



AUSTIN SEVEN PEARL • SIMCA CINQ

De normaalste zaak van de wereld

Tot de jaren dertig was het bezit van een auto voorbehouden aan de gegoede burgerij. Met de komst de Austin Seven en de Fiat Topolino, werd gemotoriseerd vervoer ook voor het minder welvarende deel van de bevolking de normaalste zaak van de wereld.

Tekst en foto's: Igor Stuifzand





Eindelijk is de zomer aangebroken. Vogels fladderen slalommend tussen de bomen door, en zachtjes ritselen de frisse groene bladeren in de zwoele bries. Door het glooiende Limburgse landschap kabbelt de Maas onverstoord richting de Noordzee. Terwijl een blauwe reiger geduldig op zijn lunch wacht, hengelen sportvissers even verderop naar snoekbaars. In de verte, op het erf van een gerenoveerde carréboerderij, klinkt het speelse geblaf van ravottende honden. Geen haast en op dit moment even geen agenda met dringende zaken.

Het grind knispert. Smalle banden betreden op laag tempo de onverharde ondergrond van de holle weg. Er weerklinken geluiden die je ver terug in de tijd werpen, en de indruk wekken dat de wereld minder gehaast zijn dagelijkse ronde aflegt. Mechanische nostalgie, het onmiskenbaar trage ritme van een kleine zijklepper uit een lang vervlogen tijd, met de lucht van benzine en olie die de bloesemgeur uit je neus verdrijft. De bestuurder van de groen-zwarte Austin Seven Pearl groet met geheven hoed, en kijkt vragend waar hij mag parkeren. Schuin achter de rood-zwarte Topolino, graag.

Biljart

Beide auto's stammen uit 1936, maar vertegenwoordigen elk een andere periode uit de auto-geschiedenis. Wanneer de eerste Fiats 500 A zich in het vroege voorjaar van 1936 een weg over de kaart van Europa banen, verkeert de Austin Seven op het Britse eiland inmiddels in de nadagen van een lange en succesvolle loopbaan. Maar uiteindelijk zijn beide auto's het resultaat van dezelfde achterliggende gedachte: de gemotoriseerde mobilisatie van de massa. Zowel de Austin Seven als de Fiat Topolino maakte de automobiel een stuk beter bereikbaar voor de modale koper.

Of nou ja: bereikbaar? In 1936 wordt de Engelsman nog altijd geacht een bedrag van 120 pond neer te tellen voor een Austin Seven, het equivalent van anderhalf jaarinkomen in de agrarische sector. Het Britse Rijk reikt ech-

ter ver over de aardbol, en uiteindelijk worden er meer dan 290.000 exemplaren gebouwd. Overigens dienen tal van hindernissen te worden overwonnen, voordat Sir Herbert Austin zijn mededirecteuren kan overtuigen van het belang en de kansen van de kleine Seven. Austin zal het moeten stellen met precies voldoende middelen om drie prototypen te bouwen. Het verhaal gaat dat de eerste ideeën voor de Seven zijn ontstaan op het biljart dat Sir Herbert thuis had staan, en dat de triangel van het biljart een belangrijke inspiratie was voor het latere A-vormige chassis. Bedenker is Stanley Edge, op dat moment pas 18 jaar oud.

In eerste instantie wil Austin een tweecilinder boxermotor voor de Seven ontwikkelen, zoals ook Rover een dergelijke motor toepast in de kleine Eight. Maar Edge weet zijn baas daarvan te weerhouden: een viercilinder is volgens hem beter bestand tegen de toekomst dan zo'n luchtgekoelde liggende tweepitter. Austin spreekt zijn veto uit over een inhoud van net geen 700 cc, maar Edge geeft de motor voldoende vlees op de botten om de cilinders verder uit te boren, als de noodzaak er toch blijkt te zijn. Voortschrijdend inzicht? Nadat de eerste honderd Sevens de fabriek hebben verlaten, wordt de motor alsnog vergroot naar een inhoud van 747 kubieke centimeter. En zo blijft het, tot de laatste Seven in 1939 de Austin-fabriek verlaat.

