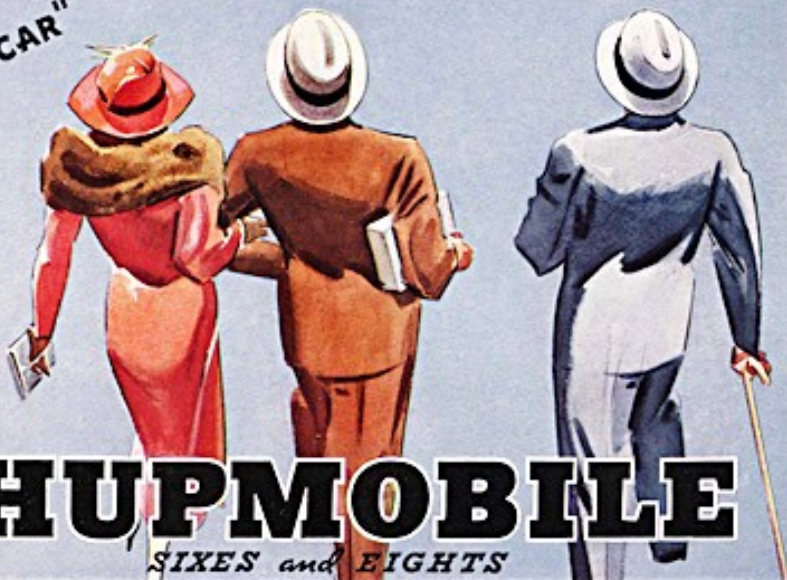


**A DISTINGUISHED OLD NAME ON
A BRILLIANT NEW CAR**



**"HUPP HAS ALWAYS
BUILT A GOOD CAR"**



THE 1938

HUPMOBILE

SIXES and EIGHTS



Nr.11. november 2017.

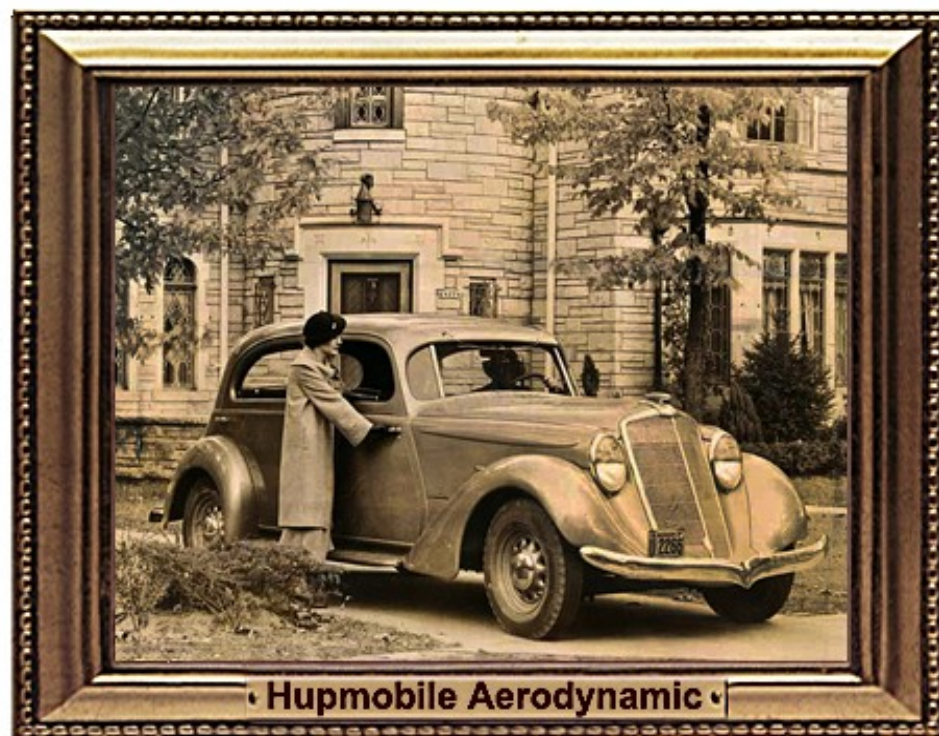


bpost

PB-PP|
BELGIE(N) - BELGIQUE
P002659

Brugse Oldtimers Vrienden

Maandelijks tijdschrift van de BOV
V.u. en redactie: Eric Vandamme
Joseph Wautersstraat 62, 8200 Brugge
Afgiftekantoor: 8200 Brugge Mail



• Hupmobile Aerodynamic •

Editoriaal.

