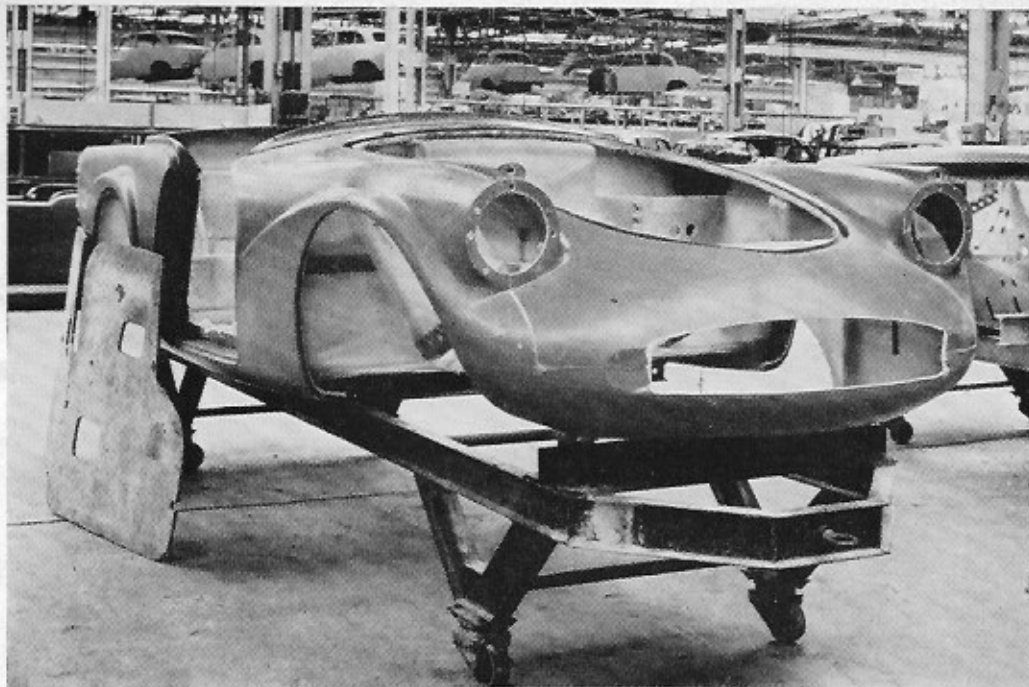


Er zijn maar twee automobielfabrieken ter wereld, die de kunststoffen, die een actieve plastic-industrie ons verschaft, in enigszins omvangrijke seriebouw van haar wagens toepassen: Daimler en Chevrolet. Daimler maakt per week in een van 's werelds oudste automobielfabrieken te Coventry 200 kunststof-carrosserieën van de 2,5 liter V8-sportwagen en Chevrolet bouwt in Amerika per week 1000 Corvettes. Merkwaardig moge lijken, dat het in beide gevallen, waarin de plastics in de automobielfbouw worden toegepast, om sportwagens gaat; als men de verder in zeer kleine aantallen gefabriceerde carrosserieën van andere, kunststof verwerkende fabriekjes bekijkt, zal óók blijken, dat het hier om sportwagens, althans sportieve automobielen gaat. En dat is geen wonder, want een van de meest in het oog springende voordelen van kunststof is het lichte gewicht. En juist bij sportwagens gaat het om de pk-gewichtsverhouding, die lager moet zijn dan bij vergelijkbare toerwagens. Nu kan men die gewichtsbesparing ook in plaatstalen carrosseriebouw toepassen, o.m. zoals bij bepaalde, bijzonder „spartaanse” Britse sportwagens het geval is; men kan het ook zoeken in de soort van het toegepaste metaal — maar deze oplossingen hebben vrijwel altijd als consequentie, dat in de versterking van het chassis bepaald verbetering moet worden aangebracht.

In de herfst van 1959 bracht Daimler de 2,5 liter sportwagen met kunststoffen carrosserie op de markt, een qua uiterlijk vrij merkwaardige automobiel, die een bepaald soort sportieve rijders bijzonder aansprak. De V8-motor levert 142 pk, de topsnelheid is rond de 200 km per uur, en de flitsende acceleratie en de klimcapaciteiten worden voor een groot deel veroorzaakt door de bijzonder gunstige pk-gewichts-verhouding van 6,6 kg per pk. Dat Daimler, een conventioneel denkende, uit 1896 daterende fabriek, besloot een revolutionair materiaal als gewapend polyester als materiaal voor de carrosserie van de nieuwe sportwagen toe te passen, pleit wel in hoge mate voor de kwaliteiten van dit materiaal. Nu is de toepassing van plastische materialen in de automobielfbouw in het geheel niets nieuws: de firma Dupont maakte laatst bekend, dat zij voor de assemblage van de Chrysler Valiant niet minder dan 44 onderdelen van plastic levert, van het complete dashboard (dat nu 900 gram weegt in plaats van de 4 kilo, die het vroegere, metalen dashboard woog) tot het lager-tje van de snelheidsmeternaald. Gewichtsbesparing, afwezigheid van onderhoud, gemakkelijke fabricage, onmogelijkheid om te roesten, stevigheid, elasticiteit, goedkoopte, isolerende eigenschappen en de bereidheid om zich in alle denkbare vormen te laten maken zijn de punten, waarop kunststof het van de orthodoxe materialen wint. Aan de toepassing van plastisch materiaal voor de automobielfabricage — zo gauw het de gehele carrosserie betreft althans — zijn uiteraard ook enkele nadelen verbonden, want anders zou geen auto meer van metaal gemaakt worden. Grootste bezwaar is de vrij lange tijd, die het plastisch materiaal in de verhitte persen moet blijven om de uiteindelijke, gunstige eigenschappen te verkrijgen en de lange produktielijnen, waar steeds „ruimte” moet worden gereserveerd om het materiaal de gelegenheid te geven, te harden. Chevrolet past plastic dan ook



DAT DAIMLER GEEN HONDERDEN SPORTWAGENS PER DAG MAAKT, KUNT U OP DE KOPFOTO OP DE LINKER PAGINA WEL ZIEN, HIERBOVEN DE PLASTIC „SCHAAL”, DIE DE ZELFDRAGENDE CARROSSERIE VAN DE WAGEN VORMT EN HIERONDER ENKELE DELEN VAN HET DRAGENDE BINNENWERK IN DE WAGEN

