wagen voorzie van een dergelijk stel goedgekeurde koplantaarns (ook hierop kom ik nog nader terug) dan mag ik daarnaast *niet-goedgekeurde* koplantaarns gebruiken, die *uitsluitend verblindend licht* uitzenden. *Deze laatste koplampen behoeven niet goedgekeurd te zijn.* Evenmin behoef ik in deze lampen gloeilampen te gebruiken van een door den Minister goedgekeurde soort, zoodat ik volkomen vrij ben mijn verblindende verlichting te installeeren, zooals ik dit zelf wil, mits ik maar voldoe aan enkele andere secundaire voorschriften, zooals gelijke of nagenoeg gelijke verlichtingssterkte en de hoogtegrenzen voor de montage. Nu moet ik eerlijk zeggen, dat ik deze vrijheid apprecieer. Indien ik het onder bepaalde omstandigheden wenschelijk vind om te rijden met koplantaarns, voorzien van 100 Watt-lampen, die den weg in een zee van licht doen baden, dan zal niemand mij kunnen tegenwerpen, dat ik daarmede op eenigerlei wijze de veiligheid in gevaar breng, zoolang ik geen anderen weggebruiker daarmede hinder en dus tijdig op mijn niet-verblindende lantaarns overschakel, zoodra een ander kans heeft in mijn verblindende bundels te geraken.

En indien ik niet de beschikking heb over koplantaarns ingericht tot het uitsluitend uitzenden van niet-verblindend licht, kan ik naast goedgekeurde koplantaarns, ingericht tot het afwisselend uitzenden van verblindend en niet-verblindend licht (klassen AB en AC) toch nog altijd mijn extra koplantaarns van 100 Watt monteeren.

Erger wordt de zaak, wanneer iemand naast koplantaarns van het B- en C-type extra-koplantaarns gaat monteeren, voorzien van 10 Watt-lampen voor het uitzenden van verblindend licht. Immers zijn wegverlichting wordt dan vrij zeker onvoldoende, bezien uit het oogpunt van art. 18 M. & R. Reglement en het zal dan nog altijd de taak der politie en in laatste instantie van den Rechter worden, om uit te maken, wat „het verlichten van den weg" over een zekeren afstand beteekent en dit is wat wij in dit „gat" betreuren!

Ik meen dan ook, dat men goed zal doen in het nieuwe Wegenverkeersreglement een duidelijke vertolking te geven van het verlichten van den weg over een zekeren afstand, desgewenscht via keuring van koplantaarns en gloeilampen voor verblindend licht, zónder deze te koppelen aan de niet-verblindende bundels.

Een verder punt in de nieuwe keuringseischen, (overigens van minder belang), is, dat men de gloeilampen voorloopig alleen heeft genormaliseerd voor duplolampen. Wil men van gescheiden lantaarns gebruik maken of van andere verlichtingssystemen, dan kan ik mij zeer goed voorstellen, dat men gloeilampen met enkele filamenten bezigt, die in verband met het verdere optische systeem volkomen aan de keuringseischen voldoen. Overwegend bezwaar is dit niet, immers de keuringsvoorschriften kunnen naar behoefte worden aangevuld en in de Beschikking is de aanvulling met andere systemen reeds voorzien. Voorloopig heeft men zich echter blind gestaard op het systeem „duplolamp met kapje", waarvan nu wel vaststaat, dat het verblindende filament vrijwel altijd eerder overlijdt dan het niet-verblindende. Indien echter te avond of morgen een fabrikant b.v. koplampen en gloeilampen ter keuring zou aanbieden, bestemd tot het uitsluitend uitzenden van niet-verblindend licht, dan is het toch ondenkbaar, dat hij daarvoor een gloeilamp-type met 2 gloeidraden zou kiezen. In dit verband doet wel bijzonder vreemd aan, dat men in de nieuwe beschikking „de keuringseischen voor gloeilampen, aan te brengen in koplantaarns van motorrijtuigen (*waaronder in deze beschikking bermlantaarns, mistlantaarns, spotlights en dergelijke worden begrepen*)" vaststelt en men voor al deze doeleinden voorloopig niet anders dan duplolampen tegenkomt, terwijl toch niemand een dusdanige lamp b.v. in een spotlight zal aanbrengen. Wel laat § 6c de mogelijkheid open voor „eventueel afwijkende typen" „soortgelijke maten" voor vorm en plaats der gloeidraden vast te leggen, maar het ware dan dunkt mij verstandiger geweest voorloopig althans de spotlights weg te laten. Intusschen is dit niet het ergste.

„Grijze-schijf-proef" in 't gedrang

Wèl is uitermate te betreuren, dat bij de tegenwoordige eischen, die aan koplantaarns zijn gesteld, de mogelijkheid bestaat, dat, aan de hand van deze keuringseischen, *koplantaarns goedgekeurd zullen moeten worden,* waarmede men *nooit aan de „grijze schijfproef"* bedoeld in art. 35 quater M. & R. Beschikking, *kan voldoen.*

Bij deze proef wordt n.l. een „duidelijke afscheiding" tusschen licht en donker geëischt. Bij de keuring wordt, evenals vroeger, daarentegen in niet-verblindende schakeling een horizontale middenband (vak II) ter hoogte van 45 cm op 25 m afstand vrijgelaten; nieuw is de bepaling, dat het quotiënt van de verlichtingssterkten in het midden van den ondersten en bovensten band (resp. vak I en vak III) tenminste 5 moet bedragen, maar de overgang mag ieder willekeurig verloop hebben. Deze mag dus ook geleidelijk zijn en dan blijft er van een duidelijke afscheiding tusschen licht en donker niets over. Ook hier heeft men zich klaarblijkelijk blind gestaard op de duplolamp!

Eén van beide dient te worden vastgesteld: òf de verlichtingssterkte in den middelsten band moet sterk verschillen van die in den bovensten band òf de grijze schijfproef dient te vervallen. Uit een oogpunt van veiligheid zou ik voor de eerste oplossing voelen, aangezien de niet-verblindende bundel dan verder reikt, maar dat moet dan toch ook in de keuringseischen worden vastgelegd.

Buitendien missen nog steeds de eischen, die aan de verlichtingssterkte *boven* den bovensten band worden gesteld, welke eischen uit verblindingsoogpunt van het hoogste belang zijn. Wel is de kans gering, dat, wanneer aan de tegenwoordige eischen wordt voldaan toch nog verblinding optreedt, maar onmogelijk is 't niet, vooral niet, wanneer we de duplolamp niet onverbrekelijk met 't systeem verbonden achten.

***

Alle details in extenso te behandelen zou te ver voeren. Buitendien zijn er diverse punten, die zeker grondig nader onderzocht moeten worden, alvorens men er een openbare bespreking aan kan wijden, zoodat we er de voorkeur aan geven hiermede deze eerste bespreking van de koplampenkeuringsvoorschriften te eindigen.

Wel willen we er nog eens onze bijzondere vreugde over uitspreken, dat de uitvoering der keuring is gelegd in handen van een volkomen onafhanlijk, goed geoutilleerd en ter zake kundig instituut als de K.E.M.A. Over de juiste, nauwgezette uitvoering van een en ander behoeven we ons dan gelukkig ook geen zorgen te maken.

N.

Een triptiek vernietigen beteekent de kans loopen op een schadepost van vele duizenden guldens! Bewaar uw carnet de passages en douanes of uw triptiek even zuinig als uw portefeuille.

Richting aangeven of niet?

Hoewel aan onderstaande verkeerspuzzle geen principieele beteekenis gehecht mag worden, zit er toch een aardig kantje aan, dat velen lezers zal interesseeren.

De bedoelingen van het Bondslid, dat ons raadpleegde n. a. v. zijn bekeuring, blijken duidelijk uit de situatieschets.

De verbalisant was van oordeel, dat de automobilist, terwijl hij over de brug aan kwam rijden den rechter richtingaanwijzer had moeten uitsteken, omdat er naar zijn meening ter plaatse geen mogelijkheid tot rechtuitrijden bestaat.

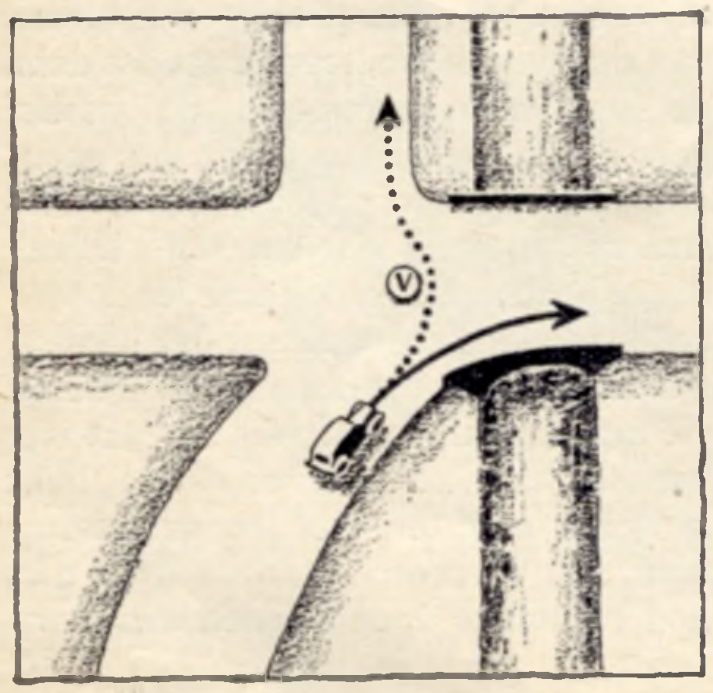
De autobestuurder daarentegen had opzettelijk dit teeken achterwege gelaten om het van rechts komende verkeer niet ten onrechte in den waan te brengen, dat hij rechtsaf zou slaan, terwijl hij in werkelijkheid dit verkeer zou kruisen. Voor dit standpunt zocht de automobilist steun bij ons.

Ongetwijfeld zal menige lezer den bovenbedoelden automobilist als het ware intuïtief gelijk geven, ook al omdat men van zijn richtingaanwijzer geen „afgod" moet maken.

De wettelijke achtergrond

Zuiver formeel beschouwd is er tegen de opvatting van den verbalisant niet veel in te brengen. Voor het over de brug komende verkeer is er strikt genomen geen „rechtuit" mogelijk; er is alleen keuze tusschen linksaf of rechtsaf. Dat het rechtsafgaande verkeer zich bij den ronden verkeersleider weer splitst, doet aan de situatie bij het over de brug rijden natuurlijk niets af.

Toch vinden wij dezen gedachtengang niet zóó vanzelfsprekend, dat het niet-geven van een teeken ook naar onze meening een bekeuring zou wettigen. Weliswaar handelen zij, die hier wel een teeken geven, niet verkeerd, maar dit teeken is o. i. een niet-noodzakelijke extra-veiligheidsmaatregel. En zij, die een teeken geven, moeten ook naar onze meening ter dege opletten, dat zij het van rechts komende verkeer niet in verwarring brengen. Zij zullen dus den richtingaanwijzer terug moeten brengen en reeds in de bocht naar rechts den linkeraanwijzer moeten uitsteken. Wat de mogelijkheid van verwarring betreft (het argument van bovenbedoelden automobilist) zijn wij het dus wel met hem eens.



Tot onze voldoening ontvingen wij onlangs bericht, dat de kantonrechter den automobilist heeft vrijgesproken. Ook naar het oordeel van den rechter kon hier dus het niet-uitsteken van den richtingaanwijzer geen verwarring of onzekerheid bij anderen stichten.

Mr. R. H.

De roode achterlichten

Het heeft onze aandacht getrokken, dat de standaardverlichting van een aantal auto's, wat de nummerbord- en achterverlichting betreft, aanleiding geeft tot overtreding van de Nederlandsche verlichtingsvoorschriften voor motorrijtuigen.

Ingevolge deze voorschriften moet een auto aan de achterzijde voorzien zijn van één of twee roode achterlichten, niet verder dan 40 cm verwijderd van het meest naar links resp. rechts uitstekende gedeelte. Heeft men één achterlicht, dan moet dit zich links bevinden.

Het voeren van meerdere achterlichten (uitgezonderd het z.g.n. lengtelicht, dat hier niet ter zake doet) wordt aangemerkt, als „verwarring stichtende verlichting", welke uitdrukkelijk verboden is (artt. 35 ter Motor- en Rijwielbeschikking en 16 Motor- en Rijwielreglement).

De overtredingen, waartoe de standaarduitrusting van een aantal auto's aanleiding geeft, kan men in hoofdzaak onderscheiden in twee soorten.

In de eerste plaats zijn er auto's, die midden op de achterzijde een lamp voeren, bestemd om het nummer te beschijnen, welke lamp vaak voorzien is van een min of meer kunstig geboetseerd rood glas, waardoor naar de achterzijde rood licht uitstraalt. Aangezien deze lampen verder dan 40 cm van den uitersten zijkant verwijderd zijn, is deze uitrusting in strijd met de genoemde voorschriften. Men moet dus de roode glaasjes ondoorzichtig maken.

Hetzelfde geldt voor auto's waar, in plaats van één lamp als bovenbedoeld, twee heel kleine lampjes aangebracht zijn rechts en links van het nummerbord met eveneens twee heel kleine roode glaasjes. Aangezien deze zich als regel te ver van de zijkanten bevinden, brengt men vaak op de spatborden een of twee „goede" roode achterlichten aan, niet bedenkend, dat de oorspronkelijke fout daarmee niet goedgemaakt wordt. Er zit in dit geval niets anders op dan ook hier de stoute roode glaasjes ondoorzichtig te maken.

In de tweede plaats zijn sommige auto's voorzien van een nummertransparant, waarin een rood licht is aangebracht, links van het nummer. Dit is op zichzelf in orde, mits het roode licht zich niet verder dan 40 cm van den uitersten zijkant bevindt. Men kan echter de zaak weer grondig bederven door gedachteloos ergens anders aan de achterzijde een tweede rood licht aan te brengen.

Als men b.v. op het linker achterspatbord een NL-plaat zet met een lamp, die ook achterwaarts rood licht uitstraalt, heeft men aan de linkerzijde twee roode achterlichten! Deze fout kan men voorkomen, hetzij door het roode glas ondoorzichtig te maken, hetzij door in het onderstelde geval de NL-plaat rechts aan te brengen. Doet men dit laatste, dan moet men echter vooral zorgen, dat de beide achterlichten op gelijke hoogte aangebracht(niet meer dan 1.25 m boven den grond) en voorts „van gelijke grootte en gelijke of nagenoeg gelijke verlichtingssterkte" zijn. Zoo staat het nu eenmaal in het reglement en menig politie-beambte heeft dit voorschrift goed uit het hoofd geleerd! Met name de vroeger voor NL-plaatverlichting zoo populaire kokervormige lampjes met heel klein rood glaasje zijn in grooten getale aan juistgenoemde bepaling ten offer gevallen.

Wij bevelen het bovenstaande, vooral wat betreft de plaats en verlichting van NL-platen, daarom dringend in de aandacht van den lezer aan.

Mr. R. H.

DE HANDEL HEEFT HET WOORD

In het spannende duel Eyston-John Cobb heeft de Firma Terry een bescheiden aandeel gehad, aangezien van beide kampioenen de motoren van Terry-Aero-klepveeren voorzien waren.

EMAILLE RECLAMEPLATEN

„Langcat" Bussum (12)

Bosch

Inbouwreflectors

Voor beter licht en grootere veiligheid! Als U één keer met **Bosch** licht hebt gereden, kunt U er niet meer buiten.
Voor Ford, Chevrolet, Buick, Dodge en de meeste andere Amerikaansche wagens zijn **Bosch** inbouwreflectors, voorzien van Rykskeur, leverbaar.

Met **Bosch** op weg... voorkomt men pech!

Prijzen van Fl. 22.— tot Fl. 40.— per paar.
Op aanvraag 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) (9)

90 13/12.

De Twentsche Bank N.V.

GEVESTIGD TE AMSTERDAM

70 Kantoren in Nederland

Verricht alle Bankzaken

(10)

ZENDT postwissel of giro 199999 à f 1.30 en U ontvangt een

Klaassens echte Groninger Koek.

Verdere prijzen: f 1.90. f 2.40. f 2.90 f 3.40. f 4.40. f 5.40.
franco per post. (17)
Heerestraat 90, Groningen.
Telefoon 1162 — Hofleverancier

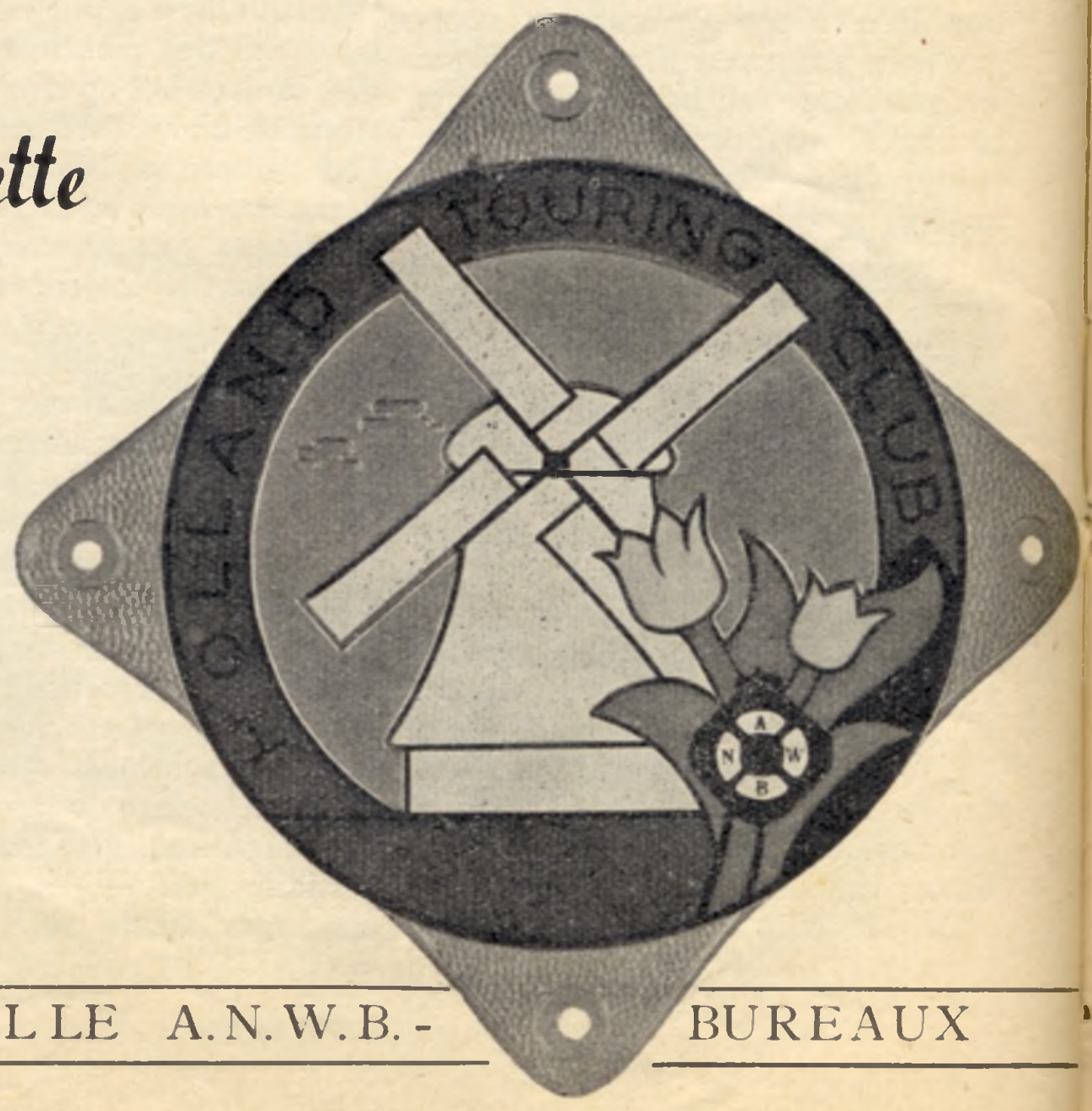
(11)

Aangeteekend s.v.p.!

Zendt triptieken en carnets steeds per *aangeteekend* schrijven naar den A.N.W.B. en... zorgt voor tijdige afstempeling door de buitenlandsche douane! —

Onze Souvenir-Plaquette

De speciale plaquette (waarvan hiernaast een afbeelding op ware grootte) matglanzend, roestvrij vernikkeld, uitgevoerd in frissche email-kleuren, is thans ook voor Bondsleden verkrijgbaar. Deze souvenir-plaquette, welke zoo bijzonder in den smaak valt van de buitenlandsche toeristen, die ze aan onze Grenskiosken koopen, wordt u franco toegestuurd na ontvangst van f 2.50 op giro 4880 (A. N. W. B.- Den Haag).



VERKRIJGBAAR AAN ALLE A.N.W.B.-BUREAUX

Zeer Speciale Aanbieding

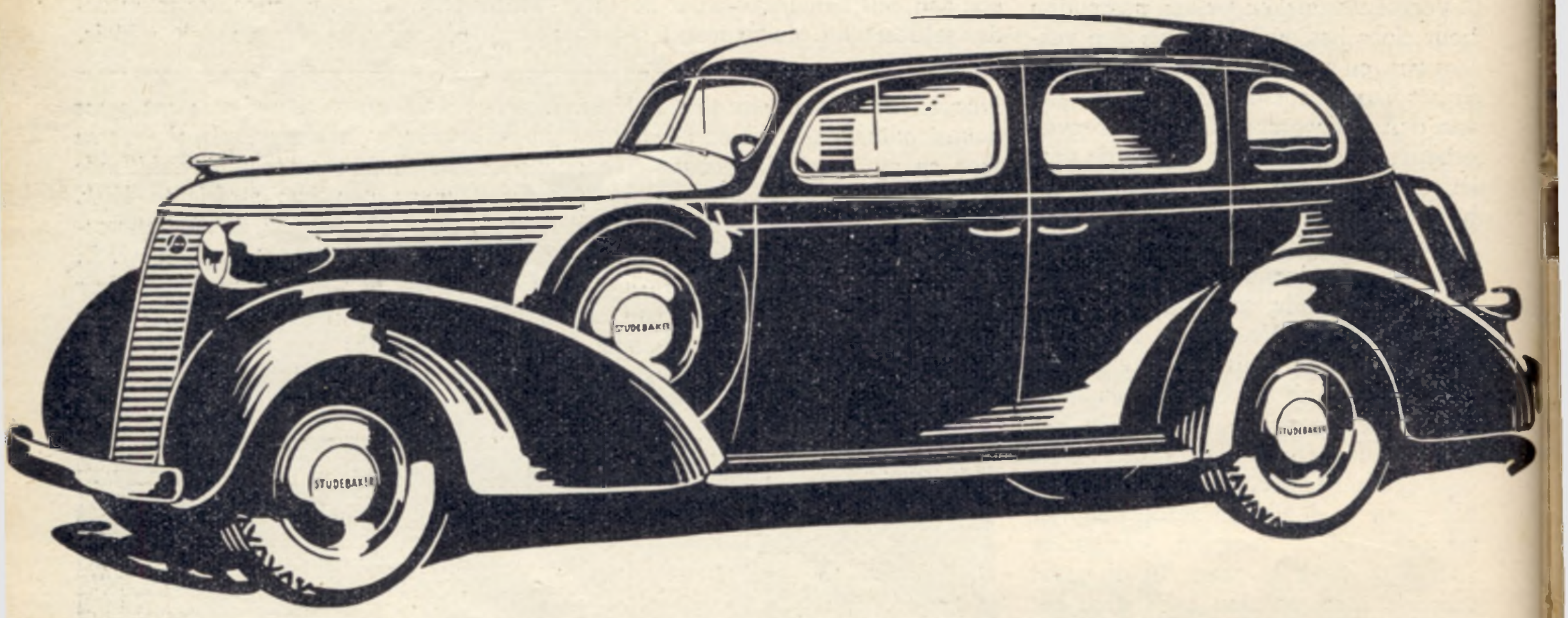
Van de fabriek ontvangen

2 gloednieuwe 8-cylinder

1937 *Studebaker*

President sedans de grand luxe

met 2 reservewielen - Overdrive - Automatische hellinghouder - Veerend stuur enz.



Catalogusprijs f 4320.-

Thans slechts f 2875.- vrijblijvend

(120)

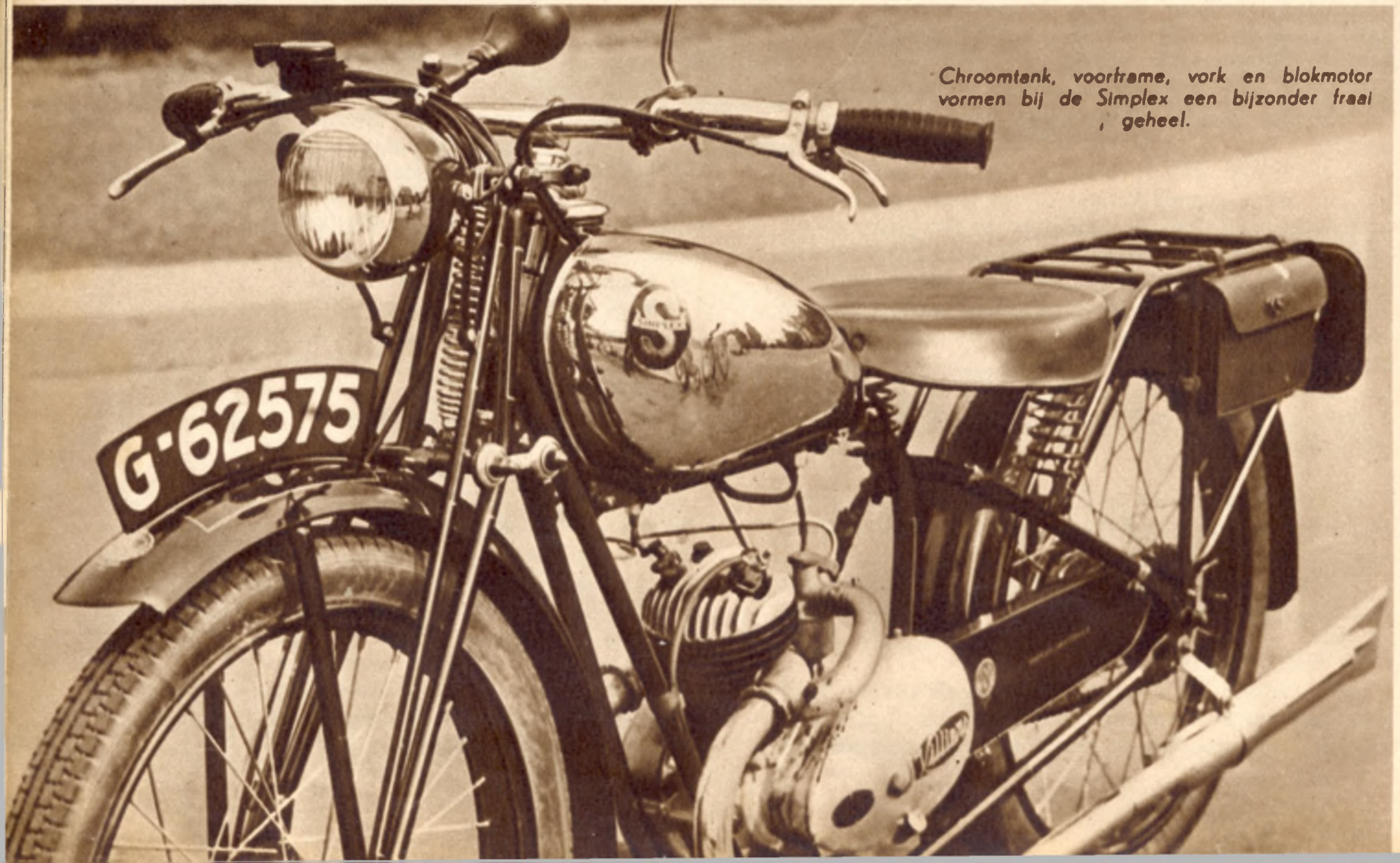
N.V. INTERNATIONALE AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ

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



Chroomtank, voorframe, vork en blokmotor vormen bij de Simplex een bijzonder fraai geheel.

SIMPLEX EN „ONDER DE ZESTIG"

We hebben — midden in den Zomertijd — een tijdlang een jonge spruit te logeeren gehad van een van onze oudste Nederlandsche motorrijwielfabrieken — de Amsterdamsche Simplex. Simplex is een goede, oude bekende, niet alleen voor hen, die het tot nu toe bij de gewone trapfiets hebben gehouden en die misschien heel wat kilometers hebben afgepeddeld in hun leven op een product van de fabriek aan den Overtoom, maar ook voor diegenen onder hen, die al jaren geleden motor reden, toen Simplex goede en fraaie, zwaardere motorrijwielen aan de markt bracht, die o.a. waren uitgerust met een fluweelig soepelen Blackburne motor, die was gemonteerd in een uitstekend getrianguleerd frame, dat de machine, die bovendien een goede gewichtsverdeeling had, zeer vast op den weg deed liggen. Een tijdlang heeft de Amsterdamsche fabriek met deze zeer aparte, comfortabele machines, waarbij de berijder „tusschen de wielen in" zat, menig motorrijdershart veroverd en er in diverse wedstrijden ook menig succes mee behaald. Toen is er een tijd gekomen, dat de interesse van Simplex voor motorrijwielen verflauwde en dat ze zich nagenoeg niet op dit gebied bewoog, totdat de groeiende beweging van het heel lichte motorrijwiel, dat over geheel Nederland duizenden nieuwe aanhangers tot zich trok, ook op den Overtoom weer nieuw leven in de brouwerij bracht. Met haar 100 cc lichte Simplex motorrijwielen met Sachs motor heeft de fabriek toen een tijdlang heel veel succes gehad, totdat ook hier weer een kentering in het belastingvrije getij kwam en de begeerten van de massa's weer uitgingen naar de grootere snelheid en motorkracht die de 125 cc motor kon geven in verhouding tot den 100 cc motor, zonder dat de zoo beteekenisvolle grens van het gewicht van 60 kilo naar den verkeerden kant werd overschreden. Een niet zoo eenvoudig probleem, waarbij heel wat goed bedoelde pogingen onder den druk van het „gewicht" van den fiscus zijn gesmoord. Opmerkelijk is wel dat Simplex, die altijd een eigen lijn en eigen politiek volgt in dit opzicht niet direct met den grooten hoop is meegehold. Men had daar te Amsterdam niet zoo'n haast en wenschte niet over het ijs van één enkelen nacht te gaan en het is eigenlijk de R.A.I. geweest van dit jaar die tenslotte officieel het nieuws heeft gebracht van een Simplex licht motorrijwiel met 125 cc Villiers krachtbron. Ons inziens had de fabriek deze 125 cc machine van „onder de zestig" wel iets eerder kunnen brengen, gezien het succes dat de 125 cc motoren in dit opzicht overal al behaald hadden. Maar het dient dan ook gezegd, toen de nieuwe 125 cc machine van Simplex, onder het gewicht van 60 kg en dus vrij van personeele belasting gehouden, voor den dag kwam, toen mocht ze dan ook overal gezien worden. Het geheel is een keurig verzorgd stuk werk — echt Simplex — en het ziet er uiterlijk op het oog zoo allersmakelijkst uit — dat velen alleen daardoor al in deze verleidelijke motorvrucht bijten. Maar ook de rest is naar verhouding stevig en sierlijk uitgevoerd, zoodat zonder eenige overdrijving mag worden beweerd, dat de 125 cc Simplex-Villiers creatie een der mooiste en beste lichte motorrijwielen is, die de vaderlandsche motorrijwielmarkt momenteel kent.

En die stevigheid komt dan ook direct tot uiting als men de machine gaat berijden en er mede over den weg voorttuft. We hebben in de laatste paar jaar zoo gaandeweg al heel wat „onder de zestigers" beproefd en onder allerlei omstandigheden bereden, maar we moeten eerlijk bekennen, dat deze lichte Amsterdamsche machine wel een van de allerbeste is geweest, waarbij we dan ook even eerlijk moeten vertellen, dat we zelden een machine op proef hebben gehad voor een road-test, die mechanisch zóó in orde was. We begrijpen heel goed dat — vooral in den drukken seizoentijd — een ter beschikking gegeven machine niet altijd onberispelijk in conditie is en we krijgen zelfs veelal nog niet volledig ingereden motorrijwielen te berijden, hetgeen weliswaar heel vereerend is als blijk van vertrouwen, maar aan den anderen kant lang niet ideaal voor het verkrijgen van de verlangde gegevens, die tezamen het oordeel vormen.

Maar deze Simplex was blijkbaar speciaal voor ons ingereden. Het was een nieuwe machine, die we echter in geen enkel opzicht behoefden te ontzien, die we naar hartelust konden opendraaien en die blijkbaar eerst tot in de puntjes was verzorgd, voordat men haar in onze handen stelde.

Als we maar naar het kickstarter-pedaal van onze Simplex „keken", startte de motor al, ook van heelemaal koud, wat ons frappeerde, omdat bij starten van koud een Villiers wel eens even kuren kan vertoonen. Bovendien is het bekende luchtschuifje voor het starten met een kouden motor aanwezig, maar we hebben het op deze machine eigenlijk nooit noodig gehad. Wat de krachtbron zelf betreft, het is niet de eerste keer dat we een machine, die vrijgesteld is van personeele belasting en uitgerust is met den 125 cc Villiers tweetaktmotor bereden en we hebben er meer malen prijzende woorden aan gewijd — maar ook ditmaal werd deze eerder verkregen goede indruk weer volkomen bevestigd. We weten natuurlijk niet hoe het materiaal en de onderdeelen van dit Villiers product zich op den langen duur in de praktijk houden, maar afgezien dan van de slijtage-kwestie, is en blijft de indruk van dit succesnummer zeer gunstig. Op den voorgrond treden vooral de goede soepelheid en het goede tweetakten van den motor bij langzame snelheden, terwijl daarnaast ook het optrekken zeer goed is.

Met dezen pittigen, fellen en toch soepelen motor, die in elk opzicht uit de hand eet „en bloc" gebouwd met een goeden drieversnellingsbak kan men wonderen doen en dat is dan ook juist wat het genre berijders van deze heel lichte motorrijwielen noodig heeft. Want het belastingvrije motorrijwiel van „onder de zestig" moet men zien als een aanbieding voor iedereen en het kan in die richting alleen succes hebben als het als het ware door een kind te berijden en te hanteeren is.

En dat is de lichte Simplex zeker. Qua „all-round" prestatievermogen is deze Villiers krachtbron een

juweeltje, waarvan de goede eigenschappen even goed tot uiting komen bij den ouderen rijder, die houdt van rustige soepelheid onder het kalm voorttuffen op de hoogste versnelling zonder dat schakelen noodig is als bij den meer sportieven rijder die van opschieten houdt ook op een kleine machine of die er mee de heuvels of bergen in wil of het terrein. Want — we schreven het reeds eerder — de belastingvrije machines, die deze 125 cc Villiers als krachtbron hebben, zijn snel op den weg en men kan er een heel aardig gemiddelde mee maken. En in het terrein of op hellingen zijn deze knapen een openbaring. Ook nu weer demonstreerde onze Simplex een goed klimvermogen op de hoogste versnelling, terwijl op de tweede versnelling bij het klimmen de machine een zeer groote kracht ontwikkelt. Voor bergwerk heeft dat natuurlijk zijn groote voordeelen en in combinatie met werkelijk zeer parate remmen en een prettig stuur is de Simplex dan ook niet alleen een machine om er „in eigen land — vlak bij de hand" mee op stap te gaan, maar kan men er met een gerust geweten mee de grens over en het buitenland in. Zoowel in binnen- als in buitenland brengt zoo'n Simplex-Villiers zijn baas of bazin achter het stuur overal waar een wagen niet kan komen — op de afgelegen rustige plekjes, die dikwijls het mooiste natuurschoon brengen — daar sjouwt zoo'n dappere, pittige baby-machine zijn berijder of berijdster rustig heen. Het moet al een heel raar rimboepunt zijn of een onmogelijk steile helling, die zoo'n handige, onder de zestig te machtig is. En niet alleen op den buitenweg schiet men er flink mee op, maar ook in druk stadsverkeer bleek onze kleine Simplex een deksels handig apparaat, zooals trouwens de meeste van zijn rasgenooten. Eén ding heeft hij echter, dat ons bijzonder imponeerde en dat is — de goede stevigheid en stijfheid van het geheel.

Want dat is werkelijk een opvallend iets, waartoe ons inziens behalve goede gewichtsverdeeling vooral ook bijdraagt het zeer goede frame van deze kleine machine. We hebben toevallig een paar maal onze machine gereden in stroomenden regen op kletsnatte wegen, waarop gauw vanwege de gladheid en natheid van het wegoppervlak een slipper kon worden gemaakt, maar gladheid noch natheid verstoorden de rust van de vast liggende machine, die in dat opzicht een vervoermiddel is, waarop men kan vertrouwen. Ook bij onverwacht remmen op natte wegen bleef deze typische vastheid en rust, die wel geschikt is om den Simplex-berijder vertrouwen in zijn vehikel te doen krijgen. En van rust gesproken! De knaldemping van deze Simplex-Villiers machine is een weldaad vergeleken bij die van vele 100 cc Simplex creaties, die — waarom weten we eigenlijk niet — soms oorverdoovend lawaaierig konden zijn, zoodat men in een nauwe straat met hooge huizen op zoo'n Simplex een beetje aan het gas draaiend bij de ontstelde inwoners den indruk kon verwekken dat de geheele artillerie van Franco in actie kwam. In tegenstelling daarmede is de 125 cc Simplex een rustige, voldoend stille machine, die niet al te veel decibels in den aether rondslingert. En dat is in dezen tijd van algemeenen strijd tegen te veel en onnoodig lawaai veel waard.

Er zijn bij deze pittige, aardige machine nog een paar dingen, waar we gaarne nog even de aandacht op vestigen. In de eerste plaats memoreeren we de aanwezigheid van een kleplichter, die weliswaar niet direct noodig is, maar die toch juist voor het genre leeken, dat dit type machines veelal berijdt, dikwijls handig en gemakkelijk is, ook b.v. met het tot zwijgen brengen van den motor bij een minder goed afgesteld draaiend gashandle. In de tweede plaats is de carburateur bij de Simplex niet opzij, maar achter den hellenden motor aangebracht, wat niet alleen netter staat, maar ook beter is van menig standpunt bezien, vooral ook vanuit dat van beschadiging door vallen.

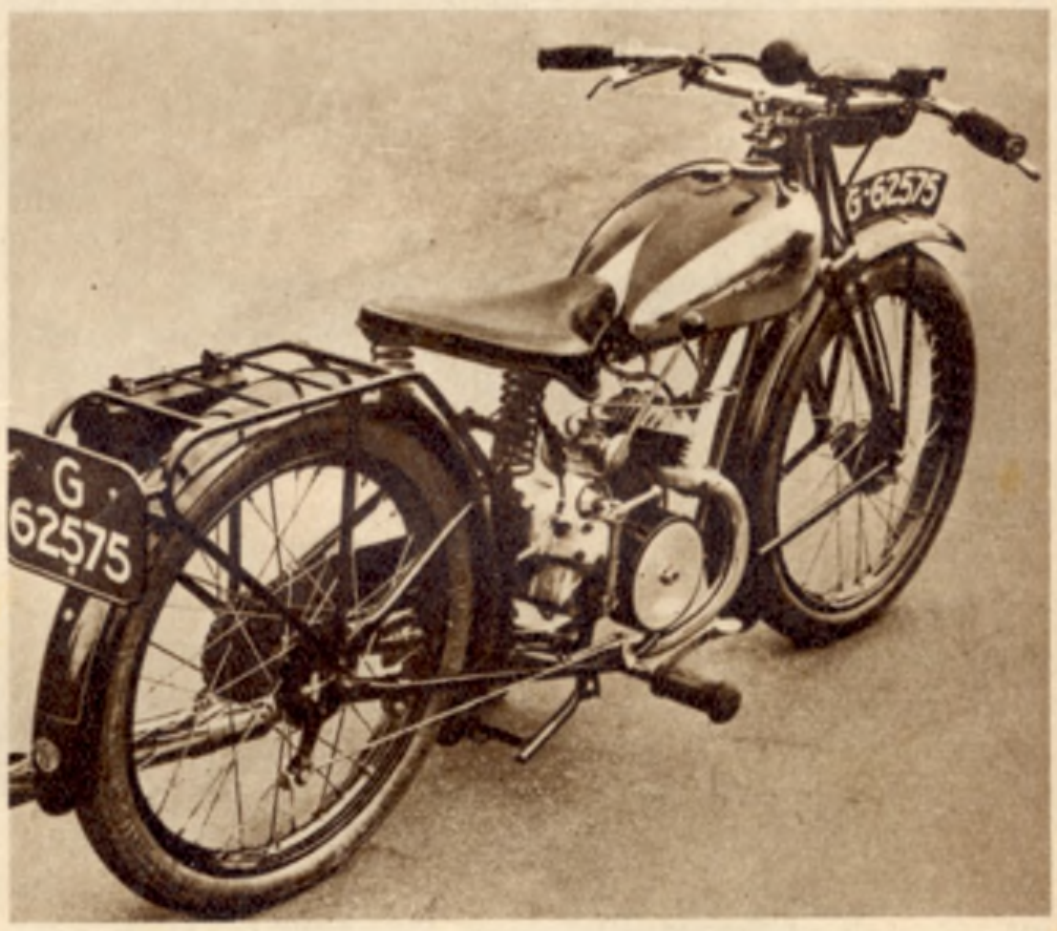
En dan vestigen we de aandacht op een goede veerende voorvork en een 18 Watt verlichting, die tijdens het rijden bij duisternis voor zeer behoorlijk licht zorg draagt. Het geheel uitgerust met 25 × 2¼ banden en met een goed, comfortabel zadel is inderdaad met zijn even smaakvol als fijn uiterlijk een zeer aanlokkelijke propositie, hetgeen men ook steeds weer daaraan merkt, omdat als men de machine ergens neerzet er zich direct bewonderaars, rondom verzamelen.

Natuurlijk is ook deze „onder de zestiger" als al zijn soortgenooten haast een zeer economische reiskameraad, die rustig zijn 45 km op 1 liter gemengde brandstof kan afleggen bij verzorgde afstelling. Arm door een teveel aan bedrijfskosten zal hij zijn eigenaar of eigenaresse dan ook niet gauw maken.

Neen, deze 125 cc Simplex is een heel bescheiden, heel betrouwbare en veilige reiskameraad, wiens totaal gewicht „onder de 60" blijft en daardoor in de termen valt van vrijstelling van personeele belasting, terwijl de wegenbelasting heelemaal neerkomt op *f* 10.— per jaar. Een verschijning, die we zelf met zeer veel genoegen hebben beproefd, niet alleen omdat ze ons uiterlijk aantrok door een aardig vlot uiterlijk en keurige afwerking, maar ook omdat we haar in de praktijk op den weg al spoedig leerden kennen als een van de beste „baby-machines" uit de belastingvrije klasse, die zich momenteel op onze Nederlandsche wegen voortbewegen.

Een goedkoop motorrijwiel, dat toch waarlijk niet „goedkoop" is in uitvoering, zuinig en betrouwbaar, stevig en sierlijk, waarmee Simplex voor de zooveelste maal in onze Nederlandsche motorwereld haren naam alle eer aandoet.

K. R.



Het 125 cc Simplex-Villiers motorrijwiel van „onder de zestig" van de andere zijde gezien.

De Neoerlandsche Consul-Generaal te Berlijn, de heer M. J. van Schreven (l.) en de Zuid-Afrikaansche ingenieur J. L. de Agostini maakten in een Dodge een hoogst interessante exploratiereis door Centraal- en Zuid-Afrika

OVERWONNEN

HET AVONTUURLIJKE RELAAS VAN EEN AUTOREIS DOOR CENTRAAL AFRIKA

De auto en de jungle hebben elkander al vele malen ontmoet en Afrika zag de moderne Stanley's herhaaldelijk boven schokkende wielen over zijn prairies en bergen, door zijn moerassen en oerwouden trekken.

De felle bundels van autolampen beschenen het donkere werelddeel in zijn meest afgelegen uithoeken en het geronk van automotoren veroorzaakte panischen schrik onder de wilde kudden in het diepst der centrale gebieden.

Wie echter meenen mocht, dat, nu er asphaltwegen loopen door de streken, waar eertijds Dingaan en Moselekatse hun machtige rijken hadden en de Zoeloe- en Basutohorden op het wreede oorlogspad togen, nu vliegtuigen op geregelde routes tot de dagelijksche verschijningen behooren boven de Afrikaansche wildernis, een einde zou zijn gekomen aan de gevaarlijke romantiek

van het wèrkelijke avontuur, slaat de plank mis. En evenmin is het juist, dat de automobilist, en route tusschen Kharthoum en Kaapstad, tenslotte het Kruger National Park moet opzoeken, om daar, langs ordelijk gebaande wegen, een ontmoeting te hebben met een leeuwenfamilie of de reuzen van Afrika, den giraffe, den olifant of den „dooder van de bush", den rhinoceros.

***

Het reisjournaal van den heer M. J. van Schreven, Nederlandsch consul-generaal te Berlijn, die het vorig jaar geleden in opdracht van onze regeering een dienstreis naar en door Afrika ondernam, is er om aan te toonen, dat dit werelddeel buiten de randgebieden thans eigenlijk nog maar heel weinig verschilt van toen de vermaarde 19e eeuwsche ontdekkingsreizigers er rondtrokken.

De heer Van Schreven maakte zijn tocht met het doel nieuwe afzetmogelijkheden te bestudeeren in een aantal landen in Centraal-, West- en Oost-Afrika en uitbreiding van de bestaande relaties en teneinde de daar gevestigde consulaire posten te bezoeken. De opdracht noodzaakte hem een belangrijk deel van het zwarte continent driemaal te doorkruisen, onder omstandigheden, die voor den gemiddelden toerist afschrikwekkend genoeg zouden zijn geweest om het bij éénmaal te laten.

De kenmerken van koenen ondernemingszin, gepaard aan een meer dan middelmatige dosis moed en rustig beleid, die onze oude zeevaarders-kooplieden sierden, bleken echter ook in dezen groot-handels-agent aanwezig te zijn. Hij zòcht niet het avontuur, het kwam op hem toe, in een vorm en een mate, meer dan hem en zijn metgezel lief was en het gevaar ontbrak evenmin.

Van Mombasa door Britsch Oost-Afrika en den Anglo-Egyptischen Soedan, den Congo en Angola naar de Westkust en vandaar verder, door Portugeesch West-Afrika, Katanga en Mozambique naar de Oostkust terug en tenslotte door Portugeesch Oost-Afrika en Transvaal, de Oranje Vrijstaat en de Kaapkolonie naar het uiterste Zuidpuntje van het werelddeel, dit was de route, in enkele, vaak op honderden kilometers van elkaar gelegen, plaats- en streeknamen uitgedrukt, welke de heer Van Schreven volgde in een Dodge, die zijn taak begon als een ordentelijke Sedan en haar beëindigde als „roaring monster". Ook dàt had de wildernis op haar geweten!

***

Maar laten we nu zijn jungle-logboek gaan volgen, dat in zijn eenvoud van bewoordingen ook alweer zoo'n typische overeenstemming doet blijken met de relazen van een Bontekoe of Van Riebeek. Gelijk zij razende stormen, die masten en stengen braken en moordende windstilten, die de bemanningen decimeerden, met niet meer dan een enkel woord aan hun bewindhebbers meldden, bepaalt ook de heer Van Schreven zich tot een uiterst summiere opsomming van zijn wederwaardigheden, een reeks echter, die een voldoend inzicht geeft in de enorme moeilijkheden, welke steeds weer moesten worden overwonnen om het doel te bereiken.

Een korte, doch noodzakelijke „voorstelling" van dezen toerist-van-groot-formaat moge hieraan echter voorafgaan. Wij zouden daarbij kunnen volstaan met de wijze,

DE JUNGLE...

Hierboven v.r.n.l.: autotransport in Belg. Congo met z.g. „dug-outs" (booten uit één stam gehouwen) — autoweg in Noord-Angola — veerpont aldaar. — Onderlinks: transitverkeer door een leeuwengebied. — Onderrechts: de giraffen uit Noord-Rhodesië zijn niet eenkennig

Ongewenschte belangstelling van een Belgischen inboorling uit de Congo . . .

Het tracé van deze avontuurlijke reis, waarbij de onverschrokken automobilisten vrijwel geheel Centraal- en Zuid-Afrika doorkruisten

waarop hij het zichzelf deed tegenover de Afrikaansche journalisten, die hem kwamen interviewen, n.l. met de aanduiding „a roaming consul", maar dit is toch werkelijk onvoldoende. De heer van Schreven dient de Nederlandsche handelsbelangen in het buitenland sedert meer dan twaalf jaren en het grootste deel van dezen tijd bracht hij in het Verre Oosten door. In dat werelddeel maakte hij verre tochten het binnenland in, naar gebieden, die of nooit, of hoogst zelden door Nederlanders waren bezocht. Daar zocht hij o.a. nieuwe relaties om onzen handel te stimuleeren of afzetgebieden voor onze industrie open te leggen. Hij ondernam reizen naar verwijderde streken van Tibet en Afghanistan, door de binnenlanden van Siam, Indo-China, Burma en de Shan-Staten, waarop menige ontdekkingsreiziger trotsch zou kunnen zijn!

Een ieder, die uit de verhalen van Sven Hedin en andere Tibetverkenners, de gevaren heeft leeren kennen, welke er voor Europeanen verbonden zijn aan het reizen in het onherbergzame heilige land der lama's, zal kunnen begrijpen, dat de expedities van den heer Van Schreven zeer boeiend waren.

Behalve — naar wij hopen mogen — goed resultaat voor de vaderlandsche industrie en handel, waar zulks mogelijk bleek, verschafte de heer Van Schreven zich aldus een buitengewone ervaring in het reizen langs ongebaande wegen, een ervaring, die hem op zijn Afrika-tocht van onberekenbaar nut was. Samen met zijn reisgezel, den Zuid-Afrikaanschen ingenieur J. L. de Agostini, eveneens een

Een giraffe, die niet vijandig staat tegenover de motoriseering

AUTOKAMPIOENEN — RIJPROEVEN

DE RENAULT JUVAQUATRE

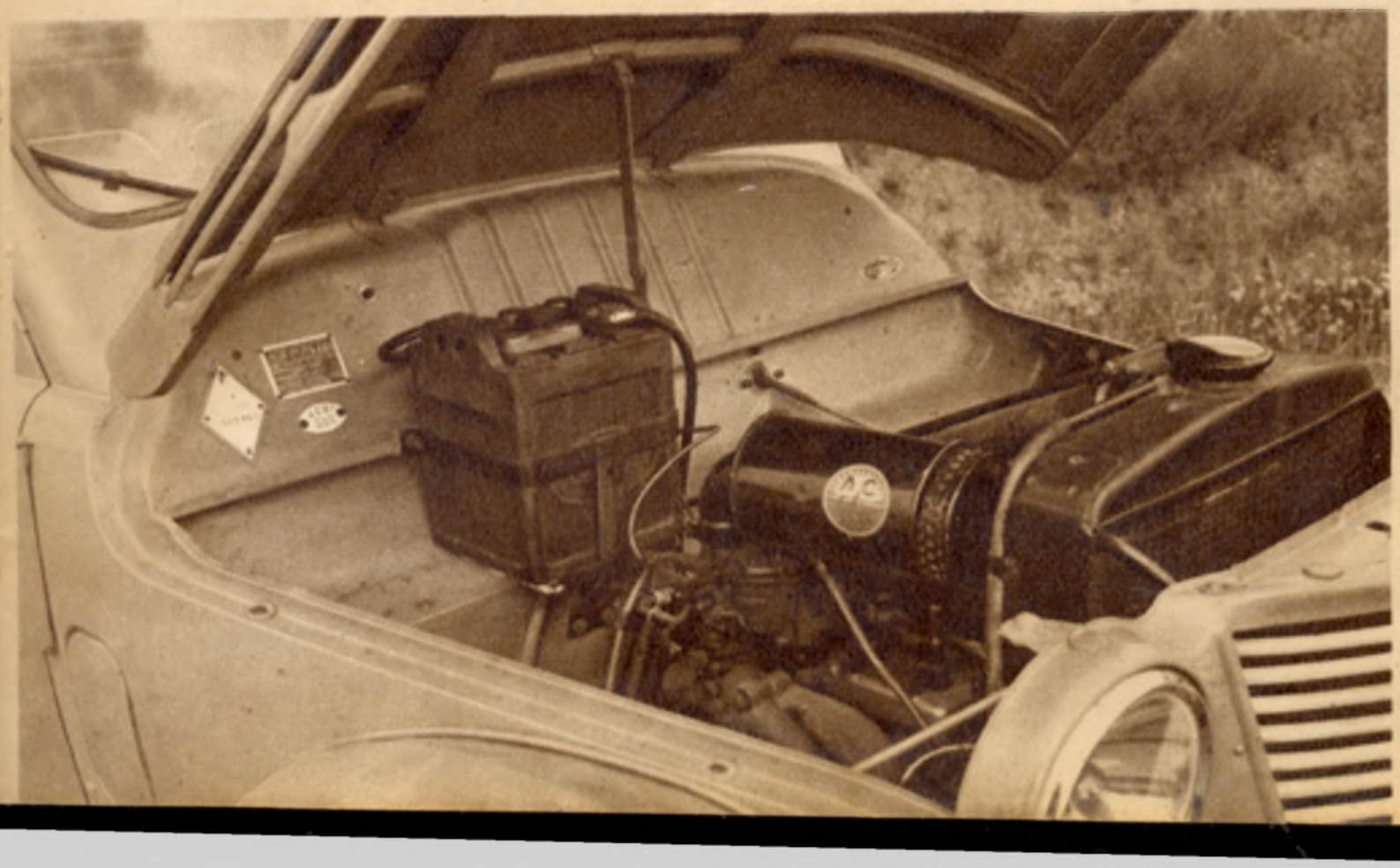
Men weet, dat Renault sinds jaren een tegenstander van onafhankelijke voorveering voor algemeen gebruik is geweest en steeds als zijn meening heeft verkondigd, dat deze constructie alleen bijzondere voordeelen had voor uiterst lichte wagens. Niettemin gingen reeds gedurende de twee voorafgaande Parijsche Salons hardnekkige geruchten dat Louis Renault heftig aan het experimenteeren was met onafhankelijke voorveering en men „binnenkort" een dergelijke uitvoering van zijn fabriek mocht tegemoetzien. De geruchten werden in zooverre gelogenstraft, dat tot op heden geen enkel reeds bestaand Renault-type van deze uitvoering werd voorzien en dus Louis Renault zijn meening niet blijkt te hebben gewijzigd. Doch een der clou's van den laatsten Parijschen Salon was zonder twijfel het verschijnen van een uiterst licht model, de Juvaquatre, dat dan toch werkelijk onafhankelijke voorveering bezat.

Bij het doopfeest van den jonggeborene heeft de bekende Fransche constructeur er nog eens met nadruk op gewezen, dat zijn opvattingen ten aanzien van deze veeringswijze volkomen onveranderd waren en men zijn jongste geesteskind dus niet als voorlooper moest beschouwen van een langzamen overgang tot gewijzigde veering bij de zwaardere modellen. Dit wat het ontstaan van de kleine één liter Renault betreft, die we thans eindelijk in natura onder handen kregen, nadat hij op de R.A.I. tentoonstelling alleen als prototype buiten de „heiligen Hallen" was gezien.

De bedoeling is geweest een goedkoopen, uiterst zuinigen en toch redelijk snellen auto te produceeren, die op behoorlijke wijze vier personen + bagage zou kunnen vervoeren en we gelooven, dat de Renault-fabrieken hierin op loffelijke wijze zijn geslaagd.

Zij bouwden de voorveering volgens het principe van de z.g. „Schwingachsen", of duidelijker gezegd: aslooze ophanging, waarbij één dwarsveer de onderzijde van de fusée draagt, terwijl de bovenzijde door een scharnierenden driehoek op haar plaats wordt gehouden. Teneinde de gevolgen van veerbreuk, die zelfs bij de beste constructie toch altijd kan voorkomen, te neutraliseeren, heeft Renault den fusée-onderkant met twee veerbladen verbonden.

De besturing geschiedt op de gebruikelijke wijze door middel van gedeelde spoorstang, die vóór de fusée is bevestigd en we willen dadelijk reeds constateeren, dat zelfs op uitermate slechte wegen geen spoor van



Een kijkje onder de motorkap vertoont de gemakkelijk bereikbare accu.

man getraind in de jungle, bovendien bekend met de plaatselijke dialecten, met de gevaren, welke het Afrikaansche gedierte oplevert, maar vooral bekwaam in het uitvoeren van lastige reparaties in de wildernis, bleef hij oerwoud, bosschen, moerassen en wild gedierte de baas.

* * *

Tot Nairobi reisden de beide toeristen, de heer de Agostini uit het Zuiden en de heer Van Schreven uit het Noorden komend, afzonderlijk (laatstgenoemde in gezelschap van zijn collega voor Br. O. Afrika), en elk had al een flinke portie avontuur beet, eer zij elkaar troffen. De Z.-Afrikaan was zoo slordig geweest, zijn geweer in Johannesburg achter te laten en enkel een stevig mes was zijn hulp bij een eventueele ontmoeting met kwaadwillende junglebewoners. Die vergeetachtigheid dreigde op een middag, kort na het vertrek, al dadelijk fataal te worden, toen de wagen van ir. de Agostini in een kuil in den „weg" verzakte. Hij besloot den morgen af te wachten, om dan hulp te requireeren om de auto weer in het goede spoor te brengen. Nog maar net was de zon ondergegaan, of een niet te miskennen geluid trof zijn oor en wel bedenkelijk duidelijk: het gebrul van een leeuw. Op de dreunende stem volgde weldra de verschijning van een vervaarlijken kop met een gele manenvracht en daarachter de koppen van nog vier andere leeuwen.

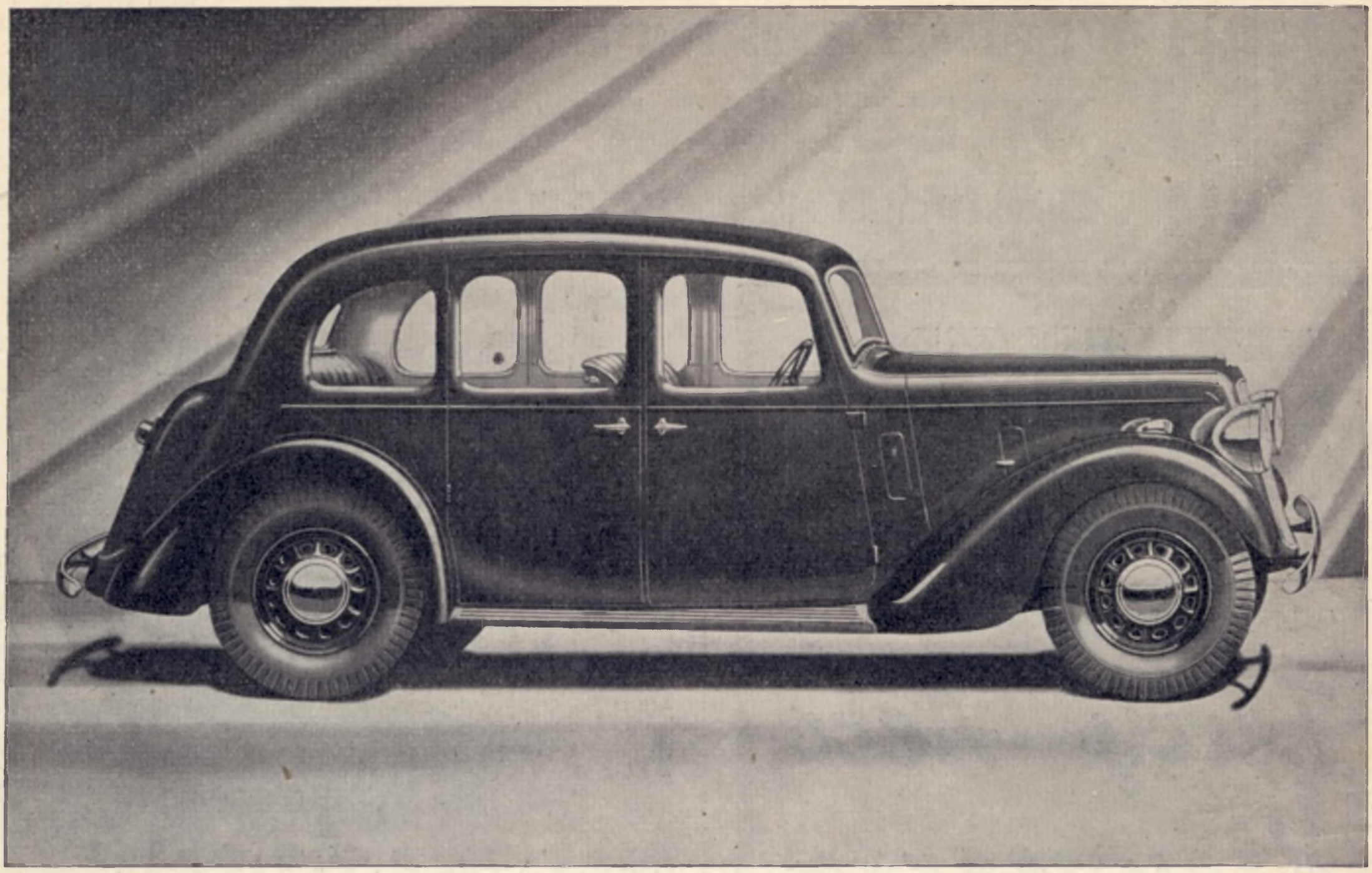
Ir. de Agostini oordeelde gepaste bescheidenheid onder deze omstandigheden beter en gezonder dan vertoon van onverschrokkenheid en hij retireerde derhalve met bekwamen spoed naar de verzonken auto, die in gesloten staat een tamelijk veilige wijkplaats waarborgde.

De leeuwen toonden zich uitermate nieuwsgierig en wilden blijkbaar alles weten van den wagen, dien zij van alle kanten besnuffelden, bij welke inspectie sommigen zoover gingen, dat zij hun klauwen op de treeplanken zetten en de ruiten besnoven. Een paar millimeters glas scheidden den reiziger van een vrijwel zekeren dood.

Tegen den morgen kregen de leeuwen er genoeg van en, gelukkig voor ir. de Agostini, verdwenen zij ver genoeg in de wildernis, om hem te veroorloven naar een dorp in de buurt te gaan om assistentie te halen.

Intusschen had de heer Van Schreven na een moeilijke, zij het minder sensationeele

Bij de foto's op deze pagina (van boven naar onder): 1. Zelfs wilde zebra's interesseerden zich voor de expeditie — 2. Een aap, die het zijne moest hebben van een down-draft carburator — 3. Vastgeloopen in een moeras in Angola: alles uitladen! — 4. Consul-generaal van Schreven temidden van een pygmeeënstam in het Huriwoud (oostelijk deel van den Belg. Congo) — 5. Het „keurige" begin van de reis: de Agostini bij de expeditie-auto, waaraan toen nog een model-caravan hing



Een AUSTIN zes-cylinder:

de „Fourteen-Goodwood"

★ Geen wonder, dat de enorme belangstelling voor AUSTIN automobielen — producten uit Engeland's grootste automobielfabriek — zich eveneens uitstrekt tot de AUSTIN zes-cylinders en in de eerste plaats de „Fourteen-Goodwood"!

Ook hier de spreekwoordelijke AUSTIN duurzaamheid, ongekend fraaie uitrusting en afwerking en de bekende lage AUSTIN verbruikscijfers. De fraaie prijscourant vertelt U alles omtrent deze automobiel — een AUSTIN: geen aankoop, doch een geldbelegging! — een vrijblijvende proefrit bevestigt dit alles nog eens volkomen!

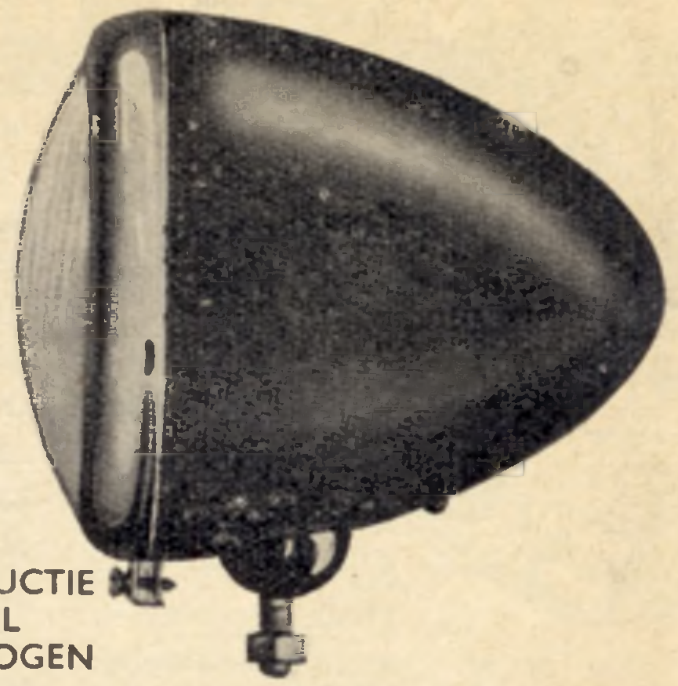
N.V. HANDELMIJ. R. S. STOKVIS & ZONEN

AFDELING AUTOMOBIELEN — ROTTERDAM

Agent voor Den Haag, Leiden, Delft en omgev.: G. J. v. d. WANSEM, DEN HAAG
Van Hoornbeekstraat 112-114, tel. 551058

EEN COMPLEET STEL

WILLOCQ-BOTTIN



SOLIEDE CONSTRUCTIE
SIERLIJK MODEL
GROOT LICHTVERMOGEN

STROOMLIJN-
SCHIJNWERPERS
MET RIJKSKEUR 3 A B

Kunt U tot Uw eigendom maken voor slechts . . . . f 30.-

Aanschaffing van autoverlichting met **Rijkskeurmerk** blijft toch noodzakelijk, niettegenstaande het uitstel der regeeringsmaatregelen. Waarom thans dus niet gebruik gemaakt van bovenvermelde goedkoope aanschaffingsmogelijkheid?
Het geheele komende winterseizoen heeft U dan reeds het genot van een veilige en door jaren van ervaring beproefde verlichting. Vraagt Uw kennissen eens naar het verschil in veiligheid van 's avonds te rijden met Amerikaansche koplampen of met „de zon in den nacht" van **WILLOCQ BOTTIN**

De algemeene veiligheid wordt door U dan ook dit seizoen reeds bevorderd. Aanschaffingskosten kunnen nu toch geen bezwaar meer vormen.

Wij adviseeren WILLOCQ BOTTIN

OMDAT . . . . Willocq-Bottin de **oudste** fabriek is op het gebied van automobielverlichting en zich hierop . . . . **specialiseert.**

OMDAT . . . . Willocq-Bottin de **eenige** constructeur is, die in zijn lectuur van iederen schijnwerper het lichtvermogen schriftelijk vermeldt en daarvoor **garandeert.**

OMDAT . . . . voor **Willocq-Bottin** verlichting geen onderdeel vormt, doch men **uitsluitend** verlichting vervaardigt.

OMDAT . . . . uw geld slechts dan goed besteed is, indien U daarvoor het **allerbeste** koopt dat verkrijgbaar is.

OMDAT . . . . Willocq-Bottin met recht **„De Zon in den Nacht"** is.

