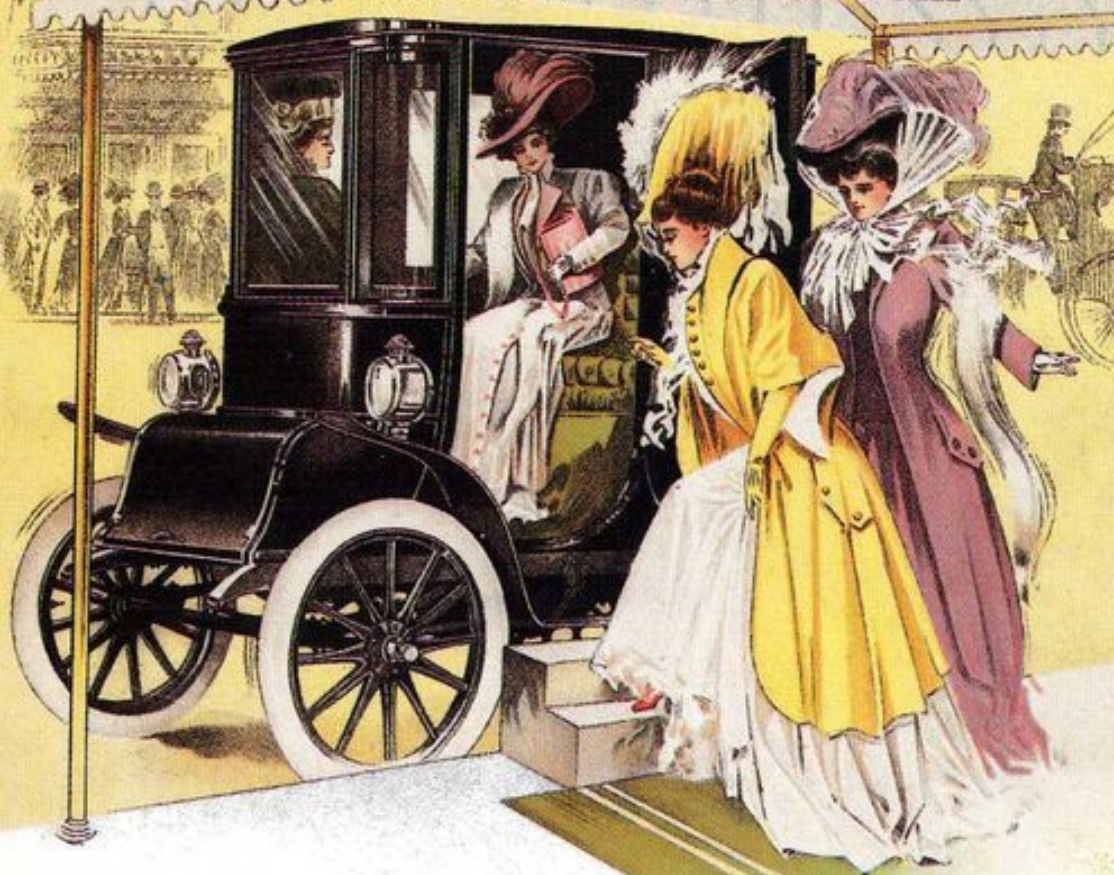


Baker Electric Vehicles

The Aristocrats of Motordom



The Electric that Meets Every Need of the SOCIETY WOMAN

You can learn to run The Baker in 20 minutes. It far exceeds all other electrics in simplicity, safety, as well as mileage and speed. It is noiseless and clean; having a battery capacity of 70 to 100 miles, it is unequalled for city and suburban use.

Write for Our Handsome Booklet

It clearly explains the many advantages of Baker Electrics, and gives full information regarding the elegant 1910 MODEL Coupes, Broughams, Victorias, Landaulets, Roadsters, etc.

THE BAKER MOTOR VEHICLE CO., 39 WEST 80TH STREET, CLEVELAND, OHIO



Nr.3. maart 2019.



bpost

PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE
P002859

Brugse Oldtimers Vrienden

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



Editoriaal.

