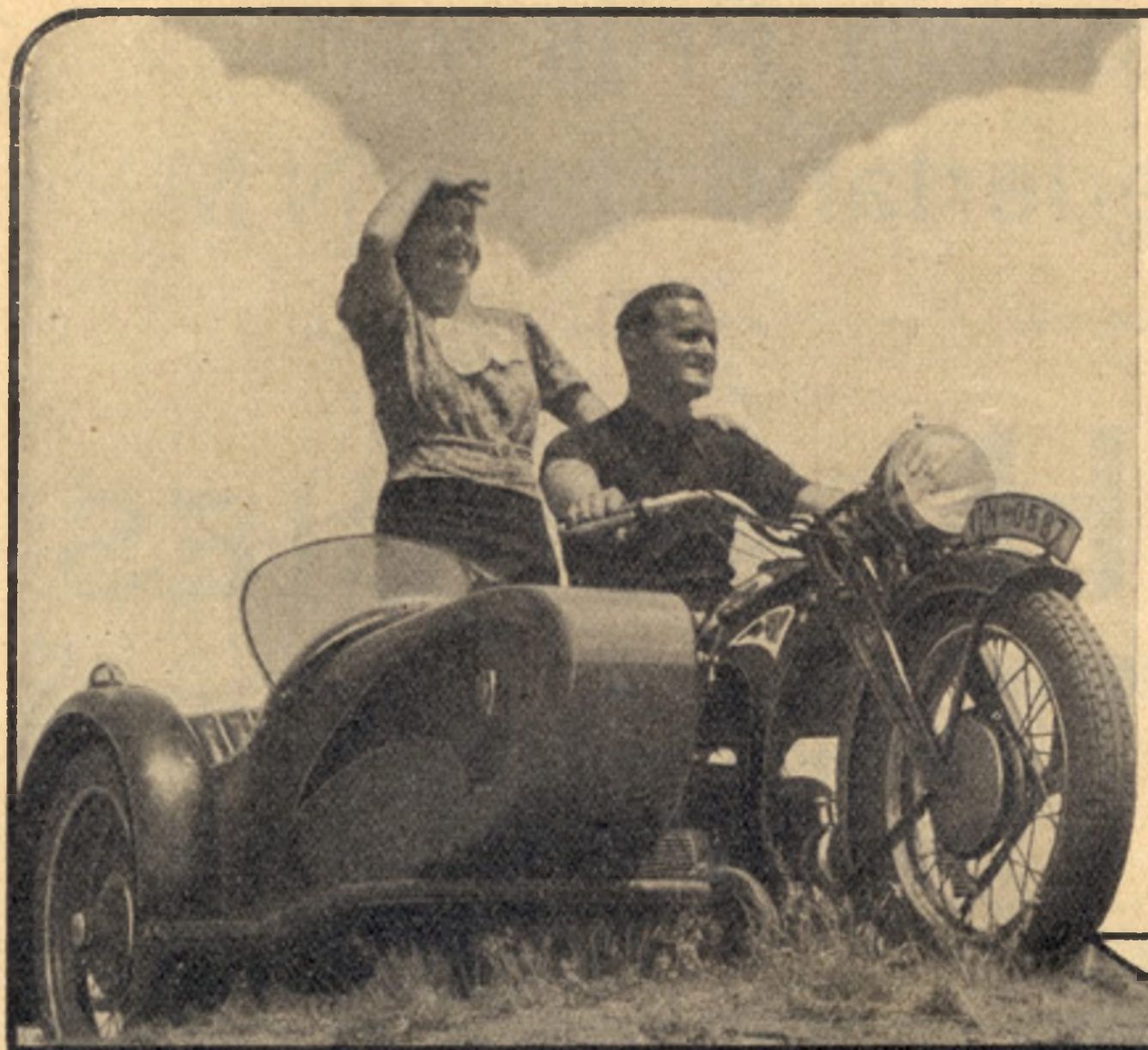
20 AUG. 1938
No. 1653 – 32e Jaargang
AFLEVERING No. 34

Auto KAMPIOEN

ONDER LEIDING VAN H. J. PEPPINK
UITGAVE: KON. NEDERLANDSCHE TOERISTENBOND A.N.W.B.
S.O.S.-Red.: Ir. H. Zoetelief Norman. – Red. Medew. J. Koolhaas Revers

Gezicht in het dal van de Rhône (richting Gletsch-Brig)



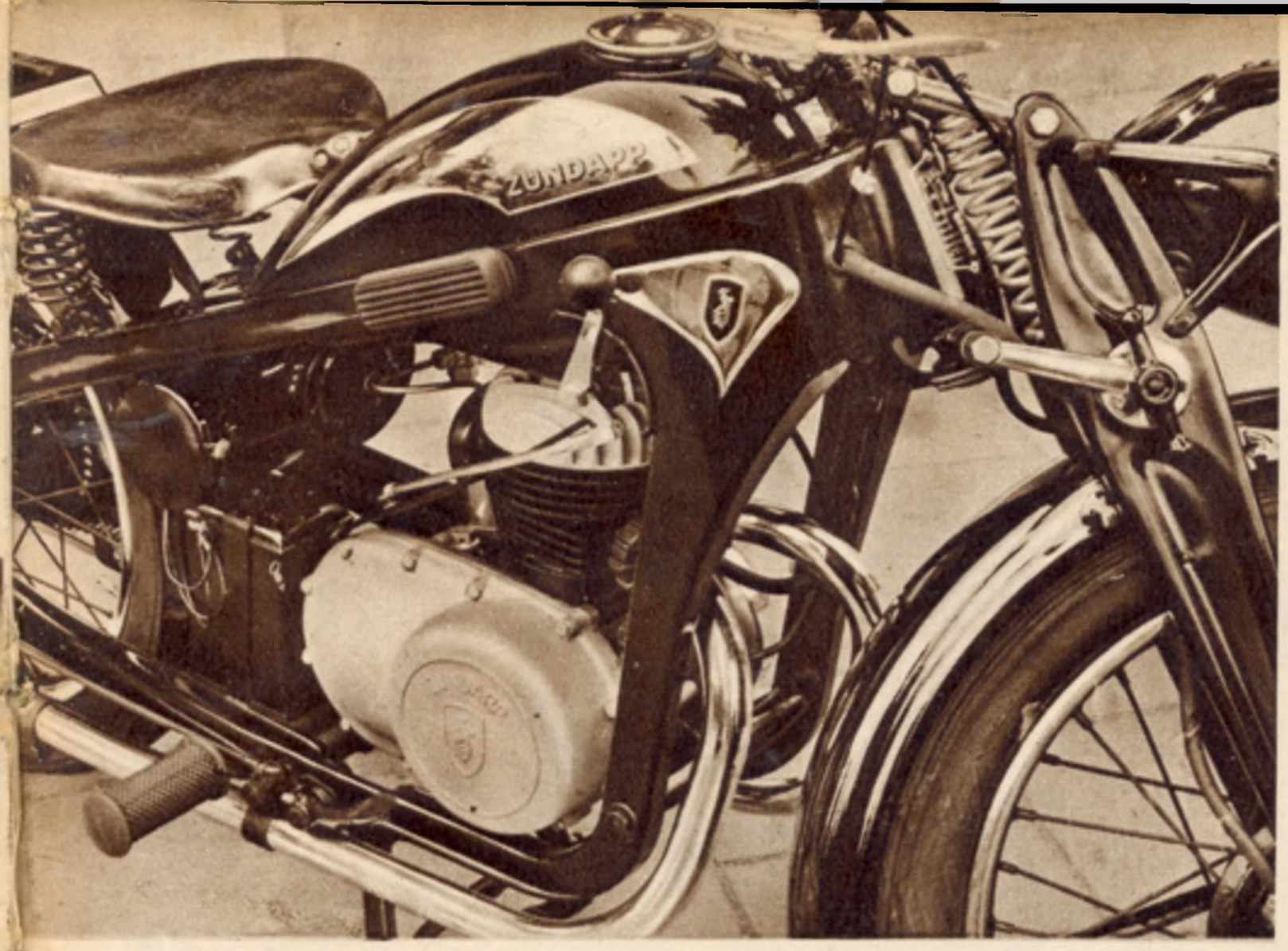
Met de

ZÜNDAPP

wordt de Zondag dubbel zoo mooi.

VERTEGENWOORDIGERS VOOR:
Utrecht, Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en Zeeland: Willem Gerth & Zonen, Utrecht, Trans 11. — Friesland, Groningen en Drenthe: N.V. Wander, Assen, Collardslaan 7-9. Zuid-Holland: H. J. Schellaars, Rotterdam, Graaf Florisstraat 99. — Noord-Holland: Chr. de Boer, Amsterdam-Diemen, Hartveldscheweg 54. (19)

ZÜNDAPP
GES·M·B·H· NÜRNBERG



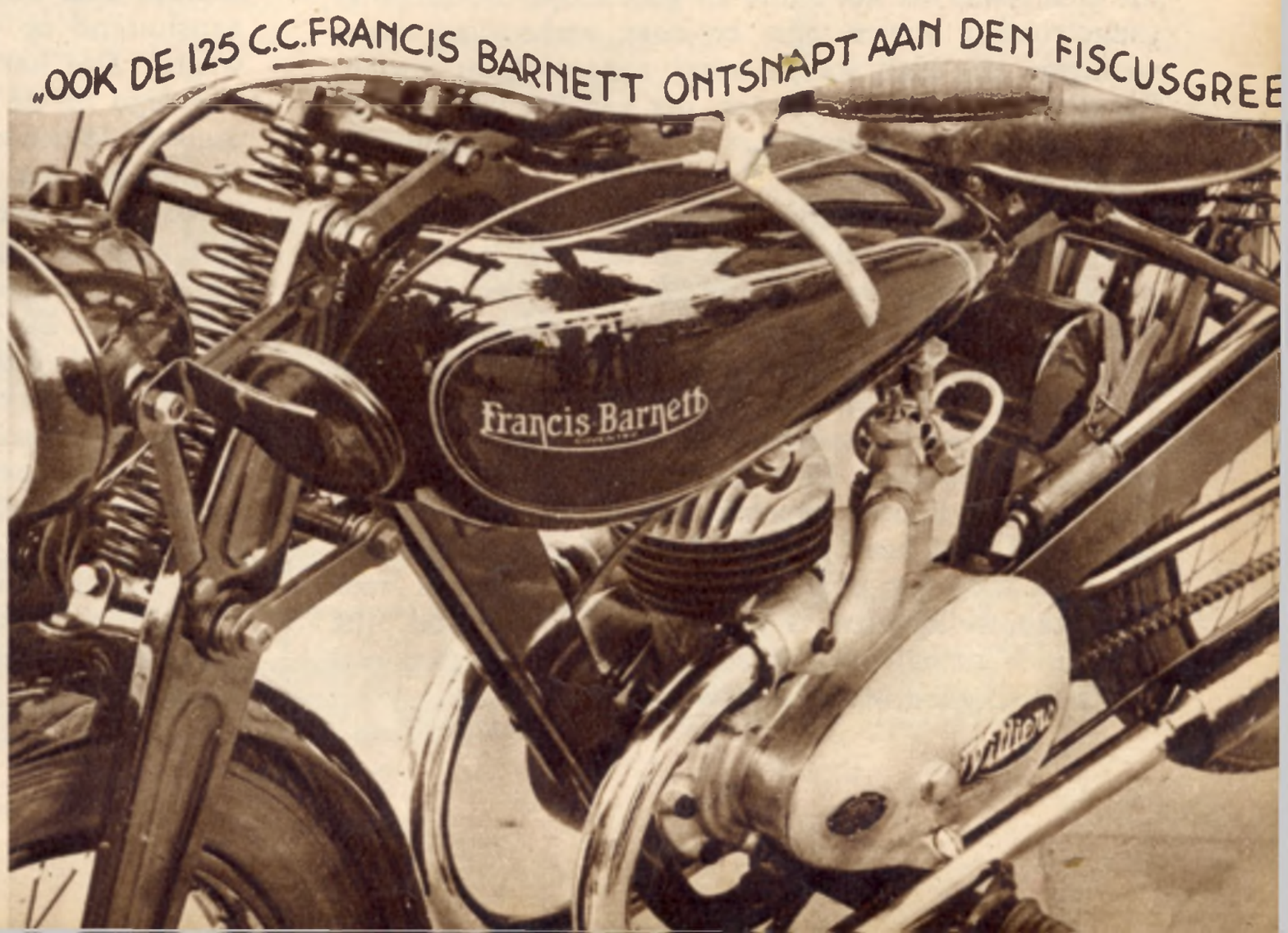
Zündapp brengt een zeer attractieve „200" duo-machine

meer een volksbelang vertegenwoordigt, zou kunnen besluiten tot het vervangen van de grens van een gewichtslimiet van 60 kg door een limiet van cylinderinhoud van minstens 125 cc. We willen op deze reeds eerder door ons besproken zeer belangrijke quaestie in dit artikel niet verder ingaan, maar kunnen met een onbezwaard geweten constateeren, dat, als men van hoogerhand in dit opzicht zou willen medewerken, het aandeel van de lichte machine in de Nederlandsche markt nog enorm vergroot zou worden en het letterlijk bijna alles licht en heel licht zou worden wat de groote motorklok slaat.

Het aandeel van de zwaardere machine

Het aandeel van de zwaardere machine beperkt zich in hoofdzaak tot vier categorieën te weten: het leger, de politie, de sport en het toerisme, waarbij de eerste factor in den laatsten tijd sterk in importantie is toegenomen. De fabrikanten van zware dienst- en sportmachines hebben de paar laatste jaren een machtigen stimulans gekregen door de behoeften, die de motoriseering van de weermacht in diverse landen met zich brengt en grootere orders op zware solo- en zijspanmachines voor het Nederlandsche leger den laatsten tijd toonen aan, dat men eindelijk ook in ons land het algemeene voorbeeld volgen gaat. Hier ligt dan ook voor den motorrijwielproducent een vergroote afzetmogelijkheid, die een beetje licht heeft gebracht in de niet al te rooskleurige situatie der zwaardere motorrijwielen. Daarnaast blijft de politie voor haar diensten regelmatig zware machines, in Nederland vooral ook zijspancombinaties, vragen, terwijl de kansen van het zware motorrijwiel met zijspan als toermachine zijn teruggeloopen sinds er lichte en zuinige auto's aan de markt worden gebracht, die qua aanschaffingsprijs en reiscomfort dergelijke aanbiedingen brengen, dat het duurdere motorrijwiel met zijspan, dat toch nooit hetzelfde comfort van vervoer bieden kan, daardoor leelijk in den hoek werd gedrongen. Een situatie die nog aanzienlijk nadeeliger zal gaan worden naarmate het internationale motorsnelverkeer meer en meer in de volkswagenrichting gaat worden georiënteerd, hetgeen in de toekomst wel onvermijdelijk zal zijn.

Rest dus als houvast voor het zwaardere motorrijwiel in hoofdzaak de sport, het oude motief, waarop in motorland al zoo menig jaar lang is voortgeborduurd en waaraan ook nu nog steeds — en veel te veel — door den motorrijwielhandel en de leidende instanties op motorrijwielgebied wordt vastgehouden, omdat tenslotte ook de categorie van diegenen die zich interesseeren voor de motorrijwielsport maar een kleine minderheid vormt in verhouding tot de groote massa's die op zoek zijn naar economisch en betrouwbaar, voldoend comfortabel snelvervoer en goedkoope, snelle kilometers. We hebben het al eens meer gezegd, de groote meerderheid van die massa's zou een auto koopen voor het individueele snelvervoer, dat ze niet meer ontberen kan, maar omdat ze de duiten er nie voor heeft, zeker niet zoolang een soort volkswagen-



VAN EN OVER DEN A·N·W·B

Rijwieltriptieken voor Frankrijk

Gedurende het afgeloopen seizoen hebben wij zeer vele klachten ontvangen van leden, die, bij verzending van hun rijwiel per trein vanuit Parijs naar Nederland, moeilijkheden hadden ondervonden bij het voor definitieven uitvoer laten afteekenen van hun Fransch rijwieltriptiek.

Wij hebben deze klachten doorgegeven naar onze zustervereeniging in Frankrijk en ontvingen nu bericht, dat deze aangelegenheid onder de aandacht is gebracht van de Fransche douane-administratie, en dat deze dientengevolge opnieuw instructies heeft gegeven aan de douane-beambten. Deze hebben opdracht ontvangen een Fransch rijwieltriptiek bij verzending van het rijwiel vanuit Parijs naar een bestemming in het buitenland, op verzoek *steeds* voor definitieven uitvoer af te teekenen.

Wij hopen nu ten zeerste, dat het volgende jaar deze kwestie geen aanleiding meer zal geven tot klachten.

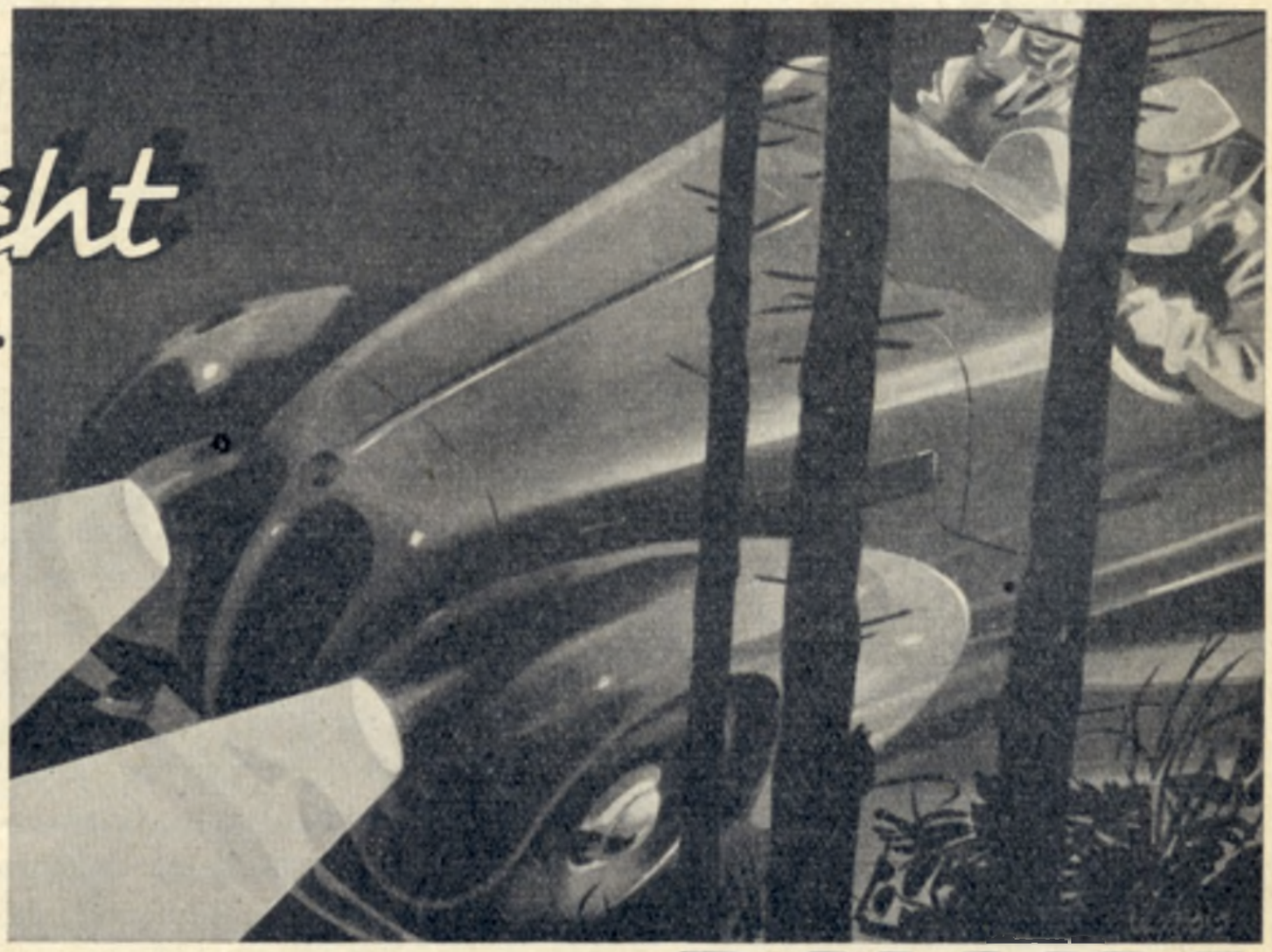
Wat de A.N.W.B.-grenskiosken over het Toeristenverkeer onthullen

Van de vier grenskiosken, welke de A.N.W.B. in den afgeloopen zomer in dienst heeft gesteld, zijn er thans, na afloop van het drukke reisseizoen, twee gesloten, n.l. die te Beek, bij Nijmegen en die te Sluis in Zeeuwsch-Vlaanderen; de kiosken te Wernhout, aan den belangrijken weg Breda—Antwerpen en die te Eysden, aan de verbinding Maastricht-Luik, hebben echter nog zoo'n drukken aanloop, dat deze twee geopend zijn gebleven.

Uit de cijfers betreffende het bezoek aan de grenskiosken, van de oprichting af tot en met September j.l., blijkt wel duidelijk, hoezeer deze nieuwe A.N.W.B.-service zich al aanstonds een plaats in het internationale toeristenverkeer heeft veroverd en welk een druk gebruik er van gemaakt wordt.

Het aantal buitenlanders, dat in de grenskiosken hulp en voorlichting ontving, bedroeg in den betrekkelijk korten tijd sedert de in dienststelling 15.289; de Belgen waren verreweg in de meerderheid met een totaal van 5121, daarna volgden de Franschen: 1541; de Engelschen: 1058; de Duitschers: 903 en de Amerikanen: 620. Daarenboven werden nog 6046 toeristen van verschillenden landaard in de grenskiosken geholpen; daarbij zijn alle werelddeelen vertegenwoordigd, het aantal nationaliteiten bedraagt zelfs twee-en-zestig. Zoo passeerden b.v. — om maar een greep te doen — aan de kiosk te Wernhout gedurende de maand Augustus: 11 Argentijnen, 10 Roemenen, 172 Italianen, 53 Denen, 36 Zweden, 72 Zwitsers en 11 Egyptenaren.

Er blijkt uit de cijfers ook, dat het toeristisch verkeer over de zuide-



Na Parijs

De Parijsche Salon is al weer achter den rug. De automobielen hebben het Grand Palais verlaten en daarginds aan de Champs Elysées wordt alles al weer in gereedheid gebracht voor de vliegtuigtentoonstelling — de Salon de l'Aviation. De bezoekers uit alle deelen van Europa, die voor deze 32e Fransche automobieltentoonstelling waren overgekomen, zijn weer naar hunne haardsteden wedergekeerd, vergezeld van allerlei meer of minder interessante impressies in en buiten het Showgebouw opgedaan.

Van de indrukken, die we persoonlijk medenamen uit de Fransche hoofdstad, hebben we u in een vorig A.K.-nummer al het een en ander medegedeeld en daarbij tevens opgemerkt, dat we op het geëxposeerde nog wel even terug wilden komen, omdat in het voorgaande nummer de voor Parijs beschikbare ruimte maar beperkt was. Eh bien — Messieurs, dames — nous voilà! En dat dan in de allereerste plaats om nog eens terug te komen op een merkwaardig verschijnsel, waarop we in het voorgaande nummer al even wezen: den prijs van bepaalde wagens. Want die is in sommige gevallen haast een raadsel, te meer waar de Franschen qua grondstoffen zich zeker niet in een gunstiger positie bevinden dan hun concurrenten. Staal b.v. en steenkolen zijn materialen, die men in Frankrijk duurder moet betalen dan elders, b.v. in de Vereenigde Staten en als men daarmee rekening houdt en constateert dat het Fransche chassis naar verhouding van gewicht en transportcapaciteit goedkooper wordt aangeboden aan de Fransche markt dan het Engelsche in Engeland of het Duitsche in Duitschland, dan komt — gezien vooral de economische omstandigheden, waarin de Fransche automobielfabrikant moet werken—toch wel bewondering voor hem op. Nog grooter echter wordt die bewondering als men de beteekenis gaat realiseeren van de laagste prijzen, waarvoor momenteel in het land van Marianne kleine, maar behoorlijke „voldragen" auto's worden geleverd. Er waren in het Grand Palais 4-persoons auto's in behoorlijke uitvoering en met behoorlijke capaciteiten voor het transport van vier volwassen personen met bagage, die leverbaar waren in Frankrijk zelf voor een bedrag aan francs dat correspondeerde met een som van ongeveer 7 à 800 Hollandsche guldens. Natuurlijk is hier sprake van de allergoedkoopste aanbiedingen en van den prijs in Frankrijk zelf zonder den verhoogenden invloed van invoerrechten en vracht- en expeditiekosten, maar als men daartegenover weer in aanmerking neemt, dat het hier geldt de prijs, waartegen aan het publiek wordt geleverd, dan komt men toch in een geval als de goedkoopste Rosengart tot de conclusie, dat men hier met een soort volkswagen-aanbieding te doen heeft, zonder dat ook maar over die gedachte in Frankrijk wordt gesproken. Waarmee we dan weer komen op een

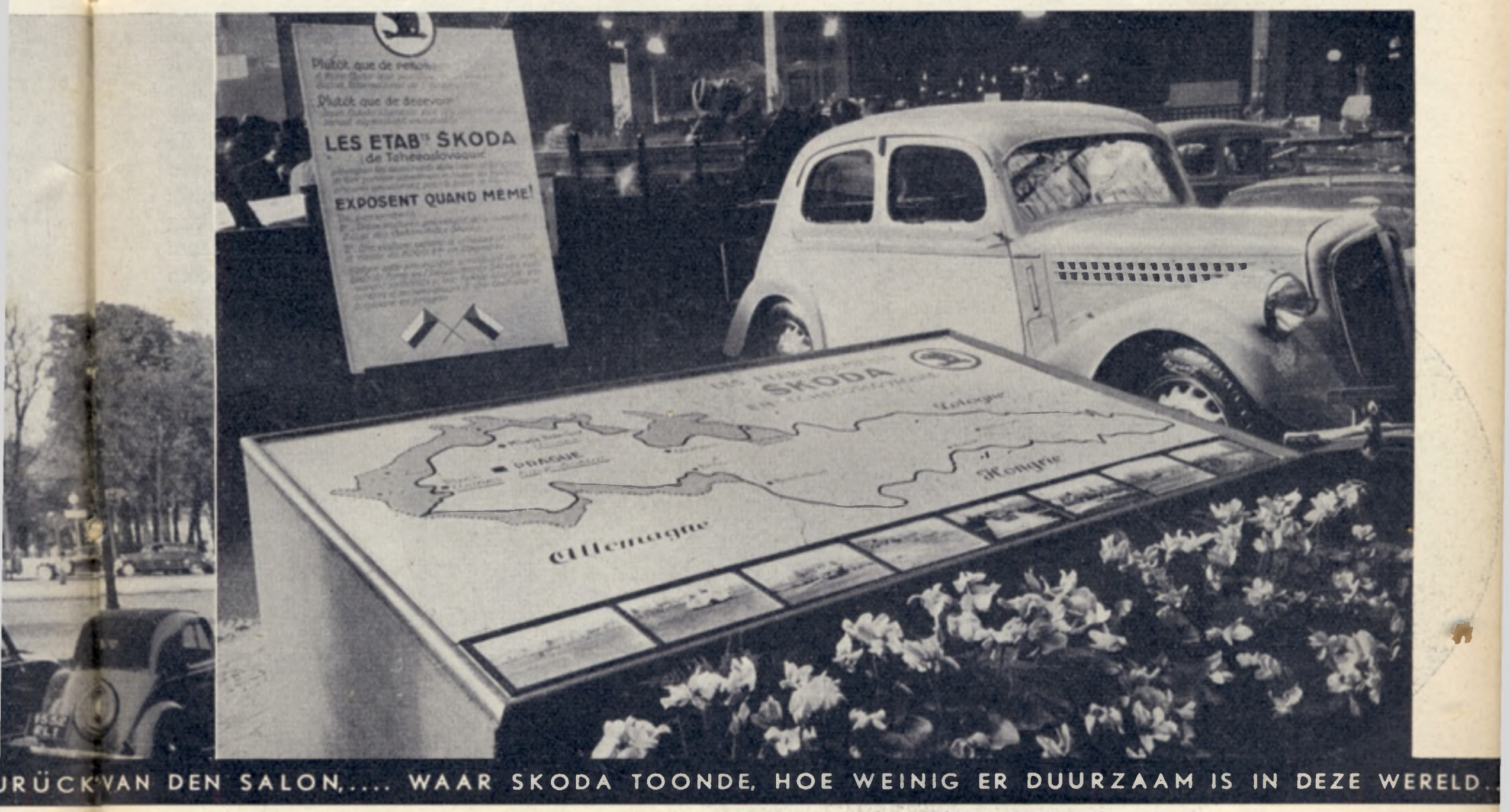
HET STANDBEELD VAN CLEMENCEAU („LE TIGRE") PASSEEREN WE OP DEN „WEG ZURÜCK VA

typisch staaltje van verschil van Fransche en Duitsche mentaliteit. Want, wordt niet sinds enkele jaren in Duitschland een enorme propaganda gemaakt voor de Volkswagengedachte? En is men er tenslotte, na het overwinnen van schier niet te overkomen moeilijkheden, niet in geslaagd een propositie te verwezenlijken, die voor den prijs van nog geen duizend mark omstreeks het jaar 1940 voor het publiek beschikbaar gaat komen, dank zij een uitgeknobelden productie-opzet en geraffineerde organisatie, met bouw in monsterserie? Dat alles alleen nog maar mogelijk gemaakt doordat het geheel tot een staatsaangelegenheid werd gemaakt.

En terwijl dit gebeuren plaats grijpt met de uiterste krachtsinspanning van een natie, die toch waarlijk op technisch gebied niet te kort schiet en tallooze Duitsche staatsburgers reeds nu aan het betalen zijn geslagen van een wagen, die niet alleen voorloopig nog niet binnen afzienbaren tijd leverbaar is, maar waarvan de fabriek te Fallersleben nog „in Statu nascendi" is, komen daar doodkalm een paar naar verhouding kleine Fransche fabrieken met volwassen aanbiedingen tegen ongeveer denzelfden prijs. Ook al stelt men den K.d.F.-wagen, zooals die als uiteindelijk product gaat worden qua mechanisch geheel en capaciteiten, een stuk boven wagens als b.v. de kleinste en goedkoopste Rosengart, dan nog staat men verbluft over wat zoo'n Fransche fabriek presteert en vraagt men zich af hoe een en ander mogelijk is. Wordt hier werkelijk een prestatie geleverd van Volkswagengehalte, zonder eenigen omslag en poeha van Fransche zijde, kan werkelijk de Fransche automobilist zoo den stand of de Showroom instappend, een behoorlijk vierpersoons „wagentje voor iedereen" koopen en mee naar huis nemen tegen volkswagenprijs, zonder dat van reuzenseries en een geweldig Staatsbedrijf sprake is, of is hier „something rotten in the State of Denmark" en zijn deze prijzen een soort „uitverkoopsprijzen", die een uitvloeisel zijn van een situatie van het oogenblik, waarbij in het Frankrijk van deze dagen op financieel gebied rare dingen mogelijk zijn?

We moeten eerlijk bekennen, dat we dit merkwaardige verschijnsel niet geheel en al kunnen verklaren, maar het is de moeite waard er zijn gedachten eens over te laten gaan. Want als dergelijke rockbottom prijzen voor de kleine Fransche wagens binnenkort niet geleidelijk omhoog gaan, dan moet men toch erkennen, dat de Franschen ook op dit gebied een soort duivelskunstenaars zijn. Wij voor ons zien hier maar twee mogelijkheden: òf die prijzen gaan werkelijk binnenkort de hoogte in òf.... het zijn werkelijk uitverkoopsprijzen en er gebeuren dingen, die daarmee een logisch geheel vormen. Het is inderdaad interessant de ontwikkeling der dingen daarginds in de onmiddellijke toekomst gade te slaan.

Boven de kaart van Tsjecho-Slowakije (welke aan de onderzijde afgesloten wordt door foto's van de Brusselsche Skoda-demonstraties, waaraan wij onlangs een reportage wijdden) bevindt zich een bord, met den volgenden tekst: „Liever dan zich terug te trekken en een leeg Skoda-paviljoen op den Salon te doen uitkomen ... liever dan haar trouwe cliëntèle teleur te stellen, ofschoon een en ander in dèze omstandigheden wel te excuseeren zou zijn geweest, verschijnen de Skoda-fabrieken, welke Tsjecho-Slowaaksch zijn en blijven met eenige wagens van haar Belgische dépendance en een auto, welke zoojuist een succesvollen tocht door Argentinië achter den rug heeft. De speciaal voor den Parijschen Salon ontwikkelde typen moesten door force-majeure achterwege blijven, maar Skoda's techniek beweegt zich thans weer in opgaande lijn"



URÜCK VAN DEN SALON,.... WAAR SKODA TOONDE, HOE WEINIG ER DUURZAAM IS IN DEZE WERELD..

Men vergete daarbij vooral niet, dat het hier om gezonde normale producten gaat, die de benaming „kleine auto" wezenlijk verdienen en niet om zonderlinge creaties, die half auto, half cyclecar waren, zooals de Salon te Parijs die in dagen van weleer veelvuldig heeft gekend. Geleidelijk aan is dit ras uitgestorven en het pleit wel voor het niveau, dat de automobielindustrie heden ten dage heeft bereikt, dat voor dergelijke vehikels niet alleen in Frankrijk, maar feitelijk nergens in de wereld meer plaats is.

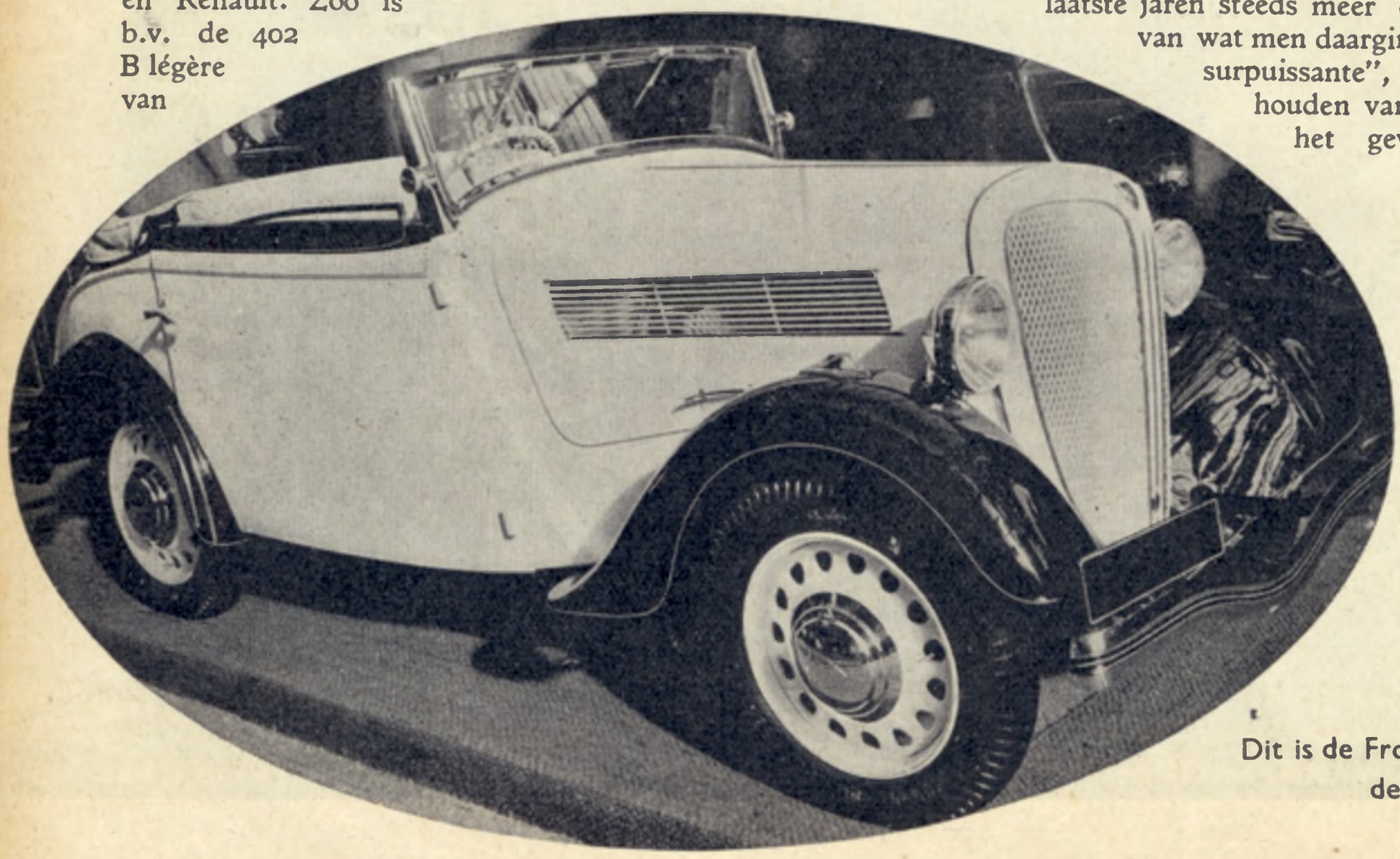
Ook de sportswagen heeft heden ten dage bijna al het terrein verloren, dat hij in vroeger jaren onder de motorzon in het land van Marianne heeft weten te bezetten.

Zeker althans in het goedkoopere, meer populaire genre. Van goedkoope drie- en vierwielige sportscars is geen sprake meer, al zijn er in de prijsklassen hooger op wel verschijningen, die meer op de verlangens van den sportieven automobilist zijn afgesteld. Een bijzondere aanbieding in een waarlijk niet duur genre blijft de Citroën Sports met 11 pk motor. Een zelfde genre aanbieding — niet over de geheele linie, maar toch in menig opzicht — brengt de nieuwe 11 pk Georges Irat, een creatie met voorwielaandrijving en onafhankelijke wielveering voor alle vier de wielen en een zeer speciaal chassis, waarin als krachtbron de 11 pk motor van Citroën wordt ingebouwd — een lichte wagen gebouwd op een combinatie van snelheid en zuinigheid, die bij een constant moyenne van 100 km per uur een verbruik heeft van 1 op 10. De carrosserie, waarmede deze Georges Irat sportwagen als twee à driepitter is uitgerust, is echter maar heel simpel en de prijs van dien aard, dat het er waarlijk niet velen zijn, die speciaal op deze aanbieding zullen afkomen. Dan is de Citroën „sports" heel wat anders.

Tegen het zeer schaarsch worden in Frankrijk van speciale sport modellen, staat echter het geleidelijk aan steeds meer opvoeren van de snelheidsmogelijkheden van de normale toer- en dienstmodellen. Dat blijkt behalve bij Citroën ook bij de beide andere grooten van de automobielindustrie van la douce France, Peugeot en Renault. Zoo is b.v. de 402 B légère van Peugeot een wagen, die een snelheid van over de 120 km per uur haalt, terwijl de lichte, kleinere „202" van „la marque du Lion" voor een ook in Holland lagen prijs een aanbieding is, die, dank zij een zeer gunstige krachtgewichtsverhouding, een snelle, felle acceleratie brengt en een topspeed van over de 100 km per uur.

Hoe zoo iets bij de normale cliëntèle bij een dergelijken prijs in den smaak valt, blijkt trouwens wel uit het commercieel succes van dit speciale lichte type, waarvan Peugeot er in de minder dan zes maanden tijd dat het nu aan de markt is, niet minder dan 20.000 stuks aan den man en.... aan de vrouw heeft gebracht. Daarnaast vraagt ook Louis Renault op dit gebied zeer de aandacht. En dat niet alleen door het succes van zijn goedkoopste propositie de Juvaquatre, met zijn 1000 cc viercylinder zijklepmotor, een aardige, vlotte goedkoope auto met goede acceleratie-kwaliteiten en een maximum snelheid van over de honderd, maar veel meer nog momenteel door de wel zeer tot het hart van den sportieven rijder sprekende Primaquatre.

Voor 1939 heeft Renault het „sports"-karakter van dit model nog meer uitgesproken gemaakt. Men heeft kleine veranderingen aan den motor aangebracht en de compressie een weinig opgevoerd, carburatie en ontsteking werden iets gewijzigd en bovendien heeft men de versnellingsverhoudingen in den gangwissel geheel veranderd met het gevolg, dat deze Primaquatre thans een top-speed van boven de 125 km per uur draaien kan, terwijl op de tweede versnelling de 100 km per uur kan worden bereikt, zoodat het geheel niet alleen brillant is onder allerlei wegcondities in vlak terrein, maar in geaccidenteerd terrein stevige hellingen met groote snelheden kunnen worden bestormd. Voeg daaraan toe machtige servo-remmen en de beroemde Europeesche wegligging in combinatie met vermeerderde carrossabele ruimte, doordat de inwendige lengte van het koetswerk met 12 cm is vergroot benevens een verbeterde ventilatie door draaibare voorgedeelten der zijruiten en men voelt waarop het streven van den constructeur van Billancourt gericht is geweest. Niet alleen Louis Renault, maar ook de beide andere grooten, Citroën en Peugeot, zijn de laatste jaren steeds meer de richting opgegaan van wat men daarginds noemt „la voiture surpuissante", waarbij door laag houden van den grooten vijand: het gewicht en opvoeren



Dit is de Fransche „Volkswagen"
de Rosengart

De nieuwste Primaquatre van Renault is het voorbeeld van een Europeaan met Amerikaansche eigenschappen

van de ontwikkelde motorkracht een zeer gunstige verhouding wordt geschapen tusschen beschikbare kracht en te verplaatsen totaalgewicht en men dientengevolge groote soepelheid en snelheid verkrijgt met een goed acceleratie- en klimvermogen.

Overwegingen van aërodynamischen aard in verband met den vorm der moderne koetswerken zijn het verkregen effect nog komen versterken, zoodat men steeds meer het beoogde doel benaderde: den Europeeschen wagen met Amerikaansche eigenschappen. Amerikaansche soepelheid en snelheid en een zooveel mogelijk Yankee acceleratievermogen gecombineerd met Europeesche wegligging, veering en sturing en last not least .... economie. Ziedaar eene aanbieding van de groote Fransche fabrieken, die inderdaad voor velen bijzonder aantrekkelijk is en dat niet alleen in Frankrijk zelf, nu de prijzen der Fransche wagens zoo schappelijk zijn. In dezen gedachtengang past ook de verschijning ten tooneele van den nieuwen zescylinder van Citroën, die bij proefritten in de buurt van Parijs vele malen toonde over een met behulp van een chronometer vastgelegde top-snelheid van royaal 130 km te beschikken en die, dank zij de voorwielaandrijving en de onafhankelijke veering der vier wielen, evenals de oudere en lichtere modellen van het merk met de dubbele Chevron door een bijzondere wegvastheid moet opvallen.

Al deze verschijningen beginnen qua algemeen karakter innerlijk meer Amerikaansch aan te doen, al is dat dan uiterlijk zeer zeker niet het geval.

Want al heeft de loop der tijden geleidelijk aan een elkaar meer en meer naderen te zien gegeven van het product uit de Nieuwe Wereld en dat uit de Oude, uiterlijk is het verschil toch altijd nog heel groot, waarbij — hoe mooi de modernste Amerikanen er ook uitzien — het voordeel van de individualiteit momenteel geheel aan de zijde der Europeesche producten is. We hebben in ons vorig artikel al gewezen op de omstandigheid, dat het voorbeeld van het Lincoln Zephyr-voorfront vele andere Amerikaansche constructeurs voor hun eigen merken schijnt te hebben geïnspireerd en dat dit motief — we zouden bijna zeggen „tot vervelens toe" bij de voorfronten van de Amerikaansche automobielen voor het komende seizoen wordt aangetroffen. Hoe geslaagd enkele van dezé nieuwe „neuzen" op zichzelf ook zijn mogen, het wil ons persoonlijk voorkomen, dat hier door de fabrikanten van „over there" een groote fout is gemaakt. Men moge in deze tijden van standaardizeering en nivelleering veel naar algemeene normen streven en naar vervlakking of verwerking van verschillen, een dergelijke toepassing op het uiterlijk van de auto moet definitief als een misslag worden beschouwd. Niet alleen ten opzichte van den cliënt met hoogere eischen, die per se wat anders dan anders wil, maar zelfs ook ten opzichte van de minder eischen stellende massa op wie al deze Amerikaansche „gelijkenissen" min of meer verwarrend gaan werken. Het is dan ook voor de wagens uit Dollarland, hoe fraai ze er ook overigens uitzien te hopen, dat een volgend productiejaar weer meer uiterlijk verschil zal brengen. Dat kan aan de algemeene verkoopskansen van het Amerikaansche product slechts ten goede komen.

Of tenslotte in verband met de prijzen en het daarvoor gebodene der Europeanen de Amerikaansche wagens in de toekomst ook niet voor een prijsverlaging zullen komen te staan, is een vraag, waarop we momenteel nog geen definitief antwoord kunnen geven.

Opvallend hetzelfde tenslotte is de houding, die zoowel de constructeurs van de oude als van de nieuwe wereld aannemen tegenover het onderwerp stroomlijn. Dat er een gestadige vooruitgang is geweest ten opzichte van een aanpassing van de koetswerken aan de eischen der aërodynamica en dat over de geheele linie, is buiten kijf. Een vergelijking met de algemeene lijnen der koetswerken van dezen salon en b.v. die van de carrosserieën van vijf jaar geleden toont dit onmiddellijk aan. De toenmalige gesloten auto's met hun verticale voorruiten en hoekige rechte lijnen hebben geleidelijk aan plaats moeten maken voor de modellen van vandaag, met hunne achteroverhellende voorruiten en meer vloeiende lijnen, waardoor de luchtweerstand inderdaad geringer is geworden. Dat die vermindering van weerstand door betere en meer serieuze stroomlijning nog aanzienlijk kan worden opgevoerd, staat wel als een paal boven water. Maar er zijn hier twee machtige factoren, die van remmenden invloed zijn geweest. In de eerste plaats mag een doorvoering van de stroomlijn nooit aanleiding geven tot het ontstaan van carrosserieën, die — vooral ten opzichte van de achterzittenden — minder comfortabel zijn en ten tweede is er het zeer gevaarlijke punt, dat het publiek dat tenslotte koopen moet, de nieuwe vormen ook moet kunnen accepteeren. Het gevaar van dit laatste punt vooral is in de laatste jaren duidelijk naar den voorgrond getreden bij sommige modellen met geprononceerde stroomlijn, die met een

(*Slot van pag. 2475*)

De Parijsche Salon

dit type hydraulische remmen hebben en „numerous advanced mechanical features", die nog niet nader worden genoemd. Er moet trouwens voor de New York Show óók wat overblijven!

Wat Lincoln zelf betreft zal men zich de uitspraak van Andreau herinneren, dat het ons destijds ietwat vreemd aandoend voorfront (dit jaar door vele andere Yankee's min of meer geïmiteerd) juist uit een oogpunt van drukverdeeling den meest gunstigen koelluchttoevoer toonde.

De overige Amerikanen vergen feitelijk een rustiger bespreking dan met een Parijsch-Salonverslag mogelijk is, terwijl verder nog niet van alle merken nieuwe modellen aanwezig waren.

In het algemeen zijn, indien nieuwe of gewijzigde motoren werden toegepast, de vermogens gewoonlijk nog iets vergroot. Op de oorzaak van dezen voortgezetten „vermogensgroei" komen we binnenkort uitgebreid terug in verband met alles wat we van Andreau hebben gehoord, maar in dit verslag hooren deze beschouwingen niet thuis. In Parijs waren van het Chrysler-concern allereerst de Chryslers zelf aanwezig. Evenals bijna alle Amerikanen is het normale versnellingshandle uit den voorvloer verdwenen en zooals we in den aanvang van dit artikel reeds vermeldden, past ook dit merk den electromagnetisch bediende overdrive toe. Dit systeem wordt ook door De Soto, Dodge, Studebaker en Packard toegepast, zoodat we alleen nog hebben na te gaan welke speciaalfabriek dezen gangwissel maakt om het kind een naam te kunnen geven. We hebben dit toestel reeds in ons no. van 15 October in het kort beschreven, maar moeten hieraan toch iets toevoegen. De planetaire overdrive bevindt zich n.l. *achter* den gangwissel en kan dus zoowel in de 1e, 2e als 3e versnelling werken, zoodat we feitelijk over 6 versnellingen beschikken. De regeling schijnt echter zóó te zijn, dat het apparaat alleen op de hoogste versnelling automatisch in werking treedt. Overigens is de werking mij nog niet zóó duidelijk, dat ik thans een nauwkeurige beschrijving zou willen geven; liever kom ik er t.z.t. op terug, wanneer een duidelijke teekening ter beschikking is.

Hudson heeft echter nog steeds zijn „electric hand" aangehouden, waarmede deze fabriek terecht reclame maakt, nu ook anderen de electromagnetische overschakeling gaan propageeren. Dit merk heeft thans een torsiestabilisator op de vooras gemonteerd, waarvan we binnenkort wel meer details zullen krijgen; een poging om dit per slangenmensch-verwringingen te bezichtigen is mislukt.

En wanneer ik nog even terugspring naar Frankrijk, dan is dat om te vermelden, dat ook daar (o.a. bij Peugeot) een neiging bestaat om het versnellingshandle op het instrumentenbord te plaatsen en zoo den voorvloer vrij te maken. Van Peugeot is trouwens nog wel meer te vermelden dan in ons vorig no. werd gedaan. De 402 B motor, (2140 cm^3) moge voor de personenwagens van belang zijn, in de bedrijfswagenafdeeling vinden we een nieuwe kleine 4-takt 4-cyl. CLM Diesel, die 50 pk bij 3200 toeren levert en dus waarschijnlijk ook een voorlooper wordt van een personen-Diesel, zooals Citroën reeds met succes levert.

NORMAN.

(*Slot van pag. 2481*

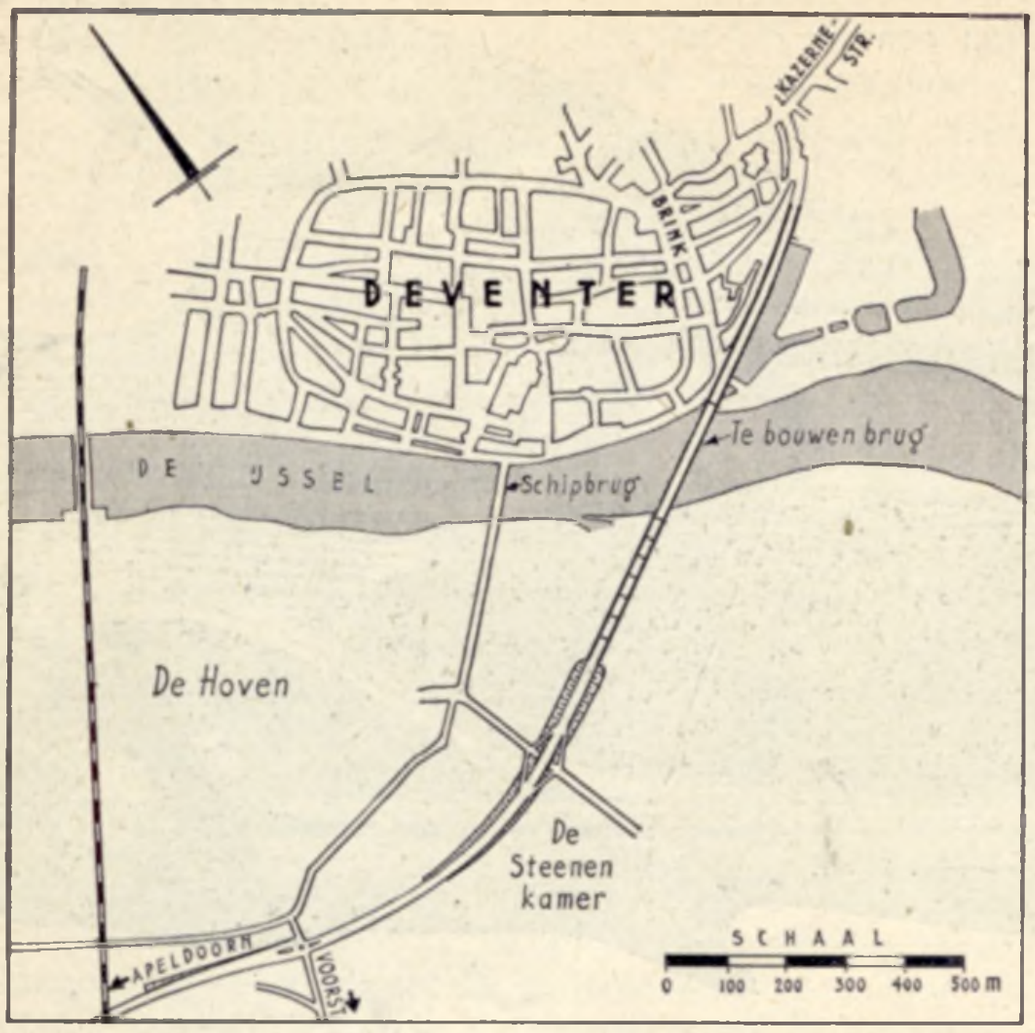
De Londensche Show

lingsbakken aanbrengen. In Nederland zou dit geen verkoopargument zijn, want de automobilist hier te lande laat dit vette werk maar liever over aan een smeerstation, maar wij hebben verschillende Britten gebogen gezien over den versnellingsbak van een Hillman Minx (welke dit accessoire o.m. heeft) en woorden van lof gehoord over zooveel extra gemak.

Cosmolite exposeerde een nieuwen benzinefilter volgens een principe, dat reeds heel lang bestaat: dunne koperen ringen, welke door een ronddraaiend borstelachtigen inzet gemakkelijk kunnen worden gereinigd. Op het gebied van de auto-radio (welke voor de eerste maal op een Londensche autotentoonstelling was te vinden) zagen wij iets nieuws bij Motorola, namelijk een selectiviteitsschakelaar, welke het mogelijk moet maken tramstoringen goeddeels te onderdrukken. Dezelfde firma, die in Engeland in licentie Amerikaansche toestellen bouwt en van lange golfinstallatie voorziet, had de handige drukknop-afstemming, welke dit jaar in ons land op de huisradiotoestellen is geïntroduceerd, ook op het auto-apparaat, hetgeen ons, indien het constructief voldoet een aanzienlijke verbetering lijkt in verband met de moeilijkheid om in een snel rijdende auto een bepaald station zuiver af te stemmen.

En dit zijn dan de voornaamste indrukken, waartoe het bezoek aan Earls Court aanleiding gaf, waarbij wij ons ervan bewust zijn, dat er irgendwo aan de 16 kilometer standlengte nog wel het een of ander gelegen kan hebben, dat zelfs aan den critischen blik des beroepstentoonstellingenbezoekers ontsnapt. Het simultaan spelen van Londen en Parijs, dat aan den eenen kant tot meer haast noopte dan anders noodig is, had overigens nog wel de prettige zijde, dat men nu, nog vervuld van de indrukken uit de eene metropolis, zich na een korte adem- en druktechnische-pauze in het vaderland aan het comfortabele interieur van een Douglas kon toevertrouwen om na Londen ook nog het nieuws te Parijs door het glazige oog van de fotolens te gaan bekijken. Zoo verliep de vorige week tusschen het geroezemoes van Londen, de nachtboot, de door onophoudelijk schrijf- en zetmachinegeratel onderbroken rust aan de Noordzeestranden en het gegons van de Wright motoren, die ons hoog boven de stormen der aarde in de richting van de Ville Lumière lieten voortrazen op een manier, die door zijn comfort, zijn snelheid en zijn belangwekkenden, bijzonderen kijk op de aardsche dingen ons na al dit gewroet onder motorkappen en in camerae obscura, tot een oase der rust in de gejaagde tentoonstellingsperiode werd. Misschien nog het meest omdat het hart van den motormensch sneller gaat kloppen, als hij neerkijkt op het zich druk makende en toch haast niet vooruitkomende spoortje, dat daar héél, heel diep onder hem in zijn oergebondenheid aan het vaste spoor met den moed der wanhoop een reeds lang verdwenen monopolie tracht te handhaven. Waarbij dan als éénig nadeel van zoo'n snellen K.L.M. vogel geldt, dat je er, op Bourget aankomend de vleugels niet af kunt halen om ook in de Ville Lumière met een eigen voertuig in de verkeersbranding te duiken.

H. J. P.



De nieuwe brug te Deventer

Hierboven ziet men, waar de nieuwe vaste brug te Deventer precies komt te liggen. De brug krijgt een 9 m breede rijbaan en aan weerszijden daarvan een rijwielpad ter breedte van 2 m en een voetpad breed 1.5 m.

---

zekeren durf werden gelanceerd, maar met wier vrij revolutionnaire verschijning het koopende publiek zich niet vertrouwd bleek te kunnen maken. Dit heeft een „reculer" tengevolge gehad van de meest vooruitstrevenden op stroomlijngebied, dat waarschijnlijk niet zal worden gevolgd door het beroemde „mieux sauter" in den abrupten zin van het woord.

Immers de klant blijft koning, vooral in een tijd als deze, waarin financieel zoo weinig mogelijk risico wordt genomen. En dus is voorzichtigheid de moeder van de porceleinkast en voltrekt het doorvoeren van de aërodynamiseering der carrosserieën zich momenteel in een tempo dat langzaam is en de massa gelegenheid geeft zich langs lijnen van geleidelijkheid aan de komende vormen aan te passen. En naast den smaak van het publiek blijft er het comfort van de inzittenden, dat niet in het gedrang mag worden gebracht. Inderdaad een delicate en moeilijke taak is het waarvoor de automobielbouwer in dit opzicht staat, een taak, die een uiterst voorzichtig voorwaarts gaan over de geheele linie noodig maakt.

En toch een serieuze stroomlijn moge voor taxi's en andere automobielen, die slechts in stadsgebruik hun diensten verrichten „une mauvaise plaisanterie" zijn, voor den buitenweg en vooral voor den autosnelweg in de wereld van vandaag en morgen met haar steeds opgevoerd tempo, zal ze steeds meer een vereischte blijven en een factor van machtigen invloed zijn. Wat Parijs — en trouwens ook Londen en New-York ons in dit opzicht te zien geven, moge een beeld van stagnatie zijn — dit beeld mag ons niet van de wijs brengen. Het is welhaast zeker, dat de toekomst ons allen in deze richting nog interessante dingen zal gaan brengen, een toekomst, die naar onze persoonlijke meening een vrij nabije zal zijn en waarbij mede ook in verband met de eischen van den factor comfort, stroomlijn en plaatsing van de krachtbron achter in het chassis hand aan hand zullen gaan.

Wie weet wat de toekomst in dit opzicht nog verborgen houdt!

Daar denken we aan, als we voor het laatst de Grand Nef verlaten en van het Grand Palais 1938 afscheid nemend en op den uitgang toestappend langs den Skoda-stand gaan, waar het nieuwe, verkleinde Tsjecho-Slowakije van deze dagen in beeld is gebracht. We denken er een oogenblik later weer aan, als we daarbuiten het standbeeld van Clémenceau passeeren, waar „Le Tigre" met zijn scherpen blik voor zich uit staart, als wilde hij in de verten de dingen der toekomst ontsluieren. Dat ook hij tenslotte dat niet heeft gekund — het beeld op den Skoda stand bewijst het. We denken daar aan tot we in een semi-stroomlijn taxi stappend ons hoofd stooten tegen het afloopende dak der carrosserie. Stroomlijn en comfort!

Ligt in een nabije toekomst voor u beiden een gelukkig huwelijk in het verschiet? K. R.

Beroepsvervoer België

Binnen enkele maanden technische keuring

Binnenkort zullen in België alle motorrijtuigen, gebezigd voor goederenvervoer voor rekening van derden en personenvervoer tegen betaling, ingevolge 2 nieuwe Koninklijke Besluiten voorzien moeten zijn van een keuringsbewijs en regelmatig (3- of 6-maandelijks) opnieuw gekeurd moeten worden.

Aangezien een dergelijke regelmatige keuring groote moeilijkheden zou opleveren, indien deze ook zou worden toegepast op onze Nederlandsche beroepsvervoerders op België hebben wij ons onmiddellijk in verbinding gesteld met de autoriteiten in België.

Naar aanleiding van dit onderhoud kunnen wij onzen leden mededeelen, dat het Belgische Ministerie van Verkeerswezen heeft toegezegd, dat onderhandelingen zullen worden aangeknoopt tusschen de Belgische en de Nederlandsche Regeering, om te komen tot een regeling, waarbij de Nederlandsche motorrijtuigen, gebezigd voor beroepsvervoer, in België vrijgesteld zullen zijn van het keuringsbewijs en niet onderworpen zullen zijn aan de periodieke Belgische keuring, mits omgekeerd dan dergelijke Belgische motorrijtuigen ook in Nederland zullen mogen rijden, zonder aan een speciale Nederlandsche keuring te zijn onderworpen.

Mede in overleg met dit Ministerie hebben wij ons tot onzen Minister van Waterstaat gewend, met het verzoek ook van zijn kant te willen bevorderen, dat zulk een regeling zal worden getroffen.

TOETREDING ALS LID NA 1 NOVEMBER

Degenen, die na 1 Nov. toetreden als lid, behoeven voor de resteerende weken van 1938 geen contributie meer te betalen, mits zij de contributie voor 1939 thans voldoen.

Verloren en gevonden

Verloren: een helft van een achterbumper op den weg van Delft naar Schalkwijk (Utr.). Inl. J. Jense, Koornmarkt 26a te Delft.

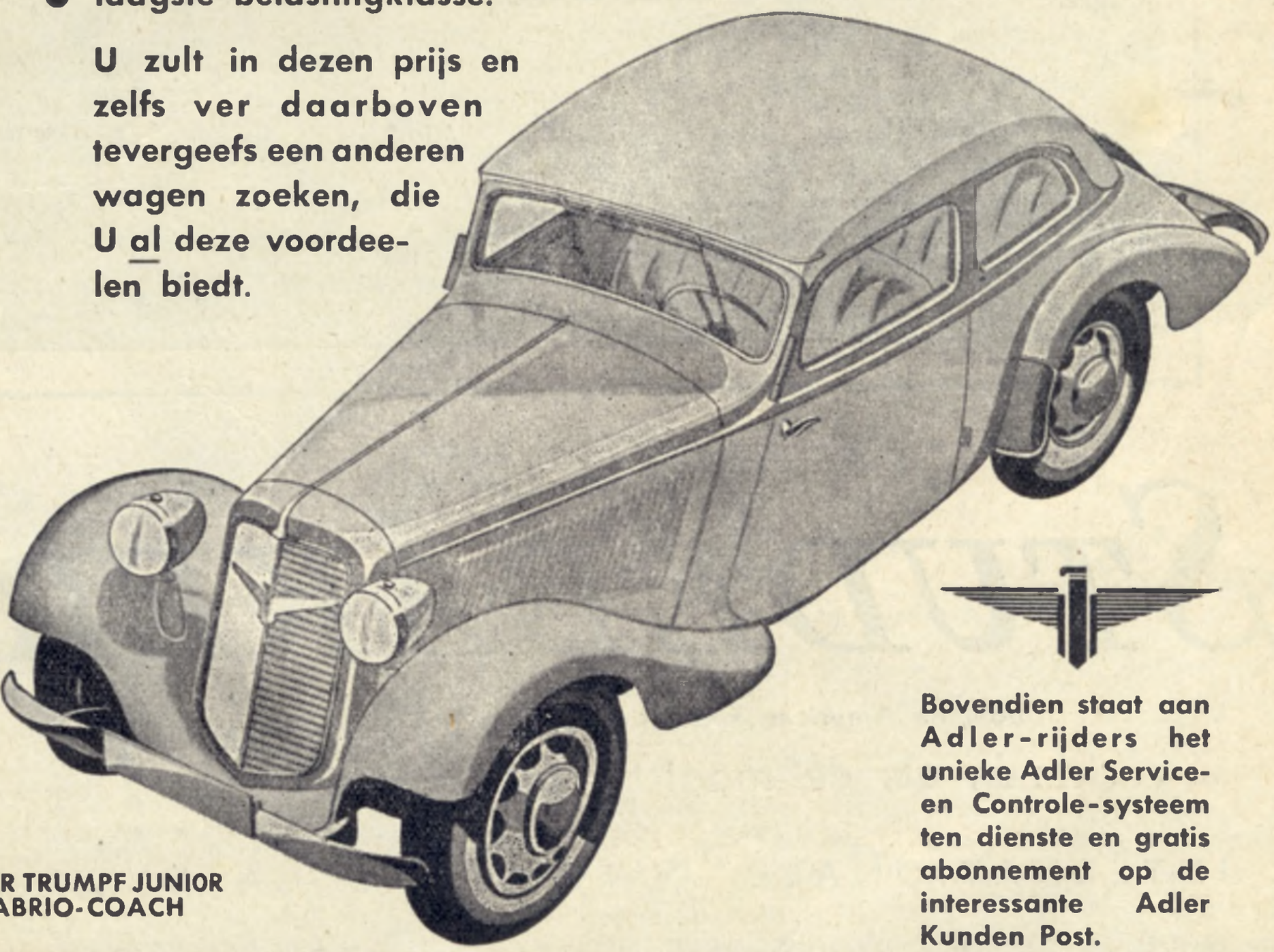
Belangrijke Prijsverlaging!

ADLER

de comfortabele 4-pers-wagen thans fl. 1485.-

- 4 cyl. 4 tact motor.
- voorwielaandrijving.
- onafhankelijk veerende vóór- en achterwielen.
- geheel stalen carrosserie.
- laag benzine verbruik.
- laagste belastingklasse.

U zult in dezen prijs en zelfs ver daarboven tevergeefs een anderen wagen zoeken, die U al deze voordeelen biedt.



ADLER TRUMPF JUNIOR
CABRIO-COACH

Bovendien staat aan Adler-rijders het unieke Adler Service- en Controle-systeem ten dienste en gratis abonnement op de interessante Adler Kunden Post.

