

# Fsa HISTORICAR

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



## De Belgische constructeurs: V-W

N°XXIII - JUNI 2011

# Marreyt Classics

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



Bugatti T35A - 1927



Bugatti T57 Stelvio - 1936



Fiat 8V Zagato - 1955



Ac Ace Bristol - 1957

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

HOME

Tel: +32 2 582 59 28  
Gsm: +32 475 26 78 65



# Twin Cam

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



Bugatti T57 Gangloff Coupé - 1935



Bugatti T37 A - 1927



Aston Martin DB2/4 3 L DHC -  
1955



Lancia Aprilia Prototype Pininfarina  
Convertible - 1947

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](http://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).

### **Hoofdredacteur:**

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 - Luc Van Roost -  
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

## Italo-Amerikaan



*Het is bekend dat Vincenzo Lancia ervan droomde auto's te bouwen in de VS. Misschien is het ooit wel gebeurd voor enkele Lancia's. De geschiedenisboeken zijn hier niet echt duidelijk in. Maar als het toen niet gebeurde, dan gebeurt het vanaf nu wel. Marchione duwde Lancia in de armen van Chrysler. Italian stile and American muscle.*

*Op zich is er wel iets voor te zeggen. Lancia is altijd een innovatief merk geweest en Chrysler was het buitenbeentje – zeker wat design betreft - bij de drie grote Amerikanen, denken we maar aan de Airflow van voor de oorlog, maar er zijn nog wel meer richtinggevende Chryslers geweest in de geschiedenis, en daar willen we de 300C die een paar jaar geleden werd voorgesteld ook wel bijrekenen. Dat wordt trouwens een Lancia Thema in Europa, met een prachtig interieur.*

*Maar het begint, zeker voor Lancisten (waar ik mezelf moet bijrekenen), wel met een valse noot. Het merk heeft sinds de jaren '70 gewerkt aan een bepaald imago, waarin ook werd gerefereerd naar het verleden. Dat kwam vooral tot uiting in de grille, op de Beta's en eerste serie Delta's weliswaar hoekig en gestileerd, maar toch verwijzend naar de grille die in de jaren '30 de vooruitstrevende Aprilia en in de jaren '50 de weergaloze Aurelia's sierden. De grille evolueerde nog meer naar de vorm uit de jaren '50 met de Ypsilon, Thesis, Musa of nieuwe Delta.*

*Maar nu wordt dat gekoesterde imago in één pennetrek teniet gedaan. De vorm van de grille is nog wel bewaard, maar ze kreeg, eens het huwelijk wereldkundig werd gemaakt, plots een belachelijke horizontale belijning in plaats van de verticale spijlen die zo mooi naar het verleden verwezen. Niks Italian Stile, maar een schaamteloze knieval voor de Amerikanen. 't Is maar een symbool natuurlijk. Maar wat zouden de BMW-rijders ervan vinden mocht hun geliefkoosde merk plots geen niertjes mee voeren op het front. Ondenkbaar!*

*Een verkoper wist ons te vertellen dat verschillende klanten informeerden of ze nog een nieuwe Delta met de "oude" grille konden krijgen. (Hier ligt een kans voor accessoiristen...)*

*Een huwelijk tussen Lancia en Chrysler heeft zeker wel kansen om te slagen en langer te duren dan de statistieken ons leren over de echte huwelijken van tegenwoordig. Al zullen de marketingboys al hun kunde uit de kast moeten halen. Die grille is alvast een valse start.*

Leo Van Hoorick





GEBOUWD MET ALUMINIUM,  
STAAL EN EEN IJZEREN WIL.

Om de nieuwe Audi A6 lichter te maken, hebben we ons geen moeite bespaard. We vonden zelfs een nieuwe manier om staal en aluminium te combineren. Het resultaat is een lichtere maar sterkere constructie. Zo is de nieuwe Audi A6 dynamischer en 16% meer efficiënt in verbruik dan zijn voorganger.

**De nieuwe Audi A6 met aluminium-hybride constructie.**



4,9 - 8,2 L/100 KM • 129 - 190g CO<sub>2</sub>/KM.

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

 **D'leteren**  GEEF VOORRRANG AAN VEILIGHEID.

**Audi**  
Vorsprung durch Technik



# Inhoud

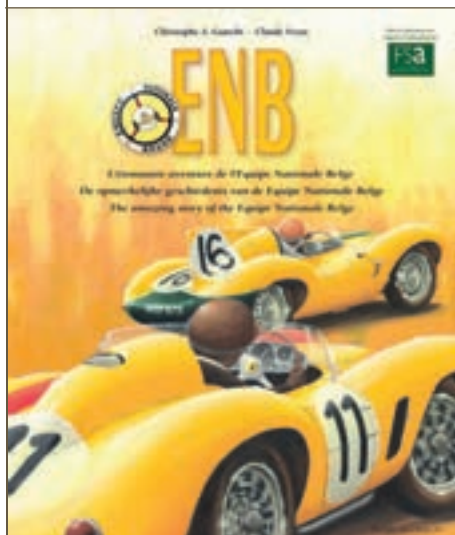
|              |                                         |
|--------------|-----------------------------------------|
| <b>6-16</b>  | <b>De Belgische constructeurs: V-W</b>  |
| <b>17-18</b> | <b>Circuit des Ardennes</b>             |
| <b>19-22</b> | <b>L'Equipe Nationale Belge</b>         |
| <b>23-28</b> | <b>Renault 4: «Geniale Eenvoud»</b>     |
| <b>30-34</b> | <b>Mahymobiles: Het Vergeten Museum</b> |
| <b>35-38</b> | <b>Morgan Aero Supersports</b>          |

## Lijst van de adverteerders

|    |                         |
|----|-------------------------|
| 2  | <i>Marreyt Classics</i> |
| 4  | <i>Audi</i>             |
| 11 | <i>Bank Delen</i>       |
| 29 | <i>Société Générale</i> |
| 39 | <i>Lancia</i>           |
| 40 | <i>Mercedes</i>         |

## Agenda

|                                                                |                             |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| - <i>SpaItalia</i>                                             | <i>4-5 juni 2011</i>        |
| - <i>Circuit des Ardennes</i>                                  | <i>30 juni-3 juli 2011</i>  |
| - <i>Goodwood Festival of Speed</i>                            | <i>1-3 juli 2011</i>        |
| - <i>Grand Prix van Brussel Revival</i>                        | <i>3-4 september 2011</i>   |
| - <i>Goodwood Revival Meeting</i>                              | <i>16-18 september 2011</i> |
| - <i>7th Antwerp Concours,<br/>Kasteel Belvedere, Wijnegem</i> | <i>11 september 2011</i>    |



## Omslag:

Met de steun van de FSA werd onlangs een boek uitgegeven over de Equipe Nationale Belge, kortweg ENB, door Benoit Delière Editions. Benoit Delière zorgde ook voor het ontwerp van de omslag, een Jaguar D-type naast een Ferrari 290 MM.

Wij mochten zijn ontwerptekening ook gebruiken voor de omslag van Historicar nr. XXIII, waarvoor onze dank.

Hiernaast drukken we de omslag van het boek af.

Meer informatie hierover vindt u op blz. 19 e.v.

# 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, Leo Van Hoorick en Luc Van Roost voor de algemene coördinatie en het vertaalkwerk



## VAN CLEE 1967 – 1984

Kasteeldreef 67, Egem (Pittem)

In de jaren 60 werden twee Belgische firma's bekend door de bouw van buggy's, vrijetijdsvoertuigen ontstaan in de Verenigde Staten: VAN CLEE en APAL. De naam "VAN CLEE" is ontstaan door de samentrekking van de namen van twee vrienden die schoonbroers zouden worden: VAN de WALLE en CLERINCX. Ze werden in 1967 partners en ontwierpen de mal voor hun eerste buggy, die pas in 1969 gehomologeerd werd.

Gehandicapt door een duidelijk gebrek aan kapitaal slaagde de firma Van Clee er in de productie uit te breiden en te diversifiëren. In 1980 omvatte de productie drie modellen:

- de BUGGY met de luchtgekoelde Volkswagenmechaniek van 1200, 1300, 1500, 1600 en 1700 cc.
- de HIGHWAY met een naar voor klappend dak en een viercilinder "boxermotor" van 1679 cc.
- de EMMET, een model geïnspi-

reerd op de CITROËN MEHARI met een tweecilindermotor van 602 cc. Dit voertuig werd voornamelijk uitgevoerd naar Griekenland en Nederland waar het verkocht werd onder de naam MUNGO.

Deze modellen werden ook aangeboden als bouwpakket aan zeer aantrekkelijke prijzen met of zonder motor. Tegelijkertijd met deze productie maakte VAN CLEE voor SUZUKI hard-tops die verdeeld werden via het officiële netwerk van merk.

Maar de mode van de "Buggy" was kortstondig, bij de problemen met de homologatie van deze bouwpakket-auto's voegde zich de ontluikende markt van de steeds meer en meer gesofisticeerde 4 X 4's. VAN CLEE had in elk geval de verdienste om een gamma voertuigen met veel rijplezier aan te bieden aan een jong en weinig gefortuneerd cliënteel.

## VAN DEN PLAS (V.D.P.) 1898 – 1935

### N.V. Carrosserie VAN DEN PLAS

Sint Michielsstraat 32, Brussel

De geschiedenis van VAN DEN PLAS, een Belgische carrosserieontwerper met internationale faam,

begon in 1880 wanneer Guillaume VAN DEN PLAS, een hoefsmid uit Brussel, de fabricage van assen voor



voertuigen van een oom erft. In 1884 verhuisde hij zijn werkplaatsen naar Antwerpen. Zijn drie zonen Antoine, Henri en Willy sloten zich bij hun vader aan en samen werkten ze mee aan de ontwikkeling van de onderneming.

Henri VAN DEN PLAS nam in 1898 de leiding van het carrosseriebedrijf terwijl zijn twee broers filialen openden in Brussel. In 1913 produceerde het huis VAN DEN PLAS twee carrosserieën per dag, het grootste deel van de productie was bestemd voor chassis van MINERVA, METALLURGIQUE en IMPERIA.

Deze carrosserieën werden gekenmerkt door hun kwaliteit en luxueuze afwerking maar originaliteit ontbrak. Originaliteit werd toegevoegd door de stylist Alexis de SAKHNOFFSKI, die vanaf 1924 geraadpleegd werd door Antoine VAN DEN PLAS, broer van de oprichter. Vanaf 1924 tot 1935 werden buitengewoon mooie modellen op chassis van ROLLS-ROYCE, HISPANO-SUIZA, EXCELSIOR, MERCEDES-BENZ, PACKARD geleverd en niet te vergeten een verbazingwekkende "coupé de ville" op MINERVA-basis die gekenmerkt werd door de sportieve lijn van de spatborden, het vervangen van de treeplanken door twee kleine opstapjes langs elke kant, een merkwaardige tomaatrode kleur en het vergulden van alle uitwendige metalen delen. Met het verdwijnen van MINERVA eind 1934 – onderneming waarin VAN DEN PLAS geïnvesteerd had – stopte de Belgische carrosseriebouwer in 1935 na de bouw van een laatste Torpédo Roadster op een chassis van DUESENBERG.

De reputatie van VAN DEN PLAS was wijdverbreid in het buitenland omdat de Belgische carrosseriebouwer filialen geopend had in de omliggende landen. Vooreerst in Engeland vanaf 1912 waar het filiaal in 1923 een volwaardige onderneming werd met als bedrijfsnaam "VANDEN PLAS ENGLAND Ltd" (de samenvoeging van de voorzetsels in VANDEN voelde meer Engels aan) alvorens in 1945 overgenomen te worden



door AUSTIN. Vervolgens in Frankrijk in 1920 onder leiding van Willy VAN DEN PLAS, de jongste zoon die van 1910 tot 1919 voorzitter was van de Belgische werkgeversorganisatie voor carrosserie en aanverwante industrieën. Onder de merknaam "Willy VAN DEN PLAS et SALOMON & Cie" bootste dit filiaal eerst Belgische realisaties na om vanaf 1926 een eigen karakter aan zijn creaties te geven, wat hem erkenning bracht van zijn publiek dat hem in 1930 de "Grand Prix du Concours d'élégance de Paris" en in 1931 de "Coupe de la Carrosserie" en de "Grand Prix d'Honneur" toekende voor zijn exclusieve modellen op 8 cilinder DELAGE chassis. Op het Salon van Parijs presenteerde het filiaal in 1934 nog een FORD cabriolet

gerealiseerd door Louis DUBOS, maar het Franse avontuur eindigde toen het moederbedrijf de Belgische productie stil legde.

