

Hoe de auto Nederland veranderde



125 jaar auto's

in Nederland

Inleiding

Wie 125 jaar geleden Jos Bogaers (wollenstoffenfabrikant uit Tilburg) langs zag komen rijden had zijn ogen uit gekeken. Een zichzelf voortbewegende koets! Het was de eerste 'automobiel' die in Nederland rondreed. Een 'automobiel' is een zelfstandig voortbewegend rijdend vervoermiddel. Overigens zou je nu ook je ogen uitkijken als je de Benz Victoria uit 1895 langs zag komen rijden!

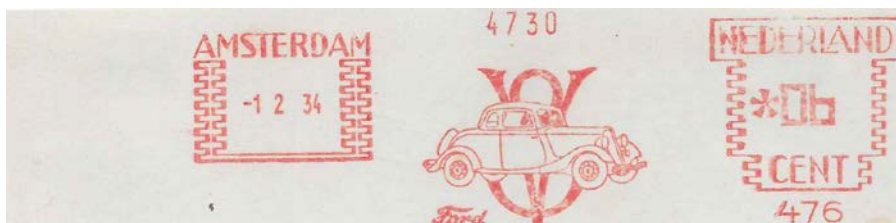


De auto die is afgebeeld in een stempel van Autobedrijf J. v. Kooij uit Den Dolder geeft een indruk van hoe zo'n auto eruit zag. Zoals te zien is hadden de eerste automobielen geen stuurwiel, maar een handel waarmee je moest sturen.

Carl Benz en Gottlieb Daimler bouwden rond 1885/1886 hun eerste benzine auto met verbandingsmotor. Jaren daarvoor, in 1834, reed Sibrandus Stratingh al eens in de eerste Nederlandse stoomauto. De stoomauto bleek echter geen toekomst te hebben.

In Engeland gebruikt men de naam 'car'. Dat woord komt van het latijnse 'carrum'. De betekenis daarvan (tweewielige Keltische strijdswagen) sluit goed aan op hoe er destijds naar de eerste auto's werd gekeken. De auto werd gezien als bedreiging voor de verkeersveiligheid. Te hard rijdende auto's zouden immers de paarden (die de koetsen trokken) en de fietsers storen!

De eerste auto's waren nog sterk op de koets en de fiets gebaseerd. De opbouw was net als bij koetsen, en de Ford Quadricycle uit 1896 reed op 4 fietswielen! In Nederland ging men ook auto's bouwen. De eerste was de Eysink uit 1897, waarvoor een Benz motor gebruikt werd.



In 1934 werd er voor het eerst een afbeelding van een auto in een Nederlands frankeerstempel opgenomen. Het betreft waarschijnlijk een Ford van het model B in een afdruk van de Nederlandsche Ford Automobielfabriek. Speciaal was de V8 motor, hetgeen op de achtergrond duidelijk wordt.

In de loop van de tijd werd de auto steeds populairder en groeide het aantal. De wegen werden beter, getuige de afdruk van de Bond van Bedrijfsautohouders in Nederland uit 1938.



Na de oorlog werd de auto ook betaalbaar voor 'de gewone man'. Daar speelden autohandelaren op in en dat zien we ook terug in frankeerstempels. Om de verkoop van hun auto's te stimuleren organiseerde Auto Haag bijvoorbeeld een autoshow in de dierentuin en durfden ze het zelfs aan om de prijs van hun auto's als loekertje te vermelden in hun frankeerstempel. Het lijkt nu inderdaad een koopje, maar voor die tijd was het nog een heel bedrag!



De auto zorgde voor een enorme groei van de mobiliteit en geeft mensen een gevoel van vrijheid. In Nederland vertoont de grafiek van het aantal auto's veel overeenkomsten met die van het aantal frankeermachines (al verschillen de aantallen nogal), namelijk een sterke stijging sinds de jaren '60. Het is daarom ook niet toevallig dat de auto, en alles wat ermee te maken heeft, in frankeerstempels veel aandacht krijgt. Na een snelle telling in mijn eigen verzameling durf ik te stellen dat als er geen auto's waren geweest er tot 1975 zeker 1500 frankeermachines minder verkocht zouden zijn. En als je dat extrapoleert naar de jaren erna zie je dat onze hobby een stuk minder interessant zou zijn geweest zonder de auto!

Heden te dage worden er per dag 165.000 auto's geproduceerd, bestaande uit zo'n 30.000 onderdelen, bezit ruim de helft van de volwassenen in Nederland een auto, verkiezen we al jaren de 'auto van het jaar', rijden we gemiddeld 13.000 km per jaar (diesels zelfs 23.000 km) over ruim 139.000 km verharde weg, staan we gemiddeld 38 uur per jaar in de file, kunnen jaarlijks zo'n 600 tot 700 mensen hun laatste autorit niet meer navertellen, en roepen we op aangeven van de BOVAG en de RAI sinds 1980 'Blij dat ik rij'. Tegenwoordig is die naam trouwens verbonden aan een pechhulp service!



De auto heeft Nederland veranderd! Als er geen auto's waren geweest, dan hadden we ook geen autodealers, automerken, benzinepompen, geasfalteerde autosnelwegen, belangenorganisaties, autoverzekeringen, autofabrieken, autobanden, autogarages, autorijbewijzen, autoraces, files, autobussen, autokeuringen, vrachtwagens, autoverhuur, autobladen, autolease, autokentekens, autovakantie reizen, autogordels, caravans, autodrop, autoradio's, autowasstraten, autorijscholen, CBR, automonteurs, rij veilig campagnes, autopech, autokerkhoven en minder verkeersborden en luchtverontreiniging gehad.

In de komende hoofdstukken vertel ik over dingen waar we zonder de auto nooit kennis mee gemaakt zouden hebben.

Merken en slogans

Ieder autofabrikant voert een eigen merknaam. Wereldwijd zijn dat er al gauw 750! Aanvankelijk was dat vaak gewoon de naam van de eigenaar, maar later kwamen er ook merknamen met een bepaalde betekenis. In dit deel van het artikel vertel ik wat over de ontstaansgeschiedenis van enkele automerken en de slogans waarmee ze hun producten aan de man probeerden te brengen.

We beginnen dicht bij huis. Kunt U meer dan 3 Nederlandse automerken noemen? U kent vast DAF en Spyker en wellicht heeft u Eysing onthouden van deel 1, maar verder.... Toch kun je zo 65 Nederlandse automerken bij elkaar googlen. Er waren dus heel wat Nederlanders die een poging gewaagd hebben om een auto te bouwen. En nog steeds. Een ritje in een sportwagen van Burton of Donkervoort lijkt me wel wat, maar in een Canta wat minder (dat zijn namelijk de 45 km/u invalidewagentjes). Nee, dan een echte Spijkstaal, die zowaar in een frankeerstempel is afgebeeld. Leve de man van de SRV!



Al snel kom je tot de conclusie dat vrijwel alle auto's die in Nederland rondrijden geïmporteerd zijn.

Onze Nederlandse trots is toch wel DAF. Die afkorting komt van Van Doorne's Automobielfabriek NV uit Eindhoven. Eén van de twee broers, Hub van Doorne, ontwikkelde in de jaren '50 de automatische versnellingsbak, ook wel variomatic genoemd, met een riemaandrijving waarmee je



traploos kon 'schakelen'. In de volksmond heet dit 'het pientere pookje'. We zien deze slogan terug in de afdruk van FR 6723. Een DAF kon hierdoor even snel vooruit als achteruit rijden. Bij de competitie 'achteruit rijden' van het TV-programma 'Ter land, ter zee en in de lucht' won daardoor altijd een DAF. Het imago op de weg was echter slecht omdat de automaat niet 'sportief' was. De auto was echter gemakkelijk te bedienen en erg populair bij oudere vrouwen. De personenautotak van DAF is na een faillissement in 1993 overgegaan naar Volvo. DAF richt zich nu vooral op vrachtauto's.

Amerika staat bekend als autoland. De Amerikaan Henry Ford richtte na twee eerdere faillissementen in 1903 zijn derde autofabriek op, de Ford Motor Company. Ford wilde zuinige en betrouwbare auto's maken voor de gewone man en dus tegen betaalbare prijzen. Wel bood hij extra's aan tegen meerprijs. Ford is in 1913 de eerste die aan de lopende band auto's produceert. In 3 jaar groeide Ford uit tot de grootste autobouwer in de VS. In 1924 werd de Ford Motor Company of Holland (Ford Nederland) opgericht. Vanaf 1929 was er autoproduktie in de NV Nederlandsche Ford Automobielfabriek. Een oude slogan van Ford is: There is a Ford in your future! Een recentere: Feel the difference. Verder kwam ik 'doordacht dynamisch' tegen in dit frankeerstempel.



De Fransman André Citroën begint in 1919, naar het voorbeeld van Henry Ford, op een lopende band auto's te produceren. Citroën bouwde kleine wagens die betrouwbaar en onverwoestbaar waren. Citroën deed veel aan reclame, organiseerde verder wereldreizen per auto, zorgde voor bewegwijzering in Frankrijk, startte buslijnen met Citroënbussen en verzorgde autoverzekeringen. Vanaf 1934 kwam Citroën met de eerste in serie geproduceerde auto (de traction avant) met voorwielaandrijving, hetgeen voor meer passagiersruimte zorgde. De slogan die je nu bij reclames op radio en TV hoort is 'Créative technologie'. Over deze moet je misschien even nadenken: Alleen een Citroën rijdt als een Citroën. Voor Citroën waren veiligheid, zuinigheid en comfort belangrijk.



Simca was ook een Frans automerk. De letters SIMCA staan voor **S**ociété **I**ndustrielle de **M**écanique et de **C**arrosserie **A**utomobile. De autofabriek is in 1934 gestart in Nanterre met het in licentie produceren van Fiat's. In 1951 werd de eerste echte Simca geproduceerd, de Aronde.



Het oud-franse woord 'Aronde' betekent zwaluw, niet toevallig ook het symbool van Simca. Autoservice Willemse uit Rotterdam laat dit symbool en de connectie met Frankrijk zien. Het Amerikaanse autoconcern Chrysler kreeg in de jaren '60 een meerderheidsbelang in Simca en het logo werd vervangen door de vijfpuntige pentastar van Chrysler. In de jaren '70 verdween de naam Simca.

In de jaren '70 gingen Citroën en Simca op in de Groupe PSA, hetgeen staat voor **P**eugeot **S**ociété **A**nonyme, die we in Nederland 'Peugeot NV' zouden noemen. De autogeschiedenis van het merk Peugeot begon eind 19^e eeuw met de nodige ruzies binnen de familie Peugeot. Na de Tweede Wereldoorlog breekt het merk pas echt door, gesteund door successen in de rallysport. Het merk kwam er na teruglopende verkopen begin jaren '80 weer bovenop met de Peugeot 205. Peugeot gaf zijn modellen nummers. In reclame-uitingen werd de 205 daarom ook 'een sterk nummer' genoemd. Andere bekende slogans zijn 'Je voelt je lekkerder in een Peugeot' en 'een wonder op wielen'.



Als we het rijtje bekende Franse automerken willen completeren, komen we uit bij Renault. Louis Renault staat aan de wieg van dit bedrijf. Hij ontwikkelde eind 19^e eeuw een versnellingsbak waarbij in de eerste versnelling de motoras rechtstreeks een cardanas aandrijft, die uitkwam in een differentieel. Hiermee kon je tegen zeer steile hellingen oprijden. Het merk was gelijk een succes. Na de Tweede Wereldoorlog werd Renault genationaliseerd. In de jaren '60 wordt de Renault 4 op de markt gebracht, de eerste hatchback. Dat is een type auto waarbij het bestuurdersgedeelte via de kofferbak bereikt kan worden. De zuinigheid van de auto's werd onderstreept met de slogan 'Een Renault loopt langer op een liter'.



Als we de Alpen oversteken komen we in Italië, waar FIAT een bekend merk is. De afkorting staat voor **F**abbrica **I**taliane **A**utomobili **T**orino. FIAT hield zich al vroeg succesvol bezig met autoraces, waarschijnlijk omdat de initiatiefnemer, Giovanni Agnelli, zelf actief coureur was. Fiat was de eerste die de cardanas toepaste. Girolamo Cardano ontwikkelde dit mechanisme met een aandrijf-as en een kruiskoppeling aan één of beide einden. Dit mechanisme werd bijvoorbeeld gebruikt tussen de versnellingsbak en het differentieel. Andere innovaties waren de dubbele bovenliggende nokkenas en de distributieriem. Onderstaande slogan past goed bij de Italiaanse volksaard.



Van Italië rijden we door naar Duitsland. Een Daimler zie je nergens meer omdat ze al snel auto's gingen produceren onder de naam Mercedes, mogelijk vernoemd naar de dochter van een belangrijke klant uit de begintijd. Een Mercedes staat bekend als een degelijke auto. Een bekende slogan is dan ook 'Das Beste oder nichts'.

Bij de **B**ayrische **M**otoren **W**erke worden sinds de jaren '30 auto's gebouwd, veelal met een sportieve uitstraling. De meeste modellen hadden een achterwielaandrijving. BMW was actief in de Formule 1. Opvallend was de verwantschap tussen de raceauto's en de in serie geproduceerde auto's. Ze adverteren dan ook met de slogan 'BMW maakt rijden geweldig'.



De NSU fabriek was gevestigd in het Duitse plaatsje Neckarsulm, waar de naam ook op gebaseerd is. De rivieren Neckar en Sulm leverden aanvankelijk via waterkracht energie. Van oorsprong werden er breimachines gemaakt, later motorfietsen en auto's. Opvallend was de wankelmotor, als eerste toegepast in model Wankelspider. Voordeel van deze motor was de compacte bouw, het grote acceleratievermogen en weinig trilling. Nadeel was een hoger oliegebruik. In 1969 werd NSU overgenomen door Volkswagen, en

fuseerde het met Auto Union. Nu is de combinatie NSU Auto union bekend onder de naam Audi. De leus van NSU was 'Vorsprung durch Technik'. In de afdruk van RN 007 zien we het logo van NSU.



Het verhaal van Volkswagen begint in de jaren '30 als Ferdinand Porsche uiteindelijk bij Hitler gehoor vindt voor zijn idee om een goedkope auto te bouwen voor het volk. Met modellen als de Kever en de VW Golf is deze autobouwer zeer succesvol. Slogans: 'Das Auto' en 'VW rijden geeft zekerheid'.



Vanaf de jaren '80 wordt ook deze slogan veelvuldig gebruikt: Volkswagen, wie anders?



Een ander bekend Duits merk is Opel. In 1899 produceerden twee zoons van een naaimachine-fabrikant hun eerste auto en noemden het merk naar zichzelf. Nadat de oude fabriek in 1911 door brand verwoest was werden in de nieuwbouw de modernste technieken toegepast. Opel groeide uit tot een bedrijf met een zeer succesvolle autoverkoop. Al in 1919 had Opel een eigen test- en racebaan om de nieuwste modellen uit te proberen. In 1929 werd het onderdeel van General Motors. Een slogan van Opel is: 'Wir leben Auto's'. Garage de Groot gebruikt: 'Trotseert de tijd'.



Vauxhall is een van oorsprong Engels automerk, voortkomend uit de Vauxhall Iron Works, gevestigd ten zuiden van Londen, dat scheepsmotoren maakte. Het model 20 HP uit 1908 won een betrouwbaarheidsrit over 2000 mijl en was de eerste auto die sneller reed dan 100 mijl per uur. Het bedrijf werd overgenomen door General Motors en ging in de jaren '60 samenwerken met Opel, dat daar ook onderdeel van was. Veel Vauxhall-modellen leken op die van Opel. Zo leek de Vauxhall Viva op de Opel Kadett. Het was een gemakkelijk te bedienen lichte auto die, wellicht daardoor, populair was bij vrouwen. De kleine wagen voor zeer hoge eisen.



In 1926 werd in Zweden de Volvo Car Corporation opgericht, als onderdeel van SKF (Svenska Kullager Fabriken), waar kogellagers geproduceerd werden. In het latijn betekent Volvo 'ik rol', en dat geldt natuurlijk zowel voor kogellagers als voor auto's. Bij Volvo was de veiligheid erg belangrijk. Zo ontwikkelde men door de jaren heen de veiligheidskooi (1944), driepuntsgordel (1959), kreukelzones (1966), kinderslot (1972) en ABS (Antiblokkeersysteem) in 1984. Bijpassende slogans zijn 'Designed around you', 'Volvo for life' en 'Rijdt veilig, rijdt Volvo'.



Tenslotte nog een doorkijkje in de Japanse auto-industrie. Hoewel het bedrijf al langer bestond kwam de eerste auto pas in 1955 op de markt, de Suzuki Suzulight. Suzuki bouwde vooral auto's in de economyklasse, die klein, goedkoop en zuinig zijn. Of onderstaande slogan daarbij past....?



Ook deze slogan voor de Suzuki Swift getuigt van enige zelfspot, maar is wel leuk:



Honda is niet alleen bekend van hun auto's, maar vooral ook van de motorfietsen. Het bedrijf werd na de oorlog opgericht door Soichiro Honda en startte eind jaren '60 met de productie van auto's. Honda was actief in de motor- en autosport. Hun bekendste slogan is 'Happy met Honda'.



De Japanse Toyota Motor Corporation begon in 1936 met het maken van auto's. Ze stelden zich ten doel de beste auto's van de wereld te bouwen en voerden hiervoor een kwaliteitscontrolesysteem in dat later wereldwijd bekend werd als 'lean manufacturing'. Het systeem werkte, want Toyota leverde betrouwbare auto's en tegenwoordig wordt hun gedachtengoed wereldwijd toegepast. Hun slogan is 'Today, Tomorrow, Toyota'.



In 1914 werd de eerste DAT geproduceerd, genoemd naar de eerste letters van de achternamen van de bedrijfspartners in de Kwaishinsha Motorcar Works. In de jaren '30 komt de eerste Datsun (zoon van dat) op de markt, later omgedoopt tot Datsun omdat 'son' in het Japans 'verlies' betekent. Enkele jaren later kreeg het bedrijf de naam Nissan Motor Company. In de jaren '90 gaat Nissan zich toeleggen op de ontwikkeling van een elektrische auto, waarbij de elektriciteit wordt opgewekt via een brandstofcel. Nissan besteedt veel aandacht aan de bescherming van het milieu, o.a. via recycling. Hun slogan sluit hier goed op aan: 'Je blijft erin rijden'.



Ik sluit af met een stempel dat iedereen waarschijnlijk wel kent: De gestaalde perfectie. Het bedrijf dat hier achter zit, Mitsubishi, bouwde in 1917 de eerste in serie geproduceerde auto in Japan. Het bedrijf richtte zich op innovatie en kwam met de eerste dieselmotor en met vierwielaandrijving. Om de export te bevorderen ging het bedrijf allianties aan met buitenlandse automerken. In 1991 was Mitsubishi één van de bedrijven die NedCar oprichtte. In de fabriek in Born werd o.a. de Mitsubishi Outlander enige tijd geproduceerd. En zo zijn we toch weer terug in Nederland!



En, welke slogan sprak u het meeste aan? En in welk merk auto rijdt u? Trek zelf uw conclusie!

Logo's van automerken

Als je een logo op een auto ziet weet je meteen welk merk het is. Tenminste, dat is de bedoeling van de ontwerpers, die met het logo ook nog een bepaalde visie, normen of waarden willen uitdrukken of zelfs een emotie of herinnering willen oproepen. Of ze daarin geslaagd zijn kan ieder voor zich beoordelen.



Ieder automerk voerde zijn eigen logo. Hierboven zijn er een heleboel in één plaatje bij elkaar gebracht. Soms bestaat het logo slechts uit de naam of zelfs alleen de eerste letter daarvan, maar soms zit er ook een heel verhaal achter. In deel 3 onderzoek ik de achtergronden van diverse logo's, die ik ook in frankeerstempels tegenkwam. Hieronder volgen ze in alfabetische volgorde.

Alfa Romeo

Het logo van Alfa Romeo (Alfa staat voor Anonima Lombarda Fabbrica Automobili en Romeo is de achternaam van degene die de fabriek in 1915 overnam) heeft twee Milanese elementen in zich. Links een Milanees rood kruis en rechts een biscione. Dat komt van de Milanese heersers uit de 14^e eeuw van het huis van Visconti. De slang lijkt de kruistochten te symboliseren, hij spuwt geen vuur, maar verzwelgt een man. Het idee hierachter: Als je ergens in verzwelgt ga je er helemaal in op, net als een man in zijn Alfa Romeo.



Audi

De vier ringen in het embleem van Audi staan voor de vier Duitse autofabrikanten die in 1932 fuseerden. Dat waren Audi, DKW, Horch en Wanderer. Zij vormden tot 1985 de Auto Union, die toen opging in Volkswagen. De naam Audi betekent in het Latijn 'horen', en het is niet toevallig dat de achternaam van de oprichter van Audi, August Horch, in het Duits hetzelfde betekent.

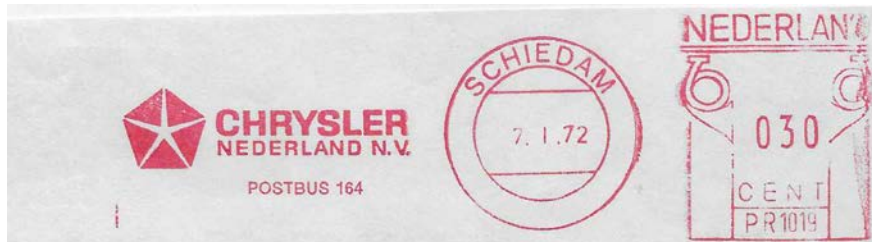


Austin

Het logo van Austin, dat we in de afdruk van PR 531 zien, wordt ook wel 'the flying A' genoemd. Het logo is in de jaren na de oorlog veel gebruikt, maar is zeker niet het enige logo dat op auto's van Austin wordt aangetroffen.



We zien ook een oud logo van Chrysler, dat een lakzegel voorstelt. Hiermee wordt de kwaliteit van het merk onderstreept. Het lakzegel is omgeven door een touw als teken van kracht. Chrysler ging later over op een ander logo, namelijk de 'pentastar' (zie PR 1019). Deze moet kracht, dynamiek en design uitstralen. Het logo van Plymouth met de vlag kan ik niet thuisbrengen. Plymouth gebruikte een ander logo op zijn auto's.



British Leyland

Voor het logo dat de Leyland Motor Corporation (later genationaliseerd tot British Leyland) sinds 1964 op z'n auto's gebruikte wordt verwezen naar een zgn. 'Catherine wheel' of 'flying plughole'. De L verwijst uiteraard naar de merknaam. Het 'Catherine Wheel' was een martelwerktuig uit de Middeleeuwen, waarvan St. Catherine één van de slachtoffers was. 'Flying plughole' betekent zoiets als vliegend afvoerputje. Ik stel me daarbij ronddraaiend water voor, bijvoorbeeld als een gootsteen of bad leegloopt. Het logo is veelvuldig afgebeeld op FR 20400. Hebben we hier te maken met Britse humor? Dat je je na een ritje in een Leyland geradbraakt voelt? Of heeft de ontwerper gewoon een ronddraaiend wagenwiel voor ogen gehad? Het logo zou het als wieler op je auto niet slecht doen!



BMW

Het blauw-wit in het embleem van BMW komt van de Beierse vlag en is niet, zoals sommigen beweren, de weergave van een draaiende propeller tegen een blauwe lucht, waarmee verwezen zou worden naar de oorsprong van BMW als vliegtuigfabrikant. De letters BMW staan voor Bayerische Motoren Werke.



Borgward

Borgward is een Duits automerk, waarvan de naam, vertaald uit het Duits (borg) en het Engels (ward) in de middeleeuwen 'bewaker van het kasteel' betekende. Het bedrijf was gevestigd in Bremen. De ruit representeert het 'karakter van Bremen', wat dat dan ook mag zijn. Het rood en wit komt uit de vlag van de stad. De vleugels staan voor het toekomstig succes van de familie Borgward in de Duitse auto-industrie. Helaas voor hen duurde dat maar tot 1963.



Citroën

Al in 1900 was Citroën bezig met tandwielen met een V-vormige vertanding. De V-vorm is terug te vinden in het logo van Citroën, in een zogenaamde 'dubbele chevron' (punthaak). In de afdruk van PR 1080 is deze te zien. Zo'n jaar of 10 geleden is het logo 'gerestyled' en zijn de scherpe kantjes van de V's afgehaald. Daarom wordt nu ook wel denigrerend gesproken over de 'dubbele hondenneus'.



