

De vernieuwingen van de grote carrossiers: Mühlbacher et fils



De verzamelaar is een eigenaardig wezen. Hij kan reeds in extase raken door de nieuwe realisaties van de grote rijtuigbouwers op hun zoektocht naar nog meer comfort. Vaak is het zijn ultieme doel ooit een rijtuig met acht veren te bezitten. De rijtuigbouwers zijn nochtans veel verder gegaan dan dat, door vanaf het einde van de 19^e eeuw gebruik te maken van moderne technieken. Luchtbanden, trommelremmen, matrasvering in de rugleuningen zijn slechts enkele voorbeelden.

Verzamelaars zitten zelfs zo in elkaar dat sommigen pruilen omdat een rijtuig van een grote meesterbouwer dusdanig uitgerust is dat ze menen dat het industriële snuffje het traditionele aspect verdringt. Het ontbreken van interesse voor dit soort rijtuigen heeft er zeker toe bijgedragen dat ze slechts in zeer geringe mate bewaard zijn gebleven.

Het was bij het bezoeken van de collectie van "les écuries de la ferme exotique in Cadaujac in de Gironde dat we deze coupé "Mühlbacher et Fils" hebben gevonden. Hij is uitgerust met speciale velgen voor luchtbanden en met trommelremmen.

Mühlbacher

Het huis "Mühlbacher" werd door "le guide du carrossier" in 1889 bestempeld als het oudste en het grootste van Parijs. Het werd gesticht in 1797 door Godefroy (Georges-Geoffroy) Mülbacher, geboren in Straatsburg in 1767 en afkomstig uit een familie uit het hertogdom Wurtemberg.

Hij installeerde zich vanaf 1814 zich in Parijs in de Rue de la Planche nummer 14. Gedurende 120 jaar was dit huis een van de meest bloeiende carrossiers.

We behandelen deze dynastie nog in een later artikel maar we geven alvast een kort overzicht van de verschillende benamingen:

- 1828-1863 MUHLBACHER FRERES
- 1863-1878 MUHLBACHER et FILS, PARIS
- 1879-1894 MUHLBACHER.PARIS
- 1895-1902 MUHLBACHER O
- 1903-1911 MUHLBACHER et fils
- 1912-1914 MÜHLBACHER (P.) CHARPENTIER & Cie succ.
- Uiteindelijk werd het huis Mühlbacher opgekocht door Belvalette



Archives JP Binder



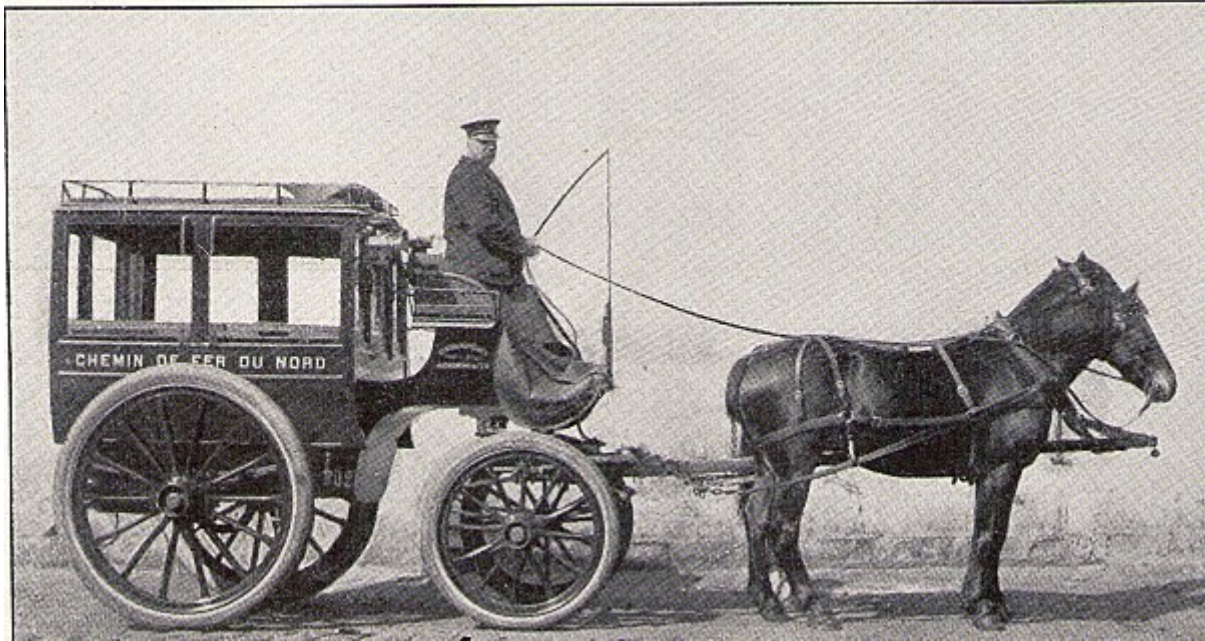
Het rijtuig dat we behandelen dateert uit de periode 1903-1911. Laten we eens kijken naar de bijzonderheden:

