

TRUMBLE CYCLE CAR

America's First Fully Equipped Light Car



18 H.P. water-cooled motor, high-tension magneto, electric lights, electric horn, top with curtain, windshield, mechanical starter, tools and pump.

Complete \$425



bpost
PB•PPI
BELGIEN-BELGIQUE
P002859

Brugge Oldtimers Vrienden

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



We kijken reeds uit naar 2019!

Editoriaal.

December alweer, en meteen het laatste tijdschrift van jaargang 2018 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 2019. 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 2019.

Auto Retro, dat definitief van Brugge naar Roeselare verhuisde, gaat dit jaar opnieuw door in januari, zodat we onze nieuwjaarsreceptie daar kunnen houden. Meerdere details kunt u lezen in het volgend blad.

Voor u ligt een nummer met veel info rond vervlogen techniek. Men was blijbaar toen ook al even enthousiast als nu, maar veel kwam er niet uit voort, iets om rustig door te lezen. En in de hoop dat u er van geniet, wens ik u voor 2019 alvast veel leesgenot!

Agenda.

- 19 - 20 Jan.: **Auto Retro** Roeselare.
- 6 - 10 febr.: Retromobile Parijs.
- 16 - 17 febr.: Flanders Collection Car Gent.
- 16 - 17 febr.: 't Echappementje Roeselare.
- 1 - 3 maart: Antwerp Classic Salon.

Inhoudstafel.

- 2. Editoriaal.
- 3. Agenda – Inhoudstafel.
- 4. Auto - Retro.
- 5. In Memoriam.
- 6. Brewster - Rolls-Royce.
- 7. " "
- 8. " "
- 9. " "
- 10. Trumbull.
- 11. " "
- 12. Ellerbeck.
- 13. " "
- 14. " "
- 15. " "
- 16. Trumbull.

Inlichtingen:

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

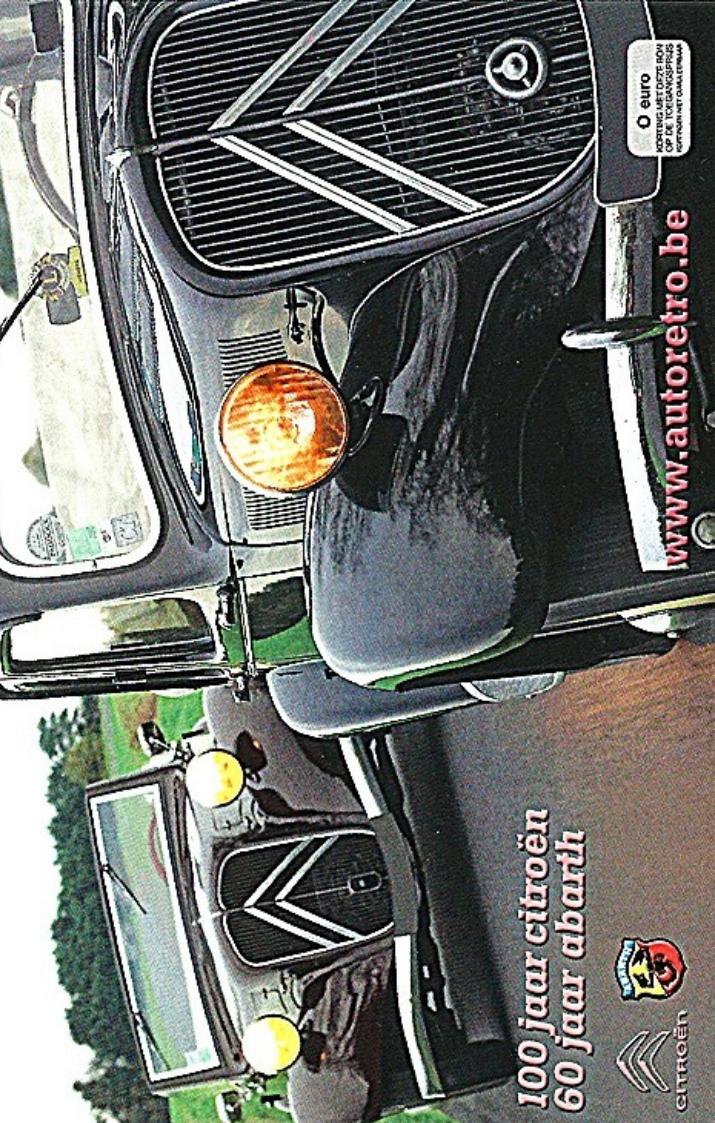


Eric Vandamme.

