

HET KLEINE BROERTJE

*Twee ton American iron en matige remmen.
Chicane Magazine is bepaald niet
vies van aparte auto's.
Dus stuurden we een
stuk door de polder
met een La Salle.
Drive son,
drive!*

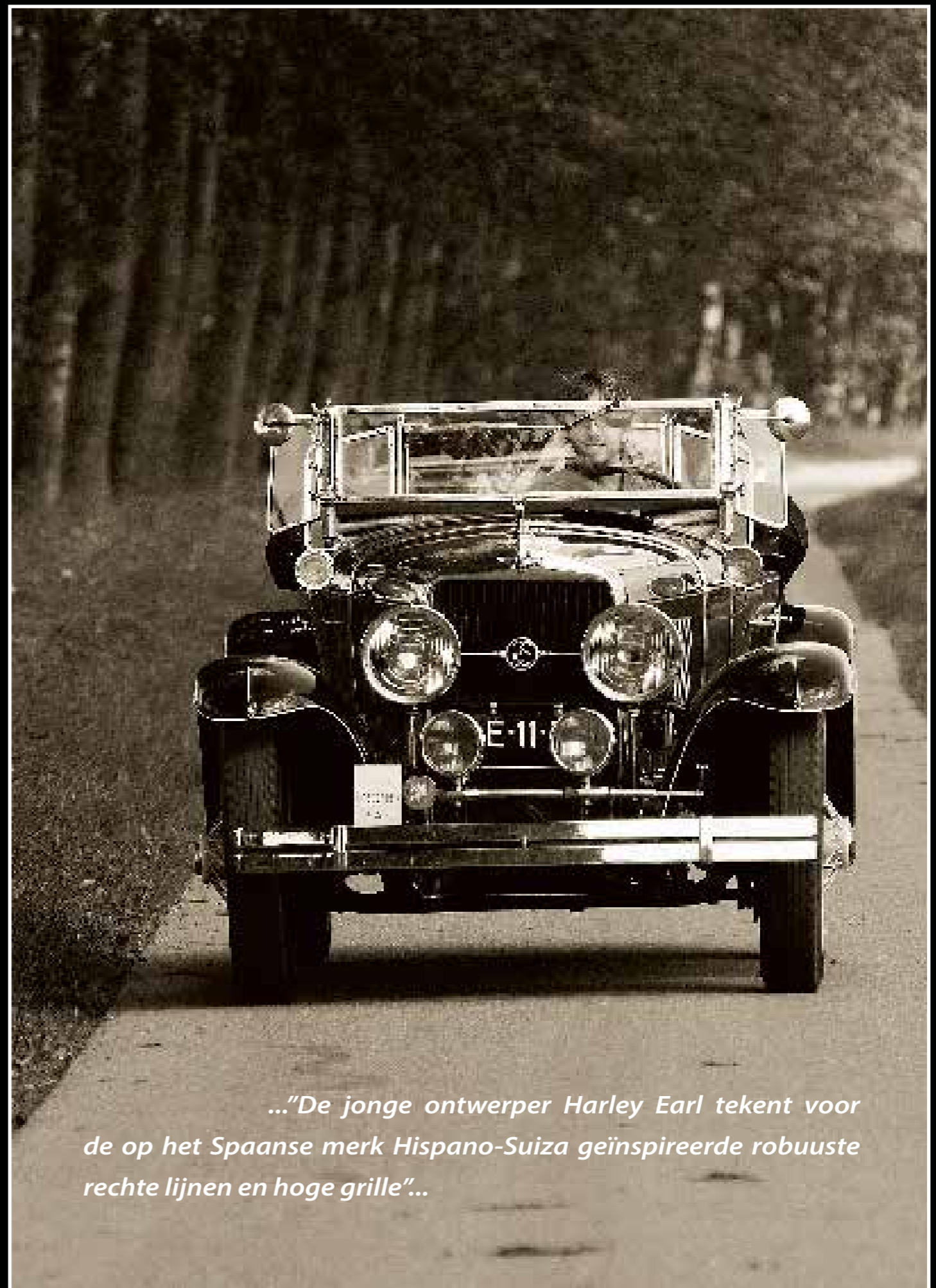


Zelden hoef je voor een auto zover de geschiedenis in te duiken als voor deze Phaeton uit 1928. En dan heb ik het niet over het bouwjaar, maar over de naam La Salle die erg Frans aan doet voor twee ton American Iron uit de roaring Twenties. De imposante grille van de auto draagt, net onder de mascotte, het familiewapen van René Robert Cavalier, Sieur de la Salle (1643-1687). Een adellijke titel afkomstig van het landgoed 'de La Salle' dat in handen was van de familie Cavalier. In Frankrijk dus! René was ontdekkingsreiziger, avonturier en een vroege kolonist die in 1667 per boot in Canada arriveerde. Nu was die Cavalier geen slimme jongen. Hij dacht het gehele Mississippi gebied te kunnen innemen voor de eer en de glorie van de Franse Kroon, maar was topografisch niet zo goed onderlegd. De Mississippi is namelijk 3.766 kilometer lang en daarmee de op één na langste rivier van Noord-Amerika. Overigens iets wat toen nog niet bekend was, maar dat terzijde. In die tijd waren afstanden toch lastiger te overbruggen dan in 2011 en uiteindelijk werd zijn dadendrang hem fataal. Een ander Amerikaans automerk met 'Franse roots' is Cadillac, genoemd naar de kolonist die Detroit stichtte: Antoine Laumet, ook bekend als De Lamothe-Cadillac.

Cadillac en La Salle

Wie Detroit zegt, zegt auto's, en wie in Amerika auto's zegt, zegt General Motors. Een sprong van ruim tweehonderd jaar in de tijd, tot het begin van de twintigste eeuw. En dan kan ook de link worden gelegd tussen de merknamen Cadillac en La Salle. Beide zijn onderdeel van GM en van deze twee is Cadillac veruit het bekendst geworden. Bovendien bestaat Cadillac nog en La Salle