DAF

DAF was van oorsprong 'Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek'. Het logo toont een wiel van een aanhangwagen met aan weerszijden de bladveren waarmee de as aan het onderstel was gekoppeld.



Datsun

Het logo van Datsun verwijst naar het Japanse symbool van de rijzende zon (zie ook de vlag van Japan). Datsun werd overgenomen door Nissan en we zien hetzelfde concept terug in hun logo.



De oprichter van Nissan, de Japanner Yoshisuke Aikawa, zei het volgende over zijn logo: Shisei tenjitsu o tsuranuku, vrij vertaald 'Als je een sterk geloof hebt, kun je zelfs de zon bereiken'. Het logo werd in 2001 sterk gemoderniseerd en in chroom uitgevoerd en staat voor verfijning, modernisme, creativiteit en perfectie.



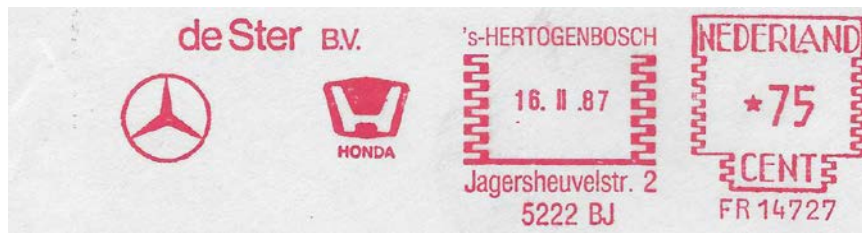
Fiat

Het logo van Fiat bevatte lange tijd de letters FIAT op een rode achtergrond. Opvallend is de afgekante A. Sinds 1968 toont het embleem van Fiat elk van de letters apart in ruitvormige hokjes, zoals te zien is in de afdruk van FR 15793. Hiermee wilde Fiat zich als groep (holding met meerdere bedrijven) profileren. Tegenwoordig gebruikt Fiat weer een logo dat op het oudere logo lijkt.



Honda

Het zilveren logo van Honda toont een H in omlijsting. Het straalt kwaliteit en betrouwbaarheid uit. De auto's van dit merk zijn even solide als de raceauto's van de eigenaar, Soichiro Honda, zo gaat het verhaal.



Hyundai

Het logo van Koreaanse Hyundai lijkt een iets uit het lood geslagen H (wellicht om verwarring met het logo van Honda te voorkomen) en staat in een ovaal. Zelfs als je heel goed kijkt in de afdruk van FM 84004 dan kun je niet zien dat de H eigenlijk twee handenschuddende personen gaat, die het bedrijf en de klant voorstellen. De handdruk staat ook voor de belofte van garantie voor 10 jaar of 100.000 gereden kilometers. Voor de duidelijkheid dus ook maar even een plaatje van internet.



Isuzu

Isuzu is het oudste Japanse automerk en richt zich vooral op vrachtauto's. In het logo, dat sinds 1974 wordt gebruikt, zien we 2 pilaren. Die zouden kunnen staan voor:

- a) de eerste twee lettergrepen van いすゞ, hetgeen Isuzu zou betekenen;
- b) een keurmerk van excellentie, gebaseerd op de gezamenlijke kwaliteit van handwerklieden;
- c) de groei van de organisatie en de maatschappij tegen de achtergrond van de wil van Isuzu om tegemoet te komen aan de behoeften van deze tijd;
- d) a, b en c zijn juist.

Het blijft onduidelijk welk antwoord juist is in deze meerkeuzetoets.



Mazda

Het eerste logo van Mazda bestond uit een drievoudig gestapelde M. De drie M's stonden voor **M**azda **M**otor **M**anufacturer. De vleugels stonden voor behendigheid, snelheid en vermogen om naar nieuwe hoogten te stijgen. In 1959 ging Mazda personenauto's produceren, die een logo met een M in een cirkel kregen. Dit logo zien we in onderstaande afdruk van PB 4778. Daarin is ook de aanpassing te zien in de letters van de naam mazDa, met een combinatie van hoofdletters en kleine letters. Dat is gebruikt vanaf 1975.



Vanaf 1992 is kort een logo gebruikt met een cirkel in een gebogen diamantvorm en dat geheel weer in een ovulaire vorm. Dat beeld symboliseerde vleugels, zon en een cirkel van licht. Het huidige logo van Mazda toont vanaf 1997 een vierkante ovaal met een M. Het lijkt echter meer op een V, dan wel een omgekeerd vleugellijn. In ieder geval staat het symbool voor 'het verlangen van het bedrijf om in de toekomst te zweven'. Een andere uitleg is dat de 'vleugels in een dynamische cirkel' creativiteit, vitaliteit, flexibiliteit, passie en duurzaamheid symboliseren. Hieronder staan alle logo's bij elkaar.



Mercedes

Gottlieb Daimler schijnt op een ansichtkaart aan zijn vrouw een ster getekend te hebben, zie ooit als zegenrijk teken voor zijn werk zou staan. Twee zonen vonden deze ansichtkaart jaren later terug en haalden inspiratie uit de driepuntige ster, die verwijst naar de drie richtingen waarin verkeer mogelijk is: land, zee en lucht. Mercedes maakte motoren voor de voertuigen die zich daarin of daarop voortbewogen. In het logo van Mercedes werd de driepuntige ster in een cirkel gezet. Aanvankelijk met naam en lauwerkrans (zoals Francotyp 267 laat zien), later gestyleerd zoals eerder in dit artikel bij Alfa Romeo en bij Honda te zien is.



MG

MG zijn de initialen van Morris Garages. Het achthoekige logo stamt al uit 1924, maar heeft verder geen speciale betekenis. Sinds 2006 is het merk in Chinese handen (SAIC).



Mitsubishi

Het embleem van Mitsubishi is al van ver voordat het bedrijf auto's maakte. Het is een combinatie van twee familiewapens. Van de familie Iwasaki komen de 3 ruiten. De familie Yamauchi bracht de 3 'eikenbladeren' in. Mitsubishi komt van de woorden mitsu (drie) en hishi (waterkastanje). De ruitvorm is in het Japans het teken voor de waterkastanje. Andere bronnen spreken over drie diamanten, die in de vorm van drie ruiten zijn weergegeven. PB 1796 toont het logo.



Opel

Tot 1935 gebruikte Opel een logo dat bekend staat als het 'opel-oog'. Het nieuwe logo uit 1936 toont het passagiersgedeelte van een Zeppelin, een luchtschip dat in 1936 een succesvolle vlucht naar Rio de Janeiro maakte. Daar zouden in 1940 de Olympische Spelen gehouden worden (na Berlijn 1936). Opel was sponsor van de Olympische Spelen. Zie daar de connectie. Helaas gingen de Spelen van 1940 vanwege de Tweede Wereldoorlog niet door en bleek de Zeppelin een te gevaarlijk vervoermiddel. Het logo werd daarom gestileerd tot een soort raket met een vleugel.



In 1964 kwam er een bliksemschicht in de cirkel, die een idee van dynamiek en snelheid moest oproepen. Deze 'blitz' komt niet uit de lucht vallen, maar was de naam van een populaire vrachtauto, de Opel Blitz. Het logo is te zien in de afdruk van RN 614.



Peugeot

In alle logo's van Peugeot is een leeuw te zien als teken van onverzettelijkheid, souplesse (flexibiliteit) en snelheid. De leeuw is tevens het symbool van de regio waar Peugeot gevestigd is (Franche-Comté). Komt dat even goed uit! De leeuw komt in de loop der tijden in verschillende gedaantes terug. Soms een volledige leeuw, soms alleen de kop, soms in een omraming en soms zonder. Hieronder een paar voorbeelden.



Porsche

Het embleem toont een combinatie van het wapen van Württemberg (rood met zwarte strepen en een gewei) met op de voorgrond het wapen van Stuttgart (met het paard als symbool van de stoeterij waaruit de stad is ontstaan). Drie keer raden waar deze autobouwer gevestigd was...



In de afdruk van Hoogenboom automobielbedrijven is tevens het logo van Volkswagen te zien. Volkswagen heeft een eenvoudig logo met een V en een W. De V staat voor Volks (Duits voor mensen) en de W voor Wagen. Het doel was een wagen voor het volk te bouwen.

Renault

Het logo van Renault bestaat sinds 1925 uit een ruit met horizontale strepen die de grille van de auto symboliseren.



In 1972 verdween de merknaam en blijft alleen de ruitvorm nog over, aanvankelijk met lijnen en later glad en gestyleerd. Als je het mij vraagt lijkt het nieuwe logo (zie FM 852) op een autokrik, maar dat zal wel niet de gewenste associatie zijn.



Scania-Vabis

Scania-Vabis is een Zweedse fabrikant van met name vrachtauto's. Scania is de Latijnse naam van de provincie Skåne, waar het in Malmö gevestigd was. Vabis komt van het eveneens Zweedse Vagnfabrik Aktiebolaget gevestigd in Södertälje. In 1911 fuseerden beiden. Het logo dat toen gekozen werd toont de gekroonde rode griffioenkop met blauwe kroon uit het wapen van Skåne. De 'driepoot' en de cirkel zaten al in het wapen van Scania, en zijn na de fusie voorzien van de namen Scania en Vabis.



In 1969 volgt een fusie met Saab komt de naam Saab in, en verdwijnt Vabis uit, het logo, dat ook op andere punten aangepast wordt. Scania maakte ruzie met Saab omdat ze niet wilde niet dat 'haar' griffioen op niet-Zweedse auto's zou komen te staan. Zoals te zien is in de afdruk van FR 50379 trok Saab aan het langste eind.



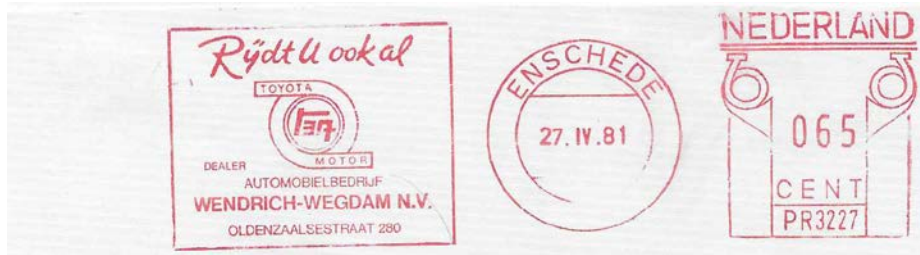
Subaru

In het Japans betekent Subaru 'The Pleiades', het cluster van sterren dat het sterrenbeeld stier vormt. De zes meest zichtbare sterren van dit sterrenbeeld staan in het logo van Subaru. De vijf kleine sterren en de ene grote verwijzen ook naar de fusie van 5 bedrijven tot één groter firma in 1953.



Toyota

Toen Kiichiro Toyoda in 1936 zijn eerste auto bouwde organiseerde hij een prijsvraag om tot een goed nieuw logo te komen. Het winnende logo toont enkele gestileerde Japanse tekens uit het Katakana handschrift. Ze betekenen To Yo Ta. To Yo Da lijkt er sterk op, maar had twee lastige streepjes extra. En zo werd de naam dus veranderd van Toyoda in Toyota.



Het in 1989 ontworpen embleem van Toyota lijkt op een symbolische T, maar betreft feitelijk 2 elkaar overlappende ovalen die het vertrouwen tussen de automaker en de klanten symboliseert. De omringende ovaal staat voor de technologische mogelijkheden in toekomstige auto's. En zelfs in je achteruitkijkspiegel blijft het logo onveranderd en dus herkenbaar. Sommigen vinden dat je alle letters van de merknaam in het logo kunt lezen, maar ik weet niet of de ontwerper het zo bedoeld heeft.



Volvo

De cirkel met de pijl in het embleem van Volvo is het symbool voor de planeet Mars. Het toont mannelijkheid (schild en speer). Volvo wil hiermee kracht, bescherming van klanten, vooruitdenken en innovatie symboliseren. Elke planeet staat overigens ook symbool voor een element. Voor Mars is dat ijzer. De link naar Volvo is dat dit bedrijf uit Zweden komt en dat land bekend is om z'n ijzererts. Dat ijzer wordt ook gebruikt in de auto's van Volvo en staat voor krachtig, duurzaam en stevig.



In de afdruk van FR 10398 staat ook het logo van Simca, met de zwaluw, waar ik in deel 2 van dit artikel al wat over vertelde.

Sinds ik met dit artikel bezig ben kijk ik op de weg meer naar de logo's op auto's. Wellicht treedt dat effect ook bij u op na het lezen van dit artikel.

Automodellen

De afgelopen 125 jaar hebben er duizenden automodellen van zo'n 750 merken rondgereden. Autobouwers probeerden zich steeds weer te onderscheiden van anderen door met nieuwe modellen op de markt te komen die nog veiliger, lichter, zuiniger, sneller, slimmer, mooier, comfortabeler, innovatiever, duurzamer, praktischer, aerodynamischer, luxueuzer, minder vervuilend of goedkoper waren dan bestaande modellen.

Sommige merken hanteerden een strak systeem van letters en cijfers om hun modellen aan te duiden, zoals Mercedes en Peugeot. Andere merken bedachten namen voor hun modellen. Zij moesten bij de toenemende export van hun auto's een internationaal goed klinkende naam kiezen die geen rare betekenis heeft in een andere taal. In Nederland denk je bij het model Croma of Brio (beiden van Fiat) eerder aan boter dan aan een auto. En wie wil er in Spanje nou een Chevrolet Nova (gaat niet) of een Ford Cortina (rammelkast)?

Het aantal afbeeldingen van auto's in frankeerstempels is beperkt, maar toch te overvloedig om ze allemaal op te nemen. In dit artikel vertel ik, zo veel mogelijk chronologisch om de ontwikkelingen logisch weer te geven, wat over een aantal oudere modellen waarvan ik afbeeldingen in mijn verzameling tegenkwam. Voor de nieuwste modellen verwijs ik u graag naar de showroom van de autodealer!



FR 6069 toont een Fiat, waarschijnlijk model 4HP, het allereerste model dat in productie genomen werd. Deze auto had 3 versnellingen, maar niet eentje voor achteruit. De topsnelheid was 35 km/h. De verlichting gebeurde met kaarslampen. Er zijn er 26 van geproduceerd.



In de afdruk van FR 5311 zien we een Ford A (oudste model) uit 1903, de eerste in productie gemaakte auto van de Ford Motor Company in de VS. In 2 jaar tijd zijn er zo'n 1750 van verkocht. Je kon er ook een dak van rubber of leer bij kopen. Er was naast een tweezitter ook een vierzitter. De auto had twee cilinders en 2 versnellingen en een maximum snelheid van 45 km/uur.



Van model T van Ford zijn er tussen 1908 en 1927 15 miljoen geproduceerd. Vanaf 1913 werden ze niet alleen aan, maar ook op, de lopende band geproduceerd. Het verhaal gaat dat ze in 1915 vanuit het oogpunt van efficiëntie alleen in zwart leverbaar waren omdat de vraag erg groot was en die kleur lak 'het snelste droogde'. Het in elkaar zetten van een T-Ford duurde 1 uur en 33 minuten. In 1923 liepen er 9500 T-Fords per dag van de lopende band! Het was de goedkoopste auto uit die tijd. In de loop der jaren zakte de prijs van 850 naar 290 dollar. In 1918 was de helft van de auto's in de VS een T-Ford.



Op het onderstel van een T-Ford werden ook andere opbouwen geplaatst. Zo verscheen in 1917 een vrachtwagenmodel van de T-Ford (de Ford TT), met een laadvermogen van 1 ton. In de afdruk van PR 2146 zien we een Ford model T autobus uit de jaren '20.



Vanaf de jaren '20 worden autobussen ingezet voor het vervoer van meerdere personen. In die tijd noemde men dat een 'automobiellomnibus', vrij vertaald 'uit zichzelf beweegbaar voor iedereen'. Daarvoor had je omnibussen die voortgetrokken werden door paarden. Vanaf de jaren '30 werd onderscheid gemaakt tussen lijndienstbussen en toerbussen. De toerbussen werden in de regel luxer ingericht omdat het vaak ging om vervoer over grotere afstanden. In de afdruk van FR 19065 is mooi de ontwikkeling van de bus modellen te zien. Touringcarbedrijf Van Dongen uit Zeeland toont in één afdruk de door hen gebruikte modellen uit 1924 en 1984. Ik betwijfel of het getoonde model inderdaad uit 1924 is. Het lijkt meer op een model van begin jaren '30, mogelijk van Ford of Citroën.



In 1932 bracht Ford de modellen B en V-8 op de markt. Het gaat uiterlijk om dezelfde auto's. Het verschil zit 'm in de motor. In model B zat een 4-cylinder motor. De V-8 had, hoe kan het ook anders, een V8 motor. Doordat de krukas van contragewichten was voorzien had de auto een rustige en trillingvrije loop. Door de toepassing van druksmering verbeterden de bedrijfszekerheid en de levensduur. De V-8 won het van model B. In de afdrukken van frankeermachine 476 van de Nederlandse Ford Automobielfabriek zien we twee uitvoeringen van een Ford V-8, ook wel model 40 genoemd. Dit model is tot 1948 gemaakt.



De Volkswagen Kever is op zeker 30 verschillende Nederlandse frankeermachines afgebeeld. Oorspronkelijk was de naam van dit model KDF (Kraft Durch Freude). Het model is ontworpen door Ferdinand Porsche in opdracht van Hitler, die als eisen had gesteld dat de auto niet meer dan 1000 Mark mocht kosten, minimaal 1 op 10 moest rijden, 4 personen moest vervoeren en 100 km/h moest halen). Een echte wagen voor het volk dus. Bijzonder aan de auto is dat de motorklep achter zit en de kofferbak voor. De eerste Kevers werden in 1937 geproduceerd. Het is de meest verkochte en langst geproduceerde auto ter wereld!



Na de Tweede Wereldoorlog kwam er een zeer markant model op de markt: de 2CV. CV verwijst naar 'chevaux', dus 2 PK. De opdracht was om een auto te maken waarmee een boer zijn eieren ongeschonden naar de markt kon brengen. Wie ooit in een 'lelijke eend' heeft gereden weet dat de hydropneumatische vering ongekend is. De auto heeft verder geen luxe, een linnen dak en stoelen die uitneembaar waren, zodat je ze onderweg kon gebruiken voor een picknick in de berm. De 2CV werd tot 1990 geproduceerd en was een zeer geliefde auto, getuige ook deze afdruk uit 1968 om het 20 jarig bestaan te vieren.



Het tweede type auto dat Volkswagen bouwde was de Volkswagen Transporter, ook wel de VW-Bus genoemd. In 1947 kwam Volkswagen importeur Ben Pon op het idee van een dergelijke auto. De auto werd vanaf 1950 gebouwd. Het was één van de eerste auto's waar de bestuurder recht boven de vooras zat, een concept dat later voor vrijwel alle lichte bestelauto's overgenomen werd. Vanaf de jaren '60 werd dit model ook geleverd als kampeerauto.



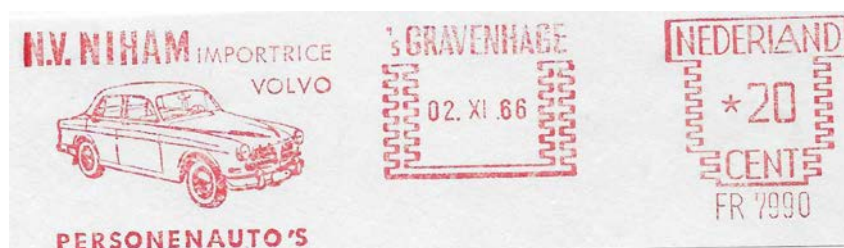
De Ford Vedette, een wat kleiner model van Ford, werd tussen 1948 en 1954 gefabriceerd. In deze auto zat ook de eerder genoemde V-8 motor. In de Ford Vedette werden in 1950 en 1952 verschillende verbeteringen doorgevoerd, zoals betere remmen, een nieuw interieur, een nieuwe bumper en een sigarettenaansteker. In de stempel afdruk wordt het jaartal 1951 genoemd. Mogelijk hangt dat samen met een update die 'de Abeille' werd genoemd. Deze werd gepresenteerd tijdens een autoshow in 1951. De auto werd daar aangeprezen als een ideale auto voor boeren. De achterbank kon verwijderd worden en met enkele planken kon een laadvloer gemaakt worden.



De Opel Rekord is een model dat van 1953 tot 1986 is gemaakt, tot 1963 onder de naam 'Olympia Rekord'. In totaal zijn er 10 miljoen van gemaakt. Een behoorlijk aantal, maar geen 'record'. Eén van de vele Rekord-submodellen, de Rekord A uit 1963, werd verkocht door Automobielbedrijf Wander uit Assen en wordt getoond in hun frankeerstempel. De Opel Rekord was er niet zozeer voor het mooie of het luxe. De auto was functioneel, duurzaam en had lage onderhoudskosten. De smaak van de tijd bepaalde de vorm van dit model door de jaren heen. Innovaties bij de Rekord A waren o.a. rembekrachtiging, zelfsmarendheid en gewelfde zijramen.



In de Citroën model DS, ook wel 'de godin van de weg' of 'het strijkijzer' genoemd, werden verschillende nieuwe eigenschappen en kenmerken (o.a. hydropneumatische vering, voorwielaandrijving en schijfremmen) in één model samengebracht. Dit model werd vanaf 1955 geproduceerd. Opvallend is ook de carrosserie met een lage luchtweerstand, een lange wielbasis en een optimale wegligging.



De driepunts veiligheidsgordel werd voor het eerst standaard geleverd in de Volvo Amazon, gemaakt van 1956 tot 1970 en afgebeeld door de NV Niham. Deze auto's waren betrouwbaar en sterk. In Zweden zouden er nog steeds ruim 10.000 rondrijden!



In andere reclamestempels op dezelfde frankeermachine zien we nog enkele andere modellen van Volvo uit de jaren '60. We zien de Volvo PV 544 (ook wel de katterug genoemd), een Amazon in stationwagon uitvoering, de coupésportauto P1800 en de luxueuzere Volvo 164 in sedan-uitvoering, die gekenmerkt wordt door een afzonderlijk afgesloten kofferbak.



De firma Jager en Wierda uit Heerenveen verkocht Chevrolets. In hun frankeerstempel zien we een model in zij-aanzicht, mogelijk een tweede generatie Impala. Noviteiten waren armsteunen, een elektrische klok en als optie 'speed and cruise control'.



Wartburg is een automerk uit de DDR. De Wartburg 312, gebouwd in 1965-1967, had een elegante vormgeving. In Nederland zijn er ruim 3200 van verkocht. Importeur was De Binckhorst Auto en Motor Import uit Den Haag, die een afbeelding ervan heeft opgenomen in het frankeerstempel. Tevens is een Barkas 1000 Bestelbus (gebouwd vanaf 1961) te zien, ook uit de DDR. Letterlijk vertaald betekent Barkas 'de bliksem'. Deze bestelbus had een destijds hoog laadvermogen van 1000 kg. Er waren talrijke opbouwvarianten, waardoor dit model naast personenvervoer o.a. ook is gebruikt als politiebuisje, ambulance en blusvoertuig.



Vanaf de jaren '60 maakte Simca de Simca 1000. Dit model is in meerdere varianten tot 1978 geproduceerd. De Simca 1000 was een succesnummer. Het was een eenvoudige goedkope kleine gezinsauto die wendbaar was en van binnen toch ruim omdat de motor achterin zat. Vernieuwend waren de vijfmaal gelagerde krukas en een onafhankelijke achterwielophanging. Hij reed verrassend lekker en maakte een apart sportief geluid. Wellicht mede daarom kwam er in 1970 een rallyversie op de markt, waarin Jan Lammers ooit zijn loopbaan als autocoureur begon. In 1972 was de 100.000^e Simca 1000 al van de band gerold, zoals wordt gememoreerd in de afdruk van PR 4615.



De Simca 1500 was in 1963, samen met model 1300, de opvolger van de Aronde. Beide modellen waren in wezen hetzelfde. De Simca 1500 had een grotere motorinhoud (en had dus meer vermogen) en had een wat andere styling en standaarduitrusting. Het was een middenklasserwagen, waarvan de kofferruimte wat tegen viel. In 1966 werd dat opgelost met een verlenging van zowel de voor- als de achterkant bij model 1501.



