

## Een prachtig novum op auto-gebied: het Studebaker-free-wheel.



De heeren Vintges (links) en Manson, directeuren der Internationale Automobielen Maatschappij te 's Gravenhage, met twee der nieuwe Studebaker-modellen, de President en Commander 8, voorzien van free-wheel-inrichting, waarvan ons artikel nader vertelt.

Ieder jaar heet het „es ist erreicht". Nu ja, er kwam eens een model-vernieuwing, een bijzonder elegante lantaarn, een open dak en zoo nog het een en ander, doch in de groote lijnen werden geen nieuwe richtsnoeren meer getrokken. Wat de Studebaker echter thans brengt is een „reform", is een vernieuwing van bijzondere importance. Het is op automobilistisch gebied een *daad*, de belangrijkste uit het na-oorlogische tijdperk. De Studebaker presenteert ons het free-wheel, of in de eenig mogelijke Hollandse vertaling: *het vrijwiel*.

Wat het vrijwiel voor de fiets beteekent, weet ieder. Welnu; wat het free-wheel voor de auto zal zijn, is van nog véél grooter belang. Op den voorgrond zij gesteld, dat enkele jaren geleden al een auto-free-wheel gelanceerd werd. Doch dat bleek in de praktijk niet te deugen, omdat men het niet afstellen kon. Wij hebben een demonstratie bijgewoond en een proefrit met dit Studebaker-vrijwiel gemaakt, en het is in een woord excellent. Het rijden wordt er aangenamer en economischer door; dat is de pointe van dit Yankee-novum. Wat beteekent deze

Studebaker-freewheeling voor het automobilisme? Laat ons het antwoord door de importeurs laten geven, wier verklaring wij op grond van onze waarneming ten volle onderschrijven kunnen.

De constructie van de transmissie komt in groote trekken met die der andere, tot dusverre gefabriceerde, wagens overeen, met uitzondering hiervan, dat een automatische transmissie-koppeling de, tot nu toe gebruikelijke, constructie van verschuifbare tandwielen vervangt, en toelaat, dat men zoowel op de tweede versnelling als op de hoogste versnelling kan „free-wheelen", en met uitzondering, dat het tandwiel van de transmissie-aandrijf-as, het aandrijvingstandwiel van de bij-as, het tweede versnellingstandwiel van de bij-as en het tweede versnellingstandwiel van de hoofd-as helicoïdaal zijn. De „helicoïdale" tandwielen zijn geruischloozender dan de gewone rechte tandwielen.

Wanneer de wagen gedreven wordt door de free-wheel-koppeling kan dit alleen bewerkstelligd worden, indien de motor-snelheid grooter is dan die van den wagen. Wanneer de snelheid van den wagen grooter is dan die

van den motor is de directe aandrijving verboden, waardoor het free-wheel in werking treedt. Deze omstandigheid voorkomt de mogelijkheid, dat de wagen den motor aandrijft, wanneer de transmissie-tandwielen in een van de free-wheel-standen zijn, en hierdoor kan van 2 naar 3 of van 3 naar 2 in free-wheel-stand overgeschakeld worden, *onder elke snelheid zonder te debrayeen*. Een besparing van ongeveer 12% op benzine-verbruik, 20% op olie-verbruik kan verkregen worden door deze nieuwigheid.

Freewheeling vermindert ook kool-aanslag, vermindert de slijtage op mechanische deelen en verlengt den levensduur der banden. De vermindering in benzine-verbruik is te danken aan het feit, dat de wagen dikwijls free-wheelt bij betrekkelijk hoge snelheden, wanneer de motor stationnair draait. De vermindering in olie-verbruik is te danken aan het feit, dat door inertie van den wagen, wanneer deze free-wheelt, de motor niet meer wordt aangedreven, waardoor het vacuum boven de zuigers, dat anders altijd ontstaat door het snel-draaien van den motor met gesloten smookklep, wordt opgeheven, terwijl tevens de

**overwerkte zenuwen**

kalmere en worden gesterkt door

**Mijnhardt's zenuwtabletten**

Buisje 75ct. Bij Apotheken Drogisten



oliepomp door zijn geringere snelheid minder olie aanvoert.

