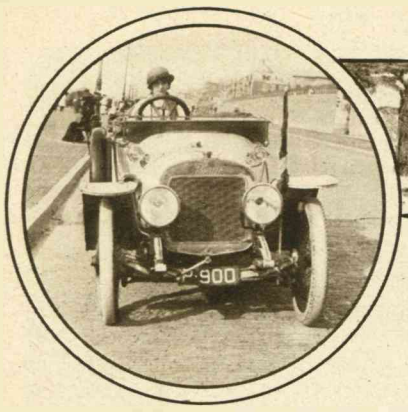
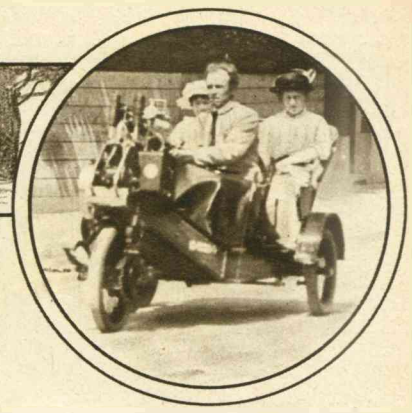


De vrouw aan 't stuur.

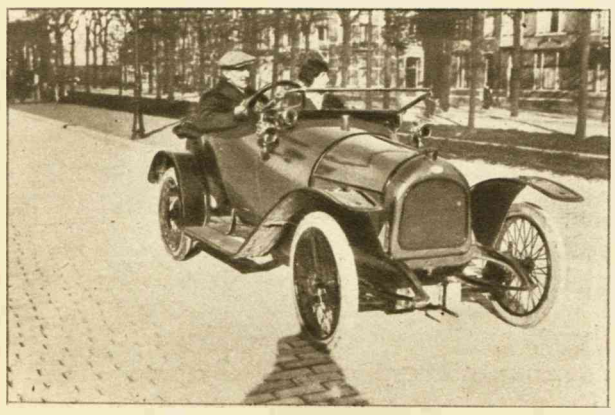
KLEINE AUTOMOBIELEN



De 2 cyl. cyclonette.

We kennen ze allen, nietwaar, die snuiters, die langs den weg zoo gezelligjes wegtuffen, soms rustig en zonder zich te haasten, soms ook met vaartjes van 'n grooten wagen. We zien ze overal; op smalle wegen soms, waar geen andere wagen langs kan, waar je moeite met passeeren hebt, daar komen die kleine snuiters, met één wiel langs den berm, op hun gemakje langs, en tuffen weer verder. Geen landweg is hun te smal, geen pad te kronkelig, al kost het wel eens wat beleid. Langs den knotwilgenweg van onze Zuid-Hollandsche buitendreven, langs den kronkeligen duinweg in Kennemerland, langs de heidewegen op de Veluwe of in Brabant, langs de glibberige Zuiderzee-dijk-wegen in Friesland, over de eindelooze Drentsche hei of de zandwegen van den Overijselschen Achterhoek, overal kom je ze tegen, en waar geen paard, of geen groote wagen doorkomt, waar 'n motorfiets steken blijft, daar werkt de kleine wagen zich doorheen, dank zij z'n gering gewicht, z'n vier wielen en z'n gemakkelijke bestuurbaarheid.

