

GRAHAM GOES **HOLLYWOOD**

WITH NEW STREAMLINED MODELS STYLED FOR SLEEK ELEGANCE



**DESIGNED FOR THE THOUSANDS WHO WANT TO STAY
YOUNG WITH THE THRILL OF
INDIVIDUALITY**



"Exciting"—that's the word—which best describes the Hollywood—a car for "the young of all ages." It's our frank opinion San Franciscans will declare it's the most satisfying car they've ever seen—their "dream come true"—of a truly modern, exquisitely designed, unbelievably startling performing automobile.

It is different from any car you've ever driven. It's powered by Graham's famous 120 H.P. Supercharged motor. If we laud it further, you may say, "I don't believe it"—so, we ask you—see it—drive it. You'll tell us we have understated its magnificent qualities. We'll leave our case in your hands. We merely ask you, "See the car very soon."

San Franciscans are saying:
"LET'S GO Hollywood WITH GRAHAM"

**SEE THESE GLAMOUR
MODELS IN GRAHAM'S
LINE OF FINE CARS**

TRANSPORT MOTOR CO.
Van Ness, at Calif. St.
San Francisco

*and do you
know:*

Graham was the first and is the only American car with a supercharger to provide higher power to weight ratio, and greater operating economy with more rapid acceleration and smoother engine performance.

Graham was first with internal hydraulic brakes for better protection and more efficient brake operation.

Graham was first with safety glass, standard, in windshield and all windows.

Graham was first with aluminum cylinder head to obtain knockless high compression performance with standard grade gasoline.

Graham was first with instantaneous cylinder wall lubrication which provides efficient, positive lubrication to cylinders and pistons the instant the engine starts—even in sub-zero weather.



Nr.1. januari 2018.



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



• Ook voor 2018 veel rijgenot! •

Editoriaal.

Januari is traditiegetrouw de maand van de nieuwjaarswensen. En de traditie in ere houdend, beginnen we ook dit jaar met u allen het beste te wensen voor 2018.

Vooreerst een goede gezondheid, want dat is toch steeds het voornaamste, willen we nog veel aangename uitstappen meemaken. Maar natuurlijk wensen we ook veel gezondheid toe aan uw oldtimer, zodat die ons nog vele jaren probleemloos mag rondvoeren. En we wensen u ook nog ...tja, eigenlijk alles wat u maar kunt bedenken!

Thans zitten we midden in een kalme periode, en het weerzien op onze stand op Auto - Retro in Roeselare moeten we uitstellen tot in april.

Intussen kunt u rustig van de artikels in dit tijdschrift genieten, dat aan zijn 31e jaargang in deze vorm toe is.

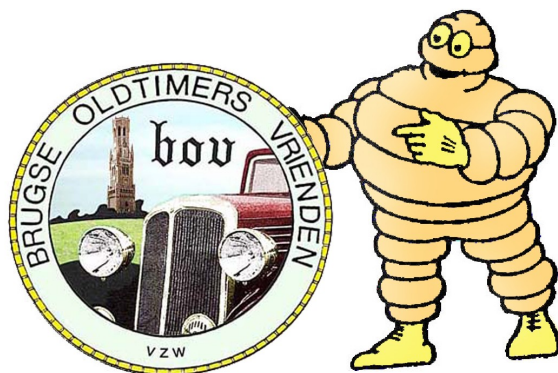
En toch ligt het begin van het rittenseizoen niet zo ver meer van ons, voor je het weet rijden we weer.

Er zijn dit jaar nogal wat veranderingen op komst die onze oldtimerwereld kunnen bedreigen. Maar voorlopig worden we er in Brugge nog van gespaard.

Ons programma voor 2018 staat inmiddels vrijwel vast, en we zullen er echt wel voor zorgen dat alles naar wens verloopt.

