

CARROSSERIES AÉRODYNAMIQUES
CHENARD - WALCKER
(LICENCE AVIONS MAUBOUSSIN)

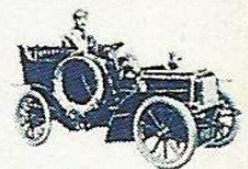
MISTRAL

1934

CHENARD
WALCKER



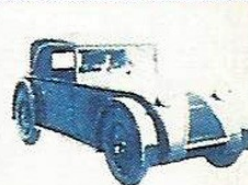
1899



1903



1907



1926



Nr.12. december 2019.



bpost

PB-PP1
BELGIE(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



• Echte oldtimers in Waregem •

De Mistral was te futuristisch om een verkoopsucces te worden.

Editoriaal.

December alweer, en meteen het laatste tijdschrift van jaargang 2019 dat hier voor u ligt.

We denken al meteen aan het programma voor volgend jaar, en deze ziet er even gevuld uit als het vorige.

We proberen om wat afwisseling in onze activiteiten te brengen, en daarom zijn we druk aan het sleutelen aan de uitstappen voor 2020. Voor volgend jaar ziet het er dus alweer rooskleurig uit.

We kunnen opnieuw terugkijken op een goedgevuld seizoen, met mooie uitstappen, ondanks alles toch mooi weer, en vooral veel mooie wagens. Maar vooral gaat een woord van dank uit naar de deelnemers van onze uitstappen, want zonder hen kan een rit nooit geslaagd zijn.

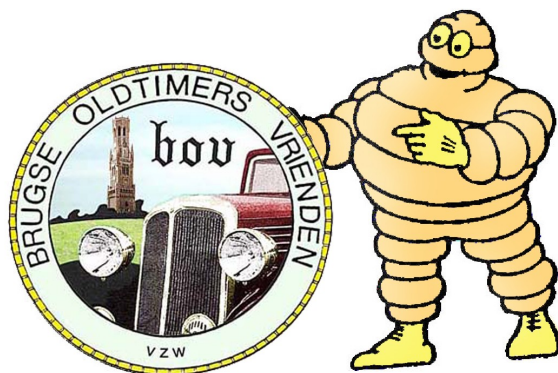
Maar intussen blikken we al vooruit naar 2020.

Met de nieuwe milieunormen in het vooruitzicht is de toekomst van onze hobby stilaan onzeker.

We kunnen wel ons steentje bijdragen door zo weinig mogelijk wrevel te veroorzaken. Dit kan door verantwoord rijgedrag, maar ook door het aantal O-platen op de weg te beperken. Het wordt een echte plaag, en wij zullen er uiteindelijk het slachtoffer van zijn. Misschien kunnen wij diegenen die er misbruik van maken, wijzen op hun fouten.

In de hoop dat het allemaal meevalt, wens ik u voor 2020 alvast véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

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. Franse auto-industrie, jaren '30.
5. “ “ “ “ “
6. “ “ “ “ “
7. “ “ “ “ “
8. “ “ “ “ “
9. “ “ “ “ “
10. “ “ “ “ “
11. “ “ “ “ “
12. Uitlaatgassen en luchtvervuiling.
13. “ “ “
14. Waregem Expo.
15. In memoriam.
16. Chenard Mistral.

Inlichtingen:

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



Franse auto-industrie in de jaren '30.

Vanaf 1931 begon de crisis zich ook in Europa te laten voelen, waardoor de koopkracht sterk verminderde en dit onvermijdelijk zijn weerslag had op de autoverkoop. In 1932 bereikte dit een dieptepunt, en begrepen alle autoconstructeurs dat er ernstig moest gesleuteld worden aan de bestaande reeksen om nog te kunnen overleven.

Zo ook de grote 4 in Frankrijk.

