

AUTO UNION *Sonderschau*



vom 3.-9. Mai 1934 in
unseren Ausstellungsräumen München
Am Odeonsplatz 12



Nr.6. juni 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



• Lenterit onder de regenwolken •

Editoriaal.

We zitten middenin het rittenseizoen, en voor onze club betekent dit alweer een drukke periode. Intussen hebben we al enkele activiteiten achter de rug, en deze kunnen zonder meer bijzonder geslaagd genoemd worden, en we gaan op dezelfde tred verder. Eerst hebben we de viering van het 37 jarig bestaan van onze club, en de maand daarna alweer de traditionele Breydelrit én daarna Retro Blankenberge.

Maar eerst dus de viering van het 37 jarig bestaan van onze club. En dat doen we met de Verjaardagsrit van 16 juni. Zoals alle uitstappen dit jaar, zal het iets bijzonder worden. We starten in de Herdersbrug voor een rondrit door nog onbekend gebied.

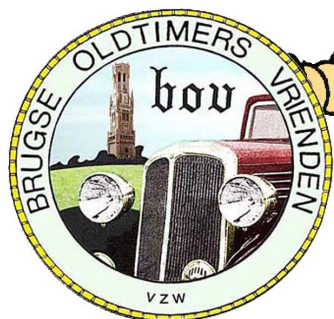
En voor de volgende ritten beloven we ons traditionele zonnig terras, want één ding is zeker: mooi weer krijgen we, en straks klagen we alweer dat het veel te warm is. We kunnen er intussen al wat beginnen van dromen...

Maar goed, we sleutelen dus druk aan de uitstappen voor de komende maanden, en we beloven dat het dit jaar alweer prima zal worden, maar dat bent u al gewoon. In elk geval is er keuze te over, dus geniet van de mooie uitstappen en het mooie weer.

En in de hoop dat u er ook de volgende maal weer bij bent, wens ik u alvast

véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

Zon. 9 juni:	IM Oscar Declerck	TOC
Maa. 10 juni:	Heuvellandrit	WHP
Zon. 16 juni:	Verjaardagsrit	BOV
Zon. 23 juni:	Blauwersrit	WHP
Zon. 7 juli:	Slapersrit	WHP
Zon. 14 juli:	Kustrit Middelkerke	TOC
Zon. 21 juli:	Boterrit	WHP
Zon. 28 juli:	Breydelrit	BOV
Don. 15 aug.:	Kastelentocht	TOC
Zon. 18 aug.:	Blankenberge	BOV

Inhoudstafel.

2. Editoriaal.
3. Agenda – Inhoudstafel.
4. Onze Lenterit.
5. “ “
6. “ “
7. “ “
8. BOV-Verjaardagsrit 16 juni.
9. “ “ “ “
10. Auto Union type 52.
11. “ “ “ “
12. “ “ “ “
13. “ “ “ “
14. “ “ “ “
15. De elektrische wagen.

Inlichtingen:

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

Clubuitstap:

Zon. 16 juni:
BOV-Verjaardagsrit
Start: “Herdersbrug”
L. Coiseaukaai 46
Dudzele - Brugge
tel. op 16/6: 0495/26 69 17



De Lenterit.

De weersvoorspellingen waren duidelijk: veel regen, maar *niet* aan de kust. En dus kregen we een uitgeregende dag, dat was te voorwachten! Maar we storen ons niet aan een paar druppels, en na de boterkoeken gingen we met een uitgelezen groep leden van start naar rustige en landelijke wegen, waar het inderdaad bijzonder rustig was, want het mindere weer hield de cyclo-toeristen thuis, zodat we de weg voor ons alleen hadden.

In Klemskerke hielden we een drinkstop in “De Lispanne”, in de hoop dat het intussen zou ophouden met regenen.

IJdele hoop, want toen we opnieuw wegrede, regende het nog meer. Alhoewel, echte buien kregen we nooit, alleen flink druppelen, zodat de ruitenwissers af en toe nodig waren.

Na een rondrit door Bredene stopten we in “De Dreve”, waar de nieuwe uitbaters ons beloofd hadden dat we in elk geval voldoende eten zouden krijgen. En inderdaad, we kregen daar een enorme visschotel voor onze neus, en hoeveel je ook at, je zag het bord niet minderen!

Dus vertrokken we welvoldaan voor een nog meer landelijke rit door Oudenburg en zo naar Gistel, waar we in de hoop op beter weer (tevergeefs) een kaars gingen opsteken bij Sint Godelieve ten Putte.

