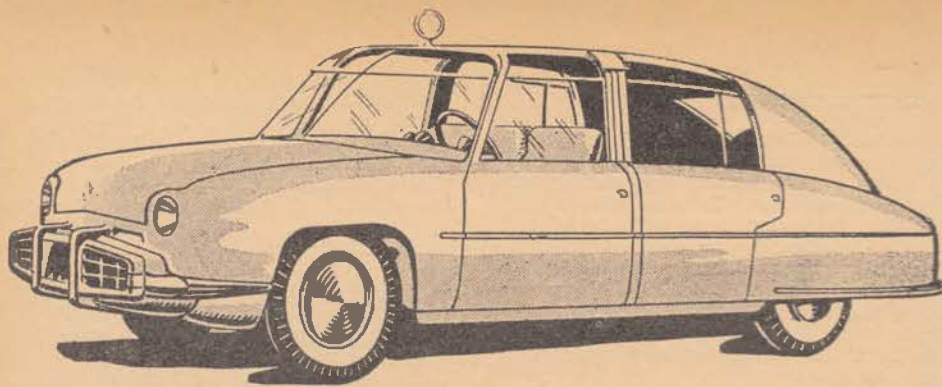




© WWW.AMT.NL - Dé internetsite voor de Automotive Professional



De „Plainsman

Heeft u wel eens gehoord, geachte lezer, van een automobiel genaamd „The Plainsman”, op z'n goed Nederlandsch gezegd „de Vlake-man”?

Welnu, u heeft hem natuurlijk nooit ontmoet, zooals u zult moeten bekenen en dat is dan ook heusch geen schande, niet alleen omdat u ze niet regelmatig in de Amsterdamsche Leidsestraat of op het Haagsche Buitenhof kunt tegenkomen, maar omdat dit nergens ter wereld het geval zou kunnen zijn, om de eenvoudige reden, dat het hier gaat om een „Vlakteman” die nooit op de vlakte verschenen is.

De „Plainsman” heeft alleen op papier bestaan en het is zelfs de groote vraag of er ooit een proto-type is geweest, maar de gegevens, die van deze wel zeer aparte automobiel bekend werden, dank zij een publicatie eenigen tijd geleden in het Amerikaansche tijdschrift „Motor” bij wijze van onthulling van een geheim, dat sensatie had kunnen brengen, zijn dermate afwijkend van de normale auto-techniek en zoo revolutionnair, dat we ze net een kolfje vinden naar de hand van onze auto-techniek enthousiasten.

Deze „Plainsman” is zelfs zoo iets apart, dat we, waar dit nummer toevallig voor 1 April bij de lezers komt, hun gaarne met de hand op het hart verzekeren, dat het hier niet begonnen is om een Aprilmop, maar om een werkelijk project, in studie genomen door een bekende Amerikaansche vliegtuigfabriek, dat echter het uiteindelijk niet tot een in productie nemen heeft gebracht.

De betreffende vliegtuigfabriek uit de Vereenigde Staten was de Beech Aircraft Corporation te Kansas, die in den wereldoorlog natuurlijk de handen vol had met den bouw van vliegtuigen, maar na het op de knieën brengen van de Jappen en het beëindigen van het krijgsbedrijf op vrede-toestanden moest

Geen Aprilgrap

...maar een Amerikaansch ontwerp voor een „dure” auto met electriche vierwiel aandrijving, dat niet tot uitvoering kwam.

overschakelen en omzag naar andere objecten, omdat de behoefte aan vliegtuigen natuurlijk enorm terugliep. Men kwam toen bij deze Beech Aircraft Corporation tot een merkwaardig besluit. Men wilde namelijk overgaan tot de productie van automobielen, waaraan toen (in 1945) vanzelfsprekend heelemaal een schreeuwende behoefte bestond. Maar men wenschte zich niet te werpen op het gedeelte van de Yankee automarkt, dat de lagergeprijsde modellen en die der middelklasse omvatte, doch voor den dag te komen met een uitgesproken dure automobiel, waarvan de prijs in de buurt van de f 15 à f 20.000 zou komen te liggen.

Dit was op zichzelf al een gedurfde greep, want in het autoland de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, waar tegenwoordig 4 à 5 miljoen wagens per jaar worden gefabriceerd, is het aantal wagens, dat de 12000 gulden te boven gaat maar heel gering naar verhouding en . . . het beweegt zich nog in dalende lijn. Uit deze omstandigheid blijkt wel, dat de overgrote massa der Amerikanen (ook zij, die het zich best zouden kunnen veroorloven!) er niet aan denkt eenvoudig om een bijzonder dure auto te koopen voor een zeer hoogen prijs van het normale type, zoolang voor veel lagere prijzen uitstekende normaalgebouwde auto's te krijgen zijn.

