



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 prachtstaaf
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).

Hoofredacteur:

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 - Christian Durieux - Jacques
& Yvette Kupélian - Bart Lenaerts - Xander
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. Draaiboombken
Kerkstraat 55, B-1701 Iitterbeek
BTW: BE0414-830-002

1 Belg op 12!

In 1900 was België, na Groot Brittanië, de tweede sterkste economie ter wereld, ons land deed volop zijn voordeel met de industriële revolutie.

Cockerill, Solvay, Coppée, Jenatzy en zovele anderen leidden ons land naar die koppositie.

De auto werd al snel een gedroomd werkinstrument, hiervan werden er, sinds zijn ontstaan, al meer dan twee miljard exemplaren van geproduceerd.

Het protectionisme dat heel sterk was in Europa tussen 1918 en de oprichting van de Europese Gemeenschap, maakte dat heel wat verdelers en invoerders zelf assemblagefabrieken gingen opzetten in België om zo de zware invoerrechten op auto's te ontlopen.

Vandaag zorgen de vier auto assemblagefabrieken van België en de vele onderaannemers, waarvan er een aantal wereldfaam hebben, voor een niet onaanzienlijke rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling. Als we hierbij ook nog iedereen tellen die auto's verkopen, onderhouden een herstellen, komen we aan een verhouding van 1 tewerkgestelde op 12.

En als we hierbij nog eens alle werkplaatsen tellen die rechtstreeks of onrechtstreeks met het wegennet hebben te maken, gaat die verhouding naar 1 op 8, hetzij 12% van de totale tewerkstelling!

De verwachte groei van de transportvraag – zo'n 50% in de komende 15 jaar – zal zwaar doorwegen op ons wegennet, niet in het minst gezien de beperkte groeimogelijkheden van de andere transportmodi, in het bijzonder dan van de spoorwegen. Deze groei van de vraag en de druk uit ecologische hoek maken dat de constructeurs van voertuigen meer dan ooit de ontwikkeling van hun producten moeten versnellen en de technische en sociale flexibiliteit van hun productieapparaat moeten verhogen...

Bovendien stelt de financiële en economische crisis die in de herfst van 2008 losbrak, de constructeurs voor nooit geziene uitdagingen.

De koper van een auto zal, naast de traditionele keuze tussen benzine of diesel, nog een hele reeks nieuwe keuzemogelijkheden krijgen: diesel- of benzinehybride, elektrisch (batterijen) of brandstofcellen en wie weet wat de autosector nog in petto heeft. Meer dan ooit zal men rekening moeten houden met zijn verplaatsingsbehoeften om de juiste keuze te kunnen maken. De raadgevende functie van de verkoper jegens de koper zal nooit zo belangrijk zijn geweest.

Het automobielpatrimonium toont aan dat heel wat oplossingen en alternatieve motorisaties reeds bestonden in de begindagen van de automobiel; alleen was de tijd er toen nog niet rijp voor. Feit is dat de automobielsingeschiedenis voldoende garanties levert voor een toekomst rijk aan nieuwe oplossingen.

Collectievoertuigen als les voor de toekomst! Waarom niet? Reden temeer om er het nodige respect voor te hebben en de duizenden liefhebbers ervan te bedanken voor hun conservering.

Philippe Casse



Vorsprung durch Technik

www.audi.be

100 years of Audi. Vorsprung durch Technik.



13,7 - 14,7 l/100 km 327 - 351 g CO₂/km.

Dilemma GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



Audi
Vorsprung durch Technik

Inhoud

6 De Belgische constructeurs

- 6-13** La Gracieuse- Loza
13-16 Malevez – Mécanique et Moteurs
17 Métallurgique
20 Miesse
23 Minerva

31 Het mooiste meisje van de klas: Maserati Gran Turismo

36 Het Audi museum

40 De bladzijden van FSA

42 London-Brighton: het jaar van de Belgen

Lijst van de adverteerders

- 2** *Marreyt Classics*
3 *Audi*
30 *Circuit des Ardennes*
35 *Geert Soomers*
39 *Febiac*
43 *ING*
44 *Mercedes*

De omslag:

De N.V. Minerva Motors werd opgericht in 1903, met een kapitaal van 1.250.000 frank. Het afgebeelde aandeel draagt de sporen – stempels – van de opeenvolgende kapitaalsverhogingen, met als laatste die van 1927.

Eind 1935 werd het virtueel failliete Minerva overgenomen door Imperia. De doodstrijd zou uiteindelijk nog worden gerokken tot 1958. Dan viel het doek definitief over het meest prestigieuze Belgische merk.



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

LA GRACIEUSE 1899

(Soc. Electricité Mécanique Automobile)

Kuregem (Anderlecht) – Brussel

“LA GRACIEUSE” werd voorgesteld in 1899 en zou in zich alle technische vooruitgang van dat tijdperk hebben verenigd.

Krachtbron was een luchtgekoelde 6

pk motor (met holle aluminium koelvinnen) voorzien van een ontsteking met bobine.

LA LOCOMOTRICE 1903-

1905

(Soc. Belge La Locomotrice)

Luik

Deze onderneming werd opgericht door de heren Orban en Laloux en stond onder de leiding van Albert Roland en Baron Raoul de Macar. LA LOCOMOTRICE exploiteerde in België de brevetten van de Franse constructeur ROCHET-SCHNEIDER.

De montage van deze auto's gebeurde in de fabrieken van NAGANT uit Luik tot eind 1905. Dan verkocht Albert Roland de licentie aan F.N., in ruil waarvoor hij merkagent werd voor de omgeving van Luik.

Hierdoor heetten de F.N.'s die in

1906 en 1907 werden gebouwd LOCOMOTRICE of R.S.B. (Rochet-Schneider Belge), ze hadden wel de typische radiator van de firma uit Lyon.

Albert Roland en Baron de Macar lieten de eerste LOCOMOTRICES ook klaarmaken voor wedstrijden. Die namen met succes deel aan verschillende Belgische races waaronder de Meeting van Oostende waar ze werden bestuurd door Kinet en Lamine.

LAMBERT 1919-1931

(Ateliers Louis Lambert)

Ensival, bij Verviers

- 1919/1922 : Anciens Ateliers LINON – opvolger Louis LAMBERT

- 1922/1931 : S.A. Fabrique Belge pour la construction de cycles et automobiles

(F.B. Anciens Ateliers Louis LAMBERT)

Louis Lambert was de voormalige boekhouder van de firma LINON, hij besloot in 1919 de onderneming, die door de grote oorlog alle activiteiten had gestopt, over te nemen en de gebouwen van de familie Linon te huren.

Onder de benaming “Anciens Ateliers Linon – Successeur Louis Lambert – Ensival-lez-Verviers” verkocht Louis Lambert fietsen, motoren, banden en andere accessoires voor hij zich in 1920 zou associëren met Eduard Maigrot, voor de verkoop van auto's van de merken CITROEN, MORS, MAXWELL en CHALMERS. Ze zouden zelf ook enkele voertuigen bouwen – voornamelijk fietsen – maar ook enkele auto's onder LINON

licentie, gebruik makende van de overblijvende voorraad wisselstukken.

In 1922 koopt Louis Lambert de gebouwen vande familie Linon en richt hij de “S.A. Fabrique Belge pour la construction de cycles et automobiles” op, kortweg « F.B. Anciens Ateliers Louis Lambert ».

Hij wordt dan vervolgens agent voor CITROEN.

Wanneer hij het hoofd moet bieden aan ernstige financiële moeilijkheden, tracht Louis Lambert te redden wat er te redden valt en in 1931 richt hij de “Compagnie Verviétoise des Taxis Citroën” op, maar met weinig succes, want in 1935 wordt deze firma in liquidatie gesteld.

LA TORPILLE 1900-1902 (S.A. L'Automobile)

- ateliers : de Praeterestraat in Elsene

- kantoren: Louisalaan 533 te Brussel

De Brusselse carrossier en mecاني-
cien J. Matthys startte vanaf 1900 met de bouw van lichte auto's, aangedreven door motoren van DE DION-BOUTON en KELECOM.

Zij waren bekend onder de naam LA TORPILLE, het ging om voertuigen met een of vier cilinders van 6, 8 en 12 pk met drieversnellingsbak en transmissie via cardan “zonder ketting of riem” - zoals het toentertijd in de publiciteit werd genoemd – voor de lichtste versies, en met ketting

voor de 12 pk.

De aangekondigde topsnelheden bedroegen, al naargelang het vermogen 15, 30 of 45 km/u.

De eerste kleine MATTHYS liet van zich spreken bij de wedstrijden in Spa in augustus 1900, waar hij de overwinning behaalde in de categorie tot 400 kg, voor de F.N.'s en VIVINUS.

In maart 1902 werden ze nog tentoongesteld, maar daarna zou de productie zijn gestaakt.

LAVIOLETTE 1911-1920

Joseph Valentin Lavolette was een Luiks ingenieur die zijn carrière begon bij het Nederlandse SPYKER, een bedrijf dat hij in 1911 verliet om zich in Luik te vestigen en er een prototype te bouwen van een auto met voorwielaandrijving. De weglig-

ging hiervan werd getest ter gelegenheid van het Salon van Brussel in 1913, en zorgde voor verbazing alom. Na de Eerste Wereldoorlog associeerde Lavolette zich met twee Brusselse industriëlen, Dewitteleir (baas van een belangrijke zaak in

autoaccessoires) en De Middelaer (fabrikant van kleppen en andere auto onderdelen). Deze samenwerking resulteerde in de bouw van twee exemplaren van een nieuwe versie van het LAVIOLETTE prototype, het mechanische gedeelte hiervan werd gerealiseerd door de Ateliers DE MIDDELAER.

Krachtbron was een viercilinder met kopkleppen, de versnellingsbak was gemonteerd boven de vooras. De starre vooras had semi-elliptische veren en de transmissie maakte gebruik van cardankoppelingen.

Deze auto had een uitstekende wegligging, maar werd nooit in serie geproduceerd, er waren noch-

tans onderhandelingen met verschillende constructeurs – waaronder METALLURGIQUE – maar die leidden nooit tot concrete resultaten. De Witteleir liet één van beide chassis voorzien van een carrosserie door Albert D'IETEREN, en gebruikte deze auto persoonlijk tot aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog. Hij was ontgoocheld omdat het Belgische Museum van de Automobiel, aan wie hij de auto wou schenken, niet geïnteresseerd was, en liet de auto dan maar slopen!

Joseph Lavolette van zijn kant was intussen overgestapt van de automobielnijverheid naar de textielnijverheid.

LEGIA 1900

(Usines Deprez-Joassart) – Herstal

De lichte LEGIA auto, ontworpen door M. SKLIN, werd gebouwd in de rijwielenfabriek DEPREEZ-JOASSART te Herstal. Het ging om

een kleine driewieler van 160 kg, aangedreven door een ééncilinder van DE DION of ASTER, gekoppeld aan een transmissie met twee versnellingen.

Het enkele voorwiel zorgde voor de

besturing en de aandrijving. Dit voertuig haalde een topsnelheid van 30 km/u.

LEFERT 1898-1902

Peperstraat 17, Gent

De Gentse carrossier J. Lefert bouwde een klein aantal elektrische voertui-

gen, waarvan er drie werden tentoongesteld op het Salon van Brussel in 1902. Hij bouwde ook een omnibus

voor het Grand Hôtel in Luik.

LEMAIRE et PAILLOT 1896

Herstal

Lemaire et Paillot zorgde in 1896 voor een van de eerste auto's die in de regio van Herstal werden gebouwd. Het ging echter om een enig model,

dat wel getuigde van het groeiende dynamisme in de ontwikkeling en de bouw van automobielen in België.

L'ETOILE 1985-1986

(Ronny Coachbuilding Company L'Etoile)

Brugsesteenweg 221te Roksem

Dit bedrijf was gespecialiseerd in de aanpassing van de duurste MERCEDES modellen, met name de 500 modellen, zowel berlines als coupés.

Het ging zowel om sportieve als om luxueuze aanpassingen (ijskast, hifi installatie, airco, kleurentelevisie), of verlenging van de wielbasis met luxezetels.

LIBERTA 1972-1974 **(Liberta engineering S.A.)**

Quai de Coronmeuse 59 te Luik

De voertuigen van Jacques d'Heur, vanaf 1964 gebouwd onder de naam MEAN MOTOR, heetten vanaf 1972 LIBERTA.

Op het Salon van Parijs van 1972 stelt hij een nieuwe versie van zijn sportwagen voor, die geleverd wordt als kit, zonder motor noch versnellingsbak. Chassis, carrosserie en ophanging wegen samen niet meer dan 200 kg. Dit voertuig met buizenchassis was bestemd voor de montage van motoren tot 200 pk.

In 1973 wordt er ook een MEAN/LIBERTA buggy geproduceerd. Hij valt op door zijn hoekige vormen en groot ruitoppervlak. Deze auto, die meer was dan de toen populaire beach buggy's, had een stevig chassis met rechthoekige profielen, een vast

dak met rolbeugel en werd aangedreven door achteraan geplaatste RENAULT 8 of 10 motor. Jacques d'Heur was echter meer artiest dan zakenman, en hij slaagde er nooit in zijn financiële moeilijkheden de baas te blijven. Uiteindelijk wordt de onderneming failliet verklaard op 19 maart 1974.

Toch werden er ongeveer 300 voertuigen door MEAN/LIBERTA gebouwd. Jacques d'Heur verongelukte, totaal berooid, begin 1981 in Luik.

Weinigen herinneren zich nog Jacques d'Heur, hij was nochtans de zeer gewaardeerde mecanicien van Jo Schlessen, en werkte achtereenvolgens voor het Team van Ford France, voor André Pilette, Abarth, Maserati en Ligier. Hij bouwde eigenhandig een veertiental prototypes.

LIBERTY 1920-1948

-1920: Compagnie belge des autos-camions Liberty

-1930 : Société Franco-belge des autos Liberty

-1936 : Société des camions Liberty S.A.

Menen en Brussel – Leopold I-straat 29-/299,

Laken

De “Compagnie belge des autos-camions Liberty” werd vlak na de Eerste Wereldoorlog opgericht in Rethel (Frankrijk) maar vestigde zich in Menen.

Op het eind van de jaren twintig – intussen heet de maatschappij “Société Franco-belge des autos Liberty” – bouwt het bedrijf in Brussel vrachtwagens van eigen makelij, de FB-reeks, met uit de V.S.

geïmporteerde onderdelen.

In 1936 telt het gamma vijf types van vrachtwagens en trekkers met een gewicht van 5 tot 15 ton. De gebruikte motoren zijn 6 cilinders van WAUKESHA, 4 of 6 cilinders op zware fuel van het merk BUDA Diesel of WAUKESHA-HESSELMAN.

Ze werden gebouwd tot in 1939, na de oorlog werd een beperkte productie hervat in 1946. Het merk stelt nog drie voertuigen tentoon op het Salon van Brussel van 1948, maar de firma

verdwijnt dan voorgoed.

LINON 1900-1914

**“Les ateliers de
Constructions Automobiles
LINON”**

Rue Grande te Ensival-lez-Verviers

Voor ze zich gaat inlaten met automobielpductie is de familie Linon bekend in de streek van Verviers





omwille van haar fietsen met merknaam "CYCLOPE". Op het eind van de 19de eeuw beleefde de fietse-nindustrie haar hoogtepunt. Die is voornamelijk gevestigd in de provincie Luik, in totaal zijn ruim 2.000 mensen, verspreid over een honderdtal bedrijven, in deze branche actief.

