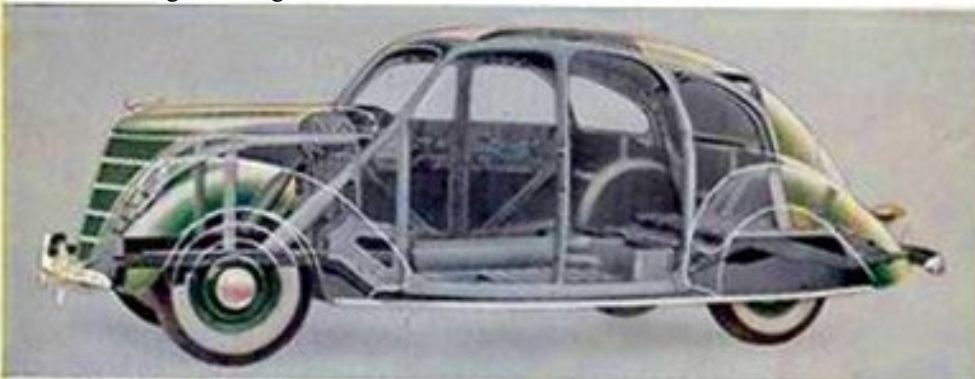
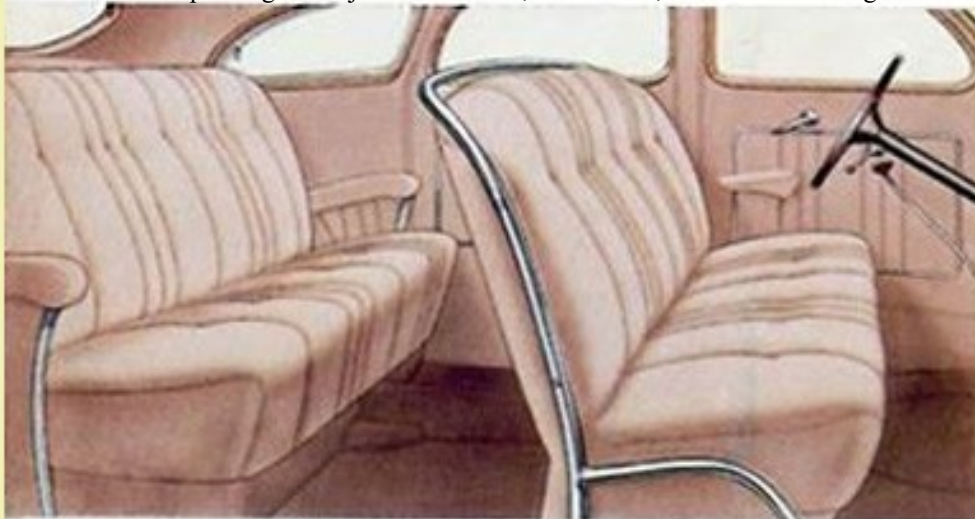




Bemerkt de elektrische klok en de twee handschoenkastjes. Een luidspreker en verwarming kunnen geïnstalleerd worden achter het rooster onder het dashboard.



De fameuze LINCOLN-ZEPHIR kooi vormt een enkele eenheid van stalen ribben waaraan stalen platen gelast zijn. Grote sterkte, uiterst licht, en maximum veiligheid.



Het interieur is ruim. De compacte motor neemt minder ruimte en geeft meer binnenruimte. De verchroomde stalen zittingen zijn in harmonie met de moderne schoonheid.



Nr.3. maart 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



• Nog even en we rijden weer •

Editoriaal.

Nu we het winterweer doorworsteld hebben, kunnen we stilaan beginnen uitkijken wat het komende seizoen ons zal brengen. Het is weldra zomertijd, en de langere avonden nodigen uit om de oldtimer boven te halen.

We beginnen zoals steeds met een uitstap in april, waarover in het volgend nummer meer details.

Intussen vindt u in dit tijdschrift vooral leesvoer om nog eens rustig naast de kachel door te lezen. Een stuk autogeschiedenis, en wat bonte beelden uit de goede oude tijd, toen alles nog beter was...

En wie dat wil, kan ook nog de laatste oldtimerbeurzen van het voorjaar bezoeken.

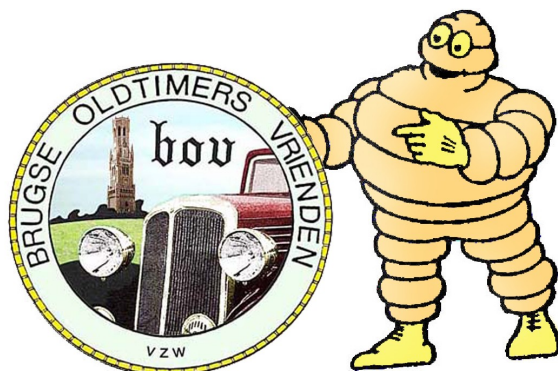
Maar de tijd vliegt snel, en voor u het weet zijn we al terug aan het rijden. En dat het alweer druk zal worden is zeker, want de kalender is overvol.