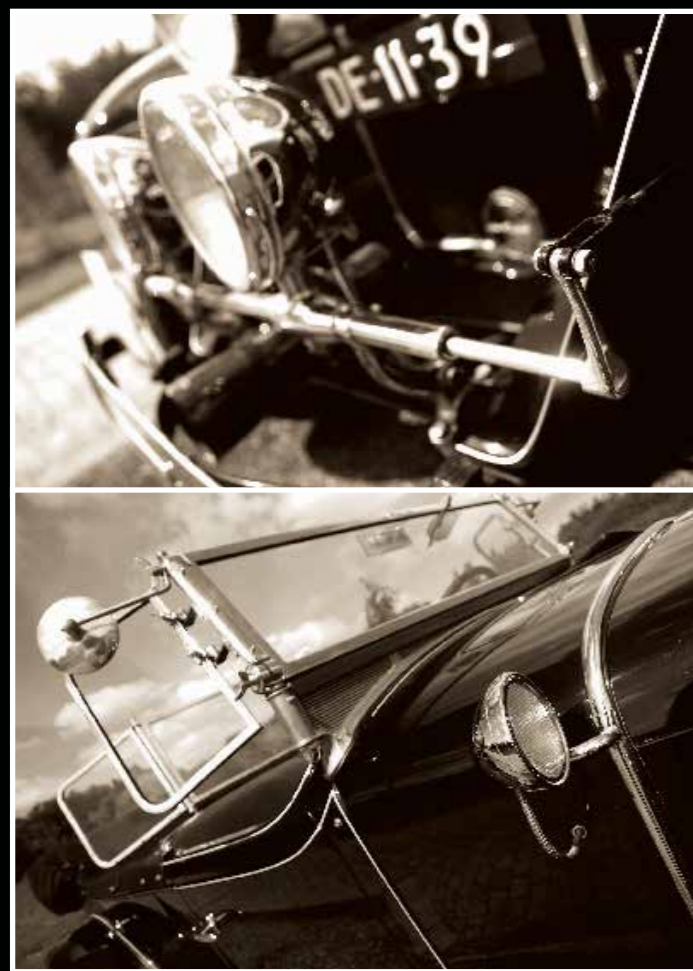
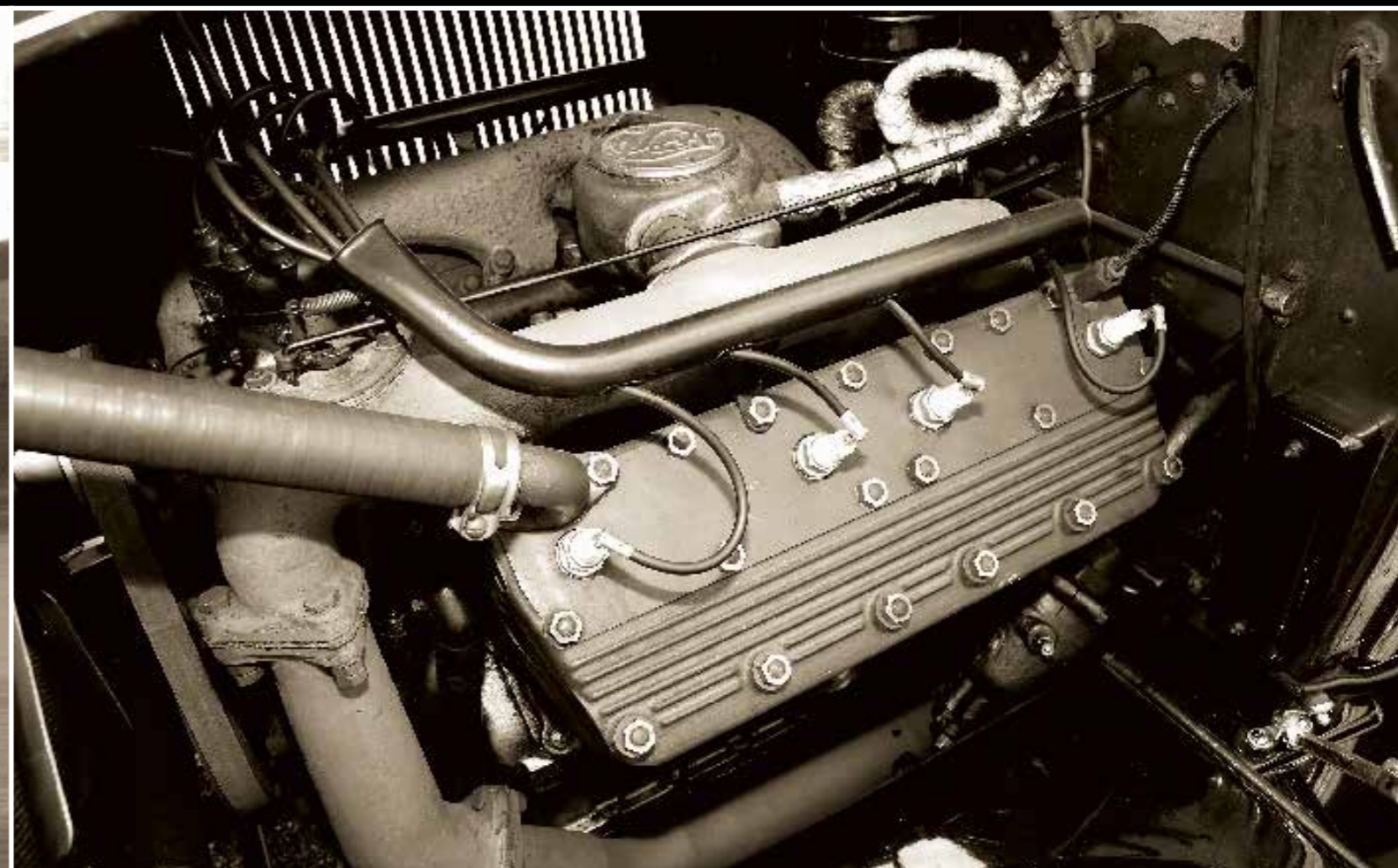
niet meer. De merknaam La Salle ontstaat in 1927 als nevenmerk naast grote broer Cadillac. Dat suggereert een bepaalde verhouding. La Salle wordt ook wel eens het 'little Cadillac' genoemd, maar dat is toch relatief met die forse auto voor de deur in gedachten. Daar komt bij dat La Salle in de rangorde van General Motors net onder Cadillac staat, maar wel boven Buick. Een 'tussenmerk' zogezegd. Wie zich een Cadillac kan veroorloven in die tijd heeft het helemaal gemaakt. Niveau senior-vice-president dus. Het junior-lid van de raad van directeurs zou kunnen kiezen voor een La Salle. In die orde moet je denken. General Motors wil het merk hoog in de markt positioneren, maar dan moet je de klant ook wat te bieden hebben. Technisch wordt er daarom geleund op Cadillac. Eenzelfde V8 met een blokhoek van negentig graden vormt het hart van de La Salle. Natuurlijk met iets minder inhoud, nog altijd vijf liter, en vermogen, maar de auto's worden wel in elkaar geschroefd door de monteurs van Cadillac. Om auto's te verkopen aan de wat meer stijlgevoelige, jongere klanten is vormgeving ook belangrijk en op dat gebied heeft het merk een primeur. Voor het eerst wordt er een stylist aangesteld die de hele auto mag vormgeven. Een unicum in die dagen, omdat form-follows-function regeert en klanten die zich een mooie auto kunnen permitteren zich doorgaans toch wel melden bij een koetsbouwer. Maar La Salle kiest dus nu al op voorhand voor de klant. Bij de bekende carrossier Don Lee wordt de jonge ontwerper Harley Earl weggekaapt. Een jongen met een voorliefde voor het merk Hispano-Suiza. Hij is het die tekent voor de op het Spaanse merk geïnspireerde robuuste, rechte lijnen en hoge grille. Het merk wordt voor een korte periode heel succesvol. Wat General Motors op dat moment echter nog niet weet, is dat de recessie nadert. De grote beurskrach van 1929 en de daar-



