



auto ROESELARE 28/29 april 2018 retro EXPO

9.30 - 18.30 u

kopen, verkopen, ruilen,
special cars, moto's,
miniaturen, onderdelen **38e internationale
oldtimersbeurs**



www.autoretro.be



Nr.4. april 2018.



bpost

PB-PP|
BELGIE(N) - BELGIQUE
P002659

Bruggse Oldtimers Vrienden

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



• Alweer klaar voor de start •

Editoriaal.

Nu het 's avonds plots klaar is tot 20h30, beseffen we dat we al gauw weer kunnen rijden.

En dit is dan ook zo: nog een paar weken geduld, en dan gaan we er opnieuw volop tegenaan. We openen traditiegetrouw ons rittenseizoen met de intussen klassiek geworden voorjaarsrit.

Klein maar fijn, kwestie van elkaar na lange tijd terug te zien, en om onze wagens het rijden weer gewoon te maken. En we hebben speciaal aandacht besteed aan het erg uitgebreide diner.

En de week daarna hebben we nog Auto-Retro te Roeselare, waar we u allen verwachten.

In mei hebben we dan onze Lenterit, en de maand daarop vieren we het 36-jarig bestaan van onze club met de verjaardagsrit op 17 juni. Een gebeurtenis dat geen enkel clublid mag missen! Schrijf alvast deze datum op de kalender.

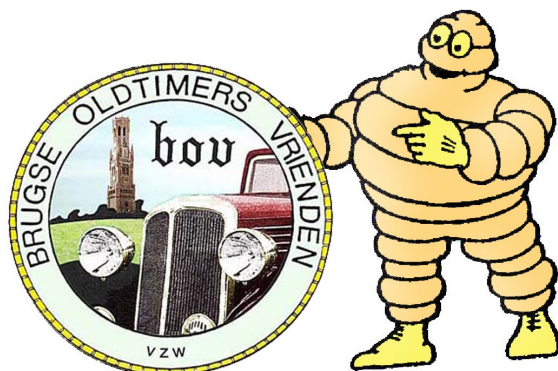
Maar we hebben natuurlijk ook daarna nog de klassieke uitstappen. De Breydelrit zal in elk geval alweer een stuk anders zijn met de werken op Het Zand, maar dat zien we wel als het zover is. U kunt er in elk geval weer van genieten.

Wij van onze kant beloven u dat we ons zullen inzetten om er voor te zorgen dat 2018 opnieuw een succesvol rittenseizoen zal kennen.

En in de hoop dat we u in de toekomst op onze ritten ontmoeten, wens ik u alvast

Veel leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

Zon. 15 april:	Openingsrit	TOC
Zon. 22 april:	Voorjaarsrit	BOV
28 – 29 april:	Auto-Retro	Roeselare
Zon. 1 mei:	Lenterit	WHP
Zon. 6 mei:	Waeyaert	TOC
Zon. 13 mei:	Nationale Meeting	BFOV
Info: www.bfov-fbva.be/nl/events/nationale-meeting/		
Zon. 21 mei:	Heuvellandrit	WHP
Zon. 27 mei:	Lenterit	BOV
Zon. 3 juni:	IM O. Declerck	TOC
Zon. 17 juni:	Verjaardagsrit	BOV

Inhoudstafel.

2. Editoriaal.
3. Agenda – Inhoudstafel.
4. Auto-Retro.
5. X-Cars: Singer Airstream.
6. “ “ “
7. “ “ “
8. Voorjaarsrit.
9. “ “
10. Openbaar vervoer.
11. “ “
12. “ “
13. “ “
14. Kaiser – Frazer.
15. “ “

Inlichtingen:

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

Clubuitstap:

Zon. 22 april:
BOV-Voorjaarsrit
Start: “Herdersbrug”
L. Coiseaukaai 46
Dudzele - Brugge
tel. op 22/4: 0495/266917



Veilig transport.

Nu het rittenseizoen voor de deur staat kan men er niet genoeg op wijzen dat u uw voertuig veilig dient vast te maken op de aanhanger, want alles stevig vastbinden voorkomt problemen.

U kunt meteen een voorbeeld nemen aan deze foto's.



X-Cars: Singer Airstream.

