



Fsa

HISTORICAR

Uitgegeven door de Belgische Stichting voor het Auto en Motorenpatrimonium i.s.m. de RACB Historic Section



De Belgische constructeurs: F-K

N°XVIII - OKTOBER 2008

Marreyt Classics

Het geluk delen zich met
de mooiste classics van deze wereld
te kunnen omringen.



Vauxhall 30/98 Wensum Tourer - 1924



Bentley 6 1/2 L All Weather
Tourer by Corsica - 1927



Lancia Aurelia B24 Spider America - 1955



Aston Martin DB4 GT - 1961

La chance de pouvoir
s'entourer des plus belles voitures
classiques au monde.

HOME

Tel : +32 2 582 59 28
Fax : +32 2 582 71 53



Twin Cam

Kennis en ervaring om deze
droomwagens tot een prachtstaat
te restaureren en te handhaven.



Invicta Type S Low Chassis
by Corsica - 1933



Alvis Speed 20 Vanden Plas Tourer
"Peking to Paris" - 1934



Bugatti T57 Gangloff Coupé - 1935



Aston Martin DB6 Coupé - 1968

La connaissance et l'expérience
pour amener nos voitures de rêves
au top niveau et les y maintenir.

SHOWROOM & WORKSHOP

Tel : +32 53 63 12 33
Fax : +32 53 63 29 33

www.marreyt-classics.com

HISTORICAR

Editoriaal



Fsa

Historicar is een tijdschrift, uitgegeven met de steun van de Royal Automobile Club Belgium Historic Section en de Belgische Stichting voor het Auto-Motor Patrimonium (FSA).

Hoofdredacteur:

Leo Van Hoorick
Kerkstraat, 55 - 1701 Iitterbeek

**Uitgavedirecteur en
verantwoordelijke uitgever:**
Jacques Deneef

Avenue G. Macau, 8 - 1050 Bruxelles

Werken mee aan dit nummer:

Daniël Absil - Philippe Casse - Lies De Mol -
Jacques Deneef - Jacques & Yvette Kupélian
- Bart Lenaerts - Jan Van Hoorick -
Leo Van Hoorick - Steven Wilsens -
Laurent Zilli

Historicar wordt gesteund door o.m.:

R.V.C.C.B.
Belgian Triumph Club
British Classics & Rover Club Belgium
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts
Brussels Classic Car Club
A Merry Car Club
Amicale Studebaker
Rolls Royce Enthusiasts' Club
Belgium-Luxembourg
Club des Anciennes Citroën
Morgan Owners Club
Lancia Club Belgio
Club Team Lotus
MG Car Club Belgium
Belgian Mercedes Club
Kever Cabrio Club
Historical Vehicle Club
Spa Historic Racing Team
Belgian Vehicle Heritage
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey Club
Jaguar Drivers Club
DKW - Auto-Union Club
Classic Cadillac & La Salle Club
Auto Retro Club du Brabant
Amicale bruxelloise Club des Décapotables
Italia Car Club Belgium
Retromobile Club Spa
Belgian Skoda Drivers Club

Enkel de auteurs zijn verantwoordelijk voor hun artikels. Overname of reproductie niet toegestaan voor alle media, inclusief het internet.

Uitgeversmaatschappij:
N.V. Draaiboorn
Kerkstraat 55, B-1701 Iitterbeek
BTW: BE0414-830-002

Paul Frère:

Vijfenzeventig jaar ten dienste van de automobiel!

Bezeten door de auto, buitengewone analist van al wat een motor en wielen bezat, getalenteerd piloot en tegelijk een liefhebber in de meest nobele betekenis, een handelsingenieur die zijn stempel drukte op ten minste drie generaties. Bij zijn overlijden op 23 februari 2008, op de gezegende leeftijd van meer dan 91 jaar, laat Paul Frère ons niet alleen een grote leegte, maar ook een fantastische erfenis na.

Meer dan twintig boeken, en duizenden artikels geschreven in vier talen en ongetwijfeld gepubliceerd in tientallen anderen, leerden ons slimmer naar de automobiel te kijken, de technische finesses ervan te begrijpen en meer nog, te kiezen voor een merk, een model en de versie die het best bij ons paste.

Met zijn spreekwoordelijke vriendelijkheid en onweerstaanbare charme, nam Paul Frère ons, autofanaten, bij de hand en leerde hij ons de vragen stellen over het « hoe en waarom » van de automobiel. Miljoenen lezers zijn hem dankbaar voor wat hij hen heeft bijgebracht op het vlak van passie en vooruitgang op automobielvlak.

Enkele merken, en niet van de minste, hadden dit goed begrepen en hadden het geluk zich van zijn diensten te kunnen bedienen bij de ontwikkeling en afstelling van vele modellen. Door zijn rechtlijnigheid en zijn eenduidige benadering drukte hij werkelijk zijn stempel op de evolutie van de automobiel.

Hij was pragmatisch en niet geneigd om toe te geven aan subjectieve emoties. Mede daardoor kreeg hij kansen in verschillende topteams die nochtans geleid werden door heel veeleisende teambazen. En dat gebeurde zelfs zonder veel voorbereiding, zoals die keer met een Ferrari F1 bij de Grote Prijs van België in 1956, waar hij tweede algemeen eindigde. En natuurlijk zullen we nooit de onvoorstelbare rondetijd vergeten aan het stuur van een Audi R8 waar hij voor het eerst mee reed, en die hem een plaats zou hebben opgeleverd in het midden van de startgrid van de 24 uren van Le Mans.... op 86 jarige leeftijd!

Dat zijn elegantie, zijn zachtheid en zijn eenvoud als voorbeeld mogen dienen voor al diegenen die, zoals hij, ervan overtuigd zijn dat de autojournalistiek in de eerste plaats de kunst is om indrukken over te brengen tot meerdere eer en glorie van de veiligheid, de zuinigheid en het rijplezier van de automobilisten.

Hij werd gerespecteerd door de allergrootsten, hij was de gesprekspartner van de meest briljante ingenieurs, maar toch luisterde hij geduldig naar de meest eenvoudige vragen en gaf hij eenvoudige en heldere antwoorden, die de vraagstellers ongetwijfeld een onuitwisbare herinnering nalieten.

In een ultiem gebaar ten dienste van de automobiel, slechts enkele dagen voor zijn overlijden, liet hij zijn professionele archieven na aan de FSA – de Stichting voor het automobiel en motorenpatrimonium – opdat ze beschikbaar zouden blijven voor de gemeenschap.

Alleen al hiervoor, maar voor nog zoveel meer, bedankt Monsieur Frère.

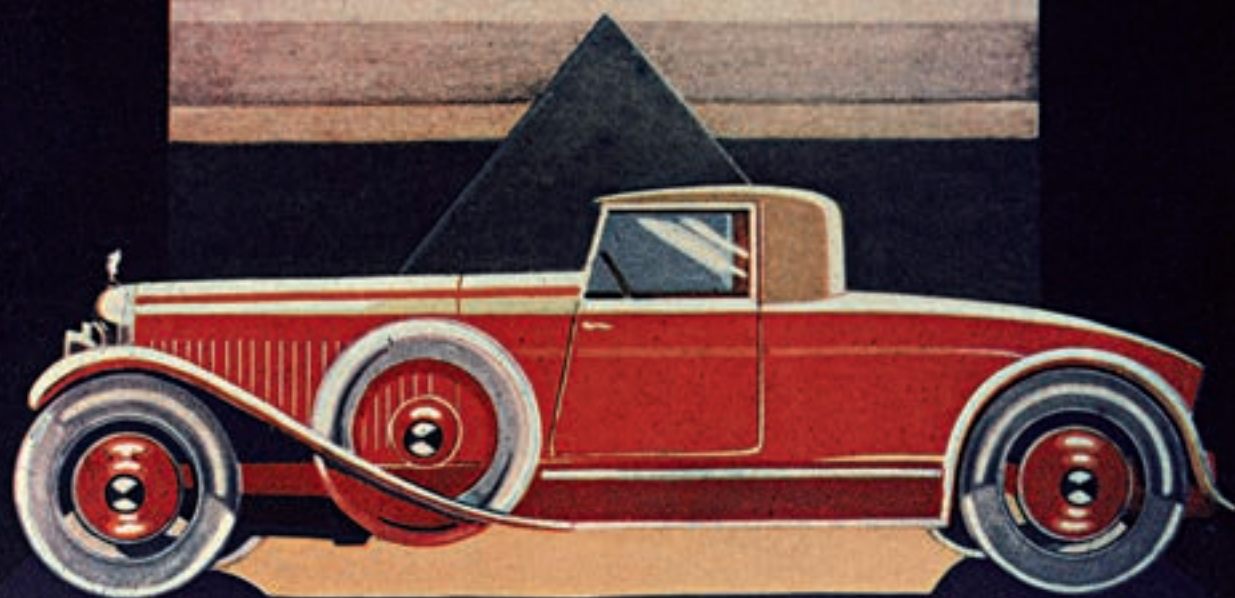
Philippe Casse

ANC. ET AB.
DIETEREN FRERES.

50 RUE DU MAIL.
BRUXELLES.

SOCIÉTÉ ANO^{ME}

FOURNISSEUR DE LA COUR



CARROSSERIE DE GRAND LUXE.

Salon de l'Automobile Bruxelles, stands B.65 et 66.
Les voitures WEYMANN sont exposées au stand F. 131.

Inhoud

6 De Belgische constructeurs

6-17	F.A.B. – Frenay
17-20	Germain – Gysellinck
22-23	Hermes – Houget
23-30	Imperia
30-33	Janssens – Juwel
33-34	Kahn – Koppel

35 Succesnummer Aston Martin DBS

39 Mercedes 300 SL: Oben Ohne!

43 Villa d'Este

46 Circuit des Ardennes 2008

48 De Ford T bestaat 100 jaar

49 De bladzijden van FSA:

De voetganger

Index der adverteerders

2	<i>Marreyt Classics</i>
3	<i>D'Ieteren</i>
9	<i>MW Automotive</i>
15	<i>Febiac</i>
21	<i>Ogilvy</i>
29	<i>Total</i>
45	<i>Geert Soomers</i>
51	<i>Lexus</i>
52	<i>Mercedes</i>

Bij de voorplaat:

Imperia-stand op het Automobielsalon van Brussel in 1910.

Dit salon werd georganiseerd in wat nu de hall van Autoworld is.

Waarschijnlijk zien we Adrien G. Piedboeuf, oprichter van Imperia, die poseert in het midden van zijn stand.

Imperia is een van de zeldzame Belgische merken dat ook nog auto's heeft gebouwd na de IIde Wereldoorlog.



De Belgische constructeurs

De bronnen

De reeks over de Belgische constructeurs die in *Historicar* verschijnt, is het resultaat van een samenwerking tussen verschillende personen.

We danken in het bijzonder:

- Yvette en Jacques Kupelian voor hun basiswerk en de vele illustraties die ze ons ter hand stelden
- Daniel Absil (opsteller van de inventaris die oorspronkelijk door de Royal Veteran Car Club van België werd gepubliceerd)
- Steven Wilsens voor zijn tekeningen en originele commentaar
- Philippe Casse en Leo Van Hoorick voor de algemene coördinatie en het vertaalwerk

F.A.B. 1912-1914

Fabrique d'Automobile Belge, Destourellesstraat, Schaarbeek

In de voormalige gebouwen van VIVINUS in Schaarbeek startte F.A.B. in 1912 met een automobielp productie. De firma stelde twee modellen voor: het 12/16 pk type C

(75 x 120) met tweelitermotor, en



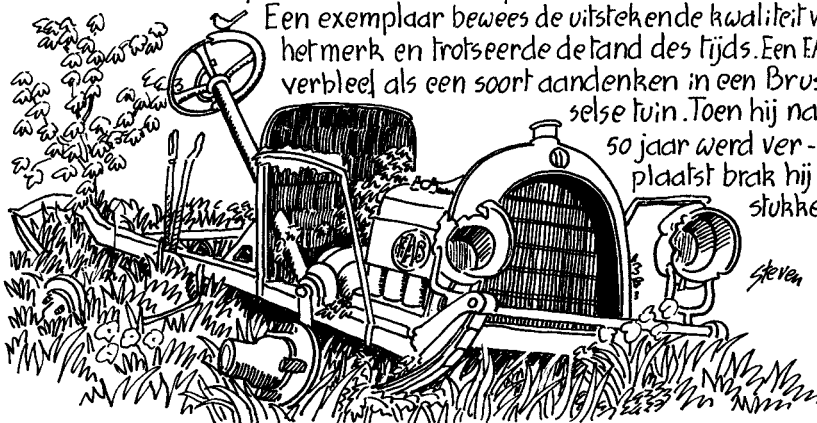
F.A.B. 20/28 CV, type B, 1913.

F.A.B.

Voor de Eerste Wereldoorlog stond de omgeving van de Vooruitgangstraat in Brussel bekend om zijn bedrijven. Het huis Vivinus was er gevestigd.

In 1912 nam de firma 'Fabrique Automobile Belge' de werkhuizen van Vivinus over. F.A.B. bouwde twee onderstellen met afneembare wielen, aangedreven door een lichte of een zware 4-cilinder. In het embleem van de radiator prijkte de Belgische driekleur. Met de pijprokende Coosemans aan het stuur verwijs F.A.B. naam in allerlei wedstrijden. Een gemiddelde snelheid van 80 km/h was in die tijd een huzarenstuk. W.O.I maakte abrupt een einde aan de productie van F.A.B.

Een exemplaar bewees de uitstekende kwaliteit van het merk en trotseerde de tand des tijds. Een F.A.B. verbleef als een soort aandenken in een Brusselse tuin. Toen hij na 50 jaar werd verplaatst brak hij in stukken.



de 20/28 pk type B (90 x 140) met een cilinderinhoud van 3.112 cc. De motoren waren viercilinders met een cilinderblok uit een stuk, zijkleppen, ontsteking met Bosch magneto, Zenith carburator, een vierversnellingsbak en remmen op de achterwielen en op de transmissie.

F.A.B. was een van de eersten om zijn chassis te leveren met demonteerbare wielen.

De oorlog maakte een vroegtijdig einde aan de geschiedenis van dit veelbelovende merk.

Vanaf 1912 gaat F.A.B. zich interesseren voor de competitie. Zij nemen in eigen land deel aan de "Coupe de Liedekerke", die wordt gewonnen door Coosemans met een gemiddelde van 80 km/u. Maar ook in het

buitenland treed het merk in het strijdperk (Tours, Laval in Frankrijk, en Stockholm)

In 1913 en 1914 neemt het merk

deel aan de Meeting van Oostende, aan de Rally van Oostende en aan de Meeting van Namen, waar piloot De Man tot 90 km/u snel is.

F.D. 1922-1925

Brugsesteenweg 1-5, Roeselare

Florent De Puydt was een mecanicien en constructeur van fietsen onder de merknamen WONDER en HIRONDELLES. In 1922 startte hij ook met de constructie van automobielen, aangedreven door Franse motoren van RUBY en C.I.M.E.

Op het Salon van Brussel van december 1923, werden drie modellen voorgesteld:

- een 7 pk viercilinder met klepstoters (62 x 91) en remmen op de achterwielen;
- een 9 pk viercilinder met bovenliggende nokkenas (68 x 103) van

C.I.M.E.

- een 11 pk tweeliter met klepstoters (74 x 116) van het merk ALTOS. De 9 pk en 11 pk hadden remmen op de vier wielen.

F. De Puydt bouwde ook auto's in Frankrijk (in Colombes bij Parijs). F.D. nam in 1924 deel aan enkele sportieve wedstrijden, waaronder de "Tour de France", waar Desprez het parcours van 3.750 km aflegde zonder strafpunten, hetgeen hem een gouden medaille opleverde. De laatste F.D.'s werden in 1925 gebouwd.

FEYENS François 1936-1939

Waterlelielaan 18, Oudergem (Brussel)

Ingenieur François Feyens was een van de grote specialisten in België als het ging om de voeding van motoren op gasolie, mazout, fuel-oil en dergelijke meer. Hij beschikte over een bijzonder goed uitgerust atelier.

In het begin van de jaren dertig was François Feyens agent voor de Franse motoren PEUGEOT-CLM, die gebouwd werden volgens de licentie van het Duitse JUNKERS-DIESEL.

Tussen 1936 en 1939 bouwde hij enkele kleine voertuigen met monocilinder diesel van 565 cc en met een vermogen van 15 pk (een vermogen dat werd bereikt tussen 3.000 en 3.200 t/min, een behoorlijk hoog toerental voor een dergelijke motor in die tijd), zij waren ongeveer 60 km/u snel en verbruikten 4 liter

gasolie per 100 km, ze waren vooral bestemd voor industrieel gebruik, en niet zozeer voor toerisme.

Deze merkwaardige kleine auto's had een chassis bestaande uit twee langsliggers in staal, met een ovale doorsnede, een centrale kruisconstructie en buisvormige dwarsliggers. Het chassis woog, inclusief de bevestigingspunten voor de vering en de carrosserie, slechts 45 kg. Rijklaar wogen deze voertuigen slechts ongeveer 300 kg, en zij konden tot 600 kg laden. De wielbasis bedroeg 2,45 m, de spoorbreedte 1,50 m.

De tweede wereldoorlog maakte een vroegtijdig einde aan de verdere ontwikkeling van deze originele voertuigen.

FEYENS T. 1898

Kortenberglaan 32, Brussel

T. Feyens zou rond 1898 enkele lichte auto's hebben gebouwd.

F.F. 1924

Schaarbeeklaan 150, Vilvoorde

Er stonden enkele F.F. automobielen tentoongesteld op het Salon van Brussel in december 1924.

F.I.F. 1909-1914

Sint Pieterssteenweg 150, Etterbeek (Brussel)

Het merk F.I.F. werd opgericht door een industrieel van Luxemburgse afkomst, Félix Heck. Het type 10/12 van 1909 was een stevige kleine toerismewagen met een viercilinder (65 x 120).

In 1911 werden de types 12/14 (75 x 120) en 15/18 (75 x 150) gebouwd, ze waren relatief goedkoop en kostten respectievelijk 5.000 en 5.500 fr. In 1912 worden drie modellen aangeboden: de kleine 8-12 pk met viercilindermotor (65 x 110), meer dan waarschijnlijk van het merk FONDU; de lichte auto 12-14 of 15 pk (75 x 120) en een 18 pk (85 x 130). Alle modellen hadden een enkel cilinderblok en een ontsteking met BOSCH magneto. In 1913 werd een nieuwe modellenreeks voorgesteld: de 7/12 (60 x 100) en de 8/16 (70 x 120), allebei met drie vers-

nellingsbak en een smalle radiator met twee schuine vlakken. De productie zou niet worden hernomen na de wapenstilstand. Er waren enkele F.I.F. 's die deelnamen aan wedstrijden, maar zonde veel succes: in 1909 was dat de "Grand Prix des Voitures" en het "Circuit de Boulogne", in 1911 aan de "Coupe des voitures légères" en aan de "Meeting van Oostende" waar een 4 cilinder van 2.950 cc (85 x 130) met klepstoters van zich liet spreken. In 1913 werd deelgenomen aan de "Grand Prix des Cyclecars" in Frankrijk, met een speciaal 7/12 model.

In het begin van de twintiger jaren vestigde Félix Heck zich in Schaarbeek, waar hij Ford T's voorzag van speciale carrosserieën, onder de naam "LUX-SPORT".

FLAID 1920

Ateliers Depireux, Luik

De FLAID die in 1920 werd voorgesteld was een lichte auto die werd gebouwd door de Ateliers Depireux in Luik. Het was een klassieke auto,

aangedreven door een viercilinder van 1.095 cc (59 x 100) en met een vermogen van 10/12 pk, in de eerste plaats bestemd voor de Britse markt.