Maar de verengelse naam "VANDEN PLAS" zou nog vele jaren overleven in Engeland met de AUSTIN PRINCESS R en vervolgens als onafhankelijk merk binnen de groep

AUSTIN-MORRIS en B.M.C tot aan de definitieve sluiting van de fabriek in ABINGDON in september 1980. De Belgische onderneming ging in liquidatie in 1949 na verschillende financiële wisselvalligheden. VANDEN PLAS was één der grote Belgische carrosseriebouwers in het begin van de XXste eeuw.

## VANDEZANDE (DESANDE)

De Belgische oprichter en ontwerper, Danny G. VANDEZANDE die in Nederland woonde, presenteerde op het Salon van Geneve in 1980 een zelf in retrostijl ontworpen wagen: de DESANDE.

De verwezenlijking werd toevertrouwd aan de Engelse firma "Grand Prix Metalcraft" die gespecialiseerd was in de luchtvaart en in de constructie van "grand prix" wagens. De DESANDE wou de strijd aangaan met de CLENET en was bestemd voor de

## 1980

Franse en Amerikaanse markt. De wagen was opmerkelijk verzorgd met zijn lederen interieur, een dashboard in notenhout in de stijl van de jaren 30 en een stuurwiel waarop in het midden een gouden letter "D" prijkte.

De wagen werd aangedreven door een 5 liter FORD V8 motor maar een 5,8 liter CHEVROLET motor werd eveneens in de catalogus aangeboden. De DESANDE kostte toen 120.000 Zwitserse frank.

## VAN HOOL 1947 tot heden

*Bernard Van Hoolstraat 58, Koningshooikt*

Zeer bescheiden zette Benard VAN HOOL in 1947 samen met zijn broer Jozef de eerste stappen in de carrosseriebouw met het bouwen van een autobus op een gerecupereerd chassis van een legervoertuig. Een groot avontuur begon en duizenden voertuigen zouden de werkplaatsen verlaten. In 1957 werkten er al 500 personen. De grondslag van de industriële ontwikkeling van de onderneming steunde op drie pijlers:

- de constructie van complete voertuigen,
- de carrosseriebouw op chassis,
- de constructie van trailers en tankwagens.

Bij zijn dood in maart 1974 liet Bernard VAN HOOL in het Kempisch dorp KONINGSHOOIKT een 36 hectaren groot industrieel complex na, waarvan 18 hectaren overdekt waren. Zijn acht zonen breidden dit complex verder uit en hebben een klanten-



*Van Hool, 1969.*



*De eerste 2 bussen, 1947.*





*Antwerpse lijnbus, 1951.*

kring verspreid over meer dan 70 landen. Eind 1984 hadden niet minder dan 40.000 voertuigen de fabriek verlaten en was het bedrijf VAN HOOL de grootste constructeur geworden van niet-merkgebonden bussen en autocars.

Het succes van het bedrijf is gebaseerd op een ver doorgedreven standaardisatie en het rekening houden met de specifieke wensen van de klanten. Deze twee ogenschijnlijk tegenstrijdige zaken werden met mekaar verzoend door gebruik te maken van een modulair constructiesysteem dat vele combinaties mogelijk maakt. Het grootste deel van de benodigde onderdelen werden ter plaatse gemaakt en zo was men minder afhankelijk van externe leveranciers.

De belangrijkste afdeling "bussen - autocars" produceerde in 2004 1.500 autobussen en de afdeling industriële voertuigen, ondergebracht in een overdekte ruimte van meer dan 4 hectaren, had in 2004 een productiecapaciteit van 20 voertuigen per dag.



*Type 682, een van de eerste volledige Vanhool touringcars, een echt succesnummer, 1956.*

Met twee studiebureau's met meer dan 150 ingenieurs, tekenaars en andere specialisten en ongeveer 4.000 personen werkzaam in het bedrijf behoorde VAN HOOL in 2004 bij de belangrijke Belgische constructeurs. In 2007 lanceerde VAN HOOL een wereldprimeur: een hybride brandstofcelbus (waterstof-electrisch) met recuperatie van remenergie. In 2008 worden dieselelektrische hybride bussen ontwikkeld. In het-



*Bijzondere touringcar van Reizen Huybrechts uit Antwerpen, 1953*

zelfde jaar worden 8 brandstofcelbussen verkocht in de Verenigde Staten en worden in België en Nederland

repectievelijk 35 en 4 hybride bussen verkocht.

## **VAN LANGENDONCK 1901 – 1902**

### **Compagnie Générale d'Automobiles**

*Brussel*

De "Compagnie Générale d'Automobiles" bouwde in 1901-1902 enkele lichte auto's – systeem Van Langendonck – uitgerust met een DE DION 5 pk motor of een

BUCHET 8 pk motor en achterwiel-aandrijving met een transmissieas. Deze auto's werden geleverd met een carrosserie met 2 of 4 zitplaatsen.

## **VAN WALLEGHEM et Cie 1902**

*Eendrachtsstraat 7, Brussel*

Dit Brusselse bedrijf hield zich voornamelijk bezig met het onderhoud en herstelling van voertuigen en bouwde

enkele lichte auto's met een DE DION motor van 6 pk en een drieversnellingsbak.

## **VERBIEST Ferdinand 1672**

Moet de Belgische Jezuit en missionaris Ferdinand VERBIEST, die in 1672 in China een door stoom aangedreven rudimentair voertuig uitvond, geciteerd worden bij de Belgische autobouwers?

Wij bevinden ons in de prehistorie van de automobiel. Al zien sommigen in de uitvinding van pater VERBIEST de voorloper van de in 1769 gebouwde "stoomwagen van CUGNOT", wij houden ons bij de geschriften van VERBIEST uit 1685 betreffende zijn uitvinding in zijn latijnse verhandeling "Astronomia Europea":

"Het is ongeveer drie jaar dat ik experimenten uitvoer met de aeolipile (kleine stoomketel), ik maakte een klein wagentje, twee voet lang, in het

midden daarvan plaatste ik een bakje gevuld met gloeiende houtskool en daar bovenop een aeolipile. Op de vooras was een bronzen tandwiel gemonteerd waarvan de tanden aangrepen in de tanden van wielen die in verbinding stonden met een draagas met 4 wieken waarop de stoomstraal van de aeolipile gericht was. Een staaf verbonden met de achteras liet het wagentje toe om te draaien en een cirkelbaan te beschrijven.

De autonomie van het toestel was nauwelijks 1 minuut .... maar kan men hier uit besluiten dat de automobiel geboren was? Wij zullen pater VERBIEST eerder klasseren bij de Belgische uitvinders, maar kunnen wij stilzwijgend voorbijgaan aan het aller-eerste begin van de stoommachine?

## **VESTERS & NEIRINCK 1926 – 1956**

*Schaarbeekse Haardstraat 105, Brussel*

Deze Belgische carrosseriebouwer, waarvan de reputatie volgens de toenmalige publiciteit gebaseerd was op "de elegante lijnen en de vlekkeloze afwerking van de wagens", heeft ons

zeer mooie realisaties op chassis van MINERVA, DELAGE en BENTLEY nagelaten. Zo blijft de in 1937 voorgestelde tweedeurs cabrio met 4 zitplaatsen op BENTLEY chassis een

# DELEN

---

## PRIVATE BANK



*Uw vermogen verdient onze expertise.*

Bank Delen is gespecialiseerd in vermogensbeheer van privécliënteel. Onze beheerders zorgen voor het behoud en de groei van uw vermogen. De juristen van Bank Delen zijn experts in successieplanning, het structureren en de fiscale optimalisatie van vermogens. Onze werkwijze berust op een voorzichtige langetermijn benadering met als principes: proactieve risicobeperking, diversificatie, eenvoud en transparantie. Wij gaan nooit overhaast te werk bij het verwezenlijken van evenwichtige en op maat gemaakte investeringsstrategieën. Ervaar onze expertise. Contacteer één van onze zetels voor een vrijblijvende bespreking.



**BEST PRIVATE BANK IN BELGIUM**  
**2007-2010** FOUR TIMES IN A ROW

[www.delen.be](http://www.delen.be)

ANTWERPEN

BRUXELLES - BRUSSELS

GENT

HASSELT

LIÈGE

ROESELARE



*Vesters & Neirinck cabrio op chassis van een Lancia Augusta, 1934.*



kwadrateitsvolle en evenwichtige wagen temidden van zijn tijdgenoten. Na de tweede wereldoorlog was VESTERS en NEIRINCK één van de zeldzame Belgische carrosseriebouwers die nog actief was. Maar het betrof eerder een commerciële con-

versie wanneer hij op het Salon van Brussel in 1955 zijn vakmanschap etaleerde bij het bouwen van aangepaste schuifdaken in plexiglas en plaatstaal voor ALFA ROMEO en FIAT.

## VINCKE 1894 – 1904

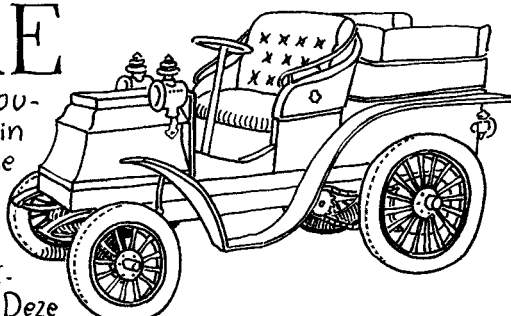
*Leopoldlaan 76, Mechelen*

# VINCKE

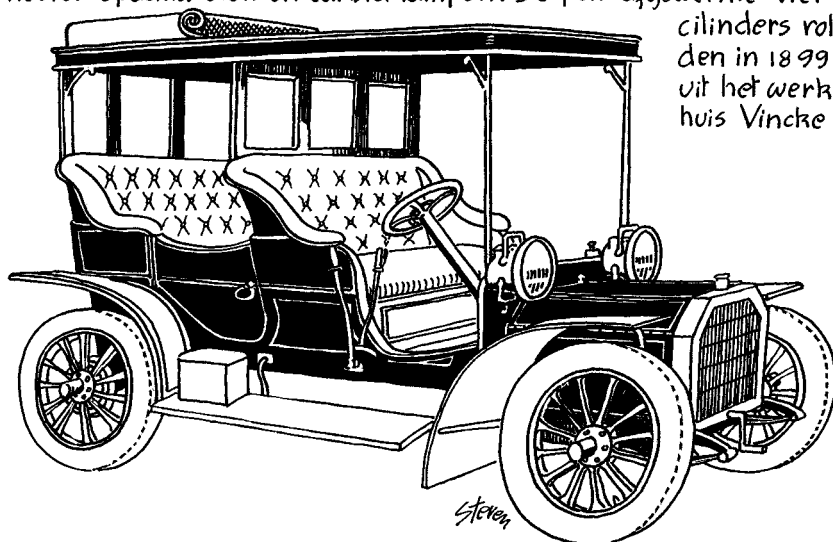
Een van de eerste autobouwers in ons land. Reeds in 1895 maakte Nestor Vincke kleine vierwielaars met een Benzmotor.

Vincke stond in Mechelen bekend als inrichter en stofseerder van treinwagons. Deze ervaring kwam goed van pas bij het bouwen van automobielen. Een Vincke was telkens een uniek stuk dat schitterde door zijn afwerking uit een tijd toen vakwerk nog een passie was.

Deze veteranen tonen alle eigenschappen van de eerste auto's: houten spaakwielen en carbid lampen. De puik afgewerkte vier-



cilinders vonden in 1899 uit het werkhuis Vincke.