Singer was in het midden van de jaren '30 Engeland een van de meest vooruitstrevende merken. Niet dat men er grote klassewagens bouwde, maar in wedstrijden was hun Singer Le Mans beroemd. Maar dat niet alleen, want in het voorjaar van 1934 kwam de nieuwe 11pk op de markt, en die had onafhankelijke voorvering met schroefveren, een chassis met X- versteviging, hydraulische remmen en een vloeistofkoppeling. Gelukkig maakten ze niet de fout als Citroën en behielden ze een klassieke gesynchroniseerde 4-bak met freewheel, zodat men kon schakelen zonder te ontkoppelen en blijven stilstaan met de versnelling ingeschakeld. De motor was een 4-cilinder kopklepper van 1384cc die 35pk gaf en gemonteerd was op silent blocs, zodat het rijcomfort ongekend was voor die tijd.

In mei 1934 bracht men op het 11pk-chassis een stroomlijnmodel uit, de Airstream, die duidelijk afgekeken was van de Chrysler Airflow. Maar ook hier bleef het succes uit. En om verschillende redenen: 1934 was in het dieptepunt van de crisis, en de Airstream moest £300 kosten, daar waar de grote 6-cilinder slechts £259 kostte. Zelfs de Singer Le Mans kostte slechts £245!

En daarbij, hoe modern hij ook was, de Airstream leek nergens op, het was een lelijk gedrocht dat veel te kort was en er ook aan de zijkant niet uitzag: door het weglaten van de treeplanken waren de deuren veel te hoog, en door het ontbreken van een ceintuur kwam dat nog meer naar voor. Nochtans gingen de deuren zonder middenstijl wijd open, zodat er een ongekenne instapruimte was.

Er werden er uiteindelijk 22 gebouwd, en Jack Payne, een gekende bandleider, kocht er 14 voor zijn bandleden, allen in goudkleur geschilderd. Maar voor de rest raakten ze de Airstream aan de straatstenen niet kwijt, en de meeste werden noodgedwongen omgebouwd met een klassiek koetswerk.

Van de enkele die aan bevoorrechte klanten verkocht werden, blijven er thans nog twee over, waarvan één in het Britse Caister Castel museum. Ze zijn beiden nog in originele ongerestaureerde toestand.

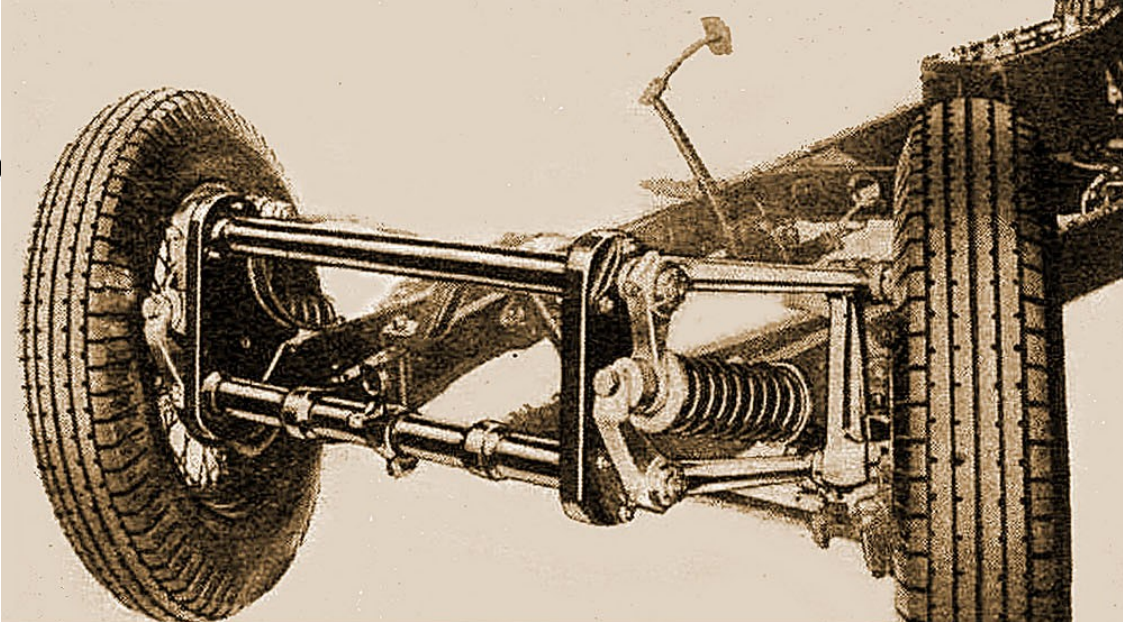


↑ De Airstream in het Caister Castel museum.
De wijd opengaande deuren zonder middenstijl zorgden voor een vlotte instap, maar het houten geraamte met opgenagelde plaat bood weinig bescherming. Of hij mooi was is een kwestie van persoonlijke smaak...

