

Fsa HISTORICAR

Uitgegeven i.s.m. de Belgische Stichting voor het Auto en Motorenpatrimonium



De Belgische constructeurs: P-T

N°XXII - DECEMBER 2010

Marreyt Classics

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



Vauxhall 30/98 Wensum Tourer - 1925



ISOTTA FRASCHINI
Landaulette Imperiale - 1929



Alvis Speed 25 Charlesworth DHC 1938



Lancia Aprilia Francis Lombardi "Woody"
1948 dal viticoltore Marchese Antinori

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

HOME

Tel: +32 2 582 59 28

Fax: +32 2 582 71 53



Twin Cam

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



Invicta Type S Low Chassis
by Corsica - 1933
1ste prize at Villa d'Este 2000



Bugatti T57 Gangloff Coupé - 1935



Aston Martin DB2/4 MK I 3,0 l.
Convertible 1955



Jaguar XK120 FHC - 1952

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 Belgische Stichting voor het Auto-Motor Patrimonium (FSA).

Hoofredacteur:

Leo Van Hoorick
Kerkstraat, 55 - 1701 Iitterbeek

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Daniël Absil - Philippe Casse - Jacques
Deneef - Christian Durieux - Jacques &
Yvette Kupélian - Xander Van Hoorick - Leo
Van Hoorick - Steven Wilsens

Historicar wordt gesteund door o.m.:

R.V.C.C.B.
British Classics & Rover Club Belgium
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts
A Merry Car Club
Rolls Royce Enthusiasts' Club
Belgium-Luxembourg
Club des Anciennes Citroën
Morgan Owners Club
Lancia Club Belgio
MG Car Club Belgium
Belgian Mercedes Club
Historical Vehicle Club
Spa Historic Racing Team
Belgian Vehicle Heritage
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey 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
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium
Amicale Panhard Belgique
DKW Auto-Union Club België
Belgische Club Oude Peugeots

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

Uitgeversmaatschappij:

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

Would be's



Er is altijd een bijzondere aantrekkingskracht geweest in de oldtimerwereld voor de Bentley racers, in't bijzonder de Le Mans variant, "De snelste vrachtwagen ter wereld" dixit Ettore Bugatti. Voor de oorlog reeds ging men specials bouwen, geïnspireerd op de roemrijke "Blower Bentleys". Mooie berlines van eind de jaren '20, begin de jaren '30 werden systematisch gesloopt om er Le Mans replicas van te maken. Met als gevolg dat Bentley berlines uit die jaren zeldzaam zijn. En dat er veel mensen ten onrechte geloven een echte Le Mans Bentley te bezitten, of dat ten minste willen laten uitschijnen. Voor wie er nog zou aan twijfelen, er zijn nooit honderden Bentleys tegelijk vertrokken voor een 24 uren van Le Mans...

Wat men die oude specials moet nageven is dat ze tenminste op een echt chassis uit die tijd rusten, en dat ze ook een correcte motor hebben. Sommigen hebben zelfs een echte "Blower" (Bentley bouwde er een vijftigtal en die waren niet allemaal gereserveerd voor de racewagens).

Er is nog een andere categorie "specials". Ze worden tegenwoordig vooral in Engeland gebouwd door Racing Green en hebben niets meer te maken met de Bentleys van weleer. Ze hebben strikt genomen zelfs niets te maken met oldtimers. Of toch... ze zijn gebouwd op een of ander naoorlogs afgedankt Bentley-chassis. Met onafhankelijke voorvering (zo kan ook een leek ze meteen herkennen), soms schijfremmen - gewoonlijk kunstig verborgen in een trommelrembehuizing - servo etc. En een dikke motor: een acht-in-lijn, alhoewel Bentley voor de oorlog nooit



een achtcilinder bouwde (zelfs de 8-Litre was een zescilinder). Die motoren zijn afkomstig van een oude legerstock die enkele jaren geleden op de markt kwam. Mooi ver-

pakt in houten kisten. Ze werden tijdens de oorlog in het kader van de "War Effort" - waarbij heel de industrie werd ingeschakeld om legermaterieel te produceren - gebouwd in de Bentley-fabriek en dienden om pantserwagens van het Britse leger aan te drijven.

Nu steken ze niet in pantserwagens, maar in patserwagens.

Dus ook die motoren hebben niets te maken met de Bentley-automobielgeschiedenis. Kunnen we die auto's aanzien als oldtimers? Persoonlijk denk ik het niet. Ten hoogste als veredelde kitcars. Hun chassis is wel ouder dan 25 jaar, en voor de DIV vallen ze dus onder de oldtimer-wetgeving, maar daar stopt het. We hebben het er dan ook moeilijk mee dat ze op oldtimerevenementen, zoals recent nog in de (voor de rest zeer geslaagde) Zoute Grand Prix, kunnen deelnemen tussen de authentieke oldtimers. Als ze dan toch moeten worden getolereerd, dan graag in een aparte categorie: die van de "would be's".

Leo Van Hoorick

Niets inspireert meer dan
een wit blad papier.
De nieuwe Audi A7 Sportback.



5,3 - 8,2 L/100 KM • 139 - 190g CO₂/KM.

Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.audi.be
Getoond model met opties.

 D'telefon  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Audi
Vorsprung durch Technik



Inhoud

6-8	De toekomst van de oldtimers in de toekomst van de automobiel
10-23	De Belgische constructeurs: R-T
24	Boeken
25-28	Peugeot: het begon met een zaag
30-32	Coune: Volvo Amazon Cabrio
34-37	Touring: Bentley Shooting Brake
38	De bladzijde van de FSA: Gillet

Lijst van de adverteerders

2	<i>Marreyt Classics</i>
4	<i>Audi</i>
9	<i>Circuit des Ardennes</i>
23	<i>Geert Soomers</i>
33	<i>Total</i>
39	<i>KBC Private Banking</i>
40	<i>Alfa-Romeo</i>

Agenda

- Interclassics/Topmobiel MECC Maastricht	14 – 16/01/2011
- Rétromobile, Porte de Versailles, Paris	02 – 06/02/2011
- Antwerp Classic Salon	04 – 06/03/2011
- Techno Classica Essen (D)	30/03/ - 03/04/2011
- 27e Dreamcar International, Nekkerhal, Mechelen	30/04 -01/05/2011



Omslag:

Tijdens de tweede wereldoorlog was Peugeot, zoals zoveel merken, op zoek naar een kleine goedkope auto. En vermits brandstof op de bon stond experimenteerden ze met een elektrische aandrijving. Deze VLV dateert van 1941. Het lijkt een driewieler, maar hij heeft een dubbel achterwiel dat wordt aangedreven door een 3,5 pk motor, de autonomie bedroeg 5 u. Van dit autootje werden 377 exemplaren gebouwd, het werd ondermeer gebruikt door de Post.

Hiernavolgend artikel heeft niet tot doel een polemiek te openen door tussen te komen in het maatschappelijk en dus politiek debat over de impact van het energieverbruik op het milieu.

De enige bedoeling is een bijdrage te leveren aan de bescherming van het gebruik van onze oldtimers door dat in zijn juiste verhouding te plaatsen: een percentage met heel veel nullen achter de komma.

Dat belet niet dat bepaalde zaken ook bij ons vragen oproepen, in het bijzonder de hoge indirecte vervuiling van de elektrische voertuigen, indien de elektriciteit niet door groene stroom of nucleaire kracht wordt opgewekt...

De geschiedenis herhaalt zich trouwens: in 1900 sprak de pers met nieuwsgierigheid over de ontwikkeling van een hybride voertuig door de Etn Pieper uit Luik (elektrische accu's in combinatie met een verbrandings-motor). Het ging weliswaar slechts om een "concept car" waarvan slechts drie exemplaren werden gebouwd.

Alles op zijn tijd...

De toekomst van de oldtimers binnen de toekomst van de auto

Georges Chaudron, Voorzitter van de RVCCB

De menselijke bedrijvigheid zorgt onvermijdelijk voor vervuiling die enerzijds nefast is voor de mensen (kanker – longziekten – verzwakking van het immuunstelsel...) door de verspreiding van schadelijke stofdeeltjes in de atmosfeer (benzeen – toluen – koolwaterstoffen – ozon....) en anderzijds voor de aarde zelf (opwarming van de aarde door broeikas effect, zure regen....).

Kyoto en recenter Kopenhagen verzamelden tientallen experts, beslissers, staatshoofden....die het er allen over eens waren dat er een gemeenschappelijke politiek moet worden ontwikkeld in de strijd tegen de klimaatopwarming die het gevolg is van de CO₂ vervuiling, in de eerste plaats het gevolg van het gebruik van fossiele brandstoffen.

De grote verantwoordelijken in de CO₂ productie zijn de industrie, de verwarming van gebouwen en het wegtransport, dat vooral met de vinger wordt gewezen omwille van het steeds aangroeiende voertuigenpark. In overeenstemming met de akkoor-

den van Kyoto heeft België als goede leerling in 2008 slechts 133.989.380 ton CO₂ equivalenten uitgestoten (het geheel van de zes belangrijkste broeikasgassen), een vermindering van 8,3% in vergelijking met de cijfers van 1990. Jammer genoeg zijn niet alle landen even gedisciplineerd, cfr de V.S. of China...

Het aandeel van het wegtransport in deze 133.989.000 ton bedraagt zo'n 18,6%, hetzij ongeveer 25.000.000 ton waarvan 63% zou toe te schrijven zijn aan personenwagens, wat dus 15.750.000 ton betekent voor deze voertuigcategorie of omgerekend 11,75% van de CO₂ emissies in ons land.

In 2008 telde ons land 5.192.588 auto's (oldtimers inbegrepen) waarvan wordt aangenomen dat die gemiddeld zo'n 15.000 km per jaar afleggen. Men bekomt op basis van deze gegevens een waarde van ongeveer 200 gr CO₂ per km. Men mag daarbij niet uit het oog verliezen dat de hoeveelheid geproduceerde CO₂ recht evenredig is met de hoeveelheid



ENKELE CO₂ WAARDEN IN gr/km

Toyota new Prius (hybride)	89
Toyota Yaris	110
Honda Civic type S	135
Honda Insight (hybride)	101
Polo Blue Motion	96
Golf Blue Motion	99
Citroën C3	99
Twingo	104
Clio	104
Laguna Berline	125
Elektrisch op thermisch net	360
Elektrisch op nucleair net	60
Oldtimer (gemiddeld)	336
Benzine-auto's 2008 (gemiddeld)	200

verbruikte brandstof.

De overheid maakt er een zaak van om de invloed van het transport zoveel mogelijk te verminderen door steeds strengere normen op te leggen. Dat gebeurt trouwens ook op Europees en op wereldvlak.

De maatregelen die worden getroffen zijn overal dezelfde:

- De prestaties en het rendement van de verbrandingsmotoren verhogen
- Het gewicht van de voertuigen verlagen
- Katalysatoren voor benzineauto's en partikelfilters voor diesels verplichten
- Minder vervuilende brandstoffen gebruiken
- Nieuwe technologieën ontwikkelen

Op het voorbije autosalon van Brussel "Op weg naar morgen" stelden zowat alle constructeurs krachtige auto's voor met CO₂ waarden die rond de 90gr/km liggen. De verbrandingsmotor heeft duidelijk nog niet afgedaan en blijft de beste oplossing op korte en middellange termijn. De elektrische auto die in de schijnwerpers wordt geplaatst als de "Zero emissie" auto is dat enkel wanneer de geleverde kWh's afkomstig zijn van een groen stroomnet en wordt opgewekt door windmolens of fotovoltaïsche cellen... Indien de kWh's echter door thermische centrales worden opgewekt - met een globaal rendement van ong. 25% - dan vertegenwoordigt de productie aan CO₂

het equivalent van een auto die meer dan 300gr CO₂ per km uitstoot. Een stadswagen die de natuur vervuult!!

Als de elektriciteit daarentegen aan boord van de auto zelf wordt opgewekt, is het een ander verhaal. Vandaar de grote inspanningen die er worden geleverd voor de ontwikkeling van hybride auto's en brandstofcellen. Een nadeel van de laatste oplossing is de nood aan waterstof, die men niet zuiver in de natuur aantreft.

Enkele constructeurs werken ook aan een oplossing met aardgas, dat



VERDELING VAN DE VOERTUIGEN PER CATEGORIE IN 2008

Personenwagens	5.192.988
Benzine	2.092.472
Diesel	3.038.521
Elektrisch	10
Gas	42.485
Andere	19.076
Autobus	16.061
Bedrijfswagens	676.844
Speciale voertuigen	61.638
TOTAAL	6.574.785

bij verbranding 20% minder CO₂ genereert voor hetzelfde vermogen. Een nadeel in België is dat er geen distributienet die naam waardig bestaat, terwijl er bijvoorbeeld in Italië 587.577 auto's op aardgas rondrijden, en het net 732 bevoorradingspunten telt. Wereldwijd zijn er 10.514.812 voertuigen aangedreven door aardgas en bevoorrad door 15.926 bevoorradingspunten! Ervaring genoeg!

En waar is de plaats van onze oldtimer in deze sterk evoluerende wereld.

