

Armstrong-Siddeley 12 HP

Elk nadeel hep ze voordeel

Autotest | Dat scheepswerf "De Schelde" destijds failliet ging, waardoor een daar werkende Engelsman zijn beide Armstrong Siddeleys moest verkopen is een nadeel; da's duidelijk. Dat daarmee het balletje aan het rollen ging en Ton van Zelst die twee auto's kon overnemen is een voordeel, want één en één is twee, da's dus logisch. En als Autozine dan weer bij Ton langskomt, dan is dit artikel nog maar een intikkertje en da's weer een voordeel. We hoefden alleen nog maar te "skieten" om te scoren, zo eenvoudig is het. Zo werkt dat in de autojournalistiek, een eenvoudig een-tweetje, duidelijk toch? Of niet?

Armstrong Siddeley Motors Ltd. is ontstaan in 1919 na de overname van de Siddeley Deasy Company door de Armstrong Whitworth Development Company. Lang daarvoor, namelijk al sinds 1903 reden er Siddeleys rond. John Davenport Siddeley richtte in 1902 de Siddeley Autocar Company op en het jaar daarop stonden er 4 Siddeleys te pronken op de jaarlijkse autotentoonstelling in Crystal Palace in Londen.

Weer een jaar later kon de klant al kiezen uit een zestal modellen, variërend van een kleine tweezitter tot een fraaie landaulet. Eén van die eerste auto's is nog te zien in het Rolls Royce Heritage Trust Museum in het plaatsje Mickleover in Derbyshire. Al in 1905 stopt John Siddeley met het zelfstandig fabriceren van auto's en treedt als verkoopleider bij Wolseley in dienst. Tot 1909 wordt een aantal Wolseley-Siddeleys gebouwd; grote indrukwekkende automobielen, waar zelfs de toenmalige Engelse koningin nog een tijdje in gereden heeft (beter gezegd: werd gereden).



Siddeley, the jobhopper

John Siddeley was een moeilijke man en hield het niet lang in één en dezelfde omgeving uit. Dus vertrok hij in 1909 bij Wolseley om een jaar later als 'managing director' bij de Deasy Motor Company in dienst te treden. Henry Deasy hield zich bezig met het importeren van Franse auto's, die hij aanpaste voor gebruik in Engeland. Bij dit bedrijf was Siddeley zeer succesvol; van 200 werknemers in 1909 groeide het bedrijf naar een onderneming met 5000 man personeel in 1919.

Bij Deasy stortte Siddeley zich weer op het zelf bouwen van auto's. Het chassis betrok hij van Rover, de motoren o.a. van Daimler en de carrosserieën van

diverse leveranciers. Siddeley was niet tevreden over het geluidsniveau van de toch al vrij stille Daimler motor en werkte er net zo lang aan totdat de motor bijna fluisterend zijn werk deed. Een journalist, die nogal onder de indruk was van de motor, omschreef de gemodificeerde motor als 'as silent and inscrutable (geheimzinnig) as the Sphinx'.



De naam van het bedrijf veranderde in Siddeley-Deasy en in de jaren voor de Eerste Wereldoorlog groeide het nog jonge bedrijf uit tot een zeer succesvolle autoproducent. Maar zoals bij zoveel Engelse bedrijven veranderde door de oorlog alles; Siddeley ging over op 'oorlogsproductie': vrachtwagens, ambulances en zelfs vliegtuigmotoren kwamen er nu uit de Parkside-fabriek in Coventry.

Na de oorlog veranderde alles opnieuw en Siddeley-Deasy ging samen met het bedrijf van Sir W.G. Armstrong verder als Armstrong Siddeley.

Kapitale auto voor de Britse adel

De eerste Armstrong Siddeley die gebouwd werd, was een 30hp-model, een 4960 cc 6-cilinder met respectabele afmetingen. De toen nog zeer kapitaalkrachtige Britse adel was een belangrijke klant en zelfs de Duke of York, de latere koning George VI, kocht er één.

Na de 30hp kwamen de 18hp en de 14hp; deze laatste zou met meer dan 14.000 exemplaren een succesnummer voor Armstrong Siddeley worden. In 1928 werd de 'Wilson Epicyclical fluid flywheel drive' door AS geïntroduceerd, de 'preselector gearbox', een soort voorloper van de automatische versnellingsbak. Dit systeem zou met slechts enkele kleine aanpassingen jarenlang in Armstrong Siddeleys worden toegepast.



Gooische meisjesauto

De 12hp uit deze reportage is een Sports Coupé, die van 1934 tot 1936 door Armstrong Siddeley is geproduceerd. Het model was populair als "a car for the daughters of gentlemen" (tegenwoordig zouden we "Gooise meisjes" zeggen) en werd tamelijk goed verkocht. Het model droeg een stevig steentje bij aan de overleving van het bedrijf in een tijd dat veel concurrenten gedwongen waren om het faillissement van hun bedrijf aan te vragen. De 12hp had met slechts 1434 cc een relatief kleine 6-cilinder motor en was één van de twee AS-motoren die als zijklepper waren uitgevoerd.