De firma VINCKE in Mechelen was sinds 1876 gespecialiseerd in het stofferen van treinwagons. Nicolas VINCKE kreeg al snel interesse in de autoconstructie en hij associeerde zich in eerste instantie met de Franse ingenieur Louis DELMER. Vanaf 1894 bouwden zij gemotoriseerde open koetsen. Ze beschikten over een achteraan geplaatste horizontale tweecilinder BENZ motor die gestart werd door het vliegwiel met de hand in beweging te zetten. De eerste modellen werden in 1895 tentoongesteld op het Salon van Parijs en aan de Zuidlaan in Brussel waar de derde "Rijwieltentoonstelling" gehouden werd. Een jaar nadien werd deze tentoonstelling onder invloed van de ontwikkeling van de auto omgedoopt tot "Rijwiel- en Automobielsalon".

Met een nieuwe naam "S.A. des Automobiles N. VINCKE" ging de Mechelse firma vanaf 1895 een VINCKE met 5 zitplaatsen inschrijven in de befaamde wedstrijd PARIJS-BORDEAUX-PARIJS, echter zonder succes. De productie ontwikkelde zich snel, vooral in 1888 en

1889 met de "VINCKE IDEAL" een auto met een vooraan geplaatste tweecilinder motor genre DAIMLER, een vierversnellingsbak met tandwielen en een naar achter hellende stuurkolom en aangeboden als break met 6 zitplaatsen of als coupé, vervolgens met een vooraangeplaatste viercilinder met 15 pk en dubbele kettingaandrijving.

De VINCKE wagens hadden redelijk succes in het buitenland, ze werden in Frankrijk verkocht onder de merknaam "VINCKE-ROCH-BRAULT" en in Engeland onder de merknaam "VINCKE-HALCROW", een model

uitgerust met een tweecilinder ASTER motor met 9 pk. De productie van de auto's VINCKE stopte in 1904, het beroep op externe financiers om de firma "LA MALINOISE" op te richten bleek een mislukking te zijn.

De firma VINCKE ging verder met zijn oorspronkelijke activiteiten, het stofferen van treinwagons, tramstellen en boten. Wij onthouden van VINCKE dat hij de eerste Belgische constructeur was die auto's op de markt bracht en eveneens de eerste die deelnam aan een internationale automobiellwedstrijd.



*Baron de Biederstein aan het stuur van een Vincke 4 cil., 1899.*



*De eerste Vincke's waren meer koets dan auto.*

## VIVINUS 1899 – 1912

*Vooruitgangstraat 244, Schaarbeek  
Destouvvellesstraat 54/60, Brussel*

De Franse ingenieur Alexis VIVINUS, geboren in Stenay in 1860, vestigde zich in België in 1888. Hij was al snel in de ban van de motorisatie en was in 1896 de eerste om een kleine stoommotor van 1 pk op punt te stellen die toepasbaar was op een fiets. De ontmoeting van Alexis VIVINUS met Graaf Jacques de LIEDEKERKE in 1899 was bepalend en zij richtten gezamenlijk de "Société des Ateliers VIVINUS" op.

De eerste vanaf 1899 in serie gemaakte VIVINUS was een kleine tweezitter aangedreven door een vooraan geplaatste luchtgekoelde monocilinder. Deze kleine personenwagen met 3,5 pk en een topsnelheid van 25 km/u had meteen succes omwille van zijn han-

teerbaarheid en zijn lage prijs. In 1900 werd een wagen met 7 pk, een topsnelheid van 56 km/u en lichtjes grotere afmetingen in productie gebracht. Het betrof een luchtgekoelde tweecilinder met twee dwars gemonteerde gekoppelde monocilinderblokken en een tweerversnellingsbak met riemaandrijving. Het is deze mooie 7 pk die in het museum "Mahymobiles" in Leuze te bewonderen is, die door Leopold II toentertijd cadeau werd gegeven aan barones de VAUGHAN.

De kwaliteit, zijn robuustheid en zuinigheid maakten de VIVINUS beroemd. Er werd met het buitenland onderhandeld over voor het bedrijf financieel interessante octrooien en zo werd VIVINUS verkocht in Engeland

Een Vivinus "Duc" van 1900 uit de Mahy-collectie.



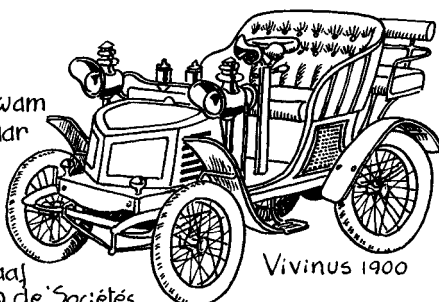
onder de merknaam "NEW ORLEANS", in Frankrijk onder de merknaam "GEORGES RICHARD (Poney Automobile)" en in Duitsland onder de merknaam "DE DIETRICH". Vanaf 1901 begon VIVINUS aan zijn verdere ontwikkeling, de luchtkoeling werd opgegeven en vervangen door water-

koeling in combinatie met een DE DION motor en de riemoverbrenging werd vervangen door een versnellingsbak met tandwielen. De productie werd georiënteerd op middelgrote cilinderinhouden (viencilinder met 15/18 pk met aandrijf-as en zes cilinders), de wagens waren nog steeds opmerkelijk door hun robuustheid maar ze waren minder zuinig dan de vorige modellen. In 1905 verliet Vivinus de werkplaatsen in de Vooruitgangstraat om nieuwe, ruimere gebouwen te betrekken in de Destouvellesstraat in Brussel. VIVINUS negeerde de autowedstrijden niet en nam met enig succes deel aan de "Coupe de Liedekerke" in 1906, 1907 en 1909 en ook nog aan de Grote Autodag van Tervuren in oktober 1909 waar de piloot FISHER een 3,7 liter VIVINUS type L bestuurde. Maar VIVINUS interesseerde zich ook in andere vormen van motorisatie zoals de luchtvaart (luchtschepen en vliegtuigen) en de zeevaart, waar zijn motoren zeer gewaardeerd werden. Was hij het slachtoffer van een te grote verscheidenheid aan activiteiten? De situatie van de firma werd op dit punt zorgelijk en het bedrijf ging dan ook in liquidatie in 1911. De productie van twee- en zes cilinders werd vanaf 1907 gestaakt en toen VIVINUS stopte met alle activiteiten in 1912 bevatte het aanbod auto's nog drie modellen: viencilinders van 10/12 pk, 16/20 pk en 24/30pk. Het was de "Fabrique Automobile Belge" (FAB) die in 1912 de installaties in de

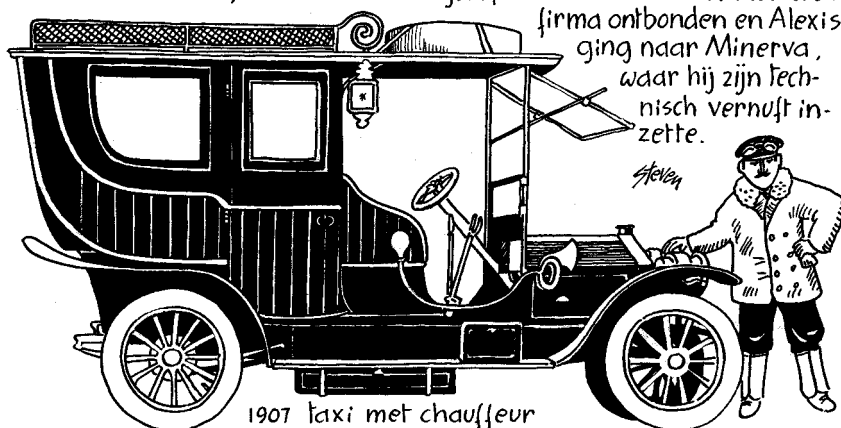
## VIVINUS

Alexis Vivinus, Frans ingenieur, kwam met ervaring in metaalbewerking naar België. In 1890, hij was toen 30 jaar, begon hij rijwielen te fabriceren. Zes jaar later stelde hij zijn eerste motor voor: een 1 P.K. voor fietsen.

Onder leiding van A. Vivinus en graaf Jacques de Liedekerke werd in 1899 de 'Société des Ateliers Vivinus' opgericht in de Brusselse Vooruitgangstraat. Het eerste ontwerp was een wagentje met een 1-cilindermotor, dat door zijn eenvoudige constructie goed werd verkocht. De licentierechten voor deze luchtgekoelde 785 c.c. werden in het buitenland verkocht, zodat buiten de grenzen meer Vivinussen reden dan in eigen land. De volgende wagen was een luchtgekoelde 1420 c.c. met twee gekoppelde 1-cilinders. Men noemde deze lichte auto 'voiturette'. Decauville (Fr.) noemde zijn wagentje 'voiturelle'. Vanaf 1901 gooide Vivinus het stuur om en maakte conventionele auto's, die als taxi zeer gereputeerd waren. In 1911 werd de



Vivinus 1900



1907 taxi met chauffeur





*Vivinus, 1909.*

Destouvellesstraat in Schaarbeek overnam terwijl Alexis VIVINUS na een korte vertegenwoordiging van het Franse merk "CLEMENT-BAYARD" in België door MINERVA in Antwerpen aangeworven werd. Hij hield zich met allerlei dingen bezig,

van het op punt stellen van de beroemde 40 pk motor van het merk tot de kop van Minerva. Alexis VIVINUS was ongetwijfeld een talentvolle ingenieur die zijn stempel gezet heeft op het eerste decennium van de twintigste eeuw.

## **VOGT et DEMEUSE 1900 – 1930**

*Luik*

Belgische carrossiebouwer uit de Luikse regio die in het eerste kwart van de twintigste eeuw mooie carrosserieën bouwde. Raoul DEMEUSE, vennoot van VOGT, nam in 1919 de leiding van de Luikse afdeling van de "Werkgeversorganisatie van de Carrosseriebouw en Aanverwante Industrieën" die toen meer dan 500 leden telde.

De jaren 1919 tot 1929 waren cruciaal voor de Belgische autoindustrie maar de beurskrach van 1929 was er fataal voor. De esthetische en mechanische creativiteit moest plaats maken voor een autoindustrie die hoofdzakelijk gebaseerd was op de montage en assemblage van buitenlandse wagens in licentie.

## **V.S.M. (Victor VANDEN BREMPT) 1952**

Wie herinnert zich nog Victor VANDEN BREMPT, een matrassenfabrikant die in 1952 zijn eigen renwagen, de V.S.M., bouwde? En toch namen niet minder dan 11 Belgische piloten deel aan de tweede Grote Prijs van Brussel (F3), georganiseerd op 11 mei 1952 in Ter Kamerenbos, en VANDEN BREMPT eindigde in de eindproef als tiende. De overwinning ging naar een COOPER met een gemiddelde van 122 km/u en de acht-

ste plaats werd behaald door de Belg HANLET met een zelf ontworpen renwagen, de TELNA.

Het was een tijdperk waarin enkele kleine ambachtelijke constructeurs kennis maakten met de autosport en hoopten er in door te breken .... zoals bij wijze van uitzondering een zekere Colin CHAPMAN deed en die op de grootste circuits van de wereld imponeerde met zijn LOTUS renwagens.



FN 2200 G Coupé de Ville met  
carrosserie van Walch, 1926  
(Mahymobiles, Leuze).

## WALCH 1921 – 1925

Luik

Belgische carrossier aan wie wij de mooie, in 1921 geproduceerde 4-deurs torpedo carrosserie met twee rijen windschermen op FN chassis type 3800 te danken hebben en die tot 1925 verder zou evolueren onder de benamingen 3800 T en 3800 F.

WALCH was bekend voor zijn volledig gesloten auto's die zonder gereedschap in twee minuten konden omgevormd worden tot een torpedo, een systeem waarop hij een patent had aangevraagd.