De Vauxhall Victor was een ruime familieauto en het meest geëxporteerde model van Britse makelij. De FC-versie was op 101 punten beter dan de FB-versie, en had als noviteit gebogen ruiten, waardoor de auto van binnen ruimer was. Eén probleem was echter niet goed opgelost. Dit model had nogal last van roest.



Th. Vlemmings was dealer van o.a. Chevrolet en Vauxhall. In hun frankeerstempel is een blitse cabrio te zien, mogelijk een Chevrolet Corvair. Maar het kan net zo goed een Oldsmobile Starfire zijn, één van de andere merken van General Motors. Wie het weet mag het zeggen.



De Ford Taunus werd in de Duitse Fordfabriek gebouwd, en genoemd naar een Duits gebergte. Hetzelfde model werd ook in de Engelse Fordfabriek gemaakt onder de naam Ford Cortina, genoemd naar het wintersportoord Cortina d'Ampezzo. De naam Taunus werd aanvankelijk gebruikt als merknaam. De auto in de afbeelding van PR 1552 kan dus ook een Taunus 12M genoemd worden, waarbij de M stond voor Meisterstück.



Net als Volkswagen had ook Ford een bestelwagen. Als opvolger van de Ford Taunus Transit (die veel weg had van de VW-bus) rijdt vanaf 1965 de Ford Transit rond op onze wegen. Het is één van de best verkopende bestelwagens aller tijden. In 2001 won de Ford Transit de verkiezing van de 'Bestelauto van het jaar'. Vandaag de dag kun je nog steeds een nieuwe Ford Transit kopen. Die is dan van de 'vijfde generatie'. Naast bestelauto is dit model ook in gebruik als minibus, ambulance en kampeerauto.



De eerder genoemde 2CV verscheen later in andere versies, zoals de Dyane en de Ami. De Ami werd in de jaren '60 en '70 geproduceerd. Dit model was bedoeld als middenklasser. Aanvankelijk had dit model een opvallende achteroverhellende achterraut. Die styling beviel het publiek niet zo goed en daarom werd later een stationversie, de Ami 6 break, geïntroduceerd. Deze is in de afdruk van PR 1080 te zien.





Later werd de Ami 8 op de markt gebracht met een heel ander uiterlijk. Dit model had ook schijfremmen i.p.v. trommelremmen. De schuifruit in het voorportier werden vervangen door ramen die je naar beneden kon draaien. De Ami werd ook wel de 3CV genoemd.



In de tweede helft van de jaren '60 werd de populaire Toyota Corolla ook naar Nederland geëxporteerd. Inmiddels hebben 12 'generaties' van de Corolla het levenslicht gezien en zijn er wereldwijd zo'n 40 miljoen auto's met deze naam verkocht. In de afdruk van Garage Dijkman een voorbeeld van dit compacte middenklasse model. Het model heeft een saai uiterlijk, maar is erg betrouwbaar. Dit model is ook bekend van de massale terugroepactie omdat het gaspedaal kon 'blijven hangen'. Later bleek dit te komen door slecht geïnstalleerde vloermatten.



In de afdruk van FR 13848 wordt reclame gemaakt voor de Volkswagen 411. Deze kwam eind jaren '60 op de markt. Het was een soort uitgebouwde 4-deurs kever, die meer comfort en ruimte moest bieden dan zijn illustere voorganger. Dit model bleek, ondanks de zelfdragende carrosserie en autoverwarming, een flop. Al gauw werd gezegd dat je voor een ritje in deze auto een megafoon en een zandzak mee moest nemen. De auto was namelijk nogal gehorig, en als je snel optrok dreigde de voorkant van de auto ongewild op te stijgen. Dat kwam door de ongelijkmatige gewichtsverdeling met de motor achterin. Een zandzak in de kofferbak voorin kon dat euvel verhelpen....



De Audi 100 is een 'hogere middenklasser', die van 1968 tot 1994 in vier modellenseries geproduceerd is. In 1982 boekte dit model een wereldrecord in aerodynamica met een Cw-waarde (dat is de weerstandscoefficiënt, die wordt gemeten in een windtunnel) van 0,30. De 200-serie was een stuk luxer, met o.a. airco, elektrisch bediende ramen en een turbo. Bij een turbocompressor drijft het uitlaatgas een turbine aan. Aangezien de compressor op dezelfde as als de turbine zit wordt die er ook door aangedreven. Als de turbo eenmaal op toeren is kun je er sneller mee accelereren.



De Ford Taunus was een middenklasse wagen die in vele modellen gebouwd is tussen 1939 en 1983. De Ford Taunus Coupe in deze afdruk van PR 1552 is dus ook een Ford Taunus, maar ziet er heel anders uit dan de oudere 12M.



Uit een samenwerking tussen de Britse Rootes Group en Simca ontstond begin jaren '70 de Chrysler 180, ook wel verkocht onder de naam Chrysler 160 of Chrysler 2 litres. Deze middelgrote auto verkocht op de Europese markt niet erg goed.



Citroën model GS was in de jaren '70 en '80 op de markt. Het was een gestroomlijnd model met een luchtgekoelde motor. Net als bij de Citroën DS was model GS uitgerust met een hydraulisch systeem voor o.a. vering, remmen en besturing. Opvallend is dat hierdoor na het starten de auto wat omhoog komt.



Het model Horizon werd onder de merknamen Chrysler, Simca en Talbot verkocht. Het was een compacte auto en eigenlijk de opvolger van de Simca 1000. Het waren auto's met weinig problemen.



De Ford Fiesta is een auto uit de compacte klasse, met name bij autoverhuurbedrijven ook wel de economyklasse genoemd. Het is een niet al te dure auto met goede rij-eigenschappen. Nieuwere 'generaties' zijn groter en luxueuzer.



Dat Volvo's veilige auto's zijn zien we ook terug in stempelafdrucken, zoals deze van Arendsen Volvo Service, waarin tevens een Volvo uit de 100-serie is afgebeeld. Dit is de sedan-uitvoering, die gekenmerkt wordt door een afzonderlijk afgesloten kofferbak.



De Triumph Acclaim is een compacte middenklasser die vanaf 1981 3 jaar lang is geproduceerd door de Triumph Motor Company (onderdeel van British Leyland). Hij had veel weg van de Honda Civic en had ook een door Honda ontworpen motor. Deze auto's hadden voorwielaandrijving en een bovenliggende nokkenas. Hierdoor zijn stoterstangen en tuimelaars overbodig. De motor heeft hiervoor minder bewegende delen, waardoor een hogere maximale klepsnelheid behaald kan worden. Kunt u het nog volgen? Ik niet, dus hier stop ik mijn verhaal over de automodellen.



Okay, één toegift nog, de Austin Maestro. De orkestleider is immers de maestro (leermeester) van het orkest en als het publiek maar hard en lang genoeg klap krijgen ze vaak een toegift. In 1983 volgde de Austin Maestro de Austin Allegro (waar de gemiddelde autorijder minder blij van werd dan de naam doet

vermoeden) op. In beiden zit muziek! Het model Maestro had een futuristisch interieur, digitale instrumenten en een pratende boordcomputer (met een woordenschat van 30 woorden!). Maar je moest er wel snel bij zijn, want na enkele jaren keerde het conventionele dashboard terug in dit model.

Wegen

Na de romeinen was Napoleon degene die al vroeg het belang van goede wegen inzag, met name om je leger snel te kunnen verplaatsen. Cornelis Lely (ja, die van de afsluitdijk) had in 1906 al de vooruitziende blik dat de automobiel zich zou ontwikkelen tot een massaproduct en dat daar nieuwe en goede wegen voor nodig waren, waarbij verschillende verkeersdeelnemers van elkaar gescheiden moesten worden. Hij kwam met een plan voor een landelijk net van hoofdwegen, geschikt voor autoverkeer, om de provinciale hoofdsteden met elkaar te verbinden. Wegenbouw zou welvaart brengen. Van de Kreeke NV, lid van de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers, was het daar natuurlijk helemaal mee eens. En let op de symboliek van het getoonde verkeersbord!



Er moest eerst nog een Rijkswegencommissie (1915), een wegenbelastingwet (1916) en een District Wegentechniek bij Rijkswaterstaat (1923) aan te pas komen voordat er in 1927 een Rijkswegenplan lag. Hoewel dit al een hele stap vooruit was moest je er nog niet teveel bij voorstellen. De meeste wegen waren 3 meter breed en werden gebruikt door auto's, fietsers en paarden. Deze wegen werden onderhouden door Rijkswaterstaat. De gemeente Nieuwolda laat mooi zien hoe ze ten opzichte van deze zogenoemde Rijkswegen ligt.



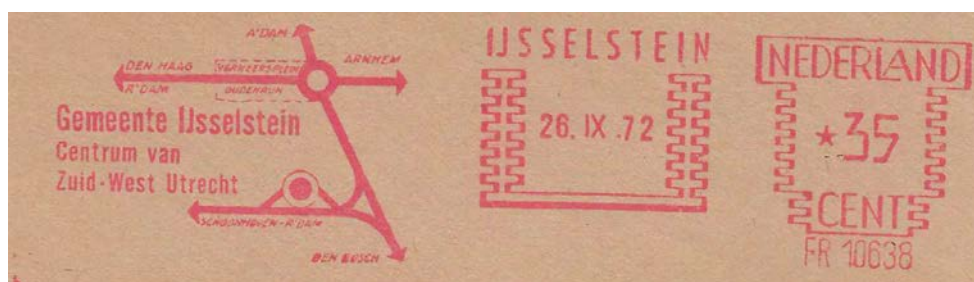
In 1936 werd een aantal Rijkswegen aangewezen als autosnelweg. De wegbedekking bestond uit betonplaten en klinkers. Autosnelwegen hebben gescheiden rijbanen, ongelijkvloerse kruisingen en een middenberm, zoals te zien is in de afdruk van FR 14427 van Snitjer's Aannemings- en Wegenbouwmaatschappij.



In 1976 kregen alle autosnelwegen de aanduiding A en een nummer. Iedereen kent wel de A1 en de A2, maar wist u ook dat de A7 met 241 km, lopend van Zaandam naar Nieuweschans, de langste autosnelweg in Nederland is? De gemeente Marum ligt aan de A7, waarvan het deel in Groningen en Friesland te zien is in het frankeerstempel.



De A3, A11, A14 en A19 zult u overigens niet tegenkomen. Die waren ooit wel gepland, maar zijn nooit gerealiseerd. Het totale autosnelwegennet in Nederland is 2474 km lang. De A12 was de eerste autosnelweg ter wereld met vluchtstroken. De A12 was ook de eerste autosnelweg die te maken kreeg met het fenomeen file. In 1955 stonden 50.000 auto's stil bij knooppunt Oudenrijn. Dit knooppunt is in beeld gebracht door de Gemeente IJsselstein.



Niet alle Rijkswegen kregen een A-nummer. De provinciale wegen kregen een N-nummer. Daarnaast waren er nog de Europese wegen, die een E-nummer kregen. Europese wegen gaan veelal over bestaande autosnelwegen, maar soms ook deels over bestaande provinciale wegen, zoals de E30 van Hoek van Holland naar Oldenzaal.

Al in 1950 werd het Europese Hoofdwegenet vastgesteld. Het traject van Londen naar Moskou kreeg de naam E8. Daarvoor moest wel de A1 verder naar het oosten worden doorgetrokken. Na diverse eerdere vruchteloze pogingen werd de 'Werkgroep E-8' opgericht. Met als leus 'GeEft 8' bracht de burgemeester van Enschede elke maand in een oude Ford een nieuwsbrief naar Den Haag. De gemeente Enschede was zo blij toen de doortrekking eenmaal doorging dat ze er een speciaal stempel voor in de frankeermachine plaatsten. De E8 werd uiteindelijk pas halverwege de jaren '80 voltooid.... en omgedoopt tot E30!



Tegenwoordig is er ook nog een andere indeling van wegen. Op zgn. 'stroomwegen' moet het verkeer zoveel mogelijk ononderbroken doorstromen. Stedelijk- en landelijk gebied wordt ontsloten met 'gebiedsontsluitingswegen'. Deze wegen hebben gelijkvloerse kruisingen. Tenslotte kom je uit op

‘erftoegangswegen’, waarop zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer rijdt en rijrichtingscheiding en gescheiden fietspaden ontbreken. De afdruk hieronder laat mooi zien hoe je via deze 3 wegsoorten bij de Beukenallee 1 kunt komen.



De eerste verharde wegen bestonden uit vele kleine stenen van gebakken klei. Als je tegen deze bakstenen tikt klinken ze helder. Men spreekt daarom wel van ‘klinkerwegen’. Om de samenhang van de stenen zo duurzaam mogelijk te maken werden ze in een bepaald verband gelegd. In onderstaande afdruk liggen ze in ‘keperverband’ (ook wel visgraat genoemd).



Bij hogere snelheden rijdt een klinkerweg niet echt lekker en was er slijtage aan de auto's. In de wegenbouw wordt daarom gebruik gemaakt van asfaltbeton. Dat is een mengsel van zand, grind en steenslag, dat bij elkaar gehouden wordt door bitumen. Bitumen wordt bij verhitting vloeibaar, hetgeen heel handig is voor de aanleg van wegen. Er zijn meerder soorten asfaltbeton, zoals DAB (Dicht Asfalt Beton) en ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton). De levensduur van een asfaltweg is overigens beperkt, zo'n 7 tot 12 jaar. Het is daarom maar goed dat asfalt voor 100% hergebruikt kan worden.



Bitumen is een aardolieproduct. De eerste weg met bitumineuze bedekking werd al in 1914 gebouwd. In 1923 werd de eerste gewalste asfaltweg gelegd. Daarbij werd gebruik gemaakt van de bekende walsmachine om de weg mooi vlak te maken. De Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers (NVWB) toont een exemplaar in haar frankeerstempel.



Eshalite is een bitumenemulsie die geschikt is bij reparatie van asfaltwegen. Smid & Hollander, het bedrijf dat dit in haar stempel noemt, is later Esha Infra Solutions gaan heten. Waar de naam Esha of Eshalite voor staat blijft onduidelijk.



Op initiatief van de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers werd in 1960 het Noordelijk Wegenbouw Laboratorium opgericht. In 1962 volgde het Oostelijk Wegenbouw Laboratorium en een jaar later het Zuidelijk Wegenbouw Laboratorium. Het doel was onafhankelijke deskundige dienstverlening voor de leden van de NVWB. In 1992 gingen de drie regionale laboratoria op in de Stichting Keuring, Onderzoek en Advies in de Civiele techniek (KOAC).



Veel automobilisten zijn het eens met de onderstaande stelling van de vereniging van wegenbouwers:



Er kwamen niet alleen betere wegen, maar ook steeds meer auto's die er sneller overheen raasden. Om het aantal ongelukken, dan wel de ernst ervan, te beperken werden de wegen 'ingericht' om het verkeer er snel en veilig overheen te laten rijden. Denk aan verlichting, een vangrail en verkeerstekens. Op de Zeedijk in Amsterdam werd in 1544 de eerste straatverlichting geplaatst. Het was een lantaarn met een kaars erin. Vanaf de 17^e eeuw werden olielampen gebruikt en eind 18^e eeuw gaslampen. Met de intrede van de eerste elektrische straatverlichting in 1886 in Nijmegen, werd het beroep van de lantaarnopsteker stilaan overbodig omdat de verlichting op elk gewenst moment op afstand aan en uit gedaan kon worden. Gezien de hogere

snelheden is verlichting langs autosnelwegen met name van belang op plekken waar automobilisten in- of uitvoegen of van rijbaan moeten veranderen. Toch wordt vanuit het oogpunt van energiebesparing en het milieu niet de hele snelweg de hele nacht verlicht. Ook worden steeds betere lampen gebruikt, zoals HPL-N (hoge druk kwiklamp), SOX (lage druk natriumlamp), TL-S (fluorescentielamp), SON-T (hoge druk natriumlamp) en LED (licht emitterende diodes).



Een vangrail of geleiderail zorgt er in Nederland vanaf 1965 voor dat auto's die van de weg af (dreigen te) raken om pijlers van viaducten en andere obstakels 'geleid' worden en niet per ongeluk frontaal op het tegemoedkomende verkeer op de andere rijbaan kunnen botsen. Het is belangrijk dat de vangrail enerzijds sterk genoeg is, maar anderzijds ook uitbuigt om de energie van het voertuig te absorberen. Dat vangrails in de middenberm dubbelzijdig worden uitgevoerd is logisch, maar heeft u zich wel eens afgevraagd waarom een vangrail in de buitenberm ook dubbelzijdig is? Nederland is één van de weinige Europese landen waar dit zo is. Afgezien van de extra stevigheid zorgt een dubbelzijdige vangrail ervoor dat auto's er minder gemakkelijk overheen schieten omdat ze op hun zij buigen en daardoor voldoende hoogte behouden. Dat is ook een voordeel als meerdere automobilisten na elkaar hun auto in de vangrail 'parkeren'. De afdruk van FR 15506 toont een enkelzijdige vangrail.



Om het verkeer op een weg te regelen kunnen 3 soorten verkeerstekens gebruikt worden. Dat zijn wegmarkeringen, verkeerslichten en verkeersborden. Bij wegmarkeringen moet je denken aan strepen, al dan niet doorgetrokken lijnen, pijlen en haaiantanden (soms ook een fiets op een fietspad of de tekst BUS op een busbaan). Ze worden meestal in wit of geel aangebracht. De betekenis ervan staat in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Het Verbond voor Veilig Verkeer laat in de afdruk van FR 18519 een zebrapad zien als voorbeeld van een wegmarkering.



Het bekendste verkeerslicht heeft 3 boven elkaar geplaatste lampen in de kleuren rood, oranje (in wetteksten veelal geel genoemd) en groen. Dit soort verkeerslichten worden in de volksmond ook wel

stoplichten genoemd, maar feitelijk is dat alleen juist als ze op rood staan. Sterker nog, in Nederland ben je verplicht om bij een groen licht door te rijden. Bij een oranje knipperlicht is het verkeerslicht buiten werking. Knippert er een oranje licht op de plek van het groene licht, dan duidt dat op een gevaarlijke situatie. Hieronder een voorbeeld van een verkeerslicht in een frankeerstempel. Eindhoven had in 1929 de primeur met dit soort verkeerslichten, die toen ook nog een bel hadden die rinkelde als het licht op rood stond.



Bij spoorweginnigang, opengangende bruggen en veerpoorten kunnen ook verkeerslichten staan. Meestal gaat het om twee lampen naast elkaar, die afwisselend knipperen. Een voorbeeld hiervan is te zien in de afdruk van PR 614 van de Nederlandse Spoorwegen.



In het Romeinse Rijk werden al verkeersborden gebruikt. Als je weet dat 'alle wegen naar Rome leiden', dan begrijp je dat het om bewegwijzering ging. Daarnaast stonden er langs belangrijke wegen op een afstand van 1000 stappen bordjes met informatie over de afgelegde afstand, in de buurt gelegen steden of dorpen en de naam van de bouwer van de weg. Tegenwoordig kennen we de hectometerpaaltjes, die deels dezelfde functie hebben. In Nederland werd de eerste bewegwijzering in 1894 door de ANWB geplaatst om hun toenemende aantal leden dat zich op steeds meer manieren ging verplaatsen (bv. fiets, auto) te helpen bij het vinden van de juiste route naar hun bestemming. In de frankeerstempels van de ANWB zien we die wegwijzers terug. Pas in 2015 droeg de ANWB de verantwoordelijkheid voor de verkeersborden in Nederland over aan de Nationale Bewegwijzeringdienst.



Naast richtingaanwijzers werden in het heuvelachtige Limburg ook de eerste waarschuwborden met teksten geplaatst. Doordat het verkeer steeds sneller ging werd de tekst later vervangen door symbolen, die je sneller kunt 'lezen'. In 1908 werden er op het International Road Congres in Rome internationale afspraken gemaakt over verkeersborden. Je had 3 categorieën: verplichtingen, verboden en informatie. Sinds

1968, toen ze dat in Wenen nog eens dunnetjes overgedaan hadden, zijn er wereldwijde afspraken over de vorm en de betekenis van verkeersborden. Voor wegwijzers golden die afspraken niet.

In Nederland staan zo'n 4000 verschillende verkeersborden en 3 miljoen in totaal. Het vaakst voorkomende bord in Nederland is voor het verlenen van voorrang aan bestuurders op de kruisende weg. Dit bord is te zien in de afdruk van FR 13615 van Agmi Wegbebakening BV. Dit is een bord voor een verplichting.



Als je niet alleen voorrang moet verlenen, maar ook stil moet staan werd het bord gebruikt dat afgebeeld is in de afdruk van FR 8635. Voor een betere herkenbaarheid is dit bord later vervangen door een achtkantig bord, dat in PB 5567 is gebruikt om iets anders te stoppen.



Verbodsborden zijn rond en hebben een rode rand. Hieronder als voorbeeld het bord dat aangeeft dat het verboden is om met een vrachtwagen een ander motorvoertuig in te halen.



Sttaande driehoeken met een rode rand zijn waarschuwingsborden. FR 7097 toont het bord dat waarschuwt voor slipgevaar.



Verkeersborden werden aanvankelijk van hout gemaakt, maar tegenwoordig van aluminium. De 'opdruk' is van duurzame, hoogwaardige, zelfklevende, geprinte, micro-prismatische retroreflecterende folie van klasse III. Bij verkeersbordenfabriek Elverding & Kruijff, één van de 11 fabrikanten van verkeersborden in

Nederland, weten ze dat het bord daardoor niet alleen lang meegaat, maar dat het daardoor ook altijd goed zichtbaar is.



Oorspronkelijk waren 'wegen' smalle stroken die aangelegd zijn over land of op een kunstmatige structuur, zoals een aarden wal, en geschikt gemaakt voor wegverkeer. Maar in Nederland noemen we niet alle wegen gewoon 'weg'. Een verharde weg heet een 'straat'. De combinatie 'straatweg' komt ook voor en verwijst naar een, vaak met klinkers, verharde weg buiten de bebouwde kom. Staan er bomen langs een weg, dan wordt het een 'laan'.



Gaat het om een lange en brede laan dan spreekt men vaak van een 'boulevard'. En is het juist een heel smal straatje dan heet het een 'steeg'. Men spreekt van een 'pad' bij een smalle weg die op natuurlijke wijze is ontstaan door loopsporen van mensen of dieren. De weg waarlangs men de kudde vee van het dorp naar het open land dreef wordt echter een 'dreef' genoemd.



Een 'beemd' is een weg langs een strook laaggelegen weiland, dat regelmatig overstroomde door een beek of rivier. In een stad kom je soms 'hofjes' tegen, dat zijn gemeenschappelijke binnenterreinen met rondom kleine huisjes. Als de onbebouwde ruimte wat groter is en er meerdere wegen op uitkomen heet het vaak een 'plein'. Op de zandgronden zie je vaak dorpen met een open ruimte, die 'brink' genoemd worden.



Maar als er gehandeld wordt krijgt het vaak de naam 'markt'. Is het echter een brede winkelstraat met glazen overkapping dan mag het zichzelf 'passage' noemen. Een Romeinse heerweg noemde men een 'baan'. Loopt een straat langs een beschoeide of gemetselde oeverstrook, dan praten we over een 'kade'.



En dan zijn er de wegen die uitkomen op een andere weg met dezelfde naam. Die heten soms 'dwarsstraat'. Veel wegen worden ook genoemd naar hetgeen waar ze langs, overheen of naartoe lopen. Denk aan 'singel', 'gracht', 'vaart', 'haven', 'kerkhof', 'plantsoen', 'park', 'wal', 'brug' of 'dijk'.



En het is mooi om af te sluiten met de wegen die in wat voor windrichting dan ook naar ver buitenaf lopen. Zij krijgen de uitgang 'einde'.



Brandstof voor auto's

Een auto heeft, om mobiel te worden, brandstof nodig. Laten we eens kijken wat voor soorten brandstof er gebruikt zijn om auto's te laten rijden.

Rond 1600 bouwde Simon Stevin voor Maurits van Nassau een automobiel die door de **wind** werd aangedreven: een zeilauto. Eigenlijk gewoon een schip op wielen. Hoewel erg duurzaam, best snel (40 km/uur) en leuk vermaak voor de gasten van Maurits, bleek de zeilauto toch niet zo praktisch voor een

groter publiek. Overigens zie je ook heden ten dage nog wel eens een zeilauto over het strand rijden, vaak bij wijze van sport.