39e internationale oldtimersbeurs

kopen, verkopen, ruilen,
special cars, moto's,
miniatuuren, onderdelen

autoretro
19/20 januari 2019
9.30-18.30 u
EXPO ROESELARE



In Memoriam.

Op 22 november kwam ons clublid Roger Eeckhout in een tragisch ongeval om het leven. Zijn auto werd aan een overweg door een trein gegrepen en hij overleed ter plekke. Roger was al meer dan dertig jaar trouw lid van onze club, en zijn mooie oldtimers wachten steeds de bewondering.

De laatste jaren kon hij door gezondheidsredenen niet meer deelnemen, maar zijn interesse voor de club bleef voortbestaan. Roger had een drukgevuld leven, en men hoorde wel eens dat Roger geen mens was om in zijn bed te sterven. En zo ging het ook, toen het noodlot hem trof.

Zijn leven lang werkte hij gans dagen in zijn dakwerkbedrijf, en hielp er daarnaast onvermoeid een ceremoniebedrijf op na, waar hij met zijn mooiste oldtimers heel wat bruidstoeten voerde.

Hij werd 90 jaar en bleef desondanks nog steeds actief.

Met Roger verdwijnt een goede vriend en een trouw clublid, en we bentreuren dan ten zeerste zijn heengaan.

Hierbij wensen we dan ook Suzanne en de familie veel sterke toe in deze wel erg moeilijke dagen.



Brewster - Rolls-Royce.

Tijdens de eerste wereldoorlog bouwde Rolls Royce in het Amerikaanse Springfield een fabriek om er vliegtuigmotoren te bouwen, maar het einde van de oorlog maakte ook een einde aan deze activiteit, doch RR zag er een gat in de markt. De Amerikanen hadden geld, en een zeker snobisme bracht hen ertoe buitenlandse wagens te kopen.

Nu waren de invoertaksen dermate hoog, dat buitenlandse fabrieken geen schijn van kans hadden op de Amerikaanse markt, en dit terwijl Amerikaanse wagens de Europese markt overspoelden. Dus had RR het juiste middel gevonden: auto's produceren in hun Amerikaanse vliegtuigmotorenfabriek.

Daartoe werd "The American RR Corporation" gesticht in november 1919, en men begon met de bouw van de Silver Ghost. Het ging hier niet om assemblage, maar meteen om eigen constructie. Eerst werd nog de Engelse versie zorgvuldig nagebouwd, en dat voerden ze ook hoog in de reclame, maar wel dra hielden de Springfield Rollsen op met mechanisch gelijk te zijn aan de Engelse wagens. Zelfs de elektro., zoals de startmotor en dynamo, die toch uit Royce's eigen fabriek kwamen, werden in Amerika vervangen door toestellen van Westinghouse. Toch sloeg het Engelse conservatisme toe.

Zo waren alleen wagens met rechts stuur verkrijgbaar, daar waar vrijwel alle Amerikaanse wagens reeds links stuur hadden. Het duurde nog tot eind 1923 eer links stuur als optie verkrijgbaar was, en pas vanaf 1924 werd dit standaard.

De wagens met links stuur kregen een centraal geplaatste versnellingspook en een 4-versnellingsbak. Qua uitzicht waren de Springfieldwagens ontgensprekelijk Rollsen, maar toch werden aanpassingen gedaan om de wagens een uitzicht te geven die meer overeenstemde met de Amerikaanse smaak. Zo werd de radiator hoger geplaatst, en na 1924 werd de mantel nog met één duim verhoogd. Er werden schokbrekers gemonteerd enkele jaren voor dit in Engeland het geval was, en de grote trommelichten gaven de wagen een typisch Amerikaans uitzicht.

