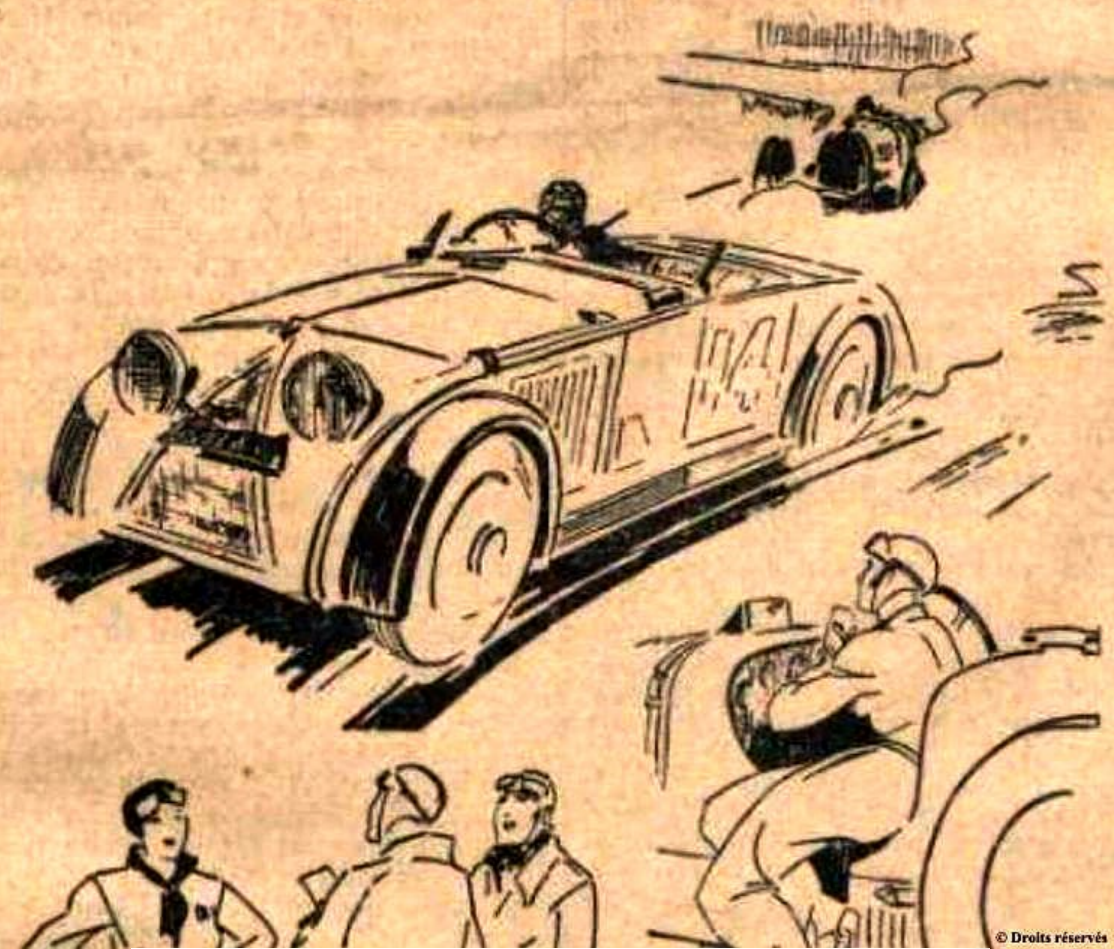
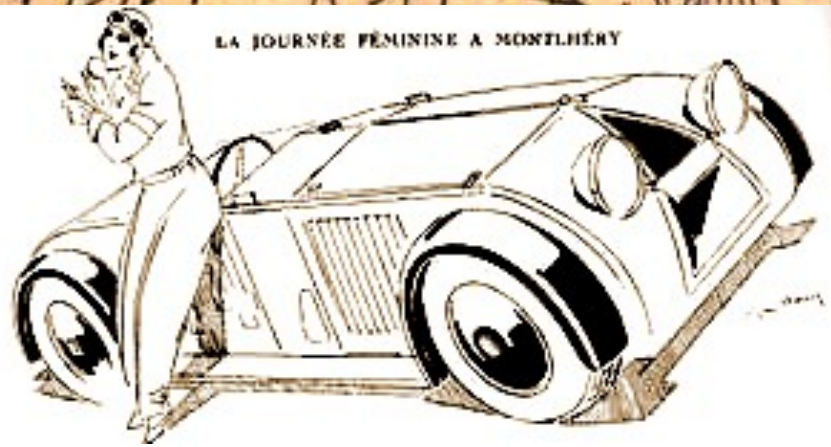