Luchtbanden: 'Bandage pneumatique':

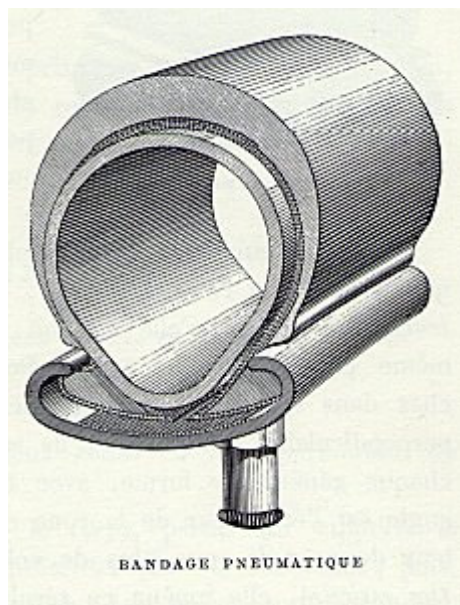
Het is onder deze benaming dat de aanwezigheid van luchtbanden werd aangegeven bij verschillende rijtuigen van Muhlbacher in de 'Guide du carrossier' van oktober 1903.

Van de coupé die we hier voorstellen zijn de luchtbanden verstorven en heeft de laatste eigenaar ze laten vervangen door gewoon ijzerbeslag. Hij kon geen banden van hetzelfde type en maat vinden.

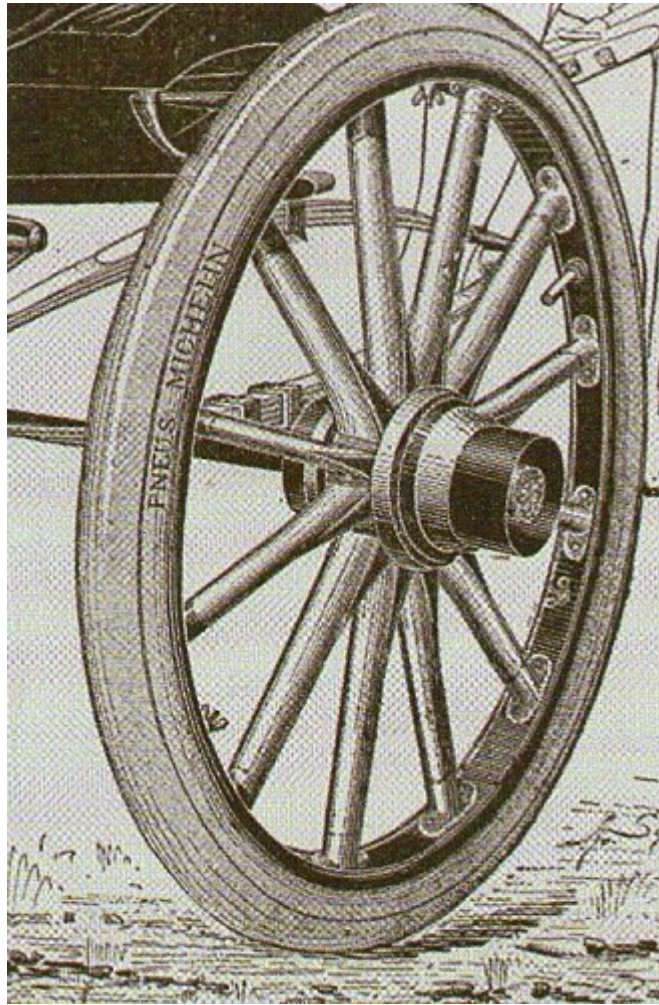
Deze omnibus uit 1910 was uitgerust met luchtbanden.