↓ De andere overlevende ziet er ook nog vrij gaaf uit, maar een foto verbergt veel fouten.
Doch hij heeft in elk geval de tijd overleefd en is hierbij een stille getuige van een bijzonder tijdperk.

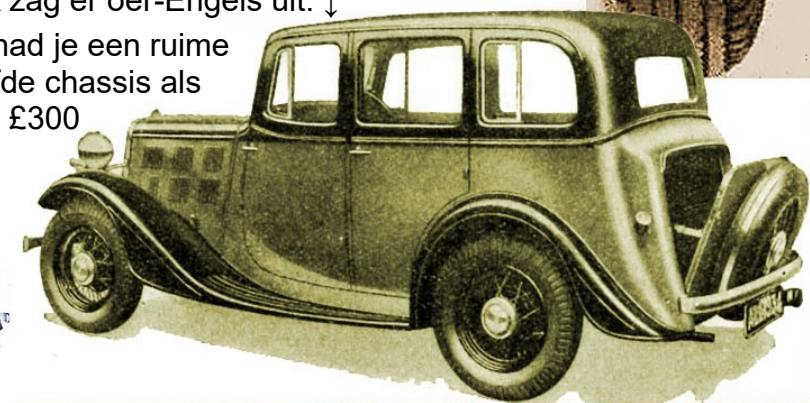


↓ Op het Salon in 1934 stond de Airstream te koop voor £300.
Veel te duur, zeker in volle crisistijd. Het succes bleef dan ook uit.



↑ De geniale onafhankelijke voorvering met schroefveren.
Een erg moderne techniek in 1934.

De gewone 11pk zag er oer-Engels uit. ↓
Maar voor £185 had je een ruime wagen op hetzelfde chassis als de Airstream, die £300 moest kosten!



↑ De Singer 11 uit 1936 zag er moderner, maar "gewoon" uit.

→ Jack Payne met een van zijn 14 goudkleurige Airstreams.





Zondag 22 april 2018



We nodigen u uit tot onze gastronomische Voorjaarsrit welke doorgaat op zondag 22 april.

Deze rit is voorbehouden aan de personenwagens gebouwd voor 1960.

Programma:

Om 9h: ontbijt in "Herdersbrugge",

Lodewijk Coiseaukaai 46, 8380 Dudzele-Brugge.

Om 10h starten wij onze rondrit.

Om 11h houden we een drinkstop.

Om 12h krijgen we een gastronomisch menu...

Om 14h starten we voor de namiddagrit.

Om 16h houden we nog een drinkstop.

Om 17h30 keren we terug in "Herdersbrugge" voor het avondmaal.

De deelname is gratis.

De kosten voor de maaltijden en de dranken bedragen **€45**, ter plaatse te betalen.

Inschrijven kan van **16** tot uiterlijk **19** april:
bov@live.be of 0495/26 69 17.



Info op 22 april:
0495/26 69 17

Openbaar vervoer.

Het is actueler dan ooit: ban de auto uit de steden en bevorder het openbaar vervoer, zo los je de verkeersopstoppingen op. Of niet? Hierbij enkele voorbeelden. Hieronder enkele vakantiekiekjes die onlangs genomen werden in Bad Doberan, een badplaats in Duitsland. De trein stopt er aan het terras van het restaurant, wat kun je nog meer verlangen!? ↓



→ New York in 1901:
Wat waren de straten toch rustig voor er auto's rondreden!
En dagelijks lagen er zo'n 1000 dode paarden op straat, gestorven door uitputting.
Was de uitvinding van de auto dan toch geen slechte zaak?



→ Chicago 1909: Nog steeds geen auto's, maar het openbaar vervoer heeft intussen zijn intrede gedaan. De straten zijn letterlijk verstopt met tramrijtuigen die in file achter elkaar aanschuiven. Het was in elk geval een hel voor de arme paarden die daartussen moesten sukkelen.
De politieagenten te paard konden de verkeersstroom niet aan, en als voetganger kon je blijkbaar onmogelijk oversteken.