Het jaar loopt stilaan op zijn einde. Van rijden met onze oldtimers is al lang geen sprake meer: het is te koud en te vroeg donker. Met het winteruur en de lange, donkere winteravonden in het vooruitzicht, kunnen we stilaan terugblikken op het afgelopen seizoen met zijn wisselvallig klimaat, én meteen kijken naar wat er volgend jaar te gebeuren valt, nu we het best achter de kachel zullen zitten te dromen van het volgend rittenseizoen.

En daaraan werken we alweer met vernieuwde moed, want onze kalender staat al weer op papier, en zo te zien zal die opnieuw extra gevuld zijn.

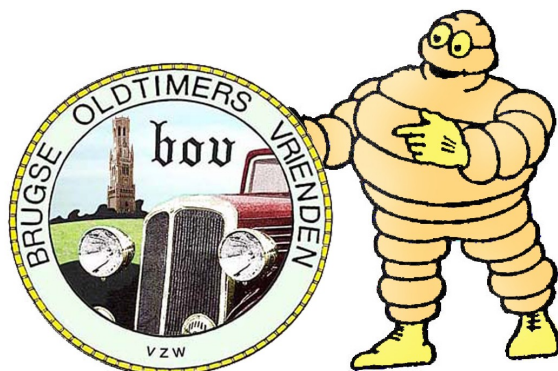
Er blijven alleen nog de beurzen over voor diegenen die het moeilijk hebben om de enkele maanden oldtimerstop te overbruggen. Maar daaraan geen gebrek, want vanaf nu kun je vrijwel elk weekend ergens hier of in de buurlanden op een beurs terecht.

Verder blijft er tijd over om rustig wat restauratiewerken te laten uitvoeren, al uitkijkend naar het komende seizoen.

En in de hoop dat uw dromen mogen bewaarheid worden, wens ik u alvast

véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

- 17 - 19 nov.: Inter Classics Brussels.
- 16 - 17 dec.: Dreamcar Kortrijk.
- 17 - 18 febr.: Flanders Collection Car Gent.
- Zon.18 febr.: 't Echappementje Roeselare.
- 2 - 4 maart: Antwerp Classic Salon.

Inhoudstafel.

- 2. Editoriaal.
- 3. Agenda – Inhoudstafel.
- 4. X-Cars: Pierre Delcourt.
- 5. “ “ “ “
- 6. “ “ “ “
- 7. “ “ “ “
- 8. Benzineautomaten.
- 9. Handvrij sturen.
- 10. Hupmobile.
- 11. “
- 12. “
- 13. “
- 14. “
- 15. “
- 16. “

Inlichtingen:

Soc.zetel BOV
p/a Eric Vandamme
Joseph Wautersstraat 62
8200 Brugge
0495/26 69 17
bov@live.be



X-Cars: Pierre Delcourt.

Pierre Delcourt is een begenadigd uitvinder die tussen 1918 en 1960 meer dan 200 uitvinderbrevetten kreeg.

Geboren in 1898, treedt hij tijdens de eerste wereldoorlog in dienst van het studiebureau van vliegtuigbouwer Henriot. Hij maakt er de snelle vooruitgang van de techniek mee en raakt gefascineerd door de stroomlijn, die voor hem noodzakelijk is om hoge snelheden te kunnen bereiken.

Na de oorlog blijft het idee hem vasthouden, en in 1927 begint hij met modellen uit te testen in de windtunnels van Saint-Cyr en in de labo's van Eiffel. Hij is van mening dat wat kan voor een vliegtuig ook moet kunnen voor een auto. En aërodynamisch betekent afgerond met zo weinig mogelijk luchtweerstand.

Zijn prototype lijkt op een druppel met het dak gebogen als de bovenzijde van een vliegtuigvleugel, en de hellende voorruit bestaat eerst uit 3 delen en lijkt op de voorruit van een vliegtuig.