## WILFORD 1897 – 1901

(Werkhuizen Ch. WILFORD en Zn.) Temse

De Ateliers WILFORD bouwden tussen 1897 en 1899 bijzonder log ogende wagens, nog uitgerust met houten wielen met ijzeren banden. Het waren hoge wagens met vier plaatsen tegenover mekaar (vis-à-vis), een achteraan geplaatste horizontale éencilindermotor met dikvloeibare olie, de

reductie met riemen en de aandrijving met kettingen.

In 1899 reed Paul WILFORD op de weg naar Diegem met een WILFORD een kilometer met vliegende start met een snelheid van 96,5 km/u, een prestatie die het toenmalige snelheidsrecord op de weg benaderde.

In 1900 schakelden de Ateliers WILFORD hun productie over naar kleinere wagens met een schuingeplaatste stuurkolom en een vooraan geplaatste motor van 3 pk met riemaandrijving of 6 pk met kettingaandrijving. De toen welbekende wedstrijdrijder Baron de CATER was eigenaar van een WILFORD.

Na 1901 stopte de fabriek met de automobielconstructie en specialiseerde zich in de textielindustrie. Nochtans had WILFORD verschillende patenten betreffende auto's gedeponeerd.

Zo gebeurde het dat in 1911 de Antwerpse maatschappij "Syndicat d'Etudes de Traction Automobile" een zware wegtractor probeerde op de markt te brengen volgens het patent "systeem P.A. WILFORD". Dit voertuig, dat 20 ton kon trekken op vlakke weg, had vier aangedreven wielen en was voorzien van een benzinemotor met 4 cilinders (120 x 180) en een versnellingsbak met drie versnellingen.

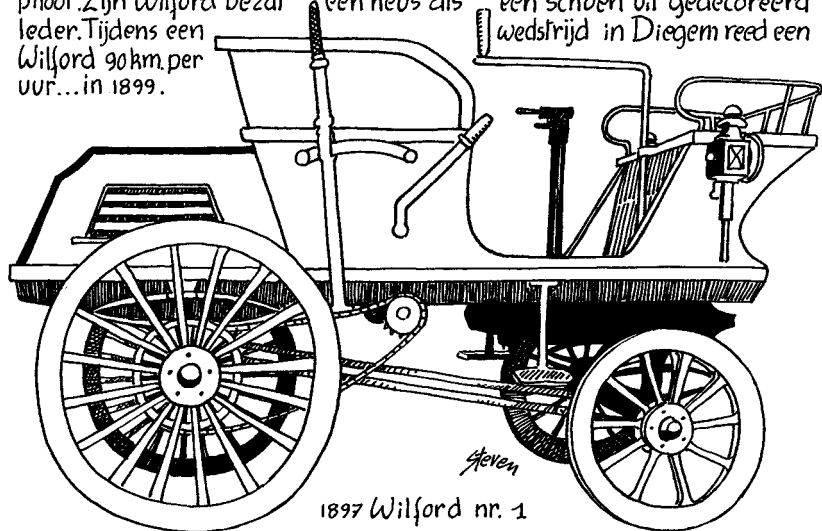
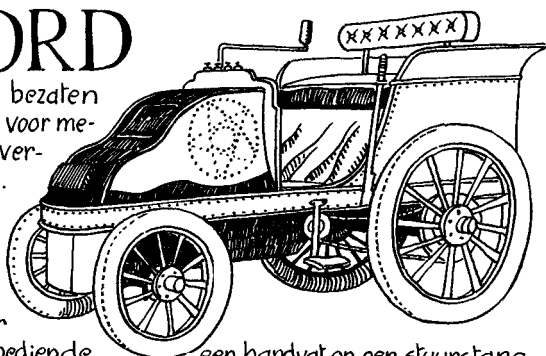
## WILFORD

Ch. Wilford en zoon bezaten in Temse een werkhuis voor metaalbewerking. In 1897 verscheen hun eerste auto.

Het voertuig had een horizontale eencilinder petroleummotor en stond op grote houten wielen.

Hij bood plaats aan vier personen, de bestuurder bediende

een handvat op een stuurstang. Een van de eerste klanten was baron de Caters uit s'Gravenwezel. Hij stond bekend als autoenthousiast en was in het begin van de eeuw een beroemd piloot. Zijn Wilford bezat een neus als een schoen uit gedecoreerd leder. Tijdens een wedstrijd in Diegem reed een Wilford 90 km per uur... in 1899.



1897 Wilford nr. 1

## IVde Herdenkingsrit

# “Circuit des Ardennes”

In 1902 introduceerde Baron Pierre de Crawhez, voorzitter van de sportieve commissie van de Automobiëclub van België, een belangrijke vernieuwing in de automobiëlsport. Tot dan toe werden de wedstrijden georganiseerd van stad naar stad (Brussel-Spa; Parijs-Bordeaux; Parijs-Wenen, enz), met als nadeel dat de toeschouwers die langsheen het parcours stonden, de deelnemers slechts eenmaal zagen voorbijrijden.

Met het concept om de wedstrijd in lusvorm te organiseren, bracht de Crawhez een grote vernieuwing. De toeschouwers zagen de deelnemers nu meer dan eens passeren, en ook organisatorisch had de nieuwe formule zeker zijn voordelen.

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

De wedstrijd van 1902 wordt gewonnen door Charles Jarrot met Panhard

die de 512 km aflegt met een voor die tijd duizelingwekkende gemiddelde snelheid van bijna 100 km/u.

Baron de Crawhez, die zelf deelneemt met een Panhard, moet de strijd staken na een aanrijding met een andere deelnemer.

Het “Circuit des Ardennes” had internationaal nogal wat uitstraling, en groeide snel uit tot een sportief evenement dat andere wedstrijden zoals de Gordon Bennett Beker of de Targa Florio ging beïnvloeden, het lag ook aan de basis van het latere circuit van Spa-Francorchamps.

Het “Circuit des Ardennes” was in oorsprong toegankelijk voor verschillende categorieën:

- auto's van meer of minder dan 1.000 kg
- sport- of toerismewagens
- motoren

Om de 100ste verjaardag van dit roemrijke evenement te herdenken werd in juli 2002 de eerste herdenkingsrit georganiseerd. Die kende een weergaloos succes, zowel wat





betreft deelnemers als toeschouwers. Onder de zowat 500 oldtimers die aan de eerste editie deelnamen, telde men bijna honderd voertuigen van voor 1918; 200 van 1919 tot 1940 en 250 van 1941 tot 1970, en een opvallend groot aantal Bugatti's.

Opvallende deelnemers waren o.m. een de Dion Bouton die deelnam aan de editie van 1903. De Herdenkingsritten worden verreden op de openbare weg, volgens een parcours dat de oorspronkelijke route zoveel mogelijk volgt. Het gaat uiter-

aard niet om een wedstrijd, maar om een toeristische rit, die elke deelnemer op zijn eigen tempo kan afleggen.

Door het succes en op vraag van vele deelnemers werd besloten dit evenement om de drie jaar te organiseren.

Er was een "Circuit in 2005 en 2008. De IVde Herdenkingsrit vindt plaats van van 30/06 – 03/07/2011. Het is nu te laat om hiervoor nog in te schrijven, maar ook voor de toeschouwers wordt het een onvergetelijk evenement.

## Programma

- **Donderdag 30 juni** "Pre-run" en toeristische bezoeken (gereserveerd voor de voertuigen tot 1918)
- **Vrijdag 1 juli**, pre-run gereserveerd voor de oudste voertuigen (van de oorsprong tot 1918). Vanaf 14 u nemen deze auto's ook deel aan de "Quarter Mile Run" op de Route d'Arlon (bij het binnenrijden van Bastogne).
- **Zaterdag 2 juli**, een programma bij de start vanuit Bastogne/Place Mac Auliffe  
Vanaf 9u, vertrek per categorie
  - categorie A (authentieke voertuigen die aan een van de eerste edities hebben deelgenomen)
  - categorie B (voertuigen van merken en modellen gelijkaardig aan cat. A)
  - categorie C: alle andere voertuigen van 1902 tot 1918
  - categorie D: voertuigen van 1919 tot 1930
    - om 11 u, vertrek van een groep Bugatti's
- **Zondag 3 juli**
  - om 8u30, vertrek van de voertuigen van 1919 tot 1927
  - om 10u, vertrek van de voertuigen van 1928 tot 1940
  - om 11u, vertrek van de Bugatti groep
  - om 12u, vertrek van de voertuigen van 1941 tot 1970

### Passages en animatie langsheen het circuit

- **Vrijdag 1 juli** in Bastogne, tussen 14 en 18 u: Quarter Mile Run op de Route d'Arlon tot aan de rotonde "Circuit des Ardennes" voor alle voertuigen tot 1918 (weg in een richting afgesloten).
- **Zaterdag 2 juli** (voertuigen tot 1918 + Bugatti's):
  - Bastogne: Place Mc Auliffe
  - Vertrek van 9 tot 11 u
  - Terugkeer vanaf 14 u
  - Libramont Walexpo 10u30 tot 14u
  - Neufchâteau: 11 tot 14u30
  - Habay-la-Neuve 12 tot 16u
- **Zondag 3 juli** (auto's van 1919 tot 1970 + Bugatti- en Packardgroep)
  - Bastogne: Place Mc Auliffe
  - Vertrek van 8u30 tot 11 u
  - Terugkeer van 16 tot 19 u
  - Van 13 tot 16 u: gymkhana en diverse animaties
  - Habay-la-Neuve: 9 tot 13 u
  - Neufchâteau: 10 tot 14 u
  - Libramont Walexpo: 11 u tot 14u30
  - Bouillon/ Colruyt: 13u30 tot 16 u
  - Florenville: 14u30 tot 17 u.

Deze tijdtabellen zijn een schatting. Zij kunnen nog worden aangepast in functie van het aantal deelnemende voertuigen en andere elementen die de organisatie kunnen beïnvloeden.

# De opmerkelijke geschiedenis van de Equipe Nationale Belge

Ecurie Belge, Ecurie Francorchamps, Ecurie Belgique, Equipe Nationale Belge... er zijn pogingen genoeg geweest om een nationale renstal op poten te zetten en te laten rijden. Zopas werd een boek gepubliceerd dat de geschiedenis van een van de meest bekende nationale teams in detail vertelt: de Equipe Nationale Belge, kortweg ENB.

*Leo Van Hoorick*



Na zeven jaar speurwerk zijn Christophe Gaascht en Claude Yvens er in geslaagd om het definitieve boek voor te stellen over het Belgische team dat actief was in een bijzonder rijke periode van de autosport in België: de jaren '50 en een stukje van de jaren '60.

De Equipe Nationale Belge, de beroemde autorenstal die de grootste Belgische piloten liet rijden (Paul Frère, Olivier Gendebien, Lucien et Mauro Bianchi, Gilberte Thirion, André Pilette, Jacques Swaters, Willy Mairesse en vele anderen) werd opgericht in 1955 door Johnny Claes, Jacques Swaters, Roger Laurent, Paul Frère en André Pilette. Journalist Pierre Stasse werd onbezoldigd directeur. Het zou nooit een echt topteam worden, maar presteerde meer dan behoorlijk, zeker als men in oogschouw neemt dat het hier om een echt privéteam ging. De ENB trad aan op alle circuits van Europa, en ook wel eens in Afrika. De mooiste resultaten werden geboekt in uithoudingsraces, en dan zeker tijdens de 24 u van Le Mans.

## ■ Een mensenverhaal

Dit boek is meer dan een louter historische studie. De liefhebber van autoboeke vindt er natuurlijk een gedetailleerde analyse van alle technische aspecten en een beschrijving van alle wedstrijden, maar ook, vooral, een menselijke avontuur. De Equipe Nationale Belge is inderdaad opgericht door sterke karakters, groeide dankzij hun inzet en karaktersterkte... maar ging hieraan ook ten onder, in combinatie met een chronisch geldgebrek. De twee auteurs hebben veel van de piloten en getuigen die aan deze geschiedenis meeschreven geïnterviewd en hun archieven geraadpleegd. Het resultaat is een getrouw beeld van het dagelijkse leven van een autorenstal van toen. Het was een tijdperk waarin het woord 'prestatie' nog haar volle waarde bezat. En waarin de autosport in al haar facetten kon rekenen op een enorme publieke belangstelling.

