

NUNC est bibendum!!!



cest-
à-
dire:

“À VOTRE SANTÉ
LE PNEU **Michelin**
BOIT L'OBSTACLE!”



Nr.4. april 2019.



bpost
PB-PP
BELGIË(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



• Klaar voor de nieuwe start •

Editoriaal.

April is de maand van het zomertuur, en meteen ook van de eerste oldtimer ritten.

En dit is dan ook zo: nog een paar weken geduld, en dan gaan we er opnieuw volop tegenaan. Wij 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 alweer speciaal aandacht besteed aan het diner.

In mei hebben we dan onze Lenterit, en de maand daarop vieren we het 37-jarig bestaan van onze club met de verjaardagsrit op 16 juni. Een gebeurtenis dat geen enkel clublid mag missen! Schrijf alvast deze datum op de kalender.

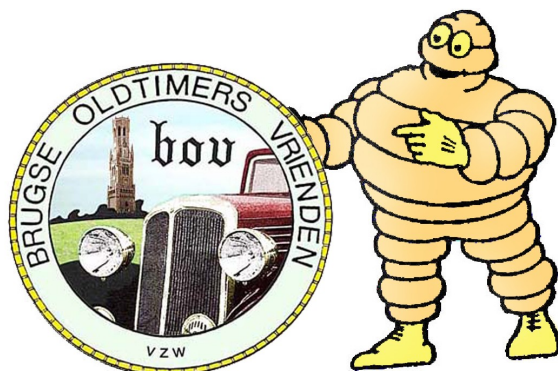
Maar we hebben natuurlijk ook daarna nog de klassieke uitstappen. De Breydelrit zal in elk geval alweer een stuk anders zijn met de werken op Het Zand, maar dat zien we wel als het zover is. U kunt er in elk geval weer van genieten.

Wij van onze kant beloven u dat we ons zullen inzetten om er voor te zorgen dat 2019 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. 7 april:	Openingsrit	TOC
Zon. 28 april:	Voorjaarsrit	BOV
Woe. 1 mei:	Lenterit	WHP
Zon. 5 mei:	IM Urbain Waeyaert	TOC
Zon. 12 mei:	Mid-Westrit	WHP
Zon. 26 mei:	Lenterit	BOV
Zon. 9 juni:	IM Oscar Declerck	TOC
Maa. 10 juni:	Heuvellandrit	WHP
Zon. 16 juni:	Verjaardagsrit	BOV

Inhoudstafel.

2. Editoriaal.
3. Agenda – Inhoudstafel.
4. 130 jaar Michelin.
5. “ “ “
6. “ “ “
7. “ “ “
8. Onze voorjaarsrit.
9. “ “
10. 130 jaar Michelin.
11. “ “ “
12. “ “ “
13. “ “ “
14. Vooruitzichten voor de auto.
15. Spectaculair ongeval.
16. Michelin.

Inlichtingen:

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

Clubuitstap:

Zon. 28 april
BOV- Voorjaarsrit.
Start: “Tempelhof”
Tempelhof 57
8000 Brugge
Tel. op 28/4: 0495/26 69 17



130 Jaar Michelin Luchtbanden.

Alhoewel hij niet echt de eerste was, kan Dunlop toch beschouwd worden als de uitvinder van de luchtband.

Dunlop was een dierenarts en ontwierp luchtbanden voor de driewieler van zijn zoontje. Op zichzelf was dit een leuk stuk speelgoed, en het zou daarbij gebleven zijn, ware het niet dat hij met de juiste uitvinding op het juiste moment kwam: de veiligheidsfiets was net uitgevonden, en de Rover was in Engeland bijzonder populair. Het enige wat aan de fiets ontbrak waren schokabsorberende banden, en de uitvinding van Dunlop was meteen welkom.

En dan kwamen de gebroeders Michelin in 1889 bij toeval in contact met een Engelse fietser, die een lekke band had.