Het eerste Amerikaans chassis werd geleverd in februari 1921 en in de volgende 10 jaar werden in Springfield 1.703 Silver Ghosts en 1.241 Phantom I's gemaakt, gemiddeld 294 per jaar... De Amerikaanse RR werd steeds verkocht met carrosserie, en de kopers konden zelf hun koetswerk kiezen. RR bestelde die koetswerken bij verschillende carrossiers, voornamelijk Brewster. In 1925 kocht RR Brewster & Co op, en de volgende 5 jaar kwamen vrijwel alle koetswerken van Brewster.

De Twenty werd nooit in Springfield gebouwd, en slechts enkele werden ingevoerd.

In 1926, een jaar na Engeland, schakelde men over op de Phantom I. Eigenaardig genoeg hadden de eerste 66 wagens niet de servobekrachtigde 4-wielremmen. Ze werden later wel teruggeroepen en aangepast. Wel kregen ze meteen de centrale chassismering, 4 jaar voor de Engelse wagens.

Het beste jaar voor Springfield was 1928, toen 400 wagens werden geproduceerd, maar in 1929 daalde de productie tot 200 wagens, terwijl er meer Engelse Rollsen werden ingevoerd. De reden daar toe was, dat men in Engeland was overgeschakeld van de Phantom I naar de Phantom II.

Voor Springfield was die overschakeling niet haalbaar.

De Phantom II was een gans nieuwe wagen, daar waar de Phantom I in feite nog steeds de oude Silver Ghost was met een kopklepmotor.

Overschakelen bleek dus te duur, en daarbij sloeg de crisis onmiddellijk hard toe.

In 1930 daalde de productie tot 100 wagens, en in 1931 stopte men de productie in Springfield.

Wel voerde men nog 127 wagens in uit Engeland, die allen voorzien werden van een Brewster carrosserie.

In 1933 werden nog enkele wagens geassembleerd uit reserveonderdelen, maar in 1934 kwam het bankroet.

De onderhouds- en reparatieafdeling bleef nog bestaan, en men bouwde nog Brewster koetswerken op Ford V-8 chassis, maar in augustus 1936 sloot Springfield-RR voorgoed de deuren.

De grote crisis was onverbiddelijk voor alle fabrikanten van dure wagens.

Trumbull.

Toen op 7 mei 1915 het passagiersschip Lusitania werd getorpedeerd, waarbij 1198 mensen verdrunken, was één van de slachtoffers autofabrikant Isaac Trumbull, die een lading van 20 van zijn wagens vergezelde naar de Britse verdeler. Hij was er van plan om een contract voor nog 300 wagens af te sluiten. Maar hiermee werd de "Trumbull Motor Car Co." meteen gesloten. De firma werd pas opgericht in 1912 toen Harry J. Stoops uit Detroit een cyclecar ontwerp voor de American Cyclecar Co., die het wagentje "The American" noemde.

Nochtans, vooraleer de productie echt begon, werd de firma opgekocht door de gebroeders Alexander H. en Isaac B. Trumbull, die de zaak herdoopten in "The Trumbull".

Hun fabriek stond in Bridgeport, Connecticut, en de productie begon met twee modellen: een tweepersoons roadster en een tweepersoons gesloten sedan. De prijs schommelde van \$395 tot \$600. (Een T Ford kostte \$440 in 1914).

Aansluitend werden in 1915 nog enkele bestelwagens geleverd. De 4-cilindermotor was ontworpen door K. L. Hermann uit Detroit. Het was een zijklepper van 1416cc dat 18pk ontwikkelde. (Ter vergelijking met de T Ford: 2884cc, en 20pk en 70km/h).

De eerste modellen hadden een frictietransmissie en kettingaandrijving, maar later kregen ze een klassieke 3-versnellingsbak. De maximum snelheid werd opgegeven als 80km/h.

Er werden slechts een 2000 Trumbull's gebouwd van 1913 tot 1915, waarvan er ongeveer 1500 uitgevoerd werden naar Europa en Australië. De Trumbull Cyclecar werd toen aangeprezen als "Amerika's eerste volledig uitgeruste lichte wagen!"

Met een wielbasis van slechts 203 centimeter (Ford 265cm) was hij de kleinste Amerikaanse cyclecar. Trumbull had gehoopt om een deel van de Engelse markt te veroveren, toen de Britse autofabrikanten de handen vol hadden aan de legerorders en de bouw van personenwagens verboden zou worden. Doch de koopers waar hij op aasde zaten in de loopgraven aan het front! Maar hoe het ooit met de Trumbull fabriek zou afgelopen zijn weet echter niemand...

