

ANDRÉ CITROËN

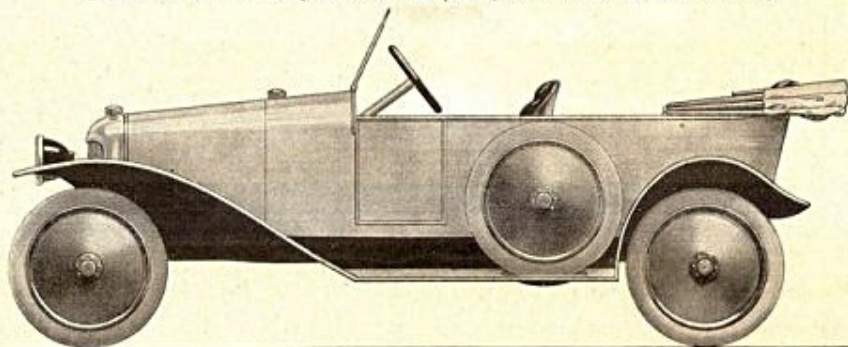
INGÉNIEUR - CONSTRUCTEUR

DE 115 A 143 QUAI DE JAVEL PARIS

Nouvelle Voiture 10 HP

ÉCLAIRAGE & DÉMARRAGE ÉLECTRIQUES

5 roues amovibles garnies de Pneumatiques Michelin
DONT UNE DE RECHANGE (SUR TOUS LES MODÈLES)



TORPEDO 4 PLACES 7950^{frs}

AVANTAGES

Consommation
Essence : 7 lit. 5 aux 100 kil.
Huile : 250 gr. aux 100 kil.
Douceur de suspension
Organeurs rationnels et accessibles

POIDS DE LA VOITURE CARROSSÉE: 660 kilos



CARACTÉRISTIQUES

Bloc-Moteur
Quatre Cylindres 45-100
Graissage sous pression
Engrenages CITROËN à char-
vrons taillés sur le poutier

SUSPENSION SPÉCIALE

PRODUCTION = 100 VOITURES PAR JOUR
A PARTIR DU 25 AVRIL



TORPEDO 3 places
Prix : 7.250 fr.



CONDUITE INTÉRIEURE
3 places 8.000 fr. | 4 places 9.000 fr.



COUPÉ DE VILLE
Prix : 9.800 fr.



VOITURE DE LIVRAISON
2 voyag. et 250 kil. de charge. 7.400 fr.
2 voyag. et 500 kil. de charge. 7.800 fr.



Nr.10. oktober 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



• Het rittenseizoen zit er op •

Editoriaal.

Oktober weeral, en meteen het einde van ons rittenseizoen. We kunnen in elk geval terugkijken op een bijzonder goed geslaagd programma, met mooi weer en veel zonnige momenten. Want inderdaad, zelfs tijdens de voorjaarsritten konden we volop genieten van de zon. Maar niet alleen daardoor is ons seizoen geslaagd, ook door de variatie in onze ritten blonken we uit. Inderdaad hadden we dit jaar opnieuw verschillende nieuwe parcours, in een streven om af te stappen van de traditionele ritten waar al wat sleet begon op te komen.

Er is terug vraag naar uitstappen met wat extra kilometers, zodat we opnieuw naar nieuwe en onbekende streken kunnen uitwijken. En daar zullen we volgend jaar in elk geval weer rekening mee houden.

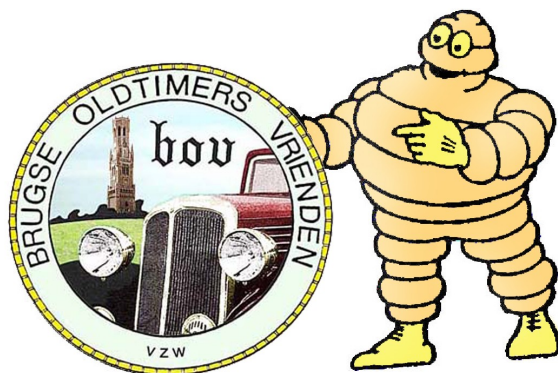
Luisteren naar de wensen van de leden is trouwens het geheim van ons langdurig bestaan.

In dit tijdschrift kunt u alweer een uitgebreide fotoreportage vinden over de afgelopen Herfst. Wie daaraan deelnam zal daar nog lang kunnen over vertellen!