Nadat ze zich hebben gevestigd in Ensival-lez-Verviers, beslissen de broers Louis en André Linon om ook automobielen te gaan bouwen in hun nieuwe installaties.

Vanaf 1898 verkopen ze de Franse auto's GAUTHIER-WEHRLE met een cardanaandrijving, zonder kettingen of riemen.

Het jaar daarop verwerven ze de licentierechten om zelf deze auto's te gaan bouwen.

Op het Salon van Brussel in maart 1900 wordt de eerste lichte automobiel van het merk Linon voorgesteld. Het is een eigen ontwikkeling, voorzien van een vooringsgebouwde motor van DE DION-BOUTON, met 3 of 5 pk en gekoppeld aan een versnellingsbak met twee of drie versnellingen.

Al snel wordt de productie van Linon verder uitgebreid.

In 1901 wordt de eerste tweezitter met 4 of 5 pk Linon-motor voorgesteld aan het publiek, maar ook een vierzitter aangedreven door twee aan elkaar gekoppelde Linonmotoren, achteraan gemonteerd, en modellen met 4 of 6 plaatsen, aangedreven door motoren van 7 tot 20 pk.

Deze auto's werden ook geëxporteerd en de firma uit Ensival leverde ook onderdelen, chassis en motoren aan andere constructeurs.

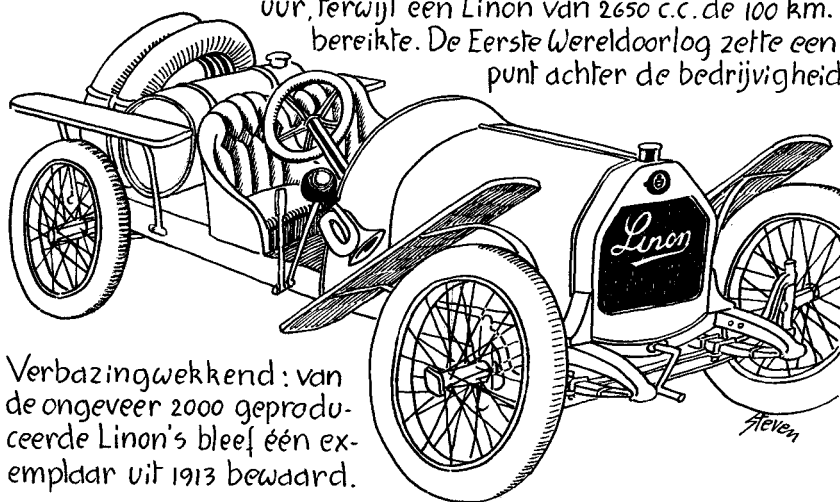
In januari 1904 exposeert Linon op het Salon van Brussel tweecilindermodellen met 8/12 pk en een viercilinder van 24 pk.

LINON

De gebroeders André en Louis Linon waren geboren knutselaars, ze bezaten een fietsenfabriek in Ensival (Verviers).

In 1897 voerden ze benzineauto's in van Gautier Wehrle. Twee Franse ingenieurs die reeds in 1894 stoomauto's bouwden in Parijs en zich daarmee onderscheidten in wedstrijden. Later werd dit merk in licentie gebouwd maar Gautier Wehrle verdween in 1900 en Linon bracht een eigen wagentje uit, weliswaar met een De Dion Bouton-motor.

De start was genomen en Linon ontwikkelde diverse typen, met voor die tijd lichte motoren en cardanaandrijving. In wedstrijden behaalde Linon goede resultaten. In 1913 tijdens een record poging over 20 km. in Oostende behaalde een Linon van 1327 c.c. 88 km. per uur, terwijl een Linon van 2650 c.c. de 100 km. bereikte. De Eerste Wereldoorlog zette een punt achter de bedrijvigheid.



Verbazingwekkend: van de ongeveer 2000 geproduceerde Linon's bleef één exemplaar uit 1913 bewaard.

Het merk bouwt ook moto's met 3 of 4,5 pk en riemaandrijving.

Tussen 1909 en 1914 bouwt Linon tussen 200 en 300 auto's per jaar, het gamma bestaat uit volgende modellen, waarvan een aantal worden aangedreven door een LINON-motor, maar ook door motoren van FAFNIR, FONDU, BALLOT of VAUTOUR:

- viercilinders van 10/12 pk (80 x 80); 10/15 pk (80 x 105); en 16/20 pk (95 x 120), allen met drieversnellingsbak en cardanaandrijving;

- de types AL 8 pk (60 x 100); F 12 pk (75 x 120); G 16 pk (80 x 140) en H 22 pk (90 x 150) met een hoogspanningsmagneto van BOSCH. Het model AL heeft een koppeling met schijven, de F, G en H hebben een konuskoppeling in leer en een monobloc motor.

Men schat de Linonproductie tot aan de eerste wereldoorlog op een 2.000 voertuigen.

De gebroeders Linon keren vervolgens de automobielpductie de rug toe, hun productieritme was te laag om te overleven en te groeien in een industriële sector die openstond voor buitenlandse concurrentie.

Enkele Linon modellen zullen na de oorlog nog worden samengebouwd, maar dan wordt de firma in 1919 overgenomen door Louis LAMBERT, de voormalige boekhouder van de firma Linon.

Tussen 1898 en 1914 behaalden de auto's van Linon enkele mooie wedstrijdresultaten met zuivere seriemodellen.

In een advertentie van 1910 zette Louis Linon de prestaties van zijn serievoertuigen tijdens wedstrijden als volgt in de verf: "De auto van LINON bewijst zijn suprematie door in wedstrijden "als een echte toerismewagen met vier plaatsen en met volledige uitrusting" de strijd aan te gaan met auto's die "speciaal zijn klaargestoomd, en, niettegenstaande dit nadeel realiseren zijn volgende prestaties..." (een km met vertrek uit stilstand: gemiddelde 65 km/u – 500 mmet vliegende start: 82 km/u gemiddeld)".

In 1913 en 1914 worden er toch enkele Linon auto's speciaal gepre-

pareerd en voorzien van een speciale carrosserie voor wedstrijden.

Het palmares van Linon in wedstrijden is redelijk uitgebreid, we citeren hierna slechts de belangrijkste wapenfeiten:

- in 1899 behalen de Linons de twee eerste plaatsen tijdens de Meeting van Luik, de tweede werd bestuurd door André Linon;

- in 1903 (Meeting van Spa) en in 1905 (Coupe van de krant "La Meuse") laten zowel de motoren als de auto's van Linon van zich spreken;

- in 1909, bij de 5de Coupe de la Meuse, eindigt een Linon, bestuurd door "Jerusalem" op de tweede plaats in de toerisme categorie en vierde algemeen na een IMPERIA, een MINERVA, en een OPEL. Hij liet nog verscheidene krachtigere auto's achter zich (deze Linon, bouwjaar 1907, had toen al meer dan 40.000 km op de teller);

- in 1912 behaalt Linon eerste prijzen in Namen en Oostende met een 22 pk die 100 km/u snel is;

- in 1913 in Oostende, bij een snelheidswedstrijd van 20 km op circuit, is de kleine Linon 1,3 l de revelatie van deze druk bijgewoonde meeting, hij wordt eerste in zijn categorie en verslaat veel krachtigere SPRINGUELS, IMPERIAS en MERCEDESSEN.

Datzelfde jaar behaalt het merk uit Ensival in Westmalle, voor een veertigtal concurrenten, het record op de



Een kleine Linon, 1913.

vliegende kilometer;
- in 1914, tijdens de Meeting van Oostende verbetert Linon het snelheidsrecord met 102 km/u met een 12 pk van 2.650 cc.
Dat zou de laatste overwinning worden van Linon voor het losbarsten

van de Eerste Wereldoorlog en... het verdwijnen van het merk.
De gebroeders Linon overlijden allebei in 1955, hun naam blijft voor altijd verbonden met de Belgische automobiellindustrie in de eerste helft van de XXe eeuw.

LONGTIN en LE HARDY de BEAULIEU 1902-1904

Koningsstraat 89, Brussel

Dupréstraat 82-86, St Pieters Jette

Honoré Longtin, een bekende naam in de Belgische automobiellwereld omwille van zijn brevetten die aan de basis lagen van de oprichting in 1898 van de Compagnie Belge de Constructions Automobiles (PIPE), associeert zich in het begin van de twintigste eeuw met C. Le Hardy de Beaulieu. Ze waren agent voor het Franse merk CGV (CHARRON-GIRARDOT en VOIGT).

Ze besloten om daarnaast ook zelf een lichte auto te bouwen, met een zelf ontwikkelde motor die vooraan was ingebouwd (één- of tweecilinder), in hun nieuwe werkhuizen, in

de Dupréstraat in St Pieters Jette.

Het chassis bestond uit getrokken stalen buizen, en de motor werd door henzelf gebouwd.

In 1902 werden vier modellen voorgesteld: een 8, 10 en 12 pk met cardanoverbrenging en een 20 pk met viercilindermotor en kettingaandrijving.

Longtin zou ook enkele vrachtwagens bouwen en ook benzine- en stoommotoren voor boten (waaronder een scheepsmotor op stoom van 30 pk volgens het compound principe). Zijn activiteit als automobiellconstructeur zou echter van korte duur zijn, alle activiteiten worden gestaakt in 1904.

LORENC 1903-1904

Transmission Lorenc - Brussel

De Lorenc onderscheidde zich door zijn twee eencilinder DE DION motoren die vooraan waren gemonteerd en elk een voorwiel aandreven via een ketting. De tonneaucarosserie

bood plaats aan vier passagiers.

Deze constructeur nam deel aan het Salon van Parijs in 1903 en aan dat van Brussel van 1904.

LOPPART en TAYMANS 1965-1967

Batavierenstraat 17, Brussel

Deze Brusselse firma was gespecialiseerd in onderdelen voor Formule V racewagens en ook bekend voor het prepareren van motoren (waar

ronder de VW 1300 die de LOVA aandreef). Daarnaast monteerden ze ook formule V's van Formcar en Beach Mark 5 B.

LOVA 1966-1967

Leuven

Joseph Dejourie, Belgisch constructeur van eenzitters, liet van zich spreken van in de jaren '50 omwille van zijn realisaties van Formule III's

(500 cc), Formule Juniors en Formule III's van 1.000 cc.

In 1966 bouwde hij voor rekening van het Race Filling Team de LOVA Formule V, die als prototype werd

voorgesteld op het Salon van Brussel. De testritten die in Zolder werden afgewerkt met de definitieve versie van de VW 1300 ccmotor die werd geprepareerd door de Ets. Loppart en Taymans toonden het potentieel van deze racewagen. Zijn eigenschappen waren bijzonder aantrekkelijk

LOZA 1925

De firma Loza werd in 1925 opgericht om het PICHA brevet te exploiteren. Het ging om een auto die zich onderscheidde door zijn wielen die op een parallellogram waren gemonteerd. Deze techniek zou tien jaar later

voor jonge piloten: een extra stevig chassis in stalen buizen, een in de flanken ingebouwde brandstoftank, een regelbare stuurkolom en dito achterophanging, kabelwerk en benzineleidingen beschermd gemonteerd in de buizen van het chassis.

opnieuw worden gebruikt door Gabriël VOISIN toen hij zijn “Coccinelle”-project ontwikkelde. De Loza was een binnenstuurmodel met twee deuren en zes plaatsen.

MALEVEZ 1894-1909

(Ateliers de Construction J. en A. MALEVEZ Frères)

Saint-Servais (Namen)

De Ateliers Jules et Adolphe MALEVEZ, opgericht in 1894 waren gekend voor hun licentiebouw van het Britse LIFU, constructeur van autobussen en vrachtwagens en van machines voor ijsfabricage.

De gebroeders Malevez kregen hun contacten in Engeland via de Belgische carrosseriebouwer MICHOTTE – bouwer van paardenkoetsen in Gent en Namen – en kregen te maken met het jammerlijke faillissement van de eerste Londense taxibedrijf, dat net een twaalfstal voertuigen bij hen had besteld.

Tussen 1904 en 1909 zouden ze een aantal 2 en 4 cilindervoertuigen produceren. Op het Salon van Brussel van 1904 toonden ze verschillende modellen waaronder: een 10 pk op versterkt houten chassis, aangedreven door een Franse MUTEL 2 cilinder; een 12/14 pk, 18/22 pk en 30 pk met stalen chassis en een bestelwagen.

Bij het overlijden van Jules Malevez in 1909 stopte zijn broer met de automobielp productie en ging hij zich volledig toeleggen op de mechaniek in het algemeen.

MANS 1894 – 1909

(Leon Mans et Cie)

Van Volxemlaan 134 te Vorst/Brussel

In 1899 startte deze fietsenbouwer met de bouw van lichte motorvoertuigen met drie wielen, type BOLLEE, met een luchtgekoelde eencilinder en aandrijving via tandwielen. Dit model werd samen met enkele driewielers, aangedreven door een DE DION motor, voorgesteld op het

Salon van Brussel in maart 1899.

In 1901 beschikte de Mans auto over een motor vooraan aan een schuin stuurwiel.

Deze Brusselse firma was nog actief in 1906 met de bouw van een speciale voorvering van het merk AWANS.

MATECO 1926 – 1928

(Société de Construction de Matériel Colonial)

Deze onderneming die scheepsmotoren en industriële gasmotoren bouwde, produceerde tussen 1926 en 1928 een 4 tons vrachtwagen en een lichte tractor, allebei aangedreven

door een 4 cilinder (110 x 180) met kopkleppen en hemisferische cilinderkop, aangedreven door gazogeen. De tractor was een licentiebouw van DELIEUVIN.

MATHIEU 1902 – 1906

(Usines Eugène Mathieu)

(Ets. De Construction d'automoteurs – système E. Mathieu)

(Usines de Saventhem – Brevets E. Mathieu, vanaf 1903)

Leuven

De Franse ingenieur Eugène Mathieu kocht in 1902 het productiematerieel van de Usines DELIN in liquidatie. De eerste MATHIEUS, aangedreven door een verticale monocilinder van 6 of 8 pk, verbruikten slechts 1 liter benzine op 22 kilometer, en behaalden verschillende medailles tijdens de Meeting van Namur in 1902. Ze hadden een transmissie-as en een tonneau carrosserie met vier plaatsen.

In 1903 kwam Eugène Mathieu op de proppen met krachtigere modellen: een monocilinder van 9 pk en enkele 4 cilinders van 8/12 en 15/30 pk.

Op het programma stonden tevens motorfietsen “Système E. Mathieu”.

In 1903 werden de oude werkhuizen van Delin verlaten en E. Mathieu ging zich vestigen in Zaventem (in de gebouwen die vanaf 1909 onder-

dak zouden geven aan het bekende Belgische merk EXCELSIOR).

Alvorens in 1906 samen te smelten met BELGICA, behaalde Mathieu met zijn voertuigen verschillende onderscheidingen op de Tentoonstelling in Luik van 1905 en die van Milaan in 1906, met zijn “eenvoudig, betrouwbare en stille” viercilinders van 14/16 pk, 24/30 pk (3.770 cc) en 34/43 pk (6.902 cc).

