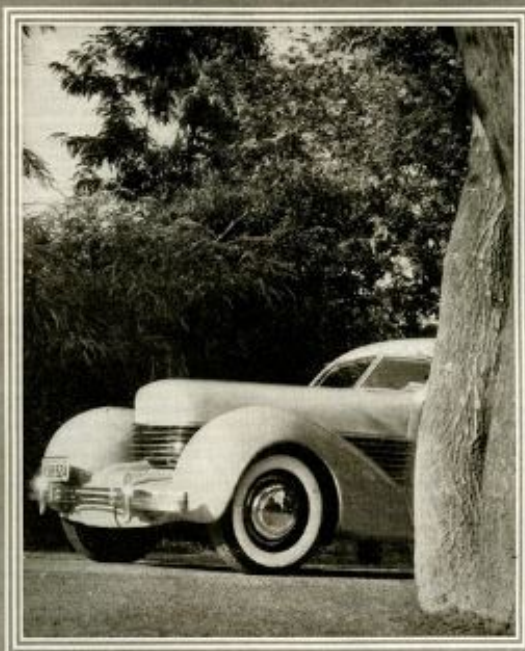


First showing of the new
CORD



at
New York and Los Angeles
Automobile Shows this week

YOUR NAME AND ADDRESS
 WILL BRING COMPLETE SPECIFICATIONS

AUBURN AUTOMOBILE CO.
 AUBURN, INDIANA

Na de mislukking met de E-1 lanceerde Cord pas in 1936 de supermoderne 810 met voorwielaandrijving.



Nr.2. februari 2019.



bpost

PB-PP|
 BELGIE(N) - BELGIQUE
 P002659

Brugse Oldtimers Vrienden

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



• Lage emissiezone: onze toekomst •

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.

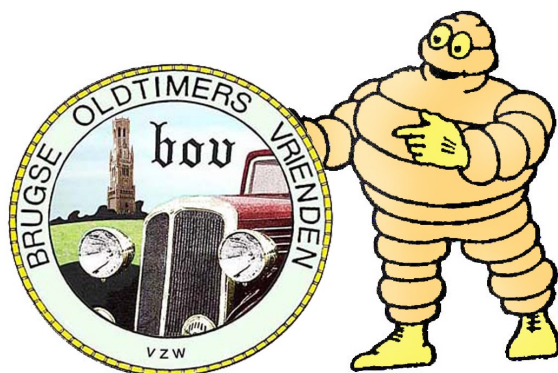
Hopelijk treffen we weer een even droog seizoen als vorig jaar, zodat we met even veel plezier als vorige jaren ongestoord kunnen verder rijden.

Intussen is het wat komkommertijd, en kunt u in dit blad rustig genieten van alweer een stuk onbekende autogeschiedenis en kennismaken met wat leuke beelden uit een ver verleden.

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

véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

- 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. “ “ “
- 6. X-Cars: Cord E-1.
- 7. “ “ “
- 8. “ “ “
- 9. “ “ “
- 10. “ “ “
- 11. “ “ “
- 12. Vroege voorwielaandrijving.
- 13. Antieke katalysator.
- 14. Fantastische wagens.
- 15. De Mars Express.
- 16. Cord 810 affiche.

Inlichtingen:

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



Auto - Retro.

Naar jaarlijkse gewoonte zouden we met een clubstand staan op Auto - Retro, die net als vorig jaar doorging in Roeselare. Het thema was 100 jaar Citroën, en omdat het thema eens rond echte oldtimers ging, wilden we daarom dit jaar enthousiast deelnemen.

Omdat onze vrienden die de themastand verzorgden graag onze 100 jarige Citroën op de stand wilden tentoonstellen, gaven we dit graag toe en kozen voor een andere oldtimer op onze clubstand.

Dus werd de 100-jarige de vrijdagvoormiddag naar de beurs gevoerd, en tegelijkertijd keken we waar onze clubstand dit jaar zou staan. En dat was dan weer naast de TOC, met zicht op de grote zaal.

Toen we na de middag met de stand toekwamen, merkten we tot onze verwondering dat onze plaats ingenomen was door de Volvo club!

