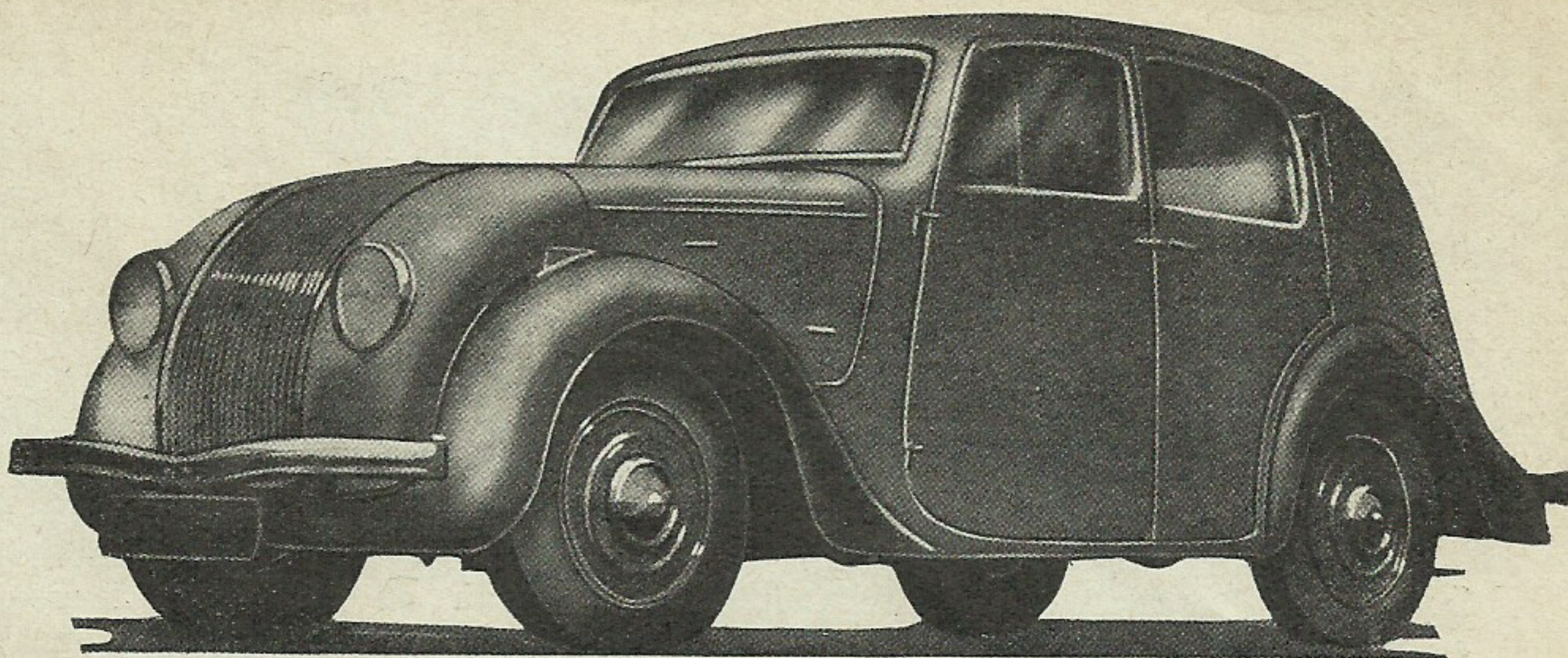


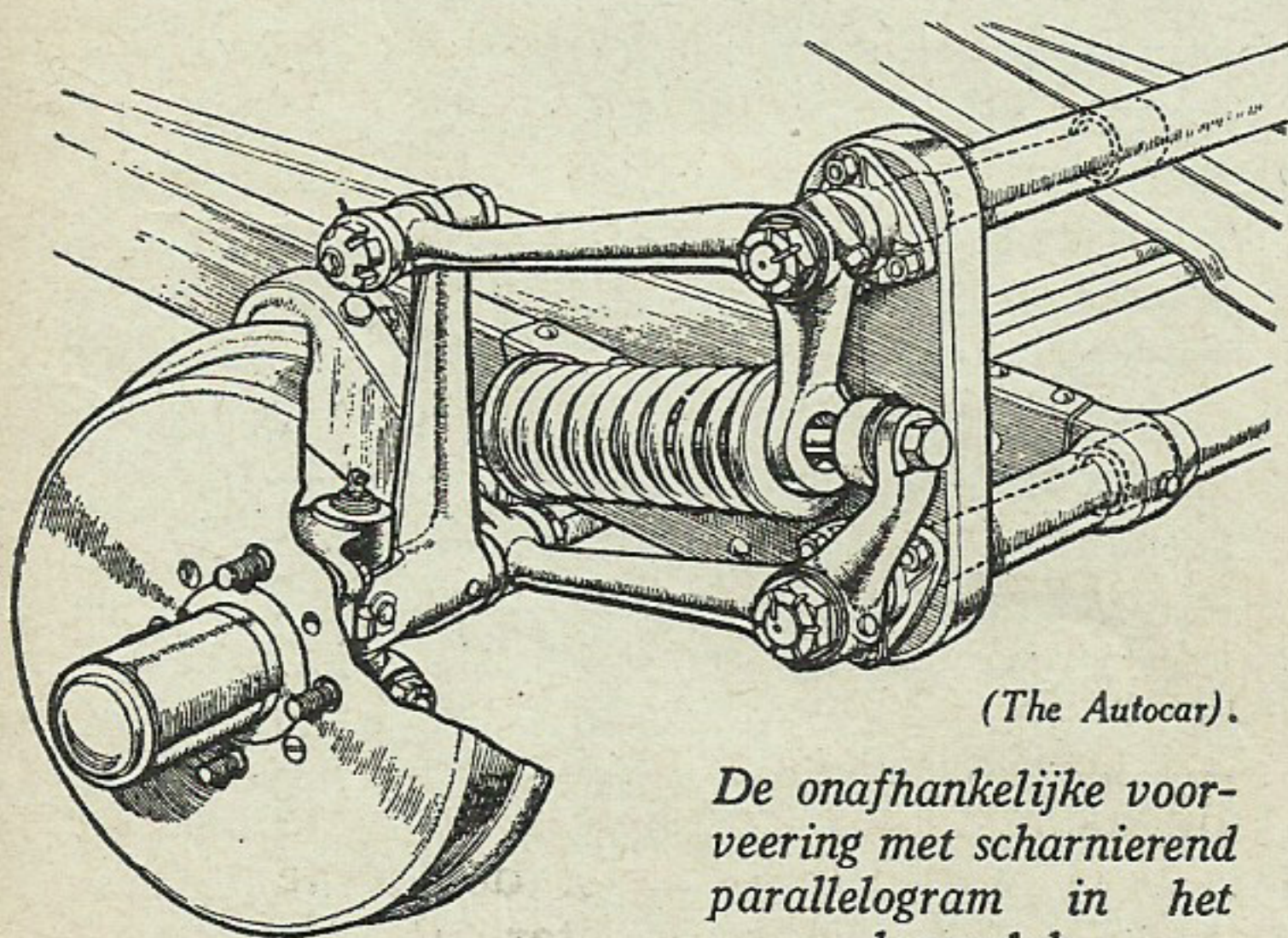
Airstream Singer

Opmerkelijk semi-stroomlijn-koetswerk op een nieuw chassis met hydraulische koppeling en onafhankelijke voorveering



(The Autocar)

HET kon redelijkerwijs worden verwacht, dat de Chrysler „Air-flow” school zou maken, zij het dan voorlopig nog een „klein schooltje”, maar dat nu juist een Engelsche abriek met een dergelijk carrosserie-



(The Autocar).

