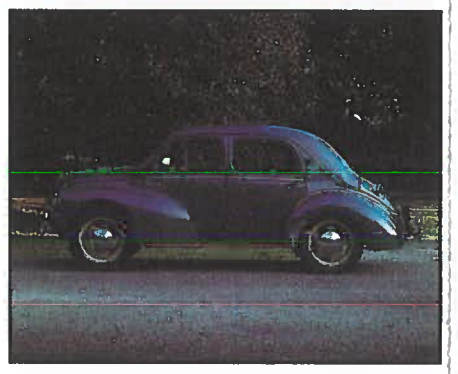
Eén van de meest opmerkelijke perioden in de automobielindustriële historie wordt gevormd door de eerste vijf jaren na het einde van de tweede wereldoorlog. Opmerkelijk, omdat niet eerder op een dergelijke schaal zo'n onderbreking had plaatsgevonden. Opmerkelijk, omdat de oude marktverhoudingen volledig waren verstoord, overhoop gegooid. Wie zijn produktiecapaciteit intact had weten te houden, begon in de ongelooflijk hongerige markt met een voorsprong. De eisen van de consument waren tijdelijk versmald tot de behoefte aan vervoermiddelen op zich; de aloude spanning tussen vraag en aanbod.

De croniqueur die die periode in kaart brengt, ziet zich voor een lastige opgave gesteld. Waardoor werd de ontwikkeling van de automobiel gestuurd? Door de technische vooruitgang, zo die er al was? Of door de omstandigheden van de consument?
We houden het op het laatste, zij het onder het beding van het ingebouwde mechanisme dat de automobiel zich mettertijd toch wel corrigeert, verbetert. Wat slecht is, valt af.

Zo er dan weinig systematiek zit in de automobielgeschiedenis tussen 1945 en 1950, refereren we ons aan de Nederlandse situatie in dat tijdvak. Waar reed de gemiddelde vaderlander mee rond? Wat overschreed onze landgrenzen, want Nederland kende nauwelijks auto-industrie.
Zo gesteld, is deze leidraad grillig. Het hangt er maar van af of Nederland de rol van ontvanger zo goed heeft vervuld dat de geïmporteerde merken en typen een staalkaart van de techniek van hun tijd vormen.
Toch twee vliegen in één klap? Ja!

Onderstaand artikel registreert de automobielgeschiedenis tussen de ongewisse maar nog opgeluchte tijdgeest van 1945 en de heldere, vrieskoude toekomst van 1950, tegen een huiselijke Nederlandse achtergrond. Het wil daarin niet compleet zijn, maar het geeft zeker een beeld van een generatie auto's waarvan de invloed tot lang na het gekozen tijdvak is te bespeuren. Niet alleen in technische zin, maar ook feitelijk. Veel typen werden tot in de jaren zestig nog geproduceerd.









Links,
van boven naar beneden:
Morris Ten 1948,
Renault 4 cv,
Rover P2 Sports Saloon,
MG TC 1946

Grote afbeelding:
Renault 4 cv



PAULUS ERAS

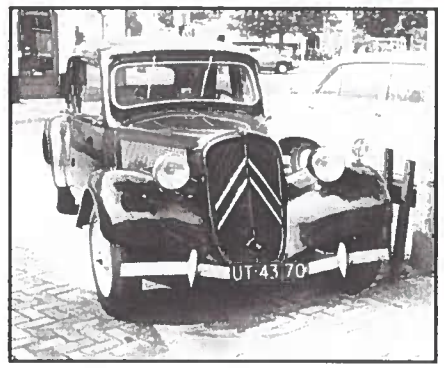
DE NA-OORLOGSE AUTOMOBIEL

BIJ DE NEDERLANDSE HAARDSTEE

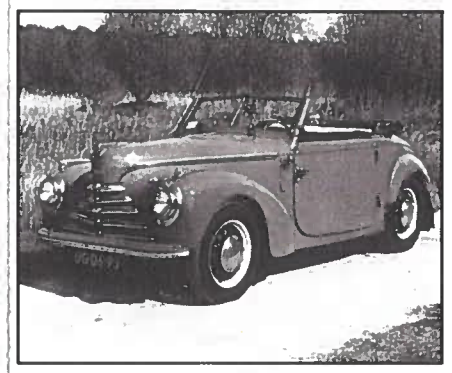
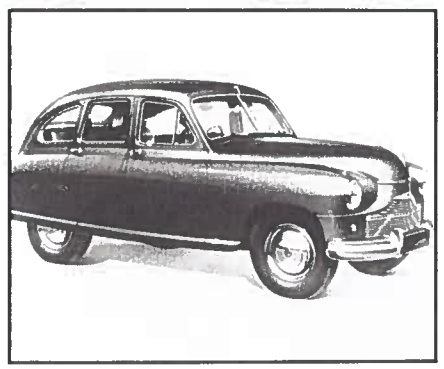
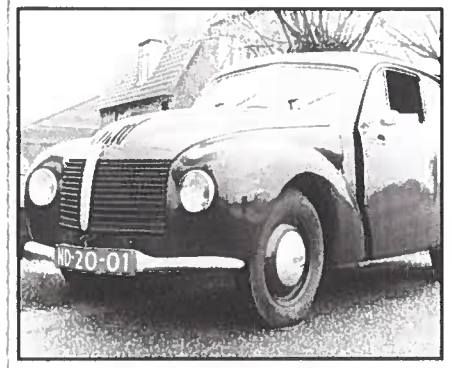
VORDEREN, VERDELEN EN KANNIBALISEREN

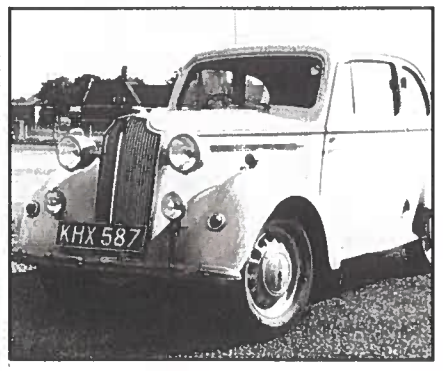
We kiezen Nederland dus als uitgangspunt. Hoe waren de omstandigheden anno 1945?
Ronduit slecht. Het wagenpark zoals de Duitsers dat in 1940 hadden aangetroffen, was door de oorlog aanzienlijk uitgedund. En ook het Militair Gezag (MG), tijdelijke autoriteit na de oorlog op ons grondgebied, wist er raad mee. Vorderingen alom en lang niet altijd even zachtzinnig. Veel landgenoten hebben 'een wrangen nasmaak van de ervaringen met het MG in de eerste weken van de bevrijding . . .' schrijft een commentator in september 1945. Een ander meldt bitter dat het geknechte Nederland aanvankelijk 'Beschlagnahme' mocht meemaken en ná mei 1945 'requisitioning', respectievelijk 'vordering'. Of je nu door hond of door de kat wordt gebeten . . .
Intussen stelde het Regeerings Directoraat Motorrijtuigen (RDM) zich ten doel het wagenpark te inventariseren. Góed te inventariseren, naar technische staat en verscheidenheid. Doel is uiteraard herverdeling: de aanbodzijde van de vervoermarkt – personen en goederen – zo soepel mogelijk laten aansluiten op de vraagzijde; een enorme vraag, dat spreekt. Enfin, een en ander gaf voldoende voedsel voor de dag- en weekbladpers om via het op bon zijnde papier een felle discussie te voeren over de definitie van 'eigendom' (van een automobiel in de chaos van vlak na de oorlog). Algemeen belang boven individueel belang. Het RDM wijdde er zelfs een speciale persconferentie aan, die er tevens op was gericht de gemoederen rond de kwestie van de zogenoemde MG-auto's te sussen.
Wat was het geval? De sterke indruk bestond dat het MG een uitzonderingspositie mocht innemen: ondeugdelijke indentiteitstekens op de auto's, controle leken zij niet te hoeven ondergaan. En vooral, hoe behandelden de medewerkers van het MG de hen 'toevertrouwde' auto's? Op zijn best met losse onverschilligheid: 'woeste rijders, onbesuisd rijden van onze bezetters, het is een groot nationaal probleem!' Zo klonk de gespierde taal van de pers.
Maar het kon nog erger. Al tamelijk snel na de bevrijding speelde de vraag waar al die MG-auto's waren gebléven. Bij een onderzoek bleken er 5.400 gewoon te zijn verdwenen! Organisaties en particulieren liepen tegen een dergelijke nonchalance – terecht – te hoop. Het werd een slepende kwestie.
De autoriteiten stelden een onderzoek in, maar om de een of andere reden waren de resultaten daarvan niet rijp voor publikatie. Tot 1948 (sic!). Het MG wees in een verslag het aantal van 5.400 vermiste automobielen van de hand en reduceerde het tot 105. Er bleken bij de oorspronkelijke tellingen veel doublures te zitten; er waren zelfs auto's negen maal geteld! Het rapport ging nog verder. Van het totaal van 13.410 door de overheid (ingevolge allerlei wetjes en besluitjes) geleende auto's waren er maar 329 vermist. De gezaghebbers moet natuurlijk wel worden nagegeven dat de eerste maanden na de bevrijding lichtelijk rommelig waren, verantwoordelijk bleven ze wel.
Misschien was er van diefstal op grote schaal geen sprake, maar een Zeeuwse arts dacht er toch het zijne van: 'Deze auto's worden gedeeltelijk zwart verkocht, gedeeltelijk door gedemobiliseerde MG-ambtenaren 'privé' mee naar huis genomen. In een garage hier in de buurt komen de auto's binnen (kennelijk militair geschilderd, sommige met de bewuste ster er op), worden dan haastiglijk overgespoten en na revisie verkocht', schreef hij in een autotijdschrift.

Terug naar de inventarisatie van het wagenpark. In oktober 1945 werd die afgesloten. Van de in 1939 bekende personenauto's ad 99.986 bleken nog 29.002 over te zijn, althans zo publiceerde 'Commentaar', een uitgave van het MG.
Opnieuw controle. De getelde auto's moesten van rijvergunningen worden voorzien. En er bleken toch meer rijvergunningen nodig te zijn dan aanvankelijk op grond van de telling kon worden aangenomen.
'Het was een vreemde tijd, iedereen loerde op iedereen', zo herinnert Ben de Rover uit Voorburg zich. Hij had destijds te maken met de afgifte van zulke vergunningen. 'We kregen op een gegeven moment een klacht over iemand die de hem toegewezen auto voor amoureuze doeleinden zou gebruiken. Oneigenlijk gebruik dus! Zulke dingen moest je controleren. Wat bleek? De jonge bracht iedere morgen en





Van boven naar beneden:
Citroën 11 Sport 1948,
Volkswagen Kever,
Standard Vanguard,
Triumph Mayflower

Rechts, van boven naar beneden:
Panhard Dyna 1952,
Škoda 1102 cabriolet,
Aero Minor,
Vauxhall Ten

avond een oude, zwaar gehandicapte vrouw van haar huis naar de kliniek. Het in- en uitladen van de vrouw had men kennelijk voor iets anders versleten!'
Ondertussen werd het controleerbaar maken van het wagenpark, die conclusie mogen we wel trekken, voor een groot deel bereikt. Met de herverdeling naar urgentie kon een aanvang worden gemaakt. En daarmee deed een nieuwe term zijn intrede: kannibaliseren. Dat deed je als je vordering wilde ontlopen; je demonteerde je auto en verspreidde de onderdelen.
Werd de auto niettemin gevorderd, dan was er het probleem van schadevergoeding. Het Rijk stond op het standpunt dat de eigenaar volledig schadeloos moest worden gesteld. Dat bestond daaruit dat hem de taxatiewaarde van de auto minus ƒ 100,— zijnde RDM-kosten (wat die ook mochten zijn), en ƒ 25,— aan . . . taxatiekosten werd uitgekeerd. Schappelijk!
1946 borg méér sombere berichten in zich. Van Schaik, de minister van Verkeer en Energie, wist in een radiotoespraak weinig vreugdevolle woorden te verwerken. Hij verwachtte 'niet veel meer dan tienduizend nieuwe wagens' te kunnen inkopen. De schaarste zou nog lang duren. Tegen zoveel slecht nieuws rees verzet, al was het alleen maar, zo luidde het argument, omdat volgens de prognose eind 1947 de industrie weer volop zou draaien.
De pap werd niet zo heet gegeten als opgediend. Achteraf bleek binnen het kader van Van Schaiks vijf-jaren-auto-plan dat kon worden gerekend op 18.000 auto's, waaronder 3.900 Nashs voor de Nederlandse artsen. De laatsten hadden weliswaar voorrang bij de (her)verdeling van de beschikbare auto's, maar daarmee waren hun in de oorlog gestolen auto's nog niet vervangen. Voor zover die de oorlog hadden overleefd, waren ze als oorlogsbuit in de dump terechtgekomen. Compensatie kwam eerst eind 1946, begin 1947. Per maand kregen de artsen via hun eigen organisatie – de VVAA –, die daartoe door minister Van Schaik was aangewezen, tweehonderd auto's per maand te verdelen!