De gebroeders André en Edouard Michelin hadden een fabriek in rubberwaren en waren bereid de band te herstellen. Maar dat bleek niet zo eenvoudig, want de Dunlop band bestond uit een rubber buis die omwikkeld was met een strook linnen. Dus nog het primitieve systeem van dierenarts Dunlop, die de band met een rol verbandgaas had vastgebonden. Tot overmaat van ramp was het geheel op de velg vastgekleefd, zodat de herstelling drie uur duurde, waarna het nog de ganse nacht moest drogen.

Maar de dag na de herstelling probeerde Edouard Michelin de fiets op de binnenkoer van zijn fabriek. Hij was erg enthousiast over het comfort van de luchtbanden, maar reed meteen weer lek. In plaats van direct genezen te zijn van zijn enthousiasme, besloot hij zelf met een verbeterde band op de markt te komen.

In 1891 bracht hij een afneembare buitenband op de markt. Alhoewel, zó afneembaar was deze nu ook niet, want de band zat vast op de velg met 17 bouten die door de hiel van de band zaten. Deze 17 bouten dienden eerst verwijderd te worden vóór men aan de binnenband kon.

Kort daarop ontwikkelde hij een verbeterd systeem, waarbij dank zij uitsparingen in de hiel de 17 bouten alleen wat gelost dienden te worden.

Nog later kwam hij met een systeem waarbij één bout een ring tegen de hiel vasthield, zodat een lekke band in enkele minuten kon hersteld worden.

Een goede gelegenheid om de band aan het grote publiek bekend te maken was mee te doen aan de wielervedstrijd Parijs - Brest - Parijs op 6 september 1891. Er waren niet minder dan 210 deelnemers, waarvan 40 op (volle) rubberbanden. Eén deelnemer, Terront, reed op Michelin banden en won met 8 uur voorsprong op de tweede, en met een hele dag op de derde. Hij legde de 1.200km af aan een gemiddelde van 16,9km/h. Peugeot, de grote fietsenfabrikant, had ook een auto ingeschreven. Deze bereikte Parijs aan een gemiddelde van slechts 14,7 km/h. Op volle rubberbanden weliswaar...

Om te bewijzen dat een band in slechts twee minuten kon verwisseld worden, organiseerde Michelin op 5 juni 1892 de wielervedstrijd Parijs-Clermont, en strooide daarbij spijkers uit op de weg. Daardoor waren er maar liefst 244 lekke banden!

Maar het gemak van de reparaties opende de weg voor de luchtband, en eind 1893 reden er reeds 10.000 fietsers op Michelin banden.

Intussen had de techniek niet stil gestaan.

In 1892 vond Lehmann de hielband uit, en in 1893 vond Turner de tringelband uit. We kunnen dus gerust zeggen dat 100 jaar geleden de echte start van de luchtband begon.

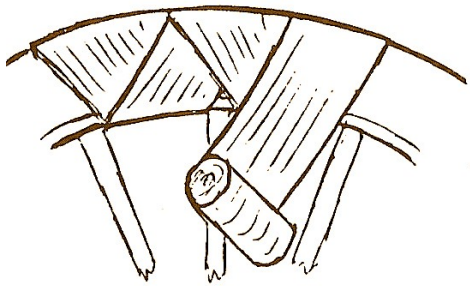
In 1894 ontwierp Michelin luchtbanden voor koetsen. Alhoewel ze iedere 130km moesten vervangen worden, waren de Michelins toch tevreden en dachten meteen aan een band voor auto's. Daarom schreven ze in voor de eerste snelheidswedstrijd ter wereld, de rit Parijs-Bordeaux-Parijs op 11 juni 1895.

Hun Peugeot, de Éclair, leverde geen overtuigende prestaties. De winnaar werd Emile Lévassor in 48h en 48min.