De auto's van Mathieu werden in Engeland verkocht onder de merknaam “BECKETT and FARLOW”.

Ingenieur Mathieu keerde terug naar Frankrijk in 1906. Hij was ook de uitvinder van een variabel vermogenssysteem gebaseerd op een verandering van de beweging van de nok-kenas.

MATHOMOBILE 1980 – 1994

(Mathomobile Replicars)

Werystraat 42, Elsene (1050 Brussel)

In 1980 startte de Brusselse carrossier Claude Mathot met de bouw (twee per trimester) van een replica van een BUGATTI 35... aangedreven door een achteraan ingebouwde VW 1,2 l (34 pk), 1,6 l (50 pk) of een Porsche (90 pk).

De luxe versie was zelfs voorzien van een bagagedrager en spaakwielen. In 1993 kwam daar zelfs een elektrische versie met KAYLOR motor (30 pk) bij.

Mathomobile had naar verluidt vooral cliënten in de VS.

MATTHYS J. 1899 – 1902

(Société l'Automobile)

Werkhuizen: Bonnetterestraat 10 en Depraeterestraat in Elsene (Brussel)

Kantoren: Louisalaan 533, Brussel

De carrossier en mecanicien J. Matthys stelde in 1899 een DAIMLER voertuig met eigen carrosserie en een vierwieler met twee plaatsen met 2,5 of 3 pk voor.

In augustus 1900 won een Matthys de wedstrijd van Spa in de categorie tot 400 kg en 4 pk, met een gemiddelde

snelheid van 25,835 km/u, voor een F.N. en een VIVINUS.

De firma “L'AUTOMOBILE” die hij vervolgens oprichtte bouwde tot 1902 lichte auto's beter bekend onder de merknaam “LA TORPILLE”, aangedreven door motoren van DE DION-BOUTON en KELECOM.

MATTHYS Frères et OSY 1920 – 1928

Gen. Bernheimlaan 6, Etterbeek/Brussel

Carrosserie MATTHYS Frères et OSY bouwde in het begin van de jaren '20 mooie en sportieve carrosserieën op chassis van VOISIN, BIGNAN en IMPERIA. Eugène Matthys was de drijvende kracht ach-

ter deze onderneming.

De firma bleef de belangrijkste carrossier voor IMPERIA, die het in 1928 overnam.

Eugène Matthys zal later, in 1937 met nieuwe vennoten de PVBA “Automobiles DEMATY” oprichten.

MATTHYS Eugène 1930 – 1939

Ateliers: Graystraat 154, Elsen/Brussel

Eugène Matthys, de drijvende kracht achter het carrosseriebedrijf “MATTHYS Frères et OSY”, overgenomen door IMPERIA in 1928, zette zijn activiteiten verder in een eigen atelier, gelegen in Elsene.

Op het Salon van Brussel 1930 stelde hij een caravan voor die plaats bood aan vier personen. Dank zij uitgekende accessoires kon men hierin wonen tijdens de vakantieperiode.

In 1937 associeerde hij zich met de heren DEFAY en TIMBEMAN, samen richtten ze de pvba Automobiles DEMATY op, constructeur van een lichte auto met vier plaatsen en sturende achterwielen. Dit systeem bleek echter zeer moeilijk af te stellen en in 1939 werd dan maar een klassieke voorwielaandrijving voorgesteld, de oorlog maakte echter een einde aan de plannen.

MEAN 1964 – 1974

(Mean Motor Engineering S.A.)

Rue Mandeville 38 in Luik

Avenue des Ormes 40, Luik (Cointe-Sclessin)

Mean Motor werd door Jacques D'HEUR opgericht in december 1964. Het bedrijf was gevestigd in een kleine garage aan de Rue Mandeville in Luik.

De bedoeling van deze jonge

constructeur was om een originele Belgische sportwagen te bouwen die gemonteerd of in kit te koop zou worden aangeboden en die zoveel mogelijk onderdelen uit de serieproductie zou gebruiken.



Een Mean Spider aan de start van het "Circuit des Ardennes", 2008.

Jacques d'Heur begon met een zelfdragende structuur te bouwen met een Fiat 1500 als krachtbron, maar deze constructiewijze bleek te duur en er werd vervolgens geopteerd voor een buizenframe voorzien van een Ford Cortina GT motor die werd gekoppeld aan een VW versnellingsbak via een Brabham koppelingscarter, de vering was ook afkomstig van VW.

In 1966 werden twee modellen aangeboden: een coupé "AQUILA" met zeer zuivere lijn, en een spider "SONARA" met een volledig vlakke achterkant, vaste rolbeugel, afneembaar dakpaneel en centraal achteraan gemonteerde motor. De prijs van een bouwdoos (zonder motor) was vrij competitief: 125.000 BEF/3.100 EUR voor de coupe en 85.000 BEF/2.100 EUR voor de spider, die 165 km/u haalde.

In 1967 wordt de Aquila aangeboden met een motor van de Ford Taunus 20 M TS, wat hem nog sneller maakt. De Sonara spider van zijn kant, kon dankzij een polyvalente kit, wor-

den aangedreven door motoren van Renault, NSU, VW, Porsche, of, mits een aantal aanpassingen zelfs door een dwarsgeplaatste motor.

Enkele Franse dealerbedrijven (Filiot en Claude Forger in Parijs, Racing Equipment in Lyon, Emape Garage in Reims) maar ook een Zwitsers (Wyland Garage in Wilchingen), verdelen het merk Mean in het buitenland. De auto wordt aangeboden als onbewerkte kit, half gemonteerd of volledig gemonteerd, met een prijs die ook nog eens varieerde al naargelang de gekozen krachtbron.

Op het Salon van Brussel van 1969 stelt Jacques d'Heur, na enkele successen te hebben geboekt in nationale rally's en heuvelklimwedstrijden, een nieuw sportief model voor: de "CANAM", opgebouwd uit een lichter buizenframe (15 kg minder dan dat van de Aquila) met een sportieve achterwielophanging, motor van Renault Gordini en een Renault vijfbak. Deze nieuwe "kleine bom" van Mean kostte in België slechts 120.000 BEF/ 3.000 EUR.

Eind 1970 vat Jacques d'Heur het plan op om een buggy op de markt te brengen met de medewerking van APAL voor de carrosserie uit polyester. De mechaniek en de voor- en achterophanging zou afkomstig zijn van Renault, maar de constructeur van Mean slaagde er niet in om een aantal belangrijke financiële problemen op te lossen.

Jacques d'Heur zal zijn laatste creaties tussen 1972 en 1974 onder de merknaam LIBERTA op de markt brengen. In totaal werden er zo'n 300 Mean/Liberta's gebouwd.

MECANIQUE et MOTEURS 1903 – 1906

Rue Lairesse 83-85, Luik

Onder leiding van de h. MARTINY bouwde "Mécanique et Moteurs" automobielen, motorfietsen, motoren en diverse losse onderdelen voor auto's in de gebouwen die voordien toebehoorden aan de Compagnie Liégoise d'Automobiles.

De eerste auto werd er gebouwd in 1903, het was een viercilinder met 16 pk met bovenliggende nokkenas – wat opvallend was voor die tijd – met een houten chassis, met staal verstevigd, een vierversnellingsbak en een magnetische koppeling van het type

Goliath. Motoren met zijkleppen zouden worden gebruikt in 1904 en 1905, een volledig stalen chassis dienden als basis voor een aantal modellen, die

vermogens gingen van 10 tot 35 pk, de motoren telden drie of vier cilinders. De firma werd in juli 1906 overgenomen door HISA/HERMES.

METALLURGIQUE 1898 – 1927 (S.A. l'Auto-Métallurgique vanaf 1907)

Rue du Châtelet, Marchienne-au-Pont

Métallurgique was oorspronkelijk een constructeur van locomotieven, rollend spoorwagematerieel en trams die in 1898 in zijn installaties langs de Samber een afdeling oprichtte die zich zou toelagen op de bouw van automobielen.

De eerste modellen die eind 1900 in de nieuwe werkplaats van Marchienne-au-Pont werden gebouwd, beleefden hun première op het Salon van Parijs in 1901.

Het ging om kleine tweecilinders met 4 pk, de ene met de motor vooraan, de andere met de motor achteraan, een viercilinder met dezelfde boring en slag (76 x 80) kwam al snel het gamma vervoegen.

De eerste Métallurgiques hadden veel weg van de Daimlers uit die tijd. In 1903 neemt de firma uit Marchienne-au-Pont de Duitse ingenieur Ernst LEHMANN in dienst als technisch directeur van het merk. Lehmann werkte voordien ondermeer voor Mercedes en Daimler.

Métallurgique gaat vervolgens moderne en zwaardere modellen bouwen, met stevige prestaties, luxueuze afwerking en vooruitstrevende mechaniek (gestuurde kleppen, vooruitstrevende koppeling en cardantransmissie).

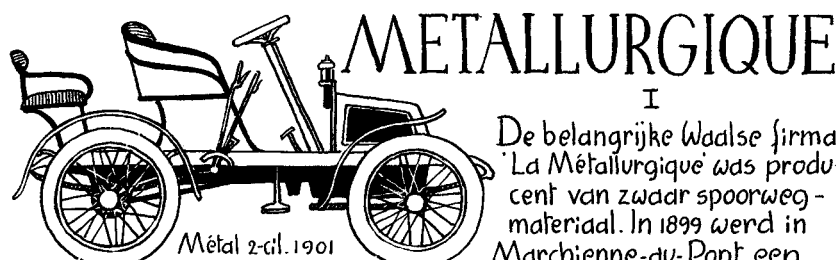
Vanaf 1905 ging men zich toelagen op de verdere ontwikkeling van de viercilindermotor, met als bekendste de 60/80 pk van 9.900 cc, die in wedstrijdconfiguratie 100 pk leverde bij 1.500 /min, hij bereikte een voor die tijd duizelingwekkende snelheid van 160 km/u.

In 1907 werd de firma, met de h. Germanes als gedelegeerd bestuurder, een onafhankelijke afdeling van de spoorwegfirma, met als bedrijfsnaam "L'Auto-Métallurgique S.A.".

Vanaf 1908/1909 krijgen alle modellen hun karakteristieke puntige honingraat-radiator, de carrosseries worden getekend door VAN DEN PLAS, wat hun elegantie nog verhoogt.

In de fabriek van Marchienne-au-Pont zullen ook enkele vrachtwagens worden gebouwd.

De motoren die voor wedstrijden werden gebruikt hadden een goede reputatie omwille van hun betrouwbaarheid en doordachte technologie: ze werden ontwikkeld door de BERGMANN Ateliers in Berlijn: zo was de "Prinz Heinrich Métallurgique" die in 1910 werd



Métal 2-cil. 1901

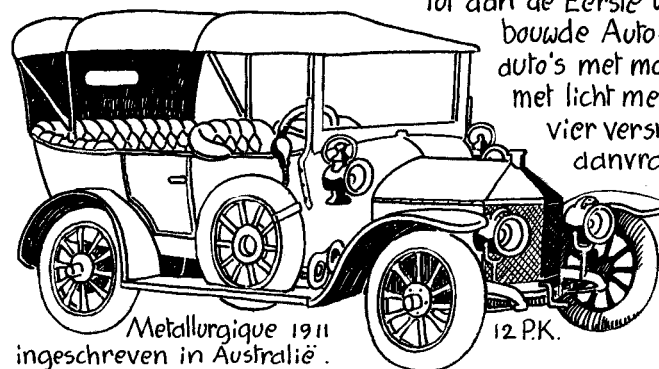
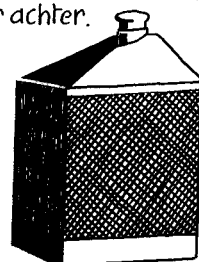
splinternieuwe fabriek gebouwd voor 'Auto-Métallurgique.

Onderfussen ontwierp ingenieur Edmond Heirman twee onderstellen, met een lichte 2-cilinder voorin, de andere met de motor achter.

In 1903 kwam de Duitse ingenieur Ernst Lehmann naar Métallurgique, hij had een nieuwe zienswijze op automecaniek. Vier modellen zagen het levenslicht met 2- en 4-cilinder motoren.

De wagens namen deel aan wedstrijden en werden in Frankrijk en Duitsland in licentie gebouwd. Het uitzicht van de auto's veranderde ook en vanaf 1908 kregen de Métal's een scherpe radiator.

Tot aan de Eerste Wereldoorlog bouwde Auto-Métallurgique auto's met moderne 4-cilinders met licht metalen zuigers, vier versnellingen en (op aanvraag) uitgerust met een elektrische starter.



Steven



*Métallurgique 1912, landaulet
carrosserie van D'Ieteren.*

voorgesteld en een vermogen had van 105 pk, voorzien van één inlaat- en vier uitlaatkleppen per cilinder. Voor de Eerste Wereldoorlog telde het gamma van Métallurgique acht modellen waaronder een 4 cilinder van 5 liter die het meeste succes kende. Ze waren allemaal uitgerust met een remsysteem type ADEX, met remmen op de vier wielen met

diagonale compensatie, wat zorgde voor een goede remkrachtverdeling. In 1910 was de firma een internationale onderneming geworden met Belgisch, Brits en Duits kapitaal en met licentie fabricageakkoorden in Duitsland met Bergmann in Berlijn (van 1910 tot 1922 onder de naam BERGMANN-METALLURGIQUE) en in Frankrijk met GILLET-FOREST.

Men trachtte ook in Rusland auto's te verkopen en in Londen werd een Brits filiaal opgericht, de Métallurgique Cy, die naast reeksmodellen ook enkele racewagens bouwde, zoals een Métallurgique met Maybach motor met een cilinderinhoud van meer dan 20 liter, in 1912.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden de fabrieken bezet door de Duitsers die niet enkel de productie staakten, maar ook de machines naar Duitsland transfereerden.

Bij de wapenstilstand weigerde de Duitse overheid alle schadevergoeding omdat de ontmanteling van de fabriek zou zijn gebeurd op vraag van de aandeelhouders, waarvan een groot deel Duitse staatsburgers waren.

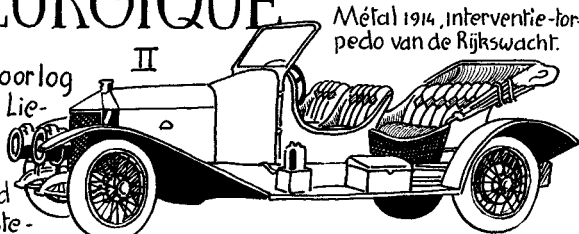
Auto-Métallurgique startte zijn activiteiten opnieuw op in 1919 onder de leiding van Graaf Jacques de Liedekerke. Ze beschikte nog over een aanzienlijke voorraad aan onderdelen en chassis die door de bezetter waren gespaard.

In 1921 startte de productie van een nieuwe viercilinder 3 litermotor. Een bijzonder snel model met bovenliggende nokkenas, vier kleppen per cilinder en met een vermogen van 90 pk bij 3.500 t/min, deze auto werd in kleine aantallen gebouwd maar zou nooit de faam van de vooroorlogse modellen evenaren.

