

Fsa HISTORICAR

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



Marreyt Classics

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



Bugatti Type 40 Gangloff Cabriolet
" barnfind " - 1927



Lancia Aprilia Pininfarina Convertible
1947 - Styling exercise, only 1 produced



Ferrari 250 GT Pininfarina Cabriolet
1960



Jaguar E-type 3,8 SI coupé
1961

Twin Cam

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



Bugatti Type 57 Stelvio ex-Paris
Motor Show - 1936



Lancia Aurelia B24 S
1958



Maserati 3500 Vignale Spider
1960



Aston Martin DB5 Coupé
1964

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

Tel : 02 582 59 28
Mobile: +32 (0)475 267 865



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

Tel : 02 582 37 95
Fax : 02 581 00 44

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).

Hoofddirecteur:

Leo Van Hoorick
Kerkstraat, 55 - 1701 Iitterbeek

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Jacques Deneef - Christian Durieux -
Paul E. Frère - Eric Jansen -
Xander Van Hoorick - Bart Lenaerts -
Lies De Mol - Laurent Zilly

Lay-out:

Olivier Godart, Reflex Blue

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

Pioniersgevoel



We gaan het nu eens niet hebben over de toekomst van den elektriek in de auto. Ook al is de aanleiding van dit verhaaltje een rit met zo'n zoemend ding op vier wielen. Neen, het gaat om het pioniersgevoel dat wij kregen tijdens de enkele korte ritten die we deden met een Renault Twizy.

Neen, we bedoelen niet het pioniersgevoel van met 'een auto van de toekomst' te rijden. Wie ooit al eens meereed met een van de oer-automobielen, of er eentje van kortbij zag voorbijpuffen, weet dat de eerste chauffeurs met weinig tevreden moesten zijn. Ze hadden nauwelijks comfort, moesten het stellen met een zeer rudimentaire uitrusting, hadden weinig of geen instrumenten en waren blootgesteld aan de natuurelementen. Dat pioniersgevoel hadden we met de Twizy. Een verwarming is er ook al niet, maar die heeft ook weinig zin. Je zit - op de voorruit en het smalle dakje na - open en bloot, je hebt een snelheidsmeter en een batterij-indicator en een klein hendeltje voor de rijrichting. En dat is het zowat. Ja, en de Twizy is, net als veel van de eerste automobielen, erg klein.

De zetels, twee kunststoffen zitjes achter elkaar (zoals in een of andere Bedelia), bieden goede steun, zijn bestand tegen alle weersomstandigheden en hebben dus maar een dun laagje kussen. De vering van de auto zelf is ook eerder symbolisch, dus het waren harde ritten. Instappen achteraan vergt nogal wat souplesse, en je zit niet erg elegant dames, met je benen gespreid langsheen beide zijden van de bestuurderszetel. Smalle rokken zijn af te raden!

Er was iets mis met de handrem. Bij onze eerste stop zetten wij hem op, maar we kregen hem niet meer los! Met een kniptang lukte dit uiteindelijk wel, maar nu konden we hem niet meer aantrekken. Een houten spie zorgde voor de oplossing. We konden die trouwens zonder uit te stappen voor een van de wielen zetten of wegnemen als we weer vertrokken. En er was naast onze zetel net voldoende plaats om hem mee te nemen. Ja, die houten spie leverde een niet onbelangrijke bijdrage aan het pioniersgevoel. Wist je trouwens dat de eerste auto's gewoon een ijzeren of houten staaf hadden die bij wijze van handrem tussen de auto en de grond werd geklemd?

Voor de rest deden de remmen (op de vier wielen!) het wel uitstekend, en dat is wel nodig, want deze kleine luis is 80 km/u snel. In alle veiligheid. De stuurinrichting (geen staaf maar een echt stuurwiel) werkt uitstekend en de wegligging is goed. De open zijanten geven een heerlijk gevoel van vrijheid. En dat is prettig op kleine baantjes. In het dagelijkse verkeer vond ik het gevoel minder aangenaam. Je bent onbeschermd, niet in het minst voor meerwarige of nieuwsgierige blikken.

Maar in een mondaine kustplaats misstaat de Twizy zeker niet als alternatief voor een golfkar. Hij is trouwens sneller en heeft betere manieren op de weg. In het voorbije jaar wist Renault er meer dan vijfhonderd van te verkopen in ons land. Dus zeker wel de best verkopende elektrische auto als er een klassement per model zou worden gemaakt. Blijft de vraag, is dit wel een auto?