N.V. TECHNISCH BUREAU

MARYNEN

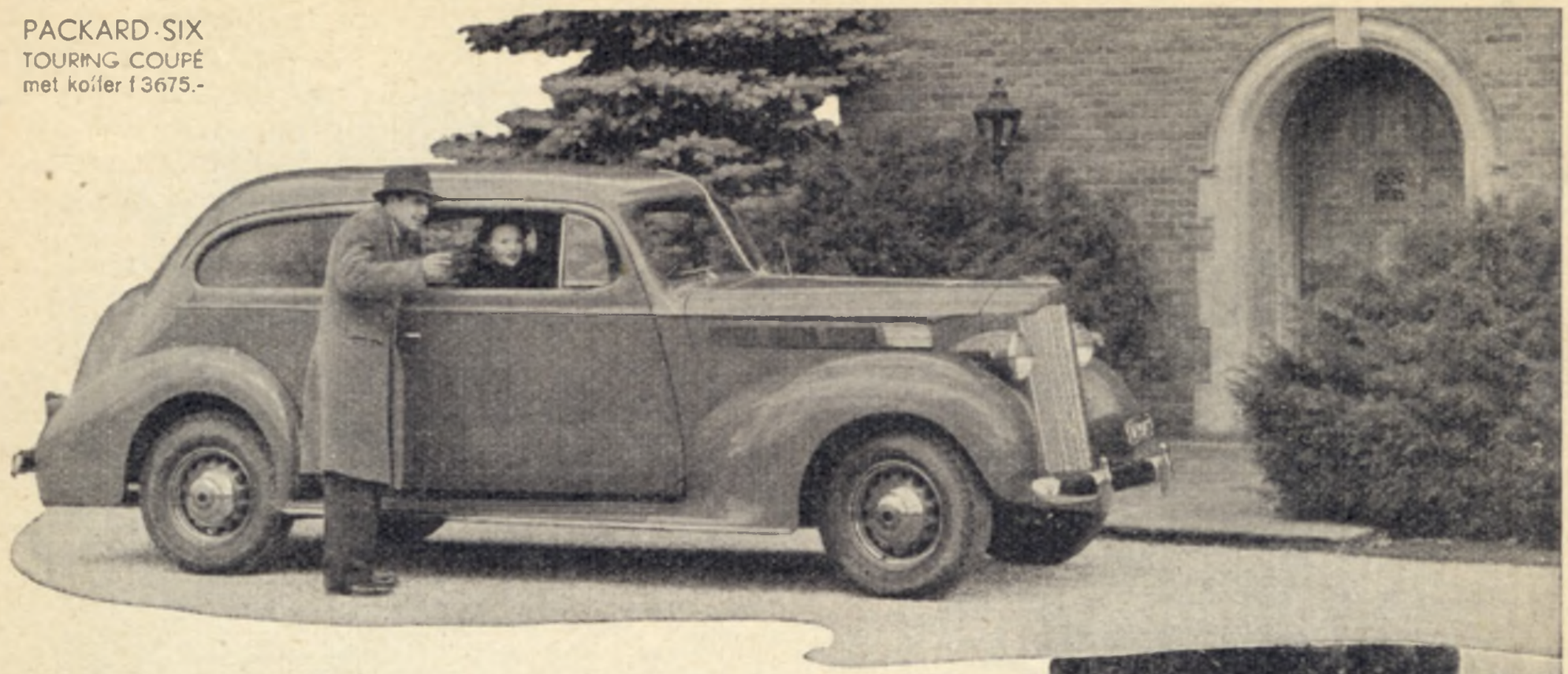
HANDELMAATSCHAPPIJ EN INGENIEURSBUREAU
WALDORPSTR. 52 - DEN HAAG - TEL. 116217

BON N.V. Techn. Bureau MARIJNEN
Waldorpstraat 52, DEN HAAG

Zend mij verdere gegevens.

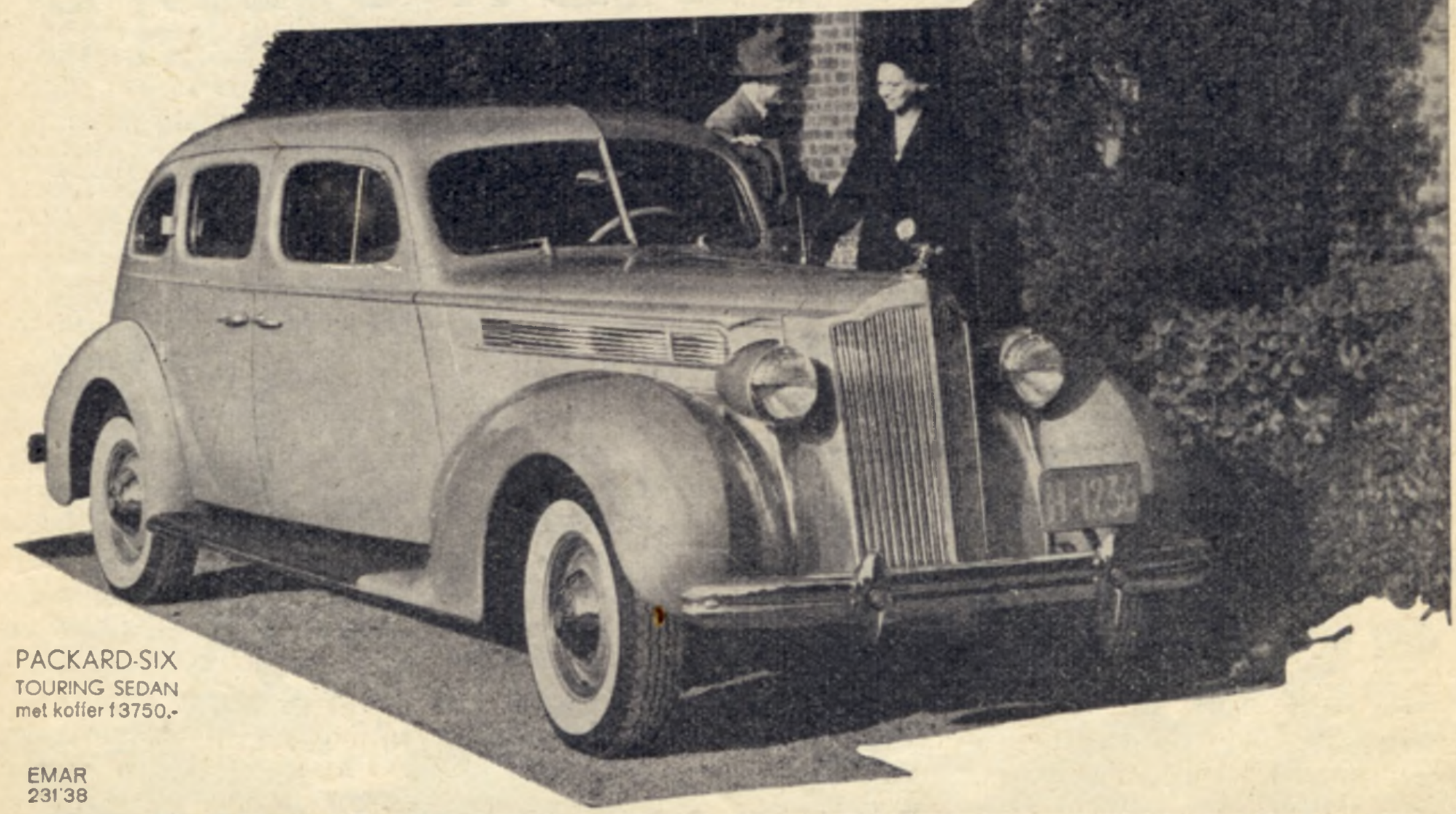
Ik rijd: ..... *(merk)*
Jaar .....
Naam .....
Straat .....
Plaats .....

PACKARD



PACKARD·SIX
TOURING COUPÉ
met koffer f 3675.-

De Packard is voor hén gebouwd, die zich niet tevreden wenschen te stellen met de prestaties, het comfort en de afwerking van een gewone automobiel. Packard biedt U een wagen, die volkomen aan de eischen van den verwenden automobilist, die meer wenscht dan een gewone automobiel, voldoet. Niet voor niets draagt Packard bijna 40 jaar lang den onaantastbaren naam van „de beste" automobiel te zijn, die er gebouwd wordt. En dat Packard trotsch op dien naam is, blijkt wel uit de Packard Six en Packard Eight modellen, wier prestaties en kwaliteiten die van de kostbare Packard Super Eight en Twelve evenaren.



PACKARD-SIX
TOURING SEDAN
met koffer f 3750.-

EMAR
231'38

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

ZÜNDAPP VERWACHT ZIJN 200.000STE

„AUTOKAMPIOEN" OP JUBILEUMBEZOEK BIJ EEN VAN DUITSCHLAND'S POPULAIRSTE MOTOR-RIJWIELMERKEN

Zündapp's Levensgang

Zündapp! — „What is in a name?" zou men met Shakespeare's Hamlet kunnen vragen. Iedereen in de internationale motorwereld zal bij het noemen van dien naam onmiddellijk denken aan fraaie, hypermoderne motorrijwielconstructie en u even onmiddellijk weten te vertellen, dat Nürnberg, de oude stad in Beieren, de bakermat is van dit ook in Nederland zoo populaire merk, maar zal waarschijnlijk even snel het antwoord schuldig blijven als men naar den oorsprong van dien bekenden naam vraagt. En die oorsprong is dan ook waratje niet gemakkelijk te vinden. Want welke Nederlander b.v. zou kunnen weten, dat in den tijd van den wereldoorlog in het jaar 1917 een Nürnberger industrieel Fritz Neumeyer te zamen met de Krupp Werke ter wille van de voorziening van het Duitsche leger met tijdbuizen voor granaten een bedrijf stichtte onder den naam van „Zünder und Apparatebau Gesellschaft", waarvan deze heer Neumeyer in 1919 alleen eigenaar werd en waarin na afloop van den oorlog, toen alles op vredesarbeid moest worden omgeschakeld allerlei dingen werden gefabriceerd

A. De groote staalpersen in actie.
B. Een specialiteit van Zündapp: kettingaandrijving der versnellingen.

Links: het ruime portier en de afzonderlijk verstelbare voorzittingen, rechts: de groote kofferruimte achter de achterbank.

shimmy is te ontdekken en de hydraulische schokbrekers, die vóór en achter zijn gemonteerd, vooral aan de vóórzijde hun werk uitmuntend verrichten, zoodat de wagen geheel vrij is van wipneigingen.

De wielbasis is zeer kort, nl. 2,35 meter en ofschoon zonder twijfel voor 4 personen voldoende ruimte aanwezig is, zouden we bij denzelfden bouw een cm of tien extra hebben geprefereerd. Franschen bezitten nu eenmaal gemiddeld kortere beenen dan Nederlanders en waar men in den staart een flinke van binnenuit bereikbare bagageruimte heeft aangebracht (wat op zichzelf, zooals we reeds meer hebben geconstateerd een buitengewoon gunstige opstelling is) houden de achterpassagiers ook niet meer knieruimte over dan strikt noodzakelijk is, zelfs wanneer we de voorzittingen zoover mogelijk naar voren schuiven.

Deze voorzittingen zijn verstelbaar, d.w.z. zij hebben drie vaste punten, waarin ze bevestigd kunnen worden.

Een buitengewoon prettig detail is, dat de voorzittingen in naar voren geklapten toestand blijven staan en niet vanzelf terugvallen, wat het uitstappen voor de achterpassagiers vergemakkelijkt, nu er slechts twee portieren aanwezig zijn; want om weer de genormaliseerde benamingen aan te houden, de Renault Juvaquatre is een 4-persoons „coach", d.w.z. hij heeft twee deuren en 4 ramen. De voorportieren zijn niet grooter gemaakt dan strikt noodzakelijk was, om comfortabel te kunnen instappen, waardoor men ruime achterruiten overhield en een uitermate stijf carrosseriegeheel verkreeg, dat dan ook, vooral wanneer we in aanmerking nemen met een volledig nieuwe constructie te doen te hebben, onverwacht goed rammelvrij is.

Onze afbeeldingen geven een voldoende duidelijk overzicht van den heelen carrosseriebouw. Het uitzicht van de bestuurderszitplaats is echt Europeesch goed, wat m.i. altijd een niet te onderschatten voordeel blijft t.o.v. de groote rijdende zeekasteelen met hooge motorkappen en dito instrumentenborden; overigens is de afwerking inwendig eenvoudig gehouden, doch goed overdacht. De voorzittingen zijn hoog genoeg geplaatst om aan de achterpassagiers voldoende voetenruimte in de goten te geven, die in den carrosserievloer werden aangebracht om het geheel laag te houden. De omgekeerde goot in het midden was natuurlijk noodig om de cardanas voldoende ruimte te geven.

Het motortje heeft vrij nauwkeurig een zuigerverplaatsing van 1 liter. Het is niet overmatig gepousseerd en levert 25 pk bij 3000 toeren/min., maar in zijn prestaties meent men een veel krachtiger motor ter beschikking te hebben. De compressieverhouding bedraagt 6,5 en waarschijnlijk mede tengevolge van den aluminium cylinderkop is er zelfs bij snel gas geven en gewone benzine als brandstof geen sprake van eenig detonatieverschijnsel; uit den aard der zaak speelt hierbij ook de vorm van de verbrandingskamer een rol.

Natuurlijk is het bij dergelijke wagentjes ook noodig een pittig motortje ter beschikking te hebben, vooral wanneer we zooals hier met 3 versnellingen willen volstaan. Deze zijn overigens wat hun verhouding betreft, met veel zorg gekozen. De eerste versnelling geeft een vertraging van 1 op 2,9; de tweede van 1 op 1,59, terwijl de derde natuurlijk de prise directe is. De achterbrugtransmissie bedraagt 5,14 zoodat we in de 1e versnelling een totale vertraging van ongeveer 15 krijgen.

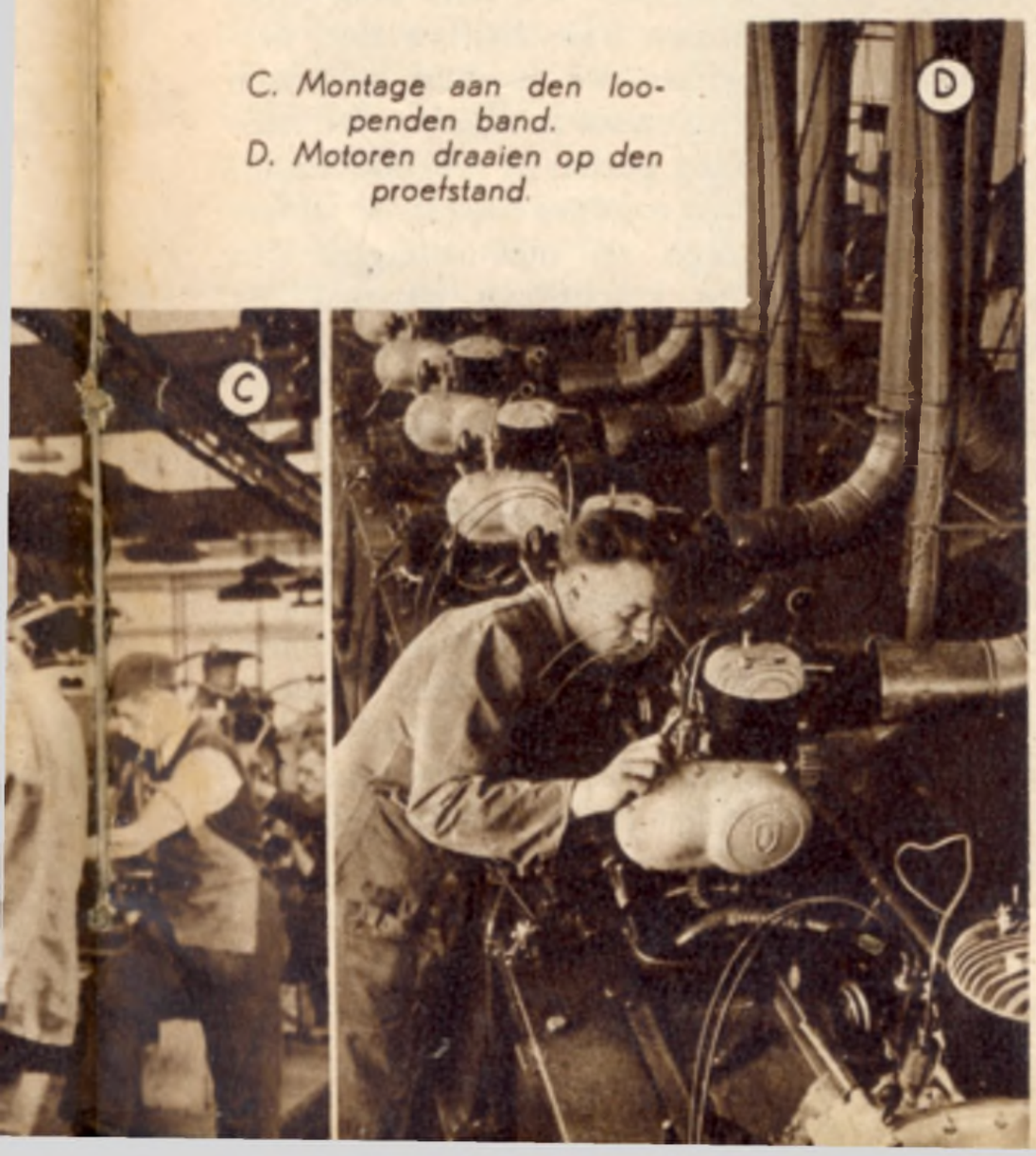
De tweede en 3e versnelling zijn op uitmuntende wijze gesynchroniseerd, wat overigens ook wel gewenscht is, omdat men natuurlijk vooral in hellend terrein veel van deze versnellingen gebruik moet maken om een behoorlijk gemiddelde vol te houden. De overschakeling is werkelijk kinderspel en het geheel zou volkomen ideaal zijn geweest, indien de koppeling van het beproefde exemplaar geen abnormale stugheid had vertoond, wat vooral bij het wegrijden op de eerste versnelling een zeer voorzichtige behandeling noodig maakte en zich na het overschakelen eveneens demonstreerde door voelbare schokken in de transmissie, indien het motortoerental niet precies met de snelheid overeenkwam. Het moet echter niet moeilijk zijn deze droge-plaatkoppeling wat minder stug af te stellen. Natuurlijk zouden we persoonlijk juist voor dergelijke kleine motoren een 4-versnellingsgangwissel prefereeren, maar men moet ook rekening houden met den prijs, waarvoor dergelijke wagentjes aan de markt moe-

als koelinstallaties, schrijfmachines, verlichtingsonderdeelen voor automobielen enz. enz. Tot in 1921 de verandering en de definitieve nieuwe lijn kwam en besloten werd tot den bouw van motorrijwielen onder den firmanaam van „Zündapp Gesellschaft für den Bau von Spezialmaschinen" en daarmede de naam Zündapp op het motorrijwieltooneel voor het voetlicht verscheen, zij het dan voorloopig nog op bescheiden wijze. Eind October 1921 kwam de eerste Zündapp voor het front als 211 cc tweetakt motorrijwiel met riemaandrijving, een creatie, die men met voordacht had uitgekozen als veelbelovende tusschenschakel tusschen de oude zwaardere motorrijwielen van den tijd van voor en gedurende den oorlog en de soms zeer zonderlinge scheppingen met hulpmotortjes, die beide op hun wijze de Duitsche wegen van dien tijd onveilig maakten. De bedoeling van het nieuwe merk was het aan de markt brengen van een handig, goedkoop en zuinig „motorrijwiel voor iedereen" en reeds bij deze eerste verschijning stuiten we hier op de kern van een streven, dat nimmer gericht was op hoogste snelheid en race-successen, maar op comfort en zoo ver mogelijk doorgevoerde betrouwbaarheid van een middel van snelvervoer voor velen en dat heden ten dage nog steeds in deze zelfde richting gaat. Deze eerste tweetakten vielen in den smaak en onder het bereik van velen met het gevolg dat, toen in Juni 1922 met de serie-productie kon worden begonnen in October van datzelfde jaar reeds de 1000ste machine de fabriek kon verlaten. Die eerstelingen bleken over het algemeen zóó goed, dat in November 1924 al de 10.000ste machine werd afgeleverd, toen reeds in den vorm van een 240 cc tweetakt met drie versnellingen en algeheele kettingtransmissie. Men hield dus steeds vast aan de grondgedachte van productie van een enkel populair type, strevend naar hoogste betrouwbaarheid, maar niet naar hoogste snelheid. En het succes bleef deze tactiek vergezellen, zoodat het vooral na de stabiliseering van den Mark met de productielijn steil omhoog ging tot ongeveer 1929. In Juni 1927 zag de 25.000ste Zündapp al het levenslicht en begin 1929 volgde al nummertje 50.000. Maar toen was ook al een groote verandering in de levenslijn van het merk ingetreden, in tweeërlei opzicht. Want niet alleen was men toen afgestapt van het systeem van één enkel productiemodel en leverde de fabriek toen de beide zeer bekend geworden tweetaktmodellen „Z 300" en „S 200", waarvan de laatste „steuer- und führerscheinfrei" was en die beide reeds het 200 bekend geworden geperst stalen frame hadden, maar de directie had het aangedurfd in die onzekere tijden in 1928 te beginnen met den bouw van een splinternieuwe, modern gebouwde en uitgeruste fabriek, waarin zonder onnoodige afremming kon worden voortgegaan met de steeds sneller stijgende productie. In Februari 1929 verlieten de eerste machines de in volle actie zijnde nieuwe fabriek en aan het einde van datzelfde jaar verliet de 75.000ste Zündapp den loopenden band.

Spoedig daarna echter kwam de groote inzinking in het Duitsche bedrijfsleven en liep ook bij Zündapp, evenals overal elders, de zaak achteruit, maar het heeft wel getuigd van een bijzondere visie en mentaliteit, dat de fabrieksleiding toen den moed had niet alleen de reeds hypermoderne outillage van de nieuwe fabriek nog uit te breiden en te vergrooten, maar ook juist toen den grondslag te leggen voor een serie modellen, zoo modern van constructie, zoo sierlijk en betrouwbaar, dat ze de internationale motorwereld stormenderhand zouden veroveren. De nieuwe Zündapp modellen — 8 in getal — die op de groote Berlijnsche tentoonstelling van 1933 voor het eerst werden gelanceerd met hun geperst stalen frames en blokmotoren en — voor wat de zwaardere modellen betreft — de cardanasaandrijving, gecombineerd met kettingaandrijving der tandwielen in den versnellingsbak en vooral ook de schitterende twee- en viercylinder viertakt creaties, ten tooneele gevoerd in een tijd, dat er zwaar werd getheoretiseerd over lichte multi's, maar haast niemand er in de praktijk aan durfde, verwekten te Berlijn een ware sensatie en toen alras bleek, dat de diverse modellen even goed waren als ze er uitzagen, toen was de weg naar een wereldpositie gebaand.

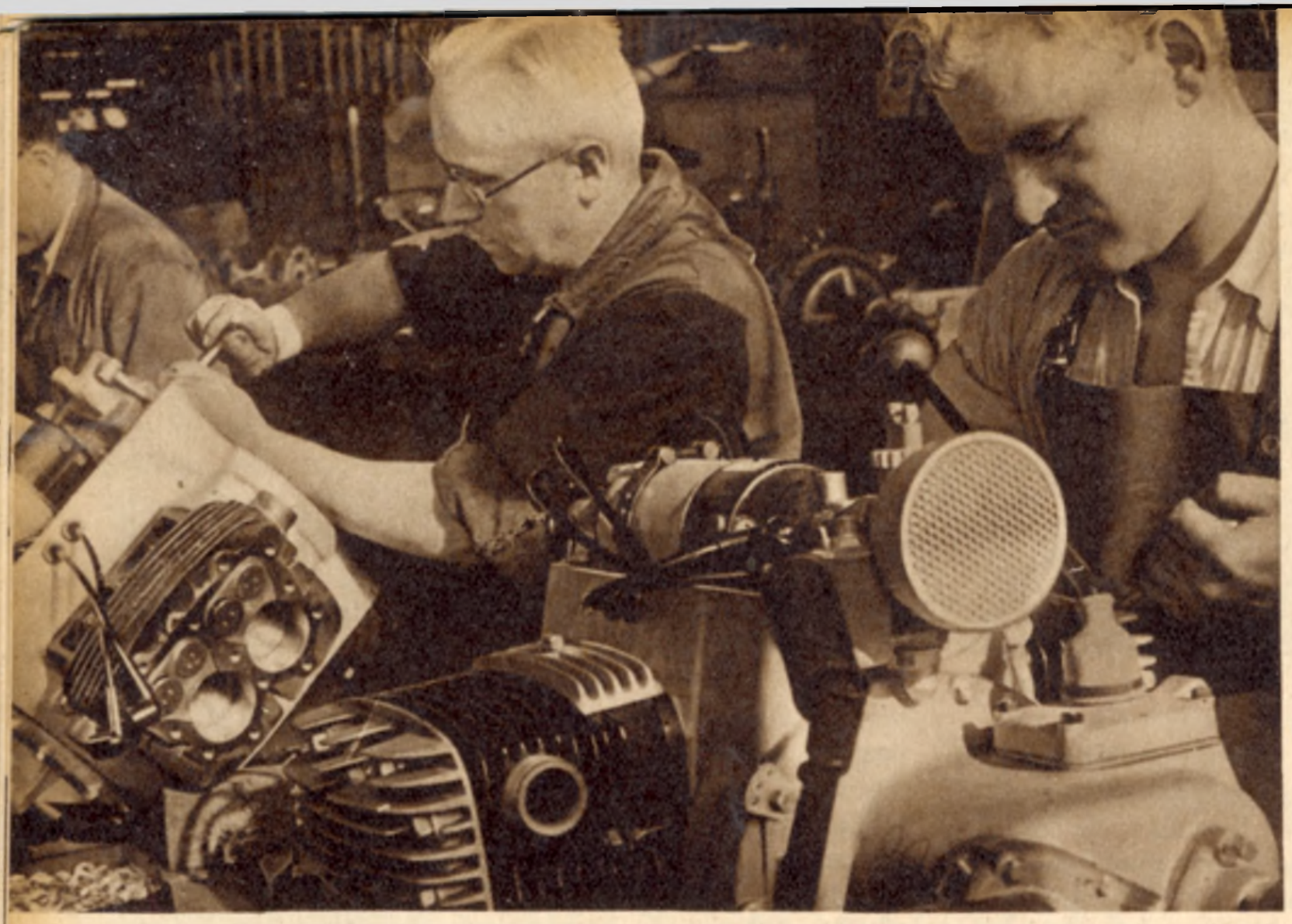
Een 500 cc cardan machine verliet in September 1933 als 100.000ste schepping de fabriek, in 1936 was het een „KS 500" die als 150.000ste kind de Nürnberger bakermat verlaten ging en een zware „K 800" viercylinder werd in Januari van dit jaar nummer 185.000. En nu in deze maand September, waarin wij allen hier in Nederland al in de ware jubileumstemming zijn, zit ook daarginds boven de mooie fabriek aan den rand van Nürnberg de jubileumsbacil in de lucht. Want nog dezer dagen zal de 200.000ste Zündapp den loopenden band verlaten als een getuigenis van het succes van deze moderne fabriek en haar hyper-moderne producten.

C. Montage aan den loopenden band.
D. Motoren draaien op den proefstand.



Omzwervingen en indrukken

We hebben het bijzonder op prijs gesteld dezer dagen alvast een jubileumsvisite te kunnen afleggen te Nürnberg waar in de Zündapp fabriek nu als blijde gebeurtenis de komst van de 200.000ste wordt tegemoet gezien, vooral ook omdat oude en hechte banden ons binden met sommige van haar op den voorgrond tre-



Präcisions Arbeit in de afdeeling „Motorbau".

dende persoonlijkheden. En we hebben dankbaar gebruik gemaakt van de ons geboden gelegenheid om het bedrijf in volle werking te zien. Want grif is men in het Duitschland van heden met het verleenen van die toestemming niet en evenals onlangs in Frankrijk bij Renault, bleef blijkbaar in verband met militaire geheimen een deel van het bedrijf voor ons taboe. Maar veel — heel veel — hebben we wel mogen zien en dat was al meer dan voldoende niet alleen om dezen gang naar Nürnberg de moeite meer dan waard te maken, maar ook — voor alles — om den indruk mede te nemen van een knap technisch en organisatorisch geleid bedrijf, waarin de werklieden onder de prettigste en comfortabelste omstandigheden werken en de producten onder hun handen tot groei worden gebracht met behulp van de modernste werkmethoden en outillage. Alles in deze werkruimten is licht en luchtig en vroolijk in tegenstelling met zoovele andere fabrieken en vanaf het moment dat men zich meldt in de ontvangkamer van het hoofdgebouw en men later de keurige, vriendelijke kantoorlokalen betreedt tot dat, waarop men de laatste werkplaatsen verlaat, blijft de indruk van een keurig verzorgd, zindelijke en modern uitgerust geheel met een atmosfeer, waarin het prettig moet zijn te werken. Aan de arbeiders worden dan ook weliswaar hooge eischen gesteld wat bekwaamheid en vakmanschap betreft, maar anderzijds valt onmiddellijk op hoe op sociaal gebied naar goede verzorging van het personeel wordt gestreefd, waarbij het feit, dat de fabriek van recenten datum is en mooi ingericht, natuurlijk zeer ten stade komt. Keurig en practisch zijn bijvoorbeeld de voor iedereen afzonderlijk beschikbare bergplaatsen van kleeding en gereedschap, terwijl een prachtige, uitgebreide badinrichting met vele douches en voetbaden in de fabriek zelf ter beschikking staat van arbeiders en kantoorpersoneel, die daarvan dan ook druk gebruik maken. De enorm groote en tot in de puntjes verzorgde en kraakzindelijke keukens leveren iederen dag in het middaguur een smakelijken, warmen maaltijd aan allen die in de fabriek werken, kantoorpersoneel van allerlei rangen, zoowel als arbeiders tegen het geringe bedrag van een halven Mark en we hebben ons persoonlijk kunnen overtuigen, dat deze zeer goed smakende maaltijd in duiten gewaardeerd heel wat meer waard was. Veelal worden deze gemeenschappelijke maaltijden door muziek opgeluisterd.

Was het in het schaftuur een drukte van belang in deze ruimten, in de werkuren gonsde en bromde, daverde en denderde in de rest van de fabriek het lied van den arbeid en zagen we er rondom ons de verschillende Zündapp modellen groeien, vanaf de aankomst van het ruwe materiaal en van half bewerkte onderdeelen tot aan het moment dat de gereed zijnde machines den loopenden band verlieten en na een vlugge, gedeeltelijke tankvulling werden aangetrapt en geprobeerd, voordat ze werden klaar gezet om in de handen van de fabrieks „Einfährer", de testers op den buitenweg, verder hun beproeving te ondergaan. Een groote voorraad ruwe materialen ligt in de fabrieksmagazijnen opgestapeld, daarnaast worden ook half bewerkte onderdeelen aangevoerd, die in eerste ruwe instantie in andere fabrieken worden geproduceerd, zooals b.v. cylinderkoppen, die dan bij Zündapp verder worden afgewerkt. Maar bijna alles toch maakt de fabriek zelf en kan dat ook doen door haar overvloedige uitrusting met de modernste machines die overal staan opgesteld en waarvan de tallooze drijfriemen overal hun klapperend gerucht doen hooren.

Het arbeidsproces heeft overigens niets bijzonders, het is dat van zoovele buitenlandsche motorrijwielfabrieken, die we reeds bezochten, maar de goede organisatie en de zindelijkheid van het bedrijf vallen op. In de afdeeling Werkzeugbau zagen we onder meer vele leerlingen in opleiding en druk in actie, hetgeen ons herinnerde aan de omstandigheid, dat in het tegenwoordige Duitschland de producent niet alleen staat voor het vraagstuk van het materiaal, maar ook van het beschikbare personeel, want er is momenteel in menig bedrijf een tekort aan geschoolde arbeidskrachten. En zoo hebben we dan door deze fabriek gezworven, we hebben framehelften zien persen en aan elkaar zien lasschen, we hebben electrisch harden gezien volgens de nieuwste methoden, we hebben cardanassen in bewerking gezien in speciale machines, we hebben naar hartelust rondgeneusd in de afdeeling Zusammenbau Motoren en met interesse den logischen opbouw van de krachtbron gevolgd, we hebben ze daarna met daverend geraas hooren proefdraaien in lange rijen, we hebben de andere onderdeelen zien vervaardigen en tenslotte aan den loopenden band de diverse modellen zien monteeren, tot ze van den band komend, na op benzine gedraaid te hebben klaar stonden voor de fabriekstesters, niet echter dan nog even een algemeene eindcontrôle te hebben ondergaan voor wat betreft onberispelijkheid van den finish, die de laatste was van een oneindig aantal Mohikanen. Want alles en alles bij elkaar ondergaat een Zündapp, wat het geheel en de diverse onderdeelen aangaat, gedurende het heele scheppingsproces meer dan 2000 contrôles.

En zoo ooit, dan zijn we van deze fabriek overtuigd, dat geen moertje of schroefje of ander onderdeeltje van de ongeveer 150 machines, die de dagproductie uitmaken, dat de deur uitgaat, ontsnapt aan het controleerend oog. En dat is een van de dingen, waarop Zündapps succes berust!

In het Heilige der Heiligen

Maar het zijn ten slotte niet alleen de gewone dingen geweest, die we gezien hebben. We hebben ook dingen gezien, die we eigenlijk niet allemaal zien mochten, want dank zij de vlotheid van den ons reeds bekenden Dr. Popp, den chef van de „Versuchsabteilung" is „Autokampioen" ook geïntroduceerd in dit fabrieksheiligdom, dat overigens voor praktisch iedereen „taboe" is. Natuurlijk draait zoo'n kijkje achter de schermen altijd neer op een stilzwijgend „gentlemen's agreement" en over diverse dingen, die we mochten aanschouwen dank zij de welwillende vlotheid, past ons voorloopig een discreet zwijgen. We verklappen echter geen geheim meer als we vertellen, dat de 125 cc machine van Zündapp, waarover reeds zoo veel — ook in Nederland — gesproken is, inderdaad op komst is. We hebben haar met eigen oogen aanschouwd en we hebben kunnen constateeren dat deze nieuweling een zeer smakelijk machientje is. Voor ons land brengt echter de ellendige gewichtsgrens van 60 kg voor belastingvrijheid ook bij deze keurige machine weer de noodige moeilijkheden mee, die men daarginds niet zoo eenvoudig zal *kunnen* en wellicht ook wel *willen* overwinnen om bepaalde redenen. De nieuwe 350 cc kopklepper, die dit jaar op de Berlijnsche Show zooveel aandacht trok, heeft inwendig nog enkele kleine veranderingen ondergaan en men is nu zoover gekomen, dat levering, zoowel naar het buitenland als naar het binnenland, vlot kan plaats hebben.

Tevens vernamen we als nieuws, dat mocht worden gepubliceerd, dat de vier cylinder van Zündapp, de K 800 uit de productie zal worden teruggenomen en een der 500 cc twee cylinder modellen daarentegen op de capaciteit van 600 cc zal worden gebracht. Interessant en niet geheim was ook een twee cylindermachine, die gereed werd gemaakt om ter beschikking te worden gesteld van den bekenden Duitschen deskundige Ostwald, die momenteel bezig is met vergaand vergelijkende proefnemingen ten opzichte van het gebruiksverschil van motorrijwielen op den gewonen weg en op de Reichautobahn. Een Zündapp Twinn was daartoe uitgerust met tal van registreerapparaten, die onder meer de verschillen aangeven in aantallen malen schakelen op de diverse versnellingen, aantallen malen van remmen, doorslaan van de voorvork eventueel, enz. enz. Ook nog uit tal van andere registraties hoopt Ostwald belangrijke vergelijkende gegevens te distilleeren en Zündapp is een dergenen, die hem bij dit onderzoekingswerk gaarne de hand reikt. Zündapp gaat zich bovendien ook bewegen op het gebied van de lichte aviatiek en zal waarschijnlijk een zeer interessanten 50 P.K. lichten vliegtuigmotor voor de vliegopleiding van de Duitsche jeugd in productie gaan brengen. Tal van andere dingen trokken onze aandacht, waaruit we onder meer meenden te mogen concludeeren, dat ook op het gebied van den tweetakt-motor bij deze fabriek binnenkort wellicht interessant nieuws te verwachten is. Dat het zeer conscientieuze en serieuze werk van Zündapp ook belangrijke vruchten afwerpt voor de Duitsche weermacht was wel te zien aan het groot aantal gereed staande militaire machines, die overal gereed stonden, sommige gekoppeld aan speciale zware zijspanwagens, die alleen voor militaire doeleinden worden gebouwd. Naar we vernamen is ook de vraag van niet militaire zijde om zijspanwagens zoo groot, dat het er wel op uit zal draaien, dat de fabriek binnenkort ook lichtere zijspanwagens voor „burger"-gebruik zal gaan vervaardigen.

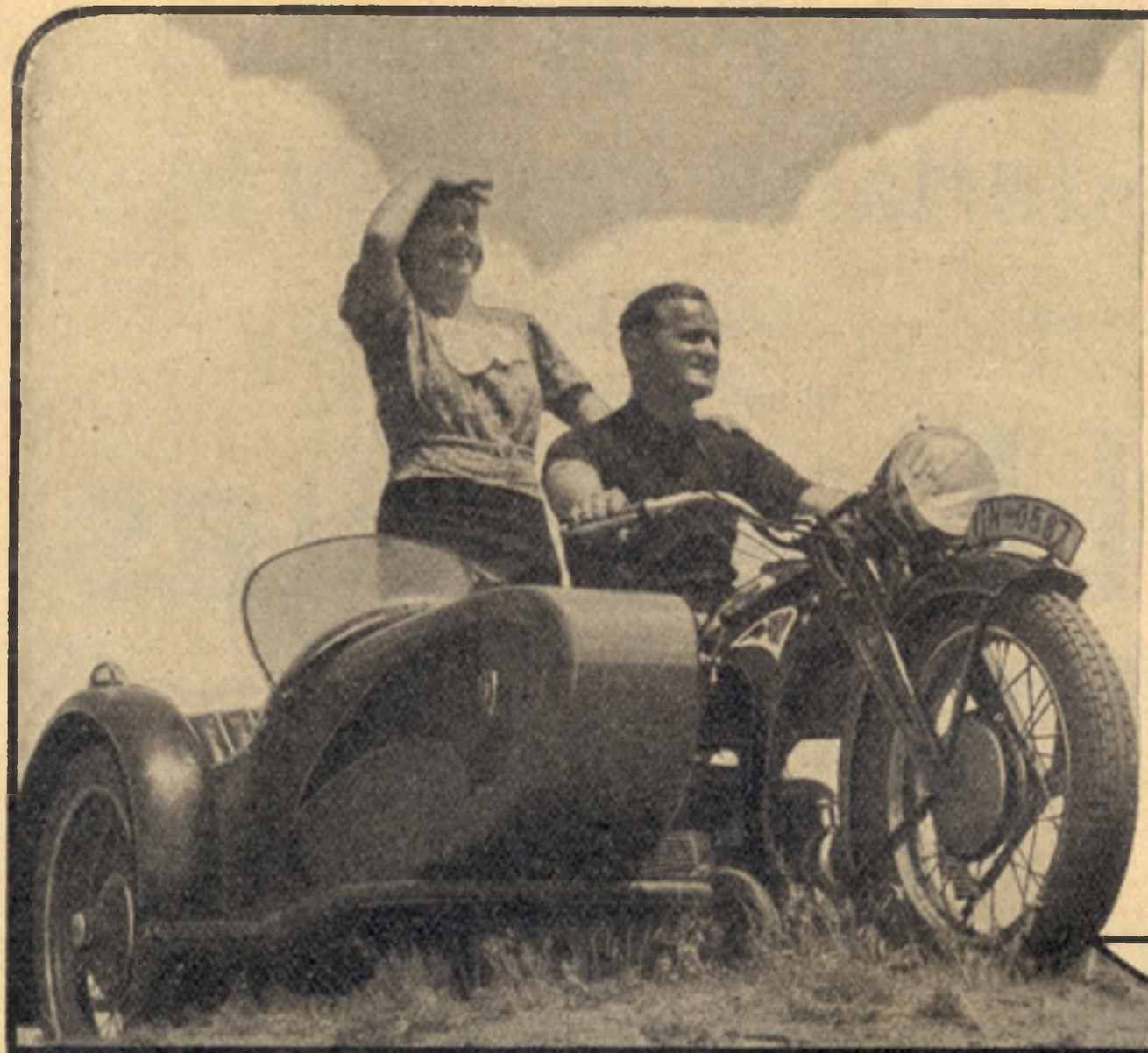
Zoo is er overal in deze fabriek leven en bedrijvigheid en is het feit, dat ze naar verhouding een van de grootste leveranciers is voor het Duitsche leger op zichzelf al een aanbeveling voor de kwaliteiten van haar producten. Een product dat vooral daarom zoo interessant is, omdat het in het zwaardere genre vooral dat hypermoderne lichte meercylinder genre heeft gebracht, dat volgens de algemeene opinie theoretisch volkomen juist is, maar commercieel haast niet doorvoerbaar.

Dat deze fabriek heeft aangetoond, dat het anders kon, dat ze vol vertrouwen het toch altijd gevaarlijke nieuwe experiment aandurfde in een zoo moeilijk stadium voor haar als 1933, strekt haar tot groote eer.

Deze moed, de technische kennis en het vertrouwen, die hebben geleid tot de blijde verwachting van de eerstdaags arriveerende „200.oooste" moeten in combinatie met de moderne uitrusting en inrichting ook in de toekomst nog tot menig Zündapp succes voeren. De keurig ingerichte „Kundendienst", die een goede verzorging van de belangen der clientèle garandeert, zal daar zeker het zijne toe bijdragen.

K. R.

Zündapp cylinders wachten op hun bestemming.



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

Alweer...

IS EYSINK KAMPIOEN

VAN NEDERLAND

Thans VIJF JAAR achtereen

IN TWEE KLASSEN GESTART — IN TWEE KLASSEN KAMPIOEN!

125 cc. klasse kampioen:

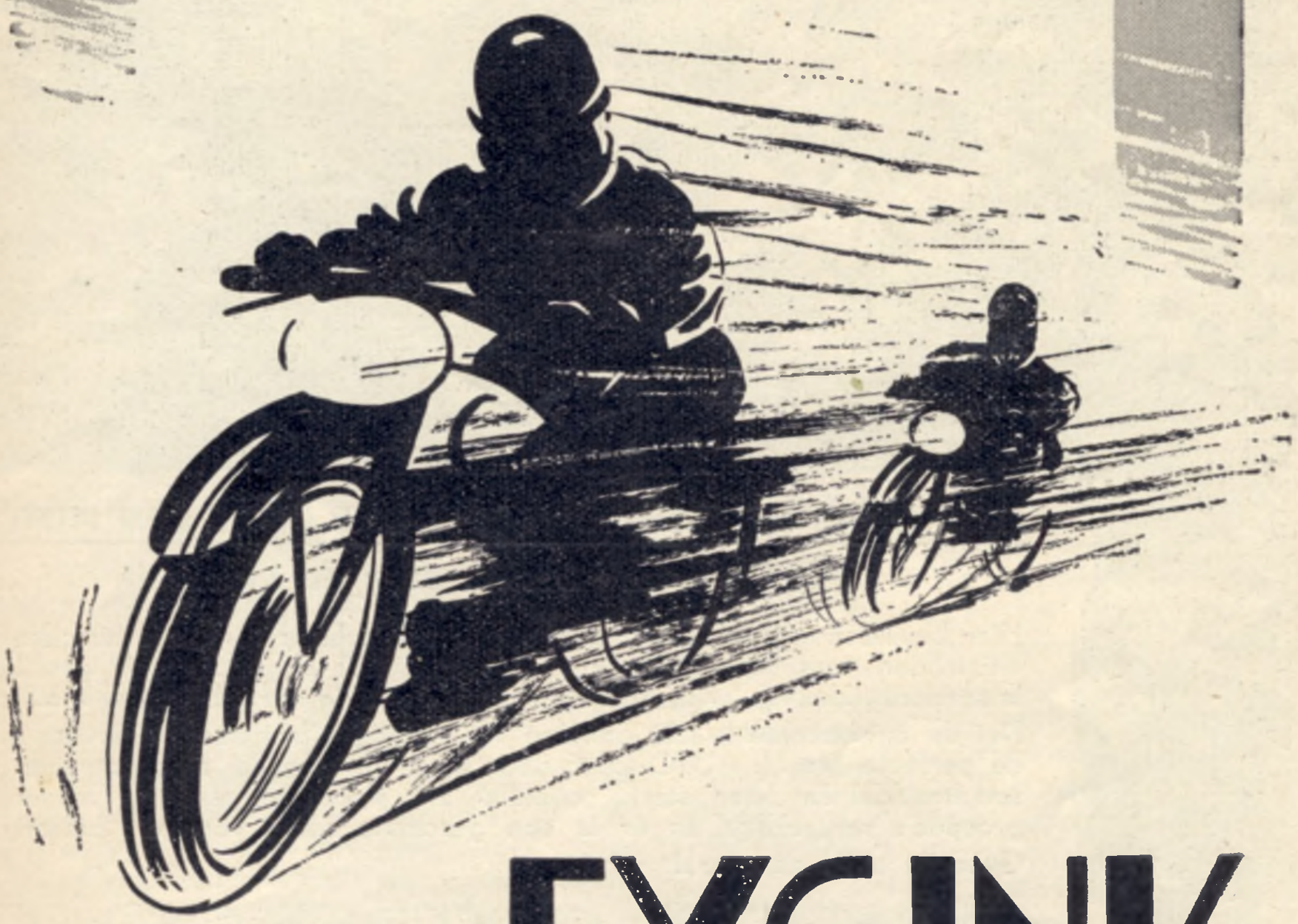
J. C. VERKERKE op **EYSINK-JUBILEUM**

500 cc. klasse kampioen:

D. RENOOY op **EYSINK-ALPENJAGER**

Bent U volbloed Nederlander,
Rijdt dan EYSINK en geen ander.

(FABRIEKEN TE AMERSFOORT)



EYSINK

"De motor die wint.....!"

HET NUT EN DE ECONOMIE VAN KLOPVASTE MOTORBRANDSTOF

Nog niet zoo lang geleden maakten de groote benzinemaatschappijen bekend, dat wegens de verbetering van haar normale benzine de speciale klopvaste brandstoffen, zooals Esso, Dynamin en Texine, konden vervallen, aangezien de meeste motoren met de verhoogde klopvastheid, die in de buurt schijnt te liggen van een octaangetal van 69 tot 71, geen moeilijkheden zouden geven.

Dit moge juist zijn geweest voor een groot aantal automobielmotoren, achteraf bleek, dat er nog een vrij groot aantal overbleef, die op genoemde speciale brandstoffen goed liepen, maar met de verbeterde benzine toch nog altijd pingelneigingen vertoonden, zij het dan, dat deze geringer waren dan met de vroegere benzine het geval was.

Daarbij kwam, dat het benzolmengverbod het voor den particulier tamelijk wel onmogelijk maakte om zelf een meer klopvaste brandstof te mengen, iets, waartegen ik al gewaarschuwd heb, toen indertijd benzol onder de verboden mengstoffen werd gerangschikt.

Het doet ons dan ook genoegen korten tijd geleden te hebben vernomen, dat de groote maatschappijen thans weer een extra klopvaste brandstof in den handel brengen, die een octaangetal van ongeveer 80 bezit en waarmede nu inderdaad motoren, die een abnormaal hooge compressieverhouding hebben, zonder bezwaar kunnen loopen. Vooral nu ons den laatsten tijd uit het buitenland dikwijls automobielmotoren worden geleverd, die op speciale mengbrandstoffen zijn gebouwd, waren de pingelklachten in den laatsten tijd tot een onrustbarend aantal gestegen en zullen we hiermede zonder twijfel een groote verbetering bereiken.

Het schijnt, dat de nieuwe brandstof een benzine-benzolmengsel is; zij wordt voorloopig alleen op bestelling in bussen geleverd tegen een prijs die 3 ct. per liter hooger ligt dan de normale benzineprijs.

Waarom hoogere compressieverhouding?

Intusschen zullen wellicht velen onzer lezers de vraag stellen waarom het toch eigenlijk noodig is de compressieverhouding van motoren steeds verder op te voeren en op deze wijze het gebruik van willekeurige brandstoffen te bemoeilijken, terwijl het vroeger toch óók ging met benzine, die volgens onze huidige opvattingen meer op lichtpetroleum geleek.

Het antwoord op deze vraag is uiterst eenvoudig: Het opvoeren van de compressieverhouding verhoogt het thermische rendement van den verbrandingsmotor en daarmede ook de economie van het bedrijf. Bijzonder leerrijk op dit gebied is een artikel van Charles Faroux, dat in „l'Auto" van 26 Augustus l.l. verscheen en waarin hij de voordeelen duidelijk in het licht stelt, die aan het gebruik van bijzonder klopvaste brandstoffen verbonden zijn.

Dat het rendement stijgt met het opvoeren van de compressieverhouding is reeds lang bekend, maar indien de compressieverhouding zóó hoog wordt opgevoerd, dat de zoo gevreesde detonatie optreedt, gaat het rendement weer met sprongen dalen. We zijn dus door de klopvastheid der brandstoffen begrensd en kunnen dus de compressieverhouding niet tot een willekeurig bedrag opvoeren. Dit is uit verschillende oogpunten te betreuren en in de eerste plaats voor onze portemonnaie.

Immers met het opvoeren van het rendement daalt het brandstofverbruik per geleverde pk/u en dientengevolge ook onze benzinerekening, ... indien de klopvastere benzine per liter niet omgekeerd evenredig duurder wordt.

We weten, dat juist een der groote voordeelen van de Diesel-motoren het uiterst economische brandstofverbruik is, dat bij deze motoren kan worden verkregen, omdat geen brandstof-luchtmengsel, maar alleen versche lucht wordt samengeperst, waarin dan naderhand op het juiste oogenblik de brandstof wordt ingespoten. Men

heeft dus bij den Diesel-motor, althans uit het oogpunt van compressieverhouding, nooit last van detonatie en dit is de hoofdreden, dat het rendement van Diesel-motoren zoo buitengewoon hoog ligt.

Faroux herinnert er aan, dat het rendement evenredig is met de grootheid: $1-(1 : r^{0.3})$, waarin r de compressieverhouding voorstelt. Dit is een vorm, die vrij snel grooter wordt wanneer de compressieverhouding stijgt. Als voorbeeld geeft hij enkele getallen, die voor de practijk wel wat hoog zijn uitgevallen, omdat de formule is gebaseerd op een theoretisch ideaal diagram, maar als illustratie toch behoorlijk kunnen dienst doen.

Beschouwen we n.l. compressieverhoudingen van resp. 5-6-7-8-9 en 10 dan vinden we uit bovengenoemde formule, dat de bijbehoorende thermische rendementen respectievelijk bedragen 0,380-0,416-0,442-0,464-0,483 en 0,500, met 't gevolg, dat bij verdubbeling van de compressieverhouding van 5 op 10 het rendement gestegen blijkt te zijn met ca. 30 %.

Het is dus te begrijpen, dat, vooral voor bedrijven waar het benzineverbruik een groote rol speelt, getracht wordt de compressieverhouding van de motoren steeds meer op te voeren.

In dit opzicht hebben de groote benzinemaatschappijen in het laatste decennium een enorm werk verricht. Terwijl in de jaren 1926—'27 benzines met een hooger octaangetal dan 55 nauwelijks bekend waren, varieerden de speciale brandstoffen, die, indien ik mij goed herinner, ongeveer in 1930—'32 aan de markt werden gebracht, reeds tusschen octaangetallen van 76 en 80, maar de laatste jaren wordt speciaal voor de luchtvaartmotoren een nog veel hoogere compressieverhouding vereischt om tot een zoo economisch mogelijk luchtvaartbedrijf te komen dan met deze octaangetallen kan worden bereikt. In de laatste 5 jaren hebben de luchtvaartbenzines dan ook reeds octaangetallen van 87 tot 92 gekregen.

Tegenwoordig is men echter reeds veel hooger gekomen, n.l. tot een octaangetal van 100 en zelfs daarboven! Faroux vermeldt, dat men dientengevolge de compressieverhouding van een Wright-Cyclone-motor zóó ver heeft kunnen opvoeren, dat *het verbruik slechts* 154 *g brandstof per pku* werd! Dat is dus ongeveer hetzelfde bedrag als door de beste Diesel-motoren wordt bereikt!

Het spreekt vanzelf, dat de motorconstructeurs ook heel wat aan hun motoren hebben moeten wijzigen om

Toetreding als lid na 1 September

Ingevolge art. 14 van het Huishoudelijk Reglement heeft het Dagelijksch Bestuur bepaald, dat degenen, die na 1 September als lid toetreden voor het loopende jaar 1938 volstaan kunnen met betaling van de *halve* contributie, mits zij gelijktijdig de contributie voor 1939 voldoen.

dit mogelijk te maken, maar ook dat is gelukt.

Voorloopig geen gebrek aan klopvaste benzine

Voorloopig behoeft althans Amerika niet bevreesd te zijn voor een tekort aan deze brandstof. Egloff heeft aangetoond, dat de Vereenigde Staten in staat waren om jaarlijks uit de beschikbare koolwaterstoffen 4 milliard liter iso-octaan te fabriceeren, wat 10 maal zooveel is als tegenwoordig het jaarlijksche verbruik van de geheele Amerikaansche luchtvaart bedraagt. Eveneens kan men binnen het jaar 5 milliard liter brandstof met het octaangetal 100 fabriceeren, wanneer men deze samenstelt met 80 à 85 % aromatische koolwaterstoffen. De brandstoffabrikanten behoeven ons dus niet in den steek te laten!

Welke besparingen dit speciaal voor de luchtvaart kan geven, moge uit het volgende blijken. Bij de bekende vluchten over den Stillen Oceaan van Californië naar Hawaï, gebruikte men oorspronkelijk een benzine met een octaangetal van 87. Hiervan werd in het betrokken toestel 405 kg per uur verbruikt, die gezamenlijk $ 20,98 kostten. Na de stijging van het octaangetal op 100 en wijziging der motoren werd het verbruik gereduceerd tot 348 kg per uur, die tegen den hoogeren kg-prijs berekend, $ 20,68 kostten; dus nog een kleine besparing van 30 dollarcent per uur.

Dit speelt natuurlijk geen overwegende rol, maar wèl het feit, dat per uur 57 kg minder werd verbruikt en een totale vlucht over 4000 km ongeveer 17 uren duurde, zoodat ca. 970 kg of *bijna* 1 *ton brandstof minder meegenomen behoefde te worden.*

Hierover moet men niet te gering denken, vermits de toestellen uitsluitend door deze besparing plotseling een capaciteit kregen van ca. 1 ton méér betalende lading!

Nu wil ik niet zeggen, dat we hieraan direct analogieën voor onze automobielen kunnen vastknoopen, al ware het alleen maar, omdat de prijsverhoudingen in het oude Europa totaal anders zijn. Rekenen we de dollar rond op f 1,80, dan kostte de vroegere benzine met een octaangetal van 87 ca. in Amerika 9,3 cent per kg, terwijl de tegenwoordige met een octaangetal van 100 ca. 10,7 cent per kg kost. Het s.g. nu maar vrij hoog schattende op 0,8 zou dat neerkomen op liter-prijzen van ca. 7,5 en 8,5 cent, terwijl we hier in Nederland, na aftrek van de diverse benzinebelastingen, vermoedelijk in de buurt van 11 cent voor de goedkoopste soort betalen en in werkelijkheid ca. 18 cent er voor neertellen.

Maar dat doet aan het principe van de zaak weinig af. We moeten, al is de verleiding groot om in alle calculaties den fiscus te betrekken, toch niet uit het oog verliezen, dat de *werkelijke* economie buiten fiscale maatregelen moeten worden berekend. Dit blijkt al dadelijk uit het specifieke verbruik, dat hierboven voor de Wright-Cyclone-motoren met verhoogde compressieverhouding werd aangegeven, waaruit blijkt, dat 't, zoolang we, om welke reden dan ook, niet tot den Diesel-motor willen overgaan, van het hoogste economische belang is om met een zoo hoog mogelijke compressieverhouding te werken. Zelfs kan dit dikwijls nog voordeel geven, indien de brandstofprijzen niet onbelangrijk hooger zijn; dat zagen we hierboven reeds. Hierbij zijn dan kleinere bijkomende voordeelen nog niet eens in rekening gebracht. Bijvoorbeeld zal bij een beter thermisch rendement de verloren warmte veel geringer zijn en de koeling wordt dus gemakkelijker. Bij denzelfden tankinhoud minder bijvullingen en de afhankelijkheid van verhooging der benzinebelasting wordt geringer, omdat voor dezelfde hoeveelheid verrichten arbeid minder brandstof wordt verbruikt.

Laten we dus hopen, dat de groote benzinemaatschappijen kans zullen zien om weldra ook haar normale benzine op een nòg veel hoogere klopvastheid te brengen en dan liefst ('n mensch is altijd veeleischend!) zonder prijsverhooging. De motorenfabrikanten volgen wel!

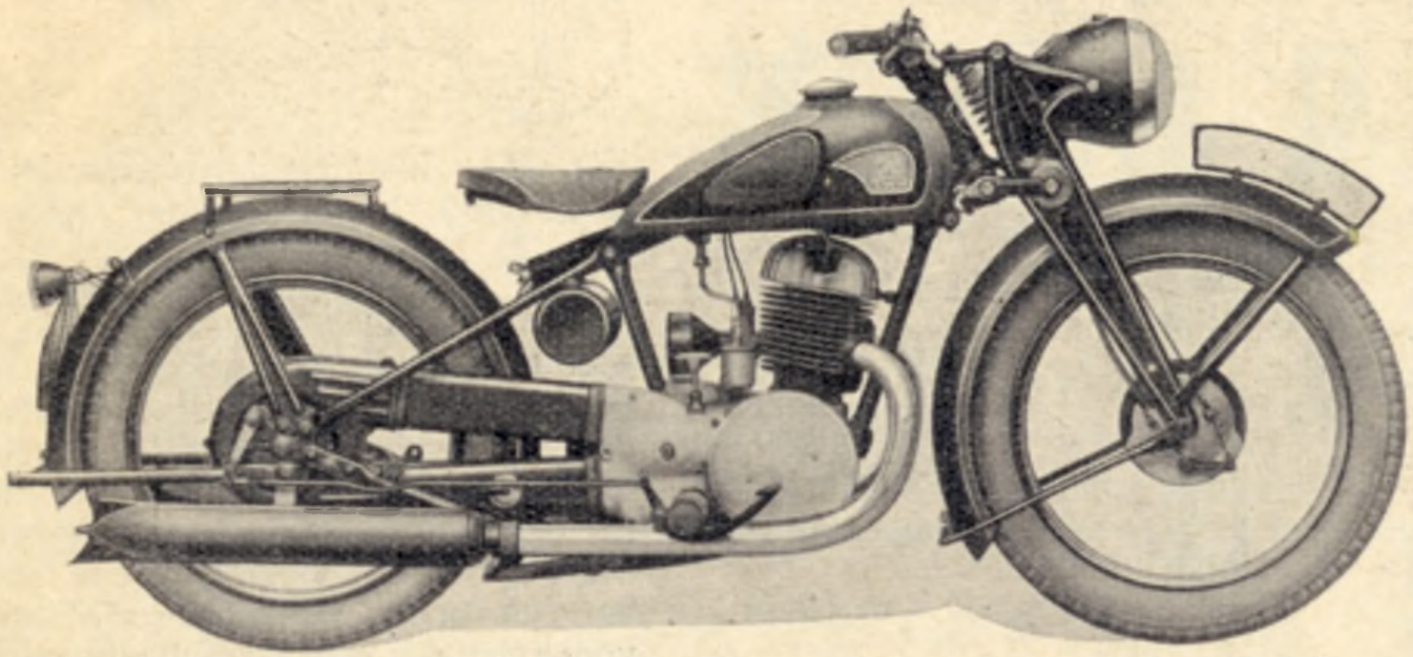
NORMAN.

Verloren en gevonden

Verloren: Een motorzijtasch op Woensdagavond 31 Aug. j.l. op de route Haarlem— (via Heemstede — Bennebroek — Hillegom — Lisse — Sassenheim — Haagsche Schouw — Leidsche straatweg) —den Haag. In de zijtasch bevond zich een boekentasch met inhoud. Inl. H. v. d. Kolk, Palmboomstraat 27, den Haag.

De nieuwe, snelle TWN B 254 F en B 350 zijn aangekomen.

Ze zijn een MEESTERLIJKE COMBINATIE van KWALITEIT en TECHNIEK



B 254 F — F 455,—

De nieuwe 250 cc. T. W. N. Blokmotor, voetschakeling, vier-versnellingsbak, gesloten kettingkast, zweefzadel, enz.

B 350 — F 540,—

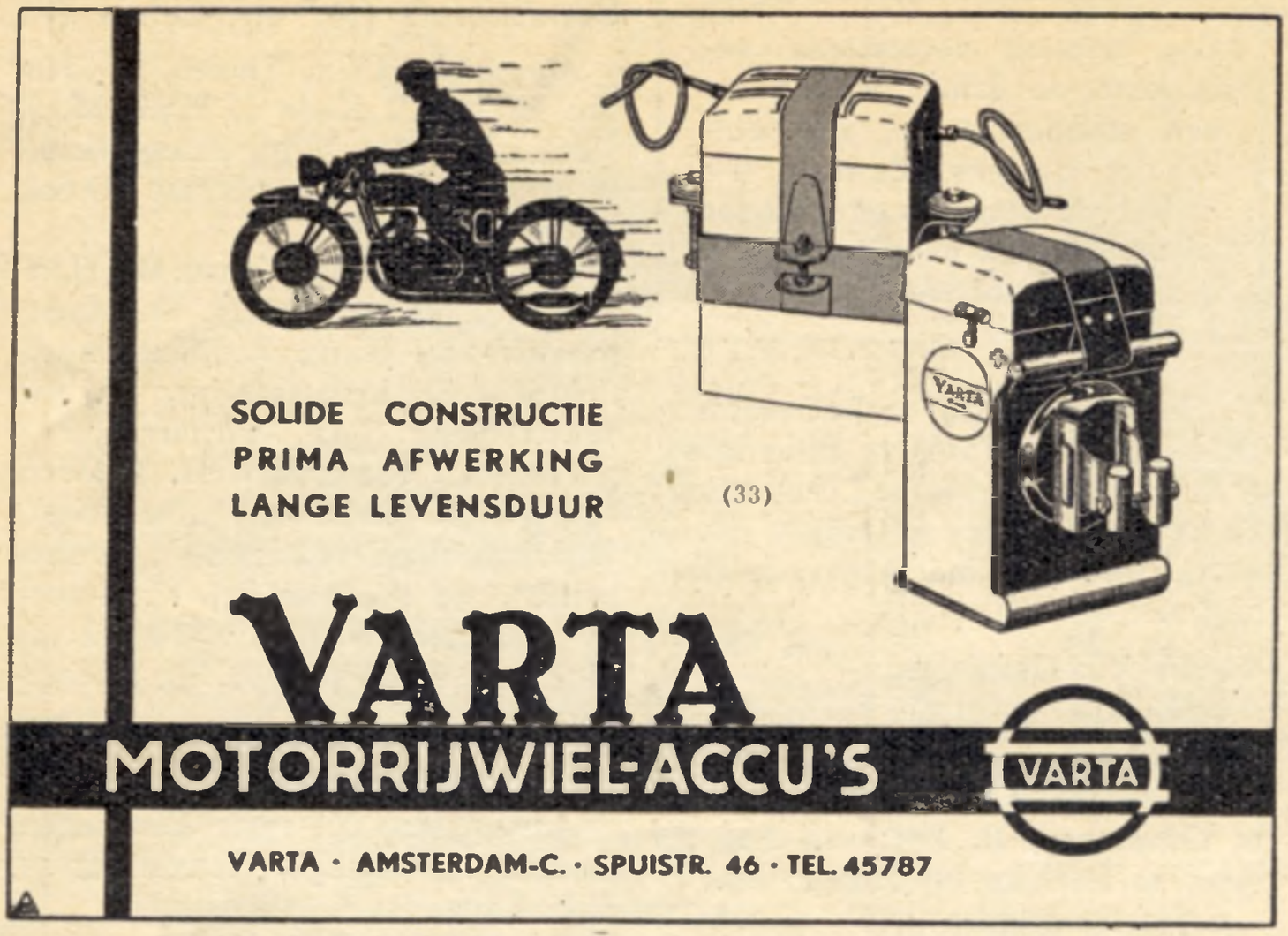
Nieuwe 350 cc. T. W. N. Tweetact blokmotor, gelijk aan de B 254 F.

Beide in verchroomde luxe uitvoering

Laat U zich door den vakman adviseeren en wendt U zich tot den Importeur:

Voor Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg: **HET MOTORPALEIS, P. VAN WIJNGAARDEN,** Rotterdam, Vijverhofstraat 16, Den Haag, Parkstraat 24.
Voor Noord-Holland: Algemeene Motorrijwiel-Import **WILLEM KAPTEIN,** Amsterdam, Stadhouderskade 142.
Voor Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Utrecht: N.V. **GRONINGER RIJWIEL- EN MOTOR-INDUSTRIE,** Groningen, Poelestraat 27.

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.-G.



S.O.S.-RUBRIEK

S.O.S. 4917/7645 — E. H. te B.

Bij sterken tegenwind treedt bij 65 km/h, detonatie op, hetgeen ik kan ondervangen door den knop op het dash-board half of geheel terug te zetten (dus latere ontsteking te geven). Kan ik, zoo noodig, in dezen stand blijven rijden, of wordt hierdoor de motor te warm met de event. daaraan verbonden nadeelige gevolgen?

Antwoord:

Tot mijn spijt bezit ik geen voldoende gegevens van dezen wagen om u de juiste snelheid op de prise directe en in de lagere versnellingen te kunnen opgeven. Ik zou u echter willen aanraden, hieromtrent de Renault-fabrieken te raadplegen.

Het instructieboekje geeft zelf aan, dat men de ontsteking zoover moet vertragen, dat juist geen detonatie meer optreedt; echter zou ik, wanneer het vermoeden bestaat, dat koolaanslag de oorzaak is, er de voorkeur aan geven, deze eerst te laten verwijderen.

S.O.S. 4918/7647 — J. S. te S.

1. Op het laatst van Maart van dit jaar heb ik mijn ouden wagen ingeruild voor een nieuwe auto.

Er werd mij bevestigd, dat de wagen gebruikte een liter benzine op 10 km, dus 1 op 10, terwijl ik na herhaalde proeven **nooit meer kan halen dan 1 op 8½.**

De afstanden, die ik gemiddeld maak, is 4, 8, 10, 20 en ook een enkelen keer 40 tot 50 km, zonder stoppen.

Hoe denkt u over dit verbruik, is dat normaal? Het is echter niet wat mij de importeur beloofde. Misschien is een op 10 te halen, wanneer ik groote afstanden afleg, bijvoorbeeld van 100 of 200 km zonder te stoppen.

2. Wat kan de oorzaak zijn, dat bij koud starten de motor onmiddellijk aanslaat, terwijl, wanneer de **motor warm is, deze moeilijk aanslaat** en bijna nooit onmiddellijk. Meestal moet ik wel **10, ja zelfs tot 15 maal starten,** voor hij aanslaat.

De importeur gaf den raad geen gas te geven; ik probeer al met geen gas en ook met wel gas te geven, echter moet ik maar steeds veel starten, voor de motor aanslaat en slaat hij op een gegeven oogenblik aan, dan slaat hij vaak niet door, totdat hij op het laatst geregeld door blijft draaien.

Het is vervelend en vaak laat ik den motor door draaien, wanneer ik niet lang behoef stil te houden. Dit laatste kan men echter niet, wanneer er in de buurt politie is.

Ik heb al eens gedacht dat hij niet voldoende benzinetoevoer heeft, wanneer de motor warm is, doch met zekerheid kan ik dat niet zeggen.

Antwoord:

1. Het verbruik hangt zeer sterk samen met de wijze, waarop de auto wordt gereden en de fabriek garandeert principieel geen verbruikscijfers; voor de door u gemaakte ritten schijnt mij 1 op 8½ echter niet abnormaal hoog.

2. De startmoeilijkheden zijn wellicht voor een groot deel te genezen door in geen geval de choke te gebruiken. Bijna altijd is het verschijnsel, n.l. aan een overmaat van benzine toe te schrijven en dikwijls kan dit worden genezen door gelijktijdig met het starten het gaspedaal even geheel in te trappen, waardoor de motor ontlucht wordt. Gewoonlijk slaat hij dan bij het loslaten van het gaspedaal direct aan.

S.O.S. 4919/7653 — A. v. d. V. te B.