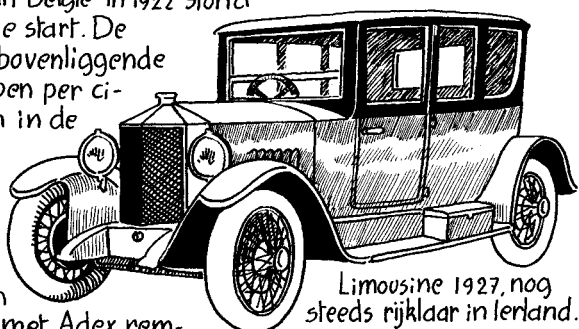
Een competitieversie van dit model zou tijdens de Grote Prijs van Spa van 1922 een nieuw ronderecord vestigen. Eind 1922 komt de h. Germanes weer aan het hoofd van de onderneming: hij was intussen een tijdje een van de directieleden geweest van de firma Somea. Hij bracht bij zijn terugkeer bij

METALLURGIQUE

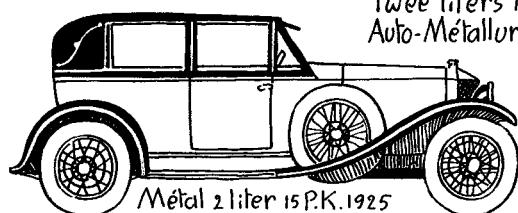
Na de Eerste Wereldoorlog werd Graaf Jacques de Liedekerke waarnemend directeur bij Auto-Métallurgique (hij was bekend van Vivinus en een aanstekelijk autoenthousiast). De fabriek in Marchienne-au-Pont werd opnieuw ingericht en in 1920 rolden weer wagens van 14-, 18- en 26 P.K. naar buiten. Tijdens de Grote Prijs van België in 1922 stond een snelle Métal aan de start. De 3-liter motor had een bovenliggende nokkenas en vier kleppen per cilinder maar kreeg pech in de race. Vanaf 1923 legde de fabriek zich uitsluitend toe op 2-liter motoren van ingenieur Paul Bastien. De pittige motor zat in een modern chassis met Adex remmen op de vier wielen. De carrosserieën waren opvallend sober en gestileerd met een radiator die alsmaar scherper werd. Na vele



Métal 1914, interventie-torpedo van de Rijkswacht.



Limousine 1927, nog steeds rijklaar in Ierland.



Métal 2 liter 15 P.K. 1925

twee liters kwam in 1927 het einde voor Auto-Métallurgique. Imperia kocht het bedrijf op. In de Engelse Veteran Car Club zijn vijf Métallurgiques ingeschreven.

Steven



Métallurgique 60/80 pk, 1906. De viercilindermotor had een inhoud van 9.900 cc, leverde 100 pk en maakte de auto met een topsnelheid van 160 km/u zeer snel voor die tijd.

Métallurgique een 2 liter model mee dat werd ontwikkeld voor Somea door ingenieur Paul Bastien, die later nog aan het hoofd zou komen van het studieburo van Stutz in de V.S.

Dit wordt het laatste model dat door Métallurgique zal worden gebouwd vanaf 1923. Het was een 12/15 pk model met een monobloc viercilinder van 1.970 cc, met kopkleppen en een topsnelheid van 120 km/u – daarmee was dit een van de snelste tweelitters op de markt – maar mechanisch bleek hij eerder fragiel.

In 1927 wordt de fabriek van Métallurgique overgenomen door IMPERIA, die de machines demonteert en ze overplaatst naar de eigen fabriek: de gebouwen worden verkocht aan MINERVA.

Dit betekende het einde van één van de prestigieuze Belgische merken, dat ook van zich liet spreken op sportief vlak in vele internationale wedstrijden, zonder echter een uitblinker te zijn.

Onder de vele deelnames aan wedstrijden citeren we de Herkomer Beker in Duitsland (1905-1906-1907), de Coupe de Liedekerke (1906), de Tourist Trophy (1907-1908), het Circuit des Ardennes, de Kaiserpreis en Brooklands (1907), de Prince Henry Trophy (1910) de Tour de Fance (1912-1913) het Circuit du Maroc (1912), de Grote Prijs van Rusland (1914) en de Grote Prijs van België (1922).



Métallurgique 2 liter, 1926.

METEOR (Automobile METEOR) 1903 – 1906

Galileistraat 9, Brussel

De Meteor, die in Brussel werd gebouwd door Félix Hecq vanaf 1903 bestond in twee versies: een lichte auto aangedreven door een motor

van De Dion van 9 pk en een type "Touriste" aangedreven door een 4 cil. Van 16/20 pk met stalen chassis. Het merk stopte in 1906.

MICHOTTE 1904 – 1909

Namen – Gent

Michotte was een bekende carrossier die zowel in Gent als in Namen paardenkoetsen bouwde. De naam blijft voor altijd geassocieerd met

Jules en Adolphe Malevez en de bouw van verschillende automodellen met 2 en 4 cilinders tussen 1904 en 1909.



MIESSE 1894 - 1972 *(Jules Miesse et Cie)*

(Soc. Des Automobiles Miesse et Usines Bollinckx vanaf 1929)

Rue des Goujons 30, Anderlecht

In 1894 richtte Jules Miesse een werkplaats op voor algemene mechaniek. Hij was overtuigd van de toekomst van de stoomaandrijving en ging zich vrij snel inlaten met de automobielconstructie, in 1896 stelt hij een prototype van een stoomauto voor, de **TORPILLE**, die niet veel later in Diegem een wedstrijd over een kilometer met vliegende start wint, voor verschillende buitenlandse modellen.

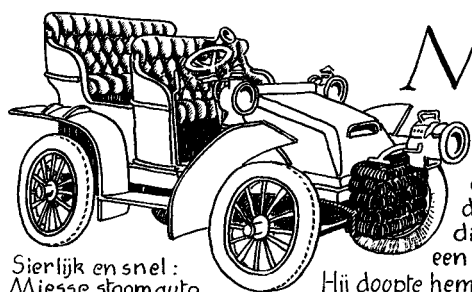
De reeksproductie wordt aangevat

in 1900, de eerst Miesse voertuigen werden aangedreven door stoommotoren met drie cilinders en een vermogen van 6 en 10 pk, de stoomketel was vooraan geplaatst en was afgedekt door een eenvoudige kap. Ze zouden worden gebouwd tot in 1906. Ze konden op enig succes rekenen in Engeland waar in 1902 in London de **“MIESSE STEAM MOTOR SYNDICATE LIMITED”** werd opgericht. In 1903 verkreeg de onderneming **TURNER** uit Wolverhampton de licentie om dit stoomvoertuig te gaan produceren, het zal daar tot 1913 in productie blijven onder de naam **TURNER-MIESSE**.

Miesse geraakte echter onder de indruk van de snelle opgang van de verbrandingsmotor, en ging vanaf 1900 ook werken aan de ontwikkeling van een nieuwe viercilinder benzinemotor.

In januari 1904 exposeert Miesse op het Salon van Brussel een chassis met een krachtige motor maar zonder versnellingsbak, ontwikkeld door Robert Goldschmidt. Die gaat echter niet in productie. Vervolgens wordt in 1904 en 1905 door de S.A. de Constrution Mécanique et d'Automobiles (ex Deschamps/Baudouin uit Brussel) gepoogd dit model alsnog te commercialiseren onder de naam **“DIRECT”**.

Miesse bouwt nog vrachtwagens met stoomaandrijving voor de Congo Vrijstaat, maar laat de stoomaandrijving vanaf 1906 definitief varen, ook al was hij aanvankelijk een grote verdediger van de stoomaandrijving.



Sierlijk en snel :
Miesse stoomauto.

MIESSE.

De naam Miesse (Anderlecht) is verbonden met techniek en ondernemingsgeest. De stuwende kracht was Jules Miesse, die in 1896 zijn eerste wagen met een stoommotor uitbracht.

Hij doopte hem 'Torpille': de torpedo was toen het toppunt van snelheid.

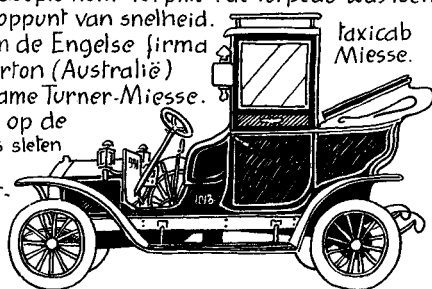
In 1902 verkocht hij de licentie aan de Engelse firma Turner. Een verzamelaar in Gilberton (Australië) is de fiere eigenaar van een zeldzame Turner-Miesse. Vanaf 1903 legde Miesse zich toe op de benzineauto. Veel van deze wagens sleten hun leven als taxi in de stad.

Na 1927 werden alleen nog vrachtwagens en autobussen gebouwd.

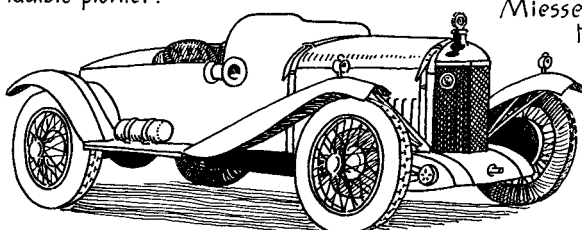
Voorname afnemers waren het Belgisch leger en de Buurtspoorwegen. De trucks

en bussen stonden bekend om hun degelijkheid. Autoworld in Brussel bezit een Miesse autobus uit 1959 die 25 jaar dienst deed.

Miesse staakte zijn bedrijvigheid in 1972. Daarmee verdween de laatste pionier.



taxicab
Miesse.



Miesse raceauto 1922 met typische hoekige radiator (van 1913 tot 1924). In het firmaembleem staat het wapen van Brussel.

Steven



Miesse 10 HP met stoomaandrijving, 1902.

Vanaf 1907 bouwen de Etn. Jules Miesse enkel nog voertuigen met verbrandingsmotor: een 4 cil. van 24 pk (100 x 120) met zijkleppen en cardanaandrijving en een 6 cil. van 60 pk met dezelfde boring en slag. In 1908 volgt een nieuwe "type D" met 4 cil. monobloc van 30 pk met een vijfmaal gelagerde krukas die zeer stevig was en die als taxi zou gebruikt worden, zowel in Brussel als in andere steden van het land.

Vanaf 1910 start Miesse met de productie van lichte vrachtwagens, het begin van wat later de hoofdactiviteit van het merk zou worden.

In 1912 bouwt hij een nieuwe motor zonder kleppen, geïnspireerd op het Knight systeem (schuivenmotor), en het jaar daarop wordt de platte

Miesse-radiator vervangen door een meer gestroomlijnd model.

Miesse onderscheidt zich door een vooruitstrevende motorenontwikkeling, vooral wat de distributie betreft. In 1914 start hij met de ontwikkeling van een nieuwe viercilinder monobloc met afneembare cilinderkop en bovenliggende nokkenas, deze motor wordt tijdens de eerste wereldbrand verder ontwikkeld.

Na de "Grooten Oorlog" zal Miesse zich voluit gaan toeleggen op de bouw van vrachtwagens (camions, trekkers en bussen). Ook hier speelt hij een baanbrekende rol: vrachtwagens met motoren voorzien van een bovenliggende nokkenas, vijfversnellingsbak met een extra lange vijfde, die een geheel vormt met het motorblok, en



Uit een advertentie 1923.



Miesse trekker uit 1935, Hungaria Molens, Leuven.



Miesse lijnbus uit 1939. Hij reed op de lijn Lier-Duffel-Mechelen.

een transmissie met worm en rol tandwielen type Daimler-Lanchester. Tussen 1920 en 1927 bouwt Miesse ook nog enkele toerismewagens met vier- of achtecilinders (69 x 130). De viercilinder (type H) met 1.944 cc met lange slag, 13/15 HP genaamd, en voorzien van een drieversnellingsbak, een koppeling met meervoudige



Miesse trekker uit 1956, op de bumper staat trots "250 pk" vermeld.

schijven en remmen op de vier wielen, is redelijk succesvol.

De prachtige 8 cilinder in lijn (type J) met 4 liter inhoud, die in dezelfde periode wordt voorgesteld en eigenlijk niet meer is dan de koppeling van twee 13/15 HP motoren, wordt slechts in enkele exemplaren gebouwd.

Enkele van deze auto's zullen ook deelnemen aan wedstrijden. Zo is er een Miesse, bestuurd door Edmond Miesse, zoon van de stichter, die zich onderscheidt door zijn regelmatigheid tijdens de Grote Prijs van België van 1922.

Deze auto, die speciaal werd gebouwd voor wedstrijden (tweelitermotor en extra grote remmen) zal ook nog deelnemen aan de kilometer met vliegende start van Oostmalle.

In 1926/1927 laat Miesse de automobielsector voor wat hij is en gaat het bedrijf zich volledig toelagen op de bouw van industriële voertuigen, en dit tot in....1972.

Met het oog op de ontwikkeling van zijn activiteiten op het vlak van vrachtwagens koopt de firma Miesse in 1926 de "Usines Bollinckx", die in Buizingen (Halle) beschikken over productiehallen van 40.000 m², en zo ontstaat de firma "Automobiles Miesse et Usines Bollinckx" die zich vanaf 1932 zal toelagen op de bouw van dieselmotoren onder Garnerlicentie.

De firma zal in 1935 ook nog TATRA's bouwen onder licentie, na de oorlog, in 1946, ook NASH en daarna vanaf 1956, kleine MAICO's. Edmont Miesse sterft vroegtijdig in 1955, de leiding van de firma wordt dan overgenomen door Jules Miesse, en bij zijn overlijden zijn het zijn kleindochters Yvonne en Renée die aan het hoofd van de firma komen.

Dat een Belgische automobielse constructeur zo lang overleefde, heeft alles te maken met de keuze om zware voertuigen te bouwen. Die liepen tot in 1972 regelmatig van de band. Dat jaar verliet het laatste voertuig, een autobus, de montagelijijn.

De industriële productie van de onderneming stopte definitief op 12 juli 1974.

MIGNOT (Mignot et Plessier) 1890

Brussel

Met de hulp van een mecanicien uit Kuregem, Plessier genaamd, bouwde de h. Mignot, die een ijzerwaren-handel uitbaatte in de Nieuwstraat, om-streeks 1890 een stoomaangedre-

ven driewieler.

Dit voertuig was voorzien van een achteraan opgebouwde Serpollet ketel, en werd gestookt met cokes.

MINARI (A.T.M.) 1997 – 2000

Bd Delwart 60, Doornik

Michel Caron, een Belg met een pas-sie voor de autobouw, ontwierp een roadster in samenwerking met twee Britse ingenieurs, Sean Pendergast en Andrew Borrowman.

De Minari “Road Sport” werd gebouwd rond een monocoque in glasvezel, zeven maal sterker dan staal bij gelijk gewicht.

Met een eigen gewicht van 640 tot

660 kg al naargelang de uitvoering - er was keuze uit een Alfa Romeo Boxermotor van 1,4 l (90 kW) of een 1,6 l (103 kW) – haalde deze roadster een top van 200 tot 220 km/u. Er was ook sprake van een vierwielaangedreven variëte.

De auto werd in première voorgesteld op het “Salon van de Cabriolet” in maart 1997.

