

Une révélation!

LA VOITURE

CONSTANTINESCO

SANS EMBRAYAGE

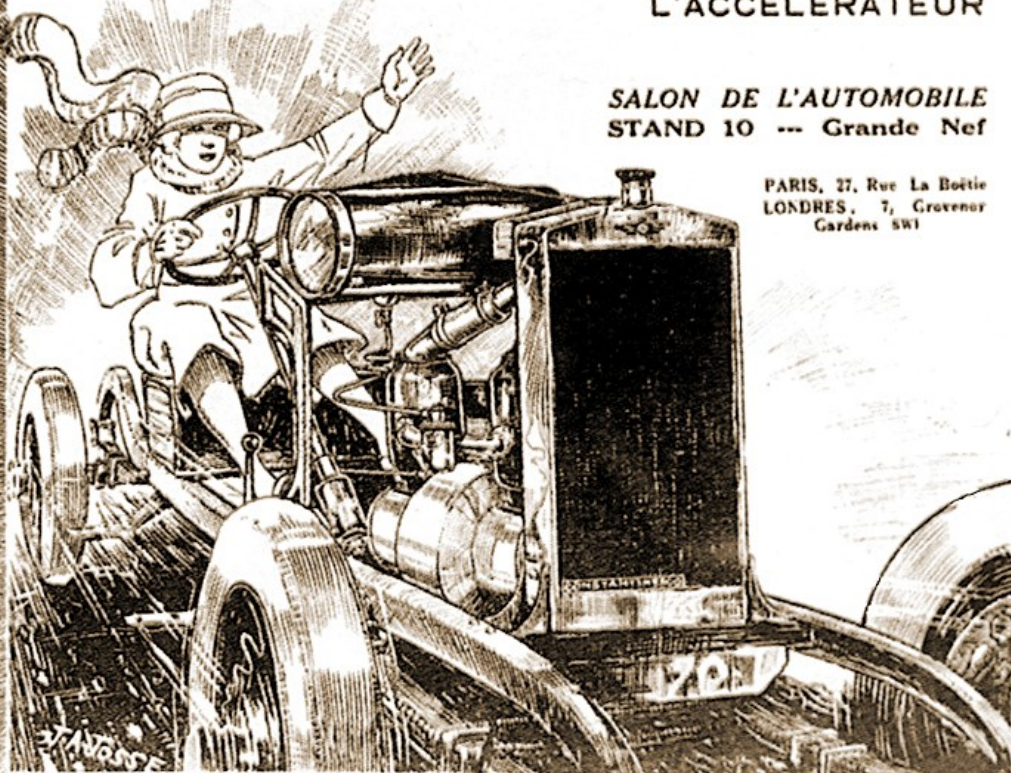
SANS CHANGEMENT DE VITESSE

UNE SEULE COMMANDE :

L'ACCÉLÉRATEUR

SALON DE L'AUTOMOBILE
STAND 10 --- Grande Nef

PARIS, 27, Rue La Boétie
LONDRES, 7, Grosvenor
Gardens SW1



Nr.4. april 2020.



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



• Na regen komt zonneschijn! •

“Kijk mama, zonder handen!” l’Illustration, oktober 1926.

Editoriaal.

De Corona epidemie heeft lelijk toegeslagen, en het einde is nog niet in zicht. Daardoor zijn strenge maatregelen nodig, en in elk geval zijn alle manifestaties voor april afgelast, en zeer waarschijnlijk zal dit voor mei ook nog het geval zijn. Hoe het verder zal evolueren kan nog niet voorspeld worden, maar dat zien we wel, eens het zo ver is.

Van rijden is in de eerste tijd dus geen sprake, doch we stellen onze gezondheid op de eerste plaats en wachten geduldig af wat er nog komen zal.

Maar laten we optimist blijven, en met het gezegde in gedachte dat na regen zonneschijn komt, kunnen we al dromen van wat nog komen kan. In elk geval kunnen we al dromen, dat kunnen ze ons niet verbieden!