Als het weer een beetje meezit en we geen extra natte zomer krijgen, dan komt de rest wel vanzelf, en gaan we weer een geslaagd rittenseizoen tegemoet. En nog het liefst met u erbij, dan wordt het pas goed.

Dus, in de hoop dat u allen er op onze uitstappen alweer bij bent wens ik u alvast

véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

6 - 8 maart:	Antwerp classic Salon	
Zon. 26 april:	Voorjaarsrit	BOV
Zon. 24 mei:	Lenterit	BOV
Zon. 21 juni:	Verjaardagsrit	BOV
Zon. 26 juli:	Breydelrit	BOV
Zon. 9 aug.:	Blankenberge	BOV
Zon. 6 sept.:	Zomerit	BOV
Zon. 27 sept.:	Herfstrit	BOV

Inhoudstafel.

2. Editoriaal.
3. Agenda – Inhoudstafel.
4. Century of Progress.
5. “ “ “
6. Briggs / Ford Zephir.
7. “ “ “
8. “ “ “
9. “ “ “
10. “ “ “
11. “ “ “
12. Nieuwe mode.
13. Benzine uit steenkool.
14. Duitse miniwagen.
15. Katogen.
16. Affiche Zephir 1936.

Inlichtingen:

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



Century of Progress.

De "Century of Progress International Exposition" van Chicago in 1933/'34 mag beschouwd worden als de officiële start van de wereldwijde stroomlijnmode. Gebouwd op 427 aren aan het strand van het Michiganmeer, verschaftte het een welkome gelegenheid aan de Amerikanen die leden onder de crisis om een kijkje te nemen in wat een betere toekomst voor hen te bieden had. Het was een overdreven verkwisting aan gestroomlijnde moderne structuren en nagemaakte historische gebouwen, te samen met een pretpark dat kon rivaliseren met gelijk welk circus uit die tijd.

Landen van over gans de wereld stelden er hun modernste technologieën ten toon, en het succes was ongezien.

Vanzelfsprekend deden de grote autofabrikanten zware inspanningen om uit te blinken. Naast Studebaker met zijn reuzengrote stroomlijnmodel, had Ford met zijn 11 are grote paleis de meest besproken tentoonstelling van de ganse expo. Zo beeldde de centrale rotonde een reeks versnellingstandwielen uit.

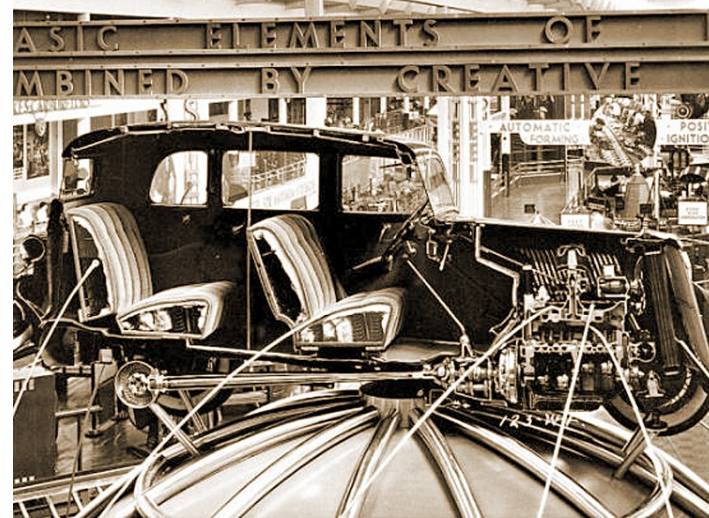
Als blikvanger had hij niet alleen een dwarsdoorsnede van zijn model 40, maar ook en vooral de droomwagen van Briggs, die Edsel Ford aangekocht had om een goedkopere versie van de Lincoln op de markt te brengen.

Oorspronkelijk was het bedoeld om de tentoonstelling, geopend op 27 mei, te laten duren tot 12 november 1933, maar die was zo succesvol dat hij heropende van 26 mei tot 31 oktober 1934. (Maar het zal ook wel de bedoeling geweest zijn om wat uit de kosten te komen!).

In elk geval werd hier de stroomlijn echt populair, maar er was meer: 1934 is het jaar waar de nieuwe auto geboren werd, met onafhankelijke wielophanging, kopklepmotoren, gesynchroniseerde versnellingen, hydraulische remmen, zelfdragend koetswerk, kleinere wielen met ballonbanden, en nog veel meer.

Maar hiermee hadden de mooie vierkante koetswerken meteen afgedaan, en nooit kon men die schoonheid nog evenaren.

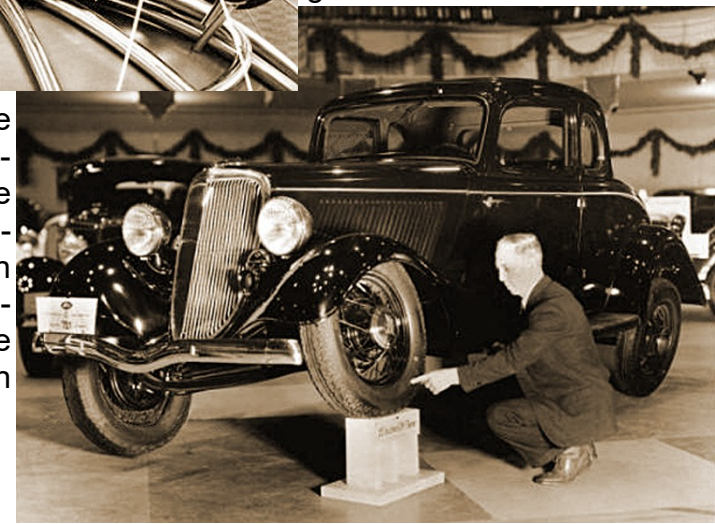
De kleine fabrieken, die de crisis overleefden maar de nieuwe evolutie niet mee konden volgen, waren meteen veroordeeld.