FLANDRIA 1955

Werkhuizen Claey's in Zedelgem

De Werkhuizen Claey's, bekend voor hun Flandria motorfietsen, bouwden in 1955 een prototype van een

kleine auto, aangedreven door een motorfietsmotor die achteraan was gemonteerd.

F.N. – Fabrique Nationale d'Armes de Guerre

Automobielen 1899-1935

Motorfietsen tot 1962

Vrachtwagens tot 1970

1. Van de oprichting van de firma tot de Eerste Wereldoorlog.

Op 3 juli 1889 werd in Luik de "Fabrique Nationale d'Armes de

Guerre" opgericht. Vanaf 1896 is ze gelieerd met de krachtige Duitse groep Ludwig Loewe & Cie, gespecialiseerd in handwapens en hun munitie. F.N. streefde al snel naar een diversificatie van de productie naar



MW-AUTOMOTIVE

Premium Automotive Services



U bent op zoek naar het ultieme transportmiddel voor uw dierbaarste voertuig? MW-Automotive biedt u de beste oplossing aan. Eén van onze gespecialiseerde bedrijfstakken is het exclusieve transport van wagens. Onze ge-

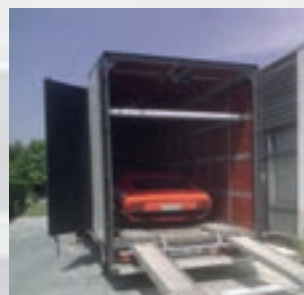
sloten oplegger kan de meest veelzijdige voertuigen vervoeren.

Exclusieve wagens, oldtimers, renwagens en prototypes worden geheel "op maat" doorheen heel Europa geleverd. Als klant bepaalt u waar en wanneer het voertuig moet worden opgehaald. Afhankelijk van uw wensen worden de wagens afgeleverd aan uw hotel, op een circuit of een evenement.



U kan er van op aan dat dit alles in volledige discretie verloopt!

Indien u meer info wenst, aarzel zeker niet van ons te contacteren.



MW-Automotive

Liezebeekwijk 33 • B-1540 Herne

gsm kurt: 0475 380 210

gsm jurgen: 0474 794 225

fax: 02 532 37 14

kurt@mw-automotive.be

jurgen@mw-automotive.be

www.mw-automotive.be



F.N. 1 1/4 CV, 1901.

andere domeinen. Het eerste gevolg hiervan was de bouw van fietsen, waarvan de eerste exemplaren in april 1896 het atelier verlieten (F.N. zou fietsen produceren tot in 1926). In mei 1899 stelde F.N. een model van fiets zonder aandrijfketting voor. Vanaf 1897 denkt men bij F.N. na over de automobielpeductie. Ze kopen een Franse vierwieler die door de ingenieurs van het huis wordt bestudeerd. Omdat ze de fabricagelicentie niet krijgen besluiten ze dan maar zelf een prototype voor een kleine auto te ontwikkelen.

Samen met J. de Cosmo, een Italiaanse mecanicien die door F.N. werd aangeworven in januari 1899, en die al een ruime ervaring opdeed in verschillende Europese fabrieken, bouwt F.N. een eerste prototype. In 1900 wordt besloten op basis hiervan een eerste reeks van 100 auto's te bouwen.

Deze kleine auto's werden aangedreven door een tweecilindermotor (75 x 90) van 800 cc met zijkleppen, ontsteking d.m.v. een bobine, spatsmering, waterkoeling, twee versnellingen vooruit en een achteruit en aandrijving met riem en ketting.

Dit model was leverbaar met verschillende carrosserieën, en kende een groot succes – het behaalde drie eerste prijzen op de Wereldtentoonstelling van Parijs in 1900. Het model werd ook nog in 1901 en 1902

F.N. 8/12 CV, 1909.



gebouwd, in totaal werden er 280 ex. van gemaakt. J. de Cosmo verliet F.N. in 1903 om zijn eigen bedrijf op te starten.

F.N. overwoog in die periode ook om elektrische voertuigen te gaan bouwen: er is sprake van de aanwezigheid van een elektrische F.N. op een defilé in Spa in juli 1899 (waarschijnlijk ging het om een Amerikaanse Columbia), maar ook van de bouw, in 1901, van een grote petro-elektrische auto met 100 pk, in samenwerking met Camille Jenatzy voor rekening van Baron Pierre de Caters.

In 1902 wordt een auto van 14 pk, of meer bepaald een chassis met car-danaandrijving voorgesteld op het Salon van Parijs.

In deze periode start F.N. ook met de productie van motorfietsen, met eencilindermotoren vanaf 1901, viercilinders vanaf 1905. Het succes is zo groot dat het Luikse merk zijn automobielpeductie terugschroeft, ze zal pas weer vanaf 1906 worden heropgestart. Dan start F.N. ook met een eigen gieterij, waardoor het bedrijf voor de meeste van zijn producties volledig onafhankelijk wordt. Intussen sloot F.N. ook een overeenkomst met DE DION BOUTON voor de verkoop van deze auto's in België. In 1905 is er een overeenkomst met de Luikse industrieel Albert Rolland van de onderneming LA LOCOMOTRICE, die licentiehouders was voor ROCHET-SCHNEIDER, die in onderaanneming werden gebouwd bij NAGANT. Albert Rolland liet zijn licentierecht over aan F.N., in ruil wordt hij de agent voor de regio Luik.

Zo gebeurde het dat F.N. vanaf 1906 opnieuw auto's ging bouwen, met name een Belgische ROCHET-SCHNEIDER (RSB) of F.N. "6900", met een radiatorrooster dat zo typisch was voor het merk uit Lyon, een viercilindermotor van 30/40 pk, magneto ontsteking en kettingaandrijving.

De 6900 werd gebouwd tot in 1913, en werd permanent verbeterd, in totaal werden er 125 stuks van gebouwd. Zij had enkele beroemde klanten zoals de Sjah van Perzië, de kroonprins van Duitsland of de

Koning van Servië.

Maar er komen ook modellen voor minder rijke klanten in die periode. In 1906 is dat de viercilinder type "2000", opgevolgd door de "2000A" en de "2100". In 1908 komt het type "1400", een 8/10 pk, gevolgd door de "1500" en "1560". In 1911 wordt de F.N. "1600" voorgesteld met een nieuwe vering. In 1913 volgen twee middenklasse modellen "type 2400", met een viercilinder monobloc, een koppeling met stalen koppelingsplaten en een cardanaandrijving. Eind 1913 wordt op het Salon van Parijs het "type 1250" voorgesteld, hiervan worden daar 300 exemplaren verkocht. Deze auto heeft een viercilinder (60 x 110) en een koppeling met lederen conus, het is één van de eerste kleine auto's met een skiff carrosserie. In tegensstelling tot wat dan de gewoonte was, werd deze auto verkocht met een open houten carrosserie, die werd gebouwd in Lyon.

F.N. had in 1912 een nieuwe hall van 8.500 m² gebouwd om daar zijn automobielpductie in onder te brengen, en gold als een van de modernste automobielfabrikanten van Europa. In die periode was het zeker de meest welvarende autoconstructeur van België, met voor 1914 een totaal van 3.600 geleverde auto's. Een groot deel hiervan werd geëxporteerd naar Engeland, Frankrijk, Duitsland en Nederland.

De Duitse invasie deed deze expansie abrupt afbreken, de fabrieken en het materieel werden aangeslagen en de bezettingsmacht vestigde er een groot herstellingsatelier voor de vrachtwagens van het Duitse leger.

De directie van F.N. en een deel van de arbeiders vluchtten naar Saint Etienne in Frankrijk, waar een nieuwe wapenfabriek werd opgestart ter ondersteuning van de geallieerde troepen. Tijdens de oorlog van 1914-18 werd geen enkele auto gebouwd. Bij de wapenstilstand wordt de fabriek onder sekwestering geplaatst.

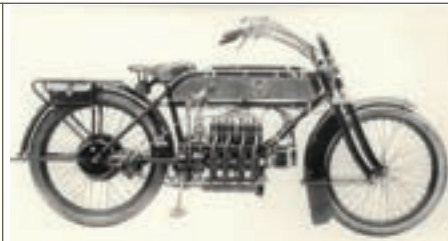
Eens los van de Duitse Loewe-groep door het instappen in 1919 van de Union Financière et Industrielle Liégoise, die afhangt van de Generale

Bankmaatschappij, worden de activiteiten weer opgestart, maar een groot deel van de machines werden ontmanteld door de Duitsers voor hun vertrek, en dat maakte die opstart des te moeilijker.

2. tussen de twee oorlogen: expansie maar sluiting van de automobielfabriek.

Dank zij de wetgeving op vergoeding van oorlogsschade, en aanzienlijke voorschotten die door de S.N.C.I. werden betaald kon F.N. zijn outillering moderniseren, in het bijzonder dan die welke betrekking hadden op de afdeling motorvoertuigen, waarop in het bijzonder werd gerekend om de militaire productie te vervangen, die werd door de internationale conjunctuur immers zwaar bemoeilijkt.

Het bedrijf werd geleid door grote namen uit de Belgische financiële wereld zoals J. Jadot, die in 1932 werd opgevolgd door Alexandre Galopin, die in 1944 echter werd ver-



De bekende F.N. 4 cilinder, 1911



F.N. Tonneau, 1901, tentoongesteld in Autoworld.

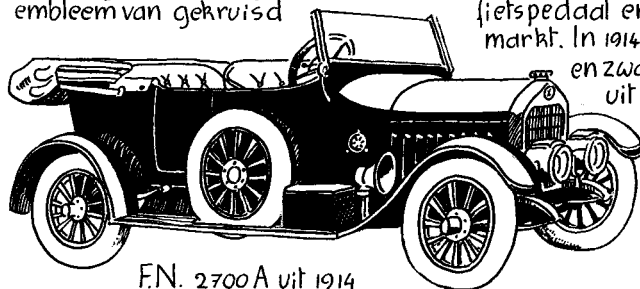
F.N. I

De 'Fabrique Nationale d'Armes de Guerre' uit Herstal staat bekend als

wapenfabriek maar legde zich in 1898 toe op de bouw van automobielen. Het begin was moeizaam tot de Italiaanse ingenieur J. De Cosmo in 1899 een klein wagentje van 2.5 PK. ontwierp. Gevolgd door een 3.5 PK. waarvan de productie van 100 wagens in 1900 was uitverkocht. Ook rijwielen en motorfietsen kenden veel bijval.

In wedstrijden had F.N. minder geluk maar dat zou later worden goedge maakt. In 1901 bouwde F.N. enkele zware auto's met een petroleum-elektrische motor naar aanwijzingen van Camille Jenatton. Toen werden ook Franse De Dion-Bouton en Rochet-Schneider onderstellen in licentie gebouwd. Na deze rijke ervaring kwamen eigen modellen voorzien van de F.N. radiator, met embleem van gekruisde

fietspedaal en geweer, op de markt. In 1914 waren 3600 lichte en zware automobielen uit de fabriek gerold. Door de Eerste Wereldoorlog lag de productie lam tot in 1920.



F.N. 2700 A uit 1914



Motor F.N. M-60, 350 cc, 1924.

moord door de collaboratie. Beiden waren ze ook gouverneur van de Generale Maatschappij van België. De algemene directie werd vanaf 1923 waargenomen door Gustave Jossart.

De auto's van F.N., die vanaf 1920 opnieuw werden geproduceerd, en de motorfietsen waarvan de productie al eerder werd heropgestart, kenden een groot commercieel succes, in tegenstelling tot die van de fietsen, waarvan de productie werd gestaakt in 1926.

Naast het chassis en de motor, bouwde de firma nu ook zelf de carrosserieën, dat gebeurde in een atelier aan de Rue du Vieux Mayeur in Luik. Gezien het grote succes van de afdeling motorvoertuigen, liet het bedrijf op een terrein "Pré-Madame", gelegen ten noordoosten van de oorspronkelijke installaties, een nieuwe fabriek bouwen waar de auto activiteiten, samen met de

bouw van de carrosserieën, werden ondergebracht. De werken werden aangevangen in 1928, de gebouwen werden opgeleverd in de zomer van 1929.

Tegelijkertijd kocht F.N. van de oude ETS. NAGANT de grote vestiging die dit bedrijf bezat aan de Quai de Coronmeuse, hier werd een herstellen en reparatieatelier in ondergebracht. Het streven om de civiele productie van het bedrijf zoveel mogelijk op te drijven, en hiervoor zoveel mogelijk afzetmarkten te verzekeren, niettegenstaande de beperkingen die op de internationale handel wogen, maakten dat F.N. een ambitieuze politiek van participaties en expansie volgde.

Zo werd in Parijs de Manufacture d'Armes de Paris (MAP) opgericht tijdens de oorlog 1914-18, hier werden F.N. motorfietsen gemonteerd. In Zweden werd de F.N. Aktie Bolaget opgericht om op deze markt motorvoertuigen af te zetten, en in 1929 werd in Aken een montagefabriek voor de Duitse markt opgezet.

Met iets te veel overtuiging gaat F.N. zich meer en meer toeleggen op activiteiten die vreemd zijn aan de oorspronkelijke activiteiten. Dit is er mede de oorzaak van dat het bedrijf het heel hard te verduren zou krijgen tijdens de crisis van 1929, die tot 1935 zou blijven duren. Een aantal afdelingen, waaronder de automobielpductie, zou deze crisis niet meer te boven komen.

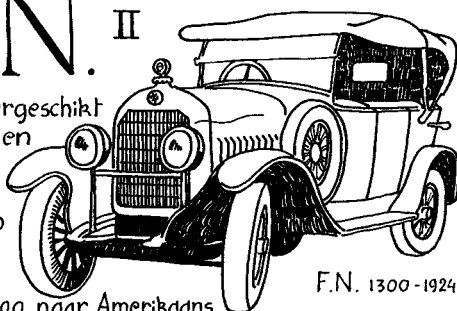
Door de afsluiting van de grenzen was F.N. nagenoeg volledig aangewezen op de binnenlandse markt. In 1935 verloor het bedrijf zelfs de douaneprotectie die hen tot dan toe nog toeliet om min of meer succesvol te concurreren met de buitenlandse import van auto's.

Op 17 september 1935 beslist de Raad van Bestuur om te stoppen met de bouw van auto's en om zich te gaan toeleggen op de bouw van speciale voertuigen.

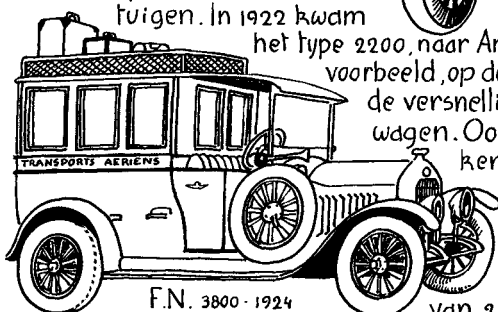
Deze beslissing was noodzakelijk, maar daarom niet minder pijnlijk. F.N. bleef aanwezig op de markt voor bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens, autobussen, autocars en trolley-

F.N. II

Bij F.N. bleef de automobiël ondergeschikt aan de fabricage van wapens en motorfietsen maar na W.O. I werd de productie opgevoerd. In 1925 stond F.N. na Minerva op de tweede plaats met 1500 voertuigen. In 1922 kwam



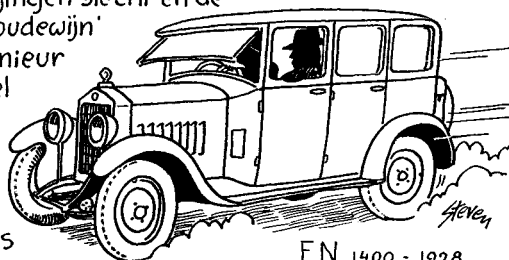
F.N. 1300 - 1924



F.N. 3800 - 1924

het type 2200, naar Amerikaans voorbeeld, op de markt met het stuur links en de versnellingen in het midden van de wagen. Ook de lichtere 1300 en 1400 kenden succes en waren zeer betrouwbaar. Dat werd bewezen in 1928. Toen reden twee F.N. 1400 van Luik naar Zuid-Afrika. Dit uitstapje van 24.500 km. werd in amper 100

dagen afgelegd. Op het circuit stonden F.N.'s in de voorste gelederen. In 1932 wonnen drie 8 cilinders de 'Beker van de koning' te Francorchamps. Maar de zaken gingen slecht en de nieuwe modellen 'Prins Boudewijn' en 'Prins Albert' van ingenieur P. Herman kwam niet veel terecht. In 1935 viel het doek over de personenauto's. Naast wapens werden nog motorfietsen (tot 1962) en vrachtwagens (tot 1970) gemaakt.



F.N. 1400 - 1928

bussen) maar ook militaire trekkers met rubber beklede rupsen (licentie CITROËN-KEGRESSE) en militaire voertuigen. De productie van de bekende motorfietsen werd voortgezet.

In 1937 en 1940 werd een akkoord van onderaanneming gesloten met PEUGEOT met het oog op de montage van de 202, 302 en van de 402, die werd bekleed en gespoten.

Heel opvallend gaat de fabriek van F.N. in Herstal - die werk verschaftte aan 9.138 mensen in 1929 en slechts 2.580 werknemers telde in 1935, terwijl de schuldenberg de onderneming aan de rand van het bankroet bracht - zich snel herstellen met de opkomst van Hitler en zijn politiek van herbewapening, waardoor het bedrijf het tegen het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog weer helemaal voor de wind ging.

Welke waren de belangrijkste automodellen van F.N. tussen 1920 en 1935?

- 1920

Drie modellen die van voor de eerste wereldoorlog dateerden, maar met een gewijzigde radiatorgrille, een breder spoor en zachtere vering: de 1250A - 2150 en 2700 AT (te zien op de wereldtentoonstelling van Antwerpen van mei 1920) en de eerste echte nieuwe naoorlogse F.N., de 3800 met 25 pk die op het salon van London werd voorgesteld in oktober 1920 en leverbaar was vanaf de lente van 1921, met evoluties naar de 3800T en 3800F, geproduceerd tot in 1925.

Het model 3800 zou worden gecarrosseerd door de grote koetswerkbouwers van die tijd: D'IETERN, DENS, VESTERS & NEIRINCK, VAN DEN PLAS, WALCH, SNUTSEL en DE WOLF.

- 1922

Op het Salon van Parijs van oktober 1922 wordt de nieuwe 15 pk, het type 2200, voorgesteld. Een viercilinder zijklepper met 4 versnellingen en een versnellingsbak die een geheel vormt met de motor: het is de

eerste F.N. met stuur links en centrale versnellingspook, onder invloed van Amerika (opgevolgd door de 2200E met breder spoor en 2200F).

- 1923

F.N. stelt het model voor dat zijn grootste succes zal blijken te zijn: de 1300 met een viercilinder kopklepper met klepstoters, remmen op de vier wielen en ballonbanden. Hiervan zullen 2.781 exemplaren worden gebouwd, waarvan 200 sportmodellen zich in verschillende internationale wedstrijden toonden.

Naast die 1300 wordt er ook een 15 pk uitgebracht die gelijkaardige technische kenmerken heeft, en wordt opgevolgd door de 1300D en 1300E



met vierversnellingsbak en verbreed spoor.

- 1927 tot 1933

De F.N. 10 pk 1400, 11 pk bestelwagen en 11 pk "1625", afgeleid van de 1300 en de versie met twee carburatoren "sport", type 1800 van 1775 cc (4 cil. 75 x 100), die tot 100 km/u snel was.

- 1930 tot 1935

Op het salon van Brussel van december 1930 werd een 8 cil. in lijn voorgesteld met zijkleppen en vierversnellingsbak, een auto die werd ontwikkeld door ingenieur Warnant (die van bij PIPE kwam).

Van deze auto werden slechts 371 exemplaren gebouwd (dit model won de "Beker van de Koning" tijdens de 24 u van Francorchamps in juli 1932).