Nu we het winterweer doorworsteld hebben, kunnen we stilaan beginnen uitkijken wat het komende seizoen ons zal brengen. Het is weldra zomertijd, en de langere avonden nodigen uit om de oldtimer boven te halen.

We beginnen zoals steeds met een uitstap in april, waarover in het volgend nummer meer details.

Intussen vindt u in dit tijdschrift vooral leesvoer om nog eens rustig naast de kachel door te lezen. Met op het eind nogal wat bedenkingen rond de praktijken die ons het rijden weldra onmogelijk kunnen maken.

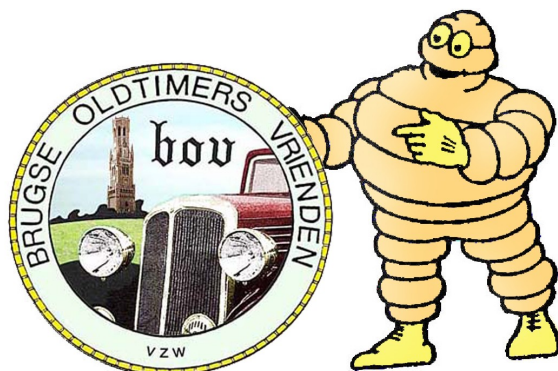
Doch laten dat zorgen voor morgen zijn, en laten we ons plezier niet bederven door minder bonafide personen die munt uit ons willen slaan.

Maar de tijd vliegt snel, en voor u het weet zijn we al terug aan het rijden. En dat het alweer druk zal worden is zeker, want de kalender is overvol.

Als het weer een beetje meezit en we geen extra natte zomer krijgen, dan komt de rest wel vanzelf, en gaan we weer een geslaagd rittenseizoen tegemoet. En nog het liefst met u erbij, dan wordt het pas goed.

Dus, in de hoop dat u allen er op onze uitstappen alweer bij bent wens ik u alvast
véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

28 april:	Voorjaarsrit	BOV
26 mei:	Lenterit	BOV
16 juni:	Verjaardagsrit	BOV
28 juli:	Breydelrit	BOV
? augustus	Retro Blankenberge	BOV
1 september:	Knokke	BOV
29 september:	Herfstrit	BOV

Inhoudstafel.

2. Editoriaal.
3. Agenda – Inhoudstafel.
4. X-Cars: Cord E-1.
5. “ “ “
6. “ “ “
7. “ “ “
8. “ “ “
9. “ “ “
10. De elektrische auto.
11. “ “ “
12. “ “ “
13. “ “ “
14. Bonte beelden.
15. Restauratieperikelen.
16. Baker electric.

Inlichtingen:

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



X-Cars: Cord E-1.

Drie aanhangwagens vol kocht een liefhebber toen in 1935 de fabriekshallen geleegd werden. Thuisgekomen, hield hij een onderdelenbeurs om de ongewenste stukken verder te verkopen.

Daar was onder andere de carrosserie van de E-1 bij.

Roscoe Stelford kocht het koetswerk samen met nog een experimenteel koetswerk, en betaalde in natura met Fordson onderdelen, die samen \$35 waard waren! Het E-1 koetswerk werd op een Dodge pickup chassis gezet en in een schuur gerold.

Tot in 1968 bestuurslid Paul Ter Horst een artikel schreef in het clubblad van de Auburn-Cord-Duesenberg club over een groot koetswerk dat leek op een Cord of een Auburn, en vergeten stond in een schuur ergens in Illinois. Dit werd hem aangebracht door iemand die in 1960 het koetswerk had zien staan en die ergens had horen vertellen over een Cord met V-12 motor.

Roscoe, die nog steeds de mysterieuze E-1 had, was een ware oldtimer liefhebber, voornamelijk van de 3-P's: Peerless, Packard en Pierce-Arrow. Hij had 13 Peerless en veel meer Packards, een erg ongewone aluminium V12 Pierce, en nog heel wat andere bijzondere wagens.