We hadden er het zonnige terras besteld, maar dat houden we te goed voor een volgende maal. En waar anders de zaal stampvol volk zit, was er nu bijna niemand! Het regenweer zal de mensen thuis gehouden hebben...

Maar goed, zo konden we rustig genieten van onze dame blanche, en nog even verpozen bij een echte ouderwetse koffie zoals grootmoeder ze maakte.

En dan ging het langs heel wat omwegen terug naar Jabbeke, waar we opnieuw de traditionele viergangen menu voorgeschoteld kregen. Er was voor velen wel even een effort nodig om dat nog te kunnen verwerken, en waarschijnlijk is niemand met honger naar huis gereden...

We spreken af op 16 juni voor onze verjaardagsrit, en we hebben weer speciale aandacht voor de lekkerbekken.





Gezellig samen in het restaurant

Het was alweer een smulfeestijn





Zondag 16 juni 2019



BOV-VERJAARDAGSRIT

We nodigen u uit tot onze gastronomische uitstap die doorgaat op zondag 16 juni.
Deze rit voert ons langs een nieuw aangepast parcours langs nog onbekende wegen in de mooie en vrije natuur.

Programma:

Om 9h: ontbijt in "Herdersbrugge",
Lodewijk Coiseaukaai 46, 8380 Dudzele-Brugge.
Om 9h45 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 "Herdersbrugge"
voor het avondmaal.

De deelname is gratis.

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

Inschrijven kan van **10** tot uiterlijk **13 juni**:
bov@live.be of 0495/26 69 17.



Info op 16 juni:
0495/26 69 17

Auto Union type 52.

Deze “superwagen”, ontworpen door het team van Porsche en bedoeld om in de jaren ‘30 de tegenhanger te zijn van de fameuze Mercedes 540K, bleef bij een proefontwerp.

Alles begon toen op 25 april 1931 de firma Porsche werd gesticht dat samengesteld was uit 12 vermaarde ingenieurs: professor Adolf Rosenberger, Karl Rabe als hoofdontwerper, Erwin Komenda als tekenaar en specialist van de koetswerken (hij ontwierp later de Porsche 356), Karl Frohlich als specialist van de versnellingen, Josef Kales als motorspecialist, Josef Zohrodnik als specialist van de ophanging, met ook vroegere medewerkers van Porsche die hij had weggehaald bij Austro-Daimler en Steyr. Een uitgelezen team medewerkers dus, die Porsche gemakkelijk had kunnen samenstellen, want in het volle van de economische crisis vreesden veel voor hun baan en werkten graag mee.

Ook zijn zoon Ferry Porsche, toen 22 jaar oud, werkte mee aan het ontwerp van experimentele modellen.

Met zulk een team van experts zou dit studiebureau al gauw naam maken die snel van nut zou zijn voor merken als Volkswagen, Auto Union en Wanderer.

Maar wat de rol van Porsche zelf was is minder duidelijk...

Op 10 augustus 1931 namen ze een uitvinderbrevet op de torsiestaaf vering, die jarenlang wereldwijd werd gebruikt, op de Porsche 911 zelfs tot 1989.

Tijdens het autosalon in september 1931 tekende Wanderer een contract met het studiebureau voor het ontwerp van een wedstrijdswagen, die moest voldoen aan de reglementen van de F1, om mee te doen aan de Grand Prix in 1934. Maar in oktober 1932 werden de reglementen gewijzigd, en mocht het totale gewicht slechts 750kg zijn, echter zonder de banden, olie, water en brandstof. Maar Porsche was daar al op voorzien, en de wedstrijdswagen stond al op papier: de motor was een V-16 van 4,4 liter met compressor, centraal geplaatst achter de zetel van de piloot, verder een buizenchassis, ophanging met bladveren en frictieschokbrekers. Voor die tijd een erg ambitieus ontwerp die veelbelovend leek.