Leo Van Hoorick



IN NAVOLGING VAN HET STEEDS GROEIENDE SUCCES VAN 2002, 2005, 2008 EN 2011

V^{de} Herdenkingsrit 3-6 juli 2014



BASTOGNE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



Volkswagen D'Ieteren
Finance



Puilaetco Dewaay
PRIVATE BANKERS



l'avenir
du Luxembourg

Le Monteur
Automobile
AutoGids

Informatie : www.circuit-ardennes.be

Inhoud

6-8	De Dion-Bouton
10-18	Joska Bourgeois “Madame Jaguar”
20-24	Duxford, een vliegend museum
26-30	Jaguar XKR-S - Blikvanger
32-36	Mercedes SSK - De witte raaf
37-38	Boeken

Lijst van de adverteerders

2	<i>Marreyt Classics</i>
4	<i>Circuit des Ardennes 2014</i>
9	<i>Mercedes-Benz</i>
19	<i>Total</i>
25	<i>Epoca Ricambi / Geert Soomers</i>
31	<i>Het Grote Boek van de Belgische Automobiel</i>
39	<i>Jaguar</i>
40	<i>KBC</i>

Agenda

• <i>Interclassics/Topmobiel MECC Maastricht</i>	<i>11-13/01/2013</i>
• <i>Rétromobile, Porte de Versailles, Paris</i>	<i>06-10/02/2013</i>
• <i>Antwerp Classic Salon</i>	<i>01-03/03/2013</i>
• <i>1st Clubnight BFOV, Autoworld</i>	<i>16/03/2013</i>
• <i>Techno Classica Essen (D)</i>	<i>10-14/04/2013</i>
• <i>Nationale Meeting BFOV Zolder</i>	<i>19/05/2013</i>
• <i>Coppa Classic, Oostmalle</i>	<i>9/06/2013</i>
• <i>Spa Italia</i>	<i>22-23/06/2013</i>



Omslag:

Onze huidige koning, toen nog Prins Albert, bezoekt samen met toenmalig minister van verkeer Jos Chabert de Jaguar-stand op het Salon van Brussel, 1976. Hij wordt er ontvangen door Jacques Mounier en Joska Bourgeois. In dit nummer het tweede deel van haar geschiedenis.



De Dion-Bouton, ook een beetje Belgisch

Wist u dat de beroemde automobielpionier Markies de Dion van Belgische origine was? Dat weinig bekende feit kwam aan het licht tijdens 'Dagen van het Belgisch Patrimonium' in september j.l. Het gemeentebestuur van Dion le Val (Waals Brabant) vierde dit stukje geschiedenis en nodigde daarvoor ook René Ville uit. De h. Ville is voorzitter van de de Dion Bouton Club in Frankrijk en een groot kenner van de geschiedenis van het beroemde merk. Hierbij enkele markante feiten uit zijn voordracht over de geschiedenis en het Frans-Belgische verband.

Jacques Deneef

De familie van de Graaf, later Markies, is afkomstig van het dorpje Dion. In 1210 nam de Hertog van Brabant deel aan de IVde Kruistocht, en ook al zijn er weinig details bekend over deze periode uit de geschiedenis, zou een de Dion in het kader hiervan tot ridder zijn geslagen.

Enkele van zijn nakomelingen weken uit naar Frankrijk en vestigden zich in de streek van St. Omer waar zij belangrijke landeigenaars werden. Onder de

bezittingen van de familie is een kasteel in Wandonne.

Onze Markies de Dion wordt geboren in Nantes in 1856. Zijn ouders zenden hem naar München om daar talen te gaan studeren aan een Technisch Instituut, want hij heeft ook erg veel belangstelling voor mechaniek.