...“De jonge ontwerper Harley Earl tekent voor de op het Spaanse merk Hispano-Suiza geïnspireerde robuuste rechte lijnen en hoge grille”...



Boven: Sieur de La Salle.
Rechts: de machtige V8 ligt laag in het chassis. Onder: de meedraaiende koplampen werken via een stangenstelsel.



door povere eerste helft van de dertiger jaren komt het merk nooit te boven. Te weinig klanten en te dure auto's. Een Grote Depressie, indeed. Doordat La Salles te duur zijn geworden, is de stap naar een Cadillac te overbruggen en kiezen veel klanten dan maar helemaal voor het topmerk. La Salle komt tussen servet en tafellaken in te zitten. General Motors moddert nog een beetje aan met het merk, om er in de zomer van 1940 helemaal mee op te houden. De leemte wordt gevuld met een kleinere Cadillac die de La Salle overbodig maakt en een plaatsje in de geschiedenisboeken is het gevolg.

Tijdmachine

En dan staan we ruim negentig jaar later in de polder tegen deze 303 series Phaeton aan te kijken. Alsof je in een tijdmachine bent beland. De eerste serie auto's van La Salle in de jaren 1927 en 1928 valt onder de noemer 303, vanwege de motorinhoud van 303 Cubic Inches. Een slordige vijfliter in onze metrische telling. Uit die enorme V8 komt een vermogen van 75 pk en dat is voor 1928 fors te noemen. Ook in die tijd waren er al gadgets beschikbaar. Zoals meedraaiende lampen in de bochten! Wie dacht dat de Citroën DS daarmee als eerste was? Juist. En nog helemaal mechanisch ook, via een compact stangenstelsel, gekoppeld aan de stuurkolom. Wat bezielt iemand om zo'n auto aan te schaffen? Ik neem met de eigenaar de geschiedenis van de auto door, maar eigenlijk is er niet heel veel over bekend. Veel leuker zijn de anekdotes van gebeurtenissen met deze La Salle in de afgelopen vijftig jaar. De aanschaf is op zich al heel opmerkelijk te noemen. In Israël, aan het meer van Galilea, spreekt hij een Nederlander en het gaat over oude auto's. Zoals die dingen gaan. En van het één komt het ander. Iemand in de familie verhandelt

oude auto's en bij terugkomst in Nederland moet er beslist eens contact worden opgenomen met die liefhebber in Limburg. Er volgt een telefoontje, maar in de voorstellen die volgen gaat het over teveel geld. Nee, het zal wel niets meer worden. Wel heeft de huidige eigenaar zijn voorkeuren goed aangegeven. Het moet een vierkante wezen, die het altijd doet en waar je altijd mee kunt rijden want techniek is geen liefhebberij. Hispano-Suiza is wel een mooi merk.