De onafhankelijke voorveering met scharnierend parallelogram in het langsvlak.

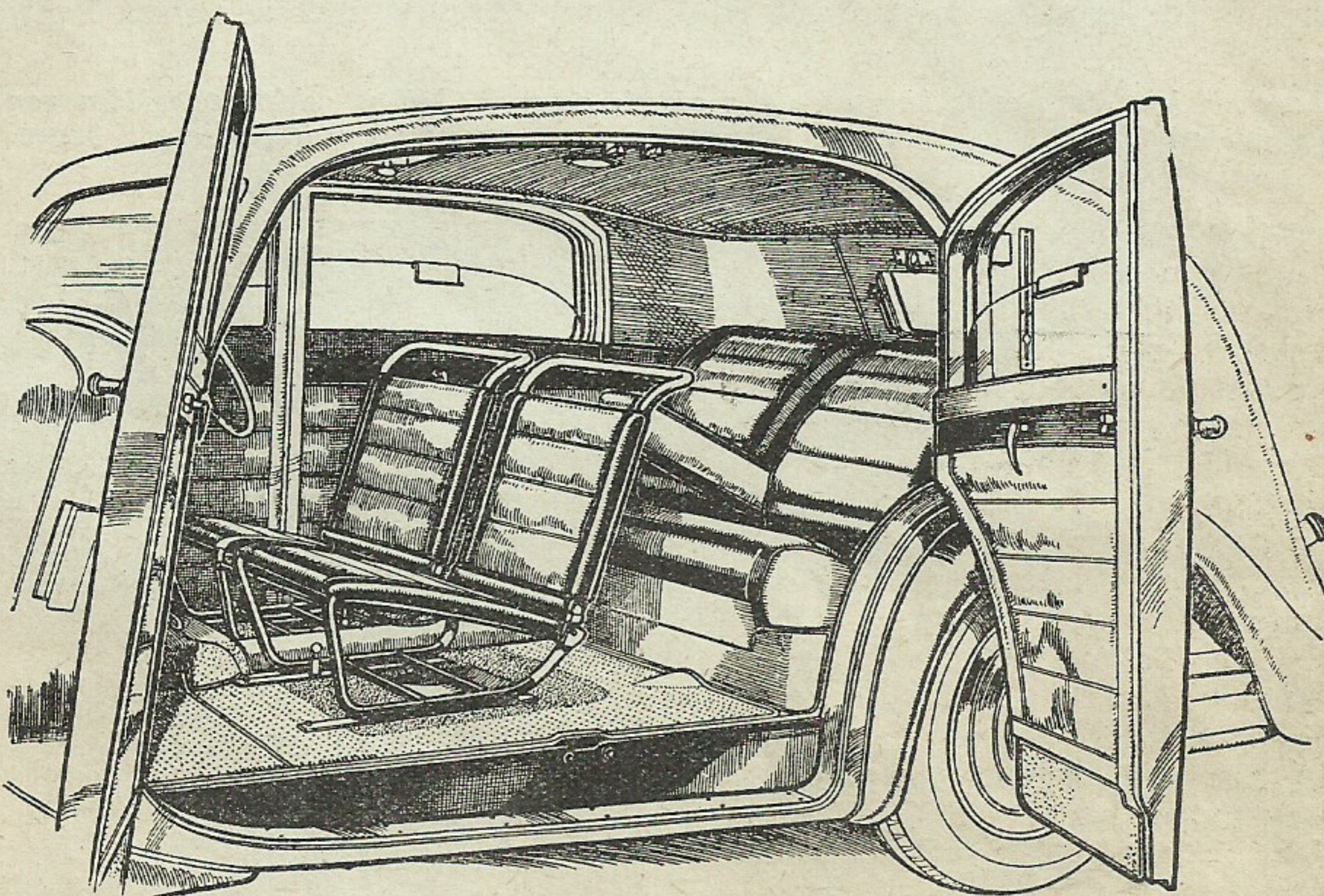
model als standaard-product op de markt zou komen, lag niet bepaald voor de hand. In combinatie met Airstream Ltd. heeft de Singer Company voor haar nieuw 11 pk-chassis met onafhankelijke voorveering en hydraulische koppeling een semi-stroomlijn carrosserie ontworpen, en in haar eigen fabriek in regelmatige productie gebracht. Het in- en uitwendig aspect van deze interessante „Airstream” Singer zullen we niet uitvoerig beschrijven, aangezien dit voldoende uit de illustraties blijkt. Slechts is daarop niet te zien, dat de gladde, schuin aflopende achterwand een deksel bevat, waardoor men bij het reservewiel kan komen. De kast voor dat wiel is afzonderlijk van de bagageruimte, welke door het wegtrekken van de achterbankleuning van binnen uit bereikbaar wordt. Speciale vermelding verdient het feit, dat geen moeite is gedaan om de carrosserie laag te houden, en alle inzittenden, zoowel voorin als achterin, hebben dan ook plenty plaats voor hun hoed. Doordat onder de voorzittingen van het moderne staal-buis-type een doorgaande ruimte overblijft, was het mogelijk de achterbank vóór de achteras-lijn te zetten, zonder dat vloerkuipen voor de voeten der achterpassagiers behoeften te worden aangebracht.