↑ Het enorme paleis van Ford. Vergelijk met de auto's op de weg vooraan links.

← Op deze dwarsdoorsnede van de Ford uit 1933 ziet men duidelijk de verschillende onderdelen waaruit de wagen gebouwd is.

→ Hiermee wilde Ford het publiek wijsmaken dat zijn starre as met dwarse bladveren beter was dan onafhankelijke wielophanging. Het toonde wel het stijfheid van het chassis.

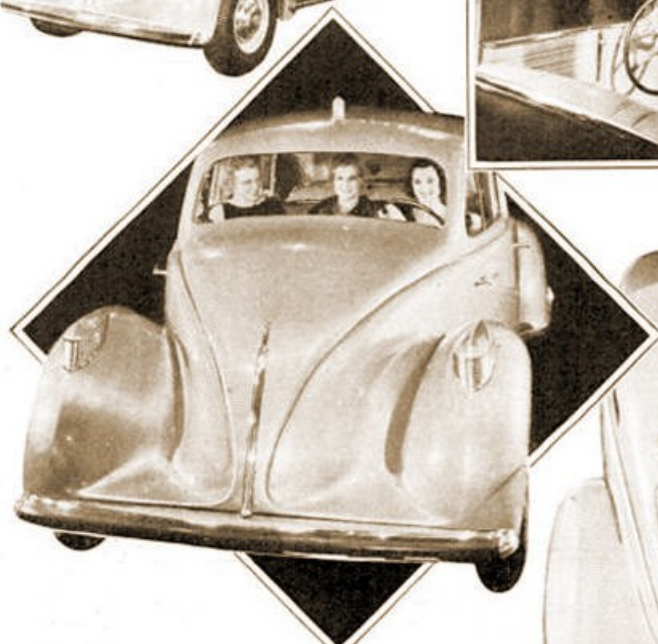
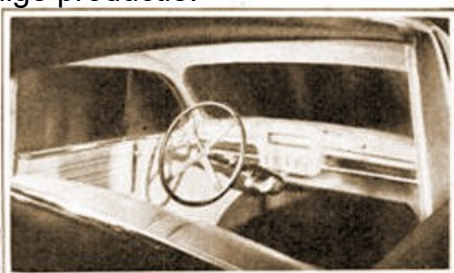


“Droomauto” gebouwd op ware grootte.

In Modern Mechanics van januari 1934 verscheen onderstaand artikel:



“Droomauto” ontworpen door Briggs. Nog niet voor huidige productie.



- ↑↑ Moderne stalen zittingen.
- ↑ Veel zitruimte vooraan.
- Let op de vloeiende stroomlijn.

Briggs / Ford Zephir.

In het begin van de jaren '30 was stroomlijn plots in de mode. Een dominante rol speelde Hans Ledwinka met de Tatra, maar even belangrijk was John Tjaarda, die voor de Briggs Body Company werkte. Briggs was de grootste carrosseriebouwer ter wereld en leverde bijna alle koetswerken voor Ford, tot hij werd overgenomen door Chrysler en alleen hun koetswerken bouwde. John Tjaarda bouwde bij Briggs een radicaal nieuw prototype met de bedoeling om Briggs' meesterschap te tonen in de toen nieuwe techniek voor de bouw van zelfdragende koetswerken. Deze waren samengelasht uit plaatstalen onderdelen die een vast geheel vormden, en daarmee de nood aan een zwaar chassis overbodig maakten. De wagen van Tjaarda had niet alleen een zelfdragend koetswerk, maar ook een achterliggende motor, en de laatste nieuwigheden wat betreft stroomlijn.

Evenals Budd, bood Briggs hun wagen bij verschillende fabrikanten aan. Edsel Ford was erg onder de indruk, en hij kreeg Briggs zover om de wagen verder af te werken met een Ford V8 motor. De wagen werd daarna tentoongesteld op de “Century of Progress Exhibition” in Chicago in 1933-'34. Er kwam een wereldwijde persbelangstelling voor de wagen, en het publiek reageerde enthousiast, maar niet voor de achterwielaandrijving.

Alleen Ferdinand Porsche, die in 1933 een contract afsloot met de Nazi-partij om een goedkope Volkswagen te bouwen, had zich al laten inspireren door de Tatra en begon in 1933 een studiereis door Amerika om de moderne constructiemethoden te bestuderen en zo een Volkswagen te ontwerpen die goedkoop in grote massa kon gebouwd worden.

