



Nr.1. januari 2020.



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.

Januari is traditiegetrouw de maand van de nieuwjaarswensen. En de traditie in ere houdend, beginnen we ook dit jaar met u allen het beste te wensen voor 2020.

Vooreerst een goede gezondheid, want dat is toch steeds het voornaamste, willen we nog veel aangename uitstappen meemaken. Maar natuurlijk wensen we ook veel gezondheid toe aan uw oldtimer, zodat die ons nog vele jaren probleemloos mag rondvoeren. En we wensen u ook nog ...tja, eigenlijk alles wat u maar kunt bedenken!

Thans zitten we midden in een kalme periode, maar er zijn toch hier en daar wat beurzen om te bezoeken.

Intussen kunt u rustig van de artikels in dit tijdschrift genieten, dat aan zijn 33e jaargang in deze vorm toe is.

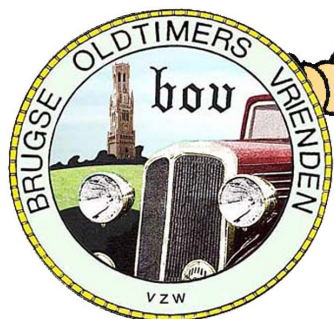
En toch ligt het begin van het rittenseizoen niet zo ver meer van ons, voor je het weet rijden we weer.

Er zijn dit jaar nogal wat veranderingen op komst die onze oldtimerwereld kunnen bedreigen. Maar voorlopig worden we er in Brugge nog van gespaard.

Ons programma voor 2020 staat inmiddels vrijwel vast, en we zullen er echt wel voor zorgen dat alles naar wens verloopt.

En met dit voornemen voor ogen wens ik u dan ook voor 2020 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. Chimpansee is chauffeur.
5. Openbaar vervoer.
6. Baby Cars voor \$200.
7. “ “ “ “
8. Nieuwjaarswens.
9. “ “
10. Franse auto-industrie jaren '30.
11. “ “ “ “ “
12. “ “ “ “ “
13. “ “ “ “ “
14. “ “ “ “ “
15. “ “ “ “ “
16. Vrolijk kerstfeest.

Inlichtingen:

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





“naar huis, James!” - Chimpansee is chauffeur.

Modern mechanix, september 1929:

“Geef gas, ik ben al te laat”. Dat is wat de eigenaar van deze wagen zegt tegen zijn chimpansee, die echt met de auto kan rijden en perfect de instructies begrijpt. James, die zo genoemd werd om zijn kunsten aan te tonen, zit trots in de chauffeursstoel en voert de wagen door het verkeer.

Hij leerde dit door naar zijn baas te kijken. Op zekere dag klom hij in de auto en reed ermee weg. Iedereen dacht om de wagen ergens tegen een boom of in de gracht terug te vinden, maar de nieuwe chauffeur keerde terug naar huis en parkeerde voor de deur.”

Naïeve mop uit het Amerika van de jaren '20. Maar een maand later brak de grote crisis uit, en had men nooit meer zin om met zulke onzin te lachen...

