

A World-Famous Family



Specifications and trim subject to change. *Optional equipment and white sidewall tires, extra.

COMING SOON . . . The Aero-Eagle, a new sleek and beautiful "hard-top" powered by the Hurricane 6 Engine . . . a masterpiece of modern automotive design.



The Aero-Wing . . . 61-inch-wide seating . . . soft "airborne" ride . . . sensational mileage with Hurricane 6 Engine and overdrive*.



The Aero-Lark . . . America's most modern car at its low price . . . powered by the economical 6-cylinder Lightning Engine.



Willys DeLuxe Station Wagon . . . top favorite of dual-purpose cars . . . with choice of the Hurricane 6 or Hurricane 4 Engines.



The Aero-Ace . . . luxurious interior . . . car-wide wrap-around rear window . . . thrilling performance with its Hurricane 6 Engine.

WILLYS

Affiche uit 1952 van de Aero: het succes zou niet lang duren.



Nr.2. februari 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



Editoriaal.

Nu de donkerste dagen alweer bijna voorbij zijn, kunnen we ons voorbereiden op het nieuwe seizoen.

En hiermee zijn we dan meteen ons nieuw werkjaar begonnen, en het zal niet zo lang meer duren eer we terug kunnen starten met onze uitstappen, want binnen een paar maanden zijn we weer bezig met rijden.

De tijd gaat inderdaad snel!

Er valt komend seizoen alweer heel wat nieuws te beleven, ideaal dus voor leden die graag eens iets anders meemaken, andere mensen ontmoeten, en nieuwe locaties verkennen.

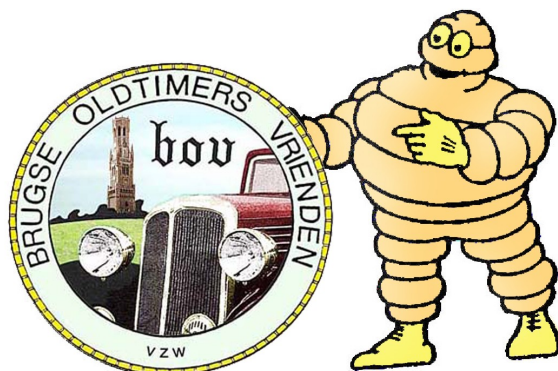
Hopelijk treffen we weer een even droog seizoen als vorig jaar, zodat we met even veel plezier als vorige jaren ongestoord kunnen verder rijden.

Intussen is het wat komkommertijd, en kunt u in dit blad rustig genieten van alweer een stuk autogeschiedenis en kennismaken met de geschiedenis van het lokale openbaar vervoer.

En in de hoop dat u er met zijn allen van geniet, wens ik u alvast

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. “ “ “
9. “ “ “
10. X-Cars: Willys.
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.

Zo'n 100 jaar geleden sprak men van een nieuwe zegen voor de mensheid, want meer nog dan de spoorweg zou de auto vrede en welvaart brengen. Of dat allemaal waarheid is valt intussen te betwijfelen, maar in elk geval kon men toen nog niet voorzien dat de petroleummotor het ganse wegverkeer zou beheersen.

Reeds in de jaren '80 van de 19e eeuw was er een zeer grote behoefte ontstaan aan een nieuwe vorm van transport.

We zaten volop in de industriële revolutie, en er was een nieuwe soort bevolking ontstaan: de fabriekarbeiders, die met hun grote gezinnen bijeengepakt zaten in de fabriekssteden. Voor het eerst konden die mensen niet leven van wat ze op hun grond verbouwden (want ze hadden geen grond), en de landbouwproducten konden moeilijk de steden bereiken, omdat er onvoldoende vervoer was van de dorpen naar de arbeiderswijken.

En omdat de bevolking daar zo snel aangroeide, waren nieuwe transportmiddelen noodzakelijk.

In 50 jaar tijd had de spoorweg een ongelooflijke uitbreiding genomen, maar het was duidelijk dat die zijn uiterste expansie had bereikt. En ook de negatieve kanten kwamen aan het licht: de spoorweg verbond alleen die plaatsen, die financieel renderend waren. Daardoor bleef het grootste deel van de platteland van de moderne verbindingen afgesloten.

Om daaraan te verhelpen werd hier in België in 1885 de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen opgericht, de tram dus. Het was de bedoeling om de afgelegen dorpen te verbinden met de "grote" spoorwegen door een net van lichtere, smallere, en dus goedkopere spoorwegen, die niet meer een eigen bedding door de velden zou hebben, maar naast de bestaande steenwegen zouden lopen, of er desnoods zelfs op zouden liggen. Daardoor werd meteen de dure onteigeningen vermeden en werd er geen tijd verloren met aanslepende rechtszaken, want men wilde snel te werk gaan. Er werd meteen voorzien om niet alleen passagiers, maar ook goederen en post te vervoeren. Het is dus duidelijk dat toen een grote behoefte was aan modern vervoer.