Hij wil dat zijn wagen licht, sterk, gemakkelijk te herstellen, en indien mogelijk comfortabel en stil is.

De gebruikte technieken zijn deze van in de luchtvaart: een licht houten constructie bekleed met een laag geperst karton en een dak uit gelakt zeildoek. Dus licht, goedkoop, en toch stevig.

Maar ondanks zijn vooruitstrevende ideeën blijft hij met beide voeten op de grond: in tegenstelling met die zogenaamde "beroepsuitvinders" die de ganse auto willen heruitvinden, beperkt hij er zich toe om zijn koetswerk op een bestaande basis te bouwen. Daartoe koopt hij bij Citroën een rijdend chassis van een C4 en presenteert in 1930 zijn "Vent Debout".

Dit totaal nieuw concept is niet alleen gestroomlijnd en licht, hij heeft ook koplampen die meedraaien met het stuur, zijdeuren zonder middenstijl die te samen opengaan als de voorste deur geopend wordt, binnenliggende treeplanken en een bagagekoffer in het koetswerk, hellende voorruit en een achteruit rijlicht.

In een tijd dat alle wagens nog vierkant waren blijft hij met zijn 32 uitvinderbrevetten een opvallende verschijning, en hij is dan ook laureaat tijdens de Concours d'Elégance in het Parc des Princes in 1930.

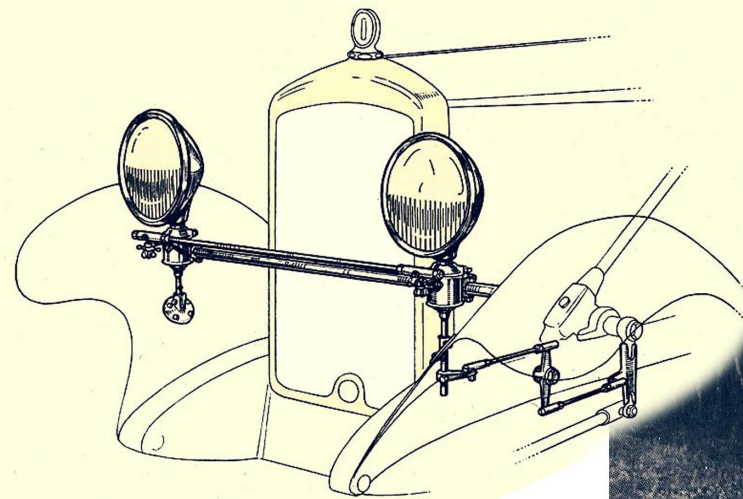
Ondanks zijn koetswerk uit geperst karton blijkt de wagen erg stevig en wordt gebruikt tot in 1940.

Maar bij het uitbreken van de oorlog wordt het chassis verkocht en het koetswerk vernield om niet in de handen van de Duitsers te vallen. Hij heeft dan reeds 100 000km gereden.

Maar een succes is zijn wagen niet geweest. Het ontwerp was veel te vooruitstrevend, en in de jaren daaropvolgend kwam de stroomlijn met de druppelvorm in de mode. Maar de meesten bouwden een chassis met de motor achterin, wat zeer slechte rijeigenschappen gaf.

Delcourt presenteerde zijn wagen aan Citroën, Ford en zelfs Packard, maar volop de grote crisis bleek het wel een zeer slecht moment om met zulk ontwerp naar voor te komen...