De inwendige koetswerkbreedte is groter dan normaal, doch de wagen pretendeert niet anders te zijn dan een vier- à vijfpersoons-model met extra veel elleboog- en schouder-ruimte. Het chassis van de „Airstream”, wielbasis 2,44 meter, voorzien van normaal koetswerk, werd reeds eenigen tijd gereden als een geheel nieuw Singer-model gelanceerd. De meest opvallende constructie-bijzonderheden zijn een hydraulische koppeling en een bijzonder systeem van asloze voorwiel-ophanging. De wiel-beweging is die van een parallelogram in het langsvlak van den wagen, en de uitslag der spiraalveeren wordt door hydraulische schokbrekers afgeremd; de hierbij gereproduceerde afbeelding spreekt in dit opzicht voor zichzelf. De geleid-armen der fusees schommelen met de loodrecht daarop bevestigde dwarsassen in twee boven elkaar liggende koker-traversen, geheel voor aan het stijf geconstrueerde kruisbalk-chassis. Lage-druk-banden 16" x 5,50" zijn gemonteerd.

Omdat de hydraulische koppeling hier niet gecombineerd is met een planetairen pre-selector gangwissel,

zoals bij de merken van het Daimler-B.S.A.-Lanchester-concern, werd nog een kleine normale frictie-koppeling ingebouwd om bij het inschakelen der eerste of tweede versnelling van den stilstaanden wagen dienst te doen. Voor het eigenlijke wegrijden van stilstand, of stoppen, is het alleen maar noodig het gaspedaal neer te drukken, resp. dit pedaal los te laten en te remmen, want dan komt de automatische werking van de hydraulische koppeling tot haar recht. Verder functionneert ze natuurlijk als een zeer werkzame transmissie-schokbreker, en wordt het overschakelen sterk beperkt. Zou men met het vrijwiel van den gewonen Singer vierversnellingsbak buiten gebruik rijden, dan moet bij het overschakelen de frictie-koppeling worden bediend.

De motor is een flexibel opgehangen 1,38-liter viercilinder met bovenliggende nokkenas, en de uitrusting van dit moderne en opvallende ensemble zeer volledig. Zij, die er meer van mochten willen weten, kunnen zich wenden tot de Singer-importrice, de N.V. H. Englebert's Automobielenhandel in Den Haag. v. W.



(The Autocar).

Een modern interieur! De middenstijlloze carrosserie is met schuifdak uitgerust. De ruiten hebben geen draai-mechanisme, maar blijven uitgebalanceerd in elken stand staan.