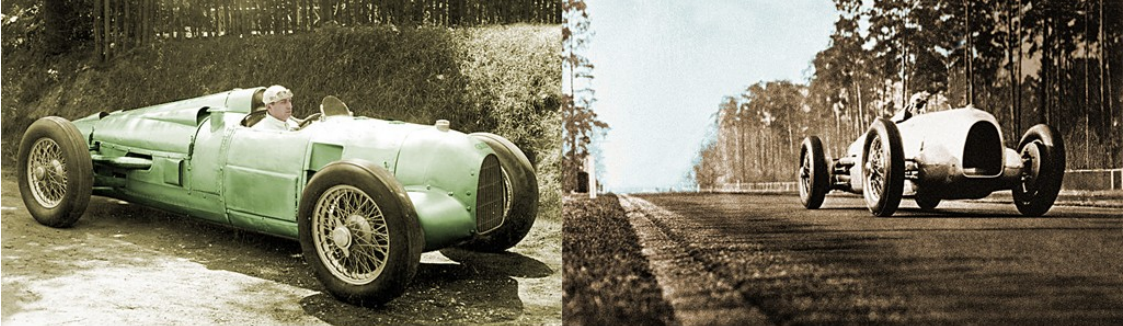
Intussen was op 29 juni 1932 de Auto Union gesticht uit een fusie van DKW, Wanderer, Audi en Horch. Eigenlijk een verstandshuwelijk om in het dieptepunt van de crisis te kunnen overleven. Het project voor Wanderer vonden ze wel interessant, maar het werd voorlopig aan de kant geschoven door geldgebrek. Doch Porsche zette door. Toen Hitler aan de macht kwam, nam Porsche direct contact met hem op om het nodige geld los te krijgen voor de bouw van wedstrijdagens. En Hitler, die daar een goede propagandamiddel in zag, stemde toe.

Porsche sloot een nieuw contract met Auto Union, en de voorwaarden waren de volgende: Een vermogen van 250pk bij 4500tr/min; gewicht minder dan 750kg; in staat zijn om 10 toeren te doen op de Avusbaan in Berlijn en in de rechte stukken steeds minstens 250km/h te halen.

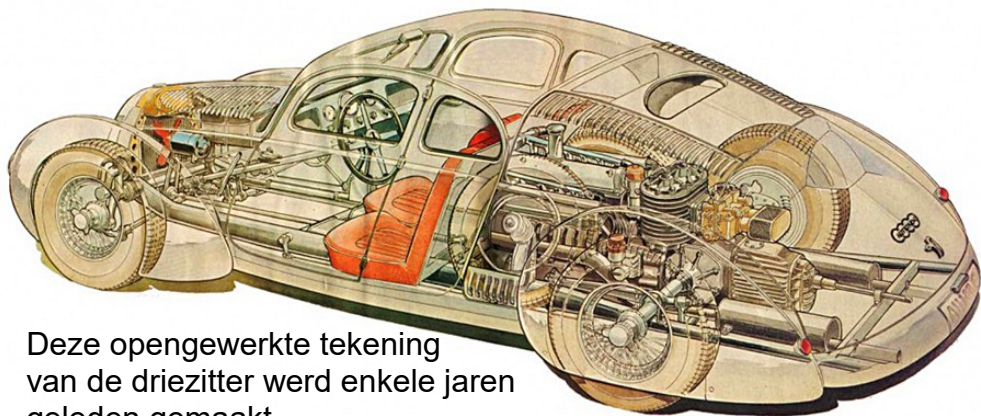
Er rezen ernstige problemen bij de eerste testen, wat onvermijdelijk was bij zulk een gans nieuw ontwerp. Maar daarna wonnen ze alle wedstrijden. Helaas doodden ze ook al hun piloten. De wagen met middenmotor bleek onbestuurbaar. Mercedes zou eind de jaren ‘30 de fakkel overnemen.

Maar intussen had Porsche aan Erwin Komenda gevraagd om een sportwagen te bouwen met de V-16 motor op het chassis van de wedstrijdswagen. In november 1933 waren de plannen klaar, en de “Sport-Limousine” had voor die tijd een erg gestroomlijnd koetswerk. Het was een driezits met de chauffeur in het midden en de passagiers aan weerszijden, lichtjes naar achter gezeten om de chauffeur niet te hinderen.

De radiator stond voorop, evenals het oliereservoir, terwijl de motor achter de zitplaatsen stond, net zoals de versnellingsbak en de brandstoftank. Daardoor was de belasting van de achterwielen maximaal, wat ideaal was voor een goed acceleratie, maar de belasting van de voorwielen was echt onvoldoende, zodat de wagen onbestuurbaar zou zijn. De wagen was overvloedig voorzien van koelsleuven om de warmte van de krachtige motor af te voeren. Het reservewiel stond boven de versnellingsbak. Aan elke zijde waren twee deuren zonder middenstijl die de instap vergemakkelijkten, en een klein raampje achteraan gaf een beperkt zicht naar achter.