Grote Depressie

Vernieuwend kan de Austin Seven bij zijn introductie in 1922 moeilijk worden genoemd, maar met trommelremmen op alle vier de wielen zet de auto toch een grote stap voorwaarts. In deze tijd beschikken de meeste auto's over enkel trommels op de achterwielen – zelfs Rolls-Royce is nog niet overgestapt naar remmen op alle vier de wielen. Wie de Seven tot stilstand wil brengen, bedient de achterremmen met een pedaal. De voorremmen staan in verbinding met een hendel. Pas in 1930 worden alle vier de remmen aan het pedaal gekoppeld. In eerste instantie is de

Beide auto's hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan de massamotorisering.

 MAIKEL DE MUNNIK	
www.maikeldemunnik.nl	
PRIJSNOTERINGEN	
Austin Seven Pearl	
klasse 1	€ 31.500
klasse 2	€ 18.000
klasse 3	€ 12.000
Simca Cinq	
klasse 1	€ 25.000
klasse 2	€ 18.000
klasse 3	€ 11.500

Seven alleen verkrijgbaar als open Tourer, en wie zich een beetje inschikkelijk toont, kan met twee volwassenen en twee kinderen op pad.

Een groot deel van zijn populariteit heeft de Austin Seven juist te danken aan zijn eenvoud. Begin jaren dertig wordt ook Groot-Brittannië slachtoffer van de Grote Depressie, en moet de gegoede burgerij de hand stevig op de knip houden. Als er dan toch een auto moet worden aangeschaft, dan doen de kopers graag een stapje terug – bijvoorbeeld door een Austin Seven aan te schaffen. Ondanks de recessie blijft de jaarlijkse verkoop van zo'n 20 tot 25 duizend exemplaren aardig stabiel. Toch wordt ook bij Austin gevoeld dat de Seven last krijgt van verouderings-verschijnselen – en dat de auto inmiddels toch wel erg klein is. Voor modeljaar 1932 wordt er aan de wielbasis van 1,90 meter maar liefst 15 centimeter lengte toegevoegd. Ook wordt de carrosserie breder gemaakt, en krijgt de auto vanaf 1933 een heuse vierversnellingsbak.

Met 27.280 auto's is 1935 het beste jaar voor de Austin Seven. Het model is echter al twaalf jaar in productie, en de concurrentie staat niet stil. De Austin Seven viert zijn *last hurrah* met een ingrijpende restyling, waarbij de kenmerkende vlakke radiateur het veld ruimt voor een grille met een rondere schildvorm. Ook de spathorden krijgen meer volume, de voorruit wordt iets naar achteren gebogen en het dak is minder hoekig. De vernieuwde Seven Saloon wordt Ruby gedoopt, de Tourer met canvas vouwdak – waarbij de dakstijlen overigens overeind blijven staan – krijgt de naam Pearl. De productie gaat nog vier jaar door, totdat de Seven in 1939 wordt opgevolgd door de Big Seven en Eight – die onder meer de succesvolle Ford Model Y en Anglia, alsmede de Morris Eight van replek te kunnen dienen.

995 gulden

Al in de vroege jaren twintig buigt men zich in de Italiaanse autohoofdstad Turijn het hoofd over een kleine goedkope auto die het Italiaanse volk op wielen moet brengen. Het duurt echter nog tot 1936 voordat een dergelijke auto ook verschijnt, de Fiat 500. Door zijn compacte afmetingen en schattige aanblik, krijgt de auto al snel het koosnaampje Topolino (muisje), zoals Mickey Mouse in Italië wordt genoemd. Overigens zal de Fiat 500 niet alleen de Italianen van betaalbaar gemotoriseerd vervoer voorzien: het Franse Simca, het Duitse NSU en het Oostenrijkse Steyr kloppen bij Fiat aan om het nieuwe model onder licentie te kunnen produceren. De Fiat 500 is voor zo'n kleine auto zeer modern. Aan het hoofd van het ontwikkelingsteam staat Dante Giacosa, een 28-jarige ingenieur die eerder op Fiats luchtvaartafdeling heeft gewerkt. Zijn expertise is terug te vinden in de constructie van