Het bedrijf van de Dion is het gevolg van zijn ontmoeting met twee technici: Charles Trépardoux en diens schoon-



Het kasteel van Wandonne

broer Georges Bouton. De onderneming de Dion-Bouton vindt haar oorsprong in de aankoop van benodigdheden voor een bal bij een leverancier die ook een model van een stoomvoertuig tentoonstelde. De in techniek geïnteresseerde toekomstige Markies is onder de indruk van de kwaliteit van het werk. Hij vraagt dus wie dit prachtige werkstukje afleverde. Zo komt hij in contact met de twee heren die het model bouwden: Charles Trépardoux en zijn schoonbroer Georges Bouton. Trépardoux studeerde af als ingenieur aan de 'Ecole des Arts et Métiers' in Parijs en was gespecialiseerd in stoomaandrijving. De Dion weet beiden ervan te overtuigen om van een schaalmodel over te stappen naar een voertuig op ware grootte. Hij werft ze aan en de onderneming zal vervolgens gedurende een aantal jaren stoommachines bouwen.

Vader de Dion was niet helemaal gerust in de financiële risico's die zijn zoon nam, en hij zette hem aan om een handelsonderneming op te richten. Zo ontstond 'De Dion, Bouton et Trépardoux'. Later, na het vertrek van Trépardoux, kortweg omgevormd tot 'De Dion-Bouton'. Dit wordt een belangrijke onderneming. Bij het begin van de 20ste eeuw is zijn de grootste automobiellbouwer ter wereld!

Een belangrijke gebeurtenis in het leven van Graaf Jules-Albert is de wedstrijd Paris-Rouen in 1894. Samen met Georges Bouton, komt hij als eerste aan. Maar ze worden door de organisatie gedeclasseerd ten gunste van twee opkomende industriëlen, Panhard & Levassor en Peugeot. De graaf kan dit maar matig appreciëren en besluit het jaar daarop zelf een wedstrijd te organiseren. Dat wordt de beroemde Parijs-Bordeaux-Parijs van 1895. Deze wordt gewonnen door Emile Levassor, die de hele afstand alleen aan het stuur van zijn auto aflegt in 48 uur, samen met zijn mecaniciens zong hij liederen om niet in slaap te vallen...

Dion Bouton startte weliswaar met stoomaandrijving ; maar dankzij hun beroemde eencilindermotor 'le Mono' werd het een onderneming van wereldallure. Deze motor draaide 1.500 tot



*Een flamboyante sportman :
Markies de Dion*

1.800 t/min, terwijl de concurrentie het met driemaal minder moest stellen. De motor werd gebruikt in automobielen, driefielers, motoren en boten. Vervolgens stapt De Dion-Bouton over op 2 en 4 cilinders en bouwt zelfs een V8 voor luchtvaartdoeleinden (een techniek waarmee hij ook de Amerikanen weet te bekoren). De Dion-Bouton-motoren verspreiden zich wereldwijd.

De Dion is een man met een ruime belangstelling, die zich interesseert voor alle aspecten van voortbeweging en transport (fiets, spoorwegen, luchtvaart): hij ligt mee aan de basis van de oprichting van het Autosalon van Parijs, de Ronde van Frankrijk en L'Auto, het magazine dat later 'l'Equipe' zal worden. Hij maakt ook wegenkaarten, ontwerpt verkeersborden en start zelfs met een toeristische gids die hij daarna verkoopt aan.... Michelin.

Albert de Dion kan ook worden aanzien als de uitvinder van de Autosalons. Er werden wel automobielen toegelaten op de eerste fietsententoonstellingen, maar zij kregen systematisch de minder gunstige plaatsen toegewezen. Als bestuurder van de 'l'Automobile Club de France', nam hij hier aanstoot aan en hij wist zijn medebestuurders ervan



*De grote Marquis de Dion
met zijn kleine vennoot Bouton*

*De Markies had
een Afrikaanse chauffeur: Zélélé*



Markies de Dion had heel wat belangrijke relaties waaronder de Hertog de Morny, zoon van de halfbroer van Napoleon III, stichter van de badplaats Deauville. Deze vriendschap had een belangrijke invloed op hem, want zijn hele leven lang had de Markies Bonapartistische sympathieën. Dat leidde er zelfs toe dat hij geen bestellingen kreeg van de Franse staat.....Als de firma de Dion dan toch mocht werken in opdracht van de Republiek, was dat in het kader van de oorlog, zoals in 1914 toen de Markies, die een grote patriot was, zijn bedrijf ter beschikking van het Ministerie van Oorlog stelde. Hij onderhield ook een heel goede relatie met Generaal Foch en volgens de overlevering zou het in zijn kantoor van de ACF op de Place de la Concorde zijn geweest dat de operatie van de Marnetaxi's op punt zou zijn gesteld (in dit kader is het niet onbelangrijk om weten dat de Dion ook een taxaatschappij bezat in Parijs).

