



In 1887 zag een Franse tekenaar het moderne verkeer in het jaar 2000 met vliegende auto's en galante heren die de rijke dames in fraaie avondjurken lieten instappen.



Nr.12. december 2017.



bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE
P002859

Brugse Oldtimers Vrienden

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



• Altijd een gezellige bedoening •

Editoriaal.

December alweer, en meteen het laatste tijdschrift van jaargang 2017 dat hier voor u ligt.

We denken al meteen aan het programma voor volgend jaar, en deze ziet er even gevuld uit als het vorige.

We proberen om wat afwisseling in onze activiteiten te brengen, en daarom zijn we druk aan het sleutelen aan de uitstappen voor 2018. Voor volgend jaar ziet het er dus alweer rooskleurig uit.

We kunnen opnieuw terugkijken op een goedgevuld seizoen, met mooie uitstappen, ondanks alles toch mooi weer, en vooral veel mooie wagens. Maar vooral gaat een woord van dank uit naar de deelnemers van onze uitstappen, want zonder hen kan een rit nooit geslaagd zijn.

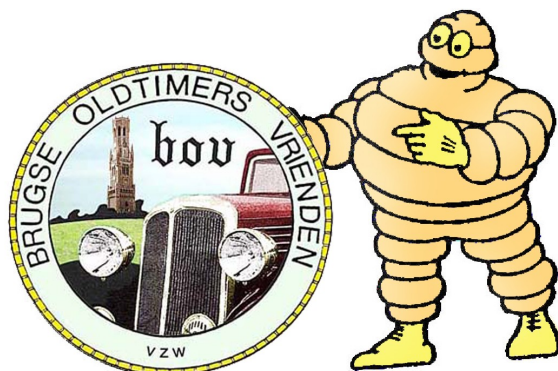
Maar intussen blikken we al vooruit naar 2018.

Auto Retro, dat vorig jaar van Brugge naar Roeselare verhuisde, gaat dit jaar pas door eind april, zodat we onze nieuwjaarsreceptie moeten uitstellen. Meerdere details kunt u lezen in het volgende blad.

Voor u ligt een nummer met veel info rond de elektrische wagen in het verleden. Men was blijkaar toen ook al even enthousiast als nu, maar veel kwam er niet uit voort.

En in de hoop dat u er van geniet, wens ik u voor 2018 alvast véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

- 16 - 17 dec.: Dreamcar Kortrijk.
- 17 - 18 febr.: Flanders Collection Car Gent.
- Zon. 18 febr.: 't Echappementje Roeselare.
- 2 - 4 maart: Antwerp Classic Salon.
- 28 - 29 april: Auto Retro Roeselare.

Inhoudstafel.

- 2. Editoriaal.
- 3. Agenda – Inhoudstafel.
- 4. 30 jaar OTV.
- 5. De elektrische auto?
- 6. Auto van de toekomst.
- 7. Rubber spaken.
- 8. De ideale stadsauto.
- 9. Snel geleverd.
- 10. Armstrong 1896.
- 11. “ “
- 12. “ “
- 13. “ “
- 14. De eerste Porsche.
- 15. Zeelucht / Instappen.
- 16. Het jaar 2000 in 1887.

Inlichtingen:

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



30 Jaar OTV.

Voor u ligt het laatste nummer van de dertigste jaargang van ons tijdschrift, dat u in vrijwel ongewijzigde vorm al die jaren maandelijks in uw brievenbus krijgt.

De eerste 15 jaar maakten we die met de schrijfmachine en met schaar en lijmstift, de laatste 15 jaar met de computer.

Intussen zijn dat zo'n 6000 bladzijden, en heel wat onderwerpen kwamen aan bod.

Behalve de uitnodigingen en verslagen van onze clubuitstappen, hadden we verschillende meestal langlopende reeksen.

Zo hadden we in de jaren '90 het probleem rond de loodvrije benzine. Daarover werd maar liefst 130 bladzijden geschreven!

En verschillende automerken kwamen aan bod, en echt niet alleen Citroën, want zo werd bv. maar liefst 100 bladzijden gevuld met de geschiedenis van Rolls Royce.

En ook over de merkwaardige geschiedenis van de voorwielaandrijving kregen we 160 bladzijden.

De reeks over de experimentele wagens, de X-Cars, haalt reeds 250 bladzijden, en talloos zijn de meestal bizarre clips uit Modern Mechanix van de jaren '30.