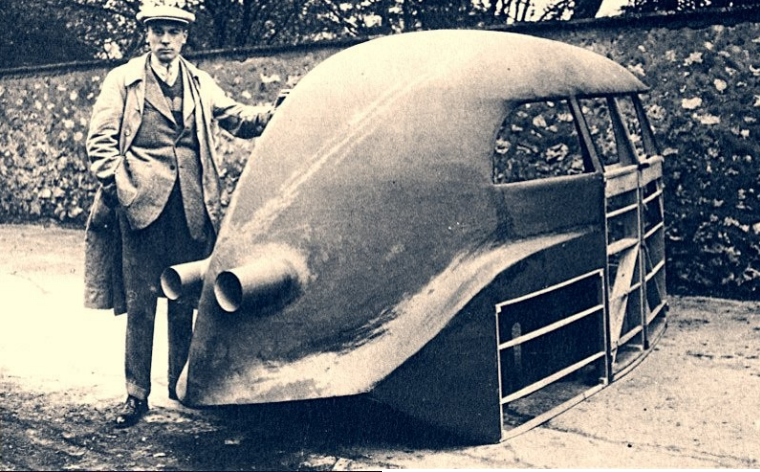
Op het einde van zijn leven heeft Delcourt alle papieren rond de "Vent Debout" vernietigd, zodat er bijzonder weinig info overblijft.



"Pivolux"lampen:
Deze tekening
toont duidelijk de
overbrenging
vanaf de stuurin-
richting. Het was
eenvoudig te
plaatsen.

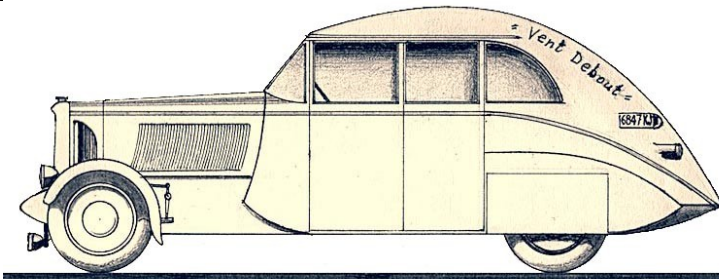
De "Pivolux" koplampen draaiden mee met de voorwielen. 35 jaar later heeft men dat "herontdekt" bij de DS. Het was een ingenieus systeem, dat draaide op rollagers en met ingebouwde trillingsdemper, maar het systeem was wel erg duur.



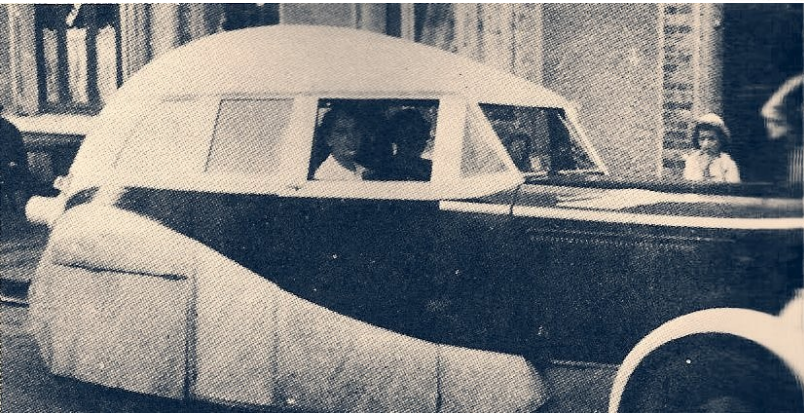


Pierre Delcourt naast een half afgebouwd koetswerk. Veel plankjes en een mooie ronding in geperst karton!

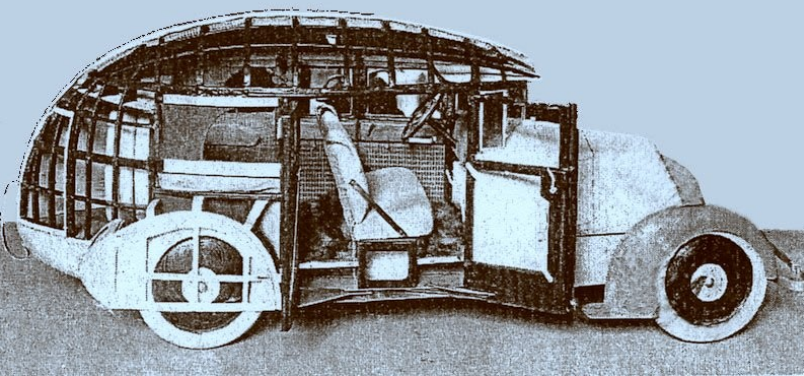
→ Deze bouwtekening toont het eerste ontwerp van de "Vent Debout" met de lange motorkap en de driedelige voorruit.