Citroën had vooreerst al de trein gemist door op het Salon van 1929 zijn nieuw model, de C4F, nog een jaar achter te houden. Hij presenteerde er eigenaardig genoeg wel de C6F. Het jaar achterstand dat hij daardoor opliep kon hij niet meer goedmaken, en terwijl voor de anderen 1932 het jaar van de vernieuwing was, bleef hij sukkelen met de C4, die dan nog een zwaardere motor kreeg van 1767cc, en daarmee een 10pk was, maar toch slechts 32pk ontwikkelde.

Maar 1932 was ook het jaar waar in Frankrijk de 8pk de standaard werd, toen Peugeot zijn 301 lanceerde van 1465cc en 34pk. Daar voelde men de crisis een stuk minder, daar de goedkoop te produceren 201 nog vlot verkocht.

Toch waren ook daar de verkoopcijfers opvallend: van 43303 wagens in 1930 naar 28317 wagens in 1932!

Renault pakte het anders aan. Zijn 6pk, die vanaf 1923, samen met de KZ, het gros van de verkoop uitmaakte, was verouderd en na 1929 verlaten. Maar op hetzelfde chassis bouwde hij verder de Mona6, en vanaf 1932 de Mona4. Die kreeg een nieuwe motor van 1463cc die 30pk gaf en in de Celta4 nog tot in 1938 zou meehelpen om de productiecijfers boven deze van Citroën te houden.

Bij Chenard&Walker lag het anders. Daar had men vanaf 1927 een poging gedaan om een soort Franse General Motors te stichten, wat mislukte.

Allen begrepen dat de kopers kieskeuriger waren geworden en thans "waar voor hun geld" wilden. Om de weinig mogelijke kopers te lokken was dus iets opvallend nodig. En "stroomlijn" was plots de mode, dus daar moest rekening mee gehouden worden.

Jérôme Donnet was de eerste, die pas een nieuwe fabriek van 100 op 100 meter en 5 verdiepingen hoog had gebouwd, en er in 1928 en 1929 inderdaad 100 wagens per dag bouwde. Maar de crisis liet zich snel voelen, en hij had geld nodig.

In plaats van bij de banken te gaan lenen, gaf hij 20.000 aandelen uit van 500 Frank. Dezelfde fout die Citroën een paar jaar ervoor had gemaakt, want nu waren de banken kwaad om de gemiste lening, en dat was een gevaarlijk manœuvre, want die zouden later verdere leningen weigeren.

Als redmiddel greep Donnet naar een superwagen die alle wagens van de concurrenten jaren voorop was: een wagen met voorwielaandrijving en met de meest moderne technische snufjes, zodat hij weer de 100 wagens per dag zou halen.

Hij tekende in 1931 een contract met J-A Grégoire, die in korte tijd een gans nieuw chassis met voorwielaandrijving ontwierp met de 6-cilinder motor die gebouwd was door Sainturat, maar die 6-cilinder was echter veel te zwak. En het was deze Sainturat die later de motor voor de Citroën Traction ontwierp!

De onafhankelijke voorwielen werden gedragen door twee dwarse bladveren, die de vooras vervingen. De voorwielaandrijving was met Tractakoppelingen, en wagen reed meteen perfect zonder dat er aanpassingen nodig waren.

Maar Donnet beging, net als Chenard twee jaar later ook deed, de fout door het koetswerk van de normale wagens te gebruiken, doch door zijn lager chassis en langere motorkap zag hij er toch beter uit.

Er werden 4 prototypes gebouwd, en één werd in 1932 op het Salon te Parijs vertoond, maar door gebrek aan publiciteit bleef hij onopgemerkt. Het was helaas veel te laat om de zaak nog te redden, en op 21 december 1934 werd hij failliet verklaard. Dit op dezelfde dag als Citroën, en hun historie was merkwaardig genoeg gelijklopend: veel te ambitieus en rekenend op steeds betere verkoop, en mateloos geld uitgeven die ze niet hadden.