Het verhaal van de E.N.B. duurde elf jaar. Hoeveel renstallen hebben zo een lange geschiedenis? Dankzij de Equipe Nationale Belge werd het

*De ENB stand voor de start van de 24 u van Le Mans in 1958: links de Ferrari 250TR (Mairesse-Bianchi), daarnaast de Lister Jaguar (Rouselle-Dubois) en uiterst rechts de tweede 250TR (Beurlys-de Chagny).*









*De auto's van de Equipe  
National Belge getekend  
door Benoît Delière.  
Eerste kolom: Jaguar  
D-type; Alfa TZ; Ferrari  
290MM; Emeryson F1.  
Tweede kolom: Cooper T51;  
ENB Maserati; Ferrari  
500TR; Lister Jaguar;  
Derde kolom: Simca-Abarth  
1300; Ferrari 250TR;  
Porsche 550 Spyder;  
Ferrari 750 Monza.*

*copyright Benoît Delière*



*Het boek werd voorgesteld in aanwezigheid van twee "overlevenden" uit die roemrijke periode. Zij staan hier op de foto rond een Porsche 550 spider samen met de auteurs en de uitgever: vlnr Claude Ivens, Freddy Rouselle, Georges Hacquin, Christophe Gaascht en Benoît Delière.*

288 pagina's  
Formaat 240 x 290 mm  
Meer dan 250 uitzonderlijke  
foto's en documenten  
Illustraties van Benoît Delière  
Teksten FR-NL-EN

Prijs: 59 euro

## Contactgegevens

Benoît Delière Editions  
10 rue Joseph Sonveau  
B - 4910 Polleur

Tel +32(0)87 23 20 08

E-mail:  
info@benoitdeliere.be  
www.benoitdeliere.be

'Belgische geel' een vaste waarde op alle Europese circuits. Deze reputatie was te danken aan enkele mooie resultaten, maar vooral aan talentvolle en volhardende piloten.

Veel van hen geven het nu toe: zonder de E.N.B. hadden ze niet dezelfde carrière gehad. En dat was ook het eerste doel van het initiatief: een kweekvijver zijn voor jong Belgisch racetalent. Maar het is tegelijkertijd ook een soms droevig verhaal van mislukkingen, slechte voorbereiding en ongevallen.

In amper tien jaar werd België gerenommeerd voor haar "endurance"-piloten, en dan kwam Jacky Ickx. Ickx, eerlijk gezegd, had niets te maken met de E.N.B., maar hij heeft wel degelijk de erfenis van de E.N.B. verlengd.

Het boek is vlot geschreven, soms zelfs spannend, en rijk geïllustreerd met vele zeldzame foto's. De tekeningen van Benoît Delière, die het boek

ook uitgaf, verdienen een bijzondere vermelding, en we zijn bijzonder blij dat hij ons toestond om zijn illustratie van de omslag ook te gebruiken voor de omslag van dit nummer. En dat is niet alles: hij tekende alle auto's die de ENB ooit inzette. In het midden van dit blad vind je een overzicht hiervan. Niet te vergeten is dat dit boek tot stand kwam met de onmisbare steun van de FSA, die hier ten volle haar rol opneemt van behoeder van het Belgische automobielpatrimonium.

## ■ Biografie van de auteurs

Christophe Gaascht werd op 10 februari 1965 geboren in Verviers. Zijn jeugd speelde zich af in het hartje van het circuit van Francorchamps waar zijn ouders een landhuis bezaten. Hij debuteerde in 1985 als radioreporter en verslaat sindsdien jaarlijks de 24 Uren van Le Mans.

In 2003 publiceerde hij 'Willy Mairesse, le Chevalier Meurtri' en in 2007 een monografie over het hotel-restaurant Les Hunaudières.

Claude Yvens werd op 25 september 1967 geboren in Verviers. Als journalist werd hij in 2004 hoofdredacteur van het magazine Truck & Business. Naast zijn activiteiten in de wereld van het wegtransport, is hij eveneens radioverslaggever tijdens de 24 Uren van Le Mans en veel andere wedstrijden op Francorchamps.

In 2007 publiceerde hij 'Lucien Hautvast, Gentleman Driver et Tutoyeur de Légendes'. Hij werkte bovendien mee aan de twee titels van zijn coauteur.

## Bestaansrecht

FSA heeft als opdracht de kennis van het Belgisch patrimonium te stimuleren en dit patrimonium ook te bewaren. Onder "automobielpatrimonium" wordt verstaan: voertuigen, automobilia, technische en journalistieke documentatie, boeken, kunst- en reclamevoorwerpen, films, affiches enz.

Meer inlichtingen omtrent het bestaansrecht en de activiteiten:  
FSA c/o Koning Boudwijn Stichting  
Brederodestraat 21,  
1000 Brussel  
Tel: 02 511 18 40  
Email allard.d@kbs-frb.be

# Fsa

Fondation  
Automobile-  
Automobielstichting





## De Renault 4 viert zijn vijftigste verjaardag

Eind de jaren '50, begin de jaren '60 gingen de grote constructeurs zich toeleggen op massaproductie. Dat leverde een aantal auto's op die echt hun stempel drukten op het tijdsbeeld. Een daarvan is ongetwijfeld de Renault 4, het op twee na (de VW Kever en de Ford T) meest verkochte model in de autogeschiedenis en met meer dan acht miljoen exemplaren de meest verkochte Franse wagen wereldwijd. Renault viert dit jaar het 50-jarige bestaan van de R4. Die gelegenheid werd door de R4L Club Belgium te baat genomen om een prachtige tentoonstelling te organiseren begin april in Autoworld Brussel.

## Geniale eenvoud

In 1956 lanceerde Pierre Dreyfus, voorzitter van de Régie nationale des Usines Renault, het project «la voiture blue-jean». Hij wilde een auto die net als dit universele kledingstuk polyvalent was, zuinig, wereldwijd

bekend, aangepast aan de maatschappelijke evolutie die zich in het begin van de jaren 60 aftekende.

Na een ontwikkelingsperiode van vijf jaar werd de Renault 4 voorgesteld op het Parijse Autosalon van 1961.







*Testritten bij de lancering in België onder het motto «neem het stuur»*

Officieel heette het project 112, maar intern kreeg het project de bijnaam '350', een verwijzing naar de prijs die in het lastenboek werd vermeld (350 duizend Franse frank of... 525 euro). Van bij de lancering zijn er drie versies en een bestelwagen beschikbaar; de R3, die het jaar daarna uit de catalogus verdwijnt, de R4 en de R4L, L voor luxe. Deze laatste benaming ("quatr'el") wordt in Frankrijk al snel de bijnaam van het wagentje.

De R4 valt onmiddellijk in de smaak vanwege zijn unieke carrosserie, zijn lage gebruikskosten en zijn talent om zich aan alle behoeften van de gebruiker aan te passen. Nauwelijks zes jaar na de lancering wordt het miljoenste exemplaar van de Renault 4 verkocht. In een carrière van een-

endertig jaar worden er uiteindelijk 8.135.424 exemplaren van gebouwd.. De Renault 4 heeft ook succes in het buitenland. Hij wordt in 27 landen buiten Frankrijk geproduceerd of geassembleerd, tot in de verste uithoeken, zoals Australië, Zuid-Afrika, Chili en de Filipijnen, maar ook bij ons in Vilvoorde. Tot in 1994 worden er nog kleine aantallen van de Renault 4 geproduceerd in Slovenië en Marokko.

Tijdens zijn lange carrière wordt de Renault 4 uitgebracht als bestelwagen, als model met vierwielaandrijving, als cabrio.... Er komen varianten (de Rodeo) en verschillende speciale series.

### Renault 4 in Autoworld

Ter gelegenheid van het 50e verjaardag van de Renault 4 bedacht de R4L Club Belgium, in samenwerking met Renault België Luxemburg, de tentoonstelling "Geniale Eenvoud". De bezoekers konden er een dertigtal exemplaren van de Renault 4 (her)ontdekken, afkomstig van privéverzamelaars en de tentoonstelling Modulo 4, een rondreizende tentoonstelling van Renault zelf.

Die tentoonstelling liep jammer genoeg slechts twee weken, maar er zouden zo meer initiatieven moeten komen om de mensen de weg naar Autoworld (en de site van het Jubelpark) te leren kennen.

## Dertig jaar evolutie van de Renault 4

**1961** Op 3 augustus rolt de eerste Renault 4 van de band in de fabriek op het Ile Seguin. Op 4 oktober wordt de nieuwe Renault voorgesteld op het laatste autosalon dat plaatsvindt in het Grand Palais. Er zijn 3 versies van de Renault 4 verkrijgbaar:

- De R3 (type R 1121), een sobere versie met een 603 cm<sup>3</sup> motor (type 690) die 22,5 SAE pk ontwikkelt of 3 fiscale pk. De R3 is herkenbaar aan zijn gelakte buisvormige bumper, de wielen zonder wieloppen

en de vier zijruiten. In het interieur is soberheid troef, alleen de bestuurder achter zijn dunne stuur met 3 spaken beschikt over een zonneklep.

- De R4 (type R 1120) ziet eruit zoals de R3, zonder derde zijruit zoals de R3 maar hij heeft een motor van 747 cm<sup>3</sup> (type 680).
- Boven de zuinige modellen staat de R4L, die met zijn zes rijruiten een 'limousine' wordt genoemd. De R4L heeft eveneens een 747 cm<sup>3</sup> onder de kap.



*Renault 4 Export, 1968.*

*Nieuwe grille, nieuwe bumpers, nieuwe zachtere zetels en een vierbak waarvan alle versnellingen zijn gesynchroniseerd.*

De eerste R4 bestelwagen wordt meteen na het autosalon van 1961 voorgesteld. Zijn officiële naam luidt type R 2102, hij heeft een nuttig laadvermogen van 300 kg en krijgt dezelfde afwerking als de R3 en R4, maar met bredere banden (145x330). De R4 bestelwagen is in optie verkrijgbaar met een klapluikje, bijgenaamd 'Girafon' boven de achterklep.

In november 1961 wordt de vulopening van de benzinetank op de rechter achtervleugel emonteerd. Het volledige gamma is uitgerust met een 3-versnellingsbak.

**1962** In maart verschijnt de R4 Super (type R 1122), ook 'super confort' genoemd in de commerciële documenten uit die tijd. Hij beschikt nog steeds over een motor van 747 cm<sup>3</sup>, maar het vermogen wordt tot 32 SAE pk verhoogd. De nieuwe versie heeft dezelfde carrosserie met 6 ruiten als de R4L, maar de nieuwe achterklep kan naar beneden worden geklapt en beschikt over een openschuivend raam. Op deze versie worden bumpers met dubbele verchromde buizen gemonteerd.

In september verdwijnt de versie R3. De Super beschikt voortaan over een 845 cm<sup>3</sup> (type 800-02) en dus 5 fiscale pk en krijgt een nieuwe naam, R 1124. De buisvormige bumper van de R4L wordt vervangen door een bumper van verchromde plaat.

SINPAR (Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne), sinds jaren onderaan-

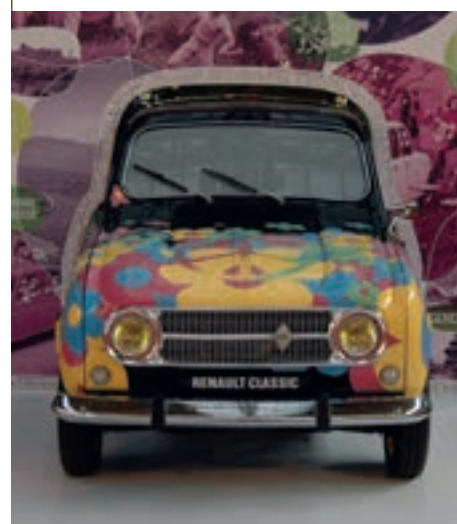
nemer van Renault, maakt van de Renault 4 een 'terreinwagen' met vierwielaandrijving.