Wie zijn foto op een groter formaat wil, kan ons daarvoor mailen. Dan sturen we uw foto gewoon door.

En in de stille hoop dat ook u dit weldra doet, wens ik u alvast véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

Zon. 3 nov.:	Michelin Casino	Koksijde
15 – 17 nov.:	Inter Classics	Brussel
29/11→1/12:	Prewar Days Expo	Waregem
5 - 9 febr.:	Retromobile	Parijs
15 - 16 febr.:	't Echappementje	Roeselare
15 - 16 febr.:	Flanders Collection Car	Gent
29/2 -1 maart:	Auto Retro	Roeselare
6 - 8 maart:	Antwerp classic Salon	Antwerpen

Inhoudstafel.

2. Editoriaal.
3. Agenda – Inhoudstafel.
4. Onze Herfst.
5. “ “
6. “ “
7. “ “
8. Autosalon 1919.
9. “ “
10. “ “
11. “ “
12. “ “
13. “ “
14. Bio- brandstof.
15. In Memoriam.
16. l'Illustration 1919.

Inlichtingen:

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



Onze Herfstrit.

Nogal wat mensen hebben zich laten afschrikken door de wel erg slechte weersvoorspellingen, maar gelukkig geloofden wij daar niets van, en terecht overigens, want na de boterkoeken in De Zonnebloem vertrokken we onder een heldere hemel voor onze laatste rondrit van het jaar.

We hielden weldra een aperitiefstop in het Eikenhof, verscholen tussen de bomen, waar we rustig genoten van een deugddoende drink, waarna we met frisse moed doorreden naar het verre Adegem.

In het restaurant van het Canadamuseum konden we meteen aanzitten voor een uitgelezen diner, terwijl buiten het stof van onze wagens werd afgespoeld door een zachte regenbui. Doch daarop waren we voorzien, want na de koffie brachten we aansluitend een bezoek aan het Canada War Museum, dat werkelijk het bezoeken waard is.

Men kan zich afvragen waar al de tentoongestelde voorwerpen nog werden teruggevonden, want de collectie is inderdaad bijzonder uitgebreid. Er moet heel wat zoek- en speurwerk aan voorafgegaan zijn eer men zover kwam.

Alhoewel, dat zeggen de mensen waarschijnlijk ook van onze oldtimers...

Toen we weer aanzetten, was de regen al voorbij, en gezwind ging het tussen de hoge maïsvelden naar het Zwarte Veld, waar we de traditionele dame blanche voorgeschoteld kregen. Het was voor velen een ganse opgave om een soepbord vol ijskroom naar binnen te werken! Maar sommigen vonden toch nog de tijd om dit rustig door te spoelen.

Maar omdat het eind september al vroeg donker is, vertrokken we tijdig terug onder een mals regenbuitje naar De Zonnebloem, waar we een warme hap voorzien hadden. De spaghetti werd dan ook erg op prijs gesteld, eer we welvoldaan naar huis terugkeerden.

En hiermee is het dan ook voor dit seizoen gedaan met rijden tot aan de start van ons volgend seizoen, ergens in april.

We houden u tijdig op de hoogte!





Gezellig samen aan tafel In het mooie museum



100 Jaar geleden: Het Parijse autosalon.

Het eerste autosalon na de eerste wereldoorlog opende op 9 oktober 1919 zijn deuren in het Grand Palais te Parijs.

Sommigen vonden dit nog te vroeg, zo kort na de oorlog, maar men wilde ten alle prijze de eerste zijn, nog voor Londen en Brussel, die kort daarop volgden.

De industrie had moeite om zich te herstellen na de inspanningen voor de oorlogsproductie. Er was geen mogelijkheid geweest om nieuwe modellen te ontwerpen en uit te testen. In theorie althans, want er waren altijd wel enkele slimmeriken die in het geniep werkten, ook al was dit verboden.

En toen op het einde van de oorlog de Amerikanen zich in de strijd moeiden, brachten ze massaal eigen voertuigen mee, die al een stuk moderner waren en duidelijk de Europese modellen voorbijgestreefd hadden. Wie verstandig was, kon daar meteen inspiratie opdoen.

Een autosalon was wel goed omdat daardoor de concurrentiestrijd tussen de verschillende fabrikanten opnieuw opgewekt werd, en omdat er weer direct contact zou komen met kandidaat-kopers. En die waren er wel, want het bestaande wagenpark was serieus uitgedund doordat veel wagens door het leger in beslag genomen waren, en omdat heel wat militairen tijdens de oorlog hadden leren autorijden en nu zelf een eigen wagen zochten.