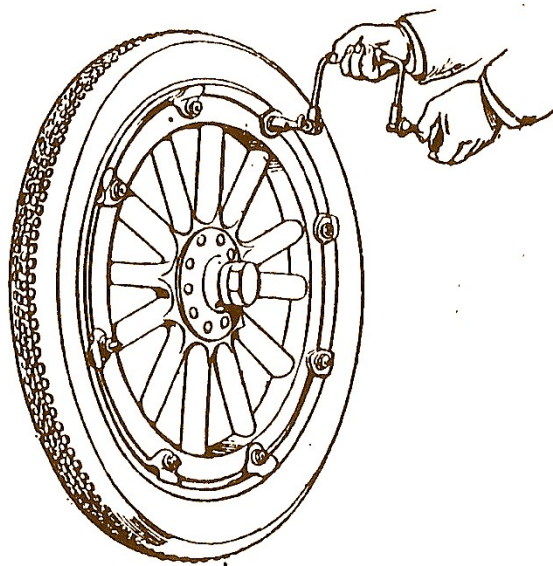
De Michelins deden er het dubbele over!

Wanneer hun wagen reed, reed hij goed, maar meestal stonden ze aan de kant van de weg met een lekke band. Naar het schijnt hadden ze 50 reservebanden mee, maar dit bleek nog te weinig! Toch waren de Michelins tevreden en overmoedig verklaarden ze dat binnen tien jaar alle auto's op luchtbanden zouden rijden. Ze vergisten zich, het duurde slechts vijf jaar...

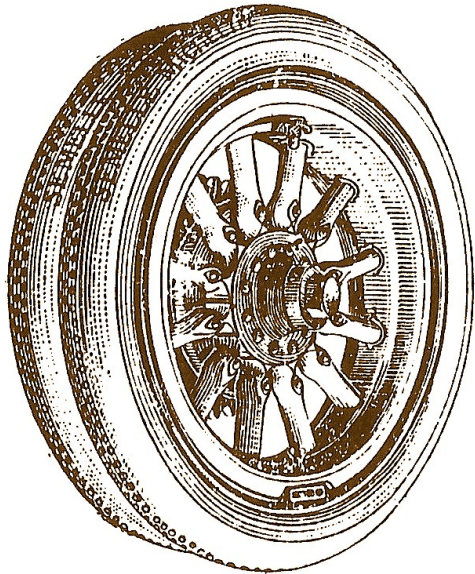
Alhoewel het publiek eerst afwijzend stond tegenover de luchtband, bewezen de hoge snelheden die behaald werden de kwaliteiten van de banden.



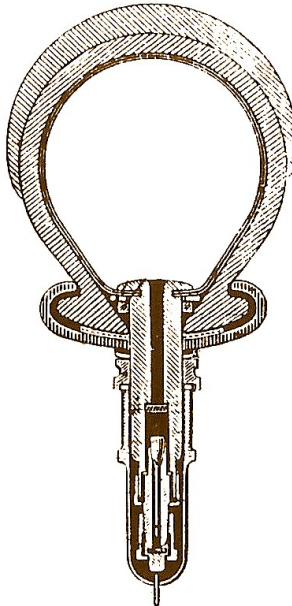
De eerste Dunlop-banden ↑
waren met een strook linnen
rond de velg bevestigd.



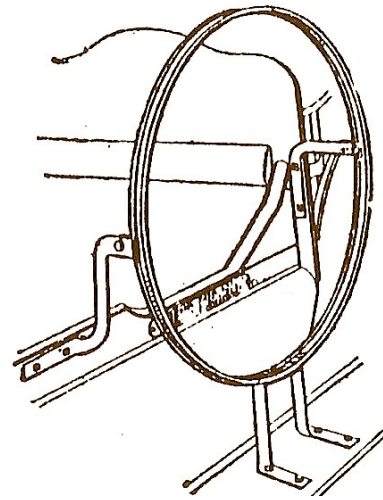
Afneembare Michelinwielen uit 1906. ↑



Hielband met
ventiel model
1898.
Veel is er in
principe niet
veranderd na
al die jaren. →

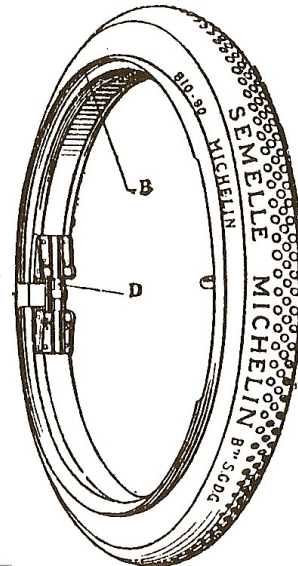


Voor deze Confort Stop uit 1937
werden "pare-clous" verkocht:
inlegflappen die lekke banden
← moesten helpen voorkomen.