HET AUTOMOBIELPARK VAN VOOR 1940 VOLGENS DE 1ste INSCHRIJVINGSDATUM

CATEGORIE	JAAR	AANTAL	% VAN HET TOTAAL	AANTAL	%
"Eduardians"	- 1904	24	0,0004		
Vétérans	1905-1918	124	0,0023		
Vintage A	1919-1925	391	0,0075	3.579	0,069
Vintage B	1926-1930	924	0,0180		
Post-Vintage	1931-1939	2.116	0,0407		
Totaal autopark	2008	5.192.588			



Ook vroeger werkte men aan alternatieve brandstoffen, zoals steenkool.



Veel... waterdamp

Wordt hij met de vinger gewezen?

Men kan niet ontkennen dat hij meer vervuult dan een moderne auto. Maar hij legt verre van 15.000 km per jaar af en als hij wordt buiten gereden, is dat tijdens de weekends, als het minder druk is op de wegen.

Op de 3.579 ingeschreven oldtimers van voor 1940 zijn er ongeveer 1.400 lid van de Royal Veteran Car Club van België. Die organiseert een twaalfstal uitstappen per jaar en gemiddeld nemen hier zo'n 250 voertuigen per jaar aan deel, samen leggen ze +/- 80.000 km af. Indien we aannemen dat ze gemiddeld 336 gr CO₂ per km uitstoten dan is hun aandeel in de CO₂ uitstoot 80.000 km

x 0,336 kg CO₂ of nog geen 27 ton. In vergelijking met de hogervermelde 15.750.000 ton ligt hun aandeel heel kort bij de 0% (0,000002% om precies te zijn). En wat geldt voor de auto's van de RVCCB, telt evenzeer voor de auto's die zijn aangesloten bij de andere clubs.

Het zou dus absurd zijn om te stellen dat het verbieden van oldtimers op onze wegen een oplossing voor het vervuilingsvraagstuk zou bieden.

Wat de mobiliteit van de oldtimers betreft, zij zijn in 99% van de tijd geen deelnemers aan het verkeer en dragen dus ook niet bij tot het fileleed. En als ze dan toch in een file zouden verzeilen, zullen ze daar even gemakkelijk of moeilijk uitkomen als de andere verkeersdeelnemers.

En wat de veiligheid aangaat, in de voorbije tien jaar van de RVCCB zijn de ongevallen – of veeleer de incidenten – op een hand te tellen. De bestuurders van oldtimers kennen beter dan wie ook de beperkingen van hun voertuigen.

Ze rijden voorzichtig en in perfecte harmonie met de mogelijkheden van hun oldtimers.



Stoomaandrijving was behoorlijk populair aan het begin van de 20ste eeuw.

Na 2002, 2005 en 2008 :

4^{de} Historische Circuit des Ardennes

1-3 juli 2011

Opnieuw in 2011 !



Voor inlichtingen,
bezoek onze website circuit-ardennes.be
of zend onderstaande bon terug.



Zend onderstaande bon terug naar : Circuit des Ardennes - BP 18 - B 1050 Brussel - 5 - BELGIË
of Email : circuit.ardennes@skynet.be of Fax: 00 32(0)2 640 84 82

Naam, Voornaam :

Adres :

Postcode :

Stad :

Land :

Tél. :

Fax :

Email :

Ik zou graag, geheel vrijblijvend, op de hoogte worden gehouden van het «Circuit des Ardennes 2011» als deelnemer met een oldtimervoertuig:

Auto ☐

Moto ☐

Bouwjaar :

Datum :

Handtekening :



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*

RADAR Robert (C.E.C.) 1960

De Citroën 2PK was een dankbare basis voor heel wat creaties van kleine onafhankelijke constructeurs. De Belgische roadster C.E.C. van Robert Radar was een heel originele

realisatie op basis van een 2PK uit het begin van de jaren '60. Het ging om een verlaagde tweedeurs met twee plaatsen en vouwkap.

R.A.L. (Automobiles RASKIN) 1908 – 1914

Rue Frédéric Nyst 58, Luik

De auto's van het merk R.A.L. (initialen van Raskin Auto Liège) waren vooral met Franse onderdelen gebouwd en hadden de reputatie van erg zuinig te zijn. De constructeur was een aanhanger van verlichte constructies (het chassis van de R.A.L. woog niet meer dan 475 kg) en hij maakte een carrosserie met afgeronde aerodynamische vormen (in een tijd dat men weinig benul had van de invloed van luchtweerstand op de verplaatsing van voertuigen): Raskin mag worden beschouwd als een vooruitstrevende constructeur.

De auto's werden aangedreven door een viercilinder monobloc motor van 1.593 cc of 1.743 cc, gevoed door een Zenith carburateur, magneto-ontsteking en met een topsnelheid van ongeveer 75 km/u. Het verbruik van 8,5 l/100 km was erg gunstig voor die tijd.

De R.A.L.'s werden aangeboden met

drie carrosserietypes:

- Het model Z, een torpedo met twee plaatsen
- Het model X, een torpedo met vier plaatsen
- Het model U, een coupé binnens-tuur met twee plaatsen

Er werden verschillende opties aangeboden tegen meerprijs, maar de auto's van Raskin waren ook zo bijzonder goed afgewerkt. Zo was het binnendak van de coupé afgewerkt met fijn gepolierd hout, en de ramen hadden geslepen randen, zoals een kwaliteitsspiegel.

De torpedo met twee plaatsen kostte 5.300 fr. in 1913.

De oorlog maakte een einde aan de productie van R.A.L. auto's. Na de wapenstilstand van 1918 gingen de werkhuizen van Raskin zich toeleggen op de bouw van persen.

RANGER (General Motors

Continental) 1970 – 1976

Antwerpen



De Belgische Ranger was afgeleid van een Zuid-Afrikaanse GM-auto, en werd door General Motors in Antwerpen gebouwd voor de Europese markt. Hij had erg veel gemeen met de Opel Record.

Er werd beroep gedaan op Opel motoren: een viercilinder van 1.897 cc en een zescilinder van 2,5 l en van

2,8 l vanaf 1974, gekoppeld aan een vierversnellingsbak. De Ranger was leverbaar als berline met 2 of 4 deuren en als Coupé met de 2,8 l, dubbele carburator en 143 pk. Een automatische versnellingsbak behoorde tot de opties. De Ranger werd geproduceerd tot in 1976.

RING PB 3 (Ring

Engineering) 1980

Van Halmalestraat 18 – Antwerpen

Formule 3 auto van Belgische make, gecreëerd door twee enthousiaste Antwerpenaars: ir. Pascal Bolmut en en de mecaniciens Lucien Paschael, vennoten in de “Ring Engineering

International Formula Racing Cars Construction”. De motor was een in Italië geprepareerde Toyota 2 l die ook in de Celica werd gebruikt.

RITTER (S.A. Garage de la Cloche) 1975 – 1980

Rue de Hollogne 103/111 – Jemeppe - Liège

Ritter was een van de bekendere constructeurs van «Dune-Buggies», die vrij populair waren in de jaren '70. Zoals veel van deze auto's waren de Ritters voorzien van een open carrosserie in polyester, gemonteerd op het chassis van een VW Kever. De korte buggy zag er iets sportiever uit, hiervoor werd het chassis met 273 mm ingekort door een gespecialiseerd atelier.

Men kon zo'n buggy volledig afgewerkt kopen, of in bouwpakket.

En er was een ruime keuze aan opties, zoals een “spaghetti-uitlaat”, speciale velgen, chromen afwerking van bepaalde motoronderdelen enz. Voor 1980 omvatte de Ritter-catalogus meerdere modellen: “Bull”, “Targafghan”, “Dackels” en “Kit VW Ritter”. De meest gebruikte motor was de viercilinder 1.600 cc luchtgekoelde boxermotor van VW, die 50 pk ontwikkelde, wat een topsnelheid toeliet van 130 km/u.





Royal Star 1903.

ROUEL 1980

Luik

De Luikse ingenieur Claude Rouel bouwde in 1980 een formule Ford racewagen onder de merknaam “L’Hirondelle”. Gesponsord door

FN nam Wansart deel aan het Beneluxkampioenschap formule Ford, en scoorde er ook punten mee.

ROYAL STAR (S.A. Société de Constructions Mécaniques) 1902 – 1910

Jan Breydelstraat 80, Antwerpen



Royal Star 1907.

Opgericht in 1902 door een zekere Dodelinger. Royal Star bouwde aanvankelijk motorfietsen met een luchtgekoelde verticale éencilinder-motor van 2 of 3 pk.

Op het Salon van Brussel, in januari 1904, stelt Royal Star zijn eerste auto's voor. Er is keuze uit motoren met een, twee of vier cilinders. In 1906 komen daar nog twee zescilinders bij, met een vermogen van 29 of 37 pk en met een dubbele ontsteking. Alle modellen zijn voorzien van een cardanaandrijving.

Deze Antwerpse firma groeit snel. In 1907 heeft ze een productiecapaciteit van 300 chassis voor auto's en van

1.500 motorfietsen per jaar in een fabriek van 10.000 m² die werk biedt aan 300 personeelsleden.

In 1910 wordt de firma omgevormd tot de “Société Anversoise pour la fabrication de Voitures Automobiles”, kortweg SAVA. Onder deze naam worden heelwat commerciële en sportieve successen geboekt.

De fabriek wordt uiteindelijk in 1923 opgeslorpt door zijn Antwerpse concurrent Minerva. De fabriek aan de Jan Breydelstraat wordt omgevormd tot wisselstukkenmagazijn en herstellingswerkplaats.

RUHL (S.A. des

Automobiles Ruhl) 1901 – 1909

Rue Neufmoulin 17 te Dison (Verviers)

Adolphe Ruhl werd geboren in Verviers in 1866. Hij start zijn carrière als industrieel in 1896, wanneer hij zich associeert met Jacques Gross. Samen gaan ze stoommachines, treinen voor de industriebedrijven en onderdelen voor weefmachines

bouwen. Deze samenwerking is echter van korte duur.

Ruhl, geboeid door de ontwikkelingen in de prille automobieliindustrie, maakt plannen voor een kleine auto en vraagt in 1899 en 1900 octrooien aan voor een nieuwe soort

regeling voor verbrandingsmotoren en een transmissiemechanisme aan de aangedreven wielen.

Na voldoende kapitaal te hebben verzameld, richt hij op 19 juli 1901 de “Société Anonyme des Automobiles Ruhl” op, waarin hij ook zijn outillering, plannen en octrooien onderbrengt.

In 1902 vestigt hij zich met zijn bedrijf in Dison, bij Verviers. Aanvankelijk bouwt hij enkele motoren, maar al snel gaat hij zich exclusief toeleggen op de bouw van automobielen en de verbetering van verbrandingsmotoren.

In 1903 bouwt zijn werkplaats een limousine van 18 pk met zes plaatsen en voorzien van drie remmen.

Op het derde Salon voor Auto's, Motoren en Fietsen van 1904, stelt Ruhl twee vooruitstrevende auto's voor: een 14 pk met drieversnellingsbak en een 24 pk met vier versnellingen, allebei met cardanaandrijving. In 1905 wordt in de fabriek te Dison een 40 pk gebouwd.

De auto's worden aangeboden met verschillende opties en kennen een meer dan behoorlijk commercieel succes in België. Ze nemen deel aan diverse wedstrijden (Regelmatigheidscriterium van Spa in 1906 en 1907, Coupe de la Meuse en het Criterium van Oostende in 1907, Beker van Spa in 1908) waarin verschillende ereplaatsen worden behaald.

Eind 1908 deelt de firma Ruhl in de klappen bij de krach van de bank Modera – zoals veel ondernemingen uit de streek van Verviers.

De onderneming vindt geen nieuw kapitaal om zijn leningen af te lossen, en noodgedwongen dienen de Automobiles Ruhl de activiteiten te stoppen, de vereffening volgt in april 1909.

De voorraden van de onderneming worden openbaar verkocht en een geruïneerde Adolphe Ruhl eindigt zijn bestaan in armoede.

Enkele auto's van het merk Ruhl boeken nog enig succes in snelheids- en elegantiewedstrijden.

RUMPF (Société le Progrès Industriel) 1899 – 1901

Kruistochtenstraat 14, Brussel

«Le Progrès Industriel» werd opgericht om werktuigmachines, motoren en andere onderdelen voor de automobiellindustrie te produceren. Maar Martin Rumpf richt naast deze onderneming de “Société Belge pour l'exploitation des Automobiles Système Rumpf Fils” op. Op het programma stonden verschillende modellen met kettingaandrijving in combinatie met een vierversnellingsbak : 5 pk, 7 pk en 14 pk.

De motoren zouden worden geproduceerd door “le Progrès Industriel”

en de carrosseries door D'Ieteren Frères.

Voor 1900 wilde men een honderdtal Rumpf auto's bouwen, maar dit doel werd niet bereikt.

Deze auto's waren voorzien van een omgekeerde stuurinrichting: men moest het stuur naar links draaien om naar rechts te zwenken en omgekeerd. Deze auto's werden dan ook als bijzonder gevaarlijk beschouwd, aldus carrossier Lucien D'Ieteren. Het was dan ook geen wonder dat dit merk zeer snel van het toneel verdween.