Achter in de Topolino is ruimte voor een zak aardappelen, een speenvarken en een mand vers geplukte druiven.

de Topolino. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Austin Seven, die nog is voorzien van een houten carrosseriegeraamte, bestaat het koetswerk van de Fiat geheel uit staal. Toch weegt de auto maar 535 kilo. Dat is mede te danken aan het lichtgewicht chassis, dat is opgebouwd uit geperforeerde profielen – naar voorbeeld van de luchtvaart. De kleine 570 cc viercilinder zijklepper krijgt een aluminium cilinderkop, terwijl de elektrische installatie is voorbereid op een spanning van 12 volt.

Fiats huisontwerper Rudolfo Schaeffer tekent het koetswerk van het nieuwe model. De gelijkenissen met de grotere Fiat Balilla zijn duidelijk aanwezig, alleen is alles op een iets kleinere schaal geschetst. De vormgeving is eenvoudig en doelmatig, maar door de ronde vormen en sierlijke elementen – kijk bijvoorbeeld naar het profiel in de dakstijlen, onder de parkeerlichten door – heeft de auto beslist een zekere chic. Met het canvas roldak is bezuinigd op de productie- en materiaalkosten, het verkwikkende gevoel van frisse wind door je haren wordt nog niet als een luxe beschouwd. De auto biedt plaats aan twee niet te zeer uit de kluiten gewassen volwassenen en twee kleine kinderen – of een zak risotto, een paar speenvarkens en een mand vers geplukte tomaten. De Fiat 500 heeft in Italië een introductieprijs van 8900 lire, in Nederland van 995 gulden.

► Alles draait om de eenvoud, in de kleine Simca Cinq. Het kofferbakje is niet fabrieksorigineel, maar wel een handig (en vermoedelijk tijdconform) accessoire.



SIMCA CINQ (1936)

AANDRIJVING

Benzine; viercilinder lijnmotor, voorin in lengterichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder (zijklepper); 1 onderliggende nokkenas, aangedreven via ketting; 1 carburateur (Weber 22 DRS); boring x slag: 52,0 x 67,0 mm; cilinderinhoud: 570 cm³; compressieverhouding: 6,0 : 1; max. vermogen: 9,5 kW / 13 pk bij 4000 tpm; max. koppel: n.n.b.; vierbak, handgeschakeld (vloerschakeling); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL

Ladderchassis met carrosserie van staal, 2 portieren en softtop; v: onafh. ophanging met draagarmen en dwarsgeplaatste bladveer, hydr. schokdempers; a: starre as, semi-elliptische bladveren, hydr. schokdempers; worm-en-rolbesturing; remmen v/a: trommels; banden v/a: 4.00 x 15.

TECHNISCHE GEGEVENS

L/B/H: 3220 / 1350 / 1400 mm; wielbasis: 2000 mm; spoorbreedte v/a: 1106 / 1080 mm; leeggewicht: 535 kg; max. toelaatbaar gewicht: n.n.b.; tankinhoud: 22 l; gebouwd van 1936 tot 1948; productieaantal: 46.472.

PRESTATIES

Acceleratie 0-100 km/h: n.v.t.; topsnelheid: ca. 85 km/h; verbruik: ca. 6,0 l/100 km (1 : 16,7).

De auto op de foto's is overigens geen Fiat 500, maar een Simca Cinq. Deze Franse evenknie van de Topolino gaat in maart 1936 in productie in Simca's assemblagefabriek in Nanterre, ten noordwesten van Parijs. De Simca is identiek aan de Fiat, alleen de emblemen wijken af. Voor het Franse belastingstelsel valt de auto in de categorie van 5 fiscale pk's – vandaar de naam Cinq. Uiteraard komt er met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog een einde aan de assemblage van de Simca Cinq, maar de bouw wordt hervat nadat de vrede is getekend. Pas in 1948 ondergaat de oer-Topolino een ingrijpende metamorfose, en Simca vervangt de Cinq door de iets krachtiger, maar nog steeds sterk op de Fiat 500 C gelijkende Six. De auto is echter niet in staat de nagelnieuwe Renault 4CV weerwoord te geven, en na twee jaar en 16.000 exemplaren maakt de Simca Six plaats voor de grotere, geheel in eigen huis ontwikkelde Aronde.