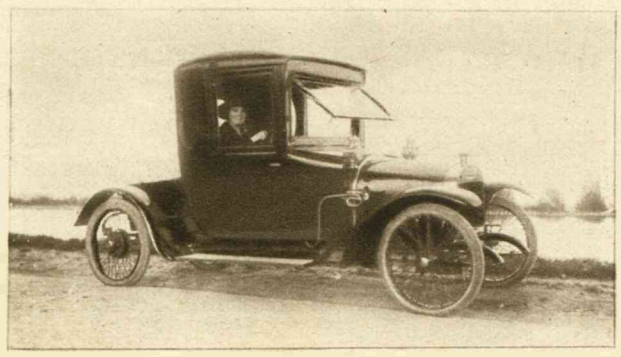
Het is dan ook heelemaal geen wonder, dat de kleine wagen zoo'n opgang heeft gemaakt in ons land. Sedert de Betrouwbaarheidsrit naar Limburg in 1913, heeft het gebied van den kleinen wagen zich bijzonder uitgebreid. De trek- en klimkunsten, die zij daar in het Zuiden bij Vaals en Epen onder 't oog van de algemeene- en sportpers hebben ten beste gegeven, en met zooveel succes, heeft hen hier voor goed 'n plaats bezorgd in de rij van practische, snelle



De Buchet Two-seater

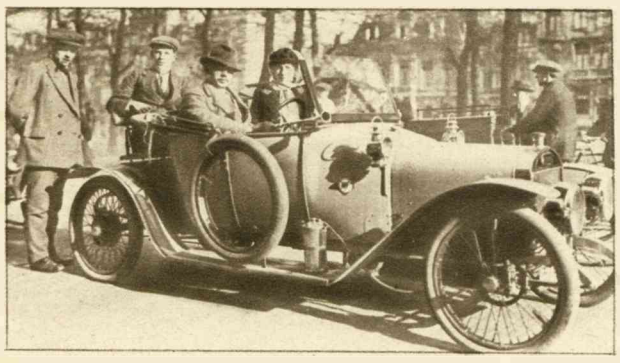
en betrouwbare voertuigjes, welke van algemeen belang zijn en die nòch door hun aanschaffingskosten, nòch door hun onderhoudskosten belangrijke sommen vragen, en voor 'n betrekkelijk geringen prijs te houden zijn.

Beschouwen we zoo'n kleinen snuiter nader. Er zijn natuurlijk vele verschillende typen. Vooral den laatsten tijd hebben ze in comfort gewonnen, en in vele opzichten hebben ze zich aangepast aan het doel waartoe dergelijke wagentjes te gebruiken zijn, n.l. niet alleen voor genoegen, voor toeristische doeleinden, maar voornamelijk als deugdelijk, *bij alle weer*, te gebruiken vervoermiddel. Dokters, veeartsen, handelsreizigers, aannemers, wier werk vaak vèr van groote verkeerswegen gelegen is, zij allen moeten dagelijks van hun vervoermiddel kunnen gebruik maken. Ook voor dames, voor wie het besturen van 'n grooten wagen, of het bezit ervan bezwaarlijk zou zijn, zijn deze kleine snuiters bijster geschikt. Ze moeten voor deze allen met 'n kleinigheid te onderhouden zijn, niet te veel tijd eischen aan nastellen of iets dergelijks, en door hen zelve zonder moeite te besturen zijn. Zoo dient, wat het koetswerk aangaat, het wagentje 'n goede beschutting aan z'n bestuurder of bestuurster te kunnen bieden.



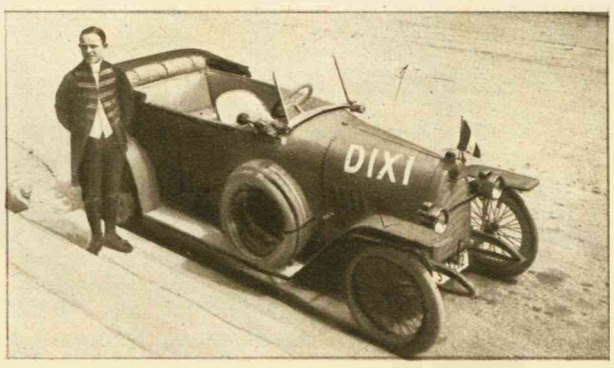
Voiturette „Econoom", met binnenbesturing.

