

ALWAYS



COZY WARMTH IN COLDEST WEATHER



TAKES THE CHILL OUT OF SPRING



UNIFORM COMFORT IN SUMMER



SOFTENS THE TANG OF AUTUMN

Every HaDees Heater guaranteed by the world's largest bonding house, the National Surety Company. Their Gold Bond guarantee of quality adds no extra cost to you.



HaDees NON-FREEZING FLUID, the never-failing, economical, all-weather radiator fluid. Ask your dealer.

CAR-HEAT CONTROL in HaDees ^{HOT WATER} Heater

Just the heat you want when you want it

Now you can keep your car warm and comfortable all the year 'round.

HaDees scientific Hot Water Heater brings complete heat control to the tip of your finger.

There is nothing like its electric fan-forced heat radiator for efficient, healthful warmth whether the weather be sub-zero or just mildly chilly.

Note the HaDees deflector which enables you to regulate both the volume and direction of heat as desired.

In the hot summer days you simply shut off the hot water and use the

electric fan for cooling ventilation.

HaDees Heater becomes as important a part of your car as your hot water heating plant is a part of your home—yet easily changed from old to new car.

Examine the substantial construction and beauty of this chromium finished heating unit.

It uses no more current than a tail light, and costs no more for upkeep.

Ask your dealer to explain how easily you can add this wonderful advantage to your motoring comfort.

LIBERTY FOUNDRIES COMPANY, Rockford, Ill.
(A Division of Burd Piston Ring Co.)

Dashboard Model



Rear Seat Model



Showing Electric Fan



Front dash models for Sedans and Coupes
—a special model for Ford Cars—also a De Luxe Rear Seat Heater.

HaDees

HOT WATER
CAR HEATER

PATENT NOS. RE17131 and 1746985

Blows Hot when it's Cold.
Blows Cool when it's Hot.



• 141 •



Nr.1. januari 2019.



bpost
PB-PP1
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 2019 veel rijgenot! •

Ook in 1929 kon de wagen snel en goedkoop verwarmd worden.
Maar zelfs de duurste merken vonden dit een overbodige luxe!

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 2019.

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, maar we nodigen u uit op onze clubstand in Auto-Retro te Roeselare.

Intussen kunt u rustig van de artikels in dit tijdschrift genieten, dat aan zijn 32e jaargang in deze vorm toe is.

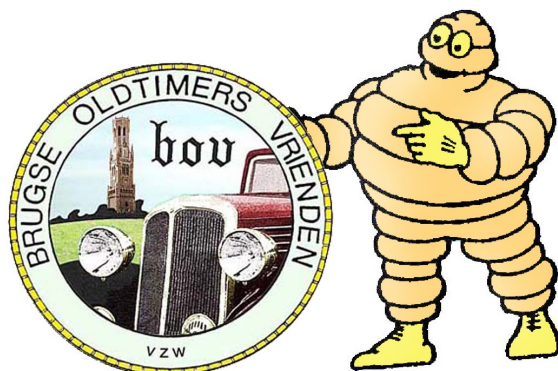
En toch ligt het begin van het rittenseizoen niet zo ver meer van ons, voor je het weet rijden we weer.

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 2019 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 2019 véél leesgenot!

Eric Vandamme.



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. Openbaar vervoer.
- 5. Driewielige taxi.
- 6. Propellerwagen.
- 7. “
- 8. Nieuwjaarswens.
- 9. “
- 10. Wintercomfort.
- 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



Openbaar vervoer in vroegere tijden.

"De Auto", 19 maart 1914:

"Opening auto-busdienst Utrecht - Maarssen".

"Dat was me een feest, dezen Maandag in Maarssen! Toen we de gemeente in den autobus, waarmee de dagelijksche dienst Utrecht Maarssen v.v. officieel geopend werd, langs den Binnenweg bereikt hadden, begon de vreugde al. Het plaatselijke fanfarekorps verwelkomde ons dadelijk met muziek, ging vervolgens al spelend de langzaam rijdende bus vooraf en zoo kwamen we dan, door vrolijke dorpelingen omstuwd, die zelfs rondansen maakten, voor het raadhuis aan.