IMP. ANDRÉ J. H. CEURVORST

AMSTERDAM — ALB. CUYPSTRAAT 264-276 — TEL. 28300

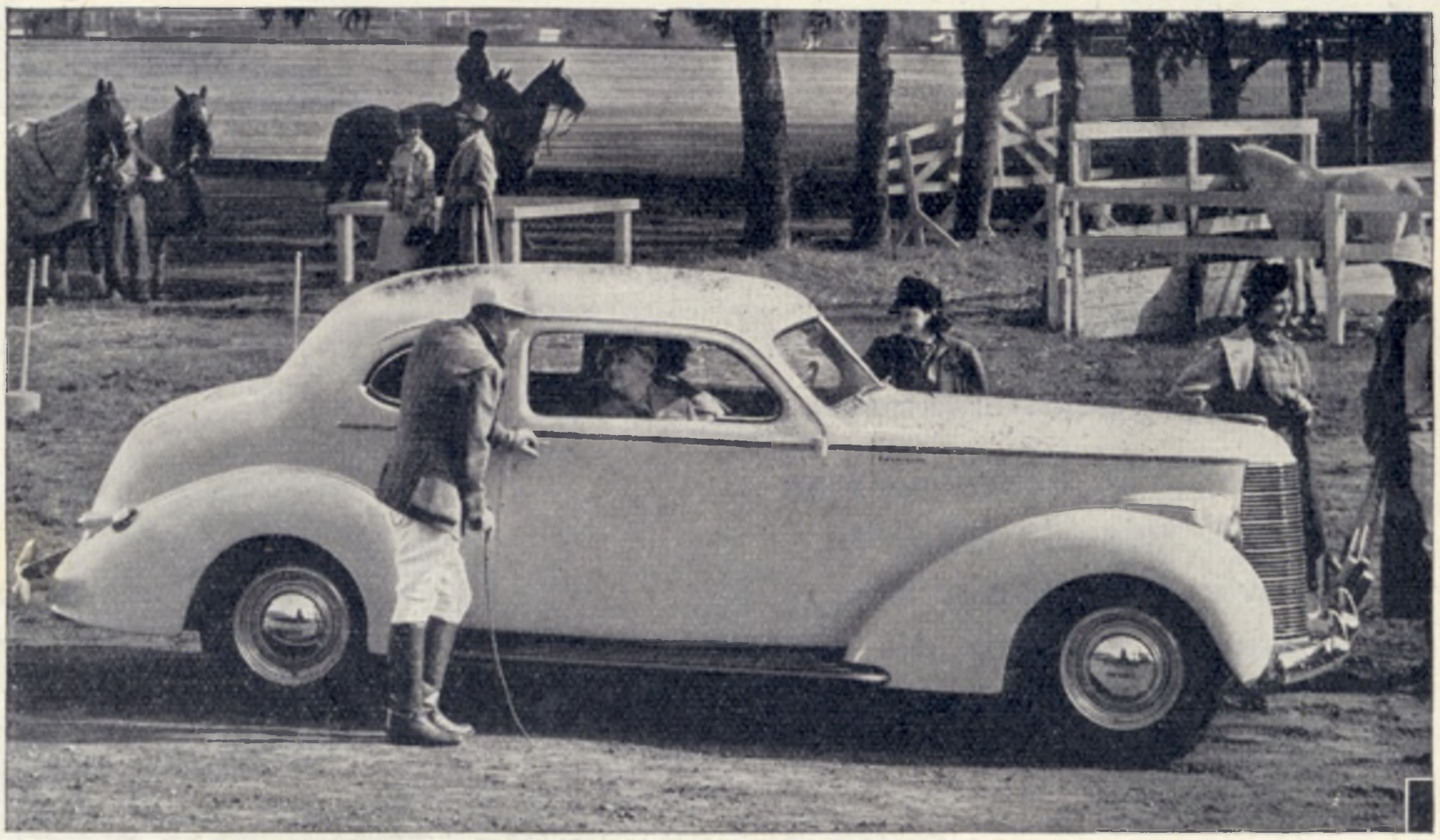
DEALERS OVER GEHEEL NEDERLAND

Thans

kunt U zich nog een van de weinige nog voorradige 1938 Studebakers aanschaffen tegen

UITZONDERLIJK LAGEN PRIJS

Wij verwachten n.l. over enkele weken de 1939 Studebaker modellen in Nederland



STUDEBAKER

door de American Federation of Arts te Washington

verkozen als de mooiste auto van het jaar!

N.V. INTERNATIONALE AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ

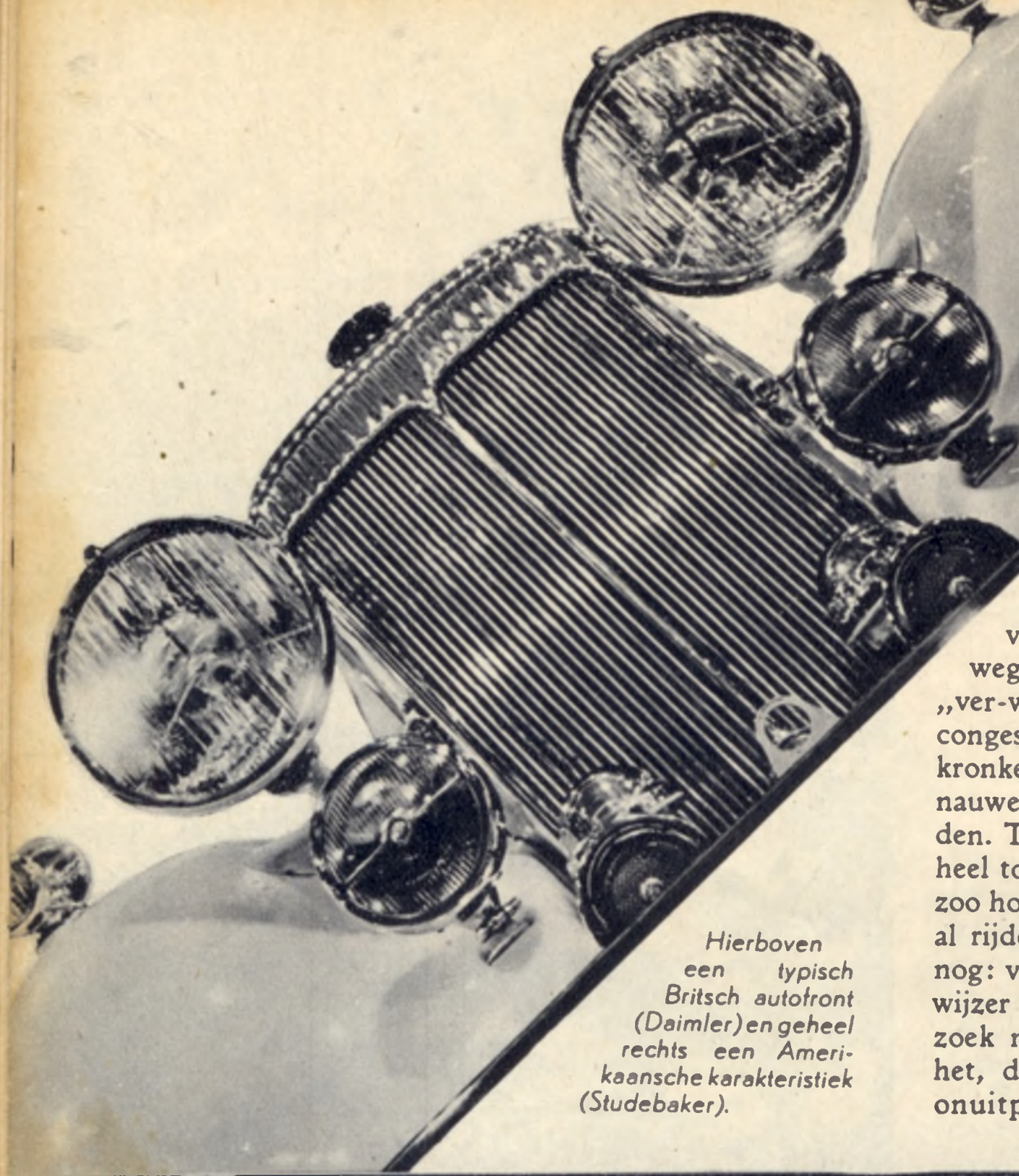
AMSTERDAM
Overtoom 173—179
Tel. 81703 en 82004

Hoofdkantoor DEN HAAG
SCHELDESTRAAT 2
Telefoon 772000 (3 lijnen)

ROTTERDAM
Westplein 3
Tel. 13275 en 14275

Hoofdagent voor Gelderland en Overijsel: VAN HEEL & CO'S AUTOMOBIELBEDRIJF, Ernst Casimirlaan 2—4, Arnhem, Tel. 25303

Earls C



Hierboven een typisch Britsch autofront (Daimler) en geheel rechts een Amerikaansche karakteristiek (Studebaker).

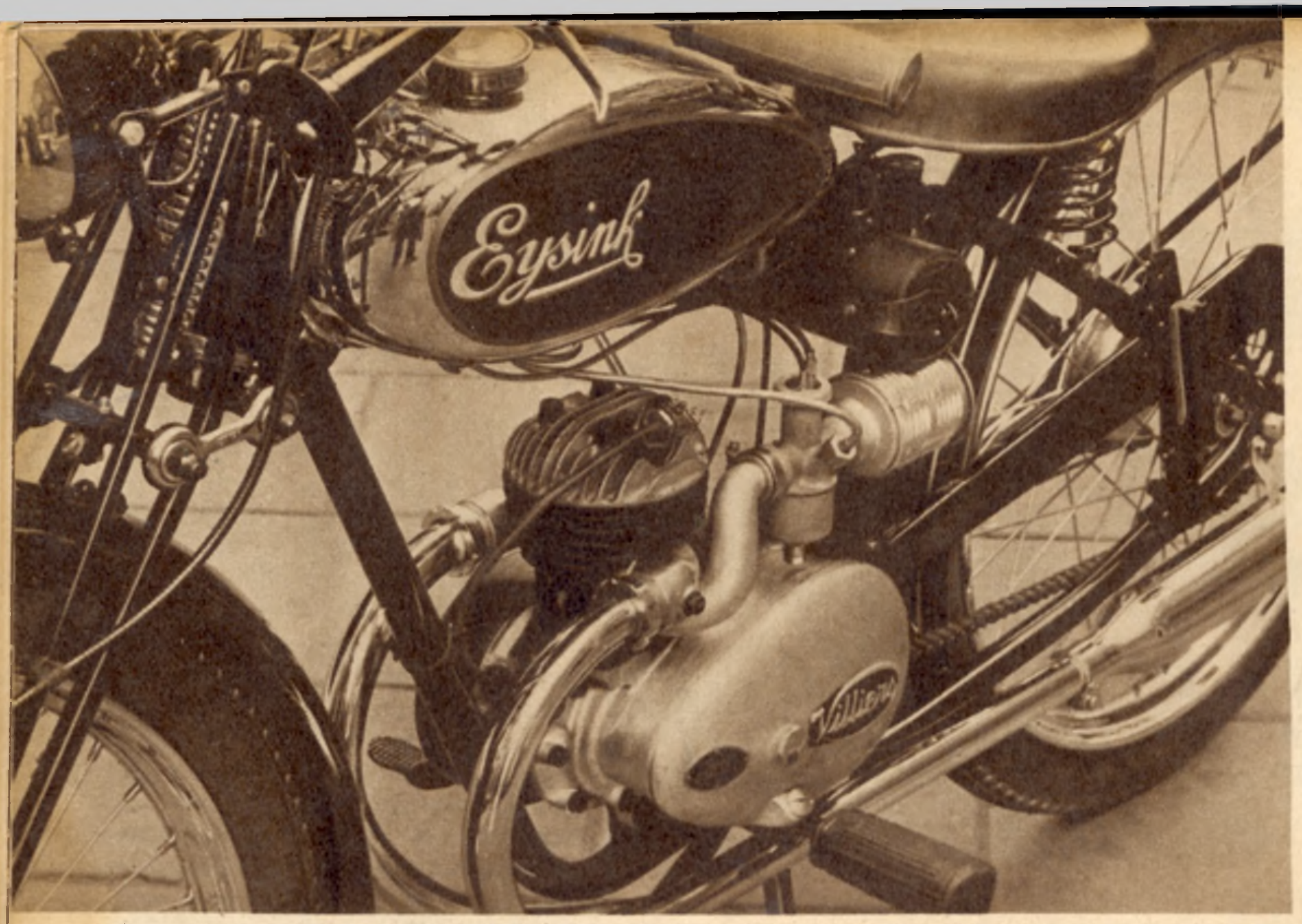
Lange lichtkronkels worden in de rustig kabbelende rivieroppervlakte weerkaatst. De Stour, de groote riviermonding, waaraan Harwich's haven, Parkeston Quay is gelegen, ademt dezelfde rust als de comfortabele nachtboot, die nog ettelijke kwartieren den tijd heeft. En hier, achter een belastingvrije „Canadian Club" vinden we het rustige moment, om de Earls Court show eens te overdenken. Om de Britsche impressies de revue te laten passeeren. Bijna vier uur geleden speelde de in Londen zoozeer om zijn stroomlijn de aandacht trekkende Fiat het rustelooze spel van stop-slow-go in de verkeerskolken der city. Meer dan drie uur hebben we erover gedaan om de 130 kilometer tot Harwich af te leggen, een gemiddelde dus van rond 30 km/u en dat, terwijl er toch ook nog eenige stukken weg tusschen waren, waar met het gas op de plank kon worden gereden.

Weer hebben we ons er over verwonderd, hoe ongeloofelijk moeilijk het is, om zonder fouten Londen uit te komen. En hoeveel tijdverlies het ontbreken van behoorlijke uitvalswegen oplevert. Hoeveel millioenen er jaarlijks „ver-wacht" worden in al die eindelooze verkeerscongesties. Hoeveel ongelukken op het conto van de kronkelwegen moeten worden geschreven en van de nauwe dorpskommen, waardoor alles geperst moet worden. Telkens en telkens weer hebben we den wagen geheel tot stilstand moeten brengen, omdat de wegwijzers zoo hoog staan en zulke kleine letters hebben, dat men ze al rijdende in den avond absoluut niet kan lezen. Sterker nog: veelal is het een puzzle om de plaats van den wegwijzer uit te vinden en eerst daarna begint dan het gezoek naar den gezochten plaatsnaam. Raadselachtig is het, dat dergelijke toestanden in een land met zulke onuitputtelijke rijkdommen en hulpbronnen jaar-in, jaar-uit gehandhaafd blijven. Raadselachtig vooral ook, hoe het mogelijk is, dat de machtige verkeersbonden, waaronder er zijn met ettelijke honderdduizenden leden en vele millioenen guldens inkomsten, niet in de eerste plaats voor een behoorlijke bewegwijzering zorgen.

Is het niet merkwaardig, dat zelfs de plannen voor een autosnelwegennet nog geheel ontbreken, en dat, terwijl er sinds jaar en dag een wegenfonds bestaat en er bijna evenveel belasting op de benzine wordt geheven als bij ons? Terwijl er in dit Ver-

INDRUKKEN

Hierboven de nieuwe Morris „Eight", in hoofdzaak overeenkomend met het gelijknamige vorige type, echter moderner gecarroseerd en voorzien van talrijke chassis-verfijningen. — Hiernaast rechts de nieuwe Cadillac.



Een populaire 125 cc „onder de 60" brengt Eysink

aanbieding aan de Nederlandsche markt nog niet aanwezig is en omdat het rijwiel haar te langzaam geworden is, grijpt ze naar het goedkoope, liefst belastingvrije motorrijwiel, waarbij overigens meestal elke gedachte aan sport haar vreemd is.

Dienstvervoer en Toerisme hoofdzaak — Sport bijzaak

Dat de toestand zich in de Nederlandsche motorwereld inderdaad in dezen geest ontwikkelt, dat het dien kant duidelijk opgaat, blijkt den insider telkens weer, niet alleen wanneer hij zijn oogen langs den weg den kost geeft, maar ook als hij de ooren openzet en de geluiden opvangt die hier en daar en overal uit den motorrijwielhandel opstijgen.

„Zware machines" zoo hoort men algemeen, worden momenteel nog maar moeilijk verkocht. „Het is bijna alles 125 cc en 200 cc wat het publiek vandaag aan den dag vraagt en betalen wil," zei ons onlangs de leider van een der grootere motorrijwielfirma's in den lande „en voor die hoofdclientèle heb ik de sport al heel weinig noodig en behoef ik mij ook niet meer te oriënteeren op den K.N.M.V., want onder de zeer velen, die zich thans tot het lichte en goedkoope motorrijwiel aangetrokken voelen zijn er naar verhouding maar weinigen, die zich tot de sport aangetrokken voelen. En er zijn er heel wat onder, die van het bestaan van motorsport en motorsportvereenigingen nauwelijks eenige notie hebben."

En zoo is het in werkelijkheid inderdaad! Onder de duizenden en duizenden die momenteel overkomen naar de gelederen van Koning Motor als berijders van heele lichte en lichte motorrijwielen, gebruikt verreweg de groote meerderheid hun vehikel voor utiliteitsdoeleinden als het vervoer van en naar het terrein der dagelijksche werkzaamheden en dan verder voor toeristische oogmerken. En dank zij de enorme ontwikkeling van den lichten tweetakt motor, die vooral in de laatste vijf jaren heeft plaats gehad en de mogelijkheden, die zich voor het lichte goedkoope motorrijwiel voor de toekomst openen is een toestand ontstaan, die hoe duidelijk ook zich afteekenend — toch nog niet overal even goed wordt aangevoeld.

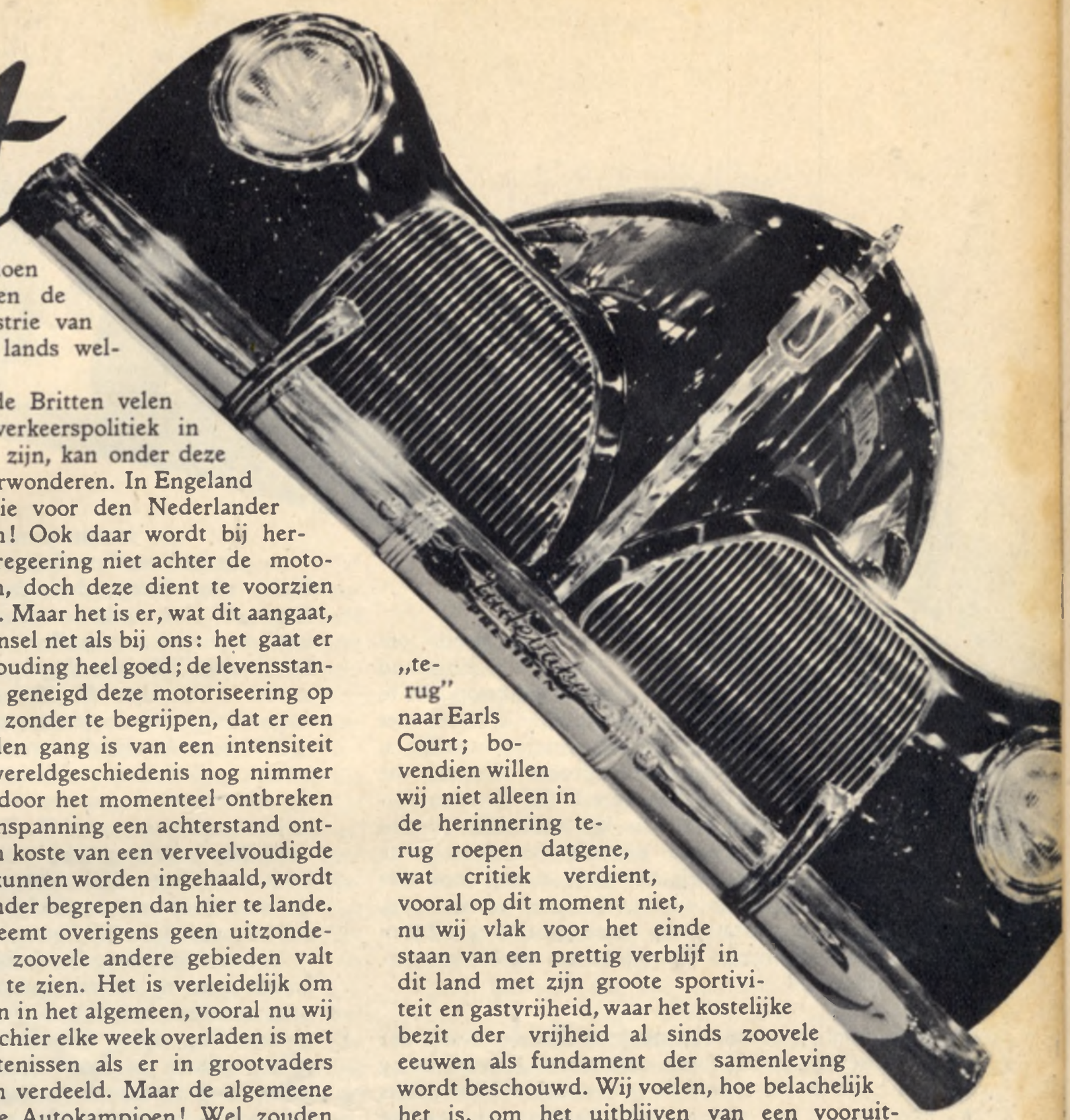
Oude bebakening deugt niet voor het Nieuwe Getij

Dat niet zuiver aanvoelen van de situatie valt in de eerste plaats op in de internationale motorrijwielindustrieën. Want terwijl Duitschland en Italië telkens weer blijken geven begrip te hebben van de richting, waarin het motorrijwiel als vervoermiddel van de massa zich steeds meer gaat ontwikkelen en ze door hulp van bovenaf alles in het werk stellen om die ontwikkeling te helpen bevorderen, gebeurt dat in andere landen lang niet altijd. Zeker in Duitschland en Italië wordt ook veel gedaan voor de sport, omdat men die noodig heeft als trainingsmiddel voor het groot aantal militaire motorrijders dat men voor de gemotoriseerde onderdeelen van de weermacht in tijd van oorlog noodig heeft.

En daarom houdt de industrie zich daar ook bezig met de productie van zwaardere motorrijwieltypen. Maar wie verder kijkt dan zijn neus lang is, die moet toch wel constateeren dat in Duitschland vooral de hoofdinspanning der motorrijwielindustrie is gericht op de productie van het lichtere, zuinige massavervoermiddel naar onder voor de meest bescheiden beurzen aansluitend op de toekomstaanbieding van den volkswagen. Dat het zwaartepunt in Duitschland zelf niet is gelegd bij de 100 cc of 125 cc machine is volkomen logisch. Want zeer terecht is men uitgegaan van het standpunt dat het goedkoope en zuinige, lichtere motorrijwiel eerst dan een ideaal volksvervoermiddel kan zijn als het geschikt is voor „two-up" — zooals de Engelschman dat noemt — als men er mee kan duo-rijden. De robustere, niet door gewichtsbeperking ondermijnde krachtige Duitsche 200 cc machine — belastingvrij, ongeacht het gewicht — is in dit opzicht beslist de meerdere van de 100 cc en 125 cc machine en — in aanmerking nemend den huidigen stand van zaken in de techniek — moet men de 200 cc machine in Duitschland dan ook zien als de kern van het streven der motorrijwielindustrie.

Ook in Frankrijk is — hoewel de regeering hier remmend optreedt in plaats van medewerking te verleenen — het zwaartepunt van de motorrijwielfabri-

Earls Court



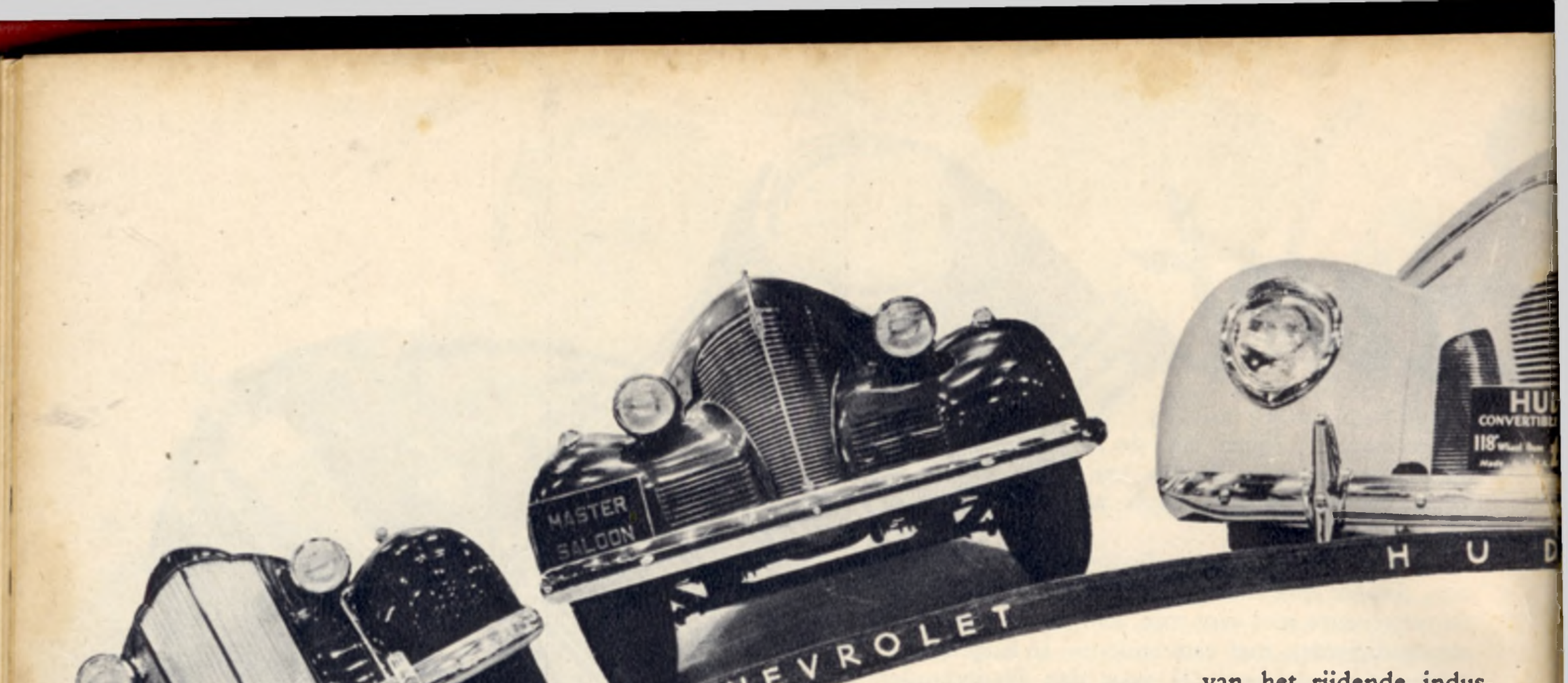
eenigd Koninkrijk 3 millioen motorrijtuigen rijden en de hierop gebaseerde industrie van vitaal belang voor 's lands welvaart is!

Dat er ook onder de Britten velen zijn, die het met deze verkeerspolitiek in de verste verte niet eens zijn, kan onder deze omstandigheden niet verwonderen. In Engeland hooren wij geluiden, die voor den Nederlander vertrouwde klanken zijn! Ook daar wordt bij herhaling betoogd, dat de regeering niet achter de motoriseering mag aankomen, doch deze dient te voorzien en in goede banen leiden. Maar het is er, wat dit aangaat, in vele opzichten in beginsel net als bij ons: het gaat er den menschen naar verhouding heel goed; de levensstandaard is er hoog, men is geneigd deze motoriseering op zijn gemak gade te slaan zonder te begrijpen, dat er een verkeersrevolutie in vollen gang is van een intensiteit en een omvang als de wereldgeschiedenis nog nimmer heeft aanschouwd. Dat door het momenteel ontbreken van de noodige krachtsinspanning een achterstand ontstaat, die later slechts ten koste van een verveelvoudigde energie-ontplooiing zal kunnen worden ingehaald, wordt in Engeland nog veel minder begrepen dan hier te lande.

De verkeerspolitiek neemt overigens geen uitzonderingspositie in, want op zoovele andere gebieden valt een soortgelijke tendenz te zien. Het is verleidelijk om parallellen te gaan zoeken in het algemeen, vooral nu wij in een tijd leven, waarin schier elke week overladen is met evenveel groote gebeurtenissen als er in grootvaders tijd over een jaar werden verdeeld. Maar de algemeene politiek is taboe voor de Autokampioen! Wel zouden wij nog kunnen ingaan op de luchtvaart en dan zou het al heel gemakkelijk zijn om te bewijzen, dat de oude zeepioniersgeest, welke het Empire heeft opgebouwd, in deze jaren schijnt te sluimeren. Maar wij moeten „terug" naar Earls Court; bovendien willen wij niet alleen in de herinnering terug roepen datgene, wat critiek verdient, vooral op dit moment niet, nu wij vlak voor het einde staan van een prettig verblijf in dit land met zijn groote sportiviteit en gastvrijheid, waar het kostelijke bezit der vrijheid al sinds zoovele eeuwen als fundament der samenleving wordt beschouwd. Wij voelen, hoe belachelijk het is, om het uitblijven van een vooruitziende verkeerspolitiek te wijten aan dit vrijheidsbeginsel, onder welks leuze in dit groote rijk evenals in ons eigen vaderland in vroeger tijden juist zoo ongeloofelijk veel is gepresteerd. Maar wij voelen ook — en het deed

VAN DE LONDENSCHE SHOW

Het typisch Britsche karakter van de koetswerken en chassis gehandhaafd — Weinig „groot" nieuws, echter vele (echte!) detailverbeteringen. — De vrijwel complete serie nieuwe Amerikanen. — Streven naar betere wegen en veiliger verkeer.



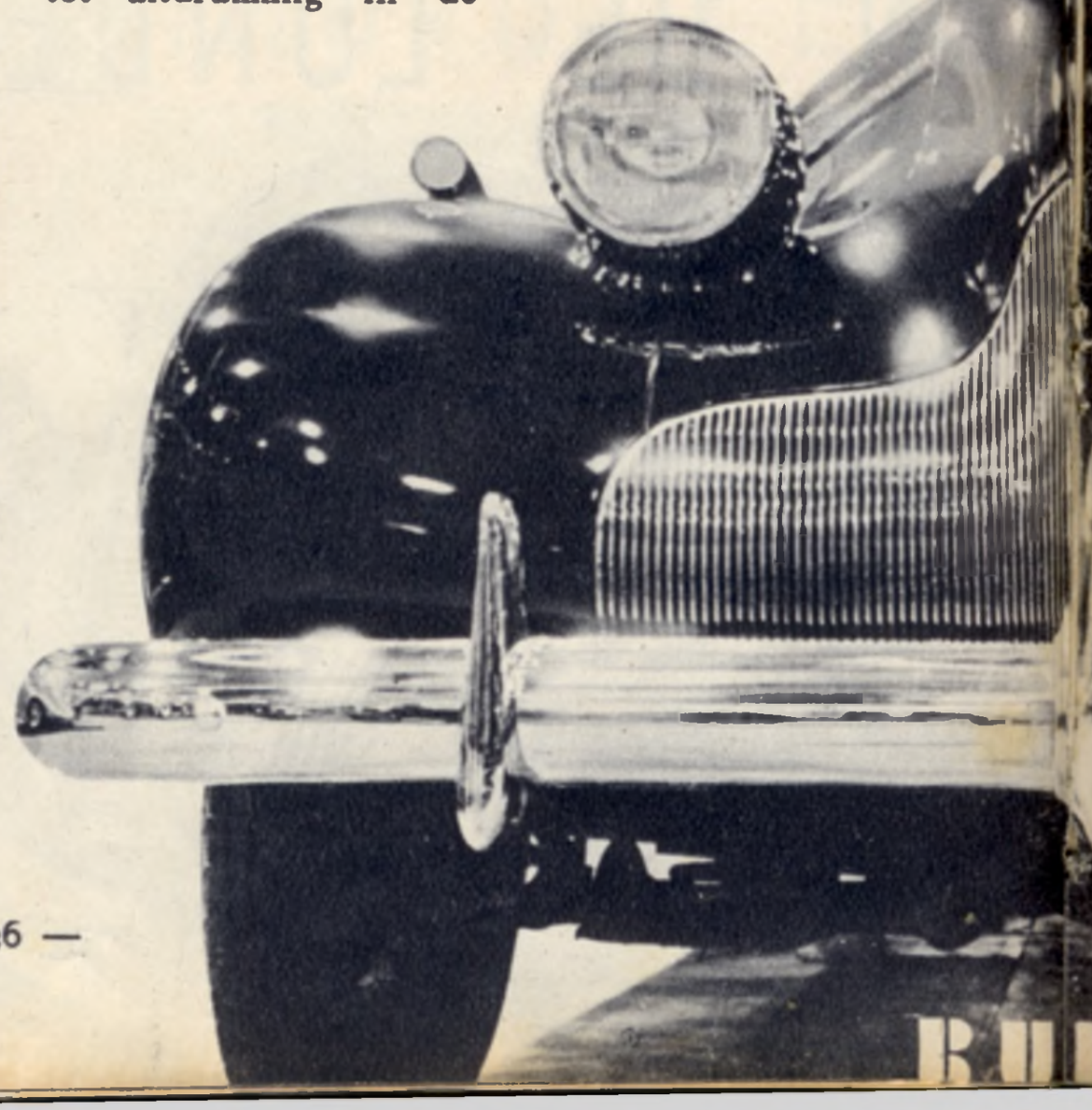
goed, om in Engeland soortgelijke opinies te vernemen! — dat het met dit vrijheidsprincipe in strijd is, om werkelijk groote dingen, die elders worden bereikt (zij het dan volgens methoden, die de onze niet zijn en die wij ook niet kunnen waardeeren) te kleineeren. Zouden wij niet beter doen, door met de objectiviteit, welke wij ons kunnen veroorloven, het kaliber dier prestaties op ware grootte te zien en daarenboven te bewijzen, dat wijzèlf tot minstens evenveel in staat zijn?

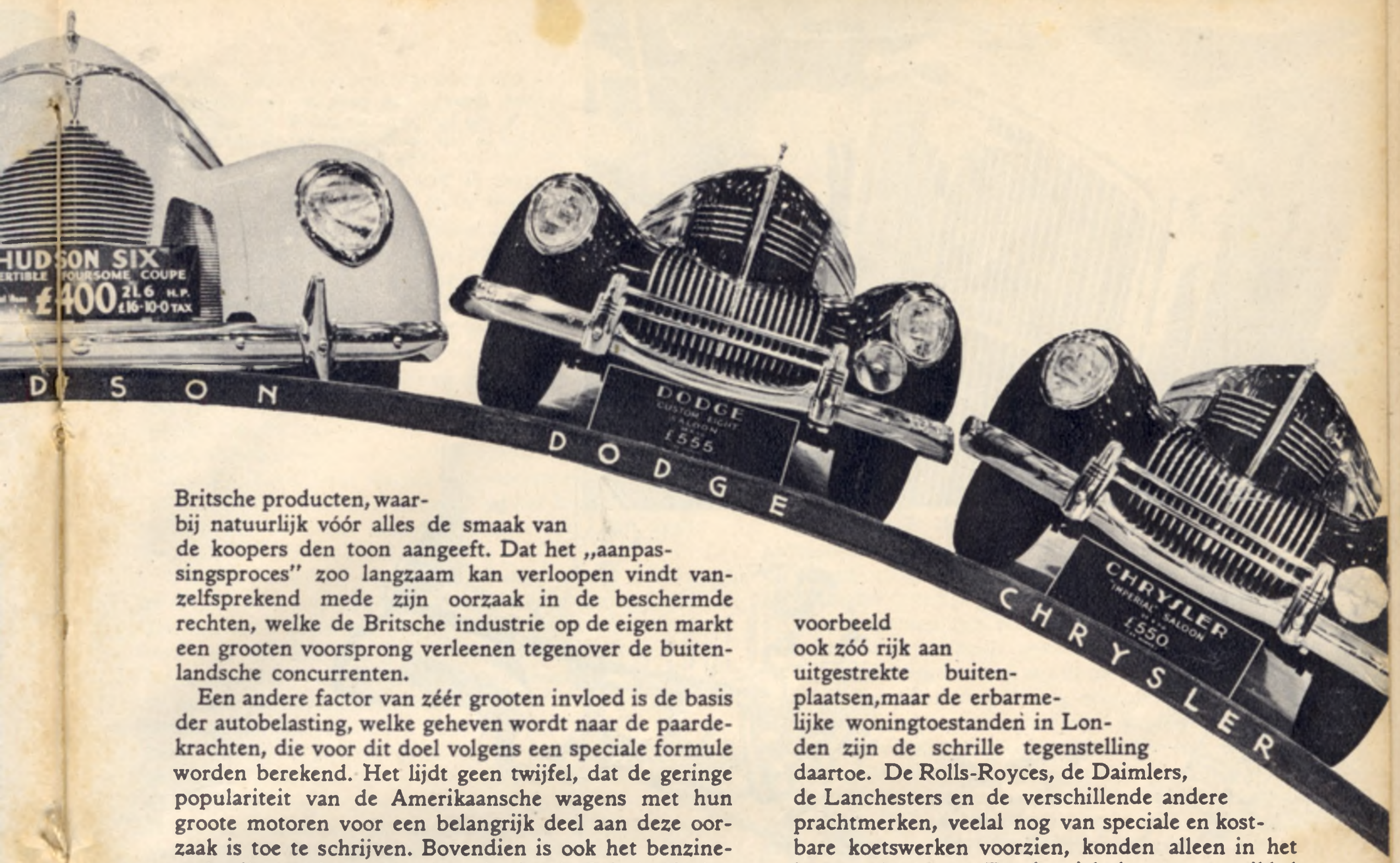
Gestommel op het tusschendek bewijst de invasie der spoormenschen en herinnert ons eraan, dat wij bezig zijn, de Londensche autoshow te verslaan, welker plaats wij even in een wat ruimer kader hebben meenen te moeten aangeven. Want het is evident, dat de algemeene opvattingen sterker dan bij eenige andere autotentoonstelling hun stempel drukken op deze verkeersgebeurtenis. Zoo goed als de Britten im Groszen und Ganzen tevreden moeten zijn met hun nationale verkeerstoestanden, zoozeer geldt hun tevredenheid ook ten aanzien van het rijdende industrieele product. Hierin mag men geen denigreerend oordeel over de Engelsche automobielen zien. Integendeel, de naam, die het „made in England" zich sinds de industrialisatie der vorige eeuw heeft weten te verschaffen is ook, wat dit aangaat, gemotiveerd. Wie een Engelsche automobiel koopt, kan er zeker van zijn, dat hij een alleszins betrouwbaren wagen krijgt, die in één woord gezegd, goed is.

Het beste bewijs daarvoor is ongetwijfeld de enorme omzet op de Londensche tentoonstelling, waar reeds in de eerste paar dagen voor een *half milliard gulden* aan orders werd genoteerd! De Engelschman moge dan een duidelijke voorkeur hebben voor het product van eigen bodem, hij is tenslotte commercial minded genoeg om op den duur het exotische te prefereeren, indien dat inderdaad aanzienlijk beter zou zijn.

Hierbij komt nog, dat de Britsche constructeurs er de laatste jaren op uit zijn, om bepaalde auto-eigenschappen, waarmee het in een recent verleden minder goed gesteld was, op te kweeken. Blijkens tallooze detailwijzigingen in de chassis gaat dit streven naar verbetering nog steeds door, maar een andere Engelsche eigenschap, het-vasthouden-aan-het-vanouds bekende, treedt ook hier sterk op den voorgrond. Langzaam, uiterst langzaam komen de vloeiende lijnen, waarmee wij, auto-internationaal georiënteerde Nederlanders al volkomen vertrouwd zijn, ook tot uitdrukking in de

OLDS MOBILE



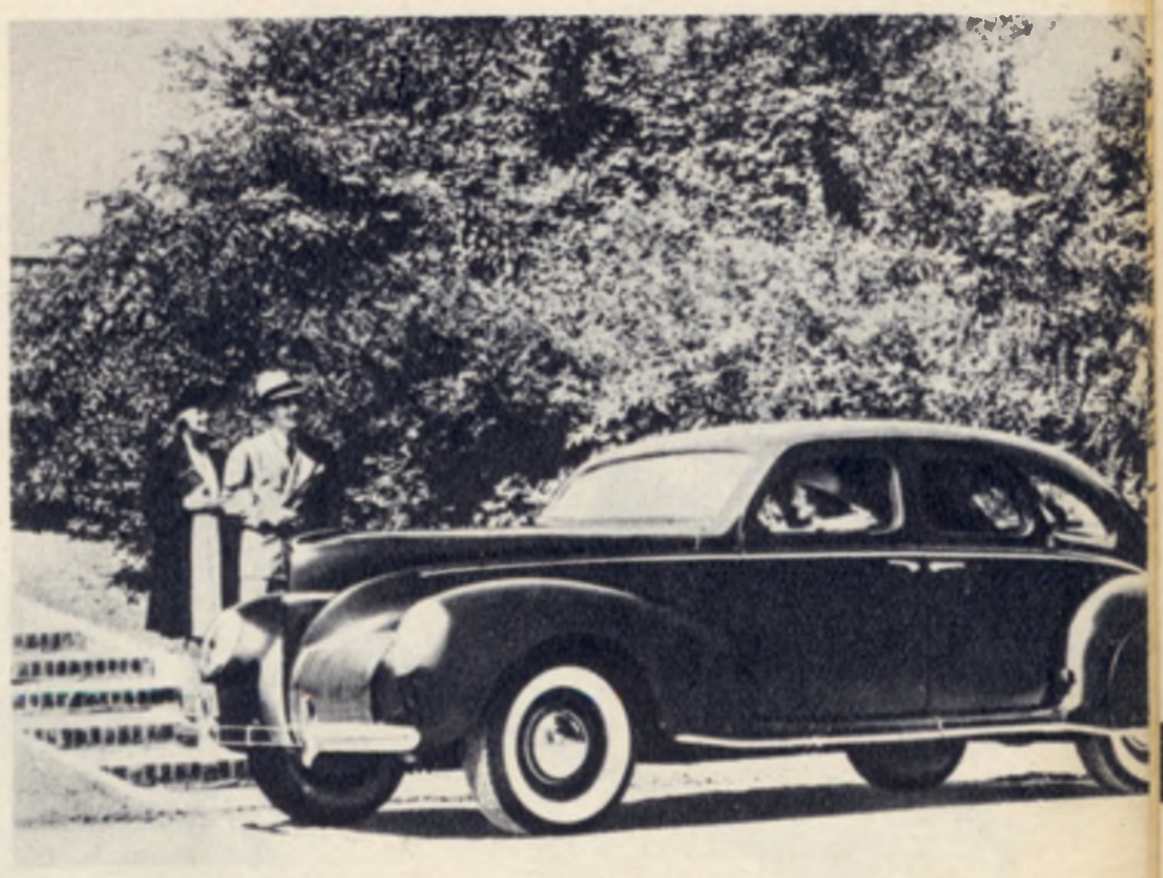


Britsche producten, waarbij natuurlijk vóór alles de smaak van de koopers den toon aangeeft. Dat het „aanpassingsproces" zoo langzaam kan verloopen vindt vanzelfsprekend mede zijn oorzaak in de beschermde rechten, welke de Britsche industrie op de eigen markt een grooten voorsprong verleenen tegenover de buitenlandsche concurrenten.

Een andere factor van zéér grooten invloed is de basis der autobelasting, welke geheven wordt naar de paardekrachten, die voor dit doel volgens een speciale formule worden berekend. Het lijdt geen twijfel, dat de geringe populariteit van de Amerikaansche wagens met hun groote motoren voor een belangrijk deel aan deze oorzaak is toe te schrijven. Bovendien is ook het benzineverbruik een factor van beteekenis, de Brit heeft het land aan geldverspilling en de souplesse, het comfort en het royale in- en exterieur van den Amerikaan hebben uiteraard een hooger benzineverbruik tengevolge.

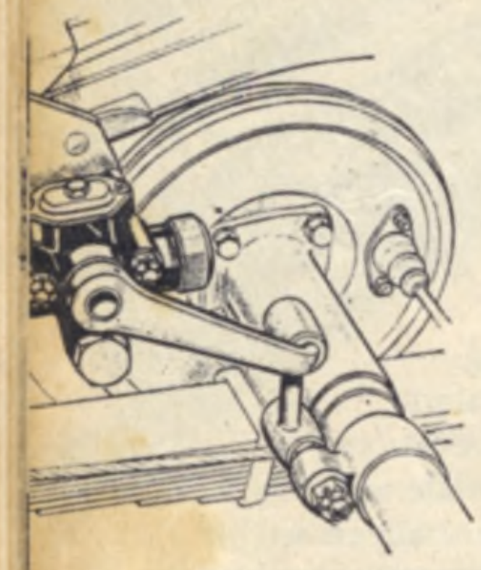
Wie, dit alles overpeinzend, eens een kwartiertje het verkeer bij Hyde Park Corner gadeslaat, komt onmiddellijk tot de overtuiging, dat er nog andere belangrijke factoren moeten bestaan, want men ziet in Engeland en speciaal in Londen groote en zéér groote personenauto's te kust en te keur. De een al overweldigender luxueus dan de ander. Hiervoor is echter het van ouds bestaan hebbende scherpe verschil tusschen „rijkdom" en „armoede" aansprakelijk. Weinig landen zijn bijvoorbeeld ook zóó rijk aan uitgestrekte buitenplaatsen, maar de erbarmelijke woningtoestanden in Londen zijn de schrille tegenstelling daartoe. De Rolls-Royces, de Daimlers, de Lanchesters en de verschillende andere prachtmerken, veelal nog van speciale en kostbare koetswerken voorzien, konden alleen in het hart van het groote Empire zich dermate ontwikkelen. Toch is hun aantal, absoluut gesproken, gering, maar door hun weelderigheid vallen ze terstond op. Het gaat hiermee net als met het bekende verschijnsel, dat men in bergterrein rijdend, „juist altijd" in de bocht iemand tegenkomt: de wagens, die men onder minder de aandacht trekkende omstandigheden ontmoet, ziet men als het ware voorbij!

Earls Court vormde wat dit alles aangaat geen uitzondering in de reeks waarnemingen, welke men sinds jaren kon doen. Naast een in de tentoonstellingshallen natuurlijk onevenredig groot aantal zéér kostbare wagens waren het vooral de kleine auto's met voor onze begrippen lichte motoren, die den toon aangeven. Bovendien



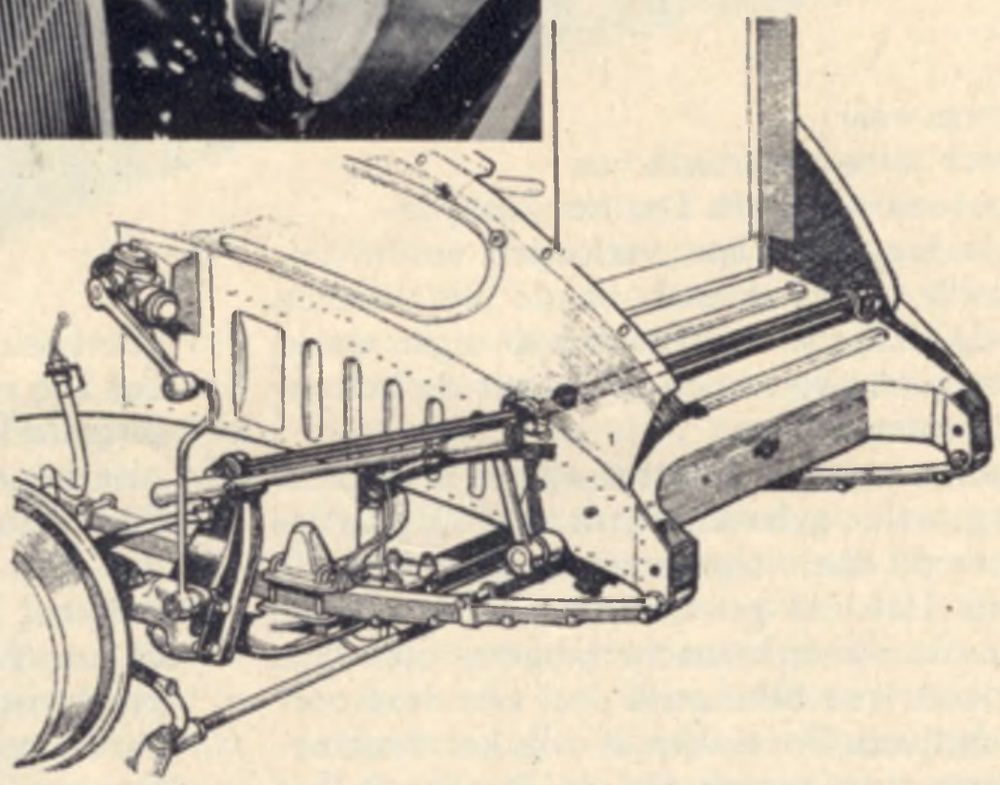
LINCOLN-ZEPHYR

Typisch Britsch: het front van de Wolsely, een van de merken van het groote Morris-concern, die ook in ons land groeiende populariteit weet te verwerven.



De torsiestabilisator van de Morris Ten-Four.

Het nieuwe type Lucas hydraulische schokbreker, dat op verschillende Austin's voorkomt.



— en dat maakte deze show voor den Nederlander bijzonder interessant, was Amerika met een groot aantal nieuwe modellen present. Slechts Ford ontbrak, daarmee eveneens een traditie bevestigend. Andere jaren evenwel was er in de Royal Albert Hall een speciale Ford-tentoonstelling ingericht, welke ditmaal vervangen was door een simpele expositie van de nieuwe Ford-Ten (voortaan als „Prefect" aangeduid) in de diverse showrooms. Daarentegen was Lincoln-Zephyr wèl in de Earls Court hallen aanwezig.

De type-wijzigingen van de Britsche auto's waren opvallend gering in aantal, daarentegen waren zeer vele producten van detailverbeteringen voorzien, welke dezen naam inderdaad waardig zijn. Het predicaat internationaal was op de show welverdiend van toepassing, behalve de meeste Amerikanen, waren er inzendingen uit Duitschland (4), Frankrijk (4) en Italië, van welke laatste als een speciale attractie de nieuwe Fiat 2800 moet worden genoemd, waarop wij in ons volgend nummer nader terugkomen.

Laten wij bij het bespreken van de nieuwe en verbeterde Britsche wagens den voorrang geven aan het merk, dat met meer recht dan welk ander ook, zich noemt „the best car in the world": Rolls Royce. Misschien zou de doorsnee-Nederlander zich de oogen uitwrijven als hij op den stand geplaatst werd voor het nieuwe type, den

Links de Daimler Straight Eight en hieronder de Austin Fourteen.

Hierboven de Hillman „14" in zijn gewaad voor 1939.

„Wraith", welke zoo buitengewoon veel op den vroegeren gelijkt, dat men inderdaad een gids noodig heeft om het te ontdekken. Dit chassis is ontwikkeld uit de bekende 25—30 pk RR. Zooals wel vanzelf spreekt, is de motor door en door RR., ook de zuigerverplaatsing is ongewijzigd, nieuwigheden vindt men hoofdzakelijk in de ophanging (o.m. in- en uitlaat aan verschillende zijden van den motor en de carburatie). Het chasssis heeft van achteren de half-elliptische veering behouden, vóór zijn de wielen nu onafhankelijk geveerd (spiraalveeren); dat verder allerlei verfijningen zijn aangebracht, waardoor het frame een zeldzame stijfheid heeft verkregen, spreekt evenzeer vanzelf, als de aanwezigheid van onder het rijden regelbare schokbrekers. Zoo zouden er nog allerlei details naar voren gebracht kunnen worden, die ongetwijfeld uit een technisch oogpunt interessant zijn, maar RR. is tenslotte slechts voor een zoo gering aantal automobilisten van interesse, dat wij het hierbij laten en eerst liever het meest bekende product van Lord Nuffield zullen beschouwen.

Fundamenteel en ingrijpend nieuws brengt Morris al evenmin als zijn tegenvoeter Rolls Royce. En evenmin als RR. heeft dit merk ertoe kunnen besluiten, om een veel van het Britsche prototype afwijkend geheel te lanceeren. Het voornaamste nieuws was hier de „8", welke wat koetswerk betreft inderdaad een schrede in de richting van den stroomlijn heeft gedaan, doch wat algeheele conceptie betreft, dicht bij het vroegere type is gebleven. Toch zijn de verbeteringen de moeite waard, in de transmissie heeft men een greep gedaan naar grooter geruischloosheid, het chassis is lager gekomen, en verstijfd, de voorveering is zonder principieele wijzigingen toch zooveel veranderd, dat de wegligging merkbaar beter moet zijn geworden, de accu is onder de motorkap geplaatst en dank zij de toepassing van silentblocs is het onderhoud vereenvoudigd. Natuurlijk is het interieur, gelijk dit bij Engelsche wagens regel pleegt te zijn, uitermate verzorgd en tenslotte heeft men het aangedurfd om de koplampen in de spatborden te plaatsen, iets, waartoe in Engeland ongetwijfeld eenige moed noodig was. Ook het nieuwe type „10" maakt een constructief welverzorgden indruk — voor het overige moeten wij ons oordeel opschorten tot er t.z.t. gelegenheid zal zijn geweest deze in het Vereenigd Koninkrijk zoo uitzonderlijk populaire wagens op den weg te hebben getest.

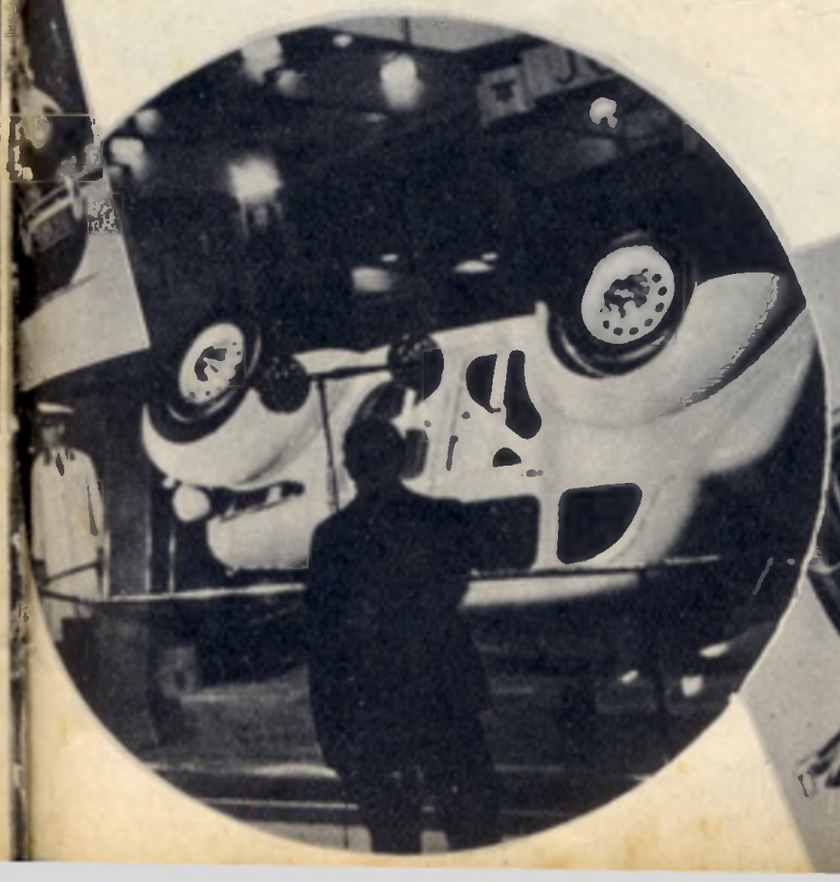
Van de „Morris-Eight" komen wij in gedachten vanzelf op Lord Nuffield's grooten tegenspeler Austin, wiens „Seven", vrijwel ongewijzigd is gebleven, doch als belangrijke chassisverbetering nu op de aanwezigheid van Girling-remmen kan bogen. Bij de diverse typen van de Austin reeks kan men hetzelfde verschijnsel opmerken als bij Morris: het streven naar verbeterde ligging op den weg. Ook ten aanzien van dezen Brit zijn wij benieuwd naar de resultaten van de rijproeven, die wij er t.z.t. mee hopen te kunnen houden.

Standard heeft een radicaler stap gedaan op den chassisconstructie-evolutie-weg door zijn nieuwe „8", „10" en „12" van onafhankelijke voorveering (transversale bladveertype) te voorzien, die in combinatie met dubbel-werkende hydraulische schokbrekers en Bendix-servoremmen voor een veel verbeterden conduite-staat op den weg moeten zorgen. Ook bij dit merk heeft men door verbeterde uitbalanceering van de krukas en kleine verbeteringen, die het rendement verhoogen, naar perfectionneering van de motoren gestreefd.

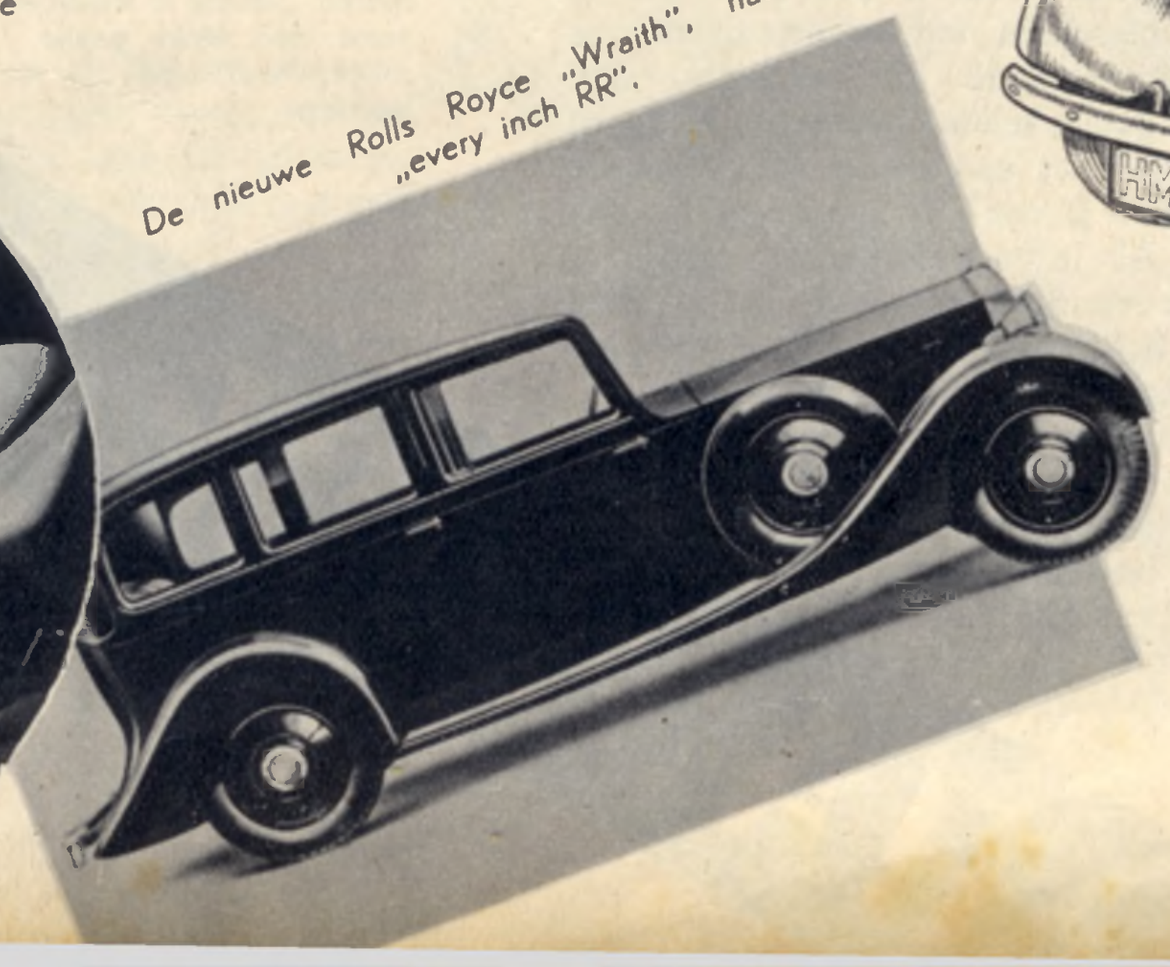
Bentley heeft de 1938-reeks nagenoeg ongewijzigd gehandhaafd, met dien verstande echter, dat het 4,5 liter type voorzien werd van een overdrive; Daimler heeft onder overigens dezelfde omstandigheden een 2,5 liter type aan zijn serie toegevoegd; Hillman, die eveneens slechts details gewijzigd heeft, omdat, naar vermeld werd, de verkoop een andere politiek volkomen overbodig maakte, oogstte als gebruikelijk veel succes met zijn „spookwagen", dien wij overigens in levenden lijve in Amsterdam hebben gezien. De ook in Nederland zeer bekende SS. had den tentoonstellingscriticus al evenmin iets nieuws te toonen; Triumph, wiens vlotte lijnen voor Britsche begrippen ook absoluut gesproken zeer vooruitstrevend zijn, heeft aan de conceptie weinig veranderd en ook hier zijn de verbeteringen op ondergeschikte, doch niet onbelangrijke punten te vinden, zoo is door een gewijzigde carburatie het motorvermogen opgevoerd. Vauxhall, de Britsche representant van het groote Amerikaansche General Motors Concern heeft uit de Ten-four van vorig jaar een Twelve-four ontwikkeld, welke met zijn voorganger zeer veel overeenkomst vertoont; als opvallende bijzonderheid voor Britsche begrippen dient hierbij de zelfdragende carrosserie te worden genoemd. Ook Wolseley en M.G., producten van het Morris-concern, hebben geen revolutionnair

(Slot op pag. 2446).

Een draaiend en opengewerkt Morris „8" chassis toonde den volke alle details van Lord Nuffields nieuwste aanwinst.

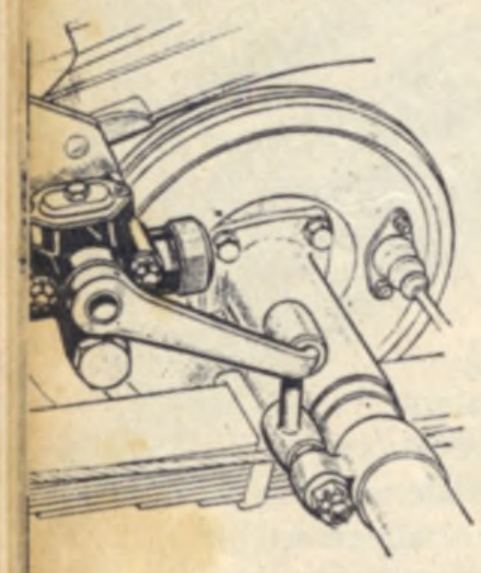


De nieuwe Rolls Royce „Wraith", natuurlijk „every inch RR".



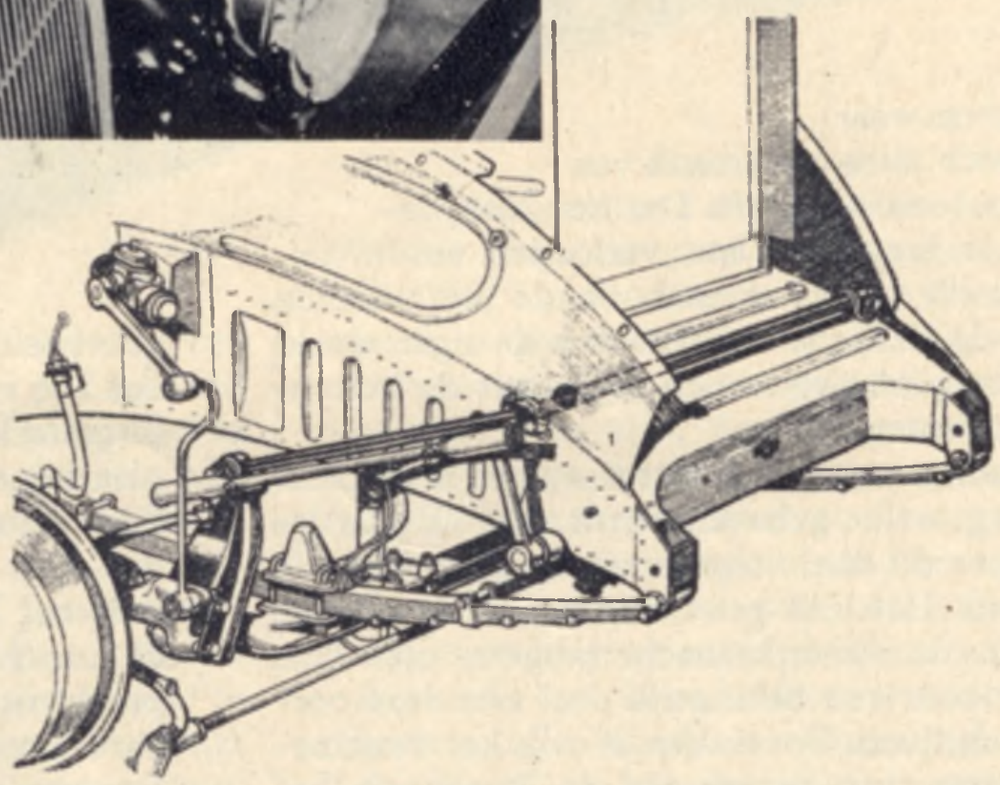
Het nieuwe snuitje van de Ford Ten, die voortaan „Prefect" heet.

Typisch Britsch: het front van de Wolsely, een van de merken van het groote Morris-concern, die ook in ons land groeiende populariteit weet te verwerven.



De torsiestabilisator van de Morris Ten-Four.

Het nieuwe type Lucas hydraulische schokbreker, dat op verschillende Austin's voorkomt.



— en dat maakte deze show voor den Nederlander bijzonder interessant, was Amerika met een groot aantal nieuwe modellen present. Slechts Ford ontbrak, daarmee eveneens een traditie bevestigend. Andere jaren evenwel was er in de Royal Albert Hall een speciale Ford-tentoonstelling ingericht, welke ditmaal vervangen was door een simpele expositie van de nieuwe Ford-Ten (voortaan als „Prefect" aangeduid) in de diverse showrooms. Daarentegen was Lincoln-Zephyr wèl in de Earls Court hallen aanwezig.