**1963** In september wordt de achterklep uitgerust met een scharnierende arm om de deur open te houden. Hij vervangt het vroegere 'steuntje' voor de achterklep. Nog een innovatie is de volledig gesynchroniseerde versnellingsbak. Ook de bestelwagen krijgt een vooraan een plaatbumper, maar de achterbumper blijft buisvormig.

De R4 Super verdwijnt uit de catalogus en wordt vervangen door de R4L Super (type R 1123).

De 'Parisienne' verschijnt in december op het toneel. Deze elegante versie van de R4L is het resultaat van een partnerschap met het tijdschrift ELLE. Hij is herkenbaar aan zijn opdruk met rietmotief aan de zijkant en zijn specifieke interieur. Er zijn twee versies beschikbaar, een met rietmotief en een met een Schotse ruit.

**1964** In februari wordt de nieuwe bestelwagen met ruiten gelanceerd, met een nuttig laadvermogen van 300 kg. In september maakt de R4L Super plaats voor de nieuwe Export-versie, uitgerust met een 4 PK-motor van 747 cm<sup>3</sup> (type R1120), of een 5 PK-motor (type R 1123). De wereldwijde productie overschrijdt de 500.000 exemplaren.





*Renault 4 "R4L", 1962. Deze auto werd recent gerestaureerd, maar behield zijn originele rode kleur "esterel".*



*De Renault 4 was heel populair bij wegenwachters, de brandweer en de Rijkswacht. Laatstgenoemde kocht er bijna 1500 in de periode eind jaren '60 begin jaren '80.*

**1965** Vanaf september wordt de benaming R4 vervangen door 'Renault 4'. Bij alle modellen van het merk maakt de afkorting 'R' plaats voor de volledige merknaam. De R4 wordt Renault 4 Luxe en de R4L wordt Renault 4 Export. De fabrieken van Renault produceren nog 260 000 modellen meer.

**1966** Op 1 februari 1966 wordt de miljoenste Renault 4 geproduceerd op het Ile Seguin! Er worden 4 versies van het model gecommercialiseerd: Luxe, Export, Parisienne en Fourgonnette.

In maart wordt het nuttige laadvermogen van de bestelwagens verhoogd tot 350 kg, het type R 2105 vervangt het type R 2102 en het gamma bedrijfsvoertuigen krijgt een nieuwe 5 pk-motor, het type R 2106.

In september wordt Renault Luxe Renault 4 en hij krijgt, net als de andere modellen in het gamma, een nieuwe hoedenplank en een nieuw stuur. Het interieur van de versies Export en Parisienne wordt opgesmukt met nieuwe zetels met overlangse stiksels en een nieuwe deurbekleding.

**1967** De Renault 4 heeft ook een versnelling meer en wordt uitgerust met een 4-bak.

In september verandert de neus van de Renault 4: het kleine radiatorrooster maakt plaats voor een groter rooster dat de koplampen omsluit. Het logo wordt naar rechts verplaatst en de ook bumper krijgt een andere vorm.



**1968** La Parisienne neemt afscheid maar de Plein Air (type R 1123) – een cabrioversie zonder deuren of zijruiten, gefabriceerd door Sinpar, komt op de markt. De bestelwagens ondergaan dezelfde facelift als de personenwagens.

**1969** Vanaf september staat het contact rechts van het stuur en wordt het schema van de versnellingen in de knop van de pook gegraveerd. De koplampen volgen de Europese code en de achterbank van de Renault 4-persoonswagens kan worden neergeklapt.

**1970** Vanaf april beschikken alle Renault 4-modellen over veiligheidsgordels vooraan. De elektrische uitrusting gaat van 6 naar 12 volt. De Plein-Air verdwijnt uit de catalogus.

**1971** De Rodeo doet zijn intrede. Renault levert de mechanische onderdelen van de 4L aan de Ateliers de Construction du Libradois (ACL), die ze monteren in een kunststofcarrosserie die het bedrijf Teilhol heeft ontwikkeld en gebouwd. Vanaf september krijgen de motoren een cilinderinhoud van 782 in plaats van 747 cm<sup>3</sup>. Daardoor evolueren de types: de R 1120 wordt R 1126 voor de personenwagens en de 2105 wordt R 2109 voor de bestelwagens. Er komt een nieuwe bestelwagen op de markt (type 2108) met een motor van 845 cm<sup>3</sup>, een verhoogd dak in kunststof en een nuttig laadvermogen van 400 kg.



Met meer dan 3 500 000 exemplaren, alle versies door elkaar genomen, blijft de Renault 4 het meest geproduceerde model bij Renault.

**1972** De achterzetels van de Renault 4 personenwagens worden uitgerust met verankeringpunten voor veiligheidsgordels.

**1973** Het volledige gamma, behalve de bestelwagens 400 kg, wordt uitgerust met de versnellingsbak van de Renault 6. Vanaf september hebben alle Renault 4-modellen een milieuvriendelijke motor die aan de nieuwe normen voldoet en 3 pk wint, zodat hij 27 DIN pk ontwikkelt. Het succes van de bestelwagen wordt bevestigd met meer dan 100 000 geproduceerde modellen.

**1974** Vanaf september wordt het radiatorrooster vervangen door een nieuw model in zwarte kunststof met het logo in het midden. Alle Renault 4-modellen beschikken voortaan over de versnellingsbak van de Renault 6.

**1975** Vanaf juni wordt de bestelwagen met 8 cm verlengd en het nuttig laadvermogen wordt van 350 naar 400 kg of van 400 naar 440 kg gebracht, naargelang van de versies: de lange bestelwagen (type R 2370) of de lange break (type R 2430).

In september wordt de oude dynamo vervangen door een moderne alternator en verschijnt er een voltmeter op het dashboard.

**1976** Op het autosalon van 1975 onthult Renault de Safari, waarvan de look en de binnenuitrusting specifiek op jongeren zijn afgestemd. In juli verschijnen er nieuwe rechthoekige richtingaanwijzers op de voorzijde.

**1977** Een nieuw meterblok met een snelheidsmeter en het stuur van de Renault 5 doen hun intrede. Renault introduceert een dubbele remleiding met een indicator

voor drukverlies op het dashboard. Vanaf juli zegt men niet meer 4L, maar Renault 4.

**1978** Vanaf januari beschikt de nieuwe Renault 4 GTL over de 1108 cm<sup>3</sup> motor die al op de Renault 8 aanwezig was en die 34 DIN pk ontwikkelt. Naast de vergroting van de cilinderinhoud rust de krukas van deze motor ook op 5 lagers (tegenover 3 voor de andere modellen van het gamma), een technische ingreep die de levensduur van het mechanische systeem verlengt. Ondanks de gewijzigde berekening van het fiscale vermogen blijft de nieuwe Renault 4 GTL een 4 pk, hoewel de cilinderinhoud werd verhoogd. De prestaties nemen toe terwijl het brandstofverbruik gemiddeld met een liter daalt. Wat de buitenkant betreft, zijn het radiatorrooster en de bumpers egaal grijs gelakt en aan de uiteinden van de voorbumpers verschijnen twee stootranden.

De bestelwagens beschikken voortaan over openschuivende in plaats van vaste achterruiten.

In juli wordt de pick-up gelanceerd. Deze versie werd ontwikkeld op de basis van een F6-bestelwagen en wordt in Auvergne gebouwd door het bedrijf Teilhol.

De Renault 4 Safari en de verlengde break met ruiten verdwijnen uit de catalogus.

**1979** Vanaf juli worden er voor de modellen voor 1980 standaard 'tubeless' banden gemonteerd (behalve bij de F4-bestelwagens).

De Renault 4 erft de wielen van de Renault 5, de Renault 4 GTL erft de wielen van de Renault 5 TS.

**1980** De schakelaars krijgen een andere plaats op het dashboard van de Renault 4. Tegelijk vervuult hij zijn verchromde bumpers voor gelakte bumpers en de TL-versie krijgt opengewerkte wielen met zichtbare schroeven in plaats van volledig afgedekte wielen.

**1981** In mei komt de nieuwe Renault 4 Jogging, een



*Op het Salon van Parijs in oktober 1961 werd de Renault 4 voorgesteld naast een uitgekleden versie, de Renault 3. Dat was een goedkoper model met slechts 3 fiscale pk. Tussen 1961 en 1962 werden hiervan 2526 exemplaren gebouwd.*



*Renault Rodéo 1976 naast een Apal Muschang 4x4 Sinpar die nauwelijks 500 kg woog en uitblonk door zijn terreineigenschappen.*

bepert serie van 5.000 exemplaren. Hij oogt opvallend jong met levendige kleuren en beschikt over een roldak in zeildoek.

**1982** Vanaf juli krijgt het gamma Renault 4 het dashboard van de Renault 5. Tegelijk kunnen de F4-bestelwagens worden aangepast voor lpg. De motor van 782 cm<sup>3</sup> maakt plaats voor de 845 cm<sup>3</sup> die hetzelfde vermogen ontwikkelt als de 1.108 cm<sup>3</sup> (hetzij 34 DIN pk) maar aan 5.000 t/min.

**1983** In het hele gamma worden vooraan schijfremmen gemonteerd en een combinatie rommelremmen/schijfremmen – gesteund door een nieuwe hoofdremcilinder – maakt het remsysteem performanter. Het geharde glas van de voorruit wordt vervangen door gelaagd glas.

**1985** Als ex-fan van de Sixties ... speelt de Renault 4 op verlenging en de beperkte serie Sixties van 2200 exemplaren geeft de verkoop een nieuwe impuls. Deze versie werd ontwikkeld op basis van het GTL-model. Ze is verkrijgbaar in blauw, geel of rood en herkenbaar aan de twee open daken van athermisch glas en de matzwarte elementen aan de buitenkant. In juli verdwijnt de versie bestelwagen F6 van het toneel.

**1986** De Clan en de Savane, die in mei worden gelanceerd, zijn de twee laatste evoluties van de Renault 4. In lijn met de tijdsgeest krijgen de voertuigen van Renault voortaan een naam en niet

gewoon meer een alfanumerieke aanduiding. De Renault 4 TL wordt 'TL Savane' en de GTL wordt de 'Clan'. De TL en de F4 gebruiken het motorblok met vijf lagers van 956 cm<sup>3</sup> dat ook 34 DIN pk ontwikkelt. De twee modellen zijn gemakkelijk herkenbaar aan de woorden 'Savane' of 'Clan' op de deuren vooraan en op de achterklep. De Savane heeft dezelfde wielen als de Renault 5 GTL, maar de Clan heeft de mooie tweekleurige velgen 'Style' van de Renault 12 en Renault 16 gekregen. In juni wordt de productie van de Break F4-bestelwagens stopgezet.

**1988** De bestelwagen wordt in Frankrijk niet meer gecommmercialiseerd.

**1989** De Clan en de Savane krijgen een rechter buitenspiegel en twee mistlichten achteraan.

**1991** In juli wordt een nieuwe beperkte serie gelanceerd op basis van de TL Savane, de 'Carte jeune'. Het is meteen duidelijk voor welk publiek hij is bedoeld! Hij is verkrijgbaar in vier kleuren 'grapefruit', 'ijswit', 'felrood' of 'sequoia', heeft een specifiek interieur en is versierd met een lijn in reliëf en een dubbele rand met het logo van de 'carte jeune'.

**1992** De verstrenging van de milieunormen luidt het einde in van de Renault 4. Er wordt een laatste speciale serie van duizend exemplaren geproduceerd, gebaseerd op het model Clan: de Bye-Bye. Elk model van deze allerlaatste versie van de Renault 4 verlaat de fabriek met op het dashboard een plaatje, genummerd van 1000 tot 1.

# SAMEN IN UW RICHTING

## PRIVATE BANKING

Uw private banker zorgt samen met de beste deskundigen voor een optimaal beheer van uw vermogen en voor efficiënte oplossingen bij de realisatie van uw plannen.