Matching numbers

En er volgen nog foto's en telefoontjes. Steeds foto's van auto's met dames erbij, nee, je zou er bijna bang van worden dat je die er ook nog bij koopt. Totdat een telefoontje volgt uit Amerika. De Limburger is in de States op een veiling in Auburn en daar staat echt iets voor meneer. Een juweeltje, matching numbers. Hoe hij eruit ziet? Zwart. En vierkant. Ze zijn toch bijna altijd zwart? Tot hoever mag er geboden worden? Oké. Eenmaal, andermaal en in oktober 1987 is de La Salle in Nederlandse handen, maar het wachten duurt nog tot het voorjaar, wanneer de container in Nederland aankomt. Ja, prachtig. Precies zoals een auto eruit moet zien. Een echte mannenauto. Niet zoals die oude Citroën C3 met dat kippenkontje die de vrouw had. Waar je elke keer over elkaar heen moest kruipen om te kunnen gaan zitten. Nee. Dat is het eerste jaar wel leuk, maar dat blijft niet leuk. En dan heb je zo'n auto en dan wil je ermee rijden ook. De eerste rit met de Franse Amerikaan is direct spectaculair. In de bosrijke omgeving van het Brabantse Oisterwijk wordt een paard verblindt door het tot hoogglans opgepoetste chroom. Het paard duikt zo op het dak, de ruiter zit op de motorkap en de twee jongens achterin hebben paardenhaar tussen de tanden. Het was kiezen: of de greppel in,

...“Uit de enorme V8 komt een vermogen van 75 pk en dat is voor 1928 fors te noemen”...





FABRIKANT	GENERAL MOTORS / DETROIT / USA
MODEL	LA SALLE 303 PHAETON / 1928
VIN	25882 ENGINE 225697

Motor:	V8
Cilinderinhoud:	303 Cubic Inches (+/- 4,8 liter)
Max. vermogen:	75 pk
Aandrijving:	achterwielaandrijving
Remmen:	mechanische trommelremmen rondom
Versnellingen:	3 versnellingen, ongesynchroniseerd
Leeg gewicht:	1.670 kg
Topsnelheid:	ongeveer 113 km/u
Aantal gebouwd:	1927-1928: 1575 stuks
Nieuw prijs 1928:	2495 dollar
Huidige waarde:	ongeveer € 80.000,-
Met dank aan EZ-powersteering en speciale dank aan de eigenaar van de LaSalle voor alle medewerking.	



Schoonheid zit 'm in de details. Rechts: de Denman Tire Corp. uit Ohio ging in 2010 failliet.

van de Leatherman van de fotograaf fixen we de pool weer op de accu, starten probleemloos de V8 en rijden door. De snelheidsmeter loopt richting de veertig mijl en dat is omgerekend de wettelijke limiet op deze weg. We hebben echter niet de indruk dat de top al bereikt is, wat de eigenaar bevestigt: "Hij loopt heel lekker rond de 100". De snelheidsmeter gaat tot een optimistische 100 mijl, maar de werkelijke topsnelheid zal ergens rond de 113 km/u liggen oftewel 70 mijl. Ik besluit op een lang recht weggedeelte eens te proberen hoeveel soeps de ho-installatie nu eigenlijk is op deze auto, want je kunt maar beter voorbereid zijn als de eigenaar je ervoor waarschuwt. Het pedaal voelt in eerste instantie totaal blanco, maar dan grijpen de enorme trommels en ervaar je tegendruk. De La Salle mindert keurig vaart, maar we denken liever niet aan een noodstop voor een overstekend kind. We snappen nu ook dat de eigenaar voor het paard koos. Als we voor de foto een paar keer hetzelfde stuk weg afleggen in tegengestelde richting, dient er regelmatig gekeerd te worden. Aangezien de draaicirkel redelijk stevig is betekent dat veel sturen en schakelen en we zijn nu erg gelukkig met die aanpassing aan de stuurinstallatie... Een paar keer steken op een oprit en de La Salle wijst weer in de richting waaruit ie gekomen is. Bij een volgende doortocht langs de fotograaf valt de auto echter opnieuw stil. Het ritueel van de voorbank is snel herhaald en inderdaad is de accupool opnieuw losgeschoten. Achter ons is ondertussen een groot agrarisch apparaat met maaimachines en indrukwekkende wielen aan komen rijden en wij blokkeren de smalle polderweg. Maar: landbouwers hebben vaak een gereedschapskist aan boord van hun trekker. Tenslotte is even de ANWB bellen er niet bij midden in een bietenveld. Met behulp van een geleende waterpomptang en een sleuteltje 11 zit de accupool in no-time weer vast. Echt vast dit keer. De agrariër kan het verhaal wel waarderen en wuift ons vriendelijk gedag. Wij besluiten het vandaag voor gezien te houden en rijden de La Salle met een fijn gangetje terug naar Herwijnen. Na nog een mevrouw in een Corolla de schrik van haar leven bezorgd te hebben op de smalle Lingedijk (als je een La Salle tegenkomt wil je wel aan de kant!) leveren we de auto weer af waar we 'm opgehaald hebben. Een ervaring rijker. ○