Berust op toeval

Met zijn hoed in zijn hand en een wijds armgebaar, maakt Benno Kroeze – eigenaar van zowel de Austin Seven als de Fiat Topolino – een luisterrijke entree. Om te voorkomen dat de wielen van de Austin nog meer stof doen opwaaien, plaatst Benno zijn groen-zwarte Pearl voorzichtig achter de rood-zwarte Cinq. Benno vertelt dat hij deze kleine auto's zo waardeert

vanwege hun eenvoudige afkomst – dit waren auto's voor de gewone arbeider. “Doordat ze zo weinig ruimte innemen, zijn ze ook nog eens bijzonder praktisch.” Naast de Austin en de Simca, heeft Benno een Heinkel Trojan. “En ik zou er graag een Vespa 400 bij willen hebben, maar dat vindt mijn vrouw niet zo'n goed idee.”

Benno zegt anglofiel te zijn. Met regelmaat bezoekt hij het Britse eiland, en neemt dan graag zijn Austin Seven mee op de trailer om de evenementen van de vele Britse Seven-clubs te bezoeken. Eerder had Benno een Seven Box Saloon – met de vlakke radiator en korte wielbasis – maar die was naar zijn smaak toch wat te primitief. Zodoende ging hij op zoek naar een Pearl, in de wetenschap dat er van dit type maar heel weinig gebouwd zijn. Na lang zoeken kwam hij zijn Pearl via-via op het spoor. De auto had vijf jaar stilgestaan, maar verse olie en nieuwe bougies waren afdoende om het viercilinder zijkleppertje weer aan de praat te

Een groot deel van zijn populariteit heeft de Austin Seven juist te danken aan zijn eenvoud.



▲ De viercilinders van de Austin en de Fiat zijn niet gebouwd voor de eeuwigheid. Beide motoren hadden aanvankelijk slechts twee krukaslagers.



AUSTIN SEVEN PEARL (1936)

AANDRIJVING

Benzine; viercilinder lijnmotor, voorin in lengterichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder (zijklepper); 1 onderliggende nokkenas, aangedreven via tandwiel; 1 carburateur (Zenith 26 VA); boring x slag: 55,9 x 76,2 mm; cilinderinhoud: 747,5 cm³; compressieverhouding: 6,0 : 1; max. vermogen: 12 kW / 16,5 pk bij 3800 tpm; max. koppel: n.n.b.; vierbak, handgeschakeld (vloerschakeling); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE – ONDERSTEL

A-vormig ladderchassis met carrosserie van staal, 2 portieren en softtop; v: starre as, dwarsgeplaatste bladveer, 2-armige frictieschokdemper; a: starre as, semi-elliptische bladveren, frictieschokdempers; wormen-rolbesturing; remmen v/a: trommels; banden v/a: 4.00 x 17.

TECHNISCHE GEGEVENS

L/B/H: 3225 / 1295 / 1600 mm; wielbasis: 2057 mm; spoorbreedte v/a: 1015 / 1090 mm; leeggewicht: 620 kg; max. toelaatbaar gewicht: n.n.b.; tankinhoud: ca. 20 l; gebouwd van 1923 tot 1939; productieaantal: 290.861.

PRESTATIES

Acceleratie 0-100 km/h: n.v.t.; topsnelheid: ca. 80 km/h; verbruik: ca. 5,5 l/100 km (1 : 18,2).

◀/▲ Ook al was de Austin Seven een goedkope auto, in detail hebben de Britten toch enige chic willen aan het geheel toevoegen.



krijgen. “Ten opzichte van de Box Saloon is deze auto een hele stap vooruit. Zo is de motor niet meer rechtstreeks op het chassis gemonteerd, waardoor de auto veel minder trilt.”