Ondergeteekende is in het bezit van een slijpmachine, welke 1 pk vordert. Heb echter geen z.g. kracht-stroom (leiding). Ben nu van plan om **2 motortjes van ½ pk** (zonder hulpwikkeling) met de asjes aan elkaar te koppelen en beide motortje op één stopcontact aan te sluiten. Gebruik dan het verbindingsstuk midden tusschen de motortjes tevens als poulie.

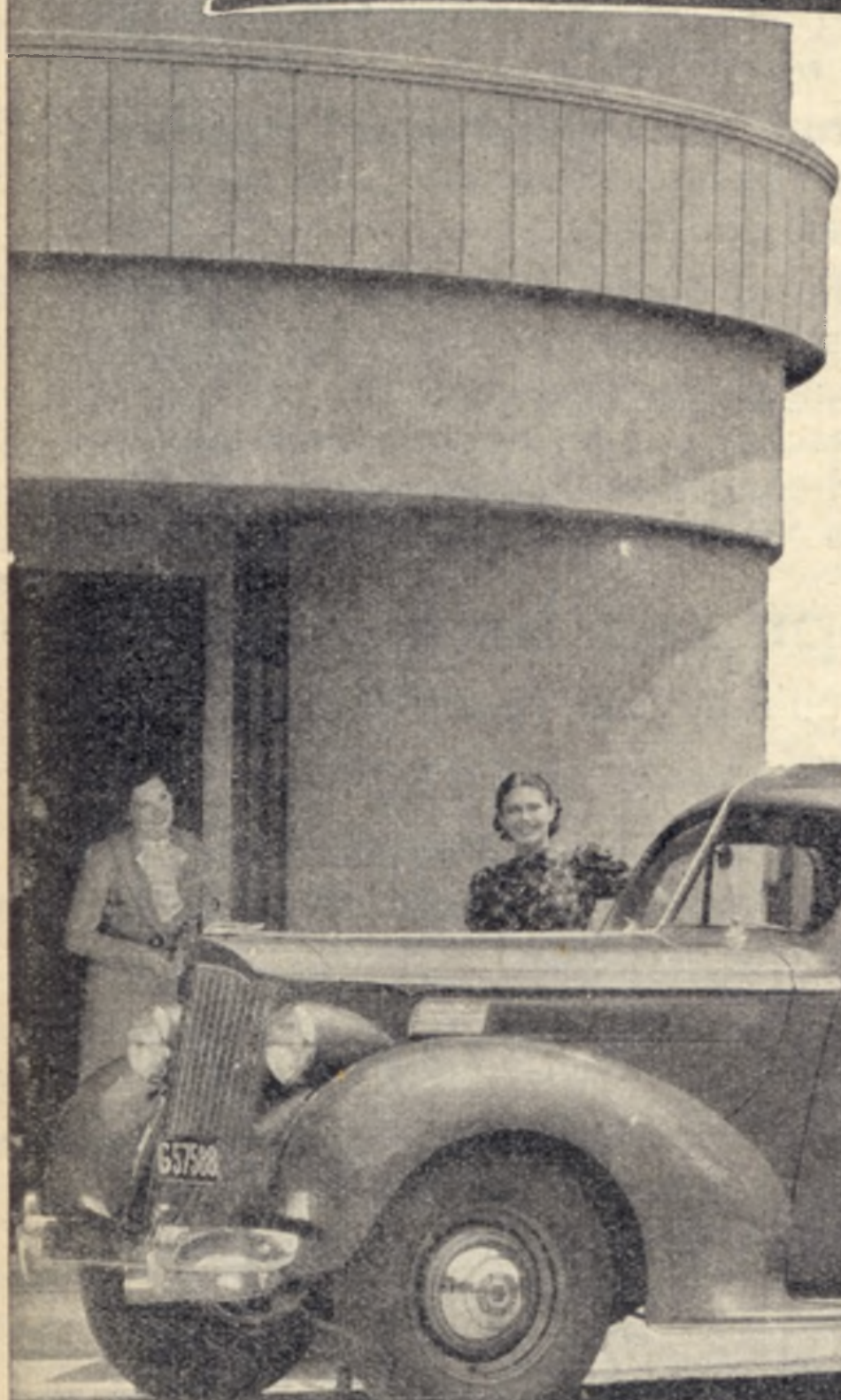
Zijn tegen deze uitvoering technische bezwaren? Zoo ja, is er dan wellicht een andere oplossing?

Antwoord:

Het is mij niet duidelijk, waarom u 2 motortjes van ½ pk inplaats van één motor van 1 pk wilt nemen. Afgezien van het slechtere rendement van kleine eenheden, zult u waarschijnlijk deze combinatie ook niet mogen gebruiken, indien de aansluiting van een 1 pk motor niet wordt toegestaan.

Overigens is de door u ontworpen combinatie wel mogelijk, indien u minstens 1, doch liefst 2 flexibele koppelingen tusschen de 2 motoren monteert. De motortjes moeten wel gebouwd zijn voor riemaandrijving, omdat anders de lagers betrekkelijk spoedig uitslijten.

PACKARD



De gedistingeerde PACKARD radiateur zult U direct uit honderden herkennen. Packard is een exclusieve automobiel, exclusief door zijn distinctie, kwaliteiten en constructie. Het is een automobiel, die nimmer veroudert, hoe lang U hem ook bezit. Het is een wagen, waar U trotsch op zult zijn, niet alleen, omdat een ieder U zal benijden, doch ook, omdat U de bezitter bent van een wagen, die Uw goeden smaak verraad'

PACKARD-SIX
TOURING SEDAN
met kotter f 3750,-

EMAR
232'38

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

ALLEEN FORD BIEDT U:

- Een automobiel van **Nederlandsch Fabrikaat.**
- **Keuze uit twee V-8 motoren,** resp. van 60 en 85 rem-pk.
- **Ford Service,** met lage, vaste tarieven, overal.
- **Ford Ruilsysteem,** waarbij motoren of onderdeelen, welke vernieuwing behoeven, door in de fabriek opnieuw opgebouwde exemplaren vervangen kunnen worden, tegen prijzen, die tot 70 pCt. besparing geven.

Dat begrijpt iedereen! 't Gaat er uiteindelijk heelemaal niet om, of U f 200.-, f 300.- of méér „krijgt" voor uw **„inruiler" . . .**

Het bedrag, dat **„bijbetaald"** moet worden en.... de **kwaliteiten** van den aan te schaffen wagen geven den doorslag.

Een Ford V-8 automobiel biedt U **in alle opzichten** de hoogste waarde voor uw geld. Bovendien konden wij — dank zij ver doorgevoerde rationalisatie van het productieschema, o.m. mogelijk gemaakt door de jarenlange scholing der Nederlandsche arbeiders in onze fabriek te Amsterdam — met ingang van 12 Sept. j.l. de

Ford-prijzen belangrijk verlagen

U koopt nu reeds een Ford V-8 voor

f 1885.-

De Ford-prijzen zijn altijd uiterst scherp gesteld en de Official Ford Dealer ruilt gaarne uw ouden wagen in voor de **volle waarde!**

WIE REKENT, KOOPT FORD!!

NIEUWE VERLAAGDE PRIJZEN:

Ford V-8 Standaard, 60 rem-pk

Coupé	f 1885.—
Tudor Sedan	f 1885.—
Fordor Sedan	f 2035.—
Indien 85 pk motor, extra	f 100.—

Ford V-8 de Luxe, 85 rem-pk

Chassis	f 1450.—
Tudor Sedan de Luxe	f 2010.—
Fordor Sedan de Luxe	f 2160.—
Club-Cabriolet de Luxe	f 2325.—
Indien 60 pk motor, aftrek	f 25.—

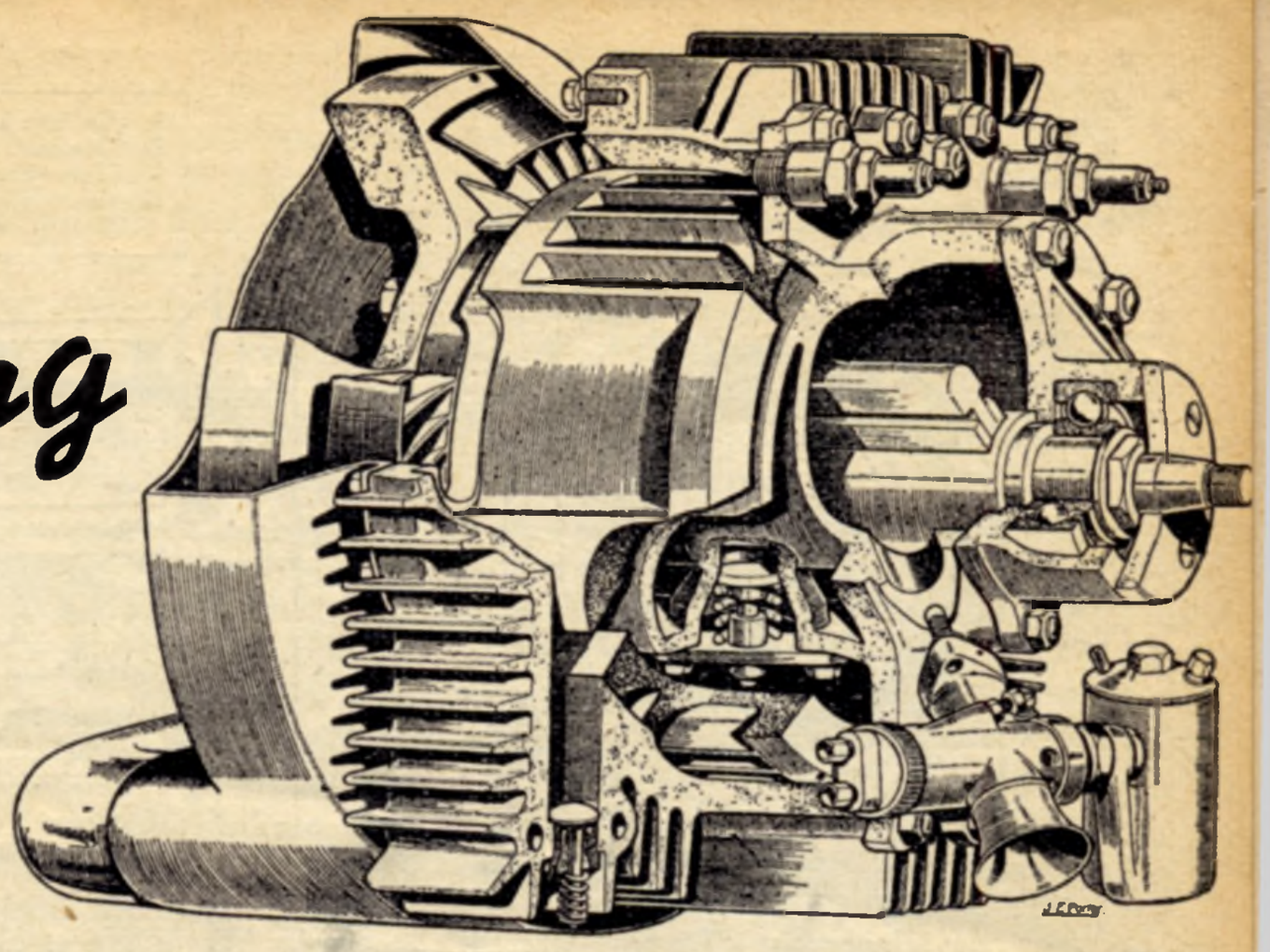
Ford V-8 Vrachtwagen- en Bus-Chassis

2,85 m Bestelwagen-Chassis	f 1390.—*)
3,10 m Eén-tons Truck-Chassis	f 1655.—*)
3,40 m Truck-Chassis	f 1695.—
4,00 m Truck-Chassis	f 1750.—
4,70 m Truck-Chassis	f 2240.—
2,56 m Frontstuur Truck-Chassis	f 2350.—
3,40 m Frontstuur Truck-Chassis	f 2450.—
4,00 m Frontstuur-Truck-Chassis	f 2520.—
3,58 m Trambus-Chassis m. dubbele wielen	f 3900.—

*) Deze prijzen gelden voor chassis met 60 rem-pk motor; indien met 85 rem-pk motor f 25.— extra (indien leverbaar)

N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK — AMSTERDAM

Motorische omwenteling op til in Engeland?



Het inwendige van het ontwerp benzine-turbinemotor van Beaumont

Daar hebben we juist in artikelen in voorgaande A.K.-nummers er op gewezen, dat de lijnen van ontwikkeling van de Britsche motorrijwielndustrie verre van revolutionnair zijn en de weg der meeste fabrieken er een is van zeer rustige evolutie, daar hebben we zelfs in zeker opzicht de vraag gesteld: „Engeland, wat nu?" en daar komt, alsof het een onmiddellijk antwoord daarop moest zijn, plots het Engelsche blad „Motor-Cycling" met een opvallend artikel over niets meer of minder dan een benzine-turbine krachtbron, die zich ook uitstekend zou kunnen leenen voor inbouw in een motorrijwielframe.

Graham Walker, de beroemde renner en later competition manager van Rudge, de man van vele grootsche wapenfeiten in de klassieke, internationale wegraces, die nu sinds kort zich als actief rijder heeft teruggetrokken, en hoofdredacteur van „Motor-Cycling", is geworden, heeft zoo juist de resultaten gepubliceerd van een exclusief interview, dat hij heeft gehad met een zekeren meneer Beaumont, iemand die jaren lang in actie is geweest op het gebied van motorrijwielconstructie en ontwikkeling van motorrijwiel motoren in diverse belangrijke functies in de Engelsche industrie. Iemand dus, waarvan verwacht mag worden, dat hij niet over het ijs van één nacht gaat en die niet zal overgaan tot overijlde publicatie van sensationeele plannen, als hij niet voor zich zelf overtuigd is, dat hij „het lek" gevonden heeft en gelegenheid voor gezonde ontwikkeling van de geopperde plannen bestaat.

Nu is de richting, waarin de gedachten van Mr. H. C. M. Beaumont zijn gegaan, niet nieuw, want het benzine-turbineonderwerp heeft reeds heel wat technische vernuften aangetrokken en talrijk zijn de pogingen reeds op dit zoo aparte gebied ondernomen. Geen van alle echter leverde tot nu toe een voldoend practisch resultaat op.

Maar de groote voordeelen, die een dergelijk motortype zou opleveren, zeker ook in den motorrijwielbouw, zijn van dien ingrijpenden aard, dat steeds weer in deze richting wordt gezocht en geëxperimenteerd, alle mislukkingen en tegenslagen ten spijt.

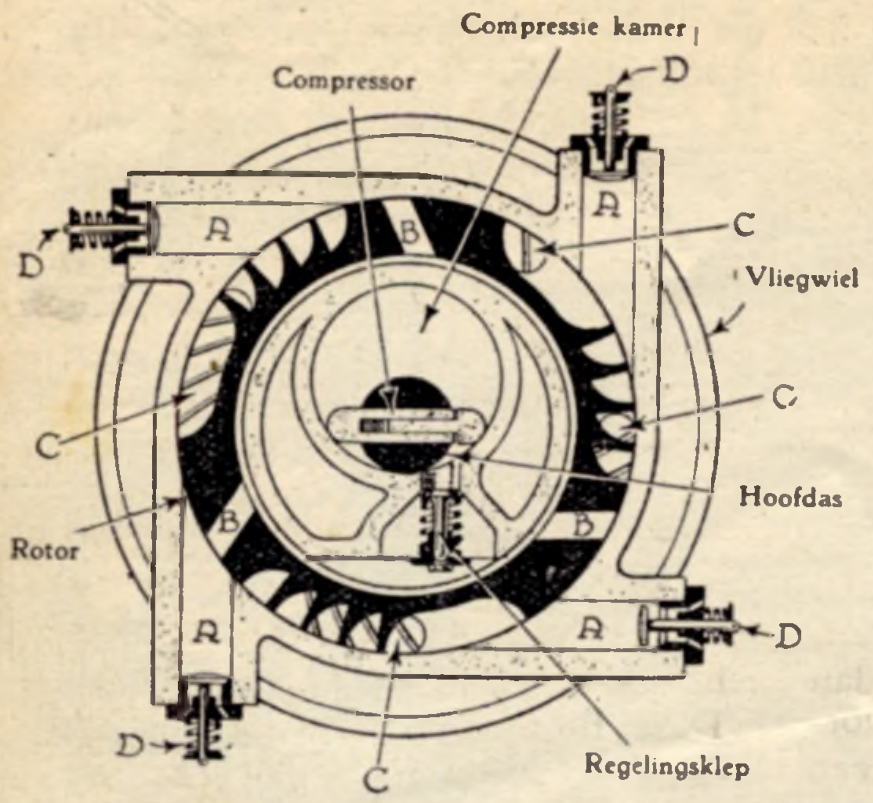
En werkelijk, de gedachte aan de mogelijkheid van een benzine-turbine motorrijwiel is op zich zelf al voldoende om den waren motorrijwiel-enthousiast het water uit den mond te doen loopen.

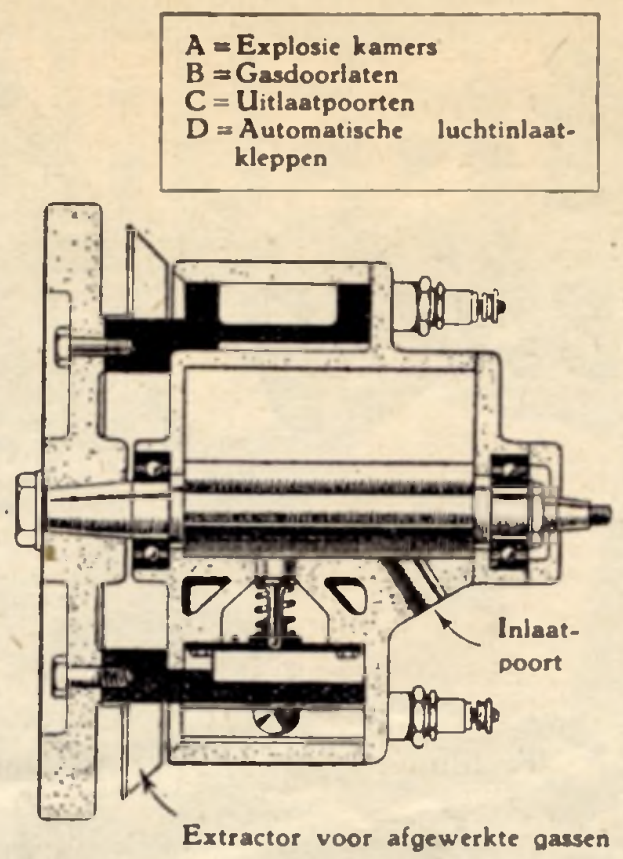
Stelt u zich maar eens een motorfiets voor, die zacht zoemend als een in werking zijnde dynamo, haast geruischloos over de wegen voortflitst, zelfs bij wijdgeopende gaskraan, zonder dat het bekende, krachtige uitlaatgeluid in de atmosfeer hoorbaar wordt. En denkt u eens aan een machine, die zoo'n fluweelachtige soepelheid bezit, dat de zijdeachtige loop van een acht-cylinder automobielmotor er maar poovertjes bij aan zou doen! Een motorrijwiel, waarbij u zich wel nooit ongerust zou behoeven te maken over startmoeilijkheden, omdat het starten wel net zoo gemakkelijk zou zijn als b.v. bij een electro-motor, terwijl de flexibiliteit van het geheel die van de stoommachine aardig zou gaan benaderen en de krachtbron qua vorm, zich gemakkelijk zou leenen tot inbouw in een motorrijwiel. Inderdaad, dat alles klinkt wel heel verlokkelijk en zou kunnen leiden tot een geheel nieuw tijdvak in de geschiedenis van het motorrijden.

We laten daarom hieronder met genoegen Mr. Beaumont's turbine-ontwerp de revue passeeren voor onze lezers, daarbij echter met nadruk alle verantwoording voor het gepubliceerde latend voor zijn rekening en die van den braven Graham Walker, die begon met er op te wijzen, dat het turbineprincipe al heel oud is, inderdaad een van de oudste vormen van krachtlevering, waarbij hij als elementair voor-

Het is een omwenteling van zeer vreedzamen aard, waarvan de titel van dit artikel gewaagt, een revolutie, die misschien op til zou kunnen *zijn in de Engelsche motorwereld en dan ook zeker buiten Albion's grenzen voelbaar zou worden. Want als de benzine-turbinegedachte, waarvan hieronder sprake is, tot verwezenlijking zou kunnen worden gebracht, dan zouden de dingen in de internationale motorwereld inderdaad een ander aanzien krijgen. In allen gevalle zal het ontwerp van den Engelschman Beaumont voor een benzine-turbine menigen motorrijwielenthousiast interesseeren.*

K. R.





Hoe de Beaumont Turbine werkt, verklaren bijgaande teekeningen nader

beeld den bekenden watermolen met zijn scheprad aanhaalt.

De werkwijze van de Beaumont-benzine-turbine, vermelden we dan verder hieronder aan de hand van de verstrekte gegevens en teekeningen.

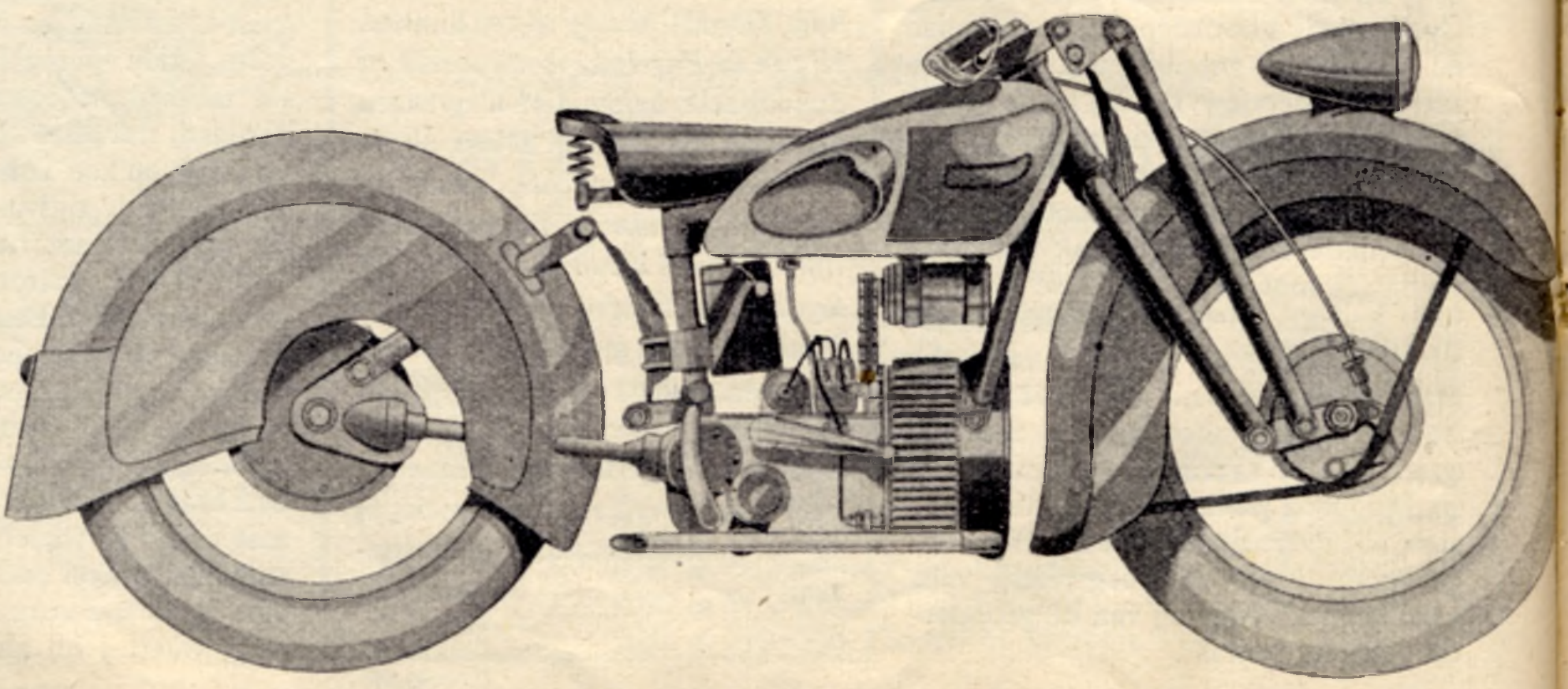
Zooals bekend, heeft de turbine-motor, die wordt aangedreven door stoom of een benzine-luchtmengsel geen cylinders, zuigers of krukas in den geest, zooals we die bij onzen huidigen benzine-verbrandingsmotor kennen. Veeleer is er een sterke familieband te ontdekken met den electro-motor, wat betreft de hoofddeelen, die worden gevormd door een roteerende trommel, die bevestigd zit aan een as en die zich beweegt in een stilstaand huis, een rotor, die wordt aangedreven door middel van een groot aantal impulsen per omdraaiïng.

In het geval van den Beaumont-turbine motor treffen we in het stilstaande omhullende huis, waarin de rotor zich beweegt, vier of meer explosiekamers aan, die in het proces een rol spelen, die overeenkomt met de cylinders van een gewonen verbrandingsmotor. Deze verbrandingsruimten hebben een rechthoekigen vorm en de center-lijn van elke kamer loopt parallel aan een raaklijn aan den cirkelvormigen omtrek van het rotorhuis.

Op het buitenoppervlak van den rotor zelf zijn een aantal schoepen of windvleugels aangebracht in drie aparte groepen: Het doel, waarvoor deze zijn ingeschakeld, begrijpt men natuurlijk onmiddellijk, als men maar weer denkt aan het watermolen voorbeeld. Zij moeten de aandrijvende kracht van den turbinestroom opvangen en op den rotor en de motoras overbrengen. Achter elke groep van opstaande bladen of schoepen, bevindt zich een opening, terwijl er voor een passage is aangebracht, waardoor binnen- en buitenzijde van den rotor met elkaar in verbinding staan. Deze zelf kan vervaardigd zijn uit een magnesium-brons alliage of een ander voor het doel geschikt materiaal en vormt een draaiend geheel met de hoofdas, die op kogellagers loopt en die aan één uiteinde een vliegwiel draagt en een extractor fan. Binnen in den bewegenden rotor, maar niet met dezen meedraaiend, treft men een kamer aan, waar de rotor-as doorheen gaat. Op die hoofdas zit aan de van het vliegwiel afgekeerde zijde een compressor gemonteerd, die werkt in een cylindervormig huis, waaraan de aanzuigleiding van den carburateur is gemonteerd. De uitlaatpoort van de compressorkamer wordt afgesloten door een klep, die wordt gecommandeerd door een veer, waarvan de meerdere of mindere sterkte van invloed is op de mate van compressie. Deze klep stelt het gecomprimeerde mengsel, als zij wordt opengedrukt, in staat om zijn weg te vinden naar de ringvormige ruimte tusschen den draaienden rotor en de stilstaande overdrukkamer.

Uit een en ander valt nu de werking van Mr. Beaumont's Turbinecreatie gemakkelijk af te leiden. Zij voltrekt zich in grove trekken op de navolgende wijze:

Is deze krachtbron eenmaal na het starten in beweging gebracht, dan wordt door de beweging gas aangezogen vanuit den gewonen carburateur in en de verdichtingskamer geleid, waar onder de werking van den compressor overdruk wordt verkregen. De mate van compressie, die het gas ondergaat, is, zooals reeds opgemerkt, afhankelijk van de sterkte en het weerstandsvermogen van de veer van de afvoerklep en kan met behulp van deze klep voor verschillende condities worden bijgeregeld. Is het gas



Ontwerp voor compleet motorrijwiel met benzine-turbinemotor en 'n speciaal bladveersysteem voor en achter

naar wensch gecomprimeerd en wordt dus de ontlastingsklep van de blowerkamer open gedrukt en dan wordt het in de ringvormige ruimte tusschen compressorkamer en rotor geblazen en vindt vandaar verder zijn weg door een der doorlaten B in den rotor naar de betrokken explosiekamer, die voor ontvangst op dat moment aan de beurt is. Onmiddellijk daarna sluit de rotor bij zijn voortgaande snel draaiende beweging den doorlaat weer af en de gaslading in de betrokken kamer wordt, hetzij met behulp van magneetontsteking, hetzij door middel van batterij-ontsteking, ontstoken met het resultaat, dat een krachtige impuls ontstaat door de plotseling optredende expansie, die vernieuwde aandrijving brengt op de schoepen van den rotor, doordat na de explosie de ronddraaiende rotor inmiddels de betrokken explosiekamer in lijn heeft gebracht met de daarvoor in aanmerking komende groep van schoepen op het rotoroppervlak. En met den rotor krijgt dus ook de daarmee ronddraaiende hoofdas vernieuwde aandrijving.

Wanneer de groep schoepen de explosiekamer is gepasseerd, komt de reeds vermelde uitlaatopening in lijn met een correspondeerende opening in den zijwand van de buitenomhulling en dan komt de extractor in actie, die het afgewerkte gas uit de kamer zuigt en terzelfder tijd, doordat de automatische luchtklep dan ook wordt opengezogen, een stroom frissche, koele lucht door de explosiekamer blaast, die deze van alle ongewenschte verbrandingsresten schoon „spoelt" en bevrijdt.

Deze serie van gebeurtenissen speelt zich rondom elke explosiekamer driemaal af, n.l. voor elke groep van schoepen op het rotoroppervlak één keer, zoodat in totaal op één enkele omwenteling van den motor, niet minder dan 12 explosies en aandrijfimpulsen worden ontvangen, zoodat inderdaad een fabelachtig, soepel en stootvrij loopen van de krachtbron zou kunnen worden verkregen.

Mr. Beaumont heeft nog geen definitief besluit genomen in zake de smering van dezen zeer aparten motor, maar hij is naar Graham Walker schrijft, van meening, dat het geheel zeer behoorlijk zal kunnen draaien op gemengde smering, alhoewel voor constant zwaar werk een oliepompsmering toch wel beter wordt geacht.

De overall afmetingen van een 998 cc Beaumont Turbinemotor zijn 11 × 11 inches en de constructeur heeft een motorrijwiel ontworpen, waarin een dergelijke krachtbron heel gemakkelijk kan worden ondergebracht in blokmotorbouw vereenigd met een drieversnellingsbak, die echter niet eens noodzakelijk behoeft te zijn, omdat de soepelheid van deze Beaumont Turbine zoo groot is, dat met niet meer dan twee versnellingen ruim kan worden volstaan. Het ontwerp van Beaumont's turbine-motorrijwiel omvat bovendien een vernuftig speciaal systeem van veering, zoowel voor als achter, waarbij bladveeren worden gebruikt.

Deze Beaumont-creatie, die in de eerste plaats werd geschapen voor den vliegtuigbouw, schijnt daarnaast, indien de praktijk met de theorie zou kunnen kloppen, inderdaad ook voor de wereld der motorrijders bijzondere aspecten te openen. We zullen ook in dit opzicht de toekomst moeten afwachten. Misschien is echter het gepubliceerde al voldoende om Ingenieur Zoetelief Norman van onzen Redactiestaf er toe te brengen voor de A.K.-lezers eens zijn opinie omtrent dit revolutionnaire krachtbron-onderwerp uit te spreken!

K. R.

Wat wèl en niet mag op onze voorrangswegen

Het is nu bijna anderhalf jaar geleden, dat de voorrangsweg in Nederland zijn intrede deed. In April 1937 werd het eerste gedeelte van den autosnelweg Den Haag—Utrecht als voorrangsweg aangewezen; in Juli volgde een groot deel van het Rijkswegennet en enkele maanden daarna volgden vrijwel alle verdere belangrijke Rijkswegen.

Het was te verwachten, dat de weggebruikers zich in het begin nog met de nieuwe voorschriften vertrouwd moesten maken en dat de eerste tijden daartegen nog al eens gezondigd zou worden.

Minder voor de hand liggend is het, dat men thans, na een ruim tijdsverloop, nog dagelijks de voorrangsbepalingen ziet overtreden. Het blijkt, dat velen nog onvoldoende aandacht wijden aan de aanduidingen, welke op voorrangswegen betrekking hebben. Voorts zijn nog tal van weggebruikers onvoldoende bekend met het begrip voorrangsweg zelf en met de beteekenis der aanduidingen.

De instelling der voorrangswegen beoogt in hoofdzaak een verhooging der verkeersveiligheid, doch deze kan slechts worden verkregen, wanneer ieder zich aan de betreffende bepalingen houdt.

De voorrangsweg zelf wordt aangegeven door oranje koppen op de langs den weg geplaatste afstandspaaltjes, of door het op zijn punt gestelde vierkante oranje bord met witten rand. Het verkeer in beide richtingen op dezen weg heeft bij kruisingen en ontmoetingen met andere wegen voorrang boven het andere verkeer. Nadert men van een gewonen weg een voorrangsweg, dan vindt men op korten afstand vóór den voorrangsweg den op de punt geplaatsten witten driehoek met rooden rand. Deze beduidt dus: geef bij de naderende wegontmoeting voorrang, zoowel aan het van rechts als het van links komende verkeer.

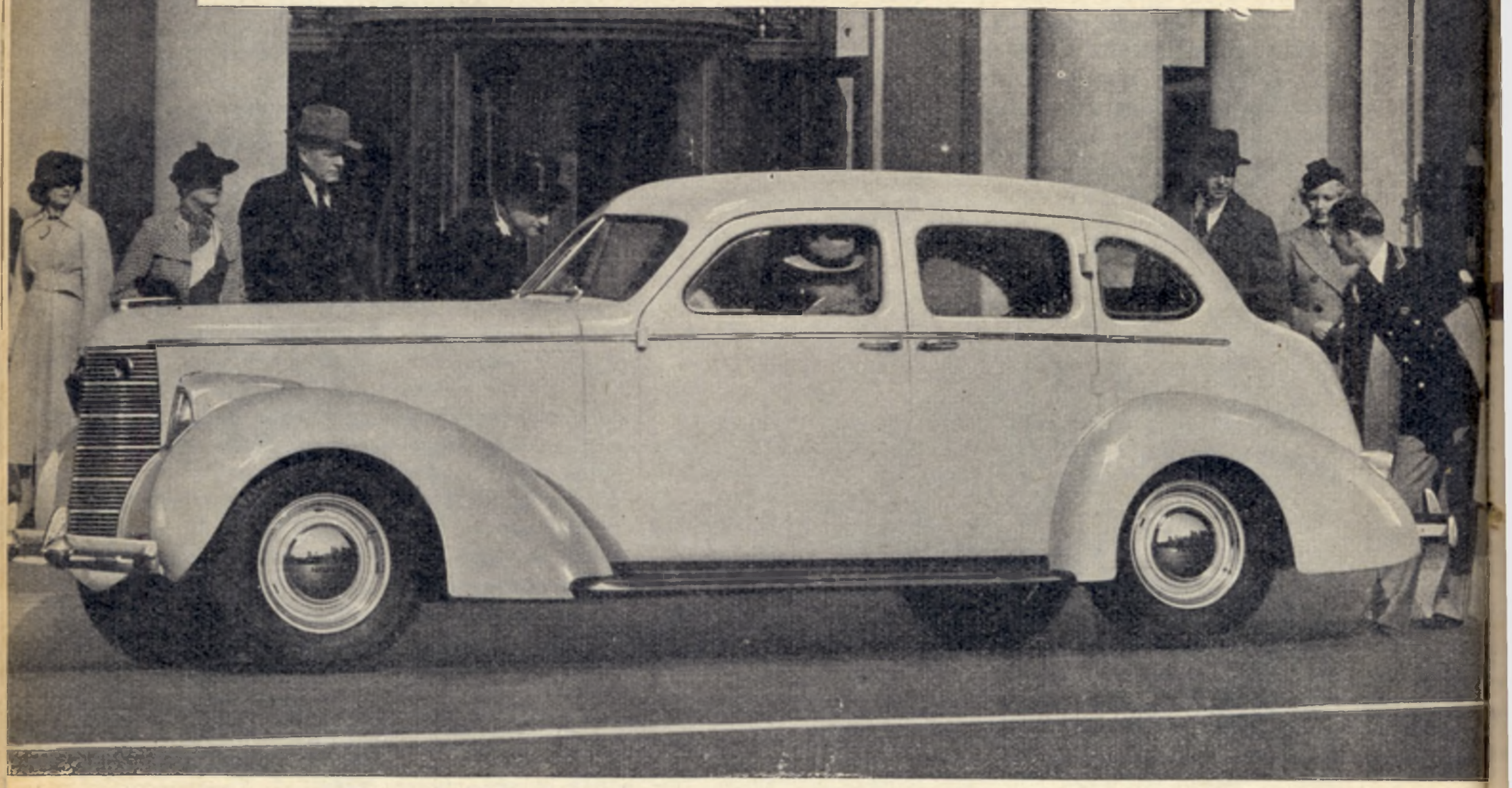
Van groot belang is het ook, dat men, op een voorrangsweg rijdende, ten zeerste oplet waar de voorrang eindigt. Dit wordt aangegeven door het driehoekige waarschuwingsbord met algemeen gevaarteeken — een verticale balk — en daaronder het opschrift „Einde voorrang.... m", een ongelukkigerwijs weinig opvallend sein.

Tenslotte is het goed er op te wijzen, dat degeen, die krachtens de wettelijke bepalingen voorrang heeft, daarom toch niet ontheven is van de verplichting zorg te dragen, dat hij de veiligheid van het verkeer niet in gevaar brengt. Met andere woorden: ook op voorrangswegen mag men niet zonder meer gedachtenloos doorrijden; ook daar houde men terdege rekening met het andere verkeer en betrachte men bij ontmoetingen met andere wegen de noodige voorzichtigheid.

Studebaker

voor

Meer Luxe - Meer Comfort



Wanneer U in een Studebaker rijdt, worden uw gedachten teruggevoerd naar uw salon. Studebaker biedt U clubfauteuilcomfort naast superluxe uitvoering en .... tegen zeer lagen prijs. Zoowel de 6-cylinder State Commander als de 8-cylinder State President zijn o.a. uitgerust met dashboard vacuumschakeling, overdrive versnellingsbak, hydraulische remmen, automatische hellinghouder .... Verder hebben natuurlijk alle Studebakers de gepatenteerde onafhankelijke voorveering, geheel gelascht stalen carrosserie met veiligheidsglas rondom en portieren met de gepatenteerde roteerende sloten.

STUDEBAKER

door de American Federation of Arts te Washington

verkozen als de mooiste auto van 1938

(10)

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 Lincoln-Zephyr in Adenau.

AUTOKAMPIOEN RIJPROEVEN

LINCOLN-ZEPHYR 1938

We hebben in den laatsten tijd uitsluitend auto's onder handen gehad, die tot de kleine en allerkleinste klassen behoorden. Meestal waren het zelfs 4-cylinders en u begrijpt, dat dan de beoordeeling van een merk, dat zonder twijfel tot de luxeklassen behoort en van een 12-cylinder motor voorzien is, met veel zorg moet geschieden om een juiste beoordeeling in zijn eigen familie te krijgen. Immers, we mogen aan een dergelijken wagen totaal andere eischen stellen wat comfort en trillingvrijheid betreft, zonder dat dit nu dadelijk tot een lofzang op het betrokken type behoeft te leiden en zoo hebben we ons in dezen grooten Sedan neergevlijd met het vooropgezette doel beslist er achter te komen, welke punten eventueel voor verbetering in aanmerking kwamen!

Dit is ook de reden geweest, dat we den proefrit over een langere periode hebben uitgestrekt dan gewoonlijk gebruikelijk is. Dergelijke wagens zijn immers in de eerste plaats gebouwd om dienstbaar te worden gemaakt aan toerisme over lange afstanden en tochten naar het buitenland en zonder dat we het proefexemplaar meenemen naar bergachtig terrein, krijgen we nooit een goed overzicht van zijn werkelijke gedragingen in het gebergte.

Misschien ware het zelfs juister geweest het werkelijke hooggebergte in den proefrit te betrekken, maar u begrijpt, dat dit soms op practische bezwaren stuit, ofschoon we overtuigd zijn, dat de Ford-fabrieken hiertegen geen bezwaar zouden hebben gehad! Ik heb mij dus vergenoegd den Lincoln-Zephyr in het Eifel- en Moezelgebied aan den tand te voelen en van deze beproevingen vindt u hieronder het verslag.

Laten we vooraf beginnen met enkele constructiedetails. Lincoln-Zephyr is een der weinige wagens, waarbij chassis en carrosserie tot één geheel zijn samengevoegd. We weten, dat deze constructie geen nieuwe uitvinding is; eveneens weten we, dat zij voert tot een uitermate stijf geheel, maar er zijn altijd nog lieden, die huiverig zijn voor het ongewone van deze methode en na deze laatste proefneming zou ik alleen willen constateeren, dat deze wankelmoedigen voor de zooveelste maal ongelijk bleken te hebben!

Het spreekt vanzelf, dat hij, die er prijs op stelt zoo nu en dan van carrosserie te verwisselen, een dergelijken wagen niet moet koopen, maar terwijl vroeger (waarmee ik bedoel een kwart eeuw geleden) deze gewoonte nog al eens voorkwam en iemand, die zichzelf respecteerde er een zomer- en wintercarrosserie op na placht te houden, die 2 maal per jaar werd verwisseld, zooals we tegenwoordig op een andere oliesoort overgaan, is dit geslacht van autobezitters tegenwoordig wel volkomen uitgestorven. Vervolgens zal het misschien ietwat meer moeilijkheden opleveren om na zware aanrijdingen het geheele complex weer in den juisten vorm te krijgen, maar ten eerste koopen wij geen auto's met het doel om ze in elkaar te rijden en in ieder geval wenschen we aan het gemak van een reparatie toch de zeer groote voordeelen van een stijf geheel niet op te offeren!

De Lincoln-Zephyr is de kleine 12-cylinder van dit merk. De groote broer heeft een zuigerverplaatsing van ca 7 liter en is uit dien hoofde reeds weinig economisch; de Zephyr heeft daarentegen een zuigerverplaatsing van 4,375 liter en heeft dientengevolge een slechts weinig grooteren motor, dan we van den gemiddelden Amerikaan gewend zijn. Op de motordetails kom ik straks nog terug.

Het chassis heeft een flinke wielbasis van 3,175 m en biedt dus ruimte voor zeer comfortabele carrosserieën van flinke afmetingen. We hebben er de voorkeur aan gegeven een normalen vierdeurs-Sedan te beproeven,

ten worden gebracht, waarop iedere gangwisselcomplicatie natuurlijk een ontoelaatbaren invloed kan hebben. Het motortje houdt lang voortgezette zware belastingen zonder eenig onaangenaam bijverschijnsel vol en geeft den indruk dat hij zich juist op een behoorlijk toerental dientengevolge bijzonder prettig begint te voelen.

De heele veering bleek uitermate gevoelig te zijn voor de juiste bandenspanning en wel vooral de achterveering. Toen de wagen werd afgeleverd, bleek hij zelfs met 2 personen belast achter minder prettige stootneigingen te vertoonen. Contrôle van den luchtdruk leverde als resultaat dat de banden op een ca 25 % te hoogen druk waren opgepompt. De fabriek geeft voor dezen maat (4.50 × 16) uitdrukkelijk aan: 1,3 kg per cm² vóór en achter en nadat we de spanning bij koude banden op dit bedrag hadden verlaagd, bleek de achterveering een volledige verjongingskuur te hebben ondergaan. Het stooten was geheel verdwenen, alleen was een lichte gevoeligheid voor uithollingen overdwars overgebleven, die waarschijnlijk door wijziging van de sproeieropening der achterschokbrekers nog wel verder kan worden verbeterd. De fabriek geeft reeds een klein verschil voor deze sproeiers vóór en achter aan (n.l. vóór 0,8 en achter 0,7), doch naar onzen smaak zouden de achterschokbrekers nog wel iets stugger kunnen worden afgesteld.

Intusschen blijkt hieruit wel van hoeveel invloed de juiste bandenspanning bij dergelijke lichte wagentjes is! Het heele karakter uit een oogpunt van comfort kan er volledig door veranderen. Tevens bleek, dat de spanning zelfs met volle belasting van 4 volwassenen meer dan voldoende was om zijdelings zwaaien op de banden te voorkomen. Ik heb toen voor alle zekerheid na een flinken rit de bandenspanning nogmaals gecontroleerd, waarbij bleek, dat deze inmiddels weer tot 1,6 atm. was opgeloopen. Ook hierin schuilt al weer een les: beoordeel de prestaties van een wagen, die koud de juiste bandenspanning heeft gekregen, niet dan na er een zekeren tijd mee te hebben gereden.

Wat de uitrusting betreft, is alles zoo eenvoudig mogelijk gehouden, maar er is in dit opzicht ook niet te weinig bijgeleverd. Natuurlijk zijn de gebruikelijke dingen, zooals kilometerteller, snelheidsmeter, ampèremeter, benzine-aanwijzer aanwezig, echter geen oliedrukmeter. Deze is vervangen door een rood verklikkerlampje op het instrumentenbord, dat begint te branden, zoodra de oliedruk te laag wordt. Alleen bij zeer langzaam stationnair draaien licht het normaal soms even op; wanneer het echter in normaal bedrijf gaat branden, is het een veel duidelijker waarschuwing dat er iets niet in den haak is dan een oliedrukmeter.

Wat de inwendige uitrusting betreft, is het achtergordijntje, dat vanaf de bestuurderszitplaats bediend kan worden, een nuttig en langzamerhand hoe langer hoe meer in zwang komend normaal accessoire. De plaats van den accumulator, die uit een onzer afbeeldingen duidelijk blijkt, vergemakkelijkt een geregeld onderhoud bijzonder.

De valstroom Solex met afzonderlijke startinrichting, die we van diverse andere merken reeds voldoende kennen, werkt ook hier uitmuntend. Hij is voorzien van een luchtfilter, tevens inlaatgeluiddemper.

De bedrijfsrem (voetrem) werkt evenals de handrem geheel mechanisch, door middel van kabels. Zij is niet gecompenseerd en de afstelling moet uitsluitend aan de ankerplaten geschieden, wat op hoogst eenvoudige wijze kan worden uitgevoerd. Alleen de speling van het rempedaal wordt daarna op de juiste maat gebracht. Deze mechanische voetrem werkt uitmuntend, zooals we trouwens van de moderne 4-wielrem wel gewend zijn. Van de handrem, die van het „wandelstokknopmodel" onder het dashboard is, kon dit niet worden gezegd. Men had zich klaarblijkelijk aan de afstelling van dit onderdeel weinig gelegen laten liggen, waarmede overigens niets ten nadeele van deze rem is gezegd, vermits zij direct op de achterwielen werkt, met een remtransmissie van 7,6 en dus een volkomen voldoende vertraging moet kunnen leveren (de voetremtransmissie bedraagt 12,9) en de constructie geenerlei gebreken vertoont.

Teneinde de fusée-penhelling gemakkelijk te controleeren, wat anders om het nauwkeurig te doen, altijd speciale apparaten noodig maakt, heeft men een buitengewoon handig stel merkteekens ter beschikking. De middens van de remnokas en het afstelvierkant, dat

Renault wist zich met de Juvaquatre geheel aan de moderne lijn aan te passen.

INTERNATIONALE MOTORKALEIDOSCOOP

Verandering op til in Engeland

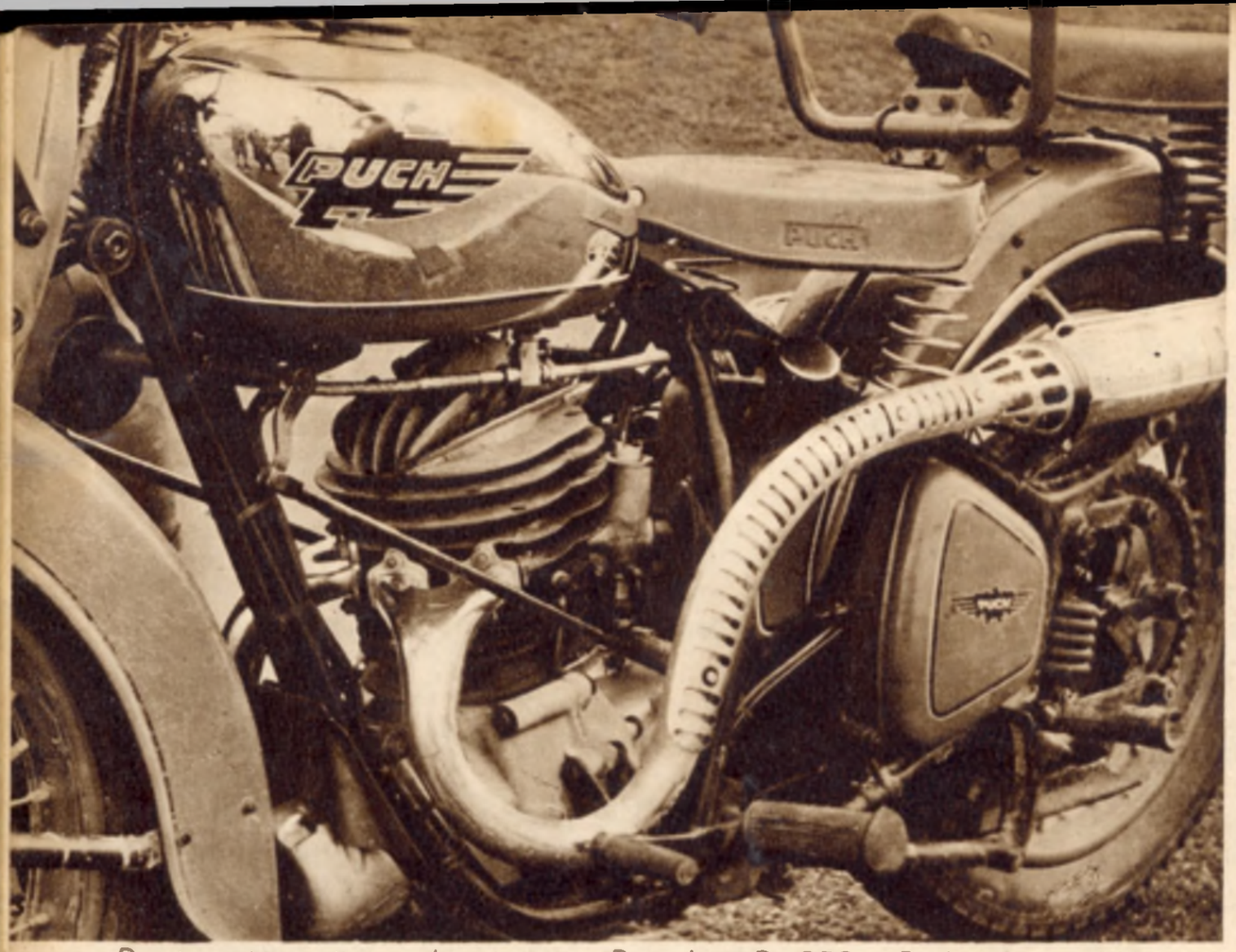
Het is al weer ettelijke jaren geleden dat wij in een serie motorrijwielartikelen de productie-politiek der Britsche motorrijwielindustrie bespraken en ons daarbij afkeurend uitlieten over het starre vasthouden aan den reeds tot het plafond opgevoerden één cylinder. Major Watling heeft het toen als Director of the British Motorcycle Manufacturers Union voor zijn fabrikanten opgenomen en zond ons als vriendelijke riposte een antwoord toe, waarin hij betoogde, dat de dingen in werkelijkheid in de Engelsche motorrijwielindustrie niet zoo stil stonden, als dat naar buiten wel leek, dat er wel degelijk verandering en vooruitgang was, al was die dan niet opvallend en sterk revolutionnair. „The wheels of the British Motorcycle Industry are grinding slowly" betoogde hij — „de dingen draaien langzaam, maar daarom niet minder zeker."

DE DINGEN DRAAIEN

Er zijn sindsdien weer een paar jaar verstreken en het noodige water is door de Thames gevloeid en we hebben al dien tijd kunnen constateeren dat de tandraderen van het Britsche raderwerk in beweging waren, dat ze inderdaad draaiden, maar .... akelig langzaam. Het was als het ware een vertraagde filmvoorstelling van Couperus' beroemde „Lijnen van Geleidelijkheid" en op een enkele uitzondering na hebben de velen, die met spanning de dingen verbeidden, die komen konden, niet veel te zien gekregen. De laatste Motorcycle Show in Londen verleden jaar — de eerste in Earls Court — bracht meer dan ooit het beeld van „bijna stilstand", die echter werd vergoed door de bewering, dat de Show van 1938 daarentegen veel en interessant nieuws zou brengen.

Nu is deze Show dit jaar weer later — pas in November — maar de diverse Engelsche motorrijwielfabrieken beginnen — de traditie getrouw — al vast de gegevens van hun programma's voor 1939 te publiceeren en wat daarvan bekend werd, maakt den indruk, dat ook nu weer het tempo daarginds aan den overkant heel kalmpjes is, dat er zeker geen sprake zal zijn van revolutie, dat het weer evolutie zal zijn van het kalmste soort. Hetgeen intusschen zeer goed te begrijpen valt, omdat men daarginds bij het inslaan van nieuwe wegen komt te staan voor het moeten loslaten van veel, dat onloochenbaar zeer goed was en heel veel moreel en materieel succes heeft opgeleverd waartegenover de nieuwe richting voorloopig slechts risico kan opleveren. En voorzichtigheid en behoudendheid zijn altijd kenmerken van Britsche politiek — ook de Britsche zakenpolitiek — geweest. Het front van de voortbrengselen der Engelsche motorrijwielproducenten vertoont daarom weinig beweging met uitzondering van het werk van een uitgesproken technisch en zeer veelzijdig talent als dat van den Triumph constructeur Edward Turner, die ook voor 1939 in zijn programma weer heeft aangetoond, dat hij de dingen „anders dan anders" kan en

In Engeland blijft in alle richtingen van den motorrijwielbouw het sportieve element hoofdzaak.



De nieuwste creatie van den nieuwsten Duitscher: De 350 cc Puch met veerend frame.

durft te zien. Het verschil tusschen hem en zijn meeste concurrenten is dat hij — in het besef dat de tijden veranderen en de dingen draaien — vooruit durft te loopen op den gang der gebeurtenissen, terwijl de andere Britsche motorrijwielfabrikanten een sterk afwachtende houding aannemen en de draaiing der dingen volgen op een afstand, die, juist omdat hij zoo groot is, veiliger lijkt, dan hij in werkelijkheid is. Hetgeen allemaal tenslotte niet wegneemt dat de beweging en de wisseling die onafscheidelijk verbonden zijn aan het gestaag voortschrijdende leven ook hen tenslotte meeneemt.

Earls Court zal daar dit jaar, duidelijker dan voorheen de teekenen van brengen. Het gevoel dat men andere wegen op moet in menig opzicht is geleidelijk aan over de heele linie der motorrijwielindustrie doorgedrongen en dat in die mate, dat achter de schermen daarvan momenteel duidelijke bewijzen aanwezig moeten zijn, al zijn diverse dingen nog in „statu nascendi" en zijn ze nog niet ver genoeg gevorderd om ze reeds dit jaar in Earls Court voor het voetlicht van het motortooneel te brengen. De aandacht van Engeland's motorconstructeurs is niet meer enkel en alleen op den een cylinder gevestigd. De gedachten gaan steeds meer uit naar lichtere multi cylinders, naar veerende frameconstructies, naar mogelijkheden op het gebied van modernsten tweetaktbouw en Earls Court zal daarvan de bewijzen brengen, hier en daar. Het nieuwe, interessante achterwielveering systeem, dat Ariel daar voor het eerst ten tooneele zal voeren, het wederom lanceeren van een 600 cc editie van den Ariel vier cylinder, de verschijning van den twee cylinder „Tiger 100" van Triumph, het op den voorgrond tredende streven naar nieuwe zijklepcreaties, de vermeerderende interesse voor heele lichte creaties, het wijst er alles op dat een krachtiger impuls thans aan den overkant van de Noordzee zich doet gevoelen mede ook door de gebeurtenissen op race-gebied van het afgeloopen gebied, die het noodige ter overdenking hebben opgeleverd en waaraan we dan ook dezer dagen een apart artikel zullen wijden.

Want ook daar draaien de dingen op een manier, die zoo veelbeteekenend is geworden, dat de strekking daarvan ook aan den meest conservatieven „die-hard" in Engeland niet kon ontgaan.

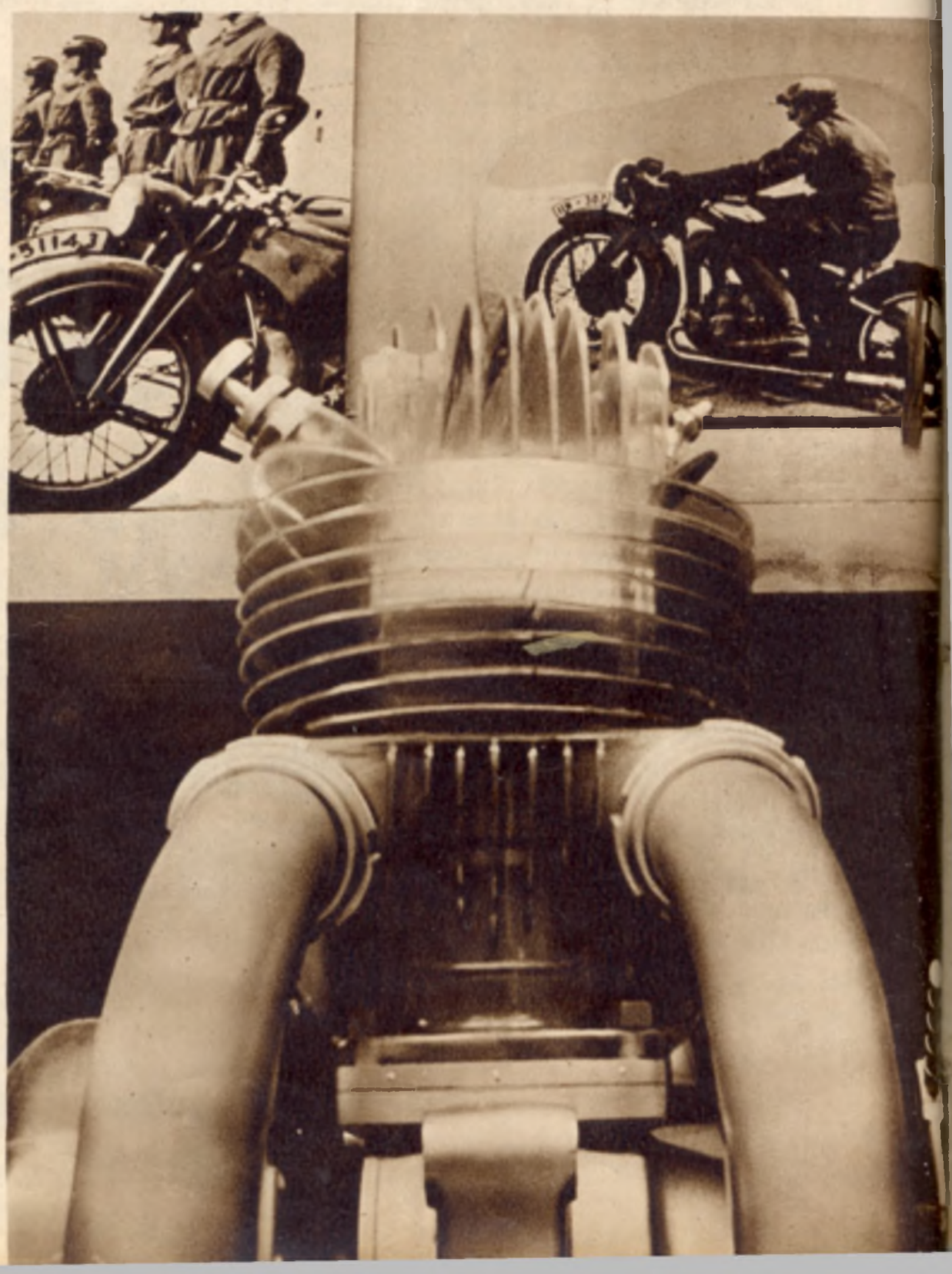
Engeland staat op dit gebied op een tweesprong, waar de bekende oude weg wel verlaten zal worden om den nieuwen in te slaan, die naar onbekende verten en moeilijkheden leidt.

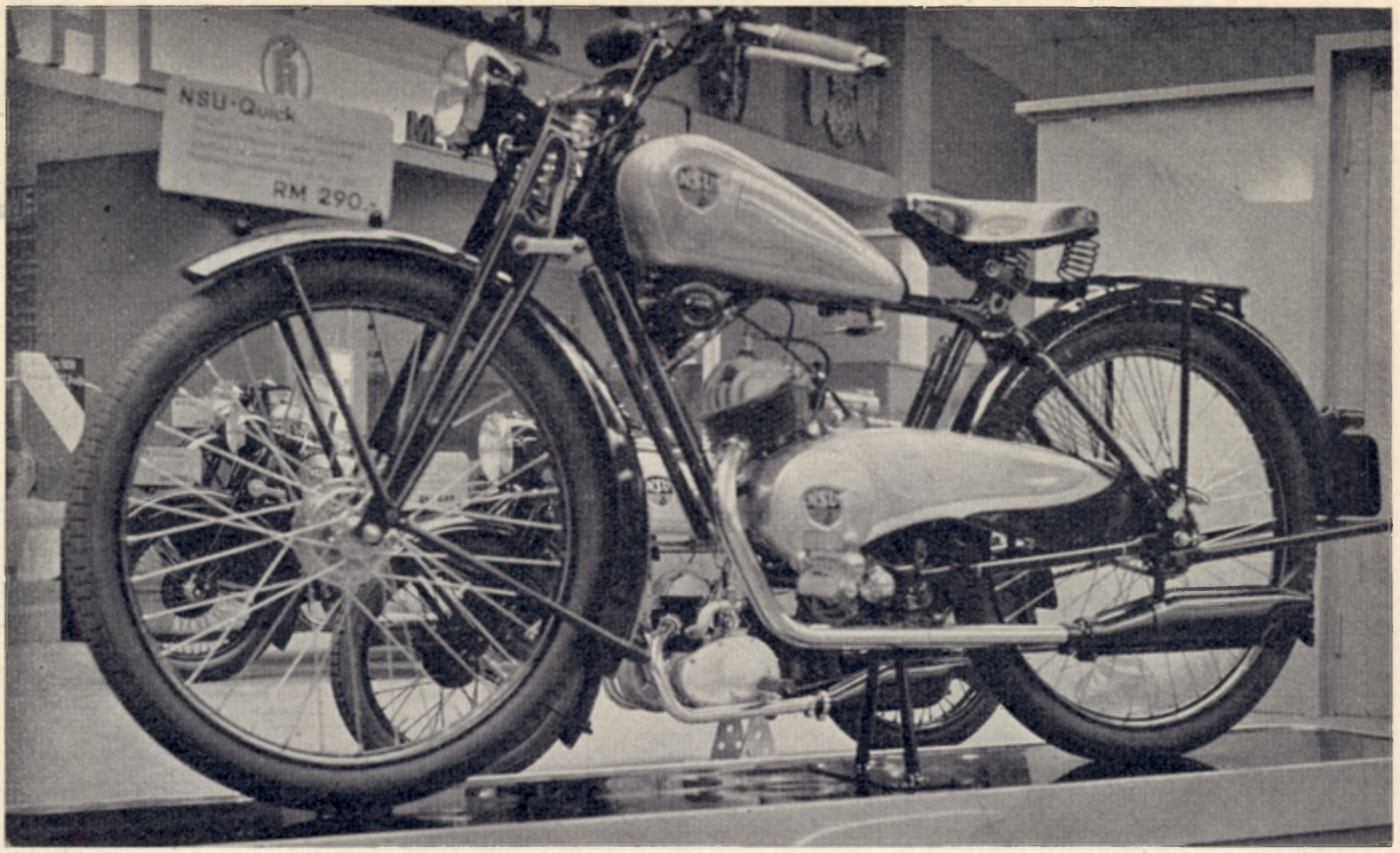
Moeilijkheden, die ongetwijfeld zullen worden overwonnen door een industrie, die reeds zooveel goeds heeft gepresteerd, dat ze ook in staat zal blijken, allerlei begin-obstakels ten spijt de nieuwe richting te maken tot een succes.

Geluiden uit Duitschland

In Duitschland draaien de dingen ook, maar anders. De motorrijwielindustrie van onze oosterburen was sinds lang op heel andere dingen afgesteld dan die der Engelschen. De moderne tendenzen, waartoe de Britsche industrie nog maar steeds niet goedschiks kon overgaan, zijn er in Duitschland reeds lang. B.M.W., Zündapp, D.K.W. vooral brachten daar het voorbeeld van. Maar grooter nog dan dit verschil in tempo wat moderniteit van constructie betreft is het onderscheid in principe dat aan de richtlijnen van beide industrieën ten grondslag ligt. Want terwijl de Engelsche fabrikanten nog steeds een motorrijwiel aan de markt brengen, dat in hoofdzaak is afgestemd op het begrip „sport", vindt de Duitsche productie haar basis in het „utility" begrip — de eenvoudige, betrouwbare en economische dienstmachine als volksvervoermiddel voor iedereen. „De Sport" zoo zeide nog dezer dagen een bekende

De beroemd geworden DKW Tweetakt motor met omkeerspoeling, patent Schnürle, die zoo juist zegevierend uit een proces met concurrenten te voorschijn is gekomen.





Ondanks sport en militaire doeleinden, blijft in Duitschland het streven naar een goedkoop volksvervoermiddel hoofdzaak, zooals ook de kleine N.S.U. demonstreert

figuur uit de wereld der Duitsche motorrijwielfabrieken tot ons: „de sport is heel mooi, maar van de sportmachine kunnen we niet leven. Weliswaar is in het tegenwoordige Duitschland de positie van dit machine-type veel beter geworden in verband met de uitbreiding en motoriseering van het leger en de daarbij aansluitende sportieve voorbereidingen van de natie, maar zelfs deze gunstiger geworden omstandigheden voor de sportmachine, hebben er niets aan kunnen veranderen, dat de beteekenis van de dienstmachine ver uitstijgt boven die van de sportmachine en dat een motorrijwielfabriek haar bestaan alleen maar op utiliteit kan grondvesten".

Het is de volksvervoer-gedachte, die het streven der Duitsche motorrijwielbouwers voor verreweg het grootste gedeelte beheerscht, het is die gedachte, die groot succes heeft gebracht, maar die nu in de naaste toekomst ook groote moeilijkheden zal gaan opleveren. Immers, de nu vaststaande komende gebeurtenis van de komst van den K.d.F.-wagen, die onder den invloed van deze zelfde gedachte is ontstaan, werpt hare schaduwen vooruit op den ontwikkelingsgang van de Duitsche motorrijwielindustrie.