EEN AUTO VOOR ONGEVEER TWEEDUIZEND GULDEN

Het vorenstaande geeft, afgezet tegen de euforie van de bevrijding, een weinig plezierig beeld. Maar niet alles was kommer en kwel, er is zeker ook positiefs te melden. De benzine gaat in mei 1946 van de bon. De pompprijs wordt gesteld op een forse twintig cent per liter. Diezelfde maand kan niet meer stuk als het stoomschip Kyska van de Watermanline aan een van de Rotterdamse kaden afmeert en een deel van zijn lading, twintig nieuwe Chevrolets uit een zending van 2.900, aflevert. Het zijn de eerste auto's uit de Verenigde Staten.
Ander goed nieuws: een week later, op 27 mei, overhandigt Stenger, de general manager van de Ford-vestiging in Amsterdam, de sleutels van de eerste in Nederland gereedgekomen auto, een Ford V-8, aan de eerste eigenaar. De gelukkige is F. E. Botma, directeur van de Noord-Nederlandsche Kunstmesthandel in Groningen.

Benzine van de bon, met als ongewild gevolg dat de prijs binnen de kortste keren stijgt tot dertig cent per liter, omhoog belast door de overheid, zonder een formele wettelijke titel voor zover de belanghebbende organisaties kunnen nagaan. Hun protesten leiden er tenslotte toe dat de benzineprijs terugkeert naar het niveau van twintig cent. Is dat een omen?
De brandstof bleef echter, hoewel de gedwongen distributie was weggevallen, schaars. De zaken verslechterden zelfs. In september 1947 ging de actie 'Rijdt weinig, rijdt zuinig, dan blijft de benzine vrij', de zogenoemde Z-actie, van start. Het lukte op vrijwillige basis. Daarbij was dan wel een zondagrijverbod ingecalculeerd,

hetgeen soms tot opgewonden toestanden leidde zoals die keer toen de Belgen massaal onze grens overstaken om in Rotterdam een voetbalinterland bij te wonen . . .

De vergroting en verbetering van ons nationale wagenpark vorderde gestaag. Waren de op 1 februari 1946 getelde 47.517 personenauto's nog 'te mooi om waar te zijn', anderhalf jaar later reden er al 64.000 stuks rond, waarvan de bestuurders elkaar met argusogen aan- en vooral nakeken.
Verkeer en Waterstaat trok zich dat aan en haastte zich een verklaring uit te geven: 'Dikwijls richt de critiek zich er op dat men zoveel dure, luxe auto's ziet rijden en men vraagt zich af of het juister zou zijn geweest minder 'luxe' auto's aan te schaffen en voor de deviezen meer goedkope auto's aan te schaffen'. Standaardmodellen van vóór de oorlog, zo wist het ministerie, zien er 'glimmender' uit; zo ook de normale standaardmodellen van Ford en Chevrolet en dergelijke Amerikaanse merken. Ze geven de indruk 'duur' te zijn. De ontwerpers hadden hun doel, zo bleek op deze wel heel merkwaardige wijze, meer dan volledig bereikt.
De importprijzen, zo werd er van officiële zijde aan toegevoegd, waren gemiddeld ƒ 3.100,— voor een Amerikaanse auto, ƒ 3.000,— voor een Engelse, ƒ 3.100,— voor een Franse auto, een auto uit Tsjecho-Slowakije kwam op ƒ 3.000,— en Fiat – pardon Italië – leverde ze voor ƒ 2.100,— af.
Gerustgesteld kon het publiek zich thans wijden aan gewichtiger zaken: het inrijden van de zojuist verworven auto, duur of niet. Er verschenen al voorzichtige artikeltjes over dat onderwerp. Anderen spoedden zich naar de Peugeot-dealer. Die hoefde maar éénmaal een advertentie te plaatsen dat de bestelwagentjes uit Frankrijk waren aangekomen.
Het regeringsbeleid begon te lonen.

Zo waren, ruw geschetst, de omstandigheden en de sfeer waarin Zijne Excellentie op 30 april 1948 in Amsterdam, aan de Ferdinand Bolstraat nog, de zevenentwintigste RAI-automobieltentoonstelling, de eerste sedert tien jaren, voor geopend verklaarde.
Vreemde omstandigheden, want men denke zich in: zomaar een auto bestellen en kopen en afrekenen was voorlopig nog een utopie. Handig inspelen op de grote vraag door de industrie behoorde niet tot de mogelijkheden. Toch gokte de autowereld er op dat de investering in deze schijnbaar nutteloze propaganda niet zou zijn weggegooid. Feit is dat de begeerte van het autominnend publiek – met zo'n honderdduizend man op de RAI gekomen – nogal werd versterkt. Daarmee maakte de Rai de hongerige markt eigenlijk nog hongeriger, iets dat na een paar jaar rendement zou moeten opleveren. Het vuurtje werd smeulend gehouden.
Welbeschouwd mogen we best blij zijn dat de RAI toen heeft geëxposeerd. De verzameling auto's is, hoewel de tentoonstelling niet compleet was – General Motors en Ford waren bijvoorbeeld niet op het appèl – een aardige doorsnede van het constructief kunnen van die tijd.

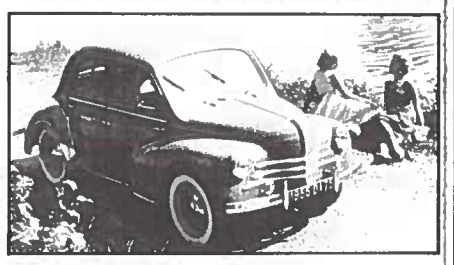
FRANKRIJK

MIJNHEER MONNET STELT ORDE OP ZAKEN

Wie de Guide Michelin van het Frankrijk van medio 1945 openslaat, ziet dat de kaart wemelt van de streepjes over wegen en weggetjes en omcirkelde gebiedjes. De dwarsstreepjes zeggen iets over de bruikbaarheid van de wegen, de cirkels duiden op het gevaar van landmijnen in het gebied binnen de kring.
Het Franse wagenpark van na de oorlog gaf geen ander beeld, en verschilde in essentie niet van het Nederlandse. Van de in 1938 1.800.000 geregistreerde automobielen reden, ja inderdaad réden er nog 90.000 in meer of min acceptabele staat rond; 600.000 waren er slecht aan toe, hoewel te repareren. Daar bovenop kwam nog de behoefte aan bedrijfswagens (200.000 vrachtauto's, 70.000 bestelwagens en 250.000 vervangingen voor de eerste nood). Ja, het was wel een andere orde van grootte dan in Nederland.
De auto-industrie zelf? Deplorabel. Twee oorzaken, die we overigens met regelmaat zullen tegenkomen: plundering en bombardementen. Peugeot in Sochaux had door diefstal en verwoesting tweederde van het machinepark verloren en voorraden waren er al helemaal niet meer. Peugeot zat echter niet bij de pakken neer maar 'haalde' die machines terug uit Duitsland, desnoods ook uit Tsjecho-Slowakije. Verdere aanvulling kwam uit de Verenigde Staten.
Panhard was al even ongelukkig. Hoewel redelijk ongeschonden door de oorlog gerold, kreeg de fabriek op het einde ervan nog een restantje bommen van de Duitsers op z'n dak.
Renault verloor éénvijfde van het machinepark. Andere merken, Mathis is een voorbeeld, werden zwaar door de geallieerden gecontroleerd omdat ze in de Duitse industrie geïntegreerd waren geweest: een eufemisme!
Vanzelfsprekend pakten de verschillende fabrieken de draad op waar die in 1940 was afgebroken. Moeilijkheden, naast die van de produktiecapaciteit, waren er te over: gebrek aan geschoold personeel dat bovendien bereid moest zijn tot het uiterste te gaan, de schaarste in de grondstoffen-sector en . . . problemen met het machinepark dat nog wél intact was. Dat was namelijk op de keper beschouwd al in 1939 verouderd en vaak in slechte conditie, laat staan in 1945.
Toch kon Renault al heel snel een aantal Juvaquatres afbouwen, het juiste woord want meer dan assembleren – handmatig! – was het niet, door gebruik te maken van resterende chassis en onderdelen. Peugeot deed idem dito met zijn 202 en bleek in staat die ten opzichte van het 1939-model te verbeteren. Hydraulische remmen kwamen er onder meer op. Simca viel eveneens terug op het oude stramien, dat van de Cinq, de oude Topolino-licentie en de Huit, ook al afkomstig van de Fiat-stamboom. Per dag liepen er met pijn en moeite tien van de band.

Het bleek noodzakelijk structuur in deze ongeorganiseerde tak van industrie te brengen. Op zich was het toe te juichen



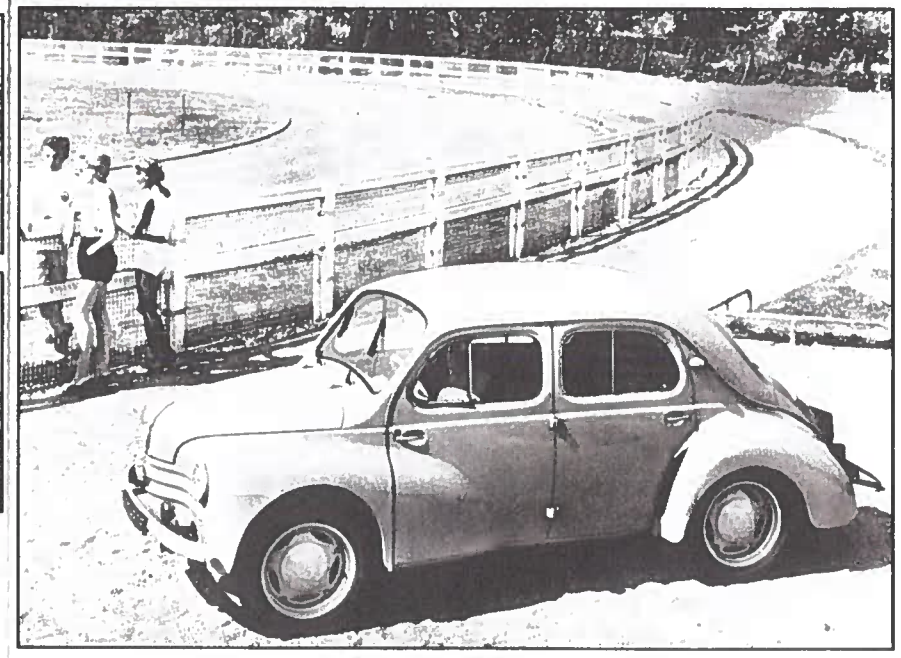




Boven:
Citroën 11 Sport 1948

Linksmidden:
De vierdeurs Renault 4 cv. Ontwerper Picard begon aanvankelijk met een tweedeurs versie, maar het concept van de Panhard Dyna bracht hem op andere gedachten

Linksonder:
Een typisch Franse verschijning van vandaag: een gebutste, maar nog altijd arbeidende Peugeot 203



Rechtsonder:
De Renault 4 cv, hier een jaren-vijftig-editie, leende zich best voor idyllische uitstapjes

dat de fabrieken de produktie op gang brachten, van nationaal belang was dat zo snel mogelijk in de transportbehoefte zou worden voorzien. Dat eiste een vijfjarenplan. Dat kwam er ook, opgezet in 1944, in 1945 afgekondigd, in 1946 bekrachtigd.
Het voorzag onder meer in de produktie van 1.750.000 eenheden, waarvan 1.050.000 personenauto's. Daarop was de toewijzing van de grondstoffen gebaseerd. Maar wat belangrijker was: dat vijfjarenplan, het plan Monnet, legde de Franse marktverhoudingen zowel naar produkt als naar fabrikant vast voor vele jaren.
Monnet onderscheidde de te produceren auto-typen in vier klassen: de 4 cv's; de 6 tot 8; de 10 tot 12 en de 15 en meer cv's, naar het fiscale vermogen. Die categorieën mochten door zes groepen fabrikanten worden vervaardigd: Renault, Citroën, Peugeot, Berliet, GFA-UFA (waar Delahaye, Simca, Unic en Panhard bij zaten) en de groep Ford. Zo: de auto-industrie was benoemd, gecatalogiseerd, controleerbaar. Gemakshalve volgen we nu, bij de beschrijving van de na-oorlogse daden van de Franse automobielindustrie, Monnet.

Renault 4 en de Frégate

Bij Renault was er nogal wat veranderd. De oude meester Louis Renault was op onzorgvuldige wijze afgedankt. Wegens collaboratie werd hij in 1944 gearresteerd. Hij overleed, van iedereen verlaten, in zijn cel. Zijn levenswerk, Les Usines Renault, werd genaast. Toegegeven, Louis was oud, handelde in zijn omgang met de Duitsers zoals hij dacht dat goed was voor zijn fabriek en zijn medewerkers, maar om de automobielpionier bij uitstek, neen, eigenlijk meer fabrikant dan pionier, in hechtenis te nemen . . .
Wat daarvan ook zij, reeds in oorlogstijd ontwikkelde de studie-afdeling van Renault enige prototypen voor de vredestijd. Louis was fervent aanhanger van een model gericht op de markt voor middenklassers. Tot 1939 had hij daarin gelijk gekregen en was hij succesvol geweest. Een 11 cv derhalve. Sommige van zijn medewerkers zagen het anders. Ontwerper Fernand Picard pleitte voor een door hem bedachte 4 cv. Een vreemd tweedeurs geval, waarvan het opvallendste kenmerk de plaatsing van de motor was: achterin, een in Frankrijk volslagen onbekende constructie. Louis Renault, wiens fysieke toestand tussen haakjes steeds slechter werd wat hem dikwijls parten speelde, wars van die nieuwlichterij, hield halsstarrig vast aan zijn 11 cv. En hij wilde niets meer over het 4 cv-project horen na een soort geheime competitie tussen beide prototypen, welke de 11 cv ogenschijnlijk won. 'L'affaire 4 cv était officiellement close', kon Picard in zijn dagboek noteren.