Maar toch beantwoordde dit tramproject niet volledig aan die moderne eisen. De tram zou nu wel stoppen op het dorpsplein, maar nog niet voor je deur. Daarbij, hoe licht de tram ook was in vergelijking met het materiaal van de trein, ze werden in het begin nog steeds getrokken door stoomlocomotieven, die het grootste deel van hun vermogen nodig hadden om zichzelf in beweging te houden.

Toch had de tram meteen succes. En het geheim van succes is simpel: het juiste voorwerp, op de juiste plaats, op het juiste moment.

En de tijd was er duidelijk geschikt voor. Want rond die 1885 zien we de eerste tekens van zowel de benzinewagen, de stoomwagen, als de elektrische wagen. En nu niet langer onder de vorm van één of ander openbaar vervoer, maar als wagens die klein en licht genoeg waren voor privégebruik. De stoomwagens hadden het voordeel dat ze konden steunen op jarenlange ervaring van de stoomtreinen. Alhoewel, dit werd dan weer één van de redenen van hun ondergang, want ze bleven daar een paar jaar te lang op teren, en eer ze met echte "autoachtige" modellen op de markt kwamen was het al te laat. Want in een zo erg snel evoluerende markt moest je dag na dag bijblijven, anders werd je onherroepelijk voorbijgestoken.

De benzinemotor had het in het begin moeilijk.

Technisch gezien kon men natuurlijk ook wijd profiteren van de ervaring die was opgedaan met stoommachines, vooral wat betreft giettechnieken en het werken op de draaibank, maar de ontsteking was een zwak punt, en de geschikte brandstof was nog niet echt verkrijgbaar. En eer de sproeiercarburetor werd gebruikt, was dit nochtans de hoofdvereiste. Die eerste benzine-motoren draaiden trouwens op ligroïne, dit is de wasbenzine die men als vlekkenwater verkoopt bij de drogist, en men ook wel nafta noemde. En honderd jaar later noemen wij (ten onrechte) de benzine nog steeds nafta!

Een derde nieuw vervoermiddel was de elektrische auto.

Ook hier was men op het juiste moment. We mogen niet vergeten dat de periode van 1875 tot 1900 dé periode was waarin de wereld echt van oud naar nieuw stapte.

Dagelijks werden belangrijke uitvindingen gedaan, en middenin die wonderbaarlijke periode ontstond de auto.

En hier lag de kans voor de elektrische auto.

Proeven met de eerste batterijen dateren van 1800, maar de opgewekte elektriciteit kwam uitsluitend door chemische reactie, en eens de batterij leeg was, kon ze niet meer opgeladen worden! Een duur grapje dus. Maar toch werkte de telegraaf vanaf het midden van de jaren '40 op zulke stroombron.

Een zeer grote verbetering was de uitvinding van de dynamo. Hiermee kon men niet alleen de batterijen heropladen, maar ze kon ook als motor gebruikt worden. En hierdoor hadden we meteen de basiselementen voor het elektrisch vervoer.

En in die periode werd de telefoon uitgevonden (1876), en in 1879 ontwierp Edison niet alleen de eerste gloeilamp (en de grammofoon), maar hij ontwikkelde een dynamo die niet alleen in staat was om een ganse straat te verlichten, maar ook om reeds in datzelfde jaar de eerste elektrische trein te doen rijden!

Het scheen dat de elektriciteit dé moderne energiebron zou worden, die alle anderen zou verdrijven.

Reeds in 1890 bestonden er elektrische centrales waarvan de generatoren vrijwel even goed waren als tegenwoordig.

En toch. In het begin van de jaren '20 hadden de Brugse randgemeenten nog helemaal géén elektriciteit. Meer zelfs, nog tot in het begin van de jaren '60 was er in Brugge-stad straatverlichting op gas! Het ging dus allemaal wat trager dan verwacht. Ook hier in België, dat één van de voornaamste industriële landen was. Zo waren bv. hun stoomtreinen wereldwijd beroemd.

Maar de Belgen waren "fijn in grof werk", en elektrische toestellen behoren tot de precisietechnologie.