Ook al heeft Benno een voorliefde voor de Engelse *joie de vivre*, van de Fiat 500 raakte hij desondanks ook zeer gecharmeerd. Eerst had hij een 500C Belvedere, “om zo nu en dan eens met z'n vieren op pad te kunnen.” In de praktijk kwam het erop neer dat hij toch het meest met één passagier onderweg was, vandaar dat hij op zoek ging naar een vooroorlogse Topolino. De rood-zwarte Simca Cinq uit 1936 trof hij op een verkoopwebsite aan, de auto was er net opgezet. De restauratie was door leerlingen van een Iets uitgevoerd, en had in totaal zo'n tien jaar in beslag genomen. Maar Benno was verkocht – en de Simca ook.

Dat zowel de Austin als de Simca gebouwd is in 1936, berust op toeval. Dat was voor Benno nooit een aanleiding om juist voor deze modellen te zwichten. Doordat beide auto's hetzelfde bouwjaar hebben, is wel goed te zien welke stappen de auto-industrie in deze periode ook aan de onderkant van de markt heeft gemaakt. Met zijn houten carrosserie-geraamte stamt de Austin duidelijk uit een ander tijdperk dan de Simca, die het op zijn beurt nog tot ver na de Tweede Wereldoorlog wist vol te houden. Wanneer je de productiecijfers in ogenschouw neemt, is het grote commerciële succes van beide modellen maar zeer relatief. Zo zijn er van de Austin in totaal iets meer dan 290.000 exemplaren in 17 jaar tijd gebouwd, van de Simca zijn voor het uitbreken van de oorlog maar ruim 46.000 stuks gebouwd. Van de Fiat Topolino liepen in totaal zo'n 520.000 exemplaren van de band. Voor die tijd waren dat geen verkeerde cijfers. Geen wonder dat de Seven en de Topolino van grote betekenis waren voor de massamotorisering in Europa, waarmee beide hun rol in de geschiedenisboeken opeisen.



Benno, bedankt!

Dank aan Benno Kroeze, die zowel de Austin als de Simca en zijn 'bijkrijdsters' ter beschikking stelde voor de fotografie bij dit artikel.

KOOPTIPS

KOOPTIPS AUSTIN SEVEN (1922-1939)

Wie op zoek is naar een mooie Austin Seven, hoeft niet heel duur uit te zijn. De beste exemplaren hebben de prijs van een nieuwe stadsauto, een vraagprijs van 18.000 euro is reëel. Gaat het om een standaardversie waarmee je mee kunt dingen naar de hoofdprijzen op een concours d'élégance, dan mag het bedrag rond de 30.000 euro liggen. Zeldzame modellen als de 65, Nippy of Ulster zijn 50 procent duurder. De Seven is geen auto waarmee je grote afstanden aflegt. Als de technische conditie goed is, dan is een goede smering van alle bewegende onderdelen afdoende om deze op niveau te houden.

CARROSSERIE

De Seven steekt complexer in elkaar dan je zou verwachten. Het A-vormige chassis is tamelijk rechttoe-rechtaan en gemakkelijk te beoordelen. Het plaatwerk (aluminium tot 1931, daarna staal) is over een houten frame gemonteerd. Als de plaatdelen – en met name de portieren – schots en scheef zitten, kan dit duiden op houtrot. Controleer de vloer op roest en vervorming (als eraan gelast is). Bij sommige Sevens is de carrosserie gemaakt van spaanplaat dat met kunstleer is bekleed. Het reservewiel hoort stevig vast te zitten, speling duidt op roest. Controleer de dorpels, de treeplanken en het plaatwerk rond de achterwielen.