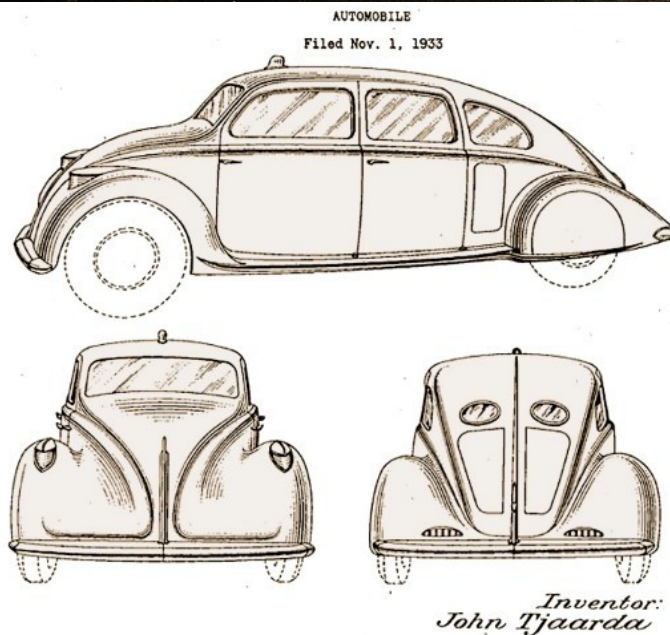
Tijdens zijn bezoek was Porsche een tijd te gast bij Ford, die Nazisympathieën had en Porsche toeliet om informatie te verzamelen. Deze bestudeerde lange tijd de Tjaarda/Ford, en nam uitgebreide nota's, zodat de gelijkenis met de VW sprekend is. Dus is de Kever uiteindelijk een goedkope kopie van een Ford!

Ford bracht in gewijzigde vorm de Briggs op de markt. Hij plaatste een V-12 motor vooraan, en met een aangepaste verhoogde motorkap, werd het de eerste Lincoln Zephir.

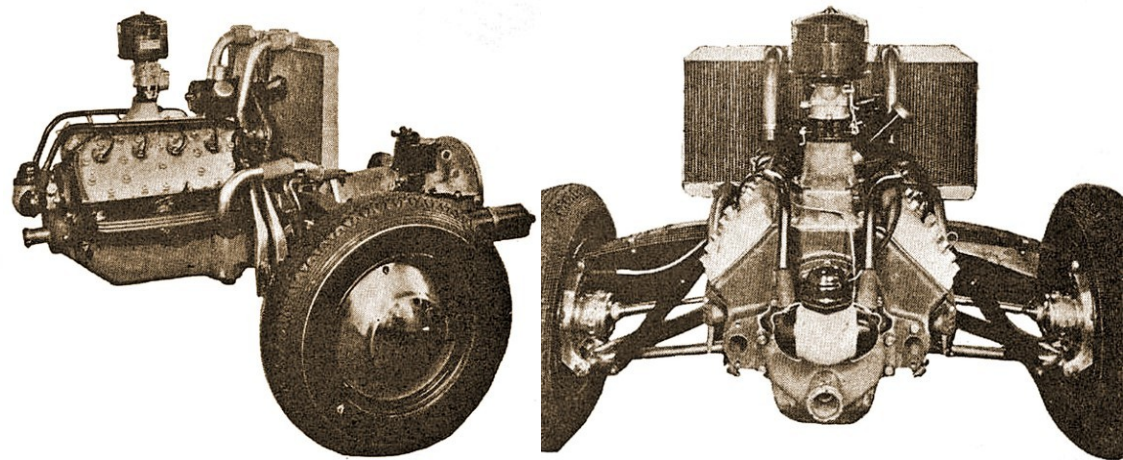
→ De originele Briggs wagen zag er modern uit, maar net als de Airflow was hij niet echt mooi. De bult op het dak was geen periscoop, maar alleen bestemd voor de antenne.



Het patent op het koetswerk dateert van 1 november 1933 en staat op naam van John Tjaarda, en niet op Briggs. →