Paul Bryant wou per sé dit mysterieuze koetswerk kopen, maar bood veel meer dan de gevraagde \$100. Fout natuurlijk, zeker in Amerika, want dit gaf een verkeerd effect, dus de verkoop ging niet door. Het duurde nog maanden van onderhandelen eer ze akkoord kwamen. Maar dit was nog maar het begin van de problemen, want het koetswerk moest nu naar buiten. En niet alleen stonden er een hoop andere wagens tussen dit en de poort, maar na dertig jaar was de grond zoveel opgehoogd, dat er niet meer over kon gereden worden. Uiteindelijk werd overeengekomen om een gat in de muur te maken naast het koetswerk en dit later terug te herbouwen!

In januari 1977 stond hij buiten en werd naar het A-C-D museum teruggebracht, in dezelfde ruimte waar hij 42 jaar eerder stond.

Men nam contact met Gordon Buehrig, maar die wist te vertellen dat dit het werk was van Al Leamy, die toen de hoofdontwerper bij Cord en Auburn was.

De volgende dag ontdekten ze zo het verband met de V-12 motor, die meteen onder handen werd genomen, waarbij de spuitstukken opnieuw mooi geëmailleerd werden. Binnenin was de motor nog als nieuw. Blijkbaar werd hij zeer weinig gebruikt in de noodgenerator. Hij werd tentoongesteld in het A-C-D museum en bleef daar acht jaar staan.

Intussen gebeurde er het een en ander. Documenten die naar de E-1 of B-type motoren verwezen, werden teruggevonden. Een copy van de dynamometer testen bij Lycoming van de BA 103 motor werden teruggevonden in een bureaulade bij de burgemeester van Auburn. Waarschijnlijk lag die daar reeds sinds de motor in 1935 uit de E-1 gesloopt werd en verkocht aan de gemeentelijke elektriciteitscentrale!

Een vroegere arbeider in de gieterij hoorde van de ontdekking en bracht hen naar een verlaten koestal, waar ze niet alleen enkele blauwdrukken en andere documenten vonden, maar ook enkele gietstukken.

Maar dan kwam er pas schot in de zaak: een clublid van A-C-D las in Hemmings Motor News een aankondiging waar verschillende radiatormantels te koop waren. Hij merkte op dat een ervan goed op een Cord L-29 leek. Zo werd meteen de originele neus van de E-1 teruggevonden. En toen was er iemand die zich een Cord L-29 herinnerde met valse spatborden. En ja, de eigenaar had die spatborden gekocht van een ontmantelde wagen bij Cord halfweg de jaren '30, en ja, die spatborden zaten nog steeds op zijn wagen, maar nee, hij wou ze niet verkopen, want hij was van plan om de wagen te verkopen zoals hij was. Doch enkele jaren later wilde de nieuwe eigenaar ze wel ruilen voor originele spatborden van een L-29, zodat de E-1 beetje bij beetje compleet raakte.

Zo werd het 1986, en behalve de motorkap en de spatborden was het koetswerk compleet. Toen besloot men om tot restauratie over te gaan. Aan de hand van een teruggevonden planafdruk werd een L-29 chassis verlengd en onder het koetswerk geplaatst. Nieuwe wielen werden nagemaakt volgens de originele documenten en de motor werd erin geplaatst, en paste perfect in de originele chassissteunen.

Toen pas ging men op zoek naar de treeplanken. Misschien had Roscoe ze indertijd bewaard? Maar het bleek dat hij enkele maanden voordien overleden was. Zijn zoon had meteen de verzameling verkocht, maar de spatborden lagen nog ergens in de kelder.

Een andere bijzondere vondst was een stapel blauwdrukken van Lycoming. Toen Cord eind de jaren '30 definitief stopte, werd het administratiegebouw verkocht, en de koper had gewoonweg de dossierkasten torenhoog in een loods opgestapeld. En na 50 jaar kon men na wat klimwerk op de kasten nog stapels documenten recupereren! Alle gegevens over de V-12 motor kwamen zo aan het licht. Daaruit bleek dat het geteste vermogen inderdaad 208pk bij 4000tr/min. was.

Men kan zich nauwelijks inbeelden wat de prestaties zouden geweest zijn bij de Auburn speedster als deze die motor zou gekregen hebben. Alhoewel, die motor woog veel te zwaar om de wagen nog handelbaar te maken. Een mooi voorbeeld ziet men bij Bugatti, die de extra motoren voor de Royal alleen gebruikte in spoorvoertuigen.