'Het benaderen van Renaults 'pièce de resistance' was uitermate moeilijk, op welk uur van den dag men dit ook probeerde. Steeds dromden de toeschouwers om de eerste exemplaren van den 4 pk Renault . . .', schreef een commentator in een beschouwing over de eerste naoorlogse Parijse Salon in 1946. De auto was geel, gespoten met verf uit de voorraden van het Afrika Korps, iets anders was niet voorhanden.
De omstandigheden hadden Louis Renault ingehaald: hij was ondertussen overleden, zijn fabrieken waren genationaliseerd en de regering had er Pierre Lefaucheux als bedrijfsleider neergezet. Deze man was al in een vroeg stadium een warm voorstander van de kleine, door Fernand Picard ontworpen Renault.
Voor de goede orde, even die Renault in vogelvlucht: een lichtgewicht met zijn 560 kilo's, een fabriekstop van negentig kilometers per uur, een verbruik van één op vijftien en een watergekoeld viercilinder motortje van 760 cc, goed voor 19 pk bij 4.000 toeren per minuut, hoogtoerig voor die tijd. Er zat een drieversnellingsbakje in, de zelfdragende carrosserie was rondom onafhankelijk geveerd, Lockheed-hydraulisch geremd en er zat – standaard! – een kacheltje in.
De auto sloeg in als de spreekwoordelijke bom. Hij voldeed namelijk in vrijwel alle aspecten aan het verwachtingspatroon van de Fransen van dat moment: een wagen waar iedereen naar kon uitkijken, nieuws, met de juiste comfortabele extra's en vooral . . . goedkoop.
De eerste naoorlogse roadtest in de Autokampioen, 'Practijkproef' genoemd, was aan deze Renault 4 cv gewijd. De overdonderde tester kon nauwelijks enige kritiek uitbrengen op de auto, 'welke de Fransche reputatie voor la belle mécanique alle eer aandoet'.
In feite was de vierdeurs Quatre Chevaux behoorlijk overstuurd, vanzelfsprekend met die motor achterin, maar dat werd door de hunkerende cliënt nauwelijks als hinderlijk ervaren: 1.105.547 exemplaren maakte Renault van Picards ontwerp, uitgesmeerd over een periode van vijftien jaren . . . wat heet duurzaam?
Toch kreeg Louis Renault, zij het wat laat, gelijk met zijn 11 cv. In 1950 werd de Renault Frégate gepresenteerd als tegenhanger van de door velen verouderd geachte Citroën 11 BL, ofwel de 'traction avant', de populaire maar niet juiste benaming.
Een korte karakteristiek van de Frégate: tweeliter motor, goed voor 58 pk bij 4.000 toeren, een vanwege de fabriek opgegeven top van 130 kilometer per uur. Voorts: zelfdragende carrosserie, hydraulische remmen en onafhankelijke vering.

Navrant genoeg is de directeur van Renault, Pierre Lefaucheux, in 1955 in zo'n Frégate bij een verkeersongeval om het leven gekomen . . .

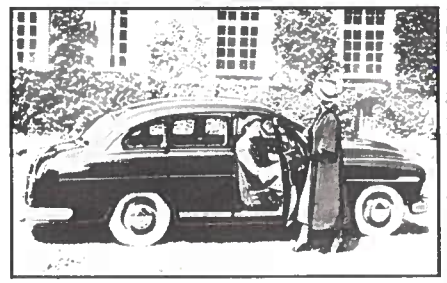
De Traction Avant en de Eend

Zelden is in de automobielgeschiedenis een auto onder zo'n ongelukkig gesternte geboren als de Citroën 11; we zullen in het vervolg van dit relaas toch maar het foute 'traction avant' hanteren, dat niets meer dan voorwielaandrijving betekent.
De technische problemen waren bij zijn verschijning in 1934 nog groot. De Citroëns gaven het soms tijdens de eerste rit al op! Niets is fnuikender voor commerciële bedrijvigheid. De fabrikant balanceerde dan ook langs de rand van een financiële afgrond. Een injectie in de vorm van een succes met die 11 was wanhopig hard nodig. Daarbij kwam dat er in de boezem van de verschillende researchteams rivaliteit woedde. Alleen al de keuze van de koppeling voor de overbrenging van motor op voorwielen kostte maanden. Nu eens de tracta's van J. A. Grégoire, dan weer die van Rzeppa. Volop problemen met de bijzondere versnellingsbak van Sensaud de Lavaud. En toch is de auto er gekomen. Succesvol? Hm, ruim zevenhonderdduizend exemplaren van het 11-concept waren er verkocht toen in juli 1957 de laatste, een 15 six, van de band rolde.
De specificatie van de traction avant zag er ook in 1945 nog onconventioneel uit: een zelfdragende carrosserie (de traction was een van de eerste automobielen van die constructie die in serie werden gebouwd), de aandrijving op de voorwielen, nog lang geen gemeengoed, en de motorophanging.
Nu had Citroën na het beëindigen van de schermutselingen weinig keus in zijn programma. Slechts de traction restte. Die pakten ze dan ook op: een lichte restyling, de luchtkleppen in de motorkap werden vervangen door sleuven, het schrappen van de slappere versie, de 7, en ziedaar.
Differentiatie was noodzaak en die kwam er ook. Op de RAI van 1948 komen we 'm nog niet tegen, maar op de











Boven:
De Peugeot 203 découvrable in een pittoreske omgeving

Linksmidden:
Het gemak van het open dakje van een Panhard Dyna

Linksonder:
Het notch-backachtige voorkomen van de Ford Vedette uit 1953

Rechtsonder:
Vlotte lijnen van de Dyna en hij was ook snel: meer dan honderd echte kilometers per uur

Salon later in hetzelfde jaar stond hij er wel. Primeurs dient men in eigen land uit te brengen.

Het was met een schok dat men met de Eend, de 2 cv, kennismaakte: 375 cc luchtgekoelde tweecilinder boxer, verbruik één op circa twintig, vierpersoons, vierdeurs, voorwielaandrijving, een uitstekende, knap bedachte vering, die 'die van de Amerikanen stug doet lijken'. 'We staan voor een raadsel.' 'Het onelegante model.' '. . . voor ons persoonlijk . . . rondweg een desillusie . . .' De aardigste uitspraak is nog wel: 'Men vraagt zich af of Citroën werkelijk dit wagentje in de toekomst voor het front zal brengen of dat het zal gaan behoren tot de (vele) prototypen, die het stadium der productie nooit bereikten'. Zo luidden wat reacties van dat moment. Omstreden is vriendelijk uitgedrukt.
Maar de historie oordeelt anders: de 2 cv wordt nog altijd geproduceerd; het autokopend publiek trekt zich niets van de heren critici aan en gaat gewoon af op de inhoud van de portemonnee. Juist de Eend, de metaalgeworden economie, de praktische kleine auto, sloot heel nauwkeurig aan op de vraag.
Overigens kwam de afzet inderdaad maar moeilijk op gang. Dat kwam ook doordat Citroën zich niet aan Monnets voorschriften had gehouden; de fabriek had deze kleine klasse niet toegewezen gekregen. Citroën legde Monnets beslissing gewoon naast zich neer en ontwikkelde het al uit 1936 stammende ontwerp. Gelukkig maar, tussen de vier en vijf miljoen zijn er tot op heden van geproduceerd.

Een Amerikaan in Parijs

Een andere primeur die de RAI werd onthouden was het nieuwe project van de derde grote automobielfabrikant in Frankrijk: de 203 van Peugeot. De auto was al in 1947 bekend, maar het gedegen Peugeot introduceert niets zonder de produktiecapaciteit op het nieuwe model in te stellen, respectievelijk over te schakelen. Een 7 cv mocht Peugeot maken. Het kostte de ingenieurs een jaar om het idee van de tekentafel om te zetten in rollend materieel. Op 15 juli 1946 stuurde de eerste 203 in Sochaux rond.
Ook hier weer: de monocoque – de zelfdragende constructie – maar alleen vóór onafhankelijk geveerd. De viercilinder motor: 'oververierkant' (75 × 73 millimeters, 1.290 cc), een vermogen van 42 pk bij 4.000 toeren per minuut en stuurgeschakeld.
Een meer dan uitstekende auto voor de gegoede middenstand, voorzien van moderne, op Amerikaanse leest geschoeide vormgeving. Die middenstand moest er dan ook voor bloeden: 660.000 francs.
Deze prijs heeft Peugeot niet belet de 203 tot een hoeksteen in de wederopbouw te maken. Het model liep door tot februari 1960. Het had er toen 685.828 exemplaren op zitten. De motor uit de 203, gemodificeerd, hield het langer uit. In de Peugeot 403 gemonteerd, overleefde hij tot 1966.

De peperdure Vedette

Een stapje verder en we zitten in de duurdere categorie van 12 cv. Ford-Frankrijk ontwierp er zo een: de Vedette, naar schetsen van het Amerikaanse moederbedrijf.
Een echte Ford: een transmissie met drie versnellingen, de V-acht van 2.158 cc, het verstevigde onderstel, vóór onafhankelijk geveerd, achter traditioneel en het model: een verkleinde Mercury!
12 cv was veel en ook in een ander opzicht was de Vedette fors: 925.000 francs, nauwelijks verkoopbaar. Een dure auto gewoon die met ruim 21.000 stuks zijn topproduktie in 1951 beleefde.

De aluminium Panhard Dyna

Naast de Renault 4 cv stond er nog een andere nieuweling op de Salon in 1946: de vierpersoons Panhard Dyna, een superlicht autootje door de toepassing van een aluminium carrosserie.
Panhard bouwde er een 610 cc grote tweecilinder motor in, door de Franse fiscus begroot op 3 cv. Later kreeg de Dyna een 750 cc krachtbron en werd hij een 4 cv. Andere kenmerken: voorwielaandrijving en de chassisloze aluminium carrosserie.
In veel opzichten deed de auto denken aan een ander project, dat van de Aluminium-Français-Grégoire, een project dat het niet haalde, maar wel even waard is aan te stippen. De Nederlandse regering schijnt namelijk nog met de gedachte te hebben gespeeld in het project deel te nemen.

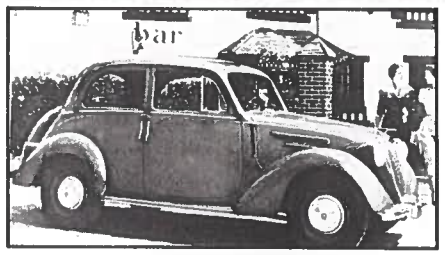
Eén auto lijkt een beetje buiten het bestek van dit artikel te vallen. We doelen op de Simca Aronde. Hij kon eerst in april 1950 worden geïntroduceerd. Maar ook hij bepaalde met een aantal van ruim een miljoen stuks in hoge mate het verkeersbeeld van de jaren vijftig.
De Aronde brak met de door Fiat voor Simca uitgezette lijnen. Een geheel eigen ontwerp, een monocoque-constructie, die onafhankelijk was afgeveerd, 7 cv, door de uit Balilla afkomstige 1.221 cc grote viercilinder op de achterwielen aangedreven. Een kleinere, overigens iets duurdere auto dan de 203, maar die wel de jaren zestig haalde.

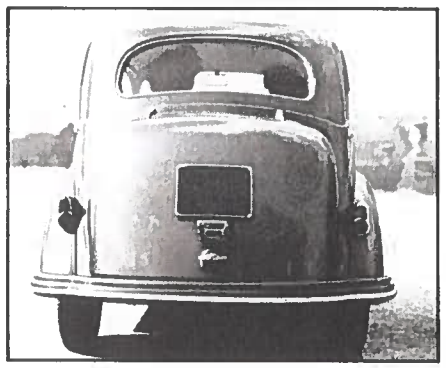
De ondergang van de Grandes Routiéres

Het geheel overziende had de stringente aanpak van de Franse regering wel degelijk succes. Er had in de automobielindustrie een flinke vereenvoudiging plaatsgegrepen – we beschreven de grondtypen al. De Fransen versterkten dat nog eens door het fiscale stelsel te wijzigen: auto's onder de zestien belasting- pk's vielen in een belastingtarief dat drie maal zo laag was als de auto's van zestien cv en hoger. Daarmee werd het doodvonnis getekend van merken van het kaliber van Hispano-Suiza, Talbot, Delahaye. Deze merken, hoe illuster dan ook, stierven door de kunstmatige verkleining van het consumentenpotentieel, een gewelddadige dood. Natuurlijk kan het verdwijnen ervan niet geheel in de schoenen van de Franse autoriteiten worden geschoven, daarvoor was de financiële positie van genoemde fabrikanten te slecht, maar niettemin . . .
Een ander scherp kantje van het plan-Monnet was de export. Het bijeen sprokkelen van deviezen stond bij de Fransen weliswaar niet zo hoog in het vaandel geschreven als bij de Engelsen, er waren wel aanzienlijk exportquota vastgesteld. Een voorbeeldje. Van de in het eerste halfjaar van 1949 geproduceerde 142.000 auto's verlieten 65.000 stuks het land (Nederland 'kreeg' 7.485 exemplaren).

