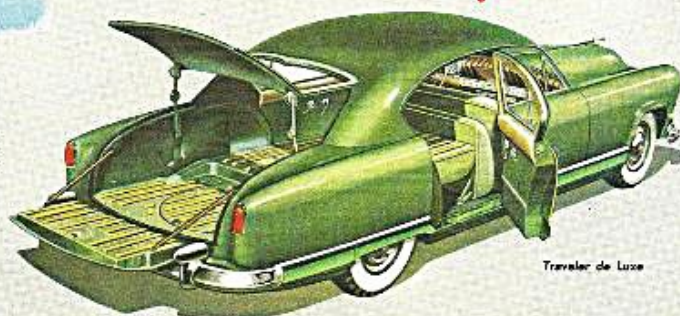




*Built to better
the best on the road !*



Traveler de Luxe

De Nederlandsche Kaiser-Frazer Fabrieken N.V. bekent zich het beste voor: ten allen tijde, onder voorbehoud van verbetering, het model en de technische specificatie te wijzigen.

NEDERLANDSCHE KAISER-FRAZER FABRIEKEN N.V. - SLUISIESDIJK - ROTTERDAM - HOLLAND



Nr.3. maart 2018.



bpost

PB-PP|
BELGIE(N) - BELGIQUE
P002659

Brugse Oldtimers Vrienden

Maandelijks tijdschrift van de BOV
V.u. en redactie: Eric Vandamme
Joseph Wautersstraat 62, 8200 Brugge
Afgiftekantoor: 8200 Brugge Mail



Editoriaal.

Nu we het winterweer doorworsteld hebben, kunnen we stilaan beginnen uitkijken wat het komende seizoen ons zal brengen. Het is weldra zomertijd, en de langere avonden nodigen uit om de oldtimer boven te halen.

We beginnen zoals steeds met een uitstap in april, waarover in het volgend nummer alle details. En daarnaast hebben we nog Auto-Retro eind april, waar we de verlate voorjaarsreceptie kunnen houden.

Omdat het in afwachting komkommertijd is, vindt u in dit tijdschrift vooral leesvoer om nog eens rustig naast de kachel door te lezen.

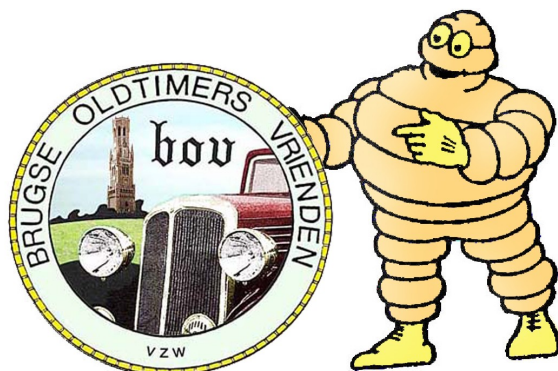
Maar de tijd vliegt snel, en voor u het weet zijn we al terug aan het rijden. En dat het alweer druk zal worden is zeker, want de kalender is overvol.

Als het weer een beetje meezit en we geen extra natte zomer krijgen, dan komt de rest wel vanzelf, en gaan we weer een geslaagd rittenseizoen tegemoet. En nog het liefst met u erbij, dan wordt het pas goed.

Dus, in de hoop dat u allen er op de uitstappen bij bent, wens ik u alvast

véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

2 - 4 maart:	Antwerp Classic Salon	Antwerpen
Zon 22 april:	BOV-Voorjaarsrit	BOV
28 - 29 april:	Auto Retro Roeselare	BOV
27 mei:	Lenterit	BOV
17 juni:	Verjaardagsrit	BOV
22 juli:	Blankenberge	BOV
29 juli:	Breydelrit	BOV
2 september:	Knokke	BOV
30 september:	Herfstrit	BOV

Inhoudstafel.