CARROSSERIE Pierre DELCOURT - 1929.

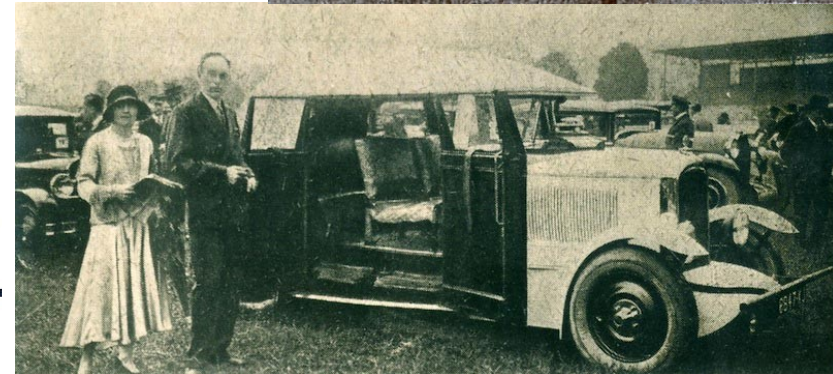


Het model 1929 werd effectief gebouwd, want er blijft toch nog één foto van bewaard.

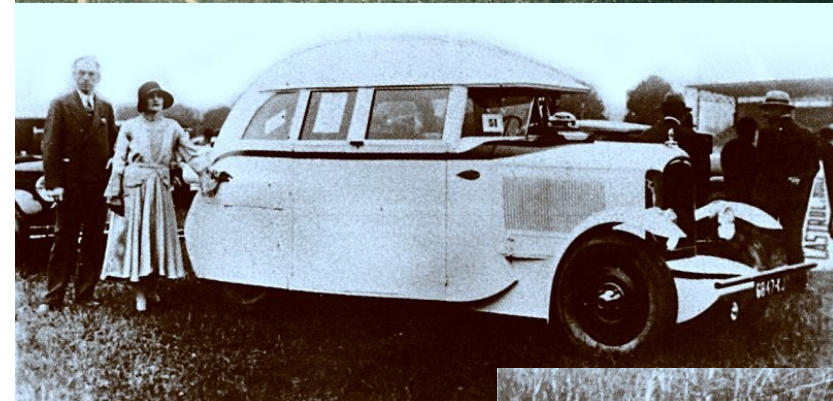


Er werd blijkbaar vroeger al een wagen gebouwd, maar allicht bleef het bij dit half afgewerkt model.

→ Veel kijkers in mei 1930 voor het nieuwe (ofwel het vernieuwde?) model ergens in Parijs.

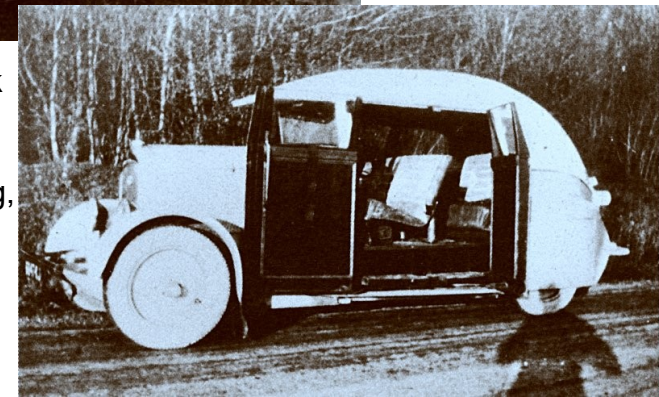


← Het Concours in het Parc des Princes: een mooi zicht op het interieur en de deuren zonder middenstijl.



Goed zicht op de achteroverhellende ruit, de deuren met slechts één klink, de dunne meedraaiende spatborden en de ingesloten achterwielen.

→ Zo te zien was er ook een versie met "echte" spatborden. Mogelijk is dat een latere aanpassing, want die dunne spatbordjes hielpen niet veel!



Benzineautomaten.