René Millhous brak in april 1934 met een F.N. een wereldrecord in Bonheiden bij Mechelen.



F.N. M-70, 350 cc., 1929.

F.N. "1400" - bij het vertrek van een expeditie naar Kaap de Goede Hoop, 1928



F.N. 8 cilinder, 7 plaatsen, Carrosserie Walch, Luik, 1932



F.N. militair terreinvoertuig, type 63C, 1938



F.N. Ardennes, geleverd aan de Gendarmerie, 1963



F.N. 350SV Militaire, 1950

Fondu type CF, 1906, tentoongesteld in Autoworld.



stoppen van de productie in 1935 kwam het nooit tot een serieproductie.

3. Overleven als constructeur van vrachtwagens en motorfietsen

De fabriek wordt door de Duitsers bezet in 1940 en gedeeltelijk verwoest door geallieerde bombardementen, alvorens in 1945 te worden bezet door het Amerikaanse leger. In 1947 wordt de motorfietsenproductie heropgestart (met een geheel eigen vering), de productie hiervan zal definitief worden gestopt in 1962. Ook de vrachtwagenproductie komt weer op gang, er worden zowel civiele als militaire trucks gebouwd. Een bestelling van meer dan 4.000 vrachtwagens voor het Belgisch leger in 1950 maakt een samenwerking tussen F.N., MIESSE en BROSEL noodzakelijk. De laatste voertuigen worden in de jaren '70 gebouwd, de productie werd daarna volledig toegespitst op wapens en vliegtuigmotoren.

Alle archieven van F.N. met betrekking tot de productie van motorvoertuigen, zijn ondergebracht in het Museum van het Circuit van Francorchamps, in de Abdij van Stavelot.

- 1933

De verouderde 1625 wordt vervangen door de F.N. "42" Prins Boudewijn, met een 4 cil. van 2 liter met zijkleppen en volledig stalen carrosserie, daarna was er nog de "Prins Albert", iets krachtiger en duurder, de laatste personenauto die door F.N. op de markt werd gebracht.

Van de "Prins Boudewijn" worden 1.274 exemplaren gebouwd, en 499 van de "Prins Albert". Enkele chassis van de "Prins Albert" worden door PRITCHARD-DUMOULIN gecarrosseerd met een aërodynamische carrosserie "superprofilée". Er werd nog een prototype van de Prince Albert gebouwd met onafhankelijke vering rondom, maar door het

FROIDART & ROSENTHAL 1900 (1914)

Henegouwenkaai 63, Brussel

De Etn. Froidart & Rosenthal stelden in maart 1900 een lichte tweeplaatser voor, aangedreven door een horizontale motor met drie versnellingen,

met 3 of 7 pk. Rond 1914 zou deze firma ook een stoomaangedreven vrachtwagen hebben gebouwd.

FONDU 1906 – 1912

Automobiles Charles Fondu, Vilvoorde

In 1896 kwam Charles Fondu aan het hoofd van de ouderlijke firma, die materieel leverde aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Hij startte met de productie van automobielen in 1906.

Het eerste model was het type 1 CHF, een stevige auto van 20/24 pk met een viercilinder met twee aan twee gekoppelde cilinders (100 x 120),

drieversnellingsbak en cardanaandrijving. Deze auto was ontworpen door een jonge Zwitser, Julien Potterat, die zou aangesteld worden tot directeur van de afdeling automobielen van de Fondu-fabrieken.

Dit model evolueerde in 1907 tot een 24/30 pk (105 x 130) en dat jaar komt Fondu ook op de markt met een zescilinder 50 pk.



AutoWorld & Febiac... Historical Road-Companions.

FEBIAC, drijvende kracht van de auto van het verleden
én van de toekomst



www.febiac.be

Charles Fondu verkoopt de fabricagelicentie voor de 24/30 pk aan een onderneming uit Riga (Letland), waar Julien Poterat zich ook gaat vestigen om er het merk RUSSO-BALTIQUE te lanceren. Dit model zal tot in 1915 worden gebouwd. De firma FONDU van haar kant gaat zich van dan af toelleggen op de bouw van lichtere voertuigen.

In 1912 staan er drie types viercilinder monobloc-motoren op het programma: een 1.131 cc (60 x 100); een 1.690 cc (70 x 110) en een 2.120 (75 x 120). Fondu bouwde ook onderdelen, waaronder motor-versnellingsbak gehelen, die aan diverse Belgische ondernemingen werden geleverd (SAVA, LINON, ELGE, FIF, HERMES) en ook aan het Engelse TURNER, dat 50 stuks per maand afneemt. Deze auto's worden nog voorgesteld op het Salon van

Brussel in 1920 en 1921, ook al werd de automobielpductie bij Fondu gestaakt in 1912, na het overlijden van Charles Fondu. De Fondu auto's onderscheidden zich in verschillende autowedstrijden – in 1906 werd een vijfde plaats behaald in Oostende, in een wedstrijd met 30 deelnemers; - in 1907 werden, ook in Oostende een 1ste, 2de en 4de plaats behaald in alle wedstrijden en werd de kilometer met vliegende start afgelegd aan een gemiddelde van 97 km/u. Fondu haalde dat jaar een gelijkaardig resultaat in de wedstrijden van Boulogne sur Mer, de “Coupe Franchomme”, de “Coupe Caraman-Chimay” en het Internationaal Criterium; - in 1908 behaalde d'Aoust de overwinning in Oostende.

In de jaren 1920-1930 werden in de Fondu fabrieken in Vilvoorde de motoren van “La Mondiale” gebouwd.

FORD – ombouw 1924-1925 (zie ook DEWANDRE)

Jetsesteenweg 368, Brussel

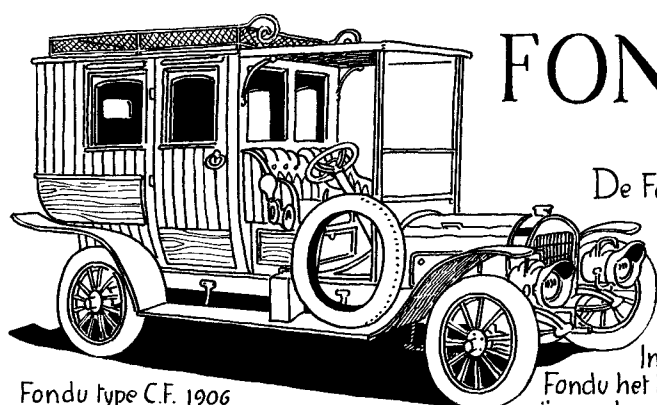
Op initiatief van constructeur F. Dewandre werden Ford T's omgebouwd, zij hadden een lagere en meer geraffineerde carrosserie dan het origineel.

FORD MOTOR Cy (Belgisch Filiaal) – vanaf 1922

Antwerpen 1922-1954

Genk 1964 tot vandaag

FORD MOTOR COMPANY (BELGIUM) nv werd op 30 januari 1922 gesticht. Het was Henry Ford zelf, die Antwerpen selecteerde als vestigingsplaats. Weinig later werd met de assemblage van auto's begonnen in de Antwerpse Duboisstraat, waar alle beschikbare versies van het Model T gebouwd werden. De snelle groei van de activiteiten dwong herhaaldelijk tot uitkijken naar een groter pand. Via de Napelsstraat en de Ketelmakersstraat in Hoboken, kwam FORD uiteindelijk in de Antwerpse haven terecht, waar in 1930 een gloednieuwe fabriek verrees. Naast het Model T verschenen Britse, Duitse en Amerikaanse FORD-modellen.



Fondu type C.F. 1906

FONDU

De Fondufabriek in Vilvoorde, gesticht in 1860, was gespecialiseerd in spoorwegmateriaal. In 1896 nam Charles

Fondu het bedrijf over van zijn vader. In dit bedrijf was

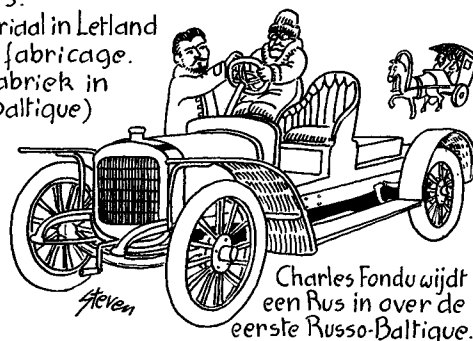
alles aanwezig om auto's te bouwen en hij nam Julien Poterat, een jonge Zwitser, in dienst als hoofd van de automobielfabriek. In 1906 rolde de eerste wagen de fabriekspoort uit, hij bezat een zware vier cilinder met cardanaandrijving.

In Autoworld staat het nummer vier tentoongesteld: een robuust vehikel met een carrosserie van Victor Decunsel. Ook in wedstrijden deed Fondu zich gelden. In de Meeting van Oostende in 1907 behaalde Fondu's de eerste, tweede en vierde plaats.

Een bedrijf van spoorwegmateriaal in Letland nam in 1908 de licentie voor de fabricage.

J. Poterat leidde de nieuwe fabriek in Riga, waar Fondu (alias Russo-Baltique)

gebouwd werd. De eerste wagen die de fabriek verliet nam met succes deel aan de rally Riga-St.-Petersburg: 600 kilometer non-stop over barre wegen. Deze Belgisch-Russische samenwerking hield stand tot in 1915.



Na WO II zette Henry Ford II het werk van zijn vader verder: hij bleef Antwerpen trouw voor een nieuwe uitbreiding. Eind 1948 werden nieuwe productiehallen ingehuldigd en de stad bedankte met een 'Henry Fordlaan'. Amper twee jaar later werd opnieuw gebouwd. Een onderdelenmagazijn en revisiewerkplaats voor motoren verschenen aan de andere kant van de 'Henry Fordlaan'. In die tijd liepen op de eindassemblagelijn diverse modellen van Britse, Duitse en Amerikaanse oorsprong door elkaar voor de afwerking.

De site voor Ford Genk, gelegen tussen de Rijn en het Albertkanaal, werd gekozen in 1962. Twee jaar later was deze reuzengrote fabriek van Belgisch Limburg de grootste

fabriek binnen de Ford-groep. Ford België was, samen met het Deens filiaal, het enige onderdeel van de Ford Groep waar ook privé aandeelhouders waren, zij vertegenwoordigden 16% van het kapitaal. Met de Mondeo, die enkel in Genk wordt gebouwd en die geleverd wordt in meer dan 60 landen wereldwijd, is Ford Motor Cy een van de grootste exporteurs van België.



De Ford Motor Company of Belgium werd in 1922 in Antwerpen opgericht. De eerste fabriek was gevestigd in de Duboisstraat. Deze foto werd daar getrokken bij de feestelijkheden voor de 50.000ste Ford T die daar werd gebouwd.

FRANCO-BELGE (Carrosserie)

Gent

Dit Gentse carrosseriebedrijf bouwde Citroën Tractions om tot cabrio's, er

waren drie types 11 BL en 2 types van de 15 pk.

FRENAY 1913 – 1914

Luik

Frenay was een kleine Luikse constructeur die eind 1913 een licht voertuig voorstelde. Het was aangedreven door een Ballot viercilinder (65 x 110) van 10/12 pk en met een cilinderinhoud van 1.460 cc. De ontsteking werd verzekerd door een Bosch magneto, de voeding gebeurde via een Claudel carburator, kortom, het beste wat er in die dagen was te krijgen. De koppeling bestond uit een lederen conus, de versnellingsbak

had drie gangen. De Frenay had een mooie, puntige radiator, geïnspireerd op die van METALLURGIQUE en MIESSE.

Er werden slechts enkele exemplaren gebouwd, net voor het uitbreken van de oorlog in 1914, een aantal werden verscheept naar Engeland. Deze auto's hadden vele kwaliteiten en zouden wel eens succesvol geweest kunnen zijn, maar helaas overleefde het merk de Eerste Wereldoorlog niet.

GERMAIN

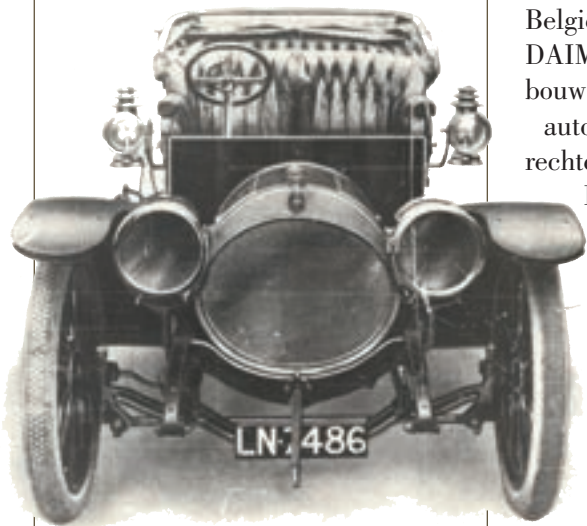
- Ateliers BRISON (1857-1896)
- S.A. des Ateliers GERMAIN (1896-1945)
- Automobielafdeling (1897 – 1914)
- ANGLO-GERMAIN (1946 – 1967)

Rue de Trazegnies 50, Monceau-sur-Sambre

De Ateliers BRISON, opgericht in 1857, waren gespecialiseerd in de bouw van spoorwagematerieel en in trams. De onderneming werd in 1896 omgevormd tot de S.A. des Ateliers GERMAIN, en een jaar later startten

ze ook met de productie van automobielen. De eerste GERMAIN verliet de fabriek op 25 juni 1898. Aanvankelijk – en tot in 1903 – bouwde GERMAIN enkel auto's onder licentie, zij hadden voor





Germain 28/35 pk « Chainless » 1909, met de ronde radiator die zo typisch was voor het merk vanaf 1907.

België de rechten voor de motoren DAIMLER-PHOENIX, en voor de bouw van PANHARD-LEVASSOR auto's. Daarna verkregen ze de rechten voor de kleine auto's van ELAN, van de lichte RENAULT met cardanaandrijving en de Britse motoren van het merk HARDT, tweecilinder tweetakt.

De eerste GERMAIN auto's werden ook wel de "Belgische Panhards" of "Belgische Daimlers" genoemd. Het ging om kleine twee – en viercilinders met 6, 8 of 12 pk.

De firma breidde haar productie uit tot bedrijfsvoertuigen, gaande van een bestelwagen met 500 kg laadvermogen tot een vijftons vrachtwagen. Intussen werd, in 1903, een experimentele bus geleverd aan de stad London, die vervolgens een bestelling plaatste bij GERMAIN. De eerste eigen automobielen van het

merk werden in 1903 voorgesteld op het Salon van Parijs, en ze kenden veel succes.

Het ging om de GERMAIN STANDARD met vier gescheiden cilinders en drie vermogens: 16/32 (95 x 130), 24/32 (115 x 130) en de 35/45 (140 x 160), ze waren met zeer veel zorg gebouwd en hadden een relatief hoog vermogen voor hun tijd. De motoren waren gekenmerkt door hun koperen watermantel rond de cilinders, de motoren hadden zijleppen, een dubbele ontsteking met magneto en batterij en – opmerkelijk voor die tijd – een vierversnellingsbak. De aandrijving gebeurde middels kettingen en het chassis was vervaardigd uit met staal versterkt hout. In 1904 kon GERMAIN reeds de productie van zijn 1.000ste voertuig vieren, het ging de firma voor de wind en er werkten 650 mensen, waarvan de helft in de automobielfabricatie. De installaties besloegen een oppervlakte van 30.000 m².

Op het Salon van Parijs van 1905 werd het meest bekende model van het merk voorgesteld: de "Chainless" 14/20 pk, met een pendelende achteras en een cardanaandrijving, die de kettingaandrijving verving. Het chassis was nu volledig uit staal. Dit model was gekenmerkt door een vrij lage lijn en een ovaal radiatorrooster, dat vanaf 1907 de ronde vorm zou krijgen die zo typisch is voor het merk.

Er volgden krachtigere modellen, zoals de mooie 22 pk zescilinder van 3.834 cc uit 1907, met een gelagerde krukas.

Aan de vooravond van de eerste Wereldoorlog is GERMAIN zeer welvarend, er worden veel auto's naar Engeland geëxporteerd.

In de catalogus uit die tijd is sprake van zeven modellen waarvan er twee worden aangedreven door een schuivenmotor DAIMLER-KNIGHT, die vanuit Engeland worden geïmporteerd om hier te worden ingebouwd. Tijdens de oorlog 1914-1918 worden de fabrieken van Germain geplunderd en gedeeltelijk verwoest. De meeste geschoolde werkkrachten zijn verdwenen. De automobielfabri-

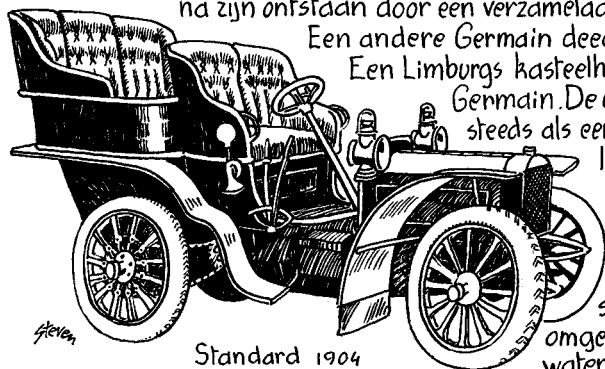


In Monceau-sur-Sambre (Henegouwen) stond tijdens de 19de eeuw een fabriek waar spoorwegmateriaal werd gemaakt. Daar besloot men in 1897 automobielen te vervaardigen. Een jaar later verscheen de eerste Germain. Het was een lichte auto naar het idee van Panhard-Levassor met een Daimler motor. Hij had 2 cilinders, ontsteking met branders en reed 45 km. per uur. Het beste rollend voorbeeld dat toen te vinden was. Opmerkelijk is de geschiedenis van deze Germain. De wagen nr. 1 bleef in de fabriek tot in het begin van de jaren zeventig. Toen verhuisde hij naar Brussel waar hij honderd jaar na zijn ontstaan door een verzamelaar werd opgeknapt.

Een andere Germain deed het nog krasser.

Een Limburgs kasteelheer kocht in 1898 een Germain. De wagen verblijft nog steeds als een relik in het kasteel.

In 1903 kwam Germain met een eigen product: de Germain-Standard. Met diverse motoren maar steeds met gescheiden cilinders, omgeven door een koperen watermantel.



Standard 1904

deling van de Usines Germain zal zich nooit kunnen herstellen van de wereldbrand.

Er worden nog enkele auto's verkocht na de oorlog, samengebouwd met her en de verzamelde onderdelen. Al snel gaat het bedrijf zich volledig toelleggen op de bouw van spoorwagematerieel - de oorspronkelijke activiteit - en op de verkoop van een uitgebreid gamma industriële motoren van 14 tot 100 pk, scheepsmotoren en motoren voor spoorvoertuigen, zoals een 8 cilinder van 500 pk die is bestemd voor de Franse spoorwegen. In 1937 wordt op het Salon van Brussel nog een vrachtwagen van 5 ton voorgesteld. De firma GERMAIN zal ook de Tweede Wereldoorlog overleven, onder de naam "ANGLO-GERMAIN", na de fusie met de onderneming ANGLO-FRANCO-BELGE. De naam zal nog opduiken voor kipbakken voor de aannemerij, alvorens definitief te verdwijnen in 1967.

De auto's van GERMAIN lieten ook van zich spreken in veel automobielwedstrijden tussen 1899 en 1908. In 1899 behaalt een GERMAIN zijn eerste wedstrijdsucces in Brussel-Spa, het ging om een speciaal gebouwd voertuig met diverse onderdelen in aluminium.

Tijdens het "Circuit des Ardennes" van 1902 behaalt een Germain de overwinning in de categorie voor auto's met vier zitplaatsen.