De naoorlogse periode was voor de Franse automobielindustrie zonder extravagante, zonder buitenissigheden, gericht op overleven en vervolgens op het vaststellen van het patroon van het automobilistische Frankrijk van het eerstkomende decennium, de jaren vijftig.

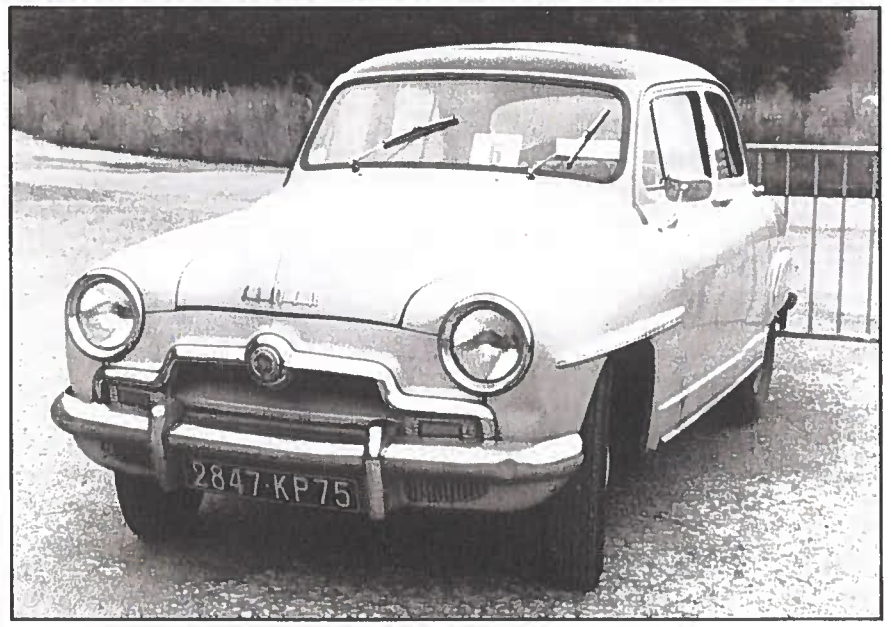


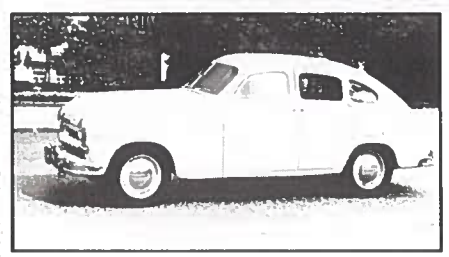




Boven:
Hotchkiss hoorde tot de slachtoffers van het straffe Franse fiscale stelsel

Linksmidden en linksonder:
De Simca 8-1200, een verfranste Fiat.
De achtersteven is typisch voor de jaren veertig





Rechtsmidden:
Een mooie Simca Aronde

Rechtsonder:
De gesloten uitgave van de Ford Vedette.
Ford is eigenlijk aan zijn Amerikaanse Fransman kapot gegaan.
Simca nam het bedrijf over

TSJECHO-SLOWAKIJE

OOK IN AUTO'S GEEN VRIJE KEUS

De taak die de juist bevrijde Tsjechen zich stelden luidde: de beschikbare produktie-capaciteit dient uitsluitend te worden benut om drie basis-typen automobielen te bouwen. Een volksauto, een standaard-middenklasser en een duur model. Er zit één 'helaas' aan deze resolute opstelling: van de vooroorlogse verscheidenheid aan aardige Tsjechische auto's zou geen sprake meer zijn. Vrije keuze werd gewijzigd in: blij dat men iets kreeg toegewezen, gegund.

Het Tsjechische pragmatisme had evenwel ook zijn positieve zijde: schaarse grondstoffen werden niet verspild, moordende binnenlandse concurrentie en doublures verdwenen. Voortaan zou de Tsjechische staat een factor op de Europese automarkt worden, geen plaats meer voor individuele merken.

Hoe werd dat beeld van de aanbodzijde van die markt ingevuld?

De Aero-Minor als volksauto

De rol van volksauto werd toebedacht aan de Aero-Minor, later Minor II geheten. Deze auto was nog tijdens de oorlog, in het geniep, verzonnen door de tekenaars van de Jawa-fabriek, producent van motorfietsen en automobielen. Zij grepen bij dat Minor-ontwerp terug op het vooroorlogse Jawa-idioom: licht, zuinig, compact, voorwielaandrijving, ruggegraat-chassis, meer of min archetypisch voor de Tsjechische auto.

De karakteristieken van de Aero-Minor exact: 690 kilogram zwaar, één op vijftien à zestien, krap vierpersoons, op de voorwielen aangedreven, door middel van twee dwarse bladveerpakketten voor en achter onafhankelijk geveerd, centrale kokerbalk als chassis en om het plaatje af te ronden: twee cilinders, tweetakt en een ongesynchroniseerd vierversnellingsbakje en . . . goedkoop!

Jawa zelf mocht deze Minor niet produceren; aan deze fabriek waren motorfietsen en wapenen voorbehouden. Neen, de Letov vliegtuigenfabriek 'deed' de carrosserie en assemblage, terwijl de Walter vliegtuigmotorenfabriek chassis plus motor vervaardigde en die per vrachtauto naar de Letov-fabriek vervoerde.

Wàs de Minor die door de Tsjechen gedachte volksauto? Ja en neen! Ja, omdat de bovenaangeduide kenmerken voldoen aan het meest eigene van de volksauto. Neen, omdat hij niet duurzaam was en vooral omdat hij niet aansloeg: 14.114 exemplaren was de score van de Minor toen hij in 1951 uit de produktie werd genomen.

De Škoda 1101 als middenklasser

Beter verging het de standaard middenklasse auto. Gekozen werd voor de Škoda 1101, gebaseerd op de Škoda Popular 1100 van voor de oorlog.

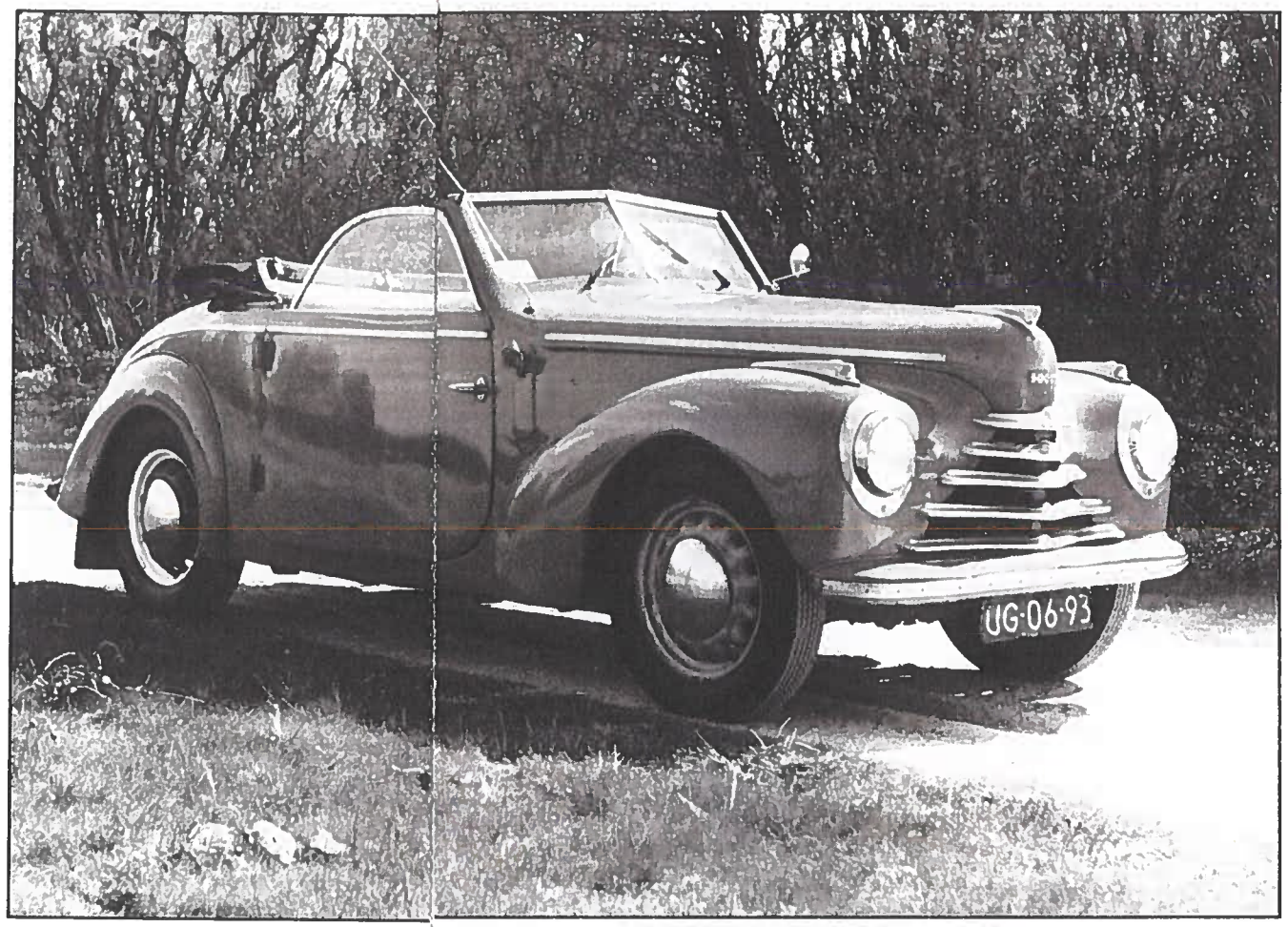
Ook hier weer het beproefde Tsjechische recept van centrale kokerbalk, rondom onafhankelijk geveerd. Voor het overige was Škoda inderdaad de geprognosticeerde auto voor de middenklasse, de onderste regionen weliswaar.

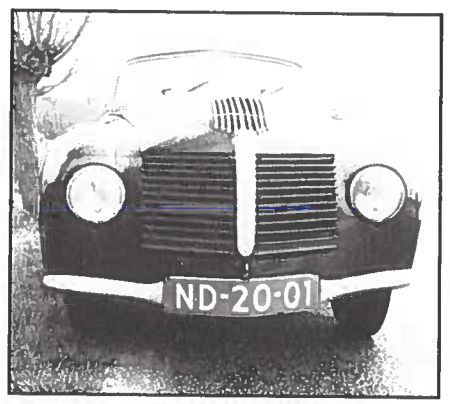
Škoda mocht de 1101 wel zelf maken, in een fabriek die de oorlogshandelingen maar zeer gedeeltelijk had overleefd. Bij het scheiden van de markt, om het maar eens netjes uit te drukken, hadden de Duitsers de fabriek in Mladá Boleslav nog even gebombardeerd. Onder uiterst moeilijke omstandigheden ving de personenwagenproduktie aan, aanvankelijk met het afbouwen van de vooroorlogse typen, later, in 1946, met de 1101.

De 1101, in 1949 met enkele correcties van overwegend optische aard 1102 genoemd, was meer dan de Minor een auto die voldeed. De tevredenheid van de klanten beperkte zich niet tot het feit dàt ze een auto kregen, neen, het daadwerkelijk rijden gaf voldoening. 'Kracht en onverwoestbaarheid' dichtte een lyrische Piet Notier, tester van het eerste uur, de Škoda eens toe. En daarmee gaf hij de koper geen gek argument in handen. 67.000 stuks zijn er door Škoda op de bandjes gezet.

De Tatraplán als dure wagen

Het duurdere deel van de markt moest in de Tsjechische visie worden bestookt met de vanouds bekende dure Tatra, nu Tatraplán genoemd. Ook deze machine was in 1948 op de RAI in de Ferdinand Bolstraat present. En ook hier weer: een auto naar de beste Tsjechische begin-









Boven:
Škoda 1102 cabriolet

Overige afbeeldingen:
De Aero Minor heeft het wel nodig met een groothoeklens te worden gefotografeerd: hij is erg iel. De lijnen van de achterkant zijn van typisch gestroomlijnde Tsjechische komaf. Hier te lande was deze wagen geen zeldzame verschijning in de jaren veertig en begin vijftig

selen, die overigens voornamelijk afkomstig waren van het genie Hans Ledwinka, een door de historie niet zo zachtzinnig behandelde automobielconstructeur.

Voor zijn omvang – ruim vierenhalve meter en rond twaalfhonderd kilo – had de Tatraplán een kleine motor: 1.950 cc, vier cilinders in V-vorm.