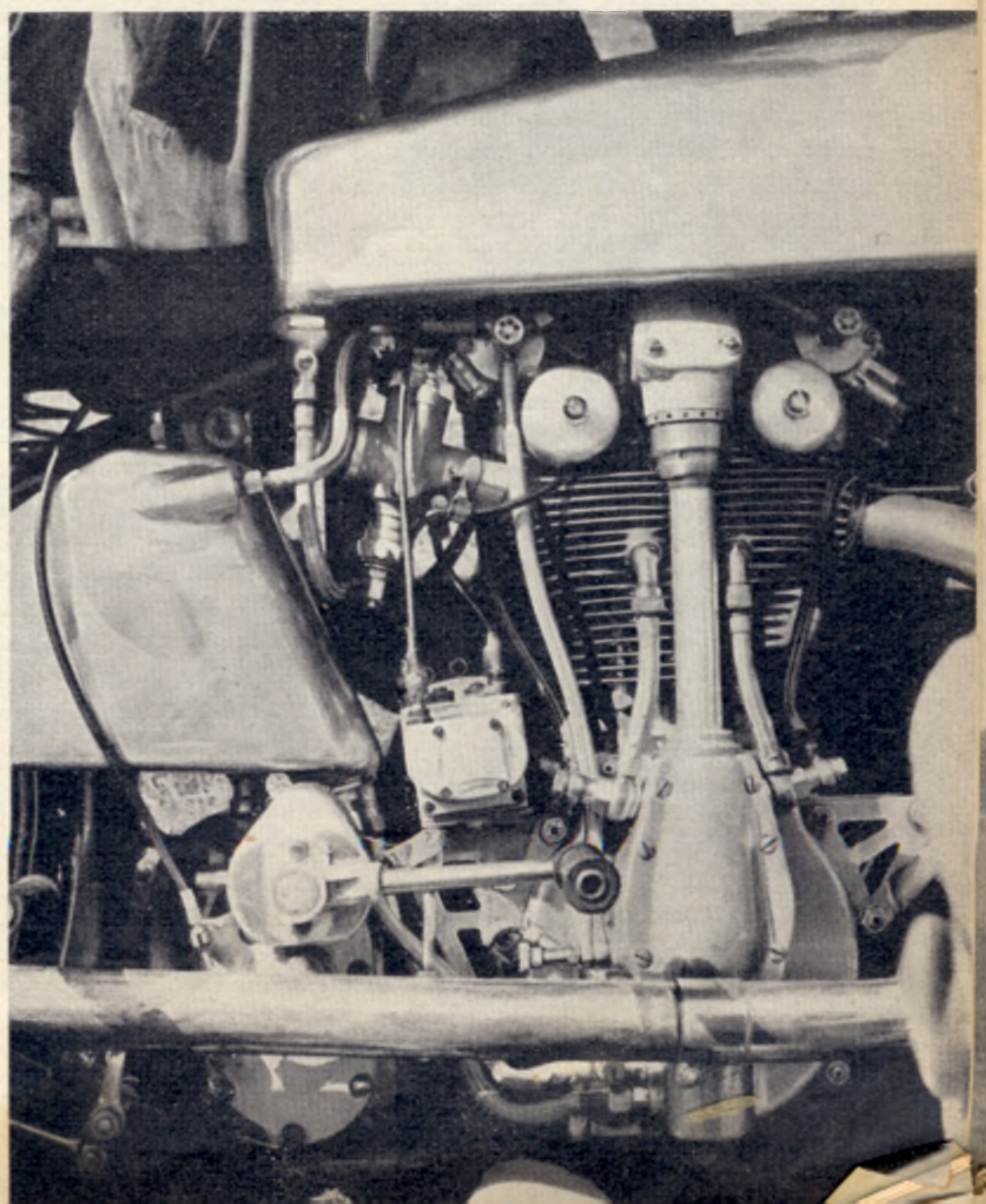
Als de K.d.F.-wagen eenmaal verkrijgbaar is en voor den prijs van ongeveer 1000 Mark de poorten van de volkswagen-fabriek te Fallersleben uit en de Duitsche wereld in gaat, dan zal ook het utiliteits motorrijwiel een groot deel van zijn afzetgebied verliezen en zal de dit vervoermiddel produceerende industrie dit verlies in een andere richting weer moeten trachten goed te maken. Wat die andere richting betreft, is er maar eene mogelijkheid.... de weg naar beneden wat cylinderinhoud aangaat. Zelfs met een K.d.F.-wagen, die gekocht kan worden voor een bedrag van nog geen 1000 Mark, blijven er nog zeer velen over voor wier beurs ook deze hyper-goedkoope auto toch nog tè machtig is. Met een laag geschat bedrag aan onderhoudskosten van 40 Mark per maand en zelfs met speciale gunstige aanbiedingen van brandstof en smeermiddelen, komt een K.d.F.-wagen zijn spaarzamen bezitter toch altijd wel op een 1000 Mark aan onkosten per jaar te staan en dat is meer dan menige zeer bescheiden beurs zich, vooral in Duitschland momenteel, permitteeren kan. Zeer velen zullen dan ook voor hun economisch snelvervoer nog op een goed en zuinig motorrijwiel blijven aangewezen, vehikels, die niet alleen goed maar ook *goedkoop* moeten zijn en qua prijs een eind onder den volkswagen moeten liggen. Want de K.d.F. prijs zal niet alleen een invloed gaan uitoefenen op de kansen van goedkoope autotypen, als D.K.W. en Opel, die tot nu toe als koek verkocht worden — hij zal ook van vèrstrekkenden invloed zijn ten opzichte van de kansen in de motorrijwielbranche. Hoe ver die invloed gaan zal, is momenteel zelfs bij benadering niet te schatten en dat is wellicht de grootste moeilijkheid, waarmede de hedendaagsche Duitsche motorrijwielbouwer rekening heeft te houden. Hebben we ons niet zeer sterk vergist bij onze laatste bezoeken aan Duitschland, dan is er momenteel in de Duitsche motorrijwielfabrieken een element van onzekerheid gekomen in verband met den invloed, die de ten tooneele verschijning van den K.d.F.-wagen tengevolge kan hebben, waarbij men af en toe stuit op de gedachte, dat in de toekomst toch ook nog een motorrijwieltype met een inhoud, kleiner nog dan de hedendaagsche 125 cc'ers opgeld zal kunnen doen, waarbij dan de nu overheerschende gedachte om de kleintjes alle te brengen op het peil van 125 cc, weer zou moeten worden losgelaten, nadat als gevolg daarvan

een 125 cc D.K.W., Zündapp, Sachsmotor enz. naast de reeds bestaande I.L.O. en Ardie-motoren in deze klasse zullen zijn opgedoken. Men mag inderdaad zeer benieuwd zijn, wat door de verschijning van den Volkswagen in deze lichtgewichtwereld nog gaat gebeuren, vooral ook in verband met de merkwaardige snelle manier, waarop juist in Duitschland in de laatste jaren de lichte tweetaktmotor zich is gaan ontwikkelen.

En ook in dat opzicht draaien de dingen in Duitschland — draaien ze door. Waarbij onder meer de aandacht heeft gevraagd het proces, dat zich zoo juist daarginds heeft afgespeeld, om tweetakt patenten.

Men zal zich herinneren, dat D.K.W. indertijd het eerst voor het front is gekomen met het tweetaktsysteem met „omkeerspoeling" van het zoo bekend geworden patent Schnürle. Geleidelijk aan zijn daarna Zündapp, T.W.N., Victoria verschenen met systemen, die zeer na verwant bleken aan het Schnürle-patent van D.K.W., al was er dan natuurlijk eenig verschil en droeg het beestje een anderen naam als „Kreuzstromspülung", Querstromspülung, Dreistromspülung enz. Zschopau nu heeft tenslotte, zich baseerend op zijn Schnürle-patentrechten, alle andere fabrieken, die daarvoor in aanmerking kwamen, een proces aangedaan, daarbij er zich op beroepend, dat al het andere imitatie Schnürle was. Inderdaad heeft de rechter uitgemaakt dat, al was er dan eenig verschil bij de andere systemen, dit verschil te klein was om van nieuwe patentsystemen te mogen spreken en dus D.K.W. in het gelijk gesteld, met het resultaat, dat alle anderen dus nu op dit tweetaktgebied, met iets anders moeten komen. Een belangrijke beslissing! En een, die heel wat nieuw werk aan den winkel heeft gebracht, met gevolg dat we te Berlijn in Februari van het volgend jaar, waarschijnlijk ettelijke nieuwe tweetaktmotorconstructies te aanschouwen zullen krijgen. Zoo draaien de dingen ook hier en is er geen stilstand, maar beweging, die af en toe in het Duitschland van heden toch wel verrassende wendingen heeft. Een van die laatste is, dat — naar de geruchten verluiden — Mister Moore, de constructeur van N.S.U., van het tooneel gaat verdwijnen. Zooals algemeen bekend, werkte de voormalige constructeur van Norton al ettelijke jaren bij N.S.U., waar hij juist in Augustus j.l. in den Grooten Prijs van Duitschland zijn nieuwste schepping, de twee-cylinder N.S.U. renmachine in 350 cc formaat, heeft gelanceerd, terwijl hij ook in volle actie was met de doorvoering van andere plannen. Plotseling bereikte ons dezer dagen het bericht, dat de Engelschman „beurlaubt" was en dat algemeen werd aangenomen, dat dit verlof het begin zou beteekenen van een ontslag, waarvan men de oorzaak meende te moeten vinden in het feit, dat „hoogerhand" het op den duur ongewenscht achtte een vreemdeling te laten blijven op een zeer belangrijken post in een fabriek, die constant groote opdrachten en leveranties voor de weermacht heeft. Is dit alles waar — en het schijnt wel de waarheid te zijn — dan zijn we benieuwd, waarheen Mr. Moore dan zijn schreden gaat richten. Een ander opzienbarend bericht uit de Duitsche motorrijwielwereld is dat van het heengaan van een andere bekende figuur bij een firma, waar hij goede en interessante dingen heeft verricht. Dihler, de constructeur van Ardie, verliet, naar wij vernamen, de Ardie Werke om ons onbekende redenen. Zijn taak ging in andere handen over, maar we zijn benieuwd, waar deze eenvoudige mensch en knappe techniker nu zijn weg verder zal vinden. Tenslotte bereikte ons ook nog een gerucht dat de bekende motorconstructeur Richard Küchen, die momenteel bij Victoria werkt, dit merk zal gaan verlaten en zijn beproefde krachten zal gaan inzetten bij een andere motorrijwielfirma — vermoedelijk Zündapp.

Veranderende menschen, veranderende dingen in een wereld, die steeds andere aspecten toont, die — zooals reeds gezegd — voor alles is ingesteld op het motorrijwiel als goedkoop middel van snelvervoer voor de massa, maar waarbij men toch ook steeds weer aantreft als tweede leiddraad het belang van de weermacht. Dat dit belang dikwerf strijdig is met exportbelangen, bewijst wat ons Nederland b.v. aangaat de quaestie van het gewicht van de 125 cc machines, die steeds meer in Duitschland een belangrijk punt van het productie-programma gaan uitmaken en die men daarginds ook wenscht te gebruiken voor militaire doeleinden, waarvoor stevigheid en daaruit voortvloeiend hooger gewicht eisch zijn, terwijl om als exportartikel naar Nederland succes te kunnen hebben, de constructeur komt te staan voor den eisch van den Nederlandschen fiscus om onder de gewichtsgrens van 60 kg te blijven om vrijheid van personeele belasting te verwerven. Terwijl de Nederlandsche importeurs dus gewichtsvermindering vragen, om de machine „onder de zestig" te krijgen, zijn de militaire eischen in Duitschland zèlf van dien aard, dat men niet tot die gewichtsvermindering kan overgaan, omdat de machine anders niet stevig genoeg is voor militair gebruik. En het feit, dat



De N. S. U. race-motor met dubbele nokkenascreatie van den nu naar het schijnt vertrekkenden Engelschen Mr. Moore van Neckarsulm

Opdrachten voor de weermacht oefenen een belangrijken invloed uit op het draaien der dingen bij de Duitsche motorrijwielindustrie

deze eisch bij een Duitsche fabriek natuurlijk primair is en de zooveel grootere leveringsmogelijkheid in eigen land niet mag worden opgeofferd ter wille van een naar verhouding veel kleiner getal export-machines voor een land als Nederland, doet vermoeden, dat, zoolang het drama van de verkeerde gewichtsgrens voor belastingvrijheid zich blijft afspelen, bij ons de moeilijkheden van 125 cc Duitsche machines om „onder de 60" te blijven er in de toekomst niet minder op zullen worden en het zeer de vraag zal zijn of een te verwachten 125cc Zündapp of D.K.W. of Sachscreatie bij ons belastingvrij zal kunnen worden gemaakt.

We zullen ook hier moeten afwachten hoe de dingen gaan draaien, evenals dat het geval is met de levensvatbaarheid op den duur van de lichte zijspanwagengedachte voor 200 cc motorrijwielen. Deze gedachte past weliswaar volkomen in het kader van de volkswagenentourage, maar men mag heden ten dage met de hand op het hart verklaren, dat het koppelen van een lichten zijspanwagen aan een 200 cc motorrijwiel nog maar een riskant en bedenkelijk experiment is. Ook hier echter hangt het er van af hoe de dingen verder draaien. Want als de lichtere motor blijft voortgaan met zich te ontwikkelen in een tempo, als dat der laatste jaren, dan kan het best zijn, dat de mogelijkheden van zijspanrijden met 200 cc motorrijwielen binnen enkele jaren er heel anders voorstaan.

Vooral als — waar we nog altijd van overtuigd zijn — Duitschland in stilte op het gebied van den motorrijwielmotor een verrassing voorbereidt in den vorm van den benzine-Diesel.

Want met het ten tooneele verschijnen van een dergelijke creatie zouden de dingen in de motorwereld weer heel anders gaan draaien.

De rest van Europa

Engeland en Duitschland zijn nu de landen met verreweg de belangrijkste motorrijwiel-industrieën. De Fransche industrie, die eenmaal een zoo belangrijke plaats innam, zoodat Frankrijk na Engeland op de tweede plaats kwam met een formidabele jaarproductie en tal van frissche, moderne technische proposities, is helaas hard achteruit gegaan. Een buitengewoon domme fiscale politiek is oorzaak geworden, dat de Fransche regeering in enkele jaren tijds 80 percent van hare nationale motorrijwielindustrie heeft afgeslacht.

Daar hebben in de laatste zes jaren de dingen ook gedraaid en zelfs heel hard gedraaid, maar regelrecht den verkeerden kant uit. En eerst in den laatsten tijd beginnen er teekenen te komen van een reveil, van pogingen, om te redden wat er te redden valt voor een industrie, die ook nu nog telkens weer laat zien, dat ze tot groote en goede dingen in staat is en.... bovendien, die in hoofdzaak steeds een goeden kijk bleek te hebben op de ontwikkelingsmogelijkheden van het motorrijwiel. Ook Frankrijk, evenals Duitschland, concentreerde steeds voor alles zijn aandacht op de eenvoudige utiliteitsmachine en het heeft speciaal op het gebied van den lichten tweetakt soms ware wonderen verricht, vooral omdat rekening moest worden gehouden, behalve met een grens van cylinderinhoud voor vrijstelling van het verkrijgen van een rijbewijs bovendien met een gewichtsgrens van 35 à 40 kilogram. En het is verbluffend, wat de Fransche constructeurs onder den handicap van dergelijke dwaze condities, nog hebben weten te bouwen. Dank zij ook de omstandigheid, dat de Fransche militaire autoriteiten den laatsten tijd levendige belangstelling aan den dag zijn gaan leggen voor het motorrijwiel, begint de positie der Fransche industrie iets beter te worden. Veel zal in de onmiddellijke toekomst afhangen van de houding, die het gouvernement aanneemt, waarbij de hoop vooral gevestigd is op gunstige ontwikkelingsvoorwaarden voor de 175 cc machine, zoowel in viertakt als in tweetaktuitvoering.

Er is dit jaar geen motorrijwielentoonstelling te Parijs — de motorrijwielen verschijnen om de twee jaar op den Parijschen Salon — zoodat de stand van zaken in Frankrijk momenteel moeilijk te controleeren is — maar het schijnt, dat de dingen in „la douce France" eindelijk weer een wat beteren kant uitdraaien. En dat is ook werkelijk te hopen voor een industrie, waarvan, als ze niet meer stelselmatig wordt vermoord, in de toekomst in de motorwereld nog zooveel goeds is te verwachten.

De Oostenrijksche motorrijwiel-industrie bestaat officieel niet meer sinds den Anschlusz, hetgeen natuurlijk heelemaal niet zeggen wil, dat ze is verdwenen. Vooral voor Puch, het groote, voormalige Oostenrijksche merk, in ons land ook zoo welbekend, openden zich na de inlijving van de „Ostmark" goede vooruitzichten. Maar de productielijnen zijn sindsdien geheel in overeenstemming gebracht

daar diametraal tegenover op de ankerplaat ligt, liggen nl. in een lijn, die precies loodrecht staat op de fusée-pen. Men kan dus door de hoogte van de middens van deze twee onderdeelen tot den grond te meten, precies de fusée-penhelling vaststellen.

Het zou natuurlijk te ver voeren alle details in extenso te vermelden, maar we willen toch niet verzuimen de buitengewoon handige instelling der koplampen, die bereikbaar is wanneer de radiatorkap wordt opgelicht, even te memoreeren.

De besturing bleek onder alle omstandigheden zéér rustig en zeker te zijn, zelfs op zeer slechte en tonronde wegen, waarop geen enkele neiging tot trekken was te bespeuren. Evenmin vertoonde zich eenige neiging tot zwaaien in bochten of tot langzamen „vetergang" op middelbare of hooge snelheden.

De topsnelheid, die de fabriek op 95 km/u aangeeft, wordt inderdaad bereikt, maar niet snel. Vrij vlug is men bij volle belasting op ca 80 km/u wat ook een prettige kruissnelheid is. Voor een dergelijken kleinen wagen zijn zéér hooge gemiddelden mogelijk: een traject van 128 km werd, toen er zéér weinig verkeer was, met 2 personen en veel bagage in 105 min. afgelegd, dus met een gemiddelde van ca 73 km/u, waarbij vermeld moet worden dat hierin de autoweg Den Haag—Gouda is begrepen, voorzoover deze gereed is, maar ook de weinig snelle aansluiting naar Gouda en Gouda—Utrecht. Voorwaar geen slechte prestatie!

De vermelde snelheden zijn de werkelijke, d.i. na correctie van de vrij sterk geflatteerde snelheidsmeteraanwijzingen.

Het benzineverbruik van den proefwagen bleek over 385 km ca 31 liter te bedragen, dus ca 1 l op 12,4 km. Meetfouten in aanmerking genomen, die over deze korte afstanden gemakkelijk kunnen optreden, zal het wellicht ca 1 l op 13 km zijn bij volle belasting en eenigszins geforceerd rijden. Bij normaal gebruik is dus 1 l op 13 à 14 km niet onwaarschijnlijk.

Volledigheidshalve zij vermeld, dat de motor in 3 punten op rubberkussens rust, terwijl het chassis uit kokerbalken is opgebouwd, waarvan de langsbalken tevens dienst doen als zware zijbumpers. Treeplanken zijn gelukkig afwezig.

Voor verdere technische bijzonderheden verwijzen we naar onderstaande tabel.

Resumeerend is de Juvaquatre, zooals we hierboven reeds vermeldden, een buitengewoon goed geslaagde en aan het doel beantwoordende nieuweling, die in zijn prijsklasse ontegenzeglijk een aanwinst is. Bij de beproeving werden geen punten ontdekt, die op bepaalde constructiegebreken wijzen. Integendeel, de dingen, die bij den proefwagen te wenschen overlieten, waren uitsluitend aan minder juiste afstelling te wijten en zijn gemakkelijk te verhelpen. Dit is wel de beste lof, dien we den jonggeborene kunnen toezwaaien.

N.

TECHNISCHE GEGEVENS

IMPORTEUR : SOC. AN. DES USINES RENAULT. AFD. HOLLAND. CALANDPLEIN DEN HAAG.

MOTOR : 4-cyl. in lijn
- boring × slag : 58 × 95 mm
- zuigerverplaatsing : 1003 cm³
- plaatsing : voor in het chassis
- compressieverhouding : 6,5
- vermogen max. : 25 pk bij 3000 t/m
- cylinders : gietijzer in één blok met aluminium kop
- zuigers : lichtmetaal zonder spleet
- kleppen : zijkleppen
- nokkenas : in carter ;
- aandrijving : tandwielen
- krukas : op 3 lagers
- oliereiniger : zeef voor oliepomp
- koeling : met centrifugaalpomp

BRANDSTOF : benzine
- carburator : Solex valstroom
- luchtfilter : aanwezig
- geluiddemper : met luchtfilter gecombineerd
- brandstofzeef : in benzinepomp
- tank : 27 liter; plaatsing : achter
- brandstoftoevoer : mechanische pomp (S.E.V.)

TRANSMISSIE :
- Aandrijving op achterwielen
- koppeling : enkelvoudige droge plaat
- gangwissel : Renault
  - versnellingen vooruit : 3
  - prise directe : 3e
  - transmissieverhoudingen : 2,91—1,59—1
  - gesynchroniseerd : 2e en 3e
  - geruischloos : 2e en 3e
  - achteruit : 3,82
- achterastransmissie : 5,14

ELECTRISCHE INSTALLATIE : 6 Volt
- ontsteking : batterij en bobine (S.E.V.) ; bougies : 14 mm
- dynamo : Renault spanningregelend
- batterij : 60 Amp.-uren

CHASSIS :
- wielbasis : 2350 mm
- veering ; vóór : onafh., 1 dwarsveer + 1 schakel aan iedere zijde ; achter : half-elliptisch
- schokdempers ; vóór : hydraulisch ; achter : hydraulisch
- assen ; vóór : geen ; achter : normaal stijf
- spoorbreedte ; vóór en achter : 1160 mm
- banden ; vóór en achter : 4,50 × 16, spanning : 1,3 atm.
- wielen : geperst stalen spaakwielen
- besturing : links
- voetrem : 4 wielen, mechanisch
- handrem : idem

STAND. CARR. : coach
- aantal pers. : 4
- „ portieren : 2
- totale lengte : 3,73 m
- „ breedte : 1,40 m
- „ hoogte: 1,50 m
- gewicht : 750 kg
- veiligheidsglas : rondom
- voorzittingen : gescheiden, afzonderlijk verstelbaar

SNELHEID EN VERBRUIK :
(fabrieksopgaven)
- topsnelheid ca. 95 km/h
- brandstofverbruik ca. 13,2 l/km (A.C.F.-contrôle)

met die, welke van hoogerhand voor de diverse Duitsche motorrijwielfabrieken zijn aangegeven.

Of het in dit verband mogelijk zal zijn voor Puch om een 125 cc machine te lanceeren, die speciaal ook in Nederland een zeer succesvolle propositie had kunnen worden, is een vraag, waarop het antwoord met interesse wordt afgewacht. Zou een dergelijke kleine Puch onder het gewicht van 60 kg ten tooneele kunnen verschijnen, dan zou dit in Nederland, gezien de reputatie van Puch, een zware concurrentie kunnen beteekenen voor andere lichte Duitsche machines in dit genre. Het hangt er daarom zeer van af, welke rol de gelijkgeschakelde Puchfabriek in het algemeene Duitsche motorrijwielverband krijgt toebedeeld. We zijn zeer benieuwd, hoe hier in de naaste toekomst de dingen zullen gaan draaien.

En dan tenslotte resten ons nog Tsjecho-Slowakije, Italië en België, waarvan het eerste land als motorrijwielproducente het minst belangrijk is, al brengt het met Jawa een merk met een goeden naam en is sinds kort een lichte Tsjechische machine de CZ in ons land vertegenwoordigd.

In Italië treffen we een veel belangrijker motorrijwielnatie, waar, evenals in Duitschland, het fascistische regime, ter bevordering van de sport en versterking van de weermacht, de motorrijwielindustrie stevig steunt. Hier waait dan ook een frissche wind in een industrie, die producten voortbrengt, die een geheel aparte plaats onder de motorzon innemen.

Italië's industrie is zoowel gebaseerd op sport en weermacht als op eenvoudig en economisch utiliteitstransport voor de massa, waarbij voor beide oogmerken den laatsten tijd een zeer voorname plaats is ingeruimd aan de achterwielveering. Hier draaien de dingen zeer beslist in de richting dat binnenkort elk Italiaansch motorrijwiel in standaarduitvoering met een veerend frame is uitgerust, terwijl de laatste berichten steeds meer den indruk vestigen, dat Italië, wat de rensport aangaat, zijn heil zoekt in multicylinders in combinatie met compressors en achterwielveering. Zoo schijnt Guzzi in het volgende seizoen met compressormachines te racen en zijn Bianchi en Benelli druk bezig met de voorbereiding van viercylinder compressor machines.

Hier draaien de dingen dus ook den algemeenen „continentalen" kant uit. En een van de grootste vragen van den dag in de internationale motorwereld, vooral na afloop van dit raceseizoen, is wel: „Waar blijft Engeland's antwoord op dit continentale offensief?"

De eerste symptomen zijn er inderdaad, dat ook bij John Bull de dingen den multi-cylinder racekant zullen gaan opdraaien.

Rest aan het einde van deze internationale motorkaleidoscoop nog de vraag: „hoe draaien de dingen in België?"

Het antwoord daarop kan ons inziens niet heelemaal gunstig luiden. Want de Belgische motorrijwielindustrie, die zooveel verdiende successen heeft behaald met werkelijk goede en goedkoope utiliteitsmachines, zoowel van Gillet en Saroléa als van F.N., wordt ons inziens den laatsten tijd te veel van deze hoofdlijn afgedrongen door de leveranties aan het leger, die in dezen niet al te rooskleurigen tijd een bestaansmogelijkheid opleveren, waaraan de paar Belgische fabrieken zich begeerig vastklampen. Met het gevolg, dat de dingen daarginds niet heelemaal logisch en normaal draaien, dat het militaire element in de constructie ateliers meer de aandacht vraagt dan naar verhouding wenschelijk is.

Momenteel is de situatie eigenlijk zoo, dat de machines voor het leger de aandacht zoozeer in beslag nemen, dat de rest, die toch eigenlijk hoofdzaak moest zijn, te veel naar den achtergrond wordt gedrongen.

Hier is dan ook het militaire element en niet de vraag naar goede, moderne toer- en dienstmachines, dat den tweecylinder naar voren heeft doen komen. De 1000 cc tweecylinder van de Fabrique Nationale en de 700 cc tweecylinder tweetakt van Gillet, zijn daarvan reeds de bestaande uitvloeiselen. En ons bericht, bij den aanvang van dit jaar, dat Saroléa zou moeten volgen, omdat men in België nu eenmaal tot de conclusie was gekomen, dat alleen meercylinder creaties voor militaire doeleinden in aanmerking konden komen, is juist gebleken. Want de dingen draaien ook in deze richting bij de fabriek van Monsieur Fagard en een 1000 cc tweecylinder Saroléa gaat binnenkort aan den Belgischen motorhorizont opduiken. Naast deze absoluut naar militaire eischen gebouwde Belgische militaire machines, is er als zeer markante verschijning de tweecylinder race-machine van monsieur van Hout, die doet zien, dat België wat race-politiek aangaat, in de voorste gelederen staat der moderne continentale richting. De groote vraag is ook hier of al deze multi-cylinder activiteit tenslotte ook invloed zal gaan uitoefenen op de wijze, waarop de normale dienst- en toermachine zich in België ontwikkelen gaat.

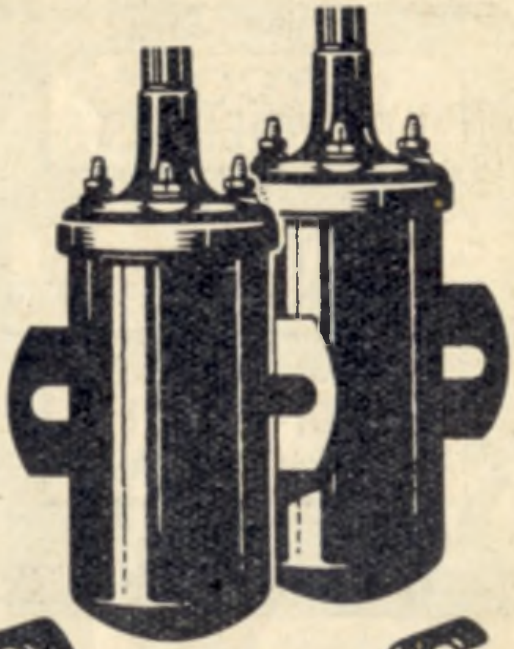
Ziehier een internationaal kaleidoscopisch beeld van de wijze, waarop de dingen langzamer of sneller draaien in de Europeesche motorrijwielwereld. Een beeld vol variatie en dat allerminst aanspraak wil maken op volledigheid. Maar dat voldoende gegevens brengt om de ontwikkeling van het motorrijwiel naar verschillende richtingen in de onmiddellijke toekomst over het heele internationale Europeesche front met aandacht te doen volgen, rekening houdende met het feit, dat ook in deze aparte wereld al het wikken en wegen van menschen ten spijt, hoogere machten over het beloop der dingen *soms heel anders beschikken!* K. R.

● Of de baan nat of droog is, U rijdt veilig op General Dual-8 banden. De soepele serpentineachtige ribbels van het loopvlak zuigen zich aan het wegdek vast en doen U vlugger stoppen bij 90 k.m. in de regen dan gewone banden bij 60 k.m. en droog weer. De Dual-8 kost weinig meer dan een gewone band.

General Tire & Rubber Co.

Keizersgracht 165 - Amsterdam

(96)



Bosch

SUPER-BOBINE

is voor Uw motor, wat een versterkingsmiddel is voor den mensch; zij geeft een onuitputtelijke dosis nieuwe kracht!
En die nieuwe kracht zal aan Uw wagen niet alleen een grootere snelheid geven, maar ze komt tevens tot uiting op ieder moment, dat U iets extra's van Uw motor verlangt, dus b.v. met optrekken, passeeren, accelereeren, enz.

Prijs: Fl. 15.— per stuk.

Op aanvraag 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)

90 13/14

Mr. TURNER HOUDT VOET BIJ STUK

„Kunt u eigenlijk begrijpen", zoo vroeg ons dezer dagen bij Zündapp, te Nürnberg, Ernesto Baylon, even bekend op commercieel- als op wedstrijdgebied in de internationale motorwereld, „hoe de Engelsche motorrijwielfabrieken maar niet naar voren durven te komen met meercylinder machines en nog maar altijd angstvallig zich blijven vastklemmen aan hunne eencylinders?"

We glimlachten beiden, toen we aldus weer eens plotseling verzeild raakten op het reeds zoo menigmaal besproken chapitre van het eenigszins verstarde front van de Britsche motorrijwielindustrie en onwillekeurig kwam aldra op onze lippen de naam van den man, die daarginds in Engeland wel de voornaamste uitzondering maakt, die den Britschen eencylinder regel bevestigt — dien van Edward Turner, den nog jongen, brillianten Engelschen technicus, die nu al weer ettelijke jaren den anderen daarginds het voorbeeld geeft als pionier en voorvechter op het gebied van den lichteren meercylinder.

En daar zittend, samen in druk gesprek, aan een kantoortafel in de oude Beiersche stad, waren we het er samen roerend over eens, dat niet alleen de Triumph-constructeur een der beste en knapste motorrijwielbouwers van Europa is, maar ook, dat de multicylinder in hem een overtuigd voorstander en verdediger vindt.

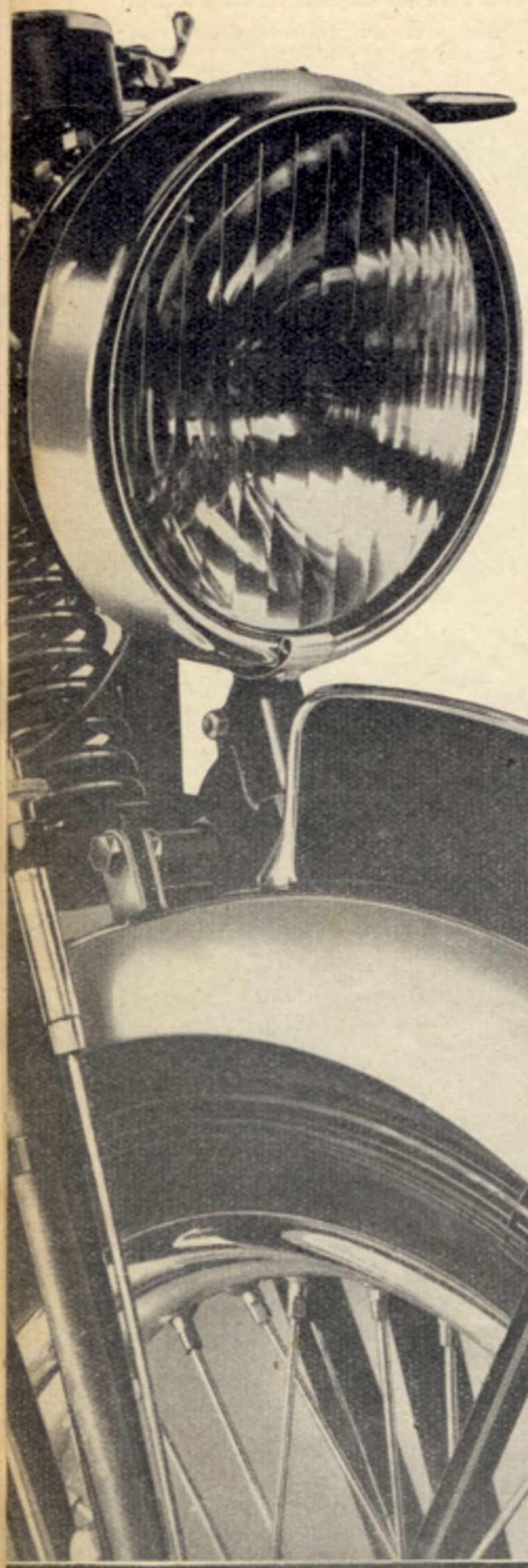
Zeker is van den geestelijken vader van de Ariel Four, zoowel als van de Triumph Twin, in de toekomst ook op dit gebied nog veel te verwachten en reeds nu, maanden voor de opening van de Engelsche motorrijwieltentoonstelling te Londen, is de Triumph-constructeur al weer voor den dag gekomen met een daad, die aantoont, dat hij overtuigd van de toekomstkansen van den multi-cylinder voet bij stuk houdt. En dat op een manier, waarop deze overtuiging niet onder stoelen of banken wordt gestoken.

Integendeel, toen de Triumphfabriek dezer dagen het nieuws publiceerde van een zeer aparte 500 cc twee-cylinder creatie, de Tiger „100", toen werd daarbij den volke medegedeeld, dat „high performance" eenpitters — eencylinder machines voor gebruik met hooge snelheden, volgens de opinie van de Triumph Engineering Company, niet meer „van dezen tijd" zijn en dat er daarom ook geen plaats meer was voortaan in de modellenserie van Triumph, voor een eencylinder super-sports machine met een cylinderinhoud van meer dan 350 cc! Het was de Tiger „90", die op deze wijze werd uitgeluid om plaats te maken voor een nieuw ten tooneele verschenen twee-cylinder met 497 cc verticalen twee-cylinder motor, in hoofdzaak geheel afgesteld op de Speed-Twin met vrijwel identieken motor, die verleden jaar naar voren werd gebracht en die in den, naar verhouding korten tijd van haar bestaan, reeds zoo'n succesvolle carrière heeft opgebouwd.

Op deze succesvolle Speed-Twin, is de nieuwe Tiger „100" verschijning geheel gebaseerd en na al wat we van de eerste gezien en gehoord hebben, moet de tweede als snelle supersportmachine wel een goede toekomst hebben.

Want, dat de standaard Speed-Twin van Triumph zeer snel is, is onder allerlei omstandigheden onder anderen in de Engelsche races en bij ons op de circuits van Assen en Zuid-Limburg, wel bewezen.

Toen mr. Turner ons persoonlijk tijdens zijn bezoek aan de Amsterdamsche R.A.I., meedeelde, dat hij een pari wilde aangaan met ons, dat

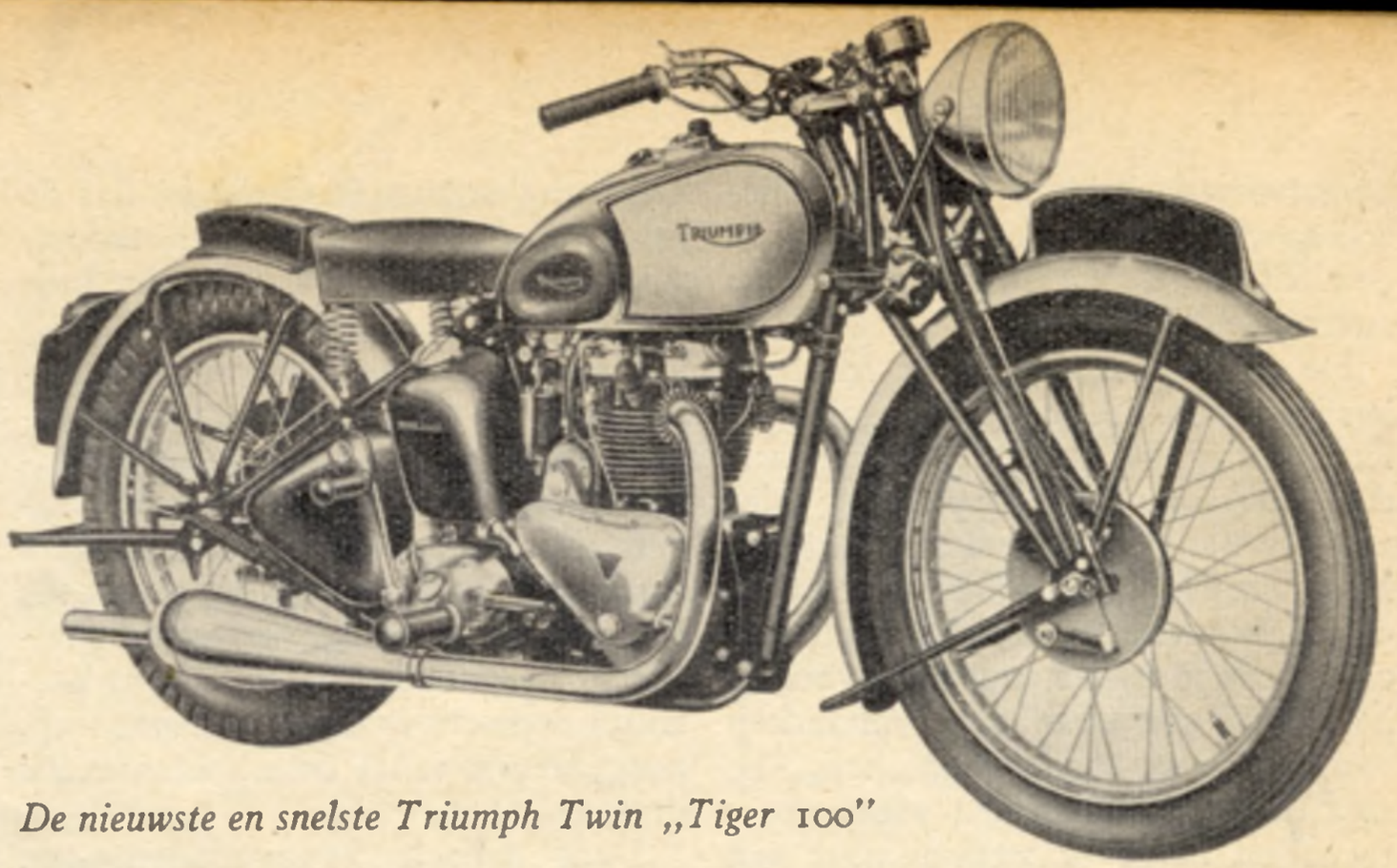


Het nieuwe keurige voorfront met nummerplaat met chroomrand is een kenmerk niet alleen van de „Tiger 100", maar van alle Triumphmodellen '39

in standaarduitvoering zijn twin goed „getuned" in staat zou zijn zich succesvol te meten met de snelste continentale meercylinders, mits niet met compressor uitgerust, toen hebben we dat oorspronkelijk beschouwd als een optimistische opvatting van een man, die trotsch was op zijn schepping.

Maar de omstandigheden in de practijk van dit seizoen hebben hem in het gelijk gesteld.

En daarom kunnen we nu dubbel zijn uitspraak begrijpen, dat voor snel super-sportswerk, volgens hem boven de 350 cc-klasse het woord voortaan alleen aan den meercylinder is.



De nieuwste en snelste Triumph Twin „Tiger 100"

De Triumph Tiger „100"

Het uitvloeisel van dat alles voor het naderende jaar 1939, is Turner's nieuwste creatie, de tweecylinder „Tiger 100" geworden, die het motorrijdende sportspubliek zal worden gepresenteerd niet alleen als uiterlijk zeer aantrekkelijke machine, maar ook als eene, die nog een stuk sneller is dan de toch al behoorlijk snelle Speed-Twin. Voor alles dus een rijpaard voor den super-sportsrijder. Deze snelheid is echter niet verkregen door overdreven „freakish"-opvoering van de krachtbron. Het maximum toerental draait bij de nieuwere machine om de 6500 per minuut, evenals bij de Speed-Twin, maar het aandrijfmoment is beter, zoodat grooter kracht en snelheid worden ontwikkeld. De topsnelheid ligt in de buurt van de 100 miles — de 160 kilometer dus — per uur.

Rekening houdend met de zeer uiteenloopende rijcapaciteiten van de diverse rijders heeft men bij deze machine geen bepaalde maximum snelheid gegarandeerd, maar wordt elke machine afgeleverd met haar eigen test-kaart van ontwikkelde kracht op de proefbank.

Maar geen enkele motor zal in aanmerking komen voor aflevering aan de clientèle, als hij op de proefbank niet minstens 7 pk meer heeft afgeleverd, boven het gemiddelde rendement van de 1938 Speed-Twin.

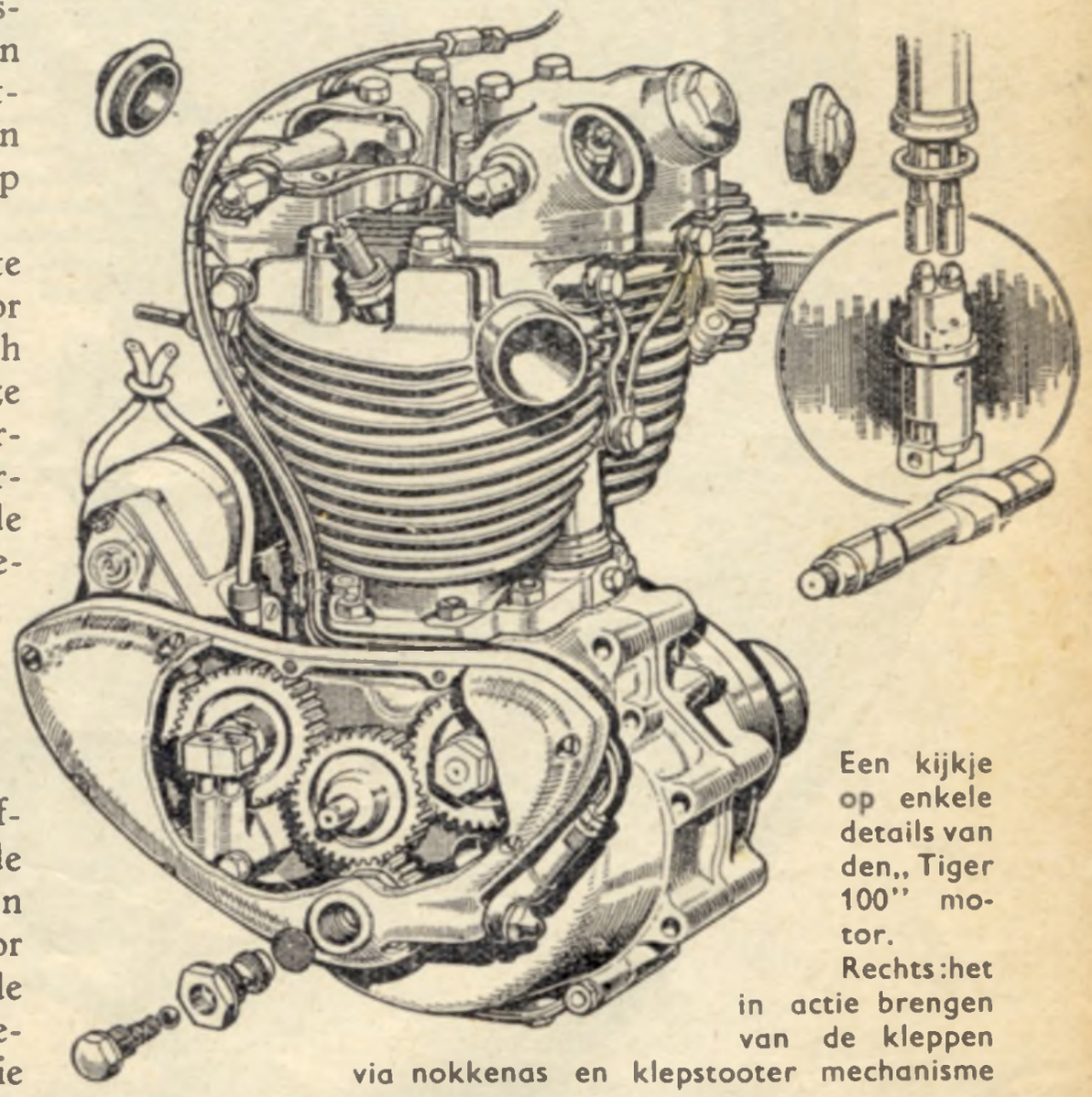
Een goede opzet, die iederen eigenaar de garantie geeft van de kracht, die zijn machine ontwikkelen kan op het moment van aflevering.

Aan hem zelf dan verder de taak, deze beschikbare kracht zoo nuttig en handig mogelijk te besteden.

De basis van den bouw van deze machine ligt, evenals bij de Speed-Twin, vooral in groote stijfheid van de krukas. Er is wederom het centrale vliegwiel, waaraan aan weerszijden met behulp van bouten is bevestigd een smeedstuk, dat krukpen en wang, contragewicht en krukas omvat. De drijfstangen zijn van licht metaal — R.R. 56 alloy. Een verschil echter tusschen de nieuwe „Tiger 100" en de oudere Speed-Twin is, dat om grootere stijfheid te verkrijgen, de bevestiging van den onderkant van den cylinder op het motorcarter plaats heeft met 8 bouten inplaats van met 6, terwijl de cylinderbasis ook dikker is.

De eenige andere veranderingen, voor wat betreft de onderste helft van de krachtbron, zijn een gepolijst vliegwiel en gepolijste drijfstangen, een nieuwe oliedruk-ontlastingsklep en een dito schokbreker op de krukas.

Wat de bovenste helft van den motor betreft, zal men zich wellicht nog uit onze beschrijving van verleden jaar, bij de verschijning van de Speed-Twin herinneren, dat de krukken gelijkgericht zijn, zoodat de beide zuigers tegelijk omhoog en omlaag gaan. In afwijking echter met de normale praktijk en waarschijnlijk voor de eerste maal in de geschiedenis der gewone productie serie machines, is de Tiger „100" uitgerust met smeed-ijzeren zuigers. Weliswaar had men bij Triumph met de gewone gietijzeren zuigers niet de minste moeilijkheden gehad, maar rekening houdend met het doel, waarvoor de nieuwe machine wordt geproduceerd, n.l. als zeer snelle machine voor den super sportsrijder en wellicht ook als machine om snelheidswedstrijden mee te rijden, heeft men geen enkel risico willen nemen in dit opzicht en heeft men de veel duurdere „forged"-zuigers gemonteerd, die sterker en bedrijfszekerder zijn door de gunstiger structuur van het metaal en in den motor ontwikkelde warmte beter afvoeren. Bovendien zijn deze zuigers, die twee compressie



Een kijkje op enkele details van den „Tiger 100" motor. Rechts: het in actie brengen van de kleppen via nokkenas en klepstooter mechanisme

HOTT-STUFF TWIN VOOR 1939

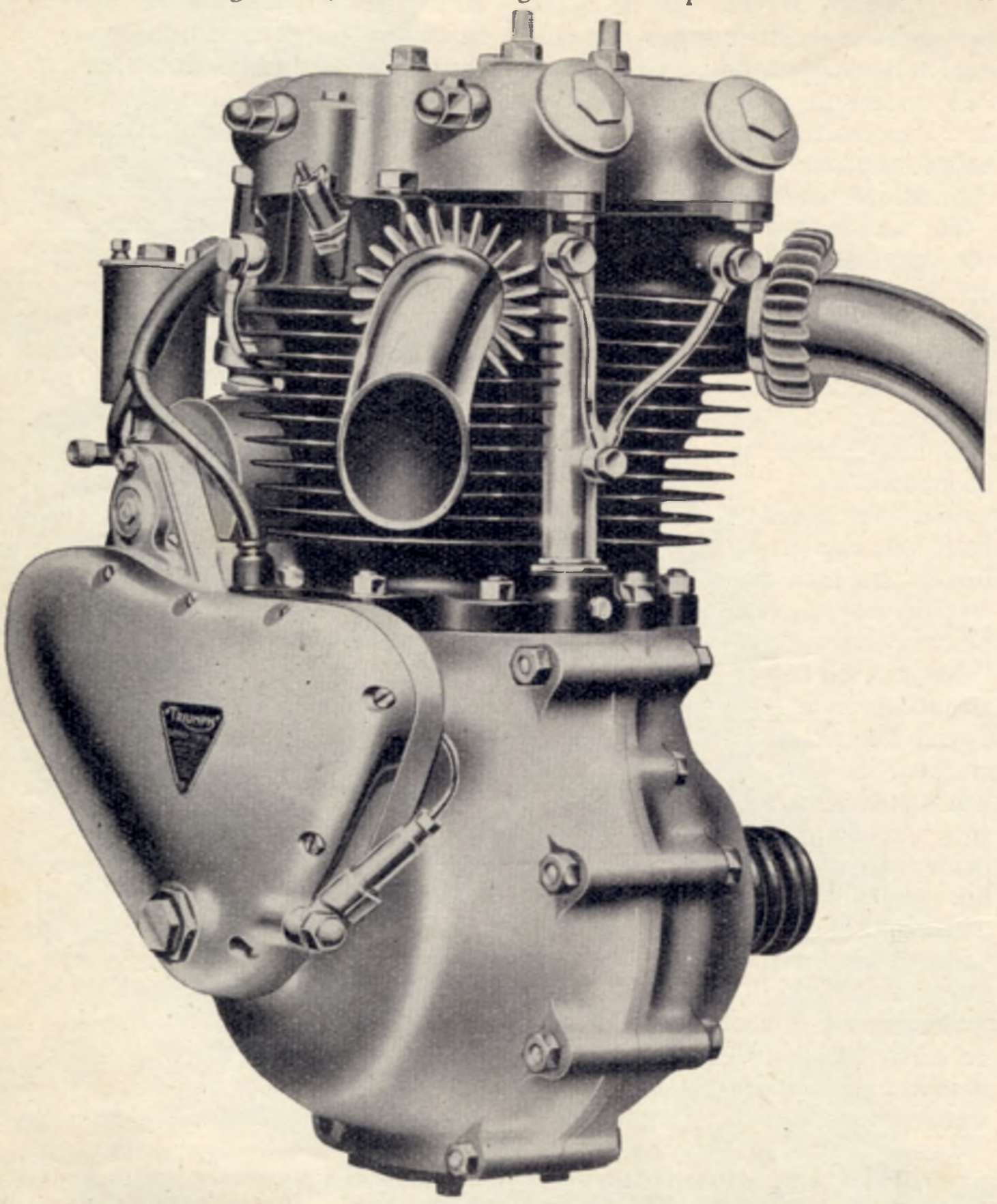
zuigerveeren hebben en een olieschraapring, aanmerkelijk lichter in gewicht dan de voormalige gietijzeren zuigers.

De motor van de nieuwe machine heeft een tamelijk hooge compressie — iets minder dan 8 op 1, hetgeen aan den anderen kant ook weer niet zoo bar hoog is, als men in aanmerking neemt, dat ieder der beide cylinders maar een inhoud heeft van ongeveer 250 cc. In standaarduitvoering heeft de Tiger „100" een cylinderkop van gietijzer, maar voor hen, die met de machine zouden willen gaan racen en daarvoor streven naar een hoogere compressieverhouding kan tegen meerbetaling een speciale cylinderkop van aluminiumbrons worden geleverd.

Van de krachtbron van deze interessante machine rest ons verder nog slechts te vermelden, dat de lichterstangen van het kopklepmechanisme van aluminium-alloy zijn, welk materiaal werd gekozen, omdat de uitzetting er van dusdanig is, dat de klepspeling bij elke gegeven motortemperatuur bijna constant kan blijven.

Natuurlijk zijn de beide cylinderkoppen, die tezamen één geheel vormen op deze machine gepolijst, evenals in- en uitlaatpoorten en de aanzuigleiding van aluminium. Een enkele Amal-carburator draagt zorg voor de brandstofvoorziening, terwijl de smering op uitstekende wijze wordt verzorgd door een dubbele plunjerpomp, aangedreven vanaf de nokkenas voor den inlaat.

Deze geheele hyper-moderne en tot in de puntjes verzorgde tweecylinder motor wordt gemonteerd in een frame, dat ongeveer hetzelfde is als dat van de Speed-Twin, maar er zijn bepaalde wijzigingen aangebracht, speciaal ten opzichte van de sturing en de voorvorkactie, die oorzaak werden, dat de ligging op den weg en het sturen van de „Tiger 100" geheel en al passen in het kader van de hooge snelheden, waarmee ze veelal zal worden gereden.



De speciaal „opgefokte" 500 cc verticale tweecylinder motor van de nieuwe Triumph „Tiger 100" met dubbele hooge nokkenas

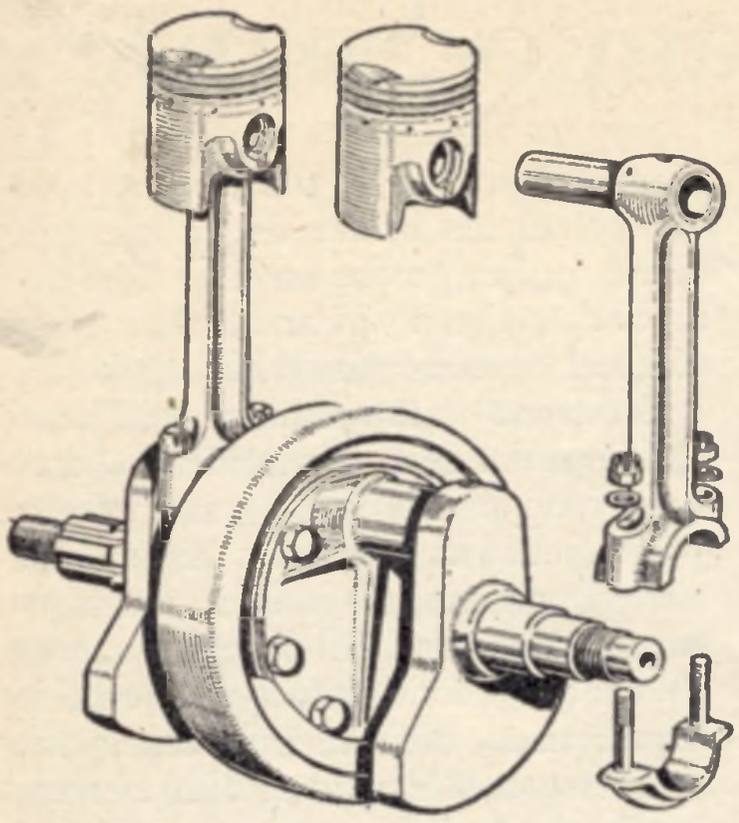
Juist in verband met dit supersportswerk moeten natuurlijk ook aan de remmen hooge eischen worden gesteld, maar deze onderdeelen voldeden op de Speed Twin zoo uitstekend, dat practisch geen verandering behoefde te worden aangebracht, hoewel een nieuw materiaal wordt gebruikt als remvoering, waarvan men hooge verwachtingen koestert. Er zijn bovendien aan dezen nieuwsten Triumph Tiger nog een paar dingen, die een vermelding waard zijn.

Zoo bestaat de bandenuitrusting van deze machine uit een geribden voorband van de maat 3.00 × 20, terwijl achter 3,50 × 19 is gemonteerd. Deze banden zijn Dunlops en die om het achterwiel is van een geheel nieuw type — de Speed-Universal met een speciaal loopvlak, dat goede antislipkwaliteiten heeft en zich leent tot veilig bochtenwerk bij het overgooien onder flinken hoek van de machine bij hooge snelheden.

En dan is het geheel ook uitgerust met knaldempers op de dubbele uitlaatleiding, die een uitstekend knaldempend resultaat opleveren, zonder dat dit te duur moet worden betaald door te veel krachtsverlies. Volgens opgave van de fabriek gaat bij het draaien op de proefbank naar verhouding maar weinig motorkracht verloren door invloed van deze knaldempers. Maar weer blijkt het karakter van de machine door de omstandigheid, dat in enkele oogenblikken deze uitlaten zoo kunnen worden veranderd door snelle demontage, dat slechts een paar megafoonuitlaten overblijven op de goede lengte gehouden voor het ontwikkelen van de maximum kracht van den motor.

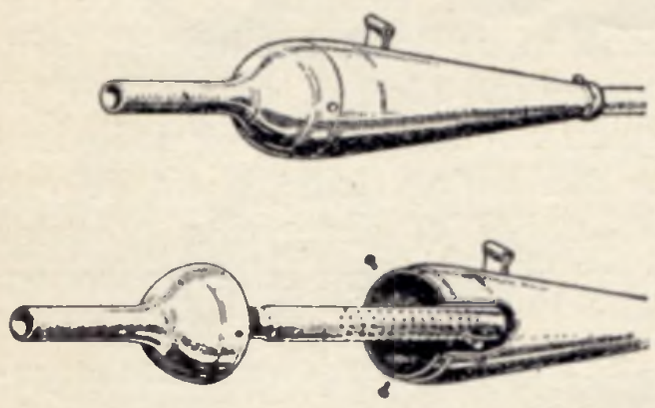
De gestroomlijnde vorm van het gesloten geheel past zich uitstekend aan bij het vlotte, sierlijke geheel van dezen nieuweling, die werkelijk uiterlijk een zeer aantrekkelijken indruk maakt, waartoe vooral ook bijdraagt de nieuwe tankvorm, die voor bij den neus breeder is geworden om de capaciteit tot 4 gallons op te voeren. Deze breedte kon niet naar achter worden doorgevoerd, want dan zouden de knee-grips niet op voldoend comfortabele wijze worden gemonteerd en daarom vertoont de tank aan weerszijden meer naar achter een uitholling, waarin de kniesteunen heel handig zijn gemonteerd.

Ook de capaciteit van de olietank is opgevoerd tot een gallon, hetgeen het voordeel heeft meegebracht, dat



Bouw van de krukas met centraal vliegwiel en gelijkgerichte krukken

de hoeveelheid circuleerende olie grooter is geworden en de motor daardoor nog beter gekoeld wordt. Deze grootere inhoud van de olietank werd verkregen door haar verder rond om de zadelsteunbuis te brengen, niet door haar verder naar buiten te doen uitsteken.



Hoe door snelle demontage de gesloten knaldempers kunnen worden veranderd in megafoon uitlaten

Tenslotte is deze snelle sportsmachine ook nog als standaarduitrusting voorzien van een spatbordkussentje voor hen, die de gaskraan wagenwijd willen opendraaien en plat voorover willen liggen op de tank.

Het geheel is uiterlijk aantrekkelijk gemaakt door een opvallende, maar toch sierlijke finish van mat zilver voor wat betreft de tankpaneelen en de voor- en achterspatborden met een zwarte bies in het midden, terwijl de uitlaatleidingen en knaldempers verchroomd zijn en het geheel nog aan attractie wint door het gepolijste motorcarter.

Zoo leidde dus de creatie van de Speed Twin van verleden jaar als opmerkelijk multi-cylinder geesteskind van Edward Turner tot de verschijning in deze dagen van een werkelijke „hot-stuff"-machine, wier bouw in hoofdzaak met haar voorgangster overeenkomt, maar die geheel en al op groote snelheid is ingesteld.

Ongetwijfeld een verschijning, die ook in Nederland voor velen een attractie zal zijn, vooral waar de Speed Twin al vele malen de aandacht tot zich trok door goede prestaties en flinke snelheid. De nieuwe creatie moet dus wel iets heel snels zijn. Er zullen er heel wat zijn onder de sport-rijders, die ook in Nederland deze sierlijke, snelle en geruischlooze twee-cylinder-machine met belangstelling tegemoet zullen zien als een der interessantste aanbiedingen op het gebied van de 500 cc supersportsmachine, die de internationale motorrijwielmarkt zal gaan opleveren voor het komende jaar 1939. K. R.

GOEDERENVERVOER NAAR DUITSCHLAND

Verscheidene leden vroegen ons de laatste dagen inlichtingen naar aanleiding van geruchten en berichten, dat door Duitschland weder vergunningen zouden worden afgegeven voor betaald goederenvervoer per auto over afstanden boven de 50 km (z.g. Genehmigungen für Güterfernverkehr), zulks nadat de afgifte van zulke vergunningen gedurende de jaren had stop gestaan.

Op grond van door ons ingewonnen inlichtingen kunnen wij mededeelen, dat op de afgifte van dergelijke vergunningen voorloopig nog niet valt te rekenen, daar de bevoegde autoriteiten nog niet beschikken over de uitgewerkte voorschriften, welke voor deze afgifte opgesteld zullen worden. Ook de aanvragen van Duitsche vervoerders blijven op het oogenblik onuitgevoerd en eventueele aanvragen uit Nederland blijven eveneens onafgedaan. Met het indienen van aanvragen behoeft men dus geenerlei haast te maken.

Zoodra zulks eenig practisch nut heeft, zullen wij onzen leden nader inlichten en eventueel onze bemiddeling verleenen om aanvragen aan de bevoegde regeeringsinstanties voor te leggen.

AANGIFTE VOOR HET LIDMAATSCHAP

Inzenden als brief aan: A. N W. B., DEN HAAG. Parkstraat 18—20

Mw. .....

De Heer

Volledig adres: .....

.....

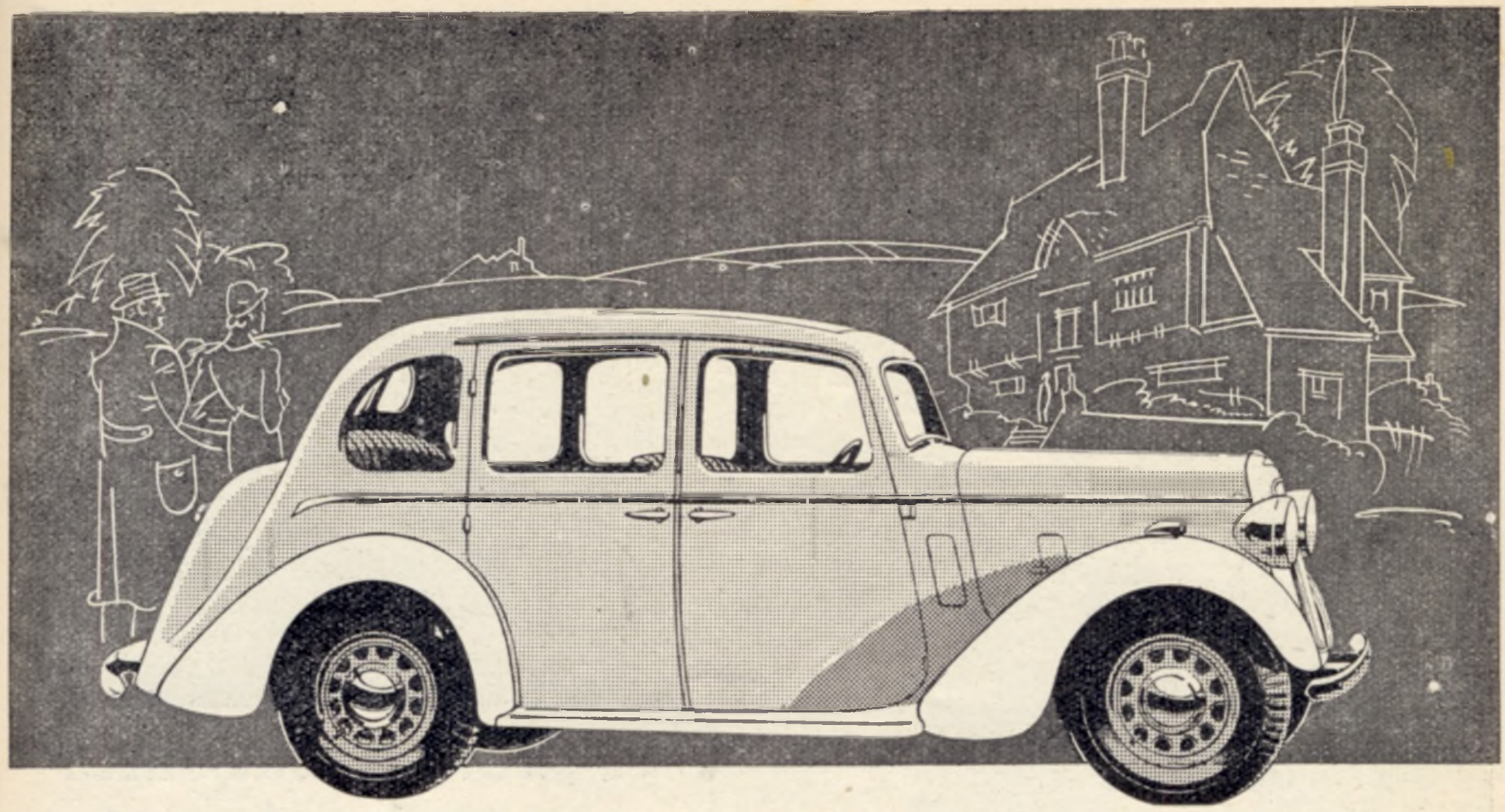
wordt A. N. W B.-lid en abonné van .....

Handteekening van het Candidaat-lid .....

Voorgesteld door .....

Lid A. N. W B. No. .....

Contributie: f 4.50; voor hen, die geen gebruik maken van de Bondsvoorlichtingsdiensten f 3.50. — Huisgenoot-lid f 2.50. — Junior-lid f 3.— (tot 16 jaar) — Abonnementsprijzen: Toeristenkampioen f 2.— p. j., Autokampioen f 4.— p. j., Waterkampioen f 4.50 p. j. (Alle onder inhouding van de Kampioen). Het bedrag gelijktijdig storten op giro 4880 (A. N. W. B. Den Haag). — Het lidmaatschapsjaar loopt tot 31 December.



Om U te dienen:

de AUSTIN TEN
CAMBRIDGE SEDAN

Inderdaad — om U te dienen. Te dienen met een ongekend sterke en toch zuinige 4-cylinder zijklep-motor — comfortabele en duurzame interieurs met vrij zicht naar alle kanten. Triplex veiligheidsglas rondom, schuifdak, geheel echt lederen afwerking — grote handelbaarheid en rustige wegligging, zodat ook de langste dagtrajecten niet vermoeien.