LA JOURNÉE FÉMININE DE L'AUTOMOBILE

cet après-midi, à Montlhéry



© Droits réservés



Nr.2. februari 2020.



bpost

PB-PP
BELGIË(N) - BELGIQUE
P002659

Brugse Oldtimers Vrienden

Maandelijks tijdschrift van de BOV
V.u. en redactie: Eric Vandamme
Joseph Wautersstraat 62, 8200 Brugge
Afgiftekantoor: 8200 Brugge Mail



• Bugatti 32 Tank ponton 1923 •

Editoriaal.

Nu de donkerste dagen alweer bijna voorbij zijn, kunnen we ons voorbereiden op het nieuwe seizoen.

En hiermee zijn we dan meteen ons nieuw werkjaar begonnen, en het zal niet zo lang meer duren eer we terug kunnen starten met onze uitstappen, want binnen een paar maanden zijn we weer bezig met rijden.

De tijd gaat inderdaad snel!

Er valt komend seizoen alweer heel wat nieuws te beleven, ideaal dus voor leden die graag eens iets anders meemaken, andere mensen ontmoeten, en nieuwe locaties verkennen.

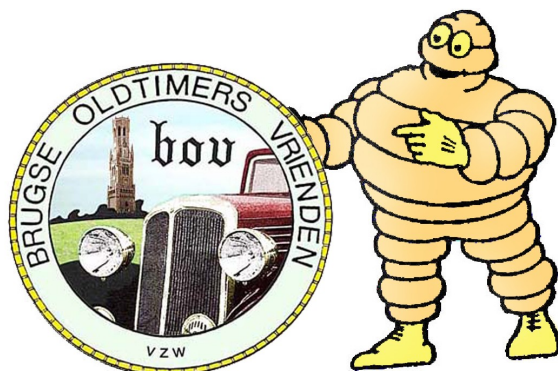
Hopelijk treffen we weer een even droog seizoen als vorig jaar, zodat we met even veel plezier als vorige jaren ongestoord kunnen verder rijden.

Tijdens de jaarlijkse interclubvergadering werd door de Brugse clubs afgesproken om niet meer deel te nemen aan Auto-Retro te Roeselare.

Intussen is het wat komkommertijd, en kunt u in dit blad rustig genieten van een stuk autogeschiedenis over het pontonkoetswerk, en kennismaken met wat leuke beelden uit het verleden.

En in de hoop dat u er met zijn allen van geniet, wens ik u 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. Rijden op koeienmest.
5. “ “ “
6. Chenard & Walcker.
7. Guillaume Busson.
8. “ “
9. “ “
10. Pierre Delcourt.
11. “ “
12. “ “
13. “ “
14. Maurice Prévost.
15. “ “
16. Journée Féminine.

Inlichtingen:

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



Rijden op koeienmest.

Popular Mechanix, september 1949:

“Een oud gezegde vertelt ons dat de rijkdom van een boer gemeten kan worden aan de hoogte van zijn mesthoop. Dit gezegde is vandaag in Duitsland dichterbij de waarheid dan ooit.

De Duitse uitvinder Harnisch heeft een eenvoudig toestel uitgevonden dat mest omzet in brandstof. En deze brandstof wordt gebruikt om auto's en tractoren aan te drijven, en ook voor huishoudelijk gebruik.

Het idee om mest als brandstof te gebruiken is niet nieuw. Koeienmest werd daartoe al duizenden jaren gebruikt in Indië en Afrika. Nog tot 1912 gebruikten veel steden gaslantaarns op gas uit de riolering.

De nieuwe *Bio-Gas Generator* bestaat voornamelijk uit een septicische tank, maar met twee toevoegingen. De eerste is een mest versnipperaar waar de ruwe mest doorstroomt. De tweede is een verwarmmer die de gisting van de mest versnelt. Die verwarmmer gebruikt biogas, maar slechts 1% van de opbrengst.

Het gas dat zodoende bekomen wordt bevat 60 tot 80% methaan, een brandstof met een hogere calorische waarde dan benzine. Het overige gas is CO₂ dat uitgefilterd wordt tijdens de verwerking.

Het methaan stroomt rechtstreeks langs buizen naar het kookfornuis. Doch wanneer het gebruikt wordt voor auto's of tractoren, wordt het samengeperst in metalen cilinders.