De type-wijzigingen van de Britsche auto's waren opvallend gering in aantal, daarentegen waren zeer vele producten van detailverbeteringen voorzien, welke dezen naam inderdaad waardig zijn. Het predicaat internationaal was op de show welverdiend van toepassing, behalve de meeste Amerikanen, waren er inzendingen uit Duitschland (4), Frankrijk (4) en Italië, van welke laatste als een speciale attractie de nieuwe Fiat 2800 moet worden genoemd, waarop wij in ons volgend nummer nader terugkomen.

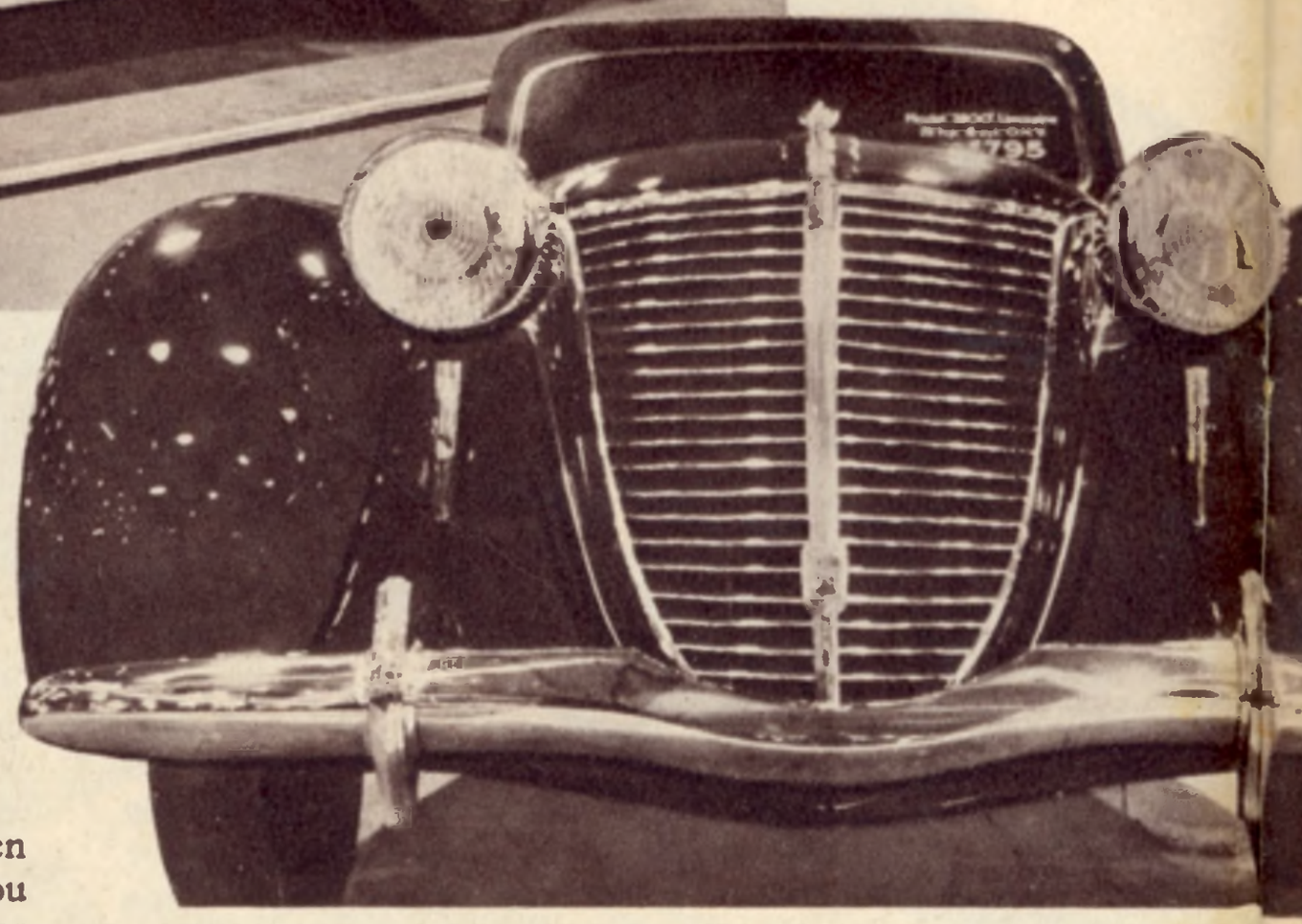
Laten wij bij het bespreken van de nieuwe en verbeterde Britsche wagens den voorrang geven aan het merk, dat met meer recht dan welk ander ook, zich noemt „the best car in the world": Rolls Royce. Misschien zou de doorsnee-Nederlander zich de oogen uitwrijven als hij op den stand geplaatst werd voor het nieuwe type, den

Links de Daimler Straight Eight en hieronder de Austin Fourteen.

Hierboven de Hillman „14" in zijn gewaad voor 1939.

DE LONDENSCHE SHOW (SLOT)

Dit is de nieuwe Fiat 2800, daags voor de show in Londen gearriveerd, hetgeen natuurlijk een „I don't know" ontlokte als reactie op àlle vragen, die wij stelden. In hoofdzaak schijnt deze Fiat-gigant ontwikkeld te zijn uit het beproefde type 1500 — zoodra de nieuweling in Nederland zijn entrée heeft gedaan, komen wij er uitvoerig op terug.



Midden in de Amerikanen waren wij bij het einde van het eerste Londensche verslag blijven steken. Inmiddels zult u het interessante interview hebben gelezen, dat collega Norman in Parijs had met den grooten constructeur Andreau en dus au fait zijn, wat de nieuwe Yankeeneuzen aangaat. Reeds is ons gebleken, dat het Nederlandsche publiek over het algemeen het nieuwe Amerikaansche voorfront appreciëert, dit is, zooals vermeld, overigens grootendeels een kwestie van wennen. Op de vraag, die wij hebben hooren stellen, waarom men zich eigenlijk voor den radiator zou moeten schamen en dien achter de naar het middenvoor verlengde spatborden zou moeten verbergen, zouden wij willen antwoorden met de wedervraag, waarom men een zoo kwetsbaar onderdeel als een uit uiterst dunne lamellen of pijpjes bestaand koelwerk juist op de meest trefbare plaats zou moeten aanbrengen? Een andere vraag, namelijk of de radiators op deze manier nog voldoende lucht zullen krijgen om hun functie naar behooren te verrichten, is feitelijk al geen vraag meer, want Lincoln-Zephyr, die kennelijk het prototype is geweest, dat velen ontwerpers voor oogen zweefde (of misschien zelfs wel iets dichter bij de hand was . . . .) heeft in den loop van het ten einde spoedende automobieljaar al ten volle bewezen, dat men op deze manier inderdaad een uitstekende koeling kan verwezenlijken. Dit is trouwens ook niet zoo verwonderlijk, want luchtstroomingen zijn nu eenmaal heele vreemde verschijnselen en hoe meer de techniek de geheimenissen der atmosfeer en wat daarmee samenhangt weet te doorgronden, des te merkwaardiger toepassingen kunnen wij nog verwachten.

Dat Lincoln-Zephyr zijn front weinig of niets veranderd heeft, zal in dit verband wel uitermate vanzelfsprekend zijn. Opmerkelijk is nog hetgeen bij verschillende producten van het Chrysler concern te zien valt (vgl. de foto's op pag. 2427 van ons vorig nummer), namelijk het verdunnen van de voorbumper ter hoogte van de plaats, waar de luchtstroom moet passeeren; hier hebben de bumperstaven een „gestroomlijnd" profiel gekregen.

Een zéér typeerend gebaar . . . . het manuaal van „vraag toch niet zooveel . . . ." dat ons zoowel in Londen als in Parijs bij herhaling (welhaast: bij abonnement) werd verstrekt, zelfs op zeer simpele vragen. Het schijnt, dat men alle deskundige fabrieksmenschen met groote zorg van de tentoonstellingen weert . . . .

Nog een andere algemeene Amerikaansche tendenz verdient hier vermeld te worden, namelijk het bij vrijwel alle Yankees verhuizen van het versnellingshandle naar de stuurkolom. In dit opzicht verdient Hudson met bijzondere eere genoemd te worden, aangezien deze reeds een vijftal jaren geleden een zeer origineele oplossing voor dit vraagstuk heeft gevonden, welke na een eerste jaar van nogal wat kinderziekten, zich sindsdien heeft ontwikkeld tot een der beste methoden om een einde te maken aan de tyrannie van het versnellingshandle. De „Electric hand" (de „ingebouwde chauffeur" zooals men dit apparaat hier wel noemt) mogen wij, wat constructiebeginselen betreft, wel als bekend veronderstellen; het rijden is hierdoor bijzonder vergemakkelijkt. Niet alle Amerikanen hebben echter een even radicale oplossing gegeven, velen hebben wel het versnellingshandle naar de stuurkolom verplaatst, waarbij de afmetingen ervan uiteraard aanzienlijk zijn gereduceerd, doch in tal van gevallen is feitelijk niets anders voorhanden, dan een zuiver mechanische bediening van een overigens ongewijzigden versnellingsbak. Aangezien echter de Amerikanen sinds jaren her uitmunten door gemakkelijk overschakelen, kunnen we met dit systeem eveneens wel tevreden zijn, omdat in elk geval het hinderlijke handle van den bodem verdwenen is. Op den duur zal er nu echter een of andere steun moeten worden gemaakt voor de rechterknie, die anders tegen het versnellingshandle placht te leunen; wellicht is deze te vinden in een verplaatsbare verhooging van de voorzijde van het kussen.

Een bijzonder interessante nieuwigheid is kort geleden reeds in ons blad besproken: de automatische overdrive van Studebaker, welke ook nog bij een enkelen anderen Yankee te vinden is. Wij beschikken thans over uitmuntend illustratiemateriaal dienaangaande en zullen dit, hetzij nog in dit nummer en anders volgende week publiceeren. Chrysler heeft nog een kleinigheid op het dashboard gecreëerd, die de algemeene belangstelling zal weten te trekken: als men tot 50 km/h rijdt, brandt er een groen lampje bij den snelheidsmeter, dat overgaat in geel bij snelheden van 50 tot 80 km/h en in rood als men boven laatstgenoemde limiet komt. Boosaardige tongen beweerden, dat het in de demonstratiemodellen aanwezige radiotoestel — eveneens automatisch — „Ases's Tod" uit de Peer Gynt-suite gaat spelen, zoodra de wagen boven de 120 km/h komt, maar wij geven dit bericht met het grootste voorbehoud ....

Dat ook de Amerikanen hoe langer hoe meer aandacht zijn gaan besteden aan de ligging van den wagen op den weg en in de bocht, hebben wij bij vorige gelegenheden aan de hand van voorbeelden kunnen

Geheel boven de 8-cyl.-in-lijn Daimler; daaronder de 1939-Studebaker, geheel onderaan de Chevrolet-1939 (Master), welke nog weer gegroeid schijnt te zijn.

Hiernaast de Hudson „112" in 1939-uitvoering, ook wat chassisconstructie aangaat is deze benjamin thans een èchte Hudson geworden.

De nieuwe Buick, welke o.i. tot de zeer geslaagde Amerikaansche concepties gerekend mag worden.

vaststellen. In deze richting gaat men verder, Buick heeft zijn vorig jaar geïntroduceerde spiraalachterveering in combinatie met een orthodoxe achterbrug voor de 1939-modellen van een gewijzigde stabilisator constructie voorzien, waardoor dit bekende merk een opmerkelijke mate van zwaaivrijheid schijnt te bezitten. Hudson voerde stabilisator-wijzigingen van voren in en zoo zijn er nog verschillende andere details op dit gebied, welke een nadere bestudeering en beproeving op den weg waard zijn en waarop in den loop der volgende maanden allicht gelegenheid zal bestaan nader terug te komen.

Veel aandacht is ook besteed aan de ventilatie, wat geen verwondering behoeft te baren als men nagaat, dat „air-conditioning" in Amerika niet ten onrechte een soort van tooverwoord is. Zoowel wat de auto's betreft als meer in het algemeen gesproken, kunnen wij in dit opzicht nog heel veel van de Yankees leeren, wat wel heel duidelijk blijkt, als men nagaat, dat het Savoy in Londen het eenige hotel in Europa is, dat van air-conditioning-installaties is voorzien, terwijl deze in Amerika schering en inslag zijn. Een overzicht van de autoventilatie- en verwarmingsmethoden zullen wij bij de afzonderlijke bespreking der diverse typen successievelijk opnemen. Met het toenemen van onze kennis omtrent de luchtstroomingen en het stijgen der autosnelheden zal dit vraagstuk nog vele malen aan de orde komen.

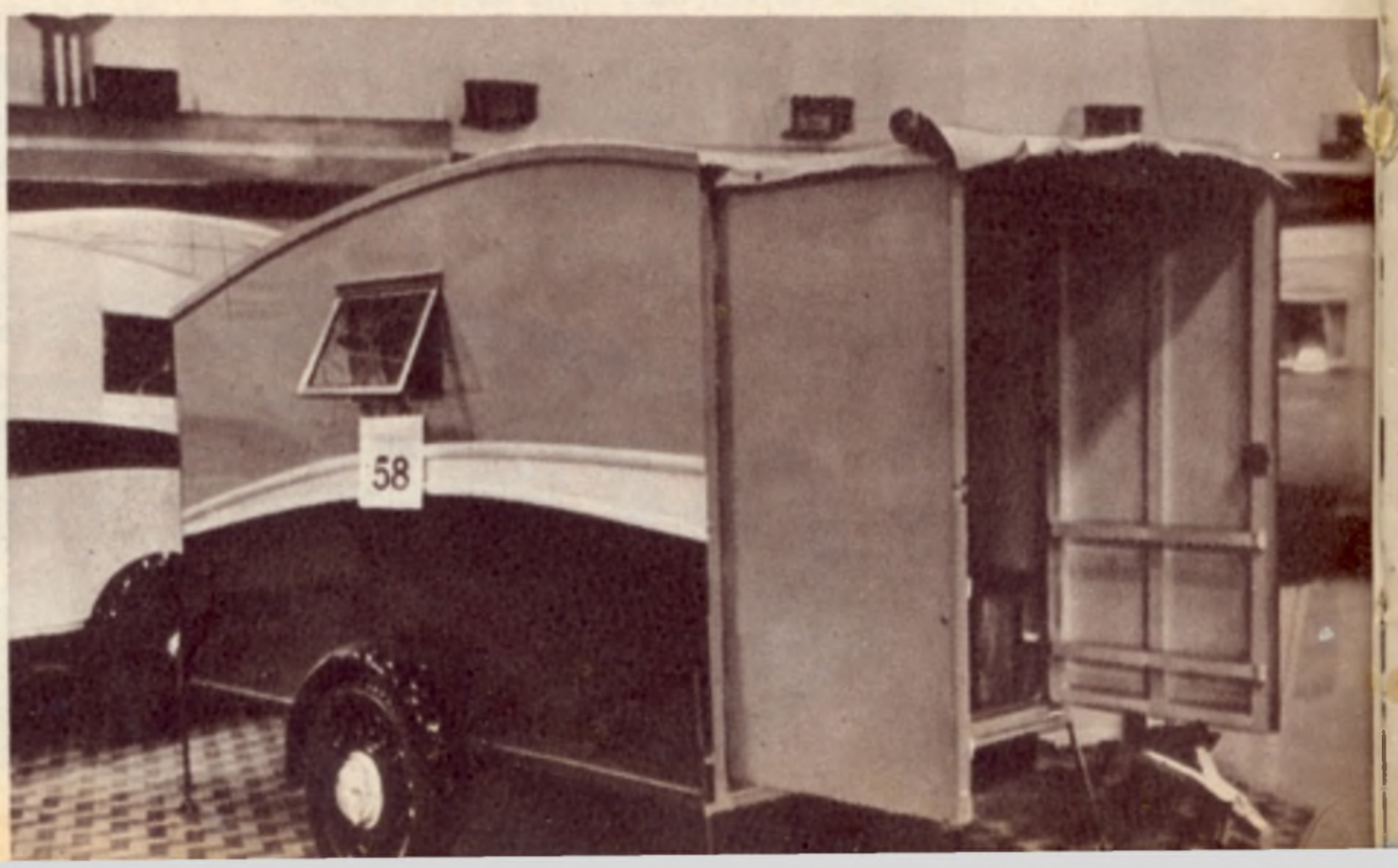
De Fisher zijruiten, zooals men weet een jaar of zes, zeven geleden geïntroduceerd door General Motors, hebben reeds een buitengewoon belangrijke verbetering gebracht, maar bij snelheden boven de 100 à 120 km/u zal men op den duur toch eerder de richting uit moeten van Nash 1938, Studebaker 1939 e.d., evenals men tenslotte in een Fokker F-VII nog wel en in de Douglas geen ramen meer kan openen.

En nu wij toch in de toekomst aan het grasduinen zijn, dient nog even vermeld te worden de propaganda van de British Road Federation voor autosnelwegen in Engeland. Wij waren van plan, hierover het een en ander in dit show-verslag te vlechten, doch de rede, welke de Britsche Minister of Transport inmiddels heeft gehouden voor de Society of Motor Manufacturers and Traders (de Engelsche R.A.I.) is dermate belangwekkend dat wij het onderwerp uitstellen tot de volgende week, waarbij overigens direct vermeld moet worden, dat Mr. Leslie Burgin niets moet hebben van al dat „Autobahnen-gedoe" .... Vooral na de September-crisis is zooiets zeer leerzaam, gelijk ook de Engelschen zelf op verbeten wijze toegeven.

Interessant was op Earls Court de inzending van de Londensche politie, waarvan elders in dit verslag een foto voorkomt. Iedereen kon in den testauto plaats nemen en zijn reactietijd meten, welke bezigheid bij de op allerlei spelletjes verzotte Britten natuurlijk buitengewoon in den smaak viel, zoodat de stand, die overigens nog van een keurig verzorgde maquette voorzien was, letterlijk belegerd werd en af en toe door de politie moest worden ontruimd. . . .

Op caravan-gebied was er in Londen weinig nieuws te vinden. De Britten, die op dezen vorm van autotoerisme terecht verzot zijn, spendeeren enorme bedragen aan kampeeraanhangwagens, die trouwens ook

Een interessant klein type Caravan, dat, bij wijze van uitzondering, in een niet te afschrikwekkend hooge prijsklasse valt.

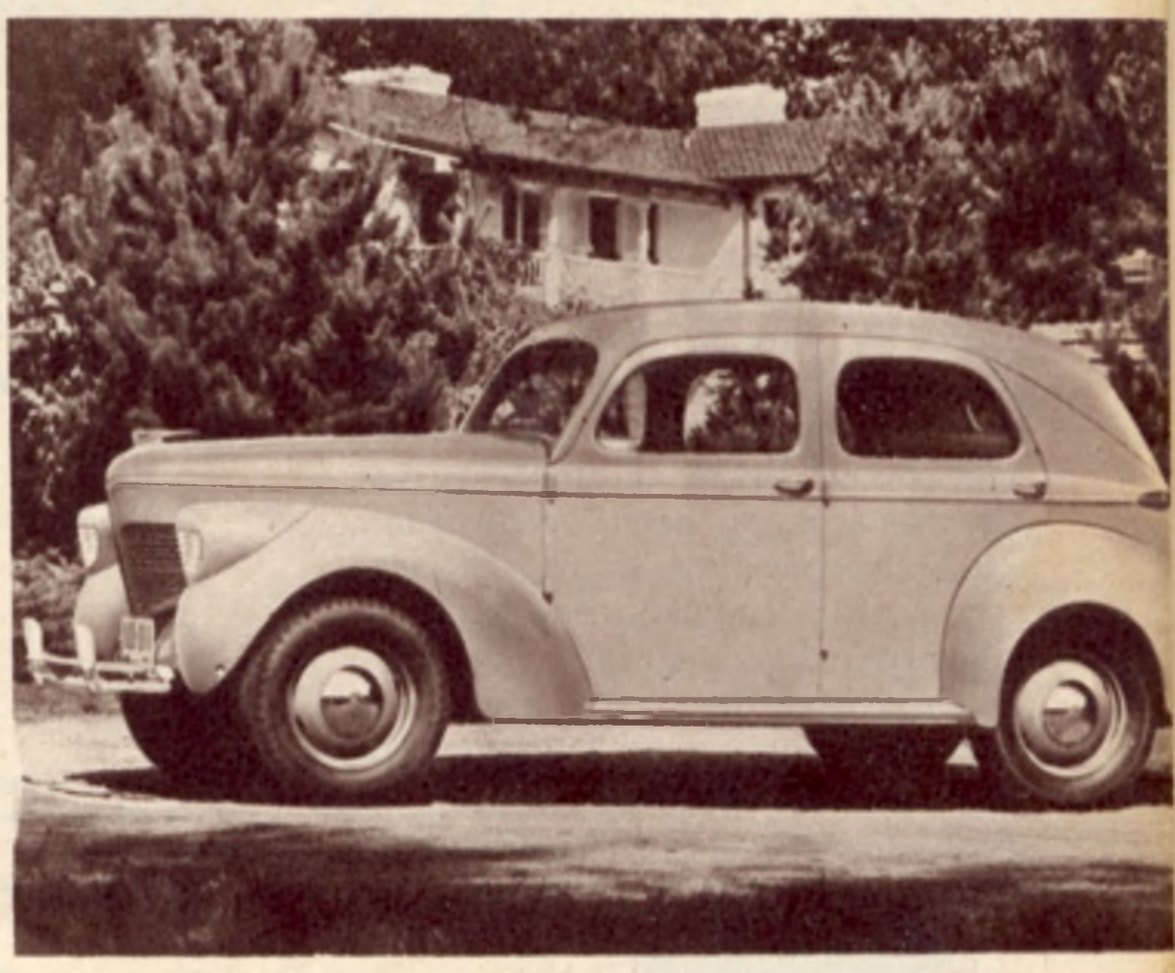


Links een wagentype, dat op Earls Court nog niet te zien was: een auto, welke in zijwaartsche richting verplaatst kan worden om onhebbelijke fietsers tot de orde te roepen.

in huur nog niet eens goedkoop plegen te zijn. Ons oog werd getrokken door een bescheiden aandoende creatie welke onder den momenteel natuurlijk uiterst populairen naam van „Democrat" voor het voetlicht werd gebracht en dus, naar wij meenden, dan ook iets zou zijn, wat voor de groote massa tot de bereikbaarheden zou moeten behooren. De prijs van dit, inderdaad keurig verzorgde vehikel bedroeg evenwel .... £ 225 dus rond twee duizend gulden. U kunt zich dus wel ongeveer indenken, in welke prijsklasse de luxueus aandoende caravans vallen, welke dan ook inderdaad meer den naam van rijdende landhuizen dan van kampeeraanhangwagens verdienen. Met W.C. en douchecel zijn ze eveneens leverbaar .... Overigens zijn er voor bescheiden beurzen (die echter in allen gevalle toch nog op een fikschen kier zullen moeten worden gezet ....) ook wel oplossingen voorhanden, bijvoorbeeld in den vorm van een klein aanhangwagentje, dat opengeklapt kan worden en dan een soort van stevige tent op wielen vormt. Een aantrekkelijke caravan, die minder dan *f* 1000.— kost, vindt men elders in dit nummer afgebeeld, maar alles bij elkaar geloof ik, dat de op caravanning beluste Nederlander zonder zichzelf ook maar in iets te kort te doen, het best op eigen bodem kan slagen voor koop of huur van kampeerwagens.

Daar in dien caravan-hoek van het uitgestrekte Earls Court hebben wij op een „Beautyrest"-matras, die het veeringsrecord van echt ganzendons met stukken sloeg, zitten peinzen over het eigenaardige geval, dat men in het onmetelijke Britsche Empire met hulpbronnen als waarover niemand elders in de wereld beschikt, niet in staat is tot meer origineele oplossingen van deze en analoge constructieproblemen. Het gaat hiermee als met de auto-industrie in het algemeen: men verdient zijn geld te gemakkelijk en mist dus den prikkel om zich harder in te spannen dan noodig is. In dit verband vestigen wij de aandacht op het artikel van collega K.R. „Na Parijs". Onder hoeveel ongunstiger omstandigheden werken de Franschen, hoeveel meer bereiken de Duitschers, die uit den nood een deugd maken en bij gemis aan behoorlijk isoleerend materiaal („Devisenplatten" noemen ze de Amerikaansche platen, zooals Presswood, e.d.) en onder den drang om zoo zuinig mogelijk met alles en nog wat om te gaan, juweeltjes van kampeerwagens weten te fabriceeren, welke stukken lichter zijn dan de Engelsche en veel goedkooper. John Bull komt op deze manier achterop, in de lucht is dit al lang het geval, doch het werd den Britten feitelijk pas eenigszins duidelijk toen hun Eerste Minister een Lockheed (made in U.S.A.) gebruiken moest om snel

Voorfront van de nieuwe Rolls Royce „Wraith", die er feitelijk wel wat te massief uitziet om „schim" te heeten!



Dit is de nieuwe Willys, welker voorfront vermoedelijk meer geappreciëerd zal worden dan de 1938'ers

Interieur van den links in zij-aanzicht afgebeelden kampeeraanhangwagen.

Rechts: nog een ontbrekend type: de „Fly", welke in staat is om in de derde dimensie uit te wijken, waardoor het inhalen vergemakkelijkt wordt en de capaciteit der wegen aanzienlijk vergroot.

(Slot van pag. 2475)

De Parijsche Salon

dit type hydraulische remmen hebben en „numerous advanced mechanical features", die nog niet nader worden genoemd. Er moet trouwens voor de New York Show óók wat overblijven!

Wat Lincoln zelf betreft zal men zich de uitspraak van Andreau herinneren, dat het ons destijds ietwat vreemd aandoend voorfront (dit jaar door vele andere Yankee's min of meer geïmiteerd) juist uit een oogpunt van drukverdeeling den meest gunstigen koelluchttoevoer toonde.

De overige Amerikanen vergen feitelijk een rustiger bespreking dan met een Parijsch-Salonverslag mogelijk is, terwijl verder nog niet van alle merken nieuwe modellen aanwezig waren.

In het algemeen zijn, indien nieuwe of gewijzigde motoren werden toegepast, de vermogens gewoonlijk nog iets vergroot. Op de oorzaak van dezen voortgezetten „vermogensgroei" komen we binnenkort uitgebreid terug in verband met alles wat we van Andreau hebben gehoord, maar in dit verslag hooren deze beschouwingen niet thuis. In Parijs waren van het Chrysler-concern allereerst de Chryslers zelf aanwezig. Evenals bijna alle Amerikanen is het normale versnellingshandle uit den voorvloer verdwenen en zooals we in den aanvang van dit artikel reeds vermeldden, past ook dit merk den electromagnetisch bediende overdrive toe. Dit systeem wordt ook door De Soto, Dodge, Studebaker en Packard toegepast, zoodat we alleen nog hebben na te gaan welke speciaalfabriek dezen gangwissel maakt om het kind een naam te kunnen geven. We hebben dit toestel reeds in ons no. van 15 October in het kort beschreven, maar moeten hieraan toch iets toevoegen. De planetaire overdrive bevindt zich n.l. *achter* den gangwissel en kan dus zoowel in de 1e, 2e als 3e versnelling werken, zoodat we feitelijk over 6 versnellingen beschikken. De regeling schijnt echter zóó te zijn, dat het apparaat alleen op de hoogste versnelling automatisch in werking treedt. Overigens is de werking mij nog niet zóó duidelijk, dat ik thans een nauwkeurige beschrijving zou willen geven; liever kom ik er t.z.t. op terug, wanneer een duidelijke teekening ter beschikking is.

Hudson heeft echter nog steeds zijn „electric hand" aangehouden, waarmede deze fabriek terecht reclame maakt, nu ook anderen de electromagnetische overschakeling gaan propageeren. Dit merk heeft thans een torsiestabilisator op de vooras gemonteerd, waarvan we binnenkort wel meer details zullen krijgen; een poging om dit per slangenmensch-verwringingen te bezichtigen is mislukt.

En wanneer ik nog even terugspring naar Frankrijk, dan is dat om te vermelden, dat ook daar (o.a. bij Peugeot) een neiging bestaat om het versnellingshandle op het instrumentenbord te plaatsen en zoo den voorvloer vrij te maken. Van Peugeot is trouwens nog wel meer te vermelden dan in ons vorig no. werd gedaan. De 402 B motor, (2140 cm^3) moge voor de personenwagens van belang zijn, in de bedrijfswagenafdeeling vinden we een nieuwe kleine 4-takt 4-cyl. CLM Diesel, die 50 pk bij 3200 toeren levert en dus waarschijnlijk ook een voorlooper wordt van een personen-Diesel, zooals Citroën reeds met succes levert.

NORMAN.

(Slot van pag. 2481

De Londensche Show

lingsbakken aanbrengen. In Nederland zou dit geen verkoopargument zijn, want de automobilist hier te lande laat dit vette werk maar liever over aan een smeerstation, maar wij hebben verschillende Britten gebogen gezien over den versnellingsbak van een Hillman Minx (welke dit accessoire o.m. heeft) en woorden van lof gehoord over zooveel extra gemak.

Cosmolite exposeerde een nieuwen benzinefilter volgens een principe, dat reeds heel lang bestaat: dunne koperen ringen, welke door een ronddraaiend borstelachtigen inzet gemakkelijk kunnen worden gereinigd. Op het gebied van de auto-radio (welke voor de eerste maal op een Londensche autotentoonstelling was te vinden) zagen wij iets nieuws bij Motorola, namelijk een selectiviteitsschakelaar, welke het mogelijk moet maken tramstoringen goeddeels te onderdrukken. Dezelfde firma, die in Engeland in licentie Amerikaansche toestellen bouwt en van lange golfinstallatie voorziet, had de handige drukknop-afstemming, welke dit jaar in ons land op de huisradiotoestellen is geïntroduceerd, ook op het auto-apparaat, hetgeen ons, indien het constructief voldoet een aanzienlijke verbetering lijkt in verband met de moeilijkheid om in een snel rijdende auto een bepaald station zuiver af te stemmen.

En dit zijn dan de voornaamste indrukken, waartoe het bezoek aan Earls Court aanleiding gaf, waarbij wij ons ervan bewust zijn, dat er irgendwo aan de 16 kilometer standlengte nog wel het een of ander gelegen kan hebben, dat zelfs aan den critischen blik des beroepstentoonstellingenbezoekers ontsnapt. Het simultaan spelen van Londen en Parijs, dat aan den eenen kant tot meer haast noopte dan anders noodig is, had overigens nog wel de prettige zijde, dat men nu, nog vervuld van de indrukken uit de eene metropolis, zich na een korte adem- en druktechnische-pauze in het vaderland aan het comfortabele interieur van een Douglas kon toevertrouwen om na Londen ook nog het nieuws te Parijs door het glazige oog van de fotolens te gaan bekijken. Zoo verliep de vorige week tusschen het geroezemoes van Londen, de nachtboot, de door onophoudelijk schrijf- en zetmachinegeratel onderbroken rust aan de Noordzeestranden en het gegons van de Wright motoren, die ons hoog boven de stormen der aarde in de richting van de Ville Lumière lieten voortrazen op een manier, die door zijn comfort, zijn snelheid en zijn belangwekkenden, bijzonderen kijk op de aardsche dingen ons na al dit gewroet onder motorkappen en in camerae obscura, tot een oase der rust in de gejaagde tentoonstellingsperiode werd. Misschien nog het meest omdat het hart van den motormensch sneller gaat kloppen, als hij neerkijkt op het zich druk makende en toch haast niet vooruitkomende spoortje, dat daar héél, heel diep onder hem in zijn oergehondenheid aan het vaste spoor met den moed der wanhoop een reeds lang verdwenen monopolie tracht te handhaven. Waarbij dan als éénig nadeel van zoo'n snellen K.L.M. vogel geldt, dat je er, op Bourget aankomend de vleugels niet af kunt halen om ook in de Ville Lumière met een eigen voertuig in de verkeersbranding te duiken.

H. J. P.

EARLS COURT

Wat Earls Court brengt

De Engelsche motorrijwiel exposeert deze week te Londen in Earls Court met daarbij de rijwielindustrie. Dat wil zeggen: heelemaal juist uitgedrukt is dit niet, want beter drukken we ons uit als we het omdraaien en u vertellen dat deze Earls Court Show een rijwieltentoonstelllng is, waarop ook motorrijwielen worden geëxposeerd, hetgeen dan ook al tengevolge heeft gehad dat de meeste persorganen schrijven over The Cycle Show en niet over The Motor Cycle Show. Hetgeen toch wel duidt op een situatie die niet ten voordeele van het motorrijwiel veranderd is.

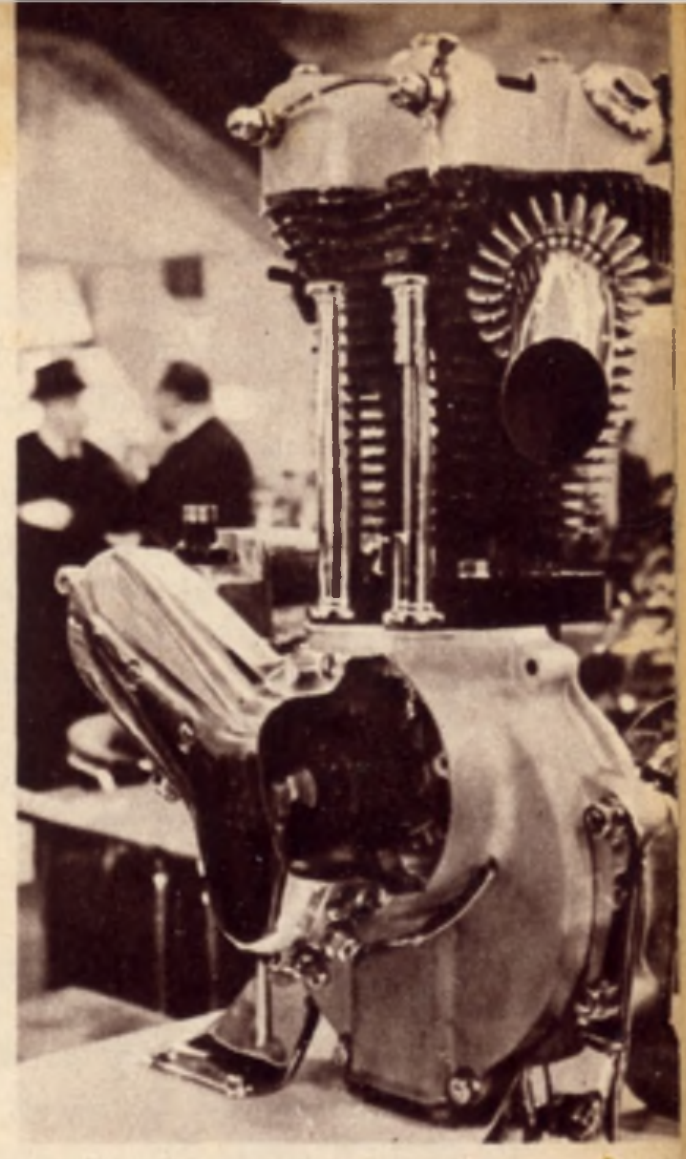
Hetzelfde viel ons ook al verleden jaar op. Er is een geweldige „boom" in de rijwielbranche hier met als contra-effect een inkrimping van de motorrijwielafdeeling. Niemand die dat beter realiseeren kan dan de oude Show-rot, die thans onder de geëxposeerde rijwielmerken er vele aantreft met namen die vroeger in de motorrijwielwereld een bekenden klank hadden. Denkt u maar eens aan Raleigh, aan Sun, aan Dunelt en aan zoovele andere, die geleidelijk aan hun stellingen op het internationale motorslagveld hebben moeten ontruimen. Na de periode van opleving na den wereldoorlog is die van algemeene inzinking gekomen en ook de gelederen der Britsche motorrijwielindustrie heeft die niet onberoerd gelaten. Het is tenslotte ook hier neergedraaid op „the survival of the fittest" en hij, die de gelederen der overlevenden met een insidersoog gadeslaat, zal wel tot de ontdekking komen, dat er onder de overlevenden van nu ook nog wel een paar zijn, die niet zoo'n bijzonder „fitten" indruk maken en die zich momenteel nog maar met moeite in den ring, waarin de strijd om het bestaan wordt uitgevochten, op de been houden. Namen noemen zou hier ongewenscht zijn en onaardig, maar gezien den huidigen gang van zaken is het toch niet boud gesproken om te voorspellen dat in de toekomst het aantal Engelsche motorrijwielfabrieken van werkelijke beteekenis nog wat kleiner zal gaan worden. Hetgeen tenslotte misschien de meest gewenschte gang van zaken is, omdat de sterke overlevenden elkaar dan niet in extremis de veelbegeerde kaas van het dagelijksch brood behoeven te eten. Ook in Duitschland wordt het aantal motorrijwielmerken met opzet klein gehouden, waardoor elk een behoorlijke portie van den totalen afzet te verwerken krijgt, dank zij bovendien een zekere „Maszregelung" van boven, die de fabrikanten nog meer uit elkaars commercieele vaarwater houdt. Maar dat laatste behoeft men natuurlijk in Engeland niet te verwachten. Daar is ieder vrij en concurreert naar hartelust tegen elkaar in, terwijl het systeem van vele fabrieken om met een productie-programma van N + 1 modellen te komen, de zaak ook al niet eenvoudiger maakt. Zoo was de toestand verleden jaar en zoo is hij nu nog. Allen uiterlijken glans en het geschitter en geflonker van chroom ten spijt en niettegenstaande de over het algemeen optimistische berichten der fabrieken, kan men zich niet onttrekken aan den indruk,

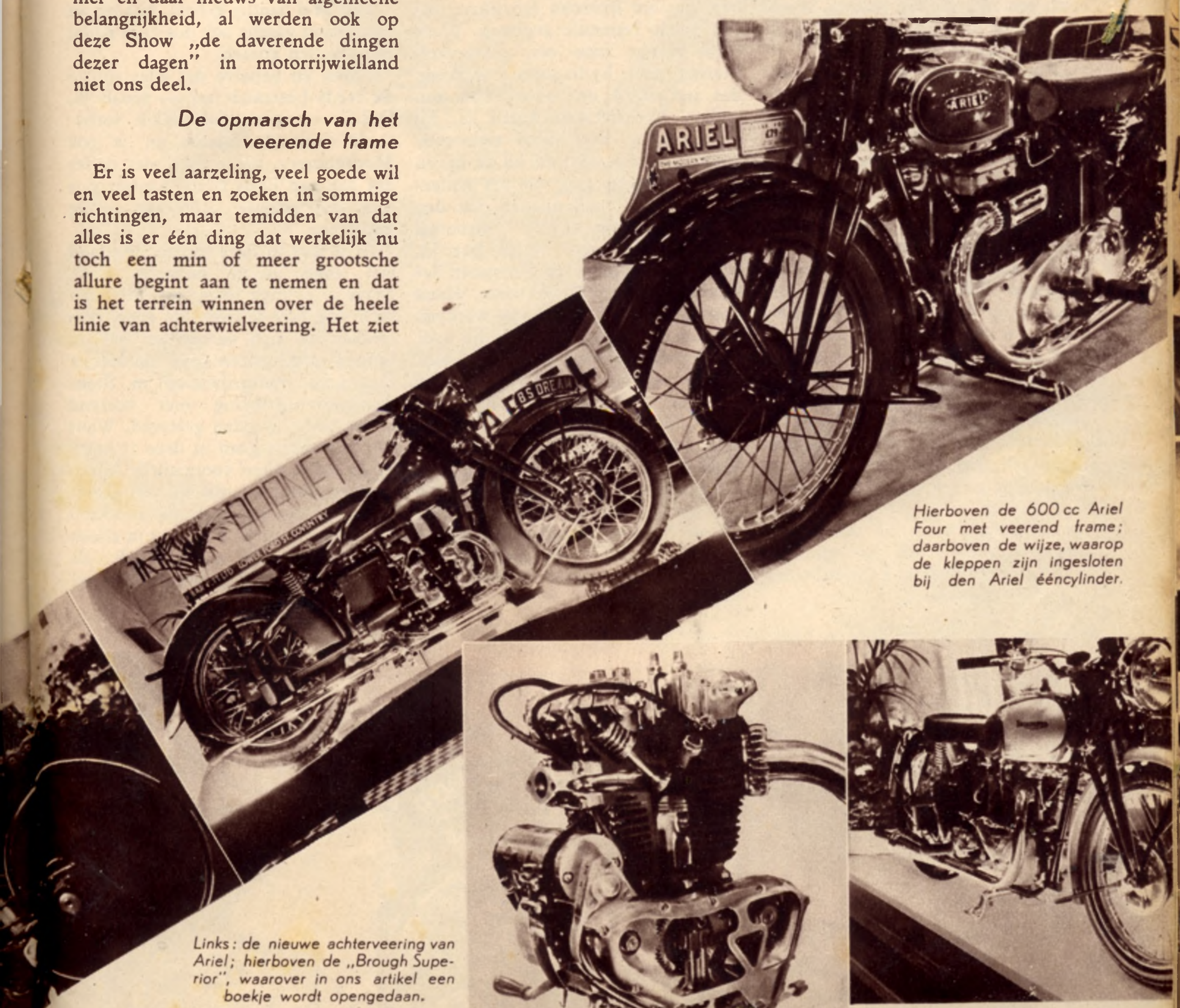
IMPRESSIES

dat de zaken toch niet heelemaal naar wensch marcheeren al is — dat zeggen we er direct bij — de totaal indruk beter dan verleden jaar. Toen was het nieuwe Earls Court gebouw ternauwernood gereed en was het tijdstip van de Show te vroeg, al einde September. Nu dit keer in November is het moment beter gekozen en is men aan het splinternieuwe Earls Court meer gewoon geraakt. En met dit zich thans beter thuis gevoelen van het publiek en het doordringen van de ware Show-atmosfeer, zooals het oude Olympia die zoovele jaren bracht, is dit jaar ook een meerdere belangrijkheid gekomen van het geëxposeerde. Er is inderdaad dezen keer hier en daar nieuws van algemeene belangrijkheid, al werden ook op deze Show „de daverende dingen dezer dagen" in motorrijwielland niet ons deel.

De opmarsch van het veerende frame

Er is veel aarzeling, veel goede wil en veel tasten en zoeken in sommige richtingen, maar temidden van dat alles is er één ding dat werkelijk nu toch een min of meer grootsche allure begint aan te nemen en dat is het terrein winnen over de heele linie van achterwielveering. Het ziet er oogenschijnlijk naar uit, alsof de Britsche motorrijwielbouwer nu definitief „spring-frame-minded" is geworden, hetgeen o.a. wel naar voren komt uit het feit, dat van de 32 meest bekende Engelsche motorrijwielmerken, die thans op de Earls Court Show Stands vertegenwoordigd zijn, er tien zijn die met diverse achterwielveeringen komen, terwijl 2 fabrieken veerende frames in de races gebruiken maar die nog niet brengen op de machines voor het publiek of bijna niet. Velocette b.v., die in de klassieke races met veel succes een achterwielveering heeft gelanceerd, nu al voor het derde jaar, is er nog steeds niet toe gekomen om achterwielveering





Hierboven de 600 cc Ariel Four met veerend frame; daarboven de wijze, waarop de kleppen zijn ingesloten bij den Ariel ééncylinder.

Links: de nieuwe achterveering van Ariel; hierboven de „Brough Superior", waarover in ons artikel een boekje wordt opengedaan.

Links de 500 cc Triumph verticale tweecylinder; hierboven een totaal aanzicht van deze nieuwe Triumph.

op zijn Standaardserie-machines in te voeren en Norton verkeert vrijwel in hetzelfde geval met dit onderscheid dat behalve de speciale International modellen, nu ook de snelle lichter stangmachine ES 2 met achterwielveering leverbaar is geworden. Beide zijn echter uitgesproken super-sportsmounts en niet bepaald machines voor iedereen, waar de verpleegster en de schooljuffrouw, de geestelijke en de meneer van „the 845 brigade" met het bolhoedje en de parapluie op zal gaan zitten.

Nieuw, interessant en „a good looker" is het veerende frame, waar het bekende merk Ariel mee voor den dag komt. Het is handig geconstrueerd, ontsiert de Ariel-machines in geenen deele en het maakt technisch een zeer goeden indruk, vooral ook wat de zoo zeer noodige zijdelingsche stijfheid aangaat.

„Autokampioen" was eenige maanden geleden de eerste, die de op handen zijnde komst van dit nieuwtje meldde in Nederland en de primeur bracht van een beschrijving, zoodat we momenteel in het verband van dit artikel er niet verder op ingaan. We hopen er echter later op terug te komen evenals op de bijzonderheden van enkele andere Britsche achterwielveeringen. Er is b.v. een aardig nieuwtje op deze Show bij Coventry Eagle, een merk dat altijd weer opvalt door een — we zouden haast durven zeggen — on-Engelsch gezonden kijk op het gebied van motorrijwielaanbiedingen voor de massa — een nieuwtje in den vorm van een 98cc en 125cc licht motorrijwiel met Villiers krachtbron uitgerust met achterwielveering. Een dergelijke propositie is voor Engeland werkelijk een verrassing en herinnert ons aan een soort aanbieding eenige jaren geleden op den Parijschen Salon de la Motocyclette, waar een licht Fransch motorrijwiel met veerend frame werd tentoongesteld. Hier gaan we o.i. den goeden kant op en stuit men op de gedachte om juist ook het eenvoudige motorfietsje „voor iedereen" zoo aantrekkelijk en comfortabel mogelijk te maken en niet in de eerste plaats super-sports en race „bolides" die toch haast niemand koopen kan. Ook op dit veerende frame voor heel lichte motorrijwielen komen we in een volgend nummer terug. Het ziet er eenvoudig en niet gek uit en als het in de practijk „foolproof" blijkt, dan heeft deze Show hier iets interessants gebracht.

En werkelijk, een apart woord van waardeering verdient ook Levis, een der kleinere Britsche fabrieken, die een goede reputatie genieten. Want daar brengt men een achterwielveering met hydraulische werking, die inderdaad de moeite van een nadere bestudeering waard is. Bij deze veering heeft men zich vóór alles ten doel gesteld om bij de op- en neergaande beweging van het achterwiel over de oneffenheden van den weg de achteras zuiver horizontaal te houden, hetgeen wordt bereikt, nadat het opvangen en afremmen der schokken op normale wijze plaats heeft door een hydraulische werking, die zich afspeelt in een buis die over het achterwiel heen de beide deelen van de veering aan weerszijden van het wiel met elkaar in verbinding houdt. Gaat dit wiel door een oneffenheid omhoog en worden de veeren in de kokers aan weerszijden er van samengedrukt, dan wordt, doordat die veeren aan de bovenzijde zijn afgesloten, door cylindervormige platen de vloeistof, die zich in het hydraulische systeem bevindt, omhooggedrukt en wordt die druk overgebracht door met de hoofdbuis in open verbinding staande communiceerende zijbuizen of plungers, die worden aangedrukt tegen den zijwand van de op- en neergaande glijstukken die de eigenlijke veeren omvatten en daardoor wordt op die op- en neergaande beweging een zeer soepele en progressieve afremming verkregen, die altijd geschiedt dank zij de theorie van de communiceerende vaten onder precies gelijken druk aan weerszijden zoodat — ongeacht, kleine ongelijkheden in spanning en werking der veeren aan weerszijden van het achterwiel onder de werking van dit hydraulische systeem de beweging van de achteras steeds zuiver horizontaal blijft.

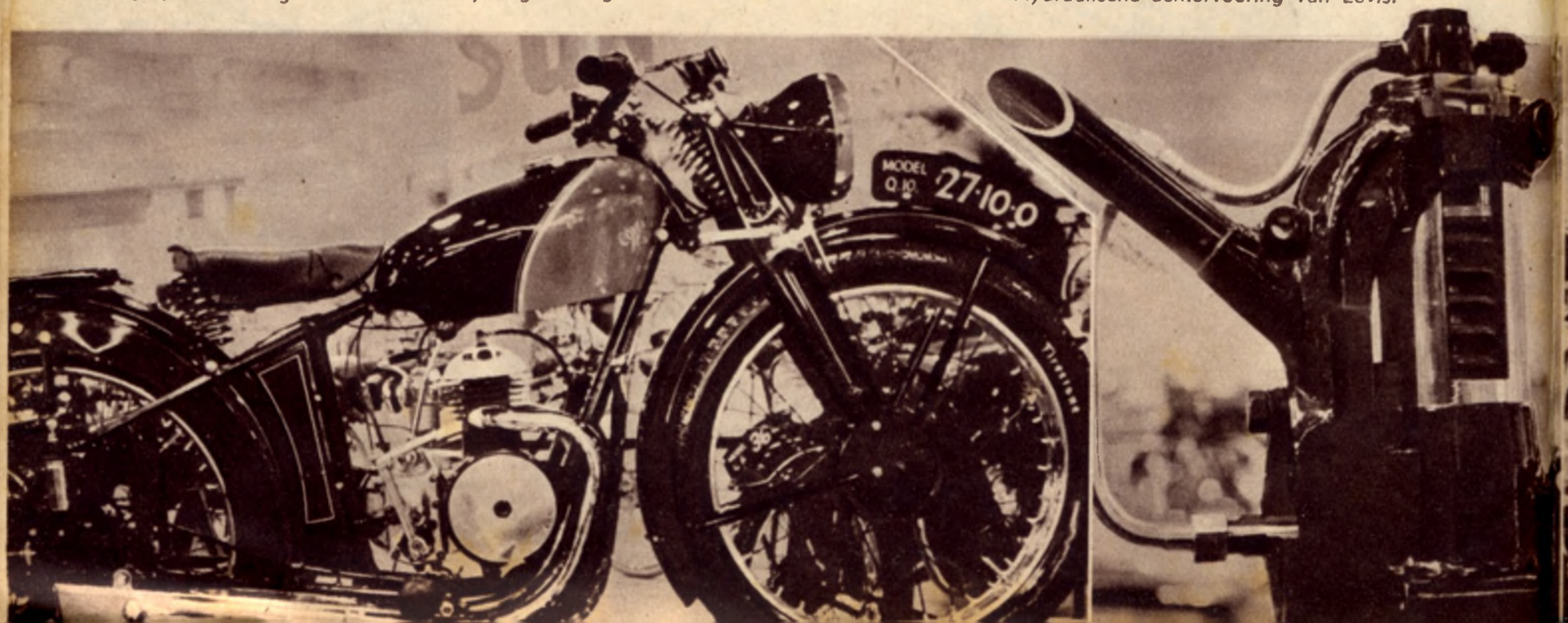
Een heel handig geheel, waarop we naderhand gaarne ook nog eens nader terug zullen komen.

Boven en behalve dat alles zijn er de reeds bestaande en — zooals bij O.E.C. — soms gedeeltelijk verbeterde veerende frames en is ook Montgomery, die echter niet onder het dak van Earls Court aanwezig is met een nieuwe achterwielveering gekomen.

Er is dus in deze lijn in Engeland wel leven in de motorbrouwerij. Maar .... men mag uit dit alles toch nog niet te overijlde conclusies trekken en zich verbeelden dat nu binnen afzienbaren tijd de meeste Engelsche motorrijwielen in Standaardserie-uitrusting met veerend frame zullen worden geleverd. Want het voorwaarts gaan in deze richting geschiedt nog heel voorzichtig. Alleen bij New-Imperial, die nu terugkomt met zijn veerend frame, dat hij al zoo lang aan de markt bracht, zijn alleen de Luxe modellen daarmede als Standaarduitvoering uitgerust en bij

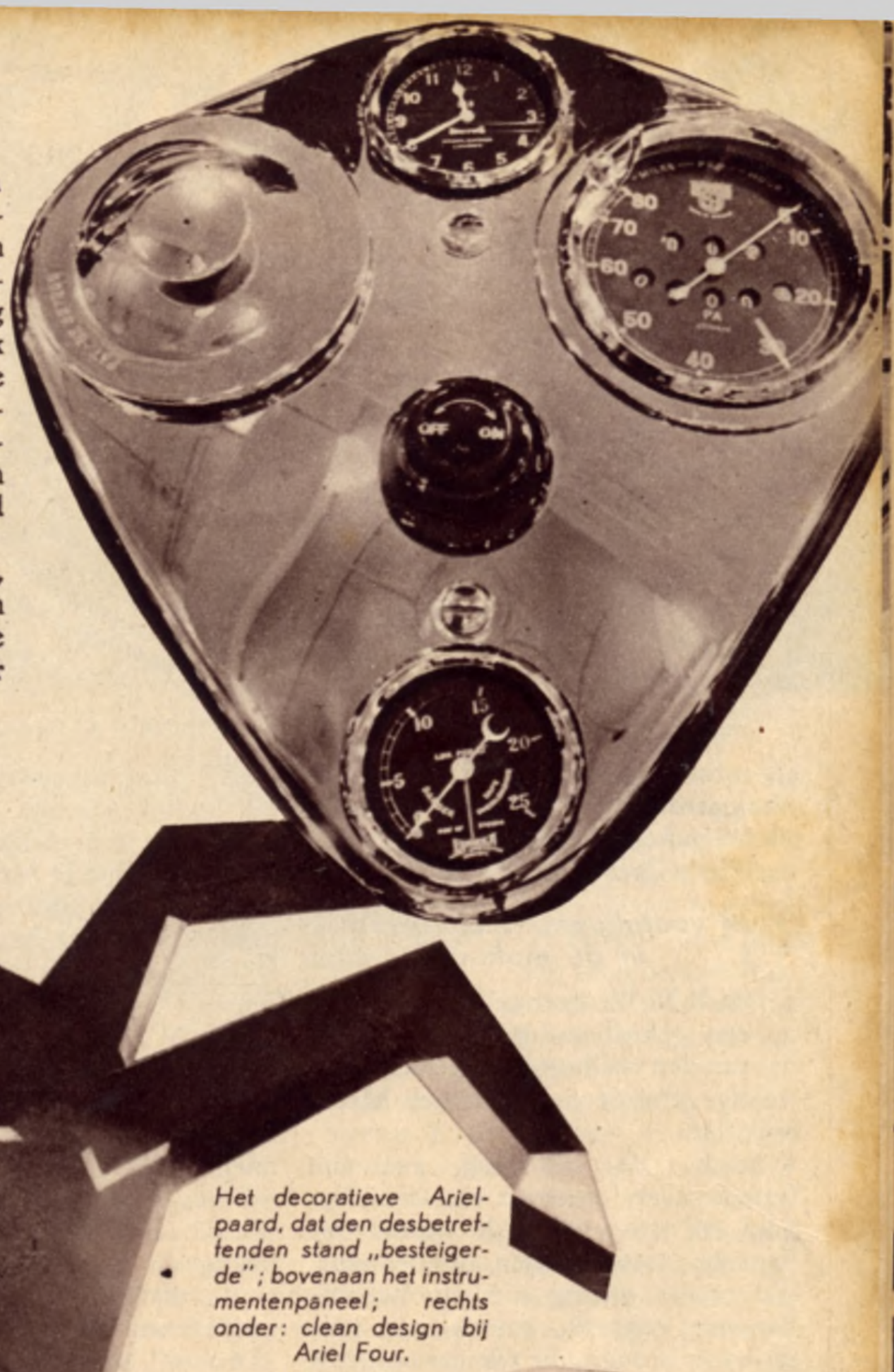
Achterwielveering van de Coventry Eagle lichtgewicht.

Hydraulische achterveering van Levis.

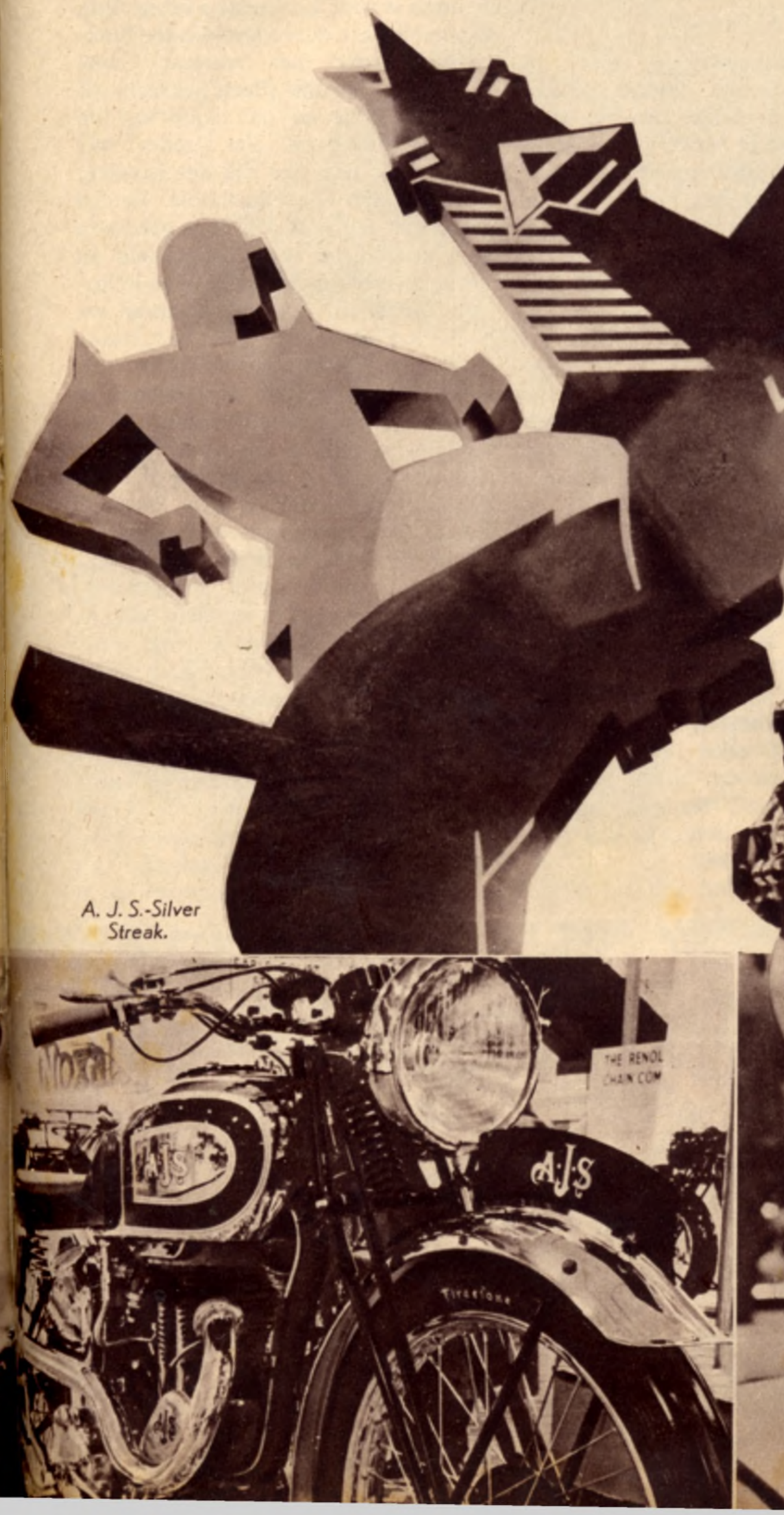


Ariel is de nieuwe achterveering heelemaal geen Standaarduitrusting, maar kan men haar op alle modellen — behalve de 250 cc machines — alleen verkrijgen tegen betaling van een extra bedrag, waarvoor men dan in Engeland zelfs tien pond Sterling mag neertellen. Begrijpen we het goed, dan moet ook bij Levis een extra bedrag worden betaald om op de 350 cc en 500 cc kopklepmodellen de nieuwe achterveering te krijgen en levert alleen van al deze nieuwelingen Coventry Eagle zijn kleine Cadet-modellen van 98 cc en 125 cc in Standaarduitvoering met veerend achterwiel.

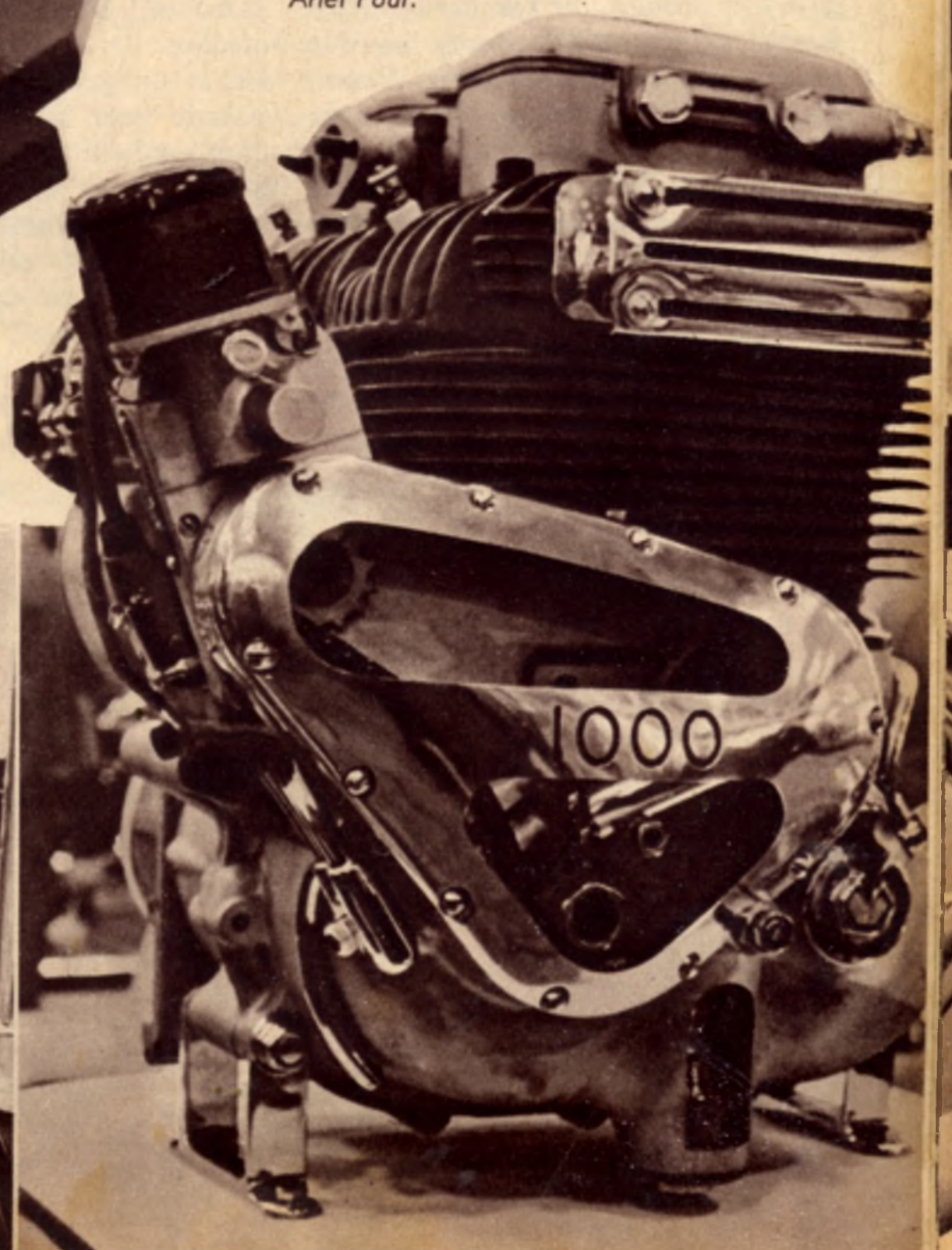
Maar van de grootere merken is er geen een haast, die royaal zonder betaling van een meer-prijs zijn betrokken modellen compleet met veerend frame levert, zooals b.v. de Duitsche B.M.W. dit doet, die hier

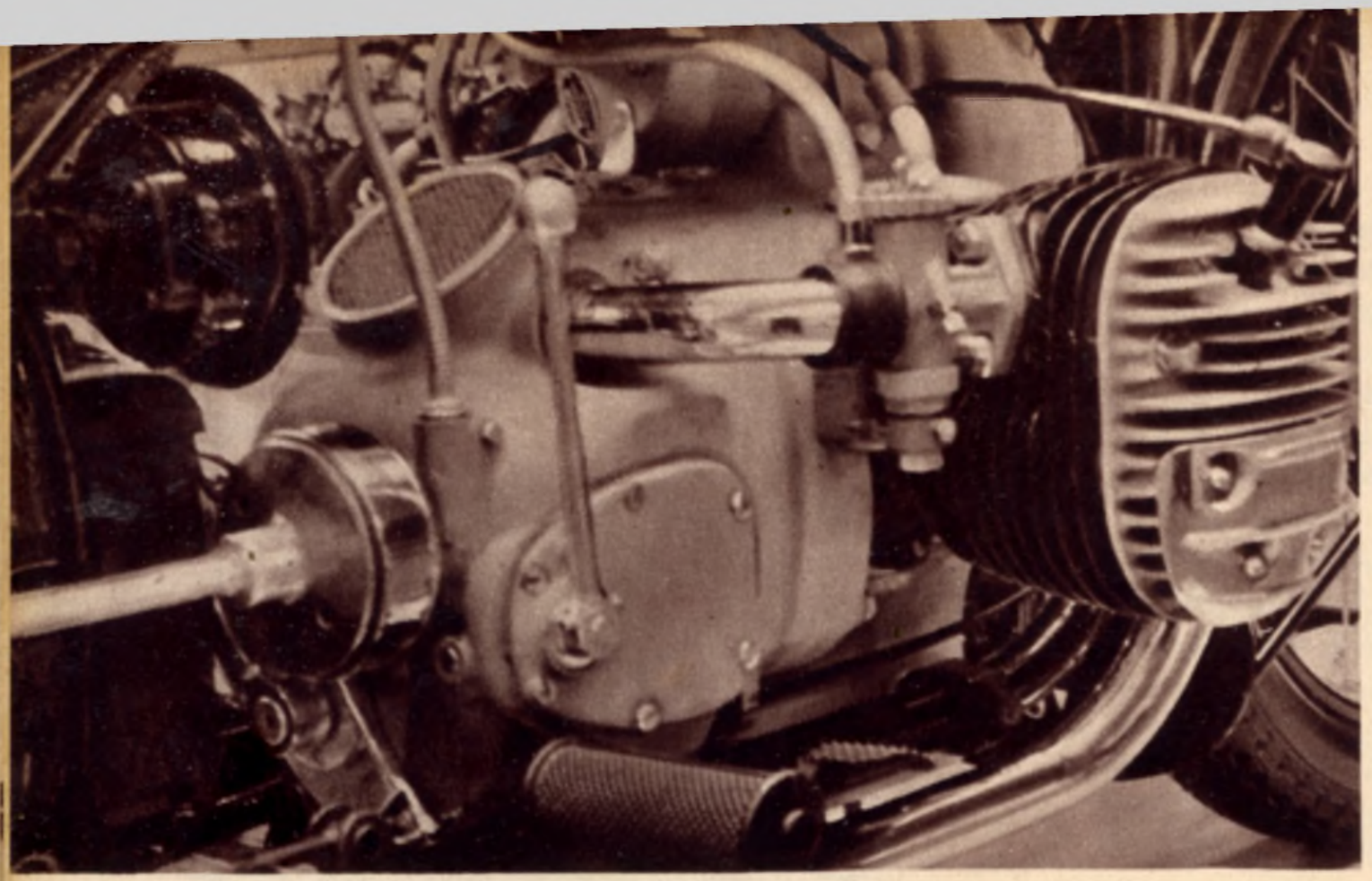


Het decoratieve Arielpaard, dat den desbetreffenden stand „besteigerde"; bovenaan het instrumentenpaneel; rechts onder: clean design bij Ariel Four.