Veel is er niet veranderd in die 30 jaar. Al van in het begin blonken we uit door de kwaliteit van de foto's, en dank zij de moderne techniek en photoshop kunnen we meer en betere afbeeldingen gebruiken.

Oude nummers van Modern Mechanix zijn een dankbare bron geworden voor artikels, en via internet kun je passende kleurfoto's vinden om de zwart-wit of sepia foto's uit de oude tijdschriften aan te vullen.

Vanzelfsprekend zouden we het tijdschrift in kleur kunnen laten drukken, maar dat zou bijzonder duur uitvallen, en nu er meer en meer mensen over internet beschikken, kunnen we het tijdschrift in kleur kosteloos via e-mail rondzenden.

Van een papieren uitgave in kleurendruk zal het dus niet meer komen, dat is duidelijk. Maar in elk geval blijft het papieren tijdschrift de komende jaren nog als voorheen steeds elke maand in uw bus vallen.

De Elektrische auto?

Of de elektrische auto de wagen van de toekomst zal zijn, wordt door velen betwijfeld. Met slogans als *Goed voor het milieu*, en *Zero CO2-uitstoot*, probeert men het grote publiek te overhalen.

Jammer is het in de praktijk minder waar.

Zelfs François Bellot, minister van Mobiliteit in de federale regering Michel en burgemeester van Rochefort, heeft daar serieuze bedenkingen rond.

Zo vernamen we van hem persoonlijk:

Dat een Lexus het equivalent van 46 gram per km CO2 verbruikt daar waar grote merken beloven om binnen enkele jaren benznewagens te fabriceren die slechts 40g zouden uitstoten!

En dat de benodigde elektriciteit voor het opladen van de batterijen langs milieuonvriendelijke middelen gebeurd. En als men de kerncentrales wil sluiten, dan zal het drama alleen maar groter worden, want de nieuwe centrales zullen echt veel CO2 produceren. Overstappen naar "hernieuwbare energie", waar men thans de mond van vol heeft, kan in de praktijk niet veel hoger dan 20% van de totale productie zijn.

Maar er is meer. De elektrische auto opladen vraagt veel elektriciteit. Zo zou er bij het overschakelen naar elektrische auto's een productieverhoging van 5% aan elektriciteit nodig zijn, en daar is het elektriciteitsnet niet op berekend. Er zouden dus uitgebreide infrastructuurwerken moeten gedaan worden.

Zo haalt hij een voorbeeld uit de praktijk aan: in een straat hebben 5 inwoners een Tesla. Wanneer ze allen tegelijk hun auto opladen, zit gans de straat zonder stroom!

En de minister heeft inderdaad gelijk: men kijkt thans teveel naar Noorwegen, waar de elektrische auto zeer populair is. Maar daar produceert men zeer veel elektriciteit uit waterkrachtcentrales.

In ons vlakke land gaat dit dus niet, en zonnecellen zijn niet erg efficiënt in een streek waar het meestal bewolkt is en er zeer kortstondig daglicht schijnt in de winterperiode, waar het meeste elektriciteit verbruikt wordt.