Een wagen, waarvan de ruime instap door elk der 4 brede portieren U doet weten, dat de AUSTIN TEN een èchte automobiel is — een waardig product uit Engelands grootste „fabriek van duurzaamheid"

AUSTIN

AUSTIN - *geen aankoop - een geldbelegging!*

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

AFDELING AUTOMOBIELEN - ROTTERDAM

Agent voor den Haag, Leiden, Delft en omgeving: G. J. v. d. WANSEM, DEN HAAG-Van Hoornbeekstraat 112-114, Tel. 551058

WAAR
WILLYS'
WAGENS
WAARDEVOLLER
WORDEN

WILLYS' AUTO-BOUW

Sieberg's „Assembling Plant" in Amsterdam

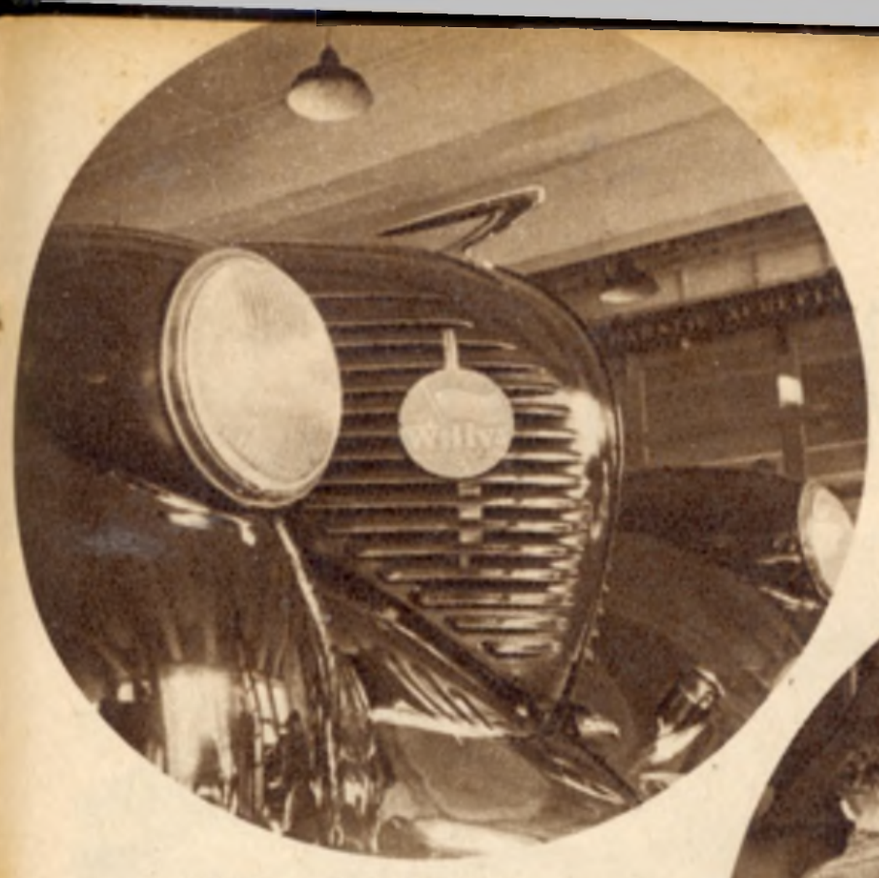
Indien wij u een grootsch verhaal zouden opzetten over de groote, nieuwe Nederlandsche Automobielfabriek, die daarginds aan het Scheldeplein in de rijkshoofdstad in actie is gekomen, over de tallooze handen die in nooit verpoozende vaart zich reppen, over nieuwe Willys' wagens die onophoudelijk den loopenden band verlaten en bij u den indruk zouden vestigen van een geweldig bedrijf — als u uit nieuwsgierigheid uw schreden naar het Amsterdamsche Scheldeplein zoudt richten, dan werd het een tegenvaller ! Voor wat betreft den omvang van deze nieuw gevestigde industrie. En dat zou jammer zijn, want het streven van de Willys importrice — de firma Sieberg verdient beter. Het heeft zeker recht op onze vaderlandsche waardeering — niet als een grootsch opgezet industriebedrijf in formidabelen stijl — maar als een goed geziene en goed voorbereide en georganiseerde poging om een product dat in Nederland al een goeden naam had verworven nog betere kansen te verschaffen door het waardevoller te maken in den dubbelen zin van het woord, d.w.z. door een aanmerkelijk verbeterden en aantrekkelijker Willys auto aan te bieden aan het publiek niet tegen een verhoogden — maar tegen een verlaagden prijs. Daarom gaat het bij dezen Nederlandschen Willys bouw, waarbij handig wordt gebruik gemaakt van gunstige factoren, waarvan kan worden geprofiteerd. In de eerste plaats is er een aanzienlijke besparing op den vrachtprijs, juist ook omdat Willys in dat opzicht zeker niet in een gunstige positie verkeerde. Vrachten op automobielen bij het trans-oceanisch vervoer worden nl. niet berekend naar den prijs van een auto (in welk geval Willys als vrijwel laagst geprijsde Amerikaan in het voordeel zou zijn!) maar naar het volume. En waar dit in het onderhavige geval bijna gelijk is aan dat van duurdere Yanks, daar drukte de zeevracht onevenredig zwaar op de laaggeprijsde Willys. Nu deze wagens in Nederland zelf worden geassembleerd, scheelt dat niet alleen in den vrachtprijs, maar men profiteert bovendien ook van het voordeel van de mindere invoerrechten die drukken op de diverse onderdeelen bij invoer in Nederland, vergeleken bij die van het complete product. Dat Willys Overland in Amerika een dergelijken opzet steunt met de volle macht van zijn groote organisatie, spreekt vanzelf. De groote kunst waarom hier alles in de eerste plaats draaide, was om tot een economisch en logisch opgezet en ingedeeld bedrijf te komen, gehouden in een dergelijk kader dat met redelijke winstkansen kon worden gewerkt. En hier heeft het Amsterdamsche bedrijf met succes een gevaarlijke klip omzeild en is niet vervallen in de zoo verleidelijke fout om te komen met een te grooten opzet met kostbare outillage, reeds dadelijk topzwaar ten opzichte van de vereischte aanvangsproductie en dat bij de geringste conjunctuurdaling reeds in moeilijkheden zou kunnen geraken.

Men heeft te Amsterdam volkomen juist ingezien, dat men vooral niet te hoog moest grijpen en het geheele assembling bedrijf in dergelijke eenvoudige verhoudingen moest worden gehouden, dat te allen tijde de mogelijkheid bleef bestaan van onmiddellijke aanpassing aan de bestaande productiebehoeften.

Locale bouw in juiste verhoudingen, ziedaar „des Pudels kern" wat het bedrijf van „Autobouw" aangaat. En wie dat realiseert, zal zeker in het gebouw aan het Scheldeplein niet teleurgesteld worden, maar integendeel worden aangetrokken door den aardigen serieuzen opzet van een bedrijf, dat hij bij een rondgang door de werkplaatsen in vergelijking tot de groote Yankeefabrieken „in a nutshell" in werking ziet, maar een „nutshell" die juist hier voordeelen biedt, die de fabricage in groote series niet brengen kan.

Hier immers heeft men te doen met „hand-made" auto's met een montage en afwerking nauwkeuriger en aandachtiger, dan het massaproduct van de groote lijn kenmerken. Deze hier in Nederland opgebouwde

(Slot op pag. 2275).



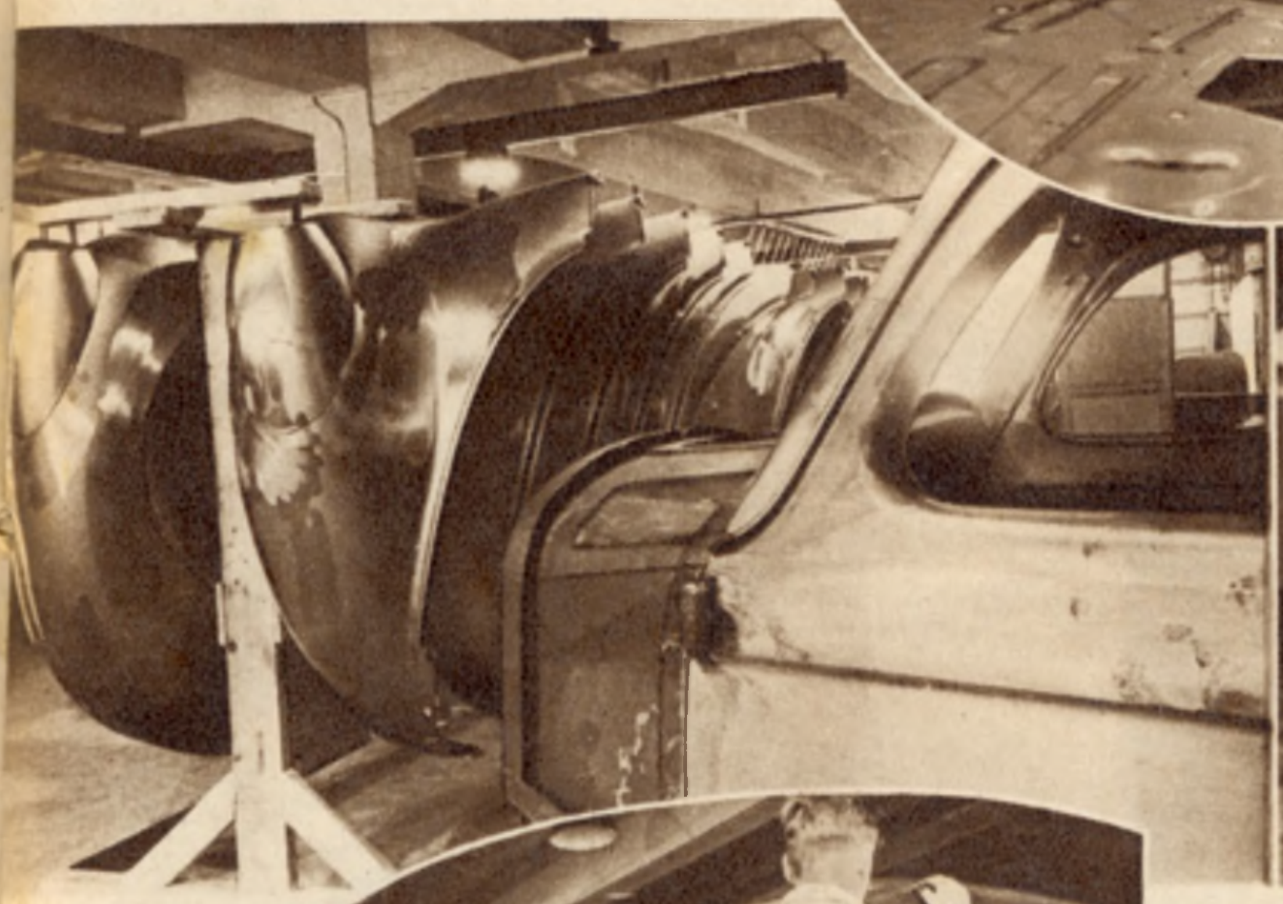
Midden : Het tot een geheel verbinden van de uit Amerika aangevoerde carrosserie-onderdeelen zal eerlang electrisch geschieden.

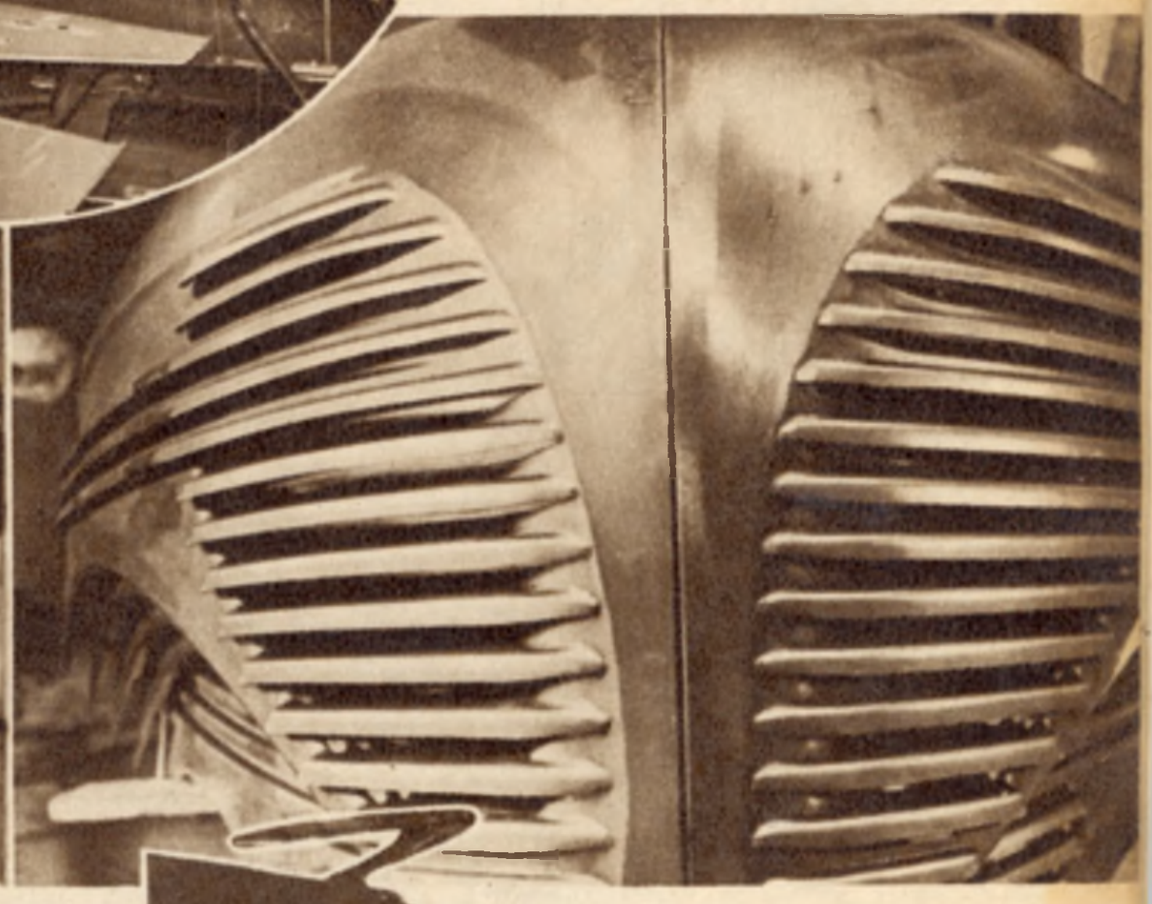
Hieronder : Reeksen spatborden klaar om met de rechts zichtbare rompen op de inmiddels gemonteerde chassis tot auto's „uit te groeien".

Foto links : Glimmend van voldoening over het feit, dat hij nu in Nederland gebouwd wordt, toont de Willys de desbetreffende aankondiging op zijn radiator.

Hierboven : In lange rijen liggen de reeds compleet gemonteerde achterbruggen klaar, terwijl aan een conveyor de voorassen hangen.

Als een symbool van snelheid en kracht z het nog onafgewerkte front van de Wil er uit, wachtend op de verfspuit, die „beschaving" gaat brengen.





Links : Het einde van het proces is in zicht ....

Rechts : Gereed om zich in den verkeersmaalstroom te storten.

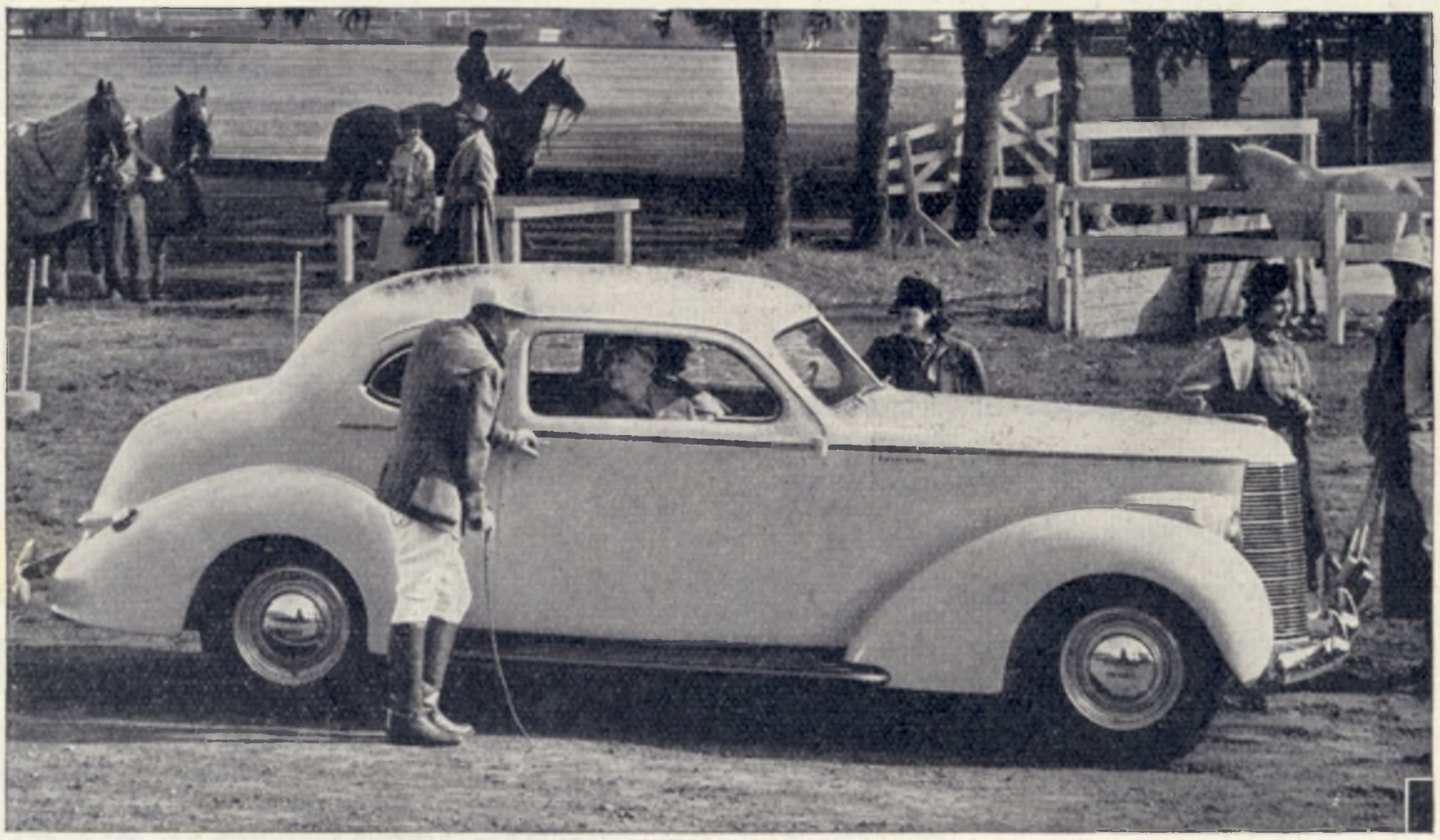
Links : Nu de wagens toch in Amsterdam gemonteerd en gebouwd worden is het mogelijk met de Nederlandsche wenschen rekening te houden ; dit type Willys met drie zijruiten is alleen in ons land te vinden.

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!

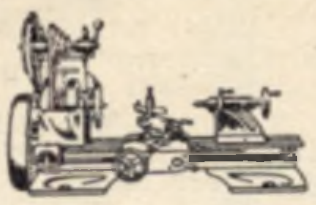
N.V. INTERNATIONALE AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ

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



amateurs!

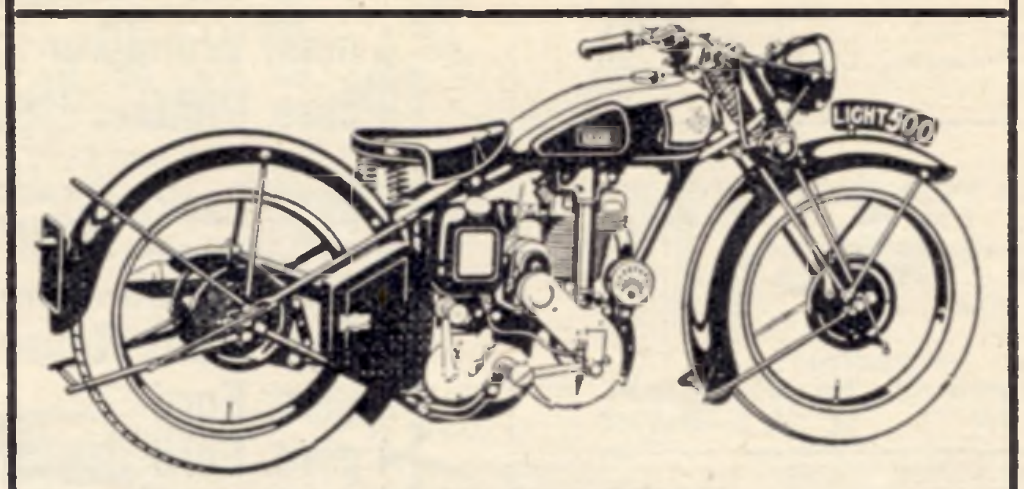
de nieuwe kleine „atlas" metaaldraaibank overtreft werkelijk alles, wat er tot nog toe voor u verkrijgbaar was!

vraagt den nieuwen catalogus bij den importeur

d. croll • amsterdam
keizersgracht 398 • tel. 35051

(18)

LEVIS **250 ccm.** **f 375.-**



LES. RAVENHALL Piet Heinstr. 56 DEN HAAG

(142)

GEVRAAGD

7- en 5-pers. **automobielen**, nieuw, overjarig, of weinig gel, in de duurdere klassen. Br. No. 129-40, Autokampioen, Den Haag.

IJzeren garage voor één automobiel.
Lengte ca. 6 M., breedte ca. 2.50 M.
N.V. Goolsche Motorenhandel, Hilversum. Tel. 5300. (130)

Kl. **Opel** of **Fiat** Sed. v. dokter. No .140-40, Autokampioen, Haag.

Pr. Chevr. sed. '34 of '35 v. part. No. 135-40, Autokkamp., Haag.

Oud **Ford T**-model, in origin. uitv., liefst m. koper. radiator. Aanb. met vermeld. bouwjaar No. 160-40, Autokamp., Haag.

Overj. of dem. **chassis** m. open laadbak en hekken, 5 à 6 ton. **Garage Centraal**, Handelskade, **Noordscharwoude.** (157)

Chevrolet Hydraulische Kipwagen van '37 of '38.
No. 108-40, Autokamp., Haag.

AANGEBODEN.

MUIDEN-HAAG AUTOKOLLEGE

L. v. Meerderv. 263. Tel. 331326
Geen filialen. (21)

Weinig gebr., als nieuwe 8-cyl. 7-ps. **Buick**, m. sép., **N.V. R. A. M. I.**, Tel. 5841, **Leeuwarden.** (23)

Citroen 21-pers. Autocar 1933. Pracht wagen, in prima staat. No. 109-40, Autokamp., Haag.

D.K.W. luxe Cabriolet '35-'36. Copernicuslaan 163, **Den Haag.** (132)

Ford Cabr. '36 en **Ford** Coupé '35, beide in prima conditie.
N.V. Bresser's Automobielbedrijf, Altingstraat 32, Tel. 770256, **'s-Gravenhage.** (124)

„THOR" BATTERIJEN
geven de beste resultaten
Techn. Bur. H. NIEME
AMSTERDAM, Kerkstraat 405
TELEFOON 32361 — 32261
(22)

Plymouth Sedan '33, in staat van nieuw ..... f 550
Fiat „500", '37, in prima staat f 525
Fa. Klijnsma, Tel. 600, **Ede.** (158)

Een **Chevrolet** '33 met Kellner-carrosserie, ook genegen te ruilen tegen een Ford van hetzelfde jaar met een Deutsch-carrosserie.
v. d. Meulen Ansems, Helmond. (111)

Auburn '35 Sedan m. Dualratio, zuinig, z. snel. slechts f 425
Lancia Astura, 4-ps. Cabr., als nieuwe sportwagen .... f 1500
En diverse andere. Speciale conditie voor verlofgangers.
J. v. d. Lip, Makel. en Expert, Alexanderplein 2, **Den Haag.** (136)

BINDA'S GARAGEBEDRIJF.
Auto's zonder chauffeur
voor korteren en langeren termijn.
DEN HAAG. (17)

Citroën touringcar '35, 23 pers. goedgek. Met gerev. motor. Nwe banden etc. **Flandria Tours**, Nassaukade 57, **A'dam.** (169)

Oldsmobile '36 Touring Sedan de Luxe ..... f 1150
Studebaker '36 Touring Sedan de Luxe ..... f 1150
La Salle '36, 2-pers. Luxe Cabriolet ..... f 1250
Oldsmobile '36, 2-pers. Cabriolet 6-cyl. ..... f 825
Auburn '36 8-cyl. Luxe Sedan open dak ..... f 850
Opel Kadet '37 Coach Cabriolet ..... f 725
Oldsmobile '34 8-cyl. Luxe Sedan ..... f 550
Nash La Fayette '35 Luxe Coach ..... f 550
Opel '35, 4-cyl. Cabriolet, 4 onder de kap ..... f 625
Austin '35, 7 P.K. Coach, zeer mooi ..... f 425
Opel '33, 500 K.G. gesloten bestelauto ..... f 400
Buick '32, 7-pers. Sedan, in prima staat ..... f 500
G. Kosten, Catharinastraat 46, **Rotterdam.** Tel. 14005. (120)

Chevrolet Coach '36, is nog geheel nieuw ..... f 875
Chevrolet Sedan '34, zeer goed ..... f 450
Chevrolet Coach '33, netjes ..... f 265
Ford Coach '35, zeer goed ..... f 465
Ford Coach '34, B. F.-motor ..... f 340
Ford lange truck '31, prima ..... f 300
Dodge lange truck '34, prima f 550. Enz., enz.
J. C. Rustman, Lange Heerevest 134, **Haarlem.** Tel. 14383. (126)

Speciale aanbieding van verhuur-inrichtingen:

Drie groote gesépareerde 4-cyl. **Opel Limousines**, goedgekeurd voor verhuur, 6-pers., plus chauff., donkerblauw. Te zamen f 800. Alle in goeden staat.
Vier **Citroën taxi's**, blauw met gelen band, 2 st., type 8 en 2 st. C4F. Goedgek. v. 3 en 4 pass. pl. chauff. Tezamen ..... f 675
Horch schitt. verh.wag., 6-ps. m. sép., v. part., keur. onderh. f 575
Buick 6-pers., type 70L ..... f 425
Genegen te ruilen voor Fords, onverschillig welk model.
Gar. v. d. Kolk, Off. Ford-Dealer, **Wageningen.** Tel. 2868. (161)

Mercedes 2-L. Cabr., 4 onder de kap, '36, als nieuw ..... f 1450
Pontiac '37 Sedan de Luxe, 6-cyl., in nieuwen staat ..... f 1475
Ford Junior '37, 15.000 K.M. geloopen ..... f 825
Plymouth '35 Sedan de Luxe, in pracht staat ..... f 675
A. v. Burik, Spoorstr. 37, **Apeldoorn**, Tel. 3318. Ook Zondags open. (90)

BIJZONDERE OCCASIONS

5 pers. Buick '37 Sed. de Luxe, witte banden, nog haast niet gel., dus gel. nieuw.
5 pers. Oldsmobile Sed. de L. '36, aangeb. koff., radio, witte bdn., gel. nw.
4 pers. Ford Coach '34, 8-cyl., in zeer goeden staat.
4 pers. Ford Coach '34, 4-cyl. Zeer zuinig in onderhoud, met nieuwe banden, nieuwen motor, onder volle gar.
4 pers. Ford Coach '36, motor, zoowel carrosserie, niet van nieuw te onderscheiden, loopt onberispelijk.
2 pers. Chrysler Coupé '37, kleur diep-zwart, in fonkelnieuwen staat, verwarming. Een bijzondere occasion v. interess. prijs.
5 pers. Hudson Sedan '34. Een ruime en comfortabl. wagen. Loopt prima. Geen olieverbruik.
5 pers. Packard Sedan '36, type 120, met radio, heeft slechts weinig geloopen.
4 pers. Buick 4 o. d. kap, '31. Is keurig onderh. kleur grijs m. prima stoffen bekl.
4 pers. Morris Sedan '34 met openschuifbaar dak. Een solide wagentje. Zeer zuinig in benzineverbruik.
2 pers. Hudson Cabr. '34 met dickey-seat, kleur staalgrijs. Motor en carrosserie in zeer goeden staat.
4 pers. Plymouth Coach '34. Een keurig onderhouden wagen, kleur blauw-zwart, bekleeding grijs laken. Interessant lage prijs.
5 pers. Ford Sedan '34, 8-cylinder, met echt bruin leeren bekleeding.
5 pers Nash Sedan '37, type 400. Een gloednieuwe wag., pas uit het krat. Nog nooit gel.
4 pers. Ford Club Cabriolet '36. Een zeer deskundig bereden wagen. Zoowel in- als uitwendig in uitstekende conditie.
7 pers. Packard Eight Sedan limousine met séparatie, kleur zwart, Marchall-verl., 6 witte banden, als nieuw.
4 pers. Ford Cabriolet '36, 4 o. d. kap, kleur koningsblauw, niet van nieuw te onderscheiden. Slechts 8000 Miles geloopen.

Verder nog tal van andere wagens, welke alle onder volle garantie worden verkocht.

TABAK'S GARAGE CENTRALE
Spuistraat 219-223, — N. Z. Voorburgwal 252-254,
Tel. 37111 (3 lijnen),
AMSTERDAM
(155)

„OCTANO"

IS DOOR HAAR

HOOG OCTAAN GETAL

DE KLOPVASTE BENZINE VOOR DE MODERNE AUTOMOBIELMOTOR

VOORKOMT KLOPPEN, DOET UW MOTOR RUSTIG LOPEN

EN **GEEFT MAXIMUM RENDEMENT**

DAAROM VANAF **22 AUGUSTUS** E.K. UITSLUITEND

OCTANO

IN ELKE **SINFINA** POMP!

N.V. VEREENIGDE PETROLEUM MIJEN PURFINA-SINCLAIR „SINFINA" HOFWEG 7 'S GRAVENHAGE TEL. 117752

Auto KAMPIOEN

8 OCTOBER 1938
No. 1660 – 32e JAARGANG
AFLEVERING No. 41

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

Nederland was paraat!!

INDRUKKEN VAN EEN TOCHT LANGS DE GRENZEN IN DE ZOO CRITIEKE DAGEN, WELKE ONS WERELDDEEL DE VORIGE WEEK HEEFT DOORGEMAAKT

Luttele uren voor de in hoogspanning verwachte rede van den Duitschen rijkskanselier op Maandagavond 26 September j.l. zouden in Brussel interessante demonstraties met de Tsjechische Skoda-auto's worden gegeven, die reeds lang van te voren waren vastgesteld, en waaromtrent wij ons al ettelijke keeren hadden afgevraagd of ze zouden kunnen doorgaan. Langzaam naderde de dreiging, de beklemming van een gewapend conflict. Het weekend bracht louter slecht nieuws; letterlijk en figuurlijk was die Maandagochtend bezwangerd met onweerswolken. Zwoel is de atmosfeer, drukkend de algemeene toestand.

„Kunnen we met den wagen naar Brussel?"

„Is het niet onverantwoordelijk?"

„Kunnen we überhaupt nog terug?"

Kalm klinkt het advies van den A. N. W. B.: de grenspassages zijn nog in geen enkel opzicht bemoeilijkt. Geen reden is er, om niet te gaan of de auto thuis te laten, maar waakzaamheid blijft geboden.

Feitelijk zouden we 's avonds in Brussel moeten blijven, om den anderen ochtend nog een paar bezoeken te kunnen afleggen. Maar niemand waagt het op dien Maandagochtend een beslissing te nemen over een zóó

Een impressie van de militaire voorzorgsmaatregelen op de Waalbrug te Nijmegen. (Aangezien fotografeeren of teekenen ter plaatse streng verboden is, moeten wij met deze globale, achteraf vervaardigde schets volstaan)

ver verwijderd tijdstip. Meer dan ooit geldt het nu: men prijze den dag niet voor het avond is.

Den Haag, Rotterdam, Dordrecht.... alles gaat zijn gewonen gang. Voor hoe lang nog, vragen we ons af. En men heeft het in den wagen al openlijk over de groote kans, die bestaat, dat dit voor afzienbaren tijd wel onze laatste buitenlandsche reis zal zijn.

Moerdijk.. van verre al zien wij versterkte militaire posten. Militaire motorrijders onderweg.

Voorbij Breda meer militairen. In de greppels langs den rijksweg zijn ze bezig met rollen draad. O, dat is niets, veldtelefonen probeeren of zoo, in verband met de manoeuvres zeker.... wordt er in den wagen gezegd. Maar we vinden die kleine pakjes, die aan de boomen bevestigd zijn, bij dozijnen toch wel een wat erg verwijderd verband houden met veldtelefonen.

Wernhout.... Nederlandsche douane en A.N.W.B.-grenskioskbemanning op hun post. Niets bijzonders te zien. Ja toch.... een muziekkorps staat opgesteld, de dorpsfanfare blaast een pittigen marsch en de Brabantsche meiskes profiteeren van dit unieke voorval om een dansje te maken.

Nog een paar honderd meter en dan verraadt het gehots, dat we het gesloten wegdek kwijt zijn en over de Belgische kinderhoofdjes hobbelen. Rechts het nieuwe Belgische douanekantoor, nog altijd niet in gebruik.... neen, wel in gebruik, het wemelt er van de uniformen der.... soldaten. En op den weg een dubbele Belgische post, bajonet op het geweer. Halt! Neen, alleen maar langzaam rijden, de weg is opgebroken geweest en ietwat slordig weer dichtgegooid. Over de volle breedte. Op twee plaatsen achter elkaar. En in den berm, eenigszins verborgen onder inderhaast uitgestoken graszoden en bijeengeraapte steenen zien we twee dikke draden loopen. Ook België is paraat, helsche springstof bevindt zich onder het wegdek en als die „bougiekabels", die in den berm liggen, straks een vonk transporteeren, zullen twee diepe voren elk verkeer onmogelijk maken. Betonwerkers zijn bezig met een fundeering te maken, snelvuurkanonnen liggen klaar om in stelling te worden gebracht.

Een kilometer of wat verder een soortgelijk beeld. Wederom uiterst langzaam rijden, want de trilling, die een voortvliedende auto teweegbrengt, zou wellicht de springstof tot explosie kunnen brengen.

Enorm veel militairen, inkwartiering blijkbaar in de grensdorpen. Lange colonnes. Rijen vrachtauto's, nog voorzien van allerlei reclames, maar nu bestuurd door militaire chauffeurs. 'n Druk gedoe in Antwerpen. Ook in Brussel tallooze soldaten, beladen met koffers en pakken.

En aan de Fransch-Belgische grens moet nog veel meer te zien zijn, een koortsachtige bedrijvigheid, die op een oorlogstoestand moet gelijken. Op Fransch gebied liggen trouwens al maanden lang de loopgraven gereed.

Voor het overige is er in Brussel niets te merken van buitengewone nervositeit, de terrassen der café's zitten vol, maar langer dan gewoonlijk zijn de menschen in hun kranten verdiept. En doordringender dan anders klinken de kreten der krantenventers. Onze autoradio, in normale omstandigheden niet meer in staat zijnd veel aandacht van voorbijgangers te trekken, wordt nu omringd door groepen geïnteresseerden als het „Gesproken dagblad" weerklinkt, waarvan we geen uitzending missen.

's Avonds op een rustig plekje buiten het bereik der storende tramdraden donderen de acclamaties uit het „Sportpalast" door den wagen. De wacht is op de zoo gevreesde aankondiging, die ons zal nopen onmiddellijk te starten en volgas naar het vaderland terug te rijden. Van A tot Z moeten we die rede verwerken, een binnenrukken in het Sudetenland door het Duitsche leger, waarvan feitelijk iedereen dien avond het bericht verwacht, zal datgene tot een feit maken, waarvoor de geheele wereld siddert. Tot de laatste minuut blijft de spanning bestaan, pas wanneer heesch verwrongen spreekkoren het einde van de meeting aankondigen, hervinden we iets van rust. Goddank, neen! tenminste ... nóg niet wordt er hardop achter gedacht.

En dankbaar jegens de voortreffelijke autoradio, die ons in den wagen niet isoleert van de buitenwereld,

De grens nabij Groesbeek, waar 't doorrijden met motorrijtuigen verboden is

Hoe ongastvrij het er vorige week in de buurt van den A.N.W.B.-Grenskiosk te Beek (aan den weg Nijmegen—Kleef) uitzag (men zie ook het bijschrift op pag. 2319)

stemmen we op iets anders af, wanneer kletterend de marschmuziek weer invalt.

Den anderen avond, op de terugreis, wanneer wij al weer in het vaderland zijn teruggekeerd, klinkt ergens tusschen Tilburg en Nijmegen in alle rust de stem van den Britschen Eersten Minister door den luidspreker. Deze rede is, in al haar voortreffelijkheid, angstaanjagend. Huiveringwekkend klinken de woorden „zoolang de oorlog niet is uitgebarsten, bestaat er nog een kans, dat het vrede blijft". Niemand kan zich onttrekken aan de overtuiging, dat de calamiteit onafwendbaar is.

Gretig tasten we gedurende den geheelen verderen rit den aether af naar verdere nieuwsberichten. En even voordat Big Ben's dreuning het middernachtelijke uur in Londen aankondigd, komt „the last news bulletin" met de melding, dat het oorlogsspook voor de deur staat, als niet den volgenden middag om 2 uur het Godesberger ultimatum volledig is aangenomen, terwijl Radio Strasbourg luttele minuten tevoren de onvoorwaardelijke verwerping ervan door Praag heeft medegedeeld.

Knetterend razen de ordonnansen door den laten zomernacht van Dinsdag op Woensdag. Mobilisatie?

Nog niets is er te zien op de bulletinborden in de Residentie, waarom tegen half drie de menschen nog drommen. Maar de Britsche vloot wordt al op oorlogssterkte gebracht. België roept zes lichtingen op. Verdere militaire maatregelen in Nederland.

Tetterend schiet de Egerländer Marsch uit de autoradio, als in een pauze van het Nachtkonzert de Reichssender Stuttgart details over de vluchtelingenkampen heeft uitgebazuind.

Dan komt de zwartste dag van deze crisis: Woensdag 28 September. Geen grensdocumenten meer verkrijgbaar dan na het stellen van een waarborgsom. Koortsachtige activiteit bij den A.N.W.B., waar iedereen, die maar even op zijn afdeeling gemist kan worden, bij den grensdocumentendienst wordt gedetacheerd. Bij tienduizenden moeten de waarschuwingen de deur uit gewerkt worden, om de menschen, die nog ongezuiverde triptieken hebben loopen, te adviseeren onmiddellijk voor definitieve afstempeling te zorgen. Over een paar dagen zal het hun misschien niet meer mogelijk zijn.

De druk der onheilspellende gebeurtenissen, welke iedereen nu binnen een etmaal verwacht, legt het overig werk lam. Twee, drie maal moet ons blad door elkaar gegooid worden: een Autokampioen, die tijdens de eerste dagen van den op handen zijnden wereldoorlog verschijnen zal, kan niet aan het stempel dier gebeurtenissen ontkomen. Hoop op het behoud van den vrede koestert feitelijk niemand meer, hoogstens kunnen we nog een vaag gevoel hebben, dat de oorlog héél misschien toch nog zou kunnen uitblijven....

De drukkerijen zijn telefonisch vrijwel geïsoleerd, slechts een ijl-gesprek (tienvoudige kosten) heeft nog kans met niet te groote vertraging door te komen. Zoodat we tegen het eind van den middag besluiten zelf

maar naar Schiedam te rijden. Want weer moet er allerlei gewijzigd worden.

Vier uur negen en twintig.... naderen we Delft, zoodra de tramdraden buiten het bereik der antenne zijn gekomen, gaat de radio weer aan.... the National Programme.... onwaarschijnlijk opgewekt klinkt de stem van den Engelschen omroeper: ....here is an important statement by the prime minister....de voet laat het gaspedaal los. Dan juicht uit de radio het bericht van het uitstel der Duitsche mobilisatie, van de bijeenkomst in München.... als een verlossing uit doodsgevaar! Een groepje arbeiders stuift uiteen, grommend.... in de meening, dat we hen willen overrijden. Maar de verwijten sublimeeren op hun lippen, als ze de reden hooren van deze bruuske stopmanoeuvre. En het groote nieuws wordt door stentorstemmen over de weilanden voortgedragen naar boeren, die in het land werken — zooals het op die oogenblikken langs alle telegraafdraden, op alle golflengten, in alle kamers en kantoren verspreid werd....

En even later wijzigen wij de A.K. wéér, maar de triptiekwaarschuwing moet nog blijven.

Aan de Duitsche grens

Op hetzelfde moment, dat den anderen dag de Lockheed op het Münchener vliegveld landde, wat wij óók alweer mee konden beleven, dank zij de autoradio, naderden wij tusschen Woudenberg en Scherpenzeel in de provincie Utrecht de eerste Nederlandsche versperring. Nu, in tijden van nood willen wij persoonlijk ook de situatie aan de oostgrens eens gaan opnemen. Zoo vaak hebben we die gepasseerd, zoozeer is de grens verbonden met de basis van A.N.W.B. en Autokampioen, dat wij uit eigen aanschouwing willen weten, hoe de toestanden er nu zijn. Of het mogelijk is, de vreemde douaneposten te bereiken, gelijk wij den triptiekhouders hebben geadviseerd.

Het is, of de bekende plaatjes van de Tsjechisch-Duitsche grens plotseling tot realiteit zijn geworden. Daar liggen boerenkarren met primitieve verschansingen tot een versperring geëvolueerd. Militaire posten erbij. Verderop, tot Arnhem niets bijzonders. Maar de groote deuren op de brug over den Rijn hebben hun ruststand verlaten. Musis Sacrum is een kazerne geworden en lange militaire colonnes houden ons op. De Arnhemsche brug is volledig in staat van verdediging.

Nog angstwekkender is de situatie op de prachtige brug over de Waal te Nijmegen. De versperringen, welke wij hier en daar aantreffen, herkennen we van de Maginotlinie, die we ettelijke malen passeerden bij Thionville en Basel. De deuren van de Waalbrug zijn gesloten, slechts een smalle doorrit is opengehouden, maar in weinige oogenblikken zal ook deze versperd kunnen worden door de militaire macht, welke hier paraat is.

Hoe dichter wij de Nederlandsch-Duitsche grens naderen, des te meer uniformen zien wij. De hotels en pensions, nog zoo kort geleden vol met pensiongasten, schijnen nu alle zwaar bemand te zijn. Ook hier weer hetzelfde beeld van die pakjes om de boomstammen, maar thans met bordjes erbij „aanraken levensgevaarlijk". En streng bewaakt door militaire politie, die tot langzaam rijden aanmaant.

Wij zijn niet meer in Beek geweest sedert de opening van de A.N.W.B.-grenskiosk. Toen was de dorpsstraat overvuld met een juichende massa. Thans is het er wéér zeer vol. Maar geen vlaggen en geen vroolijkheid. Dwars over den weg een vrachtauto, waartegen een Lancia Lambda leunt, welke nooit meer gedacht had nog eens op den weg te komen. Betonnen versterkingen en machinegeweren in stelling. De grenskiosk bijna schuil gaand achter de versperringen; ontruimd reeds, mede omdat het internationale verkeer nagenoeg ontbreekt. Welk een schrijnend verschil met ons vorig bezoek!

Wij rijden over den grensweg naar Groesbeek, passeeren de ontspanningstuinen, waar men met z'n eenen voet in Nederland en z'n anderen in Duitschland kan staan. Overal militair vertoon, aan den Nederlandschen kant, op Duitsch gebied evenwel uitsluitend douaneambtenaren, die zich blijkbaar stierlijk vervelen, omdat er voor hen geen werk meer aan den winkel is. Hier en daar staat de Duitsche grenswachter op den berm van den weg, overal waarschuwen bordjes, dat men per auto niet verder mag (welke aanwijzingen hier sinds jaar en dag staan).

Bij een afsluitboom het A.N.W.B.-bord „motorrijtuigen niet doorrijden", hier gaat de weg rechtuit naar Duitschland, er is echter geen douanekantoor, dus buigen wij rechtsaf, naar de Heilige Landstichting. 'n Paar kilometers rijden wij ongehinderd door, geen spoor van een versperring. Maar dan ineens een stevige barricade en een stopgebaar van de Nederlandsche militairen, die het geval niet vertrouwen, waar ze groot gelijk aan hebben, want wat moet een auto met 'n H-nummer op dezen boschweg doen in déze omstandigheden. Dat de autodocumenten in orde zijn, interesseert hun niet in 't minst, maar na het toonen van een stel introducties wordt doorrijden toch toegelaten. En dan passeeren wij nog herhaaldelijk soortgelijke versperringen, ook wordt ons eenige malen snelheidsmatiging bevolen, waar wij door een bosch rijden, waar de langs den weg staande boomen weder van springlading voorzien zijn. Eén manuaal en de geheele reeks zal geveld zijn, aldus een uitermate moeilijk weg te ruimen versperring vormend.

Terug naar Nijmegen, weer over de brug met haar afdoende barricadeering. En wij peinzen erover, dat wij nóóit in ernst rekening hebben gehouden met de mogelijkheid, deze versperringen eens in gebruik te zullen zien. Arnhem—Wageningen. Halt! Wegomlegging: de allee naar Rhenen is geheel versperd en het verkeer gaat over den smallen dijk langs de uiterwaarden in de richting Grebbe. In de duisternis, welke inmiddels gevallen is, blijkt uitkijken hier de boodschap te moeten zijn.

Plotseling doemen in de lichtbundels grijze figuren op: militaire politie. Halt! Een onderzoek van den wagen volgt en eerst dan wordt ons toegestaan door de palissaden te rijden, 'n soortgelijke versperring vormend als op de Nijmeegsche brug, maar hier door het geheele land gaande. Het is een luguber gezicht in de duisternis, deze dreigende stalen staken.

Maar dat Nederland paraat was, is ons in die critieke dagen overtuigend gebleken. Het was grimmige ernst, gelijk ook de bestuurders van de tamelijk talrijke buitenlandsche auto's, die wij op deze tochten zagen, zullen hebben ingezien en thuis verteld.

Kort daarna bracht de radio aan boord de definitieve berichten over het welslagen van de vredesconferentie. De oorlogslawine was op het laatste moment gestuit. Op dien nacht van Donderdag op Vrijdag was Schillers woord treffend van toepassing: „Nacht musz es sein, wo Friedlands Sterne strahlen". H. J. P.

Vordering van motorrijtuigen

We leven op 't oogenblik weer in de weinig te benijden periode, die het wellicht voor ons leger noodzakelijk zal maken over een groot aantal vervoermiddelen te beschikken en 't spreekt dan wel haast vanzelf, dat daartoe ook particuliere vervoermiddelen, voorzoover zij voor 't doel geschikt zijn, kunnen worden opgevorderd.

Het is ons echter gebleken, dat er omtrent deze vordering bij een deel van het publiek groote onwetendheid heerscht en er zelfs menschen zijn, die in de meening verkeeren hun eigendom zonder meer in bruikleen aan den Staat te moeten afstaan en het te gelegenertijd, wanneer het zijn diensten op meer of minder loffelijke wijze in het belang van de landsverdediging zal hebben verricht, weer in al of niet versleten staat te zullen terug ontvangen.

Het kwam ons daarom gewenscht voor een kort overzicht van den werkelijken gang van zaken te geven, omdat er werkelijk geen enkele reden is zich hierover ongerust te maken.

Reeds in vollen vredestijd wordt, aan de hand van gegevens, die door middel van de aangifteformulieren der Motorrijtuigenbelasting zijn verzameld, lijsten opgemaakt welke motorrijtuigen eventueel voor vordering ten dienste van het leger in aanmerking komen.

De eigenaren of houders van motorrijtuigen, die op deze lijsten voorkomen worden reeds dàn door de burgemeesters met dit feit op de hoogte gebracht en tevens ingelicht, omtrent hetgeen hun bij eventueele vordering te doen staat. Wie dus thans een dergelijke mededeeling nog niet in zijn bezit heeft en reeds eenigen tijd eigenaar of houder van een auto is, zal dus voorloopig rustig in het bezit blijven van zijn vervoermiddel, tenzij er zich omstandigheden voordoen, die navordering noodzakelijk maken, waaraan we gelukkig voorloopig nog in 't geheel niet toe zijn.

Indien een motorrijtuig ter vordering moet worden aangeboden, sluit dit nog niet in dat het werkelijk zal worden gevorderd. Omtrent de aanneming beslist de vorderingscommissie, die door den Minister van Defensie wordt aangewezen en evenals de hulpvorderings-commissaris steeds een actief dienend officier of reserve-officier is.

Heeft deze beslist, dat een motorrijtuig is goedgekeurd, dan wordt de waarde door twee taxateurs onafhankelijk van elkaar bepaald en het wordt dan door het Rijk tegen het gemiddelde der twee taxaties overgenomen. Deze taxateurs worden eveneens reeds in vredestijd bij Kon. Besluit benoemd en beëedigd. Er zijn dus alle waarborgen gegeven, dat zelfs in de moeilijke omstandigheden waarin het Rijk dan kan verkeeren, de eigenaren in geen enkel opzicht worden benadeeld, voorzoover de waarde van hun eigendommen betreft.

Het spreekt wel haast vanzelf, dat zij niettemin nog bedrijfsschade kunnen lijden door het gemis van hun onteigende bedrijfsobject, maar daaraan is in dergelijke bijzondere omstandigheden niet veel te doen. Ook de man, die bij mobilisatie in werkelijken dienst wordt opgeroepen, kan daarvan dikwijls een zeer ernstige schade ondervinden, die het Rijk hem niet kan vergoeden. We kunnen alleen hopen, dat deze schade tot een minimum beperkt blijft en naderhand gezamenlijk trachten de getroffenen, die voor ons aller belang opkwamen, zoo goed mogelijk weer vooruit te helpen.

Het is dan ook wel duidelijk, dat een regeering niet dan in de uiterste noodzaak tot een zoo ingrijpenden en kostbaren maatregel overgaat.

Zijn naderhand weer normale toestanden teruggekeerd, dan kan de voormalige eigenaar van een motorrijtuig, dat weer wordt afgeschaft, dit terugkoopen tegen een prijs, die door een door den Minister van Defensie aangewezen commissie wordt bepaald.

Wie zijn vroeger eigendom dan nog terugwenscht, heeft dus hierbij de voorkeur.

***

Dit korte overzicht behandelt uit den aard der zaak alleen enkele hoofdzaken. Het is echter voldoende om het wezen der motorvordering in het juiste licht te plaatsen en alle mogelijke vreemde geruchten, die hieromtrent de ronde doen, te ontzenuwen.

Motorrijtuigen, die ten behoeve van manoeuvres worden gebruikt, worden daarentegen door het Rijk gehuurd. Deze verhuur geschiedt volkomen vrijwillig en op het oogenblik, dat wij dit schrijven, heeft in Nederland nog nergens eenige motorvordering plaats gehad. Deze kan trouwens krachtens de Inkwartieringswet alleen geschieden in geval van oorlog of oorlogsgevaar, bij gedeeltelijke of geheele mobilisatie en wij kunnen slechts van harte hopen, dat de internationale toestand onze Regeering niet zal dwingen dergelijke ingrijpende besluiten te nemen.

Internat. Auto- en Sportkalender 1938

Automobielen

Alle gebeurtenissen, die men gemeenlijk als „Groote Prijzen" aanduidt, zijn cursief gezet, zoodat een gemakkelijk overzicht wordt verkregen.

De verschillende afkortingen beteekenen het volgende:

FI = wedstrijden, die verreden worden onder het internationale wedstrijdreglement, dat van 1938 tot 1940 geldig zal zijn.

R = open-gesteld voor renwagens.

S = open-gesteld voor sportwagens.

T = open-gesteld voor toerwagens.

OCTOBER

1 G. P. van Donington (G.-B.) *R-FI.*
2 Féléac Hellingwedstrijd (Roemenië) *R-S-T.*
8 2e Imperial Trophy Race (G.-B.) *R-S.*
15 Herfstmeeting (G.-B.) *R-S.*

DECEMBER

8 3e Grosvenor G.-P. (Z.-Afrika) *R.*

Motorrijwielen

OCTOBER

23 Baanwedstrijden te Weenen (Oostenr.).

Om maar met de deur in huis te vallen: we gaan schrijven over „reclame". Een onderwerp, dat in de redactioneele kolommen van dit blad altijd moeilijk is, omdat Autokampioen van meening is, dat reclame thuis hoort in de daarvoor speciaal bestemde annoncen-teksten en niet daarbuiten. Maar toch.... ditmaal wagen we het er op, omdat de publiciteit, waar het hier om gaat, niet alleen was van een bijzondere, maar ook van een zeer goede soort. Een genre, dat veel meer voor zou komen, als onze brave wereld van vandaag zich maar eens wat meer moeite gaf om wat „anders dan anders" uit te vinden, eens wat meer débrouillard te zijn. In de publiciteit van deze wereld worden nog te veel algemeene lijnen gevolgd, zitten we te veel vast aan: „X-schoenensmeer is de beste" en „Y-tandpasta is toch beter". Er is te veel herhaling van algemeen bekende motieven en het beroemde woord van Roxane, uit „Rostand's Cyrano de Bergerac: — „brodez, brodez toujours sur ce thème" wordt over het algemeen met te weinig varianten nagekomen, de goede uitzonderingen natuurlijk niet te na gesproken.

De alleraardigste acrobatische manifestaties, die we dezer dagen te Brussel mochten aanschouwen van wagens van het bekende Tsjechische merk Skoda, behooren tot die zeer geslaagde uitzonderingen en we moeten eerlijk zeggen, dat we niet weten wat we meer hebben bewonderd: de goede prestaties der demonstreerende auto's dan wel de alleraardigste, smakelijke en toch geraffineerde manier, waarop dit alles door de Belgische Skoda-vertegenwoordigers was georganiseerd.

We waren met de andere organen van onze Nederlandsche vakpers naar Brussel genoodigd als gast van den heer Lauret van „Auto-Palace", om deze „manifestations acrobatiques" mede te gaan aanschouwen, die ten beste werden gegegeven in het Quartier du Cen-

Hieronder: De Skoda waagt zich aan een koenen sprong over het water; in den cirkelband (v.b.n.o.) de proloog van het rijden op drie wielen; de vuurproef; prestaties op een helling van 70%; een deel van den hobbelrit; evenwichtskunststukken; rijden over een „spoorbaan"

HET CIRCUS SKODA SPEELT

ténaire, te Heysel, vlak bij het tentoonstellingspaleis en zetten ons, te midden van drommen kijkers, op onze plaatsen rondom het demonstratieterrein, met een programma dat ons in de hand was gedrukt.

We keken het in en..... meteen waren we in een andere wereld. Dat was de schuld van dien dekselschen meneer, die het programma had opgesteld en uitgevoerd.

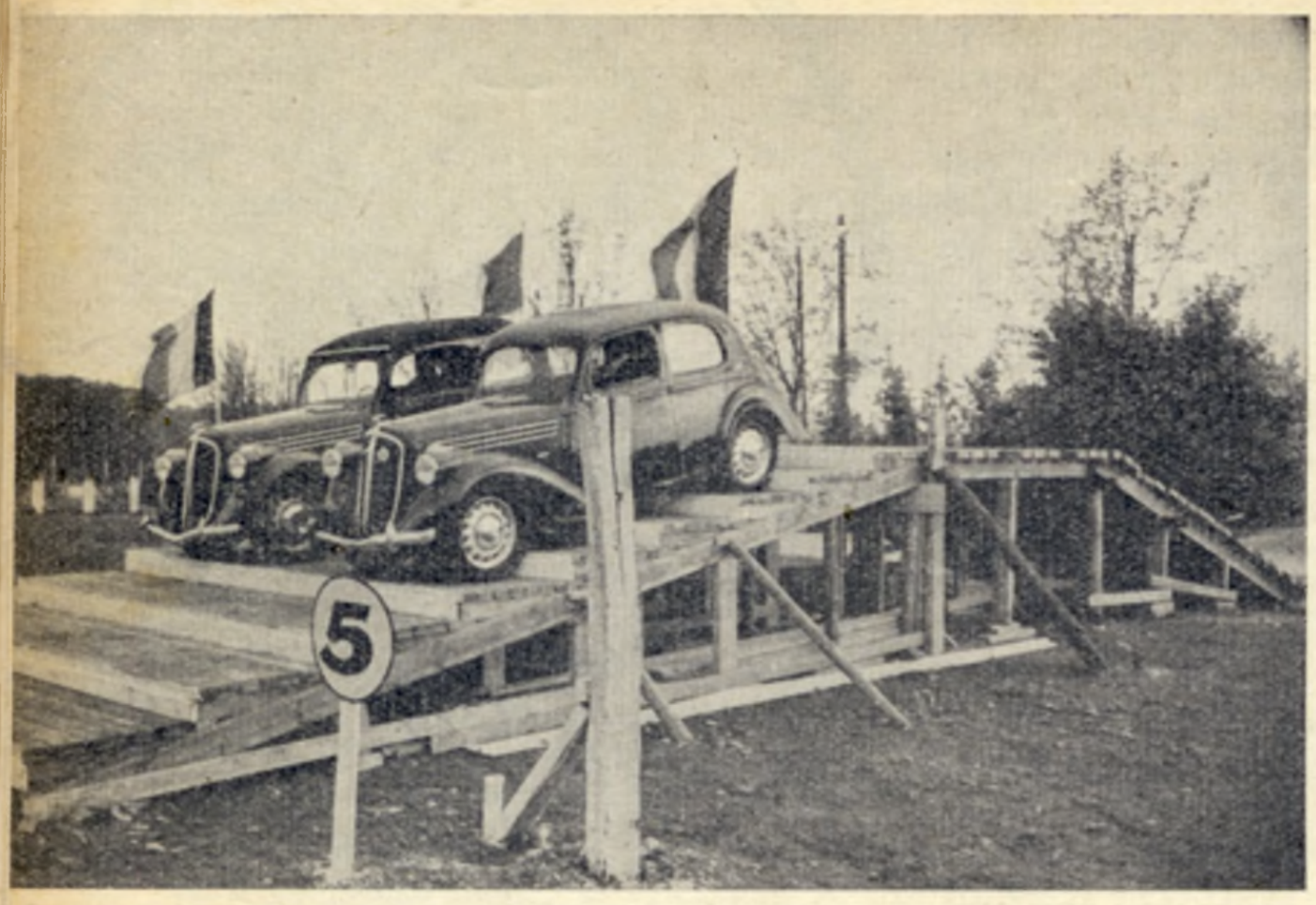
Skoda présente.... un spectacle inoubliable!" Daar — met die woorden op het omslag — was men eensklaps verplaatst naar de sfeer van het goede oude circus. U weet wel — het beroemde van onze jeugd — van de muzikanten, die naar binnen gingen en de lichten die werden uitgeblazen. Natuurlijk was er verschil. Want de luidspreker en de gramofoonplaat vervingen de oempa's van buiten voor de tent van weleer en inplaats van het groezelige licht van de gasbekkens van vroeger, verlichtte het heldere zonlicht de onoverdekte piste. Maar het programma was er niet minder interessant om en de dichte drommen in het „parket" en de „stalles" niet minder belust.

De luidspreker leidde het programma in met een korte toespraak tot het publiek, wijzend op de goede reputatie van het Tsjechische merk en van de geweldige fabrieken daarginds, waar alles en alles bij elkaar ongeveer 50.000 menschen hun brood verdienen, en met nadruk werd er de aandacht op gevestigd, dat Skoda — als niet liggend in Sudetenland — zeker voor wat betreft de automobielafdeeling, Tsjechisch blijft.

Dat was de loud-speaker-proloog en daarna draafden de Belgische artisten met de Tsjechische motorpaarden op en begon in de arena het programma met het eerste nummer: „Un défi aux lois de l'équilibre".

En inderdaad, er wordt met de wetten van het evenwicht een loopje genomen. Een Skoda-kozak draaft op en rijdt zijn wagen op twee achterwielen en een voorwiel rustig in het rond om de stijfheid van het chassis te demonstreeren, een demonstratie, die nog overtuigender wordt als een ander mannetje voorop de motorkap gaat zitten en een sigaret rookend, „dumping" op het voorste deel van den wagen uitoefent, zonder dat de beweging op drie wielen wordt gestaakt. En het applaus klatert van alle rangen op.

En dan volgt een sensationeele „Wild-West"-scène, waarbij een wagen met een snelheid van 70 km per uur over den onderbouw van een spoorweg zonder rails stuift en duidelijk aan het aandachtig toekijkende publiek de werking van de onafhankelijke wielveering voor en achter wordt te zien gegeven, onder het motief „met een Skoda is elke



Twee Skoda's komen gelijktijdig en keurig in de maat de trap af...

weg mooi". Daarna volgt een ander nummer aan de soepelheid gewijd en worden de motorpaarden aan de hand langs het publiek geleid met de jockeys loopend naast de wagens, in een tempo van een 4 kilometer per uur op de prise (de wagens dan altijd, niet de jockeys!) Een aardig stabiliteitsnummer bracht het rijden met de twee rechter of de twee linkerwielen op een estrade van een halven meter hoogte, terwijl de wielen aan de andere zijde op den grond bleven, zoodat de wagen onder een flinke helling komt, voldoende om — niet alleen bij vreesachtige oude dames — visioenen van omslaan in het ontstelde brein te doen opkomen. Een moeilijk nummer, dat groote rijvaardigheid vereischte van de bestuurders en dat een goed gevonden demonstratie was van stabiliteit, verkregen door de combinatie van het lage, tubulaire chassis en de onafhankelijke veering der vier wielen.

Dat Skodapaarden bovendien uit de hand eten, werd aangetoond door bestuurders, die liggend of zittend voorop de motorkap in allerlei tempi voorbij reden, daarbij onwillekeurig gedachten opwekkend aan wijlen den heer Mazeppa en diens trouwe kozakkenpaard.

Een geheel ander nummer weer is „Fortissimo", waar de Skodakrachtbron optreedt als de „sterke man", die afgeremd door een zwaren, onwrikbaar in de aarde geheiden paal, zoozeer zijn kracht demonstreert, dat de beide achterwielen zich haast tot aan de assen in den mullen grond vastwoelen en men zich eigenlijk afvraagt hoe het mogelijk is, dat de transmissie-organen er zonder breuk afkomen. Voor de pauze komt dan tenslotte nog een „tous-terrains"-demonstratie, waarbij het publiek naar hartelust van „rough-riding" sensaties kon genieten, tijdens de snelle vaart, waarmede werd heengereden over weggedeelten met felle ribbels en kuilen en gaten en andere onvriendelijkheden of waarmede de motorpaarden met hun last in een hollen weg neerploften, terwijl een bijzondere attractie was het beklimmen van een korte maar steile hoogte met een helling van 70 percent van stilstaand en zonder aanloop, waarbij zoowel soepelheid en kracht van den motor als de macht der remmen aan het woord kwamen.

En toen kwam de entreacte en verscheen, onder de kweelende muziek van de radio, terwijl de artisten even rust kregen, niet onze goede oude bekende August de Domme maar.. Miss België 1938! En Miss België was niet mis (wat paradoxaler klinkt, dan het in werkelijkheid was) en de roode cabriolet roadster, waarmede ze in de arena hare donkere schoonheid kwam vertoonen, was dat al evenmin. En later heeft ze ons door de radio verteld, hoe goed hare opinie wel was over Skoda, maar ze heeft er niet bij verteld, hoeveel het uitspreken van die meening haar opbracht; voor haar was het spreken en niet het zwijgen goud.

En toen begon daarna het programma van na de pauze en volgde een serie min of meer sensationeele shows, die allen het aanzien zeer waard waren.

Meer spectaculair dan veelzeggend was het rijden dwars door het vuur en door een kunstmatigen waterstroom van één meter diep tonder het motto: „Overwinning op de elemen en". Maar na deze ritten door vlammen enwaterplassen, was het een alleraardigst klimen daalnummer, dat aller aandacht trok. Twee wagens klommen naast elkaar een flinke hoogte op en daalden daarna prachtig gelijk en precies naast elkaar de treden van een breede trap af, waarbij vooral de wielveering weer speciaal tot haar recht kwam.

Een nummer, dat bijzondere rijkunst van de bestuurders vroeg en dat dan ook — onberispelijk uitgevoerd — een storm van applaus deed opgaan.

Na dezen „Auto-Wackeltanz" werd nog even in een aparte demonstratie van snelrijden en remmen aangetoond, dat hooge snelheid goed is, maar goede remmen nog beter.

Dan komen de slotnummers. Het eerste een attractieve springdemonstratie, waarbij „un saut couplé" van twee wagens in volle vaart een waterstroom van 2 meter breed overspringend, herinneringen wekt aan een concours hippique, terwijl het tweede „comme à Saumur" geheeten, als apotheose een keurige caroussel brengt van zes wagens, waarvan de motorpaarden aan de hand worden voorgeleid om later „van den bok gereden" een nummertje hoogeschool te geven, dat eindigt met een saluut aan het publiek van de in linie opgereden artisten van vleesch en bloed en van staal en rubber.

Inderdaad, dit circus „Skoda" gaf een haast perfecte voorstelling, waarbij alleen de clowns ontbraken, die zeer zeker in een oud wagentje een waardevolle aanvulling van dit alleraardigste geheel zouden zijn geweest, volkomen in stijl met den opzet.

Dat het ook nu een groote attractie was, tijdens de drie dagen, dat het Circus Skoda speelde te Brussel, bleek wel uit het groot aantal toeschouwers, dat alleen op Zondag 25 September al meer dan 7000 bedroeg en die allen huiswaarts zijn gegaan vervuld, van indrukken, die wel stimuleerend *moeten* werken op de verkoopskansen van het betrokken merk. Maar wie op zoo'n aparte manier het begrip publiciteit toont te verstaan, verdient ook een apart succes! K. R.

champagne krug brut
quelle finesse!
(12)

Bosch

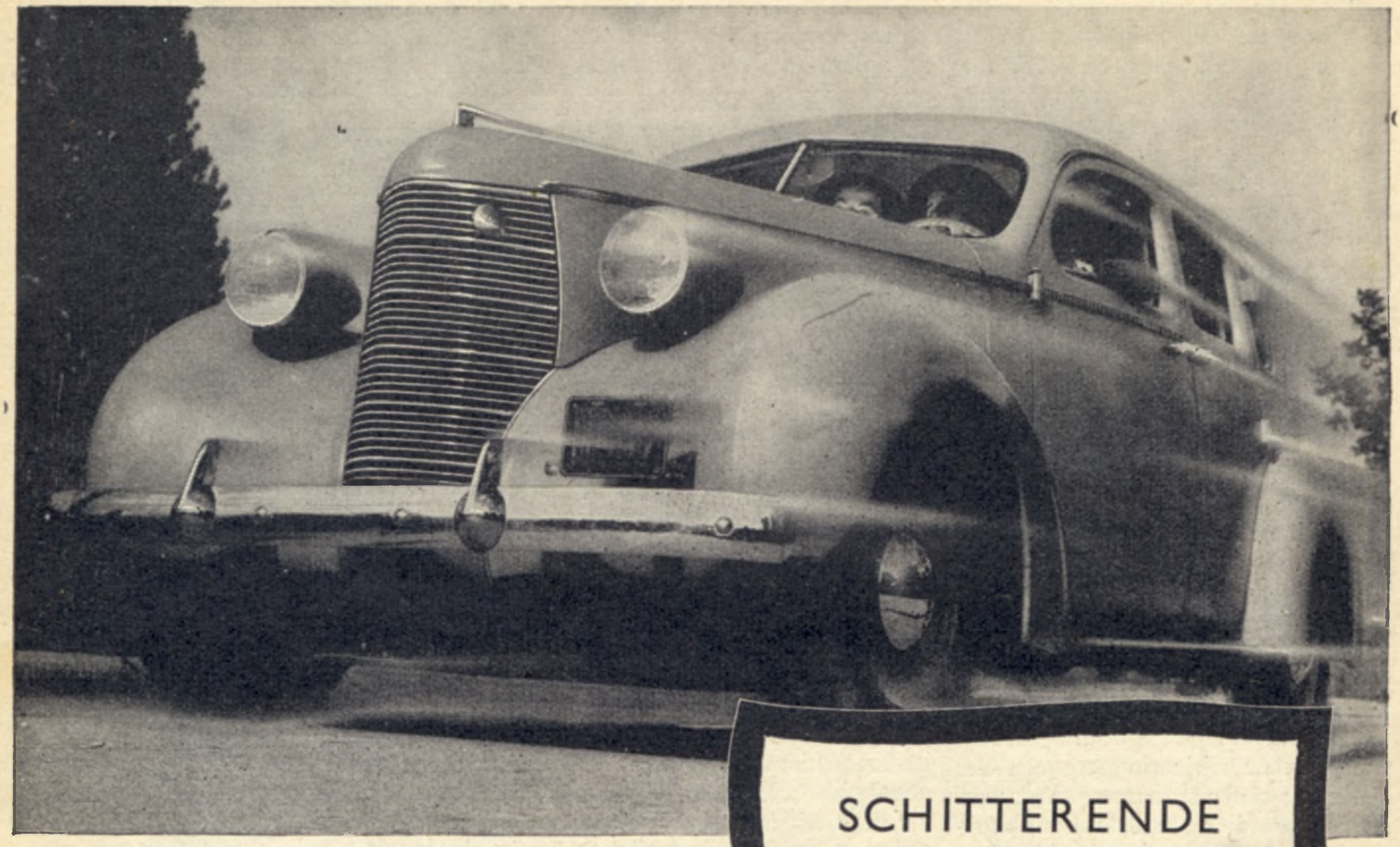
Electrische Ruitenwisschers

houden een groot en helder gezichtsveld op de voorruit schoon, ook bij zwaren regen- of sneeuwval. Gering stroomverbruik, waterdichte en solide uitvoering.
Ook met tandemwisscher leverbaar.
Speciale typen voor Amerikaansche wagens.
Prijzen van af Fl. 13.— per stuk.
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)

Studebaker biedt meer voor minder geld!



Hoe meer

Uw „inruiler" opbrengt

Hoe minder

U behoeft toe te betalen

SCHITTERENDE
4-deurs, geheel stalen
fabrieks-cabriolets
zoowel op het
6-cyl. Dictator, als op het
8-cyl. President chassis
tegen
UITZONDERLIJK
LAGE PRIJZEN

Studebaker

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

Auto KAMPIOEN

22 OCTOBER 1938
No. 1662 – 32e JAARGANG
AFLEVERING No. 43

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

Jean Andreau over record- en toerauto's

Een interview voor de Autokampioen

Een automobieltentoonstelling, welke nu eens niet, zooals de Engelschman dat noemt, „bristling with new features" is, heeft óók zijn bijzondere voordeelen. Immers, men komt er dan eerder toe nieuwigheden te zoeken, ter plaatse waar zij gemeenlijk geboren worden, dus bij constructeurs, die achter de schermen werken, maar veel meer op de hoogte zijn met de resultaten van de allerlaatste onderzoekingen op constructief gebied en dus veel beter diverse toekomstmogelijkheden kunnen beoordeelen dan wij als buitenstaanders kunnen doen.