A. J. S.-Silver Streak.





B.M.W..... symbool van de geduchte Duitsche concurrentie !

als incarnatie van de bedreiging van Germaansche zijde van de Angelsaksische motorindustrie onder het dak van Earls Court aanwezig is.

Geen vooruitgang van beteekenis in de multi-cylinderlijn

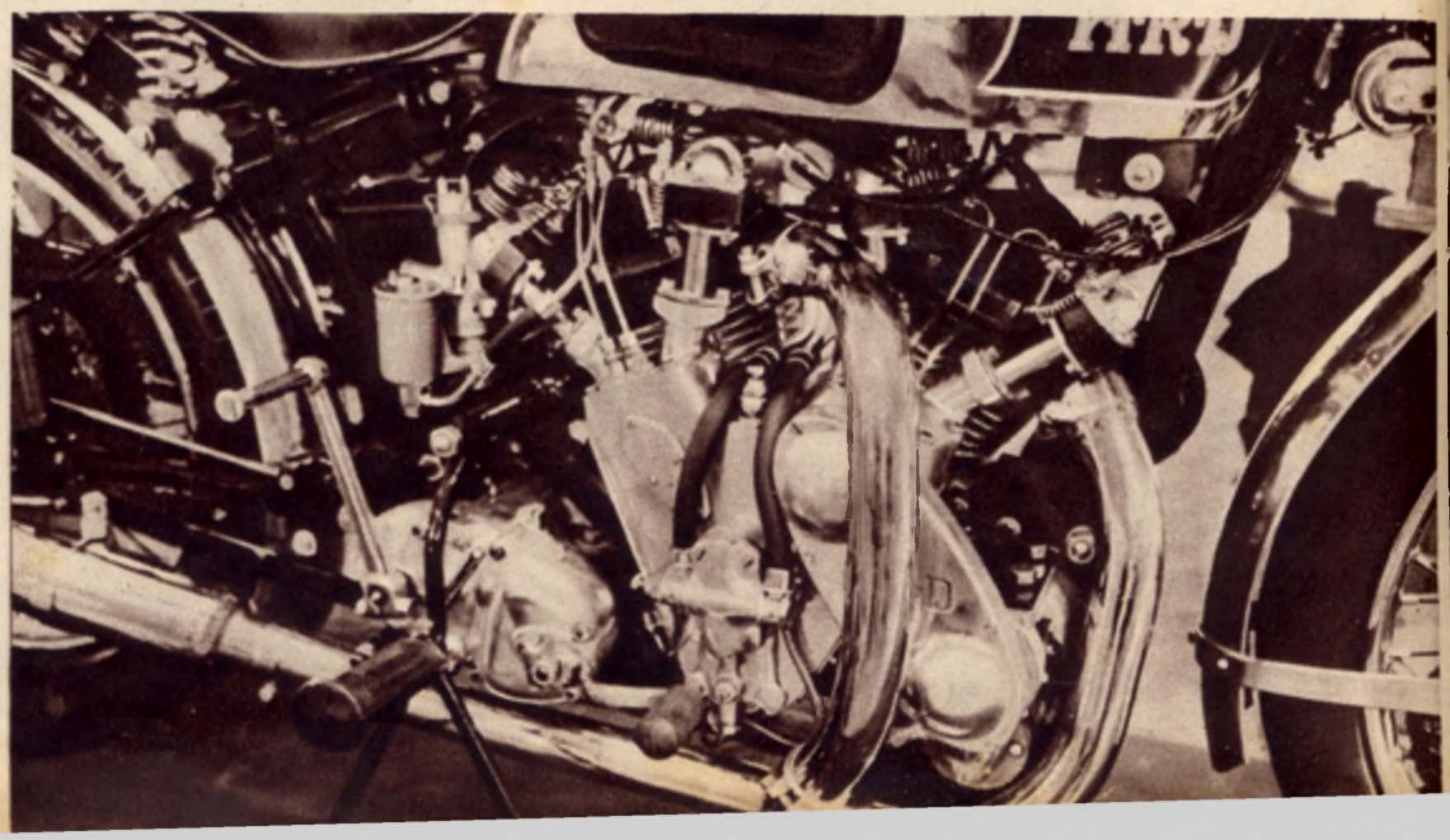
Die B.M.W. brengt ons trouwens op een geheel ander onderwerp — dat van den veelbesproken, doch maar weinig gefabriceerden lichten meercylinder.

Brach de afdeeling veerende frames zekere teekenen van levendigheid en activiteit in de wereld der Britsche motorrijwielen, die der multi's bracht weinig nieuws, behalve dan een volstrekt waardelooze sensatie van Brough, die elk jaar opnieuw de goê-gemeente een beetje bij den neus komt nemen met een „Show-paradepaard" en ook nu heeft vastgehouden aan wat men haast een traditie zou kunnen gaan noemen. Met den noodigen ophef wordt door de Engelsche vakpers gewag gemaakt van Brough's nieuwste geesteskind, dat den vorm heeft van een vier-cylindermachine van 996cc met cardanas, aandrijving en veerend frame. Alstublieft dat klinkt maar niet even goed! Een oppervlakkig lezer zou, dit lezend, kunnen denken: „Aha", daar komt een nieuwe creatie, waarmede Engeland in het veld komt tegen de Duitsche Zündapp en B.M.W. multi-cylinder cardan-machines. Hier is blijkbaar de verrassing van de Show !" Helaas, geachte Ak.-lezers, het spijt ons, maar zoo is het niet. Brough heeft op deze Show een mooi gebouwde interessante machine gebracht, met een dubbelen horizontalen tweecylinder kopklepmotor, die netjes in een wiegframe is ingebouwd als blokmotorgeheel met koppeling en versnellingsbak, een machine, die wel verzorgd is en tal van interessante details heeft. Maar deze „Droom", zooals de constructeur zijn machine — gebouwd volgens een ideaal — genoemd heeft, mist elke waarde voor de practijk, omdat het ding het lieflijke bagatel van 185 pond Sterling kost. Met invoerrechten en bijkomende onkosten zou het geheel in Nederland zeker een *f* 2000.— gaan kosten en dat alleen al maakt dezen „Droom" tot een „Nachtmerrie" die beter achter de schermen had kunnen blijven.

Zelfs in Engeland zelf zal in den tegenwoordigen tijd moeilijk meer een sportieve gek met veel duiten kunnen worden gevangen met de lasso, die dit bedrag er voor neer wil leggen. En buiten Engeland is dit uitgesloten!

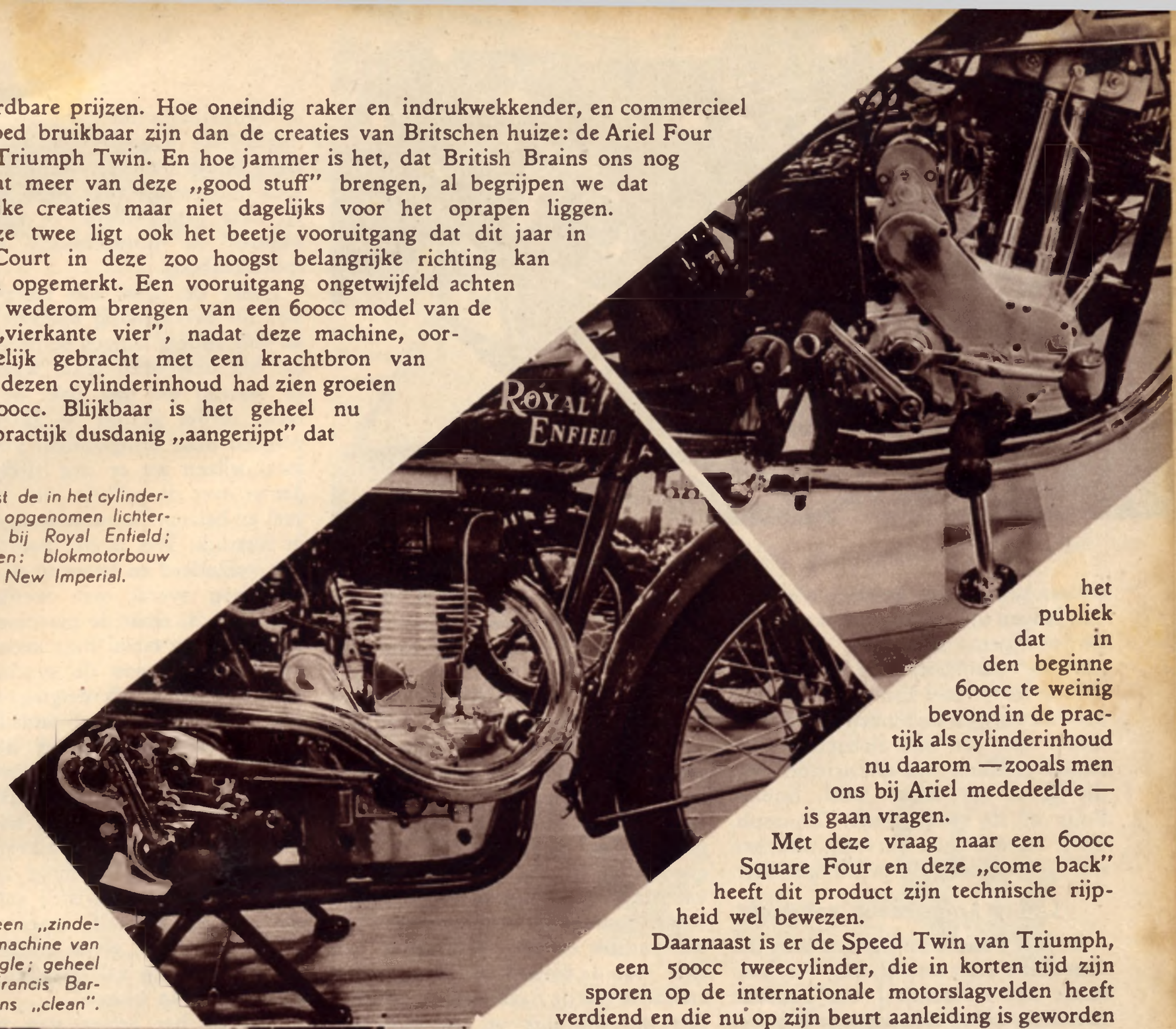
Iemand die vandaag aan den dag in deze tijden, waarin de motorrijwielbranche waarlijk op een enkele uitzondering na, moeite heeft het hoofd boven water te houden, aankomt met een motorrijwielaanbieding van *f* 2000.— heeft òf geen begrip meer van den stand van zaken in de huidige motorrijwielwereld, òf hij neemt de zaak niet serieus en beschouwt het geheel van uit een anderen gezichtshoek. Brough is voor het eerste veel te slim. Hij heeft deze dure viercylinder blokcardan-creatie met veerend frame dan ook natuurlijk alleen gebracht als Show-attractie en na afloop van de tentoonstelling zal „De Droom" wel verdwijnen naar het rijk der nevelen, waar hij dan ook thuishoort. Eenige jaren geleden is A.J.S. eens gekomen met een fraaie, zeer ingewikkeld en compact gebouwde 500cc vier-cylinder Camshaft machine waarvan we toen verklaard hebben, dat het „beautiful nonsense" was, waarover men bitter boos was. Ook deze Brough is „beautiful nonsense", maar nog in veel ergeren graad dan de A.J.S., die tenminste nog op den weg in de racepractijk verschenen is. „De Droom" zal het wel nooit zoover brengen en zal in de toekomst wel alleen in het rijk der droomen een rol kunnen spelen. Neen dit is geen serieuze „tegenzet" van een industrie, die nog steeds tot groote dingen in staat is en blijft, tegenover de continentale multicylinder blokmotor-constructie met cardanas-overbrenging, in de eerste plaats omdat — we hebben er reeds zoo menigmaal den nadruk op gelegd — het gaat om *lichtere multi's*, om halve liters en niet om heele. En dan voor alles — om commercieel goed

Vergelijkt nu dezen tweecylinder „Rapid" van H.R.D. eens met de elders in dit artikel gereproduceerde clean design van een Ariel Four of Triumph Twin . . .



atsonian zijspan voorzien van open dak-nstructie; de „Winterkap" scharniert naar rechtsboven open

aanvaardbare prijzen. Hoe oneindig raker en indrukwekkender, en commercieel zeer goed bruikbaar zijn dan de creaties van Britschen huize: de Ariel Four en de Triumph Twin. En hoe jammer is het, dat British Brains ons nog niet wat meer van deze „good stuff" brengen, al begrijpen we dat dergelijke creaties maar niet dagelijks voor het oprapen liggen. Bij deze twee ligt ook het beetje vooruitgang dat dit jaar in Earls Court in deze zoo hoogst belangrijke richting kan worden opgemerkt. Een vooruitgang ongetwijfeld achten we het wederom brengen van een 600cc model van de Ariel „vierkante vier", nadat deze machine, oorspronkelijk gebracht met een krachtbron van 500cc, dezen cylinderinhoud had zien groeien tot 1000cc. Blijkbaar is het geheel nu in de practijk dusdanig „aangerijpt" dat het publiek dat in den beginne 600cc te weinig bevond in de practijk als cylinderinhoud nu daarom — zooals men ons bij Ariel mededeelde — is gaan vragen.



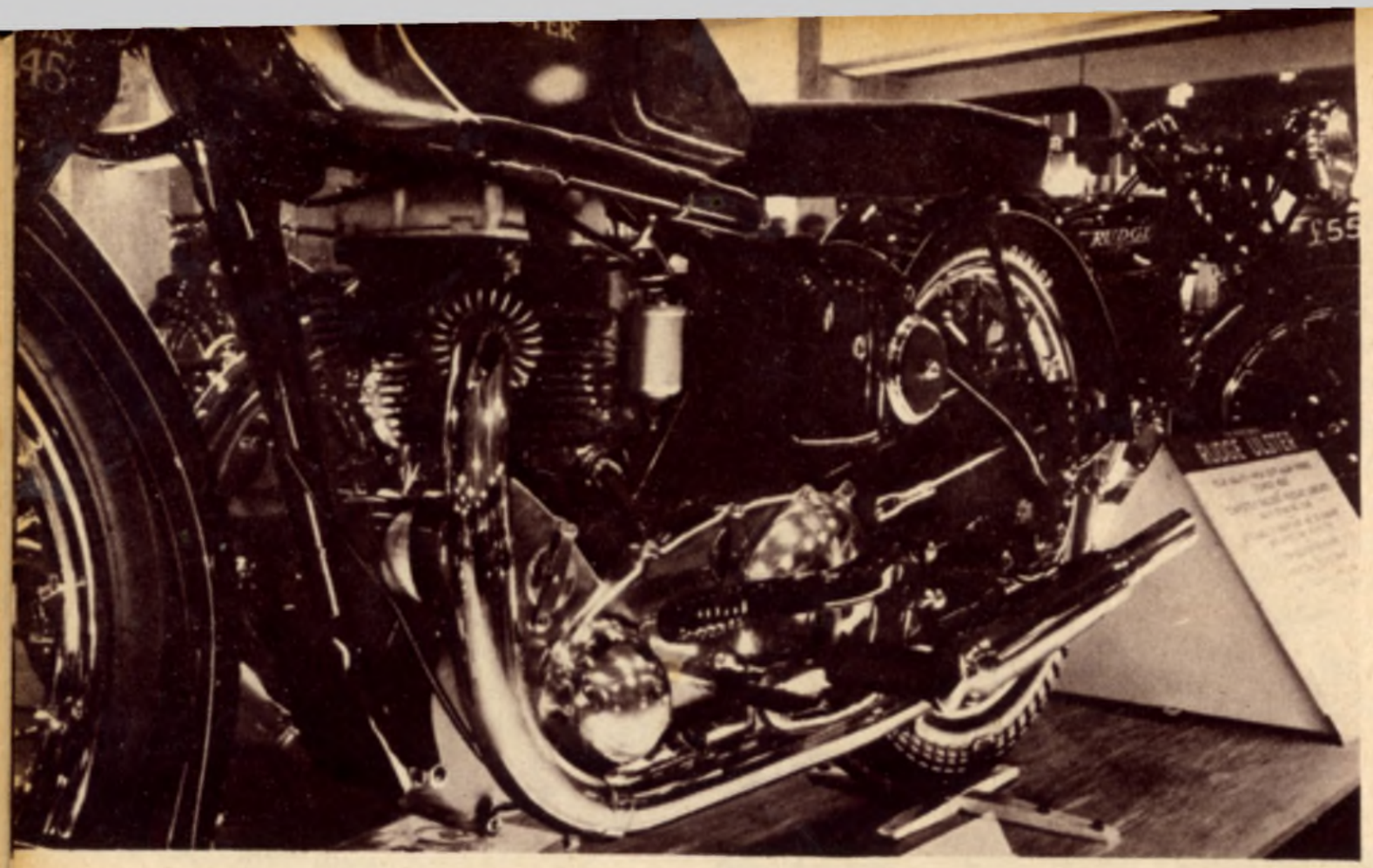
Hiernaast de in het cylinderlichaam opgenomen lichterstangen bij Royal Enfield; daarboven: blokmotorbouw bij New Imperial.

Met deze vraag naar een 600cc Square Four en deze „come back" heeft dit product zijn technische rijpheid wel bewezen.

Daarnaast is er de Speed Twin van Triumph, een 500cc tweecylinder, die in korten tijd zijn sporen op de internationale motorslagvelden heeft verdiend en die nu op zijn beurt aanleiding is geworden tot het voor het voetlicht brengen van een „versnelde verfijnde editie" in den vorm van de Tiger „100" die als snelle supersport twin in de plaats is gekomen van den voormaligen eencylinder kopklepper „Tiger 90". „Als men werkelijk streeft naar supersnelheid" — zoo heeft Mr. Turner den volke verkondigd — „dan moet men boven de 350cc het alleen nog maar zoeken in de richting van den multicylinder, boven de 350cc heeft de eenpitter afgedaan." Een boodschap, waarvan b.v. bij Norton en Velocette toch wel met belangstelling zal zijn kennis genomen. Misschien is dat wel gedeeltelijk de reden dat — naar de geruchten hier in Londen van verschillende zijden verluiden — *de Norton Twin nu toch heusch in de maak moet zijn. Trouwens op racegebied schijnt er in de multi-lijn momenteel ook nog ergens anders wat interessants in voorbereiding te zijn!*

Hieronder een „zindelijke" dienstmachine van Coventry Eagle; geheel onderaan: Francis Barnett, eveneens „clean".

Hetgeen intusschen allemaal niet wegneemt, dat we met onzen lichten multicylinder tenslotte niet den super sportkant op moeten, maar dien van geschiktheid vóór het rustige toerisme. In dat opzicht verwondert het ons zelfs eigenlijk, dat juist een man met een verzienden blik als Turner, nu van alle kanten de animo voor het veerende frame stijgende blijkt, zijn tweecylinders (en ook eenpitters) nog niet met achterwielveering heeft uitgerust. Maar wat niet is kan komen. In allen gevalle brengen feitelijk alleen nog maar Ariel en Triumph met hun vier- en tweecylinders 600cc en 500cc lichte multi's, die tegen de modernste continentale scheppingen op dat gebied kunnen worden gezet. En dat met een gerust geweten, want het zijn prachtvoorbeelden van „clean-design" waarnaast in Engeland zelf ook niets



Rudge-Ulster, een typische Britsche sportmachine.

anders kan worden gesteld. We hebben langen tijd b.v. staan kijken bij — de overigens zwaardere — Twin „Rapide" van Vincent H.R.D., waarvan de motor met zijn onrustig uiterlijk van stangen en buizen den indruk maakt van een met zichzelf in den knoop geraakte boa-constrictor. Wie dit geval zet naast Ariel, Square Four of de tweecylinder Triumph, weet meteen het verschil tusschen wat „clean-design" is en wat niet.

Utility krijgt meer aandacht.

Er is een ander interessant ding dat deze Show leert en wel, dat — al volhardt het meerendeel der Britsche motorrijwielbouwers nog steeds in het veel te veel afstemmen hunner producten op het motief „sport" en veel te weinig op het motief „dienst- en toergebruik", in tegenstelling b.v. met de Duitsche industrie, er toch vermeerderde activiteit 'merkbaar is ten opzichte van het heel lichte genre hetgeen dan ook haast onvermijdelijk was in verband met de sterk verhoogde belangstelling in Engeland voor fietsen. Er zijn op deze tentoonstelling niet alleen diverse lichte motorrijwielen te vinden op de stands, meestal geëquipeerd met den uitstekenden 125cc Villiers blokmotor, waarvan nu een interessante verzwaarde editie is verschenen met een inhoud van 197cc (dus ook met vlakken zuiger) maar er zijn diverse zoogenaamde „motorised bicycles" meestal uitgerust met den horizontalen 98cc Villiers tweetaktmotor. We noemen o.a. bij Excelsior de „autobyk", bij Qaynel den Raynas auto, bij James een dergelijk exemplaar, terwijl ook Frances Barnett en Coventry Eagle en andere iets in dien geest brengen als overbrugging van de trapfiets naar de gemotoriseerde fiets. Bij Coventry Eagle heet het beest „Auto-ette". Verder noemen we den „byc-auto" en de H.E.C. (niet te verwarren met H.F.C.!) een nieuw sterretje aan het Engelsche show-firmament, een vervoermiddel bedoeld à double usage, omdat men den 80cc tweetaktmotor heel makkelijk uit het frame kan halen en dan het ding met pedalen als gewone fiets gebruiken kan. Al deze goed bedoelde pogingen op het gebied van het gemotoriseerde rijwiel maken echter voorshands nog geen daverenden indruk en een studiereisje „en bloc" van de makers b.v. naar Fichtel en Sachs om de Saxonette te bekijken zou waarschijnlijk op dit alles een veredelenden invloed kunnen hebben. Daar de Britsche motorrijwielfabricage voor alles is gebaseerd op het motief „sport", daar is het begrijpelijk, dat heel weinig aandacht wordt besteed aan de zoogenaamde „zindelijkheid", genomen in den zin van omhulling ter bescherming zoowel van vitale deelen van de machine als van de „onderdeelen" van den berijder. Coventry Eagle, die al zoo'n goede beurt sloeg met zijn 125cc en 98cc lichte motorrijwielen met veerend frame, toont ook in dit opzicht een goed utiliteitsbegrip door gedeeltelijke omsluiting der vitale deelen en montage van beenschilden die het uiterlijk der iets zwaardere tweetakten van dit merk zeker niet onaardiger maken. En passant merken we daarbij op, dat dit merk nog het eenige vrijwel is in Engeland, waar men gedeeltelijk nog een geperst-staalconstructie vindt. Maar bovenal is het Frances Barnett, die met zijn gedeeltelijk ingesloten en toch goed toegankelijken „kruiser" een aanbieding blijft brengen, die op het gebied van de utiliteitsmachine een pluim verdient. Een dergelijk handig comfortabel „zindelijk" vervoermiddel moet toch in de massa's tot velen spreken. In haar genre vormt ze echter te Londen de utiliteitsnaald in den sporthooiberg.

Naast dit alles dat ruimschoots stof tot overdenking oplevert zijn er tal van andere dingen op deze Show, die het bespreken zeker waard zijn en waarop we dan ook — zooals reeds eerder gezegd — gaarne een volgend maal terugkomen. Voor ditmaal wijzen we er nog slechts op, dat er over de geheele linie tamelijk veel en belangrijke veranderingen zijn in uiterlijk. Wel is het hoofdmotief niet veranderd en heerscht de zadeltank nog overal, wat overigens te begrijpen is, maar de machines voor 1939 zien er veelal heel anders uit, waarbij weer eens de geschiedenis zich herhaalt en de neiging op den voorgrond treedt door tamelijk opvallende kleurcombinaties de aandacht te trekken. Zooals gewoonlijk is daarbij met wisselend geluk gedebuteerd en zijn er ook nu weer een paar verschijningen, waarvan vrijwel zeker is, dat — al moge dan over den smaak niet te twisten vallen — een kat, die zichzelf respecteert bij het aanschouwen ervan onmiddellijk een hoogen rug zal opzetten en er tegen zal gaan blazen.

Ook op het gebied van zijspanwagens zijn de Engelschen niet bar imponeerend. Niet alleen staan de Britsche zijspannen als technisch geheel niet op een lijn met de modernste Fransche en Duitsche constructies maar ook uiterlijk vallen ze veelal niet mede, al wordt veel zorg aan het interieur besteed en aan de bescherming der inzittenden tegen het weer. Watsonian brengt in dit verband b.v. zijspanwagens met open dak.

En hiermede willen we voor ditmaal volstaan. Een volgend maal gaan we u vertellen van allerlei details, waaraan veel zorg is besteed, aan insluiting van kleppen, aan paraatheid van remmen, uitrusting met instrumenten, bescherming van transmissie-organen en van diverse nieuwe modellen, die ten tooneele zijn verschenen, zooals b.v. de nieuwe High-Camshaft machines van Sunbeam.

Maar nu nemen we afscheid van u voorloopig en gaan verdwijnen in de volten der spitsuren van de Metropool en millioenenstad die „Londen" heet.

K. R.

cage geheel en al naar de zeer lichte en lichte machine verplaatst en moet — behalve dan van sport en militaire doeleinden — de industrie het heelemaal hebben van lichte, goedkoope dienst- en toermachines voor de massa.

Maar in Engeland daarentegen toont men nog heel weinig begrip van de verandering, die zich in de ontwikkeling van het motorrijwiel in zeer snel tempo is gaan voltrekken. Daar kan men blijkbaar alleen het motorrijwiel nog maar zien als het apparaat voor den sportsman, als een vehikel om snel te rijden, bochtjes in fraaien stijl te nemen en er allerlei soort sport mee te bedrijven en de geheele conservatieve Britsche motorrijwielproductie is dan ook op dit eenzijdige en verouderde motief ingesteld. Maar dat is dan ook de reden dat de Britsche industrie steeds meer achter raakt en althans op de diverse Europeesch-Continentale markten leelijk in den hoek is gedrukt. En van heele lichte goedkoope machientjes voor dagelijksch vervoer en toerisme moet men over het algemeen in Engeland niet veel hebben en haalt men de schouders op. Dezelfde fout, zij het in mindere mate, maakt de Belgische industrie, die momenteel weliswaar haar aandacht in hoofdzaak heeft geconcentreerd op leveranties van militair materieel, maar die op moet passen dat ze daardoor het zoo belangrijke object van het lichte, goedkoope motorrijwiel niet gaat verwaarloozen. Want behalve bij Gillet, die ook nu weer blijk geeft van een goeden, commercieelen kijk op de zaak en die met zijn 125 cc machines het noodige succes boekte, is de invloed van een te veel verwaarloozen van het „kleine goed" op de Nederlandsche markt al reeds merkbaar. En die is *niet* in het voordeel der Belgische industrie.

Neen — de massa, al is het dan in het eene land vroeger dan in het andere, vraagt voor alles de goedkoope, bedrijfszuinige volksmachine. De sportmachine wordt steeds meer bijzaak en met de sterke verandering die in het motorgetij is opgetreden, moeten ook de bakens verzet. De oude bebakening hoort niet meer bij dit getij!

Liggen de Bakens in Nederland goed?

Wanneer we na dit alles tenslotte komen tot ons eigen Nederland en de vraag stellen of daar de motorwereld voldoende is ingesteld op het nieuwe, krachtige getij van het goedkoope, lichte motorrijwiel, dan kan daarop het antwoord zeker niet voor honderd procent bevestigend luiden.

Zeker de handel houdt zeer veel rekening met de lichte en heele lichte machine als verkoopsobject en *moet* dat dan ook wel, want het is de voornaamste factor waarom vandaag aan den dag de zaken draaien.

Maar als men nagaat, dat de vooruitgang van het totaal aantal motorrijwielen in Nederland enkel en alleen te danken is aan de enorme toename van het aantal kleintjes van de D.K.W.'s, Sparta's, Simplexen, Gillets, Francis Barnetts, Ardie's, Tyger's, Wolfjes en hoe ze nog meer heeten mogen in combinatie met 200 cc machines als T.W.N., Zündapp, Puch, Ardie, N.S.U. etc., die gezamenlijk het verlies van de zwaardere machines weer goed maken en voor een flink overschot zorgen, als men bedenkt dat deze duizenden en duizenden lichte machines de groote hoofdmacht vormen van ons nationale motorrijdersleger, dan kan men toch moeilijk zeggen dat bij ons in motorland de zaken voldoende op dit type motorrijwiel zijn ingesteld.

Want het moge waar zijn, dat er in de sportevenementen van den laatsten tijd een plaats voor de kleintjes is ingeruimd, dat de aandacht af en toe in groote ritten als Harzrit en Du Monceau Bekerrit, zelfs in de Internationale Zesdaagsche en in diverse terreinritten wordt gevestigd op de bijzondere prestaties, waartoe ze in staat zijn en dat moge op publiciteitsgebied eenig rendement opleveren, een feit is het dat nòch de K.N.M.V., nòch de diverse clubs de beteekenis van dit zoo belangrijke type vervoermiddel voldoende aanvoelen om er de juiste propaganda voor te maken.

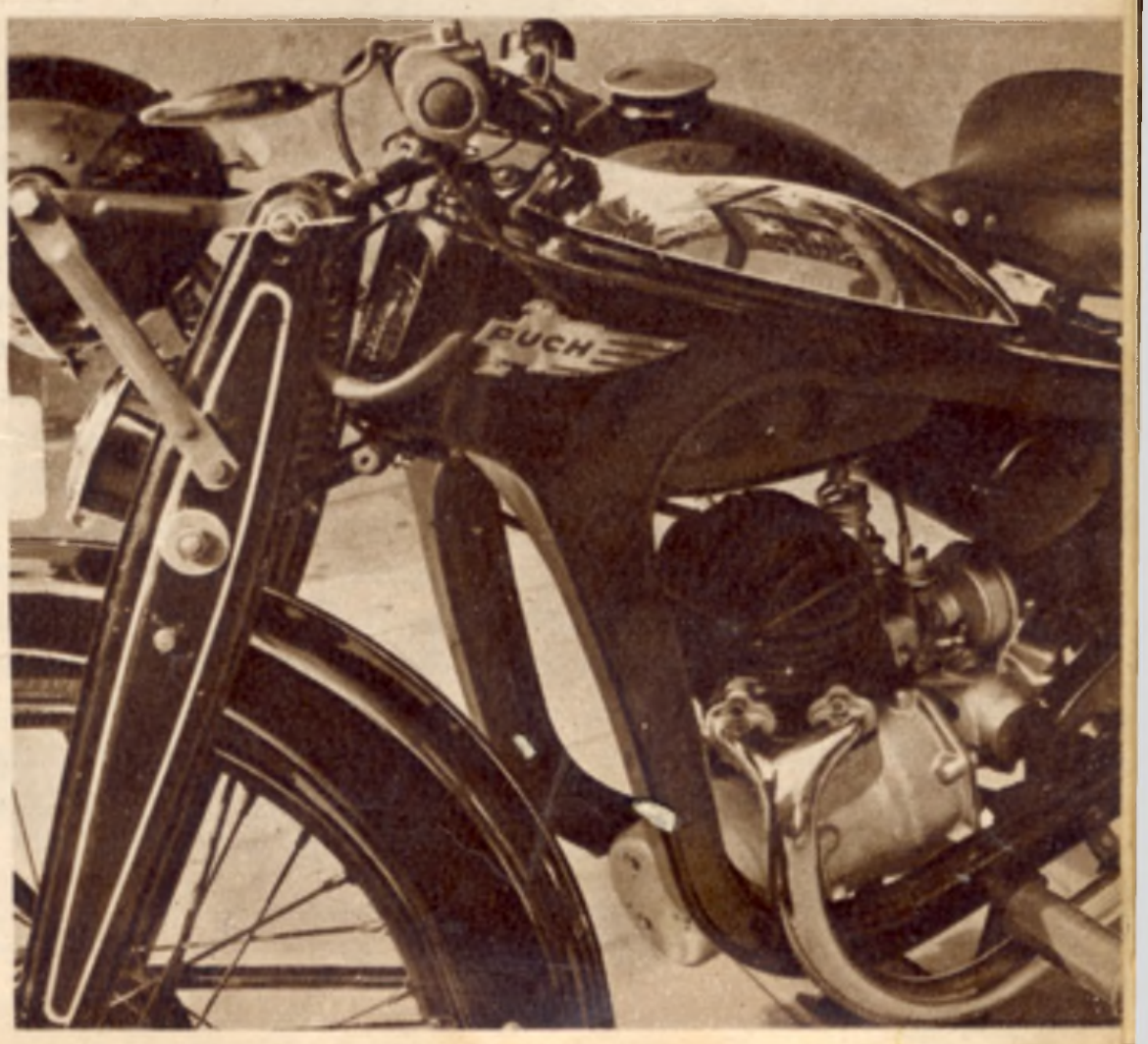
Immers deze beteekenis stijgt ver uit boven het betrekkelijk zoo kleine domein van de sport en boven de vermogens van de lichamen, die zich min of meer op dat gebied specialiseeren.

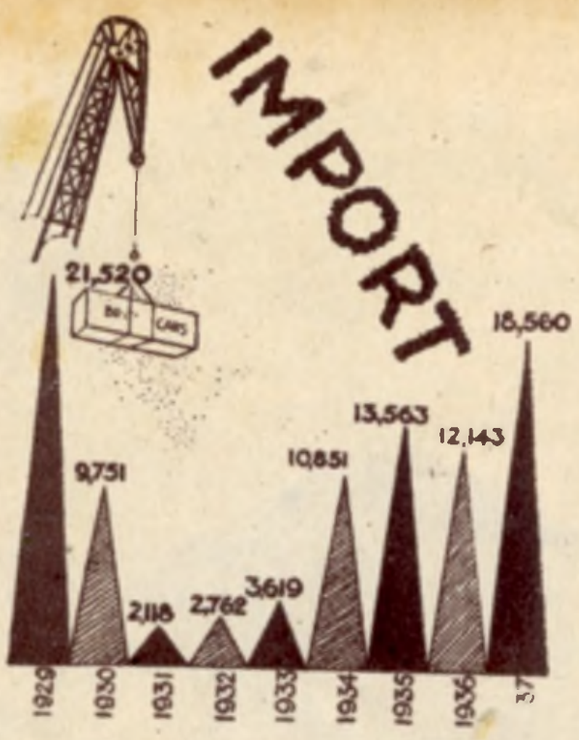
Hier is grootere macht, een verder gaande blik en wijdere wiekslag noodig — hier gaat het om meer dan een succes in een grooteren of kleineren wedstrijd, hier moet men komen met propaganda en publiciteit, die niet is gebaseerd op de sport die een zeer groot deel van de dichte drommen der berijders van deze machinetypen heelemaal niet interesseert, maar met dingen op het gebied van utiliteitsgebruik en toerisme, die regelrecht het hart van deze massa's raken. We gaan in steeds sneller tempo naar den tijd van den volkswagen en het volksmotorrijwiel, naar de gemotoriseerde massa's, voor wie dienstrijden en toerisme hoofdzaak zijn, de sport hoogstens bijzaak is. En als we dan realiseeren, dat juist deze massa's, meer dan de sportieve enkelingen van voorheen, hulp en steun en voorlichting noodig hebben, dat ze als het ware bij intuïtie zich stellen onder de beschermende vleugelen van een groot en machtig lichaam dat hun belangen werkelijk verzorgen kan en over de outillage beschikt om dat te kunnen doen, dan komen we toch vanzelf tot de conclusie dat als met het nu sterk veranderende getij in verband met de toekomst van het motorrijwiel de bakens in Nederland nog veel meer dienen te worden verzet — deze na die omzetting sterker nog dan ooit een bepaalde richting zullen aangeven — de richting die regelrecht leidt naar den A.N.W.B.

Dat ook „Autokampioen" daarbij een factor is van groot belang, spreekt vanzelf.

K. R.

„Puch 200" — een goed vervoermiddel voor twee.





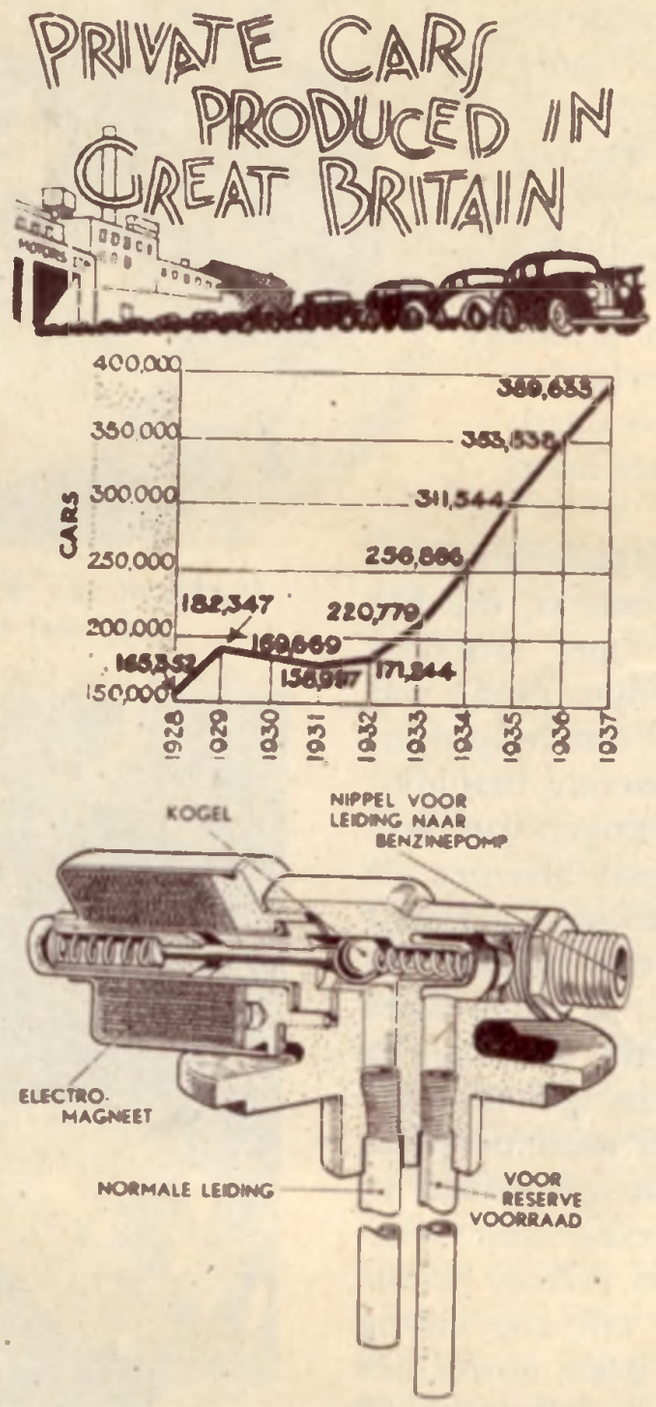
VAN PERSONENAUTO'S

De in- en uitvoercijfers, welke links- en rechtsboven zijn gereproduceerd (ontleend aan The Autocar) geven, hoe mooi de export ook nog zijn moge, den onbevooroordeelden beschouwer toch wel veel te denken, vooral als men een en ander combineert met de totalen van de autoproductie in Engeland, welke hieronder zijn weergegeven.

1929	33,800
1930	23,200
1931	19,000
1932	31,800
1933	41,000
1934	43,900
1935	54,500
1936	64,800
1937	78,100

naar Duitschland te gaan. Op auto- en wegengebied zijn ze echter nog lang niet zoo ver en wat de motorrijtuigenproductie aangaat zien ze voorloopig meer heil in het opschroeven der beschermende rechten dan het verzetten der bakens, die in het nieuwe getij al sinds lang niet meer passen.

Ook op aanverwante gebieden verwonderen wij ons als continentale toeristen menigmaal. Dat begint al in Hoek van Holland, als de Engelsche stoomvaartmaatschappij eischt, dat de benzine uit de tank wordt verwijderd. Waarom zooiets noodig is, terwijl vrijwel alle andere overzeesche transporten van dit kaliber hiervan reeds lang geleden hebben afgezien, begrijpt men niet. Voor het overige zouden wij de L.N.E.R. onrecht doen, door haar service niet te prijzen, zoowel de accomodatie aan boord als het overige contact, dat de automobilist met de maatschappij heeft, verdient lof, en het voordeel van deze nacht-service is ten eerste natuurlijk de groote tijdwinst en vervolgens kan de automobilist zich nog eens even omdraaien als gestommel op de dekken bewijst, dat de treinmenschen bij nacht en ontij naar het station Parkeston Quay worden gedreven.

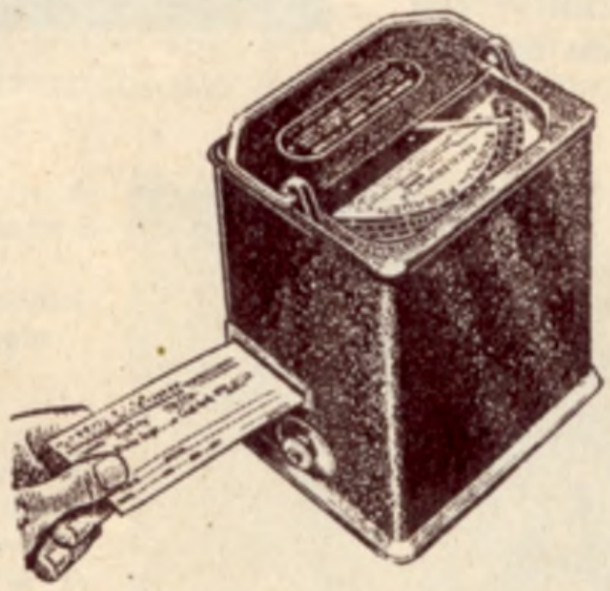


Het aardig gevonden en keurig geconstrueerde reserve-apparaat van Lucas, waarvan men een nadere beschrijving in den tekst vindt.

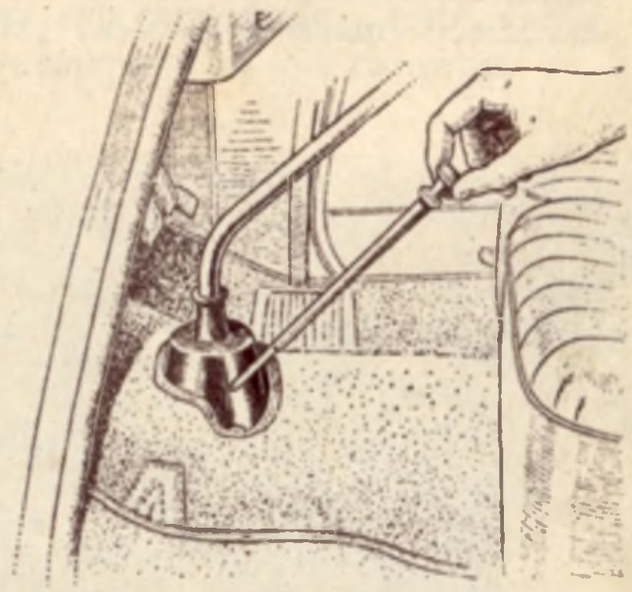
In Engeland aangekomen verwondert de Nederlandsche automobilist zich over de ouderwetsche benzinestations, die dikwijls wel van moderne pompen voorzien zijn, doch overigens in niets herinneren aan de keurige huisjes, die langs onze wegen bij tientallen voorkomen. Zelfs in de onmiddellijke nabijheid van Londen doen de benzinestations als regel nog een tikje primitief aan. Op Earls Court blijkt van een en ander natuurlijk niets, integendeel, daar wemelt het van garagewerktuigen en gereedschappen, eenvoudig om van te watertanden. En het meest interessante daarbij — althans voor Nederlandsche oogen — is de uitmuntende collectie gereedschappen en toebehooren voor de automobielindustrie zelve, welke voorwerpen uiteraard op de R.A.I. nooit komen bij gebreke aan een soortgelijke nijverheid in eigen land.

Onder de accessoires, die voor den particulier van belang kunnen zijn, dient als eerste een nouveauté van de bekende Lucas fabrieken te worden genoemd, welke beoogt een normalen wagen van een inrichting te voorzien, waardoor men niet in eens al zijn benzine verbruikt, doch in tijd van nood over een zekere reserve kan beschikken. Het principe

Het bedieningsbordje van de in Engeland in licentie gebouwde Motorola-auto-radio, welke van Amerikaansche herkomst is. De hand bedient juist de selectiviteitsschakeling, daarnaast ziet men de knoppen, waarmee de stations worden gekozen (automatische bediening, zooals bij de huidige huis-radiotoestellen).

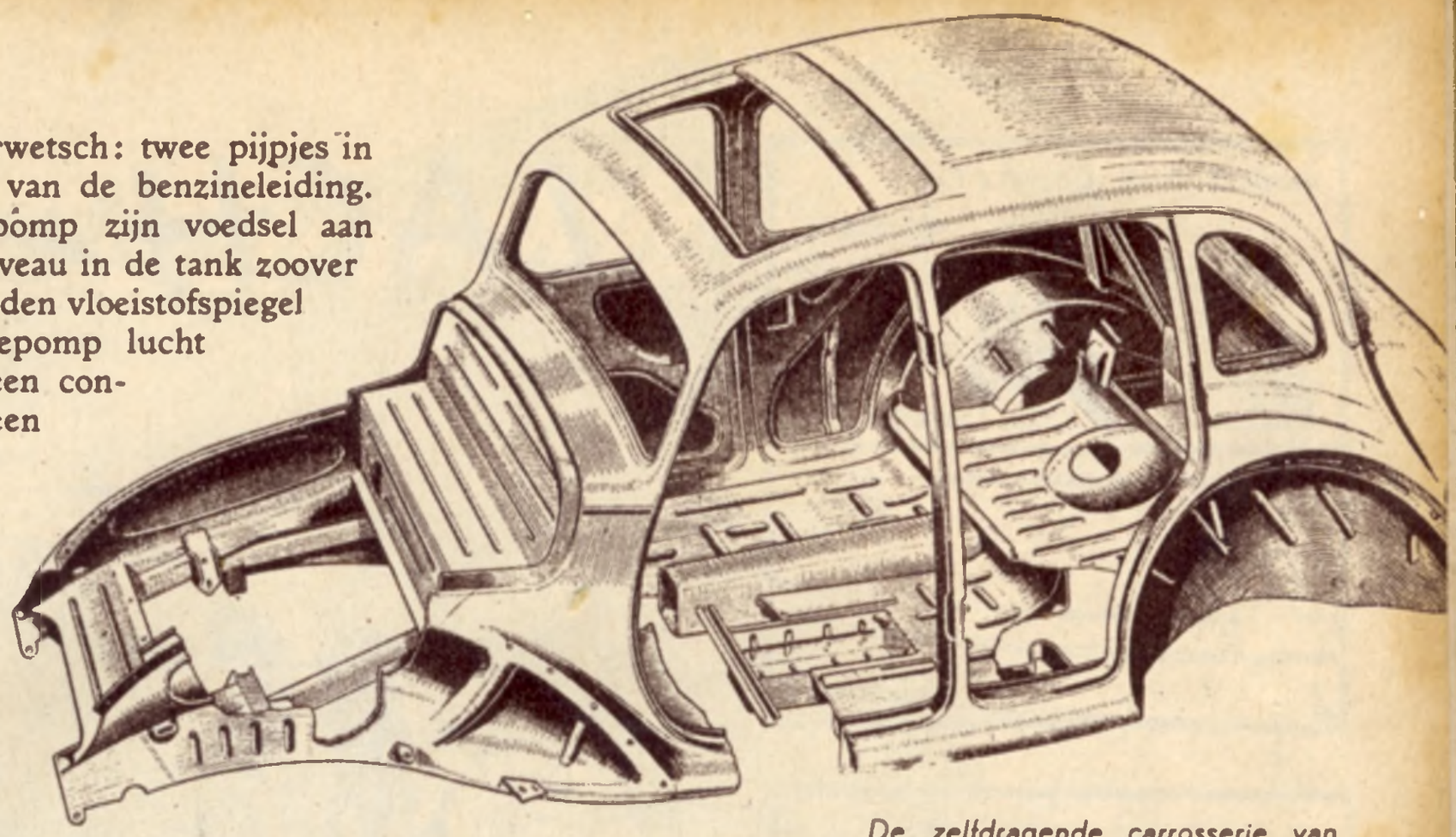


De nieuwe decelerometer van Bendix, welke de voor het remmen van belang zijnde gegevens in permanenten vorm aflevert op een bonnetje.



Een oliepeilstok voor den versnellingsbak, zooals hier afgebeeld op een Hillman-Minx is een accessoire, dat in Engeland een verkoopsargument vormt.

ervan is natuurlijk doodouderwetsch: twee pijpjes in plaats van één aan het begin van de benzineleiding. Normaliter zuigt de benzinepomp zijn voedsel aan door de korte pijp en als het niveau in de tank zoover gezakt is, dat dit pijpje boven den vloeistofspiegel komt te liggen, zal de benzinepomp lucht gaan zuigen, totdat men op een contactje drukt, waardoor met een kogelklepje de korte pijp wordt afgesloten en de iets langere tweede pijp nu toestaat de tank tot den bodem te ledigen. Feitelijk zou er nog een tijdschakelaar aan de installatie moeten worden toegevoegd, want de vergeetachtige automobilist zal natuurlijk na het aanspreken van zijn reservevoorraad bij het benzineladen vergeten om de reserveleiding buiten werking te stellen en den e.v. keer bedrogen uitkomen. Maar desondanks is een en ander aardig gevonden, al zal de montage in sommige gevallen nog wel heel wat voeten in de aarde hebben. Voor 't overige een aardig idee voor onzen knutselrubrieker om in vereenvoudigden vorm in elkaar te fabrieken ....



De zelfdragende carrosserie van de nieuwe Morris „Ten".

Langzamerhand beginnen de meeste automobilisten ervan overtuigd te geraken, dat hun remmen werkelijk belangrijke onderdeelen zijn. Op de meeste tentoonstellingen vinden wij dienaangaande iets nieuws, zoo introduceert Bendix in Londen een aardig gevonden decelero-meter (remvertragingsmeter), welke na afloop van de proef een bonnetje verstrekt, waarop de gegevens vermeld staan.

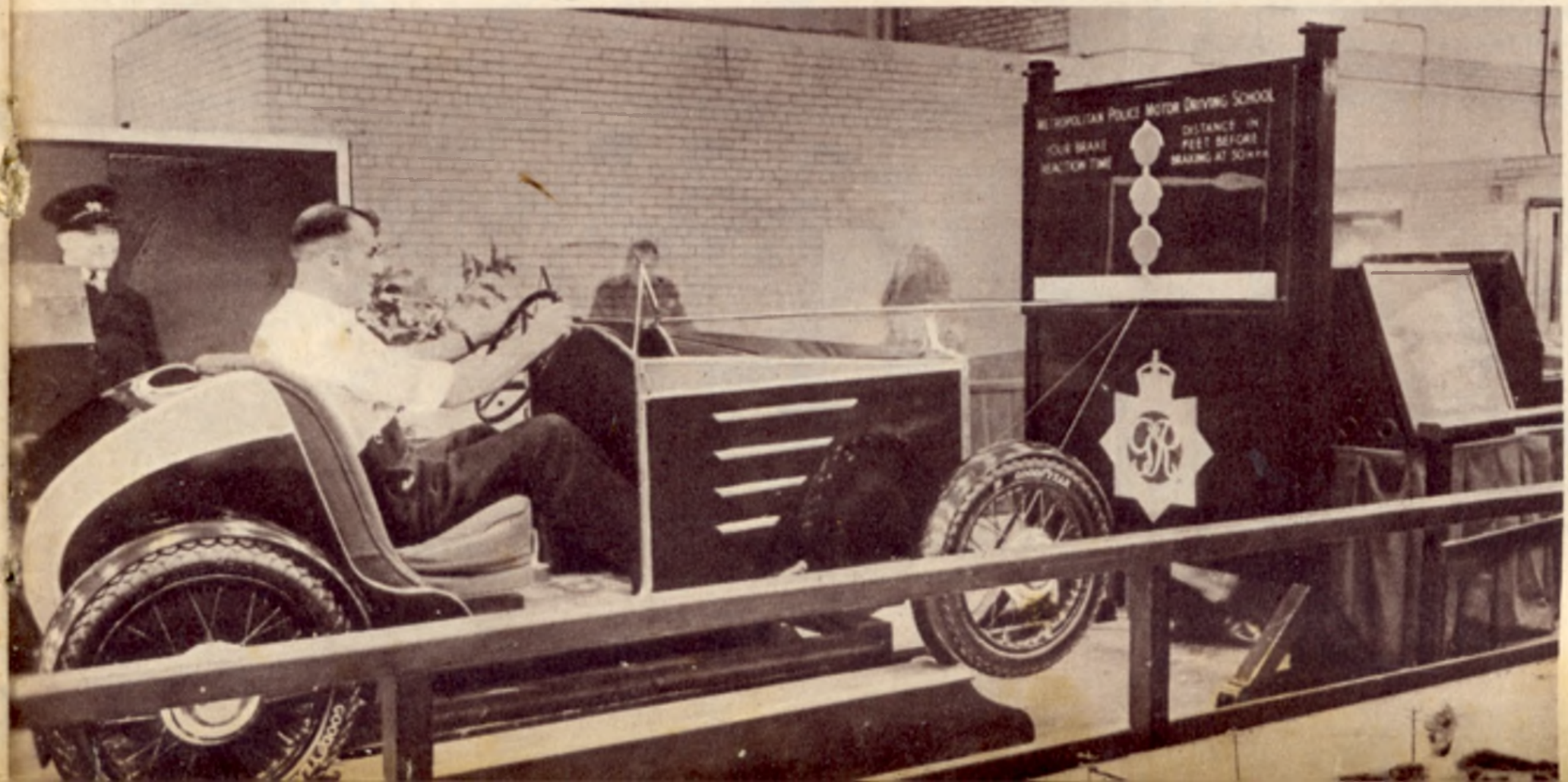
Een typisch Britsch accessoire, dat we op het continent practisch niet zien (tenzij natuurlijk op Engelsche wagens) is het telescopische stuur. Op verschillende manieren heeft men het vraagstuk, hoe de hoogte van het stuurwiel aangepast moet worden aan de afmetingen van den rijder, weten op te lossen. In sommige gevallen kan men het stuurwiel over een zekeren afstand verplaatsen en dan met een pal in elken gewenschten stand vastzetten, andere uitvinders hebben er werkelijk een soort van telescoop van weten te maken, waarbij dus de stuurstang uittrekbaar is. Ook het verstelbare achteruitkijkspiegeltje behoort in deze gedachtensfeer, waarbij onder verstelbaar niet alleen draaibaar dient te worden verstaan, doch ook een zekere variabiliteit in lengterichting.

Dat de Britten ook bijzonder veel aandacht aan het comfort in den auto besteden zal niemand verwonderen, die wel eens de geneugten heeft gesmaakt van de Britsche luie stoelen, waaruit opstaan een moeilijke bezigheid is. Al jaren lang kennen we het Moseley-Float-on-air-kussen, dat men oppompt, Dunlop heeft daar niet lang geleden zijn Dunlopillo aan toegevoegd en uit dit materiaal worden tegenwoordig allerlei typen kussens vervaardigd, die op practische wijze op en aan de zittingen kunnen worden bevestigd. Werkelijk heel handig en nuttig ook, omdat een bestuurder, die niet gemakkelijk zit daarvan op den duur de nadeelige gevolgen ondervindt in den vorm van snelle vermoeidheid..

Op het gebied van cricks was er niet veel nieuws, wat niet te verwonderen is, als men nagaat, hoe volmaakt bijvoorbeeld het Jackall systeem werkt, waarmee men, zonder zijn handen vuil te maken in no time alle wielen van den grond kan lichten.

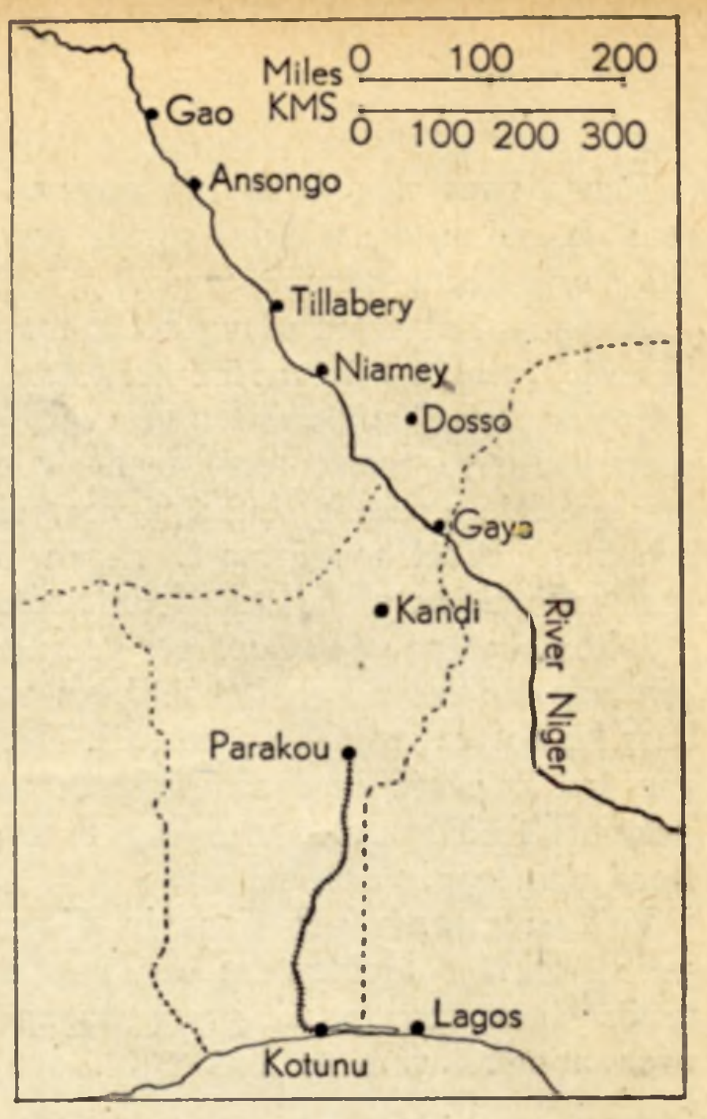
Gezien het groote aantal artikelen, speciaal voor den particulier, zooals voetpompen van vernuftige constructie, wagenwaschinstrumenten, enzoovoorts kan men veilig aannemen, dat de Engelsche automobilist meer dan zijn Nederlandsche collega interesse heeft (en doorzettingsvermogen) voor het zelf onderhouden van zijn wagen. In dit verband past ook goed de oliepeilstok, welke verschillende Engelsche fabrieken in de versnel-

(Slot op pag. 2485).



De inzending van de Metropolitan Police Motor Driving School, waar iedereen zijn reactietijden kon laten vaststellen.

Een Woestijntocht naar Gao



Een foto van een vliegtuig met de door kransen omhangen bemanning, radiomicrofoons, autoriteiten, die toespraken houden, van tijd tot tijd ziet de gemiddelde krantenlezer een dergelijke combinatie als het eindresultaat van een geslaagde recordvlucht.

Maar al te zelden wordt dan tevens een tip opgelicht van den sluier, welke de aan die vlucht voorafgegane voorbereidingen omhult. En toch is dikwijls dàt, wat laag bij den grond gepresteerd werd, om de vlucht mogelijk te doen maken, even heroïsch, even respectvol als de vlucht-zèlf.

Zoo zal het nu ongeveer een jaar geleden zijn, dat in Frankrijk een eskadervlucht over de Sahara werd voorbereid, welke o.a. stond of viel met de aanwezigheid van voldoende benzine in de nederzetting Gao, duizenden kilometers van de Afrikaansche Westkust verwijderd.

Het was de hoofdagent van de Shell Compagnie of West Africa te Kotonu, aan wien werd opgedragen voor het vervoer van de benoodigde hoeveelheden ethyl zorg te dragen. Wij danken het aan het logboek van den leider van de expeditie, den heer M. de Bailliencourt, dat wij thans in staat zijn een en ander mede te deelen over het verloop van deze expeditie. Hetgeen mede zoo aantrekkelijk is, doordat het hier nu eens niet betreft een tocht van een of twee, goed uitgeruste personenwagens, maar van een colonne doodgewone, bijeengeraapte vrachtwagens van de West-Afrikaansche kust. En iedere automobilist, die zèlf aan den lijve de moeilijkheden van het rijden in colonne op Europeesche wagens, met behoorlijk onderhouden materiaal en handige chauffeurs heeft ondervonden, zal dès te gevoeliger zijn voor de prestaties van den heer Bailliencourt, zijn blanke en voor een deel bruine metgezellen.

Natuurlijk is benzinetransport naar de Sahara-nederzetting Gao een zaak, die méér voorkomt. Maar dan is als regel de werkwijze zoodanig, dat het transport ruim 60 dagen duurt. Voor dit speciale geval zou echter het geheele vervoer niet meer dan drie, hoogstens vier weken mogen duren, wilde de benzine voor het vliegtuigeskader van 20—40 toestellen tijdig ter plaatse aanwezig zijn.

Dus werd een ander vervoerschema opgesteld, waarbij de benzine niet, als gebruikelijk, geheel over den Niger, waaraan Gao is gelegen, per boot zou worden aangebracht. Hetgeen bovendien feitelijk alleen zonder al te veel moeite mogelijk is in de korte periode, dat de rivier een behoorlijk peil heeft.

Na de noodige besprekingen werd besloten, dat de benzine van Lagos naar Kotonu zou worden vervoerd, vandaar per specialen trein naar Parakou zou gaan, het eindpunt van den spoorweg in dit gebied. Vandaar zou de benzine in vaten met vrachtauto's naar Gaya, aan de Niger, worden gebracht. Intusschen bleek het aantal vrachtauto's, dat bijeen gebracht kon worden, moeilijk grooter dan zestien, onvoldoende om de geheele lading ineens te vervoeren.

Goede raad was duur. Na lang wikken en wegen werd het volgende schema opgesteld: de eene helft van de benzine zou per auto van Parakou naar Gaya, aan de Niger, worden gebracht, vandaar per boot naar Niamey gaan, terwijl intusschen de andere helft per auto van Parakou, geheel over den „weg", naar Gao zou gaan. Zoodra het convooi in Gao zijn lading gelost zou hebben, zouden de trucks terug naar Niamey rijden, daar laden en de tweede helft van de lading naar het eindpunt, Gao, brengen. Door inschakeling van de vrachtauto's bleek op deze wijze een belangrijke versnelling van het geheele transport te bereiken.

Aldus werd besloten. Per extra-trein ging de benzine van Kotonu naar Parakou. Inmiddels werd naar alle kanten om trucks getelegrafeerd; de oogst, veertien vrachtwagens van zeer uiteenloopende constructie, jaartal en merk, bleken verkrijgbaar te zijn. Nog werden eenige wagens aan het convooi toegevoegd, waaronder een reserve- en gereedschapswagen. Dat deze laatste tevens een rijdend bandenmagazijn werd, ligt voor de hand, wanneer men bedenkt, dat de colonne over 88 wielen „liep".

De eigenlijke tocht zette slecht in; nadat eenmaal Parakou bereikt was. Want nog geen honderd kilometer verder zakte een truck door een verwaarloosde brug, waardoor vier inzittenden ernstig werden gewond. Besloten werd, dat de leider geneeskundige hulp in Parakou zou gaan halen en de assistent-leider intusschen naar Gaya, aan de rivier, zou rijden. Per radio was reeds met de directie van de riviervervoeronderneming overeengekomen, dat te Gaya een stoomer zou worden gereedgehouden.

Reeds twee dagen na het ongeval was het convooi te Parakou terug, waarbij totaal 400 km was afgelegd door vrij slecht terrein.

Nu ging het erom den grooten tocht naar Gao voor te bereiden, waarbij de andere helft van de benzine geheel over den „weg" zou worden vervoerd. De inhoud van de materiaal-auto werd terdege nagezien en uitgebreid; een speciale auto met benzine voor eigen gebruik werd aan het geheel toegevoegd. Eigen bagage, tenten en kampeerbedden completeerden het geheel.

Ditmaal werd voorspoediger gereden, totdat in Gandi een van de inlandsche chauffeurs werd aangehouden, daar hij nog een straf te goed had. Het gelukte den leider van het convooi de consciëntieuze autoriteiten van de belangrijkheid van de zending te overtuigen; de straf werd voorloopig opgeschort.

Het overzetten per boot in Gaya verliep evenmin geheel zonder incidenten; een van de chauffeurs reed te ver door, zoodat de vrachtwagen bijna twee meter over boord kwam te hangen. Gevolg: een tijdverlies van twee uur.