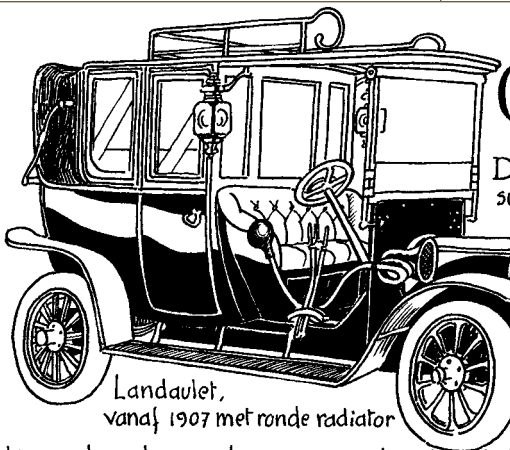
De "Chainless" neemt met succes deel aan de "Coupe de Liedekerke", aan de heuvelklim van Spa-Malchamps, aan de Week van Oostende waar hij zijn klasse wint in de wedstrijd over 5 kilometer, in het "Circuit des Ardennes" waar hij de snelste rondetijd realiseert, een "Chainless" wint ook de "Coupe de la Meuse" en de "Coupe Caraman-Chimay" die wordt betwist in Boulogne-sur-Mer.

Maar ook in het buitenland worden sportieve successen geboekt. In Brooklands bijvoorbeeld wint een kleine Chainless 14/20 zijn categorie met een gemiddelde snelheid van 84 km/u. GERMAIN laat ook van zich horen in de Scottisch Trials, in de Herkomer-beker en in de grote



Germain tweecilinder 10 pk, 1900-1901. Carrosserie D'Ieteren.

prijs van Frankrijk, waar de drie ingeschreven Chainless samen de wedstrijd uitrijden tegen een gemiddelde snelheid tussen 73 en 80 km/u. In de Grote Prijs van Frankrijk van 1908 worden drie krachtige Germain 70/80 pk ingeschreven, maar het succes blijft achterwege. Het is meteen de laatste keer dat



GERMAIN II

De Germain fabriek in Monceau-sur-Sambre lanceerde in 1905 de 'Chainless'.

De kettingen waren door een cardan vervangen. Drie (voor die tijd lichte) 'Chainless' met 3.75 liter motor bedwongen

Landulet, vanaf 1907 met ronde radiator

in 1907 de veel zwaardere concurrenten in de Grand Prix A.C.F. Het gamma motoren was zeer uitgebreid. Vier- en zescilinders en zelfs een schuivenmotor (Knight) waren verkrijgbaar. De aandrijving: met of zonder kettingen.

In 1908 behaalde een Germain in de Grote Prijs van Frankrijk de tiende plaats tussen 46 deelnemers. Na de Eerste Wereldoorlog werd de productie niet hervat. Pas in 1936 verliet een nieuwe vrachtwagen de Germain fabriek. In 1967 gingen de ijzeren poorten voorgoed dicht.

Germain 1908
Wagen nr. 1405
4 cil. - 3598 cc 18/22 PK.





Er nam ook een Germain "Chainless" deel aan het recente Circuit des Ardennes.

Germain officieel deelneemt aan een wedstrijd.

De auto's van GERMAIN waren bekend voor hun kwalitatieve afwerking, voor hun ontwerp en hun mechanisch rendement.

Tussen 1899 en 1903 liet het bedrijf een aantal vindingen brevetteren, waaronder:

- inlaatkleppen met dubbele aanzuiging
- een stuurinrichting met schuin stuurwiel, dat rechtstreeks werkte,

zonder speling.

- Een systeem dat de opening van de kleppen regelde en het toerental van de motor limiteerde tot 1.000 t/min
- Een elektrisch schakelsysteem voor de versnellingen

Geen wonder dat de Usines GERMAIN in 1906 op de Tentoonstelling van Milaan een welverdiende "Grote Prijs voor de technische kwaliteit" ontvingen.

GILLET AUTOMOBILES 1993 -

Rue Saucin 84, Gembloux

Tony Gillet is importeur van het Nederlandse "DONKERVVOORT", maar is sinds 1993 ook zelf een volwaardige autoconstructeur: dan werd de eerste VERTIGO voorgesteld. Deze VERTIGO heeft een geheel eigen silhouet en bekleedt daarmee

een bijzondere plaats in de autowereld. De eerste Vertigo heeft een chassis uit aluminium en koolstofvezel, dat steeds maar verder evolueerde, en de auto een bijzondere gewichts/vermogensverhouding geeft. Er staat een Vertigo in het Guinness Book met een acceleratietijd van 0 tot 100 in 3,266 sec. Met zijn inboard vering, zoals gebruikt in de F1, een buitengewone wegligging en fenomenale acceleratietijden, biedt de Vertigo aan zijn bestuurder/piloot adembenemende sensaties.

De artisanale productie en het gebruik van toptechnologie hebben natuurlijk een nefaste invloed op zijn prijs, en maakt de concurrentie met andere sportieve tweezitters moeilijk. Gillet Automobiles heeft zich in de afgelopen jaren meer dan eens onderscheiden, maar de productie blijft heel beperkt.

Gillet Vertigo 5, voorgesteld op het Salon van Brussel 2008



GOLDSCHMIDT Robert 1906

Sint Gillis (Brussel)

In 1906 liet Robert Goldschmidt bij Cockerill in Luik een stoomvrachtwagen bouwen volgens zijn plannen, en met een laadvermogen van 1,5 ton. De ketel werd gestookt met hout. De aandrijving gebeurde mid-

dels kettingen, de kruissnelheid bedroeg 18 km/u. Deze vrachtwagen werd verkocht onder de merknaam PARETTE, er werden verschillende exemplaren van ingezet in het toenmalige Congo.

GYSELINCK Fernand 1930

Anderlecht

Deze jonge carrossier was gespecialiseerd in "transformables", linnen kappen die licht waren en in een

minimum van tijd door een persoon konden worden geopend en gesloten.



"At 60 miles an hour the loudest noise in this new Rolls-Royce comes from the electric clock"

When asking Rolls-Royce the best car in the world? "There is really no single answer as it is merely extreme attention to detail," says an eminent Rolls-Royce engineer.

the world's most refined
and luxurious motor
cars. The Phantom
V is the most
exclusive and
exclusive car in the
world.

It is the most
exclusive and
exclusive car in the
world.

It is the most
exclusive and
exclusive car in the
world.

It is the most
exclusive and
exclusive car in the
world.

It is the most
exclusive and
exclusive car in the
world.

It is the most
exclusive and
exclusive car in the
world.

It is the most
exclusive and
exclusive car in the
world.

It is the most
exclusive and
exclusive car in the
world.

WE CREATE STOPPINGPOWER IN CAR-ADVERTISING SINCE 1960.

Opilvy
NOTHING IS FORBIDDEN EXCEPT BEING UNNOTICED

HERMES (H.I.S.A.) 1906 - 1909

Luik (Bressoux)

Deze Belgisch-Italiaanse onderneming (HERMES-ITALIANA s.a.) werd op 10 juli 1906 opgericht door de Italiaanse senator Frigero.

Zij had twee exploitatiezetels: een in Napels en een in Luik, waar een zeer moderne fabriek werd ingericht. Van de korte tijd dat deze fabriek bestond, onthouden we de 4 cil. 20/24 pk met T-cilinderkop, een vierbak en cardanaandrijving, en een chassis in staal van bij Dyle en Bacalan. De krachtbron was gemonteerd in een soort van “wieg” vergelijkbaar met de zelfdragende structuur van onze moderne auto's. Er werd een model geëxposeerd op het Salon van Parijs in december 1906.

Baron Pierre de Caters lag aan de basis van deze Belgische fabriek en het technisch ontwerp van deze auto die gekenmerkt was door zijn stevige constructie.

In 1908 werd een versie met 40 pk bij 1.300 t/min gebouwd. Ze was voorzien van een motorblok in aluminium en een dubbele ontsteking met Bosch magneto. De motorkap in de stijl van de Renaults en de schuine radiator onderscheidden hem van het vorige model. De industriële crisis maakte dat de fabriek stopte in 1909, de hoge productiekost maakte dat ze niet konden weerstaan aan de buitenlandse concurrentie die ook over veel meer kapitaal beschikte.

Enkele HERMES (H.I.S.A.) namen deel aan sportieve wedstrijden, zoals de “Coupe de la Commission Sportive de l' A.C.F.”, de heuvelklim van Spa-Malchamps en van “Chateau-Thierry”, en in 1908 aan de “Beker van Oostende”, maar nooit met enig resultaat.

HERMES (MATHIS-HERMES) 1912-1914

Luik (Bressoux)

Het merk HERMES (of MATHIS-HERMES, of nog MATHIS type HERMES) verschijnt opnieuw op het Salon van Brussel van 1912. Nu zijn ze geproduceerd door de “s.a. Appareils Mécaniques et Engrenages” uit Bressoux.

Het gaat om drie modellen, afgeleid van de MATHIS auto's, met een motorblok uit een stuk en met zijkleppen:

de 8/10 (65 x 110); de 12 (70 x 120) en de 16 (90 x 120). Het waren lichte en economische auto's, die kort van zich lieten spreken: in 1912 veroverden ze de “Beker van de Koning”, tijdens de Grote Prijs van de RACB, ze namen succesvol deel aan de “Coupe de la Meuse” en aan de heuvelklim van Spa-Malchamps. De firma ging in vereffening in 1914.

HEYMANS N.V. 1955

Brussel

Dit Brusselse carrosseriebedrijf bouwde op een Mercedeschassis type L een verhuishwagen voor de firma Vandergoten. Deze werd geëxposeerd op het Salon van Brussel in 1955 door

de toenmalige Mercedesimporteur MATINAUTO. Hij werd aangedreven door een zescilinder dieselmotor met een inhoud van 4.580 cc, die 100 pk ontwikkelde bij 2800 t/min.

HOFLACK 1901

Cortonstraat 33, Brussel

Deze firma werd opgericht door een Fransman met dezelfde naam. Zij bouwde verschillende lichte auto's, aangedreven door een 3,5 pk watergekoelde ASTER motor, gekop-

peld aan een tweeversnellingsbak. De firma Hoflack was ook importeur voor België van de motorfietsen “Lamaudière et Larbre”.

HOFKENS 1926-1927

Antwerpen

Dit carrosseriebedrijf bouwde enkele zeer fraaie koetswerken op MINERVA-chassis, waaronder een

type AG 16 pk uit 1926 en een type AF 30 pk uit 1927.

HOUGET (Société de construction de machines) 1904

Verviers

Vanaf 1825 is dit bedrijf bekend in de streek van Verviers voor zijn ontwikkelingswerk voor stoommachines, en vervolgens voor de bouw van stoomtrams en -treinen met wielen voorzien van soepele loopvlakken. De firma HOUGET gaat zich pas interesseren voor automobielen rond de eeuwwisseling wanneer ze de vertegenwoordiger worden voor de firma die in België en Nederland de motoren van Gorbon-Brillé verdeelt, de voorloper van NAGANT. Aangemoedigd door het enthousiasme van die tijd, gaat de firma HOUGET zich toeleggen op de bouw van een auto, gebaseerd op de plannen van ingenieur Jules Lambin. Een eerste brevet wordt neergelegd in 1903 voor een stoommachine en het jaar daarop wordt een eerste stoomaangedreven model gepatenteerd: het ging om een chassis, aangedreven door een compound stoommotor. Deze machine werd "La Thaïs" gedoopt en ze werd voor het eerst officieel voorgesteld op 5 juli 1904. Deze krachtige achtcilinder com-

poundmotor leverde 90 pk. Deze auto nam ondermeer deel aan de heuvelklim van Spa-Malchamps en aan de "Coupe de la Meuse" van 1904, maar zonder succes, omdat hij nog niet echt op punt stond.

In 1905 nam hij ook nog deel aan de "Semaine Automobile de Liège", bestuurd door Adrien Houget.

In 1906 ontploft de ketel van deze Houget, en hij wordt niet meer hersteld.

De plannen van ingenieur Lambin worden niet verder ontwikkeld, dit type van voertuig blijkt immers te ingewikkeld en te zwaar, gezien de grote hoeveelheden cokes en water die moeten worden meegevoerd.

Adrien Houget wordt een van de belangrijkste aandeelhouders van de firma DASSE en voorzitter van de Automobile Club Verviétos.

De gieterij, waar nog 500 mensen werken in 1930, zet haar activiteiten als producent van textielmachines voort tot in 1966. Dat jaar wordt de firma overgenomen door een Italiaanse groep.

IMPERIA 1905 – 1958

Luik (Nessonvaux)

Onder de grote Belgische merken bekleedt IMPERIA zeker een bijzondere plaats, enerzijds omwille van meer dan een halve eeuw automobielpductie, en anderzijds omwille van een opgemerkte aanwezigheid in de autosport, zowel in België als daarbuiten.

1. Van 1905 tot 1914

Automobiles IMPERIA Luik-Nessonvaux (PIEDBOEUF-IMPERIA)

Adrien G. PIEDBOEUF was de oprichter van het merk. Hij startte

zijn carrière in Aken, waar hij een agentschap van het Belgische METALLURGIQUE uitbaatte. Het embleem van het merk hebben we aan hem te danken: een kroon die aan Aken en het Rijk van Karel de Grote doet denken.

De eerste IMPERIA's worden vanaf 1905 gebouwd in de Ateliers Piedboeuf te Luik, en dit volgens de plannen van de Duitse ingenieur Paul Henze.

Krachtbron was een viercilinder met een cilinderinhoud van 4,9 l en een vermogen van 20/30 pk met een





Imperia 9,9 l, Formule Kaiserpreis, bij de start van een wedstrijd, 1909

zwakstroom magneto, ontsteking via bobine, vierversnellingsbak en aandrijving via cardan of via ketting.

Met de overname van PIEPER, gevestigd in Nessonvaux, wordt de zetel van IMPERIA van Luik richting Verviers verplaatst. Het bedrijf ontwikkelt een 3 litermodel met cardanaandrijving en in 1909 volgt een viercilinder van 1.767 cc. met

een gegoten motorblok uit één stuk. Er komt ook een imposante 9,9 l van 50/60 pk met kettingaandrijving, geïnspireerd door de Kaiserpreis.

In 1912 volgt de fusie van IMPERIA met SPRINGUEL, Jules Springuel wordt directeur van de onderneming. Nochtans zal zijn naam vrij snel verdwijnen, en het merk zal onder de merknaam IMPERIA modellen van SPRINGUEL bouwen, gekenmerkt door inlaatkleppen die zich boven de uitlaatkleppen bevinden.

Aan de vooravond van de grote oorlog biedt IMPERIA zijn klanten een uitgebreid en verzorgd gamma viercilinders met zijkleppen aan, met cilinderinhouden van 1,8 l, 2,6 l, 3,6 l en 5 l.

Maar de vroege geschiedenis van IMPERIA zou niet compleet zijn, mocht de link met Francisco ABADAL, de HISPANO-SUIZA agent in Madrid en daarna Barcelona, niet worden vermeld. Vanaf 1912 gaat hij ook zelf onder zijn eigen naam auto's bouwen, met motoren en chassis die naar alle waarschijnlijkheid, werden geproduceerd door IMPERIA.

Van 1907 tot 1913 neemt IMPERIA deel aan talrijke sportwedstrijden, zowel in België als daarbuiten. De geboekte successen helpen de naam van het merk vestigen, temeer daar het veelal om gewone productiewagens ging, zij het met een lichtere carrosserie. Onder de vele deelnames aan wedstrijden denken we ondermeer aan:

- in 1907 het "Circuit des Ardennes", waar drie auto's werden ingeschreven in de "Kaiserpreis" formule;
- in 1908 de deelname aan de Meeting van Oostende en de Meeting van Spa, waar een klasse-overwinning wordt behaald met een 1764 cc.;
- in 1909 de "Coupe de la Meuse" waar Imperia de "toerismeklasse" en de klasse voor "gesloten koetswerken" wint. Maar er worden ook overwinningen geboekt in de Week van Oostende en de Beker van Oostende;
- in 1910 worden de twee eerste plaatsen veroverd in de heuvel klim van Béthane (Maasstreek) in de

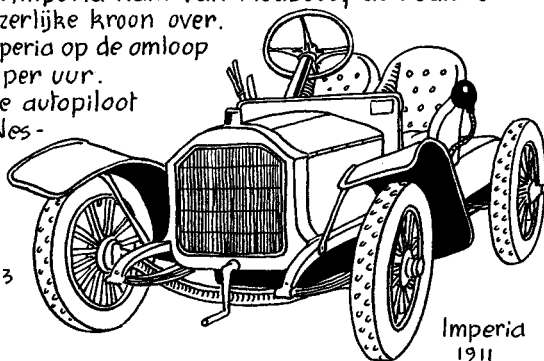
IMPERIA I

Auto- en motorfietsen fabriek gesticht in 1908 te Nessonvaux, waar reeds vroeger metaalindustrie was gevestigd. Henri Pieper (1848) en Adrien Piedboeuf (1904) hadden in deze gemeente aan de Vesder reeds vehikels gebouwd. Imperia nam van Piedboeuf de naam en het firmaembleem met keizerlijke kroon over.

In 1910 behaalde een Imperia op de amloop van Brooklands 144 km. per uur.

In 1913 kwam de Spaanse autopiloot

Francesco Abadal naar Nessonvaux, hij reed diverse Imperia's naar de overwinning. Na W.O.I kwam de Imperia-Abadal op de markt. Tussen 1919 en '23 werden tweehonderd onderstellen gebouwd.

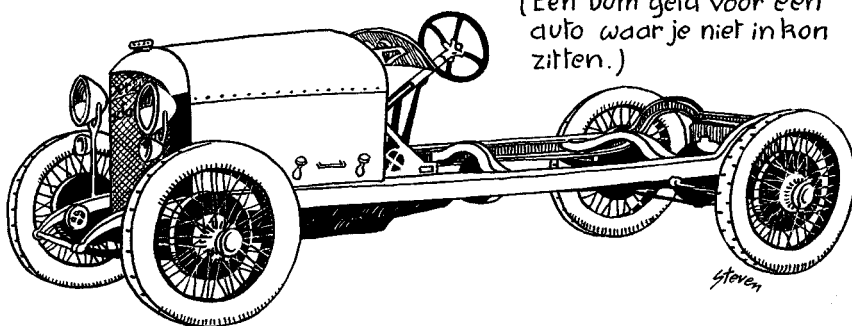


Imperia-Abadal 1921, met scherp radiatorrooster.

Motor: achtcilinder in lijn 5630 cc. met bovenliggende nokken as.

Dit chassis met remmen op de vier wielen kostte toen 55.000 F.

(Een bom geld voor een auto waar je niet in kon zitten.)



“gesloten” klasse, er wordt deelgenomen aan de week van Oostende en in Brooklands wordt een snelheid van 144 km/u gehaald;
- in 1913 behalen de SPRINGUEL-IMPERIA's de drie eerste plaatsen in de “Course de Huy”, en worden overwinningen behaald in de Week van Oostende en de Meeting van Spa.

Met dit sportief palmares plaatst IMPERIA zich tussen de meest succesvolle merken van die tijd.

2. van 1918 tot 1929:

**“Automobiles IMPERIA S.A.;
Anc. Ets SPRINGUEL, Huy;
Mathieu VAN ROGGEN,
Nessonvaux”.**

Tijdens de eerste Wereldoorlog ligt de fabriek volledig stil. Eens de vrede weergekeerd, treed een nieuwe baas aan die ook de marmergroeven van Sprimont beheert, Mathieu Van Roggen bezat sinds 1914 ook al het automerk ATA (TEXEIRA fabrieken), dat in IMPERIA zal worden geïntegreerd.

Hij koopt ook de fabricagelicense van het Spaanse merk ABADAL terug en stelt in 1919 een type E van 3 liter en een type T van 3,6 l voor, dat in beperkte aantallen zal worden gebouwd tot in 1922.