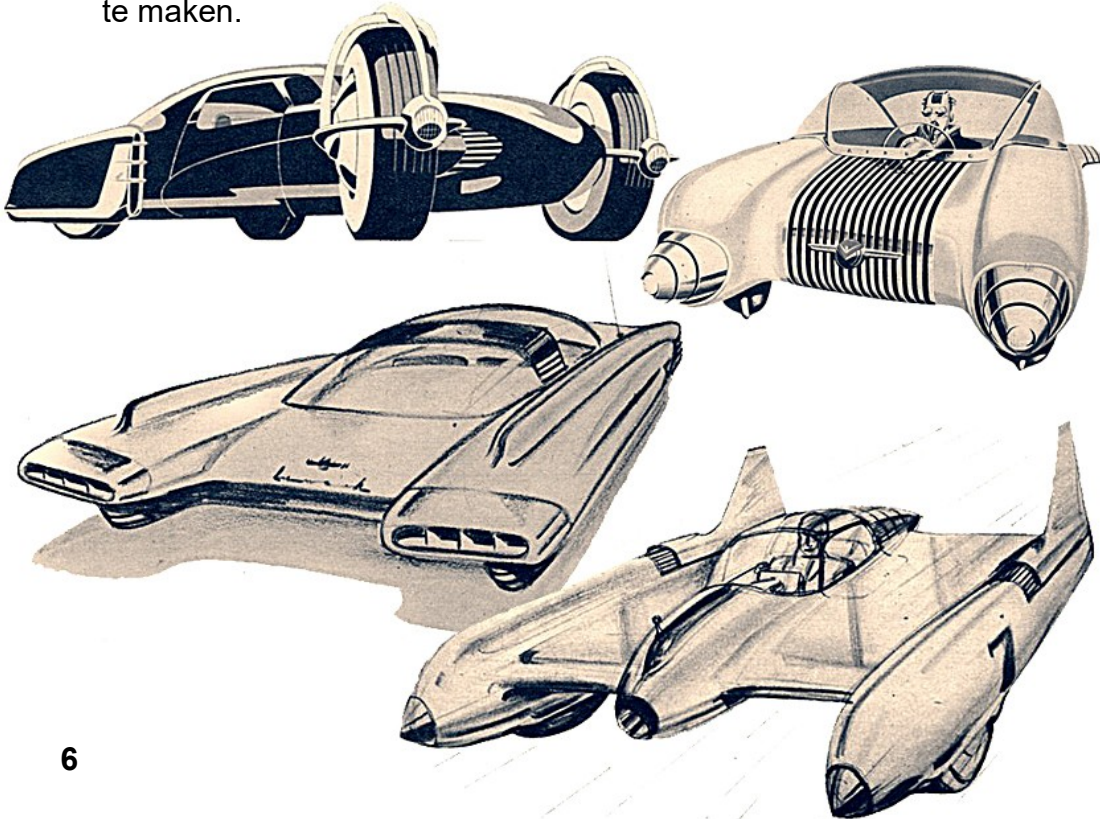
Is de elektrische auto dan het vervoermiddel van de toekomst? Waarschijnlijk niet!

Auto van de Toekomst?

Weet je nog, dat men ons in 1950 voorspelde dat de auto's in het magische jaar 2000 zouden rijden op atoom? Een mini atoomcentrale zou elektriciteit opwekken om onze wagen te doen rijden. En slechts één zandkorreltje uranium zou volstaan om 100 jaar probleemloos te rijden zonder te tanken.

Bij GM tekende men intussen de onderstaande schetsen van hoe de wagens er in het jaar 2000 zouden uitzien. Gelukkig hebben ze zich vergist...

Alhoewel, de volgende 10 jaar tekenden ze heel wat mooie en grote sleeën, maar na 1960 was het plots gedaan, en wat we sindsdien in de toonzaal kregen had nooit meer de uitstraling van vroeger. Daar eindigde eigenlijk het echte oldtimertijdperk, en ook de droom van het zalige leven dat we in het jaar 2000 zouden krijgen, want 1960 was het begin van de koude oorlog, en de atoomkracht werd alleen nog gebruikt om atoombommen te maken.

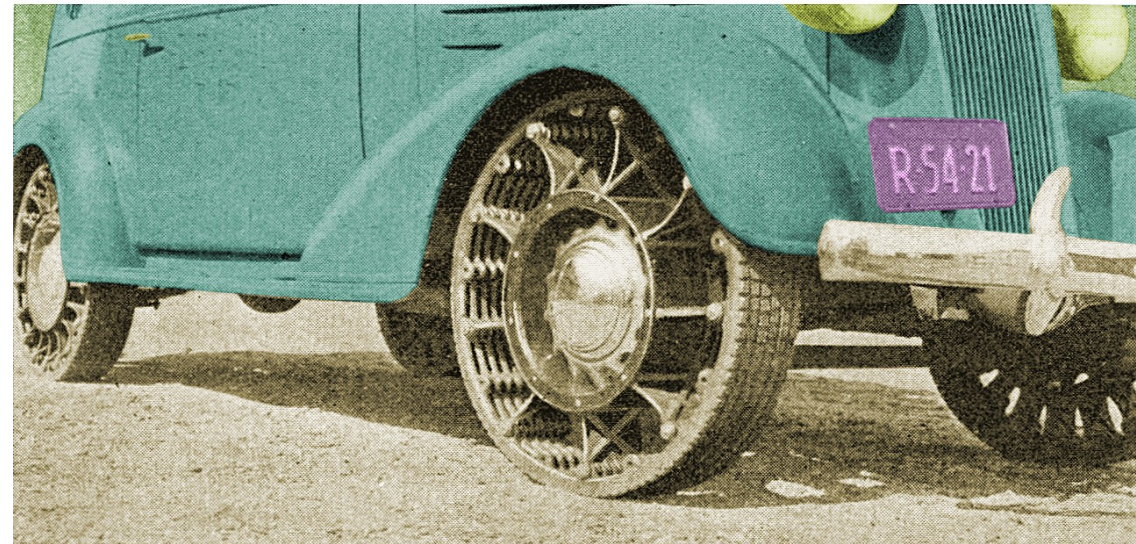


Rubber spaken zorgen voor veiligheid.