Wij wijzen er op, dat de constructie van het freewheel uiterst eenvoudig is en geen enkele moeilijkheid zal veroorzaken. De eerste versnelling en achteruit zijn juist hetzelfde gebleven, terwijl de tweede en derde ook als hetzelfde beschouwd kunnen worden, met dien verstande, dat zij gedreven worden door bemiddeling van de freewheel-koppeling. De freewheel-koppeling is de eenige constructie-wijziging, welke beschouwd dient te worden. Deze kan vergeleken worden met de vroegere starter-koppeling op de Big-Six en Special-Six wagens. U zult zich herinneren, dat bij deze starter-koppeling de veerende werking van de drie pallen de onderdeelen vastklemt, wanneer de starter den motor aandraait. Wanneer de motor loopt, gaat de veeren-werking van deze pallen verloren en kan de motor vrijdraaien zonder den starter-motor mede te nemen. In de freewheel-koppeling vindt men ook een serie rolletjes in conische openingen tusschen het binnenste deel van de koppeling -hetwelk vastzit aan de hoofdas) en het buitenste gedeelte van de koppeling (waaraan vastzitten de binnentandwielen van de hoogste en tweede versnelling), welke op ongeveer dezelfde manier werken als de pallen in de starter-koppeling.

Wanneer de motor den wagen aandrijft (door bemiddeling van den buiten-ring, rollen en binnenstuk) klemmen de rolletjes zich vast in het kleinere gedeelte van de openingen en verbinden den buitenring en binnerring tezamen. Wanneer de snelheid van den wagen neiging vertoont, de snelheid van den motor te overtreffen, draait de binnen-ring van de koppeling sneller dan de buiten-ring van de koppeling, waardoor de rollen tot het wijdere einde van de openingen worden teruggebracht. Doordat de rollen op deze manier loslaten is het binnenstuk vrij om onafhankelijk van het buitenstuk te draaien, totdat de snelheid van den wagen terugloopt tot de motor-snelheid of de motor-snelheid wordt opgevoerd tot het punt, waarop de snelheid van het buitenstuk neiging vertoont, de snelheid van het binnenstuk te overtreffen.

Zoals gezegd — wij hebben met dit novum door de Haagsche straten, de pittoreske omgeving\* der Hofstad gereden. De heer Vintges, een der directeurs van de Internationale Automobiel Mij., een uitnemend volant-voerder, zat aan het stuur, en zijn demonstratie was niet alleen in één woord

„af”, doch al evenzeer hoogst interessant. De nieuwe constructie is „simple comme bonjour”. Maar zoo ging het immers ook met het vermaard ei van Columbus. Inmiddels is het in den beginne een typische sensatie, dat men bij een snelheid van 60 tot 80 KM. van de hoogste versnelling naar de tweede, of omgekeerd, kan overschakelen, zonder te ... debrayeen. En zulks absoluut geruischloos!

Het vrij-wiel heeft verschillende voordeelen. Maar een der grootste voordeelen is wel dit overschakelen zonder uit te schakelen. Men behoeft er geen doekjes om te winden, dat nog tal van automobilisten dit gewone overschakelen, terwijl zij debrayeen, niet verstaan. Drommen maakt deze manoeuvre zenuwachtig. Passagiers in den wagen, die zelf niets van chauffeeeren kunnen, zijn desondanks steeds critisch, wanneer het knarst en kraakt, zoo men op een hoogere of lagere versnelling overgaat. De man aan het stuur — en vooral de dame — zij maken zich nerveus, alleen al bij de gedachte aan dit knarsten en kraken, bij de gedachte verder aan hoon-opmerkingen, een sarcastisch gekuch der inzittenden. Geloof ons, lezer, dat hierdoor bij velen nervositeit ontstaat, die nadeel doet aan de overige onderdeelen van het chauffeeeren, zelfs aan het goed richting houden. Welaan, daar is nu de beroemde Studebaker-fabriek gekomen, die aan deze naere omstandigheden een einde maakt. Rijdt men een Studebaker met free-wheel, dan blijft er bijkans niets anders over als het richting-houden. Het chauffeeeren is kinderlijk-eenvoudig geworden. En daar het publiek van dezen eenvoud op dit gebied houdt, daar gelooven wij in dit novum, daar voorspellen wij dezen Studebakers een enorm afzetgebied.