SACA (Automobiles SACA) 1924 – 1927

Van Meyelplein 18-20, Etterbeek/Brussel

De werkhuizen SACA hielden zich bezig met de ombouw van Ford T automobielen die ze verlaagden en waarvan ze het chassis verlengden en voorzagen van een nieuwe carrosserie.

Zij monteerden ook remmen op de vier wielen. De productie gebeurde tussen 1924 en 1927.

Daarnaast bouwde SACA ook vrachtwagens op chassis die werden geleverd door Dyle en Bacalan.

SAROLEA



Sarolea 2 cil. 1913.



Sarolea Atlantic 1953.



Sarolea type 38B 1939.

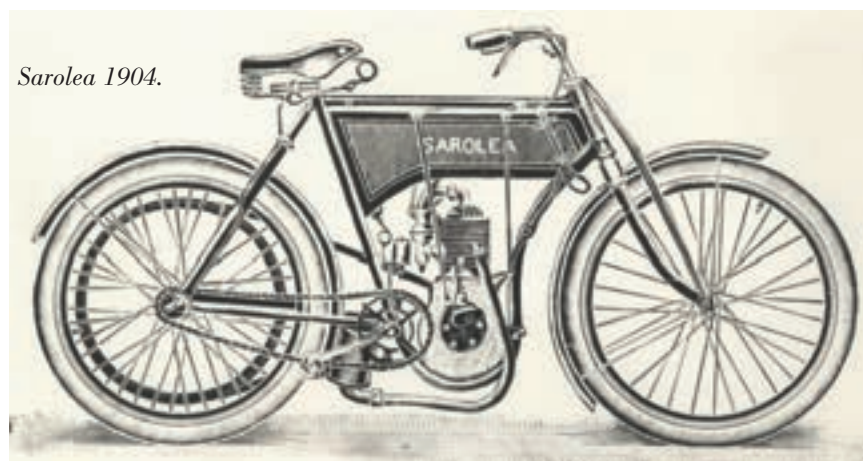
SALVE 1908

Herstal

Deze onderneming uit Herstal zou rond 1908 enkel voertuigen hebben gebouwd.

SAROLEA 1850 – 1967

Rue Saint-Lambert 84, Herstal



Sarolea 1904.

Het is onmogelijk om deze Belgische onderneming, opgericht in 1850, niet te vermelden. Sarolea startte met de productie van wapens, maar gaat vanaf 1892 ook fietsen bouwen en dan, omstreeks 1896, wordt gestart met de bouw van gemotoriseerde driewielers. De eerste motorfietsen komen er in 1901.

De fabriek in Hertstal bouwt ook

onderdelen voor de auto-industrie.

Het is niet uitgesloten – maar het blijft een hypothese – dat Joseph Sarolea op het einde van de XIXe eeuw ook enkele lichte auto's zou hebben gebouwd.

Maar de firma – die meer dan honderd jaar bestond - is uiteraard internationaal bekend omwille van de bromfietsen en motoren die ze bouwde.

SAVA 1910 – 1923

(Société anversoise pour la fabrication de voitures automobiles)

Jan Breydelstraat 80, Berchem-Antwerpen

In 1910 werd de «Compagnie des Construction Mécaniques» omgevormd tot de «Société anversoise pour la fabrication de voitures automobiles», kortweg SAVA. Sinds 1902 bouwde deze onderneming motorfietsen, industriële motoren en auto's onder de naam ROYAL STAR.

In 1912 telde het gamma van SAVA drie modellen: een 10/12 pk met Fondu-motor, een 14/16 pk met zijkleppen en een sportievere 14/16 pk

met laterale inlaatkleppen en uitlaatkleppen in de kop, bediend via tuimelaars. De achterbrug had een zeer gesofisticeerde “worm en rol” aandrijving.

Het uitstekende rendement van de sportieve 14/16 pk motor maakte dat het merk zich ging interesseren voor de autosport in binnen- en buitenland.

In 1912 namen er SAVA's deel aan de Meeting van Oostende en aan de

Rally Brussel-San Sebastian, aan de Meeting van Antwerpen in 1913 en ook aan de Meeting van Spa, waar het SAVA-team de "Beker van de Koning" won in het ploegenklassement.

Deze sportieve politiek werd in 1914 nog verder gezet met de ontwikkeling van een 3,3 liter met kopkleppen en een dubbele ontsteking voor de Britse "Tourist Trophy".

Met de Grote Oorlog in het verschiet, bouwde SAVA in opdracht van het Ministerie van Landsverdediging, gepantserde automitrailleurs.

Aan het eind van de oorlog van 14-18 waren de SAVA-fabrieken totaal

verwoest.

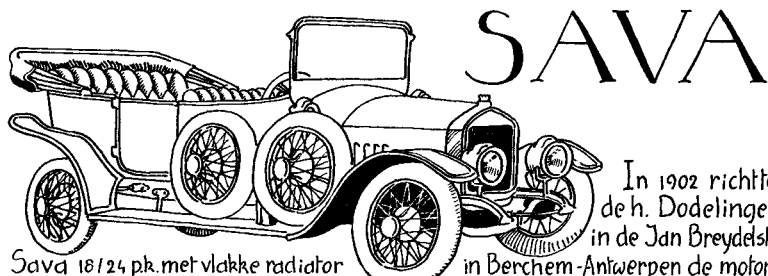
Op het salon van Brussel in december 1922 toont het merk toch een nieuw 15 pk model met viercilindermotor van 2 liter en met kopkleppen.

Niettegenstaande de technische kwaliteit van zijn motoren, vindt SAVA toch geen plaats meer in de naoorlogse automobiemarkt. Eind 1923 wordt het bedrijf overgenomen door zijn grootste concurrent, MINERVA, die in de bedrijfsgebouwen een wisselstukkenmagazijn en een reparatie-atelier onderbrengt. Zo verdween een van de grote Belgische merken in de nasleep van de eerste wereldbrand.

SAVENTHEM 1907

Over dit merk is ons weinig bekend. We weten dat een Saventhem deelnam aan de "Coupe Léon Elskamp", georganiseerd op 27 oktober 1907 door de Antwerpse Auto-Moto Club.

Hij won de wedstrijd van 140 km lang ergens tussen Antwerpen en Lier aan een gemiddelde snelheid van 35 km/u.



Sava 18/24 pk. met vlakke radiator

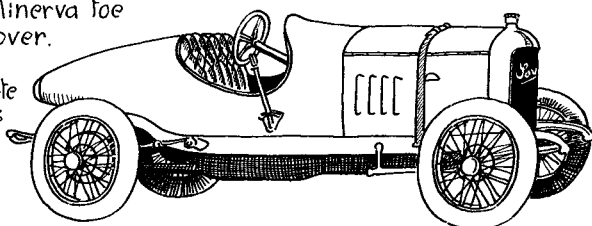
In 1902 richtte de h. Dodelinger in de Jan Breydelstr. in Berchem-Antwerpen de motorfietsenzaak Royal-Star op.

Het duurde niet lang of er reden ook automobielen uit de poort voorzien van 2- en 4-cilinders. In 1907 was het atelier uitgegroeid tot een heus bedrijf met 300 werknemers. Vijf modellen werden er gebouwd, uitgerust met 4- of 6-cilinder motoren en cardan aandrijving.

In 1910 werd aan Royal-Star de naam Sava toegevoegd of de 'Société Anversoise pour la fabrication de Voitures Automobiles' en Minerva kreeg een geduchte concurrent. Vanaf 1912 nam het bedrijf deel aan wedstrijden. In de G.P. van België 1913 won een Sava, met René Berger, de beker van de koning. De motoren waren zeer modern. In de Engelse TTrace van 1914 stond een Sava aan de start met een 3.3 liter motor. Hij was voorzien van twee bougies per cilinder, de inlaatkleppen stonden bovenaan, bediend door tuitelaars! Na de Eerste Wereldoorlog werden 2 liters gebouwd, een cilinder inhoud die toen erg in trek was. In 1923 sloeg Minerva toe en nam Sava over.

Sava in de Grote Prijs van België 1913 met ronde radiator.

Stevey



SAVIEM-LATIL 1970-1975

Ets Latil, Havenlaan 140, Brussel

Op basis van Saviem-chassis bouwde Latil in België bedrijfs- en industriële voertuigen voor specifieke toepassingen en voor een aantal openbare

diensten. Deze voertuigen werden ondermeer tentoongesteld op de Salons voor Bedrijfsvoertuigen in de jaren 1970-75.

S.C.H. 1927

S.C.H. was eigenlijk constructeur van bedrijfsvoertuigen, maar op het Salon van Brussel van 1927 exposeerde dit merk een lichte sportwagen, aangedreven door een viercilindermotor

van 8 pk, gekoppeld aan een vierversnellingsbak. De auto was ook voorzien van een onafhankelijke vering rondom.

S.D.S. 1938-39

Van Straelenlaan 72, Merksem (Antwerpen)

De N.V. Automobielen S.D.S. verscheen in 1938-39 op het toneel als constructeur van vrachtwagens en autocars die werden aangedreven

door ofwel Hercules-benzinemotoren of Gardner diesels, met vier of zes cilinders.



Sizaire 8 cv 1906. (Louvman Museum).



Belga Rise (Autoworld).

SIZAIRE 1929 – 1937

(Société belge des Automobiles SIZAIRE)

Antwerpen en Haren

De Franse firma Sizaire et Naudin, opgericht in 1903 in Parijs, kent zoals vele constructeurs zware problemen in 1929, in zoverre dat de productie wordt stilgelegd. Samen met Richard Thielen, de Belgische vertegenwoordiger van het merk, richtten de gebroeders Sizaire de “Société belge des Automobiles Sizaire” op, met maatschappelijke zetel in Antwerpen. De auto's die in beperkte aantallen in België worden gebouwd komen op de markt onder de merknaam BELGA RISE.

Ze worden aangedreven door drie- en viercilindermotoren van de mer-

ken Willy's-Knight, Hotchkiss en Minerva. De Belga Rises die onder Franse licentie van Sizaire werden gebouwd, waren bijzonder comfortabel. Ze hadden een onafhankelijke vering, zoals de Franse SIZAIRE auto's, waarvan ze ook de karakteristieke radiatorvorm overnamen.

Vanaf 1932-33 liepen de Belga Rises van de band met een starre achteras, wat uiteraard een technologische stap achteruit was.

In 1936 bouwde het merk voor het Belgisch leger enkele zeswielaars, maar het merk verdween definitief in 1937.

SNOECK 1899 – 1905

Ensival-lez-Verviers

Dit bedrijf uit Ensival was aanvankelijk een weverij. Vanaf 1870 ging het zelf weefmachines ontwikkelen en bouwen, met internationaal succes.

De Etn Snoeck bleven ook niet onverschillig bij de opkomst van de automobiël. In het laatste decennium van de XIXe eeuw werden

ze exclusief vertegenwoordiger voor België van de auto's die door Graaf Henry de Riancey gebouwd werden in Levallois-Perret. Dat was in eerste instantie een voertuig met twee plaatsen en voorwielaandrijving, aangedreven door een luchtgekoelde tweecilinder boxermotor van 2,5 pk. De besturing gebeurde via een dissel, de vooras had een centraal draaipunt. Maar het bedrijf ging onder leiding van ingenieur Louis Weve ook zelf aan ontwikkelingswerk doen, meer bepaald met betrekking tot motoren en stoomaandrijving.

In 1898 werd er een prototype gebouwd met vier plaatsen, maar dit geraakte na de eerste tests al snel in de vergetelheid.

In 1899 koopt Albert Snoeck de octrooien van de "BOLIDE" automobielen, die in Parijs werden gebouwd door Léon Lefebvre, en wordt zelfs de grootste kredietverstrekker van de Parijse onderneming.

Snoeck start zelfs met de productie van auto's in de werkhuizen van Ensival, onder de naam "Bolide Snoeck". Ingenieur Louis Weve brengt verschillende wijzigingen aan om het rendement te verbeteren.

Al naargelang het type, levert de vooraan ingebouwde horizontale motor met twee of vier cilinders 8, 16, 30 of 40 pk. De eerste tests zijn zo hoopgevend dat al in 1899 de "Bolide Snoeck" wordt ingeschreven voor wedstrijden met beroemde piloten zoals Jenatzy of Baron P. de Caters.

Op 14 juni 1900 neemt een "Bolide Snoeck" deel aan de Gordon-Benett beker. Enkele dagen later neemt een nieuwe auto van het merk deel aan de "vliegende kilometer" in Diegem, in handen van Camille Jenatzy. Hij bereikt er 94 km/u, niet zoveel minder dan zijn persoonlijk wereldrecord van 105,904 km/u dat hij op 28 april 1899 haalde aan het stuur van zijn eigen elektrisch aangedreven recordwagen "La Jamais Contente".

De "Bolide Snoeck" vestigt zo een wereldrecord voor een auto op petroleum.

Het zwakke punt van deze auto was zijn riemaandrijving. Maar toch reed hij een opmerkelijk sportief palmares

bij mekaar, tot zijn laatste deelname aan de "Meeting de Spa" in september 1904.