Het originele ijzerprofiel bleef gewoon bewaard. Men kon dus gemakkelijk opnieuw overschakelen naar het gewone profielrubber.



In elk wiel was er een gat voorzien voor het ventiel.



De eerste proeven om rubber te gebruiken als wielbeslag zijn reeds zeer oud. In 1736 maakte een expeditie in Peru, georganiseerd door de Spaanse Koninklijke academie voor wetenschappen, reeds melding van een boom, "Hévé" genoemd door de inboorlingen van het 'Esmeralda-woud'. De indianen maakten al waterdichte laarzen van het hars dat ze 'cahutchu' (caoutchouc) noemden.

De elastische kenmerken van deze stof werden vanaf 1823 door Mc Intosh gebruikt bij de vervaardiging van springballen.

In 1831, vond Charles Goodyear het vulcaniseren uit door zwavel toe te voegen aan het hars en dit te laten opwarmen tot 120°. De latex verkreeg zo een permanente homogeniteit terwijl deze toch zijn elasticiteit behield.

Jammer genoeg voor Goodyear kwam een andere onderzoeker, Thomas Hancock, in het bezit van een staaltje van zijn uitvinding. Hij analyseerde het en vroeg een patent aan. Goodyear stierf totaal geruïneerd in 1850.

Deze uitvinding werd reeds vrij snel toegepast als wielbeslag, echter niet op grote schaal. Rijtuigen met een volrubberslag werden al gepresenteerd op de wereldtentoonstelling van 1851 in Londen.

Volgens Cathérine Rommelaere in 'Voitures et carrossiers en Belgique' is er slechts een veralgemening vanaf 1884. Een van de beperkingen van de veralgemening van volrubber

werd samengevat door Faverot de Kerbrech in 1903: "Het rubberbeslag verhoogt het comfort door de vermindering van het lawaai en een verhoging van het grondcontact, maar verhoogt helaas de trekkracht."

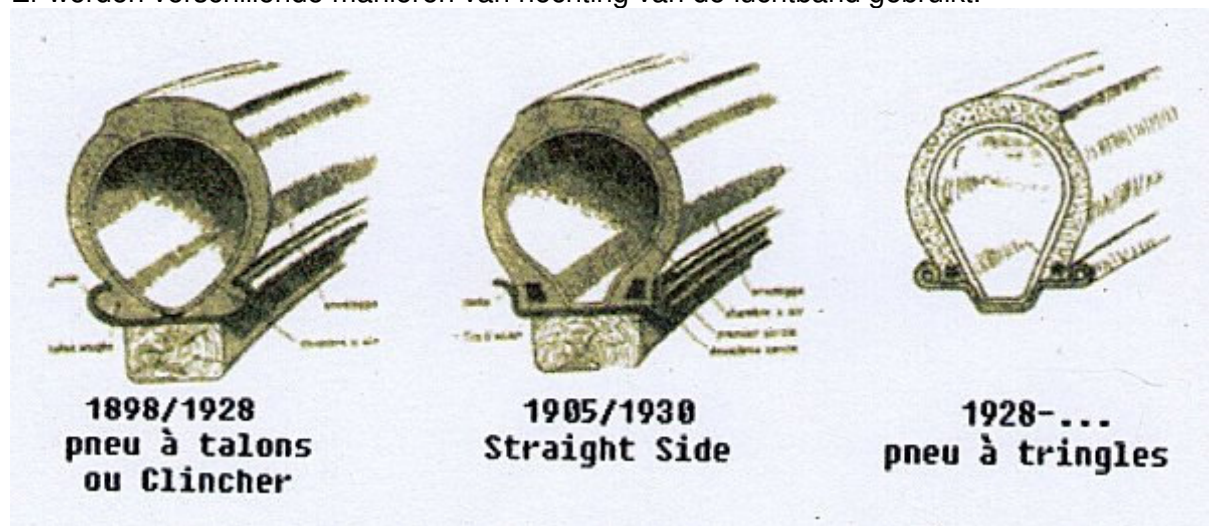
Een andere verklaring werd gegeven in 'L'Histoire de l'industrie Française' uit 1872: "Het valt te noteren dat de productiekosten, de vulcanisatie dus, een stijgend gebruik afremt".

In 1845, vroeg de Schot William Thomson het patent aan voor "een wiel met lucht", vervaardigd uit vellen rubber van verschillende diktes bedekt met leder en vastgemaakt met bouten op een houten velg. Dit wiel is nooit operationeel geweest.