## FRUJETTA

De lekkerste fruit-drops  
in rollen —

Gemaakt van de fijnste  
grondstoffen —

5 en 10 cents rollen

Fabr. J. C. KLENE & Co., A'DAM

Er zijn méér voordeelen. Wanneer men met een gewonen wagen rijdt, men debrayert, en men sluit gas af, dan blijven de wielen den motor drijven. De passagiers schieten ietwat naar voren, en geeft men naderhand weer gas, dan schieten zij weer ietwat naar achteren, een beweeg, dat men ook wel eens in een trein ondergaat, en dat verre van aangenaam is. Door het vrij-wiel te gebruiken, is dit inconveniënt volledig uitgeschakeld. Men rijdt soepeler, aangenamer. Men heeft minder kans op slippen.

Het spreekt verder van zelf, dat men bespaart, dat men olie zoowel als benzine bespaart. Bij een gewonen wagen blijft de motor, wanneer men debrayert, voorloopig op ongeveer dezelfde kracht draaien. Gaat men free-wheelen, dan loopt de motor direct zooals hij stationnair draait, dus veel minder hard. Het benzine-verbruik vermindert, het olie-verbruik al even eens. Wat voor technische voordeelen dit laatste heeft, het werd boven bereids uiteengezet.

Inmiddels vertoonen de nieuwe Stude-



*Twee  
zielen,  
een  
gedachte .....*

Johnny Weissmüller met zijn jongsten leerling, de 2-jarige Marco, het kleine zwemwonder uit Parijs.

Moeten we het nog zeggen, dat beiden „Ovomaltine” gebruiken? Een aardig voorbeeld, twee zwem-phenomenen, overtuigd van de waarde van Ovomaltine, en het schijnt den kleinen rakker te smaken ook!

Doe als zij, ga ook Ovomaltine gebruiken. Bijna de geheele Nederlandsche sportwereld kent en gebruikt Ovomaltine.

OVOMALTINE IS VERKRIJGBAAR IN BUSSEN VAN F10.80 AF BIJ ALLE APOTHEKERS EN DROGISTEN.

Fabr. Dr. A. WANDER A/G, BERN, Vertegenw. KERKHOFF & Co.

EEN GRATIS MONSTER ZENDEN WIJ OP VERZOEK GAARNE TOE.



baker-modellen niet alleen dit enorm voordeel. De wiel-basis van de Commander is vergroot van 120" tot 124", waardoor de koetswerken veel royaler zijn geworden. De vijf-persoons Commander bv. heeft nu dezelfde afmetingen als de vroegere 125" President-Sedan. De motor-kracht is wijders verhoogd tot 101 rem-paardenkracht, uitsluitend door het gebruik maken van den Duplex-Stromberg carburateur, een verbeterde in- en uitlaatleiding en verhoogde compressie. Bij de President-modellen is de motor-kracht van 115 tot 122 rem-paardenkracht opgevoerd, terwijl de wiel-basis vergroot is tot 130", wat de 125" betreft, tot 136", wat de 135" aangaat. Nog meer bijzonderheden! De kruk-as van de nieuwe series is negen-maal gelagerd, en voorzien van een verbeterd type Landaster trilling-demper. Ook corrigeerde men de stuur-inrichting nog in zooverre, dat het stuur, bij het nemen van een bocht, van zelf terugdraait. Aan de linker voor-veer is verder een speciale inrichting, een zg. kick shackle, aangebracht, die alle stooten van den weg opneemt en iedere shimmy-neiging uitschakelt. De dak-constructie is gewijzigd, waar de zij-kanten van plaatwerk vervaardigd zijn. Deze verbetering komt het aanzicht ten goede. Alhoewel men hieraan niets veranderde, lijkt de wagen toch lager. Wat het koetswerk betreft, zijn alle voorzittingen geheel verstelbaar, evenals trouwens de stuur-kolom. Men vindt wijders in de gesloten modellen antenne voor de aansluiting op radio. De



Dinsdag 12 Augustus introduceerde de Directie van de Internationale Automobiel Mij. te 's Hage de nieuwe Studebakers met „free-wheeling” aan de verschillende dealers en aan de pers. Men ziet op de eerste illustratie het gezelschap voor het gebouw aan de Scheldestraat te 's Gravenhage. Bij die gelegenheid toonde de Directie voornoemd eveneens het verschil tusschen een model Studebaker van 1910 en het novum van thans (foto Polygoon).