In de 18^e eeuw werd geëxperimenteerd met auto's die voortbewogen werden door een stoommachine. In Nederland reed Sibrandus Stratingh al in 1834 in een dergelijke auto. Hij vond zijn vinding zelf echter lawaaiig en gevaarlijk. Probleem was ook dat de stoommachine te zwaar was voor een auto. Later werd de stoommachine wel succesvol toegepast in stoomtreinen. In de afdruk van FR 5822 zien we er een afbeelding van.



Sybrandus Stratingh experimenteerde ook met **elektrische** auto's. Deze hadden een elektromotor die werd gevoed door een batterij. Elektrische auto's zijn stil, mechanisch betrouwbaar, rijden snel en comfortabel en je hoeft niet te schakelen. Toen rond 1900 steeds meer gegoede burgers elektriciteit kregen werd de elektrische auto best populair. Er waren zelfs taxibedrijven met elektrische auto's. Nadeel was echter dat de actieradius (hoe ver je op 1 'tank' kunt rijden) beperkt was en de accu zwaar. Met de uitvinding van betere accu's en de noodzaak de CO₂ uitstoot te verminderen maken elektrische auto's in de 21^e eeuw een comeback. Hoewel 1,2% van alle auto's inmiddels 100% elektrisch is en je steeds meer Tesla's op de weg ziet, heb ik nog geen frankeerstempel met een elektrische auto kunnen ontdekken. U wel?

Een andere schone energiebron is **waterstof**. De elektriciteit wordt hier opgewekt door waterstof in een brandstofcel met zuurstof uit de lucht om te zetten in water. Om waterstof via elektrolyse te maken, onder druk te zetten en via de brandstofcel in elektriciteit om te zetten is echter veel meer energie nodig dan bij een elektrische auto. Daarnaast is de benodigde waterstoftank eigenlijk te groot voor een normale auto. Ook nog niet echt een succes dus, al zijn er de laatste tijd ook innovaties op dit vlak en zijn er al personenauto's die op waterstof rijden, zoals de Toyota Mirai.

LPG is een mengsel van gassen (o.a. propaan en butaan) dat ontstaat bij de raffinage van olie en wordt gebruikt als brandstof in mengselmotoren van bijvoorbeeld auto's. LPG staat voor liquefied petroleum gas en staat ook wel bekend als autogas. Autogas werd aanvankelijk afgefakkeld. In 1954 richtten Jan en Wim Veenemans het bedrijf Bessel-Kok op, afgekort BK. Zij maakten het mogelijk om op het autogas, dat onder een druk van 7,5 bar vloeibaar in een tank in de auto zit, te rijden. In 1971 wordt BK Gas overgenomen door Shell. In de jaren '80 rijden, mede door de hoge brandstofprijzen, veel auto's op LPG. Rijden op LPG is minder vervuילend en, als je veel kilometers maakt, goedkoper. Nadeel is de grote gastank die ingebouwd moest worden in de kofferruimte van je auto.



Het aantal LPG auto's daalt sinds de jaren '90. Dit komt deels door concurrentie met verbeterde dieselauto's en forse verhoging van accijnzen en belastingen. Tegenwoordig is er ook zgn. groen gas, dat gewonnen wordt uit de vergisting van biomassa, maar of dat nog voor een omslag zal zorgen valt te betwijfelen.

Bij **aardgas** moeten we eigenlijk spreken van Compressed Natural Gas (CNG). Aardgas is goedkoop en heeft minder schadelijke uitstoot dan benzine of diesel. De tankdruk is hier met 200 bar veel hoger dan bij LPG, waardoor de tank ook groter en steviger moet zijn. Dat is de reden dat er wel autobussen op aardgas rijden, maar geen personenauto's. De NV Zegam zag in 1967 nog wel toekomst in aardgas. Vijftig jaar later kijken we daar anders tegenaan.



Met **diesel** wordt eigenlijk dieselolie of laagzwavelige gasolie bedoeld. Het is de brandstof die genoemd is naar Rudolf Diesel, en gebruikt wordt in de door hem in 1893 ontworpen dieselmotor. Het principe van een dieselmotor is anders dan die van een benzinemotor. Onder druk en in de aanwezigheid van zuurstof ontbrandt dieselolie. Hoe hoger het cetaangetal, hoe gemakkelijker de diesel ontbrandt. Voor (vracht)auto's is het cetaangetal meestal rond de 50, in de scheepvaart lager.



Diesel waaraan 7% biodiesel is toegevoegd heeft bij de pomp de aanduiding B7. Diesel rijdt zuiniger dan benzine, heeft een lagere CO₂ uitstoot en is goedkoper. Oudere diesels hebben wel een hogere uitstoot aan giftige uitlaatgassen en worden geweerd uit milieuzones, hetgeen de gezondheid van de daar wonende stedelingen enorm verbetert. 14% van de personenauto's reed in 2020 op diesel.

De Oostenrijkse chemicus Abraham Schreiner ontdekte in 1853 de **benzine**. Benzine is een kleurloze vloeistof met een mengsel van koolwaterstoffen. Bij de destillatie van aardolie vormen de lichtere fracties de benzine. De naam komt niet van de stof benzeen (is kankerverwekkend en wordt juist uit de benzine gehaald) en heeft ook niets te maken met de achternaam van Carl Benz. Nou ja, ze hebben toch iets met elkaar te maken, want Benz maakte gebruik van een zgn. 'ottomotor' in zijn automobiel. Met benzine kun je de ottomotor (in 1867 uitgevonden door, en genoemd naar, de Duitser Nicolaus Otto) of mengselmotor laten draaien. In die verbrandingsmotor vindt de menging van brandstof en lucht plaats vóór de compressie. De afdruk van FR 9373 toont een ottomotor.



De eerste persoon die het over 'benzin' had was de Duitse scheikundige Eilhard Mitscherlich. Om te voorkomen dat een motor gaat 'kloppen' of 'pingelen' (het ongecontroleerd en vroegtijdig zelfontbranden van brandstof in de motor) worden er andere stoffen aan de benzine toegevoegd. De klopvastheid wordt

uitgedrukt in het octaangetal. In de naam van de benzine die je tankt zie je het octaangetal terug, bijvoorbeeld euro 95 of superplus 98.



Dit moet je niet verwarren met de E5 en E10 die je vanaf 1 oktober 2019 op de pomp ziet staan. Dat staat voor 5 of 10% ethanol, die met de benzine vermengd is.

Veel brandstoffen die gebruikt worden voor auto's worden gemaakt door ruwe aardolie te raffineren in een raffinaderij. Esso toont een deel van zijn raffinaderij in de afdruk van HR 284. Die aardolie wordt in mammoettankers naar de haven van Rotterdam gebracht en veelal via pijpleidingen naar de raffinaderijen vervoerd. Als het gaat over de hoeveelheid olie of de prijs, dan wordt vaak nog als eenheid het vat of de barrel gebruikt. Per vat of barrel gaat het dan om 159 liter. FR 6755 toont het bekende olievat.



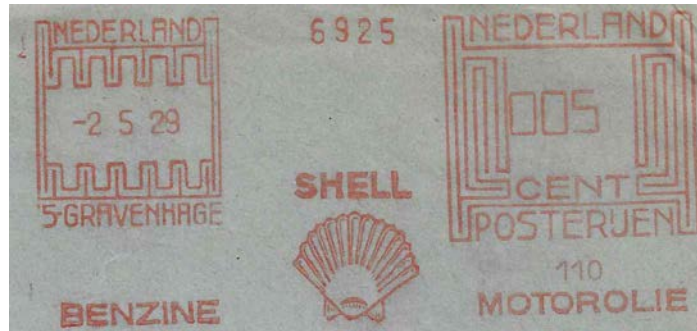
Via een destillatieproces, waarbij de olie wordt verhit, deels verdampt en in een destillatietoren weer afkoelt en vloeibaar wordt, worden de verschillende soorten koolstoffen van elkaar gescheiden. Van zwaar naar lichter krijg je zo bitumen (asfalt), smeermiddelen, stookolie, diesel, kerosine, benzine, nafta (verwerkt tot o.a. plastic, rubber en verf), propaan en butaan (vloeibaar gas) en aardgas. Al die producten worden tegenwoordig nuttig gebruikt, zoals te zien is in de afdruk van FR 12267.



Om de producten geschikt te maken voor gebruik volgt daarna een zuiveringsproces, bijvoorbeeld om de zwavel eruit te halen. Dan een verbeteringsbehandeling, bijvoorbeeld om het octaangetal van benzine te verhogen. Tenslotte worden de verschillende componenten gemengd. Benzine bestaat uit wel 10 componenten.

In Nederland hebben we momenteel meerdere raffinaderijen. Eens kijken wie daar achter zitten.

De rond 1850 opgerichte Britse zeeschelpenhandel van de gebroeders Samuel handelde aan het eind van de eeuw ook in olie en kreeg de naam Shell. In 1890 werd de koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, ook wel Koninklijke Olie genoemd, opgericht. Vanaf 1907 gingen Shell en Koninklijke Olie zeer nauw samenwerken. Zo ontstond deze Brits-Nederlandse combinatie, met hoofdkantoren in Londen en Den Haag, die zou uitgroeien tot één van de grootste multinationals ter wereld.



Nederland haalde zijn eerste olie uit Nederlands Indië. De NV Koninklijke Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië was eind 19^e eeuw één van de 16 maatschappijen die daar actief waren. In 1902 werd het een dochtermaatschappij van Shell en vanaf 1907 heet het de Bataafsche Petroleum Maatschappij (BPM). De belangrijkste oliebron was 'Pangkalan Brandan' op Noord-Sumatra. De BPM had eerst een vestiging in Amsterdam en vanaf 1917 in Den Haag.



In 1928 werd een onderzoekslaboratorium gebouwd, dat vanaf 1949 de naam Koninklijke Shell Laboratorium Delft kreeg. In 1959 werd een uitgebreider complex in Rijswijk gebouwd dat de naam Koninklijke Shell Exploratie en Produktie Laboratorium (KSEPL) kreeg.



In de Waalhaven in Rotterdam werd aanvankelijk een petroleumopslag en later een benzine-installatie voor de verwerking van ruwe benzine uit Sumatra gebouwd. De installatie werd steeds groter en verhuisde naar Pernis, waar vanaf 1936 ruwe aardolie verwerkt kon worden. Deze raffinaderij staat nu bekend als Shell Nederland Raffinaderij.



Shell had ook concurrentie, bijvoorbeeld van Standard Oil uit de Verenigde Staten. De eerste olieraffinaderij werd in 1859 in Pennsylvania gebouwd. In 1870 ontstond hier de Standard Oil Company, die groot werd door o.a. de familie Rockefeller. Doordat dit bedrijf een 'onwettig monopolie' kreeg moest het in 1911 opgesplitst worden in meer dan 30 onderdelen. Standard Oil had vanaf 1870 een raffinaderij in Rotterdam.



ExxonMobil is gevestigd in Texas en ontstaan uit een fusie van Exxon en Mobil in 1999. Beiden zijn voortgekomen uit de opsplitsing van de Standard Oil Company. De Esso-raffinaderij (later Exxon) staat sinds 1958 in de Botlek.



De in 1963 gebouwde raffinaderij van Gulf Oil in Europoort werd in 1982 overgenomen door Kuwait petroleum. Drie keer raden waar hun olie vandaan komt! In 2015 werd deze kleine raffinaderij verkocht aan de Zwitserse Oliehandelsmaatschappij Gunvor.



British Petroleum (BP) begon in 1901 en kreeg rechten van de sjah van Perzië om oliebronnen in zijn land te zoeken en exploiteren. In de jaren '50 werd om politieke redenen het wingebied verlegd naar Alaska. BP heeft vanaf de jaren '60 een olieraffinaderij op de Maasvlakte, één van de grootste in West-Europa. In FR 12456 staat B P R.N. Dat staat voor British Petroleum Raffinaderij Nederland.



De Franse oliemaatschappij Total heeft sinds 1973 een raffinaderij in Vlissingen, die sinds het Russische LUKoil er een belang in heeft 'Zeeland refinery' heet. Total haalde zijn olie veelal uit Irak, maar is nu ook actief in o.a. Denemarken, Brazilië en Kazachstan.



De Rotterdamse kolenhandelaar Henk Viëtor richtte in 1966 Vitol op. Vitol ging al snel internationaal en groeide uit tot de grootste onafhankelijke energiehandelaar ter wereld. Sinds 2006 heeft Vitol een

belangrijke olieopslag in Rotterdam en in 2017 werd de kleine raffinaderij van Koch in Europoort overgenomen. Koch is een Amerikaanse multinational. De stichter, Fred C. Koch, had in Rusland raffinaderijen gebouwd en ontwikkelde nieuwe raffinageprocedures.



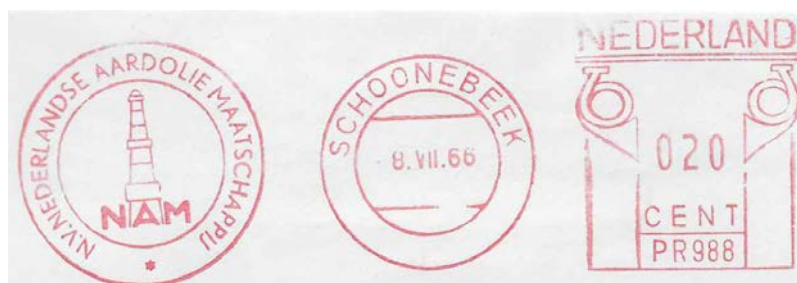
Op internet is er nauwelijks iets over te vinden, maar in Haarlem is vanaf 1909 tot 1970 de Nederlandse Raffinaderij van Petroleumproducten (later Witco Chemical NV, zie FR 10350) actief geweest. Hun specialiteit was NRP-kwaliteit! Hieronder zie je dat onze hobby de NRP niet in de vergetelheid doet belanden.



Hoewel veel olie uit het buitenland komt, is er ook olie gewonnen in Nederland. In 1943 ontdekte de Bataafse Petroleum Maatschappij (BPM) een winbaar olieveld bij Schoonebeek. De Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM), in 1947 opgericht door Shell en Esso, pompte tot 1996 250 miljoen vaten naar boven met zogenaamde 'jaknikkers' (afgebeeld in het frankeerstempel van de gemeente).



Die waren nodig omdat het om taaie stroperige olie ging. Er werd ook olie gewonnen in West Nederland en op het Nederlands Continentaal Plat (op zee dus). De NAM houdt zich ook bezig met de winning van aardgas, eerst in Coevorden en daarna in Slochteren en op de Noordzee.



De brandstof moest natuurlijk ook van de raffinaderij naar de autobezitters worden gedistribueerd. Tankauto's leveren de brandstof af bij tankstations die door het hele land langs de wegen zijn gebouwd. De stempelafdruk van Autofood (FR 11974) geeft dit mooi weer.



Bertha Benz (de vrouw van Carl Benz) had daar in 1888 niet zo veel aan toen ze een ritje maakte in haar man's auto. Haar 'tankstation' was een drogist, waar ze wasbenzine kon kopen. Toen er meer auto's gingen rijden gingen drogistijen en fietsenmakers blikken benzine verkopen.



De oliebedrijven (bv. Shell, Standard Oil, Texaco en Caltex) lieten zich deze handel niet afpakken en begonnen zelf benzine te verkopen. In 1905 waren er al 91 'depots' waar blikken met benzine gevuld en bewaard werden en met statiegeld voor het blik verkocht werden.

Vanwege het explosiegevaar bij bovengrondse opslag kwamen er ondergrondse tanks met een handpomp, waarmee een pompbediende de benzine rechtstreeks in de auto kon pompen. In de afdruk van PB 1935 zien we een pompbediende .



Om ervoor te zorgen dat je kon zien hoeveel je tankte werd op de pomp gewerkt met twee reservoirs van 5 liter. Die werden eerst gevuld met benzine die van een kleurtje was voorzien, waarna ze leegliepen in je benzinetank. In de jaren '30 werd overgeschakeld op elektrische pompen, een rotortje achter een glaasje en een telwerk. In de afdruk van FR 5554 zien we een wat modernere benzinepomp.



De eerste benzinepomp langs de weg was van Shell en stond in Doorn. Later kwamen er tankstations langs de Rijkswegen en vanaf 1948 langs de snelwegen. In 1968 werd het mogelijk om bij een tankstation via zelfbediening je eigen tank te vullen. Je krijgt dan vaak korting op de literprijs, zoals bij TinQ, Firezone of Tango. Het merk OK maakt in de afdruk van FR 18321 reclame voor het zelfbedieningsstation in Lochem.



Nederland telt nu meer dan 4000 tankstations, meer dan de helft onbemand en allemaal met zelfbediening.

Van lieverlee kwamen er steeds meer verschillende aanbieders, waarbij iedere oliemaatschappij z'n eigen merk voerde.

Shell is marktleider in Nederland. Er zijn meer dan 400 Shell-tankstations in Nederland. In 2001 zette Shell TinQ in de markt. Het grappige is dat Shell als marktleider de adviesprijs bepaalt, maar dat TinQ juist benzine onder de adviesprijs verkoopt. Er zijn inmiddels meer dan 300 onbemande TinQ tankstations. De meeste vallen nu echter onder Gulf. Degenen die onder Shell bleven heten nu Shell Express.



Tot de jaren '80 zag je veel tankstations van Gulf. Toen Gulf in 1984 werd verkocht aan Chevron, werden de tankstations overgenomen door Q8 en mocht de naam Gulf en het logo 10 jaar lang niet gebruikt worden. Enfin, 10 jaar later zien we merk en logo dus vrolijk weer terugkeren.



Chevron is sinds de jaren '60 actief in Nederland en gebruikte Caltex als merknaam voor tankstations. Sinds 1967 verkoopt Chevron benzine onder de eigen naam.



Texaco was in 1959 de nieuwe naam voor de Texas Fuel Company. Toen Texaco in 2001 opging in Chevron bleven ze wel onder de oude merknaam benzine verkopen. In 2018 zijn veel Texaco tankstations omgebouwd tot Esso tankstations. Avia is sinds 1900 een Zwitserse inkoopvereniging en heeft sinds 1962 tankstations in Nederland (nu circa 300).



Tot 1938 verkocht de American Petroleum Company zijn benzine onder de naam 'Standard'. Daarna werd Esso de merknaam voor de tankstations. Die naam komt nog van de S en de O van Standard Oil (spreek je uit als Ess-O). Mobil Oil kwam in 1955 voort uit de Vacuum Olie Maatschappij. In 1997 werden de Mobil tankstations omgebouwd tot BP tankstations en in 2018 kreeg Esso er juist bij van Texaco en Firezone.



In 2002 begon de Salland Olie Maatschappij een serie onbemande tankstations onder de naam Firezone. In 2011 waren dat er 100. Tamoil heeft sinds 1993 onbemande tankstations in Nederland. In 2014 hadden ze 170 tankstations. Tamoil was de eerste die mobiel betalen aan de pomp mogelijk maakte.



De Belgische oliemaatschappij Petrofina verkocht benzine onder de naam Purfina, en vanaf 1960 Fina. In 1999 is het opgegaan in Total. Total heeft zo'n 250 tankstations in Nederland.



De Franse oliemaatschappij Elf Aquitaine fuseerde in 2000 met TotalFina. Sinds 2003 wordt de naam Total gevoerd. Elf is nog wel in gebruik als merknaam voor tankstations. BP heeft zo'n 300 tankstations in Nederland.



Sakko tankstations zijn vaak niet als zodanig te herkennen, omdat ze deels onder een ander merk (bv. Total of BP) opereren. In Bergen op Zoom staat er wel één die onder de eigen naam werkt. Het uit Zweden afkomstige OK merk had in de jaren '50 meer dan 100 tankstations in Nederland. Na overname door een buitenlandse partij werden deze bij andere merken ondergebracht. Sinds de overname door Catom zijn er weer tankstations onder de naam OK. Inmiddels zijn er al 60.

Met zoveel merken moet je je natuurlijk onderscheiden van de anderen. Iedereen deed er van alles aan om de klanten aan zich te binden. Wat dacht je van een mooie leus in je frankeerstempel?







Of je levert extra service voor de automobilist.



De afdruk van Shell helpt vraagt om wat toelichting. In overleg met de ANWB en Veilig Verkeer Nederland gaf Shell eind jaren '70/begin jaren '80 een 20-tal boekjes uit onder de titel 'Shell helpt', waarin allerlei zaken aan bod kwamen, zoals 'Zonder autoproblemen op vakantie', 'Het lange ritten boekje' of 'Zonder autoproblemen de winter door'.



Of je start, typisch Nederlands, een spaaractie!





Tom's Bazaar was een serie stickers, met cowboy Tom, die je kon sparen.

Of je probeert je autorijdende klant wijs te maken dat hij aan het milieu moet denken en dus zuinig met energie moet zijn.... en dus jouw benzine moet tanken!



Of je gooit een vaag extra stofje in je benzine waardoor de auto beter of zuiniger gaat rijden. Bij deze stempels is een nadere toelichting op z'n plaats.



ICA staat voor Ignition Control Additive. Het gaat om tri-cresyl fosfaat. Dat stofje zorgt ervoor dat loodverbindingen worden omgezet in loodfosfaat, dat een hoger smeltpunt en een hogere elektrische weerstand heeft. Dat voorkomt dan weer kortsluiting, voorontsteking en kartelvorming. Anyway, je motor draait er rustiger door. In de jaren '50 zat er nog lood in de benzine. Later werd dat eruit gehaald en had je alleen nog loodvrije benzine.



De Cr... die Total aan de benzine toevoegde staat waarschijnlijk voor het element Chroom.



Uit bovenstaande stempelafdrukken blijkt dat Caltex met IC-plus benzine kwam. Daar zat o.a. platinum in. Platinum staat voor het element platina. Volgens de afdruk van frankeermachine SA 506 gaf dat meer kracht (raketkracht!) door volledige nuttige verbranding. De afkorting IC kan staan voor Internal Combustion. Dat is een type motor, zoals de ottomotor. Mogelijk bedoelen ze dat zo'n motor op hun benzine beter gaat werken. Volgens een stempelafdruk en een advertentie uit de Provinciale Zeeuwse Courant uit 1954 heeft

deze benzine zelfs een dubbele plus (ik vraag me dan af waarom het dan geen IC++ heet). De voordelen van IC-plus werden in de advertentie toegelicht:

Caltex IC plus benzine, de benzine die aan alle eisen voldoet. Verbeterde verbranding en hogere octaanwaarde. Geeft een droog gasmengsel voor een betere verbranding en daardoor meer kracht. Voorkomt het inbranden van uitlaatkleppen en geeft daardoor een maximale levensduur. Schonere en roetvrije verbranding. Verbranding is volledig, zodat er geen roet en as-afzetting is. Bougies blijven schoon en houden een krachtige vonk. Minder slijtage, meer kracht, meer soepelheid en groter rendement. Meer paardenkrachten in uw motor. Rijdt met meer genoeg en minder kosten. 8 voordelen:

- | | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| 1. Vlot starten | 5. Vlot op werkteemperatuur |
| 2. Snel optrekken | 6. Maximum kracht en zuinig verbruik |
| 3. Voorkomt 'vapor lock' | 7. Vermindert dilutie |
| 4. Voorkomt gum-afzetting | 8. Voorkomt pingelen |



Caltex ging verder met innoveren en kwam met 'platinum n met methyl'. In een advertentie uit een krant van toen las ik dat methyl ondervoeding van de cylinder voorkomt. Verder zou deze benzine vooral handig zijn in de winter. In dit verband sprak men ook van winter-benzine.



En tenslotte was er Boron, een nieuw soort benzine die 'super' in één keer overbodig maakt. Je rijdt meer kilometers per liter, trekt krachtiger op, houdt de kleppen schoon en je motor heeft een langere levensduur.



Boron is een metaalachtig element dat extreem hoge smerende eigenschappen heeft. In de motor geeft het een effectievere verbranding, wat een hoger vermogen tot gevolg heeft.

Chevron stopte F-310 in zijn benzine. F-310 is polybuteen amine en dat geeft een schone motor, en zorgt er niet alleen voor dat je zuiniger rijdt, maar ook voor een vermindering van de emissie van koolwaterstoffen en koolmonoxide. Dus een schonere motor en schonere lucht!