De laatste auto's die door de Dion worden gebouwd verlaten de fabriek in 1933. In totaal bouwde de onderneming meer dan 300.000 auto's.

De Markies overleed in 1946.

De fabriek wordt verscheidene malen geherkapitaliseerd tijdens de financiële crisis, maar stopt definitief met produceren onder de de Dion-naam rond 1980. Een van de laatste voertuigen die de fabriek verliet, was een brandweerwagen.



Een vrachtwagen die tijdens de Grote Oorlog werd geleverd aan de Belgische en Franse strijdkrachten

te overtuigen om een eigen evenement te organiseren. Eerst werd gekozen voor de 'Tuilerieën' vervolgens verhuisde het 'Salon' naar een nieuwe expositiehal die werd gebouwd aan het begin van de Champs Elysées. Gedurende vijftien jaar werd dit Autosalon beheerd door de ACF (Automobile Club de France).

Een typische De Dion-Bouton van rond 1900



De 'Amicale de Dion-Bouton' verenigt de liefhebbers van het merk en tracht zoveel mogelijk archieven te verzamelen die tijdens de vele overnames van de onderneming verspreid geraakten. En zo konden we dankzij de voorzitter René Ville beschikken over enkele documenten uit de rijke geschiedenis van dit Franse merk... dat ook een heel klein beetje Belgisch is.



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz

*Salon van Brussel 1976:
Joska Bourgeois verwelkomt,
samen met Jacques Mounier,
Prins Albert en
Minister Chabert
op de Jaguar-stand.*



Het zijn uitzonderingen die de regel bevestigen. Dit gezegde geldt zeker voor vrouwen die zich kunnen handhaven, laat staan domineren op het manneneiland dat het automobielwereldje was en nog steeds is.

Een grote dame die zelden de media haalde was de in 1994 overleden Joska Bourgeois. Een “Madame” om u tegen te zeggen die in de harde naoorlogse zakenwereld scoorde door Jaguar in te voeren. Tijdens de golden sixties zou zij met het lanceren van Toyota op de Belgische markt opnieuw succes oogsten. Amper vijftien jaar later behoorde Toyota immers tot de top! Ziehier het tweede deel van haar geschiedenis.

door Paul E. Frère

Markante figuren: Joska Bourgeois

Deel II

Madame Jaguar

■ DKW en AutoUnion

Op het einde van de jaren vijftig kondigde zich een nieuwe periode aan. Tot dan had madame Jaguar een business gerund waar persoonlijke contact met de klanten erg belangrijk was. Ondanks de sterke positie van het merk Jaguar in het luxesegment bleven de aantallen relatief kleinschalig. Dit zou langzaam veranderen met de komst van de “kleine” Jaguar, de 2.4.

Joska kon niet langer alleen de zaak runnen en nam een directeur in dienst.

Roger Van Auwegem herinnert zich het gesprek maar al te goed. “Ik kwam op Cantersteen in december 1956 met platen onder de arm en mijn aktetas met een cheque. In die tijd gingen wij als dealers de auto’s zelf halen en reden met de fonkelnieuwe wagens naar huis. Geen toestanden dus met aanhangwagens laat staan vrachtwagens. Joska riep me in haar bureau. Roger, vertelde ze met een zucht, het wordt allemaal te veel. Ik heb een directeur aangenomen. Vanaf nu moet je met hem afspraken maken. Ik werd voorgesteld aan een

corpulente man in een bureel dat rijkelijk was ingericht met dikke, lederen zetels. Aan de muur prijkte een kaart van België vol vlaggetjes. Dit bleken alle adressen te zijn waar het voorbije jaar een Jaguar was verkocht. De man begon met me te feliciteren met de goede resultaten, we hadden dat jaar 21 auto’s verkocht! Vervolgens kreeg ik te horen dat in de overeenkomst voor ’57 werd voorzien om een tiental Jaguar’s meer te verkopen. Voorzichtig wees ik de man op de exclusieve aard van dit soort auto’s en dat het niet meer zo eenvoudig was om te verkopen. De economische situatie was immers totaal gewijzigd. De concurrentie had niet stil gezeten. De nieuwe directeur zag maar een oplossing en dat betekende het einde van onze samenwerking. Voor ik Cantersteen verliet liep ik nog even langs bij Joska. Ze had echter de verantwoordelijkheid aan haar directeur gegeven en kon geen partij kiezen.