Hij verkocht zijn fabriek aan Pegozzi, die er jarenlang de Simca bouwde.

Later werd de fabriek zelfs nog opgekocht door Citroën, die er nog vele jaren onderdelen produceerde voor de 2pk.



↑ De nieuwe **Donnet** stond al op de catalogus van 1931 - 1932.

↓ De **Chenard T9T** uit 1934 was hypermodern met zijn voorwielaandrijving, tandreepbesturing, servoremmen, torsiestaafvering, 4 onafhankelijke wielen en 4 gesynchroniseerde versnellingen, maar het stroomlijnkoetswerk werd ook gebruikt op de normale chassis, wat een fatale vergissing bleek. Toch was de T9T lager en had geen treeplanken meer.

Van deze te dure wagen werden er dan ook slechts een tiental verkocht.



Chenard&Walcker wilde dus een soort General Motors stichten. Eerst werd contact opgenomen met Delahaye, die het wel zag zitten om gemeenschappelijke modellen te bouwen, die dan met een eigen kalender bij de respectievelijke verdelers zou verkocht worden. Maar de onderhandelingen bleven aanslepen, en het principe van “veel luisteren maar zelf weinig zeggen” hielp de zaak niet vooruit.

Er werden nog contacten gelegd met Unic, Rosengart, Donnet en Ariès, maar tenslotte kwam er niets van terecht. Unic trok zich snel terug, Rosengart, die van plan was om de Austin 7 in licentie te bouwen en zijn wagens door de verdelers van Chenard te laten verkopen, begon met een zelfstandig net, en Donnet haalde het dus niet.

Chenard&Walcker wilde toen met iets speciaals naar voren komen. Men bouwde de Mistral, een heel erg gestroomlijnde wagen, die op het Parijse salon van 1933 stond, maar gebouwd was op een klassiek bestaand chassis.

Ondertussen werkte Ir. Grégoire aan een revolutionair model, die de nieuwe Chenard met voorwielaandrijving moest worden. De nieuwe wagen kreeg de zijklepmotor van 2,5 liter en 55pk, maar wel 4 onafhankelijk afgeveerde wielen met torsiestaven. De 4-versnellingsbak schakelde perfect en de stuurinrichting werkte zeer zacht. De aandrijving was met Tracta koppelingen.

De nieuwe Chenard werd verkocht in 1934, helaas in het jaar waarin Citroën het principe van de voorwielaandrijving voor meer dan 25 jaar in een slecht daglicht stelde. Het grootste voordeel van de Chenard was dat hij perfect werkte, in tegenstelling tot de Citroën. En toch werd het geen verkoopssucces. Ook bij Chenard was de grote fout dat de wagens met achterwielaandrijving hetzelfde koetswerk kregen, zodat er vrijwel geen zichtbare verschillen waren, behalve dan de prijs.

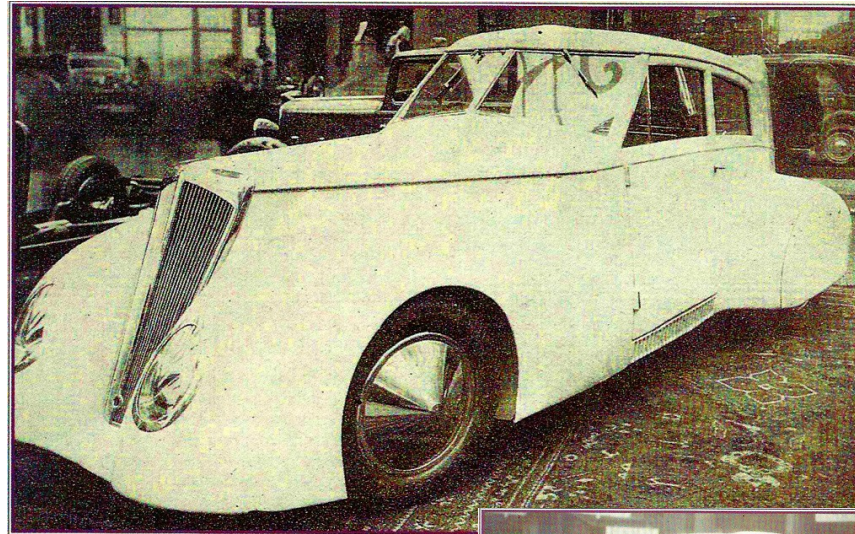
De carrossier Chausson bood hen een volledig stalen koetswerk aan, deze van de Matford, waarvan de persen aan hem toebehoorden. Het had een modern uitzicht en was goedkoper dan de eigen houten koetswerken. Maar Chausson eiste wel dat Chenard hem zijn eigen carrosserie- werkplaatsen verkocht. Een grove vergissing, want in 1936 kon Chausson reeds Chenard opsorpen, en na de oorlog ging deze op in de Peugeotgroep.