De Tatraplán werd gekenmerkt door zijn rugvin, passend in de Tsjechische traditie van stroomlijn. Er zijn er slechts enkele honderden van gemaakt. Begrijpelijk gegeven de hoge prijs. Maar: '. . . iedere keer weer genoten we met volle teugen van de rijgenoegens die deze zeer moderne automobiel ons in zo ruime mate liet genieten' aldus de doorgewinterde Nortier in een recensie van de Tatraplán.

Met name de Minor en de Škoda genoten vlak na de oorlog in Nederland enige populariteit rond het gegeven dat ze gewoon snel en relatief goedkoop (een Minor kostte de Nederlander nog geen vierduizend guldens kant-en-klaar voor zijn deur) waren te leveren, een gevolg onder meer van het in 1945 gesloten handelsverdrag met Tsjecho-Slowakije.

DUITSLAND

SCHULD EN BOETE EN TWINTIG MILJOEN VOLKSWAGENS

Het Duitse industriële landschap van 1945 biedt een desolate aanblik. Een cliché van het zuiverste water, maar zo was het wel.
Oók de auto-industrie was platgegooid, ofschoon een enkeling er in geslaagd was min of meer ongeschonden de oorlog door te komen: Ford.
Toeval?

Het was duidelijk: de Duitsers moesten boeten. Nadat de kruitdampen waren opgetrokken, kondigden de geallieerde bezetters – op 28 maart 1946 in Berlijn – een plan tot ontmanteling van de Duitse industrie af. Hoewel het vooroorlogse Duitsland als concurrent op de automobielmarkt geen vooraanstaande rol speelde, nam men het zekere voor het onzekere: de Duitse produktie mocht slechts vijftig tot vijfenvijftig procent van het peil in 1938 belopen, met de uitzondering voor de bouw-branche. Per jaar werd een hoeveelheid van veertigduizend personenauto's toegestaan, nog gebonden aan een maximale cilinderinhoud tot anderhalve liter.
Dat was de revanche in industriële zin. Voorlopig moesten de Duitsers ook in andere opzichten zich maar liever koest houden. Iemand die in 1947 een tocht door Duitsland maakte, ergerde zich aan het feit dat er 'bij de nog resterende auto's – veelal DKW'tjes en Wanderers – voldoende zaten om 'minnekoozende paartjes' te vervoeren en voor een picknick-weekeinde met het gezin'. En er werd schande gesproken van de automobilistische drukte tijdens motorraces in Mönchen-Gladbach op 19 september 1948. 'Wel twintigduizend Duitsche automobielen stonden er geparkeerd, waarvan verreweg het grootste deel benzinetoewijzingen krijgt voor belangrijke beroepsdoeleinden'. En, last but not least: er waren 'in overvloed sandwiches van hagelwit versch brood verkrijgbaar, met onder andere gerookte zalm en haring – zonder bon!'
Nu zullen die twintigduizend schromelijk zijn overdreven. Dat zou betekenen dat een kwart van de Duitse auto's zich naar Mönchen-Gladbach had gespoed. Het tekent in ieder geval de wraakgevoelens.

De beginjaren van de Kever

In de nalatenschap van de Nazi's bevond zich een automobiel dat, zo realiseerde zich damals niemand en kòn zich wellicht ook niemand realiseren, het automobilistische gezicht van de wereld zou veranderen: de Kever (aanvankelijk als troetelnaam gebezigd, in de jaren zestig in de officiële fabrieksnomenclatuur opgenomen). Ferdinand Porsche had de auto bedacht, daarbij onder meer leunend op door Hans Ledwinka in de Tatra-modellen verwerkte ideeën.
En het was, we kunnen er niet omheen, Adolf Hitler die 'm mogelijk maakte. Hitler wilde een auto voor het volk: een vierpersoons auto, zuinig (één op zestien), met aanvaardbare prestaties, rond de honderd kilometer per uur, en met een prijs binnen het bereik van dat volk, duizend Reichsmarke. We schrijven 1933.
De Volkswagen, zo noemde Porsche de Kever, viel niet meteen op. Zijn gestroomlijnde carrosserie zette de traditie voort van Jaray-Trata/Ledwinka, maar vooral Jaray, de carrosserie-specialist, die de stroomlijn-mode voorschreef.
De plaatsing van de motor, achter, lag minder voor de hand. Dat Kever-motortje – aanvankelijk een twin – stelde Porsche voor problemen. Koeling en een niet al te stevige krukas, dat waren de zwakke punten. Franz Reimspiess, in 1934 door Porsche bij zijn ontwikkelingsbureau gevoegd, verzon iets anders: een viercilinder boxertje, nog geen liter groot. Het grappige is dat Daimler-Benz de volgende series prototypen mocht bouwen, eerst in de ruwe vorm met een nog niet uitgeziekt motortje, later met het definitieve profiel, gesigneerd door Erwin Komenda.
Het beviel Hitler. Het beviel hem zelfs zo goed dat hij het project omzette in industriële realiteit. In het voorjaar van 1938 metselde hij de eerste steen van een fabriek waarin de Volksauto's – Hitler doopte hem Kraft durch Freude Wagen – moesten worden gebouwd. Hij zette er zelfs een complete stad voor de arbeiders naast, de KdF-Stadt; lang heeft die vreugde overigens niet geduurd!







De vormen van de Kever zijn als het ware in de geschiedenis geëtst. Het gedeelde achterruitje – brilletje – van de Volkswagen Kever is het kenmerk van de eerste typen

In juli, twee maanden na die steen, nam de propagandamachine van de Nazi's bezit van de KdF-Wagen. De verkoop ervan werd gestimuleerd met een soort kopen-op-afbetaling, een spaarkaartensysteem. Er waren op die manier binnen anderhalf jaar 169.741 aspirant-KdF-Wagen-kopers. Hij kostte dan ook maar 990 hele Reichsmarke, door Hitler, wars van commerciële drijfveren, hoogstpersoonlijk vastgesteld. Toen al wisten insiders dat die verkoopprijs wel even wat hoger zou moeten liggen.
De oorlog zette tijdelijk een domper op de KdF-vreugde, maar . . . er kwamen er toch nog 630 af, bestemd voor gretige nazi-bonzen.

Na de oorlog bleek KdF-Stadt in de Britse zone te liggen. De Engelsen wijzigden de beladen naam onmiddellijk in Wolfsburg. Het was aan hen om binnen de geallieerde richtlijnen de produktie van de Volkswagen – men had nu wel de term van Porsche overgenomen – op poten te zetten.
Begonnen werd met de bouw van Kevertjes op basis van onderdelen van de oude KdF-Wagen en de Kübelwagen, de militaire versie. Tienduizenden personenauto's, luidde de eerste bestelling. De Engelsen dachten verder (na overigens het KdF-idee voor hun eigen industrie onwaardig te hebben bevonden, hoe ironisch) en exporteerden zelfs. Op 8 augustus 1947 werden 56 VW'tjes aan het Nederlandse bedrijf Pon, dat met import van VW's groot zou worden, overgedragen. Terzijde: een officieel export-model zag eerst op 1 juli 1949 het licht.

Begin 1948 stonden de Engelsen de controle van de fabriek aan de Duitsers zelf af. Tot dan toe waren er 20.146 Kevertjes geproduceerd, een onbetwiste topper. Heinz Nordhoff kreeg het heft in handen: hij geloofde vurig in het idee van de volksauto. Die volksauto moest dan wel Volkswagen heten. Onder zijn straffe leiding en met de bedrijfspolitiek slechts één model te bouwen, slaagden de Wolfsburgernaren er in de Kever tot een automobilistisch instituut te verheffen: uiteindelijk zijn er meer dan twintig miljoen van verkocht en hij wordt nog steeds gemaakt!
Die bedrijfspolitiek van Nordhoff had ook anders kunnen aflopen: men zie de wankele basis van het Engelse Standard, met zijn Vanguard.

Mercedes dieselt al vroeg

Daimler-Benz AG in Untertükheim was voor zeventig á tachtig procent met de grond gelijk gemaakt. De onbevooroor-

deelde toeschouwer schatte dat de wederopbouw van de fabriek zeker vijf, zo niet meer jaren in beslag zou nemen. Die toeschouwer rekende echter buiten de Duitse waard. Drieëneenhalf jaar na de oorlog kon het bedrijf de nieuwe modellen annonceren, na overigens op bescheiden schaal – 612 (1945-1947) en 4.608 (1948) Mercedessen – de produktie te hebben hervat.
Nou ja, nieuw, de 170 – want dat was de belangrijkste – was natuurlijk vooroorlogs met zijn hoekige lijnen, zijn ouderwetse chassis-carrosserie-opzet. Indrukwekkender was dat de 170, nog in de jaren veertig, de diesel-motor onder de kap zou krijgen, daarmee aantonend dat deze motor-vorm niet tot het uitsluitende domein van de vrachtauto behoorde. Deze 170 bepaalde in hoge mate het verkeersbeeld van de jaren veertig en vijftig, degelijk en betrouwbaar als hij was.

Ford maakt boevenwagens

Ford in Keulen, het is al eerder te berde gebracht, leek niet zo onder de krijg te hebben geleden. Maar de positie van de fabriek, als filiaal, was een wat andere dan die van de boven beschreven zuiver Duitse merken.

Voorlopig moest het Amerikaanse bedrijf zich beperken tot de aanmaak van enige duizenden drietonners en, 'teken des tijds', honderd gevangeniswagens! In 1948 pas zette Ford de eerste aarzelende naoorlogse schreden – 182 exemplaren van de aloude Taunus – op het gebied van de personenauto-produktie. Ford introduceerde daarbij een van het moederbedrijf overgewaaid systeem van kopen-op-afbetaling. Het werkte: 11.109 auto's konden het jaar daarop worden afgeleverd.

Opel 'verhuist' naar Moskou

Een andere Amerikaanse dochteronderneming verging het veel slechter. Het Rüsselheimse Opel, eigendom van General Motors, was met medeweten van de westerse geallieerden leeggeroofd, voornamelijk door de Russische vrienden. Persen, draaibanken, alles verdween richting Moskou. De gevolgen werden spoedig duidelijk. Aan de markt verscheen de Moskovitch 400, in wezen een vooroorlogse Opel Kadett, precies zo nagebouwd. Makkelijk, zo'n aan die Kadett identieke auto, zo prezen de Russen hun waar aan, je kon, als je zo'n auto had, terugvallen op het Opeldealernet en gebruik maken van de originele Opel-onderdelen, alles paste!
Opel zelf moest geheel op eigen kracht de produktie opzetten. Het stond immers niet bij voorbaat vast dat het oude bedrijf weer in handen van General Motors zou worden gelegd. GM overwoog zelfs een vestiging elders in Europa. Maar om twee redenen heeft Opel het toch gerooid en verkreeg het tenslotte de steun van GM. Het bedrijf had het geluk de oorlog te zijn ingegaan met een tamelijk moderne auto, de chassisloze Olympia. Twintig van die Oly's konden na de wapenstilstand tot en met 1947 worden gemaakt. Daarna ging het hard: in 1948 5.762 en 20.170 exemplaren het jaar daarop. De tweede reden dat Opel, het haalde, was de inzet van de honderden, duizenden Opel-medewerkers om van ruïnes een heuse fabriek te boetseren, een zeldzame vorm van loyaliteit en waarschijnlijk wel de belangrijkste voorwaarde voor overleven.