Het reservewiel dat aan
de velgrand kon gehaakt
worden. →
Links de bevestigings-
hoepel op de treeplank.

De oplossingen van
de "Dunlop Fort". ↓



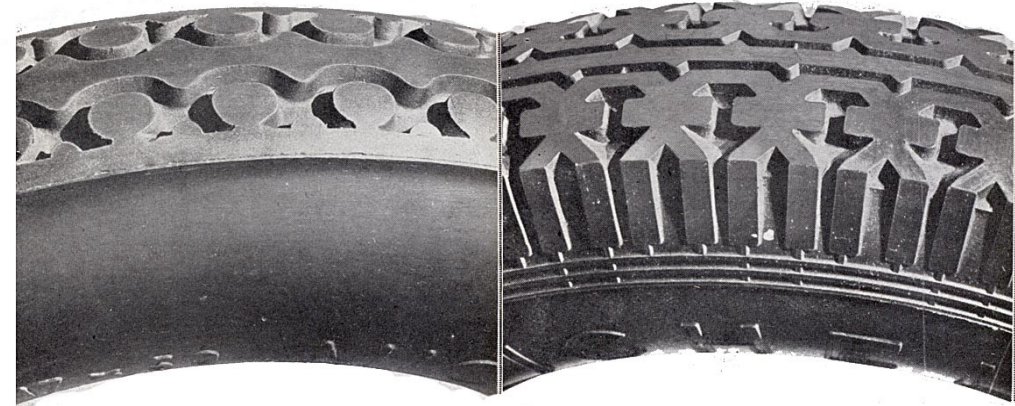
Grotere luchtkamer.



Meer koordlagen.

↓ Michelin trèfle

Michelin double rivet ↓





Zondag 28 april 2019

BOV - VOORJAARSRIT

We nodigen u uit tot onze gastronomische Voorjaarsrit welke doorgaat op zondag 28 april.

Deze rit is voorbehouden aan de personenwagens gebouwd voor 1960.

Programma:

Om 9h: ontbijt in "Tempelhof",

Tempelhof 57, 8000 Brugge.

Om 10h starten wij onze rondrit.

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 "Tempelhof"

voor het warm avondmaal.

De deelname is gratis.

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

Inschrijven kan van **22** tot uiterlijk **25** april:
bov@live.be of 0495/26 69 17.



Info op 28 april:
0495/26 69 17



Léon Bollée was één der eersten om Michelin banden te gebruiken op zijn voiturette, en weldra haalde hij een productie van twee wagens per dag. Daardoor was hij meteen de grootste fabrikant.

In 1898 kreeg het merk Michelin gestalte door de geboorte van Bibendum, het Michelinmannetje.

Dit gebeurde eigenlijk toevallig en in stappen. Reeds in 1893 zei André Michelin: "Le pneu boit l'obstacle" (de band drinkt de hindernis op).

Ter gelegenheid van een tentoonstelling in Lyon zag Michelin op zijn stand een stapel banden van verschillende diameter. "Als daar armen aan zaten, was het precies een mannetje", vond hij. Toen de bekende afficheontwerper O'Galop enkele voorstellen deed toonde hij daarbij een poster van een dikke drinker die uitriep "Nunc est bibendum", (nu moet men drinken), een citaat van Horatius. Het verband met de bandenstapel werd gelegd, en O'Galop ontwierp het beroemde Michelinmannetje.