Van de Cord V-12 kwam dus niets terecht, maar de motor had toch een lang leven. Met slechts één carburator en getuned om zijn maximum koppel bij lage toeren te halen, werd hij gebruikt door American La France in zijn brandweerwagens. Die gebruikte de 160pk V-12 uit de Auburn én de 200pk van de E-1, die hij later nog uitboorde tot 526 inch.

En toen Lycoming in 1939 stopte met de automotoren, kocht American la France de machines en bouwde de motoren nog jarenlang verder.

Alhoewel de motor dus nooit in de "sensation of the automobile world" geeft gedraaid, heeft hij toch vele branden geblust en werd legendarisch door zijn betrouwbaarheid en kracht.

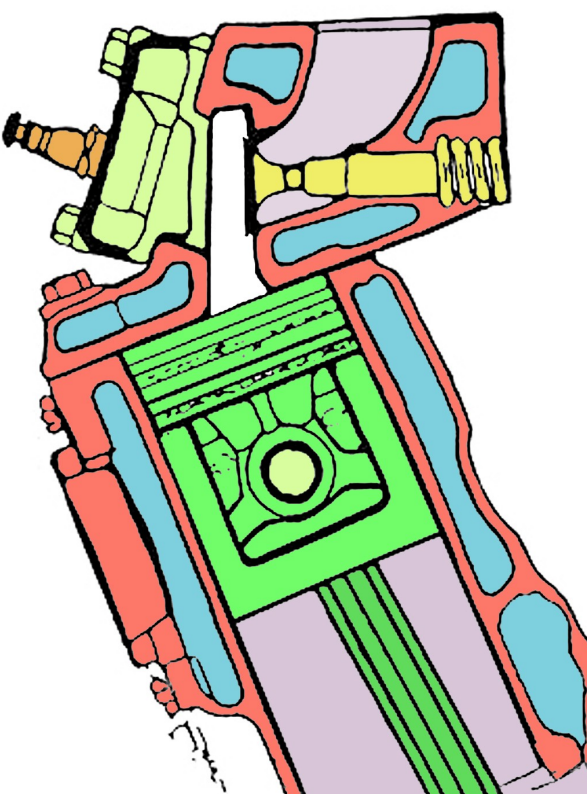
Maar de E-1 werd vanaf 1991 gerestaureerd door Paul Bryant, die in 1976 het koetswerk had gekocht, en pas 26 jaar later was de wagen gereed. Hij showde eerst de wagen in het Palm Beach Concours d'élégance, en deed de wagen dan cadeau aan het Auburn-Cord-Duesenberg museum, waar het sindsdien een verdiende ereplaats kreeg.



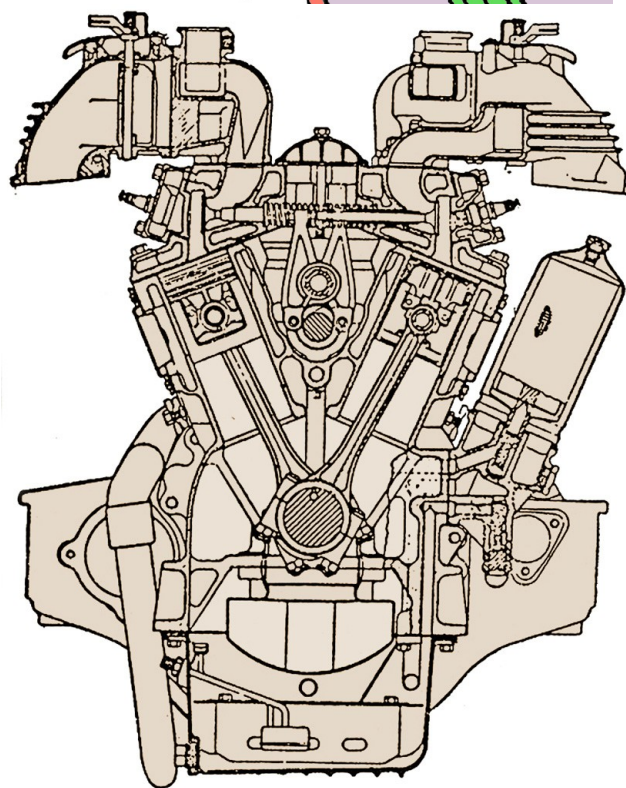
Van uit elke hoek ontegensprekelijk een erg imposante wagen.