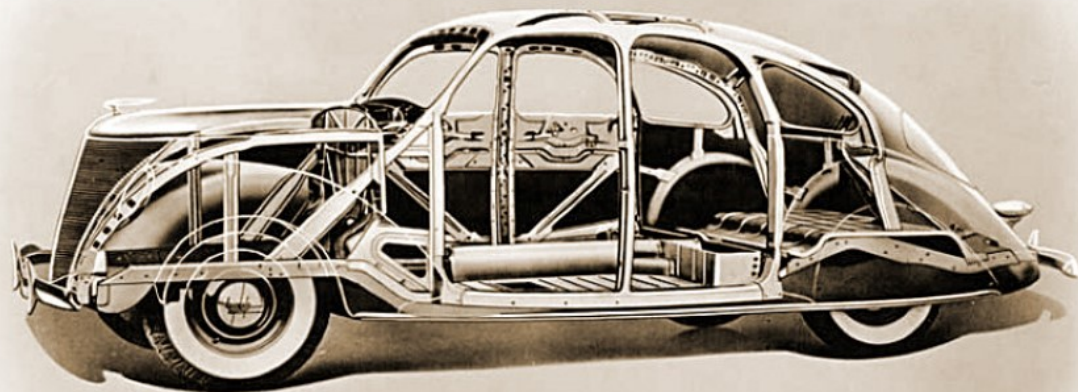


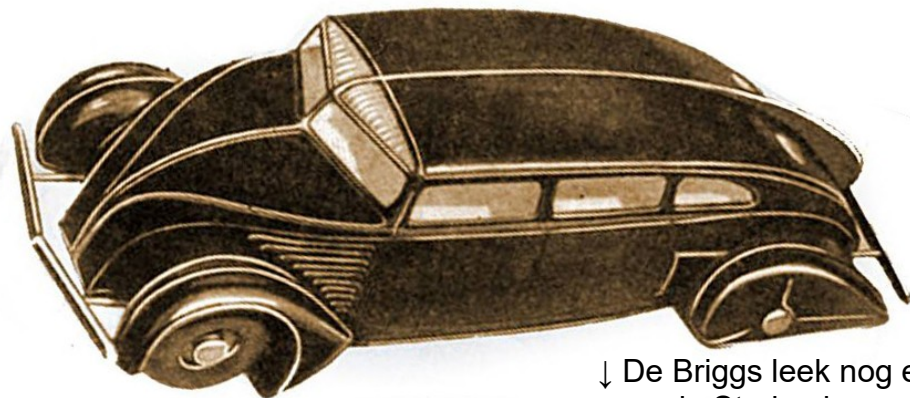
↓ De zelfdragende constructie was de voorloper van de moderne koetswerkbouw zoals we thans nog altijd kennen: licht en stevig.



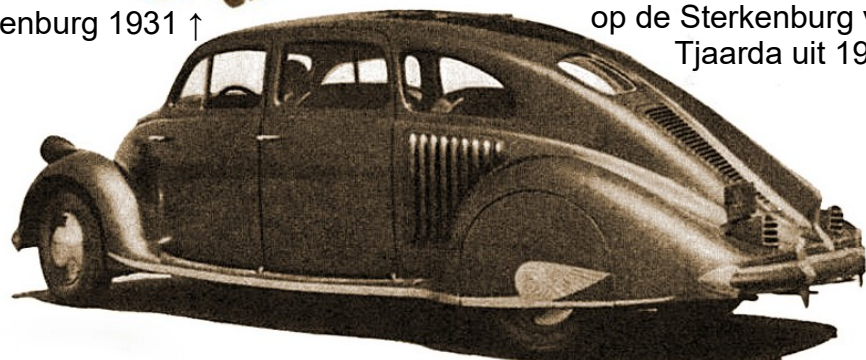
↑ In "Motor" van augustus 1934 stond te lezen: ↑
 "De complete aandrijfgroep van de Briggs is opgehangen aan een dwarse bladveer, zodat onafhankelijke achtervering ontstaat. Korte cardanassen drijven de wielen aan. De motor is voor de koppeling en versnellingsbak gebouwd. Het koetswerk is slechts met 9 bouten aan de aandrijfgroep verbonden, zodat die snel kan gedemonteerd worden, wat wel nodig is, gezien de moeilijke toegankelijkheid van de motor. De wagen heeft slechts twee pedalen, gas en rem. De koppelpedaal en de versnellingspook ontbreken, want de versnellingsbak en de koppeling zijn automatisch". Helaas een droom!

↓ Een opengewerkte tekening van de Zephir laat duidelijk de zelfdragende structuur zien.





Sterkenburg 1931 ↑



↓ De Briggs leek nog erg op de Sterkenburg van Tjaarda uit 1931.

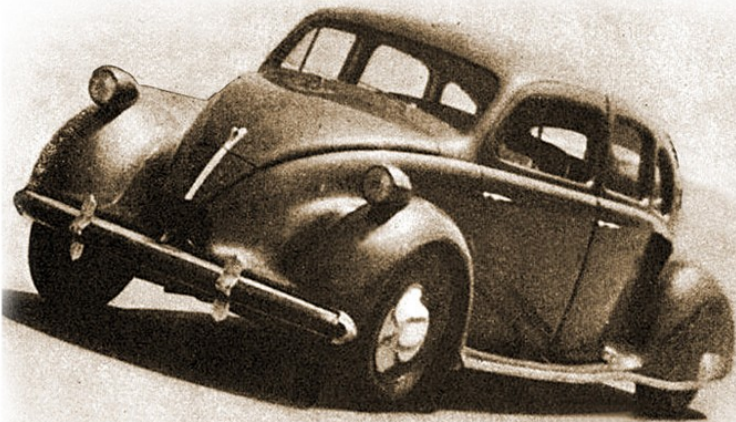
↑ De Briggs/Ford werd tentoongesteld op de tentoonstelling in 1933 in Chicago.

Het is duidelijk dat de koeling van de V-8 motor een probleem was, zodat in de zijflanken forse en lelijke koelsleuven nodig waren, veel lelijker dan bij het prototype van Briggs.