Een IMPERIA-ABADAL achtecilinder zesliter blijft een prototype, net als een zeer beloftevol viercilinder 3 liter sportmodel, met bovenliggende nokkenas en 16 kleppen.

De IMPERIA-ABADAL leken nogal op de HISPANO-SUIZA, ze hadden een V-vormig radiatorrooster dat we later zouden terugvinden op alle IMPERIA's. Er werden drie IMPERIA-ABADAL klaargemaakt voor de Grote Prijs van België die door de RACB werd georganiseerd in Spa-Francorchamps in 1922. Er kwam slechts een aan, bestuurd door Tornaco, maar die won wel de wedstrijd van 600 km aan een gemiddelde snelheid van 89 km/u.

Maar de directie van IMPERIA achtte het rendabeler om kleinere auto's met een grotere verspreiding te ontwikkelen. Ingenieur Couchard – voorheen het hoofd van de studie-

dienst bij F.N. – werd belast met de ontwikkeling van een nieuw model, dat door zijn mechanische originaliteit de andere constructeurs uit die tijd zou verbazen.

Deze nieuwe kleine IMPERIA, die bij zijn lancering “IMPERIA-TILI” werd genoemd, werd aangedreven door een nieuwe schuivenmotor, met twee schuiven per cilinder, elk aangedreven door een nokkenas, de nokken zorgden zowel voor de opening als de sluiting van de schuiven. De brandstofaanvoer en de uitlaat zaten elk aan een kant van het motorblok, de cilinderkop was een eenvoudig deksel met een centrale bougie, in de as van de cilinder, de meest gunstige plaats voor een optimale verbranding. De motor ontwikkelde een vermogen van 27 pk per liter, in een tijd dat 20 pk per liter als krachtig werd aanzien.

Het systeem van Couchard verschilde aanzienlijk van de schuivenmotor van KNIGHT, die door merken als

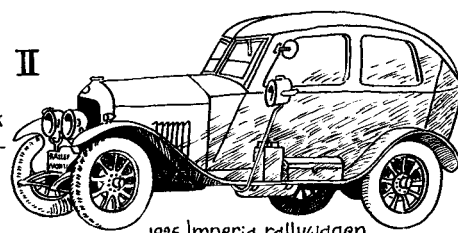
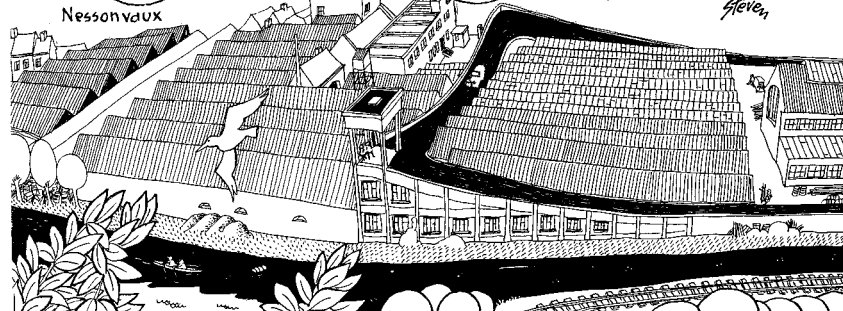
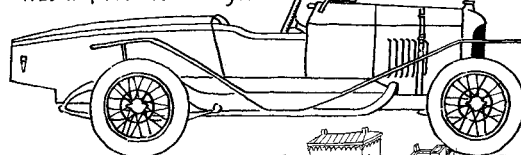
IMPERIA II

De Imperiafabriek in Nessonvaux (Luik) kreeg in de jaren '20 een nieuwe impuls met Mathieu Van Roggen aan de leiding. Hij stelde in 1923 meester-ingenieur Arnold Couchard aan en die kwam een jaar later met een

nieuwe motor op de proppen. Een kleppen-loze-motor, die afweek van het Knight systeem, maar ook met schuiven werkte. De viercilinder had slechts 1 liter inhoud en kon een hoog toerental bereiken. De Imperia-Tili was zuinig (81.) en snel (80 km.) Later kwamen er zes cilinders zonder kleppen van 1650 c.c. en 1800 c.c. die vlot de 100 km. per uur haalden.

In de Rally van Monte Carlo (1925) reed de baas zelf mee in de 1100 c.c. klasse. Imperia won met drie wagens. Omdat elke wagen voor hij werd verkocht een uitgebreide proefrit diende te maken, begon men in 1928

1925 Imperia racewaggen



1925 Imperia rallywaggen

met de aanleg van een baan op het fabrieksterrein. Ze liep gedeeltelijk over het dak. Onder de hoekige wassertoren konden belangstellenden de auto's gade slaan.

Steven

L'Automobile Belge, 5 janvier 1938

IMPERIA



Construite par des Belges
pour les routes européennes
à des prix belges

TYPE TA - 7 C.V.
29,900 frs

TYPE TA - 9 C.V.
37,900 frs

Performances et confort d'une grosse voiture
sur voiture moyenne à faible consommation

AGENCES DANS
TOUT LE PAYS

PIECES DE RECHANGE
.. A LETTRE LUE ..

Société Nouvelle des Automobiles Imperia
Nessonvaux-lez-Liège

SALON DE BRUXELLES
Stands 49 à 52 (Grand Palais) et 225 à 228 (Palais de droite)

Advertentie uit *L'Automobile Belge*, 5 januari 1938.

PANHARD-LEVASSOR, MINERVA, DAIMLER en VOISIN werd toegepast, het was ook goedkoper om te produceren, wat bijgevolg ook gunstiger was voor inbouw in kleinere auto's.

Imperia 8pk met schuivenmotor, Carrosserie Van den Plas, 1927.



De kleine viercilinder met een inhoud van 1100 cc draaide sneller dan de klassieke kleppenmotoren van de concurrentie en had bijgevolg een buitengewoon rendement, zijn prestaties zorgden ervoor dat Van Roggen hem liet deelnemen aan heel veel wedstrijden. Daaronder de 200 mijl van Brooklands, waar hij sneller dan 130 km/u draaide, de Recorddagen van Oostmalle, waar twee Belgische records voor auto's tot 1100 cc werden gebroken, de Rally van Monte Carlo van 1925, waar de eerste drie plaatsen werden behaald, net zoals in de Grote Prijs van België in Spa-Francorchamps datzelfde jaar.

Van 1925 tot 1927 werden er meer dan 1100 exemplaren van gebouwd, tussen 1927 en 1929 werd er volgens dezelfde techniek een zescilinder van 1650 cc gebouwd, vervolgens een nog krachtigere 1800 cc.

Niet enkel de motor maakte deze kleine IMPERIA bijzonder, de remmen met een IMPERIA servosysteem waren ook uitstekend, net zoals zijn stuurinrichting en zijn weggedrag.

Goede financiële resultaten maakten dat Van Roggen ook naar de buitenlandse markten ging kijken. Zo werden in Frankrijk akkoorden gesloten met VOISIN – die enkel zescilinders van IMPERIA van een bijzondere carrosserie voorzagen – en in Engeland met G.W.K.

Erg veel resultaten werden er echter niet geboekt, ook al wisselden de ondernemingen IMPERIA en VOISIN onderling financiële participaties uit en al hadden ze elk een

vertegenwoordiging in de onderscheiden Raden van Bestuur.

3. van 1929 tot 1940, S.A. des Automobiles IMPERIA-EXCELSIOR en de groep MINERVA-IMPERIA

Mathieu Van Roggen – geïnspireerd door o.m. General Motors in de V.S. – onderneemt een poging om de Belgische automobiellindustrie te hergroeperen om zo de grote Amerikaanse import van antwoord te dienen.

IMPERIA koopt bijgevolg de firma's EXCELSIOR, NAGANT en METALLURGIQUE – waarvan de outillering wordt gedemonteerd en overgebracht naar Nessonvaux, vervolgens verkoopt hij de fabrieksgebouwen aan MINERVA, samen met de Carrosserieateliers Gebr. MATTHYS en OSY. Laatstgenoemden, die enkele zeer fraaie sportkoetswerken bouwden op Imperiachassis, waren de huiscarrossiers van het merk gebleven.

De grote beurskrach dompelde IMPERIA ook in zware financiële moeilijkheden, waardoor de ontwikkeling van nieuwe modellen stilviel. De types N-4 en N-6 van 1933 zijn slechts een bescheiden evolutie van de vorige modellen, ook al zijn ze nu voorzien van hydraulische remmen.

Eind 1933 kan IMPERIA de moeilijke situatie nog het hoofd bieden door met de firma ADLER uit Frankfurt een licentieovereenkomst af te sluiten voor de bouw van de voorwielaangedreven TRUMPF modellen, ontworpen door ingenieur Rohr. IMPERIA importeerde motoren en transmissies, maar bouwde de chassis, vering en koetswerken.

In 1935 koopt Van Roggen wat er nog overblijft van MINERVA na het faillissement dat in 1934 veel stof deed opwaaien, en zo ontstaat de groep MINERVA-IMPERIA, die tot 1940 zou blijven bestaan.

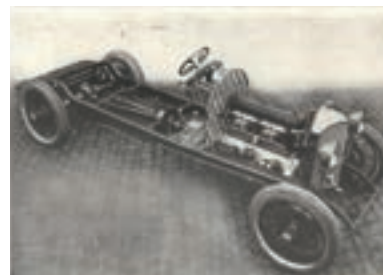
Met deze fusie verdween het laatste Belgische merk dat in Antwerpen nog luxewagens en grote schuivenmotoren bouwde.

Door de ADLER licentiebouw worden er in Nessonvaux nogal wat auto's geproduceerd, verschillende

modellen hiervan zijn het vermelden waard:

- de Imperia 9/40 pk type Albatros en Diane (TA-9), binnenstuurmodellen met een viercilinder van 1645 cc (74,25 x 95), en de Imperia Sport;
- de Imperia TA-7 met twee deuren en vouwkap, type Hironnelle, met een 4 cilinder van 995 cc en 25 pk vermogen;
- de Imperia TA-11 type Jupiter met een viercilinder van 1912 cc en 50 pk.

Imperia schreef regelmatig zijn sportversies in voor Belgische wedstrijden zoals Francorchamps, waar in 1934, 1936 en 1938 de Beker van de Koning werd gewonnen. Met de fusie van MINERVA-IMPERIA wordt er ook een dwarsgeplaatste V8 van 3,6 l en met voorwielaandrijving voorgesteld, maar die zal geen rol van betekenis spelen in wedstrijden. Vanaf 1936 verrichtten Robin en Van Roggen zeer interessant ontwikkelingswerk voor een continue en automatische snelheidstransformator die het 8 cilindermodel van het merk zal uitrusten tussen 1936 en 1939. Met het uitbreken van de tweede Wereldoorlog laat Van Roggen de fabriek in Nessonvaux over aan de textielgroep Gerard Hauzeur uit Verviers, die onder druk van Nazi-Duitsland, een ruilhandel opzet van textielproducten tegen Adler mechanieken.



Chassis Imperia-Abadal 8 cilinder, 1921.

Imperia TA-11 Jupiter, 1939.





Imperia TA-8 Sport, Autoworld, Brussel.

Hij behoudt echter de Minerva-fabrieken van Mortsel, die door de Duitsers worden bezet van 1940 tot 1944, om vervolgens door de Engelse troepen te worden bezet van 1944 tot 1947.

In de eerste maanden van de oorlog levert de fabriek van Nessonvaux nog enkele TA-7 en TA-11 modellen aan particulieren, met toestemming van de bezetter, maar op voorwaarde dat ze met gazogeen of met gas worden aangedreven, maar de productie wordt snel gestaakt wanneer het Duitse leger de fabriek gaat bezetten en beslist om de stocks en de onderdelen naar Duitsland over te brengen. Tijdens de bezetting wordt de fabriek in Nessonvaux gebruikt voor het onderhoud en de herstelling van Duitse vrachtwagens en bussen, onder leiding van ingenieur Müller,

die door de Duitse bezetter werd aangesteld.

4. De naoorlogse periode.

Vermits de ADLER autoproductie tijdens de oorlog verdween, ging IMPERIA – aanvankelijk onder sekwester – een 800-tal chassis met een achteraan geplaatste HOTCHKISS aandrijvingsgroep van 1340 cc en 45 pk assembleren.

De TA-8 voorwielaandrijver was dan weer een synthese van de vooroorlogse ADLER en AMILCAR modellen.

Tussen 1947 en 1949 zou IMPERIA ook enkel kleine tweepaatsen sportmodellen produceren.

De leiding van IMPERIA overwoog om met VW de montage van “Kevers” in België te gaan onderhandelen, maar sloot uiteindelijk een akkoord met het Britse STANDARD-TRIUMPH. Vanaf 1946 wordt de STANDARD-TRIUMPH Vanguard van 2088 cc geïmporteerd, vanaf 1948 wordt dit model ook in Nessonvaux geassembleerd, later komt daar ook de sportieve TRIUMPH TR2 bij.

In 1950 lopen er niet minder dan 300 Vanguards per maand van de Belgische band. Er worden ook enkele originele maar weinig elegante cabrio's op Vanguardchassis geproduceerd.

In deze periode assembleert IMPERIA ook ADLER motorfietsen, maar ook ALFA-ROMEO's (1900 cc 4 cilinder) en vrachtwagens van BÜSSING, een maakt ze werktuigmachines.



Een deel van de testpiste die was aangelegd op het dak van de Imperiafabriek in Nessonvaux.

Pleasure has no price...



Give your engine
the best lead
substitute.

S.A. TOTAL BELGIUM N.V.
lubricants.belgium@total.com
Tel.: 02/288.98.72
www.total.be



Het laatste model auto's dat Imperia in Nessonvaux produceerde, was de Standard Vanguard (rechts). Foto onder: de montageband in 1950



Wanneer STANDARD-TRIUMPH in 1958 beslist om voortaan zelf zijn wagens te gaan assembleren in de nieuwe eigen fabriek van Mechelen, staakt IMPERIA zijn activiteiten in

de automobielsector. Na ruim een halve eeuw, sluit IMPERIA in 1958 definitief de poorten en word de onderneming vereffend.

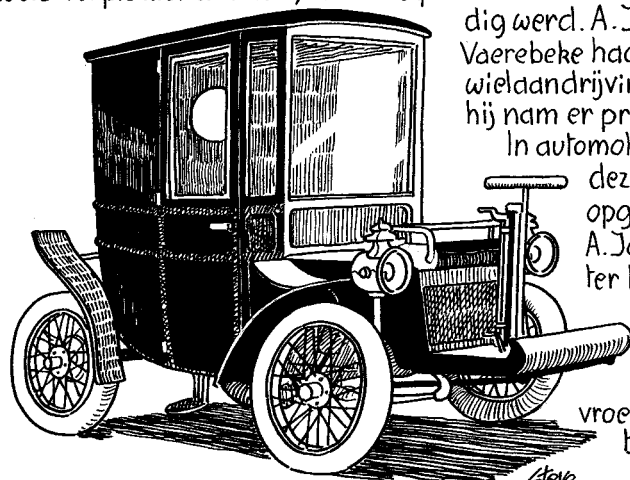
JANSSENS (Ateliers A. Janssens) 1902 – 1910

Gasmeterstraat, Sint Niklaas

JANSSENS

Op het einde van de 19de eeuw bezat A. Janssens de Vaerebeke een bescheiden werkhuis aan de Gasmeterstraat in Sint-Niklaas. Zijn idee van de wagen zonder paarden was revolutionair en eenvoudig. Hij ontwierp een tweewielig chassis met motor, dat onder de bok van een bestaande koets kon worden gemonteerd. De motor: een horizontale luchtgekoelde twee-cilinder.

A. Janssens presenteerde zijn uitvinding met twee carrosserieën. Een open- en een gesloten rijtuig: een wagen voor alle seizoenen. Daarbij kon het stuur en de pedalen van de bok naar de koets verplaatst worden, zodat zelfs de koetsier-chouffeur overbodig werd. A. Janssens de Vaerebeke had in feite de voorwielaandrijving bedacht en hij nam er prompt octrooi op.



Janssens koets zonder paarden

In automobielkringen was deze rariteit niet onopgemerkt gebleven. A. Janssens werd later lid van de Syndicale kamer van de automobiel. Een van zijn vroege uitvoeringen bleef bewaard.

Deze firma had in 1900 een brevet op een aangedreven voortrein die onder een paardenkoets kon worden bevestigd. De Ateliers JANSSENS bouwden een stadswagen met twee of vier cilinders, die vooraan was ingebouwd en dus een voorwielaandrijving was. Dit voertuig werd voorgesteld op het Salon van Brussel in maart 1902, maar kwam slechts einde 1903 op de markt. Daarna ging deze constructeur zich toeleggen op de bouw van chassis.

JEECY-VEA - 1926

Werkhuizen: Voorgevelstraat 83, magazijn:

Defaqzstraat 30, Brussel

Jean Watelet en Jacques Vergote de Lantsmeere waren vanaf 1923 bekend voor hun motorfietsen, gebouwd in de werkhuizen van de "Bruxelloise d'Auto-Transport".

In 1926 bouwen ze enkele kleine auto's, aangedreven door een watergekoelde 2 cilinder boxermotor met zijkleppen, van 750 cc, geleverd door COVENTRY-VICTOR. Deze motor had een vermogen van 17 pk bij 3500 t/min.

In de catalogus werden torpedo- en cabrioletcarrosseries voorgesteld.

Nochtans werden er slechts enkele JEECY-VEA's geproduceerd.

JENATZY Camille 1868 – 1913

De naam van de Belgische piloot Camille Jenatzy, geboren in Schaarbeek op 4 november 1868 is onlosmakelijk met de automobiëlgeschiedenis verbonden. Wie heeft nooit horen spreken over de “Jamais Contente”, een elektrisch aangedreven obusvormige recordwagen van vier meter lang die door hem werd ontwikkeld en bij Rothschild gebouwd?

Het is met deze auto dat hij op 29 april 1899 in Achères bij Parijs als eerste op aarde met een auto sneller reed dan 100 km/u (om exact te zijn, hij haalde 105,882 km/u). De recordwagen is tegenwoordig tentoongesteld in het “Musée de la Voiture” van Compiègne.

Camille JENATZY, elektrotechnisch ingenieur, had als bijnaam “de Rode Duivel”, niet enkel omwille van zijn durf, maar ook omwille de kleur van zijn baard en zijn haar. Hij maakte deel uit van de groep bekende autorenners uit zijn tijd: hij racete o.m. met PIPE, MORS en MERCEDES, waarvoor hij in juli 1903 in een spannende wedstrijd in Ierland de Gordon Benett Beker won, na een lange strijd tegen Baron de Knyff met PANHARD.

In 1910 trok hij zich terug uit de actieve autocompetitie, en hij overleed in 1913 aan de gevolgen van een ... jachtongeval. Zijn graf is nog steeds

te vinden op het kerkhof van Laken. Zijn naam blijft ook verbonden met de ontwikkeling van verschillende elektrische en “gemengde” (petro-elektrische) auto's en van een elektromagnetische koppeling die op verschillende wedstrijdwagens werd toegepast, ondermeer een PIPE van 1904.

Zijn eerste elektrische auto was een vierplaatsen “dos-à-dos” met kettingaandrijving, van 1898.

Van 1899 tot 1901 werden zwaardere auto's en bestelwagens gebouwd volgens zijn ontwerp, door de “Compagnie Internationale des Transports Automobiles” uit Parijs.

Hij werkte ook mee aan de bouw van petro-elektrische motoren in 1901, op basis van een MORS, daarna bij FN waar hij, in opdracht van Baron de Caters, meewerkte aan een krachtige petro-elektrische auto, bestemd voor wedstrijden.

Maar deze auto, die zo'n 100 pk ontwikkelde, voldeed niet aan de verwachtingen.