Alleen de wielen en de motorkap dienden nageemaakt te worden.





← De nauwe verbrandingskamer met rechts de horizontale kleppen, en met links het afneembaar groene gedeelte met de bougie, noemde men de "slotkamer". Men haalde een hoog rendement met de laagoctaanbenzine, en het onderhoud werd vergemakkelijkt, wat voor American La France belangrijk was, daar hun motoren vooral betrouwbaar moesten zijn. Dat het verbruik bijzonder hoog was speelde toen een mindere rol.



← Een indrukwekkende machine die erg modern was voor zijn tijd en nog jarenlang zou verder gebouwd worden.

→ Deze unieke bediening van de kleppen met de bovenliggende nokkenas en ingenieus systeem om de kleppen te openen getuigt van een inzet waar geld noch moeite gespaard werden om iets unieks te scheppen. Helaas was de crisistijd niet geschikt om dit betaalbaar te houden.

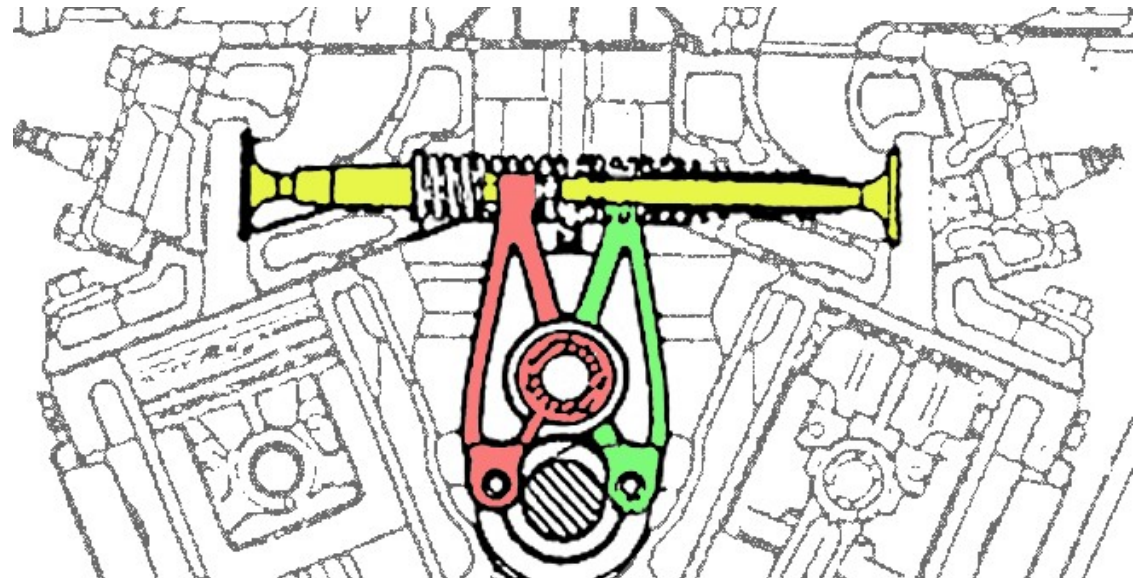
De V-16 motor, en ook de V-12, hadden een erg speciale bouw. Een V-16 kopklepper zou al indrukwekkend genoeg zijn, maar het was veel meer dan dit. De verbrandingskamers waren smalle vierkante ruimten die vertikaal op de kop stonden, met de open zijde naar de zuiger. Twee kleppen zaten horizontaal in de zijkant van elke kamer, gericht naar het midden van de motor. Een deel van de buitenste zijde, waarin de bougie zat en hol was om koelwater te laten doorstromen, was afneembaar, met twee cilinders per paneel.

Kleppen en klepzittingen konden gerodeerd worden zonder de cilinderkop af te nemen, eenvoudigweg door die panelen af te nemen en de kleppen los te maken aan hun dunne einde, wat gemakkelijk bereikbaar was onder een deksel tussen de twee cilindergroepen.