Comfortabel reizen.

In oktober 1932 bracht Modern Mechanix het reizen in de toekomst in beeld. Men droomde van een verbinding tussen de oost – en de westkust met reuze autobussen.

Op de afbeelding zie je een immense Mack met drie verdiepingen en twee liften, één voor de passagiers en één voor de personenwagens van de reizigers, die boven op het dak geparkeerd staan. En dat dek doet ook dienst als startbaan voor de vliegtuigen die meegevoerd worden en onderweg excursievluchten doen van op dit hotel op wielen.

Aan de veiligheid was wel gedacht: veiligheidsgordels waren er nog niet, maar zulke enorme bus had geen aanrijding te vrezen, en de vliegtuigen waren extra beveiligd: bij gevaar kon de piloot met één druk op een knop de zetels doen uitzwaaien, waarna de passagiers met een parachute uitgeworpen werden.

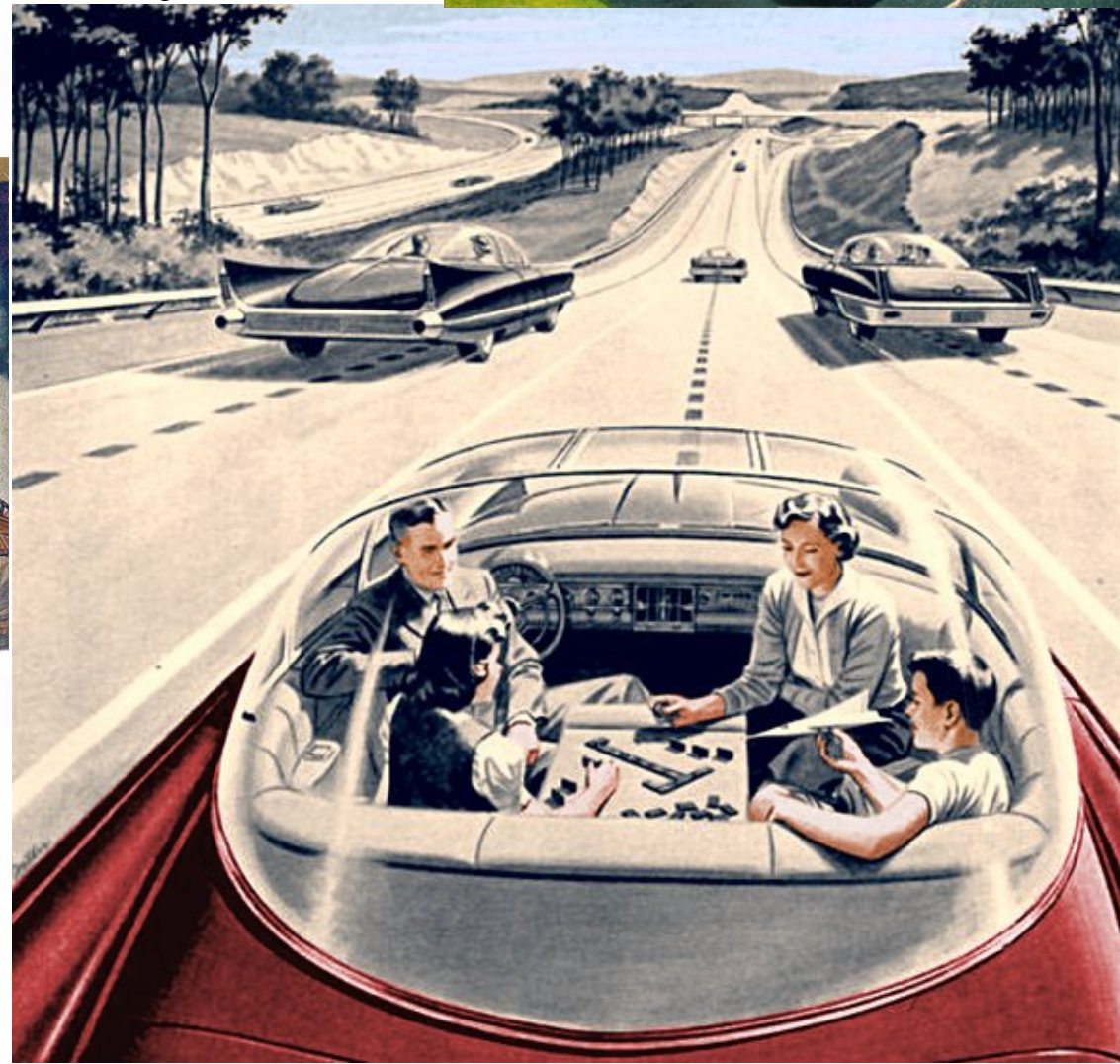
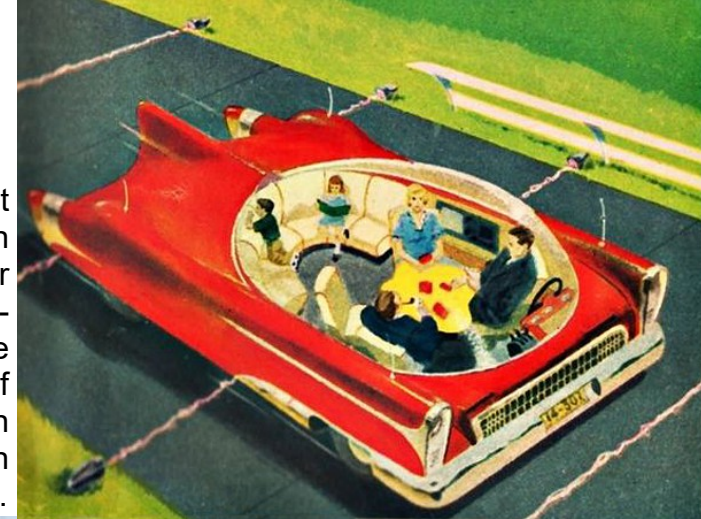
Je moet er maar aan denken!