2. Editoriaal.
3. Agenda – Inhoudstafel.
4. Opel overgenomen...
5. “ “
6. Verkeersproblemen.
7. “ “
8. Willys.
9. “
10. Kaiser-Frazer.
11. “ “
12. “ “
13. “ “
14. “ “
15. “ “
16. “ “

Inlichtingen:

Soc.zetel BOV
p/a Eric Vandamme
Joseph Wautersstraat 62
8200 Brugge
0495/26 69 17
bov@live.be



OPEL EN CITROËN DOOR DE GENERAL MOTORS OVERGENOMEN

"BERLIJN, 13 Maart 1929. In tegenstelling met een verbreid dementi bevestigt de Deutsche Handelsdienst dat de Opel A.G. door de General Motors is overgenomen, en wel voor meer dan de helft van het kapitaal, zij het dan ook niet voor driekwart van het kapitaal, zooals eerst gemeld werd. Voorts verneemt de Deutsche Handelsdienst uit Parijs uit betrouwbare bron, dat ook het grootste deel van de Fransche automobiefabrieken Citroën is overgenomen, door de General Motors. Dit zou dan ook het verblijf te Parijs van een president der General Motors Sloan verklaren".

Tot na 89 jaar Opel doorverkocht is naar Peugeot. Ongelooflijk! De overname van Citroën door GM ging toen niet door. En dat was niet zo verwonderlijk, want bij GM had men maar een lage dunk van Citroën. Reeds in 1926 werden de eerste contacten gelegd, want Citroën zat zoals steeds in geldnood. En eind 1926 moest de nieuwe B14 op de markt komen, en daarvoor had hij 250 miljoen nodig, terwijl hij in diepe schulden zat.

Hij had net 20 miljoen verloren in zijn Citracit, waarmee hij een karavaan door de Sahara plande, compleet met luxueuze hotels onderweg. Bij de opening zou naast Citroën ook koning Albert en enkele bekende generaals meereizen. Maar op het laatste moment kwam een anoniem telegram dat de veiligheid van de koning niet gewaarborgd was. En in dolle woede besloot Citroën gans het project op te heffen en het ganse net te verkopen. En dus moest hij dit enorm verlies nog afbetalen.

Geruchten deden intussen de ronde dat GM de fabriek zou overnemen. Er werd contact genomen, maar de onderhandelingen mislukten, want toen de delegatie van GM langskwam vertelde Citroën aan de vice-voorzitter van GM, Davidson, dat hij een fabriek plande om zijn eigen rollagers te bouwen, en hij vertelde ook de prijs die deze lagers zouden kosten. De Amerikaan, die goed de markt kende, zei gewoon: "als je echt rollagers van goede kwaliteit kunt maken aan deze prijs, stopt dan met auto's bouwen en leg je toe op die lagers. Ik koop gans jouw productie op". En men liet in het vervolg Citroën links liggen bij GM.



En men fluisterde zelfs dat Ford belangstelling had. En inderdaad, Henri Ford kwam in het voorjaar van 1927 naar Parijs en werd door Citroën als een koning ontvangen. De leerling ontving de Meester, diegene die hij het meest op de wereld bewonderde. De koning van de lopende band, zou die zijn leerling helpen? En misschien een lening geven? Of tenminste een bemoedigend woord? Maar niets daarvan, geen enkel vriendelijk woord. Hij fluisterde alleen: niet slecht. Salut! En hij vertrok naar Renault...

Foute cadeau. Scientific American, mei 1888:

"De Koning der Belgen zond onlangs als geschenk naar de Sultan van Marocco een locomotief met Pullmanwagon. Het probleem is dat er geen spoorwegen zijn in Marocco!"