MM oktober 1930:
“Chauffeurs die laat op weg zijn en zonder benzine vallen op een plaats waar ze mijlen ver van een pompstation zijn zullen deze nieuwe benzineautomaten vinden die geïnstalleerd zijn rond Los Angeles . Als je 40 Cent in het toestel steekt krijg je een bus benzine”.



En wat dacht je van deze crick?

Je zou haast met plezier een lekke band krijgen. Het ziet er allemaal gemakkelijk en proper uit, maar hoe neem je het wiel eraf eens de wagen opgekrikt is?

Daar spreekt men nergens over, en het bleef dus vanzelfsprekend bij dit ene demonstratiemodel.

Handvrij sturen.

Het probleem rond handvrij bellen met de gsm werd reeds opgelost in Modern Mechanix van juli 1931:

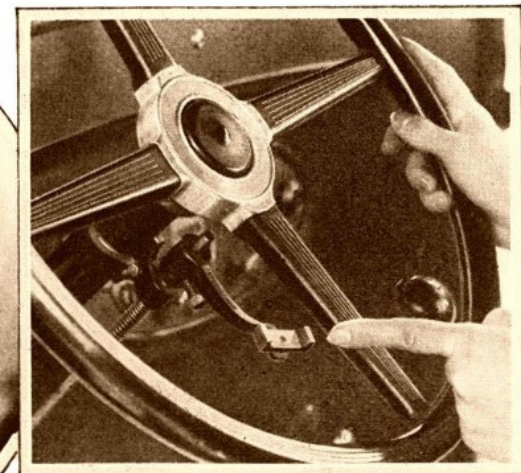
“Een toestel dat onlangs op de markt kwam stelt de chauffeur in staat om over korte afstand te sturen met de voet.

Door op een pedaal te duwen springt een arm op en grijpt in een spaak van het stuurwiel. Dan kan de wagen bestuurd worden door de zijdelingse beweging van het pedaal met de voet.

Dit nieuwe toestel kan niet gebruikt worden als er scherpe bochten in de weg zijn. Het is bedoeld voor de open weg, wanneer de chauffeur bijvoorbeeld een sigaret wil opsteken *(of tegenwoordig zijn GPS wil opnemen)*!

De wagen kan slechts over een beperkte afstand van de ene zijde naar de andere zijde van de weg gestuurd worden, voldoende om in een rechte lijn te blijven rijden of een flauwe bocht te nemen.

Het voetpedaal is bevestigd aan de stuurkolom, tussen de koppeling en de rem”.



Boven: die haak grijpt in op een spaak van het stuurwiel als men het pedaal indrukt. Door een zijdelingse beweging van de voet kan er gestuurd worden.

Hupmobile.

Deze in 1909 gestichte firma had meteen succes en behoorde tot de Amerikaanse grote merken. Er werden betere middenklassers gebouwd met een 4-cilindermotor, tot in 1925, toen men wilde overschakelen naar de duurdere klasse. Wat erg onverstandig was, want daardoor liet men een bestaand cliënteel liggen en moest men opboksen tegen de duurdere merken.

Men liet de 4-cilinder vallen en kwam meteen met een 8-cilinder op de markt.

In 1928 werden nog 65000 wagens gebouwd, maar snel kwam het verval. Men kocht nog Chandler op om zo meer productieruimte te krijgen, en om zoveel mogelijk rijke klanten te lokken, brachten ze verschillende modellen op de markt. Dit was een grote fout die veel merken maakten in die tijd, want met beperkte productiecijfers kan geen model in voldoende exemplaren verkocht worden om winstgevend te zijn. En met de crisis voor de deur bleek dit moordend.

In 1932 riep men Raymond Loewy ter hulp om een aantrekkelijk koetswerk te bouwen. Dit nieuwe model, de "Cyclefender", genoemd naar de vorm van de spatborden, werd alom bewonderd, maar de verkoopcijfers daalden desondanks toch.

Doch in 1934 bracht men de "Aerodynamic" op de markt, eveneens een creatie van Loewy. Dit was een zeer gestroomlijnd model met ingebouwde koplampen en driedelige voorruit. Doch voor de goedkopere modellen kocht men bij Murray de koetswerken van Ford!

Ondanks zijn moderne technische innovaties bleef het succes uit, en in 1937 werd de productie bij Hupmobile gestaakt.