En met dit voornemen voor ogen wens ik u dan ook voor 2018 véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

7 - 11 febr.:	Retromobile	Parijs
17 - 18 febr.:	Flanders Collection Car	Gent
17 - 18 febr.:	't Echappementje	Roeselare
2 - 4 maart:	Antwerp Classic Salon	Antwerpen
Zon 22 april:	BOV-Voorjaarsrit	BOV
28 - 29 april:	Auto Retro	Roeselare

Inhoudstafel.

2. Editoriaal.
3. Agenda – Inhoudstafel.
4. De elektrische auto.
5. “ “ “
6. “ “ “
7. “ “ “
8. Nieuwjaarswens.
9. “ “
10. Graham-Paige.
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



De elektrische auto.

Elektrische aandrijving voor auto's werd eind 19e eeuw aanzien als dé oplossing voor auto's, naast stoom en benzine. Het duurde een tijdje eer men er uit was welk systeem het zou halen. Stoomwagens hadden het voordeel dat ze konden ontworpen worden met de vele jaren praktische ervaring bij stoomtreinen, die al bijna perfect waren. Maar voor privégebruik bleek stoom toch minder praktisch, terwijl de elektrische auto veelbelovend leek. En inderdaad, qua gebruiksgemak, eenvoud van besturing en onderhoud kan hem nog steeds niemand evenaren. Onmiddellijk starten, geen koppeling of versnellingsbak, rook-, reuk- en geluidloos, allemaal pluspunten die een mooie toekomst voorspelden. Helaas waren de batterijen erg zwaar en waren ze snel leeg, zodat ze alleen voor stadswagentjes bruikbaar waren. Men droomde toen ook al van nieuwe, krachtige batterijen.

Maar helaas, van de "wonderbatterij" die Edison zo lang beloofde, kwam niets in huis. En toch was het een elektrische wagen die in 1899 voor het eerst meer dan 100km/h reed.

Maar ironisch genoeg kwam de doodsteek pas door de elektriciteit zelf, want toen de auto's net voor de eerste wereldoorlog uitgerust werden met een startmotor, waren de startproblemen met de zwengel verleden tijd én was meteen het grootste nadeel van de benzinemotor opgelost. Thans kan men zich geen moderne auto meer voorstellen zonder elektriciteit, waaronder de vele elektronica die alles en nog wat regelt. Maar dat kan alleen maar dank zij de alternator en de batterij. En laat die batterij nu net het meest kwetsbare en onbetrouwbare deel van een auto zijn, want iedereen weet intussen dat een batterij het nog steeds op de meest onverwachte momenten kan opgeven.

De batterijen voor elektrische aandrijving zijn natuurlijk anders dan een startbatterij, maar toch.

Thans komt elk merk met een prototype, en enkelen gaan al verder. Ze presenteren resultaten die veelbelovend zijn, maar intussen is al gebleken dat die cijfers grofweg overdreven zijn. Zoals te verwachten was, want ook de verbruikcijfers van de benzine-wagens zijn altijd veel hoger dan men in de folders leest.

En de prijs van een elektrische wagen ligt er niet om: een stel nieuwe batterijen zou zoveel kosten als een benzinewagen!

De capaciteit van de batterijen blijft beperkt, zodat alleen korte afstanden kunnen afgelegd worden. Het argument, dat de meeste bestuurders gemiddeld toch niet meer dan 35km per dag afleggen, slaat natuurlijk nergens op, want hiermee bekennen ze eigenlijk dat de elektrische auto nog steeds maar een stadswagentje is, net als 100 jaar geleden. Dat men 's nachts thuis via het stopcontact de batterijen in 8 uur weer kan opladen, is maar een schrale troost. Onderweg kan men met een snellader in een goed half uur tijd de batterijen voor 80% weer bijladen, maar om te beginnen is dit niet bevorderlijk voor hun lange levensduur, en het is toch onzinnig dat je onderweg in een pompstation "eventjes" een half uur zou moeten inpluggen!