Minder krachtige voertuigen (12/15 en 20/28 pk) volgen nog, gebouwd in Luik onder de naam JENATZY-MARTINI.

Na 1903 wordt zijn naam niet meer geassocieerd met een of ander automobiëlmerk.



Achères (F) 29 april 1899: Jenatzy breekt het wereldrecord snelheid met de “Jamais Contente”.

JONCKHEERE BUS & COACH n.v. 1881 –

Schoolstraat 50, Roeselare

Henri Jonckheere startte in 1881 met een klein familiebedrijf in Beveren-Roeselare, gespecialiseerd in de bouw van koetsen. Reeds in 1902 stelt hij zijn eerste carrosserie voor een “luxearauto” voor. Het wordt het begin van een lange samenwerking met constructeurs zoals MINERVA, ROLLS-ROYCE, F.N., METALLURGIQUE, BOVY en PIPE, waarvoor hij meerdere carros-

serieën in een zeer persoonlijke stijl zou maken.

De Eerste Wereldoorlog stopt de activiteiten van het bedrijf brutaal, de installaties worden totaal verwoest.

Met de wederopbouw vlak na de oorlog, zal de zoon van Henri Jonckheere, Jozef, het bedrijf een internationale ontwikkeling geven, en hij kiest voor diversificatie om de toekomst te verzekeren.

Zo wordt vanaf 1922 door de firma uit



Roeselare ingespeeld op de stijgende vraag naar openbaar vervoer, en wordt gestart met de bouw van autobuscarrosserieën, dit wordt al snel de hoofdactiviteit, maar de samenwerking met de automobielsector wordt daarmee niet stopgezet. Zo wordt in 1927 een MINERVA Six van een heel mooi koetswerk voorzien.

Vooruitlopend op de opening van de Belgische markt voor de Amerikaanse constructeurs, door het wegvallen van de douanegrenzen – een politiek die de doodsteek zou betekenen voor de nationale automobielpeductie, zowel ambachtelijk als industrieel – weet Jonckheere aan de teloorgang van de sector te ontsnappen door zich te gaan toeleggen op de belangrijke markt voor het openbaar vervoer.

Een sector die het bedrijf domineert in België, en die wordt uitgebreid naar Nederland in de periode voor de Tweede Wereldoorlog.

Het was ook JONCKHEERE die in 1934 op een heel moderne manier een bus zou bouwen voor de Brusselse Trammaatschappij, op het chassis van een MINERVA met frontcabine.

Na de tweede Wereldoorlog zou het wegtransport en het toerisme zich razendsnel gaan ontwikkelen. Onder de leiding van Henri Jonckheere zet het bedrijf zijn ontwikkeling en diversificatie verder in de autobussector, maar ook ziekenwagens en publicitaire voertuigen worden gebouwd.

Daarnaast worden er ook elektro-

nische componenten voor de industrie gemaakt, en worden er bouw- machines geassembleerd. De Groep JONCKHEERE bestond dus nu uit verschillende industriële afdelingen.

Op het Salon van Brussel in 1955 stelt het bedrijf een aantal autobussen en autocars voor, waaronder een luxebus met 28 plaatsen op CHEVROLET chassis, een zeer aantrekkelijk voertuig met openschuivend dak in plexiglas, een ruime bagageruimte en een verhoogde achterkant voor een beter uitzicht. Vandaag bouwt de afdeling “Bus & Car” bussen van verschillende types en voor velerlei toepassingen, zoals bussen voor openbaar vervoer, luxecars, bussen speciaal ontworpen voor de geïndustrialiseerde landen of bussen voor ontwikkelingslanden.

JONCKHEERE exporteert het overgrote deel van zijn productie naar het buitenland, waar het ook verschillende filialen heeft om dicht bij de klant te zijn, en om de producten maximaal te kunnen aanpassen aan de plaatselijke marktvereisten. Zoals smalle bussen voor de Bermuda-eilanden, politiebussen in Algerije zonder in eigen land de autobussen voor De Lijn, de Brusselse MIVB of de Waalse TEC te vergeten.

In 1994 sloot JONCKHEERE zich aan bij de Berkhof Groep om in 1998 een onderdeel van de Nederlandse VDL-groep te worden. In 2003 werd de naam gewijzigd in VDL-JONCKHEERE.

JOOS 1913

Leuven

Belgisch carrossier die in 1913 een zeer mooie limousine op MINERVA chassis realiseerde.

JUWEL, Brussel en Herstal, 1922 – 1928

Société des Autos Juwel, maatschappelijke zetel: Koningsstraat 51, Brussel

Werkhuizen: Rue Petite-voie 259, Herstal (1922 – 1927)

Usines Juwel – Constructions automobiles s.a., Herstal (1927 – 1928)

JUWEL besliste om een populaire vierplaatsen te bouwen, een « redelijk lichte auto, die comfortabel plaats kan bieden aan vier passagiers en die behoorlijke gemiddelden kan halen ». Het plan was ambitieus: 800 voertuigen produceren in het eerste jaar.

De eerste JUWEL werd in 1922 voorgesteld op het Salon van Brussel. Hij was voorzien van een viercilinder (60 x 100) van 6/8 pk of van 6/10 pk, met zijkleppen.

Er werden twee chassistypes voorgesteld en verschillende carrosserietypes, allen met V-vormige radiator: een tweedeurs binnenstuurmodel, een torpedo met 2 of 4 plaatsen, een sportmodel met 3 plaatsen en een bestelwagen. Al snel wordt de onderneming geconfronteerd met financiële moeilijkheden, wat in 1924 leidt tot een belangrijke kapitaalsverhoging. JUWEL slaagt er echter nooit in om voldoende voertuigen

te bouwen om zo tot een betaalbare kostprijs te komen.

Op het Salon van Brussel van 1924 wordt een nieuwe viercilinder met kopkleppen voorgesteld, met remmen op de voorwielen en een platte radiatorrooster. Dit model had echter weinig succes, en een gedurfd sportmodel uit 1926 kwam nooit verder dan het prototypestadium.

In september 1927 wordt een nieuwe onderneming opgericht met een kapitaal van vijf miljoen frank: de Usines JUWEL Constructions Automobiles s.a. met deze keer de maatschappelijke zetel in Herstal. Deze onderneming zou in 1928 op het Salon van Brussel een voorwielaandrijver voorstellen, zeer erg geïnspireerd op de TRACTA, en aangedreven door een eigen viercilinder. Dit model, de TA-4 zou echter nooit in serie worden gebouwd. Het zou wel dienen als basis van de ASTRA die in dezelfde fabriek werd gebouwd.

KAHN 1950 – 1952

Elsene (Brussel)

Robert Kahn was een mecanicien uit Elsene, hij liet in 1950 een 500 cc racewagen bouwen aangedreven door een motor van F.N., de KAHN Special 1. Tijdens de winter 1951-1952 volgde de KAHN Speciale 2, die volledig werd herzien, een lagere, mooiere en beter afgewerkte carrosserie had en werd aangedreven door een BMW tweecilinder boxermotor.

Er kwam echter geen vervolg op dit initiatief, net zomin als op de plannen om een eigen tweecilinder V-motor te bouwen met onderdelen van Indian en BSA.

KELLNER 1910 – 1930

Eind 1910 wordt op het Salon van Parijs een PIPE 80 pk voorgesteld met KELLNER koetswerk. Het ging

om een vrij futuristisch binnenstuurmodel met V-vormig windscherm. Verder schijnt er weinig informatie

over te blijven over de activiteiten van KELLNER, waarvan echter ook

nog sprake is in het kader van het Salon van Brussel in 1930.

KLEINSTWAGEN (Etn De Reuck) 1951 – 1952

Gent

Geïnspireerd op een kleine nogal rudimentaire auto van Duitse origine, worden enkele prototypes gebouwd door de Etn. De Reuck uit Gent, die worden voorgesteld op het Salon van Brussel in 1952.

Er worden enkele prototypes gebouwd met coupé en cabriocarrosserie. Ze hadden een vering met rubberen rin-

gen en vier onafhankelijke wielen. Krachtbron was een watergekoelde JLD tweecilinder tweetakt. Er was ook sprake van een luchtgekoelde tweecilinder tweetakt boxermotor, met een inhoud van 350 cc. Uiteindelijk werd de KLEINSTWAGEN nooit gecommercialiseerd.

KNAP (Société de Construction Liégoise d'Automobiles) 1897 – 1899

Rue des Wallons, vervolgens Rue Lairesse 83-85, Luik

De lichte KNAP driewielers – met een aangedreven achterwiel – werden ontworpen door de Franse technicus Georges Knap, afkomstig van Troyes, en werden vanaf 1897-1898 in Luik gebouwd. Ze waren geïnspireerd op de auto's van Léon BOLLEE.

Krachtbron is een horizontale monocilinder met 4 pk, twee versnellingen en kettingaandrijving.

De eerste KNAP auto's werden in Luik in het Café National, waar een rijwielsalon plaatsvond, voorgesteld. Vervolgens gebeurde dat op de tentoonstelling van Brussel, in maart 1899. Het was fietsenhandelaar Loppart die de KNAP auto's

verdeelde, er werden zelfs wedstrijden enkel voor klanten georganiseerd.

In Engeland werd dit voertuig onder de merknaam "The Tourist" verkocht, maar het was snel gedemonteerd en werd na 1899 niet meer gebouwd.

Knap keerde terug naar Frankrijk waar hij nog motorfietsen en auto's met eencilindermotor zou bouwen.

De Belgische firma "Société de Construction Liégoise d'Automobiles" verwierf de licentie voor de bouw van de Amerikaanse DUREYA automobielen die ze tot 1903 zou bouwen. Ze werden verdeeld door

een merkgarage gevestigd aan de Hippodroomlaan 147 te Brussel.

KOPPEL (Compagnie Belge de Vélocipèdes) 1901

Rue de Fatime 60, Luik

In 1901 bouwde KOPPEL enkele lichte auto's met eencilindermotor die achteraan was gemonteerd en het achterwiel aandreef via een tandwielstel.

De auto had een "tonneau" koetswerk met vier plaatsen, toegang tot de motor

werd verwezenlijkt door de carrosserie op te tillen. De motor werd gestart met een hefboom naast de zetel. De voorkant van het chassis behuiste de stuurinrichting en kon worden losgekoppeld van de achterkant waarin de motor was gemonteerd. De publiciteit voor het merk draaide rond het gebrevetteerde "KOPPEL systeem".

Succesnummer



Tekst: Bart Lenaerts Foto's: Lies De Mol

Het gaat beter dan ooit met Aston Martin. Moet de nieuwe DBS dat succes bestendigen, of is hij vooral het feestvarken van dienst?

26 auto's op één jaar: het moet ergens halfweg de jaren '80 zijn geweest, toen Aston Martin zo'n bedroevend jaar in de boeken moest schrijven. Maar die tijden zijn gelukkig lang voorbij. In 2007 rolden er ruim 5.000 exemplaren uit de poort en mochten de Aston-boekhouders voor het eerst in 93 jaar de rode inkt aan de kant schuiven. Dit jaar wil Aston zelfs 7.000 auto's bouwen. Moet lukken, want alleen in ons land worden er jaarlijks reeds meer dan 100 Aston's aan de gelukkige man gebracht. Met dank aan de DB9: dat is al enkele jaren een vaste waarde in het segment van de betere sportwagens. Al is de nog frisser gelijkende V8 Vantage helemaal een succesnummer. Als coupé en roadster haalt hij met voorsprong de meeste verkooporders binnen. Gooit de kersverse DBS daar jaarlijks nog eens een paar duizend exemplaren bovenop?

■ Beperkte oplage

Neen, daar moeten we niet op hopen. Of niet voor vrezen, het is maar hoe je het bekijkt. De DBS is namelijk het vlaggenschip van de familie. Geen mister populario die voor de grote

omzet moet zorgen, wel de ultieme belichaming van het Aston-kunnen in de nieuwe eeuw. Vandaar dat hij bij kooplustigen zo'n stevig bedrag uit de zak trekt, en vandaar dat hij slechts op 500 exemplaren per jaar zal worden gebouwd. In eerste instantie was hij zelfs begroot op een jaaroplage van amper 300 stuks, maar de eerste reacties van klanten waren te enthousiast om daaraan vast te houden.

Die 500 gelukkigen krijgen voor hun centen een prachtig gelijkende auto die duidelijk herkenbaar is als een Aston. Misschien is dat familiegezicht zelfs iets teveel van het goede. Na de DB9 en de V8 Vantage is dit reeds de derde telg die met een vergelijkbaar lijnenspel uitpakt. En dan moet de vierdeurs-Rapide nog komen.

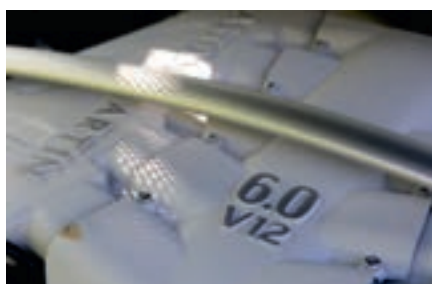
■ Obesitas

Met zijn expliciete voor- en achterbumpers, dikkere spatborden, dieper doorgetrokken voorspoiler, motorkap vol koelgaten, lage deurdrempels en forse kofferspoiler lijkt hij wel een DB9 die van de anabole steroïden heeft gesnoept. En als je de technische fiche bestudeert, zie je dat DBS en DB9 op





dezelfde wielbasis steunen en quasi evenveel centimeters innemen langs de stoeprand. Hoe zit dat? 'De DBS moet een brug slaan tussen de gewone DB9 en de DBR-9, de racewagen waarmee Aston aantreedt in Le Mans', aldus de officiële uitleg. En wij die dachten dat de DBS de psychologische opvolger is van de Vanquish die eind 2007 samen met de fabriek in Newport Pagnell een



stille dood is gestorven. Niet dus. De DBS is dus niks meer of minder dan een extra variant van de DB9, zelfs al ziet hij er flink anders en vooral veel kloeker uit. Is dit dan een flink opgedreven en serieus afgeslankte DB9? Zo lijkt het wel, met 60 pk meer aan boord. Of is het een uitgepuurde straatracer die zijn pijlen mikt op de Ferrari Scuderia of de Lamborghini Gallardo Superleggera? Je zou het denken als je zijn afgetrainde lijf met al dat koolstofvezel ziet. Totdat je opnieuw een oog op de technische fiche laat vallen: de extra kracht ten opzichte van de DB9 is veelbelovend, maar het lichaamsgewicht van 1.695 kilo is dat veel minder. 65 kilo winst ten opzichte van de DB9 is weliswaar mooi, maar

naast de Ferrari 430 Scuderia, die amper 1.350 kilo vet aan de botten heeft, lijkt de Brit wel een obesitas-patiënt.

■ Comfort voor twee

Als je het enorme portier opentrekt, snap je helemaal waar het bij deze DBS om draait. Dit is geen Spartanse racer die alle kilo's van zijn lijf trainde om nog rapper te kunnen gaan. Er zit weliswaar wat koolstofvezel op de deurpanelen en volgens Aston zijn de matten van lichtgewicht materiaal, maar daar houdt zijn strijd tegen het overgewicht wel ongeveer op. Forse kuipstoelen met romig leder, een chique aangeklede boordplank, elektrisch verstelbaar meubilair en nog zoveel meer luxueuze items vertellen je dat deze Aston andere prioriteiten heeft dan rauwe snelheid. Zijn gefortuneerde inzittenden veel comfort en welbehagen leveren, staat merkkelijk hoger op zijn prioriteitenlijst.

De boordplank is erg herkenbaar als die van de DB9, al werd de middenconsole volledig hertekend. De bediening van airco, navi en audio ziet er nog chiquer uit, al is het geheel nog steeds geen toonbeeld van ergonomie. De afwerking is weer een streepje beter als bij de DB9, al is het doodjammer dat de middenconsole zo hoog is en de pook nogal onhandig staat opgesteld. Nu ben je verplicht om uit de pols te schakelen en dat vindt wellicht niet iedereen even prettig. Anderzijds is het slim dat Aston geen moeite meer doet om achterin stoeltjes te monteren waarop toch nooit iemand zit. De handige bergvakken komen zoveel meer van pas.

■ Toerengretiger

Deze DBS heeft geen sleutel meer, wel een Emotional Control Unit. Dat is een gestileerd sierraad met saffier dat rozerood oplicht als je het in het dashboard schuift. Eén keer doordrukken en de V12 blaft nijdig tot leven. Dat belooft veel spektakel. Daarna stabiliseert het geluid echter tot een beschaafde, diepe brom. In de neus woont dezelfde atmosferische zesliter





die ook in de DB9 van jetje geeft, maar toch presteert hij 60 pk meer (in totaal dus 510 pk) dankzij een ernstig verbeterde ademhaling en een aangepaste compressieverhouding. Het koppel bleef met 570 Nm daarentegen gelijk, al moet je de motor nu wel 750 toeren hoger geselen om van zijn maximale trekkracht te kunnen genieten. Gelukkig is de motor erg pittig, hangt hij mooi aan het gas en klimt hij gretig in de toeren. Iets te gretig zelfs, want sneller dan je verwacht knal je reeds bij 6.800 toeren in de begrenzer.

Voorlopig is de DBS enkel te koop met een manuele zesbak. Zijn verhoudingen liggen netjes verspreid zodat er bij de acceleratie nooit een gat valt. De bak schakelt ook een stuk soepeler dan wat we gewoon zijn van de Aston V8 Vantage. Op termijn zou er eventueel een automaat komen met schakelflip-pers achter het stuur.

■ Stijlicoon

Net als de motor, het koetswerk en het interieur stamt ook het aluminium chassis van de DB9. Al leeft de DBS wel op bredere voet, werd de spoorbreedte voor- en achteraan met 4 centimeter verbreed en kreeg hij adaptieve dempers. Naar gelang de omstandigheden kiest de elektronica uit vijf beschikbare dempingsgraden de meest geschikte. De techniek doet dat zo snel dat je het niet eens merkt: dat is bij vergelijkbare systemen van de concurrentie wel eens anders. Er is

ook een trackmode waarbij de dempers nog strakker worden getrokken. Ideaal voor als je met het mes tussen de tanden wil aanvallen, al wordt zelfs dan de auto allerm minst plankhard.

De snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging functioneert prima. Je voelt amper dat het variabel is en dat is een groot compliment. Je moet ook nooit bijsturen in lange bochten, al mocht de installatie naar onze smaak nog iets voller voelen.

De DBS is alles behalve een lichtgewicht. Toch heeft hij aan 510 pk genoeg om er razendsnel vandoor te gaan. Een sprint van stilstand tot 100 km/u in 4,3 tellen is een waarde om stil van te worden. Net zoals de top van 307 km/u. Maar opnieuw: pure prestaties is niet zijn hoogste doel. Voor indrukwekkende cijfers, poriënver-





nauwende prestaties en acceleraties waar je het koud van krijgt, ben je bij Ferrari of Lamborghini beter bediend. Die Italiaanse merken leveren voor hetzelfde geld een 599 GTB of een Murciélago die met een goede piloot achter het stuur slechts hun achterlichten tonen aan de Aston. Waarom je toch voor de Brit zou vallen? Omdat hij erg strak rijdt, veel rijplezier biedt en razendsnel maar tegelijk erg bruikbaar

911 – meer dan de DB9 waarvan hij is afgeleid. Zelfs als je Aston heet, kan je die meerprijs moeilijk verklaren, want zo ingrijpend zijn de aanpassingen nu ook weer niet. Waarom ze het zich bij Aston toch permitteren? Omdat het kan. Kijk maar naar de oplage: die moest men onder druk van de klanten zelfs opdrijven naar 500 stuks per jaar. En nog is de DBS de komende jaren uitverkocht. Je kan het Aston



is. En omdat hij meer stijl heeft dan James Bond en Nicole Kidman samen.

■ Wie zal dat betalen?