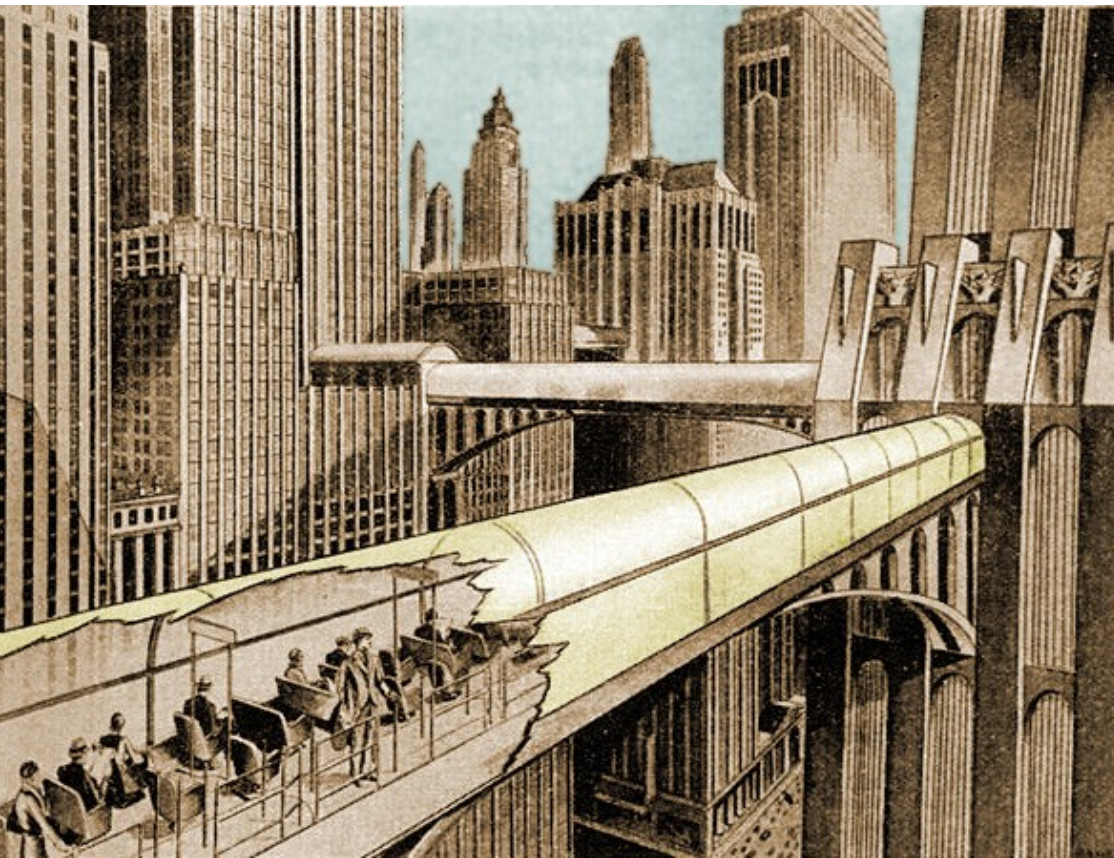
- Wel grappig om te lezen, dit artikel geschreven in 1900:
"In verband met den duizelingwekkende snelheid, waarmee sommige automobielen in Frankrijk langs den wegen vliegen, soms 50 of 60 kilometer per uur, heeft de minister van Openbare Werken, die voorstander van den moderne voortbeweging is, verklaard dat als in dezen staat van zaken geen verandering komt, hij genoodzaakt zal wezen strenge maatregelen te nemen, bijvoorbeeld door den constructeurs te verbieden automobielen van groter snelheid dan 30 km per uur te vervaardigen."

Verkeersproblemen.

In november 1932, midden de grote crisis, stelde men het openbaar vervoer in de toekomst zo voor:

“Het transport van inwoners van de grote steden door metrotunnels of bovengrondse buizen met voortbewegende transportbanden behoort tot de mogelijkheden in het jaar 2000 volgens Westinghouse Electrical Co.

Het systeem bestaat uit een eindeloze band met treintjes die voortdurend voortbeweegt over de sporen van het net. Reizigers stappen op het eerste het beste lokale treintje die elke 50 seconden stopt. Onderweg kan men al rijdende overstappen op een exprestreintje, die je naar je bestemming brengt en nooit stopt. Men moet dus tijdig op een lokaaltreintje overstappen die parallel aan het exprestreintje rijdt en iedere 50 seconden stopt. Zo kun je steeds op minder dan 100 meter van je bestemming afstappen.”