En toch was de Edisonbatterij veelbelovend, want tot 1900 gebruikte men de loodbatterij, zoals nog steeds onze startbatterij, maar Edison kwam op de markt met zijn ijzer-nikkel batterij, en die was stukken beter, want hij bleef zijn lading behouden en ging onbeperkt mee. De loodaccu daarentegen verloor snel zijn lading als hij niet gebruikt werd en had een beperkte levensduur. Maar de Edisonbatterij leverde slechts 1,4Volt, tegen 2Volt voor de loodbatterij. En daarbij was hij zeer duur, erg zwaar en nam veel plaats in. Maar het ergste van al was dat hij zeer veel tijd nodig had om op te laden en slechts zeer traag kon ontladen worden, zodat grote prestaties uitgesloten waren.

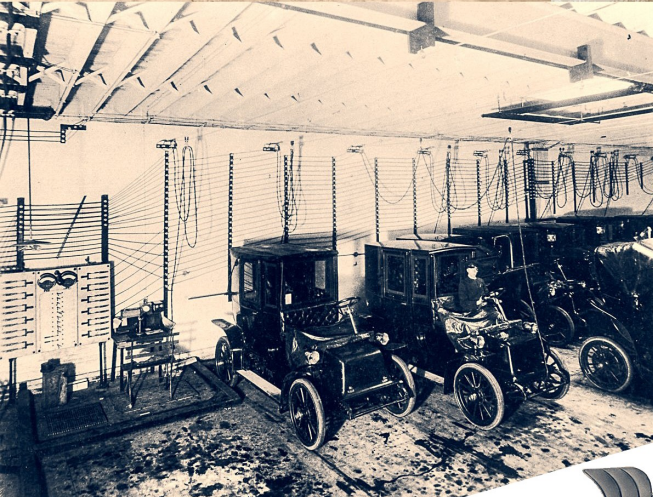
Maar enkele jaren geleden heeft men die batterij sterk verbeterd door het gebruik van grafeen. Die zou maar liefst 1000x sneller opgeladen kunnen worden! Een Tesla met deze batterijen zou 1000km kunnen rijden met slechts 100kg batterijen. En die zouden al in de loop van 2016 op de markt zijn! Maar intussen is het al wat stiller geworden rond die "superbatterij".

Intussen is het stilletjes aan al bekend geworden dat van de legendarische lange levensduur van de Edisonbatterij weinig meer overblijft. Bij elke herlading gaat zijn capaciteit erop achteruit!

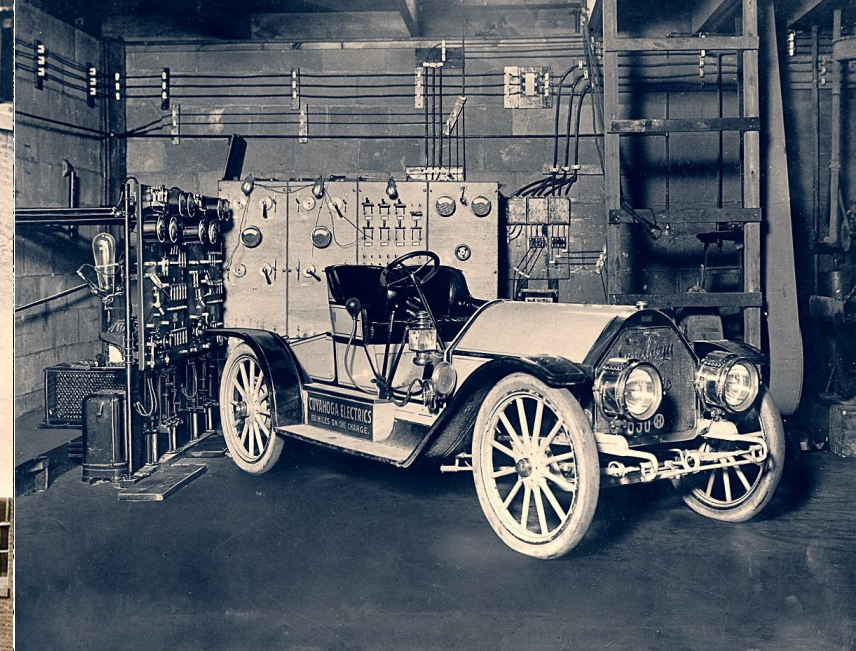
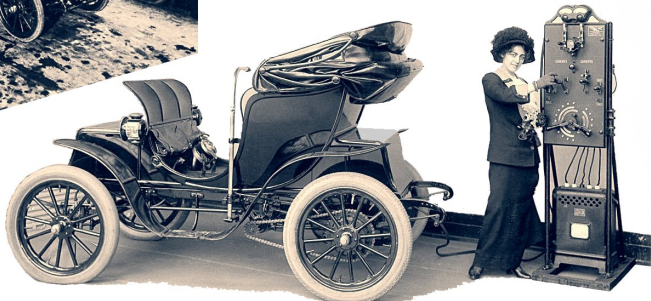
Nochtans is in theorie althans het gebruik van grafeen, een laag van één atoom grafiet dik, veelbelovend voor de toekomst, want met zijn structuur van een visnet is hij veel sterker dan staal.