Daardoor ontstond er een behoefte aan een gans gamma van wagens, van de kleinste goedkope cyclecar, tot de grootste wagens die je maar kon bedenken.

Veruit de grootste franse fabrikant was Louis Renault, en die dacht dat zijn vooroorlogse modellen nog wel enkele jaren mee konden. Wat onverstandig was, zeker als je ze vergeleek met de Amerikaanse wagens. De meeste andere fabrieken probeerden met modernere modellen op de markt te komen, terwijl heel wat nieuwe bedrijven een sprong op de markt waagden.

De meeste waren eendagsvliegen, want ook toen al was het moeilijk om een plaats te vinden tussen de bekende merken, waarvan er trouwens ook enkele verdwenen.

Grote nieuwkomer was André Citroën, die het spel slim speelde. In 1915 bouwde hij met overheidsgeld een enorme fabriek aan de Seine, waar hij op grote schaal obussen fabriceerde voor de franse kanonnen. En weldra rees bij hem het idee om daar na de oorlog op grote schaal auto's te bouwen.

Hij nam enkele bekende ontwerpers onder de arm en liet hen prototypes ontwerpen. Intussen reisde hij naar Amerika om zogezegd betere machines aan te kopen, maar terwijl bezocht hij er de grote autofabrieken, en deed daar ervaring op. Hij was trouwens al bij Ford geweest, en het lopende band systeem had hem geïnspireerd voor de wapenproductie.

Reeds in 1916 vroeg hij aan Louis Dufresne om een 18pk sans soupapes te tekenen. Maar het beeld van Ford bleef hem achtervolgen, en hij besloot in februari 1917 om Jules Salomon, de fabrikant van Le Zèbre, een lichte wagen te laten ontwerpen.

Toen de oorlog op 11 november 1918 beëindigd was, werd reeds op 18 november zijn model A gehomologeerd bij de "Service des Mines"! Deze was duidelijk op de moderne Amerikaanse modellen geïnspireerd, en was een kleine grote wagen, in elk geval wat de moderne automobilist wou: net groot genoeg, gemakkelijk te besturen en eenvoudig in onderhoud, en in de eerste plaats belachelijk goedkoop.

Op 1 maart 1919 verscheen in l'Illustration een reclame van Citroën waar zijn wagen voor 7950Fr aangeboden werd. Citroën dacht eerst aan 7000Fr, maar zijn medewerkers wisten hem te overhalen. Hij ontving meteen voorschotten van gewillige kopers, want er was een grote vraag naar nieuwe wagens. Maar toen hij op 4 juni zijn nieuwe wagen presenteerde in de showroom op de Champs-Élysées, moest die al 11000Fr kosten, en op het Salon op oktober was dit reeds 12500Fr. In juli 1920 was dit zelfs 20000Fr!

De start was moeilijker dan voorzien, en de lopende band moest nog even wachten, zodat er in 1919 slechts weinig wagens werden gebouwd. Maar in 1920 waren dat er 20000, zodat op het einde van het jaar de beloofde 100 wagens per dag gehaald werden. Doch in 1921 daarentegen haalde hij slechts 9200 wagens. Pas vanaf 1924 ging het echt beter.

ANDRÉ CITROËN

INGÉNIEUR - CONSTRUCTEUR

DE 115 A 123 QUAI DE JAVEL PARIS

CARACTÉRISTIQUES

Blue-Motor

Quatre cylindres 45-100 ..

Grande soupape

3 vitesses et marche arrière

Entreprises CITROËN à

avant-train, sur le pont

arrière

Direction à gauche

Vale 1-10

Emplacement

SUSPENSION SPÉCIALE

Nouvelle Voiture 10 HP

TORPEDO

4 places

Prix : 7.950 fr.

ÉCLAIRAGE ET DÉMARRAGE ÉLECTRIQUES

PRODUCTION 100 VOITURES PAR JOUR À PARTIR DU 25 AVRIL

AVANTAGES

... Consommation

... Essence 7 lit. 5 aux 100 kil.

... Huile 250 gr. aux 100 kil.