Met genoeg hebben we in den autobus, (fabrikaat Avant-Train Latil) die 24 personen bevatte, den rit van Utrecht naar Maarssen meegemaakt. Wel regende het en was de klinkerweg daardoor glad en glibberig, maar alles ging goed. Bij Maarssen echter scheelde het een haartje of we waren in botsing gekomen met een boerenwagen vol biggen, waarvan het paard schichtig geworden was. Daardoor waren we buiten de bestrating geraakt en met de wielen zoo diep in den weeken bodem gezakt, dat wij er allen uit moesten om het voertuig weer op de weg te doen komen. Een klein intermezzo, dat zich wel weinig herhalen zal.

De tweede, kleinere bus, die door een fout van het personeel nog in Utrecht malheur kreeg, heeft den tocht niet meegemaakt. Bij onderzoek bleek hij een overvette bougie te hebben".



Tegenwoordig kunnen we het allemaal niet meer zo mooi zeggen, en de bus weer op de weg helpen zit er al helemaal niet meer in, laat staan als hij "malheur" zou krijgen!

Driewielige taxi voor stadsgebruik.

In juli 1931, midden de grote crisisperiode, toen men meer nieuwe ideeën had dan geld, was dit serieus nieuws:

"Het laatste woord in comfort en gemak voor de taxipassagiers, voornamelijk dan passagiers geladen met pakjes na het shoppen, wordt geboden door een unieke taxi die nu ontworpen wordt bij een autofabrikant. Met deze wagen kan de passagier vanop het voetpad rechtstreeks instappen zonder te moeten wriemelen en bukken, zoals in een gewone taxi.

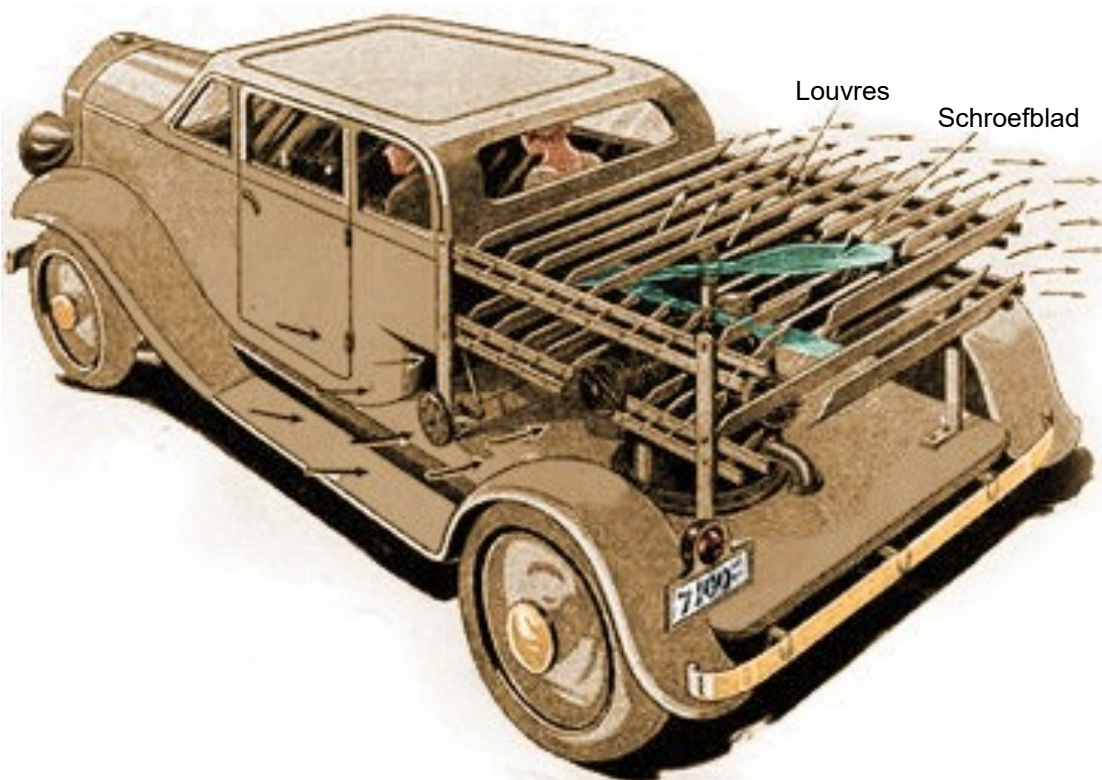
De chauffeur zit achteraan zoals bij een paardentaxi, vanwaaruit hij de deuren van de taxi kan bedienen en kan sturen.