→ Edison naast een Columbia met zijn batterijen.

↓ Zelf zijn batterijen opladen was een hele bedoening in 1912. Even stoppen aan het pompstation was ook toen al een stuk gemakkelijker.



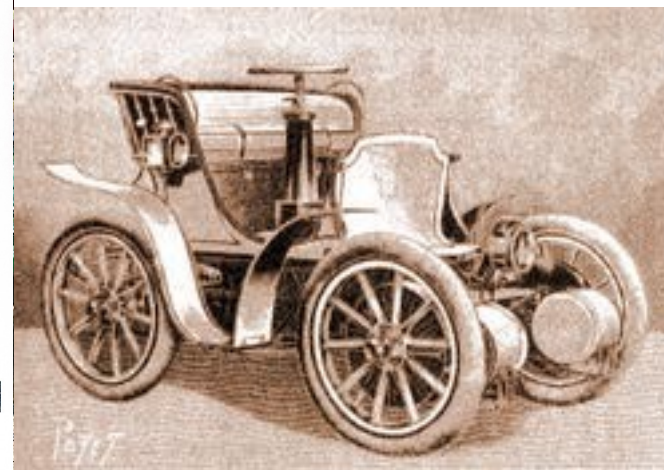
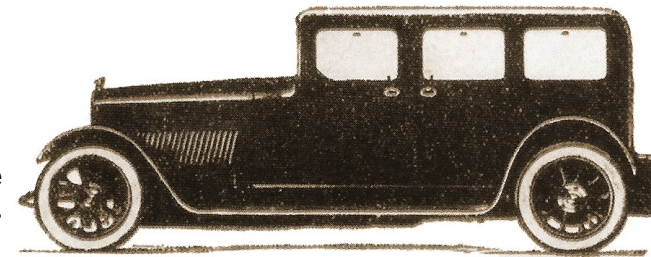
→ "Alleen even de draad inpluggen". Sorry, maar ik houd mijn hart vast!