Het is wel leuk om dit artikel af te sluiten met twee stempels met een mooie alternatieve naam voor autobrandstof: Autofood. Dit bedrijf is uitbater van circa 50 tankstations, waarvan een deel onder eigen naam. De slurf van het olifantje in het logo verwijst naar de slang van de benzinepomp.



Verplichtingen en verzekeringen

Als je nu met het met je favoriete brandstof volgetankte modelletje van een merk met een mooi logo de weg op wil, kom je bedrogen uit. Nee, dat gaat zomaar niet. Om dat te mogen moet je eerst aan tal van verplichtingen voldoen! Om te beginnen moet je een rijbewijs en een kentekenbewijs hebben. Je auto moet APK-gekeurd en verzekerd zijn, je moet wegen/motorrijtuigenbelasting betalen en je auto moet voldoen aan tal van technische eisen. Laten we ze maar eens langslopen.

Al in 1906 had je een vergunning nodig van het ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid om over de rijkswegen te mogen rijden. Voor provinciale- en gemeentelijke wegen had je een aparte vergunning nodig. In 1910 werd die vergunning vervangen door een rijbewijs. Om dat te krijgen moest je vanaf 1927 een medische keuring ondergaan en een praktijkexamen afleggen van 15 minuten. Het Centraal Bureau voor de Afgifte van Bewijsstukken van Rijvaardigheid (CBBR) nam dat af en vroeg toen fl. 5,50 examengeld.



In 1951 werd, met het van kracht worden van de Wegenverkeerswet en het Wegenverkeers-reglement, de geldigheid verlengd van 2 naar 5 jaar en kwam er een indeling in de categoriën A, B, C, D en E (die laatste is voor aanhangers en kreeg je er gratis bij cadeau). Het rijbewijs was een roze 'linnen' document. Vanaf 1963 moest je 45 minuten rijden (ook buiten de bebouwde kom) en eerst geslaagd zijn voor een schriftelijk theorie examen. Sinds 1986 registreert de Rijksdienst voor het Wegverkeer de afgifte van rijbewijzen, vraag je het aan bij de Gemeente, en is het 10 jaar geldig.



Vanaf 1991 kreeg het CBR (inmiddels omgedoopt tot Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) regiokantoren in Assen, Eindhoven, Arnhem en Amsterdam. Na Europese afstemming van het rijbewijs en de overgang op een kunststof kaart in 2006 werd het rijbewijs in 2014 gechipt.

Om te leren rijden gaan de meeste mensen naar een autorijschool. In 1925 had je al de Amsterdamse School Voor Autorijden. Vanaf 1951, toen je serieus examen moest doen, kwamen er veel meer autorijscholen. Op de lesauto, die een dubbele bediening (koppeling en rem) heeft, staat een blauw bord met een witte L. Diverse rijsschoolhouders hadden zelfs een frankeermachine.



Dan het kenteken. Al sinds 1898 heeft Nederland een nationaal nummerbord. Aanvankelijk werd er genummerd van 1 t/m 2065. Vanaf 2006 kregen de kentekens een of twee letters per provincie (bv. A voor Groningen, B voor Friesland), gevolgd door maximaal 5 cijfers. In 1951 volgde een landelijk systeem. Begonnen werd met een combinatie van 3 groepen van 2 cijfers of letters. De door de Rijksdienst voor het Wegverkeer uitgegeven kentekens waren aanvankelijk blauw met witte letters.



In 1978 werd overgegaan op een geel nummerbord met zwarte letters. Tegenwoordig zie je ook andere kleuren, zoals wit (aanhangers), groen (handelaren) en blauw (taxi's). Toen in 2008 alle combinaties uitgeput waren kwamen er nummerborden met een groep van 1, een groep van 2 en een groep van 3 cijfers of letters. Voor personenauto's van normale burgers worden overigens alleen de letters G, H, J, K, L, N, P, R, S, T, X, en Z gebruikt. Lettercombinaties met een vervelende betekenis worden niet gebruikt (bv. GVD, SS en LYK). Ander opvallend detail is het EU-logo met de landencode (NL voor Nederland). Vroeger moest je, als je in het buitenland wilde rijden, een sticker met de landencode op de achterkant van je auto plakken. De landencodes zijn afgeleid van de naam van het land, maar dan wel in de eigen taal. Dan krijg je dus de A voor Oostenrijk (Autriche), de E voor Spanje (España), de S voor Zweden (Sverige) en CH voor Zwitserland (Confederatio Helvetica).



Tot 1975 bestond je kentekenbewijs uit 3 delen (I = voertuigbewijs, II = Tenaamstellingsbewijs, III = Overschrijvingsbewijs). Een kopie van die laatste moest je in een hoesje achter de voorruit stopen en elk jaar vernieuwen. In 1996 is dit afgeschaft. Nu werken we ook hiervoor met een kunststof kaart.

Vervolgens moet je belasting betalen. Voor een deel heb je dat al gedaan als je sinds 1931 brandstof hebt getankt bij de pomp. Ongeveer de helft van de prijs gaat nu naar de schatkist via accijns en btw. En indirect heb je al 'Belasting van Personenauto's en motorrijwielen' (BPM) betaald toen je auto in Nederland

geregistreerd werd. Die BPM hebben we te danken aan de invoering van de btw in de jaren '60. In plaats van een hoger btw-tarief voor luxe producten (zoals auto's) werd toen gekozen voor een tijdelijke en langzaam afbouwende 'bijzondere verbruiksbelasting'. Dat tijdelijke en langzaam afbouwende kwam te vervallen en in 1992 werd daar de BPM van gemaakt. Vanaf 2013 wordt de BPM volledig op basis van de CO₂ uitstoot van de auto bepaald. Maak je privékilometers in de 'auto van de zaak', dan heb je sinds 1951 waarschijnlijk te maken met 'fiscale bijtelling'.

Je moet ook bijdragen aan de kosten van het mooie wegennet in Nederland. Deze wegenbelasting of motorrijtuigenbelasting betaal je sinds 1926 als je een motorrijtuig bezit. Het idee erachter is dat wie gebruik maakt van de weg, daar ook aan meebetaald. De hoogte van de belasting hangt af van het soort voertuig, het gewicht en de uitstoot aan schadelijke stoffen. Het is een Rijksbelasting, maar de provincie pikt een graantje mee via de 'opcenten'. Nou ja, centen, tegenwoordig betalen we jaarlijks zo'n 7½ miljard aan wegenbelasting en wordt dat bedrag lang niet volledig uitgegeven aan de onderhoud van het wegennet. De auto wordt daarom wel de 'melkkoe' van de overheid genoemd. Hoe illustreer je dat nou met een frankeerstempel? Ik doe een poging met deze afdruk van Frama: Laat u niet te grazen nemen.



En dan heb je nog de verplichte verzekering, in Nederland geregeld via de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM). De bedoeling van die wet uit 1963 is om verkeersslachtoffers in financieel opzicht te beschermen. In 1960 waarschuwde Beck Assurantiën er al voor niet onverzekerde de weg op te gaan.



De WA-verzekering wordt afgesloten bij particuliere verzekeraars, zoals de Zwolsche Algemeene. De hoogte van de premie wordt berekend op basis van het gewicht van de auto. Overigens kon je ook vóór 1963 al een WA-verzekering afsluiten, getuige de afdruk uit 1953 van Helvetia.



Op vrijwillige basis kun je de WA-verzekering uitbreiden met beperkt casco (schade die niet is ontstaan door aanrijding, botsing of van de weg raken) of volledige cascodekking. Bij die laatste, ook wel all-risk genoemd, wordt ook schade aan je eigen auto vergoed. De cataloguswaarde van de auto is in dat geval bepalend voor de premie. In onderstaande gevallen komt volledig casco goed van pas!



De WA-beperkt casco wordt bij Nationale Nederlanden de 'WA-extra genoemd'. In onderstaande afdrukken noemen ze enkele zaken waar je dan ook tegen verzekerd bent.



Om goede rijders te belonen en slechte te straffen introduceerden verzekeraars de no-claimkorting. In 1982 werd overgegaan op het bonus-malussysteem. Daarbij stijgt je op de bonus-malusladder na een jaar schadevrij rijden (en krijg je korting) en zak je als je wel schade hebt geclaimd.



Met de autopolis van de Koninklijke Nederlandse Automobielen Club (KNAC) kun je zelfs 60% no-claim korting krijgen. Bij bonus-malus betaal je tegenwoordig tot 25% extra of krijg je tot 80% korting.



Als onbekend is wie je aansprakelijk moet stellen, kun je terugvallen op het in 1965 opgerichte Waarborgfonds Motorverkeer. Zij vergoeden de schade, veroorzaakt door een motorvoertuig, als de dader onbekend of onverzekerd is. Nederlandse motorrijtuigverzekeraars financieren het fonds.



Ook voordat je je verplicht moest verzekeren, kon je je natuurlijk al vrijwillig verzekeren tegen mogelijk onheil met je auto. In de afdruk van K 109 uit 1939 wordt er al reclame voor gemaakt.



Een inzittenden verzekering is een aanvullende verzekering die voorziet in een eenmalige uitkering bij overlijden of blijvende invaliditeit van één van de inzittenden (inclusief de bestuurder) als gevolg van een ongeval met de auto.



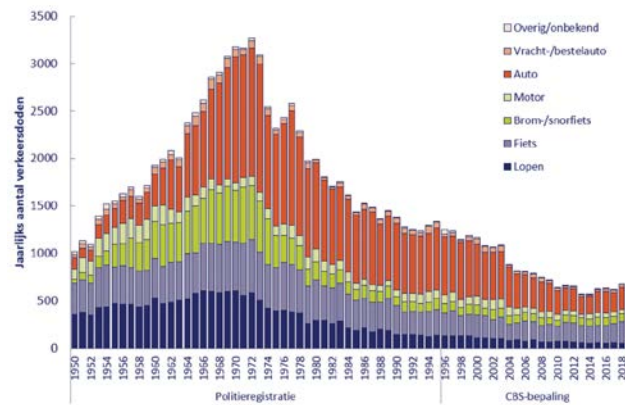
Je kunt je ook extra bijverzekeren voor de kosten van juridische hulp die je kunt invoeren bij onenigheid over je autoschade. Eigenlijk is dat een beperkte rechtsbijstandverzekering.



Verzekeraars gebruiken vaak zelf bedachte namen voor hun autoverzekeringen. Die gaan minimaal uit van WA, maar bieden de klant de mogelijkheid zich voor van alles en nog wat bij te verzekeren. Hieronder een paar voorbeelden van polissen.



En dan denk je dat je nu wel op pad kunt. Blijkt je auto ook nog te moeten voldoen aan tal van technische eisen. Die hebben veelal te maken met veiligheid. Hoewel er in 1929 al een Anti Blokkeer Systeem (ABS) voor remmen was ontwikkeld en de 'veiligheidskooi' sinds 1951 de passagiers beter beschermt, vroeg de Amerikaanse activist Ralph Nader in de jaren '60 aandacht voor de veiligheid van consumentenproducten. Ook bij auto's was dat hard nodig omdat de auto tot die tijd vooral robuust en bedrijfszeker moest zijn. Maar het aantal verkeersslachtoffers steeg alarmerend (zie de grafiek hieronder). Het resultaat was dat er vanaf het midden van de jaren '70 voorlichting, wet- en regelgeving en een boetebeleid kwam.



Gelukkig houden ontwerpers van auto's er al rekening mee dat je voor en opzij goed zicht hebt, je auto binnen de vereiste afmetingen blijft, de vereiste verlichting, reflectoren, binnen- en buitenspiegels en autogordels aanwezig zijn en of de snelheidsmeter ook in het donker afleesbaar is. Je bent er zelf verantwoordelijk voor dat je auto in een goede staat verkeert om veilig te kunnen rijden (bv. remsysteem, vering/opanging, stuurinrichting), kentekenplaten aanwezig en leesbaar zijn, het uitlaatsysteem over de hele lengte gasdicht is, het brandstofsysteem geen lekkage heeft, je banden minimaal 1,6 mm profiel hebben, deuren, motorkap en kofferdeksel goed sluiten, ruiten geen beschadigingen hebben waardoor het zicht verminderd wordt en je ruitenwischer (zodat je de wereld om je heen beter ziet, zie PR 3196) en claxon goed werken.



Vóór vertrek dien je te controleren of het peil van je brandstof, olie, koelvloeistof, ruitenwisservloeistof, remvloeistof en het antivriesmiddel (zie HR 469) in orde is. Verder moet je checken of je ramen en spiegels schoon zijn en nagaan of de bandenspanning ok is en de verlichting en de ruitenwissers werken. Tenslotte zorg je ervoor dat je je rijbewijs, kentekenbewijs, APK-keuringsbewijs en verzekeringspapieren bij je hebt. En tenslotte vergewis je je ervan of je niet teveel alcohol op hebt of drugs hebt gebruikt.



Van al die verplichtingen wil ik er een paar nog wat nader toelichten.

Al in 1956 kwam Henry Ford met de eerste autogordel. Volvo verbeterde die met de ontwikkeling van de driepuntsveiligheidsgordel, die in de jaren '60 al te koop was bij carrosseriefabriek Coenen, sinds 1971 verplicht is in nieuwe auto's en die je vanaf 1975 verplicht moet dragen. Veilig Verkeer Nederland geeft hier in z'n frankeerstempel bekendheid aan in de campagne met als motto 'autogordels, vast en zeker'. We zien dan meteen dat de naam veiligheidsgordel is vervangen door autogordel.



In 1985 werd de Algemene Periodieke Keuring (APK) ingevoerd. Dat die nodig was bleek o.a. uit het programma Kieskeurig, waar vanaf 1979 elke keer het 'wrak van de weg' werd getoond (en gehaald). Bij een APK wordt periodiek bekeken of de auto aan technische- en milieueisen voldoet. Zonder een geldig keuringsbewijs mag je niet op de openbare weg rijden. Er zijn vrijstellingen voor hele nieuwe en hele oude auto's. Bij de keuring wordt gekeken naar verkeersveiligheid (remmen, wielophanging, schokdempers, banden, stuurinrichting, verlichting, carrosserie) en milieuvervuiling (uitlaatgassen en olielekage). Om fraude tegen te gaan wordt sinds 1999 ook de kilometerstand genoteerd.



Vanaf 1960 zijn zowel de alcoholconsumptie als het autogebruik flink toegenomen, maar beiden gaan niet goed samen. Je rijgedrag wordt door alcohol negatief beïnvloed. Denk aan een vertraagde reactiesnelheid, verslechterde motoriek (waardoor je gaat slingeren), versmalling van je blikveld, een slechtere kleurwaarneming, zelfoverschatting, sufheid en slaperigheid. Alcohol veroorzaakt daardoor veel verkeersslachtoffers. In 1974 regelde de anti-alcoholwet dat de politie bij verkeersdeelnemers een alcoholcontrole (blaastest of bloedproef) mocht afnemen. Was je promillage hoger dan 0,5, dan was je de klos. Het Verbond voor Veilig Verkeer (later Veilig Verkeer Nederland) hield in die tijd voorlichtingscampagnes onder het motto 'glaasje op, laat je rijden' en 'weet je wetje, laat je rijden'.



Een latere leus was 'Rij Alcoholvrij!'. Tegenwoordig zijn er campagnes rond de BOB, de Bewust Onbeschoonken Bestuurder. In Nederland is rijden onder invloed al gauw een misdrijf. Je kunt bij overtreding een boete krijgen, maar ook kan je rijbewijs ingevorderd worden. En zoals u inmiddels uit het voorgaande begrepen hebt, mag je dan niet meer in je auto rijden.



Nieuwe banden hebben 8 mm profiel en winterbanden zelfs 9 mm. Winterbanden zijn van wat zachter rubber gemaakt. Als winterbanden afslijten tot minder dan 4 mm worden het eigenlijk zomerbanden. Het

minimum profiel voor autobanden is 1,6 mm, maar in de regel worden ze al vervangen bij 2 mm. Henze Autobanden herinnert ons eraan in hun frankeerstempel.



Bij een geringer profiel is er een verhoogd risico op aquaplaning (dunne waterfilm tussen band en wegdek) en wordt de remweg langer. Dit komt door het slechtere contact tussen band en weg. Overigens mag het verschil in profieldiepte tussen de linker en de rechterband op zelfde as niet meer dan 5 mm zijn. Vervang dus altijd twee banden tegelijk. Ook de juiste bandenspanning zorgt voor een goed contact met de weg, minder slijtage van de band, een geringer benzineverbruik en bij een te zachte band ook minder kans op een klapband doordat de band minder heet wordt.

Oh ja, en als je naar het buitenland gaat moet je, afhankelijk van het land, ook nog denken aan de 'groene kaart' van je verzekering, een milieusticker, autobaan- of tolvignet, veiligheidshesje, gevarendriehoek, alcoholtest, reservewiel, reserve lampjes of een EHBO-doos. En, afhankelijk van het weer en je bestemming, ook nog winterbanden of sneeuwkettingen. Die laatste zijn op de Nederlandse wegen overigens verboden!



Als iedereen alle verplichtingen in acht zou nemen dan verbaas je je erover dat er überhaupt nog iemand aan rijden toekomt. Daarmee komt de spreuk van de BOVAG en de RAI ineens in een heel ander daglicht te staan: Blij dat ik (eindelijk) rij!



Organisaties voor auto's

Met de komst van de auto kwamen er ook allerlei organisaties die de belangen van de gebruikers gingen behartigen. In dit deel werp ik een nadere blik op een aantal van deze organisaties.



Als je aan auto's denkt, denk je meteen aan de ANWB, die in 1983 al zijn 100-jarig jubileum vierde. Maar wacht even.... in 1883 waren er helemaal nog geen auto's! De letters ANWB staan dan ook voor Algemene Nederlandse Wielrijders Bond, en in 1883 waren dat met name de berijders van de 'hoge Bi'. Dat was zo'n fiets met een groot voorwiel, een klein achterwiel, een onhandig stuur, rubberen banden en een directe aandrijving op het voorwiel. Levensgevaarlijk dus, maar de ANWB organiseerde toertochten en wedstrijden voor de enthousiaste fietsers en lobbyde voor een soepeler regelgeving. Drukke winkelstraten waren immers verboden terrein voor deze fiets en je mocht niet harder dan 'een paard in matige draf'.



Opvallend is dat de volledige naam van de ANWB in stempelafdrukken niet voorkomt, maar wel vaak als onderschrift 'Toeristenbond voor Nederland' of later 'Koninklijke Nederlandse Toeristenbond' werd gebruikt. Je kunt dat beter begrijpen als je weet dat in 1884 het eerste 'bondshotel' werd geopend. Dat waren 'goedgekeurde' overnachtingsplaatsen waar ANWB-leden tijdens hun toertochtjes met korting konden overnachten en maaltijden en wijn tegen een gereduceerde prijs konden nuttigen. In 1898 waren er al 575 Bondshotels! De ANWB was dus eigenlijk een club die de belangen van toeristen behartigde. Voor reisinlichtingen en het bijhouden van toeristische voorzieningen had de ANWB een netwerk van 'consuls' op landelijk, provinciaal en regionaal niveau opgezet. De ANWB is dus vooral je gids op reis, zoals we zien in hun frankeerstempels.



De in een eerder deel van dit artikel al genoemde richtingaanwijzers waren er dus vooral vanuit toeristisch oogpunt. In de Eerste Wereldoorlog, toen ijzer schaars was, werden die aangevuld met de bekende betonnen 'paddestoelen'. Zoals u weet staan die vooral in de toeristisch aantrekkelijke gebieden. Om eigenaren van landgoederen te bewegen om wandelaars en fietsers toe te laten werd al in 1926 de 'Laat niet als dank' campagne gestart om deze gebieden niet te laten vervuilen. Later is deze spreuk ook nog gebruikt in frankeerstempels van de ANWB.



Alles goed en wel, maar wanneer komt de auto in beeld bij de ANWB? In 1920 nam de ANWB deel aan het Nederlands Wegencongres, waar het rijkswegenplan werd opgesteld met als doel het wegennet geschikt te maken voor gemotoriseerd verkeer. In die periode had de ANWB ook al oog voor de veiligheid van weggebruikers. In 1916 kwam het boekje 'regels van de weg' uit, dat o.a. voorzag in het rechts houden, voorrang verlenen en richting aangeven bij afslaan. In de jaren '20 kwamen daar de eerste verkeerslessen op scholen bij. Samen met enkele andere organisaties richtte de ANWB in 1932 Veilig Verkeer Nederland op.



Ook later blijft veiligheid een belangrijk thema voor de ANWB. In frankeerstempels zien we aandacht voor de technokeuring en voor de autogordel. De technokeuring kon je bijvoorbeeld uit laten voeren voordat je een tweedehands auto kocht. Eind jaren '50 werden er al autogordels ingebouwd in de auto's van de bondsrijkschoolhouders en van de wegwacht.



Vlak na de Tweede Wereldoorlog (in 1946, dit jaar dus 75 jaar geleden!) kwam de ANWB met een noviteit: de wegwacht. Zij boden ter plekke hulp aan met pech gestrande motorvoertuigen. En dat was toen geen overbodige luxe gezien de belabberde staat van de auto's en de wegen. Van de 30.000 rondrijdende auto's werden er het eerste jaar 10.000 geholpen! Aanvankelijk kwam de wegwacht langs op stoere Harley Davidson WLC motoren met zijspan, afkomstig van het Canadese bevrijdingsleger. Via de ANWB praatpalen kon je ze oproepen. Vanaf 1960 ging de wegwacht auto's gebruiken, maar door de keuze van het model verdween het stoere karakter wel. Bij pech kwam er namelijk een Citroën 2CV (jawel, een lelijke 'bestel' eend) langs om je weer op weg te helpen! Daarna werd het imago langzaam aan opgepoetst, eerst met een Renault 4 en vanaf eind jaren '70 diverse types Volkswagen. Tegenwoordig komen ze in een elektrische auto en in grote steden op een elektrische motorfiets.



De pechhulp breidde zich verder uit naar het buitenland, bijvoorbeeld via de Reis- en Kredietbrief, waarmee je vanaf 1957 bij pech in het buitenland een voorschot kon krijgen op pechhulp en medische hulp. Ongeveer tegelijkertijd startte de ANWB Alarmcentrale, die gestrande automobilisten in het buitenland weer op weg hielp. Op veel frankeermachines wordt ook reclame gemaakt voor de Nationale Hulpbrief. Over de 'wegewacht met een sterretje' is op internet niets terug te vinden, maar ik denk dat het te maken heeft met een uitbreiding van de wegwachthulp met een vergoeding voor rechtsbijstand en/of ongevallen.





Al in 1915 opende de ANWB zijn eerste winkels. Daar kon je kaarten en gidsen kopen, verzekeringen afsluiten en je reis plannen. Hier werd uitgebreid aandacht aan gegeven in frankeerstempels. Op de radio hoor je sinds 1964 de ANWB Verkeersinformatie, met berichten over het weer en over files. Concluderend kunnen we wel stellen dat de ANWB, met nu ruim 4,5 miljoen leden, een zeer actieve en veelzijdige bond met een rijke historie is, die veel voor Nederlandse weggebruikers betekend heeft.

KNAC



Nu we weten dat de ANWB er niet speciaal voor de automobilist was, kunnen we beter begrijpen waarom in 1998 daarnaast ook nog de Nederlandse Automobielen Club werd opgericht. Vlak na de oprichting van de NAC werd er een spectaculaire autorace gehouden van Parijs naar Amsterdam en terug, met deelname van bijna 60 auto's. Het doel van de club was 'het automobielwezen in Nederland te bevorderen', oftewel het leven van de automobilist aangenamer te maken. Dat deden ze door het keuren van benzinedepots, het maken van betrouwbaarheidsritten en het organiseren van congressen. Net als de ANWB hielden ze clubtochten (uiteraard met auto's) en richtten ze hotels op om tijdens die tochten in te overnachten. Door de hulp die ze aan het leger leverden kregen ze in 1913 het predicaat Koninklijk. Later gaf Prins Bernhard een koninklijk tintje aan de KNAC, door er 67 jaar enthousiast beschermheer van te zijn. Prins Bernhard hield wel van sportieve en snelle auto's.



Veiligheid was belangrijk voor de KNAC. Die werd vooral gezocht in rijvaardigheid, want aan de andere kant organiseerden ze ook snelheidswedstrijden en waren ze tegen een maximum snelheid. Na de Tweede Wereldoorlog kwam de KNAC als eerste met een anti-slip cursus.