De wagen heeft slechts drie wielen".

Of dit ooit een concurrent voor de Londense taxi's zou geweest zijn is twijfelachtig. Daarbij, zelfs toen zouden nog weinig taxi-chauffeurs bereid geweest zijn om in weer en wind achterop zulk onhandig vehikel te zitten!

↓ Een unieke taxi die de passagiers oppikt aan de stoeprand.





Maar het kon nog gekker, zoals in januari 1924:

“Wegens zijn geringere gebruikskosten werd onlangs in Berlijn een tweezitter voorgesteld die de grotere en duurdere taxi moet vervangen. Het is zo simpel gebouwd, dat iedereen zonder rijervaring het kan besturen. Het heeft een kleine motor en een groot stuurwiel, bijna het dubbele van een gewoon stuurwiel. Het heeft slechts drie wielen, twee kleine achteraan en een grote vooraan. Behalve nog voor de chauffeur, is er ook zitplaats voor twee personen. In het druk verkeer schiet men snel op, omdat men kan in- en uitzwenken tussen de grotere wagens”.



Propellerwagen met luxaflex.

“De Berlijnse luchtvaartingenieur Emil Sohn heeft een wagen uitgevonden die zeer soepel rijdt door een vliegtuigmotor en een dubbele schroef achterin de wagen te plaatsen, op de plaats van de dicky seat.

De schroeven zijn horizontaal geplaatst en de windstroom wordt geleid door regelbare louvres. De krachtige windstroom stuwt de wagen vooruit als de louvres in de vooruitstand staan, dus naar achter gebogen. Om achteruit te rijden draait men de louvres naar voor, zodat de luchtstroom de wagen achteruit duwt.

De voornaamste voordelen van deze methode zijn: zeer weinig benzineverbruik; de mogelijkheid om de steilste hellingen te beklimmen; zachtjes rijden over de ruwste wegen; bijzonder flexibel in druk verkeer; en absoluut geen gevaar meer om te slippen op gladde wegen of beijzelde straten door de neerwaartse druk op de wielen uitgeoefend door de opwaartse windstroom”.

Op de opengewerkte tekening zijn de schroeven en louvres duidelijk zichtbaar. Maar de luchtgekoelde vliegtuig stermotor zou bijzonder lawaaiig geweest zijn, en ook de schroeven zouden niet alleen lawaai maken, maar ook erg hinderend geweest zijn voor het achteropkomend verkeer, of de voetgangers die in de windstroom zouden terechtkomen. Daarbij, ook de neerwaartse luchtdruk zou het wagengewicht sterk doen toenemen, maar dan alleen op de achterwielen, zodat de voorwielen onvoldoende op het wegdek zouden drukken, en de wagen daardoor in de bochten vrijwel onbestuurbaar zou geweest zijn.

Of de wagen zo soepel zou rijden is een vraagteken. Er is inderdaad geen koppeling nodig, want als de louvres vertikaal staan beweegt de wagen niet, maar of die louvres de versnellingsbak overbodig kunnen maken is een andere vraag.

In elk geval, kunnen deze louvres met het gaspedaal bediend worden en gesynchroniseerd zijn met het toerental van de schroeven? In theorie wel, maar in de praktijk zou dat niet opgaan bij steile hellingen of grotere belasting.

Dat het bij deze ene afbeelding bleef en men verder niets meer van die wonderuitvinding hoorde, zal wel niemand verbazen.