Toch werd dien nacht nog Dosso bereikt, waar men den volgenden dag reeds vroeg op pad ging, om in Niamey aan te komen. De ongeloofelijke hitte, reeds in den morgen, dwong wel tot vroeg beginnen. Inderdaad werd Niamey vroegtijdig bereikt, waarop de chauffeurs onmiddellijk poogden een schaduwrijk plekje te vinden, om te rusten. Ingewijden, die de route Niamey—Gao kenden, waarschuwden tegen het avontuur om met een een colonne het gebied door te trekken; er lag iets meewarigs in hun „good bye", dat zij den volgenden morgen toewenschten. In elk geval was de leiding bij de bestijging van de uitzonderlijk steile heuvels, even buiten het stadje, op zijn hoede. Achter elken wagen liepen twee inlanders met behoorlijke steenen, om — wanneer de bestuurder bij het overschakelen eens de versnelling mocht missen — terugloopen te voorkomen. Dat dit geen overbodige maatregel was, bleek alras, toen tot stomme verbazing van de convooi-leiders een open touring-wagentje, achterste voren den heuvel kwam afzetten, met een snelheid en op een wijze, die duidelijk maakte, dat de bestuurder de macht over zijn wagen verloren had.

Met een slag kwam tenslotte het geheel tot staan tegen een rotsblok; onmiddellijk daarop sprong de bestuurder, een districts-officier, eruit en vertelde, heftig gesticuleerend, zijn wedervaren. Een whisky bracht hem wat tot kalmte, maar ook toen kon niet worden gevolg gegeven aan zijn dringende waarschuwing, niet met de colonne den tocht voort te zetten.

Een uur later stond het geheel al veilig en wel aan den voet van den heuvel!

Het was al nacht, toen Tillabery, aan de rivier, werd bereikt, waar de dag onder de schaduw van de boomen aan het strand werd doorgebracht. Heerlijk werd er gezwommen, terwijl de visschen een bizonder lekkeren maaltijd mogelijk maakten. Merkwaardig was, dat zij terstond afkwamen op het schuim van de scheerzeep, zóó zelfs, dat zij er uit het water voor sprongen.

In den namiddag kwamen eenige meerminnen, in de gestalte van Sonhrai-meisjes, in de rivier baden, wier kunstig kapsel vooral opviel. Maar de gedachten van de colonneleiders gingen reeds uit naar het moeilijkste deel van het traject, Tillabery—Gao, een 300 kilometer lange tocht door een droog, zandig terrein, vol puntig en scherp stekelgewas, waar de banden het hard te verantwoorden zouden hebben.

Inderdaad bleek het voorgevoelen gegrond; menigmaal werd op dit traject een beroep gedaan op den materiaalwagen, ook voor de motoren. Indrukwekkend was onderweg het gedonder van de Niger-watervallen, duidelijk hoorbaar in de stilte van de woestijn. Met groote kracht en snelheid stroomde het water over de rotsen; gedurende het regenseizoen is de „weg" hier ten prooi aan het snelstroomend water, dat alle zand wegspoelt en de rotssteen slechts slijpt, tot het de gladheid van een scheermes bereikt.

Twintig kilometer lang was dit deel van de route, een weg vol gaten en andere hindernissen. Een gejuich ging erop, toen op een gegeven oogenblik een grenssteen de scheiding van Sahara en Soedan aangaf.

Nu werd het terrein vlakker, minder rotsbodem, doch zanderiger. Het waren diepe voren, welke de dubbele stellen achterwielen in het mulle zand trokken; zwaar trilden de motorblokken. Naar verluidde zou dit een uniek jachtterrein zijn, maar slechts een hyena kruiste de lichtbundels van de koplampen gedurende den tocht, die ook hier voor een groot deel des nachts werd afgelegd.

Toen de zon opging, was de karavaan nog slechts 80 kilometer van het eindpunt verwijderd. Het werd smoorheet, maar van stoppen was nu geen sprake. Gao, eens het middelpunt van het machtige Sonhrai-keizerrijk, nù een centrum van woestijnluchtvaart, trok te zeer. Na een kleine drie uur rijden kwam het vliegveld in zicht.

Groote vreugde heerschte er onder de vliegers, die trouwens uit Niamey reeds per radio waren geïnformeerd over de komst van het convooi. Eenigermate werd de vreugde getemperd, toen bleek, dat slechts de helft van de benzine was meegekomen.

Een bad in het „hotel", een verkwikkende lunch, een middagslaapje, een genoeglijke avond. En dan opnieuw de wagens inspecteeren, kleine herstellingen aanbrengen en dan op pad voor de tweede helft, die zoo langzamerhand in Niamey per boot moest zijn aangekomen.

Als in die streken gebruikelijk is, werd de nacht, onder muskietengaas, op het platte dak van het hotel doorgebracht. Heel vroeg in den morgen werd gestart, onder groote belangstelling van de inlandsche bevolking. Twee dagen later werd Niamey bereikt, waar inmiddels nog geen boot met benzine was aangekomen. Doch de gouverneur van de streek was zoo welwillend per radio te informeeren of wellicht de boot geen averij had bekomen. Dit bleek niet het geval te zijn; na twee dagen verscheen aan den horizon 'n donkere stip, later een rookpluimpje. Onmiddellijk na aankomst, die vertraagd was door storm en hevigen waterval, werd met het laden van de trucks begonnen. Toen de avond viel werd dit voortgezet bij het licht van de koplampen. Na volbrachte dag- en nachttaak werd het „Hotel Transsaharienne", boven op den berg, opgezocht, waar juist de eerste autobus van de lijn, van Algiers uit, dwars door de Sahara, was aangekomen. Vol verbazing deelden de reizigers mede, dat zij onderweg op grooten afstand een colonne vrachtwagens hadden zien passeeren! Hetgeen klopte, dat was geen spiegeling van de woestijn geweest.

Nadat twee motoren waren nagezien, werd de zware weg-terug hervat. Zand, zand en nog eens zand.

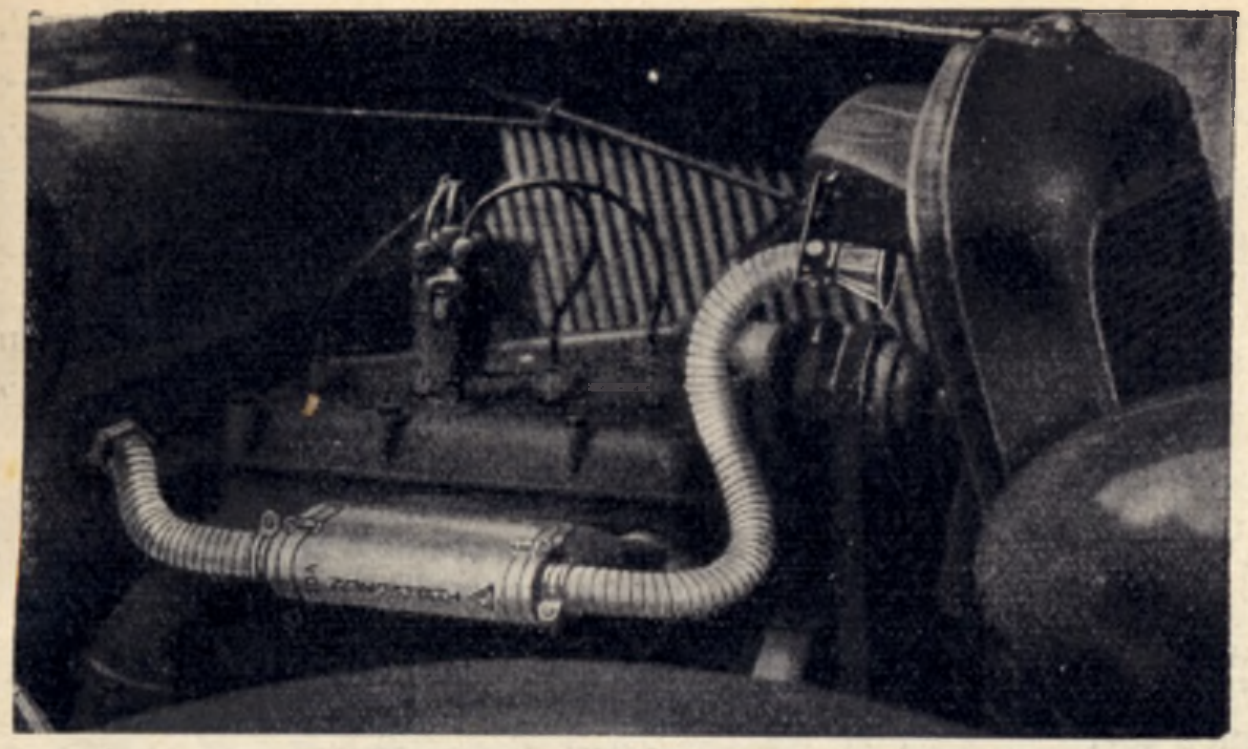
Zonder verder oponthoud werd Gao bereikt; groote vreugde in het vliegkamp, nu de volledige benzinevoorraad, enkele dagen vóór de vermoedelijke aankomst van het eskader, binnen was.

Kort daarna werd opnieuw alles nagezien, enkele herstellingen werden uitgevoerd; vijf dagen later was de karavaan behouden en wel aan het beginpunt gearriveerd. Totaal hadden de wagens gezamenlijk bijna 57.000 kilometers afgelegd.

Eenige weken later vernam Europa, op de voorpagina's van de kranten optimistische berichten over een geslaagde, Fransche eskadervlucht over de Sahara.

Wegen, waarvan de „verharding" nog wel een kleinigheid te wenschen overlaat

Maar van den moeitevollen tocht van de zestien auto's dwars door de gevreesde Sahara, vernam geen sterveling iets....



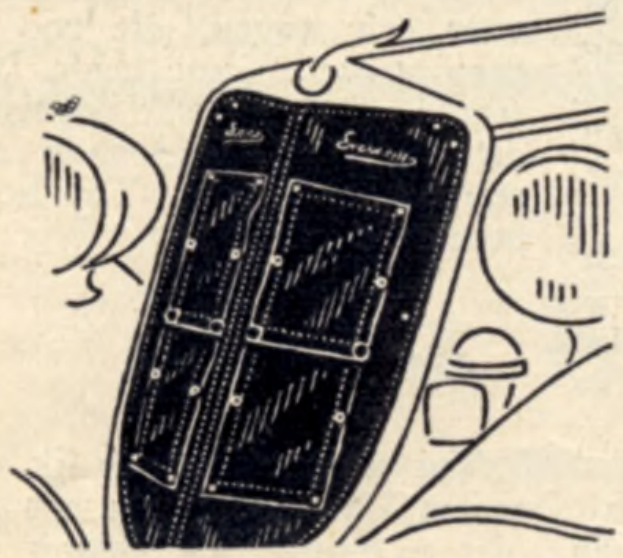
Veel comfort voor weinig geld!

De V.D.O. kachel voor D.K.W., Opel en Adler **f 17.-**

Inlichtingen bij: (125)

V.D.O.-DIENST - W. VAN MUNSTER

Amsteldijk 93A - Amsterdam - Telefoon 23611



Uw wagen heeft een winterjas nodig!

Want in z'n „colbertje" is de motor onwillig en „saboteren" de cylinders door 10 x zo snel te slijten.

Een asbestgevoerde *Everwarm*

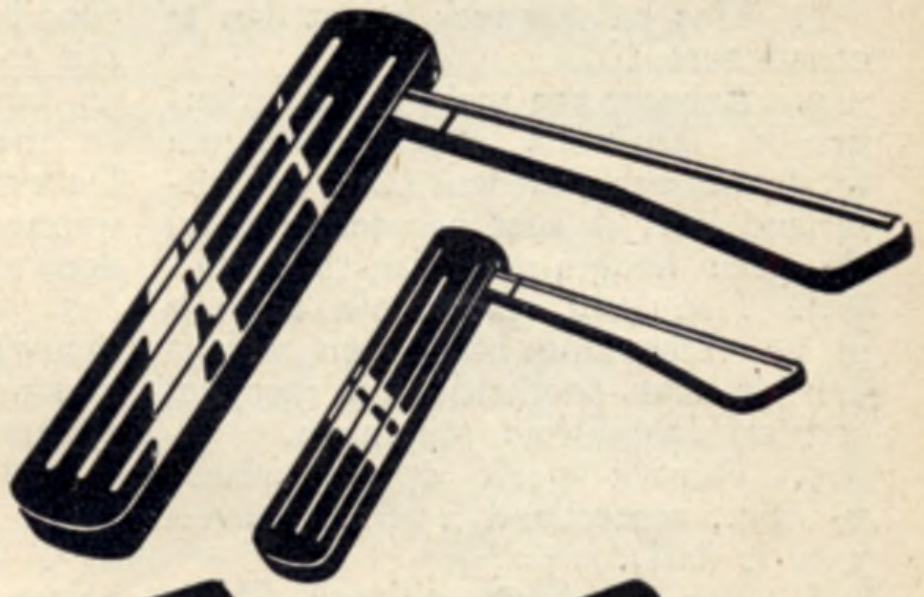
RADIATEURHOES

is de oplossing! Uw waarborg voor sierlijkheid en doeltreffendheid is ons merk:

Everwarm

GEBRS. HAMSTRA — WEESP

The Car-Tailors (38)



Bosch

Richtingaanwijzers

Wanneer U veilig wilt rijden, dan is het van groot belang, dat U bij links- of rechtsafslaan, de nieuwe richting duidelijk aangeeft.

Bosch richtingaanwijzers doen dit bij uitstek goed; hun verlichte pijl is zeer opvallend. In verschillende grootten leverbaar, met hand- en automatische schakelaar of handschakelaar met ingebouwd contrôlelampje.

Prijzen van af Fl. 10.40 per stel.

Op aanvrage zenden wij U gaarne een prijsfolder, gratis, toe.

Verkrijgbaar bij alle Bosch-Diensten, automobielhandelaren en garagehouders in Nederland.

N.V. WILLEM VAN RIJN

Amsterdam (C) - Keizersgracht 171

Telefoon 31308 (4 lijnen) (40)

9013/15

N.V. MAAT.IJ VOOR HYPOTHECAIR CREDIET IN NEDERLAND

(waarmede vereenigd de N.V. MAASTRICHTSCHE HYPOTHEEKBANK VOOR NEDERLAND)
gevestigd te 's-GRAVENHAGE, NASSAULAAN 23.

VERKRIJGBAAR:

3½% PANDBRIEVEN, met 2% uitloting per jaar, 100%

Conversie 99½% **Vrijwillige Conversie 99¼%**

De Rallye

MONTE CARLO 1939

Reglement

In ons vorig nummer hadden we nog juist gelegenheid om de verschijning van het definitieve reglement aan te kondigen (zie pag. 2419). Thans willen we dit reglement wat nauwkeuriger bezien.

Een der hoofdzaken is, dat men een extra klasse voor zeer kleine wagens aan de bestaande 2 klassen heeft toegevoegd en wel auto's met een zuigerverplaatsing tot en met 750 cm³, maar verder zijn er ook nogal wijzigingen in het reglement, waarvan we in het onderstaande alleen enkele hoofdzaken zullen behandelen, zonder al te veel op détails in te gaan. Wel raden we eventueele deelnemers aan het nieuwe reglement met zorg te bestudeeren, omdat er hier en daar nog al kleine wijzigingen in voorkomen, die eventueel tot strafpunten kunnen leiden. Het beste zal daarom zijn, een en ander systematisch door te loopen.

De algemeene gang van zaken, die in art. 1 tot en met 11 is aangegeven, is ongewijzigd.

Art. 12 is in dier voege gewijzigd, dat overschrijden van een maximum gemiddelde van 65 km/h tusschen 2 contrôles (volgens art. 19 verboden), scherper wordt omschreven. Buitendien is de bepaling nieuw, dat de deelnemers beschikken over 15 minuten na hun normalen vertrektijd, om werkelijk van een bepaalde contrôle weg te rijden. Daarna worden strafpunten gegeven. Tevens zijn strenge bepalingen ingelascht betreffende afwezigheid van het deelnemende voertuig uit het parc fermé gedurende den tijd, die tusschen aankomst en vertrek verloopt. Bij iedere contrôle is een dergelijk parc ingericht. Eveneens ontvangt men strafpunten voor het verplaatsen van het motorrijtuig in deze periode, het niet werken van den starter bij het vertrek, enz. Nauwkeurige bestudeering van dit artikel 12 wordt aanbevolen!

Voornaamste wijzigingen: Twee nieuwe klasseeringsproeven, één acceleratie-remproef en één helling-wedstrijd op onbekend traject. Tallinn krijgt één punt meer en komt op 498; Athene—Saloniki 40 km bekort, maar blijft op 500 punten; verdere parcoursen ongewijzigd. Nieuwe afzonderlijke 750 cm³ klasse. Inschrijvingstermijn tegen enkel tarief eindigt 17 Dec., tegen dubbel tarief 24 Dec. 1938. Verschillende disqualificatiebedreigingen vervangen door nieuw strafpuntentarief

De bepalingen van art. 12 gelden echter niet voor de 5 contrôles *na* Grenoble.

Art. 13 tot en met art. 18 zijn ongewijzigd.

Art. 19 bepaalt voortaan, dat overschrijding van het gemiddelde van 65 km/h tusschen 2 contrôles hetzij strafpunten tengevolge heeft ten bedrage van 2 punten per km/h overschrijding, of disqualificatie, indien deze maatregel door de landelijke automobielclub, waar de overtreding plaats had, of door de plaatselijke autoriteiten wordt geëischt. Vroeger bracht deze overschrijding noodzakelijkerwijze disqualificatie mede. Art. 20 tot en met 22 zijn ongewijzigd.

In art. 23 wordt de mogelijkheid om in het Carnet de Route wijzigingen van de vertrekuren bij te schrijven, welke mogelijkheid thans in art. 12 is geopend, nader omschreven.

Art. 24 is alleen verduidelijkt. Het blijft dus nog steeds mogelijk om, ten koste van 10 strafpunten, vooras, achteras of radiator te vervangen. Art. 25 bepaalt ten overvloede, dat de inschrijving ten name van 2 personen plaats heeft, deze *ieder* in het bezit van een deelnemerslicentie moeten zijn.

Art. 28 is eenigermate uitgebreid. Het heeft betrekking op de verplichte normale uitvoeringen der deelnemende auto's. Dit jaar zal uit den catalogus ook de aanwezigheid van een differentieel van normale uitvoering en het gewicht van het gecarrosseerde rijtuig moeten blijken. Blijkt achteraf de auto niet overeenkomstig de voorschriften van dit artikel te zijn dan wordt het van mededinging uitgesloten.

Art. 29 is, wat het aantal zitplaatsen betreft, aangevuld in verband met de nieuwe kleinste klasse. Nieuw is de bepaling, dat, indien niet een normale fabriekscarrosserie is gemonteerd, ook hiervan moet blijken, dat op 1 Nov. '38 reeds 30 identieke exemplaren zijn geleverd. Hier is dus de mogelijkheid geopend om ook andere carrosserieën te monteeren dan normaal de fabriek van het chassis worden geleverd. Daarentegen behoudt het comité zich het recht voor, carrosse-

rieën te weigeren, die niet aan den geest van het reglement voldoen.

De minimum afmetingen zijn met kleinere maten voor de kleinste klasse aangevuld. Alle ruiten moeten voortaan in veiligheidsglas zijn uitgevoerd, maar het comité behoudt zich het recht voor ook andere materialen toe te staan, die na onderzoek van een in te zenden monster, dezelfde sterkte, stijfheid en doorzichtigheid blijken te hebben als glas. Indien een andere bandenmaat is gemonteerd dan in het Carnet de Route is aangegeven, moet dit door de startcontrôle worden aangeteekend.

Art. 30 geeft de strafpuntenlijst, wegens het niet voldoen aan verschillende voorschriften. Hieraan is toegevoegd wegens het niet voldoen van cabriolets en transformabels aan het voorschrift van art. 29, dat zij zonder zijzeiltjes en dergelijke hermetisch gesloten moeten kunnen worden, een aantal van 20 strafpunten. Verder is een nieuw strafpuntentarief opgesteld, wanneer blijkt, dat de maten afwijken van de minimum voorschriften of het gewicht niet overeenkomt met het opgegevene. Vroeger had dit disqualificatie tengevolge.

Art. 31 is aangevuld met een bepaling, die mogelijk maakt, dat men voor het vertrek van de 3de classeeringsproef, bandenreparaties uitvoert.

Art. 33 tot en met 35 zijn ongewijzigd. Art. 36 eischt, dat voortaan een pasfoto van iederen inzittende op het Carnet de Route wordt aangebracht. Zij zullen allen buitendien in het bezit van een paspoort moeten zijn, voorzien van hun foto en handteekening. Art. 37 ongewijzigd.

Art. 38 behandelt de inschrijvingen. Voortaan zal men tot en met 17 December tegen enkel inschrijvingsgeld (1500 frs. voor de ongelimiteerde klasse en frs. 1200 voor de beide andere klassen) en van 18 December tot en met 24 December tegen dubbel tarief kunnen inschrijven. Het poststempel van afzending is maatgevend voor den verzendingsdatum. Aan hen, die om een of andere reden niet kunnen deelnemen, wordt binnen een maand na het einde van de Rallye resp. frs. 1000 en frs. 700 gerestitueerd. Wordt echter een inschrijving geweigerd of gaat de Rallye niet door, dan wordt het geheele inschrijvingsgeld gerestitueerd. Art. 39, dat den inhoud van het inschrijvingsbiljet behandelt, is met enkele punten aangevuld, n.l. ten eerste of er een differentieel aanwezig is en ten tweede het gewicht van de auto.

De mogelijkheid van keuze tusschen de Athene of Boekarest route tegen extra betaling van frs. 200 is gebleven, echter zullen de deelnemers uiterlijk 14 Jan. hieromtrent telegrafisch moeten beslissen.

Voor het geval een auto vóór het vertrek onbruikbaar wordt, kan het comité toestaan, dat deze door een exemplaar van hetzelfde merk en hetzelfde vermogen worden vervangen. Art. 40 bepaalt, dat voorloopige inschrijvingen, die tenminste den naam, het adres, de nationaliteit van den deelnemer en het merk van het chassis, benevens de zuigerverplaatsing van den motor bevatten, kunnen worden aangenomen, mits zij vóór de sluiting der inschrijvingen zijn aangevuld. Is dit niet het geval, dan wordt de inschrijvingssom, verminderd met 25%, gerestitueerd.

Klasseeringsproeven

Art. 41 tot en met 45 behandelt de klasseeringsproeven. Evenals verleden jaar wordt de *eerste klasseeringsproef* op het parcours van Grenoble—Monte Carlo verreden. Verleden jaar geschiedde dit in 4 étappes, dit jaar is de eerste étappe gesplitst in 2 gedeelten, zoodat in 1939 5 étappes worden gecontroleerd. De splitsing is gemaakt aan de Saint-Julien-en-Beauchêne. Buitendien schijnt er aan de 2 eerste étappes iets te zijn veranderd, omdat de km-totalen niet meer kloppen met verleden jaar, terwijl ook de laatste étappe een andere lengte vermeldt. Het totaal van 355 km is echter gelijk gebleven.

De puntenberekening der eerste klasseeringsproef werd niet gewijzigd. Het comité behoudt zich het recht voor sommige dezer étappes niet te doen controleeren, in welk geval bij de betrokken contrôle een desbetreffend bordje wordt opgesteld. Indien de 3de en 4de étappe worden gecombineerd, zullen de deelnemers hiervan voor het begin van de 3de op de hoogte worden gebracht. Na aankomst te Monaco, is de tijd, dien de deelnemers hebben om zich naar de Quai Albert Ier te begeven voor het afleggen van de 2de klasseeringsproef, teruggebracht tot 4 minuten.

Tweede klasseeringsproef

Deze is nieuw en bestaat uit een acceleratie-remproef over een afstand van 300 m. Vertrek vanaf stilstand met loopenden motor.

Op 200 m afstand van de startlijn moeten de auto's over een metalen band van 12 cm breed rijden, die dwars op de rijrichting op den grond is aangebracht. Daarna moeten zij achteruitrijden weer tot over den band en daarna zoo snel mogelijk naar het op 100 m afstand gelegen eindpunt. Het is voldoende, dat, zoowel bij voor- als achteruit rijden, de voorwielen over den band rijden. Zij moeten in beide gevallen den metalen band volledig vrij geven, wat door electrische contrôlelampen wordt vastgesteld. Voor het geval het electrische apparaat niet werkt, is een 2de jurylid belast met de contrôle op het gezicht.

Ter plaatse waar de metalen band zich bevindt, is de rijbaan met witte lijnen, waarop kegeltjes zijn geplaatst tot een breedte van 3.50 m beperkt. De baan is in een flauwe bocht gelegd, behalve het gedeelte in de buurt van den metalen band, waar dus geremd moet worden. Dit gedeelte, dat ongeveer 50 m lang is, is volkomen recht gehouden. De breedtebeperking strekt zich uit van 25 m vóór tot 25 m na meergenoemden band.

Omgooien van kegels wordt gestraft met 5 punten; niet achteruitrijden kost 30 punten; niet over den band heenrijden in beide richtingen: 20 punten; deze laatste bestraffing voor alle richtingen afzonderlijk te berekenen. Tot slot moet de kap worden opgezet, voorzoover men transformabels berijdt, op straffe van 6 punten en de som van al deze strafpunten wordt afgetrokken van de 100 punten, waarmede men begint.

De tijd, die noodig is om deze geheele verrichting over 300 m te volvoeren, wordt uitgedrukt in tienden secunden en in punten omgerekend à 2 ptn. per $^1/_{10}$ sec, welk aantal vermeerderd met het aantal strafpunten wegens omwerpen van kegeltjes etc. van het tegoed van 100 ptn. wordt afgetrokken. Is het gezamenlijke aantal af te trekken punten meer dan 100 dan worden voor de geheele proef geen extra punten toegekend, maar ook geen verdere aftrek op andere puntenaantallen toegepast.

Derde klasseeringsproef

Twee dagen na de aankomst te Monte Carlo, dus Maandag 23 Jan., moeten de deelnemers binnen een bepaalden maximum tijd een hellingproef afleggen. De plaats, maximum tijd en juiste afstand worden eerst op den morgen van den dag zelf bekend gemaakt.

Wel wordt den deelnemers aanbevolen direct na aankomst te Monte

Carlo een voldoende hoeveelheid benzine voor ca. 20 kilometer in te nemen, aangezien ravitailleeringen naderhand niet meer worden toegestaan; het comité behoudt zich evenwel het recht voor den afstand aanmerkelijk korter te kiezen. Men heeft dus kennelijk geen aanduiding omtrent de plaats willen geven.

De start zal plaats hebben van stilstand met loopenden motor en alleen de bestuurder in den wagen. De aankomst wordt in volle snelheid opgenomen.

Ook hier begint men weder met 100 punten, waarvan de overschrijding van den max. toegestanen tijd wordt afgetrokken à 0,2 pt. per 0,1 sec overschrijding.

De heuvelklimproef moet door transformables weer worden volbracht met opgezette kap.

Voor 't niet tijdig uit 't parc fermé komen, weigeren van den starter etc. heeft men weer 'n strafpuntentarief vastgesteld, waarvoor we verder naar het reglement verwijzen.

Disqualificatie wordt bij alle klasseeringsproeven bedreigd tegen diverse overtredingen zooals in de verkeerde richting een parcours berijden, niet behoorlijk uitwijken, indien een ander wenscht in te halen, enz.

Tot slot kunnen alle deelnemende auto's aan een nader onderzoek worden onderworpen om na te gaan of zij in ieder opzicht aan het reglement en de verstrekte gegevens voldoen.

De klasseering geschiedt evenals vroeger door het in den eigenlijken rit verkregen puntenaantal na aftrek van eventueele strafpunten, te vermeerderen met de aantallen, die in de 3 klasseeringsproeven zijn verkregen. De klasseering wordt 24 Jan. te 9 uur 's morgens bekend gemaakt, maar is niet definitief vóór 's middags 3 uur, terwijl het comité het recht heeft dezen termijn te verlengen.

De prijzen in de ongelimiteerde klasse zijn verhoogd van de 1e (50.000 frs.) t/m de 9e (2.000 frs.). In klasse 2 (1500 cm³) is alleen de 3e verhoogd, de rest ongewijzigd (1e prijs 10.000 frs.). De nieuwe 3e klasse (700 cm³) heeft dezelfde prijzen gekregen als de wedstrijd om den Dames-beker, die ongewijzigd bleef bestaan (1e prijs 5000 frs.).

Tezamen zijn 150.000 frs. aan prijzen ter beschikking gesteld.

Tot slot zij nog vermeld, dat alle parcoursen ongewijzigd bleven met uitzondering van het traject Athene—Saloniki, dat 40 km korter is geworden. Ook de totaal-afstand van Athene is dientengevolge 3773 km geworden i.p.v. 3813 km, maar het puntenaantal is op 500 gehandhaafd. Alleen Tallinn heeft bij gelijken afstand 1 punt meer gekregen dan verleden jaar; thans 498 ptn.

Het programma luidt als volgt:

Vanaf Dinsdag 17 Jan. '39: Vertrek van diverse startplaatsen.

Zaterdag 21 Jan.: Vanaf 12 uur: aankomst deelnemers op de Quai de Plaisance te Monte Carlo.
Tweede klasseeringsproef op de Quai Albert Ier.

Zondag 22 Jan.: 10—16 uur: Onderzoek der deelnemende auto's, op de Quai de Plaisance.

Maandag 23 Jan.: Derde klasseeringsproef.
's Avonds Groot Rallye-bal.

Dinsdag 24 Jan.: 10—13 uur, op het Casino-terras: Concours de confort en goed motoruiterlijk;
9 uur: Bekendmaking voorloopige klasseering;
15 uur: Bekendmaking definitieve klasseering.

Woensdag 25 Jan.: 10 uur: Bijeenkomst der auto's op de Quai de Plaisance;
10.30 uur: Défilé;
11.00 uur: Prijsuitreiking;
12.00 uur: Cocktailparty aangeboden door de gemeente Monaco in de exotische tuinen;
's Avonds: Diner aangeboden door de International Sporting Club ter eere der deelnemers en hunne passagiers. N.

Weet U,
wat dat wil zeggen?

't Is géén bevel, maar een beroep op úw medewerking om de menschen, die daar — ook voor ú — aan den weg werken, niet noodeloos in gevaar te brengen! Bovendien bevordert u zoodoende een vlotteren wegenbouw. Dus... bij het zien van dat bord:

TRAP NIET OP HET GAS, MAAR OP DE REM!

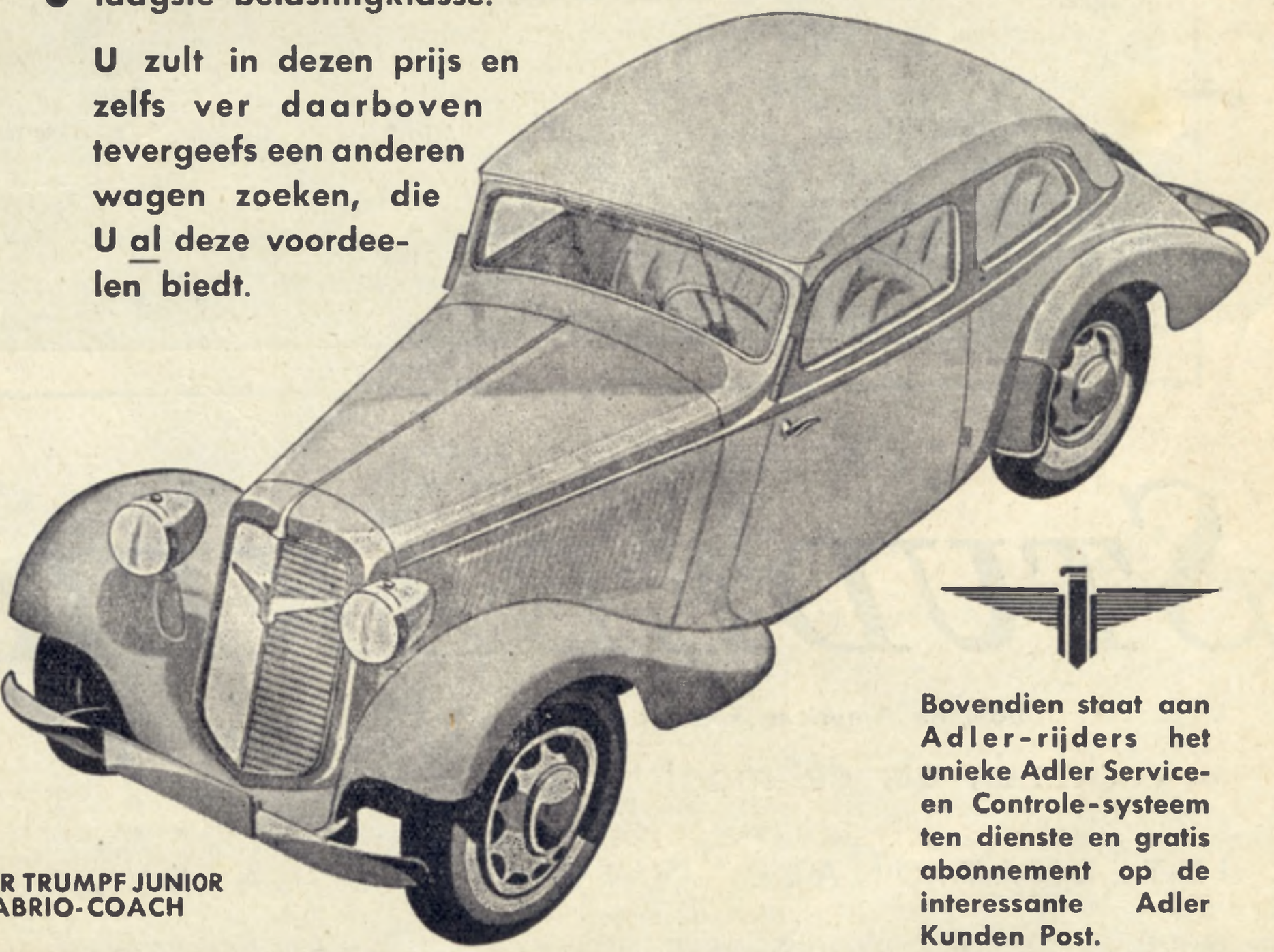
Belangrijke Prijsverlaging!

ADLER

de comfortabele 4-pers-wagen thans fl. 1485.-

- 4 cyl. 4 tact motor.
- voorwielaandrijving.
- onafhankelijk veerende vóór- en achterwielen.
- geheel stalen carrosserie.
- laag benzine verbruik.
- laagste belastingklasse.

U zult in dezen prijs en zelfs ver daarboven tevergeefs een anderen wagen zoeken, die U al deze voordeelen biedt.



ADLER TRUMPF JUNIOR
CABRIO-COACH

Bovendien staat aan Adler-rijders het unieke Adler Service- en Controle-systeem ten dienste en gratis abonnement op de interessante Adler Kunden Post.

IMP. ANDRÉ J. H. CEURVORST

AMSTERDAM — ALB. CUYPSTRAAT 264-276 — TEL. 28300

DEALERS OVER GEHEEL NEDERLAND

STUDEBAKER
presenteert de

1939 MODELLEN

's-Werelds Mooiste Automobielen tegen sterk verlaagde prijzen

Een 6-cylinder Studebaker State Commander reeds vanaf **f. 2865.-**

Prijzen van 8-cylinders **f. 400.-** verlaagd

8-cylinder State President 4-deurs Sedan de Grand Luxe **f. 3795.-**

STUDEBAKER 1939

in ieder geval één van de twee . . .
COMMANDER of PRESIDENT
De eenige strijdvraag voor elken cliënt

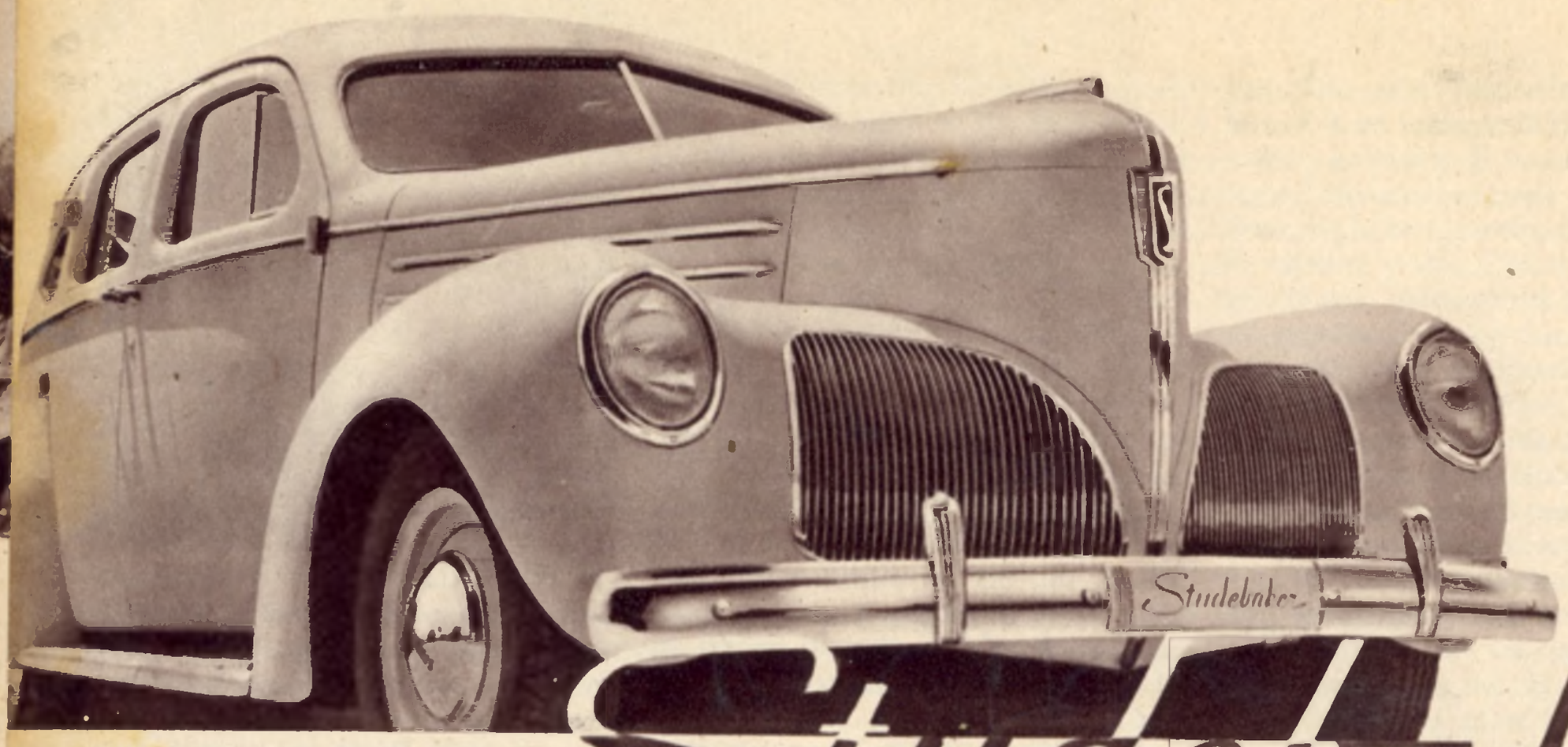
N.V. INTERNATIONALE AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ

AMSTERDAM
Overtoom 173-179
Tel. 81703 en 82004

Hoofdkantoor DEN HAAG
SCHELDESTRAAT 2
Telefoon 772000 (3 lijnen)

ROTTERDAM
Westplein 3
Tel. 13275 en 14275

Hoofdagent voor Gelderland en Overijsel: VAN HEEL & CO'S AUTOMOBIELBEDRIJF, Ernst Casimirlaan 2–4, Arnhem, Tel. 25303



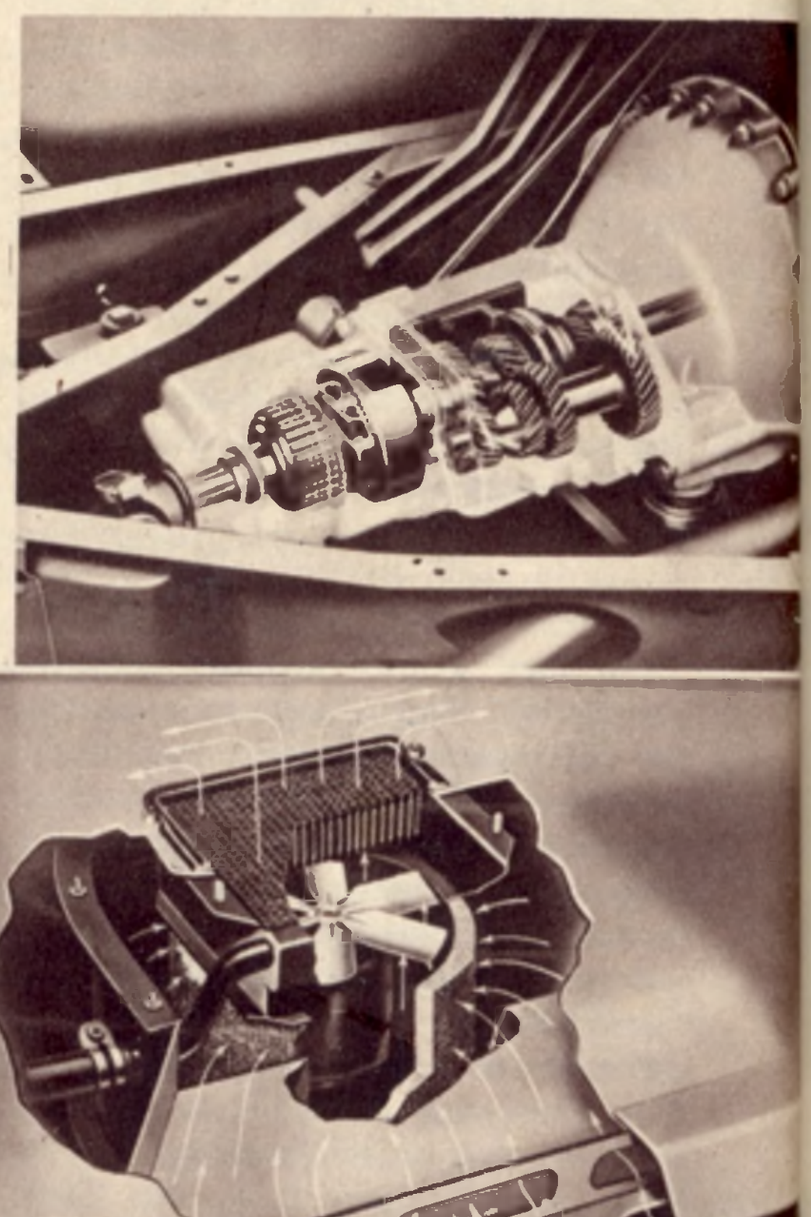
DE NIEUWE Studebaker

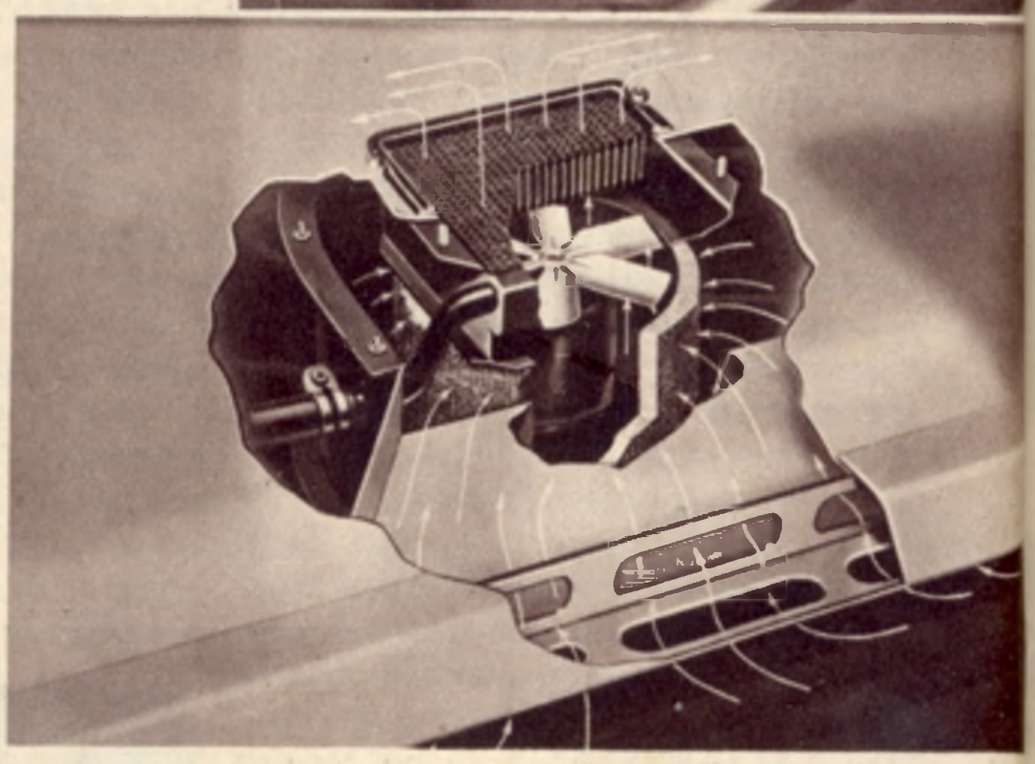
Nadat wij uit Londen en Parijs reeds de noodige nieuwtjes over de 1939-modellen uit Yankeeland hebben kunnen brengen, arriveeren successievelijk de nieuwe typen in het vaderland. Studebaker's complete serie, welke vorige week in de Residentie aan de pers en de verzamelde agenten uit Nederland werden getoond, opent de rij. Wij kunnen thans ook onze belofte inlossen en details publiceeren over een der meest interessante wijzigingen, de automatisch bediende overdrive. Deze is, zooals de foto's toonen in den gangwissel gebouwd, welke laatste 90° gedraaid is en dus vrijwel geen bult meer veroorzaakt in den vloer van het voorste compartiment, waaruit tevens het versnellingshandle verdwenen is (dit zit, zooals men weet, thans aan de stuurkolom; de versnellingen worden zuiver mechanisch bediend). Door het gaspedaal zoover mogelijk in te trappen wordt een schakelaar in werking gesteld, welke de ontsteking gedurende 1/50e seconde kortsluit. Daardoor vallen de vonken van 2 of 3 explosies weg (men voelt dit niet eens), en er ontstaat mitsdien even een freewheeling, waardoor een electromagneet de kans krijgt om een pal weg te trekken, hetgeen weer tengevolge heeft, dat de overdrive, welke bij het rijden boven 50 km/u in werking was gekomen, wordt uitgeschakeld. De wagen herkrijgt dus zijn normale acceleratie, wat van belang is bv. voor het inhalen.

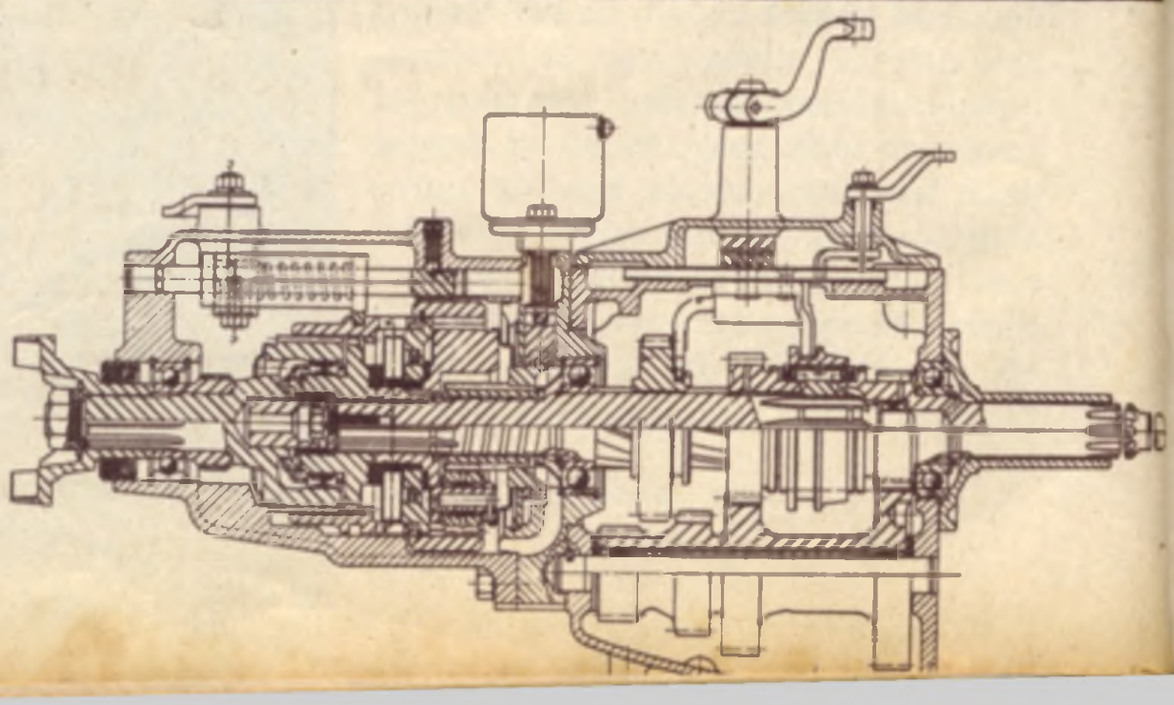
Bijzonder goed gevonden is ook de verwarmingsinstallatie, welke onder de bestuurdersplaats is opgesteld en haar lucht door spleten onder de treeplank aanzuigt. (Natuurlijk is er een filter aanwezig). De warme lucht, die in dit geval effectief voor ventilatie zorgt, al zijn de ramen gesloten, wordt nu langs den vloer in den wagen geperst; ook zijn er twee voorruitverwarmers op aangesloten. Even eenvoudig als practisch dus en ongetwijfeld een methode, die in de toekomst op zeer vele merken zal worden aangetroffen.

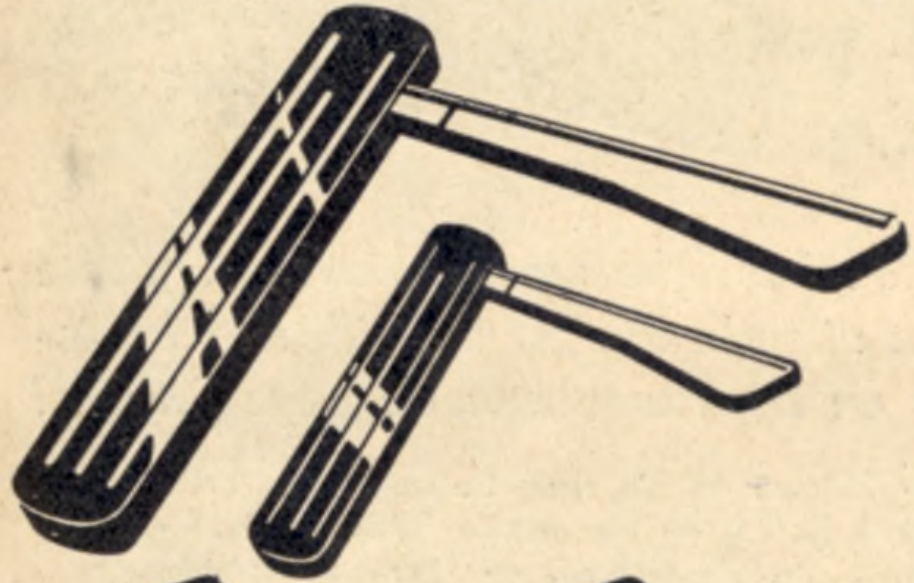
De nieuwe Studebakers zijn ontworpen door Raymond Loewy, die in de U.S.A. naam heeft gemaakt als „architect" van gestroomlijnde treinen. Op verschillende detail-wijzigingen (de accu kan b.v. niet meer te vol worden bij het vullen) komen wij wellicht nog terug ter gelegenheid van de rijproeven, welke de A.K. met de nieuwe modellen gaat ondernemen. H. J. P.

Bij de foto's (van boven naar onder): opengewerkte foto van den versnellingsbak en het overdrivemechanisme; men lette op de zijligging, waardoor de vloer der cabine ongeveer vlak kon blijven. — Doorsnede-teekening van de overdrive. — Overzicht van de verwarmings-ventilatie-inrichting, welke onder de chauffeurszitplaats is aangebracht.









Bosch

Richtingaanwijzers

Wanneer U veilig wilt rijden, dan is het van groot belang, dat U bij links- of rechtsafslaan, de nieuwe richting duidelijk aangeeft.

Bosch richtingaanwijzers doen dit bij uitstek goed; hun verlichte pijl is zeer opvallend. In verschillende grootten leverbaar, met hand- en automatische schakelaar of handschakelaar met ingebouwd contrôlelampje.

Prijzen van af Fl. 10.40 per stel.

Op aanvrage zenden wij U gaarne een prijsfolder, gratis, toe.

Verkrijgbaar bij alle Bosch-Diensten, automobielhandelaren en garagehouders in Nederland.

N. V. WILLEM VAN RIJN

Amsterdam (C) - Keizersgracht 171

Telefoon 31308 (4 lijnen)

9013/45

Een Engelsch spreekwoord zegt zeer terecht: „The proof of the pudding is in the eating". Met automobielen is het precies hetzelfde, echter met dit verschil, dat U een automobiel eerst dàn pas goed kunt beoordeelen, wanneer U er eenige duizenden kilometers mee hebt gereden. Daarom is de Packard slagzin: „Ask the man who owns one", voor den kooper van zooveel belang. Vraagt gerust het oordeel van een Packard eigenaar, het komt er niet op aan of zijn wagen nu één of tien jaar oud is, *zijn* antwoord is ons grootste verkoopsargument. Heusch, er bestaat geen betere automobiel dan een Packard en gelooft ons gerust, er zal ook wel nimmer een automobiel gebouwd worden die beter is of . . . . . het zou ook een Packard moeten zijn!

PACKARD

Ask the Man Who Owns One

EMAR
221'38

N.V. H. ENGLEBERT's AUTOMOBIELHANDEL, DEN HAAG
HOOFDKANTOOR: THERESIASTRAAT 145 - SHOWROOM: BEZUIDENHOUT 71 - TEL. 772085, DEN HAAG
AMSTERDAM: WETERINGSCHANS 130-132, TEL. 34359-33158 - WERKPLAATSEN ROBIJNSTRAAT, TEL. 29876

ALS KAMPIOENS-

MIST ROND DE MOTORRIJDERSKAMPIOEN-SCHAPPEN VAN NEDERLAND

Van Vrijdag op Zaterdag jl. zijn in Nederland de kampioenschappen verreden van de K.N.M.V. — een nummer op het programma van onze nationale motorsport, dat den laatsten tijd niet regelmatig jaarlijks wederkeert, omdat eenige malen het Departement van Waterstaat geen toestemming verleende voor het houden van een kampioensrit en dientengevolge ook in den laatsten tijd niet altijd een verzoek daartoe van den betrokken bond uitging. Ditmaal echter kon voor het eerst na drie jaren de belangrijkste nationale wedstrijd voor motorrijders, die onze Nederlandsche sportwereld kent weer plaats vinden, niet zoozeer omdat het apparaat van Waterstaat in dien tijd wat minder „na-ontsteking" heeft gekregen, maar omdat de zaak van het motorrijwiel en het motorrijden in dien tijd een machtigen bondgenoot heeft gekregen hier te lande in Defensie. Ook in ons land tenslotte is in een tijd, waarin gemotoriseerde eenheden in elke weermacht een steeds meer op den voorgrond tredende rol zijn gaan spelen, de belangstelling van de militaire autoriteiten steeds meer naar den motorrijder uitgegaan en het was dan ook de eerste keer dat onder de ongeveer honderd adspirant-kampioenen, die zich op Vrijdag 28 October rondom Monopole tegenover het station te Amersfoort verzamelden, een werkelijk groot aantal militaire rijders bevond. Niet minder dan ongeveer 40 officieren, onderofficieren, korporaals en manschappen hadden ingeschreven en die inschrijving ook gestand gedaan en tal van gemotoriseerde korpsen waren vertegenwoordigd, waaronder in de eerste plaats het nieuw opgerichte regiment huzaren-motorrijder. Het was te voorzien, dat de rijders van deze militaire eenheden, al vormen dan in de eerste plaats terreinrijden en nachtelijke oefeningen een belangrijk onderdeel van hun opleiding, in den nu nog zoo korten oefentijd die ter beschikking was geweest niet konden zijn opgewerkt tot het werkelijk zeer hooge niveau van geoefendheid, dat velen van de „burger" deelnemers hebben bereikt. Want om, met kans op een behoorlijk figuur, mee te dingen naar de kampioenstitels van de K.N.M.V. — tja daarvoor moet men werkelijk als motorrijder een „heman" zijn. De fine fleur van de Nederlandsche wedstrijdrijders doet dan ook alleen maar aan zoo'n evenement mee, waaronder alle „sterren" van internationale klasse. Dit was natuurlijk ook nu weer het geval en de veertig militairen startten Vrijdagavond te Amersfoort in gezelschap van een uitgelezen schare medestrijders op het oorlogspad der adspirant-kampioenen. Dat dit avontuurlijk zou zijn stond wel van te voren vast, dat het zóó avontuurlijk zou worden als inderdaad het geval is geweest, heeft wel niemand kunnen vermoeden, ook niet de organisatoren die weliswaar een zwaren, forschen rit met veel kennis van zaken in elkaar hadden gezet, waarin de kampioenschappen zeker niet „cadeau" werden gegeven, maar die niet hadden gerekend op een deelnemer, die eerst kwam opdagen toen alle anderen al van Amersfoort vertrokken waren. Het is natuurlijk waar, in dezen tijd van het jaar moet men altijd op wat nevel of mist reke-

Links:
„Das Militair" repareert.
Rechts:
Nash houdt nummercontrôle.

Hierboven a[...] de smalle schi[...] keersbelemmeringe[...] borden. Hiernaast [...] nieuwe vaste brug, wel[k] van 1940 gereed [...]

TITELS LOKKEN

nen en toen al direct na het verlaten van Amersfoort de lange colonne van rijders in de duisternis hier en daar op nevelflarden stiet en een enkele dikkere mistbank, toen trokken al deze geroutineerde motorrotten met een respectabelen staat van dienst zich daar nog niet zoo heel veel van aan. Met een wijden boog ging het ten zuiden van den straatweg Amersfoort — Apeldoorn via Achterveld op Barneveld aan en vandaar via Stroe over duistere paden noordwaarts in de richting Garderen—Vierhouten, maar reeds voordat Garderen was bereikt was de oorspronkelijk diepzwarte duisternis steeds grijzer en grijzer geworden en had de gevaarlijkste tegenstander in dezen kampioensrit — gestart zonder voorkennis der organisatoren — alle anderen al voorgoed in zijn grauwgrijze omklemming vast. En was het fantastische bedrijf in de nevelen al begonnen, dat den geheelen nacht voort zou duren als een vreemde voorstelling van een soort Chineesche schim van motorrijders.

„Autokampioen" was mede in den kampioenenslag getrokken en „vulpen" en „camera" waren toevertrouwd aan de veilige hoede van den heer Kiderlen, die den volant hanteerde van een even snellen als comfortabelen Nash en tezamen met onzen gastheer en den fotograaf hebben we van dit nachtelijke schimmenspel ruimschoots ons deel gehad. Het begon al direct met een vreemde jacht naar een benzine-aanvulplaats. Achter de D.K.W. auto van den heer Den Engelsen aan en voor een Ford van Quaker State stormden we via Garderen—Uddel op Vierhouten aan, waarbij we weldra in een grijsgrauwe nevelzee belandden, waarin alle contact met de wereld verloren scheen, tot we voor Uddel midden tusschen een groep deelnemers verzeild raakten, waarvan we in den toen reeds dichten mist alleen van dichtbij de contouren uit de nevelzee zagen opdoemen. Tevergeefs trachtten de stralenbundels der koplampen en zoeklichten den loodgrijzen muur rondom te doorboren. Onbarmhartig werd het licht teruggeworpen en hield de mist alles en allen in zijn onverbiddelijken greep gevangen. Dat was ook de oorzaak dat we misreden op onzen weg naar het benzinedepot en we op een gegeven moment met onze drie wagens op geheimzinnige wijze verzeild raakten midden in het terrein der kroondomeinen, blijkbaar ook al, doordat we in de grijze oneindigheid door een doorgang het verboden terrein waren binnengereden, die afgesloten had moeten zijn. En het wondere feit deed zich voor, dat juist daar de mist even wat dunner werd en we voortschoven over wegen die ons daar in de duisternis deden genieten van een wonderschoon nachtelijk Midden-Veluwe toerisme met in den stralenbundel opduikende en weer verdwijnende hazen en konijnen en af en toe een ree of een forscher hert met gewei, dat onze kleine colonne een moment onthutst aanstaarde, voordat het met een snellen sprong de bescherming der boomen zocht. Tot we tenslotte in een weer dichter wordenden nevel bij een soort spookkasteel kwamen, dat inmiddels geen luchtkasteel bleek en ons deed begrijpen, dat we heelemaal verkeerd waren. Rechtsomkeert ging het weer in een fellen spurt naar Vierhouten en den wedstrijd, waarbij de beide groote Amerikanen soms de handen vol hadden op de bochtige paden in nevelland om de voorgaande D.K.W. met haar voorwielaandrijving bij te houden. En menigmaal hebben we de stuurmanskunst van Kiderlen

Links:
Zandruiter maar geen Ruiter te Voet.
Rechts:
Contrôle-conversatie.

Langs het Apeldoornsch kanaal werd gejaagd.

bewonderd, terwijl hij daar in deze vreemde nachtelijke omgeving zijn langen wagen door den mist, het mulle zand en de bochten joeg. Totdat we dan tusschen Elspeet en Vierhouten ineens weer midden tusschen de adspirant-kampioenen plofften, die tusschen Uddel en Elspeet een lus moesten rijden om tenslotte in noordelijke richting den kant van het Katerveer op te gaan. En daar, in den zwaren mist en de dichte duisternis hebben we vreemde en interessante dingen gezien, terwijl onze Nash voortschoof te midden van de deelnemers. We hebben bij het vreemde fantastische licht der teruggekaatste koplampbundels van vlakbij de dappere motorridders in hun leeren wapenrusting, gehelmd en gebrild, in actie gezien, de knieën om de tank, de vuisten om het stuur geklemd, terwijl op de mulle of modderige hei- en boschpaden de stalen volbloeds steigerend en slingerend hun weg trachtten te vinden. Zeer, zeer zwaar was dit Midden-Veluwe avondtraject en men moest wel een prima rijder zijn om door en over dit alles heen te komen. Maar voor middelmatigheid is in zoo'n strijd der kampioenen ook geen plaats. Duidelijke verschillen zijn er zelfs ook in dezen nacht te ontdekken, waar rijders als Bovée Jr., Fyma, Van Rijn, Van Eys, Wuys, Renooy en anderen schitteren, terwijl de Belgische motorjournalist Jacques Ickx op Eysink een pracht van een gastrol vervult. Opmerkelijk goed doen het de kleintjes van „onder de 60" — Eysink — D.K.W. — Sparta, Germaan, Batavus, N.S.U., die als altijd zich prachtig weren in het terrein, waar ze veel voor hebben met hun licht gewicht en pittige motortjes. Maar deze kleinen hebben het overigens niet gemakkelijk, want hun worden ook qua gemiddelde dezelfde eischen gesteld als de groote machines, nl. 40 km per uur Na een fantastisch en zwaar avondtraject duiken de deelnemers eindelijk uit de Veluwe op en melden zich aan de tijdcontrôle (tevens benzinedepot) op den dijk bij het Katerveer, waar weldra blijkt, dat de heeren heel wat meegemaakt hebben, te oordeelen naar het aantal scheef staande voetrusten, verbogen lampen en gedeukte spatborden en de gehavende kleeding. Daar op den smallen dijk, die een allerslechtste keuze was voor contrôle van een zoo groot aantal deelnemers met het oog op het passeerende normale verkeer, werd getimmerd en gerepareerd, geravitailleerd en geconverseerd, terwijl de mist hier een moment optrok, zoodat zelfs camera en kunstlicht in actie konden komen. Dat is daar bij het Katerveer even een oase in de mistwoestijn geweest, die achteraf dan ook de eenige zou blijken.