↑ Deze foto werd genomen tijdens de Kentucky Trials in 1937.
Het is moeilijk om een wagen te vinden die meer dan 5 jaar oud is!
↓ De politie van New York had in de jaren '50 deze elektrische wagentjes om het verkeer te controleren in de tunnels.



Willys.

Tijdens de oorlog had Willys grote hoeveelheden Jeeps gebouwd voor het Amerikaans leger, en veel daarvan waren naar Europa overgebracht. Deze moesten onvermijdelijk onderhouden en hersteld worden, en onder andere Hotchkiss kon daartoe een contract afsluiten. En juist na de oorlog was dit een erg goede zaak: de autoproductie moest nog op gang komen, en het Amerikaanse leger betaalde de prijs die men vroeg zonder enige discussie, met daarbij nog dat de fabriek onbeperkte hoeveelheden kolen en materialen kon krijgen, een ware luxe in een tijd waar er een strenge beperking was op vrijwel alles.

Op deze wijze kwam Hotchkiss in contact met Willys-Overland, en men kwam overeen om bij Hotchkiss twee prototypes te bouwen voor een Europese versie van de viercilinder 6/66, één met twee deuren en de andere een vierdeurs zonder middenstijl.

De tweedeurs verscheen op het Salon in Parijs in oktober 1947, maar hij viel niemand op omdat hij in de kleine stand van Willys tussen een Jeep en een Stationwagen stond.

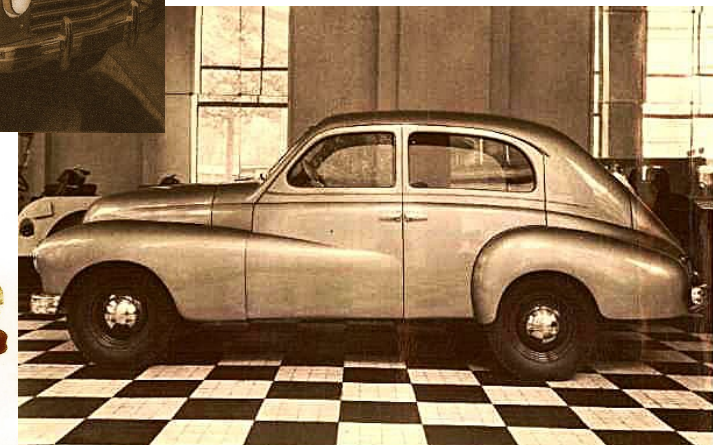
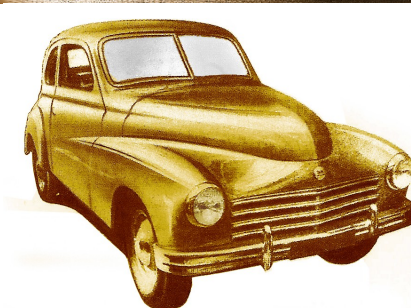
Ze kwamen nooit in productie, en dat is jammer, want de Willys 6/66 zou het goed gedaan hebben op de Europese markt met zijn modern koetswerk en naar Europese normen sterke motor van 66,5pk.

Maar bij Willys zag men meer mogelijkheden in de Jeep, en reeds in 1946 kwamen ze op de markt met een stationwagen versie, die eigenlijk niets meer met de echte jeep te maken had, maar men had wijselijk dezelfde neus behouden, en dat was de beste reclame, want hij verkocht meteen goed en zou ook na de overname door Kaiser vlot verkocht worden. Zelfs ver in de jaren '60 zou hij nog in Brazilië in een gefacelifte versie goed verkopen. In 1948 kwamen ze met een personenwagenversie van de Jeep op de markt, de Jeepster, die in Amerika erg populair was, maar in het verarmde Europa had men nog geen oog voor wat men later een vrijetijdswagen zou noemen.