Vanaf 1898 kreeg hij de naam Bibendum, en de eerste jaren werd hij afgebeeld met sigaar en neusknijsper, eigenlijk een karikatuur van André Michelin.

In 1899 reed Camille Jenatzy met zijn La Jamais Contente voor het eerst meer dan 100km/h. Daartoe ontwierp Michelin speciale kleine wielen en speciale dikke banden, maar daar bleef het verder bij.

Michelin had gekozen voor hielbanden, alhoewel hij reeds vanaf 1898 voor fietsen tringelbanden gebruikte.

De toenmalige banden waren kwetsbaar en hadden een glad oppervlak. Er werden heel wat middelen geprobeerd om de band te verbeteren, de ene methode al slechter dan de andere.

In 1903 bracht Michelin de "Ferré" uit, waarbij metalen plaatjes op het loopvlak werden geriveerd. Dit werd een glansrijke mislukking. De plaatjes waren snel doorgesleten, en de achterblijvende rivetten bleken een beter resultaat te geven dan de plaatjes zelf.

Tengevolge daarvan kwam in 1905 de "Semelle" uit, waarbij de klinknagels rechtstreeks in het loopvlak zaten.

Deze primitieve soort spijkerbanden werden slipvrij genoemd en het werd de gewoonte dat men op één as een gladde en een spijkerband legde, dit ter bevordering van de wegligging.

In 1906 lanceerde Michelin de afneembare velg. Deze zat vast met 8 bouten aan het wiel. Tot dan zaten de wielen vast op de as en moest steeds de band van het wiel gehaald worden om de binnenband te herstellen. Thans kon een kant-en-klare reserveband op velg meegenomen worden en eenvoudig verwisseld.

Dit bewees meteen zijn nut tijdens de eerste Grand Prix-wedstrijd, waar Renault de afneembare Michelin velgen gebruikte.

In enkele minuten tijd kon die een lekke band verwisselen, terwijl de favoriet, Clément, die reeds zeker was van de overwinning, maar liefst 20 minuten verloor door lekke banden en zo de zege moest afstaan aan Renault.

Toch raakte de afneembare velg slechts traag in de mode. Zelfs Renault benutte het behaalde succes niet, en 10 jaar later had zijn taxi nog steeds geen afneembare wielen!

In 1907 kwam de Michelin "Carpe" op de markt.

Deze was reeds een hele verbetering. In het midden van het loopvlak waren enkele overlangse groeven. De vorm van de band zorgde ervoor dat eventuele scheuren in het loopvlak dichtgedrukt werden wanneer men de band oppompte. En omdat de toerismewagens steeds zwaardere koetswerken kregen en er onvoldoende zware banden bestonden om de achteras te dragen, werd in 1908 de dubbel gemonteerde banden uitgevonden, de "Jumelé". Dit was eigenlijk een ontwikkeling uit een reservewiel, dat aan de velgrand van de lekke band werd gehaakt. Een bijzonder belangrijke uitvinding was het Michelin schijfwiel dat met 4 moeren op de wielnaaf vastzat. (1914). Dit modern wiel past nog steeds op de wagens anno 2019. Alhoewel licht, goedkoop en handig, kwam zijn succes toch traag. Het was slechts met Citroën in 1919 dat de grote doorbraak kwam. Renault bv. gebruikte op zijn duurdere modellen nog houten spaakwielen tot het eind der jaren '20, terwijl in Amerika zelfs tot 1932 houten spaakwielen een gewoon verschijnsel waren. Daar kwamen tringel banden reeds vanaf 1904 in de mode, maar toch gebruikten sommigen nog lang hielbanden (Ford zelfs tot 1925).

De eerste wereldoorlog deed de vraag ontstaan naar betere en stevigere banden. In 1917 werd het rubber sterk verbeterd door er roet aan toe te voegen. Sindsdien waren de banden zwart, waar ze vroeger grijs waren.

De eerste band met profiel kwam in 1917 op de markt, de RU (roulement universel).