Mistral, de droomwagen van Chenard, was een futuristisch model dat in 1933 tentoongesteld werd op het Parijse Salon.

Dit was een project waar de stroomlijn ten top werd gevoerd. De wagen werd weliswaar gebouwd op een gewoon Aigle-8 chassis, maar voor het koetswerk nam men vliegtuigbouwer Pierre Mauboussin onder de arm. Het resultaat was dan ook een erg opvallend, maar onpraktisch model, dat wel de aandacht trok, maar zeker geen kopers. Het koetswerk had volledig gladde zijwanden, en de spatborden met ingebouwde koplichten reikten toe aan de grond. De voorzijde was breder dan de achterkant, zodat vooraan 3 personen konden zitten, en achteraan slechts 2. De achterwielen waren volledig afgedekt in een soort afgeknotte vleugels. Er was geen achterrait, en het dak liep uit in een vin, ter bevordering van de stabiliteit bij hoge snelheid. Met zijn 85pk kon hij meer dan 190km/h rijden! De normale Aigle 8 daarentegen haalde niet veel meer dan 120km/h...

Er werd slechts 1 exemplaar gebouwd die werd doorverkocht aan een amateur die de wagen grondig deed ombouwen, maar het resultaat deed veel af aan de zuivere stroomlijn.

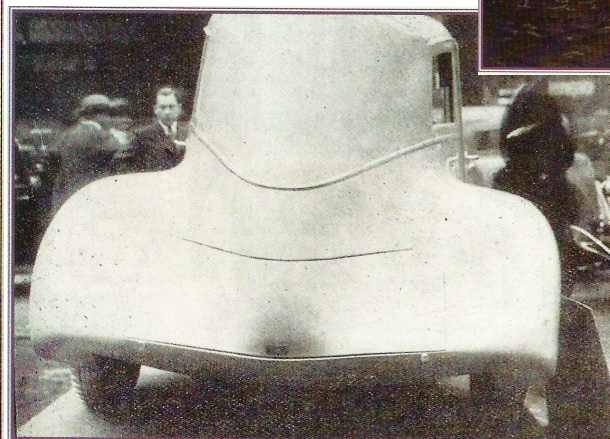
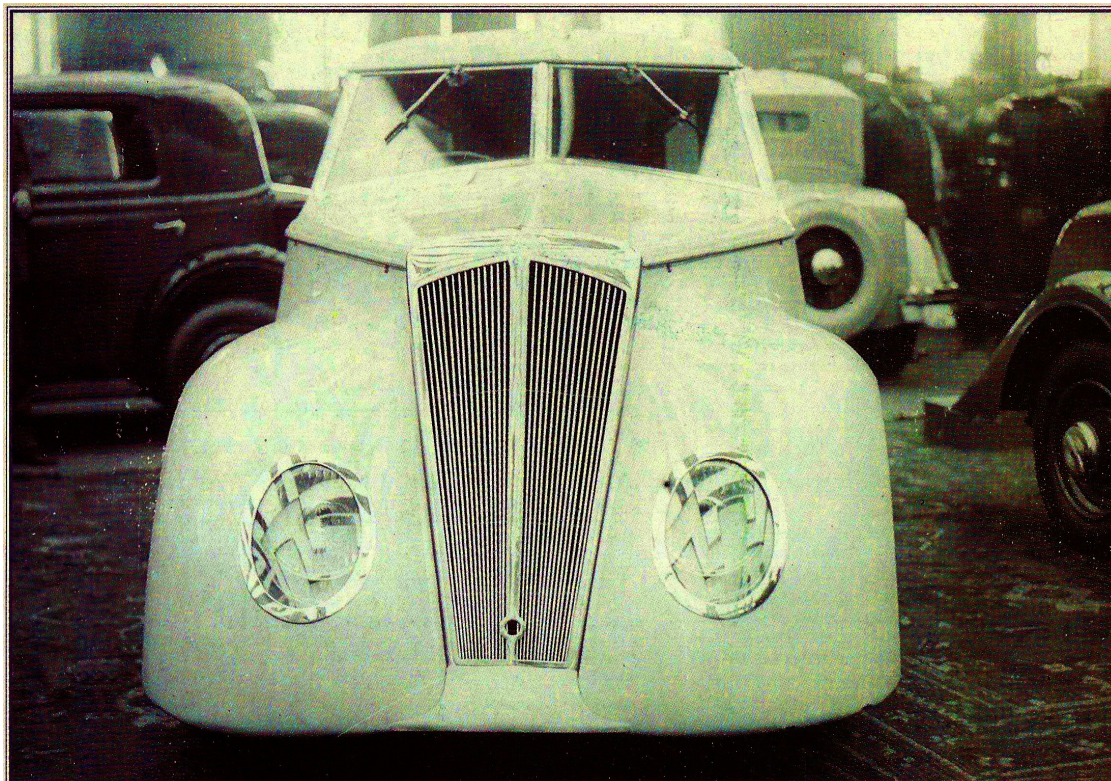
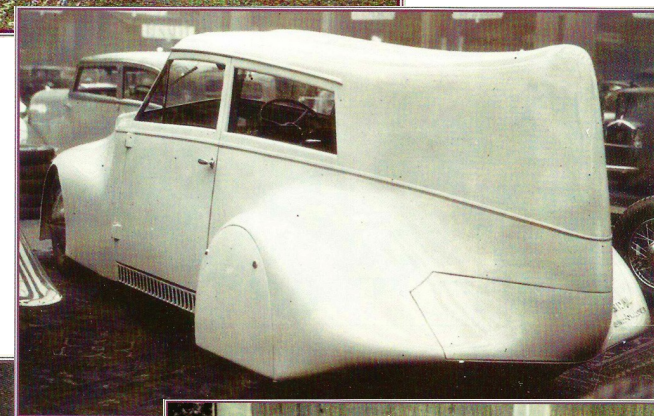
En in 1938 eindigde de Mistral roemloos bij een sloper...



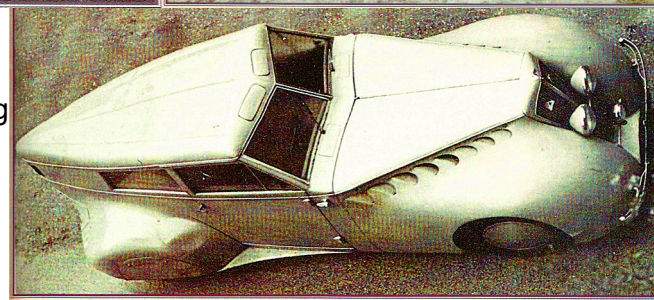
De Mistral stond op het Salon in 1933 kennelijk op een veelkleurig tapijt. Echt een exclusief document!