Dat er geen wegen breed en sterk genoeg waren om zulke mastodonten aan te kunnen was blijkbaar van ondergeschikt belang. Als de mensen in volle crisistijd maar konden dromen...



Anno 2014.

In 1964 zag men het verkeer na 50 jaar, in 2014 dus, geleid door elektronische toestellen ingebouwd in de wegen. Er zijn vanaf nu geen opstoppen meer, geen ongevallen en geen vermoeidheid.



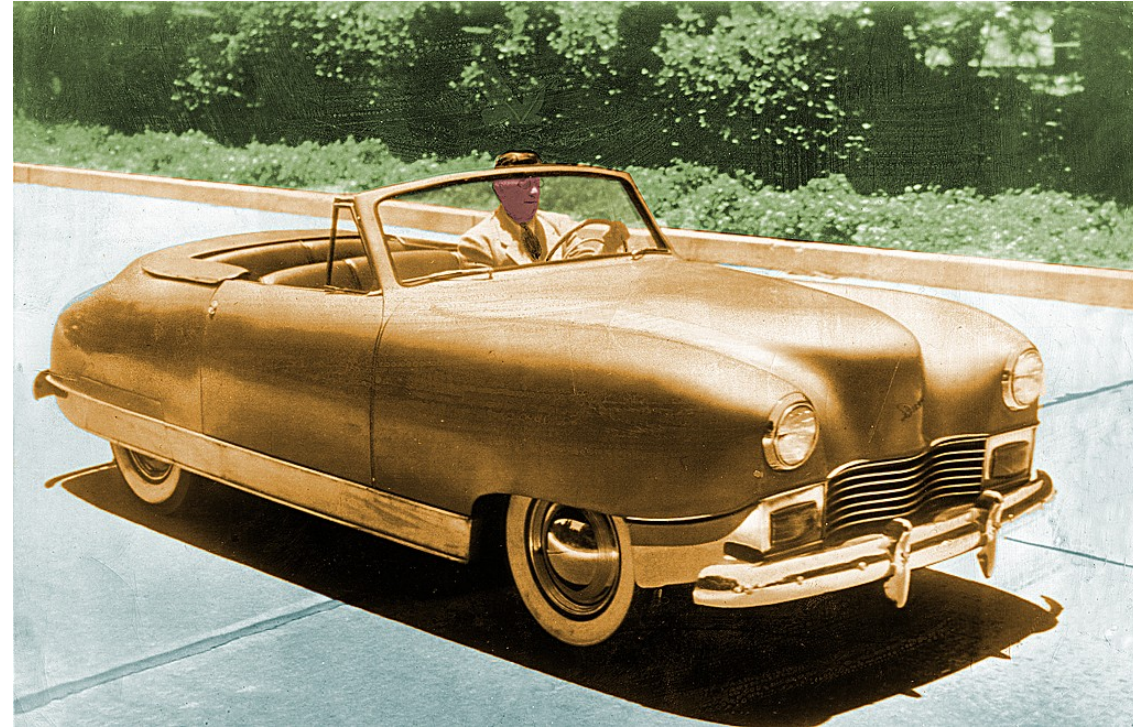
Kaiser - Frazer.