De generator levert gebruiksklare methaan binnen de 12 uur na de lading. Mest van één koe geeft genoeg methaan voor een gewoon kookfornuis.”

Na de oorlog duurde het inderdaad nog jaren eer de brandstofvoorziening weer op normaal peil was, zeker in Duitsland. Dit was dus een noodoplossing. Doch thans zou dat niet meer kunnen: methaan is nog een veel sterker broeikasgas dan CO₂, dat men toen gewoon deed ontsnappen. Maar toen waren de winters nog koud, en konden de mensen alleen maar dromen van en hopen op een klimaatopwarming!



↓ Deze driewielige Tempo bestelwagens kan een ganse dag rijden zonder de gaszak te moeten bijvullen.



↑ Lichtgewicht gastank verschaft goedkoop vervoer. En, wat belangrijker is, het is verkrijgbaar!
← Koeienmest methaan tanken aan een pomp ergens in de stad.



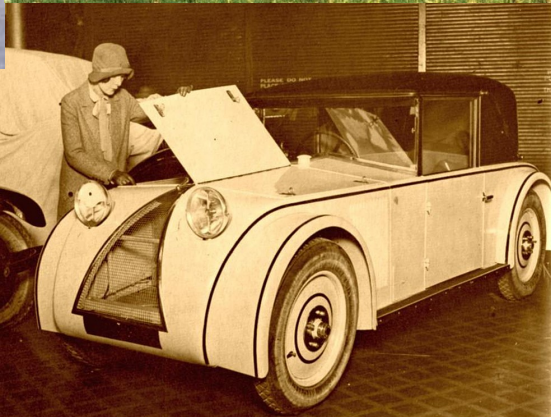
↑ Vertrouwd straatbeeld uit Munchen: stadsbussen met de methaan aanhangwagens die hun werking niet verstoren. Doch ze zijn vrijwel groot genoeg om een ganse koe in te vervoeren!

Chenard & Walcker “Tank”.

Chenard & Walcker was in de jaren '30 gekend om zijn wedstrijdwagens. Zo wonnen ze de eerste 24h van Le Mans in 1923. Daaruit ontstond de Y8 “Tank” met zijn super gestroomlijnde pontonkoetswerk, in navolging van Bugatti, dat wat deed denken aan de tanks uit de eerste wereldoorlog. Met zijn 1495cc-kopklepmotor was het een geducht wagentje op het circuit, maar ook een gewild dameswagentje.

↓ De Tank was een populair sportwagentje, doch zijn breed koetswerk met smalle aluminium treeplanken maakten hem vrij lomp, en het stroomlijngoetswerk was te modern om bij het publiek aan te slaan. Linksonder een wedstrijdversie met v-vormige voorruit en verstralers achter de kalender.

Er was één groot nadeel, te zien op de foto rechtsonder: de motor was alleen bereikbaar langs deksels bovenaan de neus, een probleem in de tijd dat nog regelmatig moest bijgesteld worden...



Guillaume Busson.

Guillaume Busson is heden vrijwel vergeten, maar hij was een vermaarde luchtvaartpionier. Hij behaalde in 1910 zijn vliegbrevet en was testpiloot voor verschillende vliegtuigbouwers.

Grote roem behaalde hij op 13 februari 1911 toen hij met een Déperdussin met 100pk Gnome stermotor een vlucht van 100km met een passagier in één uur tijd aflegde. Dit was toen een spraakmakend record, in een tijd dat vrijwel elke week records sneuvelden. Helaas kreeg hij het jaar daarop een ernstig ongeval, en moest lang revalideren, maar toch was hij tijdens de oorlog een vermaard vlieger.

Na de oorlog schakelde hij over naar de automobielwereld, en door zijn ervaring met vliegtuigen was ook hij er zich van bewust dat stroomlijn de prestaties bevorderde.

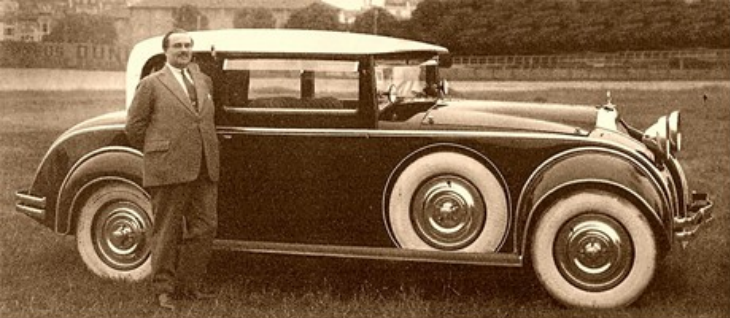
Hij begon in 1924 een carrosseriebedrijf in Nanterre en tekende koetswerken waar de vloeiende vormen van vliegtuigen tot hun recht kwamen. Daardoor kreeg hij speciale bestellingen, en de meeste van zijn ontwerpen werden slechts op één exemplaar gebouwd.