Met de komst van de compacte modellen 2.4 en 3.4 steeg de verkoop inderdaad van 173 in 1956 naar 246 in 1958. Het topjaar was 1960 met 325 geleverde Jaguar’s. Nadien zou de situ-

atie zich gedurende enkele jaren stabiliseren met aantallen tussen de 250 en de 300.

Op het einde van 1960 nam Jaguar Ltd. het eveneens in Coventry gelegen Daimler over. William Lyons was immers op zoek naar extra productiecapaciteit door het succes van de Mark II. Meteen werd Belgian Motor Company ook invoerder van Daimler maar de eerste jaren kon je het aantal verkochte auto's op een hand tellen.

De presentatie van het E-type op het Salon van Genève in 1961 had voor Jacques de Clippel nog ander nieuws in petto. "Ik ontmoette Joska bij de prachtige Coupé, de mooiste auto die ik ooit gezien heb. Ik herinner me dat ik tranen in de ogen kreeg toen de Union Jack van de auto werd gehaald. Joska was vergezeld van een man in een lange zwarte lederen jas, het deed me denken aan de geheime dienst tijdens WO II. Ze stelde me de man voor als Jacques Mounier, haar directeur. Ik antwoordde haar dat ik nog maar pas haar directeur, dhr. Galler, in Brussel had ontmoet. Al lachend repliceerde ze dat ze dan maar twee directeurs had. Enkele weken later was Galler uit Cantersteen verdwenen. Jacques Mounier behaalde een diploma van commercieel ingenieur aan de U.L.B. en sprokkelde ervaring in het automobielmilieu bij Renault. Hij is haar rechterhand gebleven tot ze haar bedrijven van de hand heeft gedaan. Nadien maakte hij carrière bij de groep InchCape.

In de zomer van 1961 kreeg Joska Bourgeois er een exclusieve klant bij. Koning Leopold III, een autoliefhebber in hart en nieren, verving z'n Porsche door een groene MK II 3.8. Over z'n jongste zoon Alexander herinnert Jacques De Clippel zich het volgende. "Een van de eerste E-types die Jaguar in 1961 in ons land leverde werd door Joska uitgeleend aan Prins Alexander. Iedereen was wild van deze nieuwe sportwagen dus waarom de Prins niet. De wagen was misschien een week oud toen Alexander hem op z'n dak legde in het centrum van Brussel. Natuurlijk werd dat allemaal met de mantel der

liefde bedekt. Ik geloof zelfs dat deze wagen nooit was ingeschreven omdat het een testexemplaar van Cantersteen betrof."

In het volume van ingevoerde wagens kwam pas verandering toen Belgian Motor Company de kans kreeg Auto-Union en DKW in te voeren. Deze bedrijven kwamen in het voorjaar van 1958 in handen van Mercedes-Benz. De invoer in ons land was verdeeld onder vier grote dealers die ieder de verantwoordelijkheid kregen over een of meerdere provincies. Joska Bourgeois verwierf de provincies Brabant, Henegouwen en Namen. Vooral de Brusselse regio was com-



mercieel een voltreffer en Henegouwen was in die tijd de derde bestverkopende provincie. Deze verdeling bood bovendien de mogelijkheid om zich jaarlijks te profileren op het Brusselse autosalon.

Toen op het einde van 1964 er een meerderheid werd gevonden onder de aandeelhouders van Mercedes-Benz om Auto-Union te verkopen aan Volkswagen voelde Joska Bourgeois nattigheid. Vroeg of laat zou de constructeur uit Wolfsburg de export willen stroomlijnen en met Pierre D'Ieteren in zee gaan. Uiteindelijk zou het nog tot 1974 duren eer Pierre D'Ieteren een

De invoer van DKW en Audi betekende voor madame Bourgeois een totaal nieuwe markt. Toch waren er enkele raakpunten met Jaguar zoals talrijke successen op sportief vlak. Hier de DKW van vader Holvoet in 1960.