Daarbij, de elektriciteit was te duur, omdat de stookkosten voor de stoommachines van de elektrische centrales zo hoog waren. Dit kwam omdat de eerste centrales lokale fabriekjes waren die privé- of stadsbezit waren. En die hadden elk afzonderlijk een te klein verbruik om aan gunstige tarieven steenkoolafval te kunnen kopen bij de mijnen. Die hadden betere klanten aan de hoogovens, of aan de spoorwegen, die briketten persten voor hun stoomtreinen.

Maar juist die stoomtreinen moesten wijken voor de elektrische trein of tram.

Doch bij het wegverkeer kon de elektrische auto niet doorbreken. Want de elektrische auto is aangewezen op batterijen, terwijl de trein een bovenleiding heeft. Alhoewel, 100 jaar geleden reden in Oostende accutrams (omdat koning Leopold II de palen en draden te lelijk vond), doch na enkele jaren werden ze toch omgebouwd. Daarbij vonden de mensen de accutram te gevaarlijk, en inderdaad werden heel wat voetgangers overreden. De reden was, dat de accutrams te stil reden!

De mensen waren gewoon geraakt aan de stoomtram, die luid sissend en puffend naderde en zichzelf van ver reeds aankondigde. En daarbij, de mensen waren toen nog gewoon om zonder kijken de straat over te steken. Het was dus nog even wennen. Alhoewel, 100 jaar later heeft men nog dezelfde klachten rond de fluistertram, en de ongevallen blijven. Ongevallen zijn trouwens de grote negatieve kant van het wegverkeer.

En toch. Zelfs hier zijn er positieve kanten!

100 jaar geleden werden de auto's plots sterk en snel, en snelheidswedstrijden werden erg populair. Maar hoe sneller, hoe zwaarder de ongevallen. En meteen ontstond een nieuw probleem: de vele zwaar gewonden.

En in 10 jaar tijd ontstonden totaal nieuwe methodes om de wonden te behandelen: voorkomen en genezen van infecties, nieuwe ontsmettingsmiddelen, spalken van breuken of zelfs het vastzetten van ingewikkelde breuken met plaat en vijzen, radiografie, moderne heelkundige instrumenten, dit waren allemaal uitvindingen die in de periode 1904-1914 ontstonden. Ze waren het gevolg van de auto-ongevallen, maar kwamen juist op tijd om ontelbare mensenlevens te redden tijdens de eerste wereldoorlog.

Of zoals een spreekwoord zegt: "er is geen ramp zo groot, of een verstandig mens kan er wel voordeel uit halen".

En dit is nog altijd zo. Heb je thans een ongeval, dan is het "dank zij" de verkeersongevallen dat je op een moderne manier zal verzorgd worden. Wat natuurlijk niet wegneemt dat verkeersongevallen een wereldwijd probleem zijn.



↑ De Oostendse accutram op de Van Iseghemlaan in 1897.

In Oostende reed de (stoom)tram op de nieuwe lijn Oostende-Middelkerke op 5 juli 1885 en er was een lus voorzien door de stad. Maar in januari 1895 werd een vergunning gegeven voor een elektrische tram tussen Oostende en Middelkerke die tussen Mariakerke-bad en Middelkerke-bad langs de zee zou lopen en op 19 juli 1897 open ging. Die trams hadden meteen een bovenleiding met trolley. De maatschappij die de stadslijn uitbaatte reageerde door elektrische trams in te leggen, en op 29 juni 1897 werd de dienst ingewijd.

Het betrof hier accutrams zonder bovenleiding, zodat er geen extra werken nodig waren om te kunnen starten.

Men startte met 4 rijtuigen die overlangs geplaatste zitplaatsen hadden met de rugleuning tegen de ramen. Er waren 24 zitplaatsen, en een rit kostte 5 centiemen per sectie.

Er kwam nogal kritiek omdat de accutrams veel te stil reden in vergelijking met de stoomtram. Maar het viel allemaal tegen, en ze werden omgebouwd om te kunnen rijden met een sleepbeugel. Vanaf 28 juni 1908 reden de stadstrams dus op een bovenleiding en was het met de accutram gedaan.



↑ In Gent reed vanaf 1874 de paardentram, en vanaf 1886 de stoomtram. De accutrams kwamen in 1898 en hadden 45 zitplaatsen. De motor ontwikkelde 25 pk en ze mochten maximum 25km/h rijden. Er werd een 600kw-centrale gebouwd om de accu's te laden. Maar door de vele problemen reden ze vanaf 1904 onder de draad.



↓ Gentse accutram aan de Cirque.

X-Cars: Willys 6/66.