[www.privatebanking.societegenerale.be](http://www.privatebanking.societegenerale.be)



BUILDING TEAM SPIRIT TOGETHER



**SOCIETE GENERALE**  
Private Banking

Société Générale Private Banking is een onderdeel van Société Générale, naamloze vennootschap met hoofdzetel te Boulevard Haussman 29, Parijs. Société Générale is een kredietinstelling naar Frans recht die in Frankrijk door de 'Autorité de Contrôle Prudentiel' en de 'Autorité des Marchés Financiers' vergund is als kredietinstelling en beleggingsonderneming. Société Générale is bevoegd om private bankingdiensten aan te bieden in de EER. Dit document is niet bedoeld als een aanbod tot contract van Société Générale met het oog op de aankoop of de verkoop van producten. Gelieve onze lokale vertegenwoordiger te contacteren voor verdere informatie. © GettyImages - FRED & FARID





*Op een plateau wordt de evolutie van de carrosserie geschetst aan de hand van genummerde auto's en duidelijke bordjes. Daaronder staan de auto's geparkeerd als in een parkeergarage waar de tijd bleef stilstaan.*

*Vanop de passerelle heeft men een ongewoon zicht op de tentoongestelde auto's. Op de foto ondermeer een Cadillac berline naast een Delage met een wel zeer originele carrosserie (getekend Antem), geruild met een circus op doorreis.*

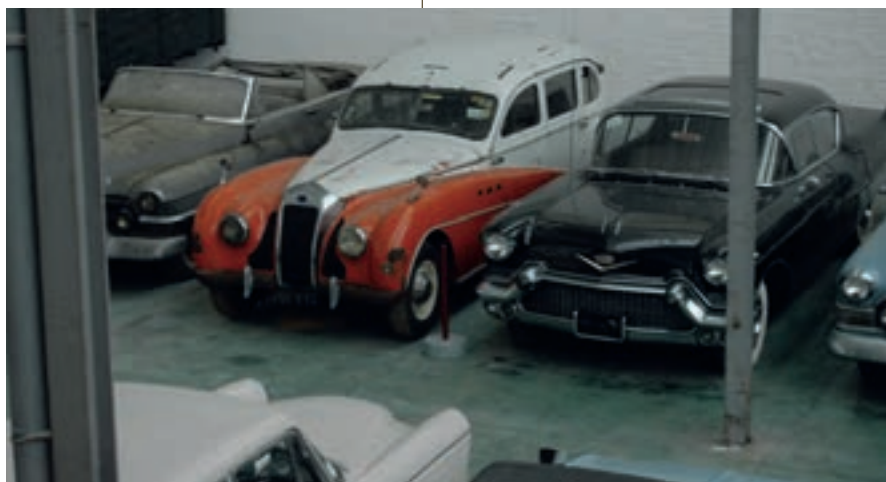
***Iedereen kent Autoworld in Brussel. Velen weten dat de collectie daar bijna volledig eigendom is van Mahy. Dat het overgrote deel van de wereldvermaarde Mahy-collectie in Leuze-en-Hainaut staat is veel minder bekend.***

*Leo Van Hoorick*

Vader Ghislain Mahy (1907-1999) startte ermee, kort na de tweede wereldoorlog. Voor de oorlog was hij reeds met auto's bezig: op 17-jarige leeftijd bouwde hij zelf een auto met bij elkaar gesprokkelde onderdelen, later werd hij handelaar in occasie-wagens. Vervolgens startte hij een

garage en werd verdeler van nieuwe auto's. In 1938 was hij ook een van de eersten die brood zag in de verhuring van auto's zonder chauffeur. Een jaar later huurde hij ook het voormalige wintercircus in Gent om er een grote garage met prachtige etalage in onder te brengen.

Jammer genoeg strooide de oorlog roet in het eten en werd de "Cirque" pas na de oorlog een volwaardige garage, en meer dan dat: de automobilisten konden er bv ook hun haar laten knippen terwijl ze wachtten op hun auto. En het werd ook de opslagplaats voor de steeds groeiende verzameling van vader Ghislain, die al snel de hulp zou krijgen van zijn zoon Ivan (°1937), vandaag de behoe-der en de drijvende kracht achter de wereldvermaarde collectie.





*De Mahy-collectie is bijzonder omwille van haar verscheidenheid.*

*Delahaye "Double Berline-Obus" 1911 (Carr. Wantz). Deze auto met dubbele achterbanden werd tweede in de Rally van Monte Carlo 1912 en won daarna nog de "Concours d'Elegance de Monaco".*

De eerste auto van de collectie was een Ford T uit 1921, gekocht voor 150 frank. Tussendoor startte Mahy ook een handel in achtergebleven legerjeeps, werd hij in 1947 verdeler van Nash en in 1948 voor Fiat-Simca. Vele merken zouden nog volgen: Daf, Jaguar, Toyota.... Op een bepaald moment was de familie Mahy verantwoordelijk voor zowat 1/5 van de verkoop van nieuwe auto's in en om Gent. Maar intussen ging de zoektocht naar oude auto's verder, niet enkel in eigen land maar ook voornamelijk in Frankrijk (waar de zoektochten werden gecombineerd met vakantie). Vader Mahy kocht alles wat betaalbaar was, de prijs van het oud ijzer was zowat de gehanteerde standaard. Hij had een voorliefde voor auto's van voor 1914 en voor Belgische auto's. Een Belgische auto van voor 1900 was het hoogste goed.

In 1954 telde de verzameling al heel wat auto's, waarvan er 35 waren geres-



taureerd. Tien jaar later telde de verzameling al meer dan 400 auto's, en de zoektocht ging verder. Er werden ook al eens auto's geschonken aan de verzameling, en een zeldzame keer werd er ook al eens een auto geruild. In 1970 opende gouverneur Roppe, op initiatief van burgemeester Franssen een nieuw provinciaal automuseum



*Delauney-Belleville Landauet 1911 met zijn kenmerkende ronde radiator.*



*Minerva KK 18 pk 1914 ambulance.*



in Houthalen, dat 85 gerestaureerde auto's uit de Mahy-collectie toonde. Het was een van de eerste automusea in Europa en was bekend tot ver over de grenzen. In 1983 besloot de provincie Limburg het museum te sluiten om financiële redenen. Uiteindelijk wist Ivan het nog drie jaar open te houden, maar dan moest het definitief de deuren sluiten.

Houthalen werd in 1986 opgevolgd door Autoworld in het Jubelpark in Brussel, waar 230 auto's van de Mahy-collectie – intussen de VZW Mahymobiles - een onderdak vonden. Maar in Gent stonden nog steeds zo'n 700 ongerestaureerde auto's en moto's te wachten.

Voor vader Ghislain en zijn zonen Hans en Ivan bleef de collectie een hobbyproject, wars van commerciële doeleinden. Intussen werden er

jaarlijks een vijftal auto's gerestaureerd. Eind van vorige eeuw moest de "Cirque" in Gent ontruimd worden. Niet zonder moeite werd een nieuwe locatie gevonden waar heel de collectie een onderkomen vond: een oude spinnerij in Leuze-en-Hainaut die wordt gehuurd van de gemeente. Hier zijn de auto's ondergebracht in een 12-tal hallen, waarvan er intussen enkele toegankelijk zijn voor het publiek. Het museum hier ging open in september 2000. Aanvankelijk konden er slechts een honderdtal auto's worden gezien. Maar er wordt onder de bezielende leiding van Ivan verder gewerkt door een aantal vrijwilligers die met weinig middelen al heel wat hebben gerealiseerd. Er is een zaal met motoren, chassis en enkel unieke opengewerkte modellen, er staat speelgoed, schaalmodellen en er is een afdeling met motorfietsen. Een groot deel van de collectie kan

*Deze Philos met carrosserie van Faurex & Chausse uit 1914 zou model hebben gestaan voor de auto van stripfiguur Guust Flater.*







*Deze Alfa Romeo RLSS heeft in 1925 deelgenomen aan de Avus-Rennen (D), misschien heeft hij die zelfs gewonnen, want Alfa had twee auto's ingeschreven waarvan er een won. Zoals dikwijls in die tijd kreeg de auto nadien een andere carrosserie, in dit geval een van Castagna. Ghislain Mahy vond de auto in 1964 in de garage van een oud huis in Brussel.*

worden bewonderd op een wel zeer originele manier: via een gangpad dat op halve hoogte doorheen verschillende hallen loopt en toelaat een deel van de collectie van bovenaf te bekijken.

Er is weinig uitleg bij, maar dat heeft een autoliefhebber ook niet nodig. Het is fantastisch om zelf bijzondere modellen te (her)ontdekken, alsof men door een parkeergarage loopt waar de tijd is blijven stilstaan. Nergens in Europa hebben we al zo'n unieke auto-ervaring beleefd, en we hebben toch al heel wat musea bezocht in ons leven. In een hal wordt de evolutie van de carrosserieën aan de hand van 27 auto's verteld. Een evolutie die je niet in boeken terug-

vindt, en waar Ivan bijzonder trots op is.

Men kan Mahymobiles ook onder begeleiding bezoeken. Met wat geluk is het de meester zelf die je rondleidt. Hij kent het verhaal van elke auto die er staat en weet het boeiend en amusant te vertellen.

Sommige auto's zijn in zeer goede staat, andere in minder goede staat. Een aantal zijn zelfs te omschrijven als wrakken. Een aantal van de auto's is reeds gerestaureerd. Er waren twee mogelijkheden: enkel de goed bewaarde of gerestaureerde auto's tentoon te stellen, of alle auto's te tonen in de staat waarin ze werden gevonden in afwachting van hun



*Ivan Mahy, conservator en drijvende kracht achter "Mahymobiles"*

*De didactische zaal telt een aantal schatten zoals dit opengewerkte Ford V-8 chassis.*

restauratie. Er werd gekozen voor de tweede optie, omdat enkel reeds de zeldzaamheid van de voorgestelde voertuigen dit rechtvaardigt. En weet dat, mocht Ghislain Mahy deze auto's niet van de sloop hebben behoed, er waarschijnlijk meer dan 80 % het nooit zouden hebben overleefd.

Het restaureren van een dergelijke verzameling, die nog steeds groeit dank zij schenkingen, is een tijdrovende zaak die nog vele tientallen

jaren in beslag zal nemen. Het is trouwens een van de grote dromen van Ivan om hier een restauratieatelier in te richten, waar ook opleidingen zouden kunnen gegeven worden.

Het museum is voorzien van een ruime parking en er is buiten ruimte genoeg om clubevenementen te organiseren. Binnen is ook een ruime cafetaria.

Het loont echt de moeite!



## Praktische inlichtingen

### Openingstijden:

april, mei, juni en september:  
zaterdag, zondag en feestdagen van 10 tot 17 u.

juli en augustus:  
donderdag, vrijdag, zaterdag, zondag en maandag van 10 tot 17u

Geleide bezoeken enkel op afspraak (NL, FR of GB)

Naast de openingstijden hierboven vermeld is het museum op afspraak ook dagelijks toegankelijk voor groepen (min. 25 pers)

Tel: +32(0)69 35 45 45  
Email: mahymobiles@skynet.be  
www.mahymobiles.be

## Morgan Aero Supersports



# Een nieuwe wind

**Toen Morgan de Aero 8 voorstelde in 2001, was het bijna een halve eeuw geleden dat het Britse merk nog eens het doek van iets nieuws haalde. Sindsdien waait er echter een nieuwe wind in Malvern Link. Zoveel bewijst ook deze Morgan Aero Supersports.**

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

Stellen dat de Morgan Aero 8 destijds met open armen werd ontvangen door de goegemeente, is een understatement zoals alleen de Engelsen die kunnen smaken. Een nieuwe Morgan, eentje met een BMW-V8 motor bovendien, die ook nog eens probeerde uit te pakken met modern geïnspireerde lijnen en wel erg stevige prestaties op de tabellen zette? Neen, daar moest het klantenbestand weinig van weten. Morgan, dat was toch de favoriete constructeur van conservatieve Britten en Anglofiële Europeanen die hun midlifecrisis wilden bekampen, maar niet avontuurlijk genoeg waren voor een echte oldtimer? Bovendien vonden veel mensen die Aero 8 ronduit lelijk met zijn schele koplampen en zijn vreemdsoortige kont met ingewerkte achterspoiler. Veel meer dan een verdienstelijke poging van het kleine, uiterst sympathieke merkje om aan te knopen met de moderne tijd is die Aero 8 dan ook nooit geworden. Na een klein decennium werden er niet eens 500 exemplaren op wielen gezet, waarmee de Aero 8 een piepkleine niche blijft in het Morgan-portfolio.