En wat bleek? De inrichter had inderdaad op het laatste ogenblik onze plaats weggegeven!! Als compensatie wilde hij dan ons de plaats van de Lotusclub geven, alsof wij die mensen hun plaats zouden afpakken...

Zo laten wij onze club niet behandelen. Als wij een tweederangsclub zijn, dan is Auto – Retro een tweederangsbeurs. Zo eenvoudig is dat.

Alleen jammer voor de leden die we niet konden ontvangen, maar wie er niet geweest is, heeft ook niets gemist. Behalve de themastand van Citroën, en dan nog gelukkig dat Bernard met twee vooroorlogse oldtimers stond, en Oldtimerfarm voor de rijke beurzen, maar verder was er vrijwel niets te zien dat de naam oldtimer waard was. Moest je alle wagens wegnemen die minder dan 25 jaar oud waren, dan zou de zaal er maar leeg uitgezien hebben. Zelfs heel wat wagens waren al van na het jaar 2000! Op de stand van Abarth stond zelfs een wagen van 1 (één) jaar oud. Je vraagt je op de duur af wat wij nog op dergelijke beurzen te zoeken hebben.

We moeten dus eens ernstig nadenken over de toekomst.



X-Cars: Cord E-1.

Cord staat bekend als de bouwer van exclusieve wagens met voorwielaandrijving, met als eerste de L-29, die van 1929 tot eind 1931 werd geproduceerd. Die wordt terecht als de mooiste wagen ooit genoemd, naast de Cord 810 – 812 die van 1935 tot 1937 op de markt was. Tussen die twee ligt een opening van enkele jaren, en algemeen wordt aangenomen dat dit door de crisis kwam, maar toch was het de bedoeling om ook in die periode een nieuwe en nog luxueuzere Cord op de markt te brengen.

Lang bleef het bestaan van dit model onzeker, en het is aan een ongelofelijk toeval te wijten dat de waarheid aan het licht kwam.

Vooreerst de motor. Die werd toevallig teruggevonden, toen halfweg de jaren '70 de oude elektrische centrale in Auburn werd gesloopt, en een grote V-12 motor met versnellingsbak, die aan een noodgenerator was gekoppeld, naar het schroot verwezen werd. Gelukkig was John Smith de schepen van openbare werken én stichtend voorzitter van het Auburn-Cord-Duesenberg museum in Auburn, en wist de motor te redden.

Niemand wist juist welke motor het was, maar vage geruchten deden de ronde dat het uit één of ander prototype kwam.

In elk geval stond er een vreemd naamplaatje op: "Auburn 8 in line, motor no. BA103, build by Lycoming". Maar 8 in lijn klopte niet, want het was een V-12, en Auburn? Inderdaad, van 1932 tot 1934 verkocht Auburn wagens met een V-12, maar deze motor was zwaarder en had de versnellingsbak vooraan. Niemand raakte er wijs uit, en de motor verdween in een opslagruimte.

Maar in januari 1977 kwam de L-29 specialist Dr. Paul Bryant met een enorm koetswerk dat hij juist gered had uit een schuur nabij Chicago. Ook dit koetswerk kende niemand, maar viel op door zijn naamplaatje waarop stond: "Model 41, serial no. FD 16 902A, engine no. BS103, Cord Front Wheel Drive, Auburn, Indiana, USA." Er ontbrak het chassis, de spatborden, treeplanken, en vooraan alles vanaf de motorkap, behalve de koplampen.

Het koetswerk geleek duidelijk op de Auburns en de Cords, maar was veel langer. Het was uit aluminium op een eikenhouten geraamte.

Het dak was overtrokken met linnen en simuleerde een torpedo met gesloten dak, wat erg stijlvol was. Het interieur was bijzonder luxueus en veel accessoires deden denken aan de Auburns uit het begin van de jaren '30. De teller stond op 797 mijl.