De KNAC heeft ruim 12.000 leden. Veel van die leden hebben niet alleen een passie voor auto's, maar vooral interesse in oldtimers. Al jaren geeft de KNAC het tijdschrift 'de auto' uit en elk jaar een autojaarboek. Hoewel er nauwe banden met de ANWB zijn is de KNAC toch heel anders, want, zoals ze in de afdruk van RN 4335 vermelden, verschil moet er zijn!



ANAC

Op grond van de frankeerstempels in mijn verzameling weet ik dat er, in ieder geval tussen 1964 en 1988, nóg een club voor automobilisten is geweest, namelijk de ANAC. Die afkorting staat voor Algemene Nederlandse Automobilisten Club. Op Internet is er niets over te vinden, dus hou ik het bij onderstaande stempelafdrukken.



Alhoewel, ANAC (met hetzelfde logo als in PB 2796 gebruikt) doet momenteel in verzekeringen en hypotheek, en jawel, komt volgens hun website voort uit de Algemene Nederlandse Automobilisten Club! Ze presenteren zich dan ook als specialist op het gebied van motorrijtuigen.

NKC

De Nederlandse Kampeerauto Club (NKC) is in 1976 door een groep zelfbouwers opgericht en inmiddels uitgegroeid tot de grootste club voor camperbezitters in Europa met 58.000 leden. Ze hebben een eigen werkplaats, het Techno Centrum, en een eigen blad, de Kampeerauto. Verder organiseren ze reizen en evenementen, geven advies (bijvoorbeeld via de actie 'Weet wat je weegt' om te zwaar beladen campers te voorkomen) en hebben ze een eigen verzekering voor campers. Voor het vinden van goede overnachtingsplekken gebruiken ze de app 'campercontact'. Tenslotte organiseren ze de verkiezing van de 'Kampeerauto van het jaar'. Op stempelgebied hebben ze weinig te bieden, dus u moet het doen met stempels waarin een kampeerauto/camper genoemd wordt.



NCC

Hoewel liefhebbers van kampeerauto's juist niet voor een caravan kiezen kom ik zo toch bij hen uit. De afkorting NCC staat sinds 1957 voor 'Nederlandse Caravan Club' (niet te verwarren met het Nationaal Crisis Centrum of de Nederlandse Caviafokkers Club). Het woord 'caravan' komt van 'karavaan' en is een verplaatsbare woning. Bij sommigen is deze opvolger van de woonwagen ook wel bekend als 'sleurhut'. De NCC beheert 12 kampeerterrinen, waar kampeerevenementen worden georganiseerd. Verder zijn er weekendjes om met een caravan te leren rijden. Ook faciliteren ze in caravanstalling. Het lijkt me wel een gezellige club, gezien hun logo met een klomp die door een 'schicht van Bommel' wordt voortgetrokken.



EAC

De Stichting Economische Automobiel Club (EAC) is een consumentenorganisatie voor particuliere automobilisten. Sinds 1967 is hun primaire doel om de kosten van het autorijden zo laag mogelijk te houden. Aanleiding voor de oprichting was dat ze de macht van grote olieconcerns wilden breken door benzine met korting aan te bieden via de zgn. 'witte pompen'. De EAC kwam toen al met een tankpas om nog voordeliger te tanken. Dat sloeg aan bij de zuinige Nederlanders. Al snel kwam de EAC met goedkope verzekeringen, korting op accessoires, een eigen blad en een eigen weghulp, destijds de eerste concurrent van de Wegewacht van de ANWB. De naam van het blad was eerst 'Mijn Auto', daarna 'De Automobilist', vervolgens 'Auto Contour' en nu 'Auto & Mobiliteit'. Verder propageren ze een verantwoord autogebruik met aandacht voor milieu en veiligheid.



VVV/VVN

Over veiligheid gesproken....door het steeds verder groeiende (auto)verkeer werd het steeds onveiliger op straat. In 1932 werd het 'Verbond van Vereenigingen voor Veilig Verkeer' opgericht met als doel de verkeersveiligheid te bevorderen. Het Verbond zorgde voor bundeling van de inspanningen van vele plaatselijke verenigingen. In 1948 werd de naam aangepast in 'Verbond voor Veilig Verkeer'.



Daarbij waren de ogen vooral gericht op de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, voetgangers en fietsers. Vanaf de oprichting nam het verbond verkeersexamens af op scholen. Vanaf 1959 is er verplicht verkeersonderwijs op lagere scholen.





In 1970 zien we in de frankeerstempels dat de naam veranderd is in Veilig Verkeer Nederland. Het motto is sindsdien 'iedereen veilig over straat'.



In 2000 is er na een fusie (met de Voetgangersvereniging en met de stichting Kinderen Voorrang!) nog een tijdelijke naamswijziging geweest naar 3VO (wat staat voor Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie). Leuk bedacht, maar de naam sloeg niet aan en in 2006 werd het gewoon weer VVN.



Het VVV en VVN zorgden voor educatie en gedragsbeïnvloeding, o.a. door het organiseren van tal van campagnes. Die gingen bijvoorbeeld over veilig oversteken (links, rechts, links) en valhelm hoofdzaak. In hun frankeerstempels werd hier ook veelvuldig aandacht aan geschonken.



Er was ook aandacht voor de automobilist. Denk aan 'Een verblinde bestuurder is stekeblind', 'Achter vrij? Voor vrij? Dan pas inhalen!', 'Glasje op, laat je rijden!', 'Gladde wegen, pompem remmen' en 'Twee uur rijden, kwartier rust'. Van recenter datum zijn de campagnes rond de BOB (Bewust Onbeschonken Bestuurder) en MONO (geen mobieltje gebruiken tijdens het rijden), maar die heb ik nog niet in frankeerstempels gezien.





Een vlek op het blazoen van VVN is dat 3 directeuren hun functie opgaven nadat ze waren betrapt op te hard rijden. Een directeur van zo'n club moet immers wel het goede voorbeeld geven!



BOVAG

In 1930 koos de BOND Van Automobielhandelaren en Garagehouders ervoor zich kortweg BOVAG te noemen. Deze brancheorganisatie vertegenwoordigt auto- en truckdealers en bedrijven die zich bezig houden met autoschadeherstel, tweewielers, caravans en campers, aanhangwagens, motorenrevisie, autoverhuur, autowas of autopoeits. Zo'n 8500 bedrijven lid van deze vereniging.

De BOVAG is niet alleen een belangenorganisatie, die nieuws, informatie en voorlichting geeft, maar ook een werkgeversorganisatie die zich bezig houdt met arbeidsvoorwaarden, arbeidsomstandigheden, onderwijs, collectieve regelingen en pensioenen.



Het BOVAG-logo, met het tandwiel en de moersleutel, is bij veel Nederlanders bekend, en op creatieve wijze verwerkt bij het 50-jarig bestaan in 1980.



In 1949 heeft de BOVAG de stichting VAM (later Innovam) opgericht. Dat staat voor 'Vakopleiding Automobielen- en Motorrijwielbedrijf' en is een opleidingsinstituut voor bijvoorbeeld automonteurs.



De Bovemij (BOVag VERzekeringsMaatschappij) is de verzekeringsmaatschappij van de BOVAG, gestart in 1963. Later leverde de Bovemij naast verzekeringen ook financieringen voor de opzet van een 'leasevloot', rechtshulp en data-oplossingen voor BOVAG-leden.



Sinds de jaren '70 koopt menig een occasion meer van 'Beun de Haas', maar alleen nog een met de zgn. BOVAG Garantie. Via een kwaliteitscontrole op de BOVAG-leden kunnen ze de garantie geven dat als er binnen 6 maanden na aankoop een voorheen niet waarneembaar gebrek optreedt, dit kosteloos hersteld wordt. Hieronder 2 bedrijven die BOVAG-garantie geven.



Overigens is de BOVAG in 2020 een eigen occasionplatform, www.viaBovag.nl, gestart. Daarop worden uitsluitend auto's, motorfietsen en e-bikes met BOVAG-garantie aangeboden. Eerder (2008) werd al gestart met een eigen pechhulpdienstverlening, als tegenhanger van de Wegenwacht van de ANWB en RouteMobiel. Garage TAP leverde in 1982 al BOVAG-takelwagenservice.



Sinds 2013 voert BOVAG elk jaar onderzoeken uit voor haar leden, zoals de veranderende consument en veranderende marktomstandigheden, voor de verschillende aangesloten sectoren.

FOCWA

De Federatie van Ondernemers in de Carrosserie- en Wagenbouw en Aanverwante bedrijven, kortweg FOCWA, is sinds 1936 de brancheorganisatie voor schadeherstelbedrijven. De 1800 leden van deze club voerden hun werkzaamheden tot 2018 uit conform de FOCWA standaard. Sindsdien werken ze samen met de BOVAG volgens de 'Branchenormering Schadeherstel'. Deze keurmerken zijn uiteraard ingevoerd om beunhazerij tegen te gaan.



De FOCWA richtte zich in eerste instantie vooral op de carrosserie en gaf een gelijknamig blad uit. Tegenwoordig is dat het FOCWA-magazine. Verder organiseren ze ieder jaar een congres voor de schadeherstelbranche. Ik heb de FOCWA niet op een eigen frankeermachine kunnen betrappen, maar Autobedrijf Van Udenhout noemt de FOCWA gelukkig wel in hun stempel. Het Auto Schade Centrum in Leiderdorp noemt zich een FOCWA Garantiebedrijf.

RAI

De RAI-vereniging is grootaandeelhouder van het bekende RAI Tentoonstellings- en Congrescentrum in Amsterdam, dat, samen met de opvallende mast, is afgebeeld in de afdruk van FR 20238.



De oorsprong van de RAI ligt al in 1893. Er was toen een wildgroei aan rijwieltentoonstellingen en de toenmalige vereniging Rijwiel Industrie (RI) wilde dat tegengaan door jaarlijks één landelijke tentoonstelling te organiseren. De eerste tentoonstelling werd in 1895 gehouden. In 1956 was het, getuige de afdruk van F 1726, tijd voor de 36^e tentoonstelling, van auto's....



Auto's ? Het was toch voor de rijwielindustrie? Klopt, maar in 1900 werd er een A aan de naam toegevoegd en sindsdien werden er ook automobielen tentoongesteld. Sinds 1950 organiseren ze aparte tentoonstellingen, zoals de BedrijfsautoRAI, FietsRAI en CaravanRAI.



De sinds 2019 Koninklijke RAI behartigt de belangen van meer dan 700 fabrikanten en importeurs van personenauto's, vrachtauto's, aanhangwagens, opleggers, carrosserieën, motorfietsen, scooters en (brom/snor) fietsen. Leveranciers van onderdelen en garage-uitrustingen mogen ook meedoen.



De tentoonstellingen in de RAI waren populair, want zelfs de standhouders maakten er reclame voor. De Hollandsche Disconterings Maatschappij (HDM) was in de jaren '50 diverse keren aanwezig met een stand. In 1958 waren ze te vinden in stand 103.

KNVTO

En dan had je nog de organisaties die opkwamen voor transportondernemingen. In 1981 was de KNVTO (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Transport Ondernemingen) al een eeuw 'onderweg' met het behartigen van werkgeversbelangen in het personen- en goederenvervoer.



Ik vroeg me af welke transportondernemingen in 1881 deze vereniging opgericht hebben. Nou, dat zit zo. Het begon in 1881 met de Nederlandsche Vereeniging voor Locaalspoor- en Tramwegen, die in 1935 van naam veranderde: Nederlandsche Vereeniging voor Tramweg- en Autotransport-diensten. Nadat deze vereniging in de Tweede Wereldoorlog tot liquidatie werd gedwongen, werd hij in 1946 heropgericht onder de naam Nederlandse Vereniging voor Transport Ondernemingen. De K van 'koninklijke' verschijnt in 1960 in het frankeerstempel. De aanleiding daarvoor is onduidelijk.



De KNVTO had afdelingen per bedrijfstak, zoals het openbaar vervoer, toerwagens, taxi's en goederenvervoer. In 1990 ging de KNVTO samen met de FNOP (Federatie van Nederlandse Organisaties voor het Personenvervoer, opgericht in 1952) verder als 'Koninklijk Nederlands Vervoer' (KNV). KNV Goederenvervoer is in 2011 bij Transport en Logistiek Nederland (TLN) gevoegd.



Bezoek ook onze website: www.knv.nl	's-Gravenhage	👑 TNT post
	19.05.09	€00044 ct
	Postbus 19365 2500 CJ	# FR 816014 Nederland

BBN

Op internet zag ik een foto van de stand van de Bond van Bedrijfsautohouders in Nederland (BBN) op de tentoonstelling van de RAI in 1924. Zoals in een eerder deel van dit artikel vermeld (zie afdruk van K 124), hield deze bond zich in de jaren '30 al bezig met de verbetering en modernisering van het Nederlandse

wegennet. Eind jaren '50 zien we deze organisatie nog terug in FR 6556 onder de naam Bond van Bedrijfsautoverkeer in Nederland. Daarna is er niets meer over terug te vinden.



TLN

Volgens hun eigen website is Transport en Logistiek Nederland (TLN) dé ondernemersorganisatie voor de transport- en logistieksector. De vereniging heeft 5000 leden. Ze voert namens alle aangesloten werkgevers de cao-onderhandelingen, zorgt voor een gunstig ondernemersklimaat en verdedigt de belangen van de sector bij geplande wetswijzigingen.

TLN is in 1993 ontstaan uit een fusie van Wegvervoer-CVO en NOB-Wegtransport. In 2011 is KNV Goederenvervoer bij TLN gevoegd. Sinds 2012 gaat de zelfstandige expediteursorganisatie FENEX verder onder de koepel van de TLN.



In de afdruk van FR 52273 worden zowel de FENEX als de FIATA aangehaald. FENEX is de eigenaam van de 'Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek'. De FIATA is de internationale organisatie voor vrachtvervoerders. FIATA is gelukkig wel een afkorting, die staat voor Fédération Internationale des Associations des Transports et Assimilés. Waarvan akte.

De Christelijke Vervoers Organisatie (CVO) heeft niet zo lang bestaan. Die was namelijk enkele jaren eerder ontstaan door samenvoeging van de Katholieke (KVO) en de Protestants Christelijke (PCB) vervoersorganisaties en had 2600 leden. Op frankeermachine PR 10172 zien we mooi de overgang van PCB op CVO.



De letters NOB in NOB-Wegtransport staan voor 'Nationale Organisatie voor het Beroepsgoederenvervoer'. Deze wegvervoersorganisatie had 4600 leden. Van deze organisatie komen we al in de jaren '50 frankeerstempels tegen. Dat kan ook wel kloppen, want in 1973 vierden ze het 25 jarig jubileum, getuige de afdruk van PB 1224.



EVO en FENEDEX

De Eigen Vervoerders Organisatie is een branche overstijgende logistieke belangenbehartiger, die streeft naar goed functionerende goederenstromen over de weg, het spoor, het water en door de lucht. EVO bestaat sinds 1940 en had zo'n 20.000 leden, waarmee ze ongeveer 70% van de economische bedrijvigheid in Nederland 'aan boord hebben'.



Het in 1954 opgerichte FENEDEX (FEDeratie van NEDerlandse EXporteurs) was een particuliere vereniging van Nederlandse Exporteurs. Hun doel was de kwaliteit van het exporteren te bevorderen. In de afdruk van FR 940574 wordt reclame gemaakt voor de website evofenedex. Dit duidt erop dat EVO en FENEDEX zijn samengegaan en verder gaan als één netwerk voor logistiek en internationaal ondernemen. Ze doen dit officieel pas sinds 2020, maar blijkbaar was er al vanaf 2017 digitale samenwerking. En evofenedex gaat op zijn beurt weer samenwerken met TLN. Nou, dan is het kringetje rond.



En wie dacht dat je zomaar een vrachtje mocht vervoeren, kan beter eerst even bij de NIWO langsgaan. De Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie (tegenwoordig 'Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie') is namelijk de vergunningverlener die op grond van de wet wegvervoer eurovergunningen verleent aan transportondernemingen. Elke 5 jaar beoordeelt de NIWO of de ondernemingen nog steeds voldoen aan kwalitatieve eisen m.b.t. kredietwaardigheid, betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en reële vestiging. Ze verstrekken bestuurdersattesten voor niet-EU chauffeurs, ritmachtigingen en CEMT-vergunningen en geven TIR-carnets af. Als u wilt weten waar dat allemaal over gaat mag u zelf even verder googlen.



En naast de werkgevers hebben de werknemers zich natuurlijk ook verenigd. Dat begon net na de eeuwwisseling, mede als gevolg van de spoorwegstaking in 1903. De vakbonden voor vervoerspersoneel waren er toen niet voor autorijdend personeel, maar voor tram- en spoorwegpersoneel. Je had de Bond voor Staatsspoorwegpersoneel, de Bond van Orde (voor de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij) en de Nederlandsche Roomsche-Katholieke Bond van Spoor- en Tramwegpersoneel St. Raphael. Na de oorlog werden de katholieke vakorganisaties van wegvervoerder Van Gend & Loos en de KLM hieraan toegevoegd

en werd de naam Nederlandse Katholieke Bond van Vervoerspersoneel St. Raphael (KBV). Sint Raphael was één van de patroonheiligen van reizigers.



In 1902 was onder de naam 'St. Leonardus' (patroonheilige van de vervoerders) al een andere bond opgericht, die later de Katholieke Bond van Werknemers in het Transportbedrijf St. Bonifacius zou gaan heten. Bonifacius, die in 754 zijn laatste reis naar Dokkum maakte, was de patroonheilige van de transportarbeiders.



In 1913 volgde de Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (NVSTP), die in 1951 verder ging onder de naam Nederlandse Vereniging van Vervoerspersoneel (NV).

De Centrale Bond van Transportarbeiders (CBT) ontstond in 1918 uit een fusie van enkele kleinere bonden en werd in 1950 hernoemd tot Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf. Deze bond had een socialistische achtergrond.



En de ene fusie volgde de andere daarna op. Eerst gingen de NV en de CBT in 1956 samen op in de Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (NVB). De NVB ging in 1972 verder als Vervoersbond NVV.



St. Bonifatius was na de oorlog één van de vakbonden die waren aangesloten bij de Katholieke Arbeidersbeweging (KAB). In 1963 ging de KAB bij het Nederlands Katholiek Vakverbond (NKV) en werd St. Raphael samengevoegd met St. Bonifacius tot de Nederlandse Katholieke Bond van Vervoerspersoneel (KBV). St. Raphael en St. Bonifacius verdwenen uit de naam om de confessionele grondslag los te laten. In 1972 wijzigde de Katholieke Bond van Vervoerspersoneel (KBV) zijn naam in Vervoersbond NKV.



Vooruitlopend op de fusie van het NVV en het NKV tot de Federatie Nederlands Vakverbond (FNV) in 1976 vormden de Vervoersbond NVV en de Vervoersbond NKV in 1974 al de Federatie van Vervoers Vakorganisaties (FVV). Naar buiten was de naam Vervoersfederatie NVV/NKV. In 1979 werd de naam veranderd in Vervoersbonden FNV en na de fusie in 1982 werd het Vervoersbond FNV. In 1998 ging die weer op in FNV Bondgenoten.



SWOV

Deze afkorting wordt gebruikt door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Dat is een onafhankelijk wetenschappelijk onderzoeksinstituut dat zich bezig houdt met de verkeersveiligheid. Die wordt vooral beïnvloed door de omvang en de samenstelling van het verkeer. Verder kijken ze naar de inrichting van de infrastructuur, bijvoorbeeld hoe je rotondes het beste kunt inrichten. Ook werd aandacht besteed aan de zgn. dode hoekproblematiek. Daaruit leren we bijvoorbeeld dat je vanuit je voertuig op wel 5 plekken rond je auto geen zicht hebt.



VVCR

Het Verkeers Veiligheids Centrum Rozendom bestaat al sinds 1972. Wat begon als een anti-slipschool is uitgegroeid tot een veelzijdig, innovatief en kwalitatief Verkeers Veiligheids Centrum. De veelzijdigheid komt o.a. tot uiting in beroepsopleidingen en rij-simulators met virtual reality systemen. Innovatief is o.a. Het Nieuwe Rijden, de rijstijl van de 21^e eeuw. De kwaliteit blijkt uit de gecertificeerde opleidingen.



Samenvattend kan ik denk ik wel stellen dat door het lezen van dit artikel ruim 30 abstracte afkortingen, waarvan u vele nog nooit eerder gehoord had, voor u tot leven zijn gekomen!

Specifieke auto onderdelen

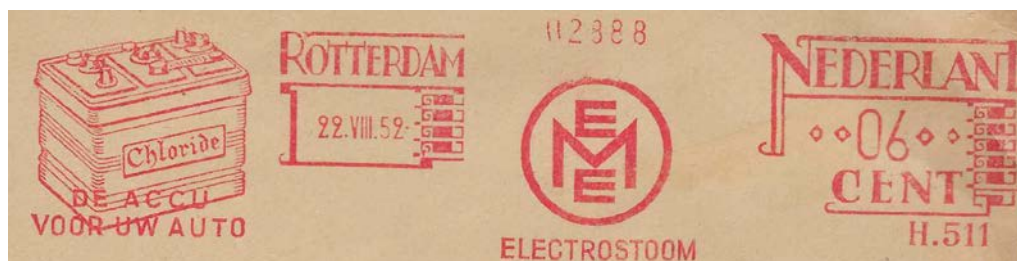
Ik heb ze niet nageteld, maar moderne auto's bestaan toch al gauw uit 30.000 onderdelen. Veel onderdelen zijn essentieel, andere optioneel. U weet niks van auto's? Nou, loop dan maar even mee door het onderstaande auto-ABC, waarin ik u nader kennis laat maken met enkele specifieke onderdelen van een auto.

Accu

Een autoaccu is eigenlijk een oplaadbare batterij. De accu werkt via twee chemische reacties. Bij de minpool worden elektronen vrijgemaakt en bij de pluspool worden elektronen gebonden. Hierdoor ontstaat een spanningsverschil, waardoor er een stroom gaat vloeien. Sluit je dat ergens op aan dan gaat er bijvoorbeeld een lampje branden. Een 12-volts accu die in auto's gebruikt wordt is eigenlijk een heel stel 'batterijen', die elkaar versterken. Handig is dat het proces bij een autoaccu ook in omgekeerde volgorde kan verlopen, waardoor de accu weer wordt opgeladen en dus een accumulator is.



Luigi Galvani en Alessandro Volta ontdekten al in de 18^e eeuw het principe van de accu. Zij gebruikten zink en zuur. Johan Wilhelm Ritter kreeg in 1803 als eerste het oplaadproces onder de knie. Een halve eeuw later wist Jozef Sinsteden beide processen te combineren in zijn loodzwavelzuuraccu. Later ging men loodchloride en andere chemische stoffen gebruiken. Tegen de tijd dat de eerste auto's ontwikkeld werden gebruikte men een dynamo om stroom op te wekken, een accumulator om het op te slaan en een elektromotor die elektrische energie kon omzetten in mechanische aandrijving. Zie hier de eerste elektrische auto's!



Hedendaagse accu's zijn kunststof bakken, gevuld met zwavelzuur en dunne loodplaatjes. Er zijn 6 cellen, die elk 2,1 volt leveren, in totaal dus 12,6 volt. Bij een ontbrandingsmotor is een accu nodig om de motor te starten. Dat gaat via de startmotor (een elektromotor) die zijn elektriciteit uit de accu haalt. Een goede accu zorgt dus voor een goede start, en anders moet je duwen....



Banden

Ik had voor de bougie (geeft een elektrische vonk, waarmee het gasmengsel in de motor tot ontbranding komt) kunnen kiezen, maar kies toch voor de banden. Je autobanden zijn het enige contactpunt tussen je auto en de weg. Ze zorgen niet alleen voor grip op de weg, maar ook voor vering. Die vering krijg je doordat er lucht in de banden zit. De Schot Robert William Thomson bedacht in 1841 het principe van de luchtband. Hij gebruikte een binnenband en een buitenband. De buitenband is stevig en voorkomt te snelle slijtage. De binnenband is soepel en wordt vol lucht geblazen. Een ventiel zorgt ervoor dat de lucht er wel in, maar niet uit kan. De binnenband drukt tegen de buitenband en dat zorgt voor stevigheid. Voor fietsen is dat prima, maar bij auto's zorgde dat al snel voor warmteontwikkeling, slijtage en dus lekke banden.