... Douceur de suspension

... Grande très facilement ac-

... cessibilité

... Interchangeabilité

... Freins puissants

... Vitesses en palier, 45, 30 &

... 15

... Vitesses de manœuvre

POIDS DE LA VOITURE

CARROSSÉE 660 KILOS

5 ROUES AMOVIBLES

... garnies de ...

PNEUMATIQUES

... MICHELIN

... dont ...

UNE DE RECHANGE

(Sur tous les Modèles)

TORPEDO : 3 places Prix : 7.950 fr.

CONDUITE INTÉRIEURE

3 places 8.000 fr. | 4 places 9.000 fr.

COUTE DE VILLE

Prix : 9.800 fr.

VOITURE DE LIVRAISON

2 Voyagers et 250 kil. de charge 7.400 fr.

2 Voyagers et 500 kil. de charge 7.900 fr.

↑ l'illustration 1 maart 1919: "100 wagens vanaf 25 april!"
 Maar hij bouwde slechts 1 wagen in mei, 1 in juni, en pas op 7 juli werd de eerste wagen verkocht, voor 11000Fr i.p.v. 7950Fr...

↓ Mathis was fier op zijn 12 wagens per dag.
 17 mei 1919: Ook Chenard aanvaardde voorschotten op zijn nieuwe 12pk die pas vanaf oktober kon geleverd worden. ↓

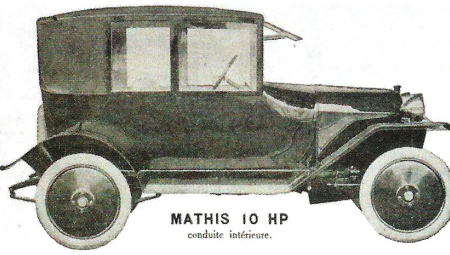
MATHIS

S. A. STRASBOURG

TÉLÉGR. : AUTOMATHIS

PRODUCTION JOURNALIÈRE : 12 VOITURES

CONCESSIONNAIRES demandés partout.

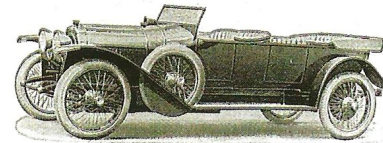


MATHIS 10 HP
conduite intérieure.

LA 10 HP MATHIS
4 cylindres, 4 vitesses, éclairage et démarrage électriques,
S'IMPOSE
aux anciens propriétaires de grosses voitures, car elle donne
PAR SA BONNE TENUE SUR LA ROUTE
l'impression de la grosse voiture.
ELLE EST PLUS RAPIDE QUE
LA PLUPART DES GROSSES VOITURES
et ne consomme que
6 à 7 litres aux 100 km et 200 gr. d'huile.

AUTOMOBILES

Chenard & Walcker

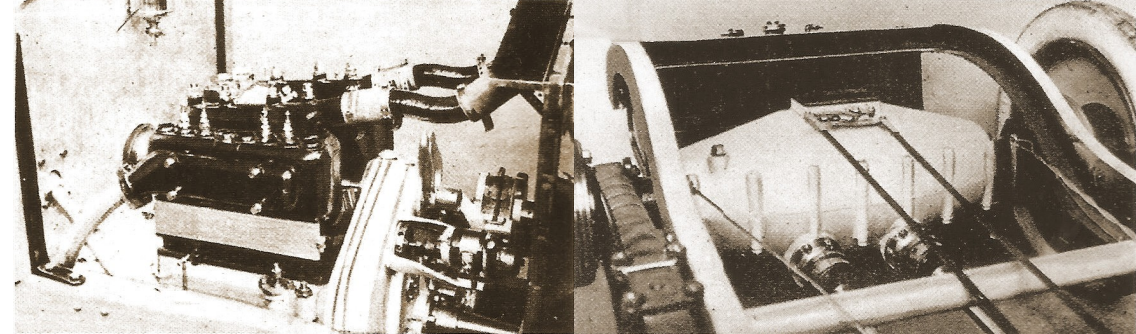


Torpedo 6 places sur Châssis 15/18 HP long

La Société Chenard et Walcker prend des commandes sur son nouveau Châssis 12 HP 1920 livrable à partir d'Octobre prochain.

Adresser toute correspondance au Siège Social :
S^d Chenard et Walcker, à Gennevilliers (Seine).