Joe Frazer, vroeger de verkoopsdirecteur bij Chrysler, was sinds 1939 president van Willys, en kwam na de oorlog in conflict met de CEO Ward Canaday, die begin de jaren '30 Willys uit het bankroet gered had.

Juist voor de oorlog verkocht de Willys Americar slecht, al was het een goedkope kleine wagen met een 4-cilindermotor.

Maar Frazer bezorgde Willys het contract om tijdens de oorlog het grootste deel van de Jeeps te bouwen, samen met Ford.

En daarmee werd een fortuin verdiend, want de verkoopcijfers schoten van \$9 miljoen in 1939 naar \$212 miljoen in 1944!

Daarbij kwam nog, dat de Willys Jeep een zeer goede faam had gekregen bij de terugkerende soldaten en al een soort van legende was geworden. Maar nu wilde Frazer herstarten met het wagentje van voor de oorlog, dat intussen sterk herzien was.

Dit model 6/66 was nog steeds een klein en goedkoop wagentje, en het moderne koetswerk, ontworpen door Brook Stevens, zag er goed uit, maar mechanisch was er niets veranderd. De korte wielbasis was nog dezelfde, en de 4-cilinder zijklepper gaf maar 66,5pk, wat naar Amerikaanse norm bijzonder weinig was.

De vering bestond nog voor en achter uit dwarse bladveren, maar de voorvering was onafhankelijk door het nieuwe "Planet"-systeem dat hoofdingenieur Barney Roos ontwikkeld had toen hij nog bij Studebaker werkte.

De versnellingsbak met stuurschakeling was een simpele 3-bak, maar als optie was een overdrive of een soort automaat verkrijgbaar, doch enkel op papier.

Van de 6/66 werd slechts één prototype gebouwd, een 2-deurs sedan dat sterk op een schaalmodel van de Hudson leek. Doch Brook Stevens tekende ook verschillende mooie cabrio's, maar die kwamen niet verder dan het tekenbord.

De voorzijde had een gegoten grille onder een motorkap die nog veel weg had van de Cord 810.

Veel van Stevens' schetsen, evenals het prototype, hadden een nummerplaat waar "1947" op stond, tonende dat dit het jaar was dat men de wagen wilde uitbrengen.

De bedoeling was om de wagen op de markt te brengen aan de lage prijs van \$666, wat meteen zijn naam van 6/66 verklaarde.

Maar intussen veranderde de naam in 6-70, wat te lezen was op de catalogus van 17 april 1945. Doch het bleef dezelfde wagen.

CEO Canaday had nooit veel op gehad met dit wagentje, en al zeker niet nadat het aangereden werd door een trein tijdens een proefrit, waarbij de vrouw van de testpiloot omkwam. Doch Frazer bleef bij zijn keuze, maar ook Canaday hield vol, zodat Frazer midden 1944 naar Graham-Paige trok en er een kortstondige verbintenis aanging met Henry J Kaiser.

Achteraf gezien had Canaday gelijk. Tegen 1947 was er bijzonder weinig vraag naar kleine wagen, zelfs al waren ze goedkoop, en de 6/66 zou er toch al wat verouderd uitzien. Daarbij, de verkoop van burgeruitvoering van de Jeep bracht hoge winsten op, en Willys kon een veel betere wagen op de markt brengen door te wachten tot in 1952. Helaas verkocht die Aero-Willys alleen goed in 1952 en was in drie jaar tijd alweer van de band verdwenen, zodat de fabriek in Toledo weer uitsluitend Jeeps bouwde.

De Aero-Willys was toen de beste Amerikaanse compact car.

Ontworpen door de befaamde Clyde Patton, die nog bij Packard had gewerkt, en met een koetswerk van Phil Wright, die in 1933 de mooie Pierce Silver Arrow tekende, was de toekomst veelbelovend. Dus verkocht hij in 1952 redelijk goed.

Maar dan nam de Kaiser Motors Corporation de fabriek over, en de Aero was meteen hetzelfde lot beschoren als de Kaiser: een dealernet dat zijn enthousiasme van het eerste uur kwijt was, een publiek dat zijn vertrouwen verloren had en een onverdiende reputatie als zijnde onbetrouwbaar. Dus net als Kaiser bouwde Willys zijn laatste wagen in de VS in 1955.

Na de overname wilde Kaiser nog de Aero een facelift geven en trok bekende namen als Dutch Darrin en Raymond Loewy aan. Maar het resultaat was een wagen die concurrentie deed aan Kaiser's Henry J, en dat was niet de bedoeling. Maar hij werd verder gebouwd bij Willys do Brasil met de oude 6-cilinder zijklepper om te draaien op hun zeer lage octaan benzine en kreeg een versterkt onderstel in verband met de zeer slechte wegen. Maar in 1967 werd Willys do Brasil overgenomen door Ford...