Het koetswerk bleef een mysterie, tot iemand zich de V-12 uit de opslagplaats herinnerde. En inderdaad, het serienummer 103 stemde overeen. Toen pas dacht men terug aan de Cord E-1, het prototype van de "New Cord Front Drive" dat aan het dealer-netwerk beloofd was voor 1932 als de "200pk sensatie van de automobielwereld". Doch het was een wagen die integendeel stilletjes ontmanteld werd en 42 jaar eerder in onderdelen werd verkocht. Een wagen waarvan men dacht dat hij voor altijd verloren was!

Gelukkig kwamen ze in contact met August Rickenbach, die in 1929 als ingenieur begon bij motorbouwer Lycoming's experimentele afdeling. Lycoming behoorde tot de Cord-groep.

Zijn job was het uittesten van de motoren, problemen opsporen en gepaste oplossingen vinden. Hij herinnerde zich niet alleen die wagen, maar had er zelf nog mee gereden! Maar hij wist te vertellen dat de originele motor een V-16 was...

E.L. Cord was een megalomaan die de grootste en meest imposante wagen van Amerika wilde bouwen, en in de herfst van 1930 was men bij Lycoming een nieuwe V-16 aan het uittesten. Intussen had Cord in juli bij de Union City Body Co een koetswerk besteld als: Prototype E-1 (16 cilinder voorwiel aangedreven wagen) met 7-persoons salon sedan, serienr. FD16902A, motornummer BS103.

Het complete koetswerk werd op een versterkt L-29 chassis geplaatst en de wielbasis werd verlengd tot maar liefst 4 meter!

Er werd gebruik gemaakt van het mechanisch gedeelte van de L-29, behalve dan een verbeterde aandrijving, sterkere koppeling en regelbare Houdaille schokdempers.

De originele V-16 had maar liefst 8046cc cilinderinhoud, uit een boring en slag van 76,2 x 101,6. Er werden 3 proefmotoren gebouwd, waarvan één in de E-1 werd gemonteerd, waardoor FD16 op het plaatje van het koetswerk stond. De wagen werd naar de Lycomingfabriek gereden voor verdere proefnemingen.

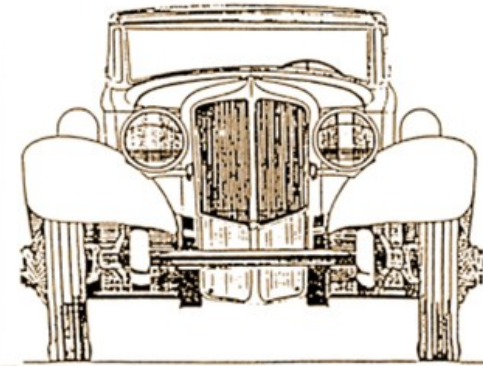
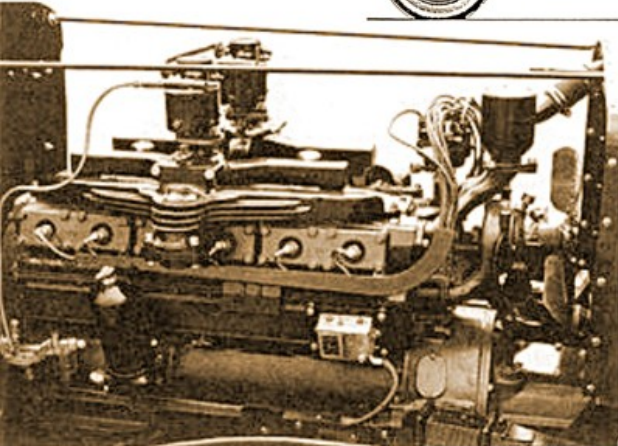
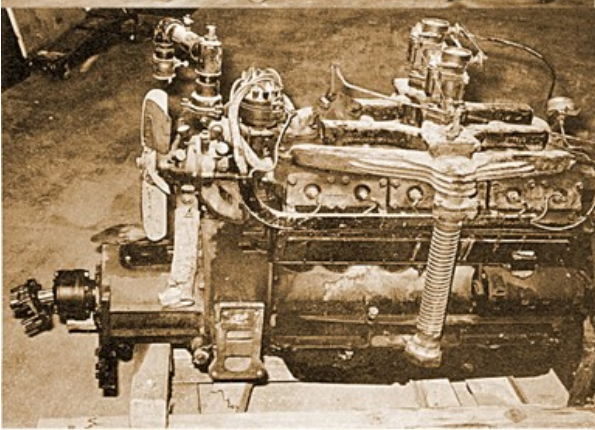
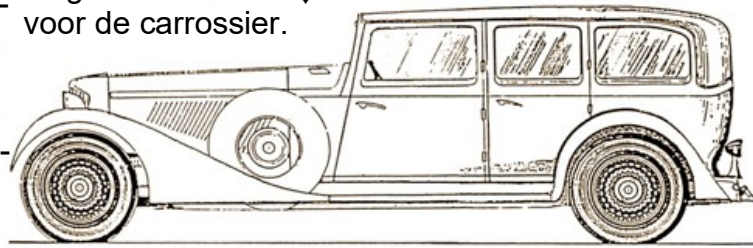