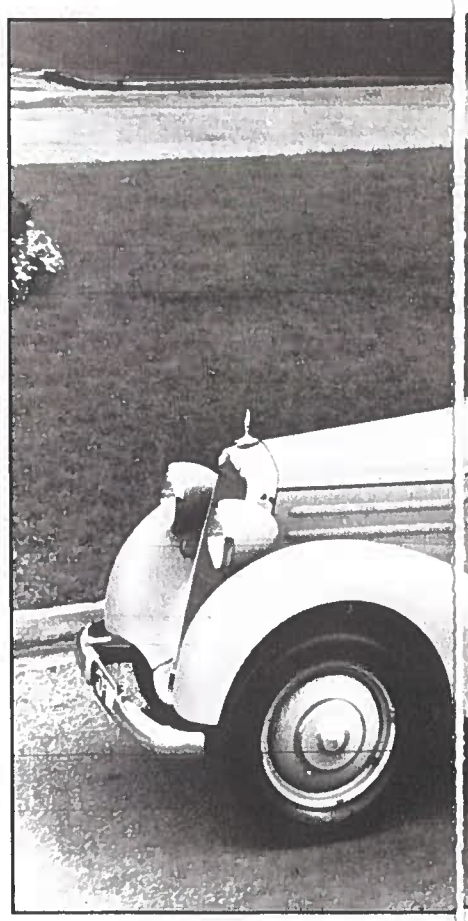
ITALIË
DE MUIS DIE BRULDE

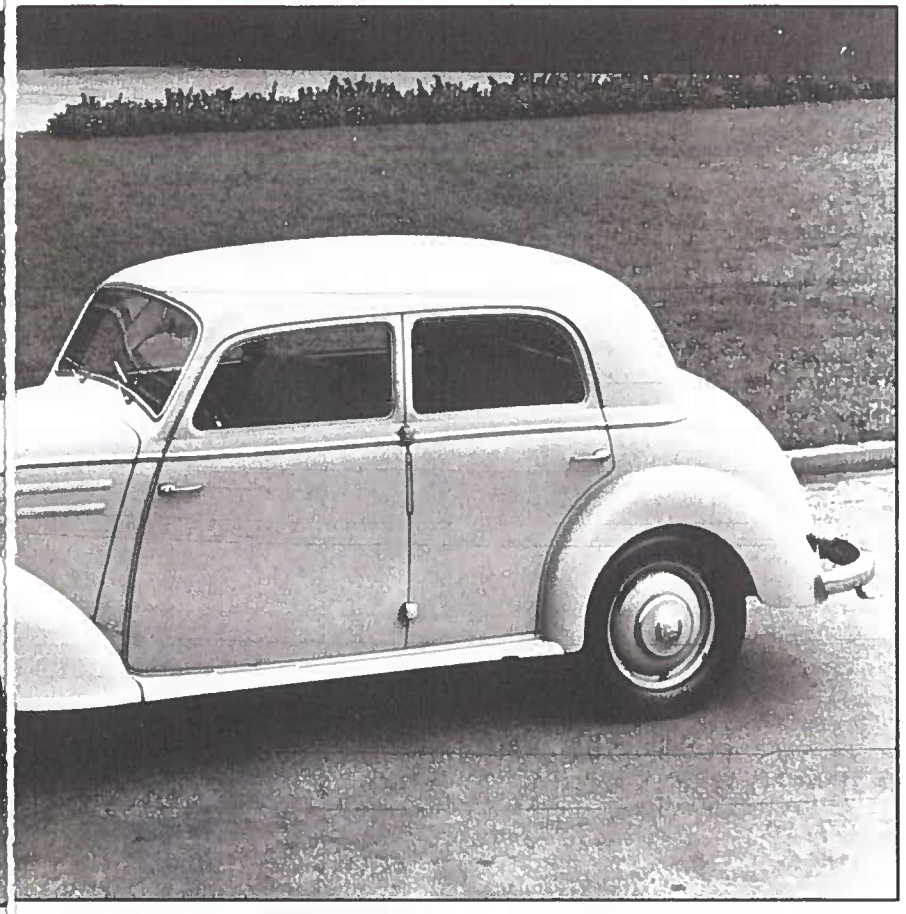
In het door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gepubliceerde lijstje van invoerprijzen van auto's, noteerden we voor Italië ƒ 2.100,—: Fiat in werkelijkheid, want er was geen goedkopere auto aan de markt. We hebben het over de Topolino.
Dat Topolino-project was door Agnelli, de Fiat-tycoon, als volksauto-project opgezet, niet toevalligerwijs omstreeks dezelfde tijd dat anderen in concrete termen over de volksauto dachten. Agnelli slaagde maar ten dele: honderdduizend van de Tipo A is veel, maar onvoldoende om het idee reliëf te geven. Toch was het een uiterst plezierige auto en, wat meer was, simpel te bouwen.

Ook in het Italië van 1945 weer: belangrijke delen van de Fiatfabrieken waren verwoest en bovendien lagen de Italianen met de geallieerden overhoop. Er gingen zelfs geruchten dat Fiat door General Motors zou worden overgenomen.
Een ander probleem, tegenovergesteld aan de inzet van de Duitsers, was dat een belangrijk deel van de bevolking werkelijk gedemoraliseerd was. De output van de Italiaanse automobielindustrie in een gemiddelde maand in 1938 4.915 stuks, het totaal van 1946 bedroeg 10.989 auto's. En het is pas in 1949 dat de oude aantallen weer konden worden gehaald.

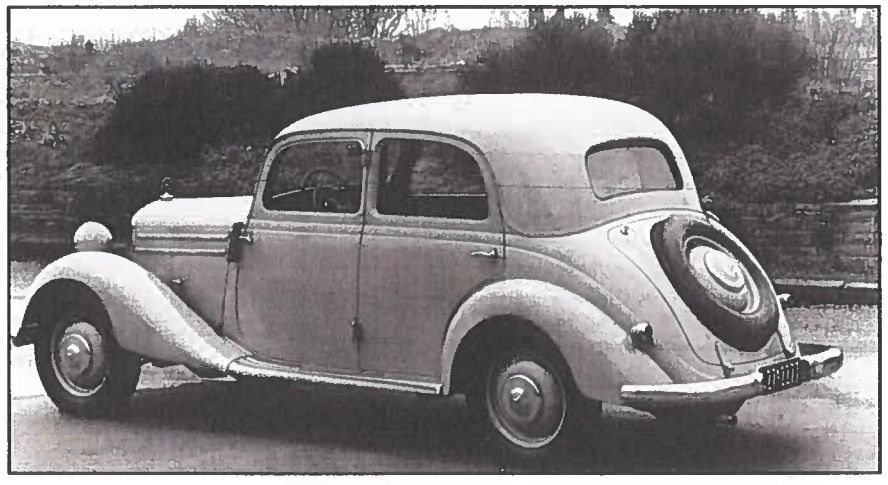
De Fiat Topolino

Dante Giascosa, de geestelijke vader van de Fiat Topolino, had er in 1946 een hard hoofd in en dacht dat het moeilijk zou zijn op het oude niveau te produceren. 'Maar de toekomst leerde anders en gaf me een andere kijk op de grenzen van het menselijk kunnen'. De Fiat Topolino Tipo B, het naoorlogse, iets aangepaste Fiatje, op 10 februari 1947 publiek, ontleed: vier cilinder kopklep-motor, 569 cc, 16.5 pk bij 4.400 toeren, 780 kilo zwaar en een (fabrieks)top van 95 kilometer per uur. Hij had een chassis en de radiateur was nu eens niet voor maar achter de motor geplaatst; de Minor had dat ook.
Eind 1948 kreeg de Topolino een facelift, een wat moderner, vierkanter uiterlijk. Het heeft alleen maar bijgedragen tot het succes van dit 'muisje': 375.000 exemplaren in een produktieperiode die in 1955 werd afgesloten.









Boven en rechtsonder:
Mercedes-Benz 170b

Linksonder:
De Borgward Hansa 1500 was het eerste nieuwe serie-produktmodel in Duitsland

ENGELAND

AUTO'S BOUWEN VOOR HET BUITENLAND

Het lijkt wel alsof de Britten het na de oorlog zwaarder hebben te verduren dan tijdens! Een beschrijving van de Engelse boedel 1945.

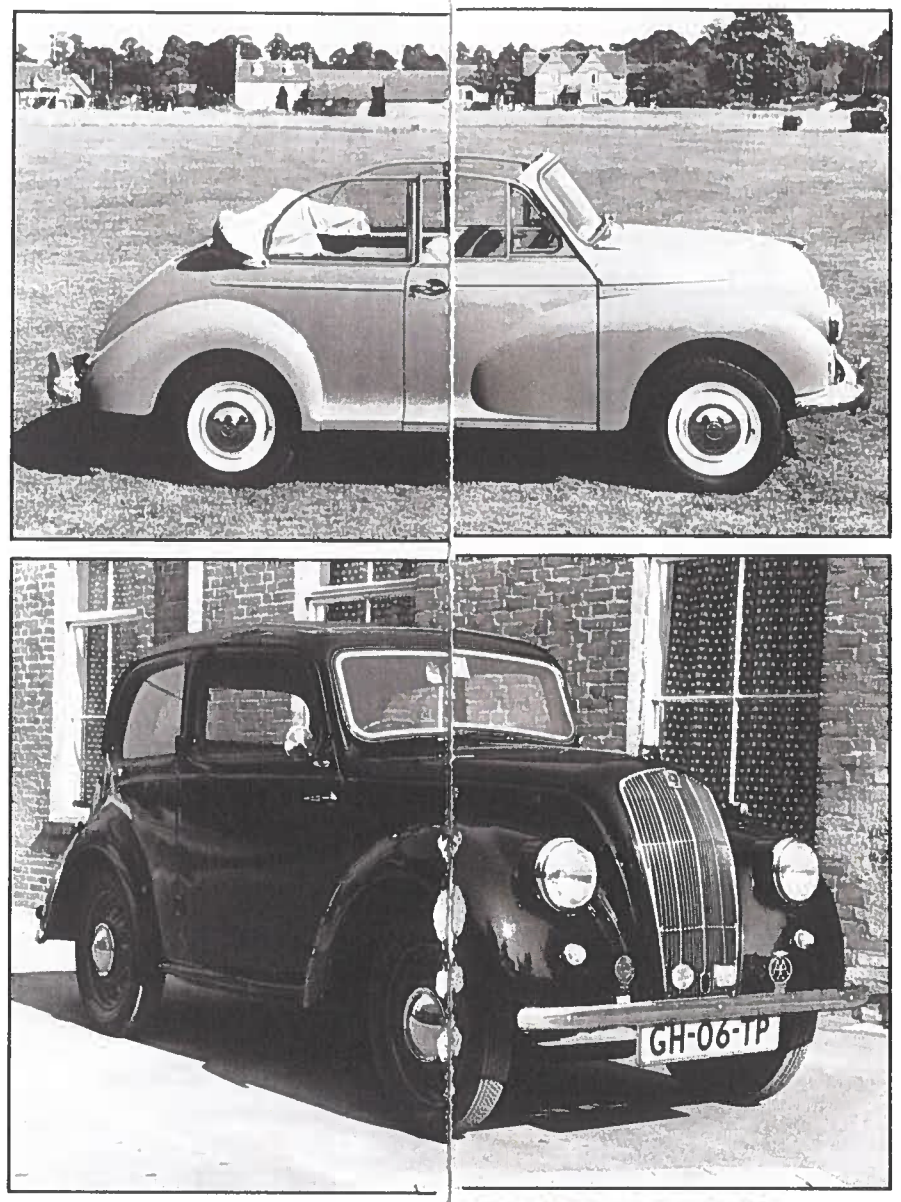
Het beleid van de Engelse regering was er op gericht de rekening van de tweede wereldoorlog te vereffenen, kost wat het kost. De torenhoge schuldenlast, ze stonden voornamelijk bij de Verenigde Staten in het krijt, diende te worden afbetaald. Parallel daaraan bestond een enorme binnenlandse behoefte aan de meest eenvoudige dingen.
'Export or'bust', zo luidde het credo van Sir Stafford Cripps, de minister van financiën in het naoorlogse Labour kabinet en hij was daarin niets ontziend. Hij en zijn collega Shinwell maakten de toewijzingen voor grondstoffen aan de auto-industrie tot een premie door gewoonweg meer af te staan als de fabrieken exporteerden en meer exporteerden.

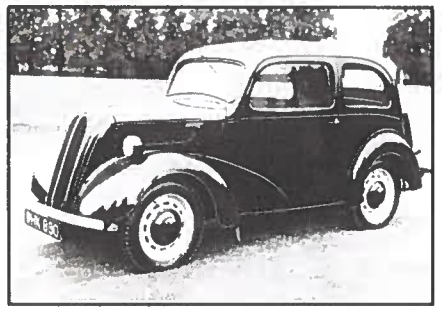
In september 1945 'verzocht' de regering de industrie vijftig procent van de produktie voor de export te bestemmen. Op basis van de bestaande capaciteit, die immers, met uitzondering van Alvis en Daimler weinig hadden geleden, betekende dat een uitvoer van circa honderdduizend automobielen.
Shinwell wist dat hij daarmee in vergelijking tot de Amerikaanse concurrent nog tekort zou komen. Die reserveerde zes procent van een jaarproduktie van zes miljoen voor de export, althans dat was het plan.
Zo leek het er op dat de binnenlandse markt zo ongeveer werd opgeheven. Er rustte een enorme omzetbelasting op de auto, een belasting die de thuismarkt reduceerde tot de happy few die zich dan een heel simpel wagentje konden veroorloven.
'I'm the market's gardener. I could send more food to market if I had more lorries to take it – take the BRAKE OFF THE MOTOR INDUSTRY.' Met deze en soortgelijke kreten wees de auto-industrie op de noodzaak van een bloeiende thuismarkt, zowel voor de bedrijven zelf als voor het dagelijkse economische leven. Even leek het er op dat de regering er oren naar had. De handel lag in november 1945 stil, want men verwachtte dat de purchase tax zou worden verlaagd. Dat gebeurde, maar tijdelijk.
Een andere, reeds bekende, aan het verkeer opgelegde beperking was de benzine-rantsoenering. Begin 1946 overwoog Shinwell die op te heffen, maar zei 'nog niets definitiefs te weten . . .' Eerst vijf jaren later ging de brandstof van de bon.