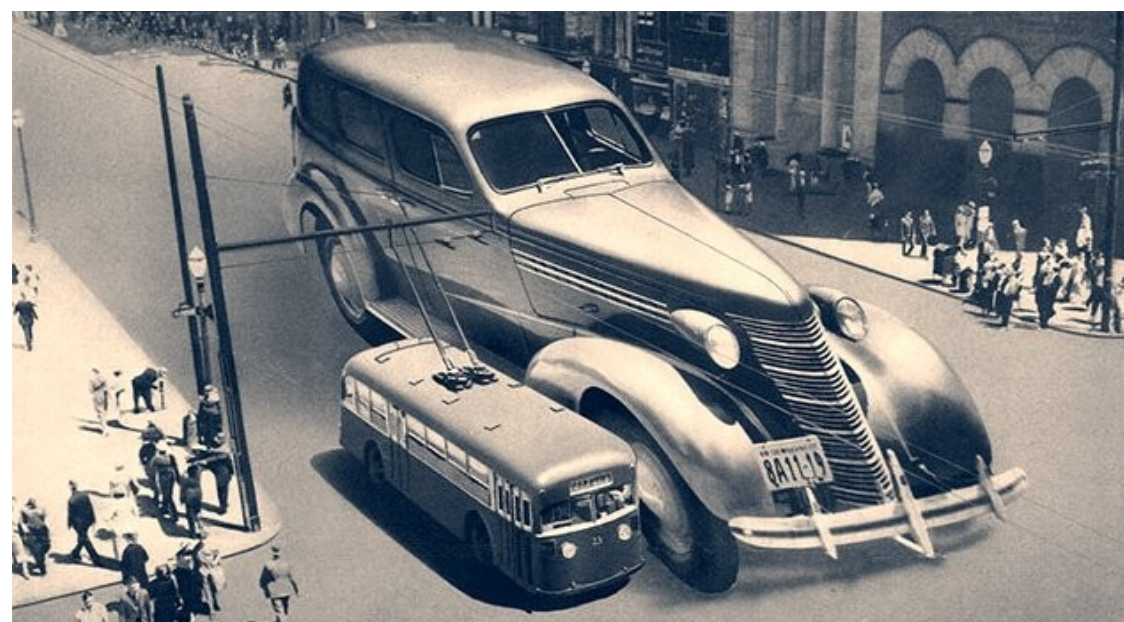
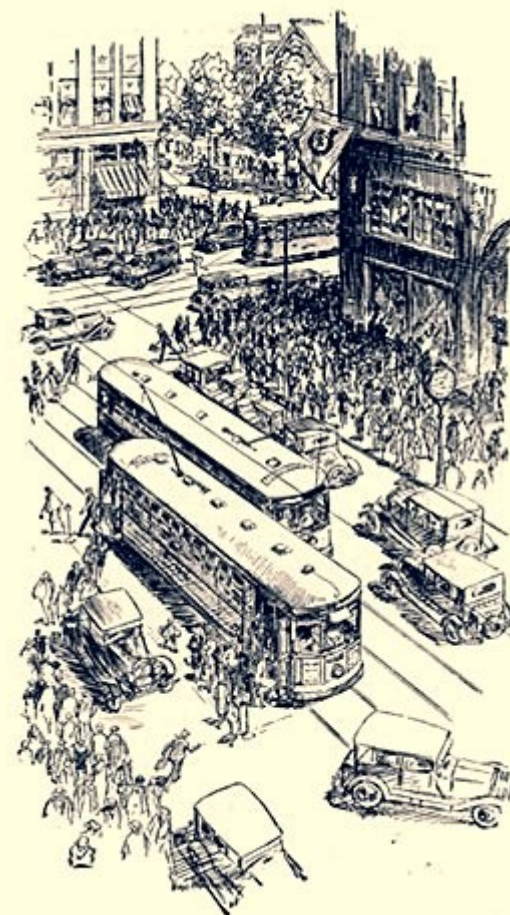
Openbaar vervoer.

In de jaren '20 promove men al het openbaar vervoer met de elektrische tram in de steden:

“In 30 van onze grootste steden vervoeren de trams meer dan 30 miljoen passagiers per dag. Het ware onmogelijk om hen allen op de nauwe voetpaden te krijgen”. →

Ook in 1936 was men al bezig met uw *ecologische voetafdruk*: “1 trolleybus vervoert al de personen die in 24 auto's rijden, en minstens 10 maal meer ruimte innemen op de weg. Als iedereen zijn auto zou gebruiken, zouden de straten verstopt raken.” ↓

(2x een reclame van General Electric).



Baby Cars voor \$200.

Modern Mechanix, november 1929:

"'s Werelds kleinste auto is een 1m52 lange coupé met een luchtgekoelde viercilindermotor die 4,7 liter benzine gebruikt per 100km. Deze kleine wagens kunnen in de nabije toekomst gebruikt worden om kleinere en goedkopere vliegtuigen te slepen. Het wagentje moet \$200 kosten (*tegen \$500 voor een A-Ford*), en men kan de verzendkist gebruiken als garagebox!