↓ De imposante motor en de versnellingsbak zorgen voor een erg lange motorkap.

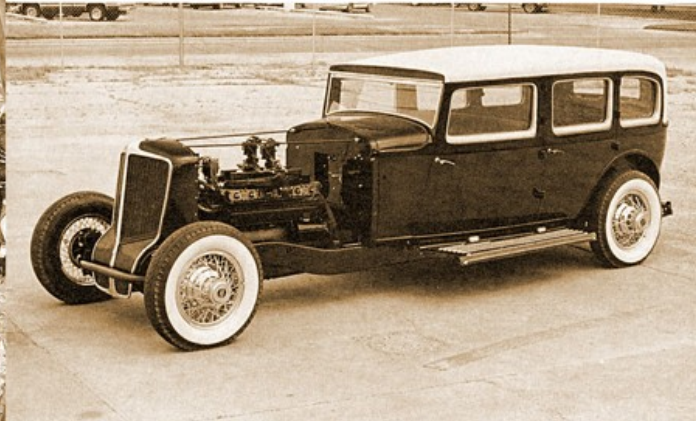
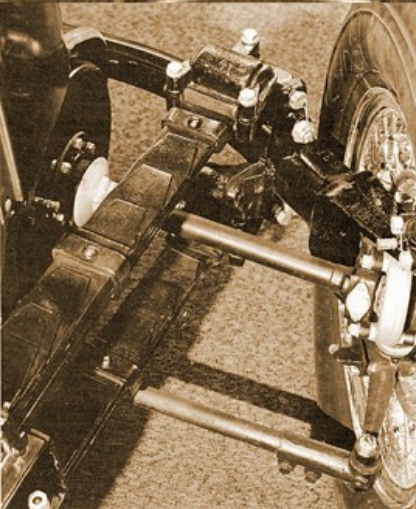
↓↓ De vering en de cardans van de voorwiel-aandrijving werden afgeleid van de L-29.

↑ Het bewijs: op beide plaatjes staat nummer 103.

Originele schetsen ↓ voor de carrossier.



↓ Door de erg lange motorkap zat zelfs de chauffeur bijna tot op de achteras!



Maar kort daarna werd een nieuwe en vrij rare V-12 motor getest. Deze V-12 was gemaakt met zoveel mogelijk onderdelen van de V-16: men had gewoonweg 4 cilinders weggelaten aan de kant van de koppeling. Proefmotoren werden gebouwd voor voorwiel- of achterwielaandrijving, onder de code BTA en BTB, met B voor basismotor, T voor twaalfcilinder, A was voor voorwielaandrijving, en B voor achterwielaandrijving. De V-16 had dan de code BS, met S voor Sixteen.

De motoren voor voorwielaandrijving kregen een vergrootte boring en hadden 6522cc cilinderinhoud.