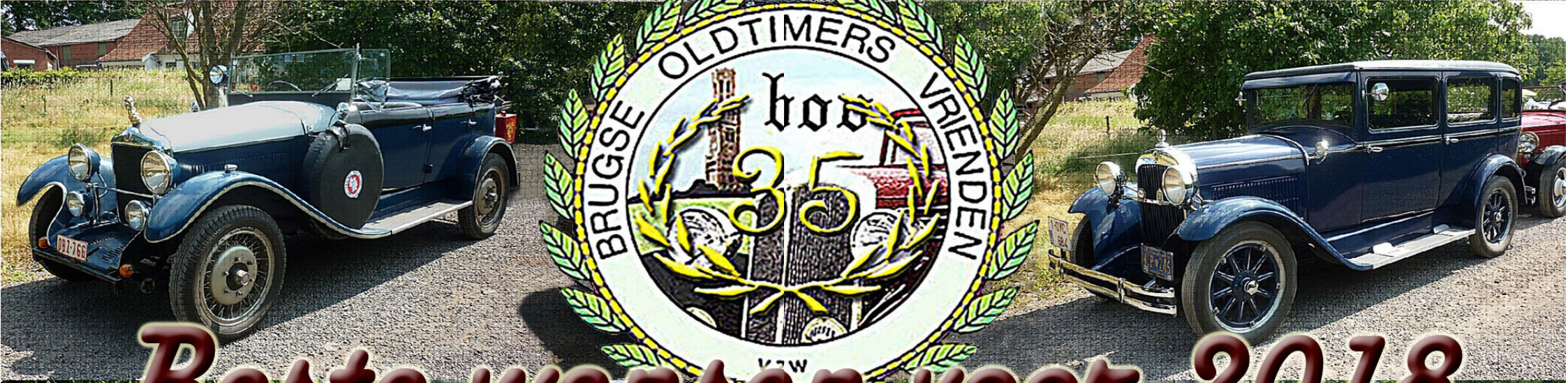
↖ De Cuyahoga Electrics kon in 1910 maar liefst 150 mijl rijden met één oplading. Maar zie welk enorm ladingsstation er staat achter de wagen. Niet echt praktisch in elk geval.

→ AAA (Ateliers d'Automobile et d'Aviation) presenteerde op het Salon in Parijs in 1919 deze grote elektrische wagen die verkrijgbaar was met een wielbasis van 310 of zelfs 350cm. Hij kon 45km/h rijden en deed 120km zonder bijladen met een stel batterijen van 42 cellen.

Men gaf 10 jaar garantie!!, maar hij kostte wel 55000Fr voor het naakte chassis! Een complete Renault 10pk of een Citroën A kostten toen 12800Fr... Of er ooit een AAA verkocht werd is niet gekend.



↖ De motoren van deze Krieger uit 1899 draaiden mee met de voorwielen. Gelukkig kon hij niet te snel rijden, want de besturing zal wel bijzonder zwaar geweest zijn!



Beste wensen voor 2018



Graham-Paige.

De 3 gebroeders Graham begonnen in 1919 met ombouwkits voor de T-Ford tot vrachtwagen, om weldra zelf vrachtwagens te bouwen met een Dodge motor onder de naam Graham Brothers. In 1925 nam Dodge hun bedrijf over en kregen ze een directeurszetel. Dodge zelf werd in 1928 overgenomen door Chrysler, en wijselijk besloten de gebroeders al in 1927 om met een eigen merk te beginnen. Dus kochten ze de Paige-Detroit Company voor \$3,5miljoen, en startten met de Graham-Paige wagens met 6- en 8- cilindermotor.

De verkoopcijfers stegen in 1928 tot 73000, doch in 1930 was dit nog maar 33550. Ze kochten de Wayne Body Company op, zodat ze hun eigen koetswerken konden bouwen. Ze ontwierpen hun eigen motoren, maar hadden zelf geen gieterij. Daarom sloten ze een contract met Continental, die de motoren voor Graham goot. Sommige Graham modellen gebruikten standaard Continental motoren, maar de meeste werden toch door de ingenieurs van Graham ontworpen. Zo ook de motoren van de Sharknose, die dikwijls als standaard Continental motoren worden beschreven. Maar het is wel zo dat na de oorlog Continental deze motoren verder bouwde voor de Kaiser en Frazer.

Met de grote crisis daalden de verkoopcijfers, en zoals zo velen poogden ze de markt te heroveren door in 1932 met een opvallend model op de markt te komen.