Jaarlijks worden er in de stoffige schuren in een uithoek van het landelijke Malvern Link immers zowat 900 auto's in elkaar getimmerd. En ja, dat mag je letterlijk nemen. Net zoals 101 jaar geleden worden Morgans immers nog steeds uit aluminium rond een essenhouten frame geklopt. Zelfs de flamboyante Aero 8 en al zijn afgeleiden.

### ■ Een verhaal in afleveringen

Een jaar of vier terug kreeg de kwakkelende carrière van de Aero 8 een opmerkelijke duw in de rug toen de Zwitserse bankier, voormalige toptennisser en Morgan-aficionado Eric Sturdza bij Morgan aan de bel hing voor iets bijzonders. Charles Morgan, na de dood van vader Peter de derde generatie aan het hoofd van het eigenzinnige merk, zag er meteen brood in en bestelde bij de piepjonge, freelance designer Matthew Humphries een unieke one-off op basis van die Aero 8. Op het salon van Genève in 2005 wilde men die even laten zien aan het grote publiek





vooraleer de auto naar de garage van mijnheer Sturdza zou verhuizen. De fraaie, barokke coupé lokte echter zo'n laaiende reacties uit dat Morgan ze onmogelijk kon negeren. Sturdza, die ondermeer het Morgan-raceteam steunt dat in de FIA-GT3 races regelmatig de Audi's, Lambo's en Astons een poepje laat ruiken, is blijkbaar de verkeerde nog niet, want hij stond toe dat de Britten een beperkte oplage van 100 stuks in productie namen. Toen die in een wip en een knip was uitverkocht en zelfs de kleinste van Top Gear er eentje in zijn garage parkeerde, drong een vervolg zich op. Dat is deze Aero Supersports geworden, een opvallende kruising tussen de frivole Aero 8 roadster en de barokke Aeromax. En zo kende de lastige carrière van de Aero 8 toch nog een mooi slot.

### ■ Voor schoonheid moet je lijden

Een ademstokkend mooi slot zelfs, want overal waar de Aero Supersports passeert, draaien alle hoofden meteen in zijn richting. Nochtans bleek in het verleden al te vaak dat moderne ontwerpen in een retrosausje zelden werken en zelfs de Aero 8 is daarvan een mooi voorbeeld. Maar om de één of andere reden pakt de mayonaise wel bij de Aero Supersports. Vooraan lijkt hij als twee druppels water op de Aero 8, behalve dat men de schele oogjes heeft vervangen door een strak stel kijkers van de nieuwe Mini. Achteraan komt hij echter veel eleganter voor de dag met zijn wulpse derrière en het haast ontwapenende hartvormige kofferklepje. In tegenstelling tot de Aeromax is de Supersports voorzien van een simpel, tweedelig targadak dat ietwat rommelig met acht simpele klemmetjes op de auto zit geklikt. Daarmee combineert hij het beste van twee werelden: de elegantie van de Aeromax en het zorgeloze cabriokarakter van de Aero 8. Helaas moet je voor die verbluffende elegantie een stevige prijs betalen. Net als de Aeromax is de Supersports binnenin alles behalve ruim en het is allerm minst een sinecure

om ietwat elegant in en uit de auto te geraken. Als het dak er op zit, moet je helemaal over de lenigheid van een slangenmens beschikken.

In tegenstelling tot de Aero 8 heeft de Supersports wel een ruime en vooral erg diepe kofferbak die je jammer genoeg bijna volledig moet opofferen als je open wil rijden omdat de dakpanelen er dan in moeten passen. En open rijden, dat wil je. Pas als de wind doorheen de haren wappert, kruipt deze auto namelijk echt goed onder je vel. Dan vergeet je dat hij eigenlijk te krap is voor je volwassen lijf en dat de afwerking binnenin stevig tekort schiet. Op het eerste zicht ziet het er allemaal heel mooi uit met een boordplank uit geborsteld aluminium, fraaie en goedzittende kuipstoelen en heel veel charmante handwerkstukjes uit aluminium. Maar die mooie materialen kunnen niet altijd compenseren dat veel onderdelen slordig in elkaar steken.

### ■ Bootje varen

Het is niet helemaal duidelijk waarom deze auto het predicaat Supersports meekreeg, want onderhuids is hij helemaal identiek aan de Aeromax. Onder het aluminium koetswerk schuilt een aluminium spaceframe waarin een dikke, atmosferische 4,8 liter huist uit de BMW-rekken. Die krachtbron levert 367 pk en doet mooie dingen met de ruim twee ton wegende kolossen als de BMW X5 en X6. Maar de Duitse krachtpatser geeft helemaal van jetje in de amper 1.200 kilo lichte Morgan. Het is een romige brok techniek die graag in toeren klimt en een heerlijk inspirerende soundtrack levert. Vooral met de optionele sportuitlaat blaft en buldert hij bovendien als een gekooide leeuw met paringsdrang. Misschien is het wat primitief, maar zo'n mooi uitlaatgeluid levert echt wel een wezenlijke bijdrage aan het rijplezier. Helaas waren we niet helemaal onder de indruk van de manuele zesbak. Dat de verzetten niet perfect zijn gespreid, is nauwelijks een probleem. De krachtbron levert zoveel koppel



dat hij in iedere versnelling en bij ieder toerental snelheid op overschot heeft. De auto trekt het zelfs als je in zesde met 1.500 toeren tegen 30 km/u voorbij kabbelt. Zodra je het gas vloert, gaat hij dan in één stevige haal tot aan zijn topsnelheid. Als je durft tenminste. Het is wel jammer dat de bak te los in de rubbers hangt, waardoor je hem onder de auto voelt bewegen en dat de koppeling te weinig slip toelaat, waardoor de overgangen vaak erg oncomfortabel verlopen. De automaat is daarom een betere keuze.

Omdat topsnelheid nauwelijks van belang is, heeft Morgan daarin weinig Latijn geïnvesteerd. Toch is een top van 273 km/u ruim voldoende om je hart een slag of vijftien harder te doen kloppen. En een spurtje van stilstand tot 100 km/u in 4,2 seconden is niks om je over te schamen als je tussen Bentley's of Porsches staat. De hernemingen zijn helemaal spectaculair met 490 Nm koppel onder het gas. Zoals een ware gentleman evenmin pocht over zijn bedprestaties, levert Morgan daarover echter geen exacte cijfers. Maar zodra de rechtervoet omlaag gaat, klauwen de achterwielen meteen in het asfalt en gaat de Supersports ervandoor alsof zijn staart in brand staat. Tractie heeft de auto op overschot dankzij de slimme gewichtsverdeling met de krachtbron zowat in het midden en de piloot en passagier pal op de achteras. Die vreemde zithouding vergt echter wel enige gewenning. Zoals een kapitein



op een boot moet je de hele auto voor je uit sturen en soms moet je letterlijk een beetje vroeger handelen dan je gevoel je ingeeft. Omdat de besturing bovendien relatief licht is en je weinig feedback van de voorwielen krijgt, is het in lange, razendsnelle bochten soms moeilijk om hem juist te plaatsen. Dat wordt gelukkig ruimschoots gecompenseerd door de vrolijk communicerende achterkant die via de billen precies dicteert wat de auto onder je allemaal uitvreet. Dat de auto plankhard is afgeveerd, helpt daar nog bij. Helaas is de auto daarvoor wel weinig comfortabel.

### ■ Eentje voor erbij

Ondanks zijn hoogdravende naam en zijn indrukwekkende prestaties is dit echt geen supersportwagen. Daarvoor







is hij niet messcherp genoeg en steekt hij te ouderwets in elkaar.

Toch is deze old school sporter een verademing in deze hoogtechnologische tijden. Want hij levert nog ouderwets rijplezier voor autoliefhebbers die met de jaren leerden dat rijgenot weinig heeft te maken met de zoektocht naar de laatste seconde. Op een circuit heeft hij dan ook weinig te zoeken en op nijldige bergpassen is hij evenmin in zijn sas. Daarvoor is zijn rijgedrag te hoekig. De Supersports is wel een gedroomde partner voor lange toeristische ritten die vooruit mogen gaan.

In principe voegt de auto helemaal niks toe aan het Morgan-gamma, want

een roadster hadden ze al en een schoonheid ook. Tegelijk is het prachtig dat zo'n merk het nog aandurft om alle moderne businesslogica, marketingmodellen en marktstudies simpelweg overboord te gooien, het buikgevoel te volgen en iets in de showroom te parkeren waar geen enkele logische reden voor is. Natuurlijk is de Supersports veel te duur. Eigenlijk zou deze geweldenaar in de prijsklasse moeten spelen van een goed opgetaloorde Porsche Boxster. Met een prijskaartje dat flirt met 200.000 euro zit hij echter meer in de klasse van de betere Ferrari of Lamborghini te spelen. Is dat logisch? Neen. Maar Morgan komt er mee weg. Ze zouden dus maar gek zijn om het niet te doen. Je moet zelfs snel zijn, want in augustus gaat de stekker er na 120 stuks definitief uit. Voor iedereen die al een Aston, Maserati en Bentley op de oprit heeft staan blinken, is het nu het moment om ook deze geweldenaar erbij te halen. Gewoon, omdat het kan. En omdat hij lekker stout is. Eentje voor erbij, zoals sommige mannen die al genoeg door het leven worden verwend, er ook nog een minnares op na houden. Eentje waarmee ze altijd en overal kunnen gezien worden, eentje die meteen het zot uit hun hoofd doet waaien en hun bloed doet koken.





## EEN OCEAAN VAN LUXE EN RUIMTE



### NIEUW GAMMA LANCIA DELTA. HET COMPACTE VLAGGENSCHIP.

LANCIA DELTA GOLD 1.6 MULTIJET DIESEL 105 PK

LUXUEUS UITGERUST VOOR SLECHTS **21490€** BTW incl.\*

EXTRA OVERNAMEPREMIE OP UW HUIDIGE VOERTUIG: 1500€\*\*

Standaard uitrusting: nieuw interieur met leder en Alcantara®, 16" lichtmetalen velgen, DualZone automatische airconditioning, cruise control, Absolute Handling System (geavanceerd ESP-systeem),...

NIEUW GAMMA LANCIA DELTA VANAF 17990€\*\*\* BTW incl.



Lancia.be

\*Aanbod geldig voor particulieren in België tot 30/06/2011. Nettoprijs BTW incl. 21490€ Lancia Delta Gold 1.6 MultiJet Diesel 105 pk = Catalogus prijs 22990€ - Lancia World Access premie 1500€ afgetrokken.  
\*\*Overnamepremie = het voertuig moet volledig zijn en minstens zes maanden ingeschreven zijn op naam van de laatste eigenaar. De naam van de eigenaar van het nieuwe voertuig en die van de laatste eigenaar van het oude voertuig moeten identiek zijn. \*\*\*Nettoprijs BTW incl. 17990€ Lancia Delta Steel 1.4 TurboJet Diesel 120 pk = Catalogus prijs 19490€ - Lancia World Access premie 1500€ afgetrokken.

Gem. verbruik: 4,6 tot 7,8 l/100 km. CO<sub>2</sub>: 120 tot 185 g/km.



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



Reinventing the automobile.  
Since 1886!



125 years ago, we invented the automobile. Today, our passion for new ideas is as strong as ever, as we work on everything from electric drive systems to fuel cell technologies. Because 125 years from now, we still plan to be ahead of our time. [www.mercedes-benz.com/125](http://www.mercedes-benz.com/125)

125! years of innovation



Mercedes-Benz  
The best or nothing.