Naar aanleiding van de ongewone dingen, die Andreau, in verband met Eyston's laatste wereldrecord had verteld (zie Autokampioen van 10 September l.l., pag. 2171), had ik mij toen reeds voorgenomen hem persoonlijk te gaan opzoeken om meer licht in dezen technischen mist te krijgen. Het feit, dat de Salon in een niet al te langen tijd kon worden doorgewroet, was voor de uitvoering van dit plan natuurlijk van groot nut, en zoo toog ondergeteekende, gewapend met een heele vragenlijst, op het einde der vorige week naar Andreau's woning, met het plan hem zooveel mogelijk geheimen omtrent de theorie van Eyston's recordwagen in 't bijzonder en verder over het luchtweerstandsprobleem in verband met toekomstige toerauto's in 't algemeen te ontworstelen.

Veel overredingskracht is daarvoor heelemaal niet noodig geweest. Andreau, de welwillendheid zelve, begreep onmiddellijk waarom het ging en weldra waren we in een zóó druk gesprek gewikkeld over alle theorieën en toekomstverwachtingen, dat de tijd met rassche schreden heenvlood.

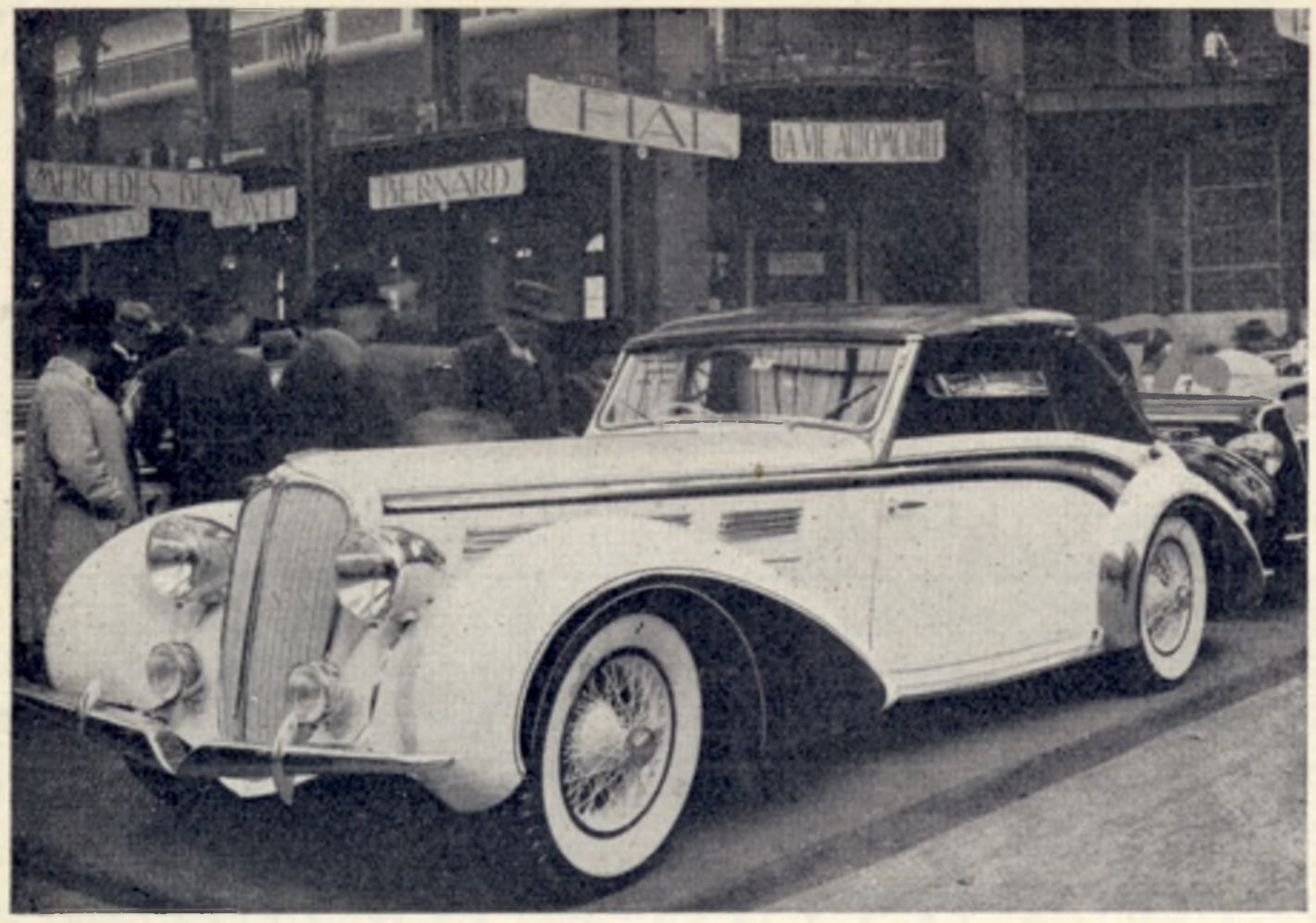
Het geheim van de rolweerstanden

Allereerst werd dan het vraagstuk aangesneden van den recordwagen. Zooals we weten, had Andreau reeds aan l'Auto verraden, dat de luchtweerstand slechts $\frac{1}{4}$ deel van het motorvermogen absorbeerde en de rest voor de overwinning van den rolweerstand noodig was. We hebben jaren lang altijd gerekend met rolweerstanden, die, al naar den aard van het wegdek, varieerden tusschen 12 en 30 kg per ton, maar overigens constant bleven en nu blijkt uit proeven, die in 1936 door Continental zijn genomen, dat deze aannamen totaal fout waren! Achteraf bezien had ik dit kunnen weten, maar onze lezers zullen mij wel willen verontschuldigen de geheele vreemde technische literatuur op dit gebied niet steeds volledig te hebben kunnen doorpluizen, met het gevolg, dat de resultaten van deze zeer interessante proefnemingen mij waren ontglipt. Zij werden gepubliceerd in het Journal S.I.A. van Mei '37, pag. 339.

Voor hen, die zich meer voor de techniek interesseeren, geef ik binnenkort nog wel eens de volledige formule, die Andreau naar aanleiding van deze proeven heeft opgesteld om den rolweerstand te berekenen. Thans zij slechts vermeld, dat deze een functie is van de bandenspanning en de snelheid voorzoover we met normale wegdekken kunnen rekenen, waaronder, volgens Andreau, ook de vlakte van het zoutmeer mag worden gerangschikt. Trouwens, de resultaten van vroegere wereldrecords (ook die van Campbell) hebben de juistheid van deze formule volkomen bevestigd. De oorspronkelijke proeven werden genomen op normale bitumen wegdekken, zooals de Fransche Routes Nationales tegenwoordig algemeen bezitten.

Zeer in tegenstelling met vroegere aannamen, klimt de waarde van den rolweerstand bij stijgende snelheid met sprongen en wel zóódanig, dat bij 500 km/h en een bandenspanning van 7 kg/cm² de rolweerstand de fantastische waarde van 200 kg per ton bereikt. Dit werd feitelijk te veel, men had oorspronkelijk den wagen gecalculeerd met een bandenspanning van 8,5 kg/cm², wat een enorm verschil in weerstand zou hebben gegeven. Maar

> Waarin de bekende constructeur zijn denkbeelden weergeeft over de toekomst van het wereldsnelheidsrecord, de veiligheid, stabiliteit, comfort en economie der toekomstige toerauto's en in het algemeen tracht aan te toonen, dat er aan de auto nog enorm veel te verbeteren is, in tegenstelling met de veelal heerschende opvatting van het groote publiek



Delahaye met faux cabriolet Chapron, een voorbeeld van cachetvollen Franschen koetswerkbouw

helaas, Dunlop durfde bij de te verwachten snelheden deze spanning niet toe te laten en het heeft heel wat moeite gekost deze fabriek er toe te krijgen 7 kg/cm² toe te laten; ze wenschte aanvankelijk slechts 6,5 kg/cm² te garandeeren.

Nu we dit alles eenmaal weten is het raadselachtige van het probleem ook verdwenen. Immers, indien we voor de totale stuwkracht rekenen met een rendement van 92 % in de transmissie dan bleef bij 4600 pk rond gerekend, een stuwkracht van 2050 kg aan de achterwielen over. Hiervan werd ongeveer ¼ (n.l. ca. 420 kg) voor overwinning van den luchtweerstand gebruikt en er bleef dus ca. 1630 kg voor den rolweerstand over. Reeds bij 500 km/h werd hiervan door den ongeveer 7 ton wegenden wagen ca. 1400 kg verbruikt en de rest moest dus dienen om bij hoogere snelheid het evenwichtspunt te zoeken, dat tot slot, bij ongeveer 575 km/h bleek te liggen. Bij lagere snelheden bleef natuurlijk nog voldoende voor acceleratie over. Denk eens even na welke snelheden men met hetzelfde vermogen zou kunnen bereiken, indien we een recordwagen met ijzeren wielen op rails lieten loopen. De rolweerstand bedraagt dan slechts ca. 2 kg/ton en stijgt *niet* met de snelheid.

Hij zou dus slechts 14 kg i. p. v. 1400 kg bedragen!

Buitengewoon interessant was het Andreau te hooren vertellen welke moeilijkheden te overwinnen zouden zijn om een hoogere snelheid te bereiken. Vanzelf spreekt het, dat de stuwkracht aanmerkelijk hooger zou moeten worden opgevoerd en uit den aard der zaak zou dit alleen mogelijk zijn door, evenals John Cobb deed, aandrijving op alle wielen te kiezen. Daarmede immers kan, met behoud van dezelfde stuwkracht, het totale gewicht aanmerkelijk worden verlaagd en dus het absolute bedrag van den rolweerstand eveneens verder naar beneden worden gebracht.

Reeds een nieuwe recordwagen in studie

Werkelijk is men reeds bezig een nieuwen recordwagen te ontwerpen, die voor een snelheid van 650 km/h wordt geconstrueerd! De oude Thunderbolt komt niet meer in bedrijf voor dit doel, want hiermee is niets meer te bereiken.

Het was voor Andreau ook wel een buitengewoon moeilijke opgave het geval te verbeteren tot het thans bereikte punt. Hij kreeg, om zoo te zeggen, een geheel gereed chassis voor zich, met de opgave daarop een carrosserie te construeeren, die zoowel uit een oogpunt van rolweerstand als van veiligheid geheel aan het doel moest beantwoorden, hij was dus gebonden aan de chassisafmeting etc. en moest nu maar zien, daarvan het beste te maken, dat nog mogelijk was.

Deze volkomen verkeerde methode heeft men thans verlaten en het nieuwe ontwerp zal geheel in samenwerking met den chassisconstructeur worden uitgewerkt.

„Toen Eyston voor het eerst bij mij kwam", zei Andreau, „zat hij daar op dezelfde plaats, waar u op 't oogenblik zit (zijnde op een rustbank naast Andreau's werktafel) en terwijl ik mijn berekeningen maakte, heb ik een diep respect gekregen voor zijn ijzeren geheugen! Van alle onderdeelen van de Thunderbolt wist hij de gewichten tot in decimalen nauwkeurig uit 't hoofd! Ieder mensch heeft natuurlijk zijn bijzondere gaven, maar ik wil u eerlijk bekennen, dat ik nooit van mijn leven kans zou zien om tabellen van eenige bladzijden lang uit het hoofd te leeren! Maar enfin, op deze wijze hebben we met succes het probleem geëntameerd.

De oorspronkelijke Thunderbolt-carrosserie was totaal mis. Niet alleen was de luchtweerstandscoëfficiënt 0,35, maar het heele geval was volkomen instabiel, d.w.z. het drukpunt bevond zich op ongeveer 2 × de lengte vóór den neus van den wagen, of om meer precies te zijn op een afstand van ca. 22 m. U begrijpt wat dit wil zeggen! De minste impuls, de minste zijwind of de minste slingering zou tengevolge hebben gehad, dat de wagen uit zijn richting werd gegooid en zou trachten, om zich dwars te stellen, hetgeen natuurlijk onherroepelijk een catastrophe zou hebben beteekend.

Dit moest dus allereerst worden hersteld en verder moest de luchtweerstand tot een redelijk bedrag worden verminderd. Het is u reeds bekend, dat beide opgaven gelukten. Reeds de 1937-uitvoering was tamelijk wel indifferent voor zijdelingsche windstooten en de luchtweerstandscoëfficiënt werd tot 0,125 teruggebracht. Maar daarmede waren we er nog niet en voor de recordpogingen 1938 werd alles nogmaals gewijzigd. Met behoud van de stabiliteit werd genoemde coëfficiënt teruggebracht tot 0,09. U weet hoe dat berekend wordt en ik moet u alleen nog vermelden, dat de geprojecteerde oppervlakte van de laatste Thunderbolt 2,9 m² is, waarbij dan het schijnbare oppervlak der wielen is meegerekend. Op deze wijze komt men bij de bereikte snelheid van 160 m/sec tot een luchtweerstand van ca. 420 kg, terwijl de vorige uitvoering nog een luchtweerstand zou hebben gehad van ca. 580 kg bij deze snelheid. Dat is dus een niet onbelangrijke winst geweest".

Veiligheid en stabiliteit van automobielen

Natuurlijk werd verder op dit thema langen tijd doorgeborduurd en zoo kwamen we vanzelf op de meest gun-

stige carrosserievormen van toerwagens uit een oogpunt van luchtweerstand.

„Dit is inderdaad voor de economie van den toekomstigen wagen van veel belang, maar we zijn er daarmede niet. Immers, wat hebben we aan een lagen luchtweerstandscoëfficiënt, indien de wagen niet volkomen stabiel is onder *alle* omstandigheden, waaronder zijdelingsche windstooten kunnen optreden.

Ik heb eens jaren geleden een lichaam geconstrueerd, dat altijd nog het wereldrecord van den geringsten luchtweerstand bezit. U zult waarschijnlijk vreemd opkijken, als ik u vertel, dat dit lichaam volkomen symmetrisch was en zoowel voor als achter een scherpe punt bezat. Het was opgebouwd uit twee stukken van een parabool en de lengte was 3 × zoo groot als de dikte. Hiermee werd een luchtweerstandscoëfficiënt bereikt van 0,035 en dit is sindsdien nog steeds de laagst bereikte waarde gebleven.

Maar als profiel voor een autocarrosserie zou het volkomen onbruikbaar zijn, aangezien het drukpunt van de luchtweerstandskrachten zich op 4 × zijn lengte vóór de punt bevond en een zoo geconstrueerde carrosserie dus in plaats van zichzelf te herstellen bij de minste impuls volkomen onbestuurbaar zou worden. Vandaar, dat ook bij den wagen van Eyston de staartvin als stabilisator volkomen onontbeerlijk was. Weet u, dat bij een van de proefritten Eyston bij een snelheid van boven 400 km/h vier lekke banden heeft gehad en dit niet heeft bemerkt, maar door zijn helpers met signalen moest worden gewaarschuwd en eerst nadat hij gestopt had, bemerkte wat er aan de hand was geweest! De wagen zelf trok zich van deze narigheid niets aan!

Misschien heeft u ook wel gelezen, dat bij een van zijn proefritten een particuliere wagen dwars over de baan reed. Om dezen te ontwijken moest hij bij een snelheid van tegen de 500 km/h een stuurwending uitvoeren en van de lijn afwijken. Hierbij is de wagen in een zachter gedeelte terecht gekomen en aan het slingeren geraakt. Eyston vertelde mij, dat, naar zijn schatting, de slingeringen 3 mijl nog merkbaar hadden voortbestaan. Dit lijkt misschien heel erg, maar het is per slot niet meer dan één minuut geweest en de wagen heeft zichzelf volkomen geredresseerd, dank zij de stabilisatie, door zijn vorm en de staartvin".

Natuurlijk interesseerde mij bijzonder Andreau's meening over de carrosserie van John Cobb, waarvan ik, zooals ik reeds in een vroeger artikel deed uitkomen, geen al te groote verwachtingen had uit stabiliteitsoogpunt. Het bleek, dat Andreau het hierin volkomen met mij eens was. Voorzoover hij kon nagaan is John Cobb door het oog van een naald gekropen en er had niets behoeven te gebeuren of zijn recordpoging zou in een groote catastrophe geëindigd zijn, wat natuurlijk uitermate te betreuren zou zijn geweest. Eyston moet verklaard hebben, dat hij voor niets ter wereld een proefritje in Cobb's wagen zou hebben gemaakt en in verband met deze uitlating is het mij nu ook wel duidelijk geworden, waarom Eyston vrijwel de eenige afwezige is geweest bij de recordpoging van John Cobb. Volgens Andreau had niemand kunnen voorspellen wat er zou zijn gebeurd als deze een nog 10 km hoogere snelheid had bereikt of wanneer een zijdelingsche windstoot zijn rit had belemmerd. Het is altijd jammer, wanneer dergelijke ritten, die van zooveel nut kunnen zijn om de aandacht van het groote publiek op den luchtweerstand te vestigen, met zoo weinig kennis van zaken worden voorbereid. Ditmaal is het goed afgeloopen, maar we weten (ik heb dit reeds eerder geschreven) dat het leven van Rosemeyer niet verloren had behoeven te gaan, indien men tevoren het stabiliteitsvraagstuk wat beter onder het oog had gezien. Andreau was het hierin volkomen met mij eens.

Een causerie over economie

Natuurlijk hebben we daarna nog lang gesproken over de toekomst van de ontwikkeling der toerautomobielen, bezien in het licht der voorafgaande problemen en wanneer het mij ooit duidelijk is geworden, dat we er in dit opzicht nog lang niet zijn, is dit zeker wel het geval geweest, gedurende den verderen interessanten namiddag, dien ik met Andreau doorbracht.

De Fransche fabrieken doen op het oogenblik practisch niets, zij zijn niet te overtuigen, dat ze op deze wijze achter raken, terwijl ze gemakkelijk aan de spits konden blijven, indien ze gebruik maakten van alle beschikbare krachten en laboratoria.

Ik mag u helaas, ofschoon mijn vingers jeuken, om deze primeur reeds thans aan de lezers van de Autokampioen op te dienen, geen volledig verslag geven van wat ik dien heuglijken middag van den 14den October in Parijs heb gezien. Laat ik dus voorloopig volstaan met de mededeeling, dat ik een blik heb mogen werpen op een uitgevoerd proefmodel van een toerauto, die belooft een volledige omwenteling in het economische automobielvervoer te zullen veroorzaken, en die een verdere ontwikkeling is van een der modellen, die Andreau indertijd voor de S.I.A.-prijsvraag heeft ingediend.

Het is beter op het oogenblik de mij vertrouwelijk verstrekte gegevens ook zelfs niet globaal aan te duiden. Wel mag ik als mijn persoonlijke opinie te kennen geven, dat, indien men zich

De „economische auto", in het genre van de hier afgebeelde Peugeot 202 drukt sterk zijn stempel op den Salon 1938

met den Duitschen volkswagen niet erg haast, waarschijnlijk de Duitsche arbeider zijn vooruitbetalingspenningen beter in dezen Franschen wagen had kunnen beleggen!

Denk niet, dat ik alleen dingen op papier heb gezien, integendeel, het is een product, dat proefrijdt en waarschijnlijk binnen een paar maanden geheel af zal zijn als prototype. Andreau heeft beloofd mij direct voor een proefrit te zullen uitnoodigen als het zoover is en ik mag, na wat ik gezien heb, aannemen, dat dit nog wel vóór het einde van dit jaar zal zijn. De luchtweerstandscoëfficiënt van deze nieuwe schepping zal nog belangrijk lager liggen dan van Eyston's laatste Thunderbolt, hetgeen ook logisch is, aangezien het geen twee aan elkaar geplakte deelen zijn, die men achteraf zoo goed mogelijk moet trachten aan te passen, maar de wagen van den beginne af aan als één geheel werd ontworpen met de drie hoofdpunten: veiligheid, snelheid en economie voor oogen.

Tot hiertoe de nieuwe schepping.

Andreau zelf is een merkwaardig beminnelijk mensch met uitermate helderen geest; geboren Bask en ik zou dus haast zeggen, geen gewone Franschman, tenminste niet zooals we ons dien in 't algemeen kennen; iemand, die tientallen jaren in de automobielindustrie gewerkt heeft en de automobielconstructie ook wel uit alle oogpunten heeft bekeken, die men bedenken kan; iemand met uitermate breede opvattingen, die wèl een welbegrepen nationaliteitsgevoel heeft, maar geen chauvinist door dik en dun is.

Laat ik u een voorbeeld noemen. In den loop van het gesprek kwam natuurlijk ook de moeilijkheid ter sprake om alle mogelijke uitheemsche publicaties in de origineele taal behoorlijk te begrijpen. „Begrijpt u nu eigenlijk", zeide Andreau, „waarom men niet één levende taal als universeel verplichte in de leerplannen der verschillende Europeesche landen opneemt?! Dit zou natúúrlijk het *Engelsch* moeten zijn, waarmede men zich over de geheele wereld verstaanbaar kan maken. In plaats daarvan kiest men een kunstmatige taal, het Esperanto, dat natuurlijk altijd een gekunstelde taal zal blijven, terwijl de universeele taal eigenlijk voor het grijpen ligt".

Op een opmerking van ondergeteekende, dat de oude universeele taal der diplomatie toch altijd Fransch is geweest, antwoordde hij prompt, dat het toch onzin zou zijn om tegenwoordig het Fransch als zoodanig te willen propageeren. „Men spreekt over de geheele wereld Engelsch, 't is een eenvoudige taal om te leeren en men komt er overal mede terecht, zelfs in China, Japan, Zuid-Afrika etc., om van de meer zuivere Engelsche Dominions maar niet te spreken. Buitendien zou een dergelijke verplichting in alle landen het onderlinge contact der volkeren zonder twijfel uitermate ten goede komen."

Enfin, u begrijpt, dat ik dit alles als Nederlander alleen ten volle kon beamen en zooals achteraf bleek, zou ik met Engelsch ook bij Andreau volkomen zijn terecht gekomen!

Natuurlijk hebben we tot slot nog een beetje gebabbeld over nieuwe en oude Fransche constructies en wat er al zoo verder op den Salon te zien was. „Weet u," zeide Andreau, „welk merk nu eindelijk de luchttoevoeropeningen voor zijn radiator precies op de goede plaats, d.w.z. op de plaats van maximum druk heeft aangebracht? Dat is Lincoln geweest. Dit is tenminste al één stap in de goede richting en nu is het grappige, dat alle andere Amerikanen, die Lincoln's neus hebben nageaapt, nu juist deze openingen niet zoo nauwkeurig op de meest gunstige plaats hebben ontworpen als de oorspronkelijke constructeur! Natuurlijk blijft er nog veel te wenschen over, want de plaats van luchtafvoer moet natuurlijk op het punt van maximum onderdruk worden aangebracht en daarover zijn nog wel minder goede dingen te vertellen."

Vervolgens kwam het vraagstuk van het opvoeren van het motorrendement ter sprake, waarbij ik mij nog tijdig herinnerde ongeveer 10 jaar geleden een motor van Andreau met variabelen slag op den Salon te hebben gezien.

Een nieuw gezichtspunt over brandstofverbruik

„Het vraagstuk, waarop men zich uit economisch oogpunt blind staart is het opvoeren van het rendement bij vollast, en dit is natuurlijk volkomen onjuist. Wanneer loopt nu eigenlijk een automobiel op vollast? Dat komt bijna niet voor en we moeten als motorconstructeur het doel nastreven om het rendement bij kwartlast en nog lager tot een zoo hoog mogelijk bedrag op te voeren; eerst dan krijgen we de ware economie. Misschien is het voorloopig nog wat gecompliceerd, maar ook dàt zal men wel oplossen.

Op het oogenblik verbruiken de meeste benzinemotoren bij 1/5 last 200 om en bij 600 gram per pku, en het is mij reeds jaren geleden gelukt om een motor met variabele compressie en variabelen slag ertoe te brengen onder deze omstandigheden slechts 180 gram per pku te verbruiken. Dit vraagstuk zal natuurlijk nog vele moeilijkheden opleveren voor het geheel is opgelost, maar u ziet zelf wel, dat, wanneer we ongeveer op dergelijke verhoudingen komen, zonder precies aan deze cijfers vast te houden, brandstofbesparingen van circa 60 % gemakkelijk kunnen worden bereikt."

„Dit is uit economisch oogpunt héél wat belangrijker dan de besparingen, die we met opvoeren van de compressieverhouding en ontstekingsregeling door den onderdruk ooit kunnen bereiken. Wanneer dergelijke verbeteringen gepaard gaan met vermindering van den luchtweerstand dan komen we langzamerhand op brandstofverbruiken, die zelfs in den wedstrijd om het 5-liter blik nog nooit zijn vertoond!

Maar niet alleen uit economisch oogpunt doch ook uit een oogpunt van rust en comfort is een geleidelijke luchtafvloeiïng langs den carrosseriewand van het hoogste belang. Ik hoop het U binnenkort in de praktijk te kunnen bewijzen (ik heb zelf de proef al genomen), dat men met een dergelijke carrosserie zelfs bij de meest ongewone snelheden geen enkel orkaangeluid waarneemt. De voorruit blijft dan zelfs bij regen zonder ruitenwischer volkomen schoon, insecten worden niet meer te pletter geslingerd, evenzoovele ondoorzichtige sterretjes op de voorruit nalatende, enz. enz. en het merkwaardige is, dat een uit aerodynamisch oogpunt stabiel geconstrueerde auto stabieler wordt naarmate men harder rijdt. Proefnemingen hebben bewezen, dat b.v. in een bepaald geval een carrosserie, die ongevoelig was voor zijwind bij een snelheid van 120 km/h zonder bijsturen over een afstand van 300 m tengevolge van een een zijwind van 20 m per sec. (= 72 km/h) slechts een evenwijdig zijdelingsche verplaatsing onderging van omtrent 0,5 m. Dat moet u met een gewone carrosserie eens probeeren!"

Enfin, u zult er nu wel van overtuigd zijn, dat ik een uitermate vruchtbaar bezoek aan Parijs heb gebracht, zij het dan ook, dat de Salon hiermede slechts in verwijderd verband stond!

NORMAN.

Een nieuw geluid met oude klanken

Voorwielaandrijving in den motorrijwielbouw

Reeds eenige malen hebben we onzen lezers er op gewezen, dat de aanstaande komst van den Volkswagen in Duitschland, de motorrijwielindustrie daar te lande voor problemen stelt, waarvan de oplossing niet zoo voor de hand ligt. De komst aan de markt van een zoo goedkoope en naar moet worden aangenomen goede, comfortabele en snelle automobiel, zal de verhoudingen geheel en al komen wijzigen in de bestaande Duitsche motorrijwielwereld en zeer waarschijnlijk zelfs zal die invloed later ook buiten de grenzen van het vaderland van den K.d.F. voelbaar worden.

Wordt algemeen verwacht, dat de inspanning der motorrijwielfabrieken zich dan sterk zal gaan concentreeren op het lichtere motorrijwiel met een cylinderinhoud, gaande tot maximum 200 cc, dat er ook gedachten bestaan, die het in een geheel andere richting willen zoeken, bewijst het nieuwe geluid dat dezer dagen opklonk uit het Duitsche blad „Motor und Sport" en dat betrof een geheel van het normale bestaande afwijkende machine met voorwielaandrijving, een machine, die reeds bestaat. Want twee jonge Duitsche ingenieurs, Robert Killinger en Walter Freund, hebben dezen revolutionnairen nieuweling ontworpen en gebouwd en het resultaat van eene inspanning en arbeid van drie jaren werd een thans op den weg in de praktijk van alle dag in actie zijnd motorrijwiel, dat overal, waar het verschijnt, het noodige opzien verwekt en oud-gedienden in de motorrijderij uiterlijk in bepaalde opzichten terug doet denken aan een verschijning uit lang vervlogen dagen, die ook een motor in het voorwiel had ingebouwd; de indertijd beroemde Zwitsersche Megola. Bij een nadere beschouwing der dingen is de gelijkenis meer schijn dan werkelijkheid, want de verschillen tusschen de oude propositie met voorwielaandrijving en deze nieuwe zijn in werkelijkheid heel groot.

Zoo had de oude Megola een 5-cylinder radialen viertaktmotor, waarbij een tiental kleppen constant in actie waren, terwijl de krachtbron van de machine der beide jonge Duitschers een drie-cylinder tweetakt motor is met draaiende gasschuif. Bij de Megola stond de stervormige 5 cylinder motor bovendien vast in het voorwiel, terwijl bij de nieuwe creatie de motor in het voorwiel ronddraait. Er zijn bovendien nog andere belangrijke verschilpunten, want de Megola had geen versnellingsbak en geen koppeling en vrijloop, terwijl de nieuwe machine met voorwielaandrijving twee versnellingen bezit en een koppeling, zoodat bij stilstaande machine de motor kan blijven doorloopen, wat bij de Zwitsersche machine van jaren geleden niet mogelijk was. Bovendien had deze alleen een voorvorkveering, terwijl deze nu voor het voetlicht gebrachte tweewieler niet alleen voormaar ook achterwielveering heeft.

Het nieuwe geluid herinnert dus weliswaar aan oude klanken, maar heeft met het oude van voorheen in hoofdzaak alleen maar het principie van onderbrenging van den motor in het voorwiel gemeen.

Wat interessant is bij de schepping der jonge Duitschers, dat is het absolute breken met de gedachte, waaraan men meestal is blijven vasthouden in de geheele internationale motorrijwielindustrie, die van „gemotoriseerd rijwiel."

Hier heeft men met heel iets anders te doen in wezen. Uiterlijk is het geheel gestroomlijnd in zekere mate, zich aanpassend aan aërodynamische eischen en het hoofdlichaam van geperst plaat rust bij dit eerste exemplaar nog op een dragend buizenframe, waaromheen de omhulling is aangebracht. Maar de opzet is, dat voor seriebouw een zelfdragend frame zal worden gebruikt. Doch zelfs met dit buizenframe bij deze eerste experimenteele creatie is het gewicht, inclusief omhulling en achterwielveering, nog belangrijk lager dan van elk ander 600 cc motorrijwiel.

Want met volle tank is het totaal gewicht nog maar 125 kilogram.

Bij seriebouw echter gaat dit gewicht nog aanmerkelijk omlaag, hetgeen dan ook begrijpelijk is, als men bedenkt dat het gewicht van het aandrijvingsaggregaat in het geheel maar 25 kg is en dat de koppeling met voorwiel en daarom liggende band maar 20 kg weegt en dus met den motor mede totaal 45 kilo. Het frame inclusief voor- en achterwielomhulling, komt op een gewicht van 75 kilogram. Waarbij echter alles — ook de omhullende plaat — van ijzer is. Bij een seriebouw, die den overgang van ijzer naar licht metaal mogelijk maakt, kan natuurlijk nog aanzienlijke gewichtsbesparing verkregen worden. Deze nieuwe stroomlijnmachine is uitgerust met een voorvorkveering van het telescopische type en met een achterwielveering met hydraulische schokbrekers. Deze achterveering bestaat uit een scharnierend vorkstuk, dat in een metaal kussen is gelagerd. In het middenstuk van het stroomlijn frame is voldoende plaats voor het onderbrengen van een groote accu, alsmede van gereedschap en kleinere bagage.

Ter linkerzijde van deze „Frontantriebmaschine" treft men de voetrem aan, aan den anderen kant zit de voetschakeling, die den twee-versnellingsbak commandeert met behulp van een aandrijving zonder eind.

De tank van de machine kan een voorraad van 13 liter brandstof bevatten. Ze is door middel van centrale schroefbevestiging met het midden-frame gedeelte verbonden.

Zooals bekend heeft de inbouw van de krachtbron in het voorwiel van een motorrijwiel besliste voordeelen, die velen nog wel uit den Megola-tijd bekend zullen zijn. Wat ligging op den weg en bochtenwerk aangaat, kan een ander type motorrijwiel zich met zoo'n schepping met aandrijving in het voorwiel moeilijk meten. Het rijden door zand kan hier b.v. net zoo zeker en rustig geschieden, als dat op een autobaan, het sturen van het geheel gaat veel gemakkelijker en vereischt geen krampachtig vasthouden en zelfs bij hooge snelheden is slingeren practisch uitgesloten. Daarbij loopt de machine zelfs bij vol toeren ongeloofelijk rustig en trillingvrij, vooral ook door de tangentiale ligging der drie cylinders. Want ook de stand van de cylinders is bij deze constructie anders dan bij de oude Megola van voorheen. De cylinders van den dus hier zelf ronddraaienden motor staan namelijk niet loodrecht op de as, maar zijn tangentiaal aangebracht en werken dus in de looprichting.

Daardoor werd het ook mogelijk een driecylinder geheel te verkrijgen, dat voldoend kleine afmetingen heeft (grootste breedte 26 cm — grootste radius 21 cm!) om het gemakkelijk in een 27 inch velg te kunnen inbouwen.

De carburateur van deze machine, die vlotterloos is

en een constant niveau heeft, krijgt zijn brandstof toegevoerd door werking van de zwaartekracht, dus onder natuurlijken druk. Een mogelijk te veel wordt door een kleine electrische overlooppomp, die door Pallas ter beschikking werd gegeven, weer naar de benzinetank teruggevoerd.

Het aanzuigen van het gasmengsel heeft plaats door onderdruk in de drie van elkaar gescheiden motorcarters met behulp van een roteerende gasschuif, die vastzit op de eveneens vaststaande naaf en dus geen aparte aandrijving noodig heeft. De gasschuif met haar conisch gevormde schuifvlak regelt den toevoer van de versche lading naar de cylinders in combinatie met de gassleuven in de afzonderlijke carters en de overstroomkanalen.

De drie cylinderkoppen van dezen motor zijn van licht metaal en worden ook in volle vaart niet overmatig warm, zoodat een „145" Bosch bougie ook voldoende is voor hooge tempi, lang achtereen, op de autosnelwegen.

In verband met de koeling van den motor dient nog even opgemerkt, dat de spaken van het uit licht metaal vervaardigde voorwiel een typisch vlak en schuinstaand model hebben en ze in het rondwentelende wiel een turbo-ventilator effect teweeg brengen. De afzonderlijke krukassen werken met een overbrenging van 4 op 1 op een op de wielnaaf vastzittend tandwiel.

De meerschijvenkoppeling bevindt zich in een der beide gescheiden wielhelften. Het carburateurhuis, dat de afsluiting vormt op de linkerhelft van het voorwiel, neemt ook het voorvorkeinde op, waaraan het met behulp van klemschroeven is bevestigd, alsmede den onderbreker van de batterij-ontsteking, waarmede deze machine is uitgerust en die bij een omwenteling van den motor twaalfmaal onderbreekt.

Deze roteerende motor, waarvan naar het schijnt de prestatie nog aanzienlijk zal kunnen worden opgevoerd, draait in het huidige ontwikkelingsstadium ongeveer 4700 toeren en de machine ontwikkelt in de eerste versnelling gemakkelijk een snelheid van 70 kilometer per uur en in de tweede van 130 km per uur. Maar dan wordt ze nog lang niet heelemaal uitgereden. Het benzineverbruik zou bij normale snelheden neerkomen op ongeveer 4½ liter op de 100 km.

Deze zeer aparte machine heeft natuurlijk het voordeel, dat ze nòch ketting, nòch cardanas, nòch eenig andere transmissiedeelen naar het achterwiel noodig heeft, omdat de krachtbron in het voorwiel zit gemonteerd en daarmede direct gekoppeld is.

Speciale zorg is bij dezen nieuweling ook gewijd aan gemakkelijke toegankelijkheid. Zoo kan men bijvoorbeeld, in het geval dat men een anderen band moet omleggen het geheele voorwiel uitnemen in enkele oogenblikken door het losmaken van de twee klemschroeven van de voorvork. Al even snel is het achterwiel uitneembaar met behulp van de steekas, waarmee het is uitgerust.

Ziedaar de voornaamste bijzonderheden van een creatie, die we gaarne eens onder de aandacht van de motorrijders-enthousiasten wilden brengen. Niet zoozeer omdat „Motor und Sport", na onthulling van het nieuws de hoop uitspreekt, dat een der Duitsche motorrijwielfabrieken binnenkort den bouw in serie van een dergelijke, zeer van het normale afwijkende „Neukonstruktion" op zich zal gaan nemen en eindelijk de ontwikkeling van het moderne motorrijwiel in nieuwe banen zal gaan leiden.

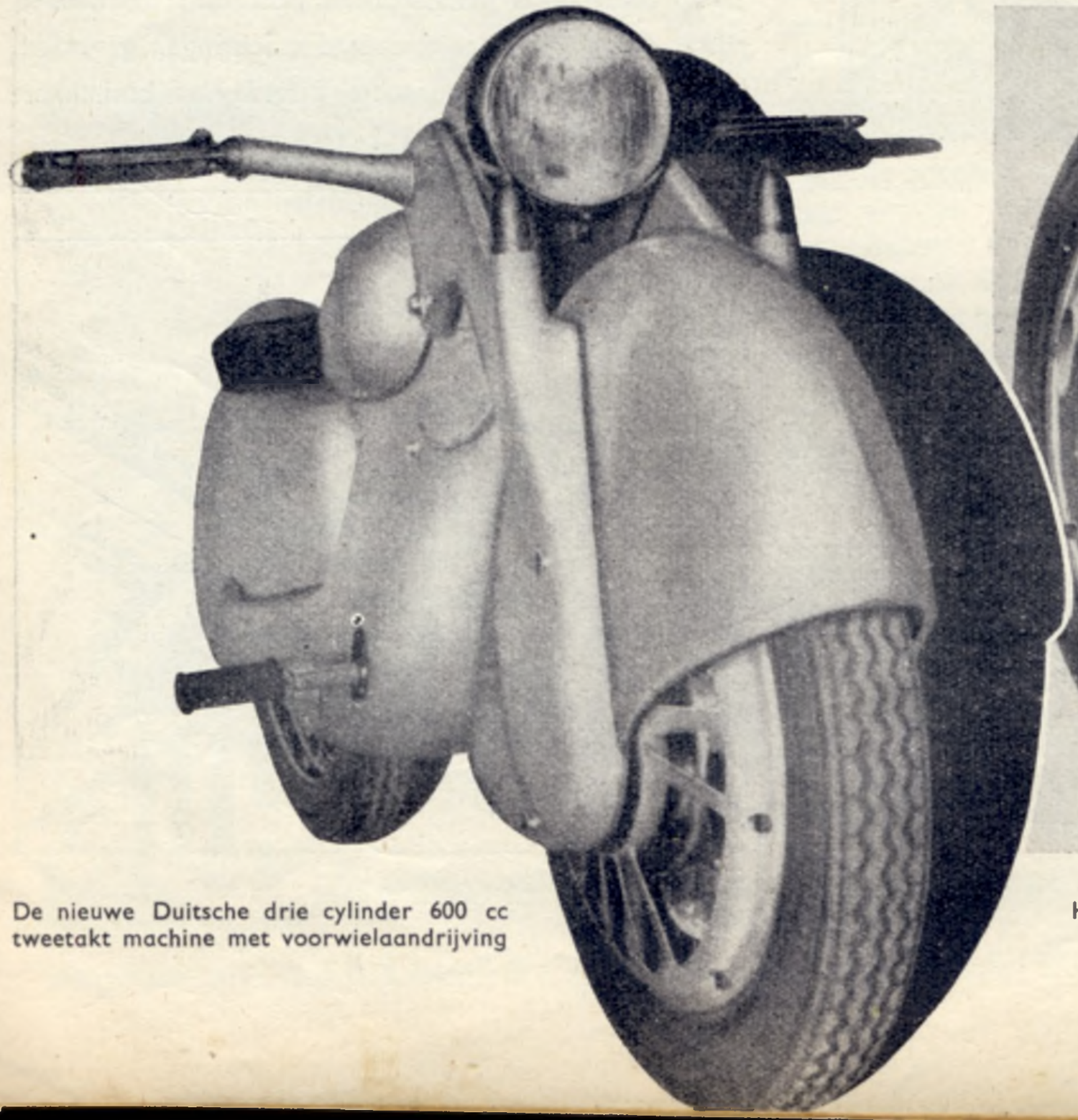
Want dat zal nog wel even duren en daar is — met den K.d.F. wagen inzicht — wel moed voor noodig. Immers, of er juist voor dit type van een 600 cc motorrijwiel een royale plaats zal kunnen zijn onder de zon van een motorrijwielwereld, die voor alles zal zijn afgestemd op „licht" en „super-licht", dat is de groote vraag.

Als er een kans is, dan ligt die eerder in de richting van de snelle, zwaardere autobaanmachine.

En dan nog zal veel van den prijs afhangen.

Maar interessant van constructief standpunt bezien is deze nieuwe Duitsche proefmachine wel! Ze brengt een nieuw geluid, dat ons terug doet denken aan oude en indertijd vertrouwde klanken.

K. R.



De nieuwe Duitsche drie cylinder 600 cc tweetakt machine met voorwielaandrijving

Hoe het motoraggregaat in het voorwiel gemonteerd zit

Plymouth 1939 voor het voetlicht in Nederland

Als allereerste van de 1939 modellen der Amerikanen zijn de Plymouthmodellen van het Chrysler concern, dat wat de lanceering voor '39 betreft ook in Amerika den kop had genomen, aan de Nederlandsche markt gearriveerd en Autokampioen was toevallig „on the spot", toen de eerste splinternieuwe Plymouthwagens werden uitgepakt, waarbij al direct bleek, dat de carrosserieën zoowel wat uiterlijk als innerlijk aangaat zeer veranderd zijn. Er is een nieuw, zeer sierlijk voorfront met veranderde spatschermen en fraai ingebouwde koplampen, dat niet zal nalaten grooten indruk te maken op de velen, die in de eerste plaats door een uiterlijk worden bekoord en het achterdeel der koetswerken harmonieert heel goed met dit voorfront, waarboven een gedeelde voorruit aansluit. Het interieur — ruim als altijd —valt op door een nieuw instrumentenbord, nieuwe armaturen, een nieuw stuurwiel, terwijl — belangrijk punt — de bagageruimte nog aanzienlijk grooter is dan de modellen van 1938.

Belangrijke technische veranderingen zijn de verlenging van de wielbasis van alle modellen met 5 c.meter, verbetering van koppeling, versnellingsbak en zwevende ophanging, verzwaring van de cardanas en vergrooting van de benzinetank. Het allerbelangrijkste is echter wel, dat Plymouth voor het nieuwe komende jaar onafhankelijke veering der voorwielen heeft volgens een systeem, dat veel overeenkomst vertoont met het „panthograph" type van de duurdere Chrysler typen, hetgeen verhoogd rijcomfort beteekent bij de Standaarduitvoeringen van de beide Plymouth series: de Six en de Luxe Six. Bij de Plymouth de Luxe modellen treft men zoogenaamde „remote-control" aan — in den vorm van een versnellingshandle aan den stuurkolom, onmiddellijk onder het stuurwiel, waardoor de schakeling, die normaal blijft, nog gemakkelijker wordt en het voorcompartiment ruimer. Als krachtbron bleef de 3.3 liter zescylinder zijklepmotor met lichtmetalen zuigers met 4 veeren.

Deze nieuwe aantrekkelijke Plymouthmodellen zullen ook te Parijs geëxposeerd zijn op den Salon en zijn hier te lande reeds leverbaar.

K. R.

Hoe Plymouth 1939 er uitziet

HET OOG ONZER LEZERS

TYPISCHE FOTO'S VAN VERKEER EN VAN AUTO'S

2087

De heer S. Manger Cats te Zutphen ergerde zich aan dit vehikel, door den Staat der Nederlanden à raison van f 1.— per dag gehuurd als „schildwachthuisje" voor de verkeerstellers aan den weg Zutphen—Eefde

Hieronder:
Amsterdam ligt niet alleen aan het IJ, maar ook een 70 km ten oosten van Columbus in Ohio (USA). (Inz: de heer F. J. A. C. Smit te Yardley, Penn. USA).

2168

'n Pittoreske wegwijzer in een dito omgeving (aan het meer van Brienz in Zwitserland) (Inz.: Notaris K.).

2071

ne verke
geschiedenis
brandstofloozen moto
en nu weer deze weer-
barstige pijlen .... (Wil
de inzender van deze
foto zich s.v.p. bekend
maken, zijn naam was
niet te lezen en een
nader adres ontbrak op
de enveloppe)

De heer J. J. Mol in Eindhoven ontdekte 10 % korting en een zeker „dividend" verleend wordende door den A.N.W.B. .... Bij informatie deelde de Directie ons mede, dat de datum van ingang dezer aangenaamheden echter nog niet door het Bestuur is vastgesteld . . .

2162

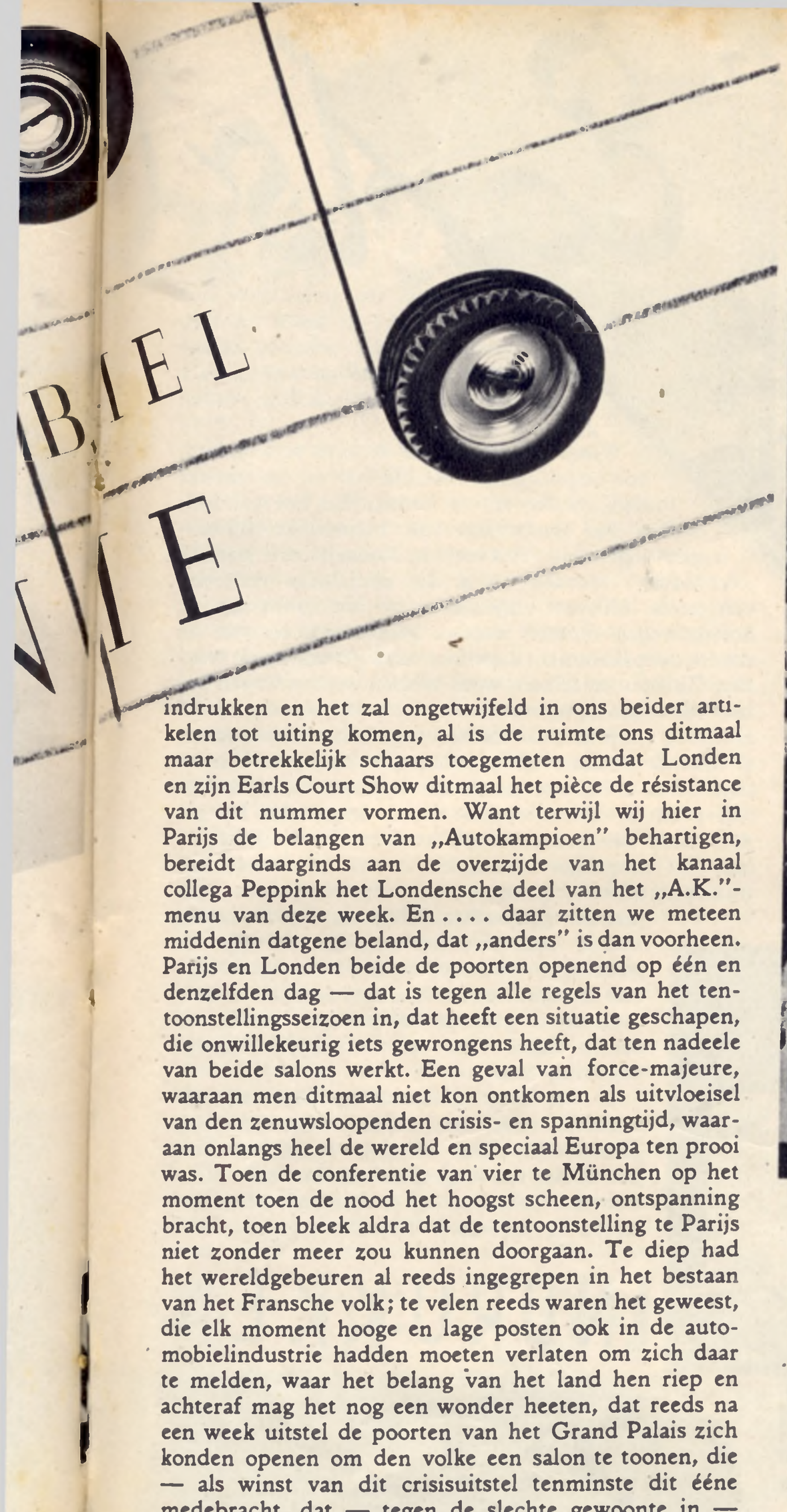
De heer A. L. Schatborn ontdekte in de U. S. A. niet ver van elkaar twee plaatsen, die hij als getrouw Autokampioener natuurlijk direct de moeite waard vond voor deze rubriek.

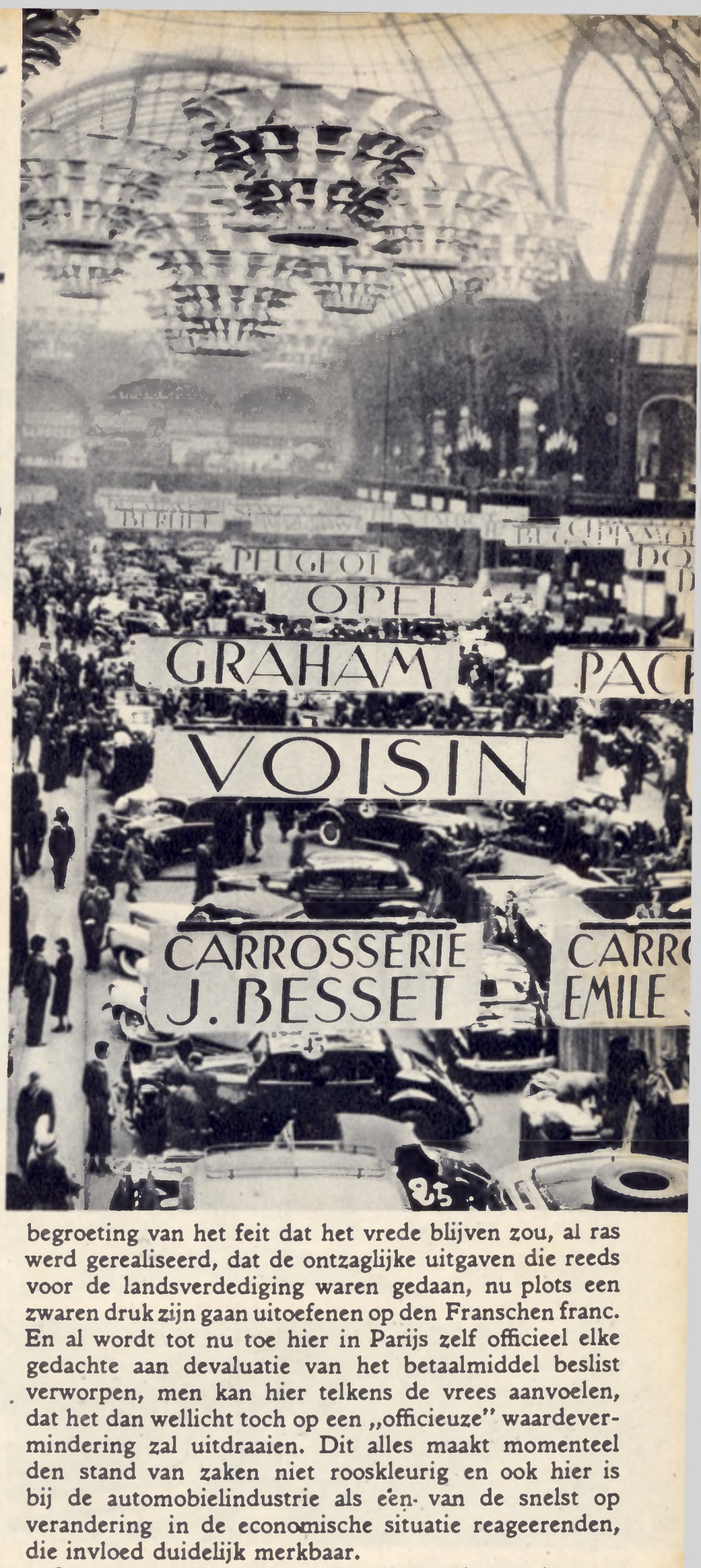
2166

„GRAND PALAIS 1938"

Internationale Automobiel Symphonie.

Een gouden herfstzon schijnt over de altijd weer bekoorlijke en bekorende omgeving van de Champs Elysées en laat de herfsttinten die alom in het geboomte in het hartje van de Ville Lumière zich beginnen te vertoonen in deze dagen op hun voordeeligst uitkomen. Als van ouds snellen de auto's in dichte drommen over den breeden rijweg en wriemelen de voetgangers in massa's op de breede wandelwegen er naast en ongeveer op de helft van den langen weg die opwaarts voert naar de plek daarboven op de Place de l'Etoile, waar, onder de Arc de Triomphe, het eeuwige vuur brandt boven de laatste rustplaats van Frankrijk's onbekenden soldaat, spuit het water der fonteinen bij het Rond-Point omhoog in zilveren schittering en trekt hoog in de ijle herfstlucht het blauw-wit-rood van Frankrijk's prachtige krijgshaftige Tricolore op het dak van het Grand Palais de aandacht. De kinderen spelen in het zonlicht en de moeders zitten er rustig bij, verkeersagenten zijn in actie en taxichauffeurs schelden elkaar de huid vol met een vindingrijkheid van termen en een humor die het geheim zijn van den gebruiker van het „Pariser Plaster", ouden van dagen en de jeugd van la douce France het passeert alles met het bij de jaren hoorende tempo en wij, die dit alles al zoovele jaren kennen, we laten ons meedrijven in den stroom van het verkeer, die het beeld brengt van een volk in al zijn geledingen en denken in deze sfeer van herfstkleuren en vredige bedrijvigheid in het gouden licht van de najaarszon met een huivering er aan hoe anders dit alles wellicht had kunnen zijn als een kleine noodlottige wending de groote misère over het oude Europa had doen komen, zeker dan ook in de eerste plaats over de kinderen van Marianne. „Bommen op Monte Carlo"! Het moge in de bioscoop heel aardig zijn — maar bommen op Parijs, — waarvoor in ons aller hart toch bijna altijd een apart plaatsje gereserveerd blijft — met zijn sprankelende, grootsche schoonheid — men moet er niet aan denken! Dit overpeinzend spoedden we ons naar het Grand Palais, dat zooals altijd de groote Fransche automobieltentoonstelling herbergt en constateeren met tevredenheid in het hart, dat het weer net is als vroeger. En toch .... als we eenigen tijd ronddwalen door de Grand Nef, waar het territoir is der personen-auto's, althans in hoofdzaak — dan merken we al heel spoedig dat het niet *heelemaal* het oude is. Wel is het goddank vrede gebleven, wel kon deze 32e Salon de l'Automobile doorgaan en is er veel dat is als van ouds, maar er zit toch iets in de atmosfeer in het Grand Palais dat anders is dan anders. Collega Zoetelief Norman en schrijver dezes, we merken het beiden als oude Salonrotten, terwijl we rondzwerven langs de stands, hij met de bedoeling u alvast een technische beschouwing te brengen over deze Show en ik om u een korte Show-causerie te geven met enkele losse





indrukken en het zal ongetwijfeld in ons beider artikelen tot uiting komen, al is de ruimte ons ditmaal maar betrekkelijk schaars toegemeten omdat Londen en zijn Earls Court Show ditmaal het pièce de résistance van dit nummer vormen. Want terwijl wij hier in Parijs de belangen van „Autokampioen" behartigen, bereidt daarginds aan de overzijde van het kanaal collega Peppink het Londensche deel van het „A.K."-menu van deze week. En .... daar zitten we meteen middenin datgene beland, dat „anders" is dan voorheen. Parijs en Londen beide de poorten openend op één en denzelfden dag — dat is tegen alle regels van het tentoonstellingsseizoen in, dat heeft een situatie geschapen, die onwillekeurig iets gewrongens heeft, dat ten nadeele van beide salons werkt. Een geval van force-majeure, waaraan men ditmaal niet kon ontkomen als uitvloeisel van den zenuwsloopenden crisis- en spanningtijd, waaraan onlangs heel de wereld en speciaal Europa ten prooi was. Toen de conferentie van vier te München op het moment toen de nood het hoogst scheen, ontspanning bracht, toen bleek aldra dat de tentoonstelling te Parijs niet zonder meer zou kunnen doorgaan. Te diep had het wereldgebeuren al reeds ingegrepen in het bestaan van het Fransche volk; te velen reeds waren het geweest, die elk moment hooge en lage posten ook in de automobielindustrie hadden moeten verlaten om zich daar te melden, waar het belang van het land hen riep en achteraf mag het nog een wonder heeten, dat reeds na een week uitstel de poorten van het Grand Palais zich konden openen om den volke een salon te toonen, die — als winst van dit crisisuitstel tenminste dit ééne medebracht, dat — tegen de slechte gewoonte in — de expositie practisch klaar was. En dat wil voor de brave Franschen wat zeggen. President Lebrun, die Vrijdagmorgen 14 September de traditioneele presidentieele visite aan den salon bracht, had ditmaal gerust ook al een uur na de opening kunnen komen. Het geheel was ook toen al gereed om de kurassiers van de Garde Républicaine in hun pompeuze uniformen met de helmen met de paardenstaarten te ontvangen. Daar stond echter tegenover dat terzelfder tijd nu ook Londen zijn deel van de internationale belangstelling ten nadeele van het Grand Palais kwam opeischen, en .... wat veel erger was — dat na de eerste blijde begroeting van het feit dat het vrede blijven zou, al ras werd gerealiseerd, dat de ontzaglijke uitgaven die reeds voor de landsverdediging waren gedaan, nu plots een zwaren druk zijn gaan uitoefenen op den Franschen franc. En al wordt tot nu toe hier in Parijs zelf officieel elke gedachte aan devaluatie van het betaalmiddel beslist verworpen, men kan hier telkens de vrees aanvoelen, dat het dan wellicht toch op een „officieuze" waardevermindering zal uitdraaien. Dit alles maakt momenteel den stand van zaken niet rooskleurig en ook hier is bij de automobielindustrie als een van de snelst op verandering in de economische situatie reageerenden, die invloed duidelijk merkbaar.

Om een zoo groot mogelijk afzetgebied te kunnen behouden, moeten de Fransche automobielfabrieken een zeer voorzichtige prijzenpolitiek volgen, d.w.z. hun producten moeten zoo goedkoop mogelijk blijven en het dient te hunner eer gezegd, dat ze ware wonderen verrichten en hun producten leveren tegen prijzen, die verrassend laag zijn in aanmerking genomen het feit, dat salarissen en loonen zeer omhoog zijn gegaan. Weliswaar zijn ook de autoprijzen in francs omhoog gegaan, maar lang niet in dezelfde verhouding.

Als men momenteel te Parijs een studie maakt van de prijzen der Fransche wagens en aan het calculeeren

(Slot op pag. 2434).

INTERNATIONALE AUTOMOBIEL SYMPHONIE (slot van pag. 2423)

slaat, dan staat men eenvoudig verstomd en vraagt men zich telkens weer af, hoe dit alles voor het geld nog geleverd kan worden.

Maar hij, die dit beseft, begrijpt ook meteen, hoe van deze zwaar belaste industrie, die nooit eens den wind van een verstandige regeeringspolitiek mee in de zeilen krijgt, zeker in deze dagen minder dan ooit mocht worden verwacht, dat ze met veel „nieuws" zou komen. Dat zou een grove onbillijkheid zijn geweest. Neemt men daarbij bovendien in aanmerking, dat verschillende sociale maatregelen van sterk besnoeienden geest, ten opzichte van de productiemogelijkheden zijn doorgevoerd onder de volksfrontregeering en ten tijde van dit bewind de eene staking na de andere haar funesten invloed op het productie-apparaat is komen uitoefenen, dan kan men niet alleen niet van de Fransche constructeurs verlangen, dat ze met allerlei nieuws en experimenten voor het voetlicht zouden komen, maar sterker nog, kan men haast niet begrijpen, hoe deze menschen nog den lust zouden hebben on nieuws van eenige importantie te brengen.

Wereldschokkend nieuws is er dan ook onder het koepel van het Grand-Palais niet, al had er van Fransche zijde onder meer normale omstandigheden toch wel een sensatie kunnen loskomen. Het is n.l. een nu vrij algemeen bekend feit geworden, dat een van de Fransche „Big Three" een ontwerp voor een goedkoop, licht, populair model niet alleen klaar heeft, maar deze kleine wagen van zeer moderne conceptie al bijna twee jaar lang aan de zwaarste proefnemingen in de praktijk is onderworpen. Deze goedkoope Fransche kleine wagen is thans zoover, dat de lanceering ervan binnen afzienbaren tijd kan worden tegemoet gezien. Er waren er, die hadden verwacht, dat het betrokken merk — want men weet wel uit welken hoek de surprise vandaan moet komen — dezen interessanten nieuweling in het Grand Palais voor het voetlicht zou brengen. Sommige bladen lieten in dit opzicht twijfel doorschemeren, maar tenslotte kwam deze nieuwe creatie niet — althans nog niet! Wellicht heeft de gang van zaken tijdens de laatste weken en zelfs wel maanden hier een invloed ten kwade uitgeoefend en had anders deze Salon van dit belangrijke nieuwe de primeur gehad. Nu bleef het een verrassing van Franschen kant, die nog „in het vat" zit. Zoo bleef het onder de huidige omstandigheden bij min of meer secundair nieuws, met uitzondering dan van den nieuwen zes cylinder „15 Six" van Citroën, een creatie, die geheel en al in groote lijnen de constructie volgt van de andere voorwielaandrijving-modellen van het merk met de dubbele Chevron, een snelle, vastliggende en veilige, zeer comfortabele aanbieding, die op den Citroën-stand als Berline model gelanceerd, natuurlijk een van de attracties van dezen salon is. Daarnaast kwam Renault met een indrukwekkenden 8-cylinder als noviteit, de ± 5,5 liter Suprastella en lanceerde Delage zijn twaalfcylinder, maar de eigenlijke kern van dezen Salon is toch ditmaal wel de goedkoope, zuinige wagen, althans van Fransche zijde. Gaat men het aantal inzendingen na, dan blijkt wel dat het aantal goedkoope, economi-

Bij de foto's (van boven naar beneden): I. De Fiat „2800", een der groote verrassingen van de Parijsche en Londensche autotentoonstelling — II. De nieuwe 6 pk-Licorne. — III Individueel cachet van den Europeeschen wagen: Lancia Astura. — IV: „Amilcar Compound" eindelijk gecarrosseerd en voor de productie gereed!

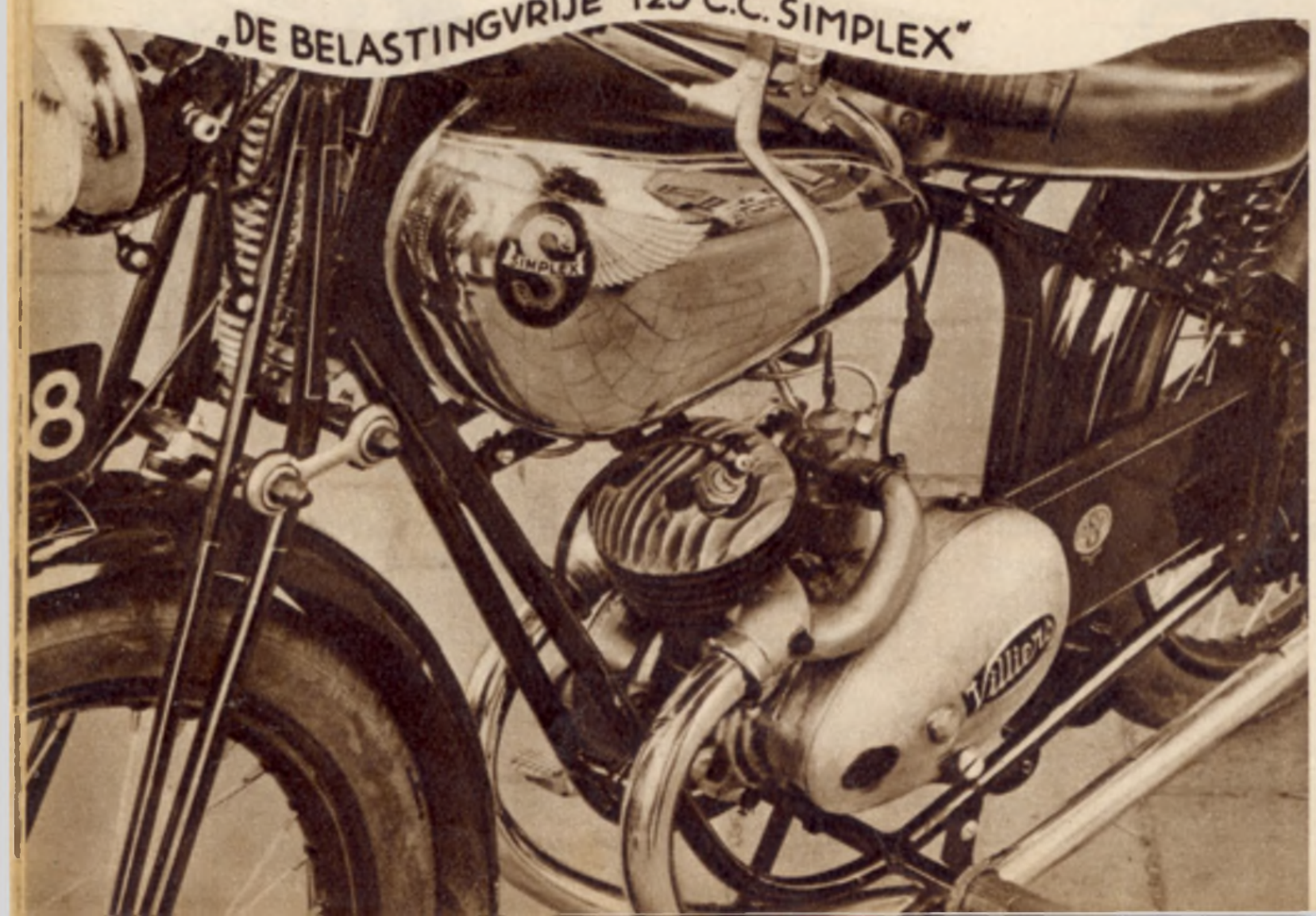
BAKENS & GETIJ

IN MOTORRIJWIEL WERELD

Cijfers liegen niet

Wie den toestand kent in de motorrijwielwereld, die weet dat hoe langer hoe meer de merkwaardige ontwikkeling van het lichte en goedkoope motorrijwiel zich begint af te teekenen op een wijze, die aan duidelijkheid weinig te wenschen overlaat. Het heele lichte en lichte motorrijwiel, maar vooral het eerste uit de zoogenaamde belastingvrije klasse van „onder de 60" is bezig stormenderhand de Nederlandsche markt te veroveren en wie dat niet gelooven wil die moet er de invoerstatistieken maar eens op na slaan. Want die geven de cijfers, die de nuchtere feiten demonstreeren en daaruit blijkt wel voldoende welk een belangrijke rol vooral de machines van „onder de 60" spelen hier in Nederland en hoe de verkoop van zware en middelzware motorrijwielen vergeleken bij dien van slechts enkele jaren geleden, aanzienlijk is teruggeloopen. Bekijkt men b.v. de gegevens eens van de statistiek van het centraal bureau over de belangrijke maanden April en Maart 1938, dan blijkt daaruit dat in deze maanden zijn ingevoerd respectievelijk 633 en 524 lichte motorrijwielen van „onder de 60", hetgeen een totaal oplevert van 1157 stuks, terwijl in diezelfde maanden aan machines zwaarder dan 60 kg, werden geïmporteerd in de maand April 391 en in Maart 261, dus totaal 652 stuks. Van het totaal aantal in deze beide maanden in Nederland binnengekomen motorrijwielen van 652 + 1157 = 1809 stuks, komt dus het leeuwendeel zoozeer alleen al voor rekening van het heel lichte motorrijwiel van „onder de 60", dat deze categorie van belastingvrije machines ongeveer twee derden van de geheele markt voor zich opeischt en een derde gedeelte daarvan voor het zwaardere motorrijwiel overblijft. In werkelijkheid is echter deze verhouding voor de middelzware en zware machine nog veel ongunstiger, want onder dat ééne derde gedeelte dat voor haar overblijft, eischt weer de andere attractie van den tegenwoordigen tijd — de 200 cc machine — verreweg het grootste gedeelte voor zich op. Als men bijvoorbeeld uit de statistiek ziet, dat in April 391 machines werden ingevoerd, waarvan 215 uit Duitschland en in Maart 261 stuks, waarvan 133 uit Duitschland en 52 uit het in Maart nog bestaande Oostenrijk, dan kan men gerust aannemen dat deze totalen nog te danken zijn aan de omstandigheid dat een groot aantal 200 cc machines van D.K.W., Zündapp, T.W.N. en Puch zich daaronder bevinden, zoodat er voor de categorieën van boven den 200 cc cylinderinhoud maar weinig overblijft.