Daarom ging men over op 'tubeless' banden. Dat zijn binnenbandloze buitenbanden die om een luchtdichte velg zitten. Voor een optimaal weggedrag (i.v.m. veiligheid), en om onnodig brandstofverbruik en slijtage te voorkomen, is het van belang de banden zover op te pompen dat ze de juiste bandenspanning hebben. Bij auto's is dat meestal 2,5 bar.

Banden van alleen rubber zouden te hard slijten. Daarom wordt gebruik gemaakt van een karkas van gevlochten staaldraad en kunstvezels als polyester en nylon, waar het rubber op wordt bevestigd. Het karkas werd eerst diagonaal (t.o.v. de rijrichting) aangebracht, en sinds 1946 radiaal (haaks t.o.v. de rijrichting). Radiaalbanden zorgen, zeker in de bochten, voor een beter wegcontact en minder slijtage.



Het loopvlak van autobanden is door slijtage vaak eerder toe aan vernieuwing dan de rest van de band. In de jaren '50 had men daar al een mooie oplossing voor: verzolen of coveren! Net als bij je schoenen breng je er

dan een nieuw loopvlak op aan. Wat precies het verschil is tussen verzolen en coveren is mij niet duidelijk geworden. Waarschijnlijk een beter procedé.



Over de profieldiepte hebt u in een eerder deel al kunnen lezen. Als u wel eens detectives kijkt weet u ook dat het profiel van banden niet altijd hetzelfde is. Het beste profiel hangt af van het gebruik. Denk aan zomerbanden, winterbanden of sportbanden. Het bandenprofiel bestaat uit lengtegroeven, breedte groeven en schouderblokken. Lengtegroeven zorgen voor waterafvoer. Breedte groeven staan haaks of schuin op lengtegroeven en zorgen met name voor grip op de weg. Schouderblokken zitten aan de zijkant van de band en zorgen voor stabiliteit en wegligging. Een combinatie van de drie zorgt voor een bepaald patroon, zoals te zien is in de afdruk van PR 3541.



Na het monteren of repareren moet je banden balanceren. Balanceren (mooi weergegeven in FR 6919) zorgt ervoor dat het wiel zonder trillingen kan rollen. Dat geeft meer rijcomfort en zorgt voor minder slijtage van je banden.



Carrosserie

Voor het zicht maakt de carrosserie de auto. De carrosserie is namelijk de bovenbouw van de auto, vroeger ook wel het 'koetswerk' genoemd. De carrosserie werd op het chassis gezet. Dat is het onderstel, waar vroeger ook alle aandrijvende onderdelen toe behoorden. Tegenwoordig hebben personenauto's een zelfdragende carrosserie, die één geheel vormt met het chassis. De carrosserie bestond aanvankelijk vaak uit hout. Later was staal gebruikelijk, maar aluminium en kunststof zijn de laatste tijd in opmars.



In de carrosserie zijn verschillende stijlen te onderscheiden, zoals de coach (tweedeurs, 4 zitplaatsen en aparte kofferbak), de sedan (een vierdeurs coach), de coupé (een sportieve afgevlakte coach), de hatchback

(met een geïntegreerde kofferruimte en een grote achterklep), een stationwagon (met een aanzienlijk grotere kofferruimte), en een cabriolet (met een verwijderd, wegklapbaar of wegvouwbaar dak). Afbeeldingen hiervan zijn al bij eerdere delen van dit artikel getoond.

Distributieriem

Een auto heeft natuurlijk enkele deuren, maar die zijn onderdeel van de carrosserie. Ik ga het daarom hebben over de distributieriem. Deze met vezels versterkte getande aandrijfriem zorgt voor de overbrenging tussen de krukas en één of meer nokkenassen in de cilinderkop. Het aantal omwentelingen van de nokkenassen is daardoor de helft minder dan die van de krukas. Het draait bij de distributieriem om de timing. De distributieriem zorgt er in een automotor voor dat de kleppen die brandstof aan de motor toevoegen en de kleppen die verbrande brandstof uit de motor afvoeren precies op tijd openen en sluiten en dat alle kleppen dicht zijn als de brandstof in de motor verbrand wordt. Die riem is aan slijtage onderhevig en je wilt niet dat hij breekt tijdens het rijden, omdat de zuigers dan de kleppen kunnen raken, hetgeen je nogal op kosten jaagt. Of de Utrechtse Drijfriemenfabriek ook distributieriemen maakte weet ik niet, maar het is wel een leuk stempel.



Elektrisch systeem

Een deel van het elektrische systeem van de auto is al behandeld bij de accu. Maar er is meer! De elektriciteit wordt niet allen gebruikt om de motor te starten, maar ook om bijvoorbeeld de zijruiten open en dicht te doen, de spiegels te stellen, de autoradio te voeden, de ruitenwissers te laten wissen, de stoelverwarming in te schakelen of om de contactschakelaar aan te zetten. En dan heb ik het nog niet eens gehad over de vele lampjes die er in een auto zitten zoals koplampen (dimlicht, stadslicht, groot licht), achterlichten, mistlicht, remlicht, derde remlicht, achteruitrijlicht, kentekenplaatverlichting, bochtverlichting, breedstralers, verstralers, dashboardverlichting, interieurverlichting, laadruimteverlichting, dagrijlichten (in nieuwe auto's) en knipperlicht (richtingaanwijzer of alarmlicht).



Dimlicht wordt trouwens zo genoemd omdat je daarmee het groot licht tempert, en daardoor tegenliggers niet verblind. De term stadslicht is een erfenis uit de jaren '50, toen het gebruikelijk was om in de stad minder felle lichten te gebruiken. Stadslicht zou nu beter parkeerlicht genoemd kunnen worden, omdat het bedoeld is om een geparkeerd voertuig zichtbaar te maken.



Filters

Bij een beurt moet je vaak filters vervangen. Dat kan gaan om een oliefilter, een luchtfilter, een brandstoffilter, een roetfilter of een interieurfilter. Het oliefilter zorgt ervoor dat er schone olie naar de motor en de bewegende delen gaat. Een verbrandingsmotor heeft ook zuurstof nodig en het luchtfilter zorgt ervoor dat stof, pollen ed. uit de aangezogen lucht worden gefilterd. Ook de brandstof moet schoon zijn en dus zit er tussen je brandstoftank en de motor een brandstoffilter. Om roetuitstoot tegen te gaan hebben veel dieselauto's een roetfilter. Het interieurfilter tenslotte zorgt ervoor dat er schone lucht in de auto komt als je de ventilatie aanzet.



Gaspedaal

Bij het autorijden zijn 3 pedalen van belang. Van links naar rechts zijn dat de koppeling, de rem en het gaspedaal. Met het gaspedaal regel je de toevoer van het brandstof/luchtmengsel, daarmee het vermogen van de motor en uiteindelijk natuurlijk de snelheid waarmee je rijdt. Het gaspedaal is via een bowdenkabel (staaldraad in een holle omhuizing) verbonden met de gasklep van de carburateur (zorgt voor verneveling brandstof en vermenging met lucht) of het gasklep huis van een moderne injectiemotor. Tegenwoordig is de kabel vervangen door een 'drive-by-wire' systeem. Dit elektronische systeem zorgt ervoor dat het motorgedrag wordt aangestuurd door de auto-elektronica. Dat maakt bijvoorbeeld 'cruise control' mogelijk, waarbij je geen gas geeft, maar toch met een vaste, vooraf ingestelde snelheid, rijdt. Aan het gaspedaal kan ook een snelheidsbegrenzer worden gekoppeld.

Handrem

Bij gebrek aan een stempel met een gaspedaal of een handrem, toeter ik er even één van een hoorn (ook wel claxon genoemd) tussendoor. Daarmee geef je een geluidssignaal om andere weggebruikers te waarschuwen om dreigend gevaar af te wenden.



De handrem is niet bedoeld om tijdens het rijden de auto mee te remmen, want dat doe je met je voetrem (rempedaal). Maar stel je staat op een helling en moet optrekken. Dan zit je linker voet op de koppeling en je rechter voet op het gaspedaal. Voor een dergelijke hellingproef gebruik je de handrem. En trouwens ook als je je auto parkeert op een hellend vlak. Eigenlijk is de handrem dus een parkeerrem. De naam van deze 'rem' is niet zo vreemd, want meestal activeer je hem door met de hand aan een hendel te trekken. Daardoor worden op een mechanische manier de wielen geblokkeerd.

Interieur

Het interieur van je auto wordt standaard meegeleverd. Dat is fijn, want wat moet je met een auto zonder stoelen? Maar ja, de bekleding is niet altijd naar jouw smaak. Geen nood, dan doe je er toch autostoelhoezen omheen, of je laat de stoelen opnieuw bekleden, bijvoorbeeld met leerdoek.

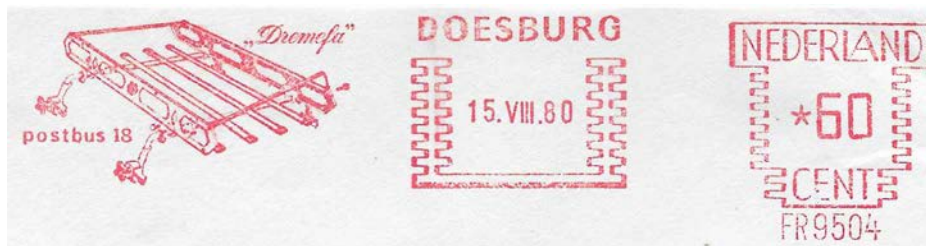


Voor veel mensen is hun auto toch een statussymbool. Gelukkig zijn er tal van mogelijkheden om het interieur van je auto te pimpen, het rijden aangenamer te maken, of gewoon je auto te beschermen. Om met dat laatste te beginnen, denk aan automatten of instaplijsten. Met handremhoezen, een pookzak, een pookknop en stuurhoezen ziet het er al beter uit. Door een middenarmsteun, een telefoonhouder en een bekerhouder rij je relaxter. En het ultieme geluk krijg je wellicht door dashboardstyling, een sportstuur (of racestuur), racepedalen (of pedalen met led-verlichting), head up display, shift lights, een meterset of een carbonlook.



Jashanger

Ik ken eigenlijk geen auto-onderdelen met een J, dus moet ik even een noodgreep toepassen. Stiekem heb ik een onderdeel uit het interieur weggelaten en dat voer ik nu op bij de J, terwijl het eigenlijk met een K begint. Het gaat om de jashanger, die eigenlijk kledinghanger heet. Je plaatst hem meestal achter de voorstoel bij de hoofdsteun en je kunt er tijdens het rijden je (colbert)jas aan hangen, zodat hij niet vol met vouwen en kreukels komt te zitten. Handig toch? En bij gebrek aan een frankeerstempel hiervan toon ik u een imperiaal. Daar kun je je jas ook aan hangen (liever niet tijdens het rijden!), maar je kunt dit rek op het dak van je auto beter gebruiken om bagage op te binden als je te weinig ruimte in je kofferbak hebt. De imperiaal was vooral populair in de jaren '60 en '70, toen veel mensen een kleine 4 persoons auto met een (te) kleine kofferbak hadden. Later werden afsluitbare en spatwaterdichte dakkoffers en skiboxen populair.



Koppeling

De koppeling in je auto is nodig om vermogen (energie per tijdseenheid) over te brengen van een aandrijvende as naar een aangedreven as. Bij een verbrandingsmotor wordt gebruik gemaakt van een schakelbare koppeling. De koppeling zit tussen het vliegwiel van de motor en de versnellingsbak. Simpel gezegd moet je de koppeling zien als een aantal platen, die met veren tegen elkaar aan gedrukt worden. Door op je koppelingspedaal te trappen worden de platen enigszins ontkoppeld, waardoor je van versnelling kunt wisselen.



Lak

Toen de autodealer aan mijn vrouw vroeg welke auto ze wilde, antwoordde ze: 'Doe maar een rode, maar geen metallic'. Blijkbaar was de lak voor haar van groot belang. Bij autolak hebben we het dan ook niet over zomaar een verfje. Op het metaal gaat eerst een primer. Die zorgt voor roestbescherming en voor hechting van de tweede laag, de kleurlak, die de auto z'n kleur geeft. Tenslotte komt er nog een laag blanke lak overheen. Die beschermt de kleurlak en zorgt voor een diepe glans van de gekozen kleur. Aan metallic lak zijn metaaldeeltjes toegevoegd, waardoor je een glittereffect krijgt. Onderstaand drie mooie stempels m.b.t. autolak.





Motor

De motor zorgt voor de omzetting van chemische energie in mechanische energie. Door de verbranding van de benzine gaat de krukas draaien. De motor doorloopt 4 'slagen'. Bij de inlaatslag wordt lucht en brandstof binnen gehaald. Tijdens de compressieslag wordt het mengsel samengeperst. In de arbeidsslag vindt door een vonk van de bougie de ontbranding plaats. Door de kracht die hierbij vrijkomt wordt de zuiger omlaag gedrukt. De uitlaatslag tenslotte zorgt ervoor dat de verbrande gassen (uitlaatgassen) verwijderd worden en de zuiger weer omhoog beweegt. Auto's hebben meerdere cylinders waarin zich dit proces afspeelt. Van belang daarbij is dat de cylinders op een juiste afwisselende manier ten opzichte van elkaar de 4 slagen doorlopen.



Twee stempels m.b.t. motoren riepen nog vragen op, nl. de slogan 'geen motor zonder rotor' en de term motorreductoren. Een rotor lijkt een onderdeel van de motor, maar blijkt gewoon de naam van een onderneming te zijn die sinds 1958 bezig houdt met elektromotoren. Een motorreductor blijkt een combinatie van een tandwielkast en een geïntegreerde elektromotor te zijn. Beiden dus niet relevant voor dit artikel, maar toch leuk om te weten!



Nokkenas

We blijven nog even in de buurt van de motor. De nokkenas wordt namelijk toegepast om de kleppen van een verbrandingsmotor te bedienen. Hij dient ervoor om een draaiende beweging van een as om te zetten in een op- en neergaande beweging. Daartoe is de nokkenas voorzien van zgn. excentrieken (staan dus niet in het midden). De krukas heeft hetzelfde effect, maar die werkt met 'krukken'. De nokkenas kan de stroomverdeler, de oliepomp, de waterpomp en de brandstofpomp aandrijven. De nokkenas is bij sommige motoren bovenliggend, en bij andere onderliggend.

Olie

Motorolie is de smeerolie voor je verbrandingsmotor. Hierdoor wordt de wrijving, en dus de slijtage, van je motoronderdelen minder. Nu zijn er talloze soorten motorolie. Deze worden ingedeeld in SAE-nummers, vastgesteld door de Society of Automotive Engineers. SAE 15W40 geeft de viscositeit bij lage (eerste cijfer) en hoge temperatuur (tweede cijfer) aan. Hoe lager het eerste getal, hoe makkelijker je motor zal starten bij

lage temperaturen. Echter, een te dunne olie zorgt weer voor een hoger verbruik. 15W40 is een multigrade olie, die het hele jaar door te gebruiken is in je auto.



Fabrikanten willen natuurlijk allemaal de beste olie leveren. Zo las ik dat GTX olie van Castrol afzetting van dikke teerachtige substanties (zogenaamde sludgevorming) tegengaat, zeg maar een soort aderverkalking in je motor. Mobil gebruikt de afkorting SHC. Geen idee waar dat voor staat.



Pook

Met de versnellingspook (ook wel schakelpook genoemd) kun je de versnellingsbak van je auto bedienen. Bij de verschillende versnellingen kies je voor een bepaalde overbrenging. Het veranderen van de overbrenging heet schakelen. Om te kunnen schakelen moet je je koppeling intrappen. De meeste personenauto's hebben 4 tot 6 versnellingen en ééntje om achteruit te rijden (aangegeven met R van reverse of AR van arrière). DAF kwam als eerste met een 'pienter pookje' en automatische transmissie. Je hoeft dan niet te schakelen, maar moet wel kiezen uit de letters D (drive), N (neutraal) of P (parkeren).



Quality manual

In mijn auto-ABC ga ik nu wellicht iets buiten mijn boekje (een quality manual is immers geen auto onderdeel), maar bij het bouwen van een auto mag je tegenwoordig zeker niet buiten de Quality manual om werken. Met name vanwege de hoge veiligheidseisen is een streng kwaliteitssysteem noodzakelijk. Negen grote Amerikaanse en Europese autofabrikanten hebben daarvoor de norm IATF 16949 opgesteld als internationaal erkende automotieve kwaliteitsnorm. De kwaliteitsnorm is niet allen van toepassing op de bouwers zelf, maar ook op alle leveranciers in de toeleveringsketen. Logisch natuurlijk, want anders passen die 30.000 onderdelen natuurlijk nooit precies in elkaar. In Japan werken ze volgens de principes van lean manufacturing en six sigma, hetgeen o.a. betekent dat de toegestane foutenmarges zeer klein zijn. In Nederland worden de kwaliteitssystemen gecertificeerd, bijvoorbeeld door onafhankelijke instanties als KIWA. Hieronder een paar afdrucken die de essentie van kwaliteit proberen uit te drukken.



Remmen en ruiten(wisser)

Het was lastig een keuze te maken tussen de remmen en de ruiten(wisser), dus behandel ik ze allebei. Het is leuk om je auto in beweging te krijgen, maar tijdens het rijden en als je op je bestemming bent, moet je je auto ook kunnen afremmen of zelfs tot stilstand laten komen. Dat doe je door te remmen. Dat kun je doen via je motor (door de brandstoftoevoer te verminderen), maar sterker en meer gecontroleerd door op je rempedaal te trappen, mooi weergegeven in FR 8242.



Bij een trommelrem, al in 1902 uitgevonden door Louis Renault, druk je dan de remschoen tegen de remtrommel. Door de wrijving wordt bewegingsenergie omgezet in warmte. In de remschoenen zitten remvoeringen, gemaakt van een materiaal met een hoge wrijvingsweerstand.



Als je lang achter elkaar remt, kan de trommelrem warm lopen. Daarom worden ook vaak schijfremmen gebruikt. Daarbij druk je met remblokken tegen een draaiende schijf aan het wiel. Voordeel is dat je dit goed kunt doseren. Nadeel is dat je behoorlijk wat kracht moet uitoefenen. Als oplossing daarvoor wordt een rembekrachtiger gebruikt. De bediening van de rem kan mechanisch (met een kabel), pneumatisch (met gas), hydraulisch (met vloeistof) of elektrisch/elektromagnetisch plaatsvinden.



Als je ziet wat er na een autorit allemaal op je voorruit zit, ben je blij dat die er zit! Maar ja, hoe hou je die ruit goed schoon? Met een ruitenwisser natuurlijk. Die zijn er al sinds 1903. Ze zaten toen aan de bovenkant van de ruit en de bestuurder moest ze met de hand bedienen! Aanvankelijk werd een borstel gebruikt, later een rubberen strip. De ontwikkeling ging verder met elektrische wissers met onderdruk (in 1922 al ontwikkeld door het bedrijf Trico), via twee parallelle wisserarmen naar wissers met meerdere snelheden. Modernere ruitenwissers werken vanaf de onderkant van de ruit.



Een verbetering uit de jaren '30 is de toevoeging van de ruitensproeier, bijvoorbeeld die van Holt.



Stuur

Spiegels (binnenspiegel en buitenspiegel(s) om vooruit te kijken en toch ook te zien wat er achter je gebeurt) en schokbrekers (zie veren) zijn natuurlijk van belang, maar wat moet je zonder stuur? De naam 'stuur' komt van de Vikingen, die het op hun schepen al over *stýri borða* (stuurboord) hadden. Via je stuur en de stuurinrichting kun je je auto in de gewenste richting laten gaan. Auto's hebben een zgn. fuseebesturing. Die zorgt ervoor dat de vier wielen een gemeenschappelijk draaipunt hebben. De astappen van de voorwielen scharnieren daarbij om de fuseepennen of de fuseekogel. Verder zijn de wielvlucht, de fuseedwarshelling, toespoor, uitspoor, de fusee langshelling, overstuur en onderstuur van belang, maar dat wordt te ingewikkeld.



Trekhaak

Als je met je auto een aanhangwagen of caravan wilt voorttrekken, heb je een trekhaak nodig. Een trekhaak bestaat uit een gestandaardiseerde kogel, een contactdoos voor de aansluiting van de verlichting en een oog om de breekkabel van de aanhanger aan te bevestigen. Van de trekhaak zie je alleen het achterste deel. Hieronder is te zien dat er ook het nodige aan vast zit om de trekhaak stevig aan de auto te bevestigen.



Uitlaat

De uitlaat zorgt voor het afvoeren van de uitlaatgassen. Via het uitlaatspruitstuk worden de gassen via één of meerdere dempers en eventueel een katalysator afgevoerd naar de achterkant van de auto. Daarmee

wordt voorkomen dat de uitlaatgassen in het interieur komen. De knaldemper zit vlak voor de uitlaatpijp om geluidshinder zoveel mogelijk te voorkomen.



Sinds 1960 wordt een driewegkatalysator toegepast om uitlaatgassen te reinigen. Deze wordt zo genoemd omdat er 3 chemische reacties plaatsvinden, waarbij giftige gassen als CO en NO (in de lucht snel omgezet tot het giftige NO₂) omgezet worden in CO₂ en H₂O.



Vering

We weten al dat een goed contact van de banden met de weg van groot belang is. Oneffenheden in de weg zorgen ervoor dat de wielen loodrecht omhoog en omlaag gaan. Daardoor kunnen ze het contact met de weg verliezen. Je zou dan stuiiterend over de weg rijden. Erg oncomfortabel en gevaarlijk bovendien. Het is dus belangrijk om de schokken van de weg op te vangen en deze niet door te geven aan de carrosserie. Ook moet rekening gehouden worden met de wegligging en het gedrag in de bochten. Veren, dempers en de stabilisatorstand lossen dit probleem op. Er wordt gebruik gemaakt van schroefveren (zie FR 10563), bladveren (bestaan uit verschillende 'bladen' metaal die aan elkaar zitten), luchtveren (absorberen schokken door samenpersing van lucht) en een torsiestang (metalen staven die functioneren als een veer).



Schokdempers zorgen voor vertraging en vermindering van de bewegingen van de veren. Veerpoten (een schokdemper in een spiraalveer) werken net als schokdempers, maar ondersteunen ook de ophanging van de auto. Voor het in balans blijven van de auto wordt een stabilisatorstang gebruikt. Die metalen stang zorgt ervoor dat de ophanging aan beide zijden van de auto goed met elkaar verbonden is.



Wielen

En dan heb je nog de wielophanging en gaan we naadloos over op de letter W van het auto-ABC. Voor en achter is de wielophanging vaak verschillend. Auto's met voorwielaandrijving hebben vaak een onafhankelijke voorwielophanging, waardoor de wielen onafhankelijk van elkaar kunnen bewegen. In grotere auto's wordt vaak de dubbele vorkbeen wielophanging gebruikt. Voor de achterwielen wordt vaak een afhankelijke wielophanging gebruikt, waarbij gebruik gemaakt wordt van bladveren of spiraalveren.



Men denkt dat het wiel al in de nieuwe steentijd is uitgevonden. Dan praten we toch over zo'n 13.000 jaar geleden. De eerste auto die ermee reed was die van Fred Flintstone. Yabadabadoo!



De eerste echte auto's hadden nog wielen met spaken. Later werden het gegoten velgen waar de band omheen ging. In de zomer zorgen lichtmetalen velgen voor een betere warmteafvoer van de banden. Populair zijn ook allerlei soorten wioldoppen of velgdoppen. Voor een betere wegligging, minder slijtage aan de banden en een lager brandstofverbruik worden auto's uitlijnd. Uitlijnen is het afstellen van de ophanging, en is dus wat anders dan het balanceren, waarbij het erom gaat dat de band recht op de velg staat.

Xenonlicht

In auto's werden veelal halogeenlampen gebruikt. Vanaf 1991 wordt die steeds vaker vervangen door een xenongasontladinglamp, ook wel xenonlicht genoemd, waarbij elektrische stroom door een geïoniseerd gas (Xenon) te sturen. Dit geeft een tot 3x beter zicht. Sinds 2001 wordt het als verstraler in de zgn. bi-xenon-schijnwerper gebruikt.