Hiertoe zijn verschillende manieren. Eerstens is er de gewone Amerikaansche kap, die om de vóórruit sluit, en die met sluitzij-stukken het geheele wagentje wel regendicht kan maken, maar niet geheel tochtvrij ; tweedens is er het cabriolet-type, dat 'n vorm van koetswerk is, dat bij mooi weer geheel open kan worden geslagen, doch bij slecht weer een geheel en goed gesloten wagen vormt, waarin je allercomfortabelst gezeten kunt zijn. Mag daarom deze bij mooi weer opengeslagen carosserie wat hooger om den bestuurder heen zijn gebouwd dan 't gewone torpedomodel, waardoor het karakter van 'n open wagentje niet geheel wordt bereikt, bij slecht weer is deze carosserie dan ook verre te verkiezen. Dat ze wat zwaarder is dan de gewone open torpedo, weegt wel tegen het voordeel op, met zoo'n één-wagentje er eigenlijk twee, 'n open en 'n gesloten te bezitten. Vanzelfsprekend is deze carosserie ook gewoonlijk wat duurder dan 'n geheel opene. Vooral de Engelsche vakbladen hebben soms aardige oplossingen voor dit soort carosserie, dat, waar het hier kleine chassis geldt en kleine motors, nooit te zwaar worden mag, op straffe van veel bandenpech en verdere hoogere bedrijfskosten. Ook mag ter wille van de sierlijkheid verder een dergelijk koetswerk niet te hoog gebouwd zijn, om niet te gaan lijken op 'n stoof op wielen. Echter zijn er thans reeds genoeg aardige typen in den handel, om 'n keus te doen, en dit zal iedere reflectant gauw genoeg zelf bespeuren.



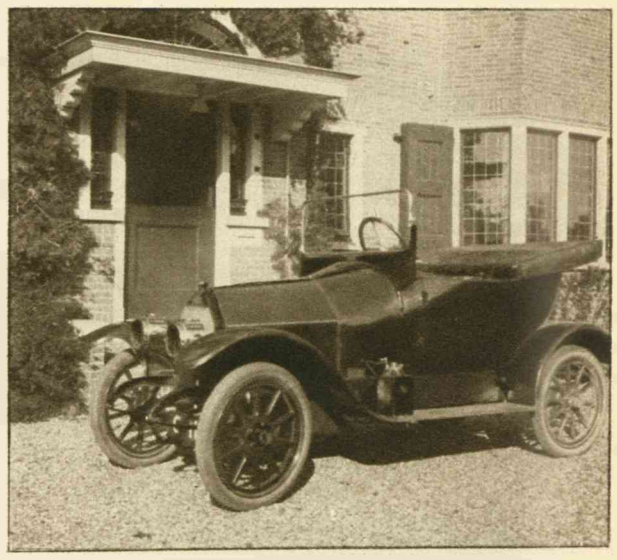
„Econoom", die heeft deelgenomen aan de Betrouwbaarheidsrit 1913.

Het algemeene type voor dergelijke kleine wagens heeft 'n viercylinder blokmotor, hoogspanningsmagneet, waterkoeling, drie versnellingen vooruit en één achteruit, en cardan-overbrenging. We noemen als typen hiervan b. v. de Morris-Oxford, de Buchet, de Matthis en de Econoom. Er zijn er daarentegen ook met twee cylinders, zooals de Perry en de Humberette, welke laatste bovendien luchtkoeling heeft. Wie aan een twee-cylinder de gedachte verbindt van 'n stootend, stampend vehikel, die vergist zich. De tegenwoordige twee-cylinders verschillen in het gehoor bijna niet van den vier-cylinder. Ik bedoel hiermede dat 'n leek uiterlijk geen verschil zal vernemen bij het rijden. De luchtkoeling van de Humberette moet zéér voldoen. Persoonlijk heb ik er echter geen ervaring van. Een feit is, dat deze wagentjes ook in Engeland een goede reputatie genieten, maar meer nog vallen onder het



Dixi-wagen met 3 plaatsen (1 voor, 2 achter).