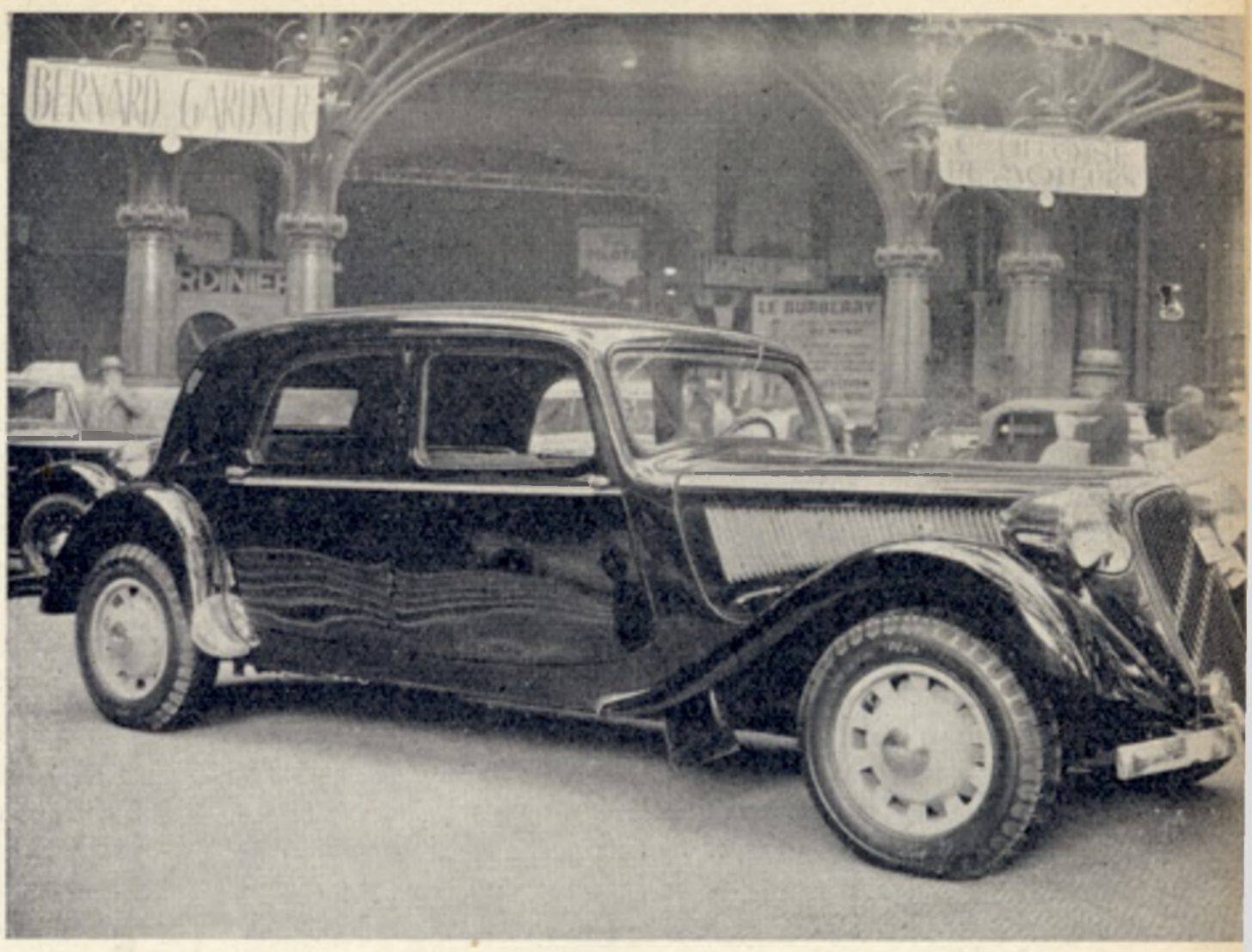
Inderdaad deze willekeurige greep van tweemaanden van de statistieken van motorrijwielimport van het centraal bureau geeft duidelijk de lijn aan, waarin het getij in motorrijwielland zich beweegt en ongetwijfeld zou dit alles nog veel scherper worden geaccentueerd als onze Nederlandsche wetgever er toe zou kunnen overgaan ook de machines tot 200 cc vrij te stellen van personeele belasting of althans als minste tegemoetkoming inzake een onderwerp dat steeds



sche wagens verrassend groot is. Naast de bekende aanbiedingen van Rosengart en de Simca Fiat, treft men iets grootere proposities, die weliswaar meerendeels geen direct „nieuws" zijn op dezen Salon, maar die toch alle van betrekkelijk recenten datum zijn. We noemen b.v. maar de onlangs gelanceerde Juvaquatre van Renault, de „202" van Peugeot, de Amilcar „Compound", wier verschijning verleden jaar in het Grand Palais zoo'n opzien baarde, maar er het heele jaar voor noodig had om dan nu eindelijk in productie te gaan en die dan ook nu het publiek wordt getoond in den vorm van enkele zeer smakelijk uitziende gecarrosseerde modellen en vestigen daarnaast als volslagen nieuwe schepping van oude merken de aandacht op een lichter Dauphine model van Berliet en vooral op een 6 of 8 paards model van het merk La Licorne, een verschijning met een chassis met centrale tube met achter en voor vorkstukken, waarin voor het motoraggregaat is ondergebracht en met onafhankelijke voorwielveering, die practisch momenteel een groot gedeelte van het Fransche autoveld beheerscht. Enkele van deze „Neu-Schöpfungen" waren niet alleen uiterlijk interessant voor het leekenpubliek, maar insiders en vooral ook de vakpers, wilden toch gaarne wel eens iets meer weten omtrent de technische bizonderheden. De exposanten hadden blijkbaar dezen factor absoluut over het hoofd gezien of zonder meer verwaarloosd en hierbij een weg ingeslagen, dien we niet bewonderen kunnen. In tegenstelling met Amilcar, die verleden jaar — en trouwens ook nu weer — zijn interessant Alpax chassis van de Compound tentoonstelde, had b.v. La Licorne het niet noodig gevonden een naakt chassis van haar nieuw, interessant product op den stand te exposeeren, terwijl dit chassis toch één van de weinige clou's van den Salon had kunnen zijn en van eenig behoorlijk drukwerk of fotomaterieel was geen sprake. Een nog slechter beurt sloeg een groot merk als Citroën, waar zich het ongeloofelijke voordeed, dat van den nieuwen „15 Six" zescylinder slechts één enkel minuscuul drukwerkje op den stand aanwezig was van een practisch zoo weinig zeggenden inhoud, dat een dergelijke fout een afkeurend hoofdschudden deed gaan door de gelederen van de te Parijs altijd sterk vertegenwoordigde internationale vakpers. Hoe is het mogelijk, dat juist een hoogst intelligent volk als de Franschen, telkens weer blijk geeft deze zijde, die zoo nauw verband houdt met goede en gezonde publiciteit, absoluut niet aan te voelen?

Het is de oude quaestie, die mede in verband met het hoogst oppervlakkige van de wetenschap der artisten op diverse stands het voor den journalist, die den Franschen Salon „verslaan" moet, zoo moeilijk maakt en op dit gebied Parijs ongunstig doet afsteken tegen Londen, om nu van Berlijn maar heelemaal niet te spreken.

Het verschil tusschen de Fransche stands en die der andere naties, is ook dan in dit opzicht opvallend. Duitschland is er met Mercedes, met Hanomag en Opel, van de Engelschen ontdekten we o.a. Rolls Royce met zijn nieuwste creaties Bentley, Hillman, Italië kwam zeer interessant voor den dag met Alfa Romeo, Lancia en vooral Fiat, die hier onder meer zijn nieuwen zes-



De nieuwe zescylinder „15" van Citroën

cylinder „2800" presenteert, de Tsjechen brachten hun Skoda met op hun stand een afbeelding van het nieuwe Tsjecho-Slowakije, die duidelijk doet uitkomen, dat Skoda Tsjechisch is en blijft en naast al deze Europeesche merken zijn er een behoorlijk aantal Amerikanen, als Packard, Studebaker, Terraplane, Plymouth en Chrysler, Nash, Graham, Dodge, de nieuwste Willys, enz. En tusschen Europa en Amerika is er direct één markant verschil. Terwijl namelijk de nieuwste Amerikanen hoe langer hoe meer uiterlijk op elkaar gaan lijken en het streven naar een blijkbaar bij het Amerikaansche publiek zeer in de mode zijnd voorfront à la Lincoln Zéphyr, een monotonen indruk begint te maken, is er bij de Europeanen veel meer individualiteit. En dat doet prettig aan. Want de soms vervaarlijk veel op elkaar lijkende nieuwe „neuzen" der Yanks, doen toch wel sterk gedachten aan de theorie van Darwin opkomen en demonstreeren een soort geestelijke armoede, die zich trouwens niet alleen openbaart op dit gebied. Het is opvallend hoe ook verder qua uiterlijk en bouw vele Amerikanen op elkaar gelijken en ontworpen en uitgevoerd zijn volgens hetzelfde bekende recept, zoodat men zich kan voorstellen, dat de fijnproever, die iets anders wil hebben dan zijn buurman, niet in de eerste plaats den blik naar Amerika wendt. Dat er altijd nog heel wat koopers van dit genre zijn overgebleven, blijkt wel uit de goede plaats, die scheppingen als B.M.W., Hotchkiss, De la Haye, Talbot (Darracq) Delage en anderen, zich momenteel onder den motor zouden hebben weten te veroveren, elegante, mooie wagens van klasse, die duidelijk voor vele koopers met niet al te bescheiden beurs een attractie vormen, juist ook omdat ieder merk zijn eigen distinctie en cachet heeft. In dat opzicht is het Europeesche produkt onmiskenbaar in het voordeel en ziet men gelukkig ook niet aan deze zijde van de markt het merkwaardig gedoe van sommige Amerikaansche producenten om hunne dealers met dezelfde producten onder een anderen naam tegen elkaar te laten concurreeren onder het motto: „het doel

van meer afzet heiligt de middelen". Aan den anderen kant begint men zich af te vragen of de Europeanen met hun streven naar vaste ligging door lagen chassis- en carrosseriebouw niet te ver gaan?

Als men de Europeesche wagens op dezen Salon eens probeert, wat instappen betreft, zijn er maar weinig, waarbij niet een zekere slangenmenschachtige vaardigheid en samenvouwbaarheid noodig is om het koetswerkinterieur binnen te komen, hetgeen vooral voor de niet meer jonge cliëntèle toch wel een bezwaar is. Natuurlijk heeft de lage chassisbouw te veel voordeelen om niet te doen begrijpen, dat speciaal de Europeesche constructie zich in deze richting ontwikkelt, maar het vinden van een compromis, voor wat betreft comfort, is niet altijd gemakkelijk, vooral nu de koetswerkbouw in de laatste jaren toch wel duidelijk den invloed van aërodynamische overwegingen is gaan voelen. De carrosserie zonder middenstijl, zooals Fiat die b.v. brengt,lijkt ons in dit opzicht wel de beste oplossing voor het comfort der inzittenden.

Overigens blijkt ook op dezen Salon, hoe alles wordt geconcentreerd op meer comfort en stilte, meer veiligheid door machtige remmen, een goed uitzicht en onafhankelijke wielveering, welke laatste, wat de voorwielen betreft, nu practisch algemeen geworden is. Voor de wegneming van beletselen van een vrij gezichtsveld blijft Panhard ijveren met zijn voorruitsysteem „Panoramique". Een nog betere oplossing ongetwijfeld zagen we bij een carrosserie model „Vuetotal" van Labourdette, waarbij heelemaal geen ruitstijlen meer aanwezig zijn en voorruit van ettelijke lagen triplexglas, bevestigd aan het carrosseriedak en zijruiten eenvoudig zonder stijl tegen elkaar passen, zoodat de gezichtsbelemmering practisch nul is.

Naast dit alles overheerscht echter het streven naar een combinatie van zuinigheid bij hooge kruissnelheid, die vooral bij de meer populaire wagens algemeen is en die wordt verkregen door o.a. opvoering van de compressie in combinatie met het gebruik van brandstof met hooger octaan getal.

Sneller gaan we, zonder naar verhouding duurder te rijden! Dat is een van de hoofdindrukken, die zeker althans ook de Fransche industrie brengt.

Dat deze zich onder de huidige omstandigheden niet heeft kunnen en willen wagen aan het lanceeren van „groot nieuws", is volkomen logisch.

Maar wat Frankrijk brengt is over het algemeen goed en modern, het heeft een prettige individualiteit en.... het is momenteel werkelijk bijzonder goedkoop, hetgeen medebrengt, dat de Fransche automobiel ook voor ons Nederlanders interessanter is geworden dan ooit.

Dat is een speciaal Fransche hoofdtoon, die duidelijk opklinkt uit de internationale automobielsymphonie „Grand Palais 1938".

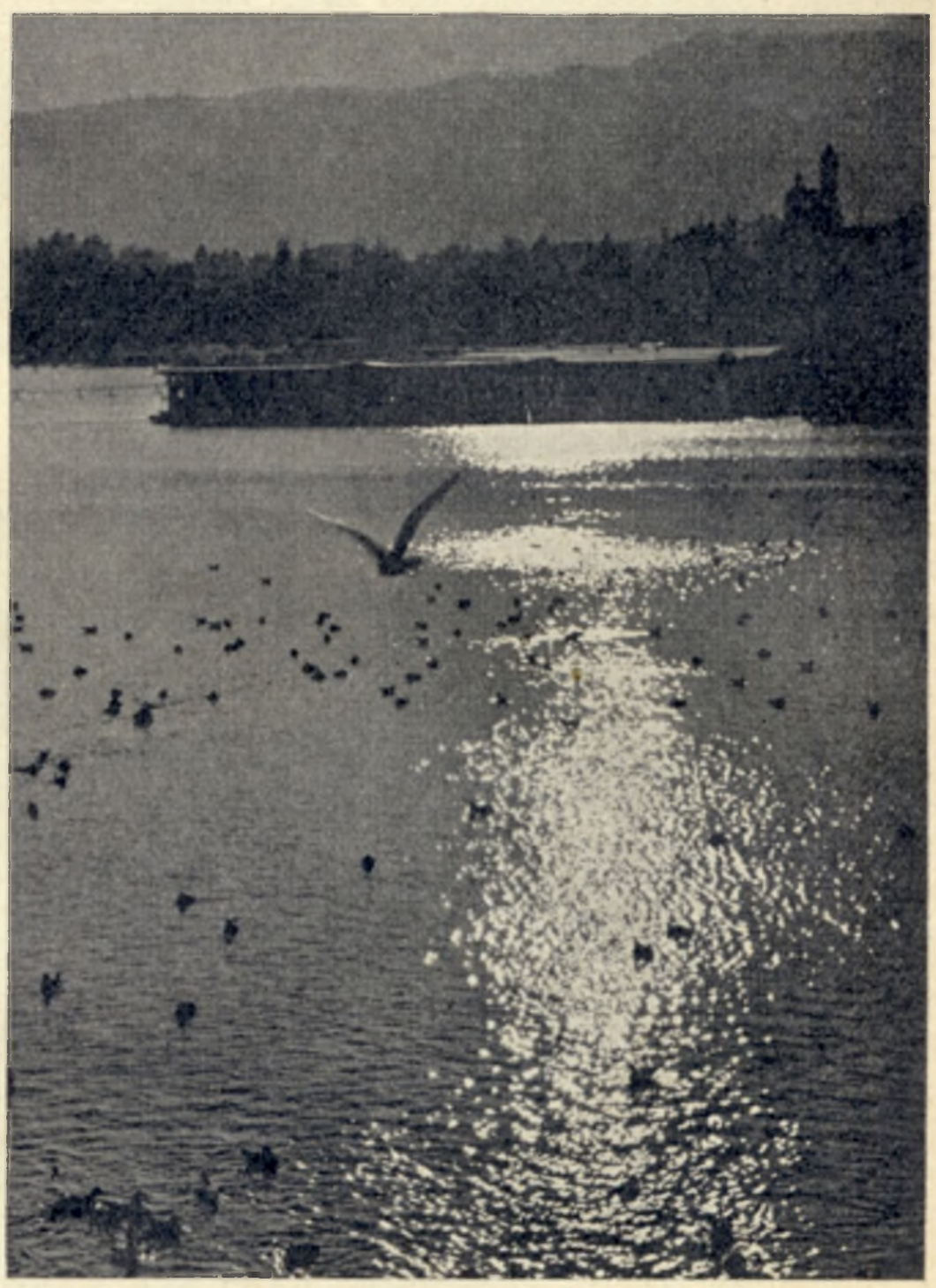
K. R.

De Zwitsersche Nationale Tentoonstelling

Zürich heeft groote plannen. Of liever: Zwitserland is van zins om op grootscheepsche wijze in die prachtig gelegen stad aan het Züricher meer een tentoonstelling te gaan houden, die op daverende wijze aan de wereld zal laten zien, waartoe het stoere volk van Wilhelm Tell in staat is. Een expositie van het formaat als in Zürich van Mei tot October 1939 zal worden gehouden, is in onzen tijd van allerlei onzekerheden, van economische moeilijkheden en „Umwertung aller Werte" iets bijzonders. En omdat wij weten, dat de Zwitsers gewend zijn om hun zaken goed aan te pakken, verwachten wij, dat zij woord zullen houden en er inderdaad iets buitengewoons van zullen maken. Het motto, waaronder deze tentoonstelling wordt gehouden, die men wil opvoeren tot een soort nationale betooging, is het geven van een machtige demonstratie van levenswil en levenskracht. En wij, als Nederlanders, die ons in zoo menig opzicht verwant gevoelen aan dat kleine land tusschen de hooge bergen, zien daar in meer algemeenen zin ook een demonstratie van den levenswil in en van de levenskracht der kleine, goed georganiseerde en vrijheidslievende naties in het algemeen!

„Zürich 1939" zal toonen, welke waardevolle producten Zwitserland voortbrengt, welk een hoogen ontwikkelingsgraad land- en wijnbouw er hebben bereikt. Op beide oevers van het prachtige Züricher meer komen tallooze tentoonstellingshallen, o.a. paviljoens voor Toerisme, Verkeer en Transport.

In den loop van de komende maanden zal er ongetwijfeld gelegenheid zijn bijzonderheden over dit evenement te brengen, voor ditmaal volstaan wij er mee onzen Zwitserschen vrienden veel succes toe te wenschen bij het voor het voetlicht brengen van datgene, waarin hun land groot is, het mooie „Schwyzerland", dat wij zoo goed kennen en dat wij zoo hoogelijk waardeeren. H. J. P.



Aan de oevers van het Züricher meer zal van Mei tot October '39 een grootsche nationale expositie worden gehouden

PARIJSCH SALON-II

De Parijsche Salon 1938 heeft, zooals onzen lezers reeds bekend is, een vertraging van één week ondergaan, zoodat deze samenviel met Londen. Dit is voor de Franschen heel jammer geweest, omdat door deze omstandigheid Parijs niet meer het voorrecht had alle 1939 primeurs het eerst den volke te kunnen vertoonen. In vroeger jaren zou een dergelijke gebeurtenis voor heeren automobielfabrikanten direct een catastrophe zijn geweest. Immers, iedereen, die zichzelf eenigszins respecteerde, vertoonde van zijn nieuwe modellen ten minste één gepolijst tentoonstellingschassis en deze chassis moesten met spoed van den eenen Salon naar den anderen worden verzonden, omdat deze producten natuurlijk niet in series waren gemaakt !

Tegenwoordig is dat alles heel anders. Men vertoont aan het publiek geheel afgewerkte wagens en slechts bij hooge uitzondering kan men nog naakte chassis en constructie-details bezichtigen. U begrijpt, dat deze omstandigheid tentoonstellingen voor een technischen verslaggever niet bepaald gemakkelijker noch aantrekkelijker maakt, maar wij hebben ons bij de transformatie van automobieltentoonstellingen in modeshows neer te leggen en zijn er dus op aangewezen op de diverse stands informaties in te winnen omtrent alle onzichtbare veranderingen en verbeteringen.

Ook dit zou nog niet zoo'n groot bezwaar zijn geweest, ware het niet, dat de Fransche exposanten er altijd specialisten in geweest zijn om op hun stands, vooral in de eerste tentoonstellingsdagen, uitsluitend lieden te deponeeren, die even weinig of zoo mogelijk nog minder met de diverse noviteiten op de hoogte zijn als de argelooze bezoeker, die daar zijn licht komt opsteken. Zelfs zijn er dit jaar stands van zeer groote Fransche fabrieken geweest, die den treurigen moed hadden ons als verslaggevers eenvoudig te verwijzen naar de fabriek zelf, die dan gemeenlijk eenige tientallen kilometers buiten Parijs is gelegen.

Dit nu is wel wat veel van het goede. Dat de fabriek het oirbaar acht op hun stand iemand neer te zetten, die zekere redenaarstalenten paart aan prettige omgangsvormen, mogen uit commercieel oogpunt te loven zijn ; óók wanneer de man in kwestie verder van de constructie van het betrokken product even veel weet als van de bereiding van Deventer koek. Maar dat men zich zelfs niet de moeite geeft om op den stand de noodige informaties en afbeeldingen voor de technische pers gereed te leggen, gaat toch wel wat erg ver. Waarmede ik maar wil zeggen, dat, wanneer we onvolledig zijn, dit in de eerste plaats aan de betrokken fabrikanten is te wijten.

Er zijn intusschen altijd nog gunstige uitzonderingen te vinden en zoo had Delaunay Belleville zijn nieuw chassis werkelijk nog ongecarroseerd ter bezichtiging in netten vorm tentoongesteld. Opel verscheen met den ons reeds bekenden Ghost wagen, die eveneens een bezichtiging van verschillende details mogelijk maakte en vervolgens had men op den Chrysler stand een demonstratiemodel van de electro-magnetisch bediende overdrive uitgestald, die, zooals we dagen geleden reeds vermeldden, ook door Studebaker is geadopteerd. Eenige details van dit toestel vindt men in afbeeldingen, die laatstgenoemde fabriek ons ter beschikking stelde. Het principe werd reeds in de voorbeschouwing der Parijsche tentoonstelling behandeld. Verdere Studebaker nieuwigheden bestaan in een zeer volledige air-conditioning, waarop we elders in dit artikel nog terugkomen.

Het is langzamerhand meer en meer gebruikelijk geworden, dat de Amerikanen reeds op de groote Europeesche Salons hun nieuwe modellen exposeeren. Indien ik mij goed herinner, is Studebaker hiermede begonnen en deze (ik mag wel zeggen: goede) gewoonte werd thans door veel andere Amerikanen nagevolgd. Natuurlijk zal New-York nog wel bijzonderheden brengen van enkele laatkomers, maar de groote lijn kunnen we nu reeds beoordeelen.

De Duitschers zijn in minder grooten getale verschenen dan vorige jaren, maar eenige bekende pioniers hebben de expositie toch nog aangedurfd. De Engelschen daarentegen zijn langzamerhand tot een klein groepje verminderd, juist voldoende om het internationale karakter van de tentoonstelling te doen voortbestaan. Een triestigen aanblik bood de stand van den eenigen Tjecho-Slowaak, de Skoda, die, wegens de zoo juist doorworstelde nationale moeilijkheden, geen kans had gezien haar zending 1939-modellen binnen te krijgen. Daarentegen waren de Italianen vrijwel „au grand complet" aanwezig, zij het dan ook, dat een der fabrieken mij verraadde, dat dit niet zoo-

Speciale spatschermen, die aan de deuren bevestigd zijn, houden Lincoln-Zephyr's treeplanken schoon, wat vooral voor dames met sleeprokken van veel belang is.

zeer was, omdat men op een grooten afzet in Frankrijk hoopte, voor welk land, in verband met de huidige waardeverhouding van lire en franc, haar wagens veel te duur waren, maar omdat men nu eenmaal de gewoonte had aangenomen Parijs te maken tot een jaarlijksch verzamelpunt van Europeesche agenten, waar men dus, aan de hand van de nieuwe modellen, de geheele 1939-verkoopspolitiek kan vaststellen.

Van de Belgische fabrieken is, zooals bekend, alleen Minerva Imperia overgebleven, die trouwens op den Salon den automatischen gangwissel van Robin en van Roggen niet exposeerde, maar wel de Adler licenties. Intusschen werd mij elders uit zeer betrouwbare bron medegedeeld, dat deze gangwissel thans werkelijk in een bruikbaar stadium begint te raken, al zullen nog veel constructieve moeilijkheden moeten worden overwonnen. Het schijnt, dat men omtrent dezen gangwissel ook het advies van Andreau heeft ingewonnen, en men is nu werkelijk op den goeden weg.

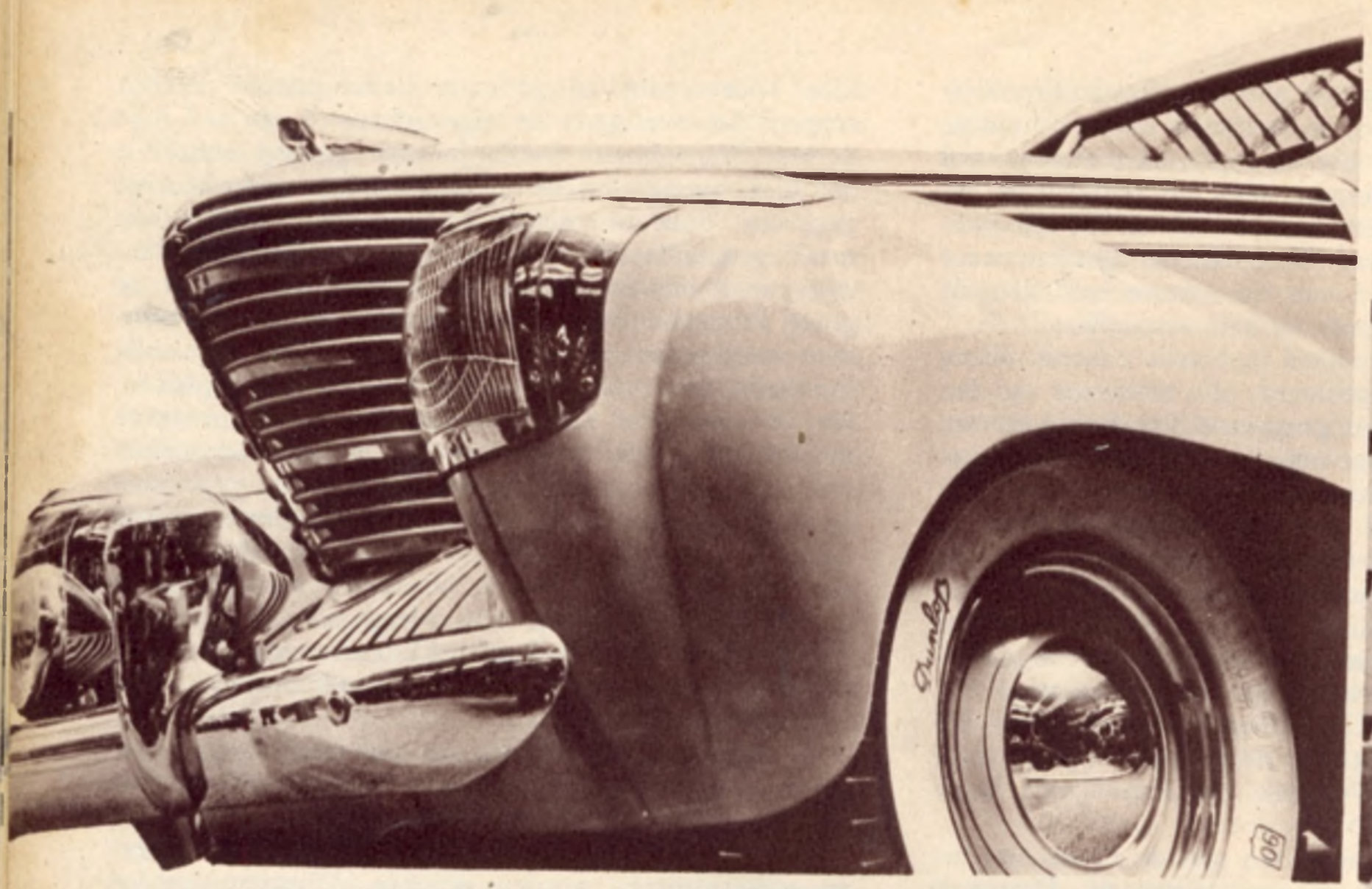
Het heeft geen zin in herhalingen te vervallen en dus zal ik de beschouwingen over de Britsche wagens rustig overlaten aan collega Peppink, die Earls Court Show heeft behandeld.

Laten we dus thans beginnen met de Fransche producten. Iets werkelijk nieuws levert de Delaunay Belleville met zijn nieuw chassis. Ik kom hierop straks nog terug. Voorloopig zij vermeld, dat dit chassis voorzien is van hydraulische remmen van Sensaud de Lavand, die van een heel bijzondere constructie zijn. Vervolgens heeft Citroën thans definitief zijn 6-cyl. 3-liter type aan de markt gebracht, de z.g. Citroën 15, die, voor zoover we op het oogenblik kunnen nagaan, geheel is geconstrueerd overeenkomstig de Citroën 7 en 11 typen, d.w.z. voorwielaandrijving, torsieveering, etc.

Berliet heeft met zijn nieuwen 2-liter Dauphine een nieuw chassis in den handel gebracht, voorzien van kopkleppenmotor, onafhankelijke voorveering en normale halfelliptische veeren achter, dat overigens de eigenschappen van een modernen Franschman heeft. Jammer genoeg onbreken ook hier, evenals bij de meeste merken, nauwkeurige gegevens omtrent motorvermogen etc., zoodat een meer gedetailleerde beschouwing voorloopig achterwege moet blijven. Intusschen behoort Berliet tot de groep Franschen, die altijd nog aan mechanische remmen vasthouden, in welk opzicht het vooruitstrevende Frankrijk niet van conservatisme is vrij te pleiten. Het is overigens niet te ontkennen, dat de moderne mechanische rem niet meer kan worden vergeleken met zijn voorgeslacht van een jaar of 6, 7 geleden en toch vermoed ik, dat ook in dit land binnen enkele jaren de hydraulische rem zal overwinnen. Er zijn dan ook verschillende Fransche fabrieken, die hiertoe in de laatste jaren reeds zijn overgegaan, waarvan ik slechts noem: Bugatti, Panhard Levassor en de zooeven genoemde Delaunay Belleville. Citroën had ze reeds veel vroeger.

Tevens komt in Frankrijk een zeer sterk streven naar voren om uit veiligheidsoogpunt de hydraulische rem in dier voege te perfectionneeren, dat gescheiden vloeistofcircuits met afzonderlijke hoofdcylinders voor voor- en achterremmen worden gekozen. Afgezien van het

Hieronder de Lincoln-Zeghyr, waarvan het 1938-model weinig veranderd is; dit is zoo'n beetje het prototype geworden voor de Amerikaansche neuzen-mode 1939.



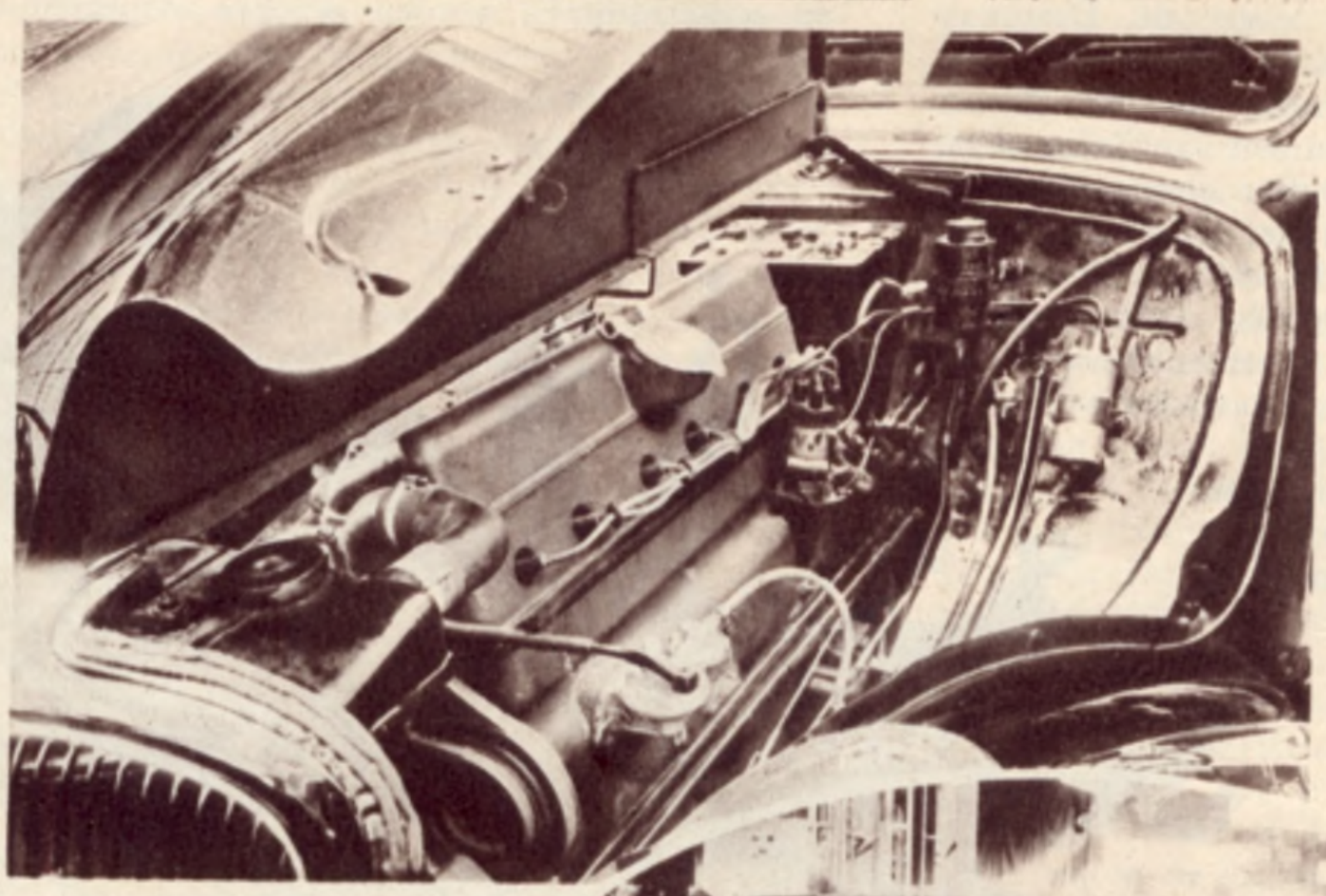
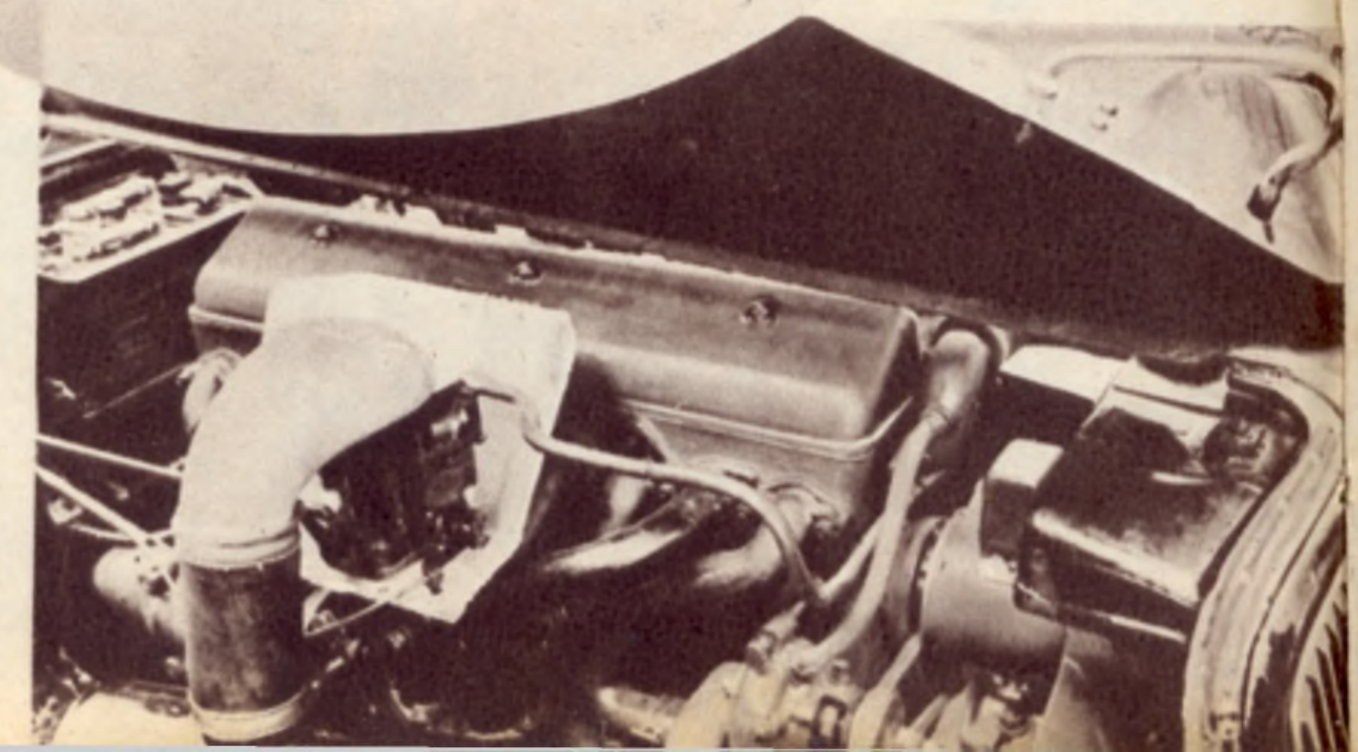


Foto links boven: het aangezicht van den Graham, die vorig jaar zoo'n grooten sprong in moderne richting gemaakt had, is voor 1939 weinig veranderd; het was interessant de opmerkingen van het Fransche publiek hierover te hooren; nu men eraan gewend is, werden de van het bekende afwijkende lijnen grootendeels zeer gewaardeerd.

Hiernaast — in het ovaal — de nieuwe Citroën „15" (zes cylinder, bijna 3 liter), waaromheen de bezoekers den geheelen dag samenklontten, zoodat het fotografeeren ervan op een kansspel geleek. — Daaronder de inlaatzijde van den motor, waarbij de isolatie van den carburator en de dubbele riem (waterpomp en dynamo) opvallen. — Daarboven de 6 cyl. Citroënmotor aan den anderen kant gezien.



De keurig „durchkonstruierte" voorveering van Delaunay-Belleville: in de spiraalveer de hydraulische schokbreker.

Bij de fotoreeks (rechts: van onder naar boven): Delaunay-Belleville resp. in vooraanzicht, de Amerikaansch aandoende motor, het differentieel met de beide pendelassen, waarvan de torsiestaven (onzichtbaar) vrijwel over de geheele lengte van het chassis naar voren loopen en tenslotte de achterwaarts gerichte parallelogrammatisch verloopende geleidingsarmen.

feit, dat hierdoor de veiligheid in groote mate wordt verhoogd, is de complicatie niet groot en heeft men bij toepassing van volkomen gescheiden hoofdcylinders het voordeel de remkrachtverdeeling over voor- en achterwielen naar believen te kunnen kiezen en toch, zoowel in voor- als in achterwielen een zelfde maat wielcylinders te kunnen toepassen. Dit voordeel is niet groot, maar uit een oogpunt van verwisselbaarheid etc., toch niet weg te cijferen. Overigens brengt dit natuurlijk wel de complicatie mede, dat men een mechanische balanceering tusschen de 2 hoofdzuigers noodig heeft, die men bij de uitvoering van Lockheed voor gescheiden circuits niet noodig acht. Men zal zich herinneren, dat deze met een lossen tusschenzuiger in denzelfden hoofdcylinder werkt.

Hierboven noemde ik reeds Delaunay Belleville, die een héél origineel chassis heeft geconstrueerd met onafhankelijke veering voor en achter. Aan de achterzijde heeft men pendelassen met zeer lange torsiestangen toegepast, die ongeveer in de buurt van het dashboard verankerd zijn. Om het zwiepen van deze lange stangen te voorkomen hebben zij halverwege nog een steunlager. Zooals langzamerhand wel bekend mag worden verondersteld heeft de pendelasconstructie het voordeel van zeer groote zijdelingsche stabiliteit. Aan de voorzijde heeft men een soort parallelogramgeleiding voor de fusées gekozen, bestaande uit 2 draaibare achteruitgebogen hefboomen, terwijl de veering zelf door afzonderlijk zware spiraalveeren wordt verzorgd. Het geheel maakt een goeden indruk, maar indien we wel ingelicht zijn, is het nog niet direct leverbaar. Het chassis zelf is uit gelaschte doosliggers geconstrueerd, zoodat het geheel een groote stijfheid heeft verkregen; als motor heeft men een 6-cyl. 3,6-liter gekozen.

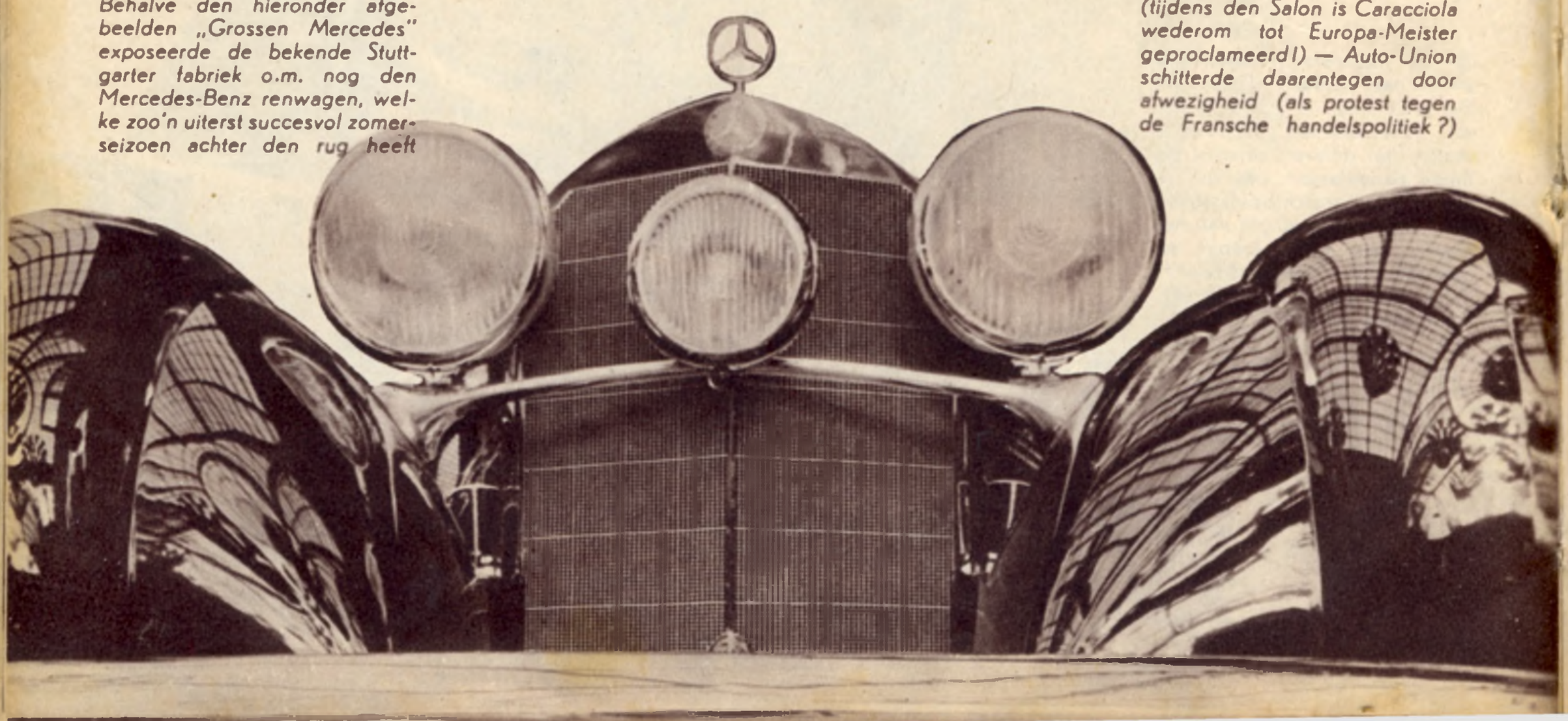
De gangwissel werd, zooals bij veel Franschen, door Cotal geleverd. Onze lezers zullen zich herinneren, dat dit een planetaire gangwissel met electro-magnetische overschakeling is, die in de practijk werkelijk uitmuntend schijnt te voldoen. Dit jaar is hij ook verkrijgbaar met 3de versnelling als prise-directe en 4de versnelling als overdrive en komt daarmede aan de algemeene mode-eischen tegemoet. Hij komt dan ook op verschillende Fransche merken, hetzij als standaard, hetzij als extra voor.

Panhard Levassor heeft voor de 2de maal het „Dynamic" chassis geëxposeerd, ik zou haast zeggen bij gebrek aan ander nieuws. Het werd verleden jaar reeds in ons blad uitgebreid beschreven, maar ik mag er wellicht even aan herinneren, dat dit chassis niet, zooals men op het eerste gezicht licht zou denken, een ruggegraatschassis is, maar de eigenlijke chassisraamconstructie op het tentoongestelde gedeelte ontbrak, vermits het de bedoeling is de carrosserie als chassisraam te doen dienen. We zullen dit chassis verder niet meer in bijzonderheden nagaan.

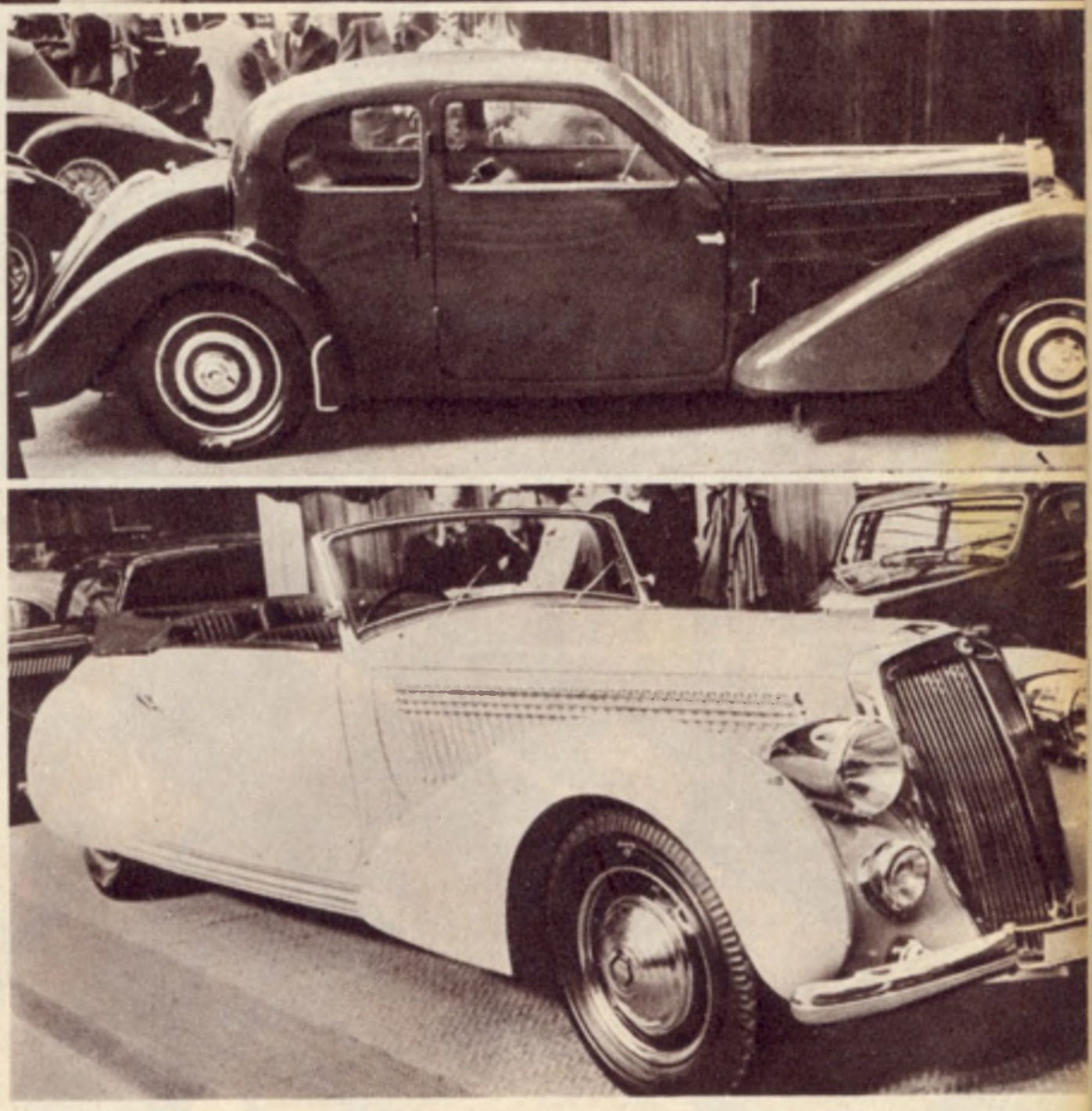
De Hotchkiss-Amilcar, die het vorige jaar met een lichtmetalen chassisvoorstuk verscheen, die in het geheele jaar niet in productie is gekomen, schijnt thans eindelijk zoover te zijn, dat de wagens aan het publiek kunnen worden afgeleverd. Het wagentje ziet er werkelijk zeer aantrekkelijk uit en zal met zijn 1,3-liter 4-cyl. motortje een zeer zuinig verbruik kunnen leveren. Men herinnert zich wellicht, dat deze wagen voorwielaandrijving heeft. Een bijzonder sportmodel, dat een buitengewoon vlotte lijn heeft, is uitgevoerd met neerklapbare voorruit, hetgeen wel niet anders gemaakt kon worden dan door een deel van de aangegoten lichtmetalen voorstijlen af te zagen, wat overigens natuurlijk geen bezwaar is. We zijn erg benieuwd dit chassis te zijner tijd eens op den weg te probeeren!

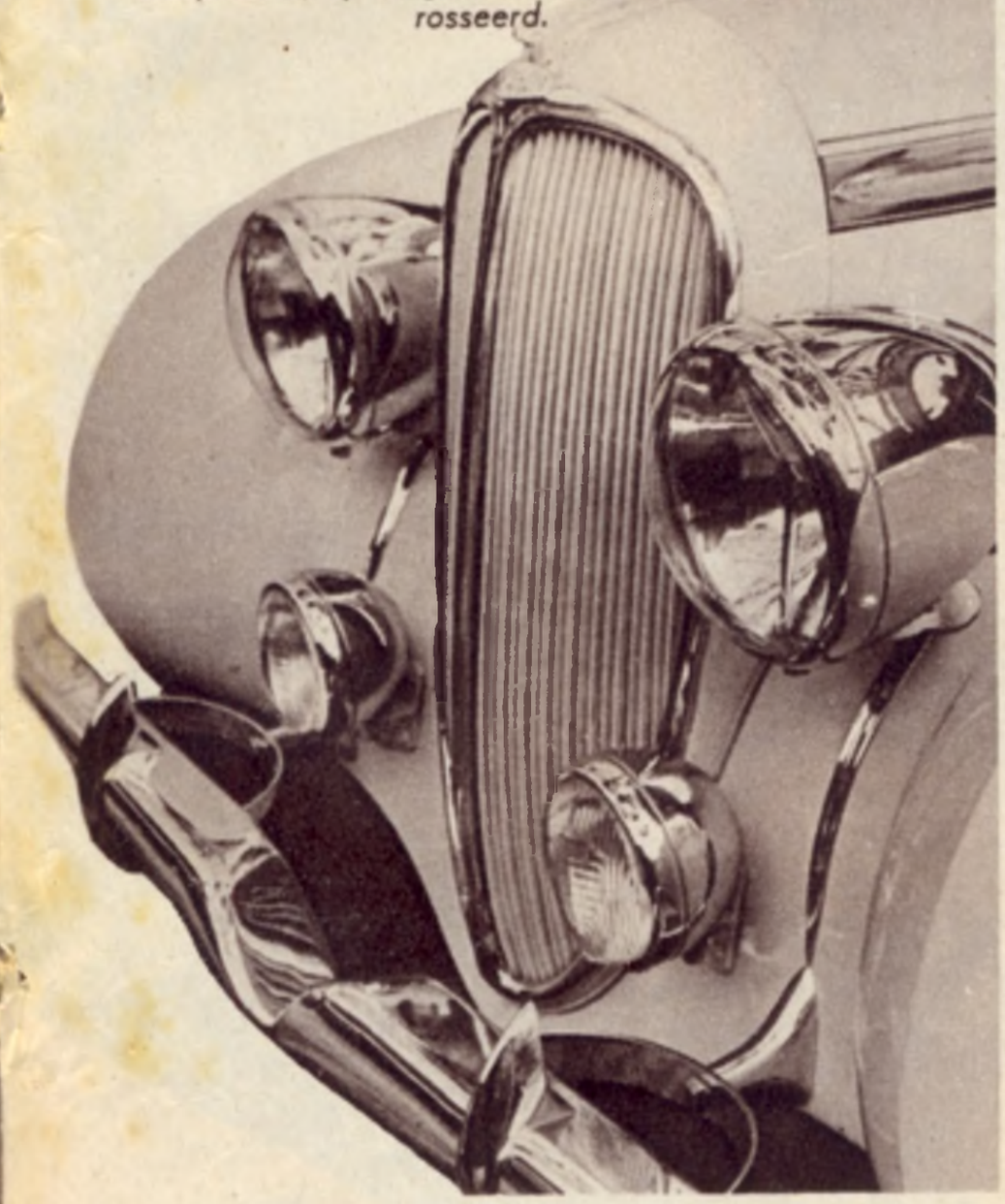
La Licorne verschijnt met een geheel nieuw chassis, min of meer in X-vorm gebouwd (zie bijgaande afbeelding). Het voorste deel van de X is met 2 evenwijdige balkeinden verlengd, in welke vork de motor is gemonteerd. Het andere vorkgedeelte van de X dient als steun voor de kwart-elliptische achterveeren, die dus schuin naar achteren zijn opgesteld en een normale achteras dragen. De voorveering is onafhankelijk en bestaat eveneens uit dubbele kwart-elliptische bladveeren, die eveneens schuin naar achteren loopen en aan wier uiteinde de fusées zijn gemonteerd. Het chassis is verkrijgbaar met een 1,1-liter 4-cyl. zijklepmotor met 4 versnellingen of met een 1,63-liter kopklep 4-cyl. motor met 3 versnellingsgangwissel. Jammer genoeg kennen we het chassis alleen van een plaatje, dat in La Vie Automobile voorkwam en van een foto, die op den stand hing, aangezien de constructeur ten onrechte de meer moderne methode had gevolgd om alleen maar gecarrosseerde wagens ten toon te stellen, die er overigens bijzonder goed uitzagen. Het ongewone chassis zou zonder twijfel een attractie voor dezen stand zijn geweest.

Behalve den hieronder afgebeelden „Grossen Mercedes" exposeerde de bekende Stuttgarter fabriek o.m. nog den Mercedes-Benz renwagen, welke zoo'n uiterst succesvol zomerseizoen achter den rug heeft (tijdens den Salon is Caracciola wederom tot Europa-Meister geproclameerd!) — Auto-Union schitterde daarentegen door afwezigheid (als protest tegen de Fransche handelspolitiek?)



Hierboven het altijd nog impressionneerende gelaat van de Bugatti 3,3 liter, type 57 S — daaronder hetzelfde chassis, echter zonder compressor, op elegant-Fransche wijze gecarrosseerd.





Hierboven de Delahaye 10 pk., daarnaast de Lancia Astura, een Italiaansch juweel, dat buitengewoon veel belangstelling trok en rechtsonder een aardige noviteit bij Hudson: lampjes op de motorkap, welke van veel belang zijn bij het rijden in slecht verlichte stadsgedeelten.

Bij de bekende Fransche fabrieken Talbot en Delage was uit chassisoogpunt weinig nieuws te zien, hetgeen niet wegnam, dat liefhebbers van het uiterlijk van verschillende geëxposeerde wagens konden smullen wegens de verfijnde carrosserie-uitvoeringen.

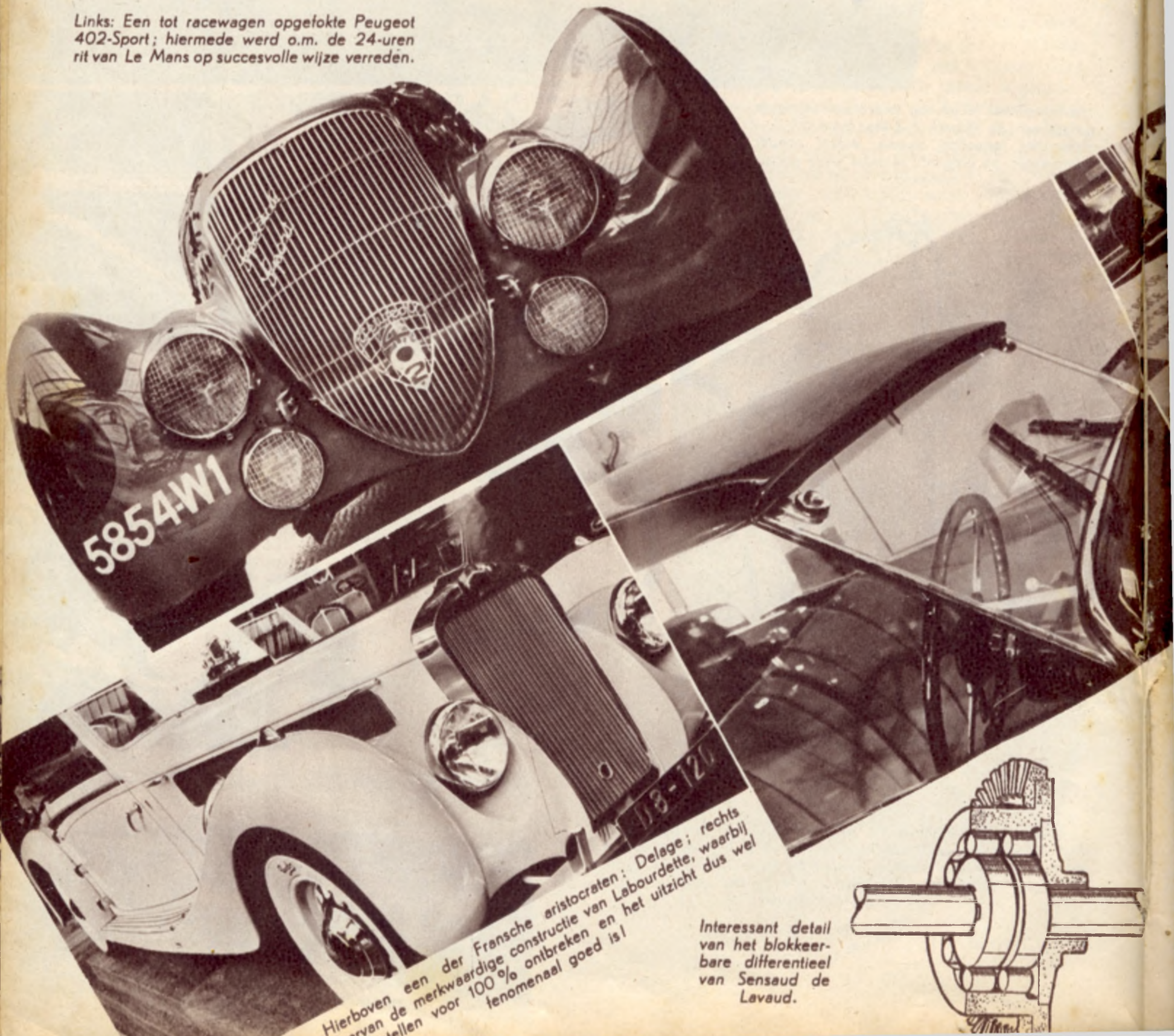
In het algemeen tracht men ook bij 2-deurs uitvoeringen tegenwoordig zooveel mogelijk het uitzicht van de achterzittende passagiers te verbeteren; een hiervoor zeer gelukkige oplossing is het weglaten van de middenstijl in het glasgedeelte.

Vlak bij Delage vinden we op den stand van Delahay de 4,5-liter 12-cyl., die meer in het bijzonder bestemd is voor liefhebbers van snelheid en het sportmodel, dat op een draaimolen werd tentoongesteld, was dan ook in ieder opzicht de bezichtiging waard; het uiterst vlotte en sierlijke sportkoetswerk werd gebouwd door Figoni en Falaschi.

Voorwielaandrijving wint door elkaar steeds meer veld, al is het langzaam. Behalve Minerva, die onder Adler-licentie wordt gebouwd, stelde George Irat 2 dergelijke modellen tentoon, waarvan de grootste van een Citroën 11-motor was voorzien, die aan een dergelijk licht wagentje zeer benijdbare snelheden moet kunnen ontlokken. Als voorbeeld van een minder bekende zou ik tot slot de 1100 cm Dauvignes met onafhankelijke voor- en achterveering willen noemen, waarvan ik evenwel (zooals trouwens meestal) uiterst weinig details kon bemachtigen.

Uiterst snelle toerwagens vindt men in Frankrijk in grooten getale. Talbot brengt zijn „Lago-Spéciale", die met zijn 4-liter motor van ongeveer 165 pk, ca 172 km/h kan bereiken. De 12-cyl. Delahaye noemden we reeds hierboven en deze groep zou niet compleet zijn, indien we de bekende „Pur Sang" Bugatti niet een bezoek hadden gebracht, die buitengewoon aantrekkelijke carrosserieën op zijn 3,3-liter type 57 exposeerde, waarvan het chassis niet noemenswaard is gewijzigd, doch slechts enkele detailverbeteringen heeft ondergaan, wat op zichzelf al een goed teeken is. Dit keurige chassis is langzamerhand een der weinige resteerende vertegenwoordigers van normale stijve voor- en achteraassen. Wanneer ik „normaal" zeg, doe ik daarmede eigenlijk Bugatti onrecht, want zijn vooras is allerminst normaal. Deze is (indien ik mij goed herinner sinds 10 jaar) als rond profiel gesmeed met zware, ingesmede oogen, waar doorheen de voorveeren zijn gemonteerd.

Links: Een tot racewagen opgefokte Peugeot 402-Sport; hiermede werd o.m. de 24-uren rit van Le Mans op succesvolle wijze verreden.



Hierboven een der Fransche aristocraten: Delage; rechts daarvan de merkwaardige constructie van Labourdette, waarbij tegen elkaar instellen voor 100 % ontbreken en het uitzicht dus wel fenomenaal goed is!

Interessant detail van het blokkeerbare differentieel van Sensaud de Lavaud.

Het tegenwoordige type, dat verleden jaar met hydraulische remmen verscheen, is nu sinds jaren een levend bewijs gebleven, dat men voor comfortabele veering geen onafhankelijke veering behoeft te hebben en tevens de zijdelingsche stabiliteit zonder hulpmiddelen als torsiestabilitors en dergelijke zoo goed is als zelfs de moeilijkst te bevredigen criticus voor snel bochtenwerk zou kunnen verlangen.

De motor, die als 8-cyl. kopklepmotor met dubbele bovenliggende nokkenas is uitgevoerd, is ook verkrijgbaar met compressor, waarbij zich het merkwaardige verschijnsel voordoet, dat bij gelijke snelheid het verbuik *niet* noemenswaard toeneemt, maar natuurlijk wèl de acceleratiemogelijkheden in gebieden, waar andere motoren zoo ongeveer aan hun maximum toerental zijn aangeland.

Met het compressortype is ruim 180 km/h met gesloten carrosserie gemakkelijk bereikbaar. Binnen afzienbaren tijd hopen we van dit type een uitgebreide road-test te kunnen publiceeren.

Van de twee groote Fransche massaproducenten, Citroën en Renault, nog in het kort enkele details. De nieuwe 6-cyl. Citroën blijkt een zuigerverplaatsing te hebben van 2,87 liter. Verdere motordetails heb ik op het oogenblik nog niet ter beschikking. Renault heeft diverse modellen in „nieuwen en veel verbeterden vorm" doen verschijnen. Zoo heeft de Primaquatre een nieuwen carburator gekregen en ontstekingsregeling door het vacuum, om slechts enkele van de voornaamste punten te noemen. De motor heeft een zuigerverplaatsing van ca 2,4 liter en schijnt het wagentje een snelheid van omtrent 110 km/h te verleenen. Op Monthléry heeft men een dergelijken wagen als proef 50 uur met 130 km/h laten draaien!

Hierboven een Simca-Huit (de Fransche uitgave van de Fiat-Balilla) in race-tenue; rechts de nieuwe 11 pk. Georges Irat, een der weinige merken van de wereldmarkt, die in Nederland niet worden geimporteerd . . .

De verbeterde uitgave van den Juvaquatre hebben we reeds in de Autokampioen beschreven, maar ook de Vivaquatre en de Novaquatre zijn sterk verbeterd. Zij hebben alle dezelfde motorafmetingen van den Primaquatre en een zeer laag verbruik van ongeveer 12 liter per 100 km. De grootere typen hebben alle min of meer belangrijke uitvoeringswijzigingen ondergaan en zooals gewoonlijk vinden we dus bij Renault bijna ieder gewenscht cylindertal tusschen 4 en 8 in zuigerverplaatsingen overeenkomstig de gewenschte carrosseriegrootte.

Tot slot zij van Chenard & Walcker slechts vermeld, dat de bekende Aigle, waarvan we in het begin van dit seizoen een road-test publiceerden, in ongewijzigden vorm wordt gehandhaafd, evenals de 8-cylinder. Hetgeen ook al weer een goed teeken is!

Als overgang tot de Amerikanen dient in Parijs altijd min of meer de Matford, wegens zijn onmiskenbare Ford-relaties. Dat er op dezen stand niet zoo heel veel bijzonders is te zien wil niet zeggen, dat er bij Ford zelf geen bijzondere dingen op til zijn. Daarvoor moeten we op den Lincoln stand wezen! Een ietwat gewijzigd uiterlijk en eenige handige bijzonderheden in de carrosserie-uitvoering zijn de eerste dingen, die ons opvallen: b.v. een op handige wijze door de portieren bedekte treeplank, die dus steeds schoon blijft en zelfs dames met slepen bij vuil weer bij het uitstappen geen vuile randen aan hun rokken bezorgt. Maar het meest belangrijke is de overgang naar hydraulische remmen! Zoo is dan een der laatste bolwerken van de mechanische rem in Amerika veroverd, want we mogen veilig aannemen, dat, waar Lincoln voorgaat, Ford zal volgen!

En al valt het eigenlijk buiten dit tentoonstellingsverslag, we mogen niet onvermeld laten, dat Ford met een tusschentype den „Mercury" zal verschijnen, waarvan overigens nog heel weinig gegevens beschikbaar zijn. Voorloopig weten we alleen, dat de wagen een wielbasis van 2,95 m zal hebben en van een krachtiger 8-cylinder motor zal worden voorzien dan tot heden door de Fords Motor Co werd vervaardigd. Verder zal ook

(Slot op pag. 2485).

Vordering van motorrijtuigen

We leven op 't oogenblik weer in de weinig te benijden periode, die het wellicht voor ons leger noodzakelijk zal maken over een groot aantal vervoermiddelen te beschikken en 't spreekt dan wel haast vanzelf, dat daartoe ook particuliere vervoermiddelen, voorzoover zij voor 't doel geschikt zijn, kunnen worden opgevorderd.