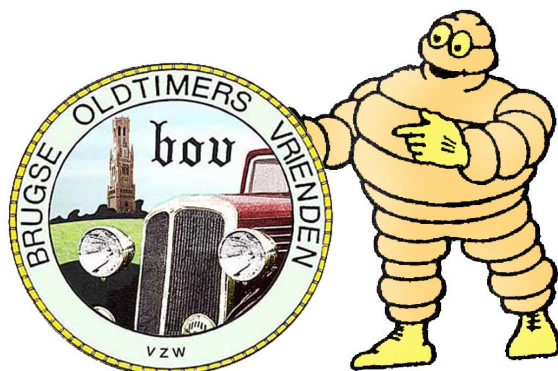
We zullen ons inspannen om van de komende ritten die ons nog overblijven iets extra goed te maken, en het weerzien na deze donkere dagen zal des te hartelijker zijn.

Wij van onze kant beloven u dus dat we ons zullen inzetten om er voor te zorgen dat 2020 ondanks alles toch nog een succesvol rittenseizoen zal kennen.

En in de hoop dat we u in goede gezondheid terug mogen zien, wens ik u alvast

Veel leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

Zon. 5 april:	Openingsrit	TOC	Gaat NIET door!
Zon. 26 april:	Voorjaarsrit	BOV	Gaat NIET door!
Zon. 24 mei:	Lenterit	BOV	Waarschijnlijk niet.
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. Minerva Verhaest.
5. “ “
6. Constantinesco.
7. “
8. “
9. “
10. “
11. “
12. Koninklijke wagen te koop.
13. “ “ “ “
14. “ “ “ “
15. “ “ “ “
16. Constantinesco.

Inlichtingen:

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



Minerva Verhaest.

In Deinze in het Mudel loopt tot 10 mei (?) de tentoonstelling "Design op wielen" met als blikvanger een Minerva AE 6 cilinder uit 1928 van de carrosserie Verhaest uit Deinze.

Arthur Verhaest nam na de eerste wereldoorlog een wagenmakerij over op de markt van Deinze en begon er de "Carrosserie Moderne" met ernaast de "Cinema Moderne".

Hij bouwde enkele koetswerken op een Minervachassis, en lang dacht men dat de faux-cabriolet uit Autoworld de enige overblijvende was.

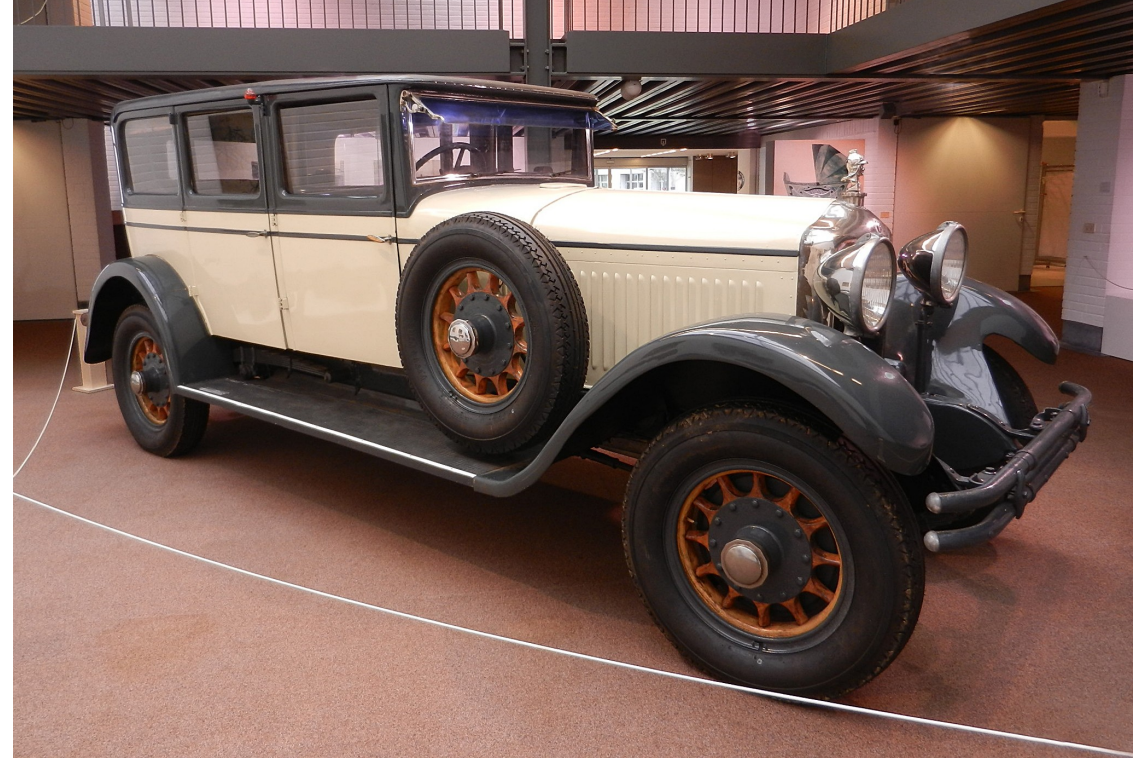
Doch thans duikt deze AE op.