Hun nieuwe 8-cilinder motor noemden ze de "Blue Streak", maar men nam al gauw die naam over voor de wagen zelf.

Deze nieuwe wagen had een heel modern uitzicht, en zou bepalend zijn voor de koetswerkmode voor de volgende jaren.

Zo waren er de schorten aan de spatborden, die verhinderden dat het slijk weg gespat werd. Het jaar daarop hadden alle wagens van alle merken spatborden met schorten!

De rondere vormen en de schuine voorruit oogden modern, en de hellende kalender had niets meer met de radiator te zien, daar de vuldop nu onder de motorkap was verdwenen. Die motorkap werd dan nog verlengd en kwam tot tegen de voorruit, een mode die ook algemeen gevolgd werd.

Het gebruik van een banjochassis en de montage van de veren aan de buitenkant van het chassis maakten het mogelijk om bredere en lagere koetswerken te ontwerpen. Toch verkochten ze in 1933 slechts 11000 wagens.

In 1934 kwamen ze met een compressor naar eigen ontwerp, die aangedreven werd door de krukas. Die kwam eerst op de 8-cilinder, maar toen die in 1936 verlaten werd, kreeg ook de 6-cilinder die compressor. Graham heeft tot aan de jaren '90 meer wagens met een compressor gebouwd dan elk ander merk!

Maar reeds in 1935 was hun "Blue Streak"-stijl verouderd, en een facelift van de voor- en achterzijde bleek een mislukking. De wagen zag er hoger en smaller uit, maar er was geen geld meer voor een nieuw koetswerk. Daarom tekende Graham een overeenkomst met Reo om hun koetswerken te gebruiken, die trouwens bij Hayes werden gebouwd, diezelfde Hayes die ook koetswerken bouwde voor Durant, DeVaux en Continental.

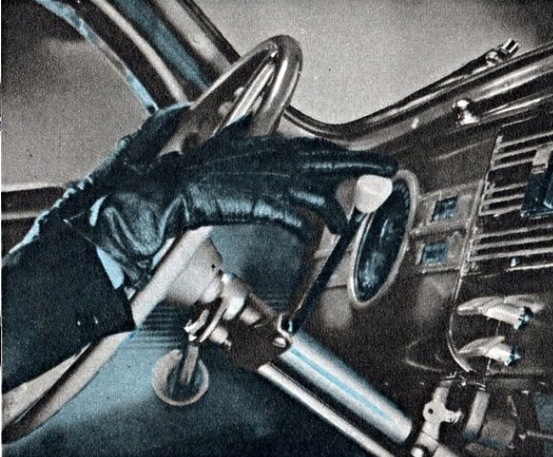
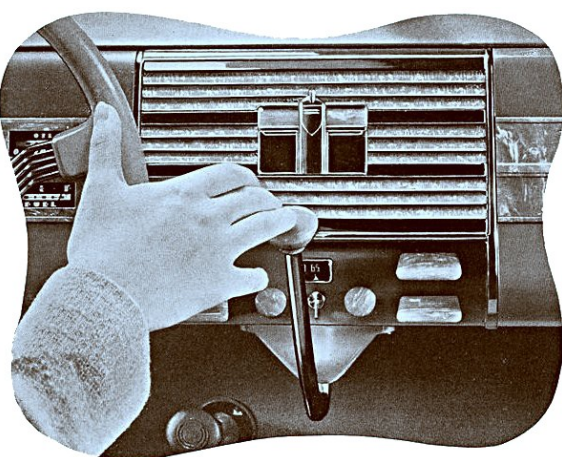
Graham betaalde Reo \$7,50 per koetswerk, en voegde er een nieuwe neus en enkele detailwijzigingen aan toe om de Graham modellen voor 1936 en 1937 te scheppen.