Doch vanzelfsprekend brachten ze ook een burgerversie van de oorlogsjeep op de markt, die toen als een 4x4 de ideale terreinwagen was.



De prototypes van Hotchkiss zagen er een stuk beter uit dan de Amerikaanse versies. Helaas kwam er niets van terecht.



↑ ↓ De alom gekende stationwagen was bij ons beter gekend dan ↖ de Jeepster.

↑ De stationwagen kreeg een nieuwe neus en werd nog zeer lang verkocht in Brazilië.



Kaiser - Frazer.

Graham staakte de autoproductie eind 1940, maar kon al gauw zijn poorten heropenen toen de orders voor het leger binnenliepen. De nieuwe directeur werd Joe Frazer, die reeds directeur was bij Willys, waar tijdens de oorlog een groot deel van de 654569 Jeeps werden gebouwd.

Tegen het einde van de oorlog herbegon Graham reclame te maken. Zo stond in een advertentie van 4 juni 1945, toen de oorlog in Europa al gedaan was maar er nog volop gevochten werd tegen Japan: **“Kijk uit voor het nieuws van Graham - Paige!**, de bouwers van de Alligator tanks, landingsschepen, plus precisie instrumenten voor bombardementsvliegtuigen”.

En op 13 augustus 1945, twee dagen voor de wapenstilstand met Japan werd getekend, luidde het: “Er is een nieuwe soort wagen op komst! - en de naam dat hij zal dragen is - **FRAZER!**”, nog steeds ondertekend met “Graham-Paige Motor Corporation” Detroit, Michigan.

Uiteindelijk, op 29 april 1946, klonk het: **“Magische namen in naoorlogse auto's.”** “De Kaiser en de Frazer, de eerste Amerikaanse 1947-modellen weldra in productie in Willow Run.”

Onder de afbeelding van de Kaiser stond: **“Kaiser:** Kaiser-Frazer product.” Maar onder de afbeelding van de Frazer stond: **“Frazer:** Graham-Paige product.” !!!

Onderaan stond: “Kaiser-Frazer Corporation – Graham-Paige Motors Corporation. Willow Run, Michigan.”

Hoe was het zover gekomen? Joe Frazer zag de kans schoon om na de oorlog de autoproductie te herstarten, want na 4 jaar oorlog zou er een nijpend tekort zijn aan nieuwe wagens, en hij gokte erop dat de grote merken niet tijdig klaar zouden zijn om aan de grote vraag te voldoen. Dus vlug een nieuwe wagen op de markt gooien was de boodschap, en of die nu goed of slecht was deed er niet toe, als er maar iets nieuws te koop was. Frazer was een zakenman, en geld verdienen was zijn enig doel.

En dan kwam hij in contact met Henry Kaiser. Die was al een gekend figuur toen hij tijdens de oorlog de Libertyschepen aan de lopende band bouwde.

Henry J Kaiser besloot juist na de oorlog om auto's te bouwen. Hij wilde ze anders dan men in zijn land gewoon was, veel lichter en met voorwielaandrijving.

Toen werden de aandelen gretig gekocht. Begin 1946 had hij \$54.000.000 bijeen, wat voldoende was om te starten. Hij ging een verbintenis aan met Joe Frazer, die dus de baas was van Graham Paige, en stichtte zo Kaiser-Frazer.

Weldra stonden de eerste wagens klaar om van de band te lopen. De Frazer was een zware wagen met de verouderde Continental motor van 100pk. Het ontwerp was van de mensen van Graham, dat vijf jaar ervoor over de kop was gegaan door gebrek aan inspiratie. Dus had de pontoncarrosserie van Darrin weinig charme, en mechanisch was de wagen te klassiek en verouderd. De Kaiser had hetzelfde koetswerk, maar voorwielaandrijving. Kaiser zelf was niet tevreden over zijn wagens, maar omdat Amerika dringend behoefte had aan twaalf miljoen auto's besloot hij die modellen op de markt te brengen en daarna een geheel nieuwe, originele wagen te ontwerpen.