MAGASIN D'EXPOSITION : 27, BOULEVARD DES ITALIENS, PARIS



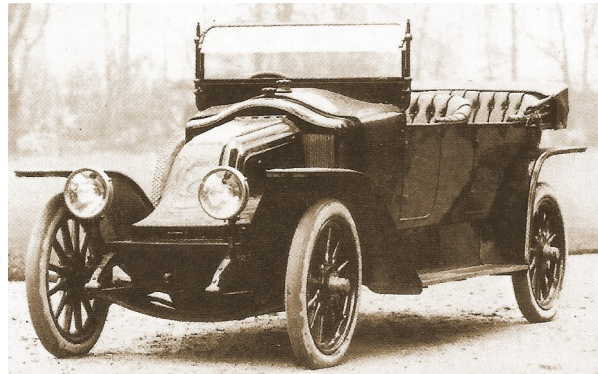
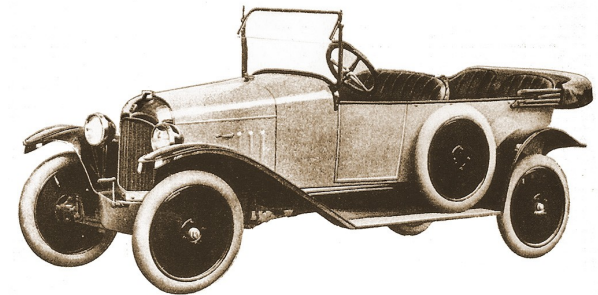
Desmoulin presenteerde een wel erg eigenaardig voertuig met twee motoren, een 1131cc en een 1590cc. Ze konden naar de behoeften van de weg te samen of afzonderlijk gebruikt worden.

→ Vergeleken met de nieuwe Citroën waren de wagens van Renault plots heel erg "vooroorlogs" geworden.

Na enkele jaren bracht hij andere koetswerkmodellen op de markt, maar het duurde nog tot in de jaren '30 eer zijn wagens opnieuw aantrekkelijk waren.

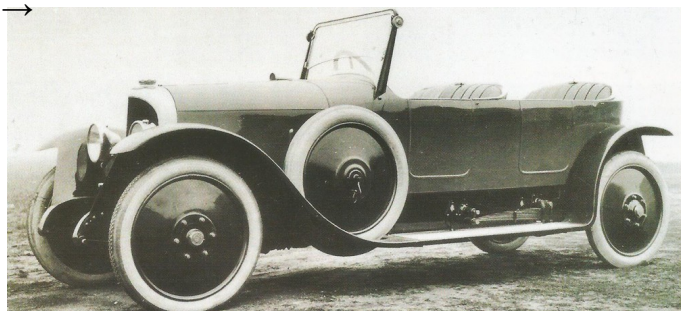
Daarbij waren zijn fabrieken al verouderd, terwijl Citroën met pasgebouwde fabriekshallen stond.

Er ontstond een jarenlange concurrentiestrijd, maar Renault verdiende een fortuin, en Citroën ging failliet...



Vliegtuigbouwer Voisin kwam op de markt met de 18pk sans soupapes van Louis Dufresne, die door Citroën was afgewezen ten voordele van zijn A. →

Deze zag er nog vrij gewoon uit, maar de excentrieke Voisin bouwde later de meest exotische modellen. →



Een honderdtal Franse merken waagden zich eind 1919 in de autoproductie. Maar wie in 1914 nog geen oud gevestigd merk was, kon het niet meer halen. De meeste nieuwelingen bleken eendagsvliegen, en diegenen die toch standhielden waren half de jaren '30 ten einde krachten. Zo ook Citroën, die bankroet ging en overgenomen werd door Michelin, waar men na 40 jaar moest beseffen dat er met het merk geen geld te verdienen was, en de ganse zaak aan Peugeot overmaakte, waar men wijselijk besloot om meer conventionele wagens te bouwen.

En dit zag men ook in Amerika: voor nieuwkomers was er geen plaats, alleen Chrysler kon zich blijvend vestigen.

Op het Parijse Salon in 1919 zag men veel cyclecars verschijnen, in een tijd dat er vraag was naar goedkoop vervoer. Maar de meeste waren van bedroevende kwaliteit, en de markt veranderde snel, zodat de vraag naar cyclecars snel afnam toen goedkope "echte" auto's te koop waren. Deze met een luchtgekoelde tweetakmotor verdwenen het snelst, maar de rest volgde toch. En er waren ook heel wat merken die op het Salon verschenen met veelbelovende modellen, maar die zelfs nooit in productie kwamen, alhoewel er altijd gretig voorschotten aanvaard werden!