of het paard scheppen. Dan dat paard maar, want dat was toch al geen liefhebberij. Maar voor de auto maakt het niet veel uit. Die is hoe dan ook scheef na de klap. En dan volgt een uitgebreide restauratie, die de auto terug in topstaat brengt. Dus kan er weer overal naartoe gereden worden. Bruiloften en partijen? Nee, er moet echt gereden worden. De Alpe d'Huez met een auto van meer dan anderhalve ton en 75 pk? Goed te doen, je moet alleen wel zesentwintig keer steken om die bochten te kunnen nemen... De Tulpenrally wordt ook uitgereden. De onderdelenvoorziening blijkt lastig, er is bijna niets meer te krijgen voor deze auto's, maar gelukkig is er ook nog niks nodig geweest. De restauratie is top uitgevoerd en verbruiksonderdelen zijn gelukkig met veel Cadillac-parts uitwisselbaar. Om dan nog een minpunt te noemen, naast het feit dat de remmen niet veel voorstellen: het sturen is zo ontieligelijk zwaar dat daar wel iets aan moest gebeuren. Dus werd een elektrische stuurbevestiging ingebouwd, zodat met deze auto ook de komende vijfentwintig jaar kan worden gedaan waarvoor ie gemaakt is: rijden!

Tentstokken

En rijden doen wij vandaag ook. Geen Alpe d'Huez maar ons eigen polderland vormt het decor waarin we met deze mastodont

een stukje geschiedenis mogen beleven. We twifelen of we de beige linnen kap voor de reportage omhoog zullen klappen, de lijn van de auto wordt dan waarschijnlijk erg mooi, maar gezien het verwachte gedoe met een berg tentstokken en een stuk zeil besluiten we laf dat het eigenlijk veel te mooi weer is om dicht te rijden. Vervolgens schroeven we de speciaal voor de gelegenheid bij de eigenaar opgepikte mascotte op de radiator ("Zet 'm wel goed vast, want die dingen zijn duur en moeilijk te vinden, er is er al eens een in een sloot verdwenen"), drukken op de elektrische starter en sturen na het prompt aanslaan van de V8 de neus richting slingerdijk. En dan volgt de eerste verbazing: de La Salle rijdt eigenlijk verrassend modern. Je verwacht door de niet-gesynchroniseerde versnellingsbak, het enorme stuurwiel en de gigantische wielen met een soort kleine vrachtwagen op pad te gaan, maar een Iveco Daily rijdt wellicht spannender dan deze Phaeton. Dit heeft beslist te maken met de uitstekende vering, de zeer soepele motor en de door EZ-Powersteering ingebouwde stuurbevestiging, maar ook als we die voorziening naar standje 'zwaar draaien, is de La Salle zo handelbaar als een mak lammetje. De zitpositie is wat minder voor mensen met een langer dan normaal Hollandsch Postuur; je merkt aan alles dat deze auto's ontworpen zijn in een tijd dat 1,70 meter best uit de kluiten gewassen was.

We moeten een beetje bukken om onder de rand van de voorruit door te kijken en zijn blij dat de kap neergeklapt is.

Lui rijden

Door de enorme souplesse van de motor zit je voor je het weet in de hoogste versnelling, zijnde de drie, en de double-declutching rijstijl maakt dat je graag lui rijdt. Opschakelen gaat erg soepel als je de slag eenmaal te pakken hebt met de enorme versnellingspook en de diep in te drukken pedalen, maar terugschakelen vergt toch wat meer finesse dan we momenteel kunnen aanspreken zodat we besluiten om niet op de motor te remmen maar gewoon het rempedaal te vloeren als er een kruising nadert en bij stilstand weer de een in te leggen. Even een armpje uitsteken als je links- of rechtsaf wilt trouwens, want een clignateur kunnen we niet vinden. Wel een echte schorre klaxon. Net als we het er over eens zijn dat de La Salle best fijn rijdt, begint de motor in te houden en slaat vervolgens af. Starter. Niets. Ampèremeter: 0. Conclusie: accu of dynamo. Maar waar zit de accu van deze auto? Een heldere ingeving -in de garage hebben we de voorbank weer in de auto gelegd om te kunnen rijden- zorgt voor het optillen van de bank en ja, daar is de accu. Mét losgeschoten accupool door het trillen van de auto. Met behulp