Het plan van de Beech Aircraft Corporation berustte dan ook op een aanbieding van een wagen, die weliswaar in die zeer hooge prijsklasse zou vallen, maar die dan ook iets absoluut „anders dan anders” zou bieden. De ingenieurs, die voor deze onderneming werden ge-

spannen werd dan ook geheel de vrije hand gelaten, iets wat voor een autotechnicus-constructeur wel een zelden voorkomend ideaal is. De heeren togen dan ook vol enthousiasme aan het werk en zijn van 1945 tot 1946 druk in actie geweest. Toen echter was er een aanmerkelijk herstel gekomen in de vraag naar vliegtuigen en waren de algemeene omstandigheden ten aanzien van de auto-productie ook in verband met de toenmaals telkens zich voordoen- de stakingen en de schaarschte aan bepaalde grondstoffen van dien aard, dat de betreffende fabriek zich uiteindelijk toch maar op den bouw van vliegtuigen bleef concentreren en het plan van den autobouw werd opgegeven, mede in verband met de zeer hooge kapitaalsinvesteering, die een in productie nemen van den inmiddels ontworpen, zeer van het normale afwijkenden nieuwen wagen zou hebben vereischt. En dus ging, wat de ingenieurs hadden „uitgebroed" he- laas den doofpot in.

Electrische vierwielaandrijving.

Maar nu is U natuurlijk benieuwd wat de constructie van „The Plainsman" dan wel omvatte.

Wel — hier komt het.

De dure automobiel van de Beech Aircraft Corporation zou als krachtbron hebben een „vlakke" viercilinder motor, waarvan de cylindere twee aan twee in een horizontaal vlak tegenover elkaar lagen, en wel een luchtgekoelde motor, die achter in het chassis was gemonteerd en direct gekoppeld zou worden aan een dynamo. Het electrisch vermogen, dat door dezen dynamo zou worden geleverd zou worden geleid naar vier electromotors, één voor elk der vier wielen, die aldus electrisch zouden worden aangedreven.

Door deze electrische vierwielaan- drijving zou de eigenaar van den nieu- wen wagen verlost zijn van de diverse onderdeelen van een orthodoxe trans- missie. Koppeling, versnellingsbak, car- danas en de normale achterasaan- drijving zouden kunnen worden uitgescha- keld.

Nu was een van de groote moeilijke- den van een eventueel inschakelen van een electro-wielaandrijving altijd ge- weest, dat de omvang en het gewicht van de electrische apparatuur in zoo'n geval altijd dermate groot zouden moe- ten zijn, dat de nadeelen tenslotte in totaal veel erger zouden worden, dan de operatieve voordeelen. De ontwerpers van den nieuwen wagen beweerden echter dat recente ontwikkelingen op het gebied van ontwerp, constructie en gebezigde materialen van dergelijke electrische generators, zooveel vooruit-

gang hadden gebracht, dat de bezwaren van voorheen als uitgeschakeld mochten worden beschouwd. Indien dit inderdaad het geval mocht zijn, dan bestaat er na- tuurlijk geen twijfel dat zoo'n electri- sche vierwielaandrijving bepaalde voor- deelen biedt, hoewel de Beech inge- nieurs toegeven, dat er een transmissie krachtsverlies is van circa 20 percent. Daar staat echter tegenover, dat men nu de beschikking heeft over een on- eindig aantal versnellingen, zoodat de motor zijn taak kan verrichten onder de meest gunstige omstandigheden van snelheid en belasting. De winsten, die hier uit zouden voortvloeien, zouden grootendeels, zoo niet geheel het nadeel van de transmissieverliezen opheffen.

Er zijn aan de electrische wielaandrij- ving ook nog wel andere voordeelen verbonden. Zoo scheen het bij deze „Plainsman" ook mogelijk te zijn bij in- drukken van het rempedaal in eerste instantie electrische remkracht te ont- wikkelen, waarna bij verder intrappen dan de normale hydraulische remmen in actie kwamen.

De aandrijving op alle vier de wielen brengt vanzelfsprekend ook voordeelen onder bepaalde omstandigheden.