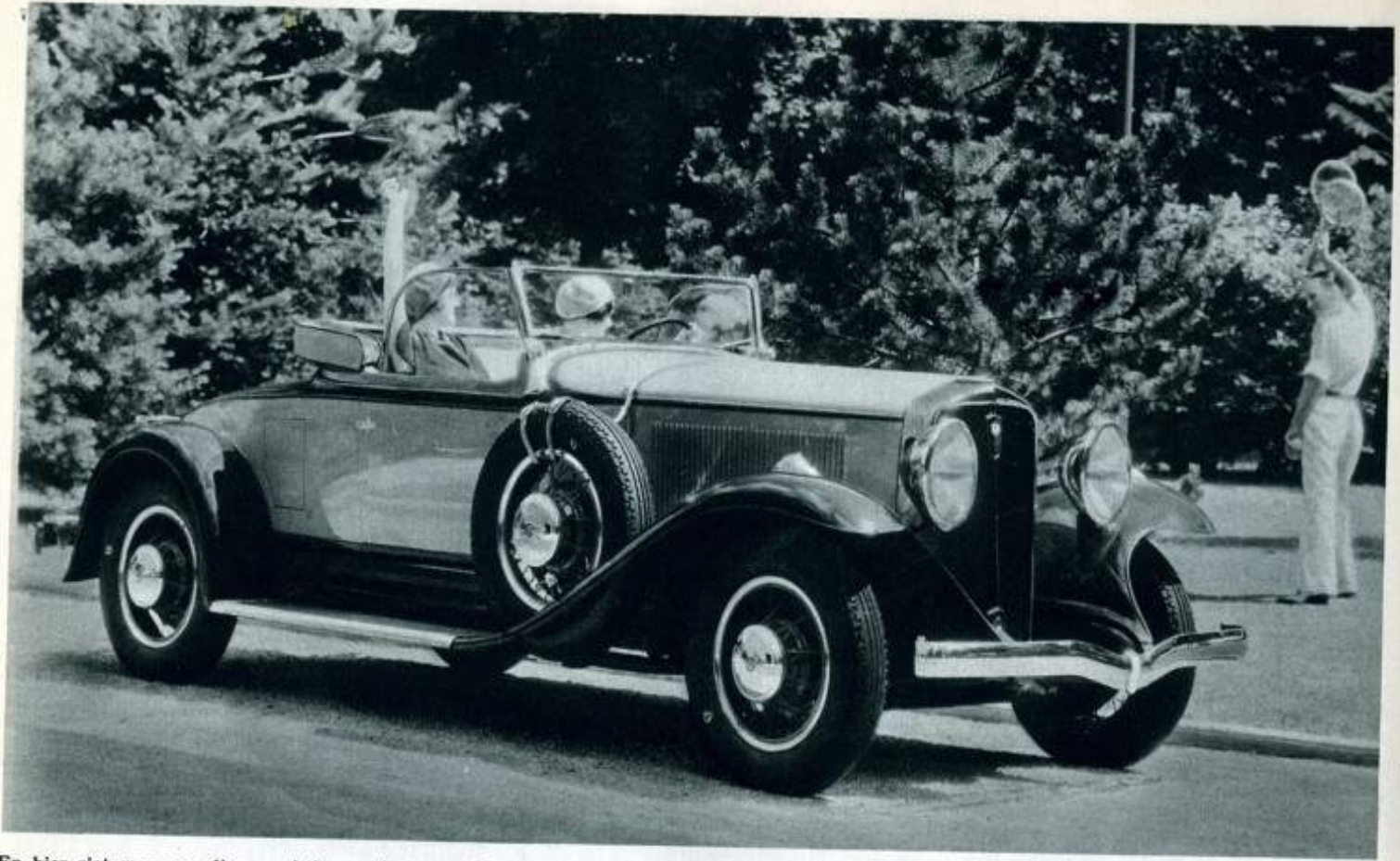
motorkap is verlengd en vormt met het nieuwe model radiator en carrosserie een zeer fraai geheel. De radiator, welke een grooter koel-oppervlakte heeft, schenkt met de ovale koplampen, de sierlijke bumper en de kleine „parking-lights” op de spatschermen den wagen een wonderlijk mooi aanzicht. Deze modellen zijn verder voorzien van een nieuw stuurwiel, hetwelk drie spaken met geheel stalen kern heeft, welke met de „all-steel” body, geheel voorzien van onbreekbaar glas, de grootste veiligheid aan den rijder bieden. De motor is verder voorzien van een verbeterde ventilateur, welke de koeling ten goede komt. Nog een typisch nieuwtje! De carburateur heeft een geluid-demper, waardoor bij geen enkele snelheid het onaangename lucht-zuigen wordt