Beste wensen voor 2019

Wintercomfort: de autoverwarming.

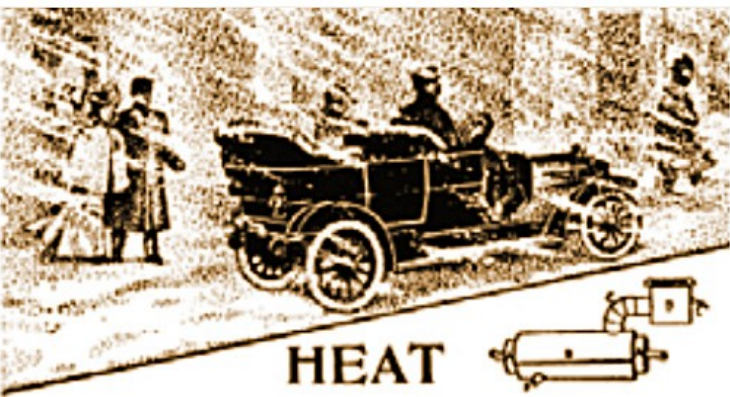
De eerste auto's waren open, dus was een verwarmingsinstallatie zinloos. Men moest zich behelpen met bontmantels en warmwaterkruiken om toch wat warm te blijven. De minder rijken namen hun toevlucht tot schaapsvellen en bakstenen die op de kachel opgewarmd waren. Regenmantels en overbemeten handschoenen voor de chauffeur waren echt geen luxe.

Een eerste poging werd gedaan met warmelucht verwarming die onttrokken werd langs een mantel om de uitlaatpot, wat soms wel of soms niet afdoende was. Het voordeel was wel dat er al na een paar minuten warmte afgegeven werd, maar het grote gevaar op verstikking door CO bij een doorgebrande pot was er altijd, alhoewel: de eerste gesloten koetswerken sloten niet zo heel erg goed... Maar goedkoop was het systeem wel.

Beter en veiliger waren de warmwater verwarmers, eerst voor de voeten maar weldra ook met meer uitgebreide installaties, die de voorruit ontwasemden en zo het hinderlijke en gevaarlijke aandampen van het glas vermeerde.

In Amerika waren ze er al vroeg bij, maar hier in Europa vond men dat blijkbaar niet nodig. De eerste echte verwarming op een seriewagen was op de Peugeot 402 uit 1935. Maar het zou nog lang duren eer de verwarming standaard was. Zo had je bv. in de jaren '50 de Opel Record, die hier de best verkochte wagen was maar standaard nog zonder verwarming te koop was. Voor de verwarming - ontdooiinginstallatie moest men 2000Fr extra betalen op de aankoopssom van 78000Fr.

Stel je voor dat er thans wagens zouden te koop zijn zonder een verwarmingsinstallatie, en toch was dit niet zo lang geleden!



← Reeds in 1907 prees men dit toestel op uitlaatgassen aan als de ideale verwarming, maar bij een open wagen zal het effect toch minimaal geweest zijn!

Verwarming rechtstreeks van de uitlaat voor \$25 maar voor de arme Ford-eigenaars een warmeluchttoestel voor maar \$7,50! →

↓ Handschoenen die dicht aansluiten rond de pols van de chauffeur.



GOPHER HEATERS

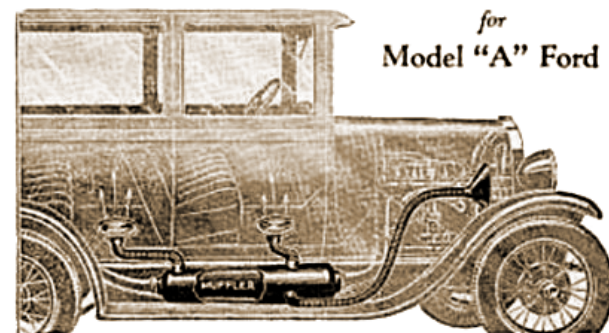
TORRID-HETE

"The Hottest Heater Ever Built"
Pat. No. 1585951. Oilless Pooding
Motor Driven—Direct Exhaust
Type Circulating Forced Air—
Gives Instantaneous Heat.