Ook in de Tweede Wereldoorlog schakelde Armstrong Siddeley weer over op oorlogsproductie en direct na de oorlog was AS het eerste Engelse merk met een nieuw model. Daar waar andere merken een vooroorlogs model opnieuw in productie namen, kwamen in een snel tempo de Lancaster, Hurricane en Typhoon op de markt. In de jaren '50 werden deze modellen opgevolgd door de Sapphire, de Star Sapphire en de 234/236. Schitterende auto's, met een comfortabel weggedrag en een vooruitstrevende techniek, die het uiteindelijk toch moesten afleggen tegen de concurrentie van een merk als Jaguar. In 1960 kwam er eind aan de productie van Armstrong Siddeleys, toen het moederbedrijf fuseerde met Bristol.

12hp Sports Coupé met houten dak

De hier getoonde 12hp Sports Coupé wordt in 1985 samen met het zustermodel de 12hp Saloon door Ton van Zelst van de eerder genoemde Engelsman gekocht. De auto was totaal 'uitgewoond', maar wel nagenoeg compleet.



Ton heeft de carrosserie volledig kaal gemaakt, waar nodig nieuwe stukken plaatwerk erin gezet en de auto opnieuw gespoten. Het houten (!) dak is met zwart vinyl bekleed en het schuifdak is weer gangbaar gemaakt. Overigens is niet alleen het dak van hout, ook de portieren zijn van hout en met plaatwerk overtrokken; die portieren zijn dan ook loodzwaar. Vervolgens is het interieur onder handen genomen. Van het originele dashboard was niets meer over en aan de hand van oude foto's heeft Ton een nieuw dashboard gemaakt en daar de originele klokjes weer in gezet.

Voor een dergelijke kleine auto uit 1934 is het dashboard zeer compleet; benzinemeter, oliedrukmeter, temperatuurmeter en zelfs een echt klokje, alles zit erin. Oorspronkelijk had de auto overigens geen richtingaanwijzers, die zijn er later opgezet, anders zou de auto niet door de RDW-keuring zijn gekomen. Met de richtingaanwijzers kreeg Ton dan ook geen problemen, maar over de koplampen van de AS deed de RDW vreselijk moeilijk. De 'platte' koplampen waren onacceptabel voor de keurmeesters van de RDW, daar moesten enigszins bolle lampen voor in de plaats komen. Om van het gezeur af te komen is Ton daar toen maar mee akkoord gegaan en heeft er een paar Lucas PL-lampen op gezet. De originele koplampen heeft Ton nog wel en die liggen veilig op zolder. Binnenkort zet hij ze er weer op; bij de RDW zijn ze het dan al wel vergeten.



12hp te zijner tijd met bewondering en toch ook wel enige jalousie bekijken. Als bezoeker van deze website hoeft u daar niet op te wachten; u kunt de waarschijnlijk enige 12hp Sports Coupé in Nederland hier al bewonderen.

Tekst: Hans Lubberding Foto's: Jim Lensveld ■

Wieldoppen van een Renault

Eén van de weinige onderdelen die ontbraken bij de 12hp waren de wieldoppen. Die heeft Ton zelf gemaakt door de wieldoppen van een Renault Dauphine op maat te knippen. Als je niet beter weet zou je denken dat ze origineel zijn. Verder heeft Ton de auto iets gemoderniseerd door er een kachel in te plaatsen en ruitensproeiers aan de basisuitrusting toe te voegen. Tenslotte heeft Ton de auto wat praktischer gemaakt door er een soort kofferbakje aan toe te voegen; zelf spreekt hij heel chique van "een modificatie".



Op een trailer terug naar Engeland

Eigenlijk wil Ton nog eens een rit naar Engeland in de 12hp maken, maar dat ziet z'n vrouw niet zitten. Dus wordt de Sports Coupé als het zover is op de trailer gezet en naar Engeland gebracht, alwaar Ton z'n Engelse clubvrienden gaat bezoeken. Die zullen de



Specificaties

Armstrong-Siddeley 12 HP Sports Coupe

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 0 x 0 x 0 cm |
| Wielbasis | n.b. |
| Gewicht | 1.090 kg |
| Aanhanger | n.b. |
| Aanhanger geremd | n.b. |
| Tankinhoud | n.b. |
| Bagageruimte | n.b. |
| Bandenmaat | |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|------------------|
| Motorinhoud | 1434 cc |
| Cilinders / kleppen | 6/2 |
| Vermogen | 38 pk @ 4000 tpm |
| Koppel | n.b. |
| Aandrijving | achterwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 19 sec. |
| Topsnelheid | 120 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 11,1 l / 100 km |
| Verbruik stad | INF l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | INF l / 100 km |
| CO2 uitstoot | n.b. |

Prijs

| | |
|-------|-------|
| Prijs | € 0,- |
|-------|-------|