Die is nog in originele staat en enkele jaren terug aangekocht door iemand uit de Limburg. Hij heeft deze aangekocht aan de familie van de eerste eigenaar Louis Hermans (rederij Hermans scheepswerf Sabarn in Zeebrugge).

De tentoonstelling loopt in:

[mudel. Museum van Deinze en de Leiestreek](#),

Lucien Matthyslaan 3-5, 9800 Deinze



↑ Bijna niet te geloven dat hij nog in originele staat is.

← Hiernaast: de faux-cabriolet uit Autoworld.

↓ Cinema en carrosserie-garage in één gebouw!



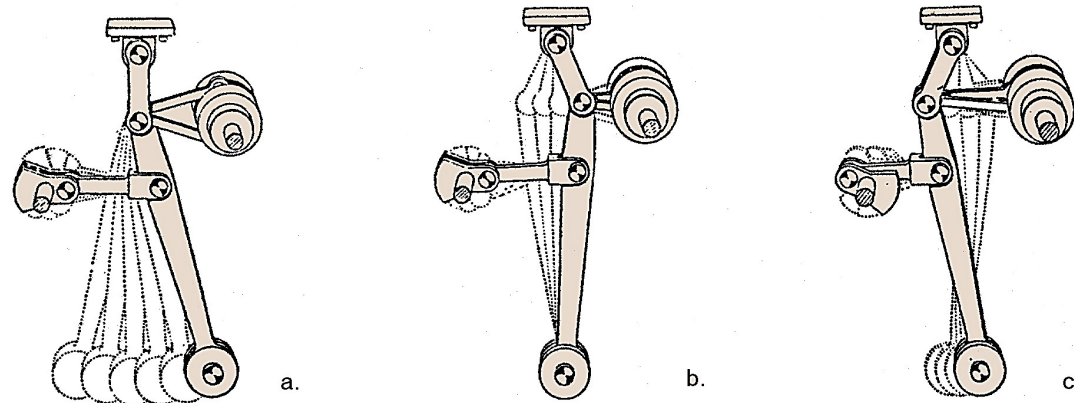
Constantinesco.

Georges Constantinesco was een van die “beroepsuitvinders” waarvan er honderd jaar geleden nog zoveel waren. Hij was een in 1881 geboren Roemeen die reeds vroeg met allerlei uitvindingen begon. Zo vond hij in 1911 een verstuiver voor paraffine uit, die hij testte op een aangepaste wagen. De gebruikskosten bleken laag - de stank onhoudbaar...