MINERVA 1897 – 1935

1897 – “S. de Jong en Co”

1903 – N.V. Minerva Motors

Antwerpen

Er werden al vele boeken geschreven over dit belangrijke en ongetwijfeld meest prestigieuze Belgische merk. We denken hierbij in de eerste plaats aan het standaardwerk van Y. en J. Kupélian, uitgegeven bij Lannoo in 1985, en in een meer recent verleden dat van Ph. Boval en A. Valcke, dat handelt over de Minerva's die overleefden.

Een artikel over Minerva zou onvolledig zijn mocht het zich beperken tot de belangrijkste mijlpalen in de productie van de Antwerpes fabriek, waar Sylvain de Jong gedurende dertig jaar de bezieler en de baas van was.

Het ontstaan van Minerva: van fiets tot motorfiets (1897 – 1910)

De familie De Jong, van Nederlandse origine, vestigt zich in België in 1881, hun zoon Sylvain is dan dertien jaar oud.

Hij start zijn carrière als journalist bij het persagentschap Havas. Hij is gepassioneerd door techniek en sticht in 1897 samen met zijn twee broers Henri en Jacques en drie Antwerpse zakenlui een bedrijf dat fietsen zal gaan bouwen, een commanditaire vennootschap “S. de Jong & Cie” die als merknaam Minerva kiest, genoemd naar de godin van de intelligentie, wijsheid en kunsten.

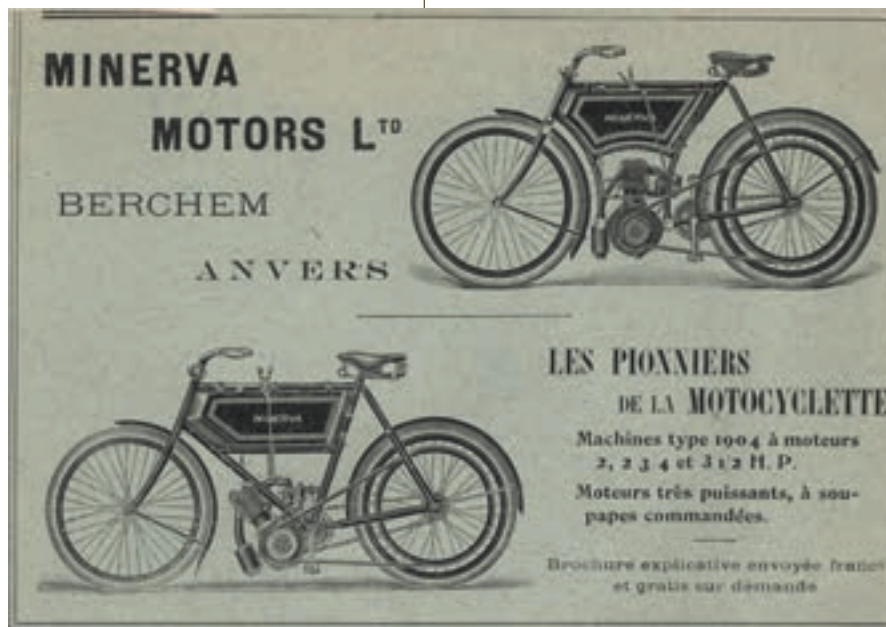
Het bedrijf is gevestigd in de Boomkwekerijstraat in Antwerpen (dat wordt kort voor 1914 de Karel Oomsstraat), en kent een voorspoedige groei, al snel worden er tot tweehonderd rijwielen per week gebouwd.

In 1900 koopt Sylvain de Jong de licentierechten voor de Zwitserse motoren ZWICKER & LÜTHI en start hij met de productie van motorfietsen, een productie die tot in 1910 zal blijven bestaan.

In deze periode worden meer dan



Minerva motorfiets 1901-1902.



Advertentie 1904.

25.000 motoren in de Antwerpse fabriek geproduceerd, de Minerva motoren laten van zich spreken in diverse Belgische en buitenlandse wedstrijden zoals de Giro del Norte in Italië, Paris-Bordeaux, het Circuit des Ardennes van 1904 en de Coupe de Liedekerke in 1907.

De geboorte van de Minerva automobielen en hun ontwikkeling tot 1914

Sylvain de Jong blijft niet ongevoelig voor de ontwikkeling van de automobiel. Reeds in 1899, ter gelegenheid van het "Rijwiel- en Automobielsalon" van Antwerpen, stelt hij een eerste lichte Minerva auto voor, aangedreven door een vlakke 2 cilinder van 6 pk die vooraan is ingebouwd, met een kettingaandrijving en een drieversnellingsbak.

Er wordt slechts een beperkt aantal van deze lichte auto's gebouwd want nagenoeg de volledige productiecapaciteit van de fabriek wordt benut voor de bouw van motorfietsen.

Men ging dus op zoek naar nieuw kapitaal en gebouwen die geschikt waren om daar de automobielpductie in onder te brengen. In 1903 wordt de "Naamloze Vennootschap Minerva Motors" met een kapitaal van 1.250.000 fr. in Antwerpen opgericht. De directeurs van de vennootschap zijn Sylvain de Jong en David Citroën, een bekende agent van Minerva in Londen.

Een nieuwe en moderne fabriek met drie verdiepingen, een betonnen structuur en stalen ramen wordt op 28 december 1904 ingehuldigd in aanwezigheid van de toenmalige minister van Arbeid Francotte, de gouverneur van de provincie en de burgemeester van Antwerpen Jan Van Rijswijk.

De nieuwe fabriek is gebouwd op terreinen langsheen de Karel Oomsstraat, recht over de oude fabriek van het merk. Zo kan de productie van auto's echt van start gaan in 1905.

In het eerste productiejaar bouwt Minerva, dat reeds 550 mensen in dienst heeft, 300 auto's, 600 lichte auto's en 5.000 tot 6.000 motorfietsen en motoren.

In 1906 wordt een bijkomende vleugel gebouwd, de werkplaatsen hebben dan een oppervlakte van 15.000 m² en bieden werk aan 1.000 arbeiders.

Op het Salon van Londen in 1908

MINERVA

I

Het illustere automerk uit Antwerpen ontstond op het einde van de 19de eeuw. De Nederlander Sylvain de Jong bezat de fietsenzaak Minerva in de Jacobsstraat. In 1900 monteerte hij op zijn rijwielen motoren die over de hele wereld werden verkocht. Ondertussen ontwierp S. de Jong lichte automobielen naar de idee van Panhard. In 1903 werd de N.V. Minerva Motors opgericht. De nieuwe fabriek aan de Karel Oomsstr. leverde drie modellen af: 2- 3- en 4-cilinders. S. de Jong gaf in 1905 zijn wagentje de naam Minervette. Het had 1-cilinder, 635 cc, was licht en goedkoop, maar werd slechts korte tijd gebouwd. Nieuwe zware 4-cilinders kwamen eraan, met stalen chassis, cardan aandrijving en de typische Minerva radiator. In 1906 kwam een luxueuse 6-cilinder van ruim 6 liter op de markt waarvan, vooral in Engeland, 600 wagens werden verkocht. In de Omliep van de Ardennen 1907, werd Minerva: 1ste, 2de 3de en 6de, vóór 10 Duitse, 2 Franse en 11 Belgische deelnemers. Eén van de vier race-monsters die deelnamen Omliep van de Ardennen 1907

toont Minerva, naast zijn conventionele modellen een nieuwe 38 pk, voorzien van een "KNIGHT" motor zonder kleppen, volgens een licentie verkregen van de Amerikaanse ingenieur Charles Y. Knight. Deze nieuwigheid zou de geschiedenis van het merk tekenen: vanaf 1909 bouwt Minerva enkel nog zogenaamde "schuivenmotoren" in zijn modellen in.

De periode 1906 tot 1909 wordt echter vooral gekenmerkt door ernstige sociale conflicten – stakingen en lock-outs – die uiteindelijk leidden tot de invoering van drie dagen betaald verlof voor de arbeiders, uitzonderlijk voor die tijd.

Vanaf 1910 stopt Minerva Motors definitief de motorfietsenproductie en wordt alles gezet op de automobielpductie.

Er wordt nog een gebouw met drie verdiepingen opgetrokken naast de bestaande fabriek, er werken intussen 1.600 arbeiders.

Ook de export kent een nooit geziene groei – zo verlaten 1.200 chassis de fabriek in 1911 – en Minerva breidt zijn gebouwen verder uit tot een oppervlakte van 40.000 m².

In 1912/1913 werken er bij Minerva zo'n 3.000 werknemers, met 800 werktuigmachines wordt er een jaarlijks omzetcijfer van 20 miljoen gehaald en lopen er 3.000 chassis per jaar van de band.

In het eerste decennium van de twintigste eeuw ontwikkelt Minerva zich als geen ander automerk in België en realiseert het bedrijf winstcijfers

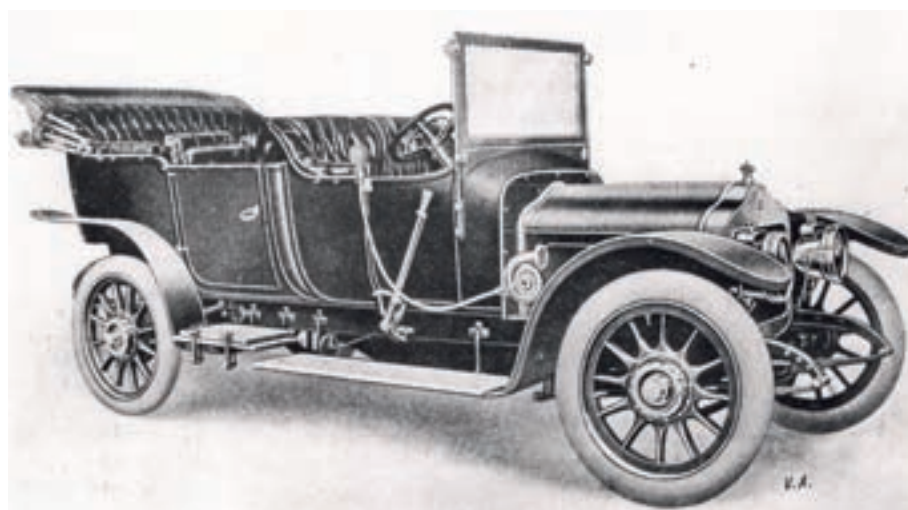


Uit een folder 1905.

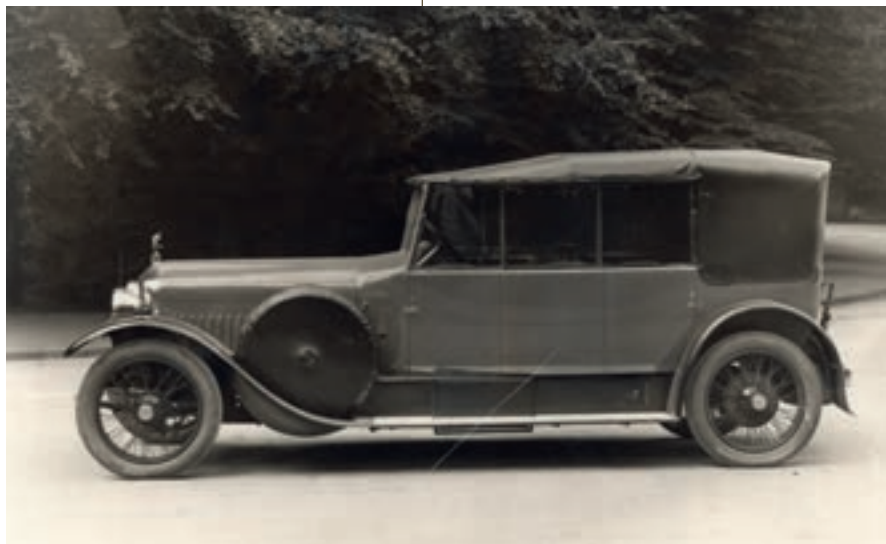
tussen 2 tot 3,8 miljoen per jaar. In de loop van 1913 wordt gestart met de bouw van bedrijfsvoertuigen, ambulances en vrachtwagens met een nuttig laadvermogen van 2 tot 3 ton.

De eerste wereldoorlog (1914 – 1918)

In de maanden die de Duitse invasie in België voorafgaan, start Minerva in opdracht van het Belgisch leger met de bouw van ambulances, automitrailleurs en munitie. Wanneer de Duitsers Antwerpen binnenvallen in oktober 1914, vluchten Sylvain de Jong en zijn belangrijkste medewerkers naar Nederland. De Minervafabrieken worden door het Duitse leger permanent bezet vanaf 1915, ze dienen als werkplaats voor de herstelling van het militair materieel. Wanneer Sylvain de Jong terugkeert naar Antwerpen in 1918, vindt hij de



Minerva 16 pk, 1911.



*Minerva 30 pk, carrosserie
"Transformable" D'Ieteren, 1921.*

installaties terug die voor 9/10den zijn geplunderd van hun outillering en gebouwen die zwaar zijn beschadigd door bombardementen. Maar de baas van Minerva Motors bleef niet inactief in Nederland tijdens de bezetting, hij werkte er aan plannen voor modellen die na de oorlog zouden uitkomen en maakte zelfs een reis naar de V.S. waar hij ultra moderne werktuigmachines en grondstoffen bestelde voor levering bij het einde van het conflict. Na heel wat moeilijkheden met de Belgische overheid kreeg hij begin 1919 dan toch de nodige importdocumenten en kon hij denken aan de wederopstart van zijn autoproductie.

De nieuwe start na 1918 en de progressieve achteruitgang van de onderneming tot de overname door IMPERIA in 1935.

Naast de wederopbouw van de installaties had Minerva ook nog te kampen met een ernstig sociaal conflict, dat de productiestart en de levering van de nieuwe en luxueuze 20 en 30 pk met 3,5 en 5,3 liter cilinderinhoud, nog steeds volgens het Knight-principe, danig vertraagde. Niettegenstaande de monetair inflatie die zware financiële gevolgen had voor de onderneming, nam deze in 1922 voor die tijd vernieuwende sociale maatregelen en startte met een nieuwe ontwikkeling. Samen met dit nieuwe elan in de productie introduceerde het merk in 1922 ook de prestigieuze "Minervahoofd" radia-

tordop ontworpen door Pieter de Soete.

In 1923 neemt Minerva de installaties over van de eveneens Antwerpse constructeur SAVA. Daar wordt de dienst wisselstukken en de herstellingsdienst ondergebracht. Ook de fabrieken van AUTO-TRACTION worden overgenomen en daar worden voortaan de Minerva vrachtwagens gebouwd. De carrosserieafdeling wordt ondergebracht in nieuwe gebouwen die in 1923/24 werden gebouwd in Mortsel, op een terrein van 8 ha aan de Vredebaan. De verdere uitbreiding van de oude Minervafabriek was onmogelijk geworden omwille van de fortengordel rond Antwerpen. De fabriek in Mortsel was de modernste en grootste van de Minervafabrieken, met een overdekte oppervlakte van 37.500 m² en enorme constructiehallen, goed verlicht en verlucht en met een optimale arbeidsorganisatie.