De fabriek van Kaiser-Frazer in Willow Run was eveneens opgekocht van de regering. Tijdens de oorlog werden er viermotorige Liberator bommenwerpers gemaakt. Elk uur was er een vliegtuig klaar! Men noemde het de “200 miljoen Dollar- fabriek”. De gebouwde oppervlakte besloeg 243.800m².

De nieuwe Frazer was dus esthetisch niet geslaagd met zijn pontoncarrosserie, alhoewel typisch Amerikaans met zijn grote afmetingen en overdadig chroom.

Technisch gezien had de wagen een behoorlijke wegligging en een voldoende remkracht, maar de 100pk van de Continental motor was te weinig om de zware wagen voldoende snelheid en vinnigheid te geven.

De Kaiser daarentegen, die op de kalender na net hetzelfde koetswerk had, bleek een regelrechte mislukking.

De motor had aan zijn achterzijde een tandwielstelsel dat de aandrijf-as onder de motor terugvoerde naar de versnellingsbak-differentieel.

De wagen had vier onafhankelijke wielen met torsiestaven. Ideaal dus. Toch bleek de wagen onmogelijk te besturen.

Men mocht het stuurwiel geen seconde loslaten en bij elke bocht zette de wagen zich dwars. De slechtste wagen ooit ontworpen! De Kaiser was ontworpen door de mensen van Graham, die in 1941 voortsukkelde met de copy van de Cord 810. Maar de Cord had een erg stijf chassis, terwijl de Kaiser elke stijfheid miste. Daarbij was de vering te slap en waren de schokdempers onvoldoende. En tot overmaat van ramp ontbrak er een rijstabilisator.

Kaiser-Frazer verkocht in 1946 slechts 11.750 wagens, wat een verlies meebracht van \$19.000.000. Het jaar daarop deed men er welgeteld \$19.000.000 winst met 181.000 wagens.

Het uitbrengen van een nieuw model in 1950 en van een kleinere wagen, de Henry J in 1951, konden geen nieuw leven in de zaak brengen. Eind 1954 werd de productie gestopt met een passief van \$100.000.000, en dat was, omgerekend in Belgische frank, maar liefst 5 miljard! Een waar fortuin in die tijd.

Er waren toen 1 miljoen wagens verkocht, zodat het gemiddelde verlies \$100 per wagen was, een krankzinnig gegeven, maar toch waren er nog heel wat merken die nooit wagens met winst verkocht kregen.

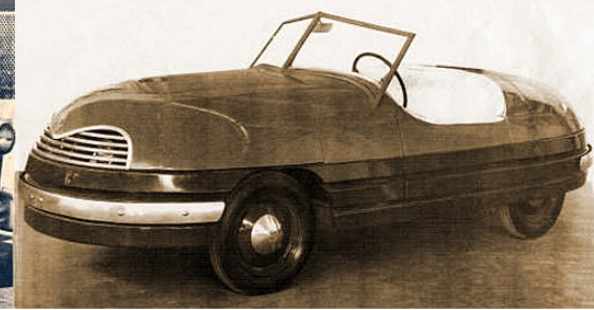
Het bankroet stond voor de deur, maar Kaiser-Frazer probeerde een nieuwe start. De plannen, machines en werktuigen van de Kaiser-Frazer waren afgeschreven. Dus besloot hij om ze te verkopen aan een Zuid-Amerikaans land en daar opnieuw te beginnen.

In 1954 stichtte hij de "Industria Kaiser Argentina" en de "Wilys-Overland do Brasil", waar de KF en de Jeep werden gebouwd.

Kaiser, die reeds de controle had over Willys, ging er een fusie mee aan onder de naam "Kaiser Motors Corporation". Om de hoge schuldenlast te dekken slurpte in 1956 de "Kaiser Motors Co" de "Henry J Kaiser Cy" op, die zeer grote winsten opbracht met aluminium, staal en cement.