In die tijd haalden weinig motoren 50000km zonder dat de kleppen gerodeerd moesten worden, en 32 kleppen zijn echt wel veel kleppen! Nochtans zou het vergezocht zijn te veronderstellen dat Lycoming zulke ingewikkelde motor zou bouwen alleen maar om het roderen van de kleppen te vergemakkelijken.

En inderdaad, de reden was dat de motor zo erg kloppvast was. In die tijd was het octaangetal van de benzine nog erg laag, en met die speciale verbrandingskamer kon je de ontsteking maximaal vervroegen.

Doch de compressieverhouding was toch maar 5,5/1!



De elektrische auto: het openbaar vervoer.

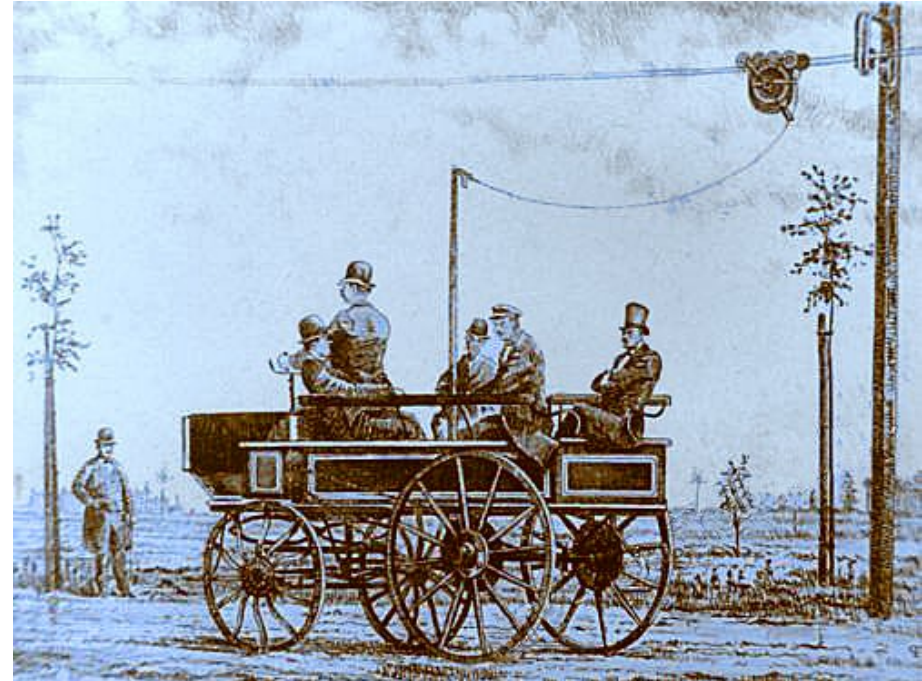
Er reden al elektrische voertuigen nog voor de benzinemotor werd uitgevonden, maar batterijen werden toch niet als ideaal beschouwd. Voor het openbaar vervoer kon dit onder de draad, en de elektrische tram werd meteen een succes. Alhoewel, de eerste stadstrams in Oostende reden nog op batterijen, maar werden al gauw omgebouwd met stroomafnemer aan de bovenleiding. Maar ook stadsautobussen reden elektrisch, doch daar ze geen rails hadden die als tweede draad konden dienen, was een dubbeldraads bovenleiding nodig. Het voordeel was wel dat ze kleine hindernissen konden ontwijken, maar vooral dat ze ook konden remmen! Want de ijzeren wielen van een tram glijden over de sporen en die heeft daardoor een onaantvaardbare lange remafstand. Dit geldt natuurlijk ook voor de trein, maar een tram in het stadsverkeer moet toch kort kunnen remmen.

Doch de kostbare bovenleiding, die dan ook nog aan particuliere huizen moest vastgemaakt worden, zorgden er voor dat de dieselbus de definitieve doodsteek gaf aan trolleybus en tram.