In 1926 wordt de kleine Minerva 12 pk met 6 cil. 2 litermotor met zeven maal gelagerde krukas in productie genomen. Maar het bedrijf wordt ook geconfronteerd met belangrijke wijzigingen in het maatschappelijk kapitaal dat diende verhoogd te worden omwille van vele factoren: monetair inflatie, economische crisis, onafgebroken aanpassing van de productiemethode, het machinepark en beheerstechnieken. Naast de kleine privé-investeerders verschijnen er ook financiële groepen en banken op het toneel die ook tussen zullen komen in het beheer van de onderneming. De Banque d'Outre Mer wordt de belangrijkste belangengroep in de Raad van Bestuur. In 1927 ontbrandt er een machtsstrijd tussen de gebroeders de Jong en vertegenwoordigers van de genoemde bank, de hh. Marquet vader en zoon. In december 1927 verlaat Sylvain de Jong zijn functies als gedelegeerd bestuurder en algemeen directeur van Minerva Motors, hij wordt benoemd tot ere directeur-generaal. Op 18 januari 1928 neemt de groep MARQUET – persmagnaat en eigenaar van een hotelketen – de controle over Minerva Motors over. Op 26

april 1928 overlijdt Sylvain de Jong aan keelkanker.

In 1929 bereikt Minerva Motors zijn maximale grootte met 6.500 werknemers verdeeld over zes moderne fabrieken met een totale oppervlakte van ruim 20 ha (37.500 m² in Antwerpen, 8.500 m² in Berchem, 110.000 m² in Mortsel, 7.500 m² in Anderlecht en 1.000 m² in Lier).

Het is ook in deze periode dat de vrachtwagenafdeling, te eng behuist in de verouderde fabrieken van AUTO-TRACTION in Hemiksem, verhuisd naar de nieuwe gebouwen in Mortsel. Maar – met uitzondering van de kleine 12 pk die in 1926 in productie kwam – zijn alle Minerva's luxewagens, dikwijls op maat gebouwd en bestemd voor een gefortuneerd publiek. Bij de krach van Wall Street in 1929, die ook een zeer negatieve invloed heeft op de aandelenwaarde van het beursgenoteerde Minerva, voegt zich nog de productie die niet is aangepast aan de marktevolutie, de terugloop van de export omwille van o.m. nieuwe douanetarieven en de beheersfouten van de groep Marquet, die o.m. blijft zweren bij de schuivenmotor die inmiddels technologisch is achterhaald. Omdat het zich niet tijdig ging toeleggen op de bouw van kleinere, lichtere en goedkopere auto's, belandt Minerva Motors in een progressieve achteruitgang die scherper wordt tussen 1930 en 1935.

Men stelt in 1933, temidden van een zware economische crisis, toch geen 8 cilinder met 6,6 litermotor en 40 pk voor die 2,8 ton weegt en 215.000 frank kost, terwijl een Ford T in dezelfde periode voor 12.500 franken wordt verkocht!

Hoe kan men overleven in een snel evoluerende marktomgeving waar de automobielp productie volledig is toegespitst op lopende bandwerk en automatisering terwijl men bij Minerva nog 21 u nodig had om zes zuigers te monteren, evenveel om een motor te monteren en een dag om een krukas af te stellen, en waarbij elk onderdeel nauwkeurig wordt gecontroleerd?

In 1934 onderneemt Minerva nog

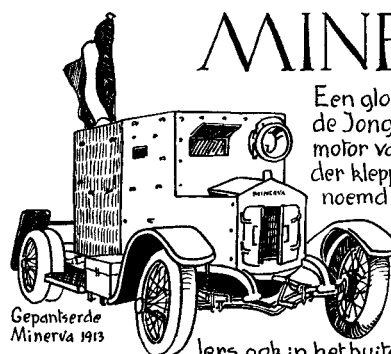
een ultieme poging met de M-4, een 4 cilinder van 1.978 cc, nog steeds volgens het Knight-principe, maar het is helaas al veel te laat.

Van de 400 geproduceerde exemplaren – die overigens met verlies worden verkocht – blijven er nog verschillende onverkocht wanneer, nadat de ene na de andere divisie van het bedrijf wordt stilgelegd, het bedrijf definitief de deuren sluit op 9 november 1934.

Het opzienbarende faillissement van Minerva Motors, met een erkende schuld van 100 miljoen (!) frank, wordt uitgesteld op vraag van verschillende schuldeisers, maar deze voorlopige en artificiële overlevingsstrategie lijdt tot niets.

Eind 1935 koopt de groep IMPERIA van Mathieu VAN ROGGEN de aandelen over van Minerva en neemt zo een onderneming over die ooit de belangrijkste was in de Belgische automobielp productie. De doodstrijd van het merk zou, na de overname door Imperia, nog duren tot 1953.

Imperia zou nog een tijdje doorgaan met een heel beperkte productie van de bestaande modellen, en richt zich daarbij vooral op industriële en zware



MINERVA II

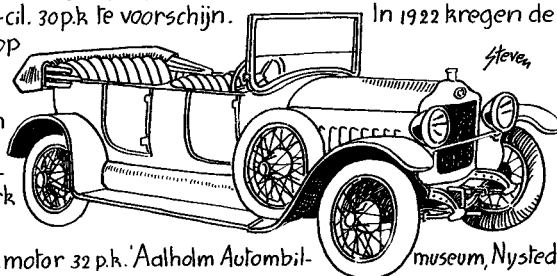
Een glorieus tijdperk begon in 1908 toen S. de Jong zich ging toeleggen op de schuivenmotor van Charles Y. Knight. Dit systeem zonder kleppen werd de S.S. (sans soupapes) genoemd en liep bijzonder gervisloos. In 1910 had S. de Jong de S.S. onder de knie en werden motoren van 16-, 26- en 36 pk. gemonteerd. Minerva was inmiddels de grootste autofabriek van het land. Een net van verdelers, ook in het buitenland, maakte het merk bekend.

In 1912 won Minerva de zware 'Alpenfahrt' in Oostenrijk voor de eerste keer. In de Grote Prijs van België behaalde een S.S. de overwinning. In de Engelse T.T. race (546 km.) van 1914 werden drie Minerva's 4-cil. 33 liter tweede, derde en vijfde. De deugdelijkheid van de schuivenmotor was bewezen. Intussen waren de meeste wagens elektrisch verlicht en voorzien van een starter.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog verbleven S. de Jong en zijn technici in Amsterdam en werkten aan nieuwe projecten. Na het herinrichten van de werkplaatsen aan de Karel Oomsstraat kwamen de eerste 4-cil. 20 pk. en een 6-cil. 30 pk. te voorschijn.

In 1922 kregen de wagens remmen op de vier wielen.

Het succes ging verder en de rijken over de hele wereld kozen voor het gerenommeerde merk uit Antwerpen.



Aalholm Automobilmuseum, Nysted.



Burgerversie van de Minerva jeep, gebouwd onder Land Rover licentie, 1955.

voertuigen – camions en autobussen – die Mathieu Van Roggen laat voorzien van motoren met zijkleppen en diesels, onder licentie van GANZ-JENDRASSIK.

Om commerciële redenen worden sommige Imperia's, die worden gebouwd in Nessonvaux onder ADLER licentie – in het buitenland, met name in Frankrijk en Engeland, verkocht onder de merknaam Minerva.

In 1937 stelt Mathieu Van Roggen op de Salons van Parijs en Brussel een prototype voor, de “Minerva Tam-18” die veel weg heeft van een grote Imperia en is voorzien van een Ford V8 van 3,6 liter, gekoppeld aan een continue versnellingsbak, gepatenteerd onder de naam RVR, en gekocht bij ingenieur Robin.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de fabrieken in Mortsel bezet door de Duitsers van mei 1940 tot september 1944, en vervolgens door de Britten tot in 1947.

Eind 1945, vestigt een deel van het Minerva personeel zich voorlopig in een verlaten fort van de gordel rond Antwerpen (Fort V van Edegem), waar het de productie opstart van bestelwagens met frontcabine type C-5 met Minerva zijkleppenmotor, enkel autobuschassis en wisseltukken voor de vroegere Minerva modellen.

Mathieu Van Roggen komt eind 1947 weer in het bezit van de oude

fabrieken in Mortsel, helaas zijn die in zeer slechte staat door de bombardementen.

Hij krijgt van het Belgisch leger een belangrijke bestelling van terreinwagens, die worden gebouwd onder licentie van LAND-ROVER, van 1951 tot 1956, zij worden ook aan de burgerbevolking te koop aangeboden vanaf oktober 1953.

In die periode werken er zo'n 500 werknemers in de fabriek van Mortsel, waar 9.000 exemplaren van het terreinvoertuig type Land-Rover zullen worden gebouwd onder de merknaam Minerva, 8.500 exemplaren hiervan zijn bestemd voor Defensie.

De pogingen om zelf modellen te ontwikkelen zijn tot mislukking gedoemd, ook al doet de “Nieuwe Vennootschap Minerva” haar best om zich commercieel te positioneren in de markt, met kantoren in Brussel (Leopold I straat in Laken, in de voormalige fabrieken van LIBERTY) en een showroom in de Gulden Vlieslaan in Brussel.

Het vierdeurs prototype, ontwikkeld door het Italiaanse CAPRONI, dat moest worden aangedreven door een nieuwe motor die door Minerva zou worden ontwikkeld - een luchtgekoelde flat four van 1.501 cc met additionele oliekoeling – werd voorgesteld op het Salon van Brussel van 1953, maar zou nooit in productie gaan, en het ontwerp voor een civiel terreinvoertuig type C-10 en C-22 met zelfdragend koetswerk en een CONTINENTAL benzinemotor of een JENBACH diesel zou slechts in een tiental exemplaren worden gebouwd. Het bedrijf uit Mortsel monteert intussen ook auto's voor het Engelse ARMSTRONG-SIDDELEY en bouwt scooters onder Italiaanse MV licentie, op basis hiervan wordt ook gewerkt aan een ontwerp van een driewieler. De laatste voertuigen van Minerva staan nog in een merkencatalogus van 1958, maar het bedrijf wordt failliet verklaard op 20 maart van dat jaar.

De fabriek in Mortsel wordt in stukken verkocht en daarmee verdwijnt het beroemde Belgische merk voorgoed, na een lange doodsstrijd.

Minerva Auto Traction vrachtwagen, 1926.



Typebenamingen van de belangrijkste toerismevoertuigen die door Minerva werden geproduceerd.

1. Modellen met conventionele kleppenmotoren (1904 – 1909)

1904 – 1905 Type C 10 pk, 2 afzonderlijke cilinders, 1.450 cc (1)

1904 Type D 15 pk, 3 afzonderlijke cilinders, 2.190 cc (1)

1904 – 1905 Type E 14/20 pk, 4 afzonderlijke cilinders, 2.900 cc (1)

1905 – 1906 Type A, 5 pk, 1 cilinder 635 cc Minervette (2)

1905 Type B 8 pk, 1 cilinder (1)

1906 Type F 16/18 pk, 4 cil. bibloc 2.900 – 3.020 cc (3)

1906 Type G 22 pk, 4 cil. bibloc 3.600 cc (3)

1907 Type H 24 pk, 4 cil. bibloc 4.057 cc (3)

1907 Type K 40 pk, 6 cil tribloc 6.230 cc (3)

1908 – 1909 Type L 18 pk, 4 cil. bibloc 3.760 cc (3)

1908 Type M 28 pk, 4 cil. bibloc 5.878 cc (3)

1909 Type N 25 k, 4 cil. bibloc S.057 cc (3)

1909 Type O (OT) 15 pk, 4 cil. monobloc 2.496 cc (3) (4)

1909 Type P 7 pk, 4 cil. 1.500 cc (3)

(1) chassis in verstevigd hout met hulpchassis;
(2) buizenchassis van 250 kg (ong. 600 ex. geproduceerd);

(3) de chassis zijn in geperst staal en een cardanaandrijving vervangt voortaan de kettingaandrijving;

(4) verschijning van de eerste Minerva monobloc motor.

2. Modellen aangedreven door een schuivenmotor (Knight licentie)

1908 – 1914 Types U-V-Z-CC-HH-MM 38 pk, 4 cil. bibloc 6.276 cc (1)

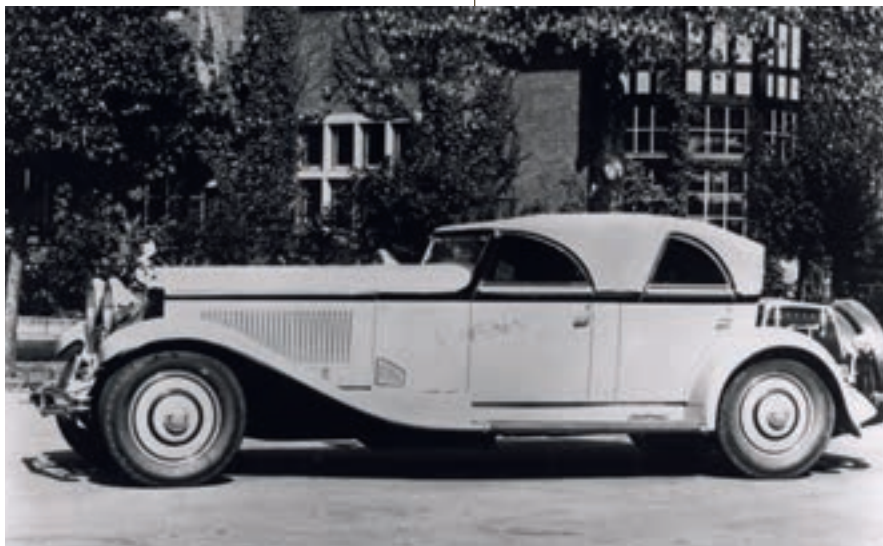
1910 – 1914 Types S-X-BB-CG-LL 26 pk, 4 cil. bibloc 4.084 cc

1910 – 1912 Types R-RT-W-WT-AA 16 pk, 4 cil. monobloc 2.323 cc

1913 – 1914 Types EE-KK 18 pk, 4 cil. bibloc 3.307 cc (2)

1913 – 1914 Types DD-JJ 14 pk, 4 cil. bibloc 2.116 cc (3)

1919 – 1924 Types NN-PP-ZZ 20 pk, 4 cil. monobloc 3.750 cc



Minerva 40 pk, 1930.

De flamboyante carrosserie is van D'Ieteren.

1920 – 1928 Types OO-RR-WW-AC-AF 30 pk, 6 cil. monobloc 5.355 cc

1922 – 1924 Types TT-XX 15 pk, 4 cil. monobloc 1.978 cc

1923 – 1930 Types UU-AB-AE 20 pk, 6 cil. monobloc 2.927 cc

1925 – 1927 Types AD-AG 16 pk, 4 cil. monobloc 2.255 cc

1927 – 1933 Types AH-AN-AD en AS/2000 12 pk-SIX, 6 cil. 2.004 cc (4)

1928 – 1932 Types AK (AM) AKS 32 pk, 6 cil. 5.952 cc

1930 – 1936 Type AL 40 pk, 8 cil. 6.616 cc (5)

1930 – 1935 Type AP (M-8) 22 pk, 8 cil. 3.960 cc (5)

1931 – 1935 Type AR (M-6) en 17 pk Sport, 6 cil. 2.976 cc

1933 – 1937 Type 25 pk Rapide 4000 SP 25 pk, 8 cil. 3.960 cc (6)

1934 – 1936 Type M-4, 4 cil. 1.978 cc (7)

(1) vijf maal gelagerde krukas – luchtvering type WESTINGHOUSE in optie;

(2) achterbrug met schuine vertanding;

(3) achterbrug met worm

(4) zeven maal gelagerde krukas

(5) negen maal gelagerde krukas

(6) chassis met kruisversteviging

(7) drie maal gelagerde krukas en plaatstalen chassis met doosconstructie – productie ong. 400 ex.

ooo

De totale productie van personenwagens van Minerva kan worden geraamd op ong. 50.000 stuks, waarvan ong. 3.000 met klassieke kleppenmotoren in de eerste periode van 1904 tot 1909 (hetzij zo'n 500 per jaar).