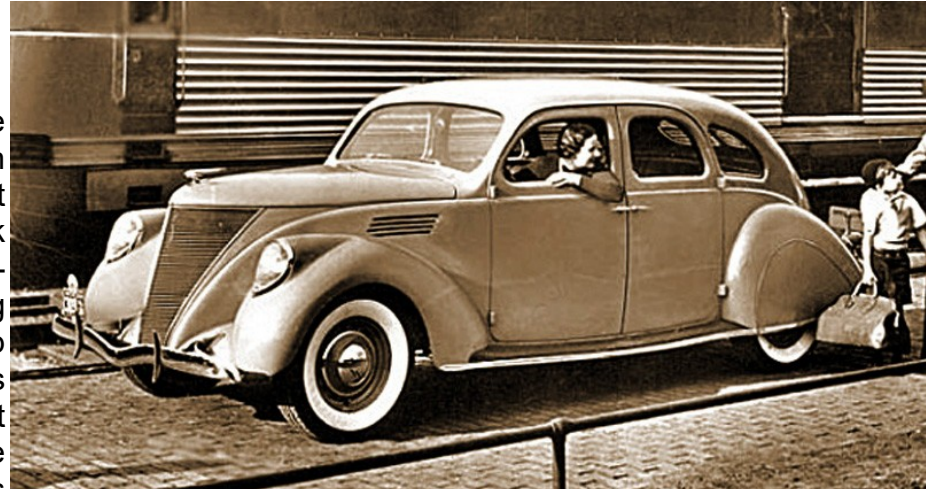
Ook de achterklep stond van boven tot onder vol koelsleuven, wat de kopers zeker zou afgeschrikt hebben.

En de motor was slechts toegankelijk langs twee smalle achterdeurtjes, ofwel achter de achterzitting!

→ De Briggs/Ford op de testbaan. De koplampen zijn echt geen verbetering! Het is duidelijk te zien dat het koetswerk langs achter smaller uitloopt, vandaar die wijd uitstekende achterspatborden.



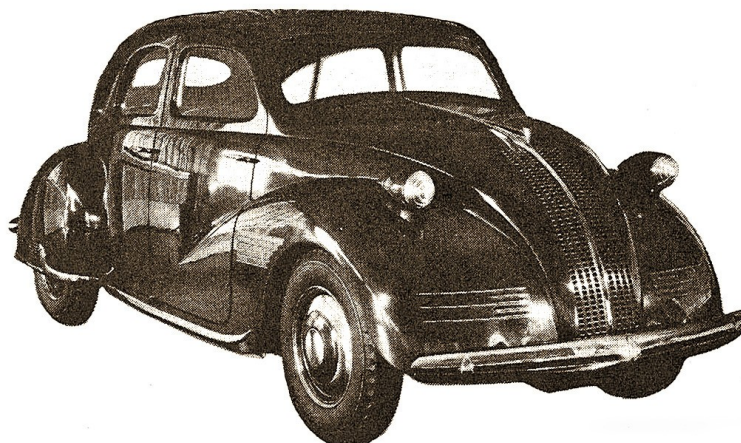
→ De Lincoln Zephir uit 1936 leek qua koetswerk nog sterk op de Briggs maar met zijn hoge neus was het toch een gans andere wagen, en hij had weer treeplanken.



Het model met motor vooraan ↑ werd in 1934 tentoongesteld en ↑ was al licht geëvolueerd: Een iets breder koetswerk door het verdwijnen van de treeplanken, en spatborden die doorlopen in de deuren. Men zat comfortabel tussen de twee assen.

Maar er werd nog steeds vastgehouden aan de druppelvorm, waardoor er 3 zitplaatsen vooraan waren, en slechts 2 achteraan. Bij de Zephir was het juist omgekeerd.

← De koeling gebeurde langs heel wat gaatjes in de motorkap. Een gepaste kalender moest blijkbaar nog uitgevonden worden.

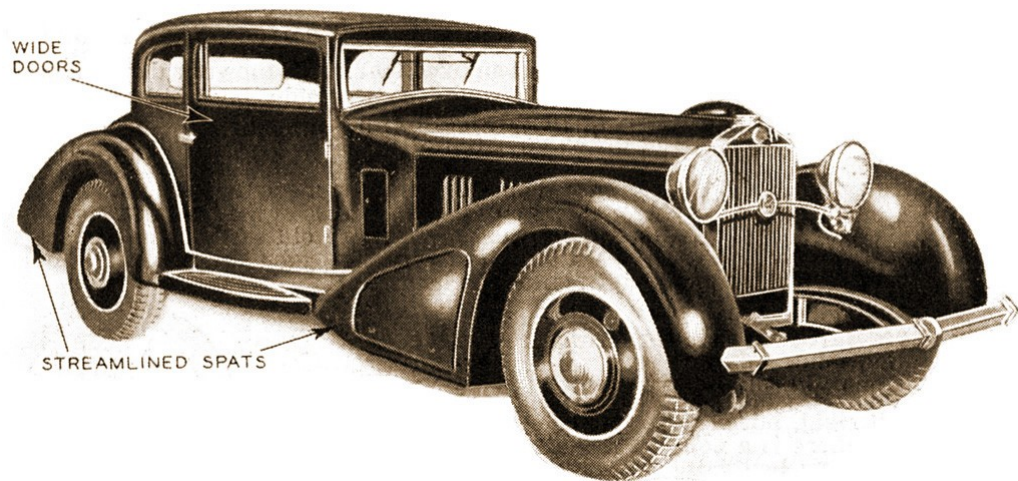


Nieuwe mode in automobielen.