Wat de klantenversies betrof, bood Snoeck best wel keuze: een lichte tweecilinder met 8,5 pk met drie versnellingen en cardanaandrijving, maar ook twee- en viercilinders van 12, 16 en 24 pk. Het merk bouwde ook verschillende bedrijfswagens met een laadvermogen van 2, 3 of 6 ton, en voertuigen voor openbaar vervoer. Met het vertrek van Louis Weve, die in 1905 directeur wordt van de hogere Textielschool in Verviers, komt er ook een einde aan de autobladzijde in de Snoeck-geschiedenis.

De firma gaat zich opnieuw exclusief bezighouden met haar oorspronkelijke activiteit, de bouw van textielmachines, en dit tot in 1976, wanneer het bedrijf uit Ensival na zware financiële moeilijkheden, failliet wordt verklaard.

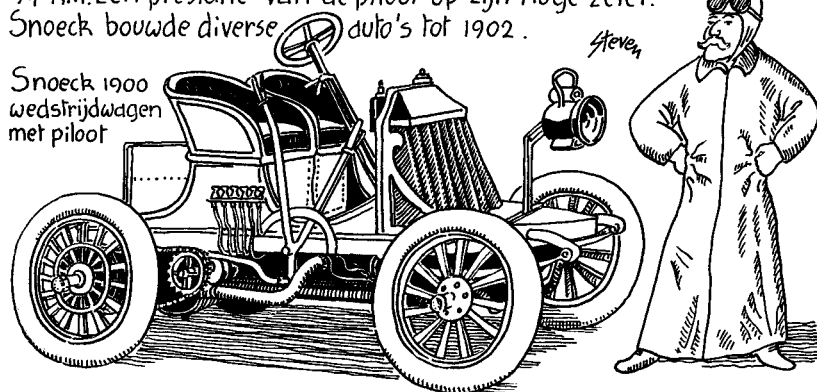
SNOECK

Snoeck 1900

Verviers stond tijdens de 19de eeuw bekend om zijn textielnijverheid. Daarbij hoorden bedrijven die de machines

produceerden, zoals de firma Snoeck in Ensival. In 1899 dacht Snoeck aan automobielen en kocht de licentie van een Parijse auto met de spreekwoordelijke naam 'Bolide'. Deze ongewone auto had een horizontale- of boxermotor met twee- of viercilinders. In 1900 bereikte een Snoeck-Bolide, tijdens een wedstrijd in Diegem, over de vliegende kilometer: 94 km. Een prestatie van de piloot op zijn hoge zetel. Snoeck bouwde diverse auto's tot 1902.

Snoeck 1900
wedstrijdwagen
met piloot





SNUTSEL 1913-1931

Belgische koetswerkbouwer die enkele zeer mooie auto's bouwde op diverse chassis, o.m. van FN en Minerva. Tot zijn realisaties behoren een Minerva

Torpedo in 1913, FN type 3800 uit 1921 of nog een Minerva M-6 vierdeurs cabriolet uit 1931.

SOCIETE DE

CONSTRUCTIONS MECANIKES 1904-1910

Jan Breydelstraat 80, Antwerpen

Deze onderneming werd in 1902 opgericht door de h. Dodelinger. Ze

bouwde aanvankelijk motorfietsen, auto's en industriële motoren onder de merknaam ROYAL STAR.

Op het Salon van Brussel van 1904 werden auto's voorgesteld met twee-, vier- en zelfs een zescilinder.

De firma kende een voorspoedige ontwikkeling, de fabriek had een oppervlak van 10.000 m², de productiecapaciteit bereikte 300 automobieltchassis en 1.500 motorfietsen per jaar. Daarnaast werden ook bedrijfswagenchassis gebouwd.

Het Royal Star programma omvatte een eencilindermotor, type de Dion Bouton, vijf modellen met viercilinders en twee zescilinders van 29 en 37 pk.

In 1910 wordt de onderneming gereorganiseerd, en ze verandert ook

van naam. Het wordt de "Société Anversoise pour la Fabrication de Voitures Automobiles", kortweg SAVA, die haar activiteiten zou voortzetten tot aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog.

De installaties van de onderneming worden zwaar vernield tijdens de oorlog en SAVA slaagt er niet meer in haar plaats op de markt opnieuw in te nemen. De firma wordt dan overgenomen door haar grootste concurrent Minerva, die op de terreinen aan de Jan Breydelstraat een wisselstukkenmagazijn en een herstellingswerkplaats onderbrengt.

SOMEA 1921 – 1923

Waterloolaan 51, Brussel

Harensessesteenweg 226, Vilvoorde

De korte geschiedenis van Somea is nauw verbonden met de associatie die in 1919 werd opgericht tussen André Pisart, een bekende Belgische sportieve figuur en zakenman, en André Leroux, een Franse technicus die werkte bij GERMAIN en METALLURGIQUE.

Hun eerste gezamenlijk model werd gelanceerd als LEROUX-PISART, en werd beschouwd als een van de mooiste auto's van zijn tijd. Het was een 10 pk viercilinder zijklepper met semi-elliptische veren en een radiatorrooster dat deed denken aan dat van ROLLS ROYCE. Het chassis kwam van Dyle et Bacalan, de motoren werden geleverd door Decolange

of Ballot. Het was een succes, maar ook een financiële ramp omwille van een foute kostprijsberekening.

Een financiële groep ging zich voor het project interesseren en zo ontstond in 1921 de firma SOMEA, die werd geleid door Pierre de Crawhez en Germanes (voormalige bestuurders van Metallurgique), terwijl Leroux en Pisart werden benoemd als bestuurders.

Er werd in Vilvoorde een nieuwe fabriek gebouwd om er de auto verder te ontwikkelen en er de productie in onder te brengen.

Leroux vertrok echter – hij was er niet mee akkoord dat de financiers zich ook gingen mengen met de

techniek – en SOMEA wierf in zijn plaats een getalenteerd Frans ingenieur aan, Paul Bastien (die ook bij Metallurgique had gewerkt). Hij tekende de nieuwe viercilinder met bovenliggende nokkenas en vierversnellingsbak.

De nieuwe twee liter werd voorgesteld op het Salon van Brussel van 1921 en mocht zich verheugen in heel wat belangstelling.

Maar Bastien – aan wie door de directie werd verweten dat het vorige model werd opgeofferd om snel zijn nieuwe model te kunnen bouwen – verlaat SOMEA vrij snel. Hij vertrok naar de

V.S. waar hij werd aangeworven door STUTZ, voor wie hij de prachtige AA Vertical Eight zou ontwerpen.

SOMEA kent intussen grote moeilijkheden, in 1922 wordt slechts een beperkte productie gerealiseerd. De meeste auto's worden in België verkocht, maar er gaan ook enkele richting Zwitserland en Nederland. In 1923 wordt de productie echter definitief gestaakt en de vereffening wordt aangevraagd. Germanes keert terug naar Metallurgique, en zo werd de 2 liter van Somea, ontworpen door Bastien, de 2 liter van Metallurgique.

SPEEDSPORT (SPEEDFORD) 1924 – 1927

Waelhemstraat 112, Schaarbeek/Brussel

Showroom: Leopoldstraat 7 te Brussel

De Brusselse onderneming BARTSOEN et BONAR assembleerde een van de talrijke Europese versies van de Ford T.

Eind 1923 werden twee modellen te koop aangeboden onder de naam SPEEDFORD: een sportieve tweezitter en een vrij elegante tweedeurs berline.

De motor van het basismodel met twee versnellingen werd gebruikt, het chassis werd echter verlaagd en vooraan waren ze uitgerust met Adexremmen en Hartford schokdempers. Deze auto's kenden een bescheiden succes dat werd versterkt door de deelname aan enkele wedstrijden, en

SPEEDFORD veranderde zijn naam in SPEEDSPORT.

Een van de sportieve successen was een overwinning in de drieliter klasse van de Grote Prijs van België van 1924 met een auto die voor de gelegenheid was voorzien van een cilinderkop met zestien kleppen en die een topsnelheid van 140 km/u haalde.

Een SPEEDSPORT nam ook deel aan enkele recordpogingen op het circuit van Brooklands.

Niettegenstaande zijn kwaliteiten verdween dit bescheiden merk in 1928.

SPRENGERS Theo 1914 – 1930

Moonsstraat 13-15, Antwerpen

Deze Antwerpse carrosseriebouwer was gespecialiseerd in industriële voertuigen en bedrijfswagens. Hij bouwde op bestelling echter ook verschillende koetswerken voor personenwagens. Zo bouwde hij enkele mooie auto's op chassis van FN en MINERVA, maar ook CADDILLAC,

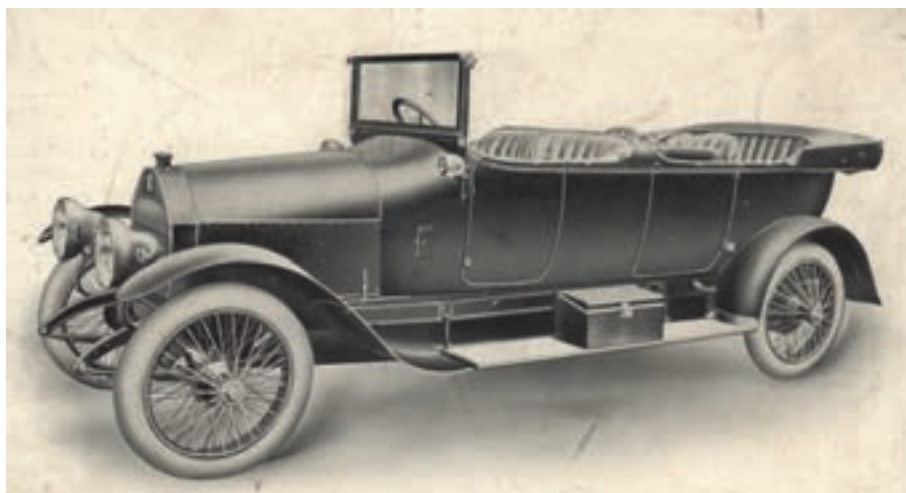
ESSEX, HUDSON, HISPANO-SUIZA, LINCOLN, ELCAR, TALBOT en FIAT.

Op het Salon van Brussel van 1929 stelt Sprengers een "Extensible Car" voor, een auto die kon worden omgebouwd van twee naar vier plaatsen via een afneembaar dak.

SPRINGUEL 1907 – 1914

(S.A. des Automobiles Springuel)

Springuel 18/24 cv - 1914.



Jules Springuel start met de bouw van zijn eerste prototype in 1902, maar het is pas in 1907 dat een eerste model wordt geproduceerd in de nieuwe werkhuizen in de Rue de la Motte in Huy. Dat jaar wordt ook de naamloze vennootschap Automobiles Springuel opgericht.

Het eerste model was een open toerismewagen aangedreven door een robuuste 24/30 pk viercilinder waarvan de cilinders, met zijkleppen, per

paar waren gegoten. De beweging werd via een vierversnellingsbak en een dubbele kettingaandrijving overgebracht naar de achterwielen. Deze 24/30 pk zou worden gebouwd tot in 1910.

Hij onderscheidde zich door zijn verfijnde mechaniek (dubbele ontsteking en krukas uit hoogwaardig staal) en goede prestaties: hij haalde een topsnelheid van 80 km/u, voor die tijd eerder ongewoon.

Het merk bouwde ook andere modellen zoals een 16 pk met drieversnellingsbak en een 28/35 pk met vier versnellingsbak en keuze uit een korte of een lange wielbasis.

In 1911 start Springuel met de bouw van een nieuw 12 pk model met een viercilinder monobloc van 2.120 cc en leverbaar met verschillende carrosserievormen.

Begin 1912 fusioneert Springuel met IMPERIA. Tot 1914 zullen in Nessonvaux auto's van beide merken worden gebouwd, maar ook enkele SPRINGUEL-IMPERIA. De administratie blijft gevestigd in Huy.

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog telt het Springuel-aanbod vijf basismodellen met vermogens gaande van 12/14 pk tot 28/35 pk. Ze waren uitgerust met een Bosch magneto-ontsteking en cardanaandrijving.

De overname van het bedrijf door Imperiabaas Mathieu Van Roggen in 1919 betekende het einde van het merk uit Huy, alhoewel er in 1920

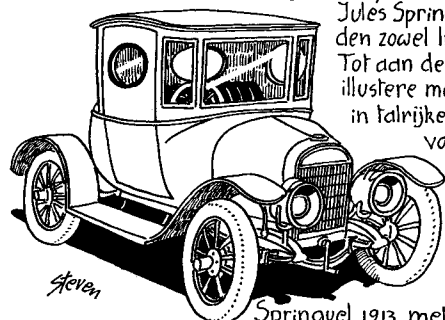
SPRINGUEL

Jules Springuel-Wilmotte uit Hoei was een ondernemend man met een gezonde kijk op mechaniek. In het begin van de eeuw was hij al bezig met automobielen,

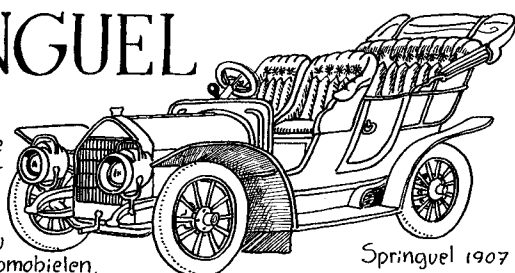
maar in 1907 bracht hij zijn eerste seriemodel op de markt. Het was een snelle 'Double phaëton' ('Phaëton, zoon van Helios uit de Griekse mythologie, die de zonnewagen mocht besturen maar te dicht bij de aarde kwam)

Het duurde niet lang of Springuel waagde zich aan wedstrijden. In 1910 en 11 wonnen zijn auto's de 'Coupe de La Meuse' en de Meeting van Oostende. De motoren waren licht en modern voor die tijd. Een monoblok van ruim 2 liter met de inlaatkleppen bovenaan en de uitlaatkleppen langs de cilinderwand.