Amos Northup van Murray Body werd ingehuurd om het 1938-model te ontwerpen. Deze werd de "Spirit of Motion" genoemd, omdat de vooroverhellende neus en spatborden een indruk van snelheid gaven. Later noemde men die wagen jammer genoeg de "Sharknose". Op heel wat Concours d'élégance won hij een ereprijs, maar ze verkochten er maar 8740 in 3 jaar.

Er was geen geld meer voor een nieuw model, dus ging Graham eind 1939 een verbintenis aan met Hupmobile om gezamenlijk een koetswerk te bouwen met de mallen van de Cord 810.

Beide merken gebruikten hetzelfde koetswerk, maar op hun eigen chassis. De nieuwe neus werd trouwens ontworpen door John Tjaarda die toen ook de Lincoln-Zephyr bouwde.

De Graham Hollywood had een 6-cilindermotor, al dan niet met een compressor. Maar de productie liep vertraging op, en de bestellingen werden geannuleerd. In september 1940 werd de productie gestaakt, om alleen te heropenen voor de oorlogsproductie. En na de oorlog startte men in 1946 met een nieuwe wagen, die genoemd was naar de nieuwe directeur sinds 1944: Frazer.



↑↵ In 1938 was de vacu-
 ümbediende versnellings-
 bak bedienbaar met één
 vinger.
 ↑ In 1939 had men de keu-
 ze tussen de toen moderne
 stuurversnelling,
 ↵ ofwel de traditionele
 pook op de vloer.



↵ Onder de carburator ziet men duidel-
 ijk de verticale compressor die bij volle
 belasting tot 20000 tr/min draaide!
 De 3600cc motor van de Sharknose gaf
 90pk, maar met de compressor werd dit
 116pk, wat veel was tegen de 90pk van
 Chevrolet en Ford.

Graham...FOR 1940

WILLIS ILLINOIS COMPANY
 MICHIGAN AVE. AT 26th STREET
 CHICAGO, ILL. CAL. 5181

Joe Frazer



↪ Zoals u kunt zien op
 de stempel werd de
 Graham ook verkocht
 bij dealers van Willys,
 waar Joe Frazer presi-
 dent was sedert 1939.



↑ Deze vlotte en goed ogen-
 de coupe was een moderne
 verschijning in het Amerika
 van 1932.



↑ Met deze Blue Streak
 cabrio oogste men veel
 bewonderende blikken,
 althans volgens de bro-
 chure. Doch er werden er
 bijzonder weinig van ver-
 kocht in volle crisistijd,
 toen heel wat merken
 zelfs geen open wagens
 meer verkochten!



↑ Op deze foto ziet men duidelijk
 dat de Blue Streak heel wat lager
 en breder toonde dan de gangbare
 modellen van de concurrentie.

↪ Langs achter gezien oogde hij
 toch wel een stuk klassieker.



↓ De facelift van 1935 was een mislukking: hij zag er nu hoger
 en smaller uit, en dat was niet de bedoeling.





De Graham 1936-37 gebruikte het koetswerk van de Reo. Resultaat: een wagen zoals elk ander merk had! En Graham, die graag anders wilde zijn... ↴



↵ Algemeen bewonderd, maar slecht verkocht. Toch was het een mooie wagen met zeer goede prestaties en een moderne techniek. Maar blijkbaar was er ook toen al meer nodig om de kopers te lokken.



↵ Een Blue Streak naast een Sharknose: twee opvallende wagens die echter geen commercieel succes werden. En het nodige geld ontbrak om nieuwe en dure modellen te ontwerpen. De concurrentie met de Grote Drie was moordend. Het einde was dan ook onvermijdelijk...



↵ De Skarknose was anders, maar te opvallend, zodat de kopers wegbleven. Net zoals bij de Chrysler Airflow enkele jaren daarvoor trouwens...



↵ De Hollywood zag er goed uit, maar net zoals bij Hupmobile eindigde hiermee het avontuur van Graham en enkele jaren ervoor van Cord. Handgemaakte koetswerken waren echt te duur geworden om rendabel te zijn.