“Dit DeLage model is een radicaal voorbeeld van stroomlijning. Bemerkt de vliegtuigtype spatborden over de voor- en achterwielen en de spatborden die zich buigen over de voorwielen.”

Maar dit was nog geen echte stroomlijn. Stroomlijnkoetswerken hadden niet alleen een afgerond koetswerk, maar de motor stond ook verder naar voor, zodat de motorkap niet langer de helft van de wagen innam zoals hier!

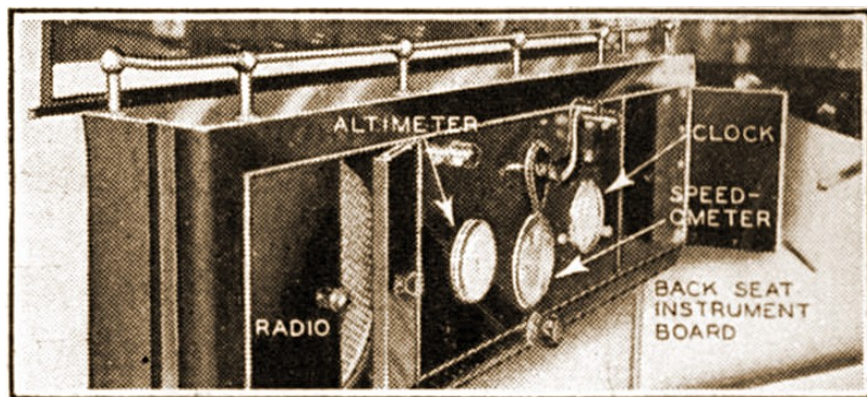
Modern Mechanix, maart 1932.



“Passagiers die achterin een Duesenberg zitten kunnen beter achterzetelchauffeurs genoemd worden als ze dit instrumentenbord voor zich hebben. Het heeft een snelheidsmeter, een uurwerk, en zelfs een hoogtemeter om de hoogte boven de zeespiegel te meten. De bedieningsknoppen en de luidspreker van

de radio zitten achter deurtjes verborgen.”

→

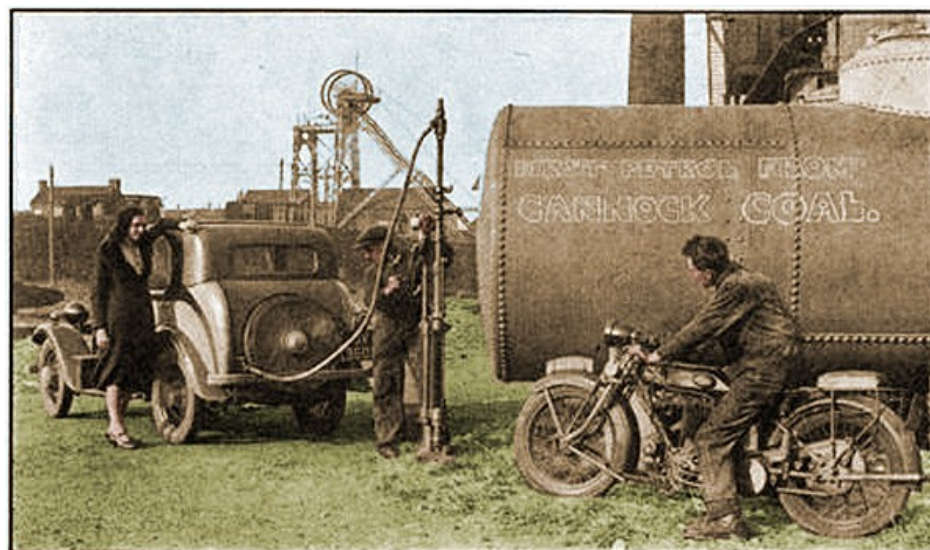


Benzine uit steenkool.

“Engelse chauffeurs kunnen voortaan benzine kopen die gemaakt is uit steenkool, en die nu op de markt gebracht werd.

Dit betekent het begin van een grote chemische industrie waarbij Engeland hoopt om 65 duizend man aan het werk te stellen en een eind te maken aan haar afhankelijkheid van petroleum.

Een monsterfabriek dat nu gebouwd wordt in Billingham-on-Teess zal dagelijks 1000 ton steenkool omvormen in synthetische brandstof met gebruikmaking van een proces dat reeds met succes gebruikt wordt in een kleinere experimentele fabriek in dezelfde streek. In dit proces, gekend als hydrogenatie, wordt steenkoolpoeder gemengd met zware olie en de resulterende pasta wordt, samen met waterstofgas, toegevoerd aan een converter. Het mengsel ondergaat een chemische transformatie onder zeer hoge temperatuur en druk, wat een mengsel oplevert van koolwaterstoffen waaruit zuivere benzine kan bekomen worden door distillatie. Een ander product is dieselolie, die eveneens kan omgezet worden in benzine door een bijkomende omzettingfase met waterstof. Zowel de waterstof als de zware olie worden bekomen tijdens de benzineproductie, zodat alleen steenkool nodig is voor het proces. De eerste resultaten tonen aan dat 1 gallon benzine kan bekomen worden uit 24 pond steenkool, en een grote fabriek kan 80000 gallons benzine per dag produceren.” Modern Mechanix, februari 1934.