Men moet niet veel verbeeldingskracht hebben om een van deze miniwagentjes een klein vliegtuig te zien slepen naar een vliegveld, waar de eigenaar zijn wagentje parkeert en dan verder vliegt met zijn vliegtuigje.

Alhoewel de baby wagen zelfs kleiner is dan de kleine Europese wagens, is de wagen duidelijk anders dan andere auto's. Hij heeft geen chassis en elk van de vier wielen zijn onafhankelijk bevestigd aan het versterkte koetswerk. Er zijn geen assen in de normale betekenis van het woord. In plaats van veren zijn rubber banden gebruikt, zoals bij ophanging van vliegtuigen. Deze stroken bestaan uit rubber onder spanning en gebruikt als ophanging voor vliegtuigwielen, zodat elk wiel de bulten in de weg onafhankelijk van de anderen kan opvangen. Deze rubberen banden zijn goed voor 40.000km en kunnen eenvoudig voor een paar Cent vervangen worden."

November 1929 was wel een erg ongelukkig moment, en best dat er niets van terecht gekomen is. Nooit meer in de file met je auto: leuk, maar als iedereen in de lucht hangt, wordt het pas een gekkenhuis!

→

Alhoewel, wil je op familiebezoek gaan als het op de weg te druk is, dan kun je nog altijd rustig landen met je helikopter in de tuin van oma! (1947)



Mini-auto sleept een mini-vliegtuig.
De verpakking kan dienst doen als garagebox.
Van recyclage gesproken!

→ Deze vliegende Corvair was te zien op de kft van Mechanix Illustrated in september 1949. En hij heeft echt gevlogen!



Druk vliegverkeer boven de steden in het jaar 2000. En meteen auto-vrije straten! De verkeersagent kon alles in goede banen te houden.





WIJ WENSEN U VOOR 2020 EEN RIJKGEVULD JAAR TOE

Franse auto-industrie in de jaren '30.

Citroën kon dan wel de grootste Franse fabrikant zijn, maar financieel gezond was hij toch nooit. Vooreerst leed Citroën aan grootheidswaan, en droomde ervan om steeds meer en meer auto's te verkopen. Hij verdiende misschien veel geld, maar gaf er nog meer uit aan reclame en immense gebouwen.

Daardoor raakte hij verschillende malen in de handen van de banken, die dan controle uitoefenden op zijn uitgaven, zodat de schulden afgelost raakten en de schatkist weer vulde. Maar zodra hij uit de greep van de banken kwam, begonnen de buitensporige uitgaven opnieuw, en raakte hij weer in geldnood.

Na een moeilijke start in 1919 raakte hij met de hulp van Lucien Rosengart snel aan de top, en het duurde 3 jaar eer hij de macht kon overnemen. En dan begon hij met geld te smijten. Maar het vergif sloop de fabriek echt binnen in 1924, toen hij de patenten van Budd kocht om zijn "toute acier" te bouwen. Daardoor raakte hij in financiële problemen, die hij nooit meer opgelost kreeg.

Dit geheel stalen koetswerk was wel modern en snel én goedkoop te bouwen, maar daartoe waren zeer kostbare mallen en machines nodig, die alleen rendabel waren als men voldoende koetswerken kon bouwen. En Citroën verkeek zich op de Amerikaanse markt: daar waren de productieaantallen veel hoger, en kon men de zware kosten afschrijven.

En toen in 1926 de nieuwe B14 moest verschijnen, waren er belangrijke investeringen nodig. Hij wilde geen geld van de banken, want die zouden dan in de beheerraad mee zetelen, en de controle van Rosengart in het geheugen, deed hem naar een alternatieve methode overschakelen: zelf aandelen verkopen.

Hij had 250 miljoen nodig, een waar fortuin in die tijd. En hij wilde in twee maand tijd die som ophalen. Zijn redenering was simpel: er zijn in Frankrijk 250.000 eigenaars van een Citroën. Als iedereen tweebonnen van 500F koopt, is de som binnen!