←

→ Langs achter gezien is duidelijk dat de zitruimte achteraan beperkt was. Het ontbreken van een achterrait was wel een handicap in een tijd dat een achteruitkijkspiegel ↓ niet in de mode was!



→ Na ombouw zag de voorzijde er met zijn losse koplampen jammer genoeg een stuk minder modern uit.



Peugeot deed het veel kalmer aan. De paniekstemming zoals bij de andere constructeurs liet hen koud, en ze keken eerst naar de concurrenten vooraleer ze met nieuwe modellen op de markt kwamen. Dit deden ze al in 1926, toen Citroën zijn 5pk Trèfle van de markt haalde, en Peugeot meteen zijn 5pk Quadrillette tot een heus echt wagentje liet evolueren. Dus toen Renault in 1929 besloot om zijn 6pk NN niet verder te bouwen, bracht Peugeot nog snel de 6pk 201 op het Salon van oktober 1929. Dit bleek meteen het begin van een langdurige reeks, die nu nog steeds verder duurt. Dit goedkoop model werd nochtans elk jaar aangepast aan de nieuwe technieken, zowel mechanisch als wat het koetswerk betrof. En toen ze in 1932 met de 8pk 301 op de markt kwamen, zaten ze meteen goed.

Toch werkten ze aan een futuristisch model, geïnspireerd op de Chrysler Airflow. De toekomstige 402 werd zeer grondig getest, en het was de bedoeling om die op het Salon van 1934 voor te stellen. Maar intussen hadden ze goed gezien welk drama er bij Citroën gebeurd was door voortijdig de Traction op de markt te brengen, waardoor ze wijselijk besloten om de presentatie van de 402 nog een jaar uit te stellen. Daardoor konden ze nog rustig een jaar langer testen doen, zodat ze op het Salon van 1935 een wagen konden presenteren die 100% in orde was en meteen de reputatie van het merk definitief vastlegden.

Hetzelfde zouden ze trouwens doen kort na de oorlog, toen ze nog een jaar wachtten om de 203 op de markt te brengen, waardoor ze opnieuw een wagen konden presenteren die volledig af was. Gedaan dus met de vroege kopers, die tot hun groot ongenoegen de plooiën moesten gladstrijken van onvoldoende uitgeteste modellen. Iets wat bijvoorbeeld de kopers van de eerste Ds'en wel nog te verwerken hadden, en het een eind duurde eer ze het vertrouwen terugwonnen.

Ook bij Renault had men de Frégate een jaar te vroeg gelanceerd, uit schrik dat door de oorlog in Korea er geen nieuwe modellen meer zouden mogen gefabriceerd worden. Het resultaat was een zeer goede wagen die echter nog teveel aan kinderziektes leed, waardoor het vertrouwen van het publiek nooit meer terug te winnen was.



Van een klein vierkant wagentje evolueerde de 201 tot een moderne middenklasser, zonder dat de cilinderinhoud veranderde. De koffer was eerst de klassieke koffer achterop, maar eindigde als een ingebouwd kofferdeksel, dat ook van buiten openging, wat in die tijd nog ongewoon was.

De nieuw 402 was een grote, gestroomlijnde wagen met een sterke motor. ↓ →



Onze Uitlaatgassen en de Luchtvervuiling.

Tijdens de verbranding van brandstoffen zoals benzine, wordt er, naast energie, normaal gezien water en CO₂ geproduceerd. Nochtans, wanneer de verbranding gebeurt in een zuurstofarme omgeving, ontstaat er een onvolledige verbranding met de vorming van CO. Deze CO of koolmonoxide is erg giftig, en kan de dood veroorzaken. CO₂, kooldioxide, is daarentegen niet giftig. En toch is het tegenwoordig wel het meest bekritiseerde uitlaatgas, als zijnde de veroorzaker van het broeikaseffect.