Men moest wachten tot 1871 op de vervaardiging van rubberen buizen door Continental en tot 1872 door Pirelli. In 1888 vond John Boyd Dunlop een luchtband uit voor een fiets. Een kamer van rubber met een omslag van katoen. Deze werd gevuld met lucht en vastgelijmd op een houten velg. Deze werd gebruikt in wielervedstrijden vanaf 1889.

Het eerste rijtuig op luchtbanden reed in Parijs in 1896 !

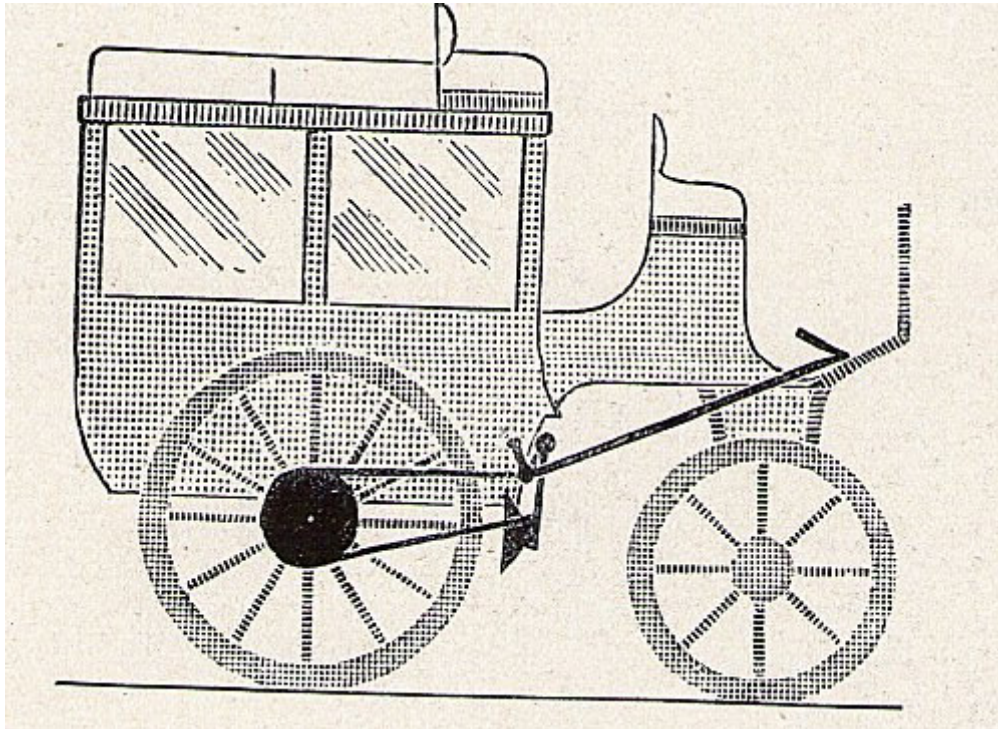
Er werden verschillende manieren van hechting van de luchtband gebruikt.