Nieuws in Modern Mechanix van mei 1938:

“Hard hout, gedrenkt in rubber, vormt het loopvlak van een nieuwe veiligheidsband, uitgevonden door J.V.Martin uit N.Y.

Die zou veerkrachtiger en lichter zijn dan luchtbanden, en de veiligheidsband zou hopen notenhout bevatten, gedrenkt in rubber, en vastgemaakt met kris-kras spaken uit geribd rubber. Er is geen gevaar op een lek of een klapband, en hij absorbeerde praktisch alle verticale schokken bij een test met een wagen zonder vering, die over 10cm hoge blokken reed die aan elkaar vastgemaakt waren over een betonbaan.”.

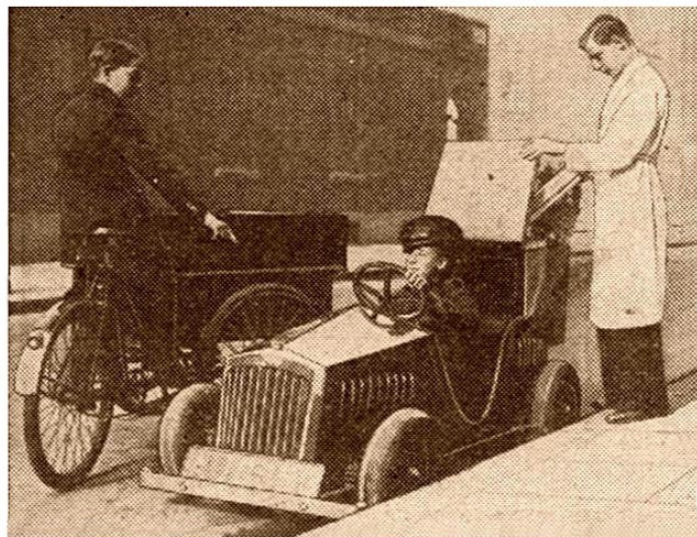


Het kan allemaal belachelijk klinken, maar onlangs werden toch proeven gedaan door het leger met de nevenstaande banden.

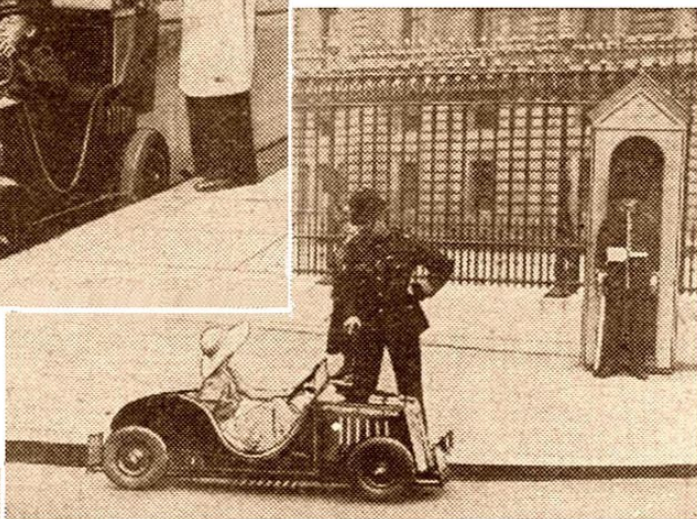
En zelfs met goede resultaten, naar het schijnt...

De ideale stadsauto.

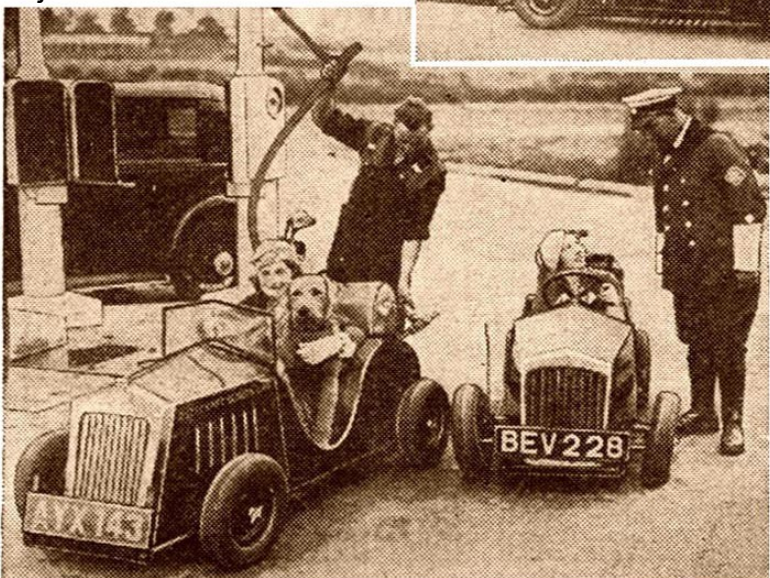
In februari 1935 was in volle crisis in Engeland ruimte voor een mini. Maar dan wel een echt microwagentje, met slechts één zitplaats en een motor van 1 pk. Het reed 25km/h.