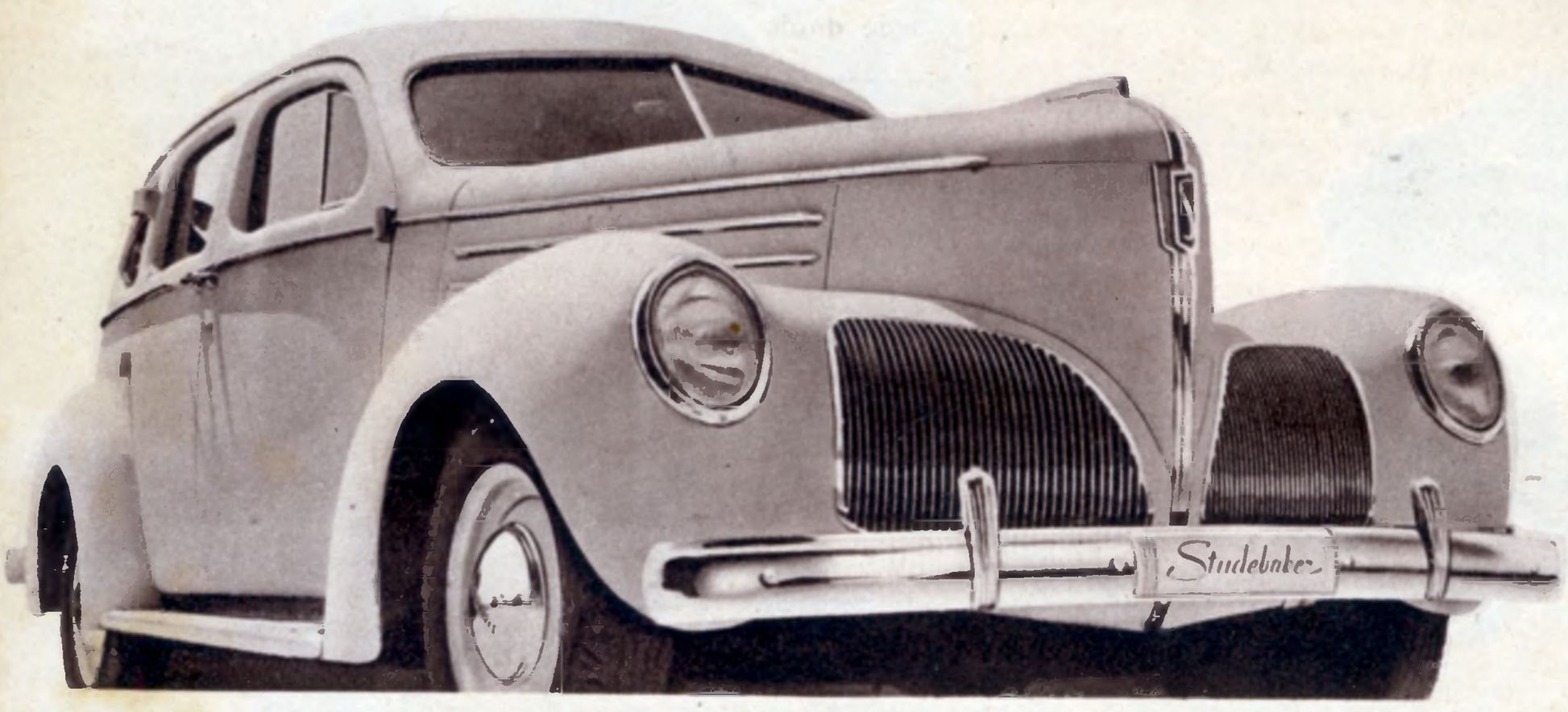
Want daarna ging het over allerlei secundaire wegen via Zwolle—Ommen — Coevorden — Emmen — Winschoten—Finsterwolde naar Delfzijl en vandaar via Groningen—Hoogkerk—Roden—Vries naar Assen waar tegen 6 uur in den morgen de eerste rijders moesten aankomen en dien geheelen langen, voor de deelnemers onvergetelijken nacht is het een doorloopende bezoeking geweest van een hopeloos tasten en wegzoeken door een steeds dichter wordende nevelzee, waarbij velen van den weg raakten en anderen zich nog aan de route, die zeer goed was aangegeven, konden houden maar al voortkruipend geen schijn van kans kregen om hun gemiddelde te halen en op tijd aan de diverse contrôles te arriveeren. In Emmen mankeerden al haast vijftig man toen de contrôle sloot en de overlevenden trachtten zich met waren heldenmoed door het hooge Noorden een weg te banen naar Winschoten en Delfzijl en dan verder door de provincie Groningen. Velen lukte dat niet meer — het werd *te erg*. Niettegenstaande warme chocolade te Erica, een „hapje RS" aan de contrôle te Oostwold, waar Stokvis alle aanspoelenden warme erwtensoep offreerde, niettegenstaande heete koffie op het politiebureau te Winschoten, dat in een net nachtcafé was veranderd. Velen raakten van den weg of gaven het doodmoede en ijskoud op, anderen kregen tot overmaat van ramp nog machinepech, zooals Van Hammersveld en Fyma, die uitgerekend, in het hoogste Noorden in de buurt van Winschoten in het holle van den nacht magneetstoring kregen aan hun Ariels. A.K. is met de Nash voortgeworsteld door den mist, uren en uren lang met een buiten werking gestelden cameraman, na een ontmoeting met een luitenant, dien we „ergens in Nederland" aantroffen en die niet meer verder kon omdat hij zonder bril niet zien kon en mèt zijn bril nog minder in den mist en die dus maar daar bleef staan tot de mist optrok en een uur later met een korporaal op een H.D., die ergens buiten Emmen tegen ons aanspoelde en maar één verlangen kende — vuur voor zijn sigaret!

En in de grauwe oneindigheid moest Kiderlen af en toe op de Drentsche hei eenvoudig maar stil gaan staan met de Nash, omdat we moe van het turen heelemaal niets meer zagen, tot we dan opnieuw voorwaarts schoven door het grauwgrijze heelal, ons afvragend waar we zouden uitkomen, ergens op de Lüneburger heide, in de Zuiderzee of op de Waddeneilanden. Maar door een wondere bestiering zijn we zoowaar om een uur of vier 's nachts in Assen beland, waar achter de kachel een paar aangespoelden, reeds uit den strijd zijnden zaten of lagen te slapen en anderen zoo wakker waren, dat daar rond het verwarmende vuur de tongen extra loskwamen en het wonderlijkste motorlatijn welig tierde.

En inmiddels zwierven nog een aantal dapperen door het potdicht zittende noorden, wanhopig strijdend voor ergens in den mist hangende kampioenstitels en werden gedecimeerd.

Het mistte nog zwaar, toen de contrôle te Assen geopend werd voor de morgenrust en toen zij een uur open was, waren er van de honderd dapperen, een stuk of tien aangespoeld, waaronder zoo waar een paar „onder de zestigers". Maar ook de meesten daarvan hebben meerdere

Studebaker 1939



Een triomph van techniek en schoonheid
Tallooze verbeteringen en.... **lagere prijzen!**

Een 6-cylinder Studebaker State Commander reeds vanaf **f. 2865.-**

8-cylinder Prijzen **f. 400.-** verlaagd

8-cylinder State President 4-deurs Sedan de Grand Luxe **f. 3795.-**

STUDEBAKER 1939

in ieder geval één van de twee....
COMMANDER of PRESIDENT
De eenige strijdvraag voor elken cliënt

N.V. INTERNATIONALE AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ

AMSTERDAM
Overtoom 173-179
Tel. 81703 en 82004

Hoofdkantoor DEN HAAG
SCHELDESTRAAT 2
Telefoon 772000 (3 lijnen)

ROTTERDAM
Westplein 3
Tel. 13275 en 14275

Hoofdagent voor Gelderland en Overijsel: VAN HEEL & CO'S AUTOMOBIELBEDRIJF, Ernst Casimirlaan 2-4, Arnhem, Tel. 28303

VAN EN OVER DEN A·N·W·B

Rijwieltriptieken voor Frankrijk

Gedurende het afgeloopen seizoen hebben wij zeer vele klachten ontvangen van leden, die, bij verzending van hun rijwiel per trein vanuit Parijs naar Nederland, moeilijkheden hadden ondervonden bij het voor definitieven uitvoer laten afteekenen van hun Fransch rijwieltriptiek.

Wij hebben deze klachten doorgegeven naar onze zustervereeniging in Frankrijk en ontvingen nu bericht, dat deze aangelegenheid onder de aandacht is gebracht van de Fransche douane-administratie, en dat deze dientengevolge opnieuw instructies heeft gegeven aan de douane-beambten. Deze hebben opdracht ontvangen een Fransch rijwieltriptiek bij verzending van het rijwiel vanuit Parijs naar een bestemming in het buitenland, op verzoek *steeds* voor definitieven uitvoer af te teekenen.

Wij hopen nu ten zeerste, dat het volgende jaar deze kwestie geen aanleiding meer zal geven tot klachten.

Wat de A.N.W.B.-grenskiosken over het Toeristenverkeer onthullen

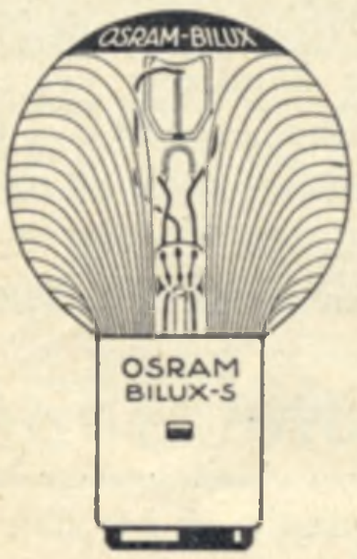
Van de vier grenskiosken, welke de A.N.W.B. in den afgeloopen zomer in dienst heeft gesteld, zijn er thans, na afloop van het drukke reisseizoen, twee gesloten, n.l. die te Beek, bij Nijmegen en die te Sluis in Zeeuwsch-Vlaanderen; de kiosken te Wernhout, aan den belangrijken weg Breda—Antwerpen en die te Eysden, aan de verbinding Maastricht-Luik, hebben echter nog zoo'n drukken aanloop, dat deze twee geopend zijn gebleven.

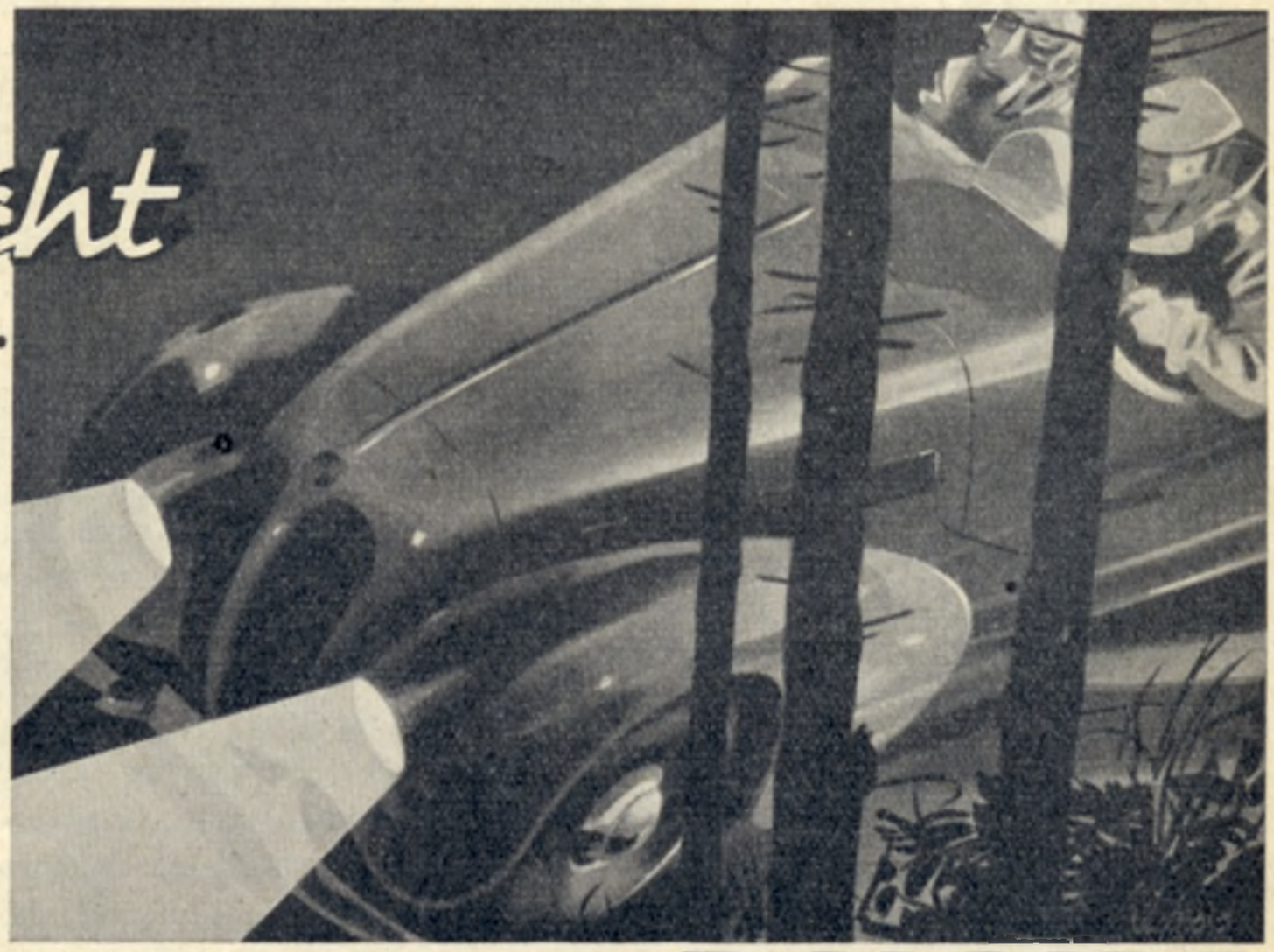
Uit de cijfers betreffende het bezoek aan de grenskiosken, van de oprichting af tot en met September j.l., blijkt wel duidelijk, hoezeer deze nieuwe A.N.W.B.-service zich al aanstonds een plaats in het internationale toeristenverkeer heeft veroverd en welk een druk gebruik er van gemaakt wordt.

Het aantal buitenlanders, dat in de grenskiosken hulp en voorlichting ontving, bedroeg in den betrekkelijk korten tijd sedert de in dienststelling 15.289; de Belgen waren verreweg in de meerderheid met een totaal van 5121, daarna volgden de Franschen: 1541; de Engelschen: 1058; de Duitschers: 903 en de Amerikanen: 620. Daarenboven werden nog 6046 toeristen van verschillenden landaard in de grenskiosken geholpen; daarbij zijn alle werelddeelen vertegenwoordigd, het aantal nationaliteiten bedraagt zelfs twee-en-zestig. Zoo passeerden b.v. — om maar een greep te doen — aan de kiosk te Wernhout gedurende de maand Augustus: 11 Argentijnen, 10 Roemenen, 172 Italianen, 53 Denen, 36 Zweden, 72 Zwitsers en 11 Egyptenaren.

Er blijkt uit de cijfers ook, dat het toeristisch verkeer over de zuide-

Goed Licht
helpt ongelukken voorkomen.





Men eische dus
6
OSRAM BILUX -S-

De kleinste Auto van ons land!

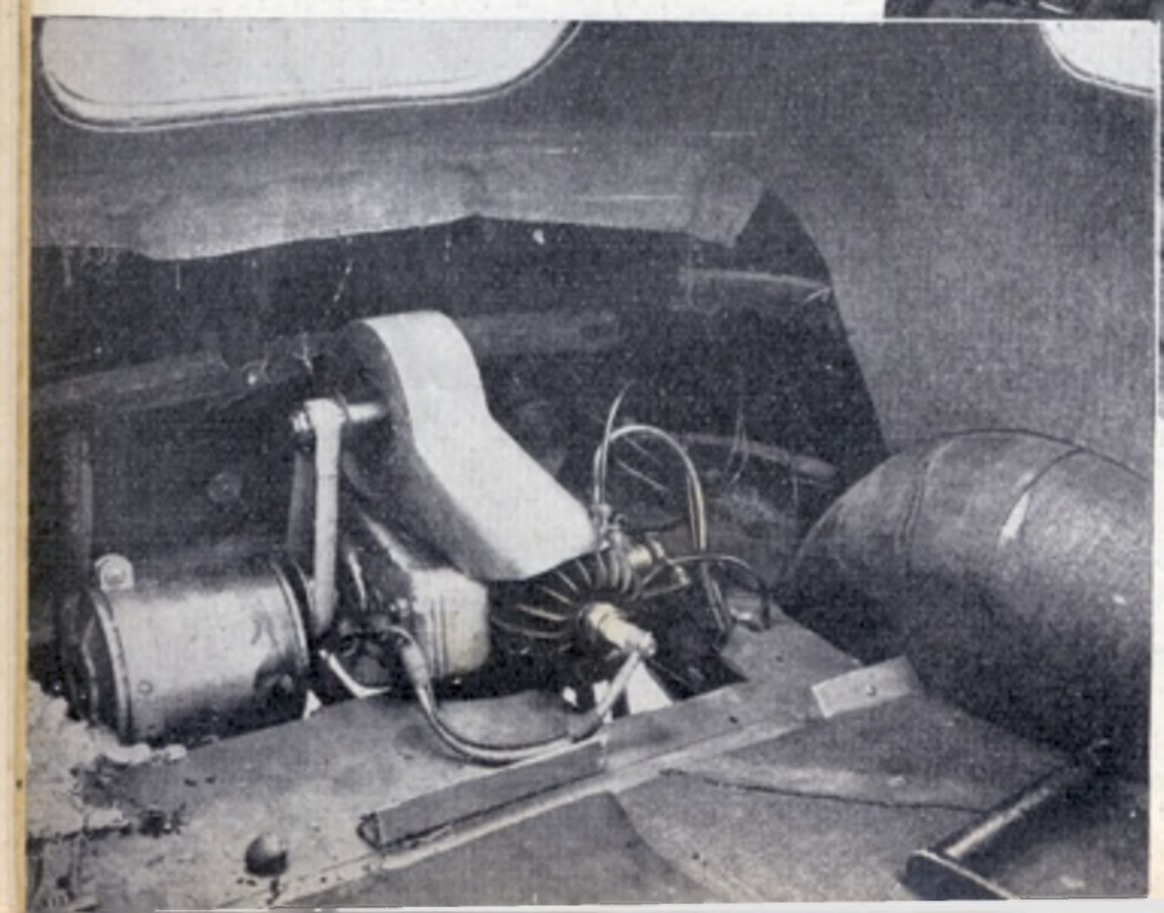
Het is géén 1939-model, waarvoor wij thans uw aandacht vragen, maar toch gelooven wij op automobielgebied iets te kunnen lanceeren, dat voor vrijwel alle Nederlanders fonkelnieuw is. In een rustig deel van Noord-Brabant hebben wij den kleinsten wagen van ons land ontdekt. Nederlandsch fabrikaat van A tot Z. Handwerk!

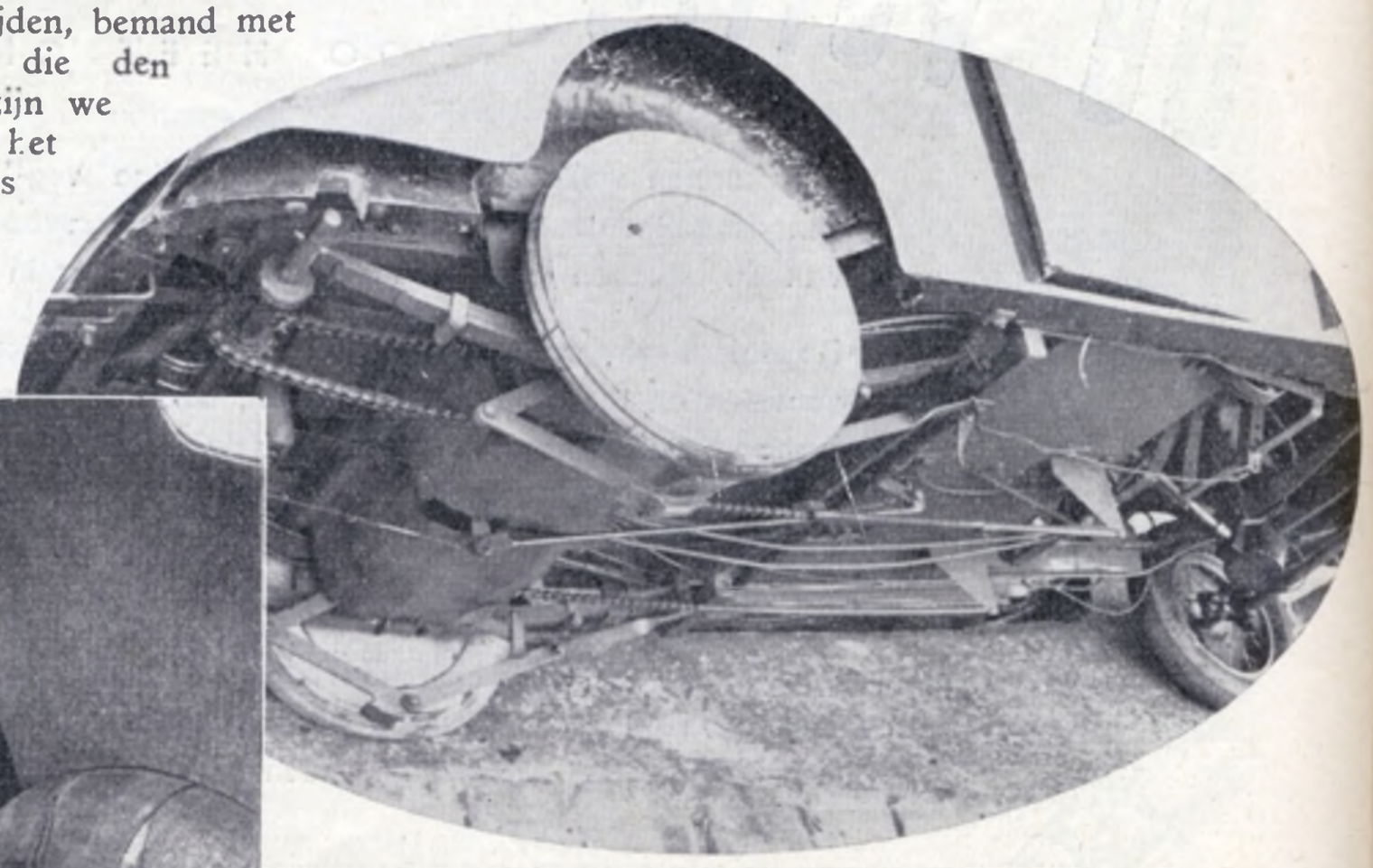
In Boxmeer zagen wij deze auto rijden, bemand met vier donkeroogige Brabant-kinders, die den koning te rijk waren. En natuurlijk zijn we den wagen nagegaan, ver van huis was het stel jeugdige automobilisten trouwens niet en bij nader toezien bleek het zelfs geen openbare weg te wezen, waarop ze toerden. „Dat mogen ze trouwens ook niet", vertelde ons even later de constructeur, de heer Renkens, die een groote garage heeft. „Ik heb dat wagentje heelemaal zelf gemaakt, spatborden, assen, bumpers, naven, kortom, van A tot Z is het eigen constructie. Bijna 1500 werkuren heb ik erin zitten, soms tot diep in den nacht heb ik er aan geknutseld. Voor den motor heb ik onderdeelen van een „ploffietsje" gebruikt en zoo zijn er nog een paar dingen, als bijvoorbeeld de banden".

De kinderen kunnen den wagen met pedalen voort bewegen en dan het motortje, dat achterin geplaatst is en van een ventilator-luchtkoeling voorzien, starten. Remmen kunnen ze natuurlijk ook, daarbij drukt een door een schaarvormig stel hefboomen bediend sleepcontact op den weg. En zoo zijn er nog verschillende andere details, die misschien het beste uit bijgaande foto's blijken. Alles is natuurgetrouw op kleine schaal nagemaakt en uitermate keurig verzorgd.

Onze hulde aan den constructeur-fabrikant voor zijn knutselvaardigheid!

v. d. Bn.





Auto KAMPIOEN

5 NOVEMBER 1938
No. 1664 — 32e JAARGANG
AFLEVERING No. 45

ONDER LEIDING VAN H.J. PEPPINK

WEEKBLAD VOOR AUTOMOBILISTEN EN MOTORRIJDERS
tevens gewijd aan Luchttoerisme. — Uitgegeven door den Koninklijken Ned. Toeristenbond A.N.W.B.
's-GRAVENHAGE. — S.O.S.-Redacteur Ir. H. Zoetelief Norman. — Red. Medew. J. Koolhaas Revers

Geen R.A.I. dit seizoen

Nadat op Donderdag 27 October j.l. de stemmen gestaakt hadden, is op 2 November d.a.v. een vergadering gehouden van de vereeniging „De Rijwiel en Automobiel Industrie", waarin met 27 tegen 14 stemmen werd besloten in 1939 geen Autotentoonstelling in Amsterdam te houden.

De vooruitzichten voor den autohandel acht men, mede met het oog op de verhoogde belastingen, die ook buiten het autoverkeer op ons volk gaan drukken, zeer ongunstig. Men acht het uitgesloten, dat onder deze omstandigheden een tentoonstelling aan den autoverkoop zoodanigen stimulans zou kunnen geven, dat de enorme kosten, welke de autohandel zich voor een tentoonstelling moet getroosten, maar eenigszins gedekt kunnen worden.

***

Hoezeer wij dit besluit ook betreuren, wij kunnen het begrijpen, dat in Nederland, waar een zoo groote achterstand op het gebied der motoriseering heerscht en de vooruitzichten zoo weinig reden tot optimisme geven, de autotentoonstelling wordt geannuleerd.

En hoe weinig men van hooger hand voor het automobielverkeer schijnt te voelen, werd op treffende wijze geïllustreerd door mededeeling van den Minister van Financiën, welke voorkwam in hetzelfde ochtendblad, welke het vervallen van de R.A.I. meldde. In de memorie van Antwoord op het wetsontwerp tot verlenging der benzinebelasting wordt allereerst geconstateerd, dat, aangezien na de belastingverhoogingen de opbrengst der benzineheffing geen scherpe wijziging vertoonde, van een verlaging van den belastingdruk dan ook omgekeerd stellig geen omvangrijke gebruiksvermeerdering verwacht zou mogen worden. En dan gaat de Memorie van Antwoord verder:

„Aan een plotselinge sterke toeneming van het benzinemotorverkeer zouden trouwens mede niet te onderschatten nadeelen verbonden zijn."

!

VOOR UW WAGEN
ALLES
VAN
Bosch

BOUGIES

Met Bosch Bougies in Uw motor rijdt U beter. Wanneer Uw motor zou kunnen spreken, zou hij zelf om Bosch Bougies vragen.

Prijzen der courante typen f 1.25 en f 1.75 per stuk.

SUPER-BOBINE

Een Bosch Super-bobine geeft Uw motor nieuwe kracht, die niet alleen een grootere snelheid aan Uw wagen geeft, maar ook tot uiting komt op momenten als starten, optrekken, passeeren, accelereeren enz.

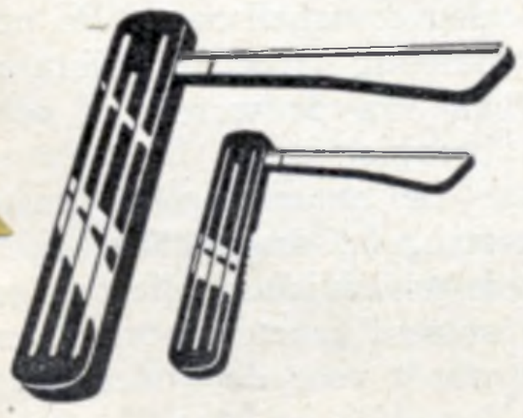
Prijs f 15.— per stuk.

Inbouwreflectors

Voor meer dan 150 verschillende Amerikaansche wagens zijn Bosch inbouwreflectors leverbaar. Wanneer U één keer met Bosch licht hebt gereden, kunt U het niet meer missen.

Prijzen van f 17.- tot f 40.- per paar.

RICHTING-AANWIJZERS



Bosch richtingaanwijzers geven de nieuwe richting, die U wilt inslaan, duidelijk en afdoende aan. Leverbaar met hand- en automatischen schakelaar.

Prijzen vanaf f 10.40 p. stel.

Electrische Ruitenwisschers

Bosch ruitenwisschers zorgen voor veilig rijden bij slecht weer. Ondanks regen, mist of sneeuw blijft op de voorruit een voldoende groot gezichtsveld schoon.

Prijzen vanaf f 13.- p. stuk.

TWEETONIG SIGNAAL

Bosch tweetonig signaal wordt op groote tochten als een waardevolle hulp beschouwd bij het passeeren van andere motorrijtuigen.

Op aanvraag zenden wij U gaarne een brochure van de bovenstaande Bosch accessoires, gratis toe.

Verkrijgbaar bij alle Bosch-Diensten, automobielhandelaren en garagehouders in Nederland.

N.V. WILLEM VAN RIJN

AMSTERDAM - KEIZERSGRACHT 171 - TEL. 31308 (4 LIJNEN)

HELPT

HEDEN

3

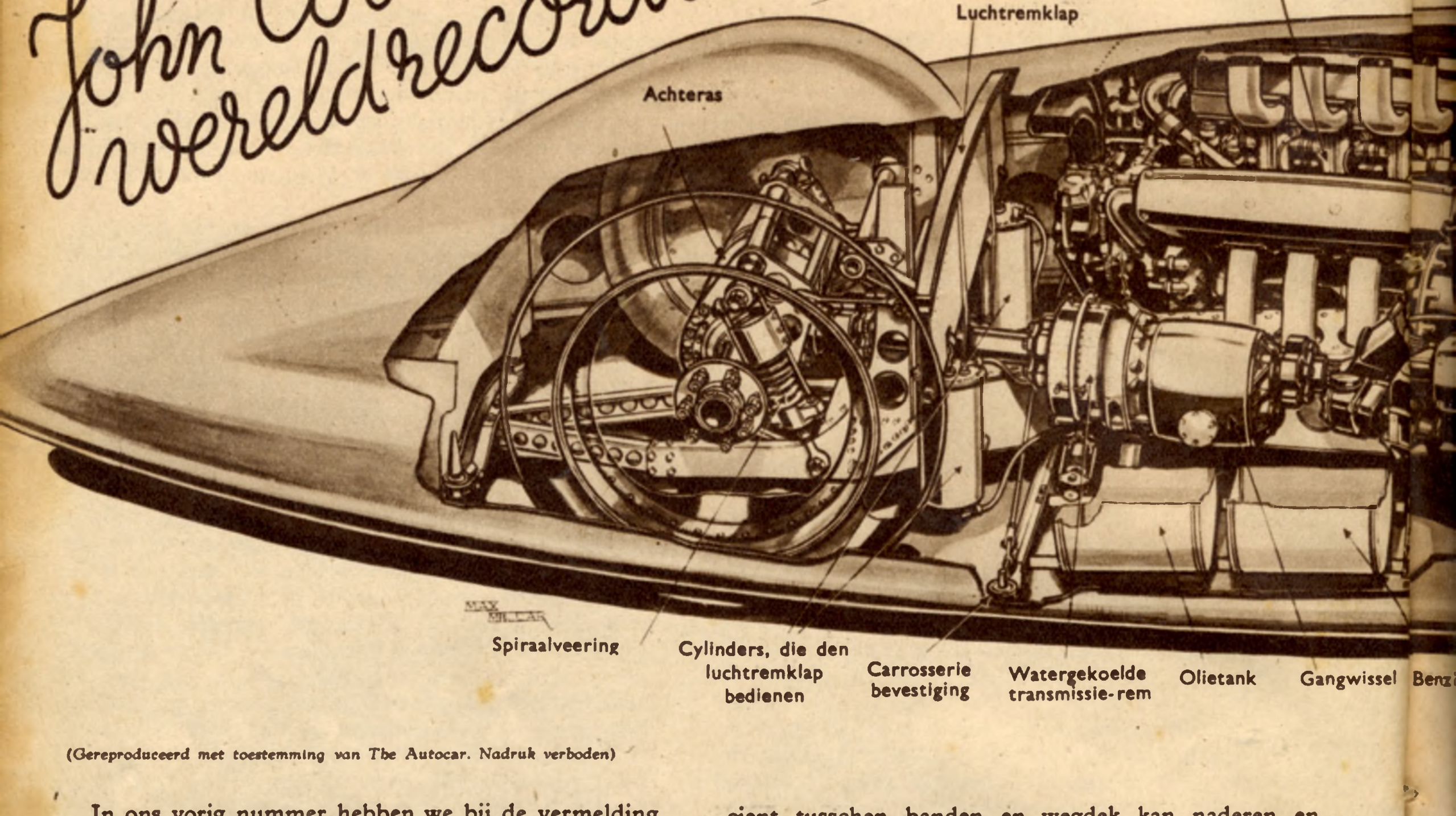
DEC.

!

Heden 3 December is de groote nationale inzameling ten behoeve van vervolgden om Geloof en ras. Deze suggestieve plaat zal zonder twijfel onze geheele natie aanmoedigen om te offeren, ten einde de werkelijk erbarmelijke nooden van zoovele duizenden medemenschen te lenigen.

ADV.

John Cobb's wereldrecordwagen



(Gereproduceerd met toestemming van The Autocar. Nadruk verboden)

In ons vorig nummer hebben we bij de vermelding der laatste berichten omtrent het wereldsnelheidsrecord beloofd eenige nadere details te zullen geven van den interessanten renwagen met 4-wielaandrijving, waarmede John Cobb zijn poging zal wagen. De inlossing van deze belofte was afhankelijk van de toestemming van het bekende Engelsche automobieltijdschrift „The Autocar" om eenige zijner speciale teekeningen te mogen reproduceeren, die onmisbaar waren om onzen lezers een duidelijk beeld van de constructie van Cobb's wagen te geven. Dit reproductierecht is thans ontvangen en onze lezers zullen bij het aanschouwen van deze voortreffelijke teekeningen zonder twijfel hun onmisbaarheid beseffen.

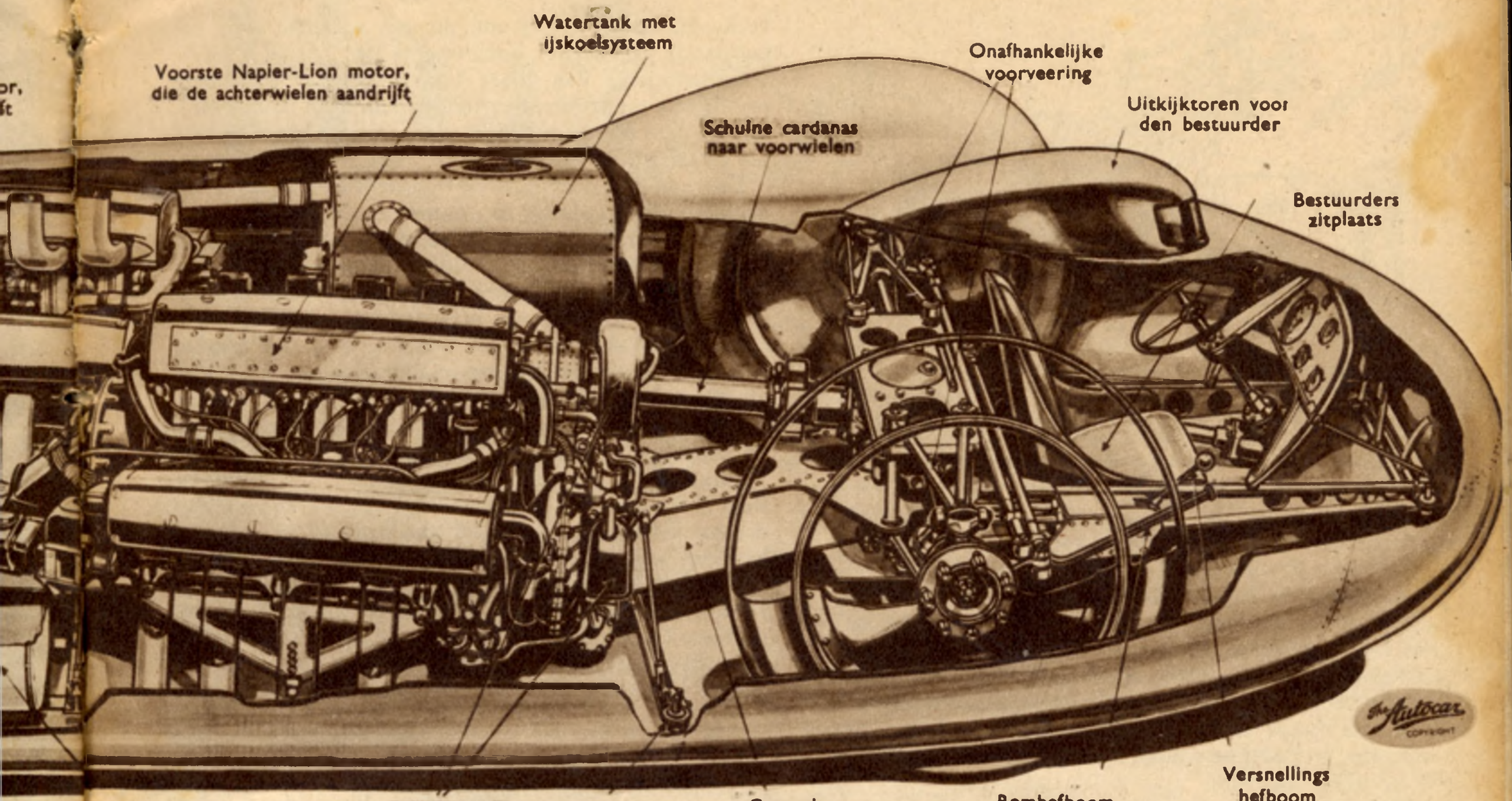
Nadat Campbell eenige malen zijn eigen record had verbeterd, is er nu in den vorm van John Cobb een ernstige concurrent opgetreden, die klaarblijkelijk over de financiën beschikt om te trachten het wereldsnelheidsrecord op een nog hooger niveau te brengen. We wisten al geruimen tijd dat deze laatste dergelijke plannen koesterde, maar eerst eenige maanden geleden werden volledige details van den wagen gepubliceerd, die hij in samenwerking met den bekenden constructeur Reid Railton voor dit doel heeft doen bouwen.

Men kan het ontwerp de noodige originaliteit niet ontzeggen. Om te beginnen heeft Cobb zeer terecht de eenige oplossing gekozen, die mogelijk was om het totale gewicht van het vehikel behoorlijk te drukken, nl. vierwielaandrijving. Daardoor stijgt de verhouding van max. stuwkracht tot totaal gewicht bij gunstige omstandigheden tot een bedrag dat de wrijvingscoëfficient tusschen banden en wegdek kan naderen en komt men dus in veel gunstiger gewichtsgebieden dan met de normale constructie mogelijk is. We hebben jaren geleden reeds een dergelijke poging van Bugatti vermeld, weliswaar niet voor een wereldrecordwagen maar dan toch voor een renwagen.

De complicaties, die echter bij de normale uitvoering optreden, wanneer men één krachtbron voor alle vier wielen gebruikt, meer in het bijzonder alle moeilijkheden om via cardanassen, differentieelen enz. de kracht over de vier wielen te verdeelen, heeft John Cobb trachten te ontloopen door de voorwiel- en achterwielparen ieder door een afzonderlijken motor te doen aandrijven. Deze motoren zijn niet gekoppeld en welke moeilijkheden men ondervond om deze twee gescheiden motoren, die op zichzelf reeds van een ietwat ongebruikelijk type zijn, in het chassis onder te brengen, blijkt het best uit het opstellingsschema, dat we hierbij gereproduceerd vinden. Hij had de beschikking over twee Napier-Lion luchtvaartmotoren, ieder voorzien van 12 cylinders, met een boring en slag van $5\frac{1}{2} \times 5\frac{1}{8}$ en een zuigerverplaatsing van 23,936 liter, die samen het fantastische vermogen van 2500 pk kunnen leveren. De 12 cylinders zijn in drie rijen van vier stervormig naar boven opgesteld.

In tegenstelling met den recordwagen van Campbell, die in de buurt van 7 ton woog, is het gewicht van John Cobb's wagen slechts 3 ton en het heele vehikel weegt dus slechts ca. 1,2 kg per pk. Deze gunstige verhouding is natuurlijk slechts met vierwielaandrijving mogelijk.

Wanneer we het opstellingsschema nader bekijken,



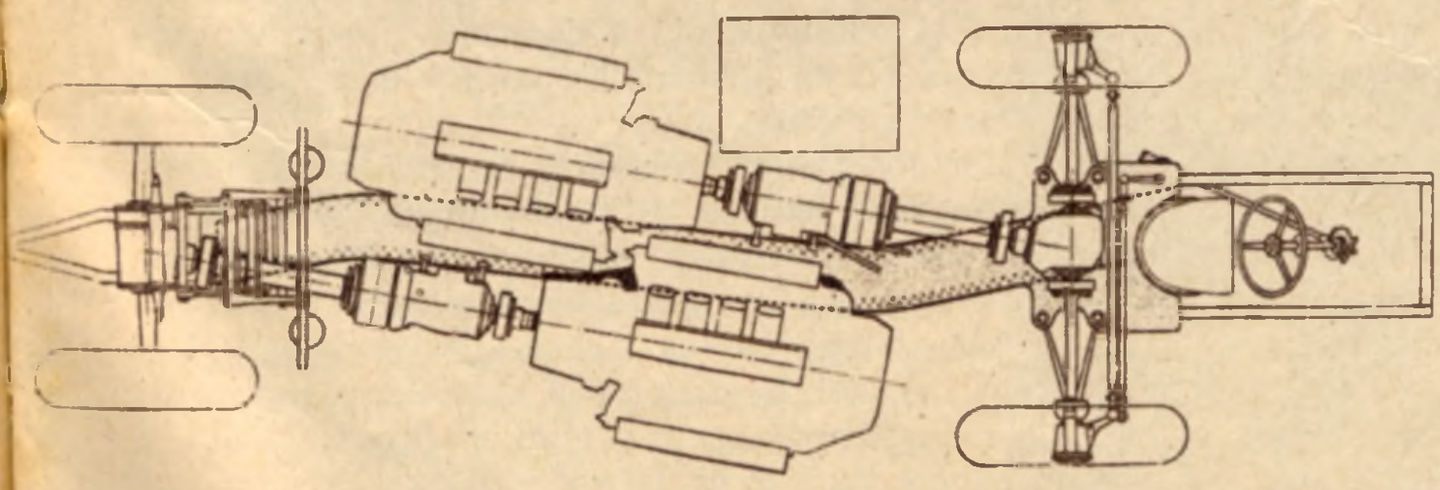
dan vinden we hierin een merkwaardigen S-vormigen hoofdligger, die het eigenlijke chassis vormt. Op een andere wijze was het niet mogelijk de beide motoren te plaatsen, zonder tot andere complicaties te komen. Thans heeft men beide motoren in schuine richting opgesteld en de beide cardanassen bereiken de vóór- resp. achteras dus ook in schuine richting. Iedere motor is van een afzonderlijken drieversnellingsgangwissel voorzien, doch deze gangwissels zijn onderling gekoppeld en worden dus door den bestuurder met één handle bediend. De motorblokken moesten natuurlijk op een ietwat vreemde wijze worden ondersteund, zooals in het afzonderlijke schetsje is aangegeven.

Erg ongewoon is de bestuurderszitplaats. We zijn nu langzamerhand wel gewend aan autobussen met voorbesturing, waarbij de chauffeur in de neus van het voertuig is geplaatst, maar voor renwagens heeft men deze opstelling tot heden nog niet toegepast. Toch was dit de eenige plaats, die voor John Cobb nog overbleef. In de machinekamerruimte is alles door diverse apparaturen in beslag genomen!

De veering van de vooras is geheel onafhankelijk. De achteras daarentegen is als stijf geheel geconstrueerd. Zoowel vóór als achter heeft men als veeringsorganen een combinatie van spiraalveeren en rubber toegepast en wel zóódanig, dat de bussen waarin een en ander is opgesloten, tevens als schokdempers werken, waarmede een niet onbelangrijke gewichtsbesparing werd verkregen.

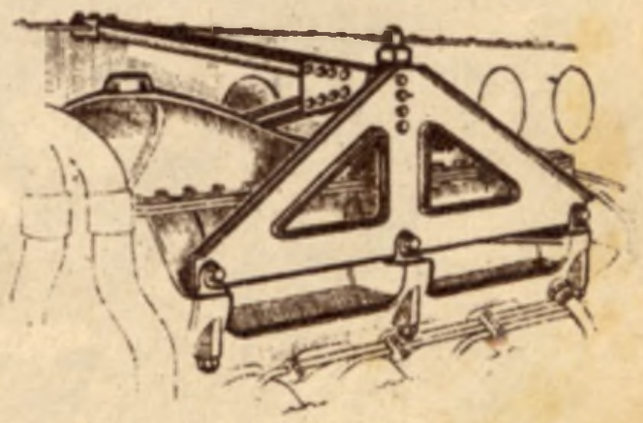
De drijfasjes der voorwielen zijn voorzien van cardangewrichten voor constante snelheden; „homokinetisch" zouden de heeren Robin en Van Roggen ze noemen.

De voorasaandrijving is van een differentieel voorzien : de achteras niet. Voor een recordwagen schijnt Cobb dit niet beslist noodzakelijk te achten; in zoover heeft hij gelijk: het ding rijdt in hoofdzaak rechtuit,



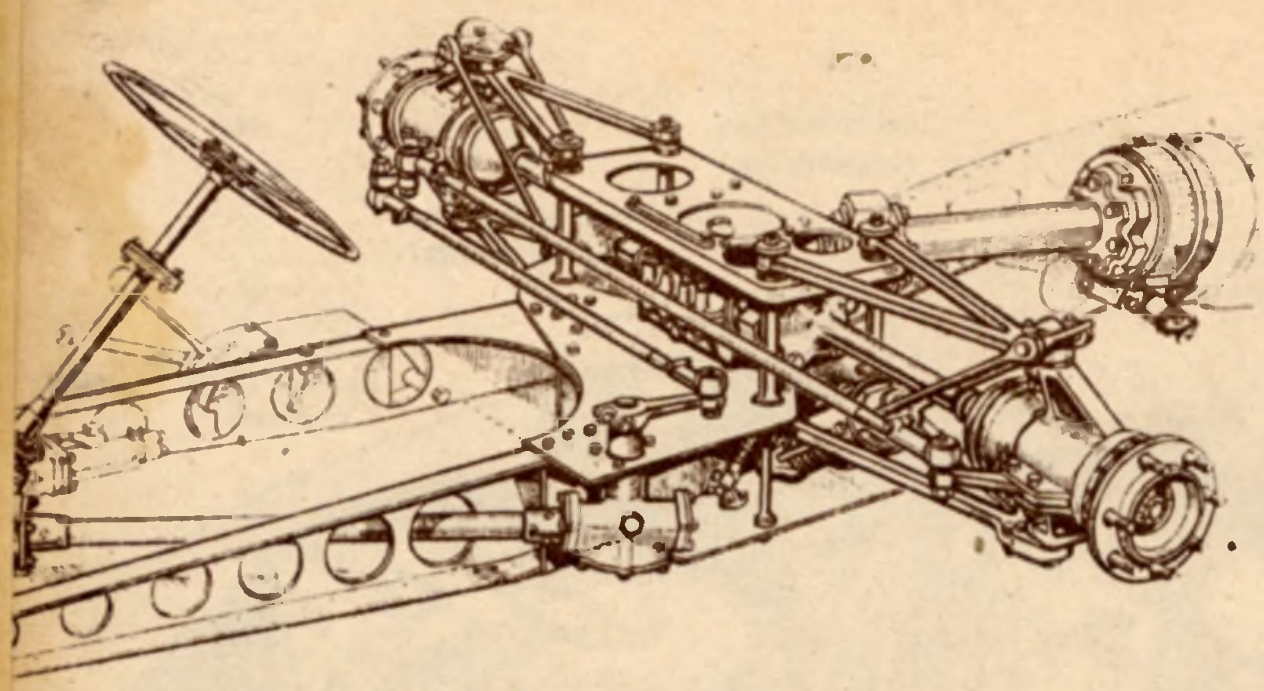
(The Autocar)

Opstellingsschema van het Railton chassis. Duidelijk is de schuine opstelling der motoren en de S-vormige centrale chassisligger te zien.



(The Autocar)

Hoe de motoren aan de buitenzijde ondersteund zijn met behulp van aan den centralen ligger bevestigde driehoeken



(The Autocar)

Detail van besturing en voorveering. Wegens het ver naar voren geplaatste stuur heeft men een tweede overbrenging onder aan de stuurkolom moeten aanbrengen.

terwijl buitendien de achterwielen een veel kleinere spoorbreedte hebben dan de voorwielen (resp. 1,07 m achter en 1,67 m vóór).

Natuurlijk is het bandenprobleem van A tot Z bekeken en in verband met de gewichtsverdeeling en het lagere gewicht, heeft men nog juist kans gezien om 4 wielen toe te passen i.p.v. zes, zooals Campbell noodig had, maar toch blijven de banden op het oogenblik nog steeds de organen, die in verband met de middelpuntvliedende kracht een grens stellen aan de te bereiken snelheid!

Niet minder van belang was natuurlijk het remprobleem.

Ten eerste heeft men de nu langzamerhand voor dergelijke wagens noodzakelijke luchtremklap aangebracht, die met behulp van vacuumcylinders door den bestuurder wordt bediend. Ietwat vreemd doet het aan, dat de eenige verdere remmen transmissieremmen zijn, die met behulp van een trommel en daaromheen gemonteerden band op beide wielparen werken. Deze banden worden met behulp van hydraulische cylinders aangetrokken.

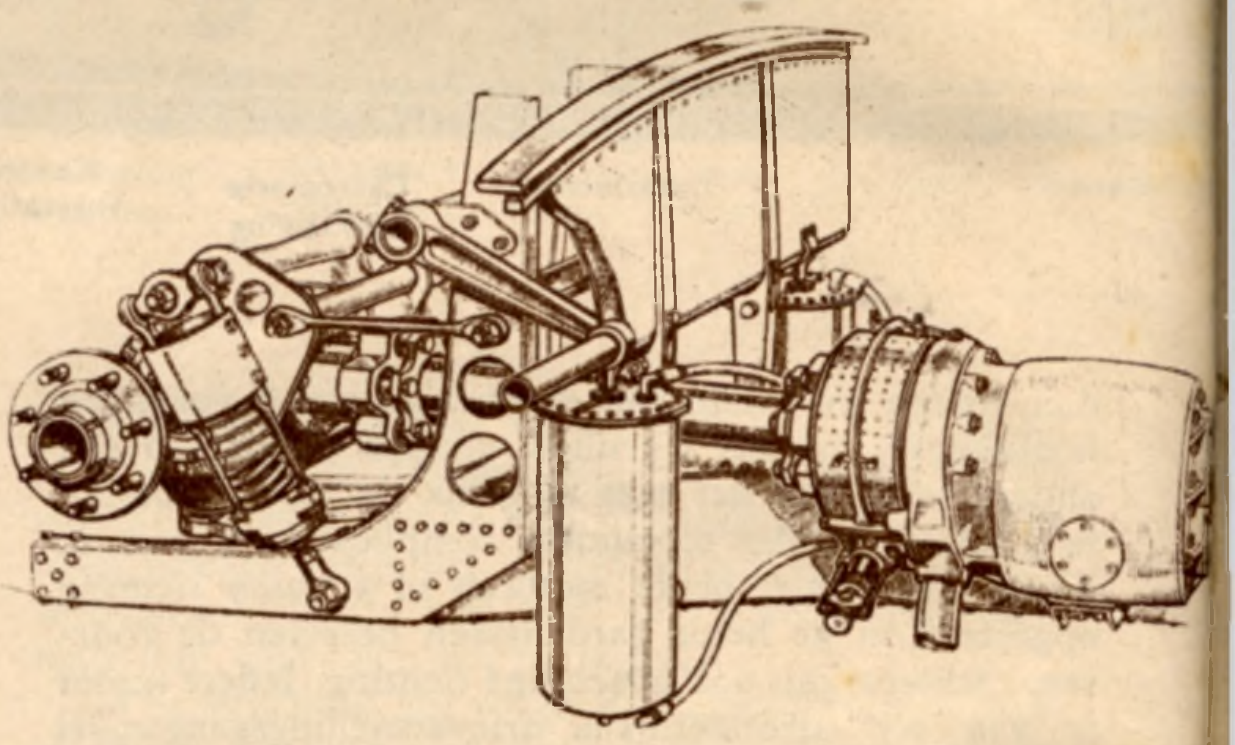
Het is bekend, dat dit type enorme vermogens kan opnemen, maar ook dat de koelingsmogelijkheden vrij slecht zijn en men heeft daarom de trommel hol uitgevoerd, zoodat gedurende het remmen hierin het noodige water kan worden gespoten, dat door een afzonderlijken uitlaat weer kan wegloopen.

De waterkoeling van dergelijke trommels is niet nieuw. Zij werd reeds toegepast bij de zeer oude Prony-remmen, die reeds in de grijze oudheid van den machinebouw voor remproeven van diverse krachtvoortbrengingsmachines ter bepaling van het vermogen dienden. Het is intusschen de vraag of de inwendige koeling voldoende waarborg geeft, dat ook het uitwendige oppervlak op een redelijk lage temperatuur blijft. Wij meenen dit aan de hand van recente proeven over remvoeringtemperaturen ernstig te moeten betwijfelen.

Waarschijnlijk is u reeds opgevallen, dat in alle teekeningen een radiator ontbreekt. Dit is geen vergissing; er *is* geen radiator! De koeling der motoren geschiedt door middel van een groote tank, waarin water en in een afzonderlijke afdeeling een mengsel van water en ijs is aangebracht en de toevloeiing van het ijswater wordt verder door thermostaten geregeld. Voor den korten recordrit schijnt men op deze wijze voldoende koelmiddel te kunnen meevoeren om de enorme hoeveelheden verloren warmte op een redelijke wijze af te voeren. De latente smeltwarmte van het ijs is hiervoor natuurlijk van groot belang. Minder fraai lijkt ons de onsymmetrische opstelling van deze tank, waarvan er maar één aanwezig is, maar tot slot kan dit t.o.v. het totale gewicht meevallen.

Een niet te onderschatten voordeel van de afwezigheid van den radiator is zonder twijfel het feit, dat men daardoor den neus een bijna idealen stroomlijnvorm kon geven, trouwens de geheele carrosserie is op een merkwaardige wijze geconstrueerd. Zij omsluit als afzonderlijke eenheid den geheelen verderen wagen tot bijna aan de onderzijde der banden, en is zoo geconstrueerd, dat ze met helpers in zeer korten tijd van het chassis kan worden gelicht, wat onder andere noodig is om tusschen de twee ritten in tegengestelde richting de wielen te kunnen verwisselen.

John Cobb en zijn medeconstructeurs, waarvan Reid Railton wel de voornaamste is (hij werkte ook aan diverse Bluebirdconstructies mee) gelooven niet in het nut van staartvinnen. Volgens hen hebben deze alleen nut bij een intredende zijslip en verder niet. In hoeverre deze opvatting juist is, moge ik in het midden laten. Waarschijnlijk heeft Andreau hierover nog wel andere dingen te vertellen en het is altijd met eenige huivering, dat we menschenlevens zien wagen



(The Autocar)

Details van den luchtremklap met dubbele vacuumbedieningscylinders, watergekoelde transmissie-rem en gangwissel.

aan nieuwe aerodynamische opvattingen, die nog niet aan de praktijk zijn getoetst! Een feit is en blijft, dat Campbell's wagen bij topsnelheid wèl in een volkomen rechte lijn bleef rijden en we dit van Cobb's ontwerp nog zullen moeten afwachten.

Alles bij elkaar een zoo groot aantal nieuwe problemen, dat we er wel een paar maanden over kunnen praten. Waarschijnlijk zullen de eerste proefritten nog deze maand plaats hebben; we komen dan vanzelf op de verdere resultaten terug.

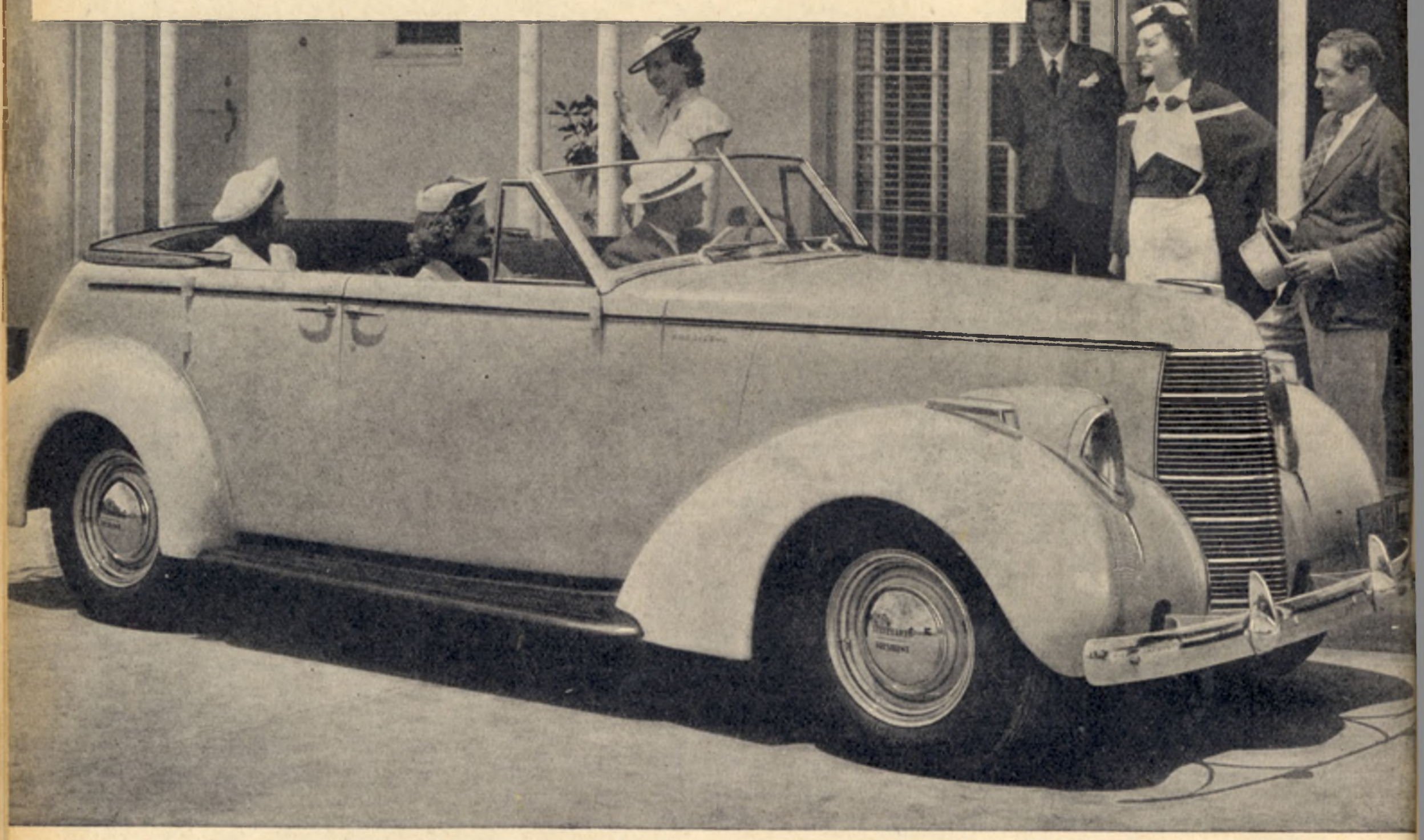
Tot slot nog eenige technische wetenswaardigheden. De gangwissels hebben 3 versnellingen, waarvan de hoogste versnelling geen prise directe is, maar een overdrive van 1,35 op 1. De banden hebben een diameter van 44 inch (= ca 1,12 m). Er wordt 340 liter water en ijs, 82 liter benzine en 68 liter olie meegevoerd; de totale lengte bedraagt ca 8,75 m, de breedte ca 2,45 m en de hoogte ca 1,30 m. Ietwat vreemde getallen .... vooral als we zien dat er bijna evenveel olie als benzine wordt meegenomen!

N.

Studebaker's

Cabriolet Serie

Een Meesterschepping



Op het Concours van Koetswerken te Scheveningen

BEKROOND MET DEN EEREPRIJS!

KEUZE UIT 4 MODELLEN

(8)

De voorname Studebaker cabriolet is leverbaar, zoowel met de 2- als de 4-deurs carrosserie, op het schitterende, speciale 6-cylinder Studebaker-chassis of het ongeëvenaarde speciale 8-cylinder cabriolet-chassis. Gecarrosseerd door de gerenommeerde firma Pennock, is het 2-deurs type een wonderschoone auto, die op het concours te Scheveningen de hooge eer te beurt viel den eereprijs te verwerven. De 4-deurs Studebaker cabriolet heeft een origineele fabrieks-carrosserie, echter met een Europeesche kap, die in 10 seconden met één enkelen handgreep kan worden opgeklapt of neergelaten.
Een Studebaker cabriolet voldoet niet alleen aan Uw eischen ..... ZIJ OVERTREFT ZE!

N. V. INTERNATIONALE AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ

AMSTERDAM
Overtoom 173—179
Tel. 81703 en 82004

Hoofdkantoor DEN HAAG
SCHELDESTRAAT 2
Telefoon 772000 (3 lijnen)

ROTTERDAM
Westplein 3
Tel. 13275 en 14275

Hoofdagent voor Gelderland en Overijsel VAN HEEL & CO'S AUTOMOBIELBEDRIJF, Ernst Casimirlaan 2—4, Arnhem, Tel. 25303

ders door 10 x zo snel te slijten.

Een asbestgevoerde *Everwarm*

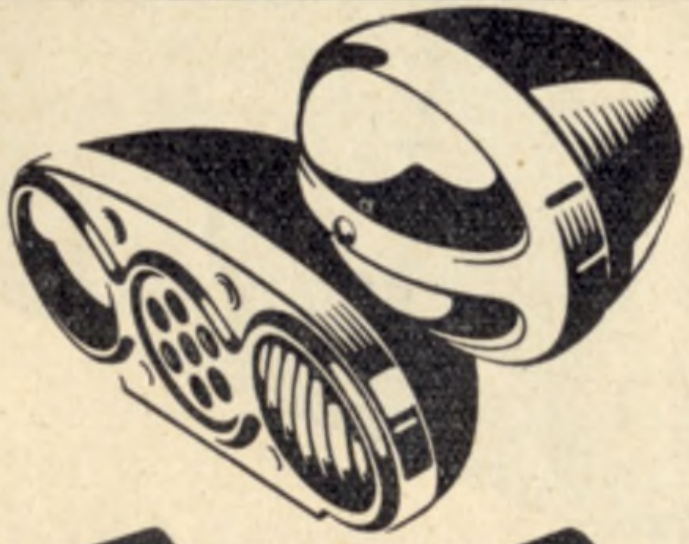
RADIATEURHOES

is de oplossing ! Uw waarborg voor sierlijkheid en doeltreffendheid is ons merk:

Everwarm

GEBRS. HAMSTRA — WEESP

The Car-Tailors



Bosch

Stop-Achterlampen

beveiligen U, overeenkomstig de wettelijke voorschriften, tegen achteroprijdend verkeer. Zorgt er voor, dat op Uw wagen een **BOSCH** stop-achterlamp is gemonteerd; sierlijk model, oranje stoplicht, rood achterlicht, beide fel en helder van kleur.

Op aanvrage zenden wij U gaarne een prijsfolder, gratis, toe.

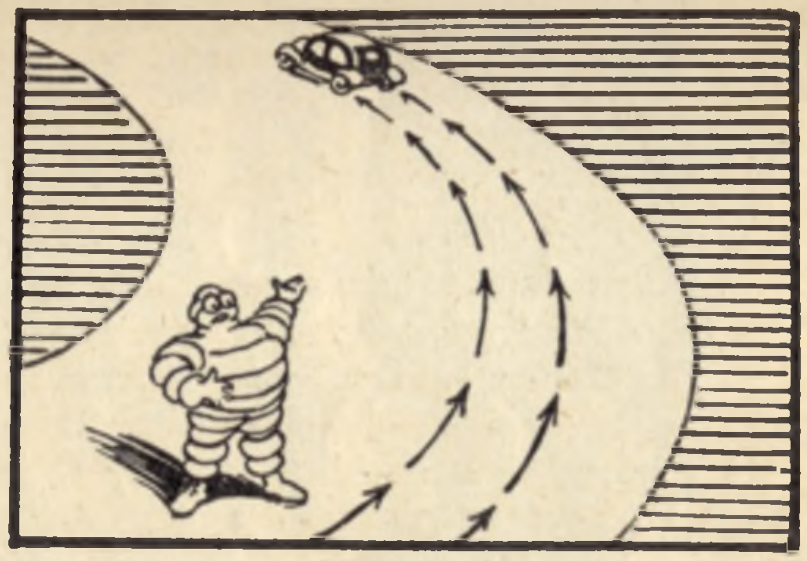
Verkrijgbaar bij alle Bosch-Diensten, automobielhandelaren en garagehouders in Nederland.

N. V. WILLEM VAN RIJN

Amsterdam (C) - Keizersgracht 171

Telefoon 31308 (4 lijnen) (39)

... praats van de bocht liiks af te snijden.....



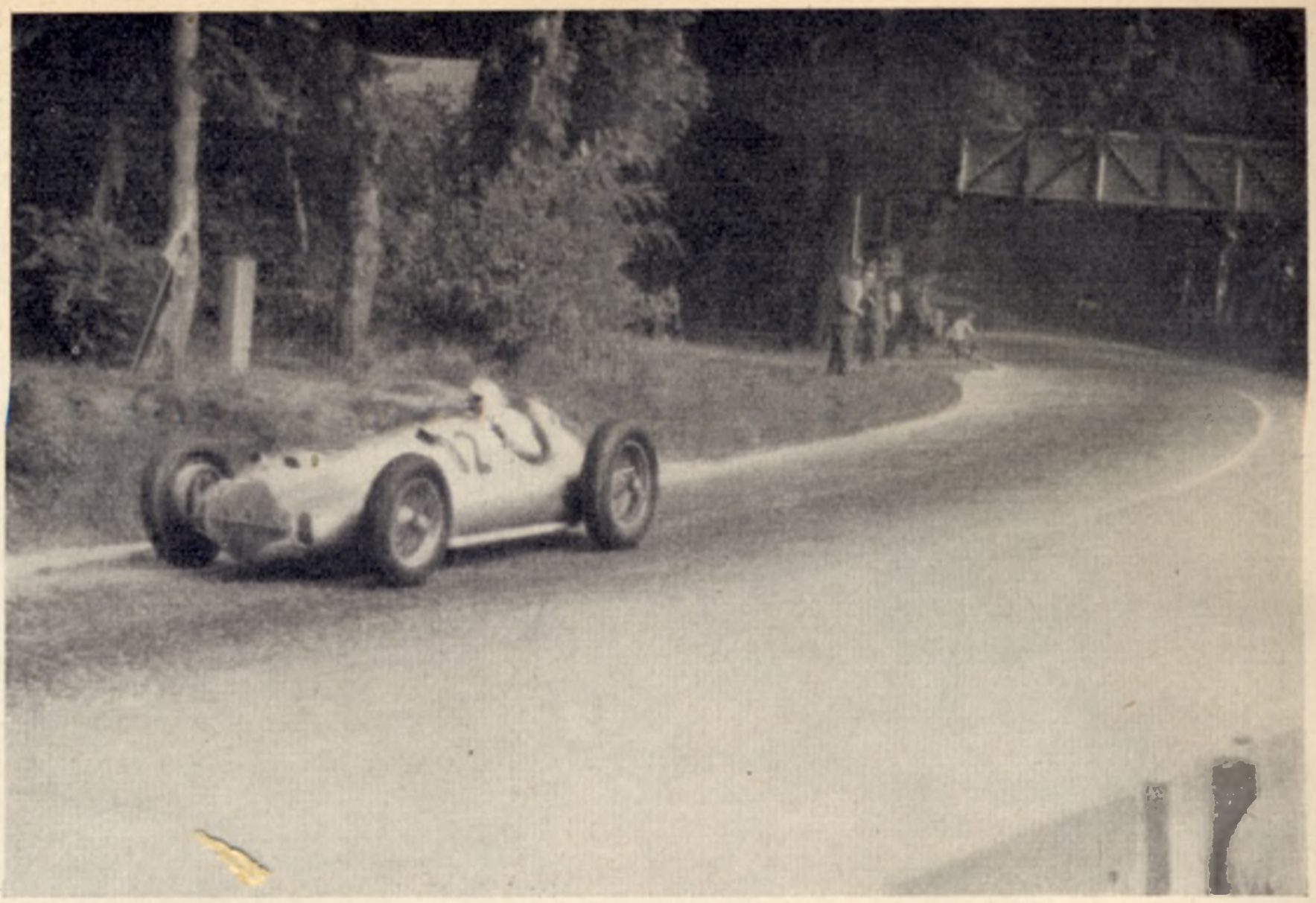
.....houdt U steeds rechts

(42)

met den

nieuwen band

Michelin Pilote



De winnaar Caracciola onderweg

De Groote Prijs van Zwitserland

Weer is de reeks overwinningen van Mercedes Benz met één vermeerderd, in den Grooten Prijs van Zwitserland wist Mercedes op de eerste drie plaatsen beslag te leggen.