In 1912 ging Springuel een fusie aan met de grotere fabriek Imperia.



Springuel 1913, met gesloten carrosserie, waarmee wedstrijden werden verreden. Voor die tijd zeer gestroomlijnd met een panoramische voorruit en vensters die aan patrijspoorten doen denken.



Springuel 1907

Jules Springuel werd directeur en er werden zowel Imperia's als Springuels gemaakt. Tot aan de Eerste Wereldoorlog bleef het illustere merk uit Hoei zich onderscheiden in talrijke wedstrijden. De laatste in het voorjaar van 1914. Toen won een 16 P.K. racewagen de 1000 km. 'Coupe Roth' in Argentinië. Na de oorlog kreeg Springuel geen nieuwe start meer en verdween van het autofront.

nog enkele Springuels 18/24 pk werden geassembleerd met de overblijvende voorraad aan wisselstukken.

De Springuels onderscheidden zich vooral op sportief vlak, in 1910 wonnen ze de Coupe de la Meuse en de Meeting van Oostende. In 1911 wonnen ze verschillende wedstrijden in Oostende en in Boulogne. In 1913 in Oostende, Spa en Huy, waar Klinkhamers met een speciaal gecarosseerde 12/14 pk een snelheid haalde van 117 km/u.

Springuel won in 1913 in Spa ook de «Coupe de la Meuse», de «Coupe

de l'Automobile Club Vervietois» de Beker van de Syndicale Kamer van de Automobiel en de Grote Prijs van de RACB, waarbij 756 km op het circuit van Spa werd afgelegd aan een gemiddelde van 85 km/u.

In 1914 won een kleine Springuel 16 pk met speciale race-carrosserie en bestuurd door Poblet op de slechte wegen van Argentinië de “Rothbeker” in de 1000 km wedstrijd Cordoba-Rosario-Buenos Aires. Deze talrijke sportieve successen droegen bij tot het imago van stevigheid en technologische kwaliteit.

SUCCES 1952

Borgerhout

De Succes, gebouwd door een technicus uit Borgehout was een lichte driewieler met een achteraan ingebouwde tweecilinder tweetakt.

Alhoewel de voorgestelde prijs van 30.900 BF (ong. 7.700 euro) zeker aantrekkelijk was, was het autootje geen succes....

TAUNTON 1912 – 1919

Luik (Bressoux)

John Bernhard Taunton was een Engelse ingenieur die bij ROLLS ROYCE had gewerkt, maar die ervan droomde een populaire wagen te bouwen.

In 1912 bouwde hij twee prototypes met verlaagd chassis en een monobloc-motor van 8 pk met klepstoters. In februari 1913 richt hij in London de “Taunton Manufacturing Co” op, maar zijn project om zich te associëren met de oude Schotse firma AROLL-JOHNSTON mislukt.

Hij beschikt dus wel over prototypes maar niet over een fabriek om in te produceren. Die vindt hij uiteindelijk in Bressoux waar de oude HERMES-fabriek ter beschikking staat, inclusief voorraden en machines, na de vereffening van de firma begin 1914. Deze fabriek had de capaciteit om er 1.500 wagens per jaar te bouwen. Taunton richt dus begin 1914 een

nieuwe vennootschap op, de “Taunton Cars Ltd”, met een kapitaal van 100.000 Britse Pond. Hij huurt de Hermes-fabriek met een contract van drie jaar.

Jammer genoeg is het verhaal van korte duur. De Duitsers vallen België binnen en de fabriek van Bressoux wordt omgevormd tot hospitaal.

Na de wapenstilstand kan Taunton enkel maar constateren dat de bezetter zijn fabriek volledig heeft ontmanteld en alle materieel en machines heeft weggehaald. Na de bouw van een laatste prototype in 1919 geeft hij zijn plannen op.

Een droevig einde van een veelbelovend verhaal, zeker als men weet dat de Taunton prototypes werden getest over een afstand van bijna 160.000 km, en blijk gaven van een grote betrouwbaarheid en doordacht ontwerp.

TELNA 1950-1952

Verviers

Een pianobouwer uit Verviers, André Hanlet, slaat in 1950 de handen in elkaar met een oude legermakker Robert Kahn om een auto te bouwen, bestemd voor wedstrijden. Zo ontstaat de Telna, (anagram van Hanlet), aanvankelijk aangedreven door een Sarolea-eencilinder van 490 cc, vooraan gemonteerd, die het voertuig een topsnelheid van 135 km/u geeft. Het chassis en de transmissie zijn afkomstig van een Duitse FRAMO

cyclecar, terwijl de onafhankelijke voorvering (type “sliding pillar”) afkomstig was van een LANCIA.

In 1952 kreeg de Telna een JAP-motor, die wat meer vermogen leverde. André Hanlet nam met zijn Telna deel aan verscheidene wedstrijden, zowel in binnen- als buitenland. Hij liet van zich spreken in de wedstrijden van Brussel (Ter Kamerenbos) en tijdens de “Grand Prix des Frontières” in Chimay.

TORPILLE 1920

Livornostraat 114, Elsene (Brussel)

De “automobilette” Torpille werd in 1920 gebouwd door de Brusselaar Schoofs. Dit kleine voertuig had drie wielen, twee vooraan en een achteraan, en de twee zetels waren achter elkaar opgesteld. Men kon kiezen uit een Franse Train-motor of een Britse JAP, een tweecilinder

in V van 1.000 cc met een vermogen van 6/8 pk en een topsnelheid van 60 km/u. Dit merk was slechts een kort leven beschoren. Het is niet te verwarren met “LA TORPILLE”, een klein autootje dat werd gebouwd in 1901/1902 door de nv L'Automobile van J. Mathys.

T.T.T. 1948

Onder de naam T.T.T. (Travail de la Tôle et du Triplex of vrij vertaald bewerken van plaatstaal en triplex), bouwde een Belgisch carrossier in 1948 volgens de plannen van ene Georges Plackle twee bijzonder originele cabrio's op basis van een Citroën “Traction”. Een van de originele vin-

dingen was het vouwkapsysteem dat via een as naar achter klapte. De ene was een indrukwekkende 15 pk met sportief koetswerk met een dak dat in de achterkoffer verdween zoals dat van de Peugeot Eclipse, de andere was gebaseerd op een “11 Légère”.

T.V.D. 1920 – 1925

Ets Thiriar et Van den Daele

Kastelestraat 41, Elsene (Brussel)

Eind 1920 startten de hh. Thiriar en Van den Daele samen met de bouw van een lichte auto, aangedreven door een viencilinder van 1.095

cc, gebouwd door Dambiermont uit Herstal.

De eerste T.V.D.'s werden geassembleerd in een klein atelier in Elsene,

zij hadden een elegante platte radiator en spaak- of schijfwielen. Vanaf 1922 werd de kleine viercilinder vervangen door een exemplaar van 1.496 cc en 8/10 pk van Franse origine. In 1924 volgen nog twee krachtigere modellen, een 10/12 pk en een 15/16 pk. De productie van T.V.D. stopt

echter in 1925 wegens een gebrek aan geld. Tijdens zijn korte bestaan nam T.V.D. deel aan verschillende sportieve wedstrijden waaronder de "Ronde van België" waarin behoorlijke resultaten werden behaald.

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



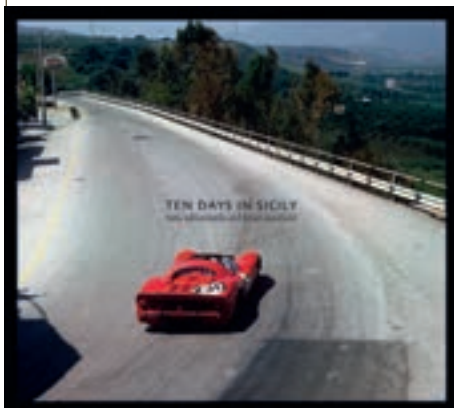
Belgian Car Designers

Bart Lenaerts – Lies De Mol

Dat het kleine België maar liefst tien autodesigners voortbrengt die aan de top acteren, is te bijzonder om te negeren. We hebben het dan over Bentley-design- directeur Dirk Van Braeckel, Seat-designdirecteur Luc Donckerwolke, Pininfarina-designdirecteur Lowie Vermeersch, Touring Superleggera design-directeur Louis De Fabribeckers, Lotus-designer Steve Crijns, Opel-designer Marc Van der Haegen, BMW-designers Pierre Leclercq en Jochen Paesen, Mazda-interieurdesigner Jo Stenuit en over Luc Landuyt die designdirecteur is voor Renault's afdeling grote auto's.

Op basis van lange gesprekken, hebben Bart Lenaerts en Lies De Mol een mooi, drietalig boek gemaakt waarin het leven, de carrière, maar vooral het werk en de bespiegelingen van deze tien bijzondere heren uitgebreid aan bod komen. Met mooie foto's, maar natuurlijk vooral erg veel schetsen en tekeningen. Dat is vaak nooit eerder gepubliceerd materiaal van auto's die nooit het daglicht zagen.

Het drietalige luxe-boek (Engels, Frans, Nederlands) kost 40 euro, meet 29 cm op 29 cm, telt 204 pagina's en is te koop via www.belgiancardesigners.be



Ten days in Sicily

Tony Adriaenssens

"Ten days in Sicily" is gebaseerd op het verhaal van vier jonge Britten die in mei 1966 naar Sicilië trokken om daar de laatste echt grote wegwedstrijd mee te maken, de Targa Florio. Ze waren op tijd om ook de Grand Prix van Syracuse mee te maken, de eerste GP in Europa in de nieuwe 3-liter formule. Niet alle teams hadden tijdig een drieliter motor klaar – buiten Ferrari, Brabham en Cooper was iedereen present met "oud" materiaal. John Surtees won de race met zijn nieuwe Ferrari. Jack Brabham had al vroeg in de race problemen met zijn Repco V8 en moest opgeven net als beide nieuwe Cooper-Maserati's van Jo Siffert en privé-rijder Guy Ligier.

Het volgende week-end waren onze vier Britten aanwezig bij de start van de Targa Florio. Zij beleefden de opwindende die gepaard gaar met de testritten voor de start, en er was ook een herdenkingsrace met oude racewagens om de 50ste verjaardag van de Targa Florio te vieren: de Trofeo Marathon. Jammer genoeg vond de wedstrijd zelf plaats in verschrikkelijk slecht weer. Daardoor waren er dertig opgaven, waaronder die van de locale held Nino Vaccarella met de Ferrari P3 en Gunther Klass met de achtcilinder Porsche Carrera 6. De wedstrijd werd gewonnen door Willy Mairesse en Herbert Müller met een Porsche Carrera 6 van Scuderia Filipinetti.

De vier Britten waren amateurfotografen. Ze gebruikten Kodachrome film, gereputeerd omwille van zijn levendige kleuren. Auteur Tony Adriaenssens gebruikte hun foto-archief en combineerde dit met werk van andere fotografen om een volledig beeld te schetsen van alle deelnemers aan deze Targa Florio van 1966.

Twee van de "reizigers" penden ook hun persoonlijke herinneringen neer over hun reis naar Sicilië. Dit, in combinatie met de persoonlijke ervaringen van piloten (Nino Vaccarella, Ignazio Capuano, Jack Wheeler, Alan Minshaw en Rauno Altonen) en raceverslagen uit de beste magazines van die tijd geeft een volledig beeld van 10 opwindende dagen in Sicilië.

Het rijk geïllustreerde boek (240 foto's) is hoofdzakelijk in het Engels geschreven (met artikels in het Frans, Duits en Italiaans) Het telt 392 blz., meet 245 x 220 mm en heeft een richtprijs van 100,00 euro. Het kan worden besteld via het internet: www.autonetcarbooks.com.

Peugeot viert 200ste verjaardag

Het begon met een zaag

Leo Van Hoorick

De voorbije jaren waren er heel wat automobielbedrijven in de weer met de viering van hun honderdste verjaardag. De dans werd reeds in 1986 geopend door Mercedes Benz... maar daarom is dat nog niet het oudste automobielbedrijf ter wereld. Dit jaar viert Peugeot zijn 200ste verjaardag.