Een erg belangrijke uitvinding uit 1919 was de diagonaalband door de Palmer Cord Co. Vandaar de benaming "Cord" in het Engels voor diagonaalband (en "Cablé" in het Frans).

Hier lagen de langsliggende koordlagen boven elkaar gekruist, waar vroeger geweven koordlagen werden gebruikt. De hechte verbinding door de schering en inslag veroorzaakte veel wrijvingswarmte en snelle slijtage. Met de diagonaalband was dit veel minder het geval.

Michelin lanceerde dus in 1919 de "Cablé". Dit was nog steeds een hogedruk hielband.

Belangrijk is dat vanaf 1924 de ballonbanden op de markt kwamen, in Europa trouwens nog steeds hielbanden, de zgn. "Confort", die de "Cablé" verving. De bandenspanning van deze lagedrukband, die een stuk dikker was en zo'n 15000km meeging, verminderde daardoor van 4 naar 1,75kg/cm². Pas vanaf 1928 werden in Europa de hielbanden vervangen door tringelbanden.

In Amerika werden langzaamaan de straight-side- banden verlaten, en waren de banden qua constructie over de wereld gelijk, maar helaas niet qua bandenmaat. Vanaf 1929 werd in Amerika de bandenmaat aangeduid met de banddikte en de velgmaat, waar voorheen de banddikte en de buitendiameter van de band werd vermeld. Zo had de A-Ford in 1928 nog 4,50x30 banden, in 1929 4,50x21. Dit is dus net dezelfde maat, maar de andere manier van benoemen.

In 1927 werden de hielbanden bij Michelin eindelijk vervangen door draad banden, de "Confort Bibendum", waarvoor de bekende 45-cm velgen werden gebruikt. De banden hadden het zgn."Trèfle"- profiel. Om het aflopen van de banden te vermijden hadden de velgen alleen een inzinking aan de ventielzijde, terwijl over het ventiel nog een rubberen veiligheidsblok zat.

Maar de vraag rond 1930 was, of men de banden kon verbeteren door een grotere luchtkamer te maken, of door meer koordlagen te gebruiken. Het antwoord kwam door Dunlop, die beide oplossingen combineerde in zijn "Dunlop Fort".

Michelin reageerde met zijn nieuw profiel, de "double rivet", die de "trèfle" verving en een stuk steviger was, terwijl de vierkante schouders de flanken beter beschermde. Deze banden werden een levensduur van 30 à 35000km toegeschreven. Meteen een vertienvoudiging in een goede tien jaar tijd!

In 1932 kwam de "Super Confort" op de markt, die nog dikker was en op de 40-cm velgen paste. Ze hadden het bekende "Doublé rivet"-profiel. In 1934 verscheen dan de "Super Confort Stop" met griplamellen in het loopvlak, die het slipgevaar op gladde wegen moest beperken. Een grote stap voorwaarts werd gezet in 1937 toen Michelin de "Pilote"-banden op de markt bracht. Van toen af waren de banden niet meer rond maar breder dan hoog.

De hoek van de koordlagen werd gewijzigd, en deze banden gaven een betere baanvastheid bij hoge snelheden.

Speciaal voor deze banden ontwierp Michelin de zgn."Pilote"-wielen met lamellen, waarvan Citroën en Peugeot de grote afnemers waren. Maar tot standaardisatie kwam het toch niet: Peugeot gebruikte velgen met 4 gaten, Citroën met 5 gaten!

De standaard velgmaat was nog steeds 400mm (vanaf de "Pilote" werden velgmaten in mm uitgedrukt i.p.v. cm). Maar 40cm en 45cm zijn niet "vertaalbaar" in duimmaten, zodat van standaardisatie helemaal geen sprake was.

Citroën gebruikte trouwens de 400cm-wielen op de DS tot in 1965. Maar intussen was in 1949 de Michelin X verschenen, de eerste radiaalband. Deze kreeg dwarse koordlagen onder de diagonale lagen, waardoor onvervormbare figuren ontstonden, wat een vaster loopvlak vormde en minder slijtage door verhitting gaf. Door gebruik van een karkas uit staaldraad konden de zijwanden veel dunner gehouden worden. In een bocht bogen deze door, en het loopvlak bleef volledig in contact met de weg. Toch sloeg deze techniek niet snel aan, en diagonaalbanden werden nog vele jaren gebruikt.