gehoord. Verder is op den carburateur een verbeterd type luchtfilter gemonteerd. De klepveeren van den motor zijn voorzien van een z.g. „springdamper”, een soort geleider, waardoor de kans van veerenbreuk tot een minimum gereduceerd wordt. De wagens hebben een verbeterd systeem „tweeschoenduoervo” type remmen. Op de „President” zijn de remmen  $15 \times 2\frac{1}{4}$ " en op

CAFÉ RESTAURANT  
„DU COMMERCE”  
Plein 12 - Haarlem

**POLYGOON**  
FOTO — PERS — BUREAU  
FILMFABRIEK

HAARLEM Koudenhorn 8 Tel. 11528  
AMSTERDAM Damrak 53 Tel. 41311  
DEN HAAG Stationsplein 64 Tel. 15086



En hier ziet men een dier prachtige, majestueuse Studebaker-modellen, een President Eight Roadster, gereden door de Amerikaansche sport-jeugd, die dweept met dit product van eigen bodem.

de „Commander”  $13 \times 1\frac{3}{4}$ ". Als gevolg van het „precisionswerk”, waarmede geheele Studebaker-wagens worden gebouwd, mag de nieuwe „Studebaker freewheeling-car” tenslotte direct met een snelheid van 60 KM. per uur gereden worden, waardoor het vervelende inrijden onnoodig geworden is.

Summa summarum: deze Studebaker is een prachtige, slanke wagen geworden, sierlijker dan de oude types. Een auto, technisch op hoog peil staand! Een auto tenslotte, die het automobilisme nog meer populair zal maken! Want door het vrij-wiel is chauffereen nu aller-eenvoudigst geworden, hetgeen dan wil zeggen, dat men het, voor velen zoo lastig, debrayereen in eenige opzichten verbannen heeft.

De „Internationale” zal plezier beleven van dit waarlijk prachtig novum op auto-gebied!

## De Isotta-Fraschini.

De Isotta-Fraschini is op automobielen-gebied een Italiaansch product van hooge waarde. Deze majestueuse, technisch voortreffelijke wagen behoort tot een super-klasse, tot de „upper ten” onder de benzine-vehikels. De Isotta was eenigen tijd in Nederland vertegenwoordigd. Sinds den dood van den laatsten importeur, den heer Wiemann, werd het fabrikaat binnen onze grenzen niet meer ingevoerd. En nu verrast ons de heer Hollman, de directeur van de A.G.A.M., met een verblijdend schrijven. Hij meldt ons nl.,

dat hij, tijdens een vakantie-reis te Milaan vertoevend, door toevallige omstandigheden een Isotta-Fraschini-wagen onder de oogen kreeg, en zoo geïmponeerd was door de buitengewoon schitterende lijn, alsmede door de sublieme afwerking van motor en andere organen, dat hij zich met de fabriek in verbinding stelde, en na eenige onderhandelingen er in slaagde, het hoofd-agentschap voor Nederland te verkrijgen. Wij zullen de

Isotta's dus binnenkort in grooter aantal over onze wegen zien suizelen. Hetgeen de „standing” van ons automobilisme ongetwijfeld verhoogden zal. De aanblik van zulk een slanken reus is immers imponeerend. De heer Hollman heeft o.i. een zeer gelukkigen greep gedaan, en de A.G.A.M. is met een import verrijkt, die gewis vruchten zal afwerpen. Welkom weer, mooie, krachtige Isotta-Fraschini, in de lage landen aan de zee!



Het Circus Maxo te Scheveningen bezit een kangoeroe, die blijkbaar zeer sportief is. Niet alleen bokst de pootige Australiër menig rondje, maar hij is eveneens verzot op auto-rijden, en in deze Chevrolet gevoelt hij zich blijkbaar ten zeerste thuis.