Twee broers, Jean-Pierre en Jean Frédéric Peugeot vormden in 1810 de ouderlijke graanmolen om tot een staalgieterijtje in de buurt van Montbéliard. Ze maakten er zagen, maar daar bleef het niet lang bij. Ze gingen zich toeleggen op hoogwaardige stalen gereedschappen. De leeuwenkop verscheen in 1858, hij werd op 20 november van dat jaar gepatenteerd in het “Conservatoire Impérial des Arts et Métiers”.

De keuze van de leeuw was perfect afgestemd op de zagen van Peugeot en illustreerde de stevigheid van de tanden; de soepelheid van het lemmet en de snelheid van het zagen. Naarmate de productie werd uitgebreid naar koffiemolens, lintzagen, korsetbaleinen, naaimachines, enz. moest de capaciteit meegroeien. Audincourt, Valentigney, Beaulieu, Pont-de-Roide en later Sochaux getuigen van de opmars die Peugeot maakte in de



In de “réserve” staan filmauto's, racewagens, prototypes.... Zoals deze 104 drievolume die nooit het productiestadium bereikte.

De groep PSA Peugeot Citroën

Peugeot is een merk van de groep PSA Peugeot Citroën, die zijn twee massamerken juridische en financiële middelen, evenals onderzoeks- en ontwikkelingsmiddelen en een productieapparaat ter beschikking stelt.

De groep PSA Peugeot Citroën in cijfers:

- omzet van 48,4 miljard euro.
- 3.188.000 voertuigen verkocht in meer dan 160 landen.
- 186.000 werknemers in de hele wereld.
- op één na grootste constructeur in Europa met een marktaandeel van 13,7%.
- de enige Europese constructeur die in 2009 bijna 1 miljoen wagens met een CO₂-uitstoot lager dan 130 g/km verkocht.
- leiderschap op de markt van de lichte bedrijfsvoertuigen met een marktaandeel van 22,2% in Europa.



bakermat van het merk in Franche-Comté. De visie en het vermogen om zich voortdurend aan te passen maakten dat Peugeot met succes oversapte op fietsen en motoren (1886) en later op de auto (1891). Dat was het werk van Armand Peugeot die zich liet inspireren door Gottlieb Daimler en in 1896 de SA des Automobiles Peugeot oprichtte. Tegen de eeuwwisseling nam Peugeot de helft van de Franse productie voor zijn rekening en werden de wagens van Franche-Comté uitgevoerd naar de rest van Europa en Latijns-Amerika. In 1910 fuseert Automobiles Peugeot met Peugeot Frères tot de Automobiles et Cycles Peugeot.

De benaming met drie cijfers

Om aan een steeds grotere en meer gediversifieerde vraag naar auto's te voldoen werd het autogamma in 1929 gestructureerd rond een nummersysteem dat vandaag nog steeds wordt gebruikt. De 201, het 201e

project van het studiebureau, wijdde deze benaming met drie cijfers in en gaf duidelijk aan om welk model het ging:

- het eerste cijfer geeft de familie van de wagen op basis van zijn positie in het gamma
- het tweede cijfer (systematisch een 0), is de schakel tussen het familiecijfer en het nummer van de generatie
- het derde cijfer geeft de generatie van het model aan

Om tegemoet te komen aan de diversiteit van het aanbod en aan de nieuwe verwachtingen van klanten op zoek naar specifieke modellen, heeft Peugeot zijn nummersysteem uitgebreid. De benaming telt sinds 2004 vier cijfers, al dan niet aangevuld door letters: CC voor Coupé-Cabriolet, SW voor gezins- en vrije-tijdsversies.

Wedstrijden

De geschiedenis van Peugeot is nauw verbonden met de autosport. Al sinds er autoraces bestaan, waren er Peugeots om er aan deel te nemen. Aanvankelijk waren het standaardmodellen die deelnamen aan de eerste regelmatigheidsproeven, rally's en klimkoersen zoals de race Paris-Rouen in 1894, misschien wel de eerste race in de autogeschiedenis, gewonnen door een Peugeot, ex-aequo met een Panhard & Levassor.



De 203 was het eerste naoorlogse succesnummer van Peugeot.

Deze Peugeot Type 5 won in 1894 de eerste autowedstrijd ter wereld, Paris-Rouen, ingericht door "Le Petit Journal". Na de eerste eliminatieproeven mochten uiteindelijk 21 auto's de start nemen voor een wedstrijd over een afstand van 128 km.



Na de tijd van de pioniers kwam die van de eerste wagens die specifiek waren ontworpen voor de competitie. In de jaren voor de Eerste Wereldoorlog scoorde Peugeot zijn eerste klinkende overwinningen, zoals de Grand Prix de l'ACF in 1912 en 1913, en buiten Frankrijk in Brooklands in 1913, en nog meer tot de verbeelding sprekend, drie maal in de 500 mijl van Indianapolis (1913, 1916, 1919). Dat gebeurde met de L76, een 7,6 liter viercilinder ontwikkeld door Ir. Ernest Henry die een innovatie introduceerde die tot op heden wordt gebruikt: de eerste motor met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder. In de jaren twintig vulden de successen in de Targa Florio en de 24 Uren van Spa het palmares van het merk aan.

Darl'Mat, een concessiehouder van het merk, had de smaak te pakken en droeg bij tot de ontwikkeling van een sportieve variant van de 302, de 302 Special Sport. Die verdiende zijn sporen in de 24 Uren van Le Mans, toen drie exemplaren de finish haalden in 1937. Een jaar later zegevierde hij in de 2-litercategorie.

In de jaren '60 en '70 liet Peugeot vooral van zich spreken in de grote Afrikaanse rally's met de 404 en 504. Zij vestigden de betrouwbaarheidsreputatie van het merk door een directe link te leggen tussen de standaardmodellen en hun wedstrijdbroertjes. Maar van alle Peugeots is het de 205 die op de meest overtuigende wijze de competitiegeest van het merk belichaamde, zowel op commercieel niveau als in races op circuits en omlopen overal ter wereld. De 205Turbo16 werd wereldkampioen Rally in 1985 en 1986. Heel even was Peugeot zelfs actief in de Formule 1 met de MacLaren Peugeot in 1994. Recenter wil het merk schitteren in uithoudingsraces. Het meest tot de verbeelding sprekende succes was de dubbelzege in Le Mans vorig jaar met de 908 HDi FAP. Dit jaar grepen ze net naast de zege, maar wonnen wel het kampioenschap uithouding (Le Mans Series).



Van de "Sochaux raket" tot RCZ

In de jaren dertig werd een eigen stijlafdeling onder leiding van Henri Thomas uitgebouwd. Na het classicisme van de 201 gaf de nieuwe stijl-directeur reeks 2 een aërodynamische stijl, de 'ligne Fuseau Sochaux'. De 402, die op het salon van Parijs 1935 werd voorgesteld, verleidde met zijn schuin radiatorrooster en zijn uitlopende vleugels.

In de jaren '50 ging Peugeot echter te rade bij een van de designgrootmeesters voor de opvolger van de immens populaire 203: Pininfarina tekende de 403, de eerste Peugeot met een gebogen voorruit, die in 1955 werd voorgesteld. Hij had een massieve lijn die comfort en stevigheid uitstraalde. Het werd een groot succes: er werden meer dan 1,2 miljoen exemplaren van gebouwd in 10 jaar tijd. De 403 was terloops ook om



De "Bébé" Peugeot was een ontwerp van Ettore Bugatti.



Het Peugeot museum gaat niet enkel over automobielen; er is ook veel plaats geruimd voor de vele andere producten die het bedrijf produceerde, zoals deze koffiemolens.

De fameuze 402 Eclipse zou eigenlijk ontsproten zijn aan het brein van M. Paulin, een tandarts met een "technische knobbel". Hij stelde zijn idee voor een "Coupé transformable" voor aan Peugeot dat hier wel heil in zag en er een kleine reeks van bouwde, eerst op basis van de 601 en 401, en vervolgens op deze 402.



De Peugeot 202 introduceerde de «ligne Fuseau Sochaux» (de Sochaux-raket), kenmerkend voor alle Peugeots van eind de jaren '30.

De in 1960 geïntroduceerde 404 was in meer dan een opzicht baanbrekend. Het was na de 403 de tweede berline die door Pininfarina voor Peugeot werd ontworpen. Ook deze "Familiare" met 7-8 plaatsen kende een groot succes.



een andere reden belangrijk, hij kan worden bestempeld als de eerste dieselberline die in serie werd gebouwd.

De 404, voorgesteld in 1960, nog zo'n iconisch ontwerp van Pininfarina, moest de 403 opvolgen, maar de 403 was zo'n succes dat de 404 er gewoon naast kwam in het gamma. In 1965 kwam de eerste compacte voorwiel aandrijving, de 204. In die periode een van de zeldzame ontwerpen van de eigen ontwerpstudio die onder leiding kwam van Gérard Welter. De laatste samenwerking met Pininfarina dateert alweer van 2005 met de 1007. Dat de designafdeling van Peugeot geen hulp behoeft van buitenaf werd recent nog bewezen met de schitterende RCZ.

Op het vlak van de elektrische aandrijving, speelde Peugeot een vooraanstaande rol. Het merk ontwikkelde in 1941 de VLV, een lichte stadswa-

gen met elektromotor, waarvan enkele honderden exemplaren door de straten van Parijs reden. In de jaren negentig demonstreerden de concept car ION en later de elektrische 106, de meest verkochte elektrische wagen tot op heden, het belang dat Peugeot aan alternatieve aandrijvingen hecht. In de herfst van 2010 keert Peugeot terug naar de markt van de elek-



Tijdens de tweede wereldoorlog was Peugeot, zoals zoveel merken, op zoek naar een kleine goedkope auto. En vermits brandstof op de bon stond experimenteerden ze met een elektrische aandrijving. Deze VLV dateert van 1941. Het lijkt een driewieler, maar hij heeft een dubbel achterwiel dat wordt aangedreven door een 3,5 pk motor, de autonomie bedroeg 5 u. Van dit autootje werden 377 exemplaren gebouwd, het werd ondermeer gebruikt door de Post.

trische wagens met de iOn.

Van Grand Bi tot motorfiets

Vóór de auto waagde Peugeot zich aan fietsen, een avontuur dat in 1886 op spectaculaire wijze begon met de Grand Bi, met een wiel van 1,35 meter diameter. Deze exotische uitvinding ruimde al snel plaats voor fietsen met twee gelijke wielen.

In 1890 stelde Peugeot een model van fiets voor dat toen heel erg in de mode was: de Lion. Deze elegante en robuuste fiets was verkrijgbaar met recht frame of zwanenhals en onderscheidde zich door zijn laag gewicht (22 kg) in vergelijking met andere fietsen uit die tijd.

Door ze in te schrijven voor de Ronde van Frankrijk in 1905 maakten de fietsen van Peugeot furore dankzij

talloze overwinningen.

De fiets beleefde gouden tijden en de verkoop van Peugeot-fietsen steeg tot 50.000 stuks in de jaren vijftig en piekte bij meer dan 400.000 stuks in de jaren zeventig.

Peugeot koolstofputten

In 1898 begon het motorfietsenavontuur in de fabriek van Beaulieu, de historische bakermat van het merk. Daar ontstond de eerste fiets, de eerste auto en de eerste motor van het merk Peugeot.

In 1904 liet Peugeot van zich spreken door het vestigen van zijn eerste snelheidsrecord voor motoren, maar er werden ook zeges behaald in de meest prestigieuze koersen: de Grand Prix des Nations 1924, de negen wereldrecords van de 515 in 1934, het succes in de Bol d'Or van 1952.

Na de oorlog maakte de motor plaats voor rijwielen met hulpmotor, die in het begin van de jaren zestig op de markt kwamen. Het succes was verpletterend. In de jaren tachtig kwam de scooter in zwang en in 1982 lanceerde Peugeot als eerste constructeur een scooter met plastic koetswerk. Een revolutie die de marktontwikkeling zou versnellen. De scooter werd hét stedelijke vervoermiddel bij uitstek. Peugeot Motorcycles, dat in 2010 werd omgedoopt tot Peugeot Scooters, is vandaag de op drie na grootste constructeur in Europa en marktleider in Frankrijk voor scooters (alle cilinderinhouden samen) en heeft meer dan twintig gamma's in zijn catalogus.

L'Aventure Peugeot

In 1982 creëerde Pierre Peugeot, toenmalig voorzitter van de Raad van Commissarissen van PSA Peugeot Citroën, l'Aventure Peugeot, een vereniging die het merkpatrimonium zou bewaren. Het Musée de l'Aventure Peugeot in Sochaux opende zijn deuren in 1988 en toont het publiek uiteraard tweewielers en auto's. Maar ook een indrukwekkende verzameling gereedschappen en huishoudappa-

raten, en in dat opzicht onderscheidt het museum zich van de andere automobielmusea.

Elk voertuig wordt tentoongesteld in een omgeving die zijn tijd in de verf zet en geeft zo een overzicht van de ontwikkelingsfasen van Peugeot. Prachtige Art Nouveau decoratie creëert een ideale omgeving voor de rijke verzameling "Eduardians", de Belle Epoque is tastbaar aanwezig in het overzicht van de vooroorlogse geschiedenis van het merk.