Het dient echter vermeld te worden, dat zoowel Auto Union als de Alfa's een stuk sneller zijn geworden. Deze wagens zijn nu in staat — zooals we ook hier in Bern gezien hebben — ronden lang het tempo der Mercedes wagens bij te houden, wat op zich zelf reeds een prestatie is. En ook Maserati heeft in de afgeloopen weken in Italië fenomenale snelheden ontwikkeld.

De trainingstijden hier in Bern deden dan ook geenszins deze nieuwe Mercedesoverwinning vermoeden. De snelste rijder was onaanvechtbaar Seaman, de overwinnaar van den Nürburg Ring en sindsdien niet meer „ingezet". Hij maakte een ronde van 2 min. 38.8 (165 km/uur), waarmede hij 4 seconden sneller bleef dan de daaropvolgende rijder. We moeten echter niet vergeten, dat Seaman drie achtereenvolgende jaren den Grooten Prijs van Bern — die ieder jaar aan den G. P. van Zwitserland voorafgaat — gewonnen heeft en dit circuit nu zoo langzamerhand wel „door heeft". Na Seaman komen binnen een marge van 3 seconden Stuck, Müller, Caracciola, Lang, von Brauchitsch, Nuvolari en ook de Alfarijders Farina en Wimille, welke laatste van Bugatti naar Alfa is overgezwaaid. Dat deze beide Alfa Romeo's op dit snelle circuit het tempo der Duitschers bij konden houden, wekte oprechte ver- en nog meer bewondering. Helaas waren de Maserati's niet van de partij, daar deze van plan zijn den 11den September den G. P. van Italië nu bij uitzondering eens geheel uit te rijden (dus zonder kapot te gaan) en zich daarvoor thans terdege aan het voorbereiden zijn.

Pluvius goot het water met emmers naar beneden, toen het zware geschut aan den start verscheen, zoodat 50 ronden van totaal 364 km „zwemmen" in het verschiet lagen. Na de eerste ronde kwam Seaman het eerste door, „op de wielen gevolgd" door de Auto Union van Stuck. Hierachter weer een Mercedes, n.l. die van Caracciola, weer gevolgd door een Auto Union van Müller. Hierna volgde zoowaar de Alfa Romeo van Farina. Deze stand bleef enkele ronden ongewijzigd, waarna Stuck iets afzakte, zoodat na 6 ronden de twee Mercedessen wild achtervolgd werden door niet minder dan 3 Auto Unions en een Alfa Romeo, waar achter weer von Brauchitsch aan het jagen was. Nuvolari had zijn dag niet en sukkelde met Lang in de achterhoede wat rond, welke laatste rijder iets tegen zijn oog gekregen heeft en zich door Bäumer liet aflossen. Stuck is ondertusschen nergens meer te bekennen, zoodat alleen Kautz en Müller nog achter de Mercedessen van Caracciola en Seaman aanjagen, welke laatste inmiddels door Caracciola is gepasseerd. Kautz krijgt echter

---

(*Slot van pag. 2049*).

En àls een bepaalde kruising werkelijk voor beveiliging met signalen in aanmerking komt, dan moet als gebiedende eisch gesteld worden, dat men drempels toepast. Automatische, starre signaal-systemen zijn op wegen zonder vrijwel permanent zeer druk verkeer volstrekt uit den booze. In de groote steden begrijpen de verkeersleiders dit over het algemeen Amsterdam dient in dit verband met eere te worden genoemd.

Maar voordat deze opvatting in ons land gemeengoed zal zijn geworden, zullen de weggebruikers nog wel menig uurtje moeten wachten op landelijke kruisingen, waar het roode lichtsignaal tot stoppen aanmaant, hoewel er in geen velden of wegen ander verkeer te zien is!

H. J. P.

moeilijkheden met zijn carburator en komt met een hevig hikkenden motor langs. Een paar pit stops helpen hem niet en het aantal Auto Unions is met één verminderd. Dit verhindert Müller niet om zijn mooie derde plaats te behouden en in de 20ste ronde ligt hij nog steeds 20 seconden achter no. 1: Caracciola.

Dan neemt het tanken een aanvang, waardoor de stand onderling steeds wisselt. Is deze „tanksituatie" een weinig opgeklaard, dan liggen de drie Mercedeswagens broederlijk achter elkaar, Müller vierde, Farina vijfde. Daarachter Taruffi, die met zijn 8 cylinder Alfa Romeo een schitterenden wedstrijd rijdt, terwijl aan den horizon Stuck enorm op komt zetten. Zoo is de stand na de 35ste ronde. Inderdaad wordt Stuck enorm snel en weet Taruffi en Farina nog te passeeren, terwijl Müller eenige minuten voor het einde nog kans ziet een tuimeling te maken, waardoor de Auto Union A.G. wederom een renwagen minder telt. Müller zelf mankeerde echter niets.

De uitslag luidde:

1. Caracciola, Mercedes-Benz, 2 u. 32 m 07.8 s.
2. Seaman, Mercedes-Benz, 2 u 32 m 33.8 s.
3. von Brauchitsch, Mercedes-Benz, 2 u 32 m 11.6 s, 49 ronden.
4. Stuck, Auto Union, 2 u 34 m 12.5 s, 48 ronden.
5. Dr. Farina, Alfa Romeo, 2 u 34 m 34.8 s, 48 ronden.
6. Taruffi, Alfa Romeo, 2 u 32 m 59.8 s, 47 ronden.

De A.N.V.V. krijgt f 31.800 meer subsidie

Bij het ter perse gaan van onze bladen, bereikte ons het bericht, dat de Regeering voorgesteld heeft aan de A.N.V.V. f 31.800 meer subsidie te verleenen.

Zooals men weet, lijdt de propaganda, welke de A.N.V.V. maakt, steeds door een tekort aan geldmiddelen en het is dan ook te hopen, dat de Staten-Generaal algemeen met dit voorstel zullen instemmen.

De G. P. van Zwitserland wordt ieder jaar voorafgegaan door den wedstrijd om den G. P. van Bern. Deze race staat slechts open voor renwagens van maximaal 1½ liter inhoud en werd dit jaar verreden in 2 Vorläufe van 14 ronden (102 km) en een Endlauf over 21 ronden.

Deze 1½ liter klasse gaat meestal tusschen Maserati en E.R.A. Thans is er evenwel een nieuwe 1½ liter bijgekomen, n.l. een nieuwe 8 cylinder Alfa Romeo, die echter om technische redenen niet aan den start verscheen!

Het duel Maserati—E.R.A. was er daarom niet minder fel om. In den eersten voorwedstrijd was de Maserati van Pietsch de snelste, nadat Villoresi de zijne via enkele recordronden het stilzwijgen had opgelegd.

In den tweeden Vorlauf waren het echter de E.R.A.'s van Mays en Lord Howe, die op overtuigende wijze zegevierden, zoodat de beslissingswedstrijd met spanning tegemoet gezien werd.

Onze landgenoot Herkuleyns op M.G. wist zich in den eersten Vorlauf zevende te klasseeren, waarmede hij in den eindstrijd geplaatst werd.

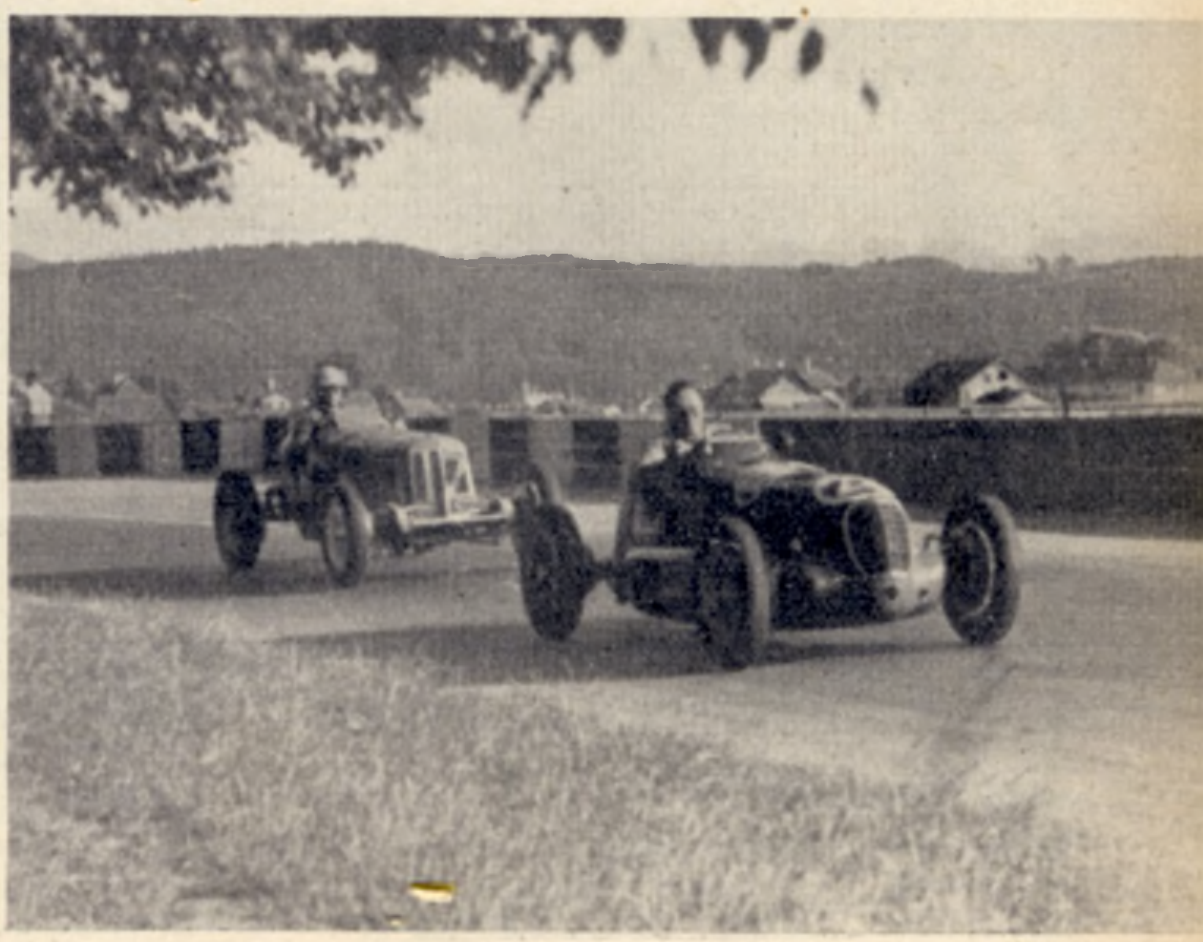
De eindstrijd had een sensationeel verloop. De strijd ging eerst tusschen de E.R.A. van Raymond Mays en de Maserati van Pietsch, waarbij de laatste het met zijn compressor aan den stok kreeg en moest opgeven. Mays bleek echter ook te veel van zijn motor gevergd te hebben, zoodat ook deze den geest gaf (de motor dan altijd nog). Daarna werd er fel gestreden tusschen de E.R.A. van Howe en de Maserati van den Zwitser Hug, welke laatste tenslotte den eerepalm wegdroeg. De M.G. van onzen landgenoot bleek in snelheid niet tegen zijn snelle concurrenten opgewassen te zijn en werd tiende.

De uitslag luidde:

1. Hug, Maserati, 1 u 10 m 00,5 s (= 131,024 km/u.).
2. Bianco, Maserati, 1 u 11 m 40.8 s, 21 ronden.
3. Wakefield, E.R.A., 1 u 11 m 41.8 s 21 ronden.
4. Lord Howe, E.R.A., 1 u 12 m 00.8 s 21 ronden.

Een oogenblik voor den start in de Groote klasse

Om den Grooten Prijs van Bern: Duel Bianco op Maserati en Wakefield op ERA



LUIK—ROME—LUIK

De Nederlandsche ploeg Barendregt—Gatsonides wint den tweeden prijs met een Ford V-8

Luik—Rome—Luik, voor de 18de maal verreden, is dit jaar een ongekend succes geworden.... behalve voor den persdienst van de Motor Union de Liège, die ons volledig in den steek heeft gelaten. Jammer, vooral wat de berichtgeving aan de groote pers betreft, hadden de rijders, die ca. 90 uren achtereen met een gemiddelde van 50 km/h over tallooze moeilijke circuits, met onverzettelijken wil door een groot deel van Europa snelden, beter verdiend.

Het is inderdaad weer een rit geworden, waarbij geen afzonderlijke klasseeringsproeven noodig bleken. De tijdcontrôles over betrekkelijk korte afstanden, bleken in verband met het gekozen parcours voldoende om geen enkelen rijder zonder strafpunten te doen eindigen!

Woensdagavond 17 Augustus werden de rijders definitief in Spa gestart en vonden op hun weg naar Rome en terug 47 contrôles, waarvan 6 stuks alleen als nummercontrôles en de rest tevens als tijdcontrôles dienst deden, zoodat gemiddeld op de meeste deelen van den wedstrijd ca. iedere 100 km kans bestond om strafpunten op te loopen.

Reeds direct na 't verlaten van 't Belgische grondgebied hadden kwaadwilligen in Noord-Frankrijk getracht den rijders kunstmatig strafpunten te bezorgen door speciaal geprepareerde spijkers op den weg te strooien. Misschien is 't juister te spreken van „planten": men had n.l. de spijkers zorgvuldig in stukjes buitenband bevestigd, zoodat ze rechtop bleven staan en verschillenden werkelijk lekke voorbanden kregen! Enkelen zijn hierdoor uitgevallen, aangezien het reglement voorschreef, dat alleen de rijders zelf reparaties mochten verrichten en de tijdspeling niet van dien aard was, dat men bandenreparaties „en gros" kon verrichten! Van de 51 starters passeerden er slechts 49 Nancy en ook Barendregt en Gatsonides kregen hier één lekken band, die hun gelukkig geen strafpunten bezorgde.

Vóór de contrôle Val d'Isère heeft de ploeg Baronesse

v. Tuyl van Serooskerke—Voetelink (M.G.) moeten opgeven, evenals graaf v. Orsich—Sauerwein (B.M.W.) en de Branay (M.G.).

Het zou trouwens te ver voeren alle wederwaardigheden der resteerende 45 rijders te volgen, want langzamerhand begonnen ook de strafpunten los te komen (10 stuks per minuut vertraging).

Intusschen bleven velen strafpuntloos op den langen weg door Frankrijk over Turijn en Pisa naar Rome, en langs de Adriatische zee terug tot aan 't Dolomieten-par-

Links: Barendregt en Gatsonides voor hun glorieuze Ford V-8, na aankomst te Luik. — Rechts: De Koning der Belgen verwelkomt, na afloop van den rit, de deelnemers; v. l. n. r. Barendregt—Gatsonides, (die tweede werden) — Trasenster (dien de Koning juist de hand schudt) en Breyre, (1e prijswinnaars)

cours, waar men van Bolzano uit een lus had geprojecteerd over Gomagoi—Bormio—Ponte di Legno terug naar Bolzano, welke lus velen fataal werd. Hier liepen de winnaars met hun 9 jaar oude 3-liter Bugatti 40 strafpunten op en Barendregt—Gatsonides 100.... 'n bruggetje, daarachter een niet te voorziene bocht met lossen basaltslag, 'n slip tegen 'n paaltje, een verbogen achterspatbord en lekken achterband, waarop nog 2 km moest worden doorgereden tot de volgende contrôle (Ponte di Legno) en de 10 minuten vertraging waren aanwezig!

Vandaar zitten de twee Nederlanders met hun Ford op de 4e plaats. Trasenster—Breyre deelen het genot van 40 strafpunten met de ploeg Kramer—Munzert op D.K.W. terwijl v. Hanstein—Bund op Hanomag met 80 strafpunten de derde plaats bezetten.

Hoe alles verder is geloopen hebben we helaas niet precies kunnen ontwarren (vanwege de afwezige persberichten!), maar 't geheele verdere parcours door de Dolomieten, over den Gross-Glockner, en door Duitschland, hebben de rest gedaan. Zeker is, dat Barendregt en Gatsonides eerst bij Visé hoorden, dat ze de tweede plaats bezetten en 't toen, omdat Brussel en Namen de laatste tijdcontrôles waren, 't heele laatste traject „héél voorzichtig" hebben gereden; er werd niet meer „gescheurd" zooals Gatsonides ons verzekerde!

En zoo kwam 't einde met de welverdiende zege van Trasenster—Breyre op hun oude, trouwe Bugatti 3 liter toerwagen (géén ren- of sportmodel en *zonder* compressor) en de ook normale Ford V-8 1937 twoseater van Barendregt en Gatsonides als tweede.

Een gebaar, dat niet weinig gewaardeerd werd, was zonder twijfel het feit, dat de Belgische Koning de deelnemers persoonlijk aan het eindpunt is komen begroeten en op de hem eigen sympathieke wijze van zijn belangstelling voor dezen sportieven internationalen rit deed blijken.

Aan internationale deelname heeft 't trouwens niet ontbroken! Er hadden oorspronkelijk 26 Belgen, 31 Franschen, 36 Duitschers, 8 Nederlanders, 6 Italianen, 2 Engelschen, 1 Griek, 1 Rus en 1 Portugees ingeschreven! En deze heeren reden zegge 21 verschillende automerken.

Als derde werd de ploeg Wessely—Juszczynski op Steyr met 130 strafpunten en als 4de Massa—Brunetto op Lancia met 150 strafpunten geklasseerd, terwijl als 5de met 210 strafpunten von Hanstein—Bund met Hanomag aankwam en als 6de Rohricht—Lobering eveneens met Hanomag.

Verder luidde het algemeene klassement:

7. Real—Perraud (Simca-Huit = Fransche Fiat Balilla); 8. Tragner—Fritsching (Auto Union?); 9. Haeberle—Glockler (Hanomag); 10. Odendahl—Vorster (Opel); 11. v. d. Meulen—Daniëls (Opel) enz.

De laatste Nederlandsche ploeg heeft dus ook nog op eervolle wijze het eindpunt bereikt.

Behalve de algemeene rangschikking bestond er een afzonderlijke klasseering voor de 1,5 liter klasse, die gewonnen werd door het team Massa—Brunetto (Lancia); 2. v. Hanstein—Bund (Hanomag); 3. Rohricht—Lobering (Hanomag); 4. Real—Perraud (Fiat); 5. Odendahl—Vorster (Opel); 6 v. d. Meulen—Daniëls (Opel); 7. Weidauer—Wenzel (D.K.W.).

De Hanomag-fabriek kan op de door haar équipes bereikte resultaten met recht trotsch zijn en het spreekt haast vanzelf, dat ook de Nederlandsche Fordfabriek feest vierde ter eere van het behaalde succes van Barendregt en Gatsonides. Dinsdagmiddag werden hun in de Ned. Fordfabriek kransen en een lunch aangeboden waaraan ook de pers was uitgenoodigd. Natuurlijk hebben we ze geïnterviewd, maar we zijn ook gerustgesteld vertrokken: het rijtijdenbesluit hebben ze in wezen *niet* overtreden en mogen we de heeren gelooven, dan hebben ze veel meer geslapen dan ze gewoonlijk doen, vermits de eene sliep als de ander reed en ze dus omtrent 12 uur slaap per etmaal genoten! Rekent u 't zelf maar na!

Overigens best bevallen en 't volgend jaar gaan ze wéér! En zoo zullen er zonder twijfel 't volgend jaar nog wel heel wat meer deelnemers aan Luik—Rome—Luik zijn.

N.

Barendregt en Gatsonides aan den ingang der Nederlandsche Ford Automobielfabriek verwelkomd en bekranst. De linkertreeplank en het achterspatbord toonen nog het souvenir van het strafpunten veroorzakende ongeval!

PACKARD

PACKARD-SIX
TOURING SEDAN
met koffer f 3750.-

De serieuze constructie en de precieuze fabricatie hebben den 6 cylinder Packard motor tot een der meest geruischlooze, krachtigste en fijnste motoren gemaakt, die er op het oogenblik geleverd worden. Ondanks zijn veel grooteren cylinder-inhoud en krachtsontwikkeling hebben nauwkeurige onderzoekingen aangetoond, dat deze 6 cyl. Packard motor in vergelijk met andere merken in zijn prijsklasse en zelfs met kleinere wagens, een lager olie- en benzineverbruik heeft. De lage aanschaffingsprijs en de minieme onderhoudskosten maken het U thans mogelijk, Uw wensch, om óók een Packard rijder te worden, te vervullen. Vraagt eens toezending van den prachtigen Packard catalogus.

PACKARD-SIX
CONVERTIBLE COUPÉ
2-4 pers. f 3875.-

EMAR

N.V. H. ENGLEBERT's AUTOMOBIELHANDEL, DEN HAAG
HOOFDKANTOOR: THERESIASTRAAT 145 - SHOWROOM: BEZUIDENHOUT 71 - TEL. 772085, DEN HAAG
AMSTERDAM: WETERINGSCHANS 130-132, TEL. 34359-33158 - WERKPLAATSEN ROBIJNSTRAAT, TEL. 29876

COMFORTABEL

Er bestaat geen merk, dat U zoo'n perfecte combinatie van comfort en élégance biedt. Een Packard is gebouwd voor hen, die het allerbeste eischen, dat hun in een automobiel geboden kan worden. En dat Packard daarin geslaagd is, bewijzen de Packard 1938 modellen duidelijk. Wanneer U een automobiel wenscht, die comfortabel is, die nimmer veroudert, die een langen levensduur bezit en die bovendien goedkoop in onderhoud, zoowel als in aanschaffing is, gaat dan eens met een Packard rijden.

PACKARD-TWELVE
PACKARD-SUPER EIGHT
PACKARD-EIGHT
PACKARD-SIX

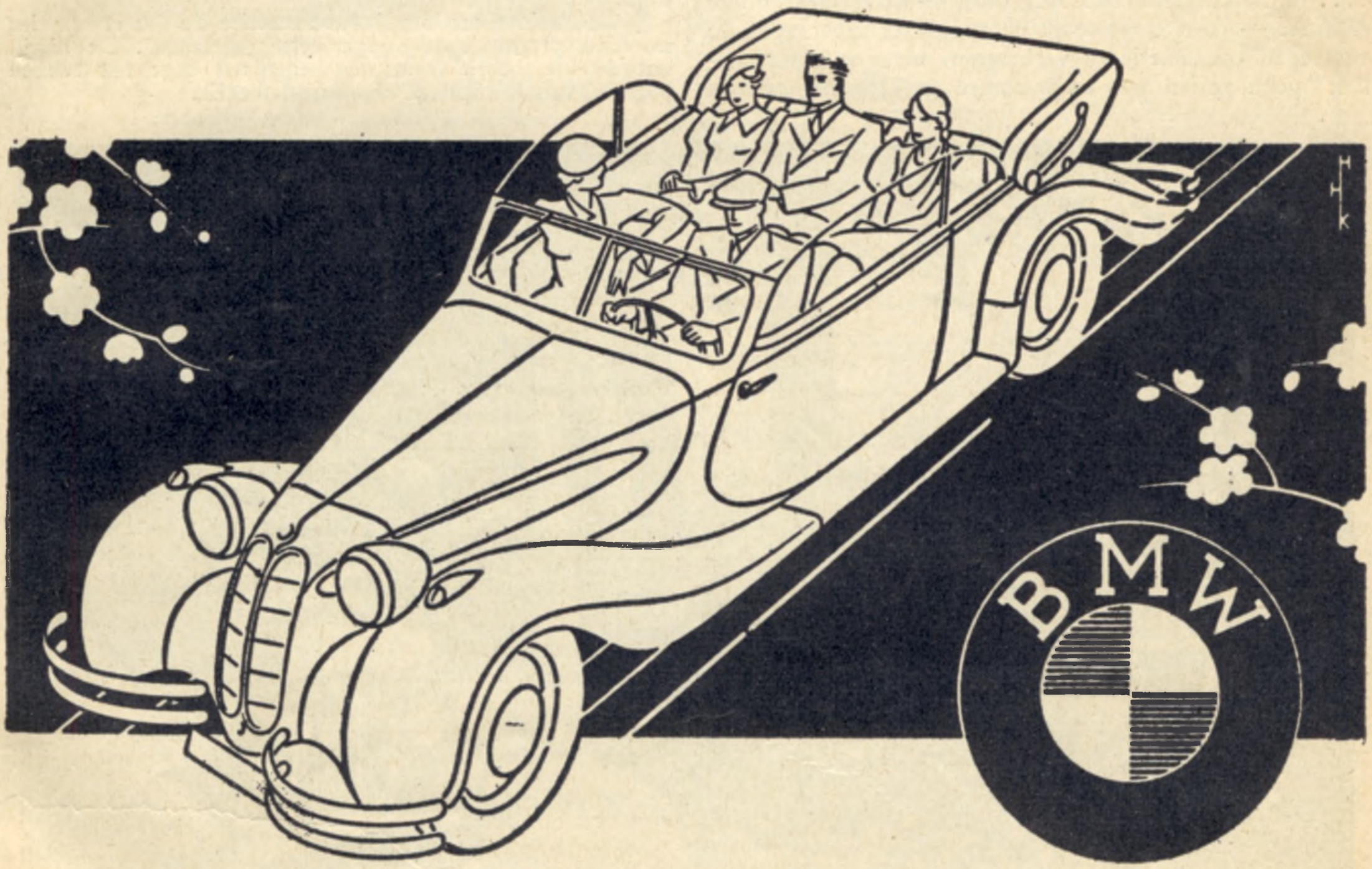
EMAR
215'38

N.V. H. ENGLEBERT's AUTOMOBIELHANDEL, DEN HAAG

HOOFDKANTOOR: THERESIASTRAAT 145 - SHOWROOM: BEZUIDENHOUT 71 - TEL. 772085, DEN HAAG
AMSTERDAM: WETERINGSCHANS 130-132, TEL. 34359-33158 - WERKPLAATSEN ROBIJNSTRAAT, TEL. 29876

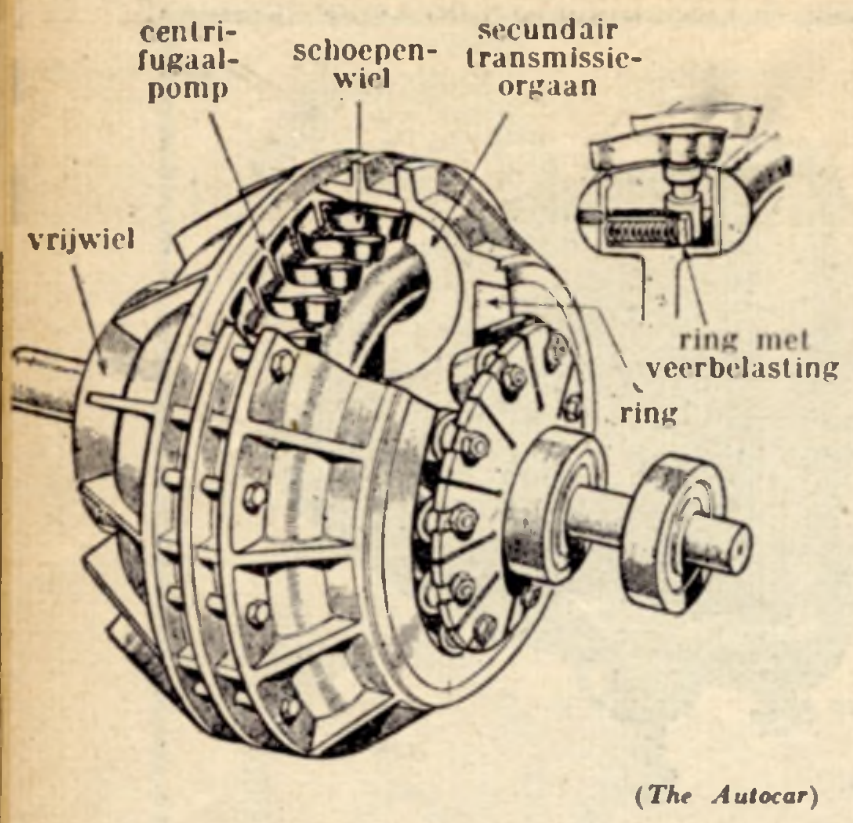
Ruimschoots vijf-persoons is de schitterende BMW Cabriolet

Voeg bij deze plaatsruimte de opmerkelijk gunstige wegligging van de wagen, de grote mate aan comfort en de op de voorgrond tredende kracht van de zuinige 6-cylinder motor met 38% klimvermogen en U zult begrijpen, dat U alleen reeds de vrijblijvende gelegenheid tot proefrijden bij ons of een onzer H.H. Agenten zich niet mag laten ontgaan.



N.V. HANDELMAATSCHAPPIJ R. S. STOKVIS & ZONEN

Agente voor Amsterdam, 't Gooi en Haarlem: N.V. Handelmij. „COBOR", Prinsengracht 542, Amsterdam, Telefoon 33861.
Agent voor Den Haag, Leiden, Delft en omgeving: G. J. v. d. WANSEM, v. Hoornbeekstraat 112—114, Den Haag, Telefoon 551058.
Agente voor de provincie Utrecht: N.V. Automobielhandel v/h GRUND & Co. — Maliebaan 71 — Utrecht — Telefoon 13177.
Agente voor de provincie Friesland: Firma HOOGEVEEN & TOORNSTRA, Wijbr. de Geeststraat 28, Leeuwarden, Telefoon 6165.
Agente voor Tilburg en gedeelte Noord-Brabant: Firma FRANS BOGAERS — Bredascheweg 7 — Tilburg — Telefoon 468.



(*The Autocar*)

Fig. 9. In de Dellread koppelomvormer heeft men het hydraulische systeem gecombineerd met een planetairen gangwissel

top van de rendementskromme de vloeistof uit den koppelomvormer weggezogen en in de koppeling gevoerd, zoodat verder een prise-directe met hoog rendement werd bereikt.

Daarmede zijn we echter nog niet aan het einde van alle oplossingen. Vickers-Coats heeft in 1930 volgens hetzelfde principe koppelomvormers geconstrueerd, die verstelbare schoepen in het reactieorgaan hadden. Deze verstelling geschiedde automatisch; natuurlijk om een hooger rendement te bereiken.

Dan hebben we nog den reeds vroeger beschreven Lysholm Smith-koppelomvormer, die ook al met een bijzonderen schoepenvorm werkte en waarvan eveneens een uitvoering met verstelbare schoepen bestond.

Waarschijnlijk is de eerste koppelomvormer in de praktijk gebracht door den Duitschen Rieseler, die gecombineerd was met een planetairen gangwissel, welke een extra groote transmissieverhouding en de achteruit leverde.

Tot slot werd in 1934 een zeer vernuftige combinatie van planetairen gangwissel met hydraulische koppeling gelanceerd door Dellread, waarin het secundaire orgaan van het hydraulische apparaat verbonden was met den buitenring van het planetaire systeem, terwijl het wiel met verstelbare schoepen verbonden was met het zonnewiel van dit systeem en de planeet-wielenring met de aangedreven as. U ziet, wanneer we aan het combineeren gaan, dan kunnen we alle mogelijke vernuftige dingen verzinnen!

En dan hebben we tot allerlaatste slot nog een De Lavaud hydraulische transmissie, die eveneens in combinatie met een planetairen gangwissel werd ontworpen, maar electromagnetisch werd bediend.

Van de nieuwe Salerni-uitvoering hebben we de vorige week reeds voldoelde verteld.

Aan het slot van het artikel in The Autocar wordt een recente lezing aangehaald van Harold Sinclair voor het Institution of Mechanical Engineers, waarin enkele dingen worden vermeld, die niet veel goeds beloven voor het rendement van de Salerni-koppeling. O.a. haalt Sinclair proeven aan, waardoor wordt aangetoond, dat de slipkromme bij toepassing van achterover gebogen pompschoepen voor een koppeling ongunstiger wordt dan voor radiale schoepen. Eveneens worden proefnemingen vermeld, waardoor aangetoond wordt, dat de door Salerni ook toegepaste doorsnedevariaties bij vroegere uitvoeringen een slechter rendement gaven.

Intusschen zouden we zonder nadere proefnemingen hieromtrent geen oordeel willen vellen, omdat én de schoepenvorm én de vorm der kanalen, die Salerni gebruikt te zeer afwijkend zijn van vroegere uitvoeringen. Hoe eerder dus rendementskrommen worden gepubliceerd, hoe eerder we kans hebben een behoorlijk gefundeerd oordeel te kunnen uitspreken!

NORMAN.

(*The Autocar*)

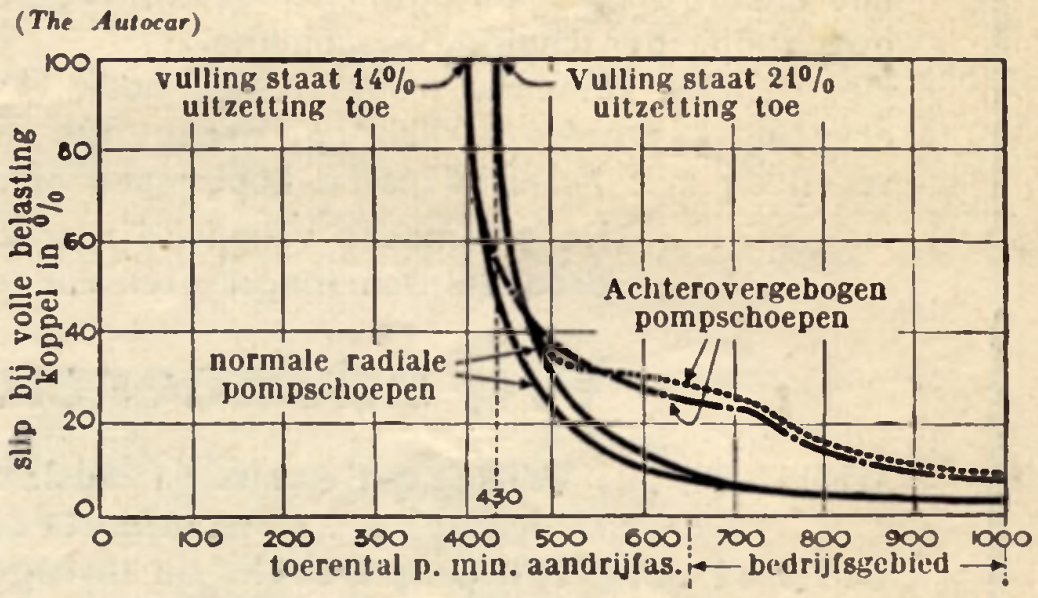


Fig. 10. Vergelijkende slipkrommen voor een „tractiekoppeling" met radiale pompschoepen en een koppeling met achterover gebogen pompschoepen van de gebruikelijke constructie. Een zuivere vergelijking met de Salerni-constructie geeft deze grafiek dus niet

„. . . verwachtingen ver overtroffen . . ."

Enthousiast zijn de gebruikers over het Toeristenabonnement van den A.N.W.B., waardoor zij voor 3 cent per K.M. kunnen vliegen op alle binnenlandsche lijnen van de K.L.M. (Vraagt uitvoerige inlichtingen aan de Bondsbureaux).

Zoo schrijft ons de Heer C. D. R., te Amsterdam o.m.: „Ik stelde mij van dit abonnement véél voor en verwachtte zelfs niet anders dan dat mijn vacantie "geweldig" zou zijn. Deze verwachtingen zijn echter vèr overtroffen en het is daarom, dat ik U dit schrijven doe toekomen. Weinig Nederlanders zullen in zoo korten tijd zooveel gezien hebben als ik, op de tochten met die prachtige machines".

Hieraan behoeven wij niets toe te voegen!

SALERNI'S NIEUWE VL

AUTOKAMPIOEN BRENGT ALS VAKBLAD VOLLEDIGE BIJ DEZE INTERESSANTE NI

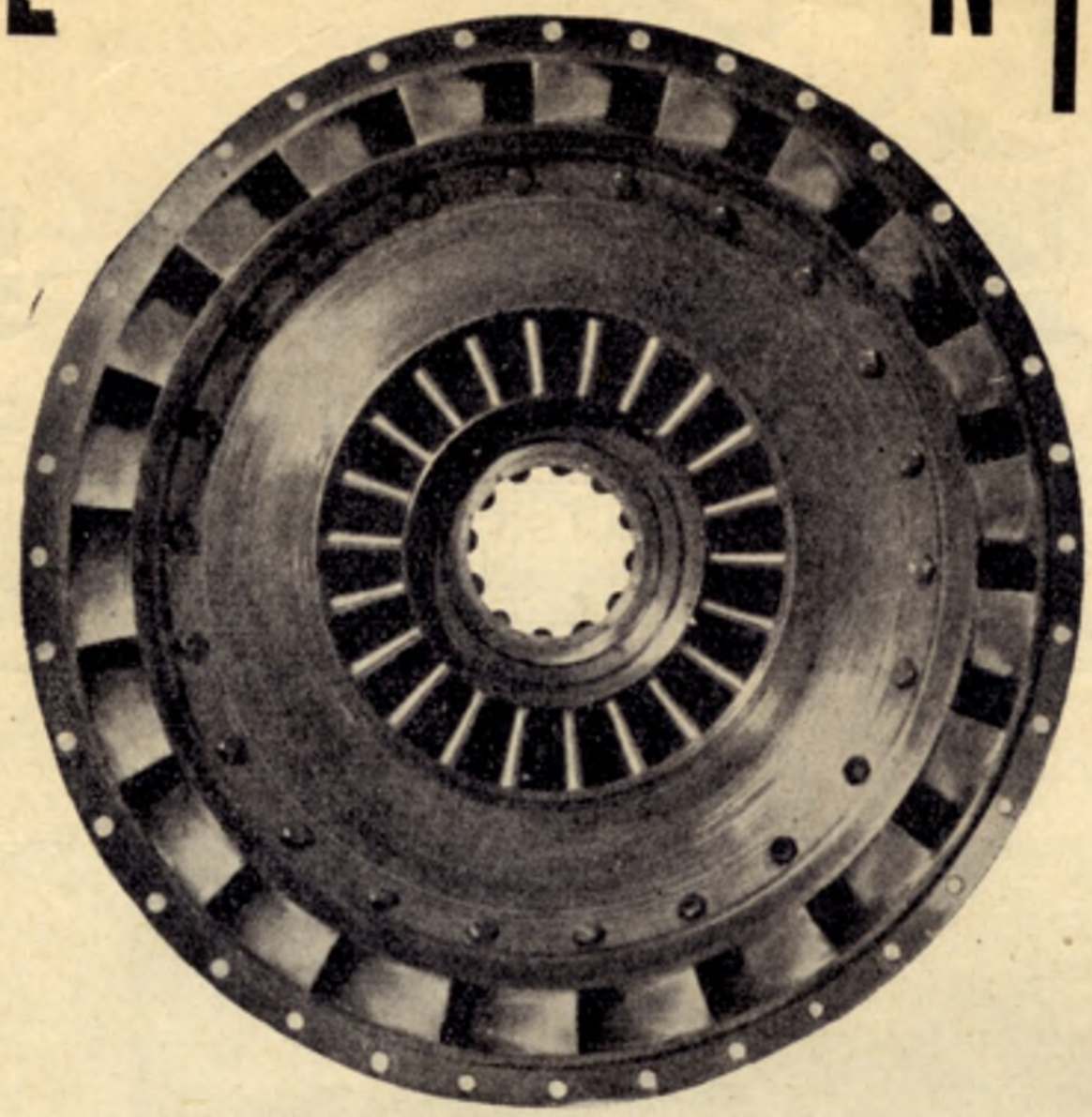
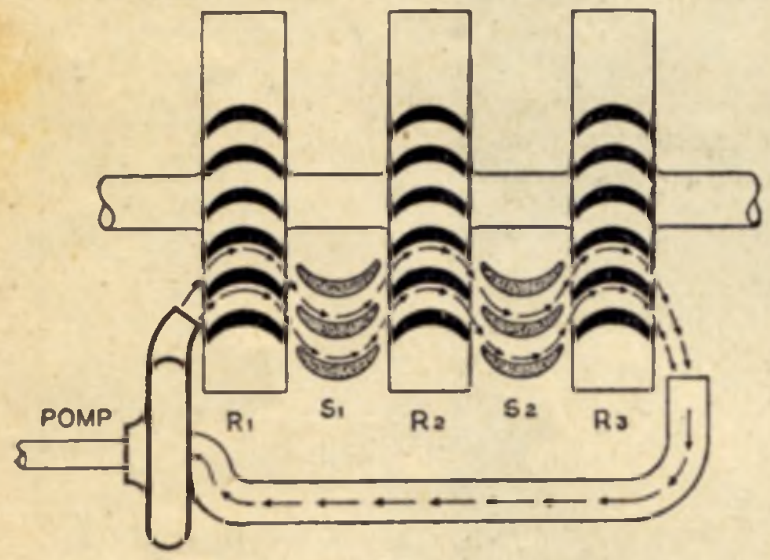


Fig. 1. Binnenaanzicht van het aandrijvingsorgaan, de centrifugaalpomp.
(*The Autocar*)

Het is niet te ontkennen, dat èn de automaticiteit èn het gebruik van vloeistoffen als medium voor koppelomvorming reeds lang een buitengewone attractie op heeren uitvinders hebben uitgeoefend. Het is echter ook bekend, dat er jaren lang is gewerkt vóór 't gelukt is vloeistofgangwissels te produceeren, die aan redelijke eischen van rendement voldeden en... velen zijn geroepen maar weinigen uitverkoren!



(*The Autocar*)

Fig. 3. Principeschema van de Lysholm Smith-gangwissel, bestaande uit centrifugaalpomp, reactie-orgaan met 2 vaste schoepenkransen S_1 en S_2 en vloeistofturbine met 3 roteerende schoepenkransen R_1, R_2 en R_3. Bij den Salernigangwissel kan het reactie-orgaan losgemaakt worden en dan kan het vrij roteeren, zoodat de gangwissel dan als koppeling werkt. In de verdere figuren is de Salerni-gangwissel eenvoudigheidshalve met enkelvoudig turbinewiel en reactie-orgaan weergegeven, hij wordt echter ook met 2 trappen gemaakt.

De vorige week werd de Nederlandsche pers opgeschrikt door een bericht, dat Prof. S. C. Lea voor een vergadering van de Britsh Association for the Advancement of Science te Cambridge een lezing had gehouden over een automatischen hydraulischen gangwissel, waaraan alle mogelijke fantastische beschouwingen werden vastgeknoopt. Hier en daar waren zelfs uitingen als „De gangwissel verdwijnt?" etc. te vinden!

Tot heden heeft de Autokampioen altijd het standpunt gehuldigd, van deze overigens zeer nuttige toestellen slechts uitgebreid melding te maken, wanneer de zekerheid bestond, dat zij inderdaad behoorlijk werkten en zij tevens in de praktijk hadden bewezen aan redelijke eischen te voldoen.

De gegevens, die wij thans omtrent den Salernigangwissel hebben ontvangen, geven, voorzichtig gesproken, zeer zeker den indruk, dat we hier met een behoorlijk beproefde constructie te doen hebben, die, al is het hoofdprincipe bekend, toch eenige uitvoeringsbijzonderheden bevat, die een niet onbelangrijke verbetering in de werking van vloeistofgangwissels kunnen beteekenen.

We herinneren onze lezers in dit verband aan de uitgebreide beschrijving van den Lysholm Smith vloeistofgangwissel, die in ons eerste R.A.I.-nummer van dit jaar (22 Januari l.l.) verscheen. We hebben in het artikel over dezen gangwissel indertijd het principe van dit type vloeistofgangwissels uitgebreid uiteengezet en konden in dit geval door grafieken, die ons welwillend ter beschikking werden gesteld, ook de werking tot in de kleinste détails nagaan. Een hydraulische gangwissel is even goed een „koppelomvormer" als iedere huis - tuin - of - keuken - mechanische - gangwissel. Hij doet niets anders en het eenige verschil is, dat hij binnen zekere grenzen continu werkt, d.w.z. een variabele transmissieverhouding kan leveren, hetgeen overigens in een groot gedeelte van het transmissiegebied zijn rendement niet ten goede komt.

Misschien is het nuttig het principeschema, dat wij destijds in ons R.A.I.-nummer gaven, nogmaals te herplaatsen. Al geeft dit natuurlijk niet de Salerni-constructie precies weer, het principe is hetzelfde en kàn voor dit type ook niet anders zijn. Salerni's gangwissel wijkt af in de détailconstructie van zijn pomp, zijn vloeistofturbine en zijn reactieschoepen, maar vertoont buitendien een zeer belangrijke verschil in het gebruik van het reactielid, dat vast kan worden gezet of vrij kan roteeren. In het laatste geval is het reactielid natuurlijk geen reactieorgaan meer en wordt de geheele gangwissel automatisch getransformeerd in een hydraulische koppeling, die behoudens de noodzakelijke slip uitsluitend een prise-directe kan leveren.

Ook deze koppelingen kennen we,

LOEISTOF GANGWISSEL

T ALS EERSTE NEDERLANDSCHE
E BIJZONDERHEDEN OVER
E NIEUWE CONSTRUCTIE

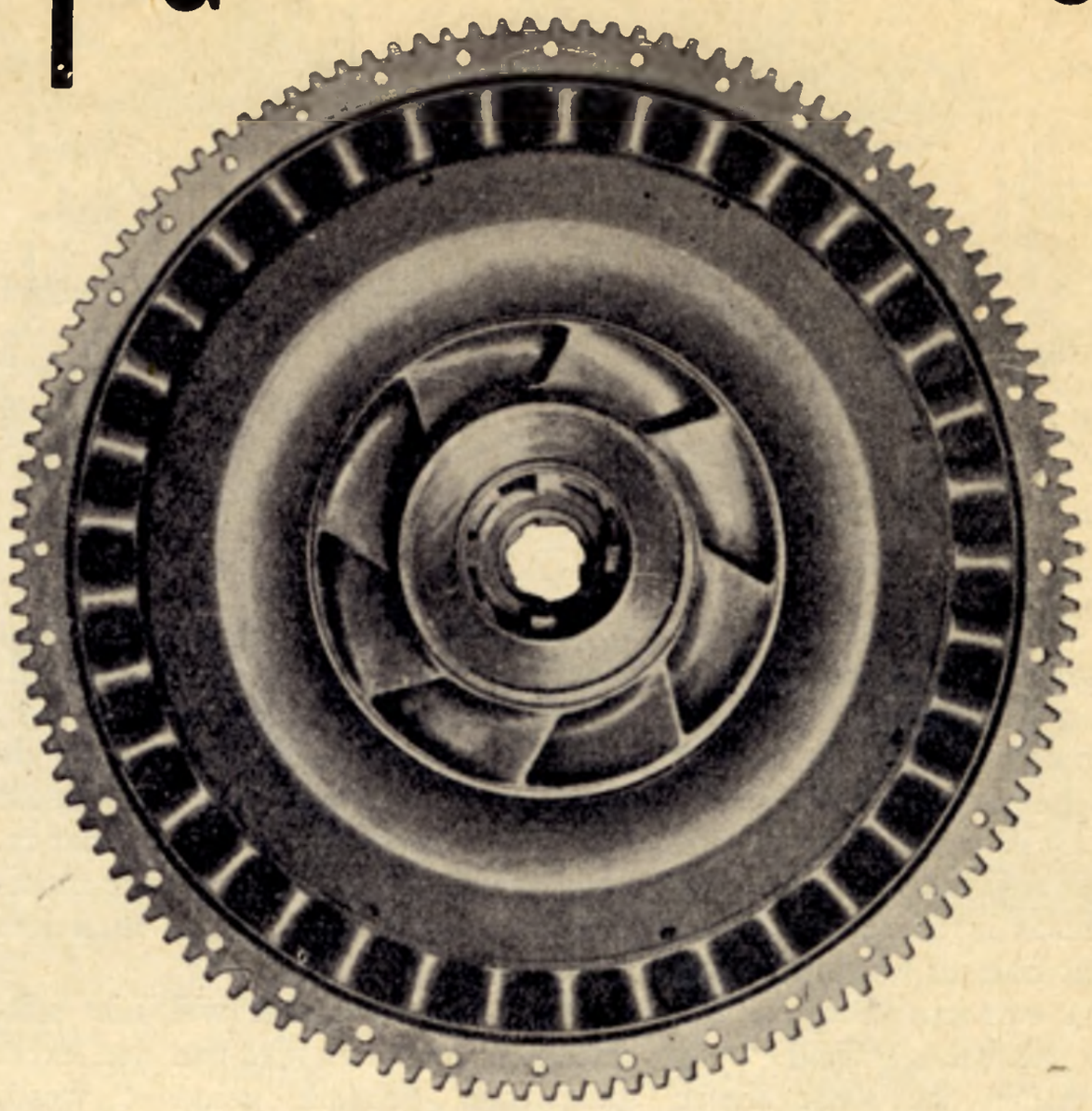


Fig. 2. Binnenaanzicht van het turbinewiel en het reactie-orgaan, dat zich in 't midden bevindt. De schoepen en pallen zijn zichtbaar

(The Autocar)

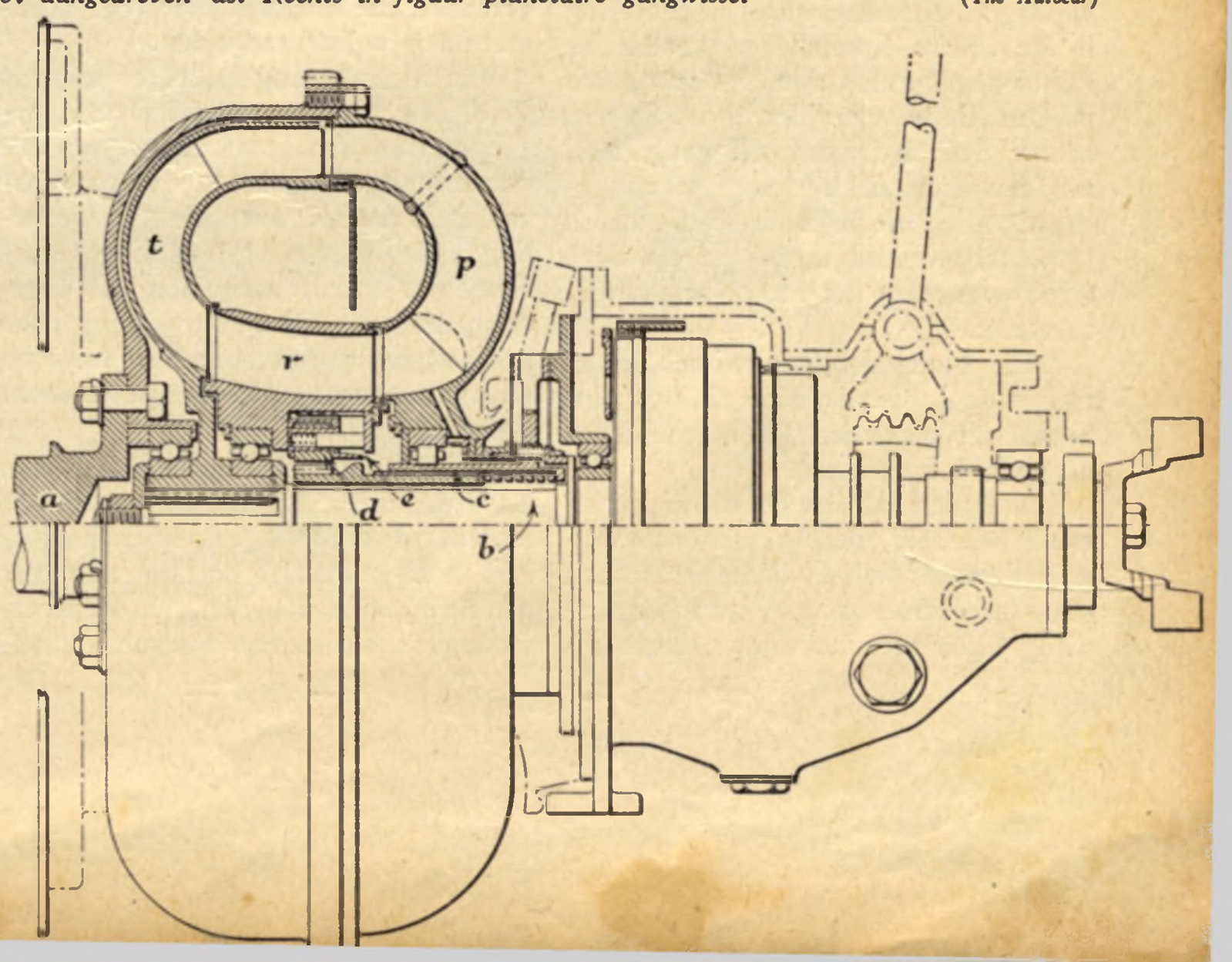
zij het dan niet als onderdeel van een vloeistof-koppelomvormer. In principe werkt het toestel dan niet anders dan de bekende Daimler-vloeistofkoppeling, die reeds jaren wordt toegepast. Of het rendement in dezen toestand bij Salerni's constructie even goed is als bij de Daimler-koppeling, is voorloopig nog niet bekend. En in 't algemeen betreuren we het, dat Prof. Lea in zijn lezing niet meer gegevens omtrent het rendement en de verschillende karakteristieken van het toestel heeft vermeld, waardoor een betere beoordeeling mogelijk zou zijn geweest. Intusschen schijnt het in de practijk over een zeer langen beproevingsafstand (ca. 100.000 km) behoorlijk te hebben voldaan, zoodat het wel gewettigd is er wat dieper op in te gaan.

Het principeschema van den Lysholm-Smith gangwissel, dat we reproduceeren, vertoont 3 roteerende schoepenkransen van het turbinewiel en 2 vaste schoepenkransen van het reactieorgaan. Ofschoon de geïllustreerde uitvoering van den Salerni-gangwissel voor beide slechts 1 schoepenkrans vertoont, vermeldt Prof. Lea, dat voor gevallen, waarin een hoog aanloopkoppel gewenscht wordt, zooals bij de meeste normale auto's het geval is en in ieder geval voor trucks, ook de Salerni gangwissel met een 2-traps reactieorgaan wordt uitgevoerd, zoodat het principe-schema van Lysholm Smith dan volledig klopt. Men heeft in de Salerni-figuren alleen ter vereenvoudiging van de voorstelling de enkele uitvoering weergegeven.

Als volgende bijzonderheid van Salerni's constructie moet worden vermeld, dat de overgang van gangwissel op prise-directe-koppeling automatisch geschiedt, zoodra de druk op de reactieschoepen beneden een zeker bedrag daalt.

Men zal zich wellicht herinneren, dat Lysholm Smith voor overgang op de prise-directe een afzonderlijke dubbele frictiekoppeling gebruikte, die den hydraulischen gangwissel gelijktijdig uitschakelde. Het is niet te ontkennen, dat de oplossing van Salerni, indien zij goed werkt, eleganter is, maar ook hier is men er niet zonder afzonderlijke koppeling gekomen. Het vasthouden en loslaten van het reactie-orgaan geschiedt n.l. met een stel pallen, die op een of andere, nog niet verklaarde wijze loslaten, wanneer de druk op het reactielid beneden een zeker bedrag daalt. Salerni zal voor deze constructie ook wel iets bijzonders hebben gevonden, aangezien hij zich reeds ongeveer 9 jaar geleden in bijzondere klauwkoppelingen verdiept heeft. We heb-

Fig. 4. Algemeene opstelling van den Salerni-gangwissel. t: aangedreven turbinewiel. s: reactie-orgaan. p: aandrijvende centrifugaalpomp. a: as van motor. d: pallen. b: aangedreven as. Rechts in figuur planetaire gangwissel *(The Autocar)*



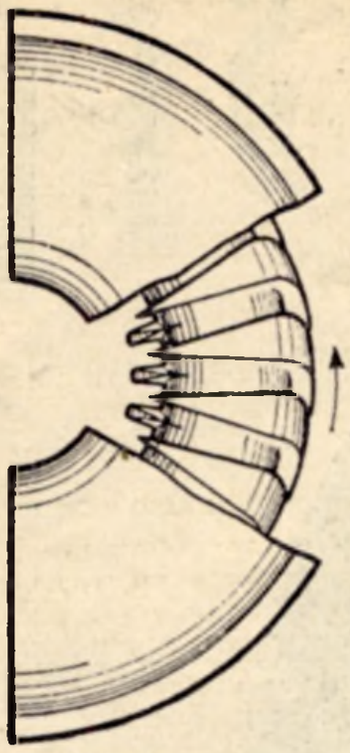


Fig. 5

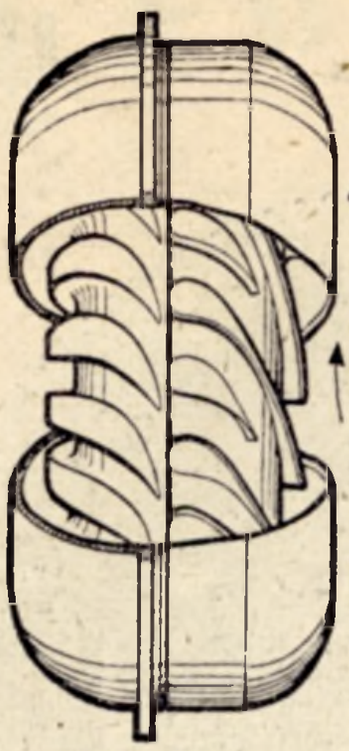


Fig. 6

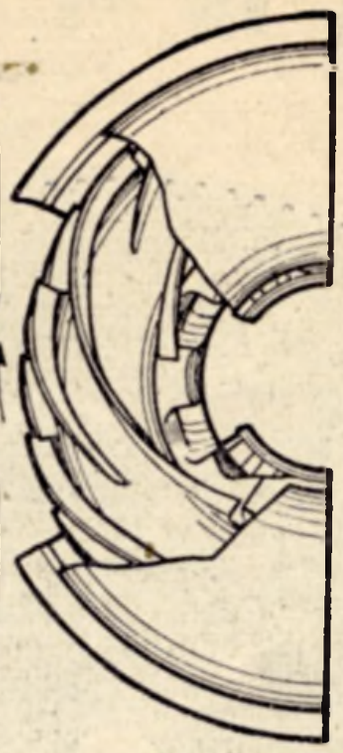


Fig. 7

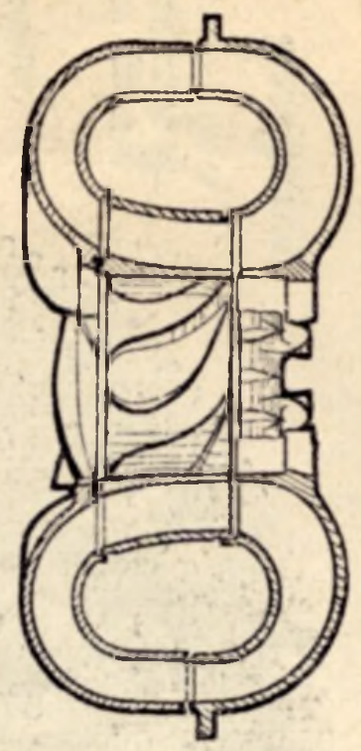


Fig. 8

Fig. 5. Zij-aanzicht v. de centrifugaalpomp.
Fig. 6. Aanzicht dwars op asrichting van de aansluiting tusschen centrifugaalpomp (links) en turbinewiel (rechts).
Fig. 7. Zij-aanzicht van turbineschoepen.
Fig. 8. Aanzicht dwars op asrichting van de schoepen van het reactie-orgaan.

ben reeds in de Motorkampioen van 12 April 1929 een mechanische Salerni-koppeling beschreven, die destijds geconstrueerd werd om tevens desgewenscht als vrijwiel te dienen. Uit de teekening is niet precies te zien, hoe de tegenwoordige constructie van de pallen is, maar ik zou mij kunnen voorstellen, dat Salerni hierbij op één of andere wijze van zijn vroegere uitvinding heeft gebruik gemaakt.

Overigens zullen we maar liever nadere details afwachten in plaats van ons aan min of meer speculatieve verklaringen te wagen.

Een derde verschil met Lysholm Smith's gangwissel is gelegen in het feit, dat bij de laatste een freewheel is ingebouwd, zoodat vermeden wordt, dat via den gangwissel de motor door den rijdenden wagen wordt aangedreven. M.a.w. de motor kan *niet* als rem worden gebruikt zoolang de vloeistofgangwissel is ingeschakeld.

Dit nu is bij de Salerni-constructie wèl mogelijk. Er is geen vrijloop-stand, zoodat de omgekeerde aandrijving even goed plaats heeft. Echter treedt bij 't loslaten van 't gaspedaal, zooals we zagen, automatisch overschakeling in de „prise-directe" op, zoodat de motor-remwerking dan niet zeer groot is. Om dit te vermijden heeft Salerni achter den hydraulischen gangwissel nog een planetairen gangwissel aangebracht, die mechanisch een zekere toerental-reductie levert en op deze wijze evenredig het motor-remkoppel versterkt.

Deze planetaire gangwissel levert tevens de achteruit, die ook Lysholm Smith als afzonderlijke mechanische gangwissel aanbracht.

Intusschen zal, hoewel dit niet erbij wordt vermeld, deze planetaire gangwissel zonder twijfel ook dienst kunnen doen als extra reductie, wanneer toevallig onder zeer moeilijke omstandigheden moet worden aangereden, wat zeker een voordeel is. Weliswaar zal dit waarschijnlijk zelden noodig zijn, want Prof. Lea vermeldt, dat op de Brooklands-proefhelling de wagen, die leeg circa 1450 kg woog en met ca. 1000 kg belast was zonder eenige moeilijkheid gestart werd, maar men kan nooit weten!

Prof. Lea vermeldt wel niet uitdrukkelijk, dat hier *niet* van den extra gangwissel gebruik gemaakt werd, maar we meenen dit uit 't verdere verhaal te moeten concludeeren.

Als een der voornaamste constructiebijzonderheden maakt Prof. Lea in 't bijzonder opmerkzaam op den bijzonderen schoepenvorm; zij zijn bij turbinewiel en reactieorgaan aan de zijde, waar de vloeistof intreedt, sterk afgerond, want volgens hem verhindert, dat de vloeistof bij groote snelheidsverschillen der verschillende deelen de schoepen met een sterken stoot treft. Zeker is dat voor verschillende omstandigheden de schoepenstand feitelijk niet gelijk mag zijn. Lysholm Smith heeft daarom ook een uitvoering met verstelbare schoepen gemaakt, die evenwel niet voor automobielen wordt toegepast.

Van meer belang is echter volgens Prof. Lea, de vorm der vloeistofdoorgangen tusschen de schoepen. Een der voornaamste oorzaken van vermogensverlies is n.l. het ontstaan van wervelingen in de vloeistofvorming gedurende het bedrijf, aangezien juist hierdoor de stoot bij den overgang naar het aangedreven turbinewiel ontstaat en dientengevolge de energieverliezen optreden.

De voornaamste verbetering van Salerni is nu allereerst gelegen in het feit, dat de centrifugaalpompschoepen zóó zijn gevormd, dat bij zeer ver uiteenliggende waarden van de vloeistofsnelheden iedere werveling zoo-veel mogelijk wordt vermeden.

Maar buitendien stond men vroeger altijd voor de moeilijkheid, dat de schoepenvorm van het aangedreven orgaan van een hydraulische koppeling (dus met een transmissieverhouding 1: 1) totaal anders moet zijn, dan wanneer het toestel als gangwissel met variabele transmissieverhouding moet dienst doen. Salerni meent nu een schoepenvorm te hebben gevonden, die voor beide omstandigheden goed voldoet, zonder tot verstelbare schoepen zijn toevlucht te moeten nemen. Hij heeft daarom ook een zeer ongebruikelijk profiel voor de schoepen van het reactieorgaan gekozen.

Alle schoepenvormen zijn zóó gekozen, dat de vloeistof in steeds nauwer wordende kanalen stroomt, waardoor wervelingen en instabiliteit van den vloeistofstroom worden voorkomen. Bij de turbineschoepen, die in de richting van buiten naar binnen worden doorstroomt, gaf dit geen moeilijkheden, omdat de doorsneden in axiale richting vanzelf kleiner worden.

Anders was het bij de centrifugaalpomp. Hier heeft men de axiale diepte der kanalen naar buiten toe verkleind, om het beoogde doel te bereiken. Buitendien zijn de pompschoepen eerst achterover gebogen vanaf een punt dat ongeveer op den grootsten diameter van het circuit ligt. Meer naar binnen toe zijn de schoepen radiaal opgesteld.