Plus dat hij nog 7,5% interest beloofde, plus nog deelname in de winst! En tijdens deze twee maanden hielden alle bedienden, agenten, inspecteurs en verkopers zich uitsluitend bezig met de verkoop van die aandelen.

Maar hierbij haalde hij zich de woede van de banken op zijn nek, en dit zou hem later duur te staan komen. Doch na twee maand werd de inschrijving afgesloten. Men sprak van een enorm succes, zonder cijfers te noemen. Er zou 150 miljoen opgehaald zijn, wat toch opmerkelijk is als men denkt dat dit door onervaren mensen gebeurd is. Maar daartegen staan de enorme kosten van de publiciteitscampagne die hij gelanceerd had, en vanzelfsprekend ook de autoverkoop die twee maand had stilgelegen. Komt daarbij nog dat de uitbetaalde interesten buitenmatig waren. Doch Citroën vond dat de toekomst dit wel zou terugbetalen. Hij bouwde 400 wagens per dag, soms zelfs 500. En morgen zou hij er 1000 verkopen! Maar weldra was het 1929 met de grote crisis, en hij zou nooit meer 500 wagens per dag halen... Het opgehaalde geld bracht slechts tijdelijke redding, en weldra deden geruchten de ronden dat General Motors de zaak zou overnemen. Men sprak zelfs van Ford.

Maar in juli 1927 moest Citroën hulp vragen aan de Banque Lazard, die meteen de plaatsen innamen in de beheerraad.

Zo kon in 1928 de C4 op de markt komen, en ondanks dat er zo veel mogelijk machines voor de B14 behouden werden, was het toch een enorme investering. Doch de verkoop draaide goed, en de bezuinigingsmaatregelen opgelegd door de Banque Lazard zorgde er voor, dat er weer veel geld in de kas kwam.

Maar het was erg onverstandig van Citroën door op het Salon van 1929 zijn nieuw model, de C4F, nog een jaar achter te houden. 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 en bracht eind 1933 de Rosalie op de markt, eigenlijk maar een opgewarmde C4.

Doch intussen had hij op 15 november 1930 opnieuw de macht overgenomen, en de vertegenwoordigers van de bank buitengezet, zodat hij weer alleenheerser was en zijn geld opnieuw mateeloos kon verkwisten.

In 1931 had hij een studiereis door Amerika gemaakt en bij Budd een totaal nieuwe wagen ontdekt. Deze was gestroomlijnd, wat nog speciaal was in die tijd, had een zelfdragend koetswerk, een aluminium V-8, en voorwielaandrijving.

Budd had die reeds aan de Amerikaanse merken aangeboden, maar niemand hapte toe om aan zulk gewaagd project te beginnen. Maar Citroën had meteen belangstelling, en wilde met een gans nieuwe wagen de concurrentie enkele jaren voor zijn.

Hij liet onmiddellijk een kleine sportieve wagen met voorwielaandrijving tekenen en twee prototypes bouwen. In de herfst van 1932 reden die al op de testbaan van Montlhéry. De resultaten waren bevredigend, maar bij zware proeven kwamen heel wat gebreken naar boven. En dit was opzettelijk, want in een tijd dat de sterkte nog niet met de computer berekend werd, bouwde men opzettelijk te licht; men kon de gebroken onderdelen dan versterken. Als men meteen sterk genoeg bouwde, liep men het risico dat het resultaat te zwaar zou worden...

Doch voor Citroën zag de toekomst er somber uit, en het einde kwam in zicht. De grootste oorzaak lag bij Louis Renault, die wist dat Citroën altijd het grootste en het beste wou.

Nu had Renault op het eiland Seguin een nieuwe fabriek gebouwd, de grootste, mooiste en modernste van Europa.

Alleen in Amerika bestond zijns gelijke.

Renault nodigde Citroën uit om zijn nieuwe fabriek te bezoeken. En Citroën trapte in de val.

Citroën wilde te voet de fabriekshallen bezoeken, maar Renault lachte hem uit. Bij Renault had je daarvoor een auto nodig!