De reserves van het Musée de l'Aventure Peugeot omvatten 450 wagens, 350 motoren en fietsen, meer dan 3.000 voorwerpen en een verzameling documentatie die meer dan twee miljoen stukken telt.



Eerder dit jaar werd een nieuwe tentoonstellingsruimte ingewijd, die de oppervlakte op 6.000 m² brengt, een kwart meer dan voorheen. Die uitbreiding omhelst nieuwe collecties, waaronder de 5-reeks (205, 305, 405, 505, 605), bedrijfsvoertuigen en schenkt aandacht aan de wedstrijdgeschiedenis van Peugeot.



Voor veel constructeurs zijn bedrijfswagens belangrijke inkomensbronnen. Met deze D3 (eigenlijk tijdens de oorlog ontwikkeld door Chenard & Walcker, samen met carrossier Chausson) boekte Peugeot zijn eerste successen in het bestelwagensegment.

▲ Emile Darl'Mat was een Peugeot-concessiehouder uit de regio Parijs. Hij bouwde op basis van een Peugeot onderstel zeer mooie barchetta's. In 1937 namen drie van deze 302 Special Sport met succes deel aan de 24 u van Le Mans. Het jaar daarna keerde Darl'Mat terug met de 402DS, die op een vijfde plaats eindigde en de twee literklasse won.

◀ In 1965 haalde Peugeot niet een maar twee reeksen records binnen met een 404 recordwagen met dieselmotor. Eerst werden 18 records gevestigd in de klasse D met een 2.163 cc. Enkele dagen later keerde de 404 terug naar Monthéry, nu met een 1.948 cc, klaar voor een recordrit in de klasse E. In totaal werden door deze auto en zijn drie piloten op enkele dagen 40 wereldrecords gebroken.

*Wie Coune zegt, denkt
hoogstwaarschijnlijk aan de fraaie
MGB Berlinetta die door deze
Brusselse carrossier midden de
jaren '60 werd gebouwd en die hem
internationale faam opleverde. Maar
hij bouwde ook breaks op basis
van berlines (Mercedes, Peugeot,
BMW...) en realiseerde zelfs enkele
Volvo Amazon cabrio's. En daar
willen we het nu eens hebben.*



Belgische geschiedenis

Coune Volvo 122S Cabrio

Leo Van Hoorick

*Zicht in het atelier in 1963, Op de
voorgond een van de Volvo's tijdens
zijn transformatie, daarachter staat
een break op BMW- basis in de
steigers*



Jacques Coune (°1924) werkte na de oorlog samen met zijn vader, ze hadden een handel in auto-onderdelen en afgedankt oorlogsmaterieel, Central Pièces Auto. Eind de jaren veertig zou Coune ook de Belgische assemblage

van Dyna Panhards gaan verzorgen in een atelier aan de Ducpétiauxlaan. Sinds 1935 werd de verkoop van in België geassembleerde voertuigen immers bevoordeeld, en deze maatregelen werden na de oorlog nog verstrengd. Heel wat constructeurs lieten hun auto's voor België dus ter plaatse assembleren.

■ Meester-carrossier

Coune raakte bevriend met Jacques Swaters (eigenaar van Garage Francorchamps en tot voor enkele jaren Ferrari-importeur voor België) die hij wel eens vergezelde naar buitenlandse beurzen. Zo kwam hij in 1950 in contact met Carlo Abarth en werd zijn eerste buitenlandse vertegenwoordiger. Later zou hij ook nog Iso en Siata verdelen op de Belgische markt. Intussen had hij ook een klein carrosseriebedrijf opgezet op hetzelfde adres als de Garage Francor-

champs. Hij ging zich specialiseren in de herstelling van exclusieve auto's en deed hiervoor bij voorkeur beroep op Italiaanse vaklui die hij aanwierf tijdens zijn vele zakenreizen naar de streek rond Turijn. In zijn hoogdagen had hij in zijn groot atelier aan de Kroonlaan vijf Italiaanse plaatslagers in dienst, naast een 30-tal locale werklui. Carrosserie Coune had een goede reputatie schrok niet terug voor de moeilijkste reparaties, met plaatwerk dat ter plaatse werd gevormd: dat ging veelal sneller dan te wachten op de levering van "originele" onderdelen.

Maar Coune ging ook zelf auto's ombouwen. In 1963 bouwde het bedrijf de carrosseries voor de Emeryson-Maserati formule 1's van de Ecurie Nationale Belge. Dat jaar toonde het bedrijf op het Salon van Brussel ook een luxueuze break op basis van een Mercedes 220SE (voor Mercedes-importeur IMA in Mechelen de "Universal" zou bouwen), en een Volvo Amazon 122S cabrio. We hadden hier wel al eens van gehoord, maar waren bijzonder nieuwsgierig toen we op een dag Stoffel Mulier tegenkwamen die beweerde er zo een in de garage te hebben staan!

■ Geen gewone verbouwing

Het exemplaar van Stoffel is de tweede die werd gebouwd, dat gebeurde in mei 1963. Coune had de intentie er misschien wel vijf per maand van te kunnen bouwen, maar helaas ging dat plan niet door. In totaal werden er slechts een zestal gebouwd, waarvan de laatste een tweezitter was.

Wie de auto in detail bekijkt, ziet dat Coune zich niet beperkte tot een onthoofding en wat versterkingen aan het chassis. Het chassis werd eerst versterkt met twee langsliggers aan de binnenkant en twee aan de buitenkant, en twee dwarsbalken tussen de achterwielen. Hierdoor zijn de portierdorpels hoger dan bij de standaard Amazon. Daardoor zijn de deuren minder diep uitgesneden en kregen ze een afgeronde achterkant,



althoewel dat strikt genomen niet nodig was. Maar dat geldt voor heel wat details: Coune hield van mooi werk en wou zijn klanten duidelijk meer bieden dan een Amazon zonder dak. Nadat het dak was afgezaagd kreeg de voorruit een steviger kader. De koffer kreeg een andere vorm, want de kap moest achter de achterzetel in de carrosserie verdwijnen. Het vouwmechanisme werd voorzien van de nodige veren zodat de kap door een man kan worden geopend en gesloten.

En de verfijning ging veel verder dan het verwijderen van het typenummer op de grille en de zo typische spatlappen, die Coune storend vond. De deurdorpels kregen aan de binnenkant verchroomd plaatwerk en er kwamen op maat gemaakte chromen strips op de flanken. De zijramen kregen een chromen kader, en het achterste raampje kon niet enkel naar beneden worden gedraaid, maar kon ook geopend worden zoals de tochtraampjes vooraan. De deurklinken werden lichtjes verzonken in de carrosserie en de achterlichten werden licht hellend in de achterelevings gebouwd, in plaats van recht. Het rechttoe-rechtaan Volvo-interieur werd vervangen door soepel leer.

In totaal werden er meer dan 100 aanpassingen aangebracht aan het origineel. Alles werd ter plaatse en op maat gemaakt. Dat had voor gevolg dat zo'n conversie uiteindelijk eerder duizend dan de voorziene zeshonderd uren in beslag nam. Veel was er dus niet aan verdiend als men

Op het Salon van Brussel van 1963 stelde Coune naast de Volvo Cabrio ook een Mercedes Break voor. Hiervan werden vier exemplaren gebouwd.





De deurkaders zijn afgewerkt met chroom, het interieur is volledig afgewerkt met leer.



De achterste raampjes kunnen niet enkel naar beneden, ze kunnen ook open worden gezet.



Een sierlijke verschijning, dank zij de vele verzorgde details. Let bv op de uitsnijding van de deuren.

Een Coune MG met op de achtergrond de Volvo Cabrio.

weet dat een Amazon cabrio ongeveer 50% duurder was dan een standaard model. Coune hield ervan zijn werk tot in de puntjes uit te voeren. En dat kan ook gezegd worden van deze restauratie. Stoffel Mulier kocht de auto in volledige maar behoorlijk slechte staat, strippte hem volledig, en ging hem dan, met veel oog voor detail terug opbouwen. Zelf de kleur van de carrosserie en het interieur zijn de originele kleuren. Het is dan ook een uniek stuk, alhoewel er nog een andere overlever zou bestaan in Duitsland, zij het in zeer slechte staat.

■ Berlinetta

Geld werd er bij Coune vooral verdiend met carrosserieherstellingen en met het produceren van hardtops voor MG's, DKW's of Fiat 1500's. En uiteraard ook met het verkopen van Iso's en Abarth uitlaten en auto's. In 1964 stelde Coune in Brussel een gesloten body voor op basis van de

nieuwe MGB. De auto was duidelijk geïnspireerd op de Italiaanse carrosserieën van die tijd, kwatongen beweerden zelf dat hij de Ferrari 375GTB kopieerde. Wat er ook van zij, deze Coune MG was een succes: in totaal liepen er 56 van deze fastbacks uit het atelier aan de Kroonlaan, waarvan de eerste vijf volledig in staal waren. Voor de rest van de productie werden dak en achterpartij in polyester gemaakt, dat was eenvoudiger en lichter.

Maar het was ook de zwanenzang van Coune als carrosseriebouwer. Er was in 1966 nog wel een project om een cabrio te bouwen op basis van de Peugeot 204, maar toen Peugeot zelf met zo'n model op de markt kwam werd dit project afgevoerd. Coune verkocht zijn carrosseriebedrijf en ging werken voor immobiliënagnaat Chary De Pauw. Toen die in 1984 een eigen Brussels automobielmuseum opzette werd Jacques Coune aangeseld als conservator. Niet lang na de dood van De Pauw werd dit museum opgedoekt. Een aantal auto's vonden een onderkomen in Autoworld en Jacques Coune ging met pensioen.



Toen moest de restauratie nog beginnen.



Pleasure has no price...



Give your engine
the best lead
substitute.

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





Bentley by Touring Superleggera Terug van weggeweest

*Tekst: Bart Lenaerts
Foto's: Lies De Mol*

Een rommelig industrieterrein in een verlaten hoek van Terrazzano di Rho, aanleunend tegen de snelweg van Milaan naar Turijn alsof het daar toch nog een beetje steun zoekt. Neen, het is niet de mooiste plaats ter wereld die men heeft uitgezocht om Touring Superleggera na een winterslaap van ruim 40 jaar weer tot leven te kussen. Hoewel dit één van de grootste namen is uit de autogeschiedenis, vreesden velen zelfs dat deze Italiaanse prinses voor eeuwig was ingeslapen. Dat was echter gerekend zonder een paar bevlogen autoliefhebbers uit de lage landen met veel middelen en nog meer liefde voor mooie, bijzondere automobielen.

■ 'Loodzware' erfenis

Touring is voor de autowereld wat Dior is voor mode. Doorheen de jaren kwam er misschien een zweempje van financiële problemen omheen die mooie naam hangen, maar het is nog steeds een echt instituut. Het Touring-imperium groeide tot wasdom in het interbellum: de gouden jaren van de haute couture in staal en aluminium. Toen schoven de rijken

der aarde hier aan met een hoogwaardig chassis van Bentley, Rolls-Royce, Alfa Romeo of Isotta Fraschini onder de arm om dat naar eigen smaak, goeddunken en beurs aan te laten kleden met een uniek koetswerk. Het was de tijd van de flamboyante Flying Stars en andere one-offs. Met de opkomst van zelfdragende chassis, stierf die mode vanaf de jaren '50 echter een langzame dood. Dat was voor Touring allerm minst een reden om





Louis De Fabribeckers met zijn jongste creatie.



bij de pakken te blijven zitten. Steeds vaker hingen grote autoconstructeurs aan de bel om mooie koetswerken te bestellen die ze konden draperen rond de technologie die ze in eigen huis hadden uitgedokterd. Zo kocht ondermeer Lancia zich hier een mooi huidje voor de Flaminia, terwijl ook Lamborghini kwam aankloppen voor de 350 GT. De meest bekende is echter de Aston Martin DB4 die het Touring Superleggera-logo trots op zijn motorkap draagt. Dat die grote namen hier in de vroege jaren '60 hun geluk kwamen zoeken, had alles te maken met het feit dat Touring zich met de jaren niet alleen met schoonheid een grote naam had opgebouwd, maar nog meer met racewagens die uitpakten met razend aerodynamische en flinterdunne aluminium koetswerken die rond een efficiënt en bijna vederlicht buizenchassis waren gehamerd. Veel Ferrari en Maserati-barchetta's rolden uit deze ateliers, maar ook de Mille Miglia-winnende BMW's 328 waren volgens deze Touring Superleggera-receptuur gemaakt. Op een bepaald moment was Touring voor de autoracerij wat EPO is voor het moderne wielrennen: een noodzaak als je wil winnen. Helaas bleef het mooie liedje niet duren. Aan het eind van de jaren '60 werd het voor Touring steeds moeilijker om het hoofd boven water te houden. Na een laatste Flying Star – een ietwat hoekige Lamborghini Shooting Brake – ging in 1966 helaas de stek-

ker eruit. Definitief, vreesden vele autoliefhebbers.