In zijn beginjaren bouwde hij veel op Citroëncassis, maar zijn reputatie groeide, en steeds rijkere klanten bestelden bij hem een koetswerk. Zo carrosseerde hij o.a. verschillende Delages, en zelfs een Rolls Royce.

Tegen het einde van de jaren '20 werd de voorzijde meer en meer afgerond, opvallend vergelijkbaar met de Y8 “Tank” van Chenard & Walcker. Ook een koerswagen, de “Coupé Martines”, met zijn twee motoren op een rij, kreeg een Busson-koetswerk.

In 1929 bouwde hij zijn “ideale koetswerk” op een Citroën C6 en een Delage. Hij won er de “Concours de Carrosserie” mee en schaarde zich ermee in de rij van de groten.

In 1933 verenigde hij zich met de carrossier Gaston Grümmer om een aerodynamisch koetswerk te tekenen, de “Aeroprofil”, die opviel door zijn hoge voorruit, en de volgende jaren op heel wat concours d'élégance te zien was. Doch zwaar getroffen door de crisis, gaf hij zijn bedrijf op en ging werken voor Tubeauto, voor wie hij nog heel wat speciale koetswerken bouwde.



Guillaume Busson fier naast zijn Citroën C6 waarmee hij de "Coupe de l'originalité" won. De losse koplampen verstoren de vloeiende lijn.



↑ Busson-Grümmer aeroprofile ↑

↑ Busson-Chenard Y8 Tank ↑

↓ Busson-Martines met twee motoren op een rij en lange motorkap ↓
Daaronder de Rolls-Royce 20HP uit 1928 met stroomlijnkoetswerk.



↑ De evolutie van het pontonkoetswerk: Links een Citroën C6 met de koplampen los erop; daarboven een Chenard waar de koplampen al wat verzonken zijn; rechtsonder een andere C6 met aangebouwde koplampen en een kalender voor de radiator, en daarboven een Delage waar de lampen echt verzonken zijn. Op eenzelfde koetswerk geeft dit een veel beter en moderner uitzicht, maar echt mooi was het toch nog niet! Busson behaalde met zijn C6 wel de beker van de originaliteit tijdens de Concours d'élégance van l'Auto in 1929.

↓ Eveneens op een chassis van een C6 bouwde hij deze koetswerken, die de normale neus kregen maar het brede koetswerk en verzonken reservewiel. De open wagen heeft eigenaardige schorten aan de voorspatborden.



Pierre Delcourt.

Pierre Delcourt is een begenadigd uitvinder die tussen 1918 en 1960 meer dan 200 uitvinderbrevetten kreeg.

Geboren in 1898, treedt hij tijdens de eerste wereldoorlog in dienst van het studiebureau van vliegtuigbouwer Henriot. Hij maakt er de snelle vooruitgang van de techniek mee en raakt gefascineerd door de stroomlijn, die voor hem noodzakelijk is om hoge snelheden te kunnen bereiken.

Na de oorlog blijft het idee hem vasthouden, en in 1927 begint hij met modellen uit te testen in de windtunnels van Saint-Cyr en in de labo's van Eiffel. Hij is van mening dat wat kan voor een vliegtuig ook moet kunnen voor een auto. En aërodynamisch betekent afgerond met zo weinig mogelijk luchtweerstand.

Zijn prototype lijkt op een druppel met het dak gebogen als de bovenzijde van een vliegtuigvleugel, en de hellende voorruit bestaat eerst uit 3 delen en lijkt op de voorruit van een vliegtuig.

Hij wil dat zijn wagen licht, sterk, gemakkelijk te herstellen, en indien mogelijk comfortabel en stil is.

De gebruikte technieken zijn deze van in de luchtvaart: een licht houten constructie bekleed met een laag geperst karton en een dak uit gelakt zeildoek. Dus licht, goedkoop, en toch stevig.

Maar ondanks zijn vooruitstrevende ideeën blijft hij met beide voeten op de grond: in tegenstelling tot die zogenaamde "beroepsuitvinders" die de ganse auto willen heruitvinden, beperkt hij er zich toe om zijn koetswerk op een bestaande basis te bouwen. Daartoe koopt hij bij Citroën een rijdend chassis van een C4 en presenteert in 1930 zijn "Vent Debout".