Toch waren er ook betere modellen tentoongesteld. Zo blonk Delage uit met voorwielremmen op zijn CO, die jammer genoeg 50000Fr moest kosten als naakt chassis!

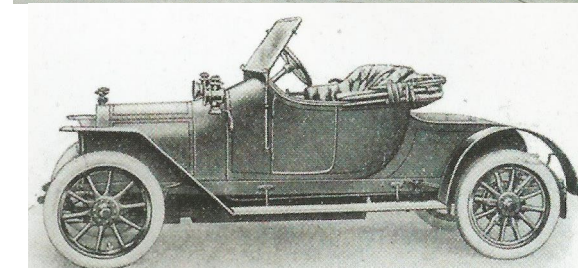
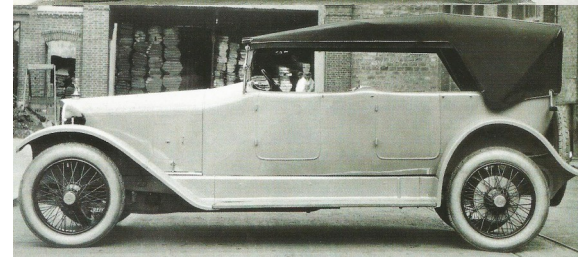
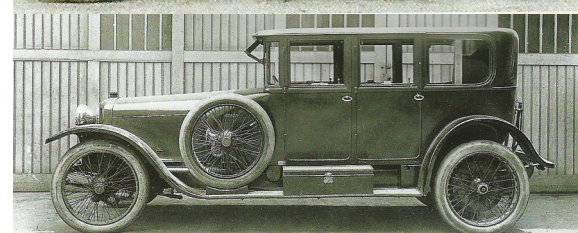
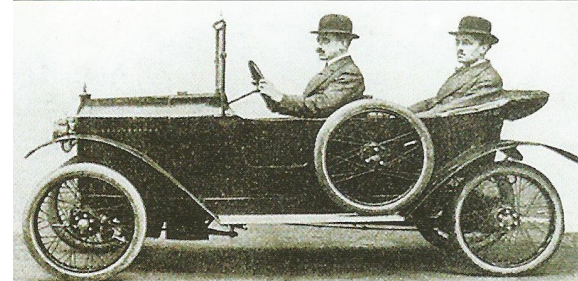
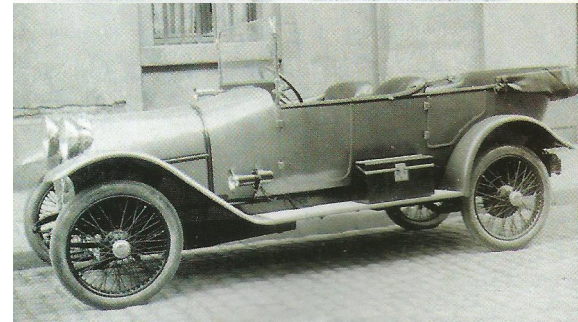
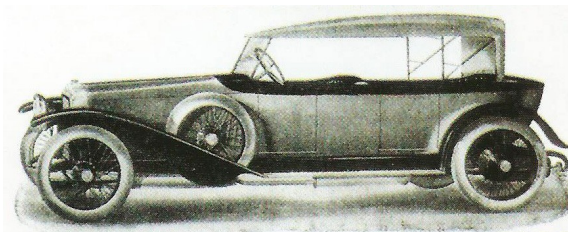
De ander merken volgden slechts aarzelend, en Citroën was bij de laatsten om op 4-wielremmen over te schakelen.

In Amerika ging het nog trager, en Ford was er de laatste!

In elk geval, auto's bouwen in 1919 kon alleen door diegenen die het nodige geld hadden. En dat waren voornamelijk diegenen die grof geld verdiend hadden in de oorlogsproductie.

Had je wapens, munitie of vliegtuigmotoren gemaakt, dan had je een fortuin verzameld, én had je een grote fabriek, betaald met overheidsgeld. Na de oorlog overschakelen op de autoproductie was voor velen een logische stap. Mede daardoor waren er ook zoveel vliegtuigbouwers te vinden op het autosalon met kennis opgedaan tijdens de bloedige oorlog.

Of anders gezegd: de ene zijn dood is de andere zijn brood...