Torrid-Hete requires no shutters or
thermostat to insure efficient results.
Cannot leak and allow motor fumes to
enter car because of special construction
and insulation.

LIST PRICE—
MODEL 111
FOR FORDS \$25.00

LIST PRICE
ALL OTHER
CARS \$25.00



for
Model "A" Ford

Gopher Special for Model A Ford

is the most efficient heater for the New Ford ever made and sold at
a popular price. Ample heat for both front and rear of the car.
Easily installed and fool-proof. List Price—Model No. 50.

\$7.50

We also manufacture the finest line of forced draft heaters on the market. Patented
Universal feature enables four models to fit all other cars. Prices and information
on request.

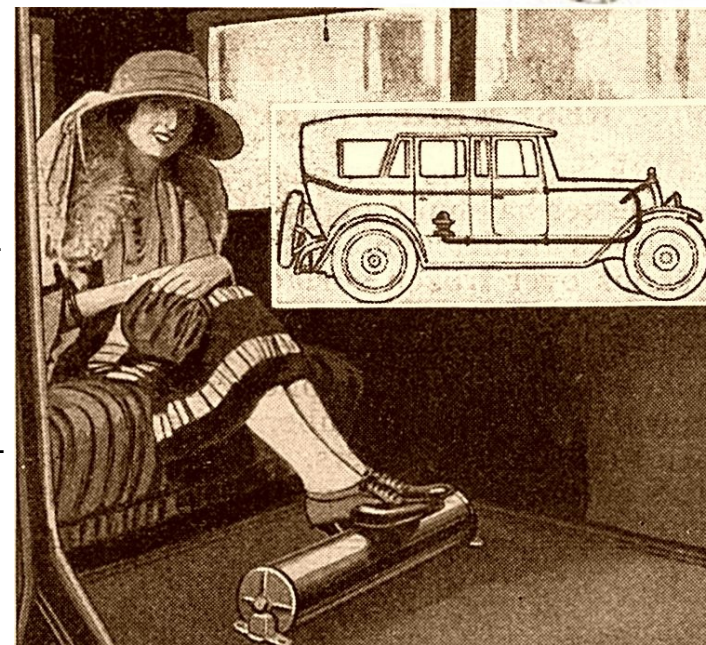
ASHCO CORPORATION 1547-51 UNIVERSITY AVE.
ST. PAUL, MINNESOTA

→ "Een regenmantel voor 5 personen, die dicht afsluit aan de hals en de ganse wagen bedekt. In dik rubber met plaid voering. Ideaal voor stormachtig regenweer".



→ Eind 1923 beschreef men deze warmwaterverwarming als: "Proper en reukloos, en dan ook nog geluidloos. Het helpt de temperatuur van de motor regelen, waardoor een vlottere start en een soepeler draaien"!?

Verwarming had men al 4 minuten na het starten! Allicht overdreven, maar zonder thermostaat in de radiator ging het inderdaad een stuk sneller.



Nieuwste Comfort voor Bestuurders in de Winter.

De nieuwste uitvindingen van het wonderjaar 1934 verhoogden het rijcomfort tijdens de winter.