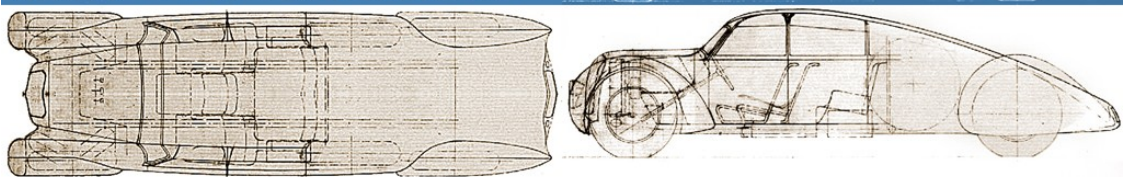
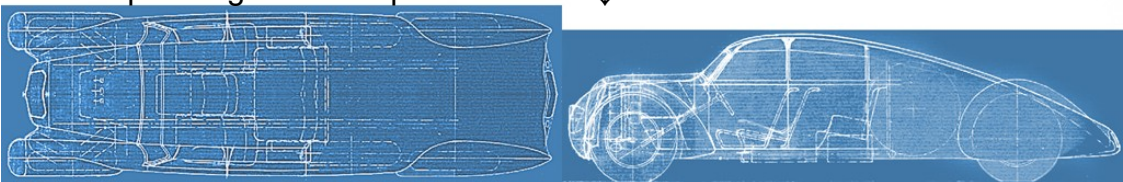


↑ De wedstrijdagens hadden een slechte gewichtsverdeling en waren ↑ daardoor onbestuurbaar.

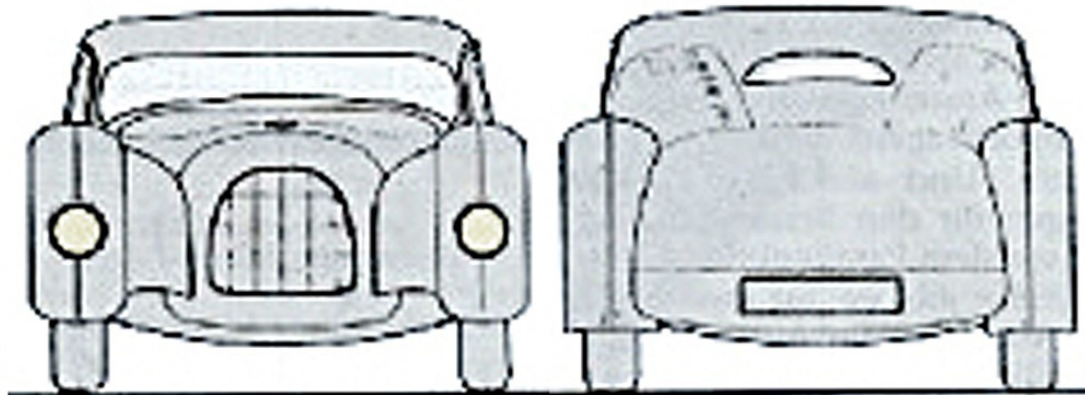
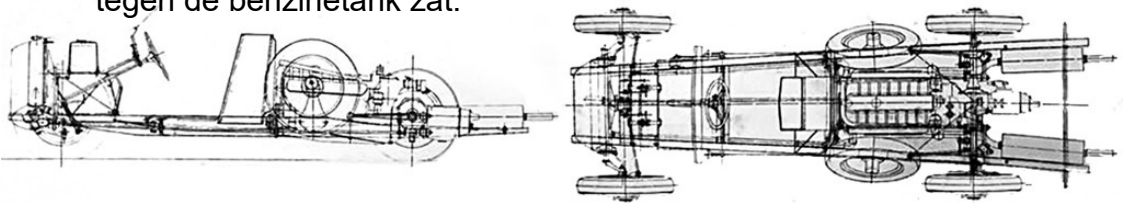


Deze opengewerkte tekening van de driezitter werd enkele jaren geleden gemaakt.

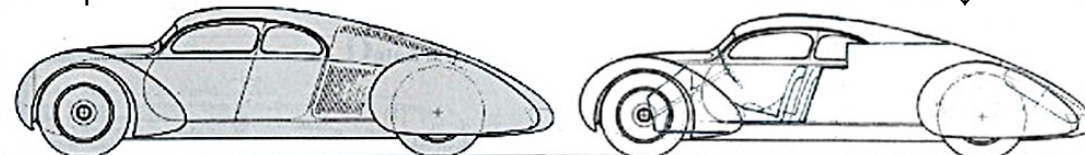
De blauwdrukken van de 5-zitter laten duidelijk de grotere deuren en de opstelling van de zitplaatsen zien. ↓



↓ Hier ziet men goed dat de chauffeur met de rug tegen de benzinetank zat.