De DBS heeft slechts één nadeel. Zijn forse prijs. Voor 243.750 euro heb je deze pure schoonheid op de oprit. Dat is zomaar 82.000 euro – of een Porsche

dus moeilijk kwalijk nemen dat ze van de situatie profiteren, nu het eindelijk goed gaat.

De Britten hebben het de laatste jaren moeilijk genoeg gehad. En geef nu toe: als je in deze prijsklasse winkelt, wie maalt er dan om de centen? Zeker voor zo'n feestvarken als de DBS.

300 SL: Oben Ohne!



Tekst: Leo Van Hoorick Foto's: Roos Maes

De Mercedes 300 SL met vleugeldeuren heeft in de automobielgeschiedenis een haast mythische status. Ja, zijn roots gaan terug tot de succesvolle Silberpfeile van het begin van de jaren '50 en ook hij kan een vrij indrukwekkend racepalmares voorleggen. Zelf hebben we het altijd eerder gehad voor de roadster die vanaf 1957 de "Gullwing" moest opvolgen. We waren dan ook heel enthousiast toen ons een test met zo'n roadster in de schoot viel.

De auto die ons wordt toevertrouwd, komt nu eens niet uit een (restauratie) doosje, zoals de meeste klassiekers voor zo'n test, maar is adembenemend authentiek. Neen, hij is niet perfect. Een kras op de rechter achtervleugel werd bij de plaatselijke garagist overschilderd, de afgesleten randen aan deuren en motorkap zijn subtiel bijgewerkt met een lakstift. Rechts is een stukje achter de voorwielkast herspoten en het afplakwerk gebeurde eerder slordig. Wie goed in het licht kijkt ziet her en der kleine oneffenheden in het plaatwerk van de indrukwekkende voorvleugels, veroorzaakt bij een of andere oliewissel. Het motorcompartiment is ook al niet "nikkel". De aluminium inlaatbuizen, die de hele rechterkant van het motorcompartiment beslaan, zijn niet gepolierd, maar

in hun oorspronkelijke, wat verweerde en matte toestand. Anderzijds zijn alle originele stickers op het kleppendeksel nog aanwezig, naast het stof van vele jaren. En alle rubber heeft ook betere tijden gekend.

Deze auto heeft net 13.000 miles op de teller, een dikke 20.000 kilometer. Het is natuurlijk moeilijk na te gaan of die wel echt zijn. Maar er zijn wel enkele elementen die ervoor pleiten, naast de algemene staat van de auto, die duidelijk nooit werd gerestaureerd. Het originele onderhoudsboekje bijvoorbeeld, of de documenten die de overgang van de ene naar de andere eigenaar bewijzen. Zelf het reservewiel is nog een originele, nooit gebruikte Continental 6.5/6.70 - 15 Extra Super Record, en de bijgeleverde complete sleutelset ook origineel.





Deze Roadster werd op 4 maart 1961 geleverd aan een bedrijf in Elmira, New York. Hij werd in 1982 verkocht aan ene Walter Price, eveneens in de staat New York. Het “original certificate of sale” (een soort Car Pass avant la lettre) uitgegeven door de staat New York vermeldt op 28/01/1982 naast de naam van de verkoper en de koper een kilometerstand van 1.931 miles. De auto was toen al eerder een collectiewagen dan een occasie, dus het is best mogelijk dat er weinig kilometers bijkwamen in de periode tussen die verkoop en zijn verscheping naar zijn volgende eigenaar in België, eind 1990. Hoeveel kilometers er toen op de teller stonden weet die niet meer, maar zelf gebruikte hij de SL echt als een collectiewagen (hij heeft er meerdere) en reed dus maar enkele honderden kilometers per jaar.

■ Kleine oplage

Van de Gullwing werden in totaal 1.400 stuks gebouwd. Niet slecht voor een supersportwagen. De Amerikaanse Mercedes importeur Hoffmann – die ook andere Europese sportievelingen importeerde, en gezien de grootte van de markt ook nogal wat invloed kon laten gelden bij de Europese constructeurs – wist ook Mercedes ervan te overtuigen om een open versie van hun succesvolle sportwagen te bouwen. In totaal zijn ongeveer de helft van de 1.858 gebouwde Roadsters naar Amerika geëxporteerd. Vandaar misschien dat het chroomwerk op de 300 SL vrij overdadig is. Bling bling is altijd populair geweest in de VS. Maar in com-

binatie met de ivoorwitte lak van het exemplaar dat wordt voorgereiden, valt dat niet echt op. Het interieur bestaat uit rood leer met een perforatie op de zetels, zo typisch voor de Mercedesen uit die jaren. Dat er destijds veel werd gerookt, blijkt uit een brandvlekje in de zitting van de chauffeurszetel.

Alle instrumenten zijn gegroepeerd achter het ivoorwitte stuurwiel met aanzienlijke diameter en chromen claxonring. Rechts de kilometerteller, tot 160 miles per uur, links de toeren teller die tot 7000 toeren reikt, met een rode zone vanaf 6000. In het midden vertikaal uitgewerkte metertjes. Links boven de watertemperatuur in het blauw, daaronder de benzinetank – met een dure 100 l inhoud - in het groen, rechts boven de olietemperatuur die start bij 100° Farenheit, maar het voor de rest even niet blijkt te doen. Daaronder de oliedruk in het groen. De aanduiding gebeurt niet met wijzertjes, maar met draaiende asjes die zijn gekleurd. We herinneren ons die gekleurde verticale snelheidsaanduiding van de 190D “Heckflossen” van onze buurman. Als kind waren we daardoor gefascineerd, we begrepen niet echt hoe die verkleuring, naarmate je sneller reed, werd veroorzaakt.

Langs buiten valt de lange motorkap met de twee “powerdomes” op. Als je achter het stuur zit lijkt die motorkap nog immenser. De wielkasten zijn gekenmerkt door de horizontale “wenkbrauwen” die de auto een extra krachtige uitstraling geven. De voorbumper is vrij barok, met uitstekende rondingen voor de wielkasten en massieve “overriders”.

■ Amerikaanse versie

Dat deze auto uit Amerika komt, blijkt langs buiten in de eerste plaats door de afzonderlijke koplampen en de massieve pinkers, het geheel gevat in een vrij imposante chromen unit. Bij de Europese versie zijn de lichten vooraan gevat in een soort imposante glazen bokalen. Persoonlijk verkiezen we de Amerikaanse versie wat dat betreft, het is wat lichter en sierlijker.

Achteraan zijn de lichten smal en breed,



ze volgen bijna de hele kromming van de achtersteven. Voor die tijd zijn die achterlichten gewoon imposant: afzonderlijke pinkers, achteruitrijlichten, rem- en positielichten. Waar vele anderen het in die tijd met één enkel miserabel rood lichtje deden, nauwelijks enkele vierkante centimeters groot. Ook het kofferdeksel heeft een gebogen vorm. De vrij lage achterkant, in combinatie met een grote brandstoftank en een vlak gemonteerd reservewiel, maakt dat deze roadster over niet al te veel kofferruimte beschikt. Das Haus bood in optie een op maat gemaakte kofferset aan, bestaande uit twee valiezen, die alle beschikbare ruimte vullen. De grootste was waarschijnlijk bestemd voor de rechter passagier (er werden nooit rechtsgestuurde roadsters afgeleverd door de fabriek in Sindelfingen). Al bij al een grote vooruitgang ten opzichte van de “Gullwing”, waar de hele kofferruimte werd ingenomen door het reservewiel.

De grille is gevuld met een grote, centraal geplaatste driepuntige ster en met een massief horizontaal chromen middenstuk. De net voorgestelde nieuwe SL wil met zijn nieuwe grille daarnaar verwijzen, maar slaagt daar naar ons gevoel slechts gedeeltelijk in.

■ Droge carter

Tijd om de machine te starten. Bij het omdraaien van de sleutel slaat meteen



de injectiepomp aan – de SL was de eerste seriewagen met een brandstofinjectie (in dit geval van Bosch), die Mercedes eigenlijk ontwikkelde tijdens de tweede wereldoorlog, voor de motoren van de jachtvliegtuigen (met als beroemdste voorbeeld de Messerschmidt BF 109). Dat die injectiepomp draait zie je niet enkel door een lampje op de schakelaar, maar je hoort het ook door de schrille toon die ze produceert. Gas geven is uit den boze in deze fase, het lucht/benzinemengsel wordt geregeld door voorzichtig met de chokeknop te spelen, geleid door het gevoel. De auto start van bij de eerste poging, aarzelend, we moeten al ons gevoel gebruiken om hem aan de praat te houden. Leuk is dat de auto even schommelt bij het starten, dat wordt veroorzaakt door de schuin geplaatste motor: de Mercedes-ingenieurs kwamen met deze oplossing



SL-GESCHIEDENIS

1954 - 1962 Type W198 + Type W121

- 300 SL "Gullwing" / W 198 I, 1954 - 1957
- 300 SL Roadster / W 198 II, 1957 - 1963
- 300 SL Roadster with hardtop / W 198 II, 1958 - 1963
- 190 SL (W 121), 1955 - 1963
- 190 SL Roadster / W 121 B II, 1955 - 1963
- 190 SL Coupé / W 121 B II, 1955 - 1963

1963 - 1970 Type W113 "Pagode"

- 230 SL / W 113, 1963 - 1967
- 250 SL / W 113 A, 1966 - 1968
- 280 SL / W 113 E 28, 1968 - 1971

1972 - 1986 Type R107

- 280 SL / R 107 E 28, 1974 - 1985
- 350 SL / R 107 E 35, 1971 - 1980
- 450 SL / R 107 E 45, 1971 - 1980
- 380 SL / R 107 E 38, 1980 - 1985
- 500 SL / R 107 E 50, 1980 - 1985
- 300 SL / R 107 E 30, 1985 - 1989
- 420 SL / R 107 E 42, 1985 - 1989
- 500 SL / R 107 E 50, 1985 - 1989
- 560 SL / R 107 E 56, 1985 - 1989

1990 - 2001 Type R129

- 300 SL / R 129 E 30, 1989 - 1993
- 300 SL-24 / R 129 E 30, 1989 - 1993
- SL 280 / R 129 E 28, 1993 - 1995
- SL 320 / R 129 E 32, 1993 - 1995
- 500 SL, vanaf 06.1993:
 - SL 500 / R 129 E 50, 1989 - 1995
- 600 SL, vanaf 06.1993:
 - SL 600 / R 129 E 60, 1992 - 1995
- SL 60 AMG / R 129 E 60 AMG, 1993 - 1995
- SL 280 / R 129 E 28, 1995 - 1998
- SL 320 / R 129 E 32, 1995 - 1998
- SL 500 / R 129 E 50, 1995 - 1998
- SL 600 / R 129 E 60, 1995 - 1998
- SL 60 AMG / R 129 E 60 AMG, 1996 - 1998
- SL 500 (M 113 motor) / R 129 E 50, 1998 - 2001
- SL 280 (V6 motor) / R 129 E 28, 1998 - 2001
- SL 320 (V6 motor) / R 129 E 32, 1998 - 2001
- SL 600 / R 129 E 60, 1998 - 2001
- SL 55 AMG / R 129 E 55, 1999 - 2001
- SL 73 AMG / R 129 E 73, 1999 - 2001

2001 - ... Type R230

- SL 500 / R 230 E 50, 2001 - 2004
- SL 55 AMG / R 230 E 55 ML, 2001 - 2004
- SL 350 / R 230 E 35, 2001 - 2004
- SL 600 / R 230 E 60, 2001 - 2004
- SL 65 / R 230 E 65, 2001 - 2004
- SL 350 / R 230 E 35, 2004-2008
- SL 500 / R 230 E 50, 2004-2008
- SL 55 Kompressor AMG / R 230 E 55, 2004-2008
- SL 600 Biturbo / R 230 E 63, 2004-2008
- SL 65 AMG / R 230 E 65, 2004-2008
- SL 280 / R 230 E 28, 2008 - ...
- SL 350 / R 230 E 35, 2008 - ...
- SL 500 / R 230 E 50, 2008 - ...
- SL 600 / R 230 E 60, 2008 - ...
- SL 63 AMG / R 230 E 63, 2008 - ...
- SL 65 AMG / R 230 E 65, 2008 - ...

om hun drieliter zescilinder onder de lage motorkap te krijgen, en losten de smeringsproblematiek op door te opteren voor een droge carter, een techniek die ze uiteraard volledig onder de knie hadden dank zij de succesvolle Silberpfeile-racewagens, waaraan de originele 300 SL-reeks schatplichtig is. Die zescilinder - cilinderinhoud 2992 cm³ - is een krachtige machine. Bij de Gullwing (typebenaming W198) leverde hij 215 pk en 200 Nm, bij de Roadster (typebenaming W198-II.) werd dit vermogen verder opgedreven tot 235 pk (bij 3000 t/min) en 202 Nm. Dat gaf hem een topsnelheid van 235 km/u, waarmee hij in zijn tijd mogelijk de snelste echte seriewagen was. Op het eind van de productie werd er geëxperimenteerd met een aluminium motorblok en vanaf bouwjaar 1961 werden de grote trommelremmen vooraan vervangen door schijfremmen. Ons exemplaar heeft nog trommels en die blijken heel efficiënt.

De achteruitversnelling ligt vele centimeters naast de tweede, en al snel blijkt dat ook de vooruitversnellingen, vier in het totaal, vele centimeters uit elkaar liggen. We schrikken even van het vrachtwagengevoel bij het eerste contact. Het ontkoppelingspedaal is behoorlijk zwaar, rem en gas zijn dat eigenlijk ook wel, het stuur heeft een behoorlijke diameter en de motorkap is eindeloos.



Echter, eens de mechaniek wat is opgewarmd, verandert deze wat logge roadster, als hij over de 3000 t/min wordt gejaagd, in een roofdier, inclusief de hartverwarmende brom. En komt de racepedigree van de SL echt tot uiting. Hoe luxe deze roadster er ook uitziet, hij is gebaseerd op het buizenchassis van de Gullwing. Maar dat buizenchassis werd wel speciaal aangepast voor de roadster, en hij kreeg ook een veel betere achterophanging: de Gullwing moest het stellen met eenvoudige pendelassen, met een nogal wisselvallige wegligging tot gevolg. De roadster wint het ook op comfortvlak van de Gullwing, omdat het er, zelfs met de optionele hardtop, veel minder warm in wordt.

Bij zijn lancering kostte de Roadster zo'n 32.500 DM (omgerekend 16.500 huidige euros). Voor een prachtexemplaar zoals onze testwagen werd op de voorbije Techno Classica in Essen, waar verschillende (gerestaureerde) exemplaren te koop werden aangeboden, al snel het dertigvoudige geboden...



Naar Villa d'Este

Deelnemen is belangrijker dan winnen...

Leo Van Hoorick

Villa d'Este is naar alle waarschijnlijkheid de meest prestigieuze "Concours d'Elegance" in Europa. Het dorpje Cernobbio aan de oevers van het Comomeer is voor een weekend per jaar het centrum van de automobielwereld.

De Italiaanse "Concorso d'Eleganza" stond al langer hoog op ons verlanglijstje, maar dit jaar hadden we het ideale alibi. Een vriend beëindigde net de restauratie van een heel bijzondere Jaguar die hij in 1994 kocht in zeer vervallen toestand: een zeldzame XK 140 met Ghia carrosserie. Ghia had voordien al enkele XK 120's van een Supersonic carrosserie (vooral bekend door de Fiat 8V) voorzien. Van de XK 140 werden drie verschillende exemplaren gebouwd, daarvan zijn er nog twee bekend: een Amerikaanse en "onze" Belgische (ook al heeft die ook met Zwitserse en Britse nummerplaten rondgereiden). En wat kon er mooier zijn dan te proberen deze auto in zijn land van oorsprong nog eens te laten keuren? Via BMW, sinds 1999 hoofdsponsor van dit prestigieuze evenement, geraakten we aan de coördinaten van de selectiemeester. We zonden hem een reeks foto's en een korte beschri-

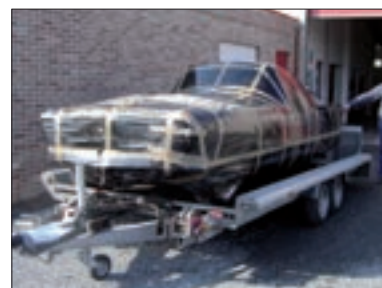
jving en zoals gehoopt kwam er heel snel een positief antwoord. Dat is al een hele eer, wat er worden jaarlijks maar een vijftigtal auto's toegelaten. Er bij zijn is dus al een kleine overwinning.

■ Schoon ingepakt

Noël Van Haute is de carrossier uit Hamme die de Jaguar zijn finale afwerking gaf: een schitterende tweekleurige laklaag: ivoorwit met donkerblauw. Hij stelde ook voor om de auto in te pakken voor de rit naar Italië op een open trailer. Toen we de ochtend van het vertrek de trailer gingen halen konden we onze ogen niet geloven. De Jaguar was volledig ingepakt in zwarte folie. Het leek wel en kunstwerk van Christo! We hadden onderweg natuurlijk heel wat bekijks van auto's die nieuwsgierig vertraagden om het ongewone silhouet te bekijken. Noël had zijn werk heel



Hoofdsponsor BMW vierde in Villa d'Este de dertigste verjaardag van de M1. Deze door Giugiaro ontworpen supersportwagen – Duitse degelijkheid gecombineerd met Italiaans raffinement – was er in vele exemplaren aanwezig, en niet enkel in de productieversie zoals hier op de foto, maar ook in diverse raceversies.



De Jaguar XK140 Ghia klaar om te vertrekken naar Italië, een dag later bij het uitpakken... en nog een dag later bij zijn presentatie - door veilingmeester Simon Kidston - aan het publiek.



Car of the show: de hoogste onderscheiding, de "Coppa d'Oro Villa d'Este" ging naar deze Ferrari 166/195S Berlinetta Touring Le Mans. Met deze auto won Gianni Marzotto in 1950 op 22 jarige leeftijd de Mille Miglia. Marzotto ruilde de originele motor voor de nieuwe V12 Type 195 van Colombo, vandaar het dubbele cijfer in de benaming. Het feit dat de auto lichtblauw van kleur is en niet rood, is een verhaal op zich. Enkele maanden voor de race had Gianni's vader zijn zonen nog aangemaand om "dat racen met die rode auto's" te stoppen. Door zijn nieuwe auto blauw te laten spuiten, wou Gianni tegemoet komen aan zijn vaders' wens!

grondig gedaan, maar maakte toch een klein – zij het logisch – foutje: hij pakte de auto in van voor naar achter, er was dus geen overlapping aan de naden van de emballage en de rijwind rukte niettegenstaande de vele meters bruine plaktape, gaandeweg scheuren in de zwarte folie. Er zat niets anders op dan onderweg zelf op zoek te gaan naar tape en de losgekomen stukken op tijd en stond zorgvuldig vast te plakken.

Aangekomen op de trailerparking in Cernobbio was onze Christo meteen het doelwit van enkele



Sommige bezoekers kwamen niet met de auto. Wie in stijl over het water wil komen, doet dat best met een Riva. Met een Amphicar kan ook.

TV-cameraploegen, die even verrast waren door het grondige inpakwerk van onze Hamse carrossier als wijzelf. Onder de zwarte folie zat immers nog een laag mousse, en daaronder strak over het koetswerk, nog een laag folie. Het duurde dus een hele tijd voor de Jaguar was bevrijd van zijn cocon en we hem van de trailer konden rijden richting Grand Hotel Villa d'Este, een luxueuze palazzo temidden van een prachtig park, aan de boorden van het Lago di Como.

Zelf logeerden we niet in de Villa d'Este - wij kozen hotel Miralago, ook aan de boorden van het meer, maar veel democratischer geprijsd – maar onze Jaguar uiteraard wel, in een onderaardse garage met twee ruime parkeerplaatsen per deelnemer. Terwijl we op zoek gingen naar onze voorbehouden plaats konden we enkel maar raden wat de concurrentie had meegebracht, gezien praktisch alle auto's waren afgedekt. Een boeiende oefening.