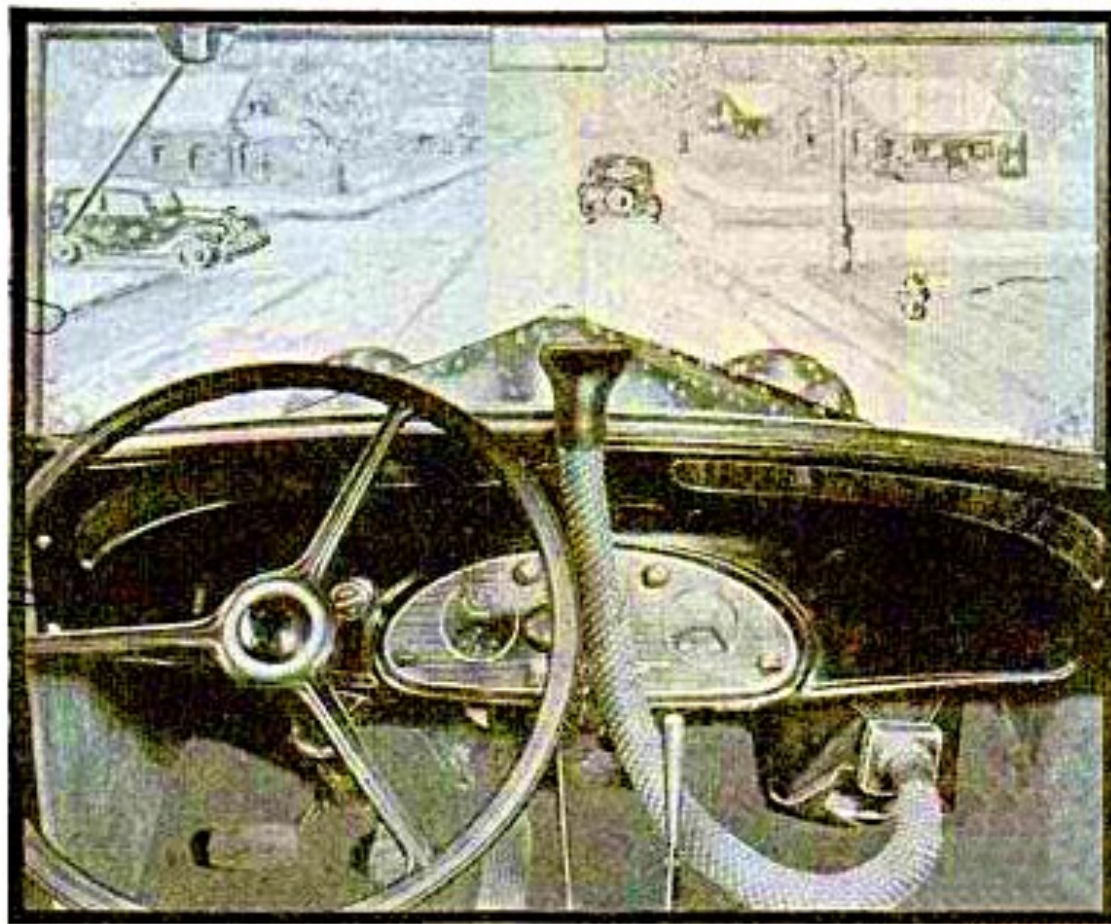
Hier een artikel uit Popular Mechanics van februari 1935 dat met al die wonderdingen uitpakte:

“Voor de eerste maal mogen de winterse stormen blazen zonder dat de chauffeur dit aanvoelt als alleen maar hinder en ongemak. Typisch voor de pogingen om het rijden tijdens de winter aangenaam te maken zijn de nieuwe voorruit ontdooiers. Samen met het elektrisch model dat een speciaal ingesloten deel van de voorruit verhit, is er een hulpstuk dat hitte van het verwarmingsstelsel van de wagen voert naar de binnenzijde van de voorruit. Een deksel past over de voorzijde van het verwarmingstelsel terwijl een flexibele buis, gelijkend op de darm van een stofzuiger, de warmte voert naar een speciale trechter die met een zuignap aan de voorruit bevestigd wordt.

Omdat de warme lucht niet uit de wagen ontsnapt hebben de inzittenden niet alleen een goede zichtbaarheid maar ook een comfortabel gevoel.

De motor starten moet niet langer een nachtmerrie zijn. Met een sterke bobine, een zware batterij, nieuwe onderbrekerpunten en bougies van het juiste warmtetype heeft zelfs een versleten motor een goede startkans. Als bescherming tegen een verzwakte batterij, te wijten aan de extra stroom die aan de vele nieuwe elektrische apparaten moet geleverd worden, hebben de fabrikanten van accessoires speciale batterijladers ontworpen. Het is mogelijk om op het dashboard een speciale plug te monteren in plaats van onder de motorkap te moeten sukkelen met batterijkabels. 's Nachts krijgt de batterij voldoende lading om de motor krachtig te doen starten. Een van de laders kan ingeplugd blijven tijdens het starten, zodat er een onbeperkte hoeveelheid energie overblijft om de startmotor rond te krijgen.