Maar de motoren gaven problemen. Voornamelijk waren ze niet zo soepel als een V-12 zou moeten zijn, want de cilinders stonden in een hoek van 45°, wat correct was voor een V-16; maar een V-12 moet een hoek hebben van 60° om gelijkmatig te werken. Maar er was meer. De V-16 had een bijzonder brede centrale hoofdlager die de krukas en cilinders in een voorste en achterste groep verdeelde, met een grotere ruimte tussenin. En die brede lager bleef behouden in de V-12, maar niet in het midden: 8 cilinders stonden nog aan de ene kant, maar slechts 4 cilinders aan de andere kant. Deze onbalans maakte het onmogelijk om de soepelheid te verkrijgen die aanvaardbaar was voor een V-12, en het probleem raakte niet opgelost.

Maar er was nog een grotere teleurstelling: na een proefrit werd de motor uiteengenomen voor nazicht, maar dat bleek een ware ramp. De klepstoters hadden zoveel sleet vertoond, dat ze als het ware rodeerpoeder hadden nagelaten. Doordoor waren de cilinderwanden erg ingesleten en de krukaslagers versleten omdat dit poeder door de olieleidingen was meegevoerd.

En het resultaat was meteen dat er een totaal nieuwe V-12 motor moest ontworpen worden.

De nieuwe motor had 4 hoofdlagers die gelijk verdeeld stonden, en de klepstoters waren nu van het roller type. De smering was verbeterd, en het vermogen opgedreven. Boring x slag was nu 89x108, maar de V-hoek bleef 45°, dit om te vermijden dat de motor met een hoek van 60° te breed zou worden, in elk geval te breed voor de smalle motorkap, die toen in de mode was. Men hoopte dat de onbalans niet zou gevoeld worden.

De cilinderinhoud was nu dezelfde als bij de V-16: 8046cc!

Dit was meteen de doodsteek van de V-16, die trouwens slechts 175kp gaf, waar de V-12 gemakkelijk 200pk leverde bij 3400tr/min. De nieuwe V-12 voor achterwielaandrijving had 6407cc en gaf 160pk. Dit was de motor die in de Auburns van 1932-'34 gebruikt werd.

Intussen was de E-1 met de V-16 motor uitvoerig getest langs de weg, en dit met goed resultaat. Het brandstofverbruik was wel 60liter/100km!

Maar in juli 1931 werd hij teruggeroepen naar de fabriek. E.L. Cord moest het nefaste gevolg van de crisis op de markt van de luxewagens eindelijk inzien, en de trend naar steeds meer cilinders speelde geen rol meer. Cord hoopte door de zware V-12 dat zijn vlaggenschip, de E-1, nog kon doorbreken in de krimpende markt van de luxewagens.

De V-16 werd verwisseld, maar er werd teveel kostbare tijd verloren met de beslissing om over te stappen naar de V-12, en in de tweede helft van 1931 was het al veel te laat om de wagen in productie te nemen als de beloofde "sensatie van de automobielwereld" voor 1932.

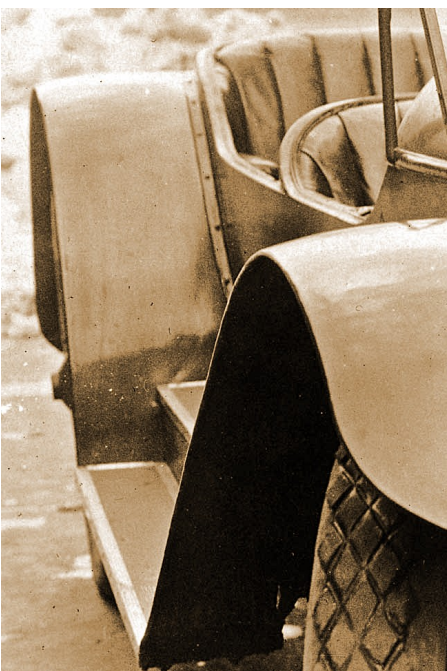
Daarbij, de crisis woog steeds zwaarder door, en de leefbaarheid van de E-1 werd erg onzeker. Daarom werd hij stilletje opzij gezet en in plaats daarvan werd de L-29 verder geproduceerd tot in december 1931.