Dit totaal nieuw concept is niet alleen gestroomlijnd en licht, hij heeft ook koplampen die meedraaien met het stuur, zijdeuren zonder middenstijl die te samen opengaan als de voorste deur geopend wordt, binnenliggende treeplanken en een bagagekoffer in het koetswerk, hellende voorruit en een achteruit rijlicht.

In een tijd dat alle wagens nog vierkant waren blijft hij met zijn 32 uitvinderbrevetten op zijn wagen een opvallende verschijning, en hij is dan ook laureaat tijdens de Concours d'Elégance in het Parc des Princes in 1930.

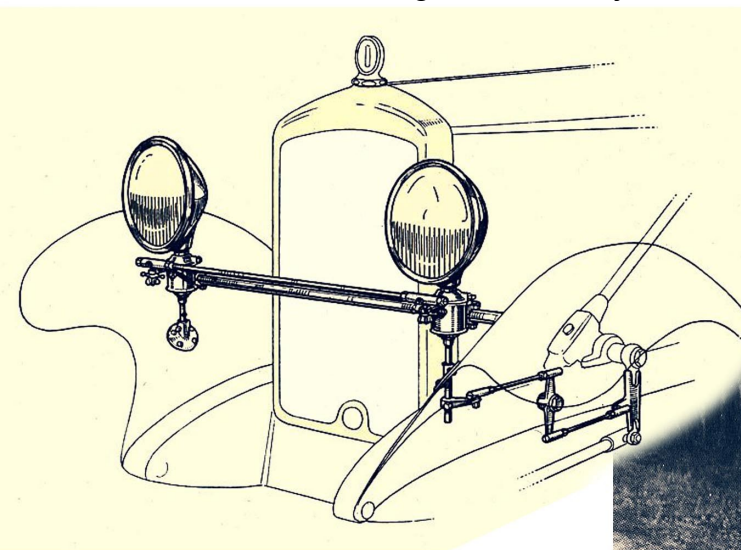
Ondanks zijn koetswerk uit geperst karton blijkt de wagen erg stevig en wordt gebruikt tot in 1940.

Maar bij het uitbreken van de oorlog wordt het chassis verkocht en het koetswerk vernield om niet in de handen van de Duitsers te vallen. Hij heeft dan reeds 100 000km gereden.

Maar een succes is zijn wagen niet geweest. Het ontwerp was veel te vooruitstrevend, en in de jaren daaropvolgend kwam de stroomlijn met de druppelvorm in de mode. Maar de meesten bouwden een chassis met de motor achterin, wat zeer slechte rijeigenschappen gaf.

Delcourt presenteerde zijn wagen aan Citroën, Ford en zelfs aan Packard, maar volop de grote crisis bleek het wel een zeer slecht moment om met zulk ontwerp naar voor te komen...

Op het einde van zijn leven heeft Delcourt alle papieren rond de "Vent Debout" vernietigd, zodat er bijzonder weinig info overblijft.

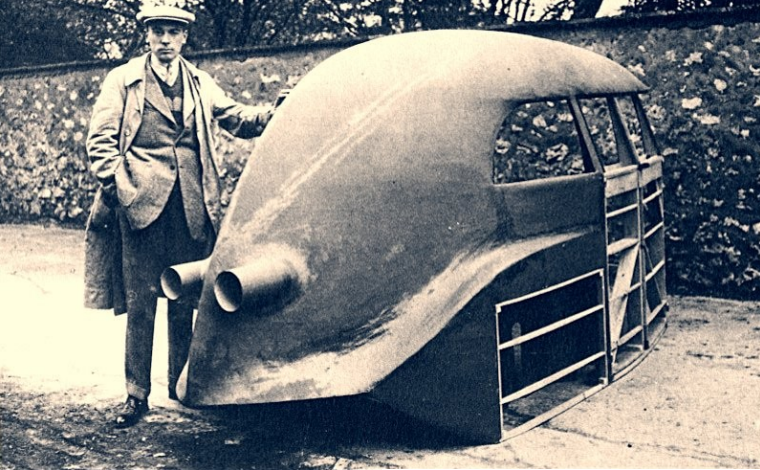


"Pivolux"lampen: Deze tekening toont duidelijk de overbrenging vanaf de stuurinrichting. Het was eenvoudig te plaatsen.

De "Pivolux" koplampen draaiden mee met de voorwielen. 35 jaar later heeft men dat "herontdekt" bij de DS.