↑ De wagen in voor- en achteraanzicht. ↑
Bemerk welke grote ruimte het motorcompartiment innam en de plaats van het reservewiel achteraan onder het kofferdeksel. ↓



De fabrikant van miniatures, Autocult, verkocht in 2017 een beperkte oplage van 333 modellen op schaal 1:43. ↓



Hierdoor kunnen we ons een idee vormen van hoe de wagen er zou uitgezien hebben.



Begin 1934 waren de plannen klaar en was men bij Auto Union enthousiast. Ze voorzagen een beperkte productie van zulke sportwagens, die waarschijnlijk zou voorbehouden blijven voor de Nazibonzen.

Bij Porsche werkte men naarstig verder aan de toekomstige Auto Union 52. De reservewielen stonden nu aan weerszijden van de motor, die nog steeds de V-16 van 4358cc was. De compressor was minder groot dan op de wedstrijdagens, want die draaiden op een brandstof gemengd met alcohol. De compressie daalde daardoor van 7,0:1 naar 4,8:1, waardoor het vermogen daalde naar 200pk bij 3650tr/min, wat toch nog enorm was in die tijd.

Het maximaal koppel lag bij 2250tr/min, de wagen had 5 manuele versnellingen en de maximum snelheid was 200km/h.

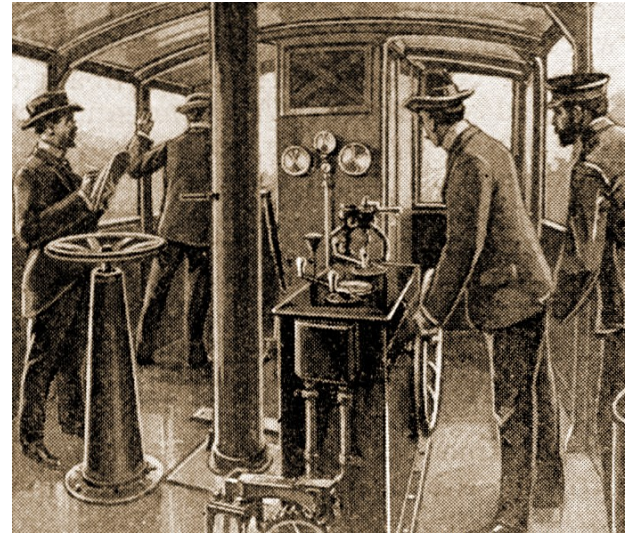
Het gewicht was wel 1300kg, ver van de originele 750kg!

Er werden 2 versies voorzien: één met de drie zitplaatsen, en een tweede versie met twee extra plaatsen achteraan, waardoor de benzinetank (van 132 liter) onder de vloer moest gemonteerd worden. Die tweede versie had vier grote deuren, zodat ook de achterste passagiers gemakkelijk konden instappen. De olietank stond naast hen, zodat er vooraan een bagageruimte was.

Op 19 november 1934 gaf Auto Union toestemming om een prototype te bouwen met stukken van de wedstrijdagens. Dit werd gedeeltelijk toevertrouwd aan Robert Eberan von Eberhorst, de latere directeur van de wedstrijdafdeling van Auto Union. Hij beëindigde in 1934 het project voor het type 52 en zou twee experimentele prototypes gebouwd hebben die in 1935 klaar waren. Maar na enkele proefritten zou Auto Union beslist hebben het project te stoppen. Waarom? Zelfs de archieven van Porsche geven daarop geen antwoord. Eén zou een Auto Union wedstrijdswagen geweest zijn met een koetswerk voor één persoon, de andere zou in 1937 omgebouwd zijn om deel te nemen aan wedstrijden op de Avusbaan.

Doch er is geen enkele foto gekend waar één van de wagens zou ontstaan. Nogal onwaarschijnlijk. Waarschijnlijk stopte men tijdig toen men beseftte dat het een onbestuurbare doodskist was en kwam er zodoende een vroegtijdig einde aan een "supercar".

De elektrische wagen.



← In 1904 was dit de controlekamer van een elektrische hogesnelheidstrein die 130km/h reed.

↓ De elektrische Ricker-taxi uit 1897.



Elektriciteit werd al vroeg gebruikt voor het openbaar vervoer. Maar het zou nog heel lang duren eer deze echt doorbrak.

Dit "elektrisch paard" kon vlot deze taxi ↓ trekken.

↓ Deze locomotief had een ventilator voor de rookkast die door de rijwind draaide en elektrisch licht opwekte voor de wagons.