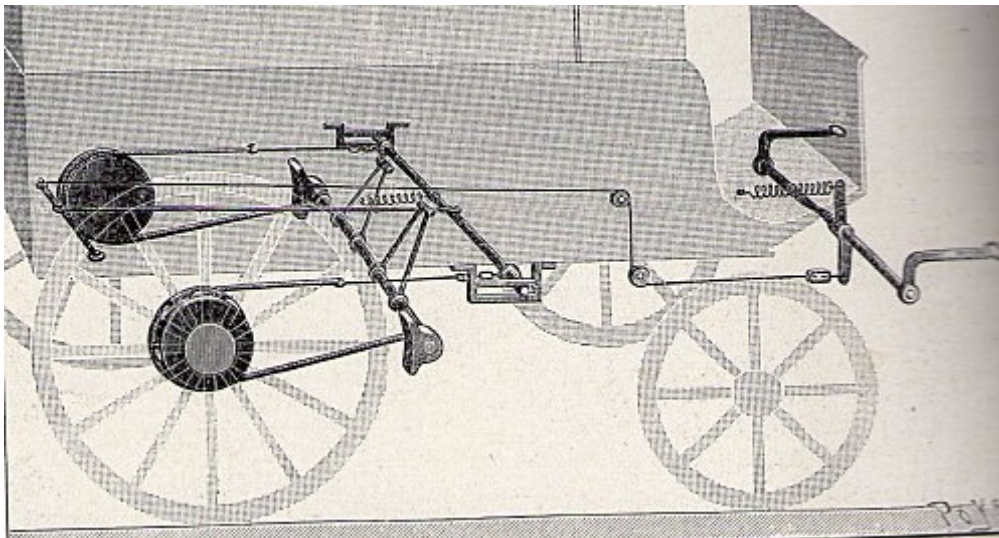
Trommelremmen

Gedurende eeuwen was de enige manier om af te remmen de remschoen onder de wielen. In 1851 presenteerde een Engelse rijtuigbouwer, Bascomb, op de wereldtentoonstelling een rijtuig uitgerust met een remsysteem aangedreven door een hendel. In 1879 stelde Binder voor om het wiel of de hendel te vervangen door een hefboom met ratel en pal.

Rond deze tijd werden andere systemen op de wielnaaf ontwikkeld en voorgesteld. Hieronder stellen we twee systemen voor;



Rem met rondgedraaide touwen aangedreven door een pedaal (Lemoine)

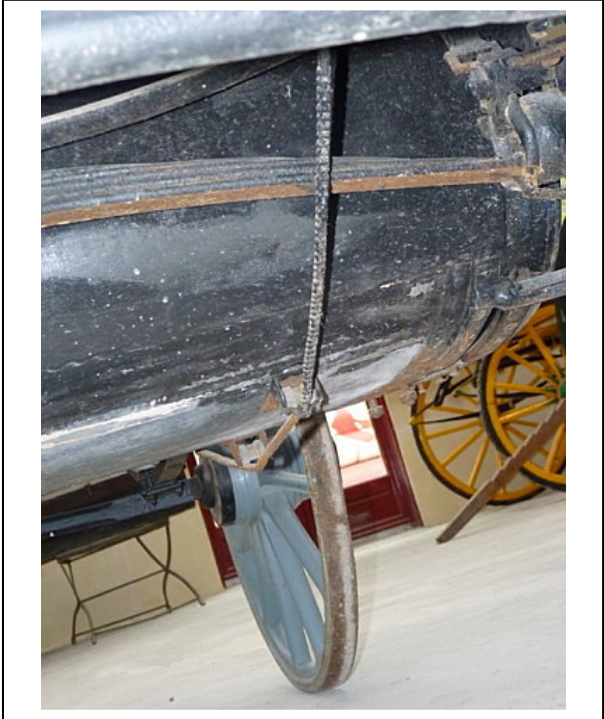


Een ander oprolsysteem was de "rem-automatische stop". Deze was vastgemaakt aan de strengen. Van zodra deze ontspanden werd het systeem inwerking gezet.

Men moest wachten tot het begin van de 20^e eeuw vooraleer de trommelrem zijn intrede deed. De uitvinding wordt toegeschreven aan de Fransman Louis Renault in 1902.

Op de afbeeldingen hieronder kan je de details van dit systeem bekijken op de coupé die we hier voorstellen.

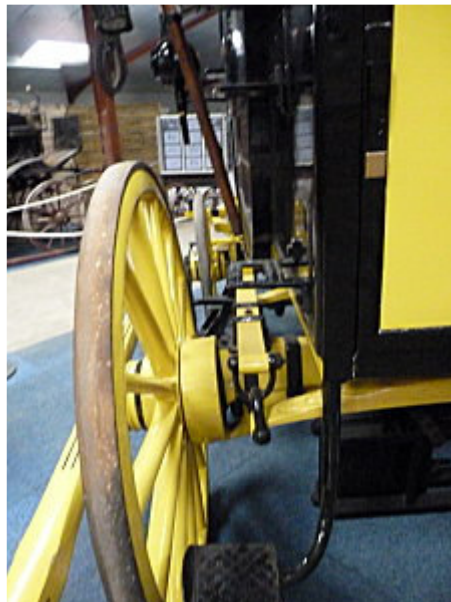
De remhendel dreef een stang aan die verbonden was met de trommelrem



Het is echt uitzonderlijk om deze systemen te vinden op originele rijtuigen uit deze periode.
De road coach van Guillon et Millet, in het 'musée de la voiture à cheval' in Marcigny



Is eveneens uitgerust met een trommelrem aangedreven door een pedaal, maar deze werd later toegevoegd aan het reeds aanwezige remsysteem.



Tekst: Figoli
Vertaling: Christian Lesieur