“Een kind kan er mee rijden. Gemakkelijk te besturen in de stad, en er is maar één pedaal.”



“Het koetswerk lijkt op deze van grote wagens.”
Maar toch meer op auto-tjes van een foorkraam!



↖
“Goedkoop in taks en verzekering. En het verbruik is laag, zodat je maar weinig benzine nodig hebt aan de pomp.”
Zelfs de hond kan mee!

Snel geleverd.

In maart 1933 was dit goed nieuws voor de melkboer:
“Een melkkar met motor. Hij kan rechtstaand sturen om zo van deur tot deur te rijden. Eénvoetsbediening en onbeperkt zicht: ideaal dus voor de leveringen in de stad.

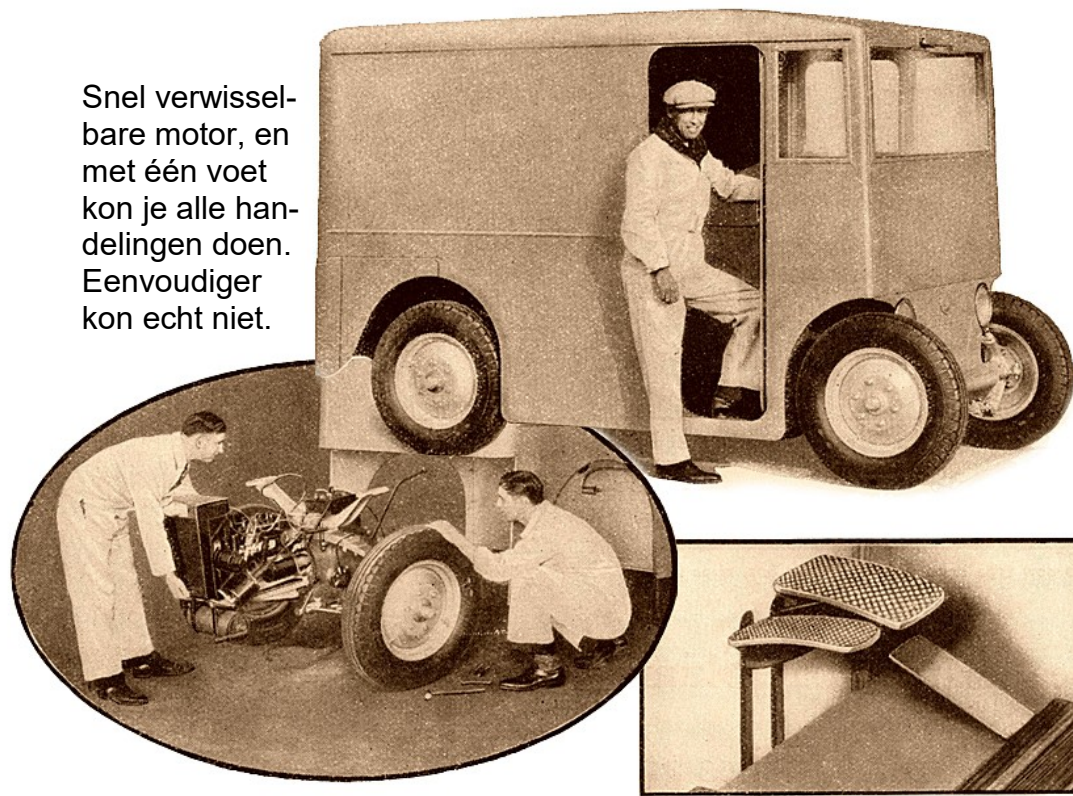
De bedieningen zijn erg vereenvoudigd, zodat men vlot kan uit- of instappen.