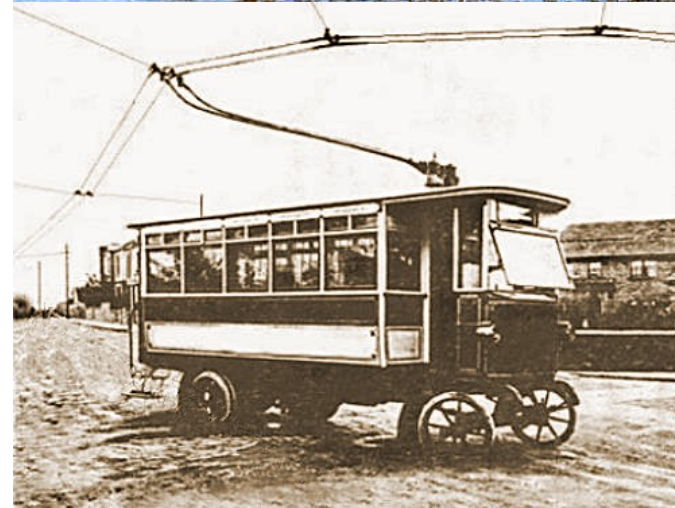
De eerste trams zagen er niet bepaald elegant uit, maar de eerste trolleybussen waren gewoonweg afschuwelijk! En ze reden eerst nog op volle banden en op kasseiwegen, zodat de tram qua comfort een zegen was op zijn vlakke rails.

Hier en daar rijden er nog trolleybussen in de steden, en het ware beter moesten die de stadstrams verdringen, want met de heropleving van de fiets zijn tramsporen midden in de straat een nachtmerrie. En qua veiligheid: het is in elk geval beter overreden te worden door een bus dan door de tram!!!

Maar dit is een modeverschijnsel: de veiligheid komt ongemerkt op de tweede plaats nu men per sé de opgedrongen milieunormen wil halen. En hier is weer de dieselwagen de grote boosdoener. Maar als we de officiële cijfers bekijken van de zwaveluitstoot dertig jaar geleden, dus nog voor de motoren aangepast werden, dan zien we dat 44% kwam van de industrie, 36% van de elektrische centrales, 16% van de huisverwarming met mazout, en van het verkeer 4 (vier)%... Gaan ze dat probleem dan oplossen met de dieselwagens te verbieden? Allicht niet!



← Een 1e ontwerp voor openbaar vervoer op elektriciteit: het trolleysysteem was er al, maar de stroomafnemer zag er weinig praktisch uit. Maar in elk geval was het idee er al, en dat was het belangrijkste.



Echt niet moeders mooiste, en vlot en snel zal er zeker niet mee gereden zijn op die volle wielen.

En dan nog die hoge instap, nog hoger dan bij de tram, zal zeker niet bijgedragen hebben tot het succes.

Er zat dan ook weinig toekomst in voor deze privébusbedrijven.

→ Met zijn lange armen kon hij nog een fout geparkeerde wagen omzeilen, wat een tram vanzelfsprekend niet kon.

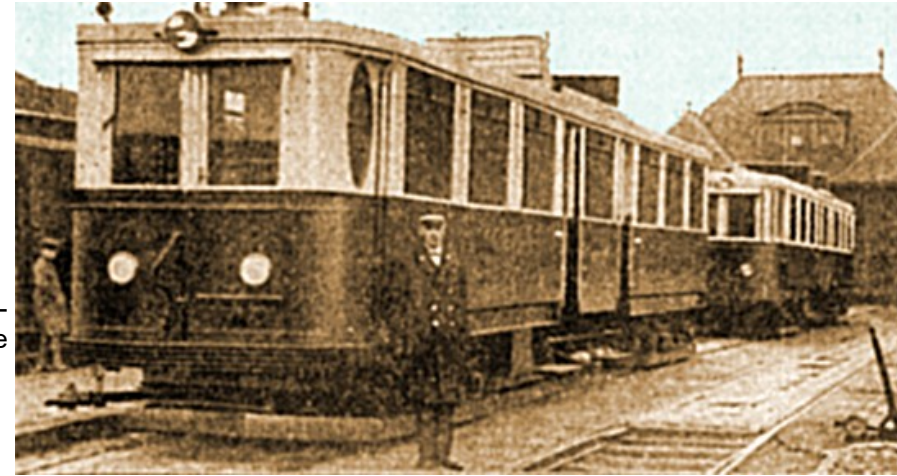
Maar dieselbussen (en LPG bussen) bleken op de duur toch goedkoper uit te vallen.