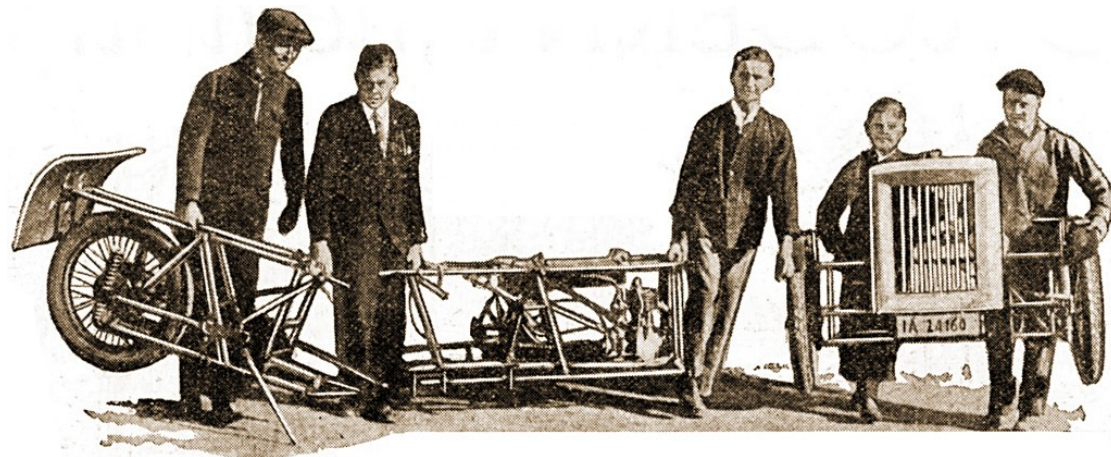
Duitse miniwagen is uiteenneembaar.

“De goed gekende Duitse ingenieur Zaschka heeft een nieuwe miniauto uitgevonden die men snel kan demonteren om opgeborgen te worden. De wagen kan in 20 minuten in 3 delen gesplitst worden, wat het gebruik van een garage overbodig maakt. De delen kunnen opgeborgen worden in de gang of de kelder. Deze demonteerbare wagen is een driewieler die slechts \$300 kost. Het kan tot 50km/h rijden.” MM, februari 1930.

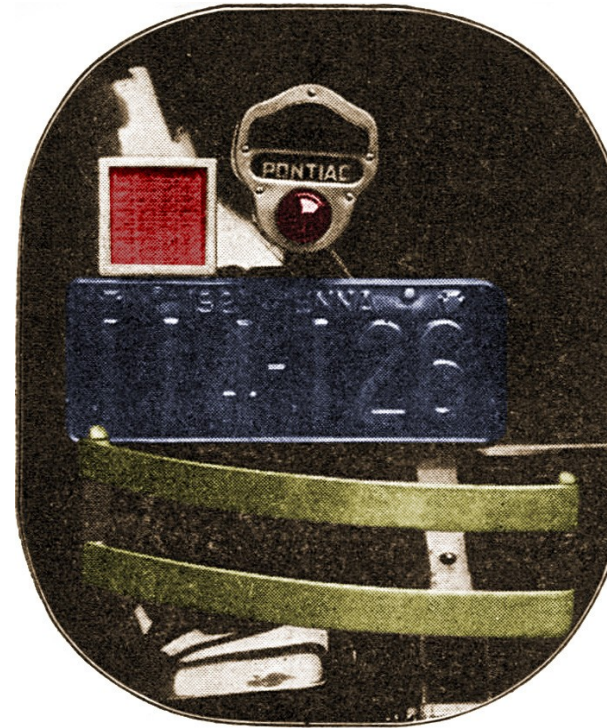


← Het koetswerk bestaat uit geolied zeildoek en die zit met drukknoppen vast. Maar of die dame zelf haar auto kan binnen krijgen is maar moeilijk te geloven.

↓ Simpel toch, In amper 20 minuten is je auto gedemonteerd en kun je die veilig binnen nemen. Handig als je in een lage emissiezone woont, je draagt de stukken een paar straten verder, vanwaar je mag verder rijden. En veel handen maken licht werk!



Katogen.



Scientific American, november 1928:

“Catseye”:

“Het licht van een naderende wagen verwittigt de bestuurder wanneer hij dit apparaat raakt omdat het sterk weerkaatst. Het gebruikt geen licht van zichzelf, maar werkt volgens het eenvoudige principe van inwendige straalbreking.”

Erg nuttig, maar bij ons zou het nog tot halfweg de jaren '50 duren eer dit hier verplicht werd!

Hondenliefde.



Wie zijn hond meeneemt in zijn wagen, laat zijn troetelkind graag genieten van de frisse lucht. En dan is er een goede methode, zoals bij deze Taunus uit 1953: maak een gat midden in het kofferdaksel, en je hebt meteen de ideale oplossing! Het moet toch niet altijd ingewikkeld zijn?