De top van ACD was van dan af de nieuwe, grotere Auburn, met een 8-in-lijn, of een V-12 van 160pk. Maar ondanks dat waren de verkoopcijfers voor 1932 bedroevend, en voor 1933 nog slechter. Midden het jaar sloten de Auburn fabrieken in Auburn en Connersville, waar men begon met de nieuwe band te installeren voor de geheel metalen Auburns voor 1934.

De E-1 werd gedemonteerd, de zware motor werd gebruikt voor de noodgenerator in de elektrische centrale nabij de fabriek, en de rest werd in een hoekje opgestapeld.

En in 1935 werden de lege hallen opgeruimd, en de onderdelen van de E-1 verkocht. Maar dat ze vele jaren later zouden teruggevonden worden, is een verhaal dat nog sterker is dan het sterkste fictieverhaal.

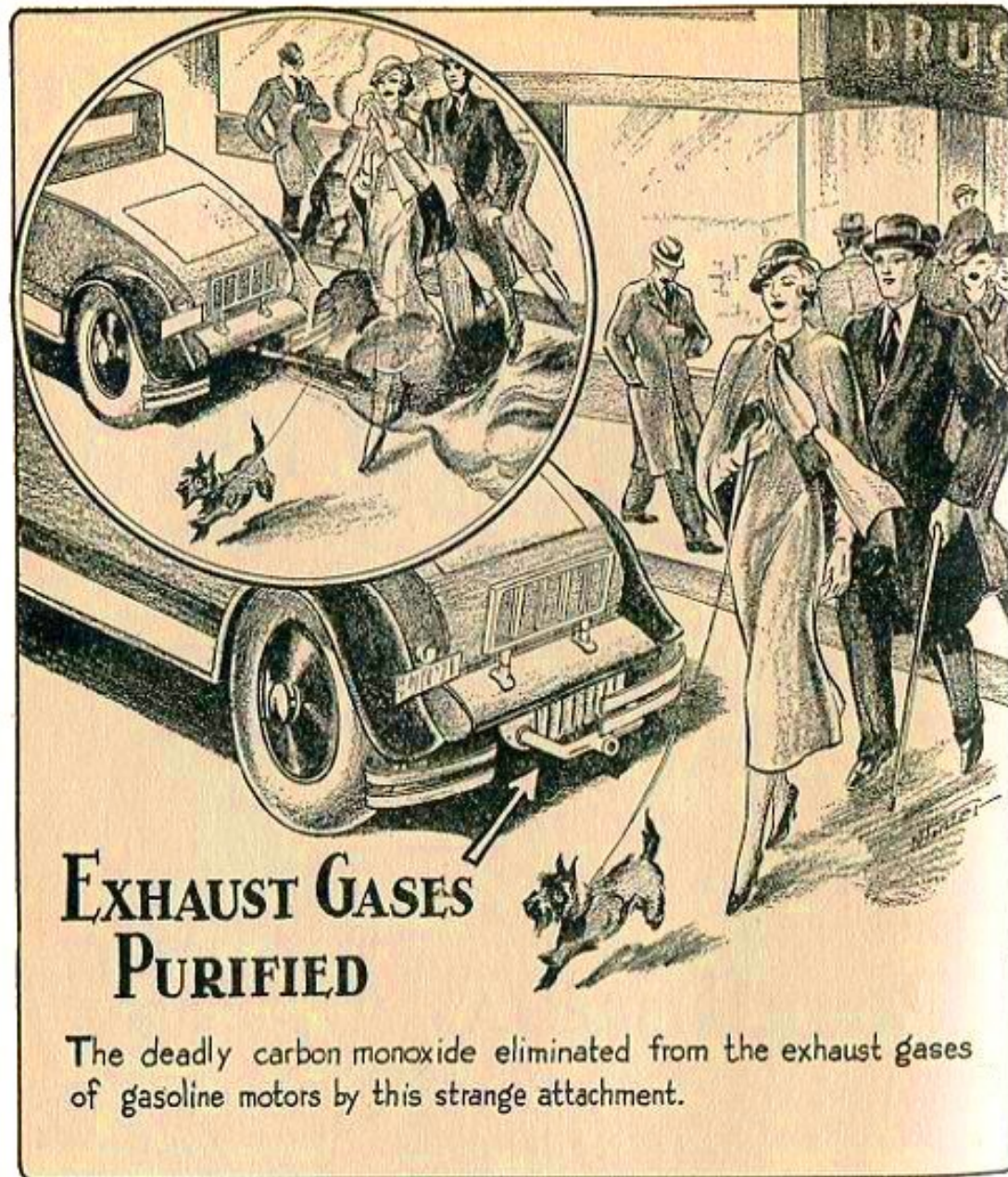
Vroege Voorwielaandrijving.