↑ Het prototype uit 1947 is veel te klein voor de Amerikaanse markt. In Europa zou hij meer in de smaak gevallen zijn. De schets rechtsboven ziet er erg Engels uit met zijn hogere kalender.



↑ Het prototype uit 1947 staat nog op blokken en heeft geen echte ruiten!

↑ ↗ De cabrio bestond alleen op deze schetsen.

↓ Brede deuren en een grote koffer, maar toch een klein wagentje!



↑ Een vrij ruime koffer voor zulk een kleine wagen.
↓ In vooraanzicht ziet hij er maar armtierig uit.



De Aero Willys uit 1952 heeft een modern uitzicht, maar moest het nog doen met een makke zescilinder zijklepper, juist op het moment dat de andere merken met een moderne V-8 op de markt kwamen...



↓ De luxemodellen kregen een panoramische achterrauit en een motor met kop-inlaatkleppen en zij-uitlaatkleppen, waardoor het vermogen en de prestaties een stuk hoger lagen, met een lager verbruik, wat voornamelijk was in de tijd van de oorlog in Korea, toen men vreesde voor een benzinebeperking. Toen dat vanaf 1953 niet waar bleek, stortten de verkoopcijfers in elkaar...





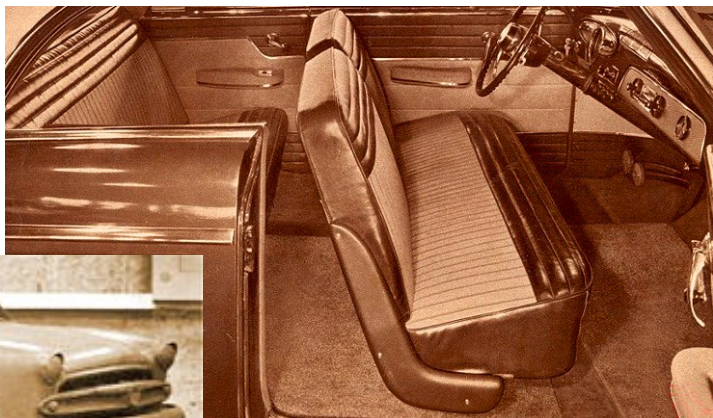
↩ Tot in de jaren '60 moest hij het nog stellen met deze tries-te zijklepper. En met zijn lage compressieverhouding, om op de lage octaan benzine van Brazilië te kunnen draaien, gaf hij weinig vermogen, maar was daarmee onverslijtbaar. →



↑ “Door de panoramische achterraut is parkeren een plezier geworden. Men ziet de vier spatbordhoeken, en door de korte wielbasis past hij overal tussen”.

“Gemakkelijk om te tanken: de nummerplaatverlichting schijnt ↑ op de vuldop, en je kunt er gemakkelijk van beide kanten bij”. ↓ Dat zou tegenwoordig ook nog handig zijn!

↓ Kleimodel van een nieuw type om in de jaren '50 uit te brengen in Brazilië. Het bleef bij dit ene schaalmodel.

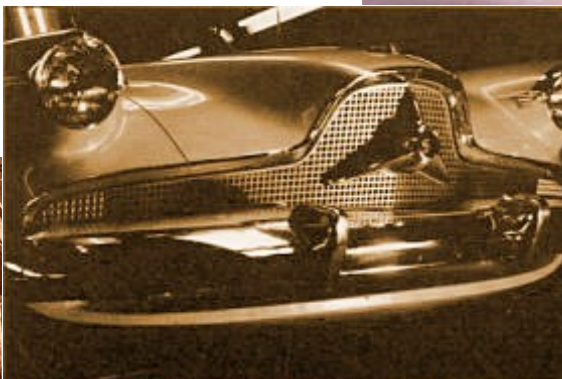


↑ Interieur van de Aero: Veel luxe en brede zetels, maar beperkte knieruimte, zeker achteraan, wat men in Amerika niet gewoon was. Er waren dan ook veel klachten van klanten die moeite hadden om van achterin uit te stappen.



↩ Op de Braziliaanse markt was er niet veel anders in zijn prijsklasse te koop.

↑↔ De Willys uit de jaren '60 zag er vrij modern uit met zijn hoekige vormen, maar mechanisch was er nog niet veel veranderd.



↑ Prototype met een erg opvallend koetswerk, maar er is nog steeds niets nieuw onder de motorkap.

↓ Langs achter heeft hij wel iets van de Studebaker.