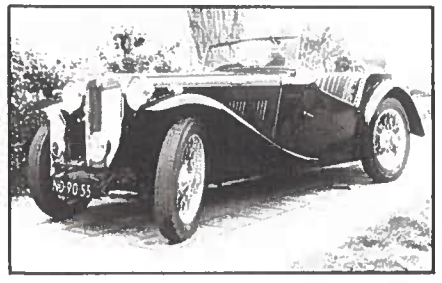
Toeristen kopen voor Engelsen

Evenmin bevordelijk voor massaal automobilisme was een soort bij de Engelsen ingebouwde afkeer van autosnelwegen. Herinneringen aan de Autobahnen? De Britse infrastructuur was absoluut onvoldoende, ingesteld op het vriendelijk verkeer van 1935 of daaromtrent. Dat van de jaren veertig en vijftig stelde geheel andere, hogere eisen. Engelse vaktijdschriften voerden een papieren oorlog tegen de regering om verbetering van het bestaande wegennet en de aanleg van nieuwe wegen gedaan te krijgen. Die oorlog won de regering, maar het was een Pyrrusoverwining. Het heeft tot in de jaren zestig geduurd eer verkeer en wegen acceptabel op elkaar aansloten. Wat het verlies voor het economische verkeer is geweest, laat zich slechts raden.
Een doekje voor het bloeden was dat, met enig gemak, de verkoop van auto's vrij werd. Maar wat had men daar aan als de levertijden tussen de drie en vijf jaren lagen? Natuurlijk kon je dat omzeilen. Vraag een willekeurige kennis uit het buitenland in Engeland vakantie te houden. Vraag hem een automobiel te kopen; hij krijgt 'm zó. En neem die dan vervolgens van hem over. Er waren heel wat continentale 'toeristen' die op die wijze een gratis vakantie konden houden!

Uiteraard voerde de automobielindustrie felle oppositie. Leonard Lord, de grote man van de Austin-fabrieken en later van de Great Merger, het samensmelten van Morris en Austin plus de respectieve dochterbedrijven tot de Britisch Motor Corporation, klaagde: 'We worden gecontroleerd van het ogenblik af waarop we wakker worden totdat we naar bed gaan' en hij eiste 'er moet een einde komen aan het vergaande overheidsingrijpen op economisch gebied'.







Boven:
De Morris Minor, de eerste Britse auto die de grens van een miljoen gebouwde exemplaren overschreed, daarmee de status van Britse volksauto verwervend

Midden:
De Eight, een van de modellen waarmee Morris na de oorlog meteen aan de slag kon

Rechts:
De Ford Popular, in Nederland Anglia geheten, was lange tijd de goedkoopste auto in Engeland. Simpeler constructies waren inderdaad niet goed mogelijk

Rechtsonder:
Een vooroorlogse MG TA, een idee waar de Amerikanen erg enthousiast over raakten. De TC, de opvolger van de TA/TB, verkocht erg goed

Sportwagens voor Amerika

Dat einde kwam niet. De strak geleide economie stond in het teken van 'Export only' en dat had merkwaardige consequenties. Er was een enorme Amerikaanse vraag naar de sportieve Engelse automobiel. De Amerikanen hadden in hun 'Europese diensttijd' mogen proeven van de geneugten van het sturen in een plankhard, open autootje, dat nog hard ging ook; denk aan de kleine MG TA. Deze Amerikaanse interesse veroorzaakte een ware omwenteling in de bouw van sportwagens. Werden die voorheen individueel, met de hand gebouwd, waardoor ze betrekkelijk duur waren, nu werd de sportauto gemeengoed. Telde MG vroeger de produktie in honderdtallen, nu exporteerde de Morris-dochter tenminste tweeduizend TC'tjes naar de States. Dat waren redelijk rustige machines, goed voor rond de honderd, honderdtien kilometers per uur en ze bevonden zich daarmee in goed gezelschap van de Singer Nine, Jowett Jupiter, de Healey. Competitief was de Jaquar XK 120 beter toegerust, hoewel het naar hedendaagse normen niet écht veilig was met die top van circa honderdtachtig (sic!) en die onderbemeten remmen.

Niettemin, de jaren veertig waren het begin van een volledig ander tijdvak in de sportieve automobiel-geschiedenis, die met de MG B en BGT een voorlopig hoogtepunt vond. 524.000 werden er daar van gemaakt, een aantal dat nimmer met een sportmachine werd gehaald; de basis ervan lag in de jaren veertig.
Een andere maatregel was er een van protectionistische aard. De Britse markt was gesloten voor buitenlandse auto's. De auto's van buitenlandse herkomst die er op de tentoonstellingen in 1948 en 1949 waren te zien, waren òf in licentie in Engeland vervaardigde auto's (Citroën Traction, Renault 4 cv) ó vertoefden op een speciale importvergunning slechts voor enkele dagen in Londen.

Accent op de klassieke auto

Na dit uitstapje wandelen we nog eens over de RAI-tentoonstelling van 1948 aan de Ferdinand Bolstraat. Er was daar een primeurtje zowaar! De presentatie van de Land-Rover. Maar het accent lag op de klassieke auto, de auto van voor veertig. Ford met z'n Anglia en Perfect, de oude Hillman Nine, de Morrisjes Eight en Ten, Standard en Vauxhall met vergelijkbare middenklassers.
De Engelse auto's in vogelvlucht.
Negenenzestig procent had een kopklep-motor aan boord, máár vijfenveertig procent was vóór onafhankelijk geveerd. Tot en met de Eights waren het zes-volts-installaties waar ze mee waren uitgerust, vanaf de Tens met twaalfvolts. Alle kleine auto's waren thermosyfon-gekoeld, de gewone waterpomp kwam voor op de kopkleppers en de Twelves. De vierbak was overal doorgedrongen. Slechts Ford, maar dat was bedrijfspolitiek, hing de driebak aan. Remmen? Mechanisch heel gewoon. Een zelfdragende carrosserie hadden alleen de Vauxhall Ten (net als Opel een dochterbedrijf van General Motors, vandaar) en de Morris Ten, 'pioneered since 1938'.

Er was overigens een andere ontwikkeling, van belang voor de volgende decennia, in de Engelse automobielbouw gaande. Het in constructief opzicht zo verfoeilijke fiscale stelsel dat je belasting op basis van onder meer de boring van de motor moest betalen, verviel. De typische langeslag-motoren konden plots in 'vierkante' veranderen.

Nieuweling van Austin

Austin eiste de eer op de eerste nieuweling te presenteren, in 1947 reeds. Het was de A40, een 1.200 cc auto, die illustratief was voor het Britse hinken op twee gedachten. De auto stond op het scheivlak van twee perioden. Men zie de combinatie van hydraulische remmen voor en mechanische achter, de styling riekend naar het Amerika van omstreeks 1940, het all-English interieur maar met plasticachtig instrumentenpaneel. De Amerikanen schijnen er inderdaad zo'n twintigduizend te hebben afgenomen. Export or bust.

De Morris Minor

Een auto die op de RAI geen acte de présence gaf was de Morris Minor. Weer zo'n voorbeeld van chauvinisme. Neen, hij was in februari nog niet voldoende ontwikkeld.
Alec Issigonis, de Griekse Brit in dienst van Morris, ontwierp de Minor – in overdrachtelijke zin dan – zonder tussenkomst van de tekentafel. Hij smeedde een zelfdragende constructie, vóór onafhankelijk geveerd, hydraulisch geremd (met dubbele remcilinders) en een viercilinder kopklepper van nog geen liter en een vier-versnellingsbakje tot een organisch geheel. Het was zo goed dat Minor het tot 1971 uithield, als eerste Britse auto het produktie-totaal van één miljoen passeerde en het concept tot in de legendarische Mini – ook van de hand van Issigonis – zijn invloed deed gelden.
Het 'We voorspelden deze vlotte, com-

fortabele, zo-te-zien door-en-door stevige wagen . . . een algemeen succes . . .' van autojournalist Van Wamelen in De Auto bleek een understatement. Het totaal, om precies te zijn: 1.701.955

De Standard Vanguard

Een ander vermeldenswaard, maar dan in minder gunstige zin, ontwerp was de Standard Vanguard, eigenlijk een grote, volgens Amerikaanse beginselen opgezette wagen: groot, wel zespersoons, veel exterieur chroom, driebak, geheel hydraulisch geremd. Europese trekjes: de wat slappe viercilinder motor van 2.088 cc, de wat matte prestaties.
Ook deze auto haalde een pers van jewelste. Met veel gevoel voor reclame liet de fabrikant de Engelse minister van bevoorrading Strauss een rondje in zo'n Vanguard maken. Hij overleefde het en verklaarde: 'It's a very good car'.
Standard maakte evenwel met het presenteren van zo'n Amerikaanse Europeaan een vergissing: de Europeanen – zo zullen we later zien – hadden minder affectie met de Amerikaanse automobielen dan algemeen werd aangenomen. De affectie werd aanvankelijk voornamelijk gevoed door de behoefte aan auto's. Toen het aanbod breder werd, kwam de ware aap uit de mouw.

En in Amerika was de ontvangst van de Vanguard evenmin erg hartelijk, omdat hij te Europees was. De auto haalde toch nog bijna de jaren zestig, maar een produktie van rond de 270.000 exemplaren van alle edities over zo'n lange periode is niet overtuigend.

Maar al de Britse inspanningen, gevoegd bij een onder druk staande Amerikaanse produktie-capaciteit, leidden er tenslotte wel toe dat in 1949 Engeland de rol van grootste automobiel-exporteur naar de States overnam, òndanks – of misschien dank zij – het feit dat verschillende – denk aan de Franse – markten waren gesloten. Een formidabele prestatie!

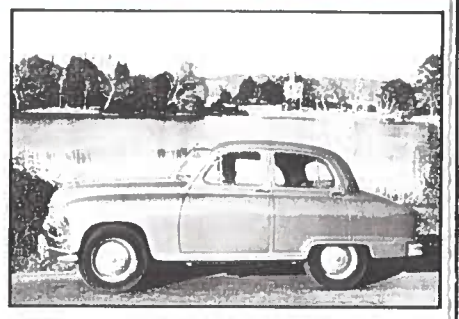
VERENIGDE STATEN
AMERIKANEN MISSEN DE BOOT

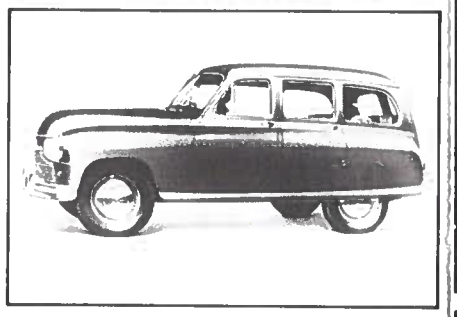
Dat van de Amerikanen meer dan een bevrijdingsec mocht worden verwacht, was voor het beëindigen van de krijgshandelingen vaste afspraak. Infrastruktuur en vervoer van de getroffen landen dienden op peil te worden gebracht. Hoe sneller de toestand werd genormaliseerd, des te groter de opname-capaciteit van Amerikaanse produkten. Europa één profit-centre. De Verenigde Staten wilden die steun – in de gestructureerde vorm van de Marshall-hulp – best verlenen, waarbij de belangrijkste naties zo ongeveer moreel en economisch aan hen schatplichtig werden. De factuur van de krijg.

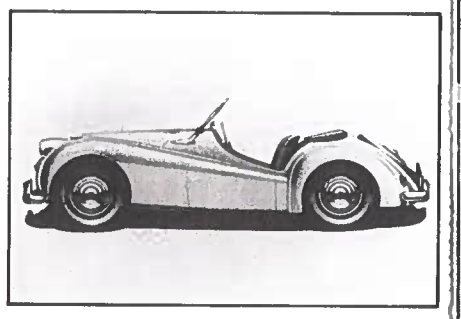
Toegespitst op de automobiel-industrie. Het was niet eenvoudig om van een oorlogs- op een vredes-produktie over te schakelen. Het kostte kapitalen, zodat ontwikkelen en produceren van geheel nieuwe automobielen die maar weinig bindingen met de vooroorlogse – in het geval van de USA 1942 – hadden er niet in zat. Lastig was ook het grondstofgebrek.

Amerikaanse eenheidsworst

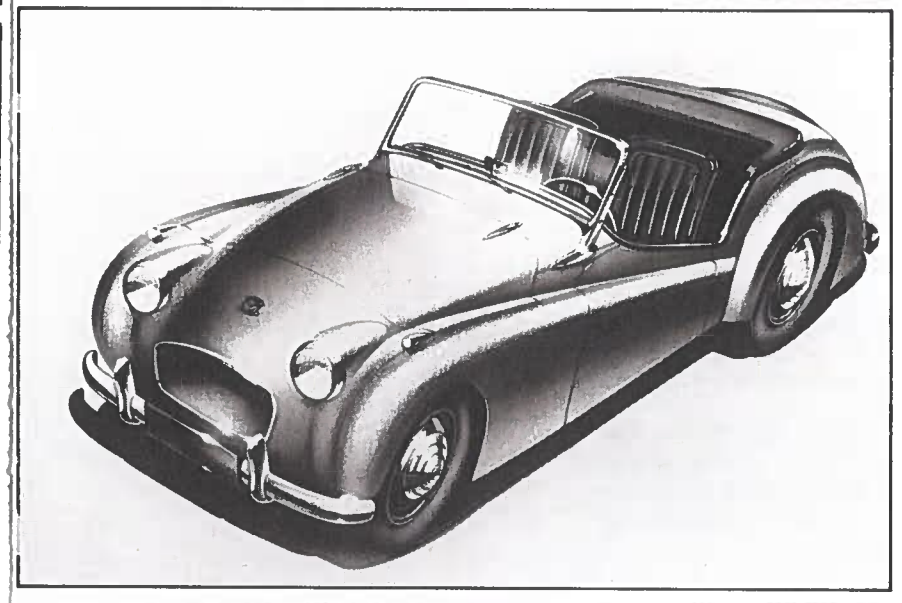
Wat hadden die Amerikanen op automobielgebied dan in portefeuille? De gemiddelde Amerikaanse auto van 1946 was in grote lijnen identiek aan die van 1942. De cilinderinhoud varieerde tussen de drieënhalf en de vier liter. Een kleine auto was een Studebaker van 2.67 liter. De nadruk lag op de – overigens automatisch gechoked – zescilinder, maar Ford en Buick voerden een achtcilinder in hun programma. De versnellingsbak – altijd maar drie versnellingen – was gesynchroniseerd en werd bediend vanaf de stuurkolom.
De Amerikaan was onafhankelijk geveerd, met uitzondering van Ford; die eigenwijze Henry hield het op een starre vooras. Remmen en schokbrekers waren op alle automobielen hydraulisch. En ze waren vooral: ruim, zespersoons! Misschien was de compressieverhouding van de Amerikaan uit '46 wat hoger dan die van 1942. En het elektrische circuit was wat handiger en toegankelijker gelegd. En dan de grondstoffenschaarste. Ook die deed zich in constructief opzicht voelen. Tin bijvoorbeeld was niet voldoende voorradig en kon niet meer als lagermateriaal worden benut. Nieuwe en andere materialen, naar ervaringen uit de oorlog, werden toegepast.
Het exterieur van de naoorlogse Amerikaanse auto verschilde wel van zijn voorganger uit 1942. Het was een soort eenheidsworst geworden, die sommigen vertwijfeld deed klagen: 'Men zou haast denken, dat één ontwerper alle voorfronten vastlegde!' Het was zo, met een heel enkele uitzondering.