■ Visitekaartje

Niet dus. Touring is terug. En hoe. In 2008 pakte het Milanese koetswerkhuys meteen groots uit op Villa d'Este toen het doek van de Maserati Bellagio en de Maserati A8 CGS ging. 'Terwijl de Berlinetta aandacht moest vangen na meer dan 40 jaar windstilte, was de Bellagio een concreet voorstel dat inspeelde op een kleine niche en binnen zes maanden klaar kon zijn', vertelt onze landgenoot Louis De Fabribeckers die designdirecteur is sinds de wederopstanding van Touring. Sindsdien wist Touring drie stuks van deze vijfdeurs-Maserati Quattroporte te verpatsen, inclusief eentje met ingebouwde wapenkast. 'Misschien hadden we er meer kunnen verkopen, maar in het segment van 200.000 euro sloeg de crisis behoorlijk hard toe. Er is nog steeds interesse, al wordt het model er niet jonger op', toont Touring's CEO Piero Mancardi zich tevreden met dit resultaat.

Tijdens datzelfde concours d'elegance van Villa d'Este blies Touring iedereen van de sokken met de fraaie Berlinetta A8CGS. 'Een moeilijke opdracht', aldus De Fabribeckers, 'omdat ik volledige vrijheid had. Deze auto moest het visitekaartje van het hernieuwde Touring zijn. Toen was ik erg zenuwachtig, want de hele wereld stond zich te vergapen aan mijn stijl en mijn interpretatie van de rijke Touring-erfenis.' Gelukkig kon hij zich vastklampen aan de karakteristieken en de architectuur van de Maserati Gransport die als technische basis zou dienen. 'Omdat wij geen beeldhouwers zijn. Wij bouwen auto's met een duidelijk doel: mensen en objecten transporteren. Daarom wil ik de eigenschappen van de motor en de technologie vertalen naar mijn ontwerpen. Ik tekende een klassieke, maar compacte en lichte sportwagen. Niet alleen omdat het Superleggera-thema een wezenlijk deel uitmaakt van ons DNA, maar ook omdat we

ervan overtuigd zijn dat veel autoliefhebbers terug verlangen naar compacte, kwieke sportwagens die veel rijplezier bieden.'

■ One-offs

Touring zoekt nu nijver naar een klant die genoeg lef en centen heeft om deze denkoefening tot realiteit te kneden. 'Touring Superleggera mikt niet meer op industrieel design zoals vroeger en we zullen wellicht ook niet meer voor grote merken werken zoals destijds. Tegenwoordig hebben zelfs merken als Maserati en Ferrari een eigen designstudio. Die hebben ons niet meer nodig. Maar de markt voor unieke one-offs groeit voortdurend. Daar is wel een rol voor ons weggelegd, want wij hebben de expertise om dit soort auto's te bouwen én een goede naam', aldus De Fabribeckers, 'Unieke, handgebouwde auto's zijn fundamenteel anders dan auto's die van een productielijn rollen. Zelfs als het relatief kleine aantallen zijn zoals bij Ferrari, Lamborghini of Aston Martin. Dat er slechts één Berlinetta komt, vind ik niet erg. Integendeel zelfs. De charme van een collectiestuk zorgt zelfs voor een bepaalde fascinatie. Veel iconische auto's zouden nooit zo'n impact hebben gehad, als er destijds een hele reeks van was geproduceerd. De markt van de one-offs is een piepkleine niche, maar ze bestaat nog steeds en zit bomvol zeer gepassioneerde mensen. Daar doen we het voor. Commerciële compromissen of marketingstudies wringen met onze missie.'

Helaas kreeg het Berlinetta-project een tijdje terug tot tweemaal toe een stevige knauw. Omdat Maserati de V8 niet meer levert met een droog carter, past hij niet meer binnen de elegante proporties van de Berlinetta. Daarna werd het helemaal lastig toen Maserati na een personeelsswissel aan de top een andere commerciële koers begon te varen en net voor het belangrijke salon van Genève plots alle drietanden en andere Maseratologo's van de auto moesten. Touring heeft dus geen andere keuze dan op



zoek te gaan naar een ander chassis voor deze schoonheid. Een Corvette-basis zou het makkelijkst zijn, maar dat is helaas te lomp voor de kwieke Berlinetta.

■ Let's have a break

Op datzelfde salon van Genève had Touring een tweede aandachtstrekker op de stand: de Bentley Flying Star, een shooting brake variant van de Bentley Continental GT. Op het eerste zicht lijkt de klus vergelijkbaar met wat Touring eerder al deed met de Maserati Quattroporte, maar niks is minder waar. De Bellagio is weinig meer dan een Quattroporte met extra plaatwerk. De Flying Star is een compleet andere auto', zegt technisch directeur Aldo Goi die zijn tanden stevig stuk beet op de onwaarschijnlijk hoge kwaliteitseisen van Bentley: 'Een andere wereld in vergelijking





Bentley Flying Star.

met Maserati.’ Omdat beide klussen van een heel andere grootorde zijn, acteren de twee auto’s ook in een heel andere prijsklasse. Voor een Flying Star heb je ook drie Bellagio’s in de garage. Precies daarom hoopt Touring meer Flying Stars aan de rijke man te kunnen brengen. ‘De Bentley acteert in een andere wereld waar de prijs slechts een psychologisch feit is, geen praktisch probleem’, aldus Piero Mancardi die de auto zelfs als een koopje durft bestempelen: ‘Hij kost slechts één tiende van een klassieke auto, terwijl hij dagelijks bruikbaar is. En mensen die ooit investeerden in een one off kregen op het eind altijd hun geld terug.’ Mancardi waagt zich niet aan voorspellingen over oplages, maar kan wel vertellen dat de stekker er na 20 stuks onverbiddelijk uit gaat.

■ Oog voor detail

Touring moest echt alle vakmanschap uit de kast halen om deze Bentley te bouwen. Hoewel hij op het eerste zicht sterk aanleunt bij de Continental GT, is uitgezonderd motorkap, voorbumper en voorflanken zowat alles aan de auto anders. Om de proporties beter tot leven te laten komen, werden de heupen aan iedere kant twee centimeter aangezet. De mooie achterklep is uit aluminium en de achterbumper uit koolstofvezel, maar voor het

dak en de achterflanken moest men gewoon staal aanwenden om corrosie te voorkomen.

Onderhuids werden de benzinetank en de batterijen verplaatst, terwijl de achterbrug licht werd hertekend om een platte laadvloer te garanderen. Binnenin trekt vooral het geraffineerde, veelkleurige tapijt uit geweven leder de aandacht. Ook hier houdt Touring de verbluffende drang naar perfectie vast. De achterbank – met zetelframes van de Audi TT – is neerklapbaar, als is de ruimte achterin wel heel erg krap voor een volwassene. Technisch bleef alles bij hetzelfde, al zou de Flying Star net iets kwieker moeten rijden dan een Conti GT omdat hij 50 kilo minder op de weegschaal zet. Een straffe echter die dat minieme verschil boven haalt. Ook De Fabriekers had zijn handen meer dan vol met deze klus: ‘Het is uitzonderlijk lastig om een derde volume toe te voegen aan een bestaand ontwerp, zeker bij meesterwerken als de Quattroporte van Pininfarina en de Continental GT van Dirk Van Braeckel. Een extra lijntje hier en daar is slechts een kwestie van smaak, maar de proporties zijn de sleutel tot een geslaagd ontwerp. Het is een lastige evenwichtsoefening om daarmee te spelen’, aldus de jonge Brusselaar die prima weet waar Touring nu naartoe moet: ‘We moeten zoeken naar nieuwe invalshoeken en dingen die nooit eerder zijn gedaan. Bij ons is de klant koning, zonder dat hij daarom mijn potlood vasthoudt. Hij gaat evenmin zelf in de potten roeren in een sterrenrestaurant. Hij wil immers een Touring, niet iets dat reeds in hun hoofd zit gebeiteld. Ze weten dat wij de expertise hebben. Dus krijgt de chef de vrije hand.’



Maserati A8CGS.





Nouvelle édition entièrement revue et augmentée

224 pages et plus de 900 photos
Parution : septembre 2010

ycampion.gillet@skynet.be
rue docteur Elie Lambotte 243 • BE-1030 Bruxelles
tél : +32 (0)2 425.89.91

Nieuwe uitgave Volledig verbeterd en herwerkt

224 blz. en meer dan 900 foto's
Publicatie: september 2010

Bestaansrecht

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

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

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

De Stichting kan ondermeer:

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

- dit patrimonium beheren (restauratie, onderhoud, verkoop enz.);

- locaties en middelen vinden voor de conservering van dit patrimonium;

- tentoonstellingen en andere evenementen organiseren om de collecties aan het grote publiek te tonen;

- vergaderingen, colloquia en alle andere activiteiten organiseren die kunnen bijdragen tot de bekendheid en de doelstellingen van de Stichting;

- een publiek toegankelijke bibliotheek oprichten en beheren;

- met andere instellingen of organisaties samenwerken om de doelstellingen van de Stichting te verwezenlijken.

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

FSA

Fondation
Automobile-
Automobieltstichting



Ik had met mijn toekomstige schoonzoon een gesprek van man tot man. Mijn private banker ook.

“Toen mijn schoonzoon de hand van mijn dochter vroeg, heb ik die met plezier geschonken. Maar ik was ook blij dat ik een rechterhand had, aan wie ik alles kon vragen over de gevolgen voor het familiekapitaal. Mijn private banker kent alle gevoeligheden binnen onze familie. Hij heeft een goed inzicht op zakelijk én op menselijk vlak. En dat is mooi meegenomen, wanneer je kind het heeft over onvoorwaardelijke liefde en jij het wilt beschermen door voorwaarden op papier te zetten. Mijn private banker kon me volledig volgen en regelde alles. Er volgde een goed gesprek met mijn schoonzoon en die openheid heeft alle relaties versterkt.”

Bij KBC Private Banking gaat vermogensbegeleiding heel ver. Al uw zaken worden eerst in kaart gebracht met de KBC SuccessieScan® en nadien perfect geregeld. Want niet alleen technische expertise en service zijn belangrijk. U hebt ook iemand nodig die echt met u meedenkt. Met kennis van zaken én van uw persoonlijke situatie.
www.kbcprivate.be



Private
Banking

Een onderneming van de KBC-groep

Wij gaan met u mee





IK BEN GIULIETTA

EN IK BEN GEMAAKT UIT DEZELFDE MATERIE
ALS ONZE DROMEN.



Alfa Giulietta vanaf **20.090€** BTWi.*

Financieringsaanbod* **275€/maand zonder voorschot.** Full leasing aanbod** **395€/maand.**

Een geoptimaliseerde veiligheid en een effectieve dynamische controle dankzij ESP, de nieuwe elektronische Dual Pinion besturing, DNA technologieën en de Q2 Electronic versie. Het ruimste en meest comfortabele interieur ooit in zijn categorie, dankzij het volledig nieuwe 'Compact EVO' chassis. CO₂-emissies vanaf 114g/km en verbeterde prestaties dankzij de nieuwe turbo motoren.

ZONDER HART Zouden we slechts machines zijn.

Giulietta



*Aanbieding voor particulieren geldig tot 31/12/2010. 21% BTWi. Niet-contractueel document en foto's. Onder voorbehoud van drukfouten of weglatingen. Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDw 105 pk Progression. 20.090 € Catalogusprijs BTWi minder 813 € regeringspremie. Zonder voorschot. Gefinancierd bedrag: 19.300 €. Terugbetaling in 60 maandaflossingen waarvan 59 maandaflossingen van 275 € en de laatste maandaflossing van 6.986 €. Totale prijs op afbetaling 23.211 €. Promotionele jaarlijks kostenpercentage op 01/09/2010: 5,99%. Basis jaarlijks kostenpercentage op 01/09/2010: 6,50%. Vraag meer info en geldigheidsdata van deze financieringsactie aan uw dealer. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw dossier door Alpha Credit, kredietgever, Ravensteinstraat 60/15 - 1000 Brussel. BTW 445.781.316. Adverteerder: Fiat Group Automobiles Belgium NV, invoerder, Genèvestraat 175 - 1140 Brussel.

**Aanbod voor huur op lange termijn excl. Btw voor iedere btw plichtige op een Alfa Romeo Giulietta Pack Business 1.6 JTDw 105 pk Progression met optie metaalkleur. Betaling met bankdomiciliëring. Onderhoud & herstellingen, verzekeringen, zomerbanden, vervangwagens, pechbijstand, afschrijving, interesten inbegrepen. Vaste bonus malus, vrijstelling BA : 250 €, forfaitaire schadeloosstelling koetswerk 2,5%. Offerte via Corporate Mobility Lease N.V. - Kolonel Bourgstraat 120 - 1140 Brussel. Voor meer info bel 02/706 42 44 of uw verdeler. Offerte op basis van catalogusprijzen en tarieven geldend op 01/09/2010 geldig onder voorbehoud van wijzigingen van de catalogusprijs, de prijs van opties en toebehoren, de korting. Onze offerte is slechts geldig na acceptatie van uw financieel dossier door onze kredietverzekeraar en na ondertekening van onze hoofdovereenkomst. Noch de opgave van de standaarduitrusting, noch de technische kenmerken zijn bindend.

Verbruik (L/100 Km) 4,4 - 7,6. CO₂-emissie (g/Km) 114 - 177.