Renault voerde Citroën over de brug over de Seine, die hij zelf naar het eiland Seguin had laten bouwen, ondanks het verbod. Maar Renault stond boven elk verbod.

Citroën, de autokoning, voelde zich vernederd.

Zijn bestaande installaties zouden voldoende geweest zijn om minstens 500 Traction per dag te vervaardigen. Maar ze voldeden hem niet meer. Hij zou een nieuwe fabriek bouwen, groter, mooier, moderner dan die van Renault.

Begin 1933 sloopte men 30.000m² aan werkplaatsen en bouwde men in 5 maand tijd een fabriek van in totaal 120.000m² werkruimte. En dit alles op krediet, want Citroën bezat geen frank en zat tot over zijn oren in de schulden!

Maar 1934 begon slecht: een grote stock oude modellen, en matig verkopende nieuwe modellen.

Doch op 24 februari 1934 kwam de zwaarste slag: de banken verminderden met 10% het in december toegestane krediet om deze moeilijke periode te overbruggen.

Tot overmaat van ramp waren de problemen met de Traction uitgelekt, en de concurrentie spaarde zich geen moeite om deze geruchten verder te verspreiden.

De automatische versnellingsbak was het grootste probleem, en iedereen wist dat die niet zou werken. Maar Citroën wilde naar geen rede luisteren, en een grote fabriekshall stond al vol dure machines, die nooit zouden gebruikt worden.

De vroegtijdige lancering van de Traction in mei 1934 was dan ook een ramp. Maar Citroën zette door. Ook toen de crisis die hem fataal dreigde te worden al onomkeerbaar leek, kocht hij nog een optie op uitgebreide gronden in Gennevilliers om er een staalgietery te bouwen!

Intussen kreeg hij de steun van Michelin, zodat de banken hem nog krediet gaven.

Maar toen het bankroet dreigde, zocht hij opnieuw hulp bij de grootste schuldeiser, Michelin. Maar ook daar viel het verdict: bankroet. Dus werd op 21 december 1934 Citroën officieel bankroet verklaard, en nam Michelin de zaak over.

Zonder de steun van Michelin, met banken die nog verder krediet weigerden, met leveranciers die het vertrouwen verloren hadden en verdelers met een onverkoopbare stock, was Citroën verloren. Tevergeefs poogde hij nog tot een overeenkomst te komen met zijn schuldeisers.

Dan waagde Citroën de ultieme kans: de Staat. De president, die een vriend was van Citroën, moest echter weigeren. De Staat kon geen bedrijven in moeilijkheden helpen, want dat zou een precedent scheppen.

Na het vertrek van Citroën liet de president Renault bij zich roepen, en stelde hem voor de Citroënfabriek over te nemen. Maar Renault weigerde. Gans de zaak leek hem veel te ingewikkeld. En hij zag graag de val van Citroën.

Maar Citroën leerde één les: de meeste vriendschappen blijven alleen duren zolang men niet te veel van elkaar verlangt. Het werd hem een dure les.



↑ Hiermee begon het: het show-model van Budd uit 1931 met zelfdragend koetswerk en voorwielaandrijving. Voor 1931 was dit inderdaad een bijzonder modern model, toen de wagens nog "vierkant"



→ Officiële foto's van het (bijna) definitieve model. De wielnaven zijn nog totaal afwijkend, maar voor de rest lijkt het toch al op het productie-model.



→ Unieke foto van een eerste proef-model. Op deze foto van slechte kwaliteit ziet men de korte spatborden met primitieve schorten. Ervoor ziet men nog een gedeelte van het tweede proefmodel waarvan de achterkant toch nog een stuk rechter was.



→ Dezelfde wagen in de sneeuw. De spatborden komen veel lager en zouden tot achter de schokbreker komen. Misschien wel iets moderner, maar een stuk minder elegant op een wagen die een sportieve aanblik moest hebben.

↓ Wagens van de voorserie tijdens een proefrit ergens in een Frans dorpje.