De wagen heeft een uitneembare motorgroep, die bij defect in slechts een kwartier kan vervangen worden.”

Maar die wagen kwam 20 jaar te vroeg.

Toen reed hij nog rond met paard en kar, of meestal moest hij zwaar stampen met de triporteur, dikwijls nog meegeholpen door een kettinghond. Maar hij had nog wel de tijd om binnen een praatje te komen maken, of aan iedere café een pint te drinken, want voor dieven moest hij geen schik hebben: de kettinghond had geen muilband, en als je te dicht kwam werd je gegarandeerd gebeten. Dat waren nog eens tijden!

Snel verwisselbare motor, en met één voet kon je alle handelingen doen. Eenvoudiger kon echt niet.



Armstrong hybride 1896.

De hybride wagen, die zowel op benzine als elektriciteit kan rijden, is echt niet nieuw. Rond 1900 was de petrol-electric zelfs in de mode, maar de allereerste zal toch wel de Armstrong uit 1896 geweest zijn. En als men zijn kenmerken bekijkt, dan staat men echt verwonderd over de vooruitstrevende techniek.

Jammer dat de wagen in de onvergetelijkheid geraakt was, want moest hij meteen navolgers gehad hebben, dan zou de auto-techniek meteen 50 jaar verder gestaan hebben. En er zijn nog talloze zulke voorbeelden.

Doch Harry E. Dey tekende in 1895 een ontwerp voor een elektrische wagen. Hiermee trok hij de aandacht van de Rogers Motor Carriage Company, die wagens invoerde uit Frankrijk, maar naar een eigen wagen zocht om bij hen in Amerika te bouwen.

Dey wilde zijn wagen met elektrische aandrijving, maar bij Rogers was men bang van de beperkte afstand die zulke wagens konden rijden, en dus eisten ze een benzinemotor.

Maar Dey zette door, en bouwde een wagen die de twee systemen verenigde. Hij bouwde een 2-cilinder boxermotor van maar liefst 6500cc, doch met een vliegwiel dat als een dynamo omwikkeld was en verschillende functies kon vervullen.

Bij stilstand diende het vliegwiel als een elektrische motor, aangedreven door de batterijen die hij meevoerde. Daarmee had hij een revolutionaire zelfstarter, daar waar al de andere benzine-motoren nog zeer lang de manivelle nodig hadden.

Eens de motor draaide werkte het vliegwiel als een dynamo die de batterijen bijlaadden, de vonk gaf aan de bougies en stroom gaf aan de lichten. En als vliegwielmotor bleek hij zelfs sterk genoeg om de wagen (over een korte afstand) te laten rijden op de batterijen alleen.

Dey's ontwerp had ook nog een electromagnetische koppeling die nog stroom leverde aan de batterij, afhankelijk van het motortoerental. Hij had drie versnellingen en een achteruit, en Dey wilde enkele tandwielen maken uit leder om het lawaai te dempen. Een mooi initiatief, maar helaas zouden de tandwielen toch vroegtijdig versleten zijn!

De Armstrong Manufacturing Company in Bridgeport werd gekozen om Dey's prototype te bouwen. En overtuigd van de mogelijkheden van hun hybride, stichtten de beheerders van de Rogers Mechanical Carriage Company meteen de American Horseless Carriage Company, en stelden Dey's wagen voor als hun nieuwe creatie. Maar het waren toen moeilijke tijden, en ze overleefden het jaar 1896 niet eens.

Omdat de Armstrong Manufacturing Company niet betaald was voor hun werk, behielden ze de wagen voor zichzelf; doch ze wisten niet goed wat er mee aan te vangen en zo belandde de ongelukkige wagen in het verste hoekje van een schuur.

Pas 67 jaar later, in 1963, werd hij meegenomen door een oud-werknemer. Doch door de lange jaren van verwaarlozing was hij aan een grondige restauratie toe. Maar het duurde nog tot 1995 eer hij in handen van verzamelaars kwam en de eerste restauratiewerken begonnen. Na door verschillende handen gepasseerd te zijn, werd hij pas in 2015 totaal gerestaureerd en in 2016 op een veiling verkocht voor \$483 400.

Technisch gezien was hij erg vooruitstrevend, maar de motor zelf was primitief. Geen wonder, want Roger was de invoerder van de Benz, en die motor was al een dood spoor op de evolutie van de techniek. Zo was er geen carter en draaide de krukas in open lucht, en ook de achterkant van de zuigers waren dus open. De liggende cilinders werden slecht gekoeld en slecht gesmeerd.