← Deze trolleybussen staan wat verveesd tussen de tramvoertuigen. Alweer een experiment dat op niets uitliep.

→ Maar zo kon het ook:
In 1929 stond de conducteur fier naast de nieuwe tram met benzine-motor die de oude versleten stoom-tram verving.



→ In sommige steden werden trolleybussen nog zeer lang gebruikt. Doch ze hadden niet het comfort van de moderne diesel stadsbussen en de vele palen en draden waren storend in het stadsbeeld.



↓ Het Brusselse beursplein voor de eerste wereldoorlog, toen er nog geen auto's reden en de vele trams heer en meester waren in de straten.

Het is verbazend hoeveel tramrijtuigen je ziet op zulke korte afstand. Het is duidelijk zomer, want de wagon en de tram links-vooraan zijn open.

Omdat de noord-zuid verbinding er nog niet was, moesten de reizigers noodgedwongen de tram nemen om van het noordstation naar het zuidstation te rijden.

Echt tijdverlies, maar het waren toen nog minder jachtige tijden...



← Ook DAF bouwde heel wat trolleybussen in de jaren '50. Maar ze zijn thans te afhankelijk van de bovenleiding, want een omleiding bij wegenwerken en een tijdelijke halte zijn tegenwoordig een normaal verschijnsel geworden in het modern stads-verkeer.



Even geen reservewiel bij de hand? ← ↑ →



Even geen remorque bij de hand? ↑

Als je maar gezien bent! ↓



Een goede timmerman komt altijd van pas! ↑
In landen waar geen keuring bestaat moet je nergens om verwonderd zijn....

Restauratieperikelen.

De tijd dat liefhebbers een wrak kochten en deze met veel geduld restaureerden, ligt al een eind achter de rug, maar onvermijdelijk zijn er soms werkzaamheden nodig aan onze oldtimer. Het probleem is om nog een vakman te vinden die er kan, of wil, aan werken. Zeker ernstige motorproblemen zijn tegenwoordig een erg dure grap.

En helaas zijn er dan steeds meer mensen die daar profijt willen uithalen om onwetende klanten grof geld te laten betalen voor al dan niet uitgevoerde werken. Soms immoreel hoge bedragen, en dan nog voor herstellingen die slecht uitgevoerd zijn, zodat men vaak zijn oldtimer slechter terugkrijgt dan voorheen!

Het is dan ook opletten geblazen eer men zijn kostbare wagen uit handen geeft, en geraadzaam om in elk geval een prijsofferte te vragen vooraleer de werken beginnen.

En af en toe een som uit de hand betalen is gevaarlijk, want achteraf heb je geen bewijzen. Schrijf bij voorkeur het bedrag over langs jou bankrekening, dan kun je bij discussie altijd nog aantonen hoeveel je betaald hebt. En reken niet finaal af zonder een factuur, waar gedetailleerd opstaat hoeveel de onderdelen gekost hebben, zo kun je meteen aantonen welke onderdelen er zouden moeten vervangen zijn. Moet je dan btw betalen, het zij zo. Je speelt in elk geval zeker en kan aanspraak maken op garantie, wat ze niet kunnen weigeren. En als ze niet akkoord gaan met je voorstel, ga dan naar een ander bedrijf. Zo vallen de knoeiers er automatisch uit.

Willen we nog lang met onze oldtimer kunnen rijden, dan moeten we alert zijn. Want voor we het weten kunnen we alleen nog miniatuurtjes verzamelen. Alhoewel, ook dit is een mooie hobby, en velen onder ons zullen wel een mooie verzameling hebben. Liefhebbers van miniaturen hebben zich ook verzameld in clubs, zoals de Model Car Collector Friends, en die houden regelmatig gezellige vergaderingen en ruilbeurzen.

Als u belangstelling hebt kunt u alle inlichtingen vinden op hun website www.mccf.be.

U kunt er zelfs onze club terugvinden!