Nochtans had men inspanningen gedaan om het model aan te passen: in 1935 kreeg die een modernere kalender en een vlakke voorruit, en in 1937 monteerden ze de populaire watervalkalender en kreeg de wagen een grote moderne koffer. Maar het mocht niet baten.

In 1938 werd de productie hervat met 6- en 8-cilindermotoren en een modern koetswerk, maar de verkoop viel tegen, vooral omdat Hupmobile het grootste deel van zijn dealers kwijt was.

Daarbij waren ze gedwongen om enkele fabrieksgebouwen te verkopen, zodat de productie moeilijk werd.

Om er terug bovenop te komen kochten ze de carrosseriepersen van de Cord 810. Ze betaalden daarvoor \$900.000 en hoopten daarmee een goedkope en aantrekkelijke wagen op de markt te brengen. Het publiek reageerde enthousiast, en de bestellingen regenden binnen, maar de productie kende ernstige vertraging.

Omdat er onvoldoende productieruimte was, sloot Hupmobile een overeenkomst met Graham om de Cordpersen te delen. Ze deelden hetzelfde koetswerk, gebouwd in de Graham fabriek, maar mechanisch gebruikten ze hun eigen onderdelen.

Pas in 1939 kwam de productie op gang, maar de wachttijd was te lang geweest, en de bestellingen waren geannuleerd. Slechts 319 Hupmobile Skylarks waren gebouwd en op het einde van de zomer gaf Hupmobile het definitief op. Ook Graham stopte de productie van zijn Hollywood kort nadat de laatste Hupmobile van de band liep. Ze probeerden nog een paar jaar te overleven met hun Sharknose maar in 1941 was het ook voor hen definitief gedaan.

Met zijn 6-cilinder van 101pk was de Skylark een goede middenklasser, maar Chevrolet en Ford zaten in dezelfde klasse en waren een stuk goedkoper. En Hupmobile had niet meer de mogelijkheden om een uitgebreide reclamecampagne te voeren.

Nochtans had Hupmobile enkele bijzondere technische innovaties op zijn palmares. Zo nam hoofdingenieur Nelson in 1911 contact met Budd voor de bouw van geheel stalen koetswerken. Er werden er een paar duizend gebouwd eer Nelson ontslag nam, en na hem vond men die moderne techniek maar niets en werden weer klassieke koetswerken gebruikt. Het duurde tot 1914 eer Dodge Brothers met stalen koetswerken herbegon.

En in 1914 gebruikte een dealer een 7-persoons torpedo om mijnwerkers naar hun werk te voeren. Hij had zulk succes dat hij de beroemde Greyhound buslijn stichtte!

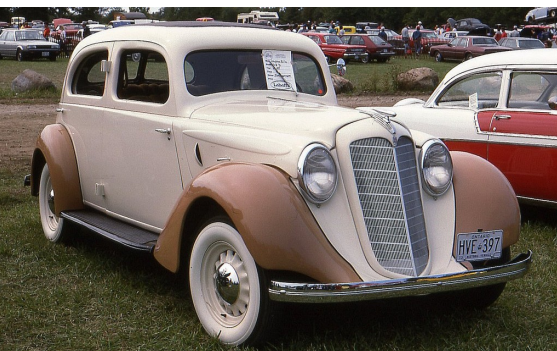
Hupmobile was ook een van de eerste merken om in 1930 de freewheel op hun wagens toe te passen, en hun "Evanair-Conditioner", een warmelucht verwarmingssysteem, wordt heden nog algemeen gebruikt.



⌞ De "Cyclefender" uit 1932 was een grote en moderne wagen, maar verkocht slecht in het midden van de grote crisis.



⌞ Fabrieksfoto van de nieuwe "Aerodynamic" uit 1934. Maar net als de Chrysler Airflow was hij te modern om bij het publiek aan te slaan.



⌞ In 1935 kreeg hij een nieuwe modernere kalender en een vlakke voorruit, ⌞ en in 1936 een eigentijdse "watervalkalender".



⌞ Voor 1938 kwam dit modern, en meer klassiek model. ⌞ De "Skylark" uit 1939 moest de redding brengen, maar het werd een mislukking.