CO₂ ontstaat in de natuur door verbranding van organisch materiaal. Maar het begrip "verbranding" moet men breed zien, want alle levensprocessen zijn een vorm van verbranding. Daardoor ademen ook wij CO₂ uit, en hebben we CO₂ zelfs nodig om te ademen.

Maar er is meer, en nu gaan we even het pad van de plantkunde op om het beter te laten begrijpen:

De lucht bevat 0,03% CO₂. De planten en bomen zetten jaarlijks 1000 miljard ton CO₂ om door fotosynthese. Dit is het scheikundig basisproces van het leven op aarde.

De voedingsketen van planten bestaat uit twee fasen:

1: de lichtreactie, waarbij energie uit zonlicht wordt opgenomen door het bladgroen van de planten en omgezet in scheikundige energie.

2: de "donkerreactie", waarbij via een cyclus het koolstofatoom uit CO₂ met het water tot suiker wordt opgebouwd. De scheikundige formule ziet er zo uit: $6\text{CO}_2 + 6\text{H}_2\text{O} \rightarrow \text{C}_6\text{H}_{12}\text{O}_6 + 6\text{O}_2$ (C₆H₁₂O₆ is druivensuiker of glucose).

U ziet dus dat er 6 atomen zuurstofgas wordt afgescheiden. Terecht noemt men een bosrijke streek een "groene long".

Maar zonder CO₂ is zuurstofproductie dus niet mogelijk.

Voor een goede energieopbouw, en dus een goede groei van de planten, is de hoeveelheid CO₂ van groot belang.

Maar de 0,03% in de lucht is zeer weinig en beperkt de groei van de planten. Bij een CO₂-concentratie tot 0,1%, dus 30x zoveel als normaal, verhoogt de fotosynthese en worden de opbrengsten een stuk groter.

Voor de tuinbouwteelt in broeikassen worden daarom van die oliebrandkanonnen gebruikt om grote hoeveelheden CO₂ te produceren. Een verhoging van het CO₂-gehalte in de lucht zou dus bevorderlijk zijn voor de plantengroei.

En inderdaad, nergens groeit het onkruid beter dan langs de berm van de autostrade...

Tot zover deze les in plantkunde, alleen bedoeld om het milieuprobleem wat duidelijker te maken.

Maar dat koolmonoxide, de CO, schadelijk is, dat staat buiten twijfel. Onvolledige verbranding door een slecht trekkende schouw eist elk jaar nog tientallen mensenlevens, en je motor laten draaien in een gesloten garage is al even slecht. Maar bij een perfecte verbranding van benzine ontstaat geen CO. Beschouwen we de verbranding van de benzinesoort heptaan met de zuurstof uit de lucht: heptaan is een koolwaterstof, die dus bestaat uit koolstof (C) en waterstof (H), en dat verbrandt met zuurstof (O): $\text{C}_7\text{H}_{16} + 11\text{O}_2 \rightarrow 7\text{CO}_2 + 8\text{H}_2\text{O}$.

We zien dus dat als het resultaat van de verbranding, naast ontstaan van energie, er 7 moleculen CO₂ en 8 moleculen water ontstaan, op voorwaarde dat de molecule heptaan met 11 atomen zuurstofgas verbrandt. En als men weet dat 100 gram lucht gemiddeld 23 gram zuurstof bevat, kunnen we uit bovenstaande formule afleiden dat de ideale menging 15,3 gram lucht voor 1 gram benzine is.

In werkelijkheid is de verbranding nooit volledig, en als er te weinig zuurstof toegevoerd wordt, of te veel benzine, ontstaat er een deel CO in plaats van CO₂, worden er onverbrande koolwaterstoffen uitgestoten, en kunnen er eveneens, door de hoge temperatuur, stikstofdioxiden gevormd worden (NO_x). Laten we meteen opmerken dat de Nederlandse benaming "stikstof" wel erg ongelukkig gekozen is. In het Frans spreekt men van "neutrogène", wat er op wijst dat dit gas "neutraal" is en dus in de verbranding niet meespeelt.