↑ Hij zou tot 50 mijl per uur kunnen rijden...

← In de gesloten versie zag hij er toch maar wat lachwekkend uit.



De motor ziet er al erg naar de jaren '20 uit. Alleen de purgeerkraantjes vallen op.



Als roadster was het een sterlijk wagentje dat 10 jaar later nog steeds modern zouogen.



Ellerbeck.

Ben Ellerbeck is een van de vele miskende uitvinders uit het begin van de 20e eeuw.

Hij studeerde voor ingenieur en deed veel praktische ervaring op in de garage van zijn vader in Salt Lake City.

In 1919 had hij een ontwerp klaar voor een "verschuijbare dak" voor roadsters. Begin 1920 had hij een aantal schaalmodellen op 1/8e gebouwd om aan eventuele klanten te demonstreren.

Intussen had hij er een patent op gekregen, en hij presenteerde een model op de eerste tentoonstelling van de "Automobile Body Builders" in New York in 1922.

Hij probeerde zoveel mogelijk reclame te maken en contacteerde tevergeefs de meeste weekbladen. Alleen "Automotive Industries" publiceerde in hun nummer van 2 februari 1922 een volledige beschrijving van Ellerbeck's idee, en vonden het een "interessante constructie". Hijzelf was erg enthousiast over zijn ontwerp, maar het mechanisme om de kap naar boven en beneden te draaien was wel erg ingewikkeld.

In 1922 kocht hij een Hudson Super Six roadster uit 1919 en bouwde de wagen om met zijn uitvinding. De achterzijde werd volledig omgebouwd om het mechanisme te kunnen inbouwen. Het resultaat was een erg aantrekkelijke wagen, en met zijn draadspaanwielen zag hij er sportief uit, alhoewel hij er met de kap naar beneden wel beter uitzag, (zoals trouwens de meeste cabrio's), zeker omdat deze ver over de voorruit uitstak en nogal wat lucht opving.

De achterzijde van de wagen verborg het ingewikkelde mechanisme met veren en tandwielen om de kap te verdraaien. Het mechanisme stond juist achter de voorzetel, en om het te bedienen moest men een grote manivelle steken in een gat achter de rechterdeur. De dickyseat was nog steeds bruikbaar want er was een scharnierend stuk in het dak dat dit mogelijk maakte.

Dit mechanisme, met zijn ingewikkelde bouw, zou duur geweest zijn en zou waarschijnlijk heel wat mogelijke cliënten afgeschrikken. Ellerbeck realiseerde dat ook wel, en zocht naar een vereenvoudiging van zijn ontwerp.

In een nummer van "Motor Vehicle Monthly" uit 1923 staat te lezen dat "het beweegbaar dak een vereenvoudiging is van de vorige constructie ontworpen door dHr. Ellerbeck in die zin dat het tandwielenmechanisme om de kap op en neer te laten achterwege werd gelaten. Het nieuwe type dak wordt gesteund door landau armen, die bevestigd zijn aan de uiteinden van een staaf die dwars door het koetswerk steekt, in de plaats van de rechte diagonale armen die zowel in het dak als in het koetswerk zaten, waardoor het dak thans een verbeterd uitzicht heeft wanneer de kap opgezet is."

Het dak bestond uit een stevig frame dat met metaal bedekt was en de vorm had van het achterdeel van het koetswerk. Het rustte op de landau armen in neergelaten positie en zag er uit als maakte het deel uit van het koetswerk. De staaf, die door het koetswerk liep en waaraan de landau armen bevestigd waren, droeg compenserende tegengewichten en veren binnin. Het gewicht van het complete dak werd gedragen door deze veren, zodat geen inspanning nodig zou zijn om de kap te bewegen. Zowel in open als in gesloten toestand werd het dak met haken bevestigd, zodat er geen gevaar bestond dat het dak ongewenst zou verschuiven.