Tijdens de oorlog deed hij testen met een automatische versnellingsbak en ontwierp een koppelomvormer die volgens hem universeel bruikbaar zou zijn. De oorlogsomstandigheden verhinderden hem nochtans om zijn ontwerp verder uit te bouwen, maar hij bedacht wel een systeem waarbij de mitrailleur van een vliegtuig door het schroefveld kon schieten, zonder die schroef te raken. Daarmee werd hij beroemd, en verdiende er goed geld aan.

Na de oorlog werkte hij het idee uit om een wagen te bouwen, goedkoop, zuinig, en gemakkelijk te bedienen, dus geen gesukkel met koppeling en versnellingen. Zijn “volkswagen” zou £100 kosten, minder dan 3liter/100km gebruiken bij 50 à 65km/h, toen de gebruikelijke snelheid langs de wegen.

Hij koos eerst voor een luchtgekoelde ééncilinder tweetakmotor, gekoppeld aan zijn koppelomvormer. Maar dit gaf problemen, en uiteindelijk koos hij voor een watergekoelde tweecilinder van 500cc, met de koppelomvormer tussen de twee cilinders. Tevens gebruikte hij een carburator van eigen vinding, die volledig automatisch zou zijn en niet moest geregeld worden. Maar met die nieuwe motor was de prijs van £100 wat krap bemeten, want zijn wagen kostte toen al £215, en zelfs £315 voor een gesloten model. Op het salon van Londen in 1924 stond hij met een erg opvallende stand, en op het Salon van 1926 demonstreerde hij een chassis en twee gesloten modellen. Hij bewees het gebruiksgemak van zijn wagen door er zijn acht jaar oude zoon mee te laten rijden, en door zijn vrouw de wagen te laten bedienen terwijl ze ernaast liep, slechts met een touw verbonden aan het gaspedaal. Op deze manier hoopte hij autofabrikanten te interesseren voor zijn uitvinding, zodat ze een licentie kochten.



De werking van het koppelomvormer is te volgen op de afbeelding hierboven:

Aan de linkerkant is de krukas van de motor, die met een stang verbonden is aan de zijkant van een slinger met op het uiteinde een gewicht. De slinger is aan het andere einde verbonden aan een korte stang, die aan zijn ander uiteinde bevestigd is aan een vast punt. Aan het scharnierpunt tussen beide stangen zijn twee korte verbindingstukken naar een getand wiel voorzien, met op hun uiteinden haakjes, die bij het heen en weer bewegen van de slinger werken zoals een ratel. Het tandwiel zit op de secundaire as, die met de cardanas verbonden is.