Onze Jaguar – weliswaar zeer goed gerestaureerd en uniek in zijn genre – is zeker geen concoursbeest. Zijn eigenaar is niet te beroerd om er voor het plezier enkele honderden kilometer ver mee te rijden door weer en wind, terwijl de 1,5 km die Villa d'Este van Villa Erba scheiden, voor vele concurrenten al een hele expeditie scheen, waarop, niettegenstaande een stralende hemel, een grondige poetsbeurt diende te volgen. De meeste auto's die hier worden voorgesteld zijn dan ook in een staat van onderhoud die wat absurd is, vermits ze nieuwer zijn dan toen ze het atelier waar ze werden gebouwd, verlieten. Het zijn praktisch allemaal ook zeldzame, zometeen unieke stukken. Hier is geen plaats voor in serie gebouwde auto's, alleen voor superlatieven.

Dat we dus niet in de einduitslag figureerden was geen echte ontgoocheling. We hebben dit meest prestigieuze automobielevenement van Europa van binnenuit kunnen beleven, en dat was al een beloning op zich.

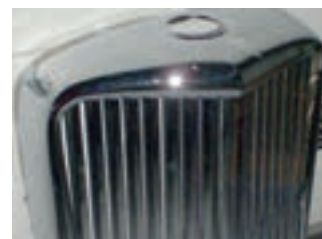


Tijdens Villa d'Este werd ook de wedergeboorte van Carrozzeria Touring Superleggera gevierd met de première van de Maserati A8CGS Berlinetta, getekend door onze landgenoot Louis de Fabribeckers, die hier trots voor zijn geesteskind poseert. Het was eigenlijk een dubbele première, want deze auto rust op splinternieuwe Borrani Xray spaakwielen, die speciaal werden ontwikkeld om te weerstaan aan de hoge vermogens en koppels van de moderne sportwagens.

RESTAUREREN OP MAAT...

Restauratie van klassieke automobielen vraagt vakmanschap en ambacht, dankzij ruim 20 jaar ervaring en bijscholing in binnen- en buitenland durf ik te stellen dat ik dit vak meer dan behoorlijk beheers: ik restaureer alles, van body-off restauraties tot deelrestauraties! Ook onderdelen die niet meer te verkrijgen zijn, reproduceer ik. Deze know how laat me toe een oldtimer opnieuw 100% origineel te maken. Wat ook het materiaal is: aluminium, staal, roestvrij staal, koper, brons, tin, maar ook hout en kunststoffen, ik bewerk ze met een hang naar perfectie!

Staat er in je garage een restauratieproject, of heb je een herstelling te doen waar u niet goed weet hoe eraan te beginnen? Heeft u al eens overwogen hulp van buitenaf te vragen? Is er werk aan uw favoriete wagen – of het nu veel is of weinig – of staat u voor de aankoop van een klassieke wagen, en wil je graag advies: neem vrijblijvend contact op.



Geert Soomers

Restauratie oldtimers
Metaalbewerking
Koning Leopoldstraat 8
2610 Wilrijk
BTW: BE 0894.514.501
GSM: 00 32 475 61 25 91

Circuit des Ardennes:

*De “pre run” en de “1900 Rally”
hielden vrijdagmiddag halt in
La Roche.*



De eerste dag werd afgesloten met een “Quarter Mile Run”, een snelheidswedstrijd over 402,25 m op een door de politie afgesloten weg en met officiële timing door de RACB. Een van de meest indrukwekkende deelnemers was een authentieke Mercedes Grand Prix van 1913.



In 1902 introduceerde Baron Pierre de Crawhez, Voorzitter van de sportieve commissie van de Automobiëclub van België, een belangrijke vernieuwing in de automobiëlsport. Tot dan toe werden de wedstrijden georganiseerd van stad naar stad (Brussel-Spa; Parijs-Bordeaux; Parijs-Wenen, enz), met als nadeel dat de toeschouwers die langsheen het parcours stonden, de deelnemers slechts eenmaal zagen voorbijrijden. Met het concept om de wedstrijd in lusvorm te organiseren, zorgde de Crawhez voor een omwenteling in de autosport, die snel navolging zou krijgen.

Op 31 juli 1902 vertrokken vanuit Bastogne 56 auto's en motoren voor een wedstrijd die bekend zal worden als het “Circuit des Ardennes”. De deelnemers moesten vijf maal een parcours van 85,4 km afleggen, het liep van Bastogne via Longlier/Neufchâteau, Habay terug naar Bastogne.

De wedstrijd van 1902 werd gewonnen door Charles Jarrot met Panhard die de 512 km aflegde met een voor die tijd duizelingwekkende gemiddelde snelheid van bijna 100 km/u. Baron de Crawhez, die zelf deelnam met een Panhard, moest de strijd staken na een aanrijding met een andere deelnemer.

Het “Circuit des Ardennes” had internationaal nogal wat uitstraling,

en groeide snel uit tot een sportief evenement dat andere wedstrijden zoals de Gordon Bennett Beker of de Targa Florio ging beïnvloeden en het lag ook aan de basis van circuit van Spa-Francorchamps.

Om het eeuwfeest van de eerste editie van het “Circuit” op een passende wijze te vieren, werd onder impuls van Jacques Deneef in 2002 een eerste herdenkingsrit “Circuit des Ardennes” georganiseerd. Het evenement kende in de oldtimerwereld erg veel weerklank, tot ver over onze grenzen, en het was niet meer dan logisch dat er een vervolg op zou komen.

Van 3 tot 6 juli 2008 werd de derde editie van het Circuit des Ardennes georganiseerd. Het officiële programma begon op vrijdag 4 juli met een “pre run” voor voertuigen van voor 1918, en een afzonderlijke rondrit voor auto's van voor 1904, de jaarli-



Start aan de tribune op de “Place Mac Auliffe” in Bastogne. Jacques Deneef – bezieler van het evenement – is de starter van dienst.



Niet enkel auto's, maar ook historische motoren...

jkse "1900 Rally" georganiseerd door de Royal Veteran Car Club Belgium, die voor de gelegenheid naar de Ardennen verhuisde. Die extra dag kwam er op vraag van de deelnemers met auto's van voor de eerste wereldoorlog. Dat waren er voor deze editie 67. Velen onder hen komen immers van ver over de grenzen, en het is voor hen aangenaam dat ze wat meer animatie aangeboden krijgen dan een evenement van een dag.

De eerste dag werd afgesloten met een "Quarte Mile Run", op een stukje afgesloten weg en getimed door officials van de RACB en een korte herdenkingsplechtigheid op "Circuit des Ardennes" rotonde die de stad Bastogne liet aanleggen na het succes van de eerste herdenkingsritten van 2002 en 2005.



Er was een aparte categorie gecreëerd voor de talrijke Bugatti's.

Zaterdag was de rit gereserveerd voor voertuigen tot 1918. Ze reden van Bastogne via Libramont, Neufchâteau, Florenville en Habay terug naar Bastogne, langsheen de weg en in de etappesteden toegejuicht door vele duizenden toeschouwers. De deelnemende auto's werden daarna in de straten van Bastogne tentoongesteld. Zondag was het aan de jongere voertuigen (1919 tot 1970) die het par-



cours in omgekeerde richting aflegden.

Met in totaal zo'n 550 deelnemende voertuigen was de opkomst nog groter dan voor de edities van 2002 en 2005. Opvallend is ook het grote aantal deelnemers uit de ons omringende landen, met niet toevallig Groot Brittanië als best vertegenwoordigde land, maar ook veel bezoekers uit Frankrijk, Duitsland, Nederland en zelfs Zwitserland. Er wordt wel eens gefluisterd dat dit de laatste editie zou zijn geweest, maar dit gerucht is nergens op gebaseerd. De organisatie heeft intussen voldoende ervaring en is zich zeer bewust van de kwaliteit en het goede imago van dit Ardense evenement.

Afspraak dus over drie jaar in Bastogne!

Het is heerlijk rijden op de Ardense wegen.

De De Dion Bouton van René Ville uit Bordeaux nam deel aan het Circuit des Ardennes van 1903.... en aan alle herdenkingsritten die totnogtoe werden georganiseerd.





Een tiental model T's klaar voor de herdenkingsrit.



Een mooie Roadster uit Nederland.



De oudste deelnemende T was een "Runabout" uit 1912 met aan het stuur Francine Keys-Luyckx.



Het dashboard van een model T heeft niet veel om het lijf en de pedalen hebben een geheel eigen functie!

Honderd jaar Ford T

Op 1 oktober 1908 werd de eerste Ford T afgewerkt. Neen, hij liep nog niet van de band. De eerste assemblage-lijn uit de automobielsingeschiedenis (en uit de industriële geschiedenis) werd door Ford pas in 1913 in gebruik genomen: de productietijd voor een model T werd plots gereduceerd van gemiddeld 12u30 naar anderhalf uur!

Henry Ford zette met zijn T de wereld op wielen. Bekend is zijn uitspraak dat de T in alle kleuren te krijgen was, zolang het maar zwart was. Maar achter het concept van de T schuilde wel degelijk een weldoordachte visie: "een auto voor het volk, groot genoeg voor de familie, maar klein genoeg voor het ongeschoolde individu, gemakkelijk de rijden en te onderhouden, licht in gewicht en economisch in het gebruik. Gebouwd met goede materialen door de beste werklui, volgens het eenvoudigste ontwerp dat moderne ingenieurs kunnen ontwikkelen. Maar hij zal zo goedkoop zijn dat ook de mensen met beperkte middelen er een kunnen kopen en met hun gezin gelukkige momenten kunnen beleven in Gods' grote open ruimten..." aldus Henry Ford.

De Ford T groeide al snel uit tot een icoon in de automobielsingeschiedenis. Hij werd in 1999 niet voor niets verkozen tot "Auto van de eeuw" door een internationaal panel van 130 automobielprofessionals.

Het eerste model werd gelanceerd voor een prijs van 850\$, zonder opties. Het ging om een auto met een 2,9 l viercilinder met 20 pk, gekoppeld aan een versnellingsbak met twee versnellingen vooruit en een achteruit. Rijklaar woog de torpedo-versie 540 kg. Het eerste jaar werden er 10.660 exemplaren van geproduceerd, toen een record in de automobielsingeschiedenis. Reeds in 1911 werd een eerste fabriek buiten de VS geopend, in Manchester (GB). In 1919 volgde de eerste fabriek op het Europese continent, in Kopenhagen.

Intussen groeide het aantal modellen gestaag, en daalde de verkoopprijs tot 345\$ in 1917 voor het basismodel. In 1922 werd Ford Motor Company in België opgericht, datzelfde jaar startte ook de assemblage in Antwerpen.

De laatste model T wereldwijd liep op 27 mei 1927 van de band. In totaal werden er ruim 15 miljoen exemplaren gebouwd, daarmee bleef hij tot ver in de jaren '70 het meest geproduceerde model uit de automobielsingeschiedenis (de Kever nam de fakkel over).

De verjaardag werd in België gevierd met een samenkomst van een tiental T's op een zonnige septemberzondag. Zelf mochten we mee met het oudste exemplaar uit het gezelschap, een "Runabout" van 1912, van Engelse origine. De auto werd met meesterlijke hand bestuurd door dame Francine Keys-Luyckx. We leerden ondermeer dat de T beschikt over een zeer gewillige motor die vanuit de laagste toeren kan hernemen in tweede versnelling, dat de benzinetank van 38 liter eigenlijk wel klein is voor een auto die rond de 17 liter/100 km verbruikt, dat de hellingen niet te steil mogen zijn wil men de benzinetoevoer, die enkel werkt volgens de zwaartekracht, niet in gevaar brengen (steile hellingen neemt men best in achteruit, aldus onze chauffeur). Maar wat we vooral onthielden is, dat de chauffeur van een T eigenlijk een speciaal rijbewijs verdient: het linkse pedaal dient om te schakelen (eerste versnelling: ingedrukt; tweede: los) het middelste dient voor de achteruit, het rechtse is de rem. Ontkoppelen doet men met de hendel rechts die ook de handrem bedient. Een gaspedaal is er niet. Gas geven doet men via een hendel links op het stuur, rechts zit een hendel die de ontsteking regelt. Eenvoudig? Misschien voor Henry Ford (en voor Francine), maar niet volgens onze normen, en zeker niet in het hectische verkeer van vandaag!

De VOETGANGER



door Sacha Guitry

Door de straten rijden er auto's - en dat is volkomen normaal! - maar er zijn ook personen die zich te voet verplaatsen - en dat is niet helemaal normaal. Er moet nochtans een groot onderscheid worden gemaakt tussen de voetgangers en de personen die zich te voet van een bepaald punt naar een ander bepaald punt begeven. Zij doen dan wel weer iets dat volkomen normaal is - waarbij de voetganger een heel bijzonder individu is. Hij gaat nergens heen - maar hij is wel overal, en overal waar hij niet moet zijn.

Het is een duivels wezen, met een heel bijzondere mentaliteit. Het is een soort vijand, een soort microbe die leeft in de verkeersaders en die werd geschapen en op de wereld kwam om het verkeer te bemoeilijken.

De voetganger stapt, zoals zijn naam aangeeft, niet: hij valt over zijn voeten. Hij valt over zijn voeten en verdoet zijn hele leven met het oversteken van straten, pleinen en lanen. Als hij moe wordt, zoekt hij een plaats waar reeds een volkstoeeloop

is, veroorzaakt door een ongeval of door wegwerkzaamheden die te laat worden uitgevoerd, en hij komt er het grote aantal kijk-lustigen vervoegen. De voetganger is in wezen het individu met als natuurlijke functie het leven van de mensen met een auto te vergallen. Zo zal hij bijvoorbeeld geduldig wachten op de stoeprand om over te steken van zodra er een auto aankomt.

Hij is niet bang om overreden te worden, want hij acht zich onsterfelijk. Trouwens, men overrijdt nooit een voetganger. Wat - helaas! - soms wordt overreden, zijn verstrooide sukkelars of onhandigaards of waanzinnig onvoorzichtige mensen. De voetganger, die "kan" oversteken. Hij ligt weliswaar aan de basis van de meeste ongevallen, maar hij is er nooit het slachtoffer van. Zijn uiteindelijke doel, zijn droom, is te worden verpletterd door de bumper of een vleugel van wat men een luxeauto noemt. Want men heeft wel het gevoel dat de voetganger, wanneer hij oversteekt, in zijn zak zijn identiteitskaart heeft klaarzitten, helemaal in orde en klaar voor gebruik.



Andere tijden, andere voertuigen, andere gewoonten.....

DE VOETGANGERSSCHOOL



Dames, heren, ik zal u nu in twee lessen de kunst en de methode bijbrengen om de straat over te steken zonder het verkeer te hinderen...

Fsa

Fondation
Automobile-
Automobieltstichting

Bestaansrecht

De Automobieltstichting heeft tot doel de kennis en het behoud van het automobielpatrimonium in België te bevorderen, met speciale aandacht voor het Belgisch patrimonium.

Onder "automobielpatrimonium" wordt verstaan: voertuigen, automobilia, technische en journalistieke documentatie, boeken, kunst- en reclamevoorwerpen, films, affiches enz.

Onder "voertuig" wordt verstaan: elk met een motor uitgerust gestel voor vervoer over land (auto's, bromfietsen, bedrijfswagens, militaire voertuigen, landbouwvoertuigen enz.).

De Stichting kan ondermeer:

- voertuigen en automobilia verwerven via schenkingen, legaten, bruikleen op lange termijn, aankoop, lijfrente, huurkoop of elke andere geschikt geachte formule;

- dit patrimonium beheren (restauratie, onderhoud, verkoop enz.);
- locaties en middelen vinden voor de conservering van dit patrimonium;
- tentoonstellingen en andere evenementen organiseren om de collecties aan het grote publiek te tonen;
- vergaderingen, colloquia en alle andere activiteiten organiseren die kunnen bijdragen tot de bekendheid en de doelstellingen van de Stichting;
- een publiek toegankelijke bibliotheek oprichten en beheren;
- met andere instellingen of organisaties samenwerken om de doelstellingen van de Stichting te verwezenlijken.

FSA c/o Koning Boudewijn Stichting
Brederodestraat 21, 1000 Brussel
Tel : 02 511 18 40
Email allard.d@kbs-frb.be

DE TOEKOMST IS HYBRIDE. EN LEXUS RIJDT VOOROP.



KRACHTIGÉN
GELUIDSARM

HET SUMMUM
VAN BENZINE-
ELEKTRO-
TECHNOLOGIE

ONGEZIEN
STERKE PRESTATIES

MEER EFFICIËNTIE
MET MINDER
CO₂-EMISSION: 219 g/km

GS 450h
'S WERELDS EERSTE
HYBRIDE LUXE SEDAN

RX 400h
'S WERELDS EERSTE
HYBRIDE SUV MET
TOPPRESTATIES

CONTACTEER UW LEXUS DEALER
VOOR EEN HYBRIDE TESTRIT.

www.lexus.be



DE NIEUWE LS 600h

De Lexus LS 600h combineert het geraffineerd vermogen van een vijf-liter V8-benzinemotor met een krachtige elektromotor. Dit duo staat garant voor CO₂-emissies van een ongezien laag niveau. Gesofisticeerde vierwielaandrijving zorgt er bovendien voor dat niets van de aanwezige 445 DIN pk verloren gaat, wat de rij-omstandigheden ook mogen zijn. Een pro-actief opsporings-systeem voor hindernissen geeft aan de term verkeersveiligheid een geheel nieuwe dimensie. Deze technologie van de toekomst is er nu al.

LEXUS HYBRID DRIVE

 **LEXUS**
The pursuit of perfection

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Gemiddeld verbruiken CO₂-uitstoot: GS 450h (7,9 l/100 km en 186 g/km), RX 400h (8,1 l/100 km en 192 g/km), LS 600h (9,3 l/100 km en 219 g/km)

Lexus Antwerpen Tel: 03 - 355 36 50 • Lexus Brussels Tel: 02 - 721 11 89 • Lexus Waterloo Tel: 02 - 384 50 00 • Lexus Latem Tel: 09 - 242 90 70 • Lexus West Flanders Tel: 056 - 72 59 09
Lexus Hasselt Tel: 011 - 85 11 66 • Lexus Liège Tel: 04 - 340 0 340 • Lexus Luxembourg - GGL Tel: +352 - 45 57 15 333 • Segers (Lexus Service Center - Wezemaal) Tel: 016 - 58 24 24
Stoops (Lexus Service Center - Oostende) Tel: 059 - 70 24 72 • Ets. Nachsem - Lejoly (Lexus Service Center - Malmedy) Tel: 080 - 31 00 20



Mercedes-Benz

Moge de geschiedenis nooit eindigen...

Er is geen enkele reden waarom een uitzonderlijke wagen niet uitzonderlijk zou blijven. Daarom biedt Mercedes-Benz u vandaag een exclusieve dienst aan om het onderhoud van uw Mercedes Oldtimer te vergemakkelijken. Bij onderstaande Mercedes-Benz Partners vindt u alle onderdelen – 100 % origineel en met twee jaar garantie – die u nodig heeft voor het onderhoud en het op punt stellen van uw Mercedes Oldtimer. U wordt er eveneens geholpen met het opzoeken en bestellen van zeldzame wisselstukken aan concurrentiële prijzen.

Wanneer een bestelling moet worden geplaatst, dan zorgen zij ervoor dat u zo snel mogelijk bediend wordt. Ook het assortiment Collectie artikelen van het Classic Center is al een ommetje waard. U wilt toch niet dat de mooie relatie tussen u en uw Mercedes eindigt? Wees gerust, wij evenmin.

www.mercedes-benz.com