Het motorkoppel is bij lage toerental echter zo hoog, dat bij bruusk aanzetten de spaken van de wielen breken. Dit was eertijds een euvel bij de stoomauto's, maar hier is het toch uitzonderlijk. Daarom zijn er nu klemmen geplaatst op de basis van de spaken om er veilig mee te kunnen rijden!

Het toerental bij onbelast draaien werd in bedwang gehouden door een centrifugale toerentalbegrenzer op het einde van de krukas, nog een erfenis uit het tijdperk van de stoommachine. →



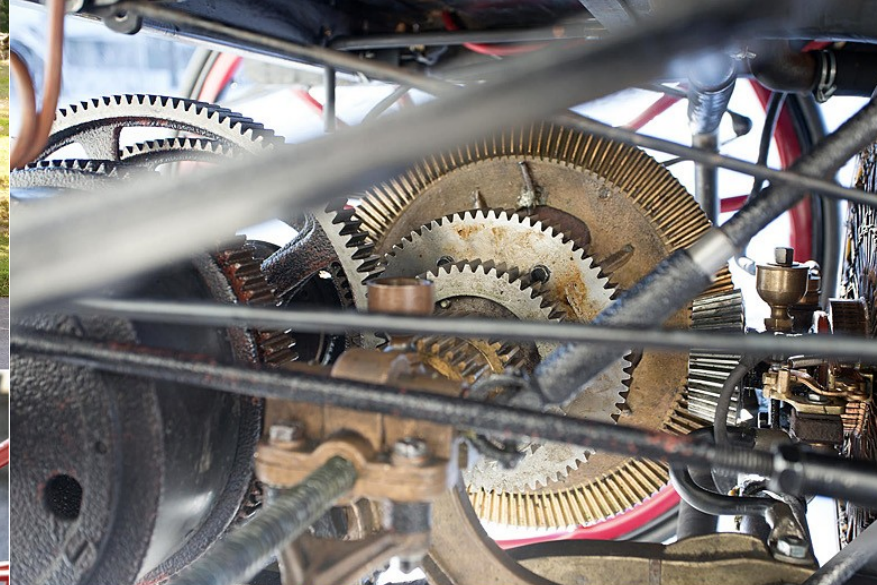
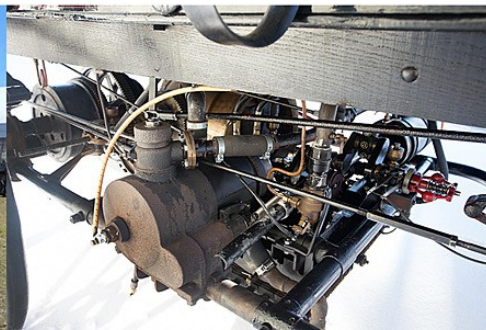


⬆ Klemmen op de spaken om het barsten te verhinderen.

↩ En al een echt stuurwiel!

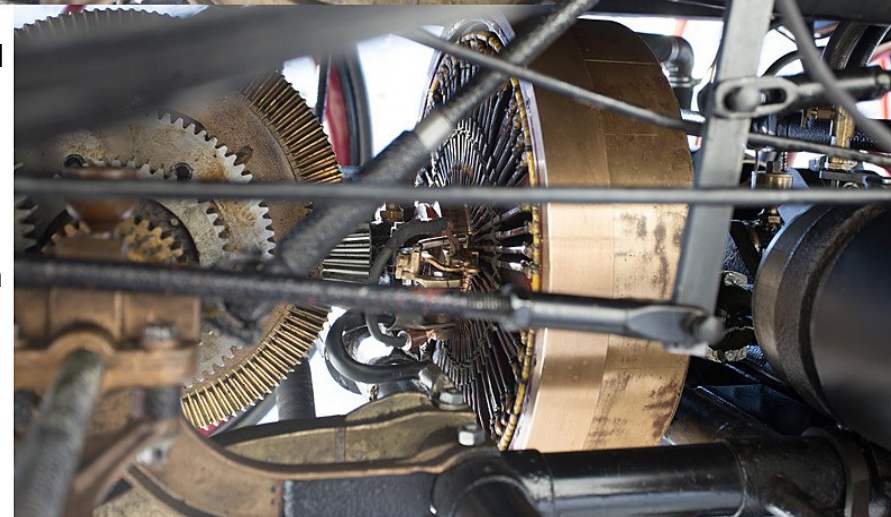
⬇ Op het eind van de krukas stond nog een toerentalbegrenzer om te verhinderen dat de motor op hol sloeg bij onbelast draaien. Onmisbaar toen er nog geen carburateur bestond dat je kon regelen met het vlindertje.