Het mislukken van Kaiser – Frazer was grotendeels te wijten aan kortzichtigheid van het management. Kaiser en Frazer hadden wel een akkoord gesloten om te samen de autoproductie aan te vatten, maar de twee tegenstrijdige karakters botsten weldra, en Kaiser verving al gauw de leden van de directie door zijn eigen mensen, zodat Frazer zich buitengesloten voelde en al snel zijn ontslag nam. Een grote fout van Kaiser, die hiermee de ervaren zakenman verloor die de fabriek in goede banen had kunnen houden en de grote verliezen had kunnen beperken. En vooral ook had hij toezicht kunnen houden op de kwaliteitsafwerking, wat later fataal bleek.

Een onderzoek naar tweedehands wagens uit 1954 brengt opmerkelijke gegevens aan het licht: de waarde na twee jaar valt voor Kaiser bijzonder slecht uit. Zo is de Henry J slechts \$425 waard, de Kaiser \$720, de Willys \$825, met daarna als goedkoopste de Chevrolet voor \$1025. Een Pontiac kostte al 1325, en een Oldsmobile \$1595. En een Cadillac was \$2875 waard.

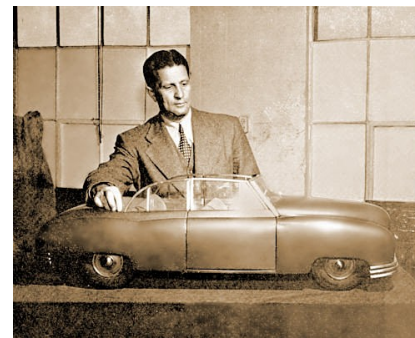
En wat de reparatiekosten betrof in de periode 1946-1953 scoorden Kaiser en Willys ook het slechts wat betreft de motor, koppeling, stuurinrichting, remmen en radiator. Nash kwam op de derde plaats, gevolgd door Lincoln. De Ford bleek de minste gebreken te vertonen wat de motor betrof.

De Kaiser - Frazer bleek dus een mislukking. Nochtans was de eerste wagen ontworpen door de gekende stylist Dutch Darrin, maar onder invloed van Kaiser hadden de ingenieurs bij KF zoveel veranderingen aangebracht, dat Darrin verbood om nog langer zijn naam aan de wagen te verbinden. Jammer, want Darrin had de wagen ontworpen met de bedoeling om vanaf 1946 zelf te productie aan te vatten in de fabriek van Hayes, die indertijd de koetswerken voor de Continental Beacon bouwde. *En zo is de kring rond:* over Durant, deVaux en Continental en de Reo Doodlebug naar Willys met Joe Frazer over Hupmobile naar Graham en zo naar Kaiser-Frazer die startte met de Darrin van bij Hayes. Of hoe het lot van heel wat kleinere middenklassers verrassend met elkaar verbonden bleek.



↑ De Darren was een mooie wagen, doch in 1946 zou daarvoor nog geen markt zijn. Men plande 500 wagens in 1946 aan \$950, en voor de volgende jaren 30000 stuks aan “aangepaste prijs”, gebouwd bij Hayes. De motor was de Continental van 90pk, en de wagen zou 150km/h halen. De voorruit was uit gebogen glas en het dashboard was voorzien van een schuimrubberen boord, wat een bescherming bood bij ongevallen. Maar bij Kaiser vielen alle extra's om de prijs zoveel mogelijk te drukken.

→ De motorkap met de spatborden vormden één stuk en kantelden naar voor. Darren lag ook aan de basis van de Panhard Dyna.



← Darren naast het eerste proefmodel. Het pontonmodel valt al op.