Om de winterse start te vergemakkelijken is er een Delcokop dat ongevoelig is voor temperatuurschommelingen, niet kan barsten en ongevoelig is voor vocht. Het is dus onwaarschijnlijk dat de hoogspanning zal weglekken op een vochtige morgen.



De verwarming/ruitontdooiing was een nieuwigheid in 1935. Dit kan vreemd klinken, maar bedenk dat 20 jaar later de verwarming bij veel populaire wagens nog een optie was en 2000Fr extra kostte. Dit was nog altijd 3% van de catalogusprijs, en heel wat mensen vonden dit te duur en reden jarenlang met een wagen zonder de minste verwarming of voorruitontdooiing, wat in de winter een echte nachtmerrie was en bijzonder gevaarlijk. Niet alleen besloeg de ruit voortdurend door je adem, maar bij vriesweer vroomde die vanbinnen aan, en dus even met een vod wegvegen was er niet bij. Er bestonden wel producten op alcoholbasis die men op de ruit kon smeren, maar alleen als het nog niet te laat was, en echt werken deed het ook niet. En als je dan onderweg op een Rijkswachtcontrole botste, kon je het uitleggen waarom je auto zo sterk naar *den drank* rook...

Het is mogelijk om zelf-herstellende binnenbanden te monteren die een semi-vloeibare component bevatten die elk gat in het rubber opvullen en deze verzegelen tegen elke lekkage. Dicht daarmee verwant zijn de nieuwe geluidsarme banden die vrijwel geluidloos zijn en die een uitzonderlijke slipvastheid garanderen. Bij veel wagens is dit effect nog versterkt door verbeterde remwerking, zeker in combinatie met het gebruik van vacuüm servo waar het nieuwste ontwerp vraagt om een zorgvuldige opbouw van de servokracht.

Ervaren chauffeurs weten dat het vaak het veiligst is om een minimum aan remkracht te hebben. Dit is een eenvoudige regel om te volgen bij die wagens die van de fabriek uit voorzien zijn van vacuüm bekrachtiging die regelbaar is vanop het dashboard. Door deze kracht minimaal te benutten is het mogelijk om de wagen te stoppen zonder het gevaar de wielen te blokkeren. Dit geeft een uitzonderlijke veiligheid als men op beijzede wegen rijdt.

Onder wintercomfort vindt men nog een autostat om de laadsterkte van de dynamo met 5 ampère te verhogen telkens men de radio inschakelt. Er zijn nieuwe methodes om de verwarming te verspreiden zodat de passagiers op de voorbank niet oververhit geraken ten koste van de achterinzittenden. Een waar voordeel is de oliefilter die kan gereinigd worden door van tijd tot tijd aan een handvat te draaien dat de filterelementen proper schraapt. Veel koelvloeistof zal uitgespaard worden door gemakkelijk te plaatsen nieuwe pakkingen in de waterpomp.