TECHNIEK

De viercilinder zijklepper is de eenvoud zelf, maar kent enkele belangrijke aandachtspunten. De krukas is vanaf 1936 driemaal gelagerd, toch kan dit asverbuiging niet voorkomen. Tegenwoordig zijn sterkere krukassen verkrijgbaar, maar reken erop dat de as na zo'n 35.000 km aan vervanging toe is. Een gereviseerde motor (met gespecificeerde nota!) is zodoende een pre. De afstelling van de koppeling luistert zeer nauw. Een luidkeels zingend kroonwiel of pignion duidt op overmatige slijtage van het differentieel. Let ook op de speling op de besturing. Alle bewegende onderdelen – inclusief de bladveren – vragen om regelmatige smering.

ONDERDELEN

Met name in het Verenigd Koninkrijk is een levendige handel in Seven-onderdelen. Er zijn maar weinig componenten waarvoor Seven-specialisten je een 'no' moeten verkopen. Desnoods als je je auto van een speciale carrosserie wilt laten voorzien – om er bijvoorbeeld een Brooklands-replica van te maken – kun je bij diverse bedrijven aankloppen voor de benodigde onderdelen.

AANDACHTSPUNTEN

- Conditie van houten carrosserierame
- De krukas heeft niet het eeuwige leven
- Smering van bewegende onderdelen (inclusief bladveren)

CLUBS

Dutch Pre-War Austin Seven Owners
www.austinseven.nl

KOOPTIPS SIMCA CINQ (1936-1948)

Voor een bedrag van maximaal 18.000 euro moet het beslist lukken om een Simca Cinq te vinden waarop weinig valt aan te merken. Maar voor een bescheidener budget met ruimte voor verbetering, is op de Franse 'Marktplaats' Leboncoin.fr eveneens genoeg te vinden. Net als de Austin Seven vergt de Simca Cinq (of Fiat Topolino) een goede verzorging. Ook al wordt de oude techniek zelden zwaar belast, op het onderhoud moet niet worden bezuinigd. Van stilstand houdt de auto niet, het is raadzaam zo nu en dan een ritje te maken om de motor goed warm te laten worden.

CARROSSERIE

De Fiat Topolino/Simca Cinq heeft een volledig stalen carrosserie die op een chassis van geperforeerde profielen is geplaatst. Ontvankelijkheid voor roest is de auto in het geheel niet vreemd. Via het roldak en de voorruit komt regenwater gemakkelijk naar binnen, waardoor de vloer snel aangetast raakt en het vocht uiteindelijk via de dorpels een weg naar buiten vindt. Aan de achterkant is het chassis extra gevoelig voor roestvorming bij de bladveren en krikpunten. De stevigheid van de constructie kan eenvoudig worden getest, door de auto hier op te krikken. Wanneer het geheel begint te torderen, is er laswerk aan de winkel.

TECHNIEK

Met de juiste gereedschappen geeft het kleine viercilinder motortje al zijn geheimen prijs. Door de oliedruk te meten krijg je een aardig idee over de staat van de krukaslagers: is deze 1 bar of minder, dan is een revisie geen overbodige luxe. Alleen de derde en vierde versnelling zijn gesynchroniseerd, de eerste twee versnellingen vragen een respectvolle behandeling. De cardan- en aandrijfassen zijn kwetsbaar, de oorzaak is materiaalmoetheid. Ook de bladveren hebben niet het eeuwige leven. Door de bewegende delen (waar noodzakelijk) regelmatig van nieuw smeervet te voorzien, blijven ze in een gezonde conditie.

ONDERDELEN

Het is niet moeilijk om de Fiat Topolino/Simca Cinq op de weg te houden. De meeste onderdelen voor het technisch onderhoud zijn heel betaalbaar en goed te vinden, binnen de Topolino-club of via een specialist. Als er reparaties aan het chassis of aan de carrosserie noodzakelijk zijn, kunt u terugvallen op allerlei reparatiedelen.

AANDACHTSPUNTEN

- Roest in de dorpels en de vloerplaat
- Slijtage op krukaslagers
- Breuk van aandrijfassen

CLUBS

Simca Automobiel Club Nederland
www.simcaclub.com

Topolino Club Nederland
www.topolino-club.nl

Topolino Car Belgium
users.skynet.be/Topolino