Deze onbekende wagen met voorwiel-aandrijving draagt een nummerplaat van New Jersey uit 1923 en heeft kop-lampen van een Cadillac uit 1920, met een radiator die best lijkt op die van een Biddle, alhoewel ingekort. De spat-borden lijken ook van een Biddle te komen, maar de voorwielaandrijving is duidelijk zichtbaar.

Door het ontbreken van de cardanas kon het koetswerk laag gehouden worden. En met een extra treeplank kon rechtstreeks ingestapt worden zonder deuren! Allicht bleef het bij dit ene exemplaar, dat er veelbelovend uitzag.

← Er waren geen deuren nodig, maar wel twee treeplanken!



Wie denkt dat men vroeger niet met het klimaat begaan was, komt verkeerd uit. Maar dit "vreemd aanhangsel" was slechts een droom van een milieubewuste tekenaar.

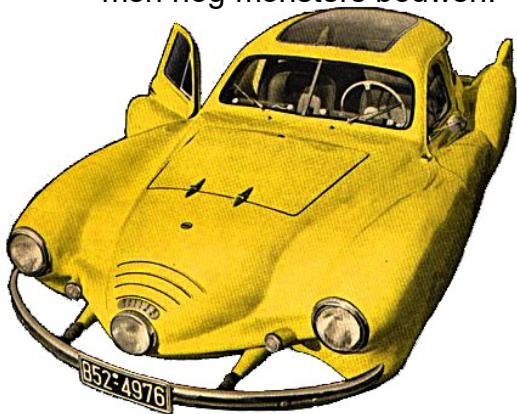
Fantastische wagens.

Eind de jaren '30 was men volop in de ban van de stroomlijn, en deze moest men halen uit de druppelvorm. Maar daartoe moest de motor achteraan geplaatst worden, en kreeg de wagen een heel absurd uiterlijk.

De wagen hiernaast, uit Modern Mechanix van november 1941, (dus enkele dagen voor Amerika in de oorlog kwam), ziet er meer uit als een wagentje uit de autoscooter, en met zijn plexiglas dak had men wel veel licht en een goede zichtbaarheid, maar in het felle zonlicht zal men toch wel als in een oven gezeten hebben!

De wagen daaronder is al van juni 1940, en men beloofde dat dit de wagen zou zijn die binnen 2 jaar te koop was. Maar 2 jaar later hadden ze echt met andere problemen te kampen, en gelukkig bleven we van zulke rijdende gedrochten gespaard. De chauffeur zit trouwens alleen in het breedste van het voertuig, en er kunnen nauwelijks 3 passagiers op de nauwe achterbank

↓ Maar ook in de jaren '50 kon men nog monsters bouwen.



De Mars Express.

“Deze verbazingwekkende en vrij aantrekkelijke kogelvormige wagen is een echt raketship, zoals de uitvinder, Peter Vacca uit Buffalo New York, toch beweert. Hij is aangedreven door zowel een V-8 automotor met compressor als een raketmotor.

De bedoeling was om met de V-8 motor de Mars Express tot aan 180km/h te lanceren, en dan de raketmotor te starten voor een poging om het snelheidsrecord te breken.”

Of dit ooit gelukt is, blijft onbekend, maar hopelijk vernieuwde hij de totaal versleten banden voor hij de proef waagde!

Het is niet geweten of de wagen de tijd overleefd heeft, maar men beweerde dat de bouw, in 1939, \$16000 gekost heeft, in die tijd de prijs van een mooie villa!