1934

⌞ Het comfort van een clubzetel.

⌞ Je stapt gewoon in door de brede deuren, en je hebt heel wat beenruimte.



⌞ Met gemak stap je uit door de zeer brede deuren.

⌞ Erg veel bagageruimte in deze ingebouwde stof- en wintervrije ruimte achteraan.



⌞ Vijf passagiers rijden in comfort, want vooraan zijn 3 plaatsen, ⌞ en in de dicky seat heeft men dikke kussens en veel beenruimte.

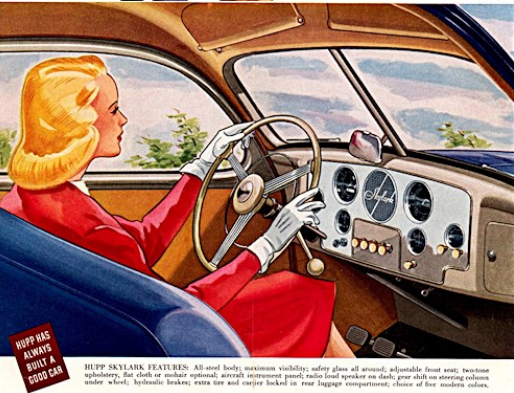




↑ Zeer veel kofferruimte, en het reservewiel zit eindelijk weggeborgen.

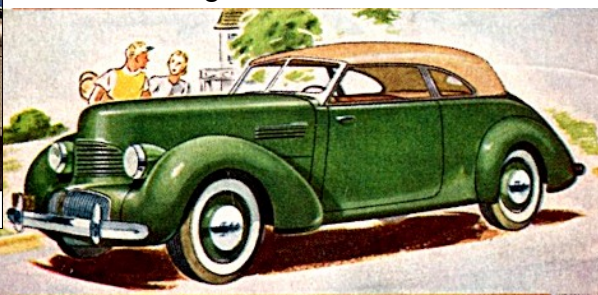


↑ Vol bewondering voor het ruime interieur uit laken of tegen meerprijs in velours. Dikke kussens in 1938, waar je diep in wegzakt.

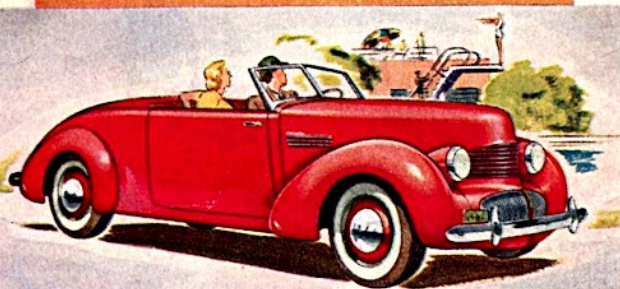


↪ De Skylark van 1939 stuurt met twee vingers, en de versnelingen zitten onder het stuur.

↓ De cabrio's waren zeer mooie wagens, maar er werden er bijzonder weinig van verkocht.



The Corsair is a convertible five passenger sedan designed for those who like an open car when the weather is fine.



The Sportster is a three passenger convertible cabriolet. The top, automatically controlled, is completely concealed in a flush compartment behind the seat, when lowered.



↑ De "Cyclefender" uit 1932 was nog verkrijgbaar als zeer mooie cabrio. Maar vanaf de Aëromatic uit 1934 was het ermee gedaan.



↑ Bij deze Aëromatic uit 1936 zie je duidelijk de nieuwe grote koffer, maar alleen bij de luxe uitvoering. Het standaardmodel had nog het reservewiel achterop.

↓ De coupe met dickyseat was erg populair, ook al was het een onhandig gedrocht. Met zijn 6-cilinder van 101pk en vooral zijn 8-cilinder van 120pk was het een vinnig wagentje.



↓ Onverslijtbare wagens: Een Aërodynamische zomaar langs de stoeprand in Argentinië. Na 80 jaar nog steeds in gebruik! Dit basismodel had geen opengaande kofferruimte.



↓ De Skylark: Amerika's mooiste en meest exclusieve goedkope wagen op de markt!