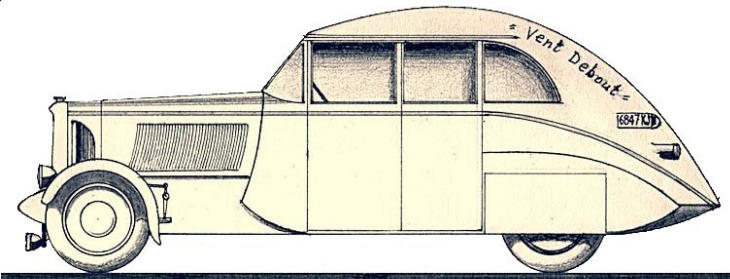
Het was een ingenieus systeem, dat draaide op rollagers en met ingebouwde trillingsdemper, maar het systeem was wel erg duur.



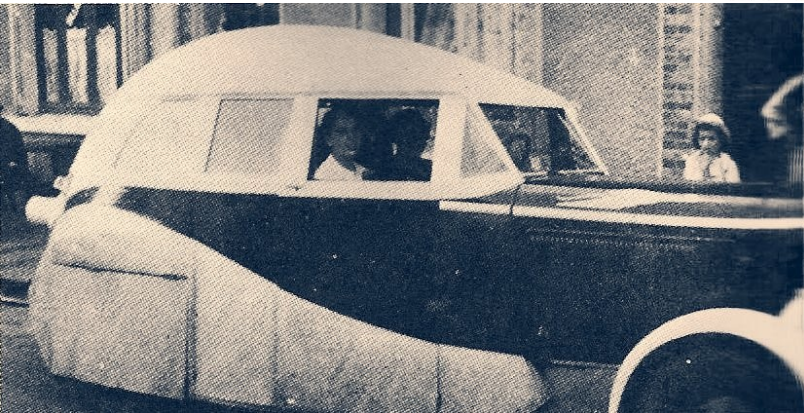


Pierre Delcourt naast een half afgebouwd koetswerk. Veel plankjes en een mooie ronding in geperst karton!

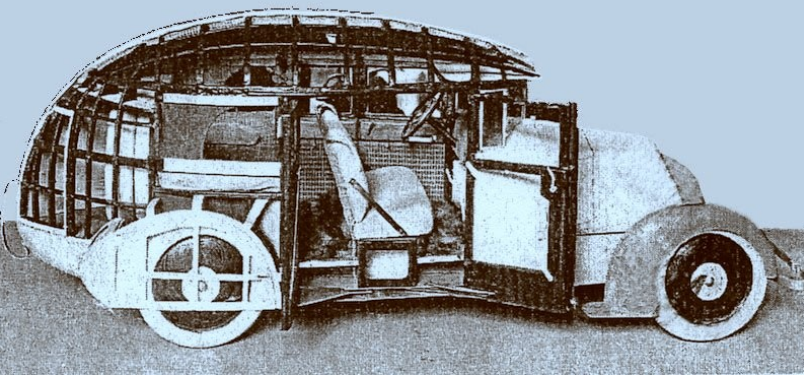
→ Deze bouwtekening toont het eerste ontwerp van de "Vent Debout" met de lange motorkap en de driedelige voorruit.



CARROSSERIE Pierre DELCOURT - 1929.