Na 2002, 2005 en 2008 :

4^e Herdenkingsrit

"Circuit des Ardennes"

van 1 tot 3 juli 2011



Opnieuw in 2011 !



Het programma zal worden gepubliceerd in de lente van 2009

Kijk ook op de website circuit-ardennes.be

Vzw Circuit des Ardennes, PB 18 – 1050 Brussel 5

FORTIS
BANQUE



PROVINCE DE
LUXEMBOURG



BELGIUM



Le Monde
Automobile
AutoGids

Het mooiste meisje van de klas



Tekst: Bart Lenaerts Foto's: Lies De Mol

**Mooie meisjes hebben
het makkelijker,
zijn populairder en
worden zelden afgerekend
op hun fouten.
De Maserati Gran Turismo
is een heel mooi meisje.**

Het is niet meer van deze tijd dat een automerk amper twee auto's in de showroom heeft. Zelfs bij nichespelers als Rolls-Royce en Bentley staan er tegenwoordig respectievelijk drie en zelfs zes modellen in de catalogus. Niet bij Maserati echter. Daar heeft u keuze uit de fraaie Quattroporte, de nog fraaiere Gran Turismo en verder basta. En toch komt het eigennuttige merk daar mee weg. Ondanks de wereldwijde crisis gaat het zelfs beter dan ooit. Voor het eerst in 17 lange jaren werd vorig jaar terug winst geboekt en de Italianen zijn goed op weg om het objectief te halen dat enkele jaren terug belachelijk ambitieus leek: 'In 2012 verkopen we jaarlijks 10.000 auto's.'

■ Keerpunt

De geschiedenis van Maserati is bepaald woelig. Reeds in de jaren '30 raakten de broers Maserati de controle over hun bedrijf kwijt en sinds de jaren '70 sukkelde het mooie merk in handen van avonturiers als Alejandro de Tomaso of volumemerken als Citroën die evenmin goed wisten wat

aan te vangen met dit Italiaanse erfgoed. Totdat begin deze eeuw eeuwig concurrent en streekgenoot Ferrari zich met de zaken kwam bemoeien. Helaas duurde het niet lang voordat de Ferrari-boekhouders de handel verder doorschoven naar Fiat omdat Maserati te belastend bleek voor de jaarcijfers toen Ferrari naar de beurs wilde. Maar het huwelijk duurde wel lang genoeg om Maserati nieuw leven in te blazen. Niet alleen kon men vanaf toen schitterende V8-motoren uit Modena betrekken, men wist het merk bovendien gunstig te positioneren met klassieke sportwagens en sportieve berlines die veel passie onder hun plaatwerk verborgen houden, maar vooral veel comfort bieden. Ideale GT's dus, waarmee het heerlijk is om kilometers te vreten of om stijlvol mee naar de Opera in Milaan te trekken, terwijl nieuwe ronderecordes op Monza of de Nordschleife het exclusieve terrein van Ferrari blijven. Het bleek een gouden zet.

De kortstondige vrijage leverde nog een gigantisch voordeel op. Eindelijk mocht Maserati op schoot bij Pininfarina, tot die dag exclusief huisle-





verancier van Ferrari. En dat zullen we geweten hebben. Want hoe mooi de Maserati's ook waren toen Giugiaro verantwoordelijk was voor het design, de nieuwe lichting van Pininfarina is toch een hele streep knapper.

■ Familiegezicht

In 2004 toonde de Quattroporte reeds dat een luxueuze vierdeursberline niet noodzakelijk plomp hoeft te zijn. En nu volgt de bevestiging met deze Gran Turismo die in één adem bewijst dat Pininfarina allerm minst een one-trick-pony is. Ook al borduurt de coupé verder op de vormtaal die door de Quattroporte werd uitgezet, toch heeft hij een heel eigen gezicht. De wulpse mond die het asfalt hongerig lijkt op te schrokken, is nog een maatje agressiever en het zwoele lijnenspel is nog begeerlijker. Het is een echte Italiaan in iedere vezel van zijn lijf, die uitdagend op zijn wielen staat en elegant door het snelle leven rolt. Toch is het tegelijk een allemansvriend waarmee u overal kan komen aanzetten. Anders dan een Ferrari of Lamborghini is de Maser een uiting van goede smaak en levenskunst die niemand u misgunt.



Dat de Gran Turismo op het onderstel van de Quattroporte steunt en dus erg groot is, valt nauwelijks te merken. Toch is hij met zijn 488 centimeter langer dan de meeste grote SUV's. Dat men zo'n forse auto een elegante uitstraling wist mee te geven, bewijst nogmaals het vernuft van Pininfarina.

■ Warme ambiance

Binnenin profiteert hij natuurlijk volop van die kloekke afmetingen. Niet dat de Gran Turismo een ruimtewonder is, maar het is wel de enige coupé in zijn klasse waarin vier uitverkorenen een comfortabele plek vinden. Zowel voor- als achteraan is de been- en hoofdruimte voldoende voor volwassenen. Bovendien kan de kofferbak de weekendbagage van vier personen slikken. Wel jammer dat de A-stijl enorm breed is uitgevallen en altijd in het gezichtsveld van de chauffeur prijkt. De boordplank vertoont grote gelijkenissen met die van de Quattroporte, met mooie klassieke klokken, een sfeervolle ambiance en heerlijk voelende materialen, maar eveneens een afwerking die niet altijd even hoogstaand is en een radio- en navigatiesysteem dat zich ronduit lastig laat bedienen. Erg is dat echter niet, want er is niks zo leuk om u met deze Italiaanse bolide helemaal verloren te rijden en een radio is sowieso overbodig.

■ Soundtrack

De muziek komt hier namelijk van de auto zelf. En dan hebben we het

natuurlijk over de atmosferische V8 in de neus. In de gewone Gran Turismo peutert dat blok uit 4,2 liter longinhoud 405 pk en een soundtrack die u nooit beu wordt. Nadat de auto zichzelf rauw tot leven blaft, zingt hij een melodieuze lied dat steeds scherper en nijdiger wordt naarmate het toerental stijgt. Toch wil u liever de Gran Turismo S hebben. Met de 'S' van Sport, is dat. Daar wordt dat blok immers tot 4,7 liter en 440 pk gekieteld. Die vermogenswinst lijkt niet vreselijk spectaculair, maar in praktijk zorgt die extra 10% voor een wereld van verschil. Deze Maserati zet immers een stevige 1,8 ton op de weegschaal en voor een sportwagen wordt 405 pk dan toch wat krap. Niet dat de prestaties van de 'S' zoveel beter zijn, maar hij hangt iets feller aan het gas, jaagt nog gretiger in de toeren en klinkt zoveel magistraler. Vooral in de sportstand zingt hij als Pavarotti. Diep en hels, maar ook harmonieus en hemels. Vrouwen worden er zelfs opgewonden van, wist een Engelse studie onlangs te onthullen. En dat is geen grap.

■ Schakelwonder

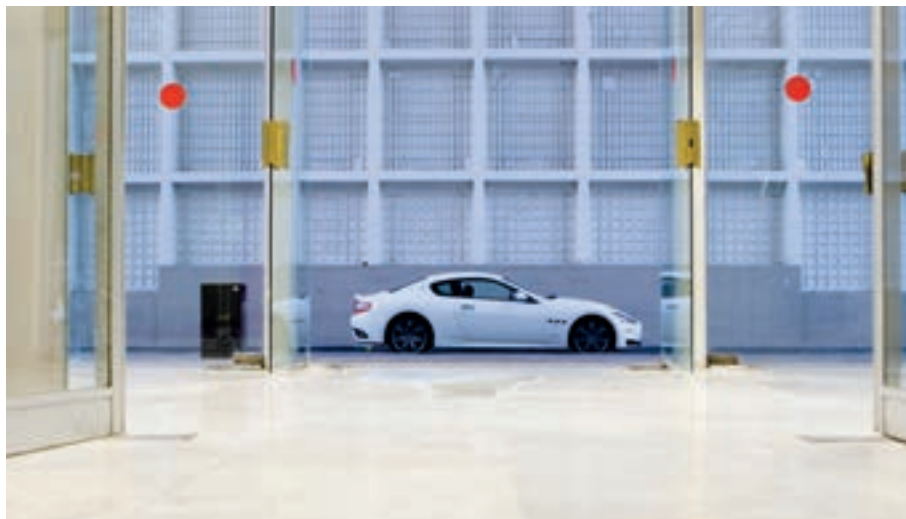
In de 'gewone' Gran Turismo zit een goed schakelende, comfortabele en sportief georiënteerde automaat die u zelf kan bedienen met grote schakelflippers achter het stuur. In de 'S' is een gerobotiseerde zesbak aan het werk, ook al kreeg die mechaniek in het verleden bij Maserati veel kritiek.

Ditmaal is hij echter comfortabeler dan ooit, wisselt hij bijna zo subtiel van verzet als een echte automaat en geeft hij bij lage snelheid niet meer zo'n rauwe klappen door aan de transmissie. Maar zodra de toerentellernaald richting rood klimt, komen de ware kwaliteiten van deze bak boven. Dan schakelt hij zo snel – ongeveer 100 milliseconden – en zo passioneel dat u er nooit genoeg van krijgt en de automatische modus voor eeuwig ongebruikt blijft. Vooral terugschakelen is een feest, want dan gooit de elektronica er telkens zo'n brute scheut tussengas bovenop dat het kippenvel over uw rug rolt.

■ Passie of prestaties

Eén enorm nadeel heeft de Gran Turismo: geen van zijn ware kwaliteiten valt in kolommen of cijfers te vatten. Natuurlijk zijn er elders sportwagens te koop die meer pk's leveren voor minder geld. Zelfs een BMW M3 heeft tegenwoordig 420 pk in huis. Net zoals zoveel sportwagens sneller rondjes draaien. Een sprintje van stilstand tot 100 km/u in net geen 5 seconden is zondermeer snel, net zoals de topsnelheid van 295 km/u. Maar met die getallen wint u in de 21ste eeuw geen kwartetspel meer. Pure, onversneden snelheid stond dan ook nooit op zijn prioriteitenlijst. Wel wil de Gran Turismo een ongeëvenaard compromis bieden tussen comfort en snelheid, tussen welbehagen en sensaties.





Zijn directe karakter, mooie balans in lange bochten en hitsige motor komen helemaal tot hun recht op circuit, maar op dat compromisloze terrein heeft hij last van zijn overgewicht, de iets te lichtvoetige besturing en de remmen die niet agressief genoeg bijten.

Maar als u naar het zuiden van Frankrijk wil om tegen het eind van de dag – als auto en chauffeur al 1.000 kilometer in de kuiten hebben – intens te genieten van de Route Napoleon, dan valt er geen betere partner bij elkaar te dromen. Geen wonder dat hij heet zoals hij heet.

■ Altijd pret

Met een prijskaartje van 115.000 euro is de Maser allerminst goedkoop. En als je voor de Gran Turismo S opteert, moet je nog eens minstens 15.000 euro

extra ophoesten. Een stevige opleg voor iets meer opsmuk – grotere uitlaten, 20-duims wielen en een explicietere achterspoiler – een kordatere ophanging en een zweempje extra pk's. Maar ook hier valt het surplus aan sensaties niet te vatten in een Excel-file. Dat moet u voelen als u de auto over een uitdagende bergweg jaagt. Of zelfs als u gezapig mee kabbelt in dagelijks fileverkeer. Dan blijkt de Maser immers erg comfortabel, zonder dat hij daarom zijn passionele karakter verloochent. Waarmee dit zowat de enige sportcoupé ter wereld is die ook bij 80 km/u een vette glimlach op uw gezicht tovert. En dat is een unieke prestatie.

Geen wonder dat Maserati goede zaken doet in deze getergde tijden. Want het mooiste meisje van de klas, blijkt ook nog eens fantastisch plezant, heerlijk sympathiek en razend slim te zijn.



RESTAUREREN OP MAAT...

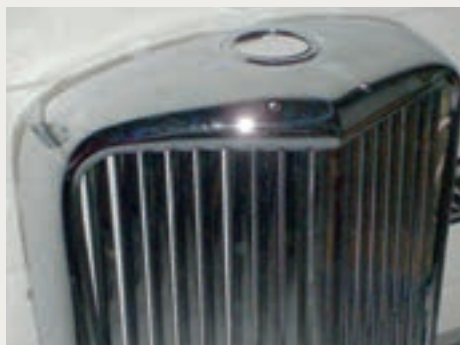
Restauratie van klassieke automobielen vraagt vakmanschap en ambacht, dankzij ruim 20 jaar ervaring en bijscholing in binnen- en buitenland durf ik te stellen dat ik dit vak meer dan behoorlijk beheers: ik restaureer alles, van body-off restauraties tot deelrestauraties!

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

De oorsprong van de vier ringen

Xander Van Hoorick

Ingolstad is Audistad, hier is niet alleen het hoofdkwartier en de belangrijkste fabriek van het merk gevestigd, uiteraard is dit de uitgelezen plek om het merkmuseum te vestigen.

Dat is ondergebracht in een cilindervormig gebouw en, in tegenstelling tot de musea van de (Duitse) concurrentie die de laatste jaren zijn gebouwd, hier geen spectaculair architecturaal vertoon. Het is gewoon een mooi, eenvoudig ontwerp.

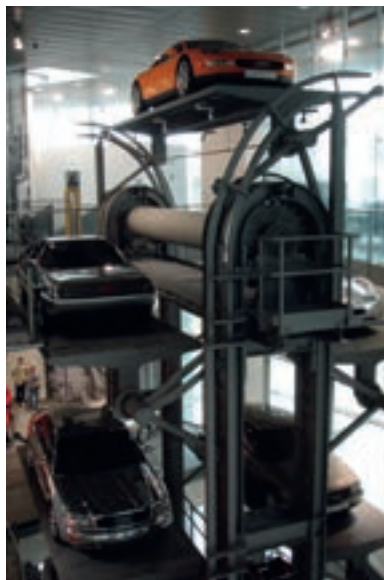
De inkomhal heeft als meest in het oog springende kenmerk een enorme, langzaam draaiende open lift. Het is als een reuzenketting waarop verschillende auto's staan die langzaam over de hele museumhoogte naar boven en weer naar beneden worden gevoerd. Hij wordt door het museum personeel de "Paternoster" genoemd. De lift komt langs op de 3 verdiepingen van het gebouw, weegt meer dan 200 ton

en heeft twintig minuten nodig om volledig rond te draaien. De auto's die op de lift staan tentoongesteld, worden op gezette tijden vervangen. Bij ons bezoek waren de Audi conceptcars aan de beurt, waaronder de prachtige Audi Rosemeyer coupé (titelfoto), genoemd naar de beroemde Audi-coureur Bernd Rosemeyer.

De museumtoer start op de bovenste van de drie verdiepingen. De etages



De Audi van Will Smith uit de film "I Robot", topsnelheid: 30 km/u!