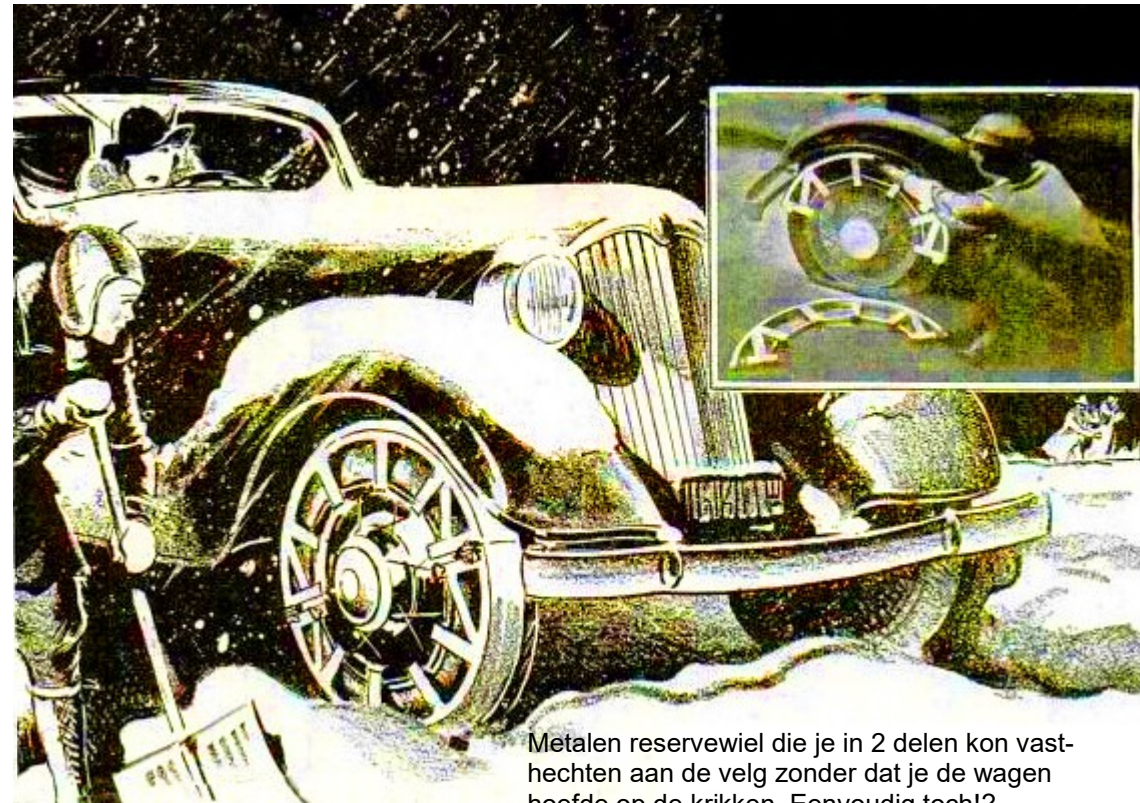
Deze winter zijn verschillende miljoenen wagens voorzien van een gesloten ventilatiesysteem. Om het beste effect te bekomen is het belangrijk dat de ventilatiekleppen aan elke kant van de wagen even ver geopend zijn.

Een winter zonder onderhoudsproblemen is dit jaar een van de genoegens. Er zijn wagens die een automatische smering hebben op scharnieren en stuurinrichting. Vele wagens zijn voorzien van veerhoezen, en zelfs de knie-action vering bij sommige merken is volledig ingesloten tegen sneeuw, ijs en modder.

Van bijzonder belang voor diegenen die tijdens de winter rijden is een automatisch systeem dat de motortemperatuur regelt.

Het start de motor van een geparkeerde wagen als de radiator-temperatuur zakt tot onder 120°F en schakelt af als de watertemperatuur boven 145°F komt. Die automatische start gebeurt zelfs wanneer het contact afstaat en de deuren gesloten zijn. Het resultaat is een warme motor bij elk weder. De starter zal niet werken als een versnelling is ingeschakeld. Bovenop het steeds startklaar houden van de motor is ook de batterij goed opgeladen. De gebruikskosten zouden van één tot twee cent per uur zijn als de wagen geparkeerd is”.

Het klonk allemaal te mooi om waar te zijn, en meestal was dat ook zo. Van nu af in de winter probleemloos starten: dat was in 1935 niet zo, en ook 50 jaar later nog niet. Zelfs nu moet men bij Touring Wegenhulp overuren doen als het maar even vriest. Maar het klonk allemaal veelbelovend, en het was ongetwijfeld een stimulans om een nieuwe wagen te kopen, op voorwaarde dat je het geld had op het toppunt van de financiële crisis!



Metalen reservewiel die je in 2 delen kon vasthechten aan de velg zonder dat je de wagen hoefde op de krikken. Eenvoudig toch!?