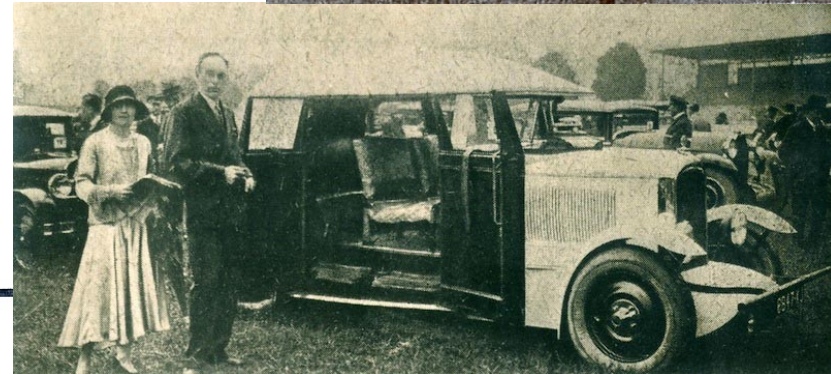
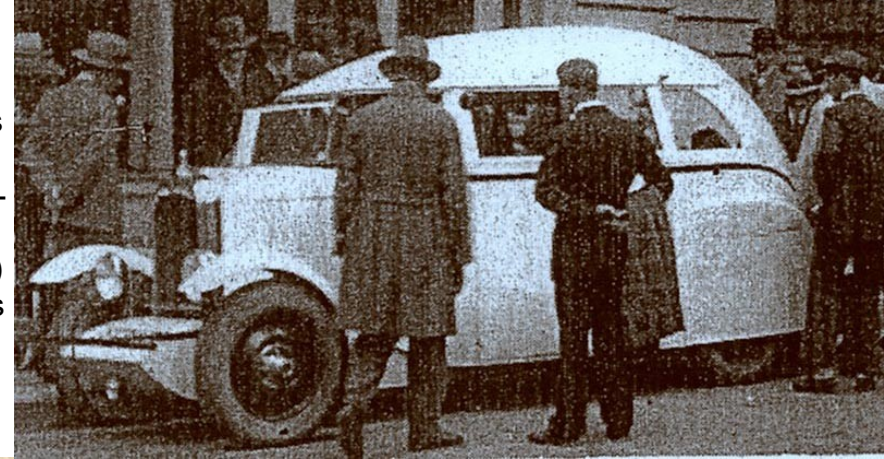


Het model 1929 werd effectief gebouwd, want er blijft toch nog één foto van bewaard.

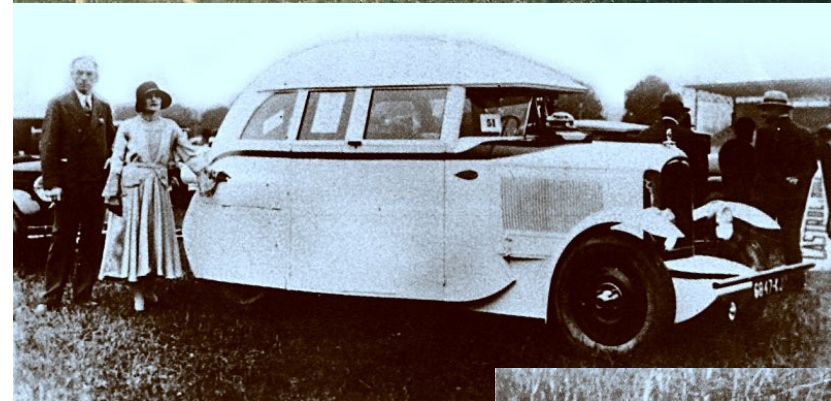


Er werd blijkbaar vroeger al een wagen gebouwd, maar allicht bleef het bij dit half afgewerkt model.

→ Veel kijkers in mei 1930 voor het nieuwe (ofwel het vernieuwde?) model ergens in Parijs.

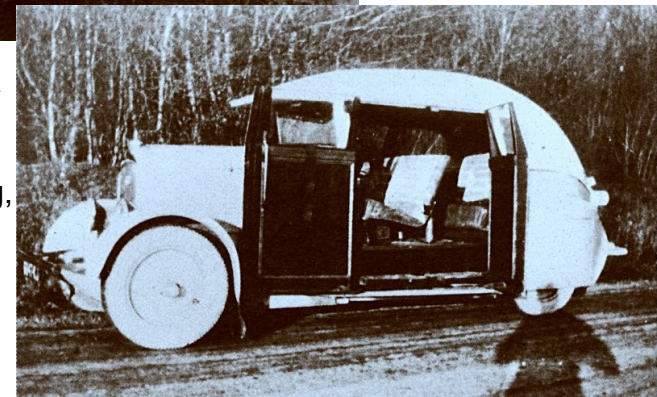


← Het Concours in het Parc des Princes: een mooi zicht op het interieur en de deuren zonder middenstijl.



Goed zicht op de achteroverhellende ruit, de deuren met slechts één klink, de dunne meedraaiende spatborden en de ingesloten achterwielen.

→ Zo te zien was er ook een versie met "echte" spatborden. Mogelijk is dat een latere aanpassing, want die dunne spatbordjes hielpen niet veel!



Maurice Prévost.

De naam Maurice Prévost is ook bijna vergeten, maar hij was de eerste mens om een snelheid van meer dan 200km/h te halen. Niet met een auto echter, en ook niet met een trein, maar wel met een Déperdussin wedstrijdvliegtuig tijdens de Gordon Bennett race in 1913. Hij gebruikte daarvoor een Gnome stermotor van 160pk, maar het was wel door de uitzonderlijke stroomlijn-vorm van zijn vliegtuig dat hij deze snelheid haalde.