Zicht op de "Paternoster", de tentoongestelde auto's draaien in 20 minuten rond.



DKW E 206, 200 cc. motorfiets uit 1927.

Militaire productie: DKW Sonderklasse 1001 uit 1935.



Auto Union Typ C (reproductie) met een 16 cilinder die tot 560 pk leverde. Met een gelijkaardige auto brak Bernd Rosemeyer in 1937 diverse wereldrecords (tot 400 km/u) op de openbare weg.

lopen langs de wanden van de cilinder. Het midden van het gebouw is een open ruimte, op de benedenverdieping worden tentoonstellingen met wisselende thema's georganiseerd, tijdens ons bezoek liep er een expositie over over min of meer beroemde avonturiersauto's.

Het museum is chronologisch ingedeeld en focust in het eerste gedeelte vooral op de ontstaansgeschiedenis van de vier ringen van Auto Union: Horch, Audi, Wanderer en DKW. Voor het merk Horch staat er onder andere een Horch 10-12 PS tonneau uit 1902, een van de weinige auto's uit die tijd die niet meer met een ketting werd aangedreven, maar met een cardanas.

De begindagen van Audi worden geïllustreerd door een Audi 14/35 PS Typ C limousine (1911-1925), de derde auto die August Horch bouwde onder de Audi naam. Ondanks dat het hier gaat om een grote luxewagen met vier deuren nam Horch hiermee drie keer deel aan de Oostenrijkse Alpenrally en won deze ook drie maal op rij.

Waar de naam Audi vandaan komt is heel simpel: Horch was op een gegeven moment niet langer de baas van het bedrijf met zijn naam en startte dan maar een nieuwe automobielfabriek. Horch betekent "luisteren" in het Duits, Audi is daar de Latijnse vertaling van...

Het ontstaan van Wanderer wordt geïllustreerd met de Wanderer fiets TYP 1, een fiets uit 1907 en één van de eerste fietsen die eruitzag zoals onze fietsen van vandaag. Daarnaast staat er ook een Wanderer motorfiets en iets verder staat een fiets met hulpmotor van DKW, die stamt uit 1919 en geeft het ontstaan van DKW aan.

Verderop staat een reuzengroot scherm met een foto van Wall Street, waarop de namen van alle automerken uit de Duitse automobielgeschiedenis worden geprojecteerd. De meeste hiervan verdwijnen één voor één, om zo de malaise te tonen in de auto industrie ten tijde van de beurscrach van 1929. Het is in deze periode dat de groep auto Union is ontstaan. Om te kunnen overleven, fuseerden de vier merken in 1932. Elk merk gebruikte de vier ringen maar richtte zich op

andere doelgroepen. Horch bediende de hoogste klasse, Audi en Wanderer de middenklasse en DKW richtte zich op de lagere klasse met motorfietsen en goedkope voertuigen.

Auto Union had ook een eigen race-team in de jaren '30 en is vooral bekend van de epische strijd die werd geleverd met Mercedes-Benz. Zo staat er in het museum een Auto-Union Type C/D met dubbele achterwielen die werd gebruikt voor heuvelklimwedstrijden en ook een Type C "Stromlinien" die werd gebruikt voor het breken van snelheidsrecords op de toen nieuwe autostada's, een activiteit die Bernd Rosemeyer fataal werd.

Tijdens WO II bouwde Auto Union, zoals alle Duitse autoconstructeurs, legervoertuigen, daarvan staan er twee tentoongesteld. Na WO II zat Auto Union zoals de hele Duitse industrie in zware problemen, enkel het merk DKW bouwde nog auto's. Dit met een eerder beperkt succes omdat de auto's die werden gebouwd, aangedreven door tweetaktmotoren, zoals de DKW 3=6, het publiek slechts matig aanspraken. Het merk Auto Union verschijnt opnieuw in 1958, maar het wordt enkele jaren later overgenomen door Mercedes-Benz. In 1964 komt het merk terecht bij Volkswagen. De namen DKW en Auto Union worden niet langer gebruikt en de naam Audi wordt van onder het stof gehaald.

De rest van het museum behandelt deze renaissance van het merk Audi en



DKW 3 = 6 Sonderklasse uit 1955, klaar om van het eerste betaald verlov te genieten.

zijn recente geschiedenis, met onder andere de Audi 50, die de basis was van de Volkswagen Polo, de eerste Audi 100, die werd ontwikkeld zonder dat de VW bazen er erg in hadden en natuurlijk is er veel aandacht voor de auto waarmee Audi wereldberoemd werd: de Quattro, in zijn vele vormen. Er wordt ruimschoots aandacht besteed aan de racegeschiedenis, met de rallywagens, de Le Mans racers en de spectaculaire Audi IMSA GTO.



Een van de eerste Audi Quattro's: het begin van een succesverhaal.



NSU RO80, wagen van het jaar in 1967. Revolutionair, maar commercieel een ramp en het einde van NSU.



DKW F 89 L Schnellaster (1949 – 1954), de eerste Auto Union van na de IIde Wereldoorlog en de eerste auto die in Ingolstadt werd geproduceerd. Een intelligent ontwerp met voorwielaandrijving en uitgekiende laadruimte.



AutoWorld & Febiac... Historical Road-Companions.

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



www.febiac.be

De geschiedenis kan ons

When You
BUY an AUTOMOBILE
You GIVE
3 Months' Work
to Someone

Which
Allows
Him to
BUY
OTHER PRODUCTS

BUY A CAR NOW—HELP BRING BACK PROSPERITY



1932

ook hoopvol stemmen...



1938

Is de crisis die we nu beleven een heruitgave van die uit de jaren '30?

In de VS was de advertentie links een onderdeel van een collectieve advertentiecampagne in 1932.

De affiche rechts volgde in 1938. Ze brengt een ode aan de weergevonden voorspoed...

**Wij durven een voorspelling te maken:
Vroeg of laat zullen ook wij weer kunnen lachen!**

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, automobila, 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 automobila 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-krb.be

Fsa

Fondation
Automobile-
Automobieltstichting

London Brighton Run

Het jaar van de Belgen



Meer dan vijfhonderd voertuigen nemen de start in Hyde Park.

«The longest running Oldtimer event in the World» (De oudste oldtimer-rally ter wereld) wordt ieder jaar begin november georganiseerd om de «Emancipation Run» van 14 november 1894 te herdenken: die kwam er om de afschaffing te vieren van de wet die bepaalde dat elk autovoertuig diende te worden voorafgegaan door een man met een rode vlag die de mensen van het naderende gevaar moest verwittigen!

De organisatoren van deze zeer oude (112 jaar!) en beroemde rally noemen hem ook de grootste ter wereld. En dat kan kloppen: als men rekening houdt met de kwaliteits- en kwantiteitscriteria, kan men er niet omheen: dit is het

meest fantastische oldtimer evenement. In 2008 telde de organisatie 550 voertuigen komende uit alle windstreken, maar met een gemeenschappelijk kenmerk: ze waren allemaal gebouwd voor 1905. Een onvergetelijk schouwspel en esthetische schok. Voor uw ogen ontrollen zich de eerste jaren van de automobielsingeschiedenis, en de ingrijpende sociale en technische evolutie die daarmee samenging.

Dit jaar wordt de Belgische automobiellndustrie in de schijnwerpers gezet. De organisatoren zullen zoveel mogelijk Belgische auto's trachten te verzamelen – maar ook Belgen met “buitenlandse” auto's – aan de start in Hyde Park in Londen. Er wordt ook gedacht aan een rally van Brussel



Zes uur 's morgens: de spookachtige verschijning van een stoomauto (Slavensenseam 1896).

Dit jaar staat de Belgische Nagant-Gobron Brillie op alle promotiemateriaal.

2009 LBVCR

www.LBVCR.com

Participant services sponsored by

Bonhams

AUCTIONEERS & VALUERS

The world's longest running vintage event

2009 - Celebrating Belgium

Sponsored by

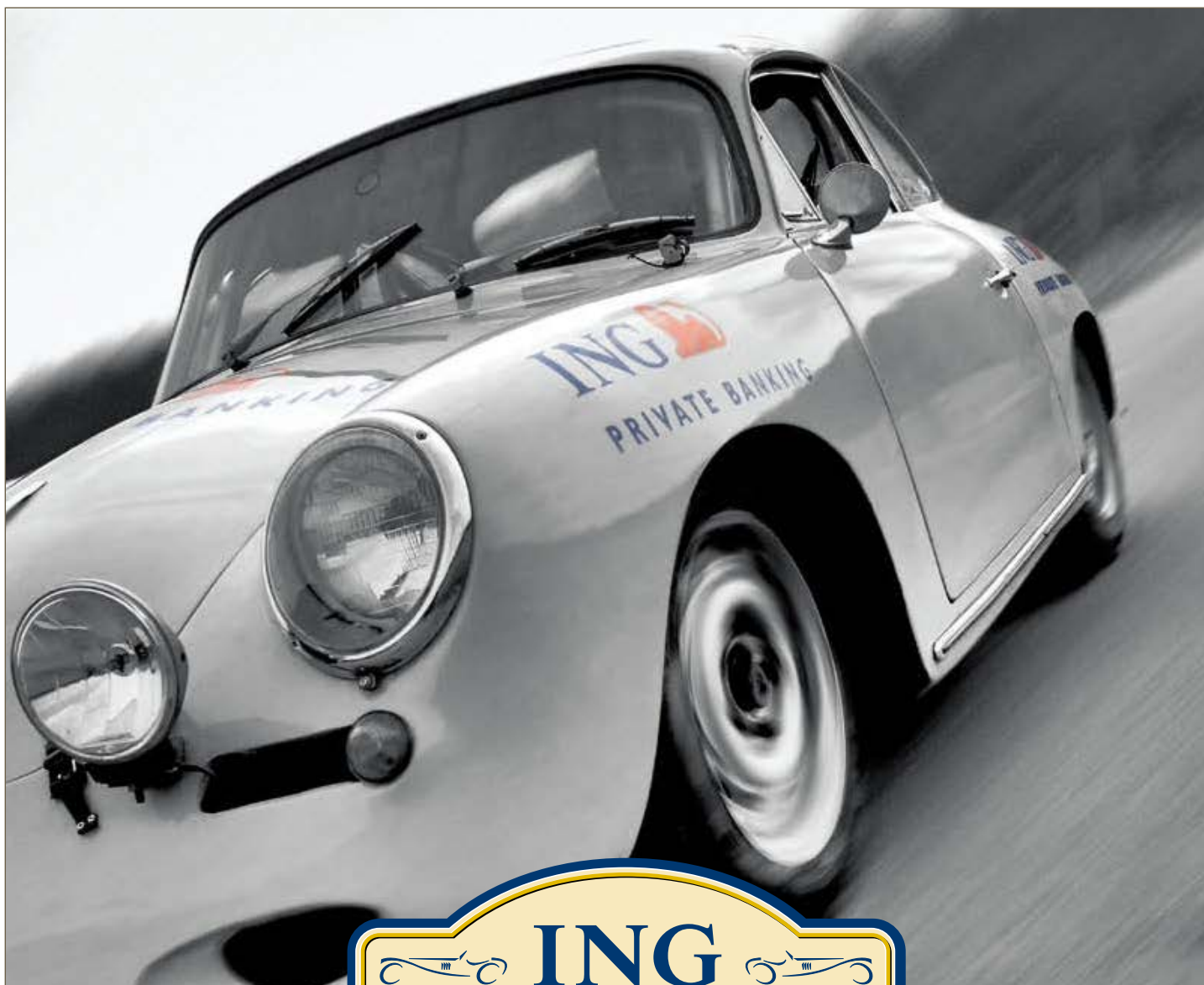
Daily Mail **TINDLE**

Event organised and promoted on behalf of

The Royal Automotive Club by Motion Works

naar Londen voor toegelaten auto's (van voor 1905) en de organisatoren zullen ook de Belgische bezoekers op een bijzondere manier trachten te verwelkomen («Bus Tour» tegen gunstige voorwaarden, Belgische tafel voor de feestelijkheden van zaterdag en zondag enz.). Er werd uiteraard ook een Belgische auto gekozen als onderwerp voor het promotiemateriaal voor 2009: de Nagant-Gobron Brillie van 1900 van Philippe Vercruysse, de oudste nog bestaande Belgische racewagen.

Wil je alles weten over het ontstaan, de vorige edities en het programma van 2009, surf dan naar www.lbvcr.com.



ING ARDENNE ROADS

SPA • 25 & 26 APRIL 2009

De ING Ardenne Roads is een regelmatigheidswedstrijd voor sport- en prestige-wagens van vóór 1969. Het is de eerste grote klassieker van het jaar. Voor ervaren rijders is deze wedstrijd dan ook de proloog van het nieuwe seizoen, als aanloop naar

de grote Europese bijeenkomsten. Elk jaar opnieuw zorgt de ING Ardenne Roads voor heel wat emotie. Want deelnemen betekent een weekend lang in de huid kruipen van de "Gentlemen Drivers" van weleer. Tot binnenkort dus, in Spa.

MEER INFO: WWW.TRAJECTOIRE.BE

PRIVATE BANKING



WWW.INGPRIVATEBANKING.BE



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

Bastogne: Garage Zune SA, Luzery 100, 6600 Bastogne, Zune Samuel, Tel.: 061 21 33 16 | **Beyne-Heusay:** Garage de l'Avenir, Grand'route 111, 4610 Beyne-Heusay, Willy Scrouff, Tel.: 04 361 66 56 | **Brugge:** Auto Terminus Brugge, Pathoekeweg 40, 8000 Brugge, De Gryse Frederic, Tel.: 050 45 11 11 | **Brussel:** Deman Brussels, Boulevard du Triomphe 103, 1160 Brussel, Jean Baur, Tel.: 02 629 89 57 | **Brussel:** Mercedes Europa, Leuvensesteenweg 1150, 1200 Brussel, Nagels Alain, Tel.: 02 730 66 82 | **Drogenbos:** Mercedes Drogenbos, Grote Baan 340, 1620 Drogenbos, Jean Huysmans, 02 558 16 30 | **Gesves:** Garage Claude Havelange SA, Chaussée de Gramptinne 173, B-5340 Gesves, Luciano Messina, Tel.: 083 67 77 78 | **Heultje:** Garage Sels, Lossing 15, 2260 Heultje (Westerlo), Yoeri Wispenninck, Tel.: 015 22 13 00 | **Huy:** CentrEtoile, Quai de l'Industrie 24, 4500 Huy, Laurent Culot, Tel.: 085 51 97 41 | **Ieper:** Autostar Ieper, Zwaanhofweg 8, 8900 Ieper, Horelbeke Hans, Tel.: 057 21 70 80 | **Lokeren:** Garage Van Winkel Marcel, Oeverstraat 3, 9160 Lokeren, Frankie Robbe, Tel.: 09 340 41 41 | **Mechelen:** Mercedes-Benz Mechelen, Brusselsesteenweg 359, 2800 Mechelen, Geerts Frans, Tel.: 015 14 11 82 | **Sint-Niklaas:** Autobedrijf Jacobs, Industriepark Noord 2, 9100 Sint-Niklaas, Rudi Van Eeckhoven, Tél. 03 780 70 40 | **Visé:** Henry, Allée Verte 29, 4600 Visé, Henry Emmanuel, Tel.: 04 379 96 08