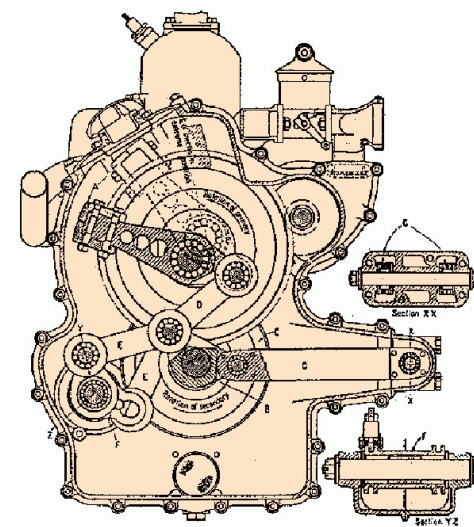
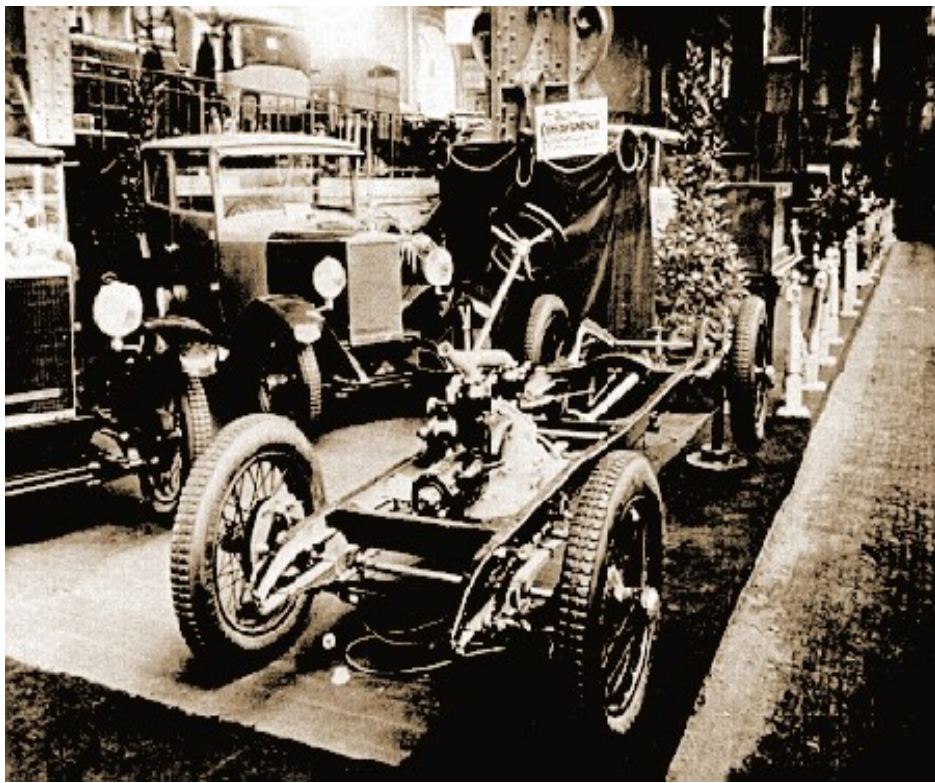
Wanneer de krukas van de motor traag draait, zoals in figuur a., dan beweegt de slinger rond het centrale punt en beweegt de secundaire as niet. Wanneer het toerental van de motor hoog is, dan beweegt de slinger veel sneller en door het gewicht onderaan de slinger ontstaat een traagheid waardoor het gewicht stilstaat en de slinger beweegt in de koppeling van de twee assen, zoals in figuur b. Daardoor bewegen de verbindingstukken maximaal en zetten de beweging over door de ratelhaakjes op het tandwiel. Het bovenste haakje duwt het tandwiel vooruit bij voorwaartse beweging, het onderste haakje bij teruggaande beweging. Bij lagere motortoerentallen beweegt de slinger zowel aan het boven- als aan het onderende, zoals op figuur c., en is de overdracht naar de secundaire as en de rijnsnelheid dus minder.

het onderende, zoals op figuur c., en is de overdracht naar de secundaire as en de rijnsnelheid dus minder.

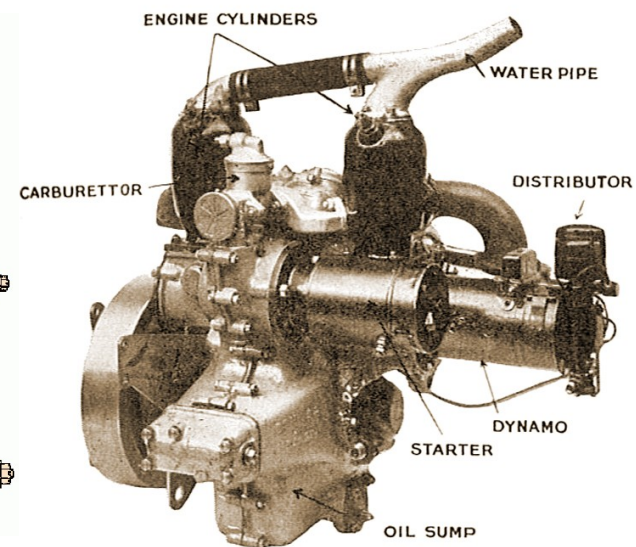


↑ Op het autosalon van Londen in 1924 stond Constantinesco met deze groteske stand.