De nieuwe zaak werd "Kaiser Industries Corporation" genoemd en werd een winstgevende zaak.

Intussen had Kaiser in 1954 een groot stuk van Hawaï gekocht, vormde het strand van Waikiki volledig om en bouwde er een reus-achtig hotel, bungalows en twee torengedebouwen van 14 verdiepingen. In 1961 verkocht hij het ganse complex van 1146 kamers aan Hilton en maakte daarmee een winst van \$4.700.000.



↑ Kaiser wou tegen het eind van de oorlog eerst een wagentje voor het volk bouwen, en ontwierp een paar prototypes die geïnspireerd waren op de AF-G van Grégoire.

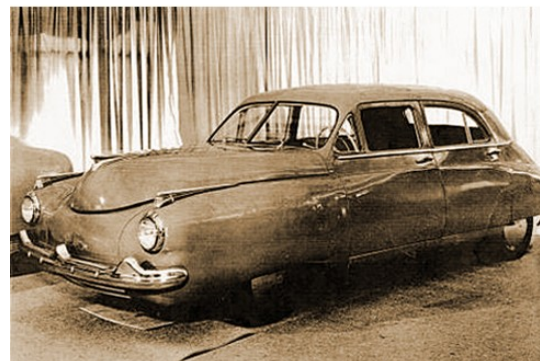
↑ Links herkent men de typische sterwielen die ook op de Renault 4pk werden gebruikt. Het rechter wagentje is gebouwd uit houten latten ↑ en heeft de kalender van de AF-G, die een luchtgekoelde tweecilinder boxermotor had en vanzelfsprekend voorwielaandrijving.

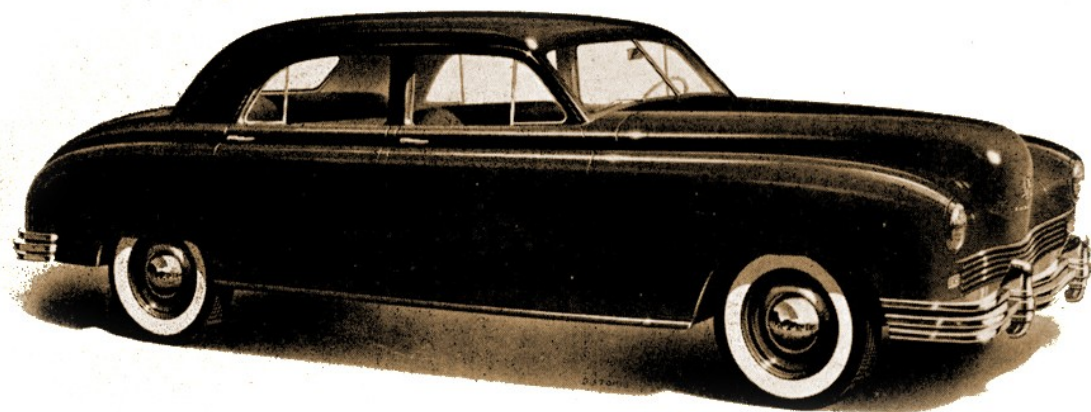


↑ De foto van dit Jeepster-achtig prototype draagt de datum 28-6-1944, en dit was tijdens de felste strijd in de tweede wereldoorlog! Het wagentje met de drie jonge dames ziet er erg kinderachtig uit...↑