Vanaf 1955 werden tubeless banden gebruikt, zodat de nachtmerrie van de lekke banden langzaam verdween. Thans zijn ze een zeldzaamheid, en het reservewiel is al lang van de treeplank verdwenen naar een onbereikbare plaats ergens onder de vloer.

De Vooruitzichten van het Automobilisme.

Onderstaand artikel uit 1898 toont ons duidelijk dat ook toen reeds de strijd tussen rijwiel en automobiel in volle hevigheid bezig was.

De “groene golf” heeft dus echt niets nieuws uitgevonden! Hieronder het artikel in zijn origineel taalgebruik uit 1898:

“Uit alles blijkt thans, dat wanneer het motorvoertuig zich verbeeldt als enkelvoudig voertuig het rijwiel concurrentie te kunnen aandoen, dat die verbeelding dan op niets berust. Ook is alles, wat onder de vlag van motorrijwiel zeilt, een doodgeboren kindje, want welk mens met gezonde ledematen zal zich het vijfvoudige bedrag (de kosten van de aanschaffing van een motorrijwiel) plus de exploitatiekosten van dit middel van vervoer getroosten, als hij iets anders, dat veel goedkoper, beter en betrouwbaarder is, kan krijgen?

Het motorrijwiel, zoals wij geloven bewezen te hebben, heeft geen toekomst!

De “mode” van het automobilisme zal nog wel even in de mode blijven, omdat automobilieren misschien even aangenaam is als rijden van de bok, en op den duur misschien goedkoper.

De automobiel komt dus meer onder het bereik derzulken, die zich anders misschien geen dogcart of buggy zouden aanschaffen. Dat de “mode” het practisch gebruik der motorwagens zeer in de hand zal werken, behoeft geen nader betoog.

Evenmin als de automobiel als concurrent van eigen rijtuigen in aanmerking komt, is hij een concurrent van het rijpaard. Beide zijn artikelen van de weelde. Zelfs de almachtige fiets heeft weinig of geen invloed uitgeoefend op het houden van equipages en rijpaarden.

Van één ding kan men zeker zijn: namelijk dat het rijwiel door het automobilisme, al wordt dit nog zo volmaakt en algemeen als maar mogelijk is, niet in het minst geschaad zal worden. Het rijwiel zal altijd het vlugste, goedkoopste, gemakkelijkste en tevens het schoonste middel van voortbeweging voor de mens blijven”.

Spectaculair ongeval.

“Op woensdag 11 augustus 1927 gebeurde een ongeval langsheen de Blankenbergse steenweg. In de open huurauto zaten niet minder dan 12 personen, onder wie 9 Engelse toeristen.

Op het grondgebied Zuienkerke, tussen de Blauwe Toren en het Half Maantje, moest deze auto uitwijken voor een andere personenwagen en belandde met de wielen in de slijkerige, lagergelegen aardeweg. De bestuurder slaagde er niet in om zijn onder-tussen overhellend voertuig terug op de baan te krijgen. Het voertuig verloor verder het evenwicht, slingerde en kantelde tenslotte om. Rijkswachteenheden van Blankenberge en Brugge spoedden zich samen met 2 geneesheren en personeel van de Gezondheidsdienst van Brugge naar de plaats van het ongeval. Ze boden er de eerste zorgen aan. Zes van de betrokken passagiers waren er erg aan toe. De zes gekwetsten, allen Engelsen, onder wie 4 dames, werden overgebracht naar de Sint-Jozefskliniek en de kliniek van Dr. Bockaert aan de Sint-Annarei. De bestuurder raakte als bij wonder niet gewond.”

Nog een geluk dat er geen gordels bestonden, want over de kop gaan met een torpédo is wel het ergste dat je kunt meemaken!