En nu voor een half miljoen dollar plezier!



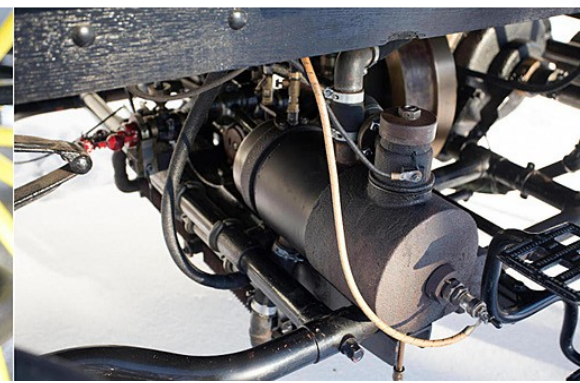
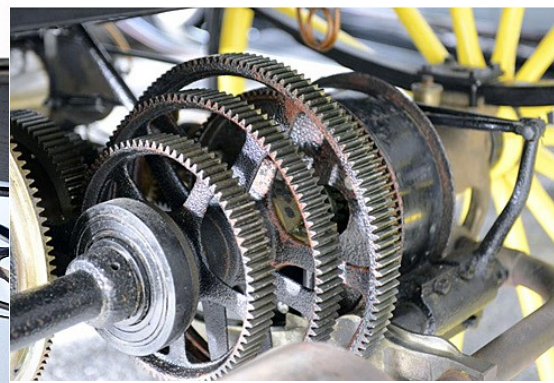
Differentieel en versnellingsbak zijn onbeschermd tegen vuil en vocht. Links de brede remtrommel.

Het vliegwiel is als een dynamo gewonden, maar ook blootgesteld aan de open lucht. Maar toch een fraai stukje mechaniek voor 1896!



⬇ Mooi zicht op de versnellingsstandwielen en de brede remtrommel.

Met zijn open carter is de krukas eveneens onbeschermd. ⬇



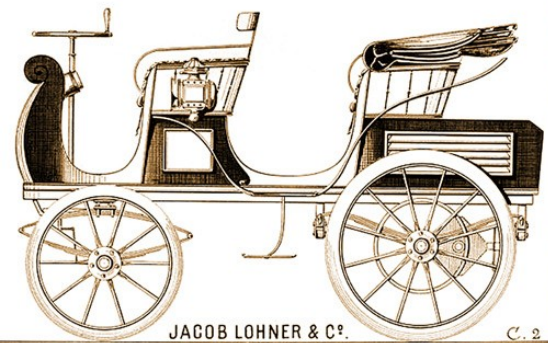
De eerste Porsche.

De eerste wagen die ooit door Porsche werd gebouwd was de “Egger-Lohner electric”, een phaeton met elektrische aandrijving uit 1898. Het jaar daarop nam Porsche met die wagen deel aan een wedstrijd ter gelegenheid van de tentoonstelling van elektrische wagens in Berlijn. De rit van 40km won hij met 18 minuten voorsprong op de tweede. Maar kort daarna werd de wagen verlaten, en in 1902 werd hij ergens in Oostenrijk in een schuur gezet, waar hij bleef tot in 2013. En vanaf 2014 is hij in ongerestaureerde toestand te zien in het Porschemuseum in Stuttgart.

Wat er nog van de wagen overblijft is het chassis uit hout en metaal, en het dashboard met de Volt- en Ampèremeters, plus het mechanisch gedeelte. Het volledige koetswerk is verdwenen.

De wagen zou 80km kunnen rijden zonder bij te laden en de maximum snelheid zou rond de 35km/h zijn. De motor leverde normaal 3pk en kon korttijdig opgevoerd worden tot 5pk.

Het totaalgewicht lag rond de 1500kg, waarvan 500kg batterijen. De motor zelf weegt 130kg.



Zeelucht.

Zou de zeelucht dan toch schadelijk zijn voor onze oldtimers?



Onlangs kwam na een hevige storm, waarbij veel zand werd weggespoeld op het strand van Bonneville, deze wagen tevoorschijn. Hoelang die daar lag te “overwinteren” is onbekend, maar restaureren zal te moeilijk zijn...

Instappen.

In 1931 had men er blijkbaar nog geen verstand van hoe men moest instappen in die lage stroomlijnmodellen, dus vond een slimme carrossier een dak uit met opklappend luik.