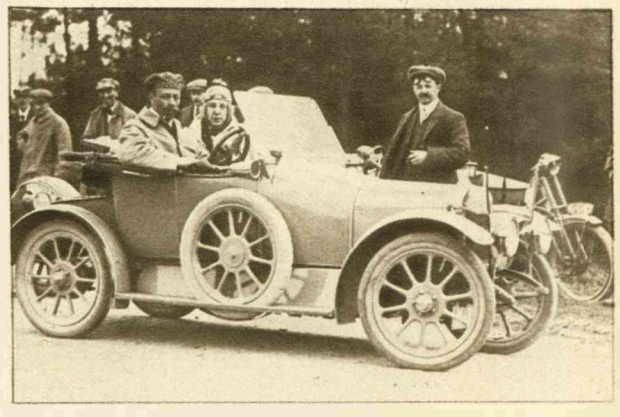
begrip cycle-car dan onder dat van 'n klein-auto. Het verschil tusschen deze twee genres wordt hier in Nederland aangegeven door den cylinderinhoud. Wat boven de 1100 cM³. is, wordt klein-auto genoemd, wat er onder is heet cycle-car. Doch lijkt mij deze definitie niet de juiste. Vier-cylinders, met cardan-overbrenging en water-koeling zijn, dunkt mij, àlle klein-auto's. Ook de Bebé-Peugeot valt dus dan onder 't begrip klein-auto. Cycle-cars, als ook



Mathis Babylette 5/14 P.K.

in Engeland loopen, — hier zijn er nog slechts 'n twee- of drietal, die nog lang niet volmaakt zijn — zijn meer de nog kleinere broeders ; die twee cylinders hebben of door lucht gekoeld worden, staan aan de spits en verder komt de geheele serie broze rijtuigjes voor een of twee personen, door riem of ketting gedreven, met motors voor of achter de bestuurdersplaats, waarvan de afbeeldingen in de Engelsche tijdschriften veelvuldig voorkomen. Dat zij op de goede wegen ginds nogal wat presteeren, blijkt uit de verslagen ; op de over 't algemeen slecht-gebouwde Hollandsche wegen hebben ze tot dusver moeilijk kunnen voldoen.

Keeren we echter tot de klein-auto's terug. Een vraag, mij vaak gedaan is, of de klein-auto goedkooper of even duur is als de zijspan-combinatie en wat voor den buitenman, of dengene, die veel op reis is, te verkiezen is. Zonder aarzeling geloof ik, dat voor gewoon, nuchter practisch gebruik de klein-auto's te verkiezen zijn. Een motor of motor met zijspan is, hoe betrouwbaar ook, 'n sportding voor z'n



Een „Singer".

berijder. Daarmede wil ik niet zeggen, dat 'n motor ook niet practisch te gebruiken is, integendeel. Maar bij slecht weer, en in den winter, voor doktoren, of andere gebruikers, die iets mee te nemen hebben, die door nacht en ontij er op uit moeten, is motorrijden vaak dan 'n praestatie, die van hunne krachten, die zij vaak zéér noodig hebben op 't punt, waar zij zich heenbegeven, veel eischt. De door hen te overwinnen weerstand op den weg en bij alle weer is grooter, dan bij den klein-auto, waarvan echter de aanschaffingskosten vrij wat hooger zijn en ook het onderhoud duurder is, hoewel dit laatste niet geheel naar verhouding der aanschaffingskosten.

Toch behoeft dit niet te zwaar te wegen ! De kosten, die per kilometer tusschen 6 en 10 cts. bedragen, zijn door velen te bestrijden, waarbij de afschrijvingskosten inbegrepen zijn. Het benzine- en olieverbruik is gemiddeld tusschen 8 en 12 L. per 100 K.M. voor de benzine, en $^1/_2$ à $^3/_4$ L. voor de olie, terwijl de tijd, die met een

(Zie vervolg op pag. 368).