Twee kleine afbeeldingen linksboven:
De Standard Vanguard was te groot voor Europa. De vormen ervan zijn ook al Amerikaans: grille, fastback. Uiteraard was er ook een besteluitvoering

Rechtsboven:
De Vauxhall Ten had die typisch Amerikaanse, lees General Motors, voorgevel

Rechtsmidden en kleine afbeelding linksonder:
De Triumph TR2, wat later dan de Jaguar XK 120 gepresenteerd, maar in hetzelfde idioom vallend, is in veel opzichten familie van de Standard Vanguard

Rechtsonder:
De Hillman Minx kon evenmin aan de veramerikanisering van de vormgeving ontkomen

makshalve voorbij aan de eigensoortige eisen van de Europeanen.
Toch hadden ze kunnen weten hoe de behoeften lagen. De Europese auto-industrie had namelijk een enquête onder de Amerikanen ingesteld naar hun wensen op autogebied. Daaruit bleek – generaliserend – dat die Amerikanen alles wilden als 't maar groot, comfortabel en attractief snel was. Een Europese auto viel niet in die termen. Omgekeerd waren de Europeanen minder uitbundig in hun wensen. Dat brak de Amerikaanse automobielmakers op.

De Kaiser Frazer van Henry J.

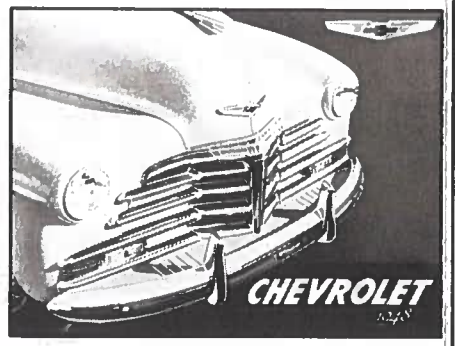
Twee automobielen willen we aan ons exposé toevoegen: Kaiser Frazers borelingske en de Studebaker Champion, die beide hun eigen plek in de Amerikaanse automobielgeschiedenis veroverden.
De als nieuw gedoodverfde Kaiser Frazer was dat niet helemaal. Mechanisch was hij gelijk aan een door Frazer in 1942 bedachte auto, maar de lijnen ervan waren getekend door de levende legende onder de carrossiers Howard Darrin van het befaamde huis Hibbard & Darrin. Darrin brak met de heersende tradities door de spatschermen in het koestwerk op te nemen. Er waren nog wel rudimenten van die schermen, namelijk daar waar de koplampen waren verwerkt en de achterlichten naast de koffer, maar Darrins ontwerp was glad en slank genoeg om echt nieuw te zijn. De auto had een snellere lijn en als je dan ook nog het nodige aan het comfort doet – zo zaten de passagiers binnen de wielbasis – dan was het interieur in harmonie met het progressieve uiterlijk. De cliëntèle beloonde Henry J. Kaiser, de energieke initiatiefnemer, niet. In 1947 bijvoorbeeld verkocht hij ruim zeventigduizend auto's, op zich geen slechte prestatie maar in de Amerikaanse verhoudingen toch te weinig. Hij hield het evenwel lang genoeg uit om in Rotterdam en assemblerende dochter-onderneming op te zetten, de NEKAF. De eerste Nederlandse Kaiser-Frazers, het type Rotterdam De Luxe reden al in de zomer van 1949 uit de montagehal aan de Sluisjesdijk.
Henry J. Kaiser, wiens voornaamste model uiteraard de Henry J. was, kon het tegen de automobilistische top uit Detroit jammer genoeg niet bolwerken en in 1955 stapte hij uit de branche. De op éénenzestig-jarige leeftijd begonnen automobielfabrikant had toen wel 745.928 auto's op zijn naam staan.

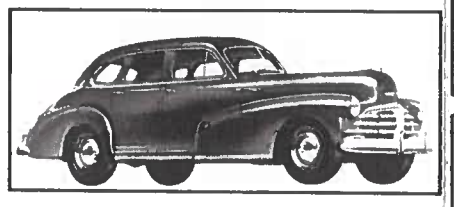
De Studebaker Champion

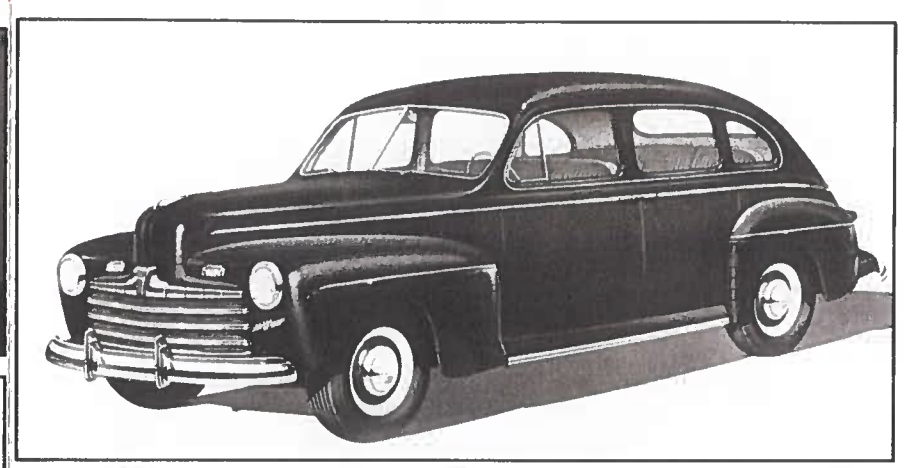
De Studebaker Champion was een ander lot beschoren. Ook hier weer een mechaniek anno 1942, maar de door Raymond Loewy en Virgil Exner ontworpen buitenkant was origineel genoeg: een snelle lijn door de nauwelijks geprononceerde achterwielkasten en lage daklijn en een vreemde panoramische achterruit, een korte motorkap en een lange koffer, zo zag-ie er uit. 367.278 exemplaren bouwde Studebaker in 1946, 1947 en 1948 van de Champion en de verwante modellen zoals de Regal De Luxe.
De lijnen van de Champion hebben korte tijd de Amerikaanse automobiel-mode beheerst, daarna bleek het gladde en slanke van Kaiser goedkoper en dus doorslaggevender.

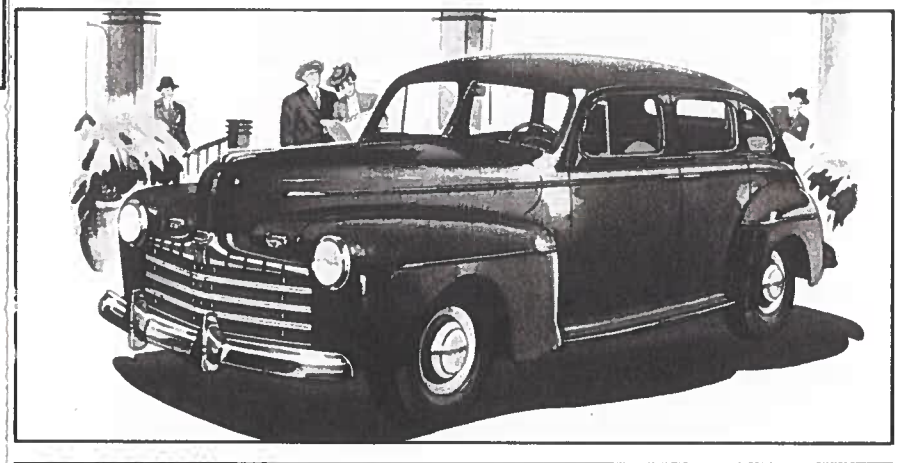
ZWEDEN
TWEE UITEENLOPENDE NOORMANNEN

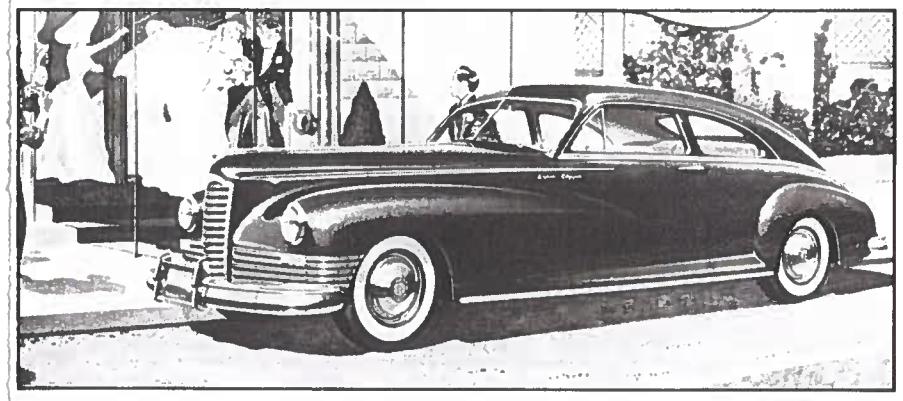
Bij dit overzichtje hoort de Volvo PV 444 uit Zweden. Dat is niet zo gek als we er bij betrekken dat Volvo steeds automobielen naar de Amerikaanse couture vervaardigde. De PV 444 werd al in 1944 in Stockholm vertoond, in Europa een unicum waar om voor de hand liggende redenen weinig aandacht aan werd besteed. Monocoque-constructie, vóór onafhankelijk geveerd, driebak, vier cilinder kopklepper van 1.420 cc, dat is 'm in grove trekken. De Amerikaanse bindingen waren ook feitelijk: een belangrijk deel van de onderdelen werd van de States betrokken. Volvo maakte van deze uitstekende middenklasser, de Katterug in de wandeling, 440.000 exemplaren, tot en met 1965.













Linksboven:
Omslag van een brochure van Chevrolet uit 1948. In dat jaar was Chevrolet met zijn vormgeving niet bepaald progressief. Het model linksonder is een Fleetmaster

Rechtsboven:
Ford De Luxe uit 1946

Tweede foto rechts:
Ford Super De Luxe uit 1946

Derde foto rechts:
Je zult in zo'n Packard Super Clipper uit 1947 trouwen!

Rechtsonder:
De Volvo PV 444, de Katterug, in 1951

Even in Zweden blijven, hoe onlogisch ook, maar we ronden ons tableau af. Saab, de vliegtuigfabriek, sloeg een andere weg in en ontwierp op basis van de vooroorlogse DKW uit Duitsland, de 92, een rank wagentje, bedoeld voor de naar een volksauto hunkerende Scandinaviër. De kleine DKW had die rol voor de oorlog op voorbeeldige wijze vervuld.
Stroomlijn-carrosserie, tweetakt, zelfdragend, driebak dat was zo ongeveer de karakteristiek van de Saab, wiens produktieleven eerst in 1980, na ruim zevenhonderdduizend stuks, eindigde!

De bewegingen in de automobielindustrie in de beschouwde periode, zijn van eminent belang geweest voor de ontwikkelingen in de jaren vijftig, zestig, soms zeventig. Voor een aantal typen was een lang produktie-bestaan weggelegd, een enkeling bleek onverwoestbaar en wordt nog steeds gemaakt.
De beschreven periode is uitermate interessant. Wat aanvankelijk leek de markt te gaan domineren – de Amerikanen – bleef overwegens beperkt tot invloed op het exterieur en minder het innerlijk van de auto.
Europa sloeg een eigen weg in, koos uit het door de Amerikanen gebodene slechts wat hier paste: multi-cilinders onzuinig als zij zijn niet, zelfdragende constructies wel, drieversnellingsbak niet, de Amerikaanse vormgeving wel.
De Verenigde Staten gingen huns weegs.
Wellicht is dat het meest eigene van dit tijdvak: het handhaven van de individuele, naar de Europese maat gesneden automobiel, hoe moeilijk dat soms ook was.