Ook de benaming "zuurstof" is verkeerd, en stamt uit de tijd dat men dacht dat roesten, of meer algemeen oxideren, door inwerking van een zuur gebeurde, (van het Griekse oxus=zuur).

Maar goed, dit tussen haakjes. We hadden het over die stikstofdioxiden, de NO_x, waar de laatste tijd zo veel over gesproken wordt. De lucht bevat ongeveer 20% zuurstof en 80% stikstof. Die 80% van onze lucht speelt dus niet mee in de verbranding, maar wordt toch mee opgezogen in de motor en maakt de ganse cyclus mee. Bij temperaturen boven 1600°, dus bij zeer goede verbranding van benzine, ontstaat NO_x, stikstofdioxide.

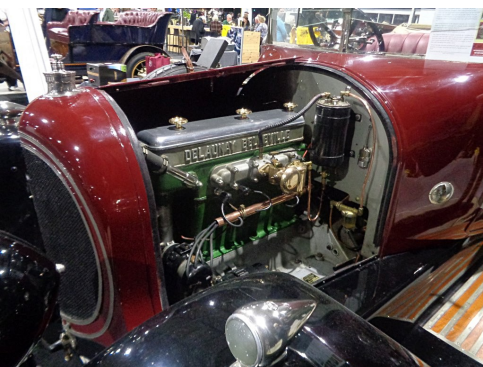
Dit gebeurt het meest bij de juiste verhouding lucht/benzine van 15,3/1, zoals we al hoger zagen. En dan is de vorming van CO en HC minimaal. De remedie is dus niet eenvoudig.

Waregem Expo.

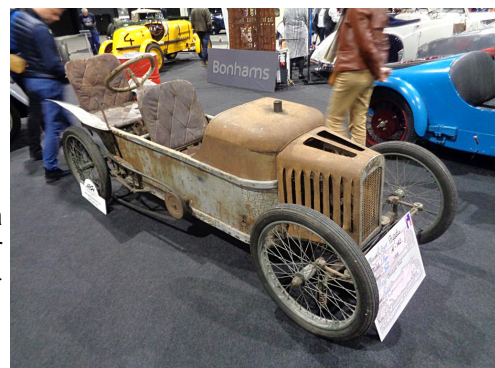
Op 29-30/11 en 1/12 ging in Waregem de oldtimerbeurs door, exclusief voor vooroorlogse wagens.

Wie er niet geweest is, heeft waarlijk iets gemist. Er stond een ruim aanbod van de prachtigste oldtimers, velen van voor de eerste wereldoorlog, en dit is tegenwoordig nog een zeldzaamheid. Hieronder ziet u een greep uit wat er te zien was.

Dit is het soort beurzen waar wij van dromen. Hopelijk komt er volgend jaar een tweede editie.



←
Delaunay
Belville



Bédélia
cyclecar
→



←
Overland



Belgische
d'Aoust
→



←
Hispano
Suiza



De Dion-
Bouton
→

In Memoriam.

Op 22 november overleed ons clublid Jacques Louwagie.

Jacques was al jarenlang clublid met zijn Minerva torpédo uit 1928, en steeds had hij er veel bekijks mee. Hij was er dan ook terecht fier op.

Jarenlang was hij een trouw deelnemer aan onze uitstappen, en altijd was hij tevreden.

Jammer genoeg kreeg Jacques af te rekenen met gezondheidsproblemen, maar toch hield hij er nog steeds aan om met ons mee te rijden.

In augustus deed hij nog graag mee in Blankenberge, maar helaas verslechterde zijn toestand, en op 22 november is hij dan overleden.

Hij had een gevuld leven en werd 72 jaar oud.

Met Jacques verliezen we alweer een clubvriend, die een leegte zal nalaten in onze rangen.