Verdere details blijken voldoende uit de figuren.

Salerni gelooft op deze wijze bereikt te hebben, dat in alle overgangsspleten tusschen de 3 hoofdorganen vloeistofwerveling, bij alle snelheidsomstandigheden, zooveel mogelijk wordt voorkomen, waardoor verliezen tot een minimum worden gereduceerd.

Wegens deze resultaten meent hij ook het toestel als rem te kunnen gebruiken zoolang het als koppeling werkt zonder daarbij een al te slecht rendement te krijgen, niettegenstaande dan natuurlijk slip in tegengestelde richting optreedt.

Indien dit alles juist is (en de voorloopige beproevingen doen de beste verwachtingen koesteren) dan heeft Salerni inderdaad zeer belangrijke

verbeteringen aan het probleem der hydraulische transmissie weten aan te brengen.

De proefwagen was een normale 1936 auto met een Engelsche rating van 21,6 fiscale pk, hetgeen ongeveer overeenkomt met 'n zuigerverplaatsing van 3,5 liter. De achterastransmissie bedroeg 4,1, maar de bandenmaat wordt niet vermeld.

Om eenig idee van het rendement te geven, vermeldt Prof. Lea, dat bij een proefrit over ca. 1225 km, die de steilste hellingen van Engeland en Schotland omvatte en met 'n gemiddelde van ruim 60 km/h werd volbracht het verbruik ca 1 l per 7,45 km bedroeg, terwijl de fabriek voor dezen wagen als normaal gemiddelde van 1 op 6,4 tot 1 op 7,1 aangeeft. Natuurlijk zegt dit nog niet veel zoolang niet met dezelfde carburatorafstelling en een normalen gangwissel denzelfden rit onder dezelfde omstandigheden herhaald wordt. We zullen dus goed doen ietwat meer exacte cijfers liever van den proefbank af te wachten, alvorens conclusies omtrent rendement etc. te trekken.

Niet te ontkennen is echter, dat deze cijfers er voorloopig niet slecht uitzien.

Tot slot vermeldt Prof. Lea, dat de fabricagekosten in 't groot vrij gunstig uitvallen, wanneer men een en ander vergelijkt met een normale koppeling en gangwissel en bij alle beproevingen bleek, dat geen abnormale temperatuurstijging van de vloeistof optrad, hetgeen inderdaad pleit voor een gunstig rendement.

Resumeerend kunnen we dus van den Salerni-gangwissel de volgende karakteristieken geven:

Normale opstelling van de meest gebruikelijke vloeistofgangwissels, n.l. bestaande uit een centrifugaalpomp, een reactie-orgaan en een vloeistofturbine met het kenmerk, dat het reactie-orgaan automatisch wordt losgekoppeld en de gangwissel dan als vloeistofkoppeling werkt.

De gangwissel staat toe den motor als rem te gebruiken en deze remwerking kan desgewenscht versterkt worden met behulp van een extra planetairen gangwissel, die tevens voor de achteruit dient.

Piero Salerni claimt voor zijn bijzonderen schoepenvorm een bijzonder gunstig rendement. Rendementskrommen etc. zijn echter nog niet ter beschikking.

NORMAN.

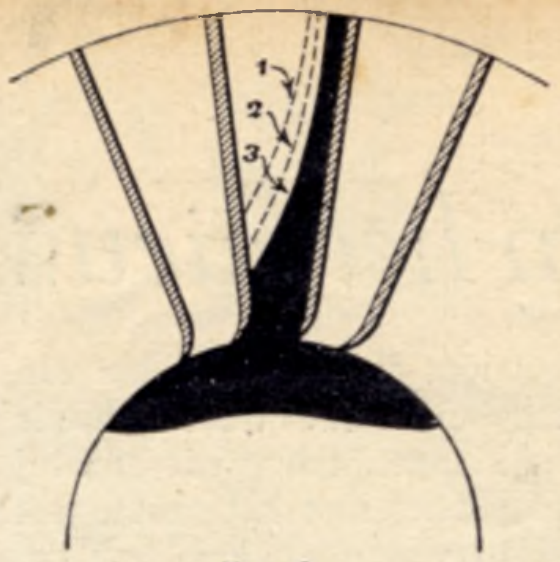


Fig. 9.

Fig. 10.

Fig. 9. Voorbeeld van instabiliteit van den vloeistofstroom, indien de kanalen zich bij een centrifugaalpomp met radiale schoepen naar buiten toe verwijden. De vloeistof stroomt alleen in het zwart geteekende gebied en vormt in het witte deel achter de linker schoep een dooden hoek. — Fig. 10. Zelfde beeld als fig. 9 voor een centrifugaalpomp met achterovergebogen schoepen

Fig. 11.

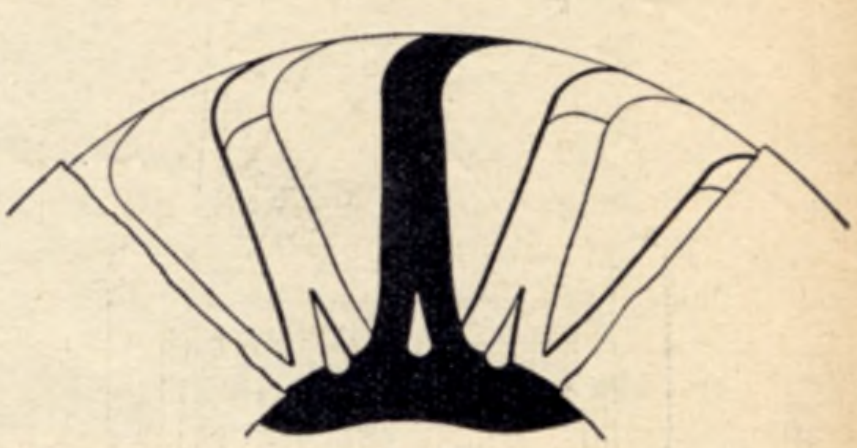


Fig. 12.

Fig. 11. Bij schoepen volgens Salerni is er geen doode hoek; de vloeistofstroom tusschen de schoepen (zwart) is geheel regelmatig. Het afgebeelde wiel is bedoeld voor radiale vloeistofafgifte, zooals voor waterafvoerpompen. — Fig. 12. Zelfde beeld als fig. 11, doch geconstrueerd voor axiale vloeistofuitlaat, zooals voor hydraulische koppelingen en gangwissels noodig is

Fig. 13.

Fig. 14.

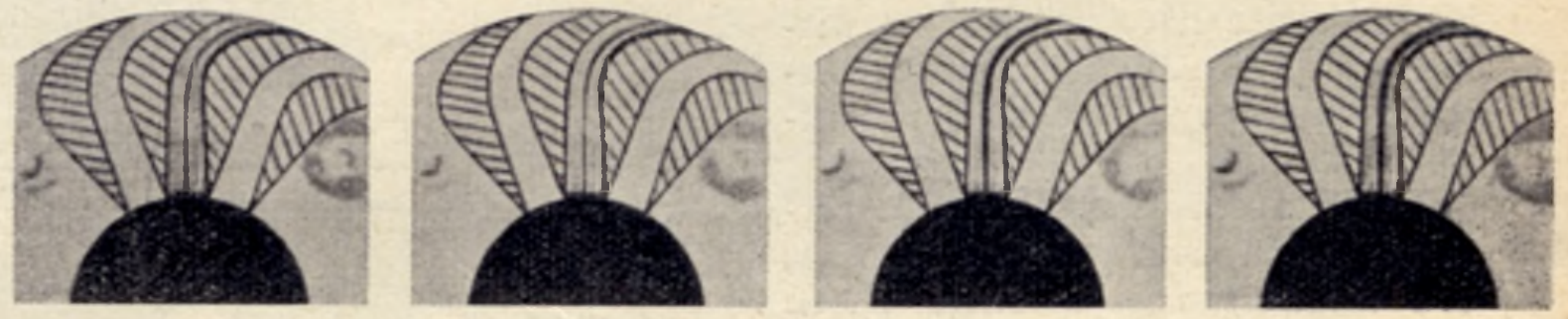
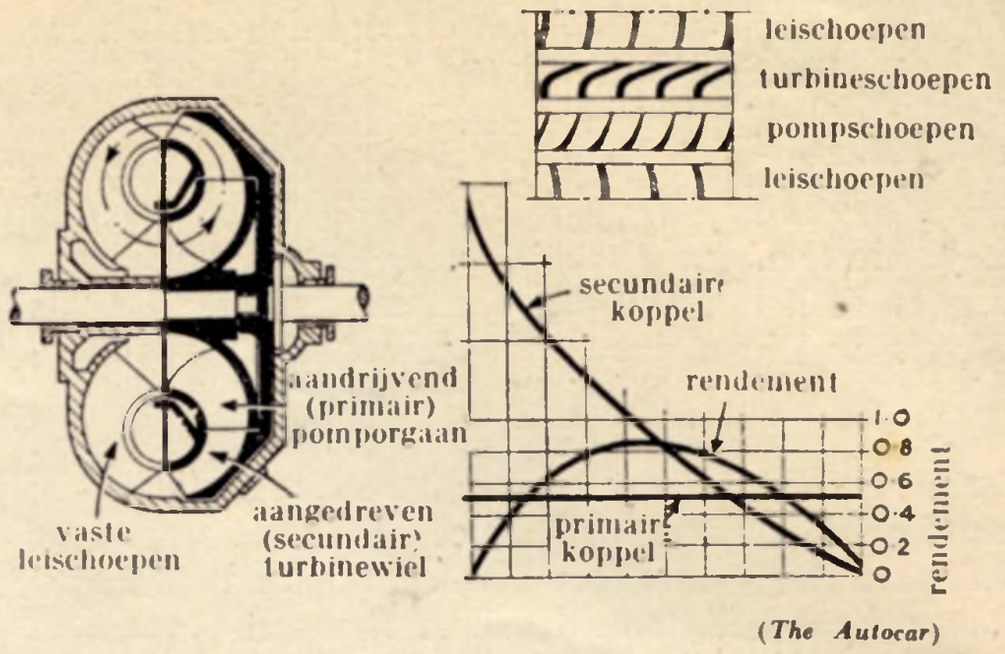


Fig. 15.

Fig. 13, 14 en 15. Drie pomptypen (radiale, achterovergebogen en Salerni-schoepen) werden op wervelingen in den vloeistofstroom onderzocht. Daartoe werd bij den inlaat een kleine gekleurde vloeistofstroom in het gewone water gebracht. De linker figuren geven voor alle 3 typen de snelheid weer, waarbij geen werveling optreedt en de gekleurde vloeistofstroom zich dus niet met het overige water mengt. Daarna werd de snelheid opgevoerd en de 3 verdere foto's naar rechts geven aan hoe de werveling bij normale radiale en achterovergebogen pompschoepen steeds grooter wordt (fig. 13 en 14) en geheel rechts de kleurstof zelfs geheel gemengd is, terwijl de gekleurde stroom in de Salerni-schoepen (fig. 15) zich nauwelijks verbreedt. Met deze foto's toont Salerni aan, dat zijn schoepenvorm vrijwel volledig wervelingsvrij is bij iedere snelheid, wat juist voor de zeer uiteenloopende snelheidsomstandigheden bij auto's van groot belang is

Hydraulische koppelingen en koppelomvormers



(*The Autocar*)

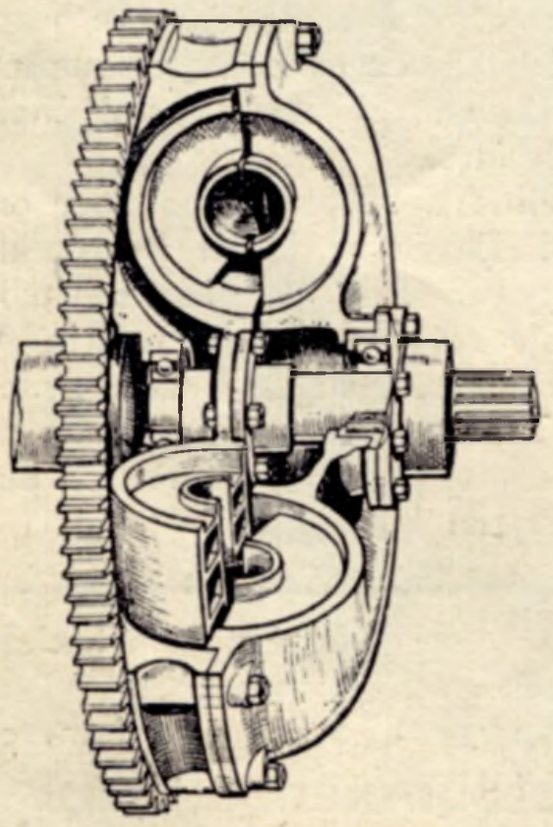
Fig. 1. De Föttinger hydraulische koppelomvormer uit 1905. Rechts boven: schoepenvormen; onder: koppel- en rendementskrommen

Nadat we de vorige week een vrij uitgebreide beschrijving van den Salerni-vloeistofgangwissel hebben gegeven, zal het onzen lezers zonder twijfel interesseeren wat meer te hooren over de toekomstmogelijkheden en de historie van deze toestellen. In het laatste nummer van „The Autocar" heeft A. G. Douglas Clease B.Sc. een overzicht van de ontwikkeling van deze apparaten gegeven, dat voornamelijk wegens de bijgevoegde figuren uitstekend als algemeen richtsnoer voor een dergelijk overzicht kan worden gebruikt.

Vooraf echter eenige meer principieele opmerkingen, die voor een inzicht in de toekomstmogelijkheden van het meeste belang zijn.

We hebben de vorige week reeds de karakteristieke eigenschappen van beide vloeistofstransmissiefamilies aangegeven:

1e. De gewone *hydraulische koppeling*, die behoudens een zekeren slipfactor als eindtoestand een overbrengingsverhouding van 1 op 1, dat is dus, wat wij gemeenlijk een „prise-directe" noemen, kan leveren, bestaat slechts uit *twee hoofddeelen* n.l. 'n soort centrifugaalpomp en een vloeistofturbine, ofschoon de naam „turbinewiel" voor sommige uitvoeringsvormen feitelijk niet juist gekozen is. Laten we het dus liever meer algemeen zeggen, er is één *aandrijvingsorgaan*, waardoor de vloeistof in beweging wordt gebracht en *één aangedreven orgaan*, dat door deze bewegende vloeistof wordt meegenomen.



(*The Autocar*)

Fig. 2. De welbekende Daimler vloeistofkoppeling

2e. *De koppelomvormer*. Wil men als eindtoestand een andere transmissieverhouding krijgen, dus inplaats van 1 op 1 b.v. 1 op 4 dan is er nog een *derde orgaan* noodig, dat in het algemeen *reactieorgaan* wordt genoemd.

Dit is dus het fundamenteele verschil tusschen koppeling en gangwissel.

Bij het beschouwen der toekomstmogelijkheden speelt natuurlijk het rendement een zeer groote rol. Met moderne vloeistofkoppelingen heeft men het zoover gebracht, dat dit rendement bij het gunstigste toerental in de buurt van 98 % komt. Er is dus slechts 2 % verlies en ofschoon in de periode, dat het apparaat als slipkoppeling werkt, het verlies veel grooter is, kan men dit nadeel op den koop toe nemen, omdat het gemiddelde rendement nog betrekkelijk hoog komt te liggen wegens het feit, dat in normalen bedrijfstoestand, dat is dus bij het normale rijden op de prise-directe, de verliezen zoo uiterst gering zijn.

Verwarmingsmoeilijkheden te verwachten

De verliezen van iedere koppeling of gangwissel, worden in warmte omgezet en afgezien van het oneconomische van groote energieverliezen (verhoogd brandstofverbruik etc.) zal men dus zonder twijfel op moeilijkheden en complicaties stuiten, wanneer de gemiddelde verliezen procentueel hoog worden. Men zal dan, om abnormale temperatuurverhoogingen te vermijden, b.v. afzonderlijke koelinrichtingen moeten aanbrengen.

Nu is tot heden het maximale rendement van vloeistofgangwissels 85 %. Daarentegen bedraagt deze waarde, zooals we boven reeds hebben vermeld, voor hydraulische koppelingen maximaal 98 %. Daar komt nog bij, dat het *gemiddelde* rendement van hydraulische gangwissels zeer belangrijk lager ligt en we dus mogen verwachten, dat verwarmingsmoeilijkheden bij deze laatste apparaten veel eerder zullen optreden.

Laten we eens aannemen, dat een motorvermogen van 100 pk moet worden overgebracht, en vergelijken we alleen maar de maximale rendementen, dan bedragen de verliezen bij de koppeling 2 pk en bij den gangwissel 15 pk. Aangezien nu 1,585 paardekrachtuur overeenkomt met 1000 kg-calorieën, bedragen dus de verliezen bij de hydraulische koppeling in dit geval per uur circa 1260 kg cal., terwijl bij den gangwissel dit bedrag tot circa 9450 kg cal. zou stijgen. Met één kg cal. kunnen we één liter water van 0° C. tot 1° C. verwarmen, en dus wordt met 1260 cal. voldoende warmte toegevoerd om 10 liter water 126° C. in temperatuur te doen stijgen.

Bij het voorbeeld, dat we hierboven hebben aangenomen, gebeurt dit in den tijd van één uur en nemen we nu eens aan, dat de vloeistofhoeveelheid, die zich in de hydraulische koppeling bevindt, inderdaad circa 10 liter bedraagt, dan zegt ons gevoel reeds dadelijk, dat deze temperatuursstijging wel onder de knie te krijgen is,

wanneer we daar een uur den tijd voor hebben.

Anders wordt het bij den gangwissel, die 7,5 x zooveel warmte produceert. Hier zouden we onze 10 liter niet in 'n uur tijd, maar reeds in 8 minuten 126° C. in temperatuur kunnen doen stijgen en het water zou reeds in ongeveer 5 minuten aan de kook zijn als de aanvangstemperatuur 20° C. bedroeg. Ook hierbij zegt ons „technisch gevoel" wel, dat het zonder afzonderlijke koelinrichting wel niet lukken zal, deze warmtehoeveelheid te loozen.

Verhoudingsgewijze komt dit zeer globaal gerekend neer op het afvoeren van 1/8 der warmtehoeveelheid, die we in het koelsysteem van onzen motor moéten kwijtraken, wanneer deze onder zware belasting werkt en we begrijpen wel zonder meer, dat dit moeilijkheden zal geven, indien *geen* koelsysteem zou worden toegepast.

Het is dus begrijpelijk, dat men dezen hydraulischen gangwissel niet langer in werking wil laten dan strikt noodzakelijk is en we hebben reeds gezien, dat Leyland daarom, zoo spoedig zulks mogelijk is, met behulp van een dubbele frictiekoppeling, een mechanische prise-directe inschakelt waardoor tevens de hydraulische gangwissel buiten bedrijf wordt gesteld. Daarmede krijgt de vloeistofgangwissel telkens weer tijd af te koelen.

Salerni heeft nu, zooals we zagen, hiervoor een andere oplossing gevonden: ook hij schakelt den gangwissel uit door het reactieorgaan buiten werking te stellen en krijgt op dat moment automatisch een hydraulische koppeling. Voor de bruikbaarheid van het apparaat is het nu van het hoogste belang, te weten of inderdaad in dezen toestand zijn hydraulische koppeling een even hoog rendement heeft als de Daimler-koppeling, immers anders treden zonder twijfel verwarmingsmoeilijkheden op.

Zelfs al zou zijn rendement uiterst weinig van het rendement van de Daimler-koppeling afwijken, dan kan dit nog te veel verschillen. Immers, wanneer dit b.v. 97 % blijkt te zijn, tegenover 98 % bij Daimler, dan stijgen de verliezen reeds van 2 % op 3 %; zij zijn dus reeds 50 % hooger, wat al bedenkelijk wordt.

Voorloopig hebben we geen andere gegevens ter beschikking dan de vermelding van Prof. Lea, dat bij den proefrit, waarbij als vulvloeistof olie werd gebruikt, geen verwarmingsmoeilijkheden optraden, maar we zouden toch wel gaarne vergelijkende cijfers ter beschikking hebben gehad! Want nogmaals het rendement, wanneer Salerni's uitvinding als koppeling werkt, beslist over haar leven.

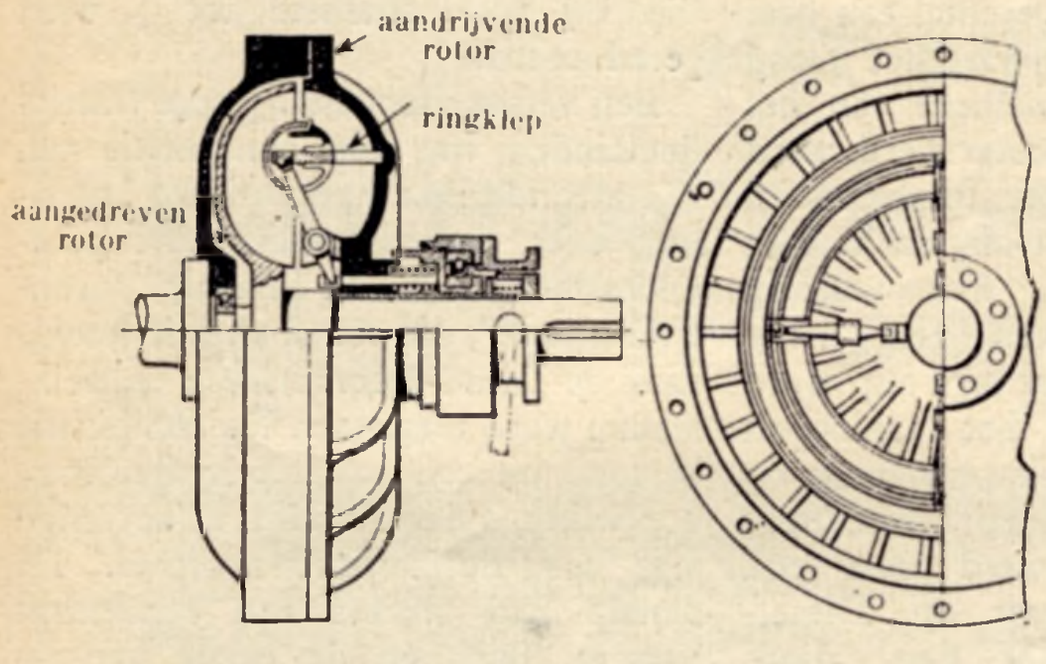


Fig. 3. Vulcan-Sinclair hydraulische koppeling met ringklep uit 1929

(*The Autocar*)

Dit criterium is van veel meer belang dan het rendement als gangwissel, omdat uit den aard der zaak onder de meeste omstandigheden het toestel niet als gangwissel zal werken, al kunnen we ons voorstellen, dat het onbruikbaar zou kunnen blijken voor het beklimmen van lange passen etc.

Historische ontwikkeling

En thans de geschiedenis van de technische ontwikkeling van deze koppeling- en gangwisselfamilie, waarbij we als leiddraad bovengenoemd artikel uit The Autocar hebben genomen.

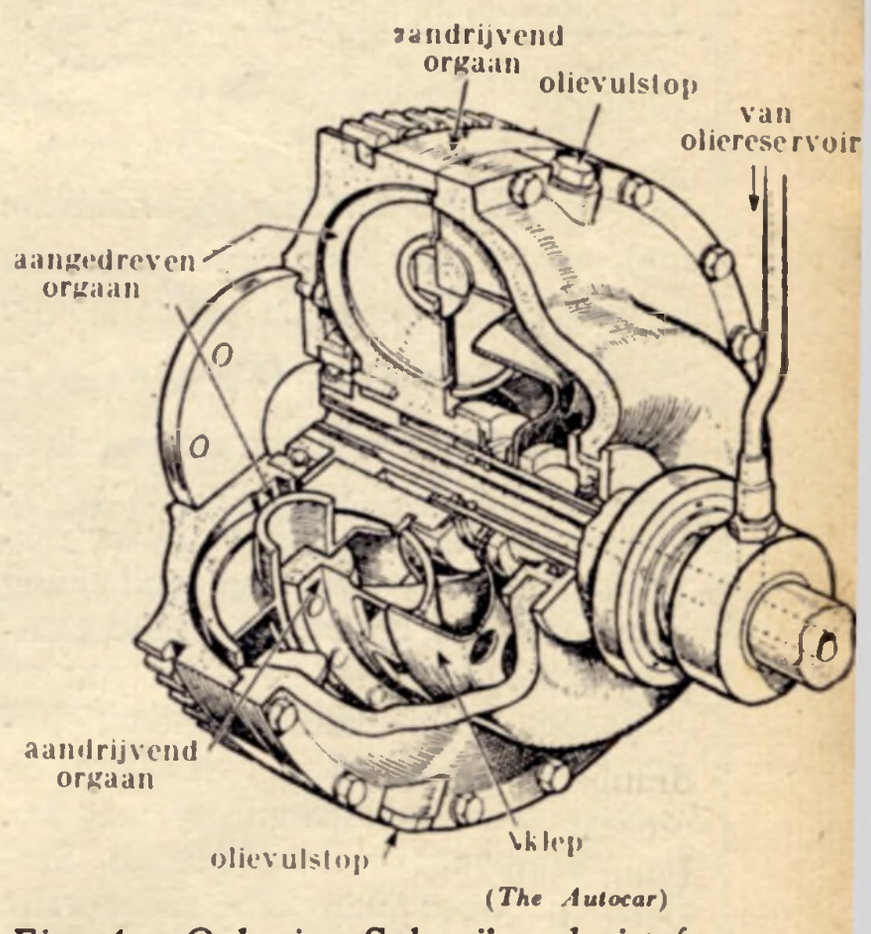
De eerste uitvinding van een hydraulischen gangwissel van het turbinetype dateert van 1905. Deze uitvoering van koppelomvormer werd ontworpen door den Duitschen Ingenieur Dr. Föttinger. Onze eerste figuur geeft deze constructie weer, waarschijnlijk niet in zijn oervorm, maar dan toch in één zijner karakteristieke uitvoeringsvormen. Rechts bij het midden van de doorsnede bevindt zich een centrifugaalpomp. Eveneens rechts, meer naar den omtrek, zien we den turbineschoepenkrans en links bevindt zich het reactieorgaan, dat bij het centrum en aan den omtrek een leischoepenkrans bevat.

Uit het bijgevoegde diagrammetje, waarin het primaire en secundaire koppel benevens het rendement wordt aangegeven, zien we, dat dit laatste de 100 % in de verste verte niet bereikt! Het diagrammetje heeft betrekking op een uitvoering, die voor scheepsdoeleinden door de Vulcanwerke te Hamburg werd geconstrueerd en als overbrenging moet dienen tusschen de turbines en de schroeven. Het geldt voor een model, dat 15.000 pk kon overbrengen en een reductie leverde van 5 op 1. Daarbij was het maximale rendement 86 %.

Intusschen is de toepassing van deze toestellen langzamerhand zeer snel achteruit gegaan en eindelijk geheel opgehouden, wegens het oneindig veel hoogere rendement der schroeftandwieloverbrenging, die voornamelijk door Sir Charles Parson werd geperfectionneerd.

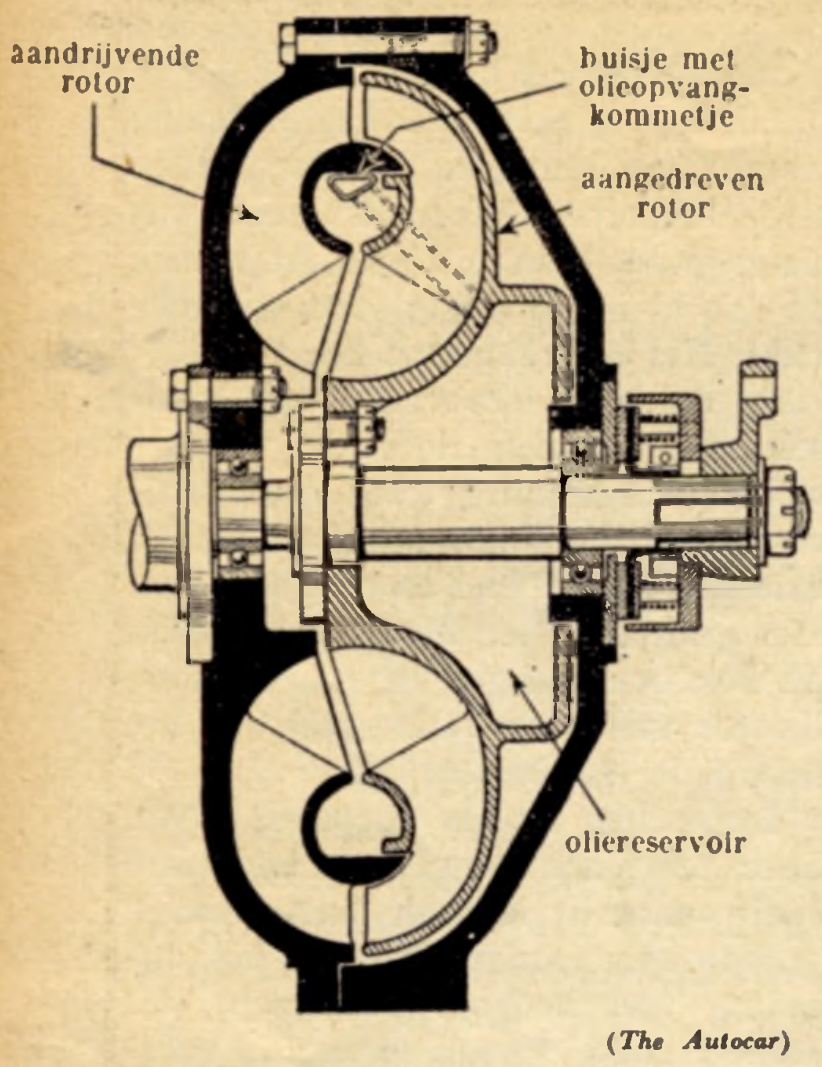
Daarna hebben de Vulcanwerke in 1929 onder leiding van hun directeur Dr. Bauer op de grondslagen van dezen koppelomvormer een hydraulische koppeling ontworpen, die trouwens ook reeds onder de oorspronkelijke Föttinger-octrooien viel, maar niet eerder was toegepast; hierin ontbrak natuurlijk het reactieorgaan.

De aardigheid van dit toestel was, vooral voor scheepsdoeleinden, de volgende: Indien men uit een hydraulische koppeling de vloeistof verwijdert loopt het toestel geheel vrij. Zoo kon men op schepen de schroeven



(*The Autocar*)

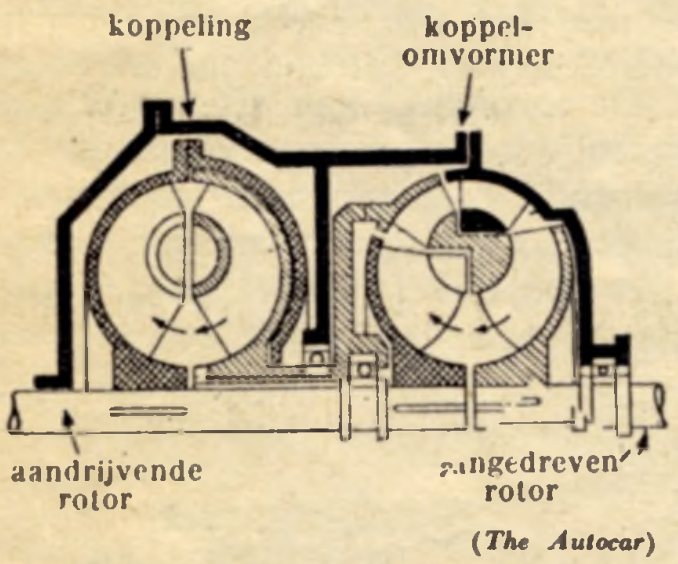
Fig. 4. Ook in Salerni's vloeistofkoppeling, die in 1932 op de Riley auto's was gemonteerd, had men een ringklep aangebracht



(The Autocar)

Fig. 5. Vulcan-Sinclair tractiekoppeling met automatisch variabele vloeistof-vulling

met behulp van de bekende schroef-tandwieltransmissies door vele kleine Diesel-motoren aandrijven en bij een motorstoring eenvoudig een dezer buiten bedrijf stellen en repareeren,



(The Autocar)

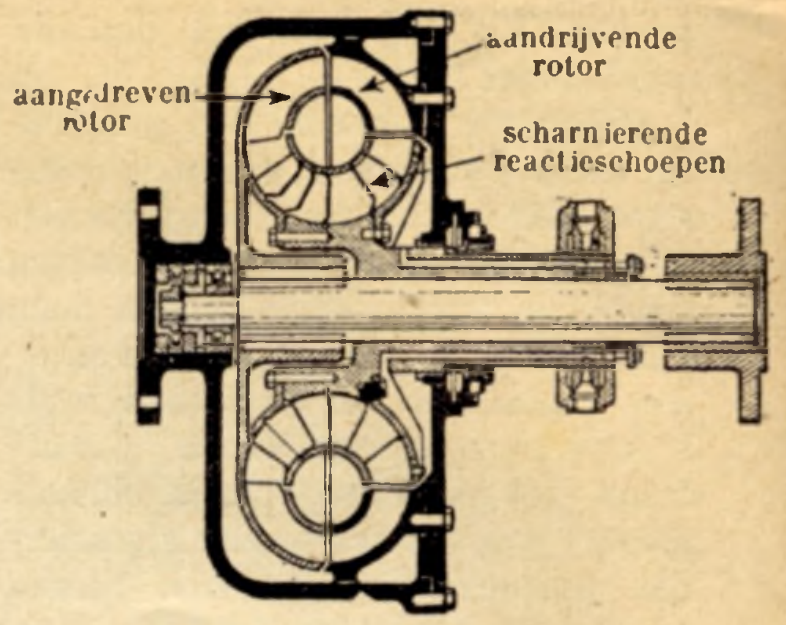
Fig. 6. Voith-Sinclair hydraulische turbo-transmissie; een combinatie van koppelvormer en koppeling, die afwisselend in werking zijn

terwijl de rest rustig kon doorwerken, indien men uit de betrokken hydraulische koppeling de vloeistof verwijderde. Dit systeem van aandrijving is o.a. op het oorlogsschip Deutschland toegepast.

Verder werd een bijzondere hydraulische koppeling en koppelomvormer in samenwerking met Dr. Bauer ontworpen door Harold Sinclair, directeur van The Hydraulic Coupling and Engineering Co. Ltd., Isleworth, Middlesex. Hierbij werden de moeilijkheden van het verwijderen der vloeistof en het weder vullen van de koppeling ondervangen door een ringklep, die van buiten af werd bediend. Door deze klep te openen werd de vloeistofcirculatie stop gezet, zoodat men ook een soort vrijloop kreeg, die bij het overschakelen van den normalen versnellingsbak noodig was.

Dergelijke ringkleppen zijn ook door anderen toegepast. De Salerni-koppeling, die in 1932 op de Riley-automobielen werd toegepast, had ook een dergelijke klep.

Tevens ontwikkelde Sinclair in samenwerking met de Vulcanwerke een hydraulische koppeling met een variabele vloeistofvulling. Hierbij werd om de naaf van het aandrijvingsorgaan een vloeistofreservoir gebouwd, waarin met behulp van afvoerpijpjes (zie figuur) bij laag toerental een deel van de circuleerende vloeistof terug liep. Naarmate de snelheid van het aandrijvingsorgaan grooter werd, werd deze vloeistof er weer uitgeslingerd en kwam opnieuw in circulatie. Het vloeistofcircuit werd dan volledig gevuld, waardoor een zeer hoog rendement en een zeer lage slip werd bereikt, terwijl bij het aanloopen de slip hoog was. Men verkreeg op deze wijze een zeer soepel aanzetten; dit koppelingtype werd dan ook hoofdzakelijk toegepast op Diesel-locomotieven en met den naam „tractiekoppeling" aangeduid. Men verkreeg op deze wijze het voordeel, dat, naast het soepele aanzetten, de

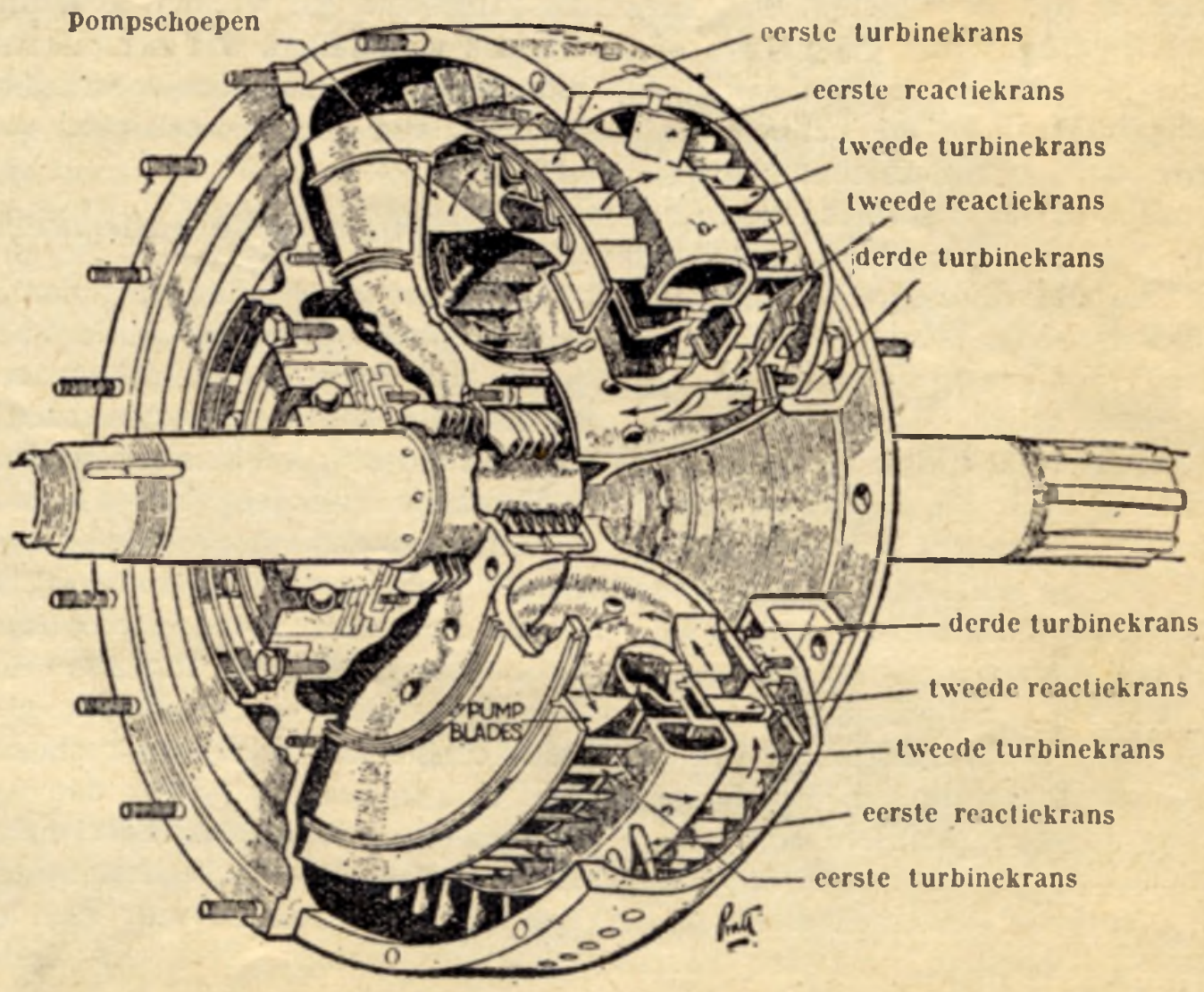


(The Autocar)

Fig. 7. De reactieschoepen zijn in den Vickers-Coats koppelvormer scharnierend opgesteld

slip bij volle snelheid tot $\frac{1}{3}$ werd gereduceerd.

Een verdere toepassing voor tractiedoeleinden was een combinatie van een afzonderlijke hydraulische koppeling met een hydraulischen koppelomvormer, de Voith Sinclair „turbotransmissie", die ook al weer in hoofdzaak op Diesel-locomotieven en treinstellen werd toegepast. De combinatie bestond uit een normale hydraulische koppeling, die op dezelfde as bevestigd was als de koppelomvormer. De laatste had slechts een rendement van ca. 85% en de eerste van ca. 98%. Wanneer men nu met behulp van den koppelomvormer het rijtuig op gang had gebracht, werd op den



(The Autocar)

Fig. 8. Werkingswijze van de Lysholm Smith koppelvormer met 3 turbine-schoepenkransen en 2 kransen reactie-schoepen

Nadere details van het nieuwe Ford-octrooi

Dwarsmotor bij de achteras, vermoedelijk bedoeld voor busbedrijf

„Automotive Industries" van 13 Augustus l.l., brengt ons onderdaad de volledige détails van het nieuwe Ford-octrooi no. 2.123.005, dat op 5 Juli l.l. is verleend, nadat het op 13 Mei 1937 was aangevraagd.

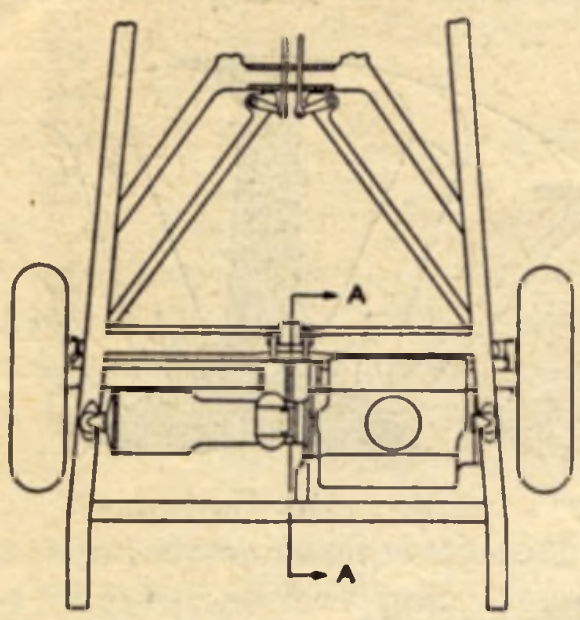


Fig. 1. Algemeene opstelling van motor en gangwissel volgens Ford's laatste octrooi

Dit nieuwe octrooi blijkt in allen deele een nadere uitwerking te zijn van het octrooi, dat we op 23 Januari 1937 in de Autokampioen beschreven, d.w.z. motor en gangwissel zijn op dezelfde wijze in dwarsrichting direct achter de achteras gemonteerd, de onafhankelijke dwarsveering is behouden en dezelfde opstelling, waarbij de motor rechts en de gangwissel links van de lengteas van den wagen is aangebracht, zijn geheel behouden. Intusschen was bij het oorspronkelijke octrooi als uitvoeringsvoorbeeld een planetairen gangwissel gekozen, terwijl men nu bij het laatste een normalen gangwissel met synchronisatie-inrichting tusschen 2e en 3e versnelling heeft ontworpen.

De kern van de zaak schuilt vermoedelijk in een punt, dat in het octrooi als bijzonder voordeel van de laatstgekozen uitvoering wordt vermeld. Men heeft n.l. aan de linkerzijde niet alleen den gangwissel aangebracht, doch op het verlengde van de hoofdas ook de frictiekoppeling gemonteerd benevens den startmotor, die een heel bijzondere uitvoering heeft gekregen. We komen hierop dadelijk terug.

Ford vermeldt nu als belangrijk voordeel van zijn nieuwe constructie, dat het gewicht aan beide zijden van de lengteas van de auto thans gelijk is geworden. Kennelijk was dit dus bij het vorige patent niet het geval, wat inderdaad bezwaren op kon leveren. De startmotor-constructie is als volgt. Men heeft aan het einddeksel van het huis, waarin 't geheel is opgesloten, een groote vaste naaf gebouwd, die aan de binnenzijde kogellagers draagt, waarin het einde van de hoofdas rust en waarop aan de buitenzijde de poolstukken van den startmotor vast gemonteerd zijn. Daaromheen draait het anker, dat bevestigd is op de vaste plaat van de frictiekoppeling, die weder op de hoofdas is bevestigd. Een

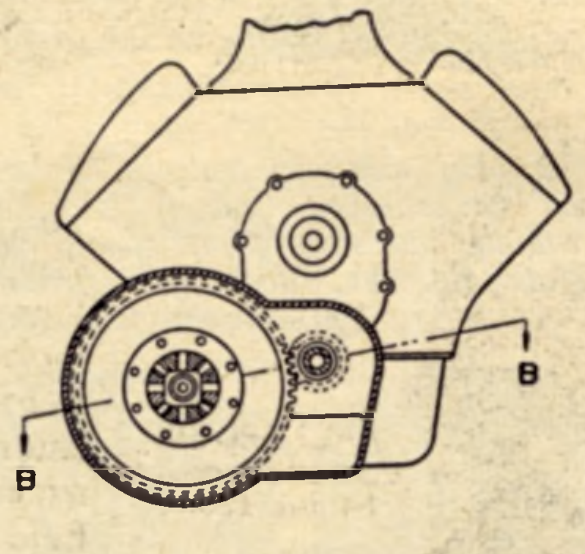


Fig. 2. Doorsnede volgens AA uit fig. 1: de eindaandrijving

en ander zooals de bijgevoegde doorsnede duidelijk aangeeft.

Hieruit blijkt, dat het anker steeds mee ronddraait, zoolang de motor draait en dit laatste doet vermoeden, dat de constructeur de bedoeling heeft gehad, startmotor en dynamo te combineeren tot één machine.

Deze constructie is niet nieuw, zij werd geruimen tijd geleden in Europa door eenige Fransche fabrieken jarenlang uitgevoerd en heeft het groote voordeel, dat alle afzonderlijke dynamo-aandrijvingsonderdeelen, evenals starttandwielen volledig kunnen vervallen. Als nadeel werd er vooral bij snelloopende machines tegen aangevoerd, dat een snelle acceleratie werd gehinderd door het grootere gewicht der roteerende deelen. Dit nadeel heeft men hier trachten te ondervangen door anker + vaste frictieplaat tezamen als vliegwiel uit te voeren. Het is niet ondenkbaar, dat althans het traagheidsmoment niet grooter wordt; anders had men zeker niet het roteerende anker buiten de poolschoenen aangebracht.

In hoever de vrij lange hoofdas, die als verbinding tusschen het aldus samengestelde vliegwiel en de krukas dient, eventueel moeilijkheden kan geven door torsieveering, is natuurlijk iets, dat de constructeur nader onder 't oog zal moeten zien. Men kan uit den aard der zaak de geprojecteerde holle verbindingsas altijd wel zóó zwaar uitvoeren, dat practisch geen torsie optreedt, terwijl het ook nog niet onmogelijk schijnt, om het heele geval zoodanig te berekenen, dat een zekere torsieveering van deze as blijft bestaan en men hierdoor het aggregaat als torsietrillingdemper voor de krukas doet werken; ongeveer op dezelfde wijze als destijds Bugatti in zijn 5,35 liter type met hetzelfde doel een elasti-

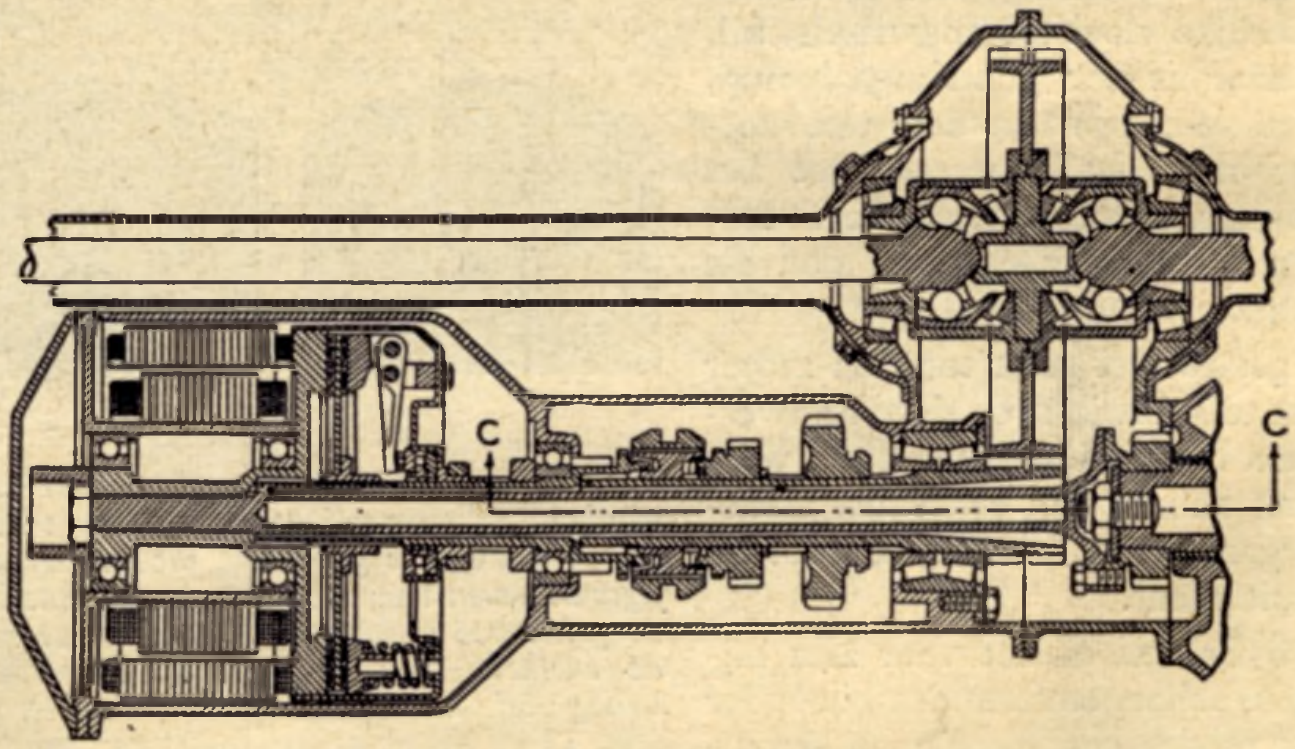


Fig. 3. Doorsnede volgens BB uit fig. 2. Van links naar rechts: electrische motor, koppeling, gangwissel en eindaandrijving. Duidelijk zijn de beide concentrische holle assenstelsels te zien evenals de beide in het differentieel eindigende pendelassen

PACKARD

PACKARD-SIX
CONVERTIBLE COUPÉ
2-4 pers. 13875,-

U mag de wonderlijkste verhalen over automobielprestaties gehoord hebben; U mag zélf ondervinding hebben wat kracht, geruischloosheid en snelheid van een automobiel betreft! Maar gaat nú eens achter het stuur van een Packard zitten! De sensatie, die het acceleratievermogen, de buitengewone snelheid en de krachtige remmen U zullen geven, is helaas niet met een pen te beschrijven! U moet het zélf ondervinden. Vraagt eens geheel vrijblijvend een demonstratie met een Packard, want dán pas zult U ondervinden, wat autorijden in een super-automobiel als Packard is, eigenlijk wel beteekent.

EMAR
230'38

N.V. H. ENGLEBERT's AUTOMOBIELHANDEL, DEN HAAG
HOOFDKANTOOR: THERESIASTRAAT 145 - SHOWROOM: BEZUIDENHOUT 71 - TEL. 772085, DEN HAAG.
AMSTERDAM: WETERINGSCHANS 130-132, TEL. 34359-33158 - WERKPLAATSEN ROBIJNSTRAAT, TEL. 29876

Hoe wij werkt . .

DE RUBRIEK DER TECHNIEK

Tusschen de uitvinding van het buskruit en Daimlers eerste automobiel liggen vele eeuwen, waarin vele min of meer geniale technici getracht hebben het mechanische voertuig te construeeren, waarvoor hun tijd nog niet rijp was

Gottlieb Daimlers eerste werkplaats in Cannstatt. — Zijn vehikel naast de „afstammeling" ervan: een Mercedes-Benz.

VAN EXPLOSIE- TOT VERBRANDINGSMOTOR

Om de eerste ernstige pogingen, die er toe moesten leiden een *inwendige* verbrandingsmachine te vervaardigen, terug te vinden, dienen wij minstens twee en een halve eeuw terug te grijpen.

Hoewel men *toen* nog niet zoo goed op de hoogte was met de ontwikkelde theorieën over warmte en arbeid, geloofde men toch, dat het „ontploffen" van buskruit — in die dagen het eenige, bekende middel om een explosie te verkrijgen — misschien gebruikt zou kunnen worden om een mechanisme te drijven.

Met al het respect voor de geniale pioniers — waaronder de Nederlander Christiaan Huygens (1680) met eere genoemd dient te worden, zoodat wij dezen, misschien ietwat chauvinistisch, gaarne als den uitvinder van den verbrandingsmotor beschouwen — waren deze pogingen nochtans, om *voor ons* begrijpelijke redenen, geheel vruchteloos. Dit moet vooral geweten worden aan de brandstof, daar de *explosie* (*detonatie*) van buskruit veel te heftig is en er na de verbranding een belangrijke hoeveelheid vaste stoffen (*buskruitslijm*) overblijft.

Eerst ruim een eeuw later, na de uitvinding der lichtgasfabrikatie, beschikte men over een betere (*gasvormige*) brandstof, zoodat de pogingen, die gedurende een eeuw kansloos bleven, opnieuw en met méér kans op succes ter hand werden genomen. Tientallen constructeurs hielden zich *praktisch* met het vraagstuk bezig en in de eerste vijftig jaren van de vorige eeuw, zagen alle mogelijke- en onmogelijke constructies het levenslicht.

In die dagen (1824) gaf Nicolaas L. Sadi Carnot — een zoon van den beroemden staatsman Lazare Carnot — het *ideale kringproces* aan, waardoor een volledige omzetting van warmte in arbeid mogelijk zou zijn en, hoewel méér dan een eeuw oud, hiermede heeft Carnot ongetwijfeld den grondslag voor de *warmte-bewegingsleer* (*thermo-dynamica*) gelegd.[1]) Maar.... Carnot, die luitenant der genie was, werd voor een *kamergeleerde* uitgekreten en zij, die zich *praktisch* met het vraagstuk bezig hielden, „lapten het aan hun laars" — het eeuwige conflict tusschen theorie en praktijk, dat gelukkig in dezen tijd begint te luwen — en werkten „in het zweet huns aanschijns" zonder tot bruikbare resultaten te komen.

Carl Benz

Doch „recht is recht" en al die constructies, welker bespreking een lijvig boekdeel zouden vormen, getuigden van *durf, doorzettingsvermogen* en *genialiteit* en wij kunnen ons levendig voorstellen, dat de gedachte: „Zou het ding draaien?", menig constructeur een serie slapelooze nachten heeft bezorgd, terwijl het „ding" in de primitieve werkplaats gestadig groeide!.... Meestal liep het echter op een *totale mislukking* uit en nimmer beantwoordde het *geheel* aan de verwachtingen....

Eerst in 1860 lukte het aan Lenoir een *bruikbaren* gasmotor te construeeren, die aan — voor die dagen — draaglijke eischen voldeed.

Direct daarop verscheen een geschrift van Beau de Rochas — die het blijkbaar niet langer kon verkroppen, dat de prachtige theorieën van Carnot reeds bijna 40 jaar tusschen oude folianten lagen te verschimmelen — waarin deze nogmaals de noodzaak van een voorafgaande *compressie* (*samenpersing*) bepleitte, doch — hoewel hij steun vond bij Million, Legrand e.a. — de heeren constructeurs gingen hun eigen gang, alsmaar motoren bouwend zonder compressie....

Eerst in 1877 bracht Otto, die reeds in 1867 met een vreeselijk lawaaierig product van een *atmosferische machine* (*Otto-Langen motor*) de Parijsche wereldtentoonstelling op stelten zette en al bijna 20 jaar met verschillende constructies experimenteerde — dus geen „kind" meer! — een motor in den handel, die gebouwd was volgens het door Beau de Rochas aangegeven *viertact-principe*. Weliswaar werden hierbij verschillende theorieën in praktijk gebracht, die wij als absoluut onjuist hebben leeren kennen, dat neemt echter niet weg, dat deze motor — vooral na enkele veranderingen — een *heele stap* in de goede richting bleek te zijn.

In dien tijd begon men zich ook ernstig bezig te houden met de toepassing van *vloeibare brandstoffen*, hoewel — gezien de ontzaglijke moeilijkheden met de *vergassing* — hiervoor alleen de *toen* moeilijk te verkrijgen — doch lichtverdampbare *benzine* in aanmerking kwam. Het is vooral Daimler — *voordien* verbonden aan de motorenfabriek te Deutz, waar men zich reeds sinds 1880 met den bouw van viertactmotoren bezig hield — die op dit gebied pionierswerk

Gottlieb Daimler

heeft verricht, terwijl het ook aan Daimler gelukte in 1883 het *toerental* — dat nooit hooger dan 200 was geweest — tot c.c. 800 op te voeren, wat voor dien tijd een geweldige prestatie was! Hierdoor kon het *gewicht per pk* zoodanig worden verminderd, dat de motor voor *tractiedoeleinden* (*automobielen enz.*) was geboren.

Daarnaast ontwikkelde zich ook de *tweetactmotor* en het pleit wel voor de juistheid van sommige opvattingen, dat bijvoorbeeld bij den Junkers-Auto-Dieselmotor dezelfde grondconstructie wordt toegepast, als reeds in 1893 door deze firma — in samenwerking met Oechelhäuser — werd ontworpen.

Toen kwam Diesel, die zich ten doel stelde het *ideale Carnotproces,* dat nogmaals door Köhler was bepleit, praktisch te verwezenlijken.

Het zou ons te ver voeren de heele „lijdensgeschiedenis" van het *ontstaan* van den Dieselmotor te beschrijven, doch na eindelooze proefnemingen, mitsgaders geduld, lukte het aan de technici van de Machinenfabriek Augsburg een motor te construeeren, die weliswaar hemelsbreed verschilde van het door Diesel bedoelde ontwerp, doch die in ieder geval een groote vooruitgang t.o.z. van de bestaande constructies bleek te zijn.

De patenten leverden Diesel een slordige zes millioen op, doch niet voldaan, wilde hij zijn proeven, om het ideale kringproces te verwezenlijken, doorzetten, maar .... de Machinenfabriek Augsburg — de tegenwoordige M.A.N. — dankte feestelijk en voelde er meer voor de verkregen constructie te verbeteren, hetgeen „geschäftlich" goed gezien was en waarmee de Dieselmotor was geboren. Na geleidelijk de heele wereld te hebben veroverd, strekt de Dieselmotor thans ook zijn vangarmen naar het automobilisme uit....

Zij die de eerste automobielen bouwden — Daimler, Benz, Peugeot, Panhard & Levassor enz. — zijn nog steeds bekenden in de wereld der autofabrikanten en sinds in 1924, door een Duitsche veteranen-combinatie, de eerste bruikbare Dieselauto werd gebouwd, is deze begonnen, vooral voor zwaardere wagens, een beteekenende rol te spelen.

Vooral sinds den wereldoorlog, en in het bijzonder in Amerika, hebben er zich machtige concerns gevormd, waardoor enorme kapitalen kunnen worden besteed aan experimenteeren en proefnemingen. Hierdoor heeft de *geheele automobiel* een perfectie bereikt, die men 40 jaar geleden absoluut voor onmogelijk zou hebben gehouden, doch wat misschien nog meer zegt, de tot in alle details doorgevoerde *massafabrikatie* heeft er toe medegewerkt de auto in betrekkelijk korten tijd onder het bereik te brengen van velen, die eenige tientallen jaren geleden zelfs niet hadden durven droomen ooit een auto te kunnen houden.... *Eeuwig jammer, dat de geweldige belastingdruk in ons land den normalen ontwikkelingsgang van het automobilisme zoo handicapt*!!....

v. d. S.

[1]) „Réflexions sur la puissance motrice du feu et sur les machines propres à développer cette puissance". De hierin ontwikkelde theorie vormt nog heden ten dage het tweede beginsel van de mechanische warmtetheorie.

In vroeger jaren behoorden verkeerstellingen tot de uitzonderingen, tegenwoordig verschijnen maandelijks desbetreffende gegevens; het is zeer toe te juichen, ten eerste, dat de overheid zich zooveel meer voor het verkeer interesseert dan vroeger (vooral, indien daarbij objectiviteit het „Leitmotiv" is..) maar verder ook, dat degenen, die met de waarnemingen belast worden tenminste behoorlijk tegen de weersinvloeden beschermd zijn. Alom in den lande zijn voor dit doel eenvoudige „schilderhuisjes" verrezen.

KOPLANTAARNKEURING

In ons vorig nummer werd reeds vermeld, dat de datum waarop men uitsluitend met „door of vanwege den Minister goedgekeurde lantaarns" zal mogen rijden, thans nader bepaald is op 1 Januari 1940, met dien verstande, dat voor motorrijtuigen, welke na 31 December 1938 ingevoerd of hier te lande vervaardigd worden, de datum bepaald blijft op 1 Januari 1939.

Allereerst wil ik hieraan een opmerking vastknoopen, naar aanleiding van een persbericht, dat men den datum van invoer in zijn nationaliteitsbewijs kan vinden. Dit is onjuist; de datum, die op het nationaliteitsbewijs voorkomt, is de datum van afgifte van dit bewijs en niet de datum van invoer. Deze laatste kan vele maanden vroeger liggen, zelfs hebben verschillende importeurs de gewoonte, eerst een nationaliteitsbewijs aan te vragen, wanneer een wagen verkocht wordt.

Natuurlijk is deze opmerking voor de meesten van weinig beteekenis, maar het zou kunnen zijn, dat een kooper van een auto of motorrijwiel er in den loop van 1939 belang bij heeft van de overgangsbepaling gebruik te maken; hij kan dan den juisten invoerdatum *niet* op zijn nationaliteitsbewijs vinden, maar *wèl* bij den ontvanger, die dit bewijs heeft afgegeven. Deze is n.l. in het bezit van de triplicaataangifte, waarop deze datum van invoer wèl voorkomt.

Nu ook eischen gesteld aan verblindend licht

Punt twee is van meer belang en geldt een principieele wijziging, die in de Motor- en Rijwiel Beschikking is aangebracht. Tot heden waren ten aanzien van de keuring slechts voorschriften gegeven omtrent de *niet-verblindende* lichtbundels. Thans vinden we voor het eerst bepaalde minimum-eischen, die gesteld worden aan *verblindende lichtbundels*.

In principe moet deze vaststelling worden toegejuicht, omdat hiermede indirect wordt vastgelegd wat men onder een voldoende verlichting van den weg in den zin van art. 18 van het M. & R. Regl. moet verstaan. Intusschen, zooals met vele nieuwigheden, is er hier een „gat" in de beschikkingsbepalingen gekomen, dat aan den eenen kant betreurd en aan den anderen kant toegejuicht moet worden. Ik zal u dit nader uiteen trachten te zetten.

De keuring der koplantaarns is gegrond op art. 35 quater van de M. en R. Beschikking ter uitvoering van art. 19 en 19bis van het M. & R. Regl. Alle hieromtrent vastgestelde bepalingen zijn ontleend aan de bevoegdheid van den Minister om vast te stellen, wat onder verblindende verlichting zal worden verstaan, welke bevoegdheid hem bij art. 1 letter *P.* is gegeven.

Nu heeft de Minister kennelijk van deze bevoegdheid langs een omweg gebruik gemaakt om tevens de verblindende verlichting aan voorschriften te binden en hoe zeer wij dit streven uit een oogpunt van veiligheid toejuichen, meenen wij in alle bescheidenheid, dat Z.Exc. daarmede ietwat buiten zijn boekje is gegaan! Indien men langs een omweg zooiets tòch regelt, dan ontstaat buitendien licht een niet voorzien „gat" in de voorschriften, dat ook hier blijkt te zijn opgetreden.

Via de keuring van koplantaarns en gloeilampen, die afwisselend een verblindenden en niet-verblindenden lichtbundel kunnen produceeren, regelde de Minister de eigenschappen, waaraan de verblindende bundel moest voldoen. Dat hij hierbij minimumwaarden vaststelde voor de verlichtingssterkte was logisch. Minder juist is, dat tevens voor den gloeidraad van den verblindenden bundel een bepaald nominaal vermogen werd vastgelegd. Immers gloeilampen voor afwisselend verblindende en niet-verblindende bundels, waarvan het nominale vermogen voor den verblindenden bundel 35 Watt overschrijdt, worden niet goedgekeurd en het is onlogisch voor de verlichtingssterkte van den verblindenden bundel, die ongeveer evenredig is met het opgenomen vermogen in Watt, een *minimum* vast te stellen en daartegenover dit opgenomen vermogen als *maximum* te begrenzen.

De eischen, die de Minister aan den verblindenden bundel stelde, konden slechts gesteld worden, zoolang deze direct verband hield met den niet-verblindenden bundel. Zoodra dit verband vervalt kan krachtens geen enkel artikel van het M. & R. Regl. een verlichtingseisch aan den verblindenden bundel worden gesteld, anders dan die, welke vastgelegd is in art. 18 van het M. & R. Regl., van welk artikel de uitvoering niet verder aan den Minister is opgedragen.

Men voelt nu wel waar het gat zit: Krachtens de thans gegeven keuringsvoorschriften mag men koplantaarns laten keuren, die uitsluitend niet-verblindend licht uitzenden. Dit zijn de twee klassen B. en C. Indien ik mijn

Verkeersconflicten?

Moeilijkheden met de wet? Met aanrijdingsslachtoffers, veldwachters of met de Justitie? — Begeeft U dan niet zonder gids in den doolhof der paragrafen! Wendt U allereerst tot den A.N.W.B., waar U deskundig, belangeloos, onpartijdig, en zonder kosten advies kunt inwinnen over alle kwesties, die op den weg voorkomen, evenals over fiscale aangelegenheden, enzoovoorts! In het Bondsbureau Den Haag (Parkstraat 18-20, telefoon 117580, interlocaal letter Z) is gevestigd de

RECHTSKUNDIGE DIENST VAN DEN A.N.W.B.