Brasier was al een oud gekend merk, en kwam met deze enorme 30HP op de markt met een motor van 5325cc en een wielbasis van 3m65. Prijs voor het chassis: 40000Fr.

Bugatti had een fabriek in de Elzas en werd na de oorlog plots fransman in plaats van Duitser. Hij was al gekend om zijn sportwagentjes, maar bouwde ook normale wagens, zoals deze torpédo Type 23 met een motor met bovenliggende nokkenas van 1368cc.

Peugeot bouwde naast zijn grotere wagens de kleine Quadrillette van 667cc met een spoorbreedte van vooraan 92cm en achteraan 75cm, met de inzittenden in tandem. Het werd meteen een verkoopssucces.

Panhard kwam terug met zijn vooroorlogse modellen, en steunde op de reputatie van zijn schuivenmotor. Deze 20HP moest 44500Fr kosten als naakt chassis.

Farman was een gekende vliegtuigbouwer en presenteerde zijn 40HP van 6597cc die als chassis 48000Fr zou kosten.

Maar de wagen was nog niet op punt, doch zou weldra tot de allerhoogste top behoren.

Mathis zag zijn fabriek in Straatsburg plots in Frankrijk liggen, en kwam met dit erg verouderde model op de markt met een motor van 1965cc die toen 13500Fr kostte.

Gevaar van biobrandstoffen.

Hieronder een ingezonden artikel om ons te waarschuwen:

Sinds zijn verschijning werd het gebruik van benzine 95 met 10% bio-ethanol sterk afgeraden omdat deze brandstof de rubbers van oude auto's aantastte. Maar benzine 98 kan ook 5% bio-ethanol bevatten.

Een ander probleem is toegevoegd aan dit nadeel: tijdens de lange perioden van niet-gebruik van onze voertuigen (overwintering, enz.), Vooral bij lage temperaturen, neigt ethanol ertoe zich te scheiden van benzine en gemakkelijk water op te nemen (luchtvochtigheid in tanks en carburateur tanks).

Door dit mengsel kan zich dan een fenomeen van "galvanische corrosie" voordoen: er ontstaat een elektrische stroom tussen twee metalen. In onze koolhydraten staat het messing van de sproeiers in contact met de Zamak en het is deze legering die door dit fenomeen zou oxideren. Sommige verzamelaars hebben al schade gevonden op de schroefdraad van de sproeiers. ZAMAK is de legering waaruit onze koolstofatomen zijn samengesteld en de naam is het acroniem van de componenten: Zink, Aluminium, MAGnesium en Koper.

Meer dan voorheen is de voorzorgsmaatregel om; onze oldtimers regelmatig te doen draaien om het risico van scheiding van benzine en ethanol te verminderen en de tanks zo vol mogelijk te houden om het contact van benzine met mogelijk vochtige lucht te beperken de beste voorzorgsmaatregel.

Met betrekking tot de schadelijke effecten van bio-ethanol moet worden toegevoegd dat deze het rubber van flexibele brandstofleidingen "aantast". Dit veroorzaakt losraken van rubberdeeltjes van de leiding die de carburateurs vervuilen.

In het ergste geval kan dit ook leiden tot een breuk of barst van de leiding met een zeer gevaarlijke benzinstroom tot gevolg.

Het is daarom noodzakelijk om alle rubberen benzineslangen te vervangen door een speciale slang die bestand is tegen ethanol. Dit moet voldoen aan de SAE J30R14-norm. De bekendste is de leiding "BARRICADE" van het "GATES" -type (code 4219BG).

In Memoriam.

Vorige maand overleed ons clublid Henri Van den Berghe. Iedereen dacht dat Henri, geboren in 1923, 100 jaar oud zou worden, maar daar dacht Henri zelf anders over.

Henri was een clublid van het eerste uur, en pronkte graag met zijn Cadillac.

Altijd was hij piekfijn uitgedost, en met zijn strooien hoed en witte handschoentjes viel hij steeds op.

Henri kon altijd goed vertellen uit "de goede oude tijd", en hij had altijd een grote schare toehoorders, die hem graag bezig hoorden.

Tot op hoge leeftijd reed hij mee met zijn zware Cadillac, en toen hij noodgedwongen zijn wagen moest wegdoen, bleef hij nog steeds graag bij het clubleven.

We blijven Henri gedenken als een goede vriend, en bieden hierbij zijn familie onze deelneming aan.