↓ In 1926 kon hij een chassis en 2 gesloten wagens exposeren.



↑ De converter in doorsnede.



↑ De motorgroep met aan elke kant een cilinder en in het midden de grote automaat.



← Constantinesco showt in 1925 zijn open tweeziets voor het Trocadero in Parijs.

↓ Sandra Constantinesco demonstreert hoe je de wagen kan doen rijden, en halt houden, met een simpel touwtje.



Het belangrijkste was, dat er een evenwicht bestond tussen de snelheid van de wagen en de weerstand die deze ondervond, door de luchtweerstand, de belasting, of eventueel de helling waar op gereden werd. Zo paste de slingerbeweging zich automatisch aan, zodat het motortoerental steeds gelijk bleef, en dit op een punt waar het grootste koppel ontwikkeld werd, zodat het benzineverbruik onder de 3 liter per 100km bleef, en er kon volstaan worden met een motor van 500cc.

Om te stoppen moest alleen het gaspedaal los gelaten worden, want beneden de 1200tr/min was er geen overdracht, en men remde met de linker voet. De wagen had 4-wielremmen, dus hij remde goed. Er was alleen een hefboom om van vooruit naar achteruit te schakelen, wat gebeurde in de achteras. Er was trouwens geen differentieel, omdat dit niet nodig zou zijn, daar de cardanas in tegenwijzerzin draaide, waardoor het koppel op de cardanas heel wat meer kracht overbracht op het aangedreven wiel. En daar het koppel op de cardanas vijf maal groter was dan bij een klassiek chassis, was de grip op de weg even groot als bij de normale overbrenging op de beide achterassen!

Maar hij mikte niet alleen op de auto, hij wilde zijn uitvinding universeel gebruikt zien. Zo zag hij een markt in de spoorwegen, waar de stoomlocomotief nog heer en meester was. Dus bouwde hij op een oud treinchassis een benzinemotor van 250pk met zijn automaat, en die was te zien op het Salon in 1924. Maar de eerste demonstraties gebeurden pas op 30 juni 1925, ter gelegenheid van de viering van 100 jaar spoorweg in Engeland.

Dit lokte veel belangstelling, maar British Railways wees zijn voorstel af. Doch de Roemeense staatsspoorwegen gebruikten zijn systeem een paar jaar later voor hun lichte motorwagens.

Intussen waren wel veel artikels verschenen in de gespecialiseerde pers, en er stroomden van alle kanten van de wereld kandidaturen binnen van goedgebouwde mensen, die een agent-schap wilden nemen van zijn wonderwagen. Maar hij moest bekennen dat zijn wagen nog niet productieklaar stond, en legde een wachtlijst aan van toekomstige dealers. Want om zijn uitvinding verder te ontwikkelen was veel geld nodig, en dat had hij helemaal niet.

Een zware tegenslag kwam toen de Britse autobouwers hem verboden om op het autosalon te staan, zagezegd omdat hij geen erkende autofabrikant was die wagens in grote aantallen produceerde. Hij ging een proces aan, die hij verloor, maar mocht wel tentoonstellen in de zaal voor machinebouw.