In 1928 ontwierp hij een wagen die maximale interieurruimte moest hebben, minimale luchtweerstand en bescherming moest bieden tegen stof en diefstal aan alle toebehoren die normaal aan de buitenkant van de wagen zaten, inclusief de lampen, reiskoffer, bumpers en reservewiel. Hij woonde toen in Algiers, met zijn beruchte zandstormen en al even beruchte nachtelijke onverwachte bezoekers, die alles meenamen dat niet te zwaar of te warm was...

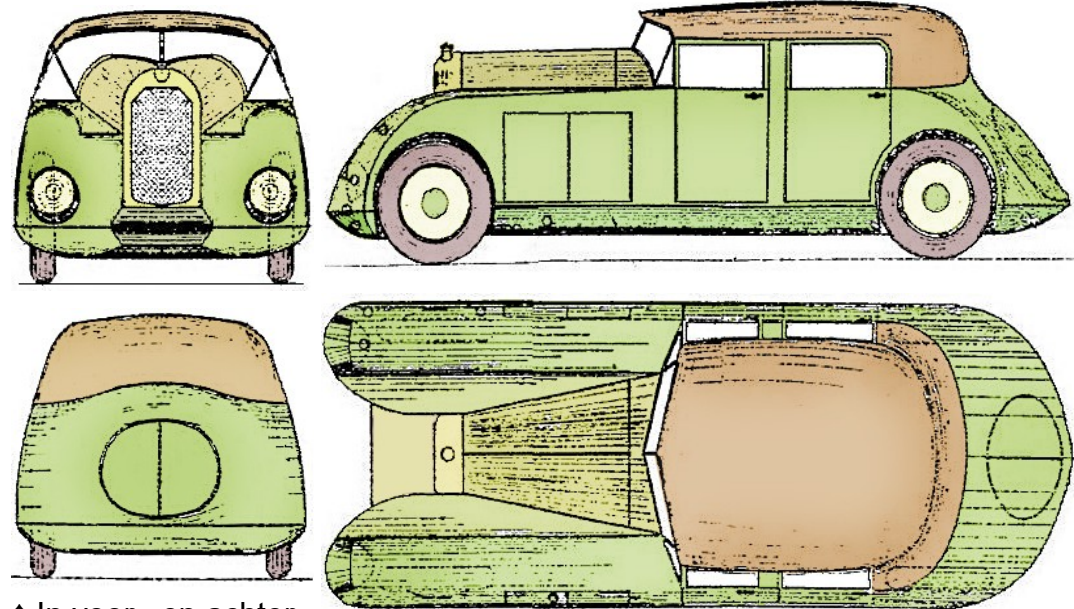
Het resultaat was één van de eerste voorbeelden van wat later zou bekend worden als het pontonkoetswerk.

Een volledig vlakke bodemplaat over de volle lengte van de wagen zorgde voor minimale luchtweerstand, en achter elk voorwiel waren bagageruimten voorzien, met op de bodem gereedschapskoffers.

De koplampen stonden laag in de spatborden, en achteraan was een opening voor bagage en het reservewiel. Er waren geen uitwendige treeplanken voorzien, en de ganse breedte van de wagen bood zitruimte aan de passagiers, wat toen nog zeldzaam was.

Dit bijzonder koetswerk stond overigens op een klassiek chassis, en de normale radiator en motorkap bleven behouden, waardoor dit radicale ontwerp er minder futuristisch uitzag dan het in werkelijkheid was.

De wagen werd nooit meer teruggevonden, en er bestaat zelfs twijfel of hij ooit gebouwd werd, maar in elk geval is het een mooi voorbeeld van de goede resultaten die men kan behalen als de werelden van de auto- en luchtvaarttechniek elkaar weten te vinden!



↑ In voor- en achter-zicht lijkt het model minder geslaagd.

↑ Modern kun je deze wagen wel noemen, maar het zicht naar voor was erg beperkt, en mooi was het in elk geval niet!

↓ Met dit wedstrijdvliegtuig vloog Prévost in 1913 één uur aan 203km/h, waardoor hij in Frankrijk meteen een nationale held werd.



↑ De romp van zijn wedstrijdvliegtuig uit 1913 was bijzonder licht. Dit inspireerde hem bij de bouw van zijn wagen in 1928.



M. PRÉVOST sur monocoque DEPERDUSSIN
Gagnant de la Coupe Gordon-Bennett 200 kil. en 59' 45''