Het is ons echter gebleken, dat er omtrent deze vordering bij een deel van het publiek groote onwetendheid heerscht en er zelfs menschen zijn, die in de meening verkeeren hun eigendom zonder meer in bruikleen aan den Staat te moeten afstaan en het te gelegenertijd, wanneer het zijn diensten op meer of minder loffelijke wijze in het belang van de landsverdediging zal hebben verricht, weer in al of niet versleten staat te zullen terug ontvangen.

Het kwam ons daarom gewenscht voor een kort overzicht van den werkelijken gang van zaken te geven, omdat er werkelijk geen enkele reden is zich hierover ongerust te maken.

Reeds in vollen vredestijd wordt, aan de hand van gegevens, die door middel van de aangifteformulieren der Motorrijtuigenbelasting zijn verzameld, lijsten opgemaakt welke motorrijtuigen eventueel voor vordering ten dienste van het leger in aanmerking komen.

De eigenaren of houders van motorrijtuigen, die op deze lijsten voorkomen worden reeds dàn door de burgemeesters met dit feit op de hoogte gebracht en tevens ingelicht, omtrent hetgeen hun bij eventueele vordering te doen staat. Wie dus thans een dergelijke mededeeling nog niet in zijn bezit heeft en reeds eenigen tijd eigenaar of houder van een auto is, zal dus voorloopig rustig in het bezit blijven van zijn vervoermiddel, tenzij er zich omstandigheden voordoen, die navordering noodzakelijk maken, waaraan we gelukkig voorloopig nog in 't geheel niet toe zijn.

Indien een motorrijtuig ter vordering moet worden aangeboden, sluit dit nog niet in dat het werkelijk zal worden gevorderd. Omtrent de aanneming beslist de vorderingscommissie, die door den Minister van Defensie wordt aangewezen en evenals de hulpvorderings-commissaris steeds een actief dienend officier of reserve-officier is.

Heeft deze beslist, dat een motorrijtuig is goedgekeurd, dan wordt de waarde door twee taxateurs onafhankelijk van elkaar bepaald en het wordt dan door het Rijk tegen het gemiddelde der twee taxaties overgenomen. Deze taxateurs worden eveneens reeds in vredestijd bij Kon. Besluit benoemd en beëedigd. Er zijn dus alle waarborgen gegeven, dat zelfs in de moeilijke omstandigheden waarin het Rijk dan kan verkeeren, de eigenaren in geen enkel opzicht worden benadeeld, voorzoover de waarde van hun eigendommen betreft.

Het spreekt wel haast vanzelf, dat zij niettemin nog bedrijfsschade kunnen lijden door het gemis van hun onteigende bedrijfsobject, maar daaraan is in dergelijke bijzondere omstandigheden niet veel te doen. Ook de man, die bij mobilisatie in werkelijken dienst wordt opgeroepen, kan daarvan dikwijls een zeer ernstige schade ondervinden, die het Rijk hem niet kan vergoeden. We kunnen alleen hopen, dat deze schade tot een minimum beperkt blijft en naderhand gezamenlijk trachten de getroffenen, die voor ons aller belang opkwamen, zoo goed mogelijk weer vooruit te helpen.

Het is dan ook wel duidelijk, dat een regeering niet dan in de uiterste noodzaak tot een zoo ingrijpenden en kostbaren maatregel overgaat.

Zijn naderhand weer normale toestanden teruggekeerd, dan kan de voormalige eigenaar van een motorrijtuig, dat weer wordt afgeschaft, dit terugkoopen tegen een prijs, die door een door den Minister van Defensie aangewezen commissie wordt bepaald.

Wie zijn vroeger eigendom dan nog terugwenscht, heeft dus hierbij de voorkeur.

***

Dit korte overzicht behandelt uit den aard der zaak alleen enkele hoofdzaken. Het is echter voldoende om het wezen der motorvordering in het juiste licht te plaatsen en alle mogelijke vreemde geruchten, die hieromtrent de ronde doen, te ontzenuwen.

Motorrijtuigen, die ten behoeve van manoeuvres worden gebruikt, worden daarentegen door het Rijk gehuurd. Deze verhuur geschiedt volkomen vrijwillig en op het oogenblik, dat wij dit schrijven, heeft in Nederland nog nergens eenige motorvordering plaats gehad. Deze kan trouwens krachtens de Inkwartieringswet alleen geschieden in geval van oorlog of oorlogsgevaar, bij gedeeltelijke of geheele mobilisatie en wij kunnen slechts van harte hopen, dat de internationale toestand onze Regeering niet zal dwingen dergelijke ingrijpende besluiten te nemen.

Internat. Auto- en Sportkalender 1938

Automobielen

Alle gebeurtenissen, die men gemeenlijk als „Groote Prijzen" aanduidt, zijn cursief gezet, zoodat een gemakkelijk overzicht wordt verkregen.

De verschillende afkortingen beteekenen het volgende:

FI = wedstrijden, die verreden worden onder het internationale wedstrijdreglement, dat van 1938 tot 1940 geldig zal zijn.

R = open-gesteld voor renwagens.

S = open-gesteld voor sportwagens.

T = open-gesteld voor toerwagens.

OCTOBER

1 G. P. van Donington (G.-B.) *R-FI.*
2 Féléac Hellingwedstrijd (Roemenië) *R-S-T.*
8 2e Imperial Trophy Race (G.-B.) *R-S.*
15 Herfstmeeting (G.-B.) *R-S.*

DECEMBER

8 3e Grosvenor G.-P. (Z.-Afrika) *R.*

Motorrijwielen

OCTOBER

23 Baanwedstrijden te Weenen (Oostenr.).

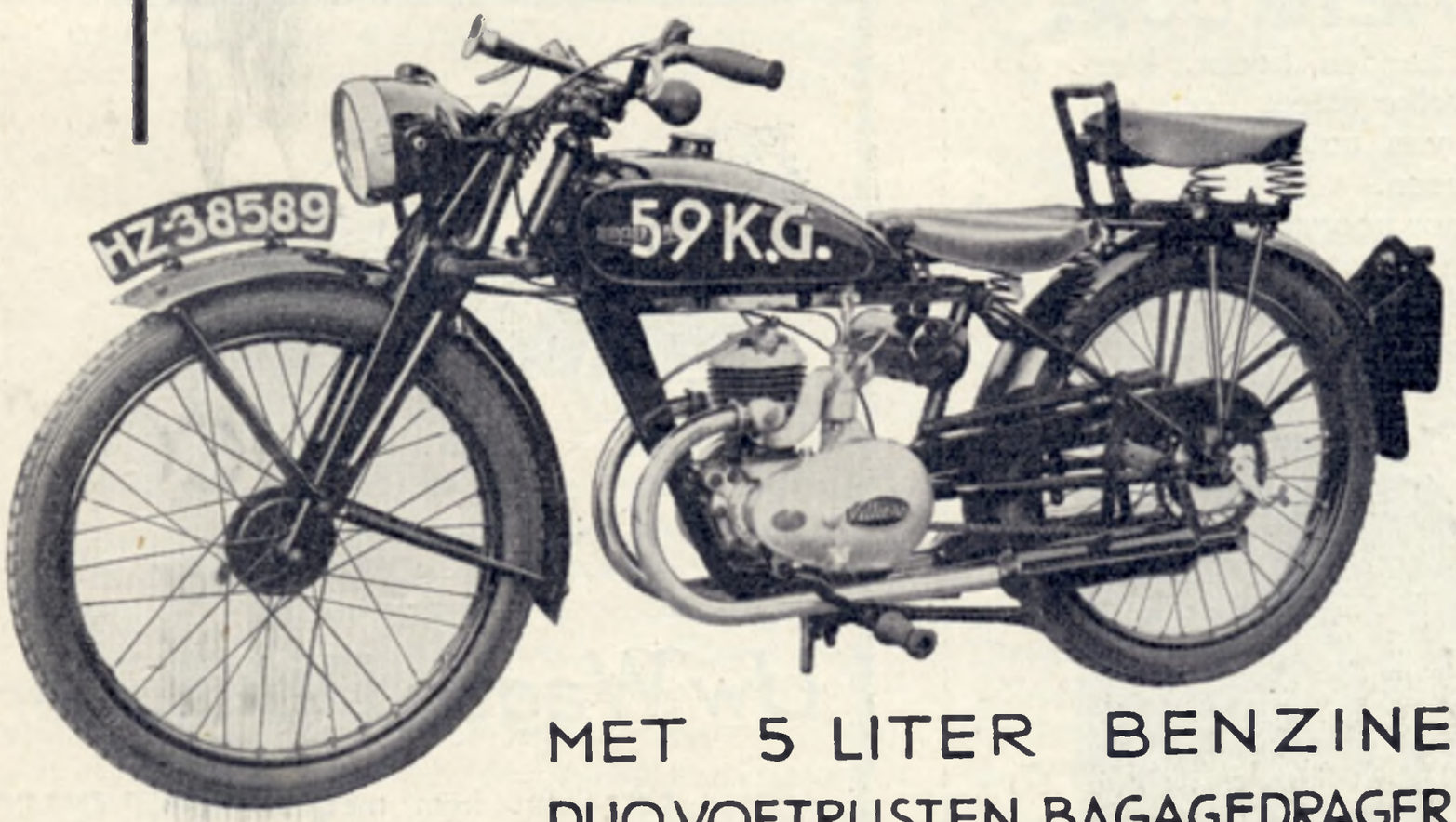
ALS U

overgaat tot den aankoop van een motorrijwiel **„beneden de zestig"** kan Uw keus niet moeilijk zijn.

De

Francis-Barnett „SNIP"

een Engelsche creatie, vereenigt alle eigenschappen in zich, die men in een dergelijk motorrijwiel kan verlangen.



SNEL
BETROUWBAAR
MOOI
COMFORTABEL
EENVOUDIG

MET 5 LITER BENZINE
DUO, VOETRUSTEN, BAGAGEDRAGER

125 c.c. Villiers-motoren demonstreerden bij herhaling zoowel in wedstrijden als in de dagelijksche praktijk hun reservekracht, snelheid en betrouwbaarheid. Ruime wielbasis, volle ballonbanden, een 8 Lt. tank, geven aan de Francis-Barnett de eigenschappen van een „zwaren" motor, **en tòch** weegt een Snip maar 54 K.G., en met 5 L. benzine, met duo, voetrusten, spiegel en hoorn slechts 59 K.G.

125 c.c. - drie versnellingen - dubbele uitlaat
18 Watt verlichting. En dan..
onze gemakkelijke Betalingscondities!

N.V. DELFTSCHE MOTORENHANDEL

1e v. d. BOSCHSTRAAT 1a — TELEFOON 772043 — DEN HAAG

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 auto-tentoonstelling 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 belasting-verhoogingen 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."

!

contrôles gemist en er is zelfs een rijder, die met zijn motor en al keurig in een vrachtauto is gekropen onderweg en die als „bus-patiënt" voor het wapen van Drenthe is afgeleverd. Maar er zijn er toch ook — enkelen — als de Matchlessrijder Doyer en Gjaltema op een 500 cc Zündapp, die wel is waar laat zijn, maar alle contrôles gehad hebben. Dit blijkt later weer ook te gelden voor den Belg Ickx op Eysink, voor Sybrandy op Triumph, voor Renooy op Eysink en eenige anderen. Dat de leiding onder dergelijke omstandigheden, het volgend deel van het programma uitschakelde en de snelheidsproef op het T.T. circuit liet vervallen, omdat van rijden op volle snelheid in den nog steeds niet opgetrokken mist geen sprake kon zijn, was logisch en wees op een goed gevoel van verantwoordelijkheid. Wel kon echter, toen omstreeks 9 uur in den morgen de mist begon op te trekken en zonlicht door de lichter wordende nevels heenboorde, de terreinrit op het Circuit van Norg plaats hebben. Ongeveer een kleine 50 deelnemers vertrokken van uit Assen achter een auto van de wedstrijdleiding daarheen. Maar onder die 50 in de ordelijk en kalm voorttuffende colonne waren er misschien geen tien meer die werkelijk nog in den strijd waren. *En heel zeker was er geen enkele meer onder, die geen strafpunten had!*

De weg terug.

Op het schilderachtige terreincircuit bij Norg heeft zich daarna een interessant onderdeel van dezen kampioensstrijd afgespeeld, waarbij een heldere morgenzon de prachtige omgeving op haar best deed uitkomen en talrijke aanwezigen hebben genoten van het waarlijk bijzonder fraaie rijden van vele kampioenscandidaten, die zich ware motorcowboys toonden. Hier was duidelijk verschil in klasse te zien en schitterden een Van Rijn, een Jacques Ickx, een Dick Renooy, een Van Eys, Bovée, Fyma, een De Ridder. En zoo was ook duidelijk te constateeren, dat de meeste militaire rijders, hoe dapper en vasthoudend ze ook reden, in het terrein nog niet het niveau van de internationale klasse hadden bereikt, al waren er toch ook, die nu al keurig werk leverden, zooals b.v. de luitenant Kanters van het eerste escadron van het regiment huzaren-motorrijder, die bijzonder goed werk leverde op zijn B.M.W. In volgende jaren zal deze verhouding wel anders worden en zullen de militairen door veelvuldig oefenen en verkregen ervaring sterker in den ring verschijnen. Reeds nu verdienen ze een waardeerend woord voor de sportiviteit en de animo, die ze in dezen eersten voor hen zoo zwaren wedstrijd toonden. Jammer was, dat een ernstig ongeval een militairen rijder buiten het wedstrijdverband nog in den mist overkomen, oorzaak was, dat de kolonel baron Van Voorst tot Voorst, die persoonlijk te Norg aanwezig was, order gaf aan alle militairen om na afloop van het terreinrijden te Norg den strijd te staken. Gelukkig maar dat het betrokken ongeval geheel en al buiten het wedstrijdverband plaats had.

We mogen verder Norg niet verlaten zonder een waardeerend woord te wijden aan het prachtige werk, dat sommige van de lichtste machines hebben laten zien. Vooral Sparta en D.K.W. blonken uit.

En na Norg begon de weg terug over allerlei binnenwegen in de richting Zwolle en vandaar langs het Apeldoorn-Dierensch kanaal naar Apeldoorn, vanwaar over den gewonen straatweg Nieuw Milligen werd bereikt. En toen ging het met een prachtig zonnetje nogmaals het terrein in naar Kootwijk en de Harskamp. En achter de rijders aan jakkerde onze Nash door de boschpaden en over de mulle zandwegen als waren het asfaltbanen. En daar in die omgeving van prachtig najaarsnatuurschoon hebben we voortjagend achter onzen bekenden internationaal Van der Voort op Triumph in het licht van de reeds ter kimme neigende zon nog eenmaal kunnen zien, wat goed terreinrijden is. Een prachtig geheel deze combinatie van ruiter en stalen ros, waarvan de mensch met enkele elegante korte lichaamsbewegingen de machine in de mulste en meest ongebaande gedeelten volkomen meester bleef, zonder dat de voeten ook maar een seconde van de rusten gingen. Ziet men zoo een ervaren motorrijder zich een weg banen, volkomen beheerscht en evenwichtig, vol behendigheid en moed, dan komt men toch wel tot de conclusie dat motorrijden een bij uitstek mooie en mannelijke sport is. Met een wijden boog via Woeste Hoeve—Terlet—Schaarsbergen arriveerde de sterk geslonken colonne tenslotte in De Klomp, waar 50 minuten rust werd gegeven, om daarna den overlevenden nog een extra harde noot te kraken te geven in den vorm van een zwaar terreintraject via Amerongen en Leersum naar den finish te Amersfoort, een traject dat vooral zeer zwaar zou zijn geworden omdat met de duisternis de oude vijand was teruggekeerd en mist in dichte grijze golven kwam aanrollen. Het is echter niet meer zoo ver gekomen. Want een ongeval aan een controleur bij zijn huis overkomen, werd oorzaak dat andere controleurs niet meer tijdig hun posten in het terrein konden bezetten, zoodat dit traject werd uitgeschakeld en de overblijvenden rechtstreeks naar den finish te Amersfoort reden, waar drommen belangstellenden wachtten. Dat was het onverwachte einde van een sportieven goed opgezetten kampioensrit, die door een nacht vol zwaren mist te zwaar werd en daardoor, buiten de schuld der organisatoren, niet beantwoordde aan de verwachtingen. Er zat in den opzet maar één groote fout. Dat was een te weinig gelegenheid geven voor het tot zich nemen van voedsel. Bij een vol nachttraject in een zoo zwaar geheel, had, omstreeks middernacht nog een gelegenheid moeten zijn gegeven om wat voedsel of een verwarmenden drank te gebruiken. En de 50 minuten rust bij De Klomp waren beter besteed geweest voor een voedselstop b.v. te Zwolle tegen lunchtijd. Maar het geheel was goed en zeer sportief en zou zonder den mist een groot succes zijn geweest. Nu zijn we wel zeer benieuwd wie uit de 10 à 15 overlevenden als kampioenen te voorschijn zullen komen. Want rondom de kampioenstitels hangt de mist nog steeds! K. R.

Optrekkende mist te Norg.

3 SEPTEMBER 1938
No. 1655 – 32e JAARGANG
AFLEVERING No. 36

Auto KAMPIOEN

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

H. M. de Koningin

1898
1938

40 jaar
Haar volk
ten zegen.

reis, ook Nairobi bereikt, vanwaar, als gezegd, de verdere tocht gezamenlijk werd ondernomen.

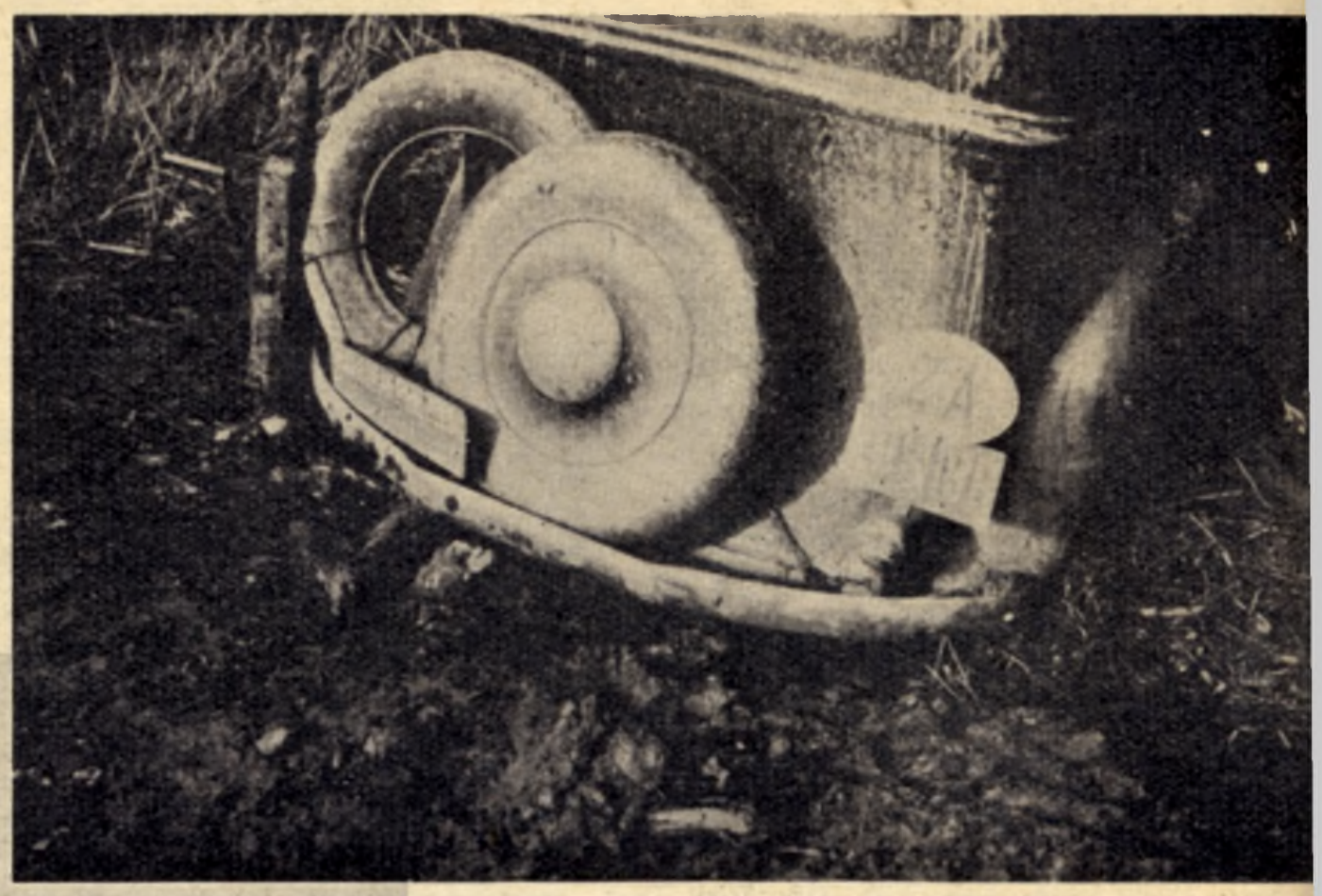
***

Vele duizenden km's lagen vóór den radiator en Afrika gaf geen kilometer cadeau. Integendeel. In de ontoegankelijke aequatoriale gebieden, waar gorilla's en pygmeeën de wijde wouden bewonen en nauwelijks een spoor van wegen te bekennen is, moest letterlijk om elken meter gevochten worden.

Drie-en-twintig uren vergde al dadelijk de etappe van Leopoldville, in den Belgischen Congo, naar Matadi nabij de Westkust. Elkaar afwisselend aan het stuur, zwoegden de beide reizigers in de broeihitte van de van vochtigheid dampende jungle naar de plaats van bestemming.

Onderste foto: Wegenbouwers zouden in Angola nog jaren vooruit kunnen....

Bovenste foto: Wederom vastgeloopen in Angola, waar de nacht moest worden doorgebracht in deze moerassige omgeving niet ver van een luipaarden-familie



Tropische regens, zooals alleen deze streken ze kennen, waren hen voorgegaan en datgene, wat nog als iets begaanbaars op de kaarten was aangegeven, bleek door het water grondig te zijn opgeruimd.

De primitieve bruggen hadden het begeven en moesten, zoo goed en zoo kwaad als het ging, worden hersteld. Elke overgang werd op die manier een levensgevaarlijk waagstuk. De banden werden vaneengereten op de scherpe, door den regen losgewoelde rotsbrokken. Zesmaal repareeren in één nacht en dat onder de meest bezwarende omstandigheden, was de tol, die de wildernis vroeg. En meer. Zij scheen zich te hebben voorgenomen, het complete assortiment van moeilijkheden, dat tot haar beschikking staat, om driesten automobilisten den voet dwars te zetten, hier te concentreeren.

In het holst van den nacht arriveerde de wagen voor iets, wat een paar dagen tevoren nog een goede brug was. Een zware boom had er zich ongeveer dwars over gelegd. Onpasseerbaar, meenden de negers van het dorp in de buurt. Passeerbaar, oordeelden de reizigers en, werkelijk, het lukte. Maar aan den overkant gekomen, dreigde de tour de force toch nog vergeefs te zijn geweest. Daar had de zondvloed al de aarde tusschen de rotsen weggespoeld en wat overbleef was zelfs de Dodge te machtig en zeker in zijn overbeladen toestand.

Herhaald probeeren om toch vooruit te komen, liep evenzooveel malen op een mislukking uit en na korten krijgsraad werd besloten, de heele lading over den bergkam achter de rivier heen te dragen en daarna te trachten den wagen zoover te brengen. Het is sjouwerswerk, maar het plan lukt en als na

Op deze pagina (v.l.n.r.) 1. Na het ongeval in Angola, motorcarter verpletterd, uitlaatleiding en knalpot weggeslagen (op den achtergrond de tent, welke zoozeer de belangstelling van den koning der jungle wist op te wekken). — 2. Zooals de expeditieauto Loanda (Port. West-Afrika) na een 16-daagschen strijd met moerassen en overstroomingen binnenliep. — 3. Na ons avondmaal te hebben geschoten, wordt dit bij donker binnengehaald

eenige uren de auto opnieuw beladen, aan de andere zijde van den rotswand is gekomen, strekken zich twee doodvermoeide lichamen naast den wagen uit, om in een korten slaap weer voldoende krachten te verzamelen voor het volgende traject.

Bij het krieken van den dag en gelukkig zonder verdere onheilen te hebben ontmoet, werd de Portugeesche havenplaats Matadi bereikt, waar, na bijna een etmaal onafgebroken ploeteren, terstond de besprekingen met autoriteiten en handelslieden moesten aanvangen om deze nog intijds vóór het Paasch-weekend te beëindigen. Na 40 uren zonder slaap konden de reizigers eindelijk wat rust nemen, hoewel het enkele etmaal oponthoud in Matadi tevens gebruikt werd om, voorzoover dat mogelijk was, de auto een grondige revisie te laten ondergaan.

***

In den avond van den eersten dag na het vertrek van hier, scheen, even onverwacht als jammerlijk ontijdig het einde van de onderneming te zijn gekomen. Een puntig rotsblok, verscholen onder olifantsgras, trof de onderhelft van het motorcarter. Duizend en meer van dergelijke obstakels was de auto veilig gepasseerd, ditmaal was het raak en op een der meest kwetsbare plekken.

„Wij duwen," aldus mr. Van Schreven in zijn reisjournaal, dat wij hier even willen citeeren, om te toonen, hòe hij dezen zwaarsten tegenslag van alle te boek heeft gesteld, „den auto naar een open plek, waar we mijn Zweedsche tent opslaan en vuur maken om eten te koken.

Dit geschied zijnde leggen de reizigers zich ter ruste, na nog even over de veiligheid van het nachtelijk bivouak te hebben overlegd; men bevindt zich vrij dicht omringd door 1½ man's hoog olifantengras, een ideale verblijfplaats

De heer van Schreven naast een der hoogste „bestuursambtenaren" van een Congo-negerstam

voor leeuwen en ander wild gedierte. De Agostini beweert echter dat het kleine kamp te zeer ruikt naar benzine, olie, warm lak en rubber, dan dat wilde dieren, achterdochtig door deze ongewone geuren, er zich dicht bij zouden wagen. De tochtgenooten zijn trouwens te moe om den heelen nacht een wacht bij het vuur te houden en slapen in, ieder met zijn geweer langszij. Kort na 1 uur 's nachts wordt het kamp opgeschrikt door leeuwengebrul; er is geen vergissing mogelijk, het gebrul wordt afgewisseld door gehuil op grooteren afstand, afkomstig van hyena's of jakhalzen, die leeuwen steeds op een afstand volgen om de restanten van een eventueelen buit te bemachtigen. De reizigers komen tot de conclusie dat het beter is dit aangekondigde bezoek niet geheel te negeeren. Uit de tent tredende, bevinden zij zich onder een schitterenden Afrikaanschen maan-hemel, welke alles zoo vredig belicht, dat het moeilijk valt aan eenig gevaar te denken. Maar vlak bij is het hooge olifantengras en men kan er geen meter ver in zien, men weet niet wat het verbergt. Als afweermaatregel wordt het vuur weer aangemaakt en een los schot in de lucht afgevuurd. Maar dra legt men zich weer ter ruste en een half uur later zijn de reizigers weer in diepen slaap verzonken en is het vuur andermaal uitgedoofd.... Den volgenden morgen toonen wilde buffelsporen vlak bij het kamp wat zoozeer het interesse der leeuwen heeft opgewekt. Met het rijzen der zon toont de Agostini zijn kwaliteiten. Want al lijkt het, dat de reis door den defecten auto midden in de wildernis tot een vroegtijdig einde is gekomen, de ingenieur gaat onder een primitieve, van bagagezeilen vervaardigde, tent aan 't werk, met den ernst en de zekerheid van een dokter, die weet een moeilijke operatie te kunnen volbrengen. Een neger, die tot verrassing der beide blanken verschijnt, wordt tot hulpmecanicien gepromoveerd.

De operatie slaagt, doch de uitlaatleiding, welke vlak bij den motor is gebroken, is niet te repareeren, zoodat bij het rijden de heete, afgewerkte gassen en oliedampen in de auto komen, wat het sturen bijna onmogelijk maakt. Bovendien raakt de voetrem buiten werking."

Het staat er heel eenvoudig, maar ir. de Agostini had onmogelijk zware uren. Zijn vindingrijkheid redde tenslotte de expeditie.

Met onverminderden moed togen beiden verder, om weldra opnieuw een schermutseling te leveren met de jungle, die ditmaal een onderwoelde brug als verrassing had ingezet. Prompt zakte de auto erdoor, maar enkele gebroken balken voorkwamen een val in den diepen stroom.

Weer afladen, net als eenige dagen tevoren, maar onder nòg hachelijker omstandigheden. Wankelend dragen van zware en onhandige pakken naar den vasten oever. De auto leeg en met oneindige moeite over de brokstukken van de brug naar den overkant. Het lukt. Opnieuw laden en verder, naar de kustplaats Ambrizete.

Daar werden de noodige reparaties verricht en, wederom reisklaar, kwamen de jungle-experts met de bemoedigende verklaring, dat verder gaan onmogelijk was in verband met de, zelfs naar wildernisbegrippen, onbegaanbare wegen.

De regens zouden echter nog twee volle maanden aanhouden en zóóveel tijd konden de reizigers niet verliezen. Dies togen zij opnieuw op weg, nageoogd door de weinige blanken van het stadje, die zich schouderophalend bij het avontuur neerlegden.

Water en olifantsgras, dat $2^1/_2$ meterhoog was opgeschoten en alle gevaar op den bodem verhulde, waren de ergste vijanden van de auto. Herhaaldelijk waren de berijders het spoor bijster en op een van de oogenblikken, dat de wagen in het aardeduister van den nacht ongemerkt opzij uitweek, sloeg een tak een der koplampen aan gruizels.

Met één oog ging het verder, maar het toch al zwaar gehavende uiterlijk van den wagen, was er niet aantrekkelijker op geworden en zijn verschijning, gevoegd bij het daverend geweld, dat de gebroken uitlaat en knalpot veroorzaakten, bracht ontsteltenis teweeg onder de inboorlingen in de dorpen die men passeerde. „The roaring Monster" noemden zij het gevaarte, dat met zijn enorme bepakking als een voorwereldlijk monster door de wildernis kroop. De jungle-bewoners bleven op veiligen afstand zoolang het vehikel in beweging was. Dit kon tenminste als een niet te verwaarloozen post op het conto van de Dodge worden geschreven!

Dat dit respect niet aanwezig was, zoodra de car stil stond, bleek op een nacht tijdens een gedwongen rust in een doorweekten moerasweg, waarin de auto volkomen

---

Een van de pygmeeën, die, als zoovele andere Afrikaansche inboorlingen, ook al groote belangstelling voor de koene toeristen aan den dag legde

was weggezonken. De reizigers vernamen plotseling het gekraak van takken en het snuiven van een luipaard.

Ir. de Agostini greep het zware dubbelloops geweer uit den wagen en wachtte, maar toen hem bleek dat er een complete luipaardenfamilie op den weg kampeerde — ma, pa en 2 jongen — werd het beter geoordeeld de twee eenige beschikbare patronen niet te probeeren en brachten de reizigers den nacht door in hun „roaring monster", zoo goed mogelijk gebarricadeerd, maar bijna opgegeten door muskieten, die eenige dagen later bij de Agostini dan ook zijn derden malaria aanval teweeg brachten.

* * *

Te Ambriz werd zekerheidshalve — een Dodge is óók maar een auto — een vrachtwagen gehuurd voor de bagage. Hiermede bleken echter de risico-kansen metterdaad verdubbeld te zijn, want herhaaldelijk zakten nu twee wagens weg en moesten met behulp van negers worden uitgegraven. Eénmaal leek de weg het voorgoed te zullen winnen. Acht wielen zaten tot over de assen in de grauwe Afrikaansche brij en een hulpexpeditie van een op 12 km afstand gelegen plantage moest worden gehaald om de wagens weer vlot te brengen. Een klein legertje arbeiders vertrok naar de plaats van het ongeval, raakte zelf viermaal vast, maar bereikte tenslotte de gestrande karavaan, die na een half etmaal hard werken weer reisrêe was gemaakt.

„De staat der wegen," schrijft de heer Van Schreven in zijn reisjournaal, „doet meer aan een slagveld dan aan iets anders denken."

Vijf negers werden als hulpploeg „aan boord" genomen en zij hadden werk in overvloed. Want hier werd het met recht vechten om vooruit te komen. Met stammen en takken en steenen werd, zoo goed en zoo kwaad als het ging, een soort plaveisel gelegd over de weeke pastei, waarin de wielen als dollen draaiden zonder vooruit te komen.

Een afstand van nauwelijks twee kilometers vorderde vier uren! De heete uitlaatgassen deden het glazen filter van de benzinepomp barsten. Een peperbusje kwam ervoor in de plaats.

Drinkwater en benzine raakten in dezen langdurigen strijd uitgeput. De Dodge moest worden achtergelaten en onder bewaking van een negerpost gesteld. Per vrachtauto gingen de reizigers verder met den Portugeeschen chauffeur, naar Loanda, dat in den laten middag bereikt werd. Daar vertikte de Portugees het verder. De misère had hem, behalve een angstcomplex, óók rheumatiek bezorgd en ir. de Agostini bewees wederom zijn vindingrijkheid door na een speurtocht in het plaatsje, met een anderen vrachtwagen en een nieuwen chauffeur terug te komen.

Een bord aan een hotel „halfweg", hetwelk voor zichzelf spreekt

„The roaring monster" werd weer opgezocht, maar het vermogen van den lorry bleek onvoldoende te zijn om de Dodge te sleepen.

Opnieuw naar Loanda en weer terug, nu met een sterkeren wagen en bekwamer chauffeur. Ditmaal lukte het en op een gedenkwaardigen middag — het stadje spreekt er nòg van — dreunde de meest zonderlinge karavaan die men er ooit zag, door de primitieve straten om voor het consulaatsgebouw te stoppen.

Daar was de auto — gebeukt en geblutst in wekenlangen strijd met de rimboe, met watervloeden en keiwoestijnen, met de bush en olifantsgras. Zonder bumpers en met verwrongen treeplanken en spatborden; zonder nummerplaten en met één koplamp, die door vuile linnen reepen op haar plaats gehouden werd. De radiatorbescherming afgerukt en op het dak de brokken van knalpot en uitlaat. De carrosserie bedekt met dikke korsten hardgeworden grauwe klei.

„The roaring monster" zag er werkelijk als een monster uit, maar de sporen van den kamp met Afrika waren tevens de bewijzen van den moed en de volharding der reizigers, die een der moeilijkste autoritten, welke ooit werden uitgevoerd, tot een goed einde hadden gebracht.

Hiermede was het eerste derde gedeelte van de geheele reis, welke een afstand van ongeveer 17.000 mijl (ruim 27.000 km) besloeg, voltooid.

„Sneeuw"-kettingen onder de tropenzon .... geen wonder, dat dit middel ook al niet veel hielp

Het moderne voorfront van de Lincoln-Zephyr.

omdat met dit type het best de gemiddelde ligging op den weg van de verschillende modellen kan worden nagegaan. Het spreekt vanzelf, dat diverse andere uitvoeringen verkrijgbaar zijn. Volgens de in Europa genormaliseerde aanduidingen van dit type moet het beproefde model met „limousine" worden betiteld (4 deuren, 6 ramen).

De inwendige carrosserie-breedte is zeer groot; de fabriek vermeldt, dat men zelfs op de voorbank met 3 personen kan zitten en ofschoon we van deze methode geen voorstander zijn, wegens den hinder, die toch altijd voor den bestuurder kan ontstaan, is deze vermelding zonder twijfel juist. De achterbank is ruim voor 3 personen ingericht; de achterzitplaatsen zijn ten opzichte van de achteras zeer sterk naar voren geschoven, wat het rijcomfort voor de achterpassagiers buitengewoon verhoogt. Strapontins zijn in het beproefde type niet aangebracht.

De veering bestaat voor en achter uit de normale dwarsveeren, met stijve assen, die Ford reeds zoo lang toepast. Deze veeren zijn iets verder uit elkaar gemonteerd dan met de wielbasis overeenkomt, waardoor een lager geheel kon worden verkregen. We hebben hier dus te doen met een wagentype dat noch voor noch achter onafhankelijke veering heeft en voor degenen, die nog steeds mochten twijfelen of op deze wijze hetzelfde rijcomfort kan worden verkregen, raden wij beslist aan deze veering zelf eens te probeeren!

De achteras heeft hypoïde vertanding, zoodat de cardanas lager dan het midden van de achteras kon worden gemonteerd. Niettemin heeft men om de carrosserie zoo laag mogelijk te houden in den vloer nog een goot voor de cardanas aangebracht, wat vooral zijn nut heeft nu de carrosserie direct op de chassisbalken kon worden vastgelascht. Het behoeft wel geen vermelding, dat bij de zeer groote breedte deze goot noch voor noch achter eenigen hinder veroorzaakt. Alleen moet de derde persoon, die eventueel voorin wil plaats nemen zich eenigszins behelpen, hetgeen trouwens ook al noodig wordt door het huis, waarin eventueel de radio en een verwarmingsapparaat kan worden aangebracht, zoodat we ook uit dit oogpunt den derden vóórpassagier maar liever zouden elimineeren.

Met alle moderne Amerikanen heeft de Lincoln-Zephyr gemeen, dat de onderzijde van de voorruit en de bovenzijde van de motorkap hooger is dan ondergeteekende dit gaarne zou wenschen, maar de mascotte, die zich voor op de punt van de motorkap bevindt, vormt een uitmuntend vizier, dat ons de beoordeeling van het midden van den wagen en daarmede ook een vrij nauwkeurige schatting van zijn uiterste breedte mogelijk maakt. Ik ben intusschen in dit opzicht een wel wat erg ongunstige beoordeelaar, vermits mijn beenen naar verhouding bedenkelijk veel langer zijn dan mijn bovenlijf. Dientengevolge zit ik nooit prettig wanneer de voorbank zoo ver mogelijk naar voren is geschoven en het uitzicht wordt er bij meer naar achteren geplaatste voorbank niet beter op! De gemiddelde bestuurder is er dus aanmerkelijk gunstiger aan toe.

Een der meest belangrijke dingen bij dergelijke groote wagens is altijd het gedrag in bochten en ik wil beginnen met te vermelden, dat de Zephyr in dit op-

zicht een der beste zoo niet *de* beste Amerikaan is, dien ik tot heden ben tegengekomen. Wellicht zijn enkele 1938-verbeteringen, die weinig bekend zijn, maar die ik in het jaarnummer van den Amerikaanschen Motor vermeld vond, hiervan mede de oorzaak. Volgens dit blad is nl. in den laatsten jaargang de stand van de achterveerschommels gewijzigd, waarmede de dwarsstabilisatiestang van het 1937-model tevens kon vervallen. Ook de boven reeds genoemde toepassing van de hypoïdeachteras is dit jaar nieuw en men kon hierdoor de hoogte van de goot ruim 3 cm lager maken. De wijziging van de veerophanging, gecombineerd met de 7,5 cm grootere wielbasis en daardoor gewijzigde gewichtsverdeeling heeft zonder twijfel een grooten invloed op het stabiele rijden gehad. Terloops wil ik nog even vermelden, dat de open transformabele modellen nog extra chassis-verstijvingen hebben, teneinde zoo veel mogelijk de stijfheid van de gesloten typen te benaderen.

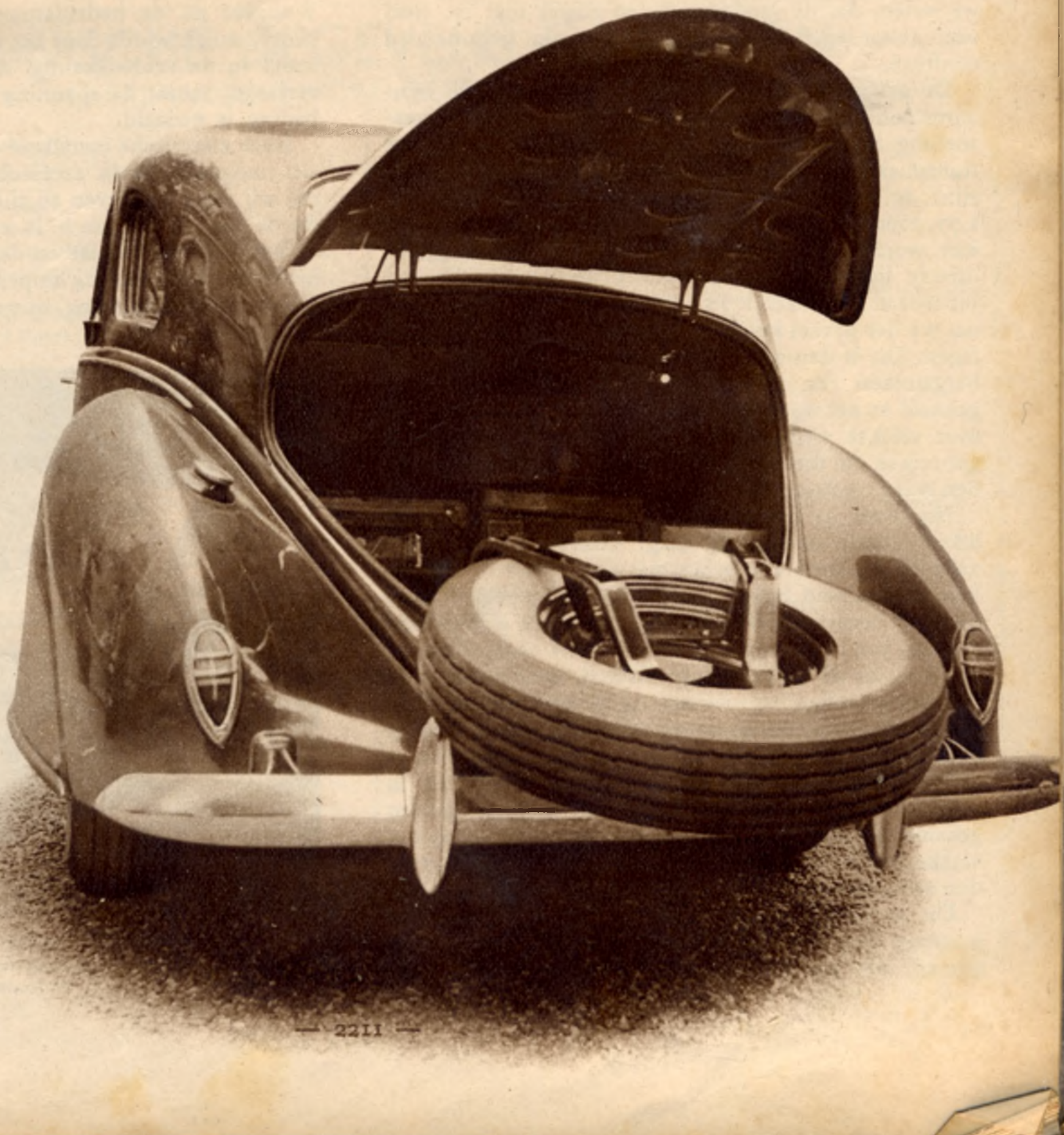
En thans eenige technische details van motor en chassis.

Zooals gezegd is de motor een 12-cyl. van 4,375 liter, d.w.z. iedere cylinder heeft een zuigerverplaatsing van ca 365 cm^3 bij een boring en slag van 69,85 × 95,25 mm. De verhouding van slag tot boring bedraagt dus circa 1,36, welke verhouding zeer gunstig is. Wij weten trouwens van ouds, dat deze zuigerverplaatsing per cylinder goed voldoet.

De 1938-motor heeft verschillende verbeteringen ondergaan. Hij is voorzien van hydraulische klepstooters, die een uitermate geruischlooze werking waarborgen en tevens het voordeel hebben, dat we ons nooit over klepspelingen zorgen behoeven te maken, aangezien deze automatisch steeds juist blijven, d.w.z.: de speling wordt in niet gelichten toestand automatisch op nul gehouden.

Verder is de vorm van de verbrandingsruimte gewijzigd en heeft men kans gezien om nog een kleine vermeerdering van vermogen te krijgen. De tegenwoordige motor levert 110 pk bij 3800 t/m en heeft een standaard-compressieverhouding van 6,7. Niettegenstaande deze zeer hooge compressieverhouding is er geen sprake van eenige neiging tot detonatie. De wagen werd met gewone benzine onder alle omstandigheden gereden en de motor bleef zelfs bij zéér zwaar trekken op de prise-directe tegen steile hellingen een ongekende rust vertoonen. Trouwens zelfs de ruime zuigerverplaatsing in aanmerking nemende is het hellingwerk van dezen motor min of meer phenomenaal. Practisch iedere helling, die in normale wegen voorkomt, kan op de prise-directe worden genomen, maar wanneer men terugschakelt in de tweede dan wordt desgewenscht ook nog een zeer snelle acceleratie met dezen ongetwijfeld niet lichten wagen (onbelast ca 1650 kg en bij de beproeving ruim 2000 kg totaal) bereikt.

Het stuur is zeer gevoelig en merkwaardigerwijze is de stuuroverbrenging ongeveer dezelfde als van den normalen Ford V8. Natuurlijk neemt dit niet weg, dat



Het reservewiel kan verplaatst worden om de koffers gemakkelijk te kunnen bereiken.

de stuurtransmissie vrij groot is, indien we deze met lichtere wagens vergelijken. Tusschen de volle uitslagen naar links en rechts liggen vier volledige stuuromwentelingen. Ik heb echter weinig wagens gereden, vooral van dergelijke afmetingen, die zoo weinig gevoelig in het stuur zijn voor tonronde wegen en bochten zooals men die in serpentines zoo veel aantreft. Geen oogenblik heb ik (zelfs achterin) het onaangename uitzwaai-gevoel gehad, dat helaas van zoo vele zware Amerikanen een chronische kwaal is.

Om nog even op den motor terug te komen, de 12-cyl. is in twee groepen van zes V-vormig opgesteld onder een hoek van 75°. Men heeft hierdoor ongelijke ontstekingsintervallen bereikt, waardoor periodische impulsen binnen het toerentalgebied volledig worden verstoord. Een feit is, dat men bij stationnair draaienden motor er dikwijls aan twijfelt of deze al of niet loopt. De nieuwe motorophanging, die in 1938 werd toegepast en waardoor verschillende verbindingen van den motor met het frame konden vervallen, zonder een te groote beweeglijkheid van dit aggregaat te veroorzaken, blijkt volledig te voldoen.

Wie de prestatie van deze krachtbron met zorg heeft getest, raakt aan het twijfelen of dit nu werkelijk een exemplaar is, dat van stalen zuigers en niet van lichtmetalen is voorzien. Zeer snelle acceleraties zijn mogelijk zonder dat men een oogenblik het gevoel krijgt, dat deze door te zware zuigergewichten worden gehinderd. In werkelijkheid is dit ook inderdaad niet het geval; we weten, dat de moderne stalen zuiger niet zoo heel veel zwaarder behoeft te zijn dan zijn lichtmetalen confrère.

De gangwissel werd in 1938 van een nieuwe synchronisatie-inrichting tusschen de tweede en derde versnelling voorzien; deze werkt volkomen ideaal. De transmissieverhoudingen blijken zeer juist gekozen te zijn; de tweede versnelling geeft een vertraging van 1,77, zoodat theoretisch ongeveer 80 km/h op de tweede kan worden gereden (de topsnelheid op de prise-directe ligt bij ruim 140 km/h). In de practijk kan inderdaad gemakkelijk 70 km/h worden bereikt, zonder dat we het gevoel krijgen den motor over zijn toeren te jagen. Dit is dan ook wel een van de oorzaken, dat in bergstreken een zéér hoog gemiddelde kan worden gehaald en het wordt dan min of meer een sport om ook over slechte steile stukken de tweede versnelling te gebruiken om met behoud van een behoorlijke snelheid den wagen volkomen in de hand te houden!

Niettemin is het benzineverbruik voor een dergelijken wagen onverwacht laag. Gemeten over totaal 1389 km, voortdurend belast met 4 personen + behoorlijke hoeveelheid bagage werd over den geheelen tocht 220 liter benzine verbruikt en werd dus een gemiddelde gehaald van 1 liter op 6,32 km of tewel 15,85 liter per 100 km. In de zuivere bergtrajecten, waarbij ter wille van een grondige beproeving nog al eens vrij sterk gepousseerd op de tweede versnelling werd gereden, werd over 330 km 55 liter verbruikt, hetgeen dus precies een gemiddelde van 1 op 6 gaf en vermits dit in bovengenoemd totaal is begrepen en de bergtrajecten gezamenlijk veel meer dan 330 km omvatten, zal op het vlakke land waar meest op de prise-directe wordt gereden een gemiddelde van 1 op 6,5 zeker worden bereikt.

Dit is voor een dergelijken motor een abnormaal gunstige prestatie, vooral indien we in aanmerking nemen, dat voortdurend een totaalgewicht van ruim 2000 kg werd vervoerd. Een jaar of twintig geleden zouden we vermoedelijk hierbij op ongeveer het dubbele verbruik hebben moeten rekenen en den wagens, die ook thans nog onder dezelfde omstandigheden 1 op 4 rijden, zou ik niet gaarne den kost geven!

Lincoln zou geen Ford-product zijn, indien hij niet voorzien was van mechanische vierwielremmen. Deze zijn zelfbekrachtigend, doch niet zoodanig, dat men bang behoeft te zijn voor plotseling blokkeeren, indien onverwacht moet worden geremd. Er blijft een normale pedaaldruk noodig en men houdt het remsysteem volledig in de hand (of liever gezegd in den voet), terwijl toch iedere gewenschte vertraging gemakkelijk kan worden gehaald. De handremhefboom heeft zijn scharnierpunt links achter het instrumentenbord en kan gemakkelijk worden aangehaald; hij werkt op hetzelfde remsysteem.

De wagen is voor en achter voorzien van Houdailleschokdempers, die hun werk uitmuntend verrichten. Zelfs op zeer slechte wegen blijft de veering uitmuntend en springen wordt in ieder opzicht voorkomen. Naar onzen persoonlijken smaak zouden zij achter of misschien zelfs voor en achter nog wel iets stijver kunnen worden gesteld dan bij het beproefde exemplaar het geval was. Dit kan echter gemakkelijk worden verricht.

Het nieuwe type is voorzien van een ruim bemeten dynamo, die volkomen tegen zijn taak opgewassen is. Deze is van het stroomregelende type, doch voorzien van een spanningregelaar voor den acculaadstroom. Wanneer nl. de bedrijfsspanning boven een bepaald bedrag stijgt, wordt door het inschakelen van een weerstand in de veldwikkeling, de laadstroom tot de helft verlaagd, totdat de spanning weer beneden een ander bedrag is gedaald.

Deze electrische installatie laat dus toe desgewenscht alle mogelijke extra accessoires te monteeren zonder dat wij bang behoeven te zijn den accu uit te putten. Reeds bij ± 30 km/h is een laadstroom van circa 18 ampère beschikbaar en deze stijgt bij hoogere snelheden tot maximaal 24 ampère, wat dus een behoorlijke electriciteitsvoorziening mogelijk maakt.

Ook de cockpit en het instrumentenbord zijn zeer modern van conceptie.

Het instrumentarium is op ietwat ongewone wijze opgesteld. Alle instrumenten benevens de sigarenaansteker zijn in een cirkel om den snelheidsmeter heen gegroepeerd. Een klokje, dat voortdurend electrisch wordt opgewonden, bevindt zich in het midden onder deze groep. Men zou uit deze uitrusting niet concludeeren, dat Henry Ford persoonlijk niet-rooker is ! Links en rechts van dit instrumentarium heeft men nl. aschbakken gemonteerd en behalve den electrischen sigarenaansteker aan de voorzijde hebben de achterpassagiers ook nog beschikking over een dergelijk instrument. Alle wijzerplaten zijn indirect verlicht en de constructeur is zoo verstandig geweest deze verlichting met een voorschakelweerstand geheel regelbaar te maken, zoodat ze naar behoefte kan worden getemperd, indien bij moeilijke verlichtingsomstandigheden van den weg de ongetemperde verlichting voor den bestuurder hinderlijk zou zijn.

Alle details van de uitrusting te noemen, zou te ver voeren; laten wij dus volstaan met te vermelden, dat ze naar onze meening aan alle rechtvaardige eischen voldoet.

Bij de normale modellen is de bagageruimte van buiten af bereikbaar, zooals op onze afbeelding is aangegeven. Het reservewiel is tevens onder het deksel van deze ruimte opgeborgen ; de twee persoonscoupé heeft buitendien nog een zeer ruime bagagebergplaats achter de zittingen.

De ventilatie is goed verzorgd. Misschien is het min of meer toeval geweest en misschien heeft de constructeur zoolang geëxperimenteerd met den loop der luchtstroomingen tot hij het foefje had gevonden : een feit is, dat men de ruiten der voorportieren zeer ver kan opendraaien, voordat de achterzitplaatsen eenigen hinder ondervinden van wind of tocht. Dit is vooral in den zomer een niet te versmaden voordeel! Buitendien bevindt zich nog een regelbare ventilatieklep op het voorfront, die evenwel het nadeel heeft, dat zij in opgeklapten toestand voor niet te lange bestuurders het uitzicht eenigszins belemmert.

De uitwendige afwerking heeft eenige ongewone aspecten: ten eerste zijn de achterwielen met zijplaten afgedekt, die met een vernuftig slot zeer snel kunnen worden verwijderd, indien dit voor wielenverwisseling noodzakelijk is. De bijgeleverde cric is een zoogenaamde bumpercric, die zeer eenvoudig in haar behandeling is.

Resumeerend kunnen we den Lincoln-Zephyr kwalificeeren als een practisch en ruim gebouwden zeer snellen en in zijn klasse zuinigen toerwagen voor groot toerisme, waarmede zeer hooge gemiddelden kunnen worden volgehouden, die volkomen voldoet aan de eischen van comfort, die men aan een dergelijken wagen mag stellen en daarnaast een vaste wegligging vertoont, die we in het algemeen van dergelijke groote wagens niet gewend zijn.

Voor de verdere technische bijzonderheden verwijzen we naar de bekende tabel. Natuurlijk zijn wij gaarne bereid onzen lezers desgewenscht nog verdere technische gegevens te verstrekken.

NORMAN

TECHNISCHE GEGEVENS EN PRIJZEN

IMPORTEUR : N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIELFABRIEK — AMSTERDAM

MOTOR : 12-cyl. in V onder 75°
- boring × slag : 69,85 × 95,25 mm
- zuigerverplaatsing : 4.375 cm³
- plaatsing : voor in het chassis
- compressieverhouding : 6,7
- vermogen : max. 110 pk bij 3800 t/m
- cylinders : gietijzer met aluminiumkop
- zuigers : staal
- kleppen : zijkleppen, hydraulische stooters
- nokkenas : in carter op 4 lagers ; aandrijving : staal- en compositie-tandwielen
- krukas : op 4 lagers
- oliereiniger : Purolator ; smeerolie-inhoud : 4,75 l.
- koeling : met centrifugaalpomp, asaandrijving ; waterinhoud : 28,3 l.

BRANDSTOF : normale benzine
- carburator : Stromberg type EE 1 (valstroom)
- luchtfilter : olie-bevochtigd. Brandstofzeef : aan benzinepomp
- geluiddemper : tevens luchtfilter
- tank : 72 liter ; plaatsing : achter
- brandstoftoevoer : A.C. nokkenaspomp

TRANSMISSIE
- Aandrijving op achterwielen ; hypoïde achteras
- koppeling : enkelvoudige droge plaat
- gangwissel : schuifbare tandwielen
  - versnellingen vooruit : 3
  - prise directe : 3e versn.
  - transmissieverhoudingen : 1—1,77—2,57
  - gesynchroniseerd : 2e en 3e
  - geruischloos : alle
  - achteruit : 3,40
- achterastransmissie : 55 : 12

ELECTRISCHE INSTALLATIE : 6 Volt
- ontsteking : batterij en bobine (Auto-Lite)
- dynamo : Auto-Lite, stroomregelend met spanningbeperking.
- batterij : Exide, 147 Amp. uren

CHASSIS :
- wielbasis : 3175 mm
- veering ; vóór en achter : half elliptisch, dwars
- schokdempers ; vóór en achter : Houdaille hydraulisch dubbelwerkend, verstelbaar
- assen ; vóór en achter : normaal, stijf
- spoorbreedte ; vóór en achter : 1524 mm
- banden ; vóór en achter : 7,50 × 17
- wielen : staalplaat geperst
- besturing : links
- voetrem : } zelfbekrachtigend mechanisch op 4 wielen
- handrem : }

STAND. CARR. : limousine (Sedan), en andere modellen w.o. transformables
- aantal pers. : 5 à 6
- „ portieren : 4
- totale lengte : 5,38 m
- „ breedte : 1,86 m ; inw. breedte tegen rugleuning voorbank 1,48 m
- „ hoogte :
- gewicht : ca 1650 kg (1700 kg belastingklasse)
- veiligheidsglas : rondom

SNELHEID EN VERBRUIK : (gemeten)
- topsnelheid: ca 140 km/h
- brandstofverbruik : ca 16,6 l % km (= 1l/6 km) uitsluitend in het gebergte ; 15,8 l % km (= 1l/6,32 km) gemiddeld incl. bergtrajecten
- olieverbruik : over 1400 km niet kunnen meten

PRIJZEN :

2 pers. Coupé f 4075.— ; Coupé Sedan (2-deurs coach) f 4225.— ; Sedan (4-deurs limousine) f 4275.— ; Limousine (met separatie) f 4725.— ; Coupé transformable f 5225.— ; Sedan (limousine) transformable f 5325.—.

(*Slot van pag. 2262*).

Willys' autobouw

Willys wagens zijn inderdaad met groote zorg afgewerkt niet alleen, maar ze hebben bovendien het voordeel van de mogelijkheid van aanpassing aan den Nederlandschen smaak, dat een product van een industrie die voor de heele wereldmarkt werkt, nooit in zoo ver doorgevoerde mate brengen kan. Wie de Willys wagens ziet, zooals ze van de lijn komen in Amsterdam en ze zet naast het origineele Amerikaansche product, kan onmiddellijk het verschil constateeren. Het Nederlandsche product is ongetwijfeld mooier, strakker van lijn, de bekleeding en stoffeering maken een veel verzorgder indruk, terwijl de kleuren niet alleen met zorg worden gekozen en aangebracht, maar ook in veel grooter variëteit op bestelling kunnen worden geleverd.

Neemt men de Nederlandsche Willys modellen en die van Amerikaanschen bloede gezamenlijk onder de loupe, dan vallen diverse verschillen op ten voordeele van het Nederlandsche product. Het „waarom" daarvan leert zij of hij begrijpen, die met belangstelling dit „huiselijk" automobielbedrijf in onze hoofdstad beziet, een bedrijf dat bovendien het voordeel heeft geschapen, dat het de aanbieding van enkele nieuwe Willys modellen, die Amerika nooit bracht, heeft mogelijk gemaakt. Zoo wordt naast de bekende Sedan, nu ook een Coach model geleverd tegen lagen prijs en verder is er een vierdeurs Sedan ten tooneele verschenen met zes ruiten, terwijl een derde nieuwe verschijning is een Sedan met open dak, zoowel met vier als met zes ruiten, die op bestelling wordt geleverd. Dit open dak is een origineele constructie van „Autobouw" te Amsterdam.

Zoo zijn er allerlei bijzonderheden, die voor het kooperspubliek interessant zijn en die bij den rondgang door de werkplaatsen steeds meer doen begrijpen, waarom het Nederlandsche product er zooveel verzorgder en aantrekkelijker uitziet en..... goedkooper is!

Dinsdag 27 September a.s. en de beide volgende dagen, zullen in ons land staan in het teeken van het verkeer, want dan organiseert het Verbond van Vereenigingen voor Veilig Verkeer verkeersdagen! Op groote schaal zal er propaganda worden gemaakt voor het nuttige doel, dat het verbond nastreeft en waarmede ook de Minister van Waterstaat zoo hartelijk instemt, dat Zijne Excellentie een uitvoerige inleiding heeft geschreven voor de verkeerscourant, welke alom verspreid zal worden. Dit is een pakkend opgemaakte publicatie, welke foto- en typografisch uitstekend verzorgd werd.

Wij hopen, dat het Verbond zéér veel succes zal mogen oogsten bij deze actie!

Een schijnbare „contradictio in terminis", die het resultaat is van een serieus en wel overlegd streven, waarop we gaarne eens de aandacht van onze lezers vestigen, als iets aparts in Nederland, dat niet moet worden bezien in het licht van een formidabele automobilefabriek, maar als een „huiselijk", wel-georganiseerd geheel, dat den Nederlandschen Willys rijder een waardevoller aanbieding brengt, zoowel wat *bouw als wat aanschaffingsprijs betreft*.

K. R.

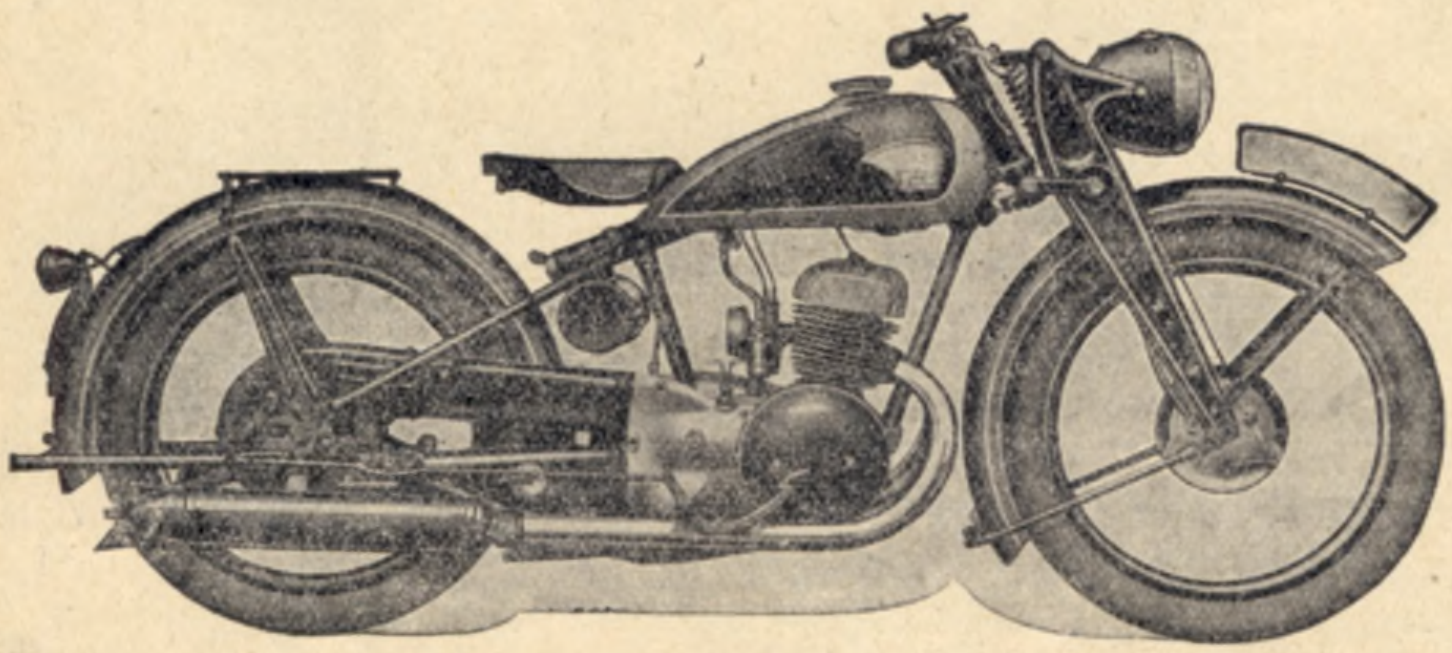
het bekende kwaliteitsmerk,
komt thans met de

nieuwe 1938/1939 modellen

Snelle en betrouwbare tweetaktmachines van solide constructie!

BILLIJKE PRIJZEN!

Model B. 254, 250 cc.



MODEL B. 204

F 395.—

Nieuwe T.W.N.-blokmotor, handschakeling, vierversn.bak, steekas.

MODEL B. 204 E

F 430.—

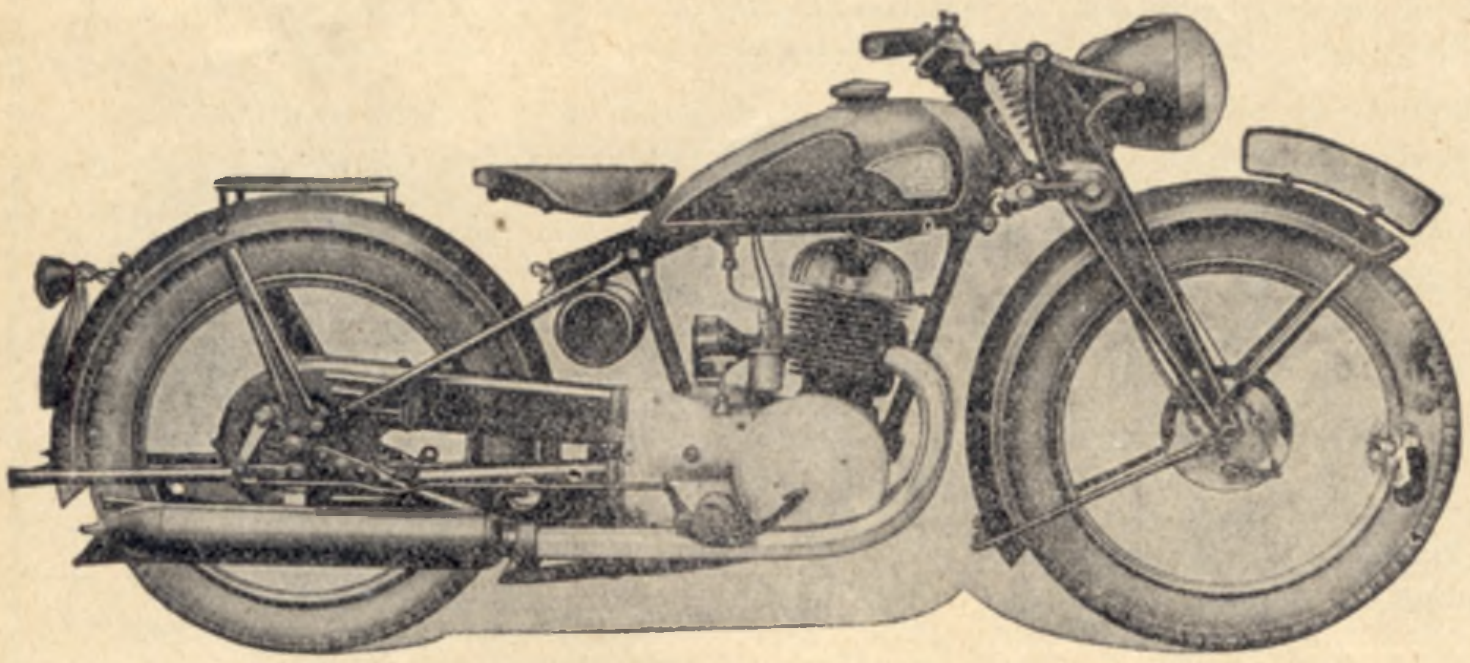
Gelijk aan mod. B. 204, doch met snelheidsmeter, stuurdemper, stuurslot, verchroomde tank en velgen.

MODEL B. 254 F

F 455.—

250 cc. T. W. N.-blokmotor, in uitvoering gelijk aan model B 204 E, doch met voetsch., extra noodhandsch., geheel ingesl. achterketting, zweefzadel.

Model B. 350, 350 cc.



MODEL 350

F 540.—

Nieuwste 350 cc T. W. N. blokmotor met vierversn.bak, voetsch., noodhandsch. geheel ingesloten achterk., zweefzadel, claxon, snelheidsmeter, 50 W. verl., steekas, tank en velgen verchroomd.

Vraagt gratis prijscouranten en bezichtigt de waardevolle T.W.N. Motorrijwielen bij onderstaande Importeurs:

Voor Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg: **Het Motorpaleis, P. v. Wijngaarden,** Rotterdam, Vijverhofstraat 16, Den Haag, Parkstraat 24.

Voor Noord-Holland: Algemeene Motorrijwiel-Import **Willem Kaptein,** Amsterdam, Stadh. kade 142.

Voor Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Utrecht: N.V. **Groninger Rijwiel- en Motor-Industrie,** Groningen, Poelestraat 27.

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.-G.