Gelukkig nam in februari 1925 GM een optie op zijn automaat, en er werden fantastische sommen beloofd die liepen tot in de miljoenen dollar, plus \$2 per converter dat ze zouden gebruiken. Het gevolg was wel dat de beloofde rijkdom in zijn hoofd geslagen was, en dat hij een levensstijl ontwikkelde naar verhouding tot zijn rijkdom. Doch helaas kwam daar weinig van terecht, zodat hij in zware financiële problemen raakte, zijn gezondheid ondermijnd werd, en zijn vrouw van hem scheidde. Daarbij kwam nog dat hij problemen kreeg met de belastingen, die hem taxeerden op de inkomsten die hij tijdens de oorlog had gekregen op zijn uitvinding van de mitrailleur synchronisator, wat eerst taksvrij was! Tot overmaat van ramp was GM blijkbaar niet van plan om zijn uitvinding te gebruiken, en was het alleen hun bedoeling zijn patent te blokkeren, zodat niemand zijn automaat kon gebruiken. Ze zouden wel verder betalingen doen, maar dat zinde hem niet, want hij wilde zijn converter algemeen gebruikt zien, en geld was zodoende van minder belang. Hij verbrak dus de overeenkomst met GM, maar hij vond geen andere belangstellenden, zodat het er voor hem slecht uit zag.

Als Roemeen verhuisde hij naar Roemenië, waar hij in de jaren '30 een 10 tons motorwagen bouwde met een 10pk motor en zijn automaat, daar waar gelijkaardige motorwagens een motor van 100 à 140pk nodig hadden! Zijn volgende stap was een motorwagen van 30 ton met 60 zitplaatsen, aangedreven door 2 motoren van 20pk onder het chassis. Deze reed probleemloos aan 65km/h, wat toen voldoende was. Hij wilde verder veel krachtiger locomotieven bouwen, maar de Roemeense spoorwegen trokken hun subsidies terug, want elektrificatie van de lijnen bleek de toekomst, zodat hij zijn werkzaamheden moest staken. Anderen probeerden nog zijn systeem te gebruiken, zoals eerst Sensaud de Lavaud en zelfs bij ons Imperia met de Minerva TAM 18, maar niemand slaagde overtuigend.

Koninklijke wagen te koop.

De foto hieronder toont tweemaal een Bugatti, één op "groot" formaat, en een tweede in de kinderversie.

De chauffeur is koning Leopold III, met ernaast zijn jongste zoon, de in 1942 geboren Prins Alexander.

De mini-Bugatti is allicht deze van zijn oudste broer Boudewijn, waarvan reeds uit 1934 foto's gekend zijn. →

Merkwaardig is wel de nummerplaat: 1364. Een erg klein nummer, dat onmiddellijk uitgereikt werd bij de henummering in 1929.

Maar het merkwaardige is wel, dat hij niet met een speciaal nummer rijdt, zoals thans aan het Hof de gewoonte is.

Of de kleine versie van de Bugatti nog bestaat, is ons onbekend. Deze wagentjes werden uitgedeeld aan bekende staatshoofden als ze een nieuwe Bugatti kochten, in de hoop dat ze een Royale zouden kopen. Helaas...



Koningin Astrid naast de Bugatti met prinses Josephine Charlotte aan het stuur, en naast haar de vijfjarige koning Boudewijn.

Deze Bugatti, die dus ooit eigendom was van koning Leopold III, wordt op 1 april verkocht bij veilinghuis Gooding & Co, en men verwacht een opbrengt van £10.000.000, omgerekend zo'n 11,8 miljoen Euro (of met de kosten erbij toch een half miljard oude Belgische Frank!).

Bij de kenners staat hij bekend als de ultieme Grand Prix Bugatti. Deze Bugatti 59 uit 1934 maakte in het seizoen 1934-'35 deel uit van het Bugatti Grand Prix team, hij won in Francorchamps en werd ook nog derde in Monaco.

Daarna werd hij omgebouwd om met succes deel te nemen aan uithoudingswedstrijden.

In 1937 was hij technisch verouderd om nog mee te racen, en werd hij zwart geschilderd en in 1938 doorverkocht aan koning Leopold III.

Wat er later met de wagen gebeurd is, is ons onbekend, maar in elk geval is hij sindsdien ongewijzigd en nog in prima staat.

Er zal wel flink geboden worden op zulke
uitzonderlijke wagen met een historie.

Wie nog wat drinkgeld opzij
liggen heeft, kan misschien
eens een poging doen...