Op de tweede jaarriljke "Automobile Body Builders Show" begin januari 1923 toonde Ellerbeck een verbeterde versie van zijn tweede schaalmodel. Hij plaatste advertenties in verschillende bladen, zelfs in "Ford Owner", en bood foto's en blauwdrukken aan voor een "deluxe koetswerk" voor één dollar.

In maart 1925 schreef hij Packard aan in een poging om hen voor zijn ontwerp te interesseren. Hij schreef dat "de roadsters van Packard en alle andere merken uit de mode waren door hun verouderde dakconstructie maar niet konden vervangen worden door gesloten types". Hij merkte verder op dat een verscheidenheid aan koetswerken nodig was, en dat hun roadster sterk in populariteit zou stijgen moest die een moderne kapconstructie krijgen. Ellerbeck spoorde Packard aan om een van hun roadsters naar zijn ontwerp om te bouwen zodat ze die op de komende automobialsalons konden tentoonstellen, doch Packard wees zijn voorstel af.

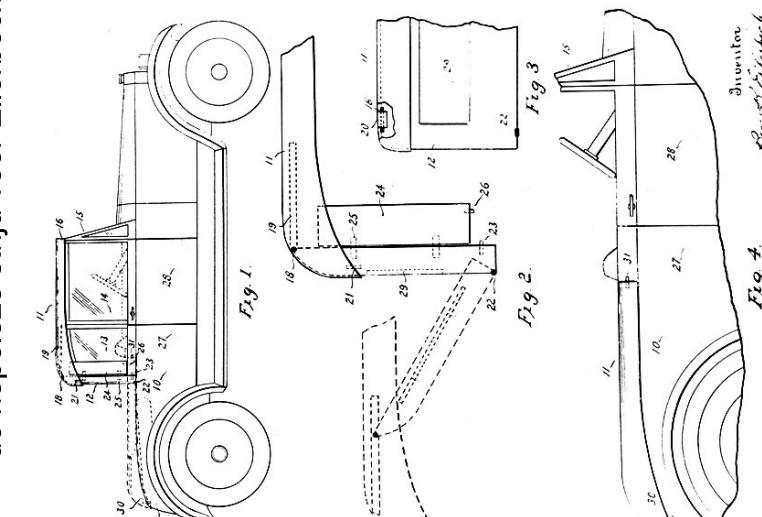
Maar dat bekoelde Ellerbeck's enthousiasme blijkbaar niet, want als Packard toesloeg was hij bereid om zijn patentrechten voor zijn dakconstructie te verkopen voor maar liefst \$10.000, plus een "minimale" som van \$5 per gebouwde roadster.

Hij verklaarde in 1926 in "Motor West Magazine" dat in 1923 de koetswerkhouwer Larkin op de San Francisco show zijn model verloonde en "men zijn dak verbazingwekkend noemde en dit resulteerde in verschillende bestellingen." Wat twijfelachtig is...

Twee jaar later, in het nummer van 1 februari 1928, schreef Ellerbeck een artikel waarin hij zijn dak nog steeds aanprees, en op de foto's van zijn vernieuwd schaalmodel had deze een nieuwe voorruit en een kleurcombinatie dat toen in de mode was. Hij sprak nog steeds over de nood aan een nieuwe soort koetswerk en het gemak waarmee een gesloten coupé in een roadster kon veranderd worden. Hij beklemtoonde dat "het opwindend gevoel van autorijden verloren gaat als de kap niet open is en het gevoel van in de open lucht te verkeren ervaren kan worden." Maar toen de roadsters in de jaren '30 uit de mode raakten, was de hopeloze strijd voor Ellerbeck verloren. Jammer eigenlijk...

← Eén van zijn vele patenten, waarop de achterkant van het dak invouwt, zodat de kap niet meer zo diep over de achterzijde van het koetswerk neerzakt en een stuk gemakkelijker te manoeuvreren is.

↓ Zo gezien een leuk wagentje, én met twee reservewielen!



↑ Met de manivelle kon deze dame in 1922 "eventjes" de kap neerleggen.

→ Het ingewikkelde mechanisme met zijn vele veren en tandwielen was erg duur en weinig praktisch.

↓ De maquette op 1/8e uit 1928 toont een mooi en veel eenvoudiger ontwerp maar geen enkele fabriek wilde een systeem dat niet in huis gemaakt is...