IJzer

IJzer wordt al zo'n 3000 jaar gewonnen uit ijzererts. Om het geschikt te maken als materiaal voor auto's, moet er eerst staal (een homogeen mengsel van ijzer en koolstof) van gemaakt worden. Hiervoor worden hoogovens gebruikt. In Nederland werd dat vanaf 1918 bij de koninklijke Hoogovens in IJmuiden gedaan. Door overnames heette het bedrijf later ook Estel, Corus en Tata Steel Europe.





Het staal van de hoogovens wordt gebruikt in de auto-industrie, met name voor de carrosserie en de plaatwerkdelen. Overigens wordt verwacht dat in de auto van de toekomst steeds minder staal (en meer aluminium) verwerkt zal worden.

Zekering

Een zekering beschermt tegen schade door te hoge stroom (bijvoorbeeld door kortsluiting of overbelasting). De smeltdraad van de zekering smelt dan, waardoor de stroomkring wordt onderbroken. Hiermee wordt voorkomen dat elders door teveel warmte brand ontstaat. De meeste zekeringen in een auto zijn verzameld in de zekeringskast. De zekeringen in auto's zijn tegenwoordig veel kleiner dan de zekering die getoond wordt in FR 5138.



Zekeringen vindt je ook in je meterkast thuis en worden ook wel 'stoppen' genoemd. En dat is precies wat ik nu ga doen met dit deel van het artikel, want met de Z is er een einde gekomen aan dit auto-alfabet.

Wat we nog meer gemist zouden hebben

Ter afsluiting van dit artikel nog een deel waarin ik aangeef wat we nog meer gemist zouden hebben als de auto niet was uitgevonden. Ik geef toe, een beetje een onsamenvattend deel, maar hopelijk toch de moeite waard.

Autosport

Zeker onder de eerste autobezitters ging het gesprek al snel over wiens auto het hardst kon rijden. Juist in de begintijd van de auto waren er tal van ontwikkelingen en noviteiten die niet alleen maakten dat je gemakkelijker of betrouwbaarder kon rijden, maar ook dat je sneller kon rijden. En wat is nu leuker om elkaar in een race te laten zien hoe snel jouw auto rijdt! Het autoracen was begonnen. In 1894 werd in Parijs de eerste georganiseerde autorace gehouden. Nou ja, eigenlijk was het een betrouwbaarheidstest, waarbij de winnaar een gemiddelde snelheid van 16 km/h haalde. En zoals het met alles waar je je met anderen kunt meten gaat, werd autoracen een sport: 'autosport'. De firma Tepper noemt het in zijn stempelafdruk.



Er worden races gedaan met verschillende soorten auto's:

- In de eenzitterklasse zit er één persoon in de auto, die speciaal gefabriceerd is om hard te rijden. Bekendste is de formule-1, momenteel volop in de belangstelling vanwege de goede prestaties van Max Verstappen. HR 469 toont een deel van een formule-1 wagen en de blokjesvlag die bij de finish gebruikt wordt, zoals nog beter te zien is in FR 5311.



De eerste formule-1 race werd in 1950 gehouden. In 1952 werd de eerste officiële formule-1 race in Nederland gehouden op het circuit van Zandvoort. Jan Flinterman was daar de eerste Nederlandse deelnemer bij het team van Maserati. Deze 'Grote Prijs van Nederland' bleek achteraf een formule-2 race te zijn geweest. Er werd in formule-2 auto's gereden omdat er geen competitief veld met formule-1 wagens samengesteld kon worden!



Op het circuit in Zandvoort werden tot en met 1985 formule-1 races gehouden. Hieronder reclame voor de race in 1981. En als het meezit wordt er in 2021 weer een formule-1 race gehouden in Zandvoort.



- Sportwagens zijn ook auto's (soms prototypes) die speciaal gemaakt zijn om mee te racen, maar hier kunnen 2 mensen in en ze lijken meer op gewone auto's omdat de wielen bedekt worden door het koetswerk. Races met dit soort auto's zijn vaak zgn. endurances. Een bekende race is de 24 uur van Le Mans (sinds 1923). Jan Lammers is de enige Nederlandse winnaar (1988).
- Zonnewagens. Deze auto's rijden op zonne-energie. De World Solar Challenge is de bekendste race. Vanaf 1987 rijden zonnewagens elke 2 jaar zo snel mogelijk van Darwin naar Adelaide in Australië. Nederland heeft al diverse keren succesvol meegedaan met de Nuna, gebouwd door een

studententeam van de TU Delft. Het Solar Team Eindhoven doet succesvol mee in de cruiserklasse (voor meerpersoonsauto's) met Stella.

- Toerwagens zijn eigenlijk gewone automodellen die ook op de openbare weg mogen rijden. Omdat er veel verschillen tussen de auto's zijn worden ze in klassen ingedeeld en gaat het erom wie in die klasse het snelste is. De races worden wel vaak op een circuit gehouden. In Nederland had je in 1963 al het Nederlands Toerwagen Kampioenschap.



- Rally's zijn races met op gewone personenauto's gelijkende auto's, waarbij een klassementsproef afgelegd wordt over een parcours dat deels over secundaire wegen en paden gaat. Een bekende rally is die van Monte Carlo (gehouden vanaf 1911), waar Renault in 1958 naar verwijst (FR 6143).

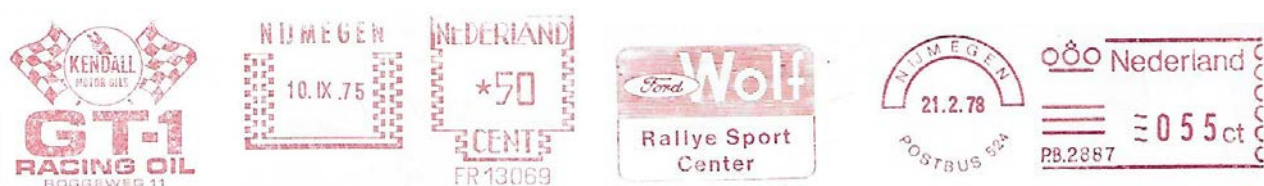


Sinds 1982 wordt jaarlijks de Hellendoorn rally verreden. De gemeente Hellendoorn heeft hier enkele jaren aandacht aan geschonken in hun frankeerstempel.



- In een rallycross nemen rally-auto's het direct tegen elkaar op. Rallycrosses worden bijvoorbeeld op het Eurocircuit van Valkenswaard verreden.
- Karting is racen op een circuit met karts. Opvallend is dat je al zonder rijbewijs mag karten.
- Trialrijden. Trials zijn behendigheidswedstrijden met terreinwagens, waarbij het soms ook om snelheid, maar altijd om behendigheid gaat.
- Rittensport. Ritten worden op de openbare weg gehouden met normale auto's. Het gaat om nauwkeurigheid en zo weinig mogelijk strafpunten krijgen. Kaartlezen is belangrijk, evenals het uitvoeren van opdrachten of het oplossen van puzzels. Bij het volgen van een verkeerde route of het onjuist oplossen van puzzels krijg je strafpunten. Er zijn rittensportverenigingen en zelfs een Nederlandse Rittensport Federatie.

Als 'autosporter' kun je bij onderstaande firma's terecht voor betere prestaties of meer plezier.



Belangenbehartiger voor de autosport is sinds 1980 de KNAF (KNAC Nationale Autosport Federatie), welke ten doel heeft de beoefening, veiligheid en sportiviteit van de autosport in Nederland te bevorderen. Bij de KNAF is zelfs ook een vereniging aangesloten voor virtual racing. Er wordt gereden met allerlei virtuele auto's en er is ook een Nederlands kampioenschap Virtueel Racen.

Autodealers

Autodealers maken er een sport van jou een nieuwe auto te verkopen, en liefst een duurder model dan je aanvankelijk in gedachten had. De auto's worden netjes opgepoetst en in een showroom gezet. Vroeger had je ook geregeld autoshow's. FR 6143, PR 1361 en FR 11586 verwijzen ernaar.



Uiteraard laten ze je ook maar wat graag een proefritje maken. Met name op nieuwe auto's krijg je vaak een aantal jaren garantie. Bij tweedehands auto's reikt die garantie vaak niet verder dan tot aan de deur.....behalve als je een tweedehandsje met bijvoorbeeld BOVAG Garantie koopt.



Autofinanciering

Aangezien een auto best een dure aankoop is, die niet iedereen meteen contant kan afrekenen, gingen diverse ondernemers (veelal banken en assuratiekantoren) een autofinanciering aanbieden. Voordeel van deze financieringen is dat je eerder in je felbegeerde auto kunt rijden. Nadeel is dat je uiteindelijk veel meer voor je auto hebt betaald dan de aangegeven prijs in de showroom. Hieronder wat aardige stempels m.b.t. autofinancieringen.





Autoverhuur

Het verhuren van paarden en koetsen was rond 1900 vrij gewoon. Dus als een auto bezitten te duur is, waarom dan geen auto huren? Aan het begin van de 20^e eeuw kwam het in Amerika al in zwang (drive it yourself). In Nederland begon Paul Diks in 1949 met de verhuur van Volkswagens. Automobielbedrijf Ackermann's deed dat volgens hun stempelafdruk van FR 10837 in de jaren '60.



Tegenwoordig moet je niet meer naar 'autoverhuur' vragen, maar naar 'Autorent' of 'Rent a car'.



Autolease

Je kunt ook een auto leasen. Leasecontracten lopen vaak veel langer dan huurcontracten. Je bent dan geen eigenaar van de auto, maar kunt hem voor een vast maandbedrag wel gebruiken. Auto Lease Holland gebruikt de slogans: 'U rijdt. De rompslomp is voor ons' en 'ALH voor zorgenvrij autorijden'.



Bij de Nederlandse Leasing Combinatie kun je ook 'zorgenvrij rijden'. De NLC noemt zich dan ook 'het symbool voor probleemloos rijden'. De meeste leaseauto's in Nederland zijn trouwens 'auto's van de zaak'. De gebruiker moet dan wel een 'bijtelling' betalen als vorm van belasting indien er per jaar meer dan 500 privékilometers gereden worden.



Autoreparatie

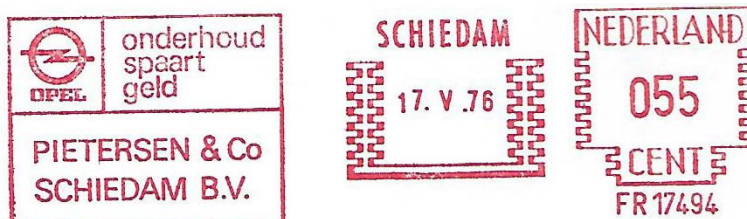
Je auto moet natuurlijk goed onderhouden worden en kan ook wel eens kapot gaan. Aangezien niet iedereen verstand van auto's heeft kwamen er al snel autogarages, waar je je auto voor dat doel kon brengen. Om ook gemakkelijk bij de onderkant van de auto te kunnen gaan ging de auto vaak 'op de brug', hetgeen uitgebeeld wordt in de afdruk van 743 van NV Autoservice Den Haag.



Over service gesproken, die was natuurlijk essentieel om klanten te trekken. Een glimlach, snelheid, vakwerk, je ziet het allemaal terugkomen in frankeerstempels.



Onderhoud spaart geld volgens Pietersen & Co. (FR 17494). Voor goed onderhoud is het belangrijk dat je de auto regelmatig een beurt geeft. Bijvoorbeeld een 10.000 km beurt. Volgens Rosier & Meijer zorgt dat ervoor dat je geen oponthoud krijgt bij het rijden. Ook een vakantiebeurt zou daarvoor moeten zorgen.





File

Over oponthoud gesproken, ook als je auto tip top in orde is kun je onderweg vertraging oplopen. Sinds 1955 maken automobilisten steeds vaker het fenomeen 'file' mee. Een ochtendspits of een avondsplits met een paar honderd kilometer file is tegenwoordig al heel gewoon. Er zijn Gemeenten die de dagelijkse file bij hun in de buurt zo framen in hun frankeerstempel, dat het positief lijkt, zoals Ridderkerk (Stad om voor in de file te staan) en Liesveld (Aan de goede kant van de file).

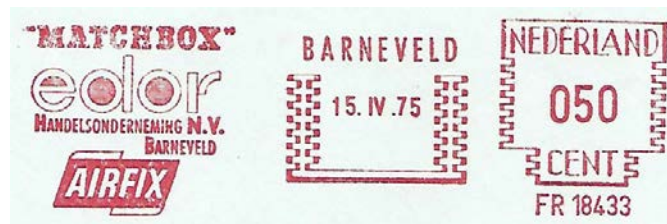


Autominiaturen

Weinig geld, en toch allerlei fraaie automodellen in huis hebben? Dan spaar je toch gewoon autominiaturen! Majorette uit Brummen verkoopt ze sinds 1967 en heeft er honderden in de aanbieding.

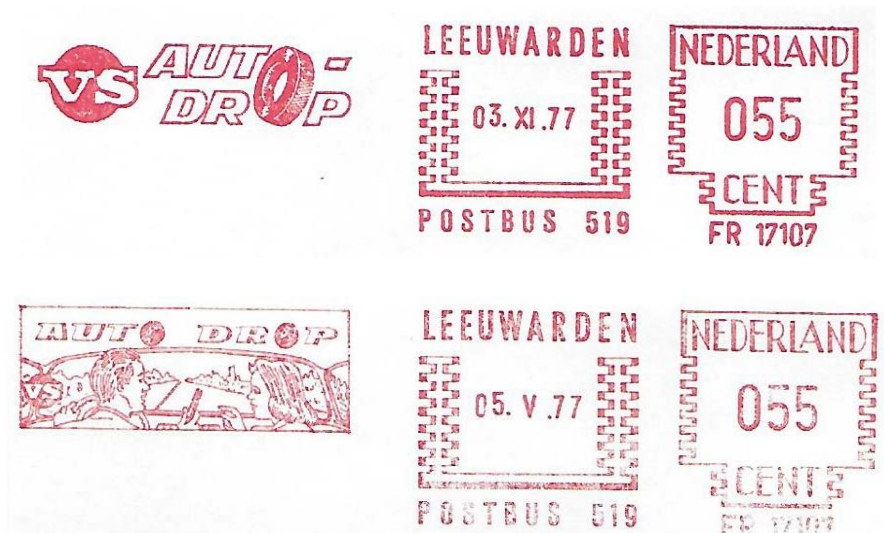


Op de website van 'last-to-do' staat dat er wel 108.736 modelauto's bekend zijn in verzamelingen. De enige merken die mij bekend voorkomen zijn Dinky Toys en Matchbox. Meccano Ltd. uit Liverpool verkocht van 1934 tot 1979 Dinky Toys en was mogelijk één van de eerste fabrikanten van miniatuurauto's. Handelsonderneming Edor uit Barneveld verkocht van 1950 tot 1985 Matchbox autominiaturen op schaal 1:64. Van 1986 tot 2007 verkochten ze autotjes onder de naam 'edocar'.



Autodrop

Snoepfabrikant Van Slooten uit Irnsum kwam in 1965 met een nieuw soort dropjes. Ze kregen de naam autodrop. Het waren rolletjes met dropjes in de vorm van een autoband. Elk dropje was verpakt in een papiertje en daarop stonden allerlei weetjes over auto's. Nedan, een distributeursbedrijf voor productiebedrijf Concorp, dat al stimerol kauwgom en Fisherman's Friend verkocht, nam in 1987 Van Slooten over en ging dropjes in de vorm van auto's verkopen. De rolletjes verdwenen en de autodrop zat nu in zakken of pakken, waarbij ieder type autodropje een andere smaak had. In de afdrukken van FR 17107 is goed te zien dat het aanvankelijk om 'autobanden' in een rolletje ging.



Wie ouder is dan 13 jaar kan de website www.autodrop.nl bezoeken. Je leert dan o.a. waarom de ene auto vaker in de verpakking zit dan de andere auto.

In de loop der jaren kon je genieten van T-Fordjes, wegwerkers, zondagrijders, motoragenten, oldtimers, cadillacs, dubbeldekkers, kevers, joyriders, zachte wagens en je kunt zelfs total loss gaan.

Autowasstraat

Bij het gebruik van je auto wordt deze onherroepelijk vies. Dat wordt dus wassen! Helaas mag dat in meerdere Gemeenten in Nederland niet vanwege milieuregels. Dan biedt een wasstraat uitkomst! De eerste wasstraat in Nederland werd in 1965 geopend bij winkelcentrum 'In de Boogaard' in Rijswijk. Tegenwoordig gaan er jaarlijks 70 miljoen auto's door de wasstraat. Als we de self car wash, waar je gewoon zelf je auto kunt wassen, niet meerekenen, zijn er grofweg twee soorten wasstraten. Bij de ene (de roll-over), die vaak bij benzinepompen staat, rij je je auto erin, waarna de machine om je auto heen beweegt en hem schoon maakt. In de andere, de wasstraat, wordt je auto via een kabel door de wasstraat heen getrokken. De andere variatie zit 'm in het gebruik van ronddraaiende borstels, lappen die heen en weer bewegen of touchless (dus zonder aanraking). Automobielfabriek Van Straaten uit Maastricht laat op machine FR 11238 een autowasstraat zien.



Autobedrijf Olde Monnikhof noemde zijn autowasstraat de 'Washmobile'.



Parkeren

Je rijdt natuurlijk niet continu met je auto, en dus moet je hem ergens parkeren. Thuis doe je dat gewoon voor de deur, op je oprit, onder je carport of in je garage. Garages hebben vaak een kanteldeur, zoals te zien is in de afdruk van FR 11383 en FR 18614. Door het mechanisme draait deze garagedeur in z'n geheel onder het plafond van de garage weg.



Makelaardij Goessen zag wel wat in garages onder je huis, zoals de afdruk van PR 2359 laat zien.



Daar waar veel mensen hun auto willen parkeren gaat de Gemeente 'beleid' maken, parkeerbeleid in dit geval. Resultaat is dat de Gemeente geld verdient, jij moet betalen en je maar moet afwachten of je je auto kwijt kunt in de buurt van je huis. In het centrum van de steden worden vaak parkeergarages gebouwd, zoals in Arnhem, waar (bijna) altijd plaats is, zoals FR 20552 aangeeft.



Auto van het jaar

Een aantal vooraanstaande onafhankelijke autojournalisten (nu 59 uit 23 landen) kiezen al sinds 1964 de beste nieuwe auto uit, die het predikaat 'auto van het jaar' krijgt. Fred van der Vlugt, zelf waarschijnlijk één van die onafhankelijke vooraanstaande autojournalisten, kwam met het idee. Deze Europese verkiezing wordt georganiseerd door een aantal autobladen: Autocar, Autopista, L'Automobile Magazine, Auto, Vi Bilägare, Stern en Autovisie (de landen mag u er zelf bij verzinnen). In de afdruk van FR 22259 zijn borden met de vlag van de deelnemende landen te zien.



De auto's moeten in de 12 maanden voorafgaand aan de verkiezing op de markt gekomen zijn en in minimaal 5 Europese landen in een bepaald aantal verkocht zijn. De auto's worden niet alleen beoordeeld op rijeigenschappen, prestaties, design en comfort, maar ook op verbruik, milieu belasting en prijs.

And the winner is..... Rover 2000, Austin 1800, Renault 16, Fiat 124, NSU Ro80, Peugeot 504, Fiat 128, Citroën GS, Fiat 127, Audi 80, Mercedes-Benz 450 SE, Citroën CX, Simca 1307-1308, Rover SD1, Porsche 928, Chrysler-Simca Horizon, Lancia Delta, Ford Escort, Renault 9, Audi 100, Fiat Uno, Opel Kadett, Ford Scorpio, Opel Omega, Peugeot 405, Fiat Tipo, Citroën XM, Renault Clio, Volkswagen Golf, Nissan Micra, Ford Mondeo, Fiat Punto, Fiat Bravo, Renault Mégane Scénic, Alfa Romeo 156, Ford Focus, Toyota Yaris, enz, enz, enz. Fiat is tot nu toe het meest succesvolle merk. Autofabrikanten wilden uiteraard wel pronken met de behaalde titel in hun frankeerstempel:



RENAULT R16
de auto van het jaar
Weijers
AUTOMOBIELBEDRIJVEN N.V.
MOTORSTRAAT 24-30





En als jouw type auto niet verkozen kan worden, dan begin je toch gewoon een eigen verkiezing: 'gezinsauto van het jaar', 'zakenauto van het jaar', 'bestelauto van het jaar' of 'Truck of the Year'.



Autobladen

Ze kwamen net al even langs, de autobladen. Die waren er zonder auto's natuurlijk ook nooit gekomen. Je staat er versteld van hoeveel autobladen (ook wel autozines genoemd) er (geweest) zijn: Autoweek, Autoweek Classics, Autoweek Campers, Autovisie, TopGear Magazine, Autoreview, Formule 1, Aurorevue, GTO Magazine, Classic Cars Magazine, Octane, 4WD Magazine, Auto- en Motor Techniek, Truckstar, JP Magazine, GP Racing Magazine, Volksworld Magazine, Classic Land Rover Magazine, Classic Ford Magazine, BMW Car Magazine, What Car Magazine.

Van al die autobladen kom je er maar weinig in frankeerstempels tegen. Uitgeverij Nortier en Harmsze noemt de Autorevue, een autoblad dat al begin jaren '50 werd uitgegeven, maar in de jaren '80 ter ziele ging. Grappig trouwens dat die uitgeverij is gevestigd aan de Pompstationsweg.



Het transportbedrijf Truckstar uit Hazerswoude bracht in 1980 de eerste editie van het blad 'truckstar' uit, dat vol staat met wetenswaardigheden over trucks en de truckerswereld. Hoewel de afdruk van RN 1992 niet specifiek op het blad slaat, toon ik hem toch maar.



Mijn favoriet, qua titel dan, is 'Rollend Rubber', een uitgave van de VACO, de bedrijfstakorganisatie voor de banden- en wielenbranche. Het blad wordt genoemd in een stempel uit 1970.



Automuseum

Al die autobladen bij elkaar is al een museum op zich! Maar voor driedimensionale auto's moet je toch in een echt automuseum zijn. In Eindhoven kun je het DAF museum bezoeken, met zo'n 100 modellen vanaf 1928. Voor een veel bredere collectie kon je terecht in het Autotron. Vanaf 1972 stonden er in Drunen zeer bijzondere oude auto's tentoongesteld, waaronder een vierwiel aangedreven Spyker en de enige overgebleven Eysink. Wellicht staat deze afgebeeld in de afdruk van FM 1386 van het Autotron.



Hopelijk konden de auto's uit het Autotron nog rijden, want die autocollectie is een aantal keren 'on the road' geweest. In 1987 verhuisde het Autotron van Drunen naar Rosmalen. In 2002 is de collectie auto's van het Autotron overgenomen door het Nationaal Automobiel Museum in Raamsdonksveer. En zo komen we uit bij Louwman.

De familie Louwman (destijds onder de naam Louwman & Parqui, importeur van Chrysler en Dodge) begon al in 1934 met het aanleggen van een collectie oude auto's. In 1969 namen ze de collectie van het Automuseum in Driebergen-Rijsenburg over. In dat jaar werd de collectie voor het eerst getoond in het Nationaal Automobiel Museum in Leidschendam, dat in 1981 naar Raamsdonksveer verhuisde. Sinds 2010 zijn ze echter ondergebracht in het Louwman Museum in Den Haag. Van het Louwman Museum is mij geen stempel bekend.

Autosloperij

Ook al zijn auto's in Nederland met gemiddeld 10,6 jaar ouder dan in veel ons omringende landen, eens komt het moment dat ze naar de sloop gebracht worden. Vroeger noemden we dat wel het 'autokerkhof'. Bij het plaatsje Châtillon (in de Ardennen) en op de grens tussen Noorwegen en Zweden (Båstnäs Car Cemetery) liggen honderden auto's uit de jaren '50, '60 en '70 langzaam maar zeker overwoekerd te raken door de natuur. Ware autokerkhoven dus. In Nederland is de autosloperij de plek waar je goedkoop onderdelen voor de reparatie van je auto haalt. Deze autosloper gebruikt in z'n frankeerstempel een prachtige leus:



En daarmee is de opkomst en de ondergang van de auto wel zo'n beetje beschreven. Toch leuk om te zien dat je met een gemiddelde kennis van auto's via een beetje googlen toch tot een aardig artikel kunt komen!

Jan Willem Jansma

2020/2021 – Dit artikel is eerder in delen gepubliceerd in de nieuwsbrief van Frankeerstempel.nl

Met dank aan Arie van Drimmelen voor het aanleveren van diverse stempelafdrukken.