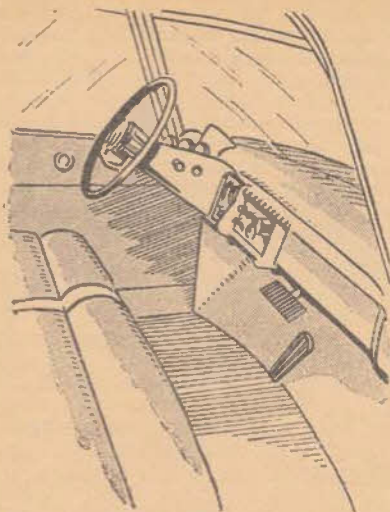
Wat het uiterlijk van deze schepping aangaat, kan worden vermeld dat se- rieuze pogingen waren in het werk ge- steld om het totaal gewicht en den

K.B. Cylinder-Boormachine

Voor boringen van 52 mm. - 120 mm. of speciaal voor motorfiets-cylinder van 45 mm. - 89 mm.

- Losse motor met buigzame as
- Hydraulische verstelbare voeding
- Ingebouwde micrometer
 - Licht gewicht en gemakkelijk te bedienen
 - Max. $\frac{1}{8}$ " (3,17 mm.) in één keer
 - Gemakkelijk en nauwkeurig te centreren

Importeurs voor Nederland:
N.V. ELECTRO - INDUSTRIE FEITH
ARNHEM



Het „vooronder“ van deze automobiel met elektrische aandrijving op de vier wielen zou door het ontbreken van de transmissie organen buitengewoon vrij van sta in den weg zijn geweest.

luchtweerstand zooveel mogelijk te verminderen. Alle chromen was praktisch vermeden en zoowel bij chassis- als carrosseriebouw was een overvloedig gebruik gemaakt van lichtmetaal, zoodat het geschatte „droge gewicht“ van den geheelen wagen onder de 1000 kilogram zou blijven.

De veering van den wagen zou een veering op lucht zijn geweest, welke vanaf de bestuurderszitplaats zou kunnen worden bijgesteld. De topsnelheid lag in de buurt van de 160 km per uur en er werd een brandstofverbruik opgegeven van een gallon op de 30 mijlen bij een kruissnelheid van tegen de 100 km per uur, dus een consumptie van 1 op 10 à 11.

Verder zou deze wagen als standaarduitrusting zijn voorzien van een radio-ontvangst- en uitzendapparaat en van een speciaal soort brandstofverbruiksmeter, die in staat zou stellen bij alle wegsnelheden onmiddellijk het aantal mijlen afgelegd per gallon benzine af te lezen, dank zij een vernuftige vinding, die het verband zou kunnen aangeven tusschen wagensnelheid en de krachtlevering van den dynamo met een accuratesse van 95 percent.

Interessant is ook de inrichting van den bovenbouw der carrosserie, waarbij — zooals uit de illustratie, die dezen tekst vergezelt, blijkt — het bovenste deel der portierdeuren en van de voorruit overloopt in het dak van den wagen met behulp van gebogen glas. Het geheel is echter zoodanig ingericht, dat

deze extra-doorzichtige ruimte kan worden afgedekt door in het carrosserieinterieur aanwezige blinden, wanneer de inzittenden dit gewenscht achten, terwijl zonder die blinden kan worden geprofi-teerd van het veel ruimere uitzicht. Het uitzicht van den bestuurder naar voren over de afhellende motorkap is eveneens uitstekend.

Ziehier de belangrijkste gegevens van een zeer interessante schepping, waarvan het uiterlijk nu ongeveer overeenkomt met dat van hedendaagsche modellen, maar dat in 1945 zijn tijd beslist een paar jaar vooruit was. Ook in deze „Plainsman“ is er ruimte voor drie personen naast elkaar, zoowel vóór als achter, maar de bestuurderszitplaats was dusdanig ingericht dat deze naar het lichaam van den man of de vrouw achter het stuur, naar voren, naar achteren of in verticale richting kon worden bijgesteld.

Jammer, dat deze zeer aparte automobielconstructie tenslotte niet veel verder is gekomen dan de teekentafel.

Want hier was nu eens werkelijk sprake van revolutionaire autobouw. Een revolutie, waarmee wij persoonlijk dolgraag in de praktijk eens hadden willen kennismaken!

KOOLHAAS REVERS.

TROUBLE DETECTOR

Toestel voor het controleren van het elektrische gedeelte van de automobiel-motor. Hiermede kunnen o.m. gecontroleerd worden:



ankers
bobines
commutators
condensators
automaten
alle kabels
verdeelkappen

Alle gewenste
inlichtingen
worden gaarne
verstrek door:

R. S. STOKVIS & ZONEN N.V.

AFDELING AUTOMATERIAAL
Kantoren in geheel Nederland