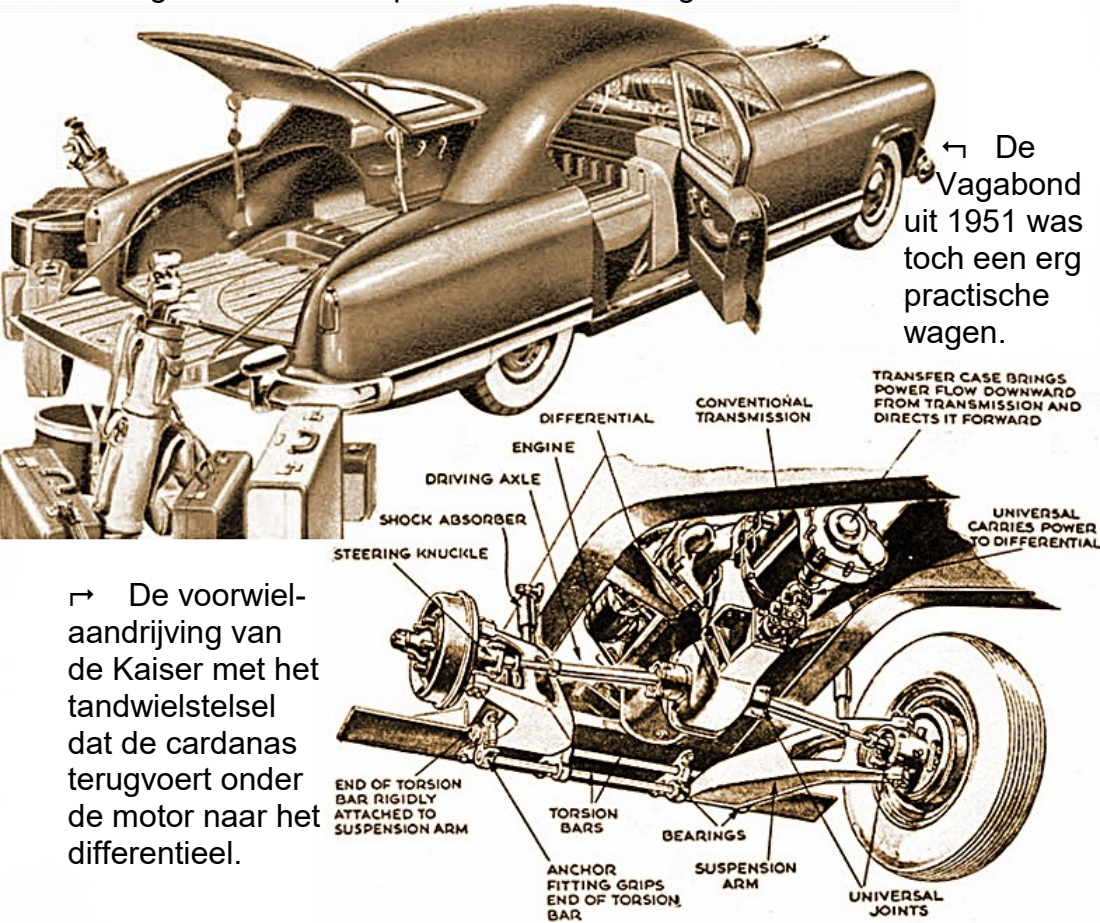
↓ Dit prototype lijkt wat op een kleine Buick.

↓ Een kort en bol wagentje, gewoon belachelijk.





⌞ 28 december 1945: "Deze afbeelding van de nieuwe Frazer toont de eerste Amerikaanse wagen met een pontonkoetswerk. De lage lijn verhoogt de zichtbaarheid en geeft extreem brede zittingen. De wagen heeft een speciaal ontworpen 100pk motor. Als eerste naoorlogs product zal de laaggeprijsde wagen tentoongesteld worden op het eerste naoorlogs autosalon."



➤ De voorwiel-aandrijving van de Kaiser met het tandwielstelsel dat de cardanas terugvoert onder de motor naar het differentieel.

⌞ De Vagabond uit 1951 was toch een erg praktische wagen.



⌞ Kaiser en Frazer stellen hun nieuwe wagens voor. Ze hebben hetzelfde koetswerk, alleen de kalender verschilt. Links staat Kaiser, rechts Frazer.

⌞ Vanaf 1942 tot in 1945 experimenteerde men bij Kaiser met diverse koetswerken in glasvezel in navolging van de Ford Soybean-car uit 1941. Hieronder een exclusieve foto van een experimentele wagen uit 1945. Er kwam niets van terecht.