Het huis in de Linthoutstraat waar het Toyota-avontuur in 1966 begon. Aanvankelijk werden zelfs de wisselstukken van hieruit verdeeld.

overeenkomst bereikte voor de invoer van Audi. Hierdoor had de Belgian Motor Company het geluk de vruchten te plukken van de introductie van de succesvolle Audi F103. Het was de eerste naoorlogse Audi. Om de overstap van tweetakt- naar viertaktmotoren duidelijk te maken verkoos men om de merknaam DKW te vervangen door Audi. De nieuwe krachtbron was nog een ontwikkeling van de technici van Mercedes-Benz. Het project maakte deel uit van de deal met Volkswagen. Later volgden de Audi's 100 en 80. Het betekende een nieuwe start voor Audi met spectaculaire groeicijfers. Voor de Belgian Motor Company betekende de ervaring met Auto-Union en DKW een eerste schaalvergroting. Niet

enkel waren de aantallen tien maal groter maar bovendien betekende het ook het bespelen van een totaal nieuw cliënteel.

Op persoonlijk vlak was Joska Bourgeois enerzijds iemand die van gezelschap genoot maar anderzijds dikwijls eenzaam door het leven ging. Haar familiekring was erg klein en eigenlijk was zij zelf niet het type om een knus gezinnetje te stichten. Toch huwde zij eenmaal. De uitverkorene was George Buytendijk, de Nr. 1 van Good Year België. Lang heeft het niet geduurd. Dan Vanden Berghe, voormalig PR- en Marketingman van Jaguar België, startte z'n carrière in 1964 bij Good Year en herinnert zich nog levendig dat het huwelijk toen reeds voorbij was. George was een bekend fuifnummer in het Brusselse Clubleven en hoewel Joska ook uit de bol kon gaan was zij op de eerste plaats een erg plichtsbewuste zakenvrouw. Na enkele maanden kruiste het koppel elkaar nog enkel 's ochtends op de trap. Ooit verklaarde zij lachend dat haar huwelijk haar in staat had gesteld om de Good Year-banden nog enkele franken goedkoper te krijgen. De Jaguar's voor België hadden immers geen Dunlop-schoeisel en werden hier voorzien van lichten van Marchal i.p.v. Lukas. Ivan Mahy, samen met z'n vader Ghislain gedurende enkele jaren Jaguar-dealer in Gent, herinnert zich dat voor de montage van andere schokdempers er een extra

In 1969 verhuisde het hoofdkwartier naar een groot complex aan de Culliganlaan in Diegem dat nadien meermaals werd vergroot. Zelfs het onderhoud van Jaguar werd vanaf 1976 op deze locatie uitgevoerd.



plaat werd gelast. Ondanks dit surplus aan werkuren was het voor Madame Jaguar winstgeverder om de Belgische Jaguars te veranderen. Heel wat van deze onderdelen werden via Agima aan Belgian Motor Company geleverd. Zo passeerde Bourgeois twee maal aan de kassa.

■ Ontmoeting met Toyota

Het is in die periode, het begin van de Golden Sixties, dat Madame Jaguar op een cruiseschip in contact kwam met dhr. Toyoda, een van de spilfiguren bij het Japanse Toyota. Deze ontmoeting zorgde voor een ware omwenteling in het leven van Joska Bourgeois. De nog jonge Japanse auto-industrie trachtte voet aan wal te krijgen in Europa.

In België was het Nippon-auto dat in het najaar van 1962 vanuit Diest een eerste offensief inzette. Er werden in 1963 enkele PMC-modellen verkocht maar een echt succes was het zeker niet. Kort daarop trachtte Hino zich te vestigen maar ook dit werd een schot in het water. Ook Honda richtte z'n pijlen op ons land. Zij pasten een andere strategie toe door eerst met scooters en motos onze markt te veroveren. Hoe de eerste contacten tussen Joska Bourgeois en Japan tot stand kwamen weten we niet. Zeker is wel dat er contacten waren met Datsun. Dit evolueerde naar ernstige gesprekken maar de onderhandelingen sleepten jaren

aan. Joska voelde aan dat ze niet alleen was. Er waren kapers op de kust en zoals zo dikwijls had haar zakeninstinct haar niet bedrogen.

Door het contact met dhr. Toyoda veranderde Joska het geweer van schouder en startte onderhandelingen met Toyota. Bourgeois bereikte een akkoord en op 5



Deze foto werd genomen op een dealerpresentatie van het vernieuwde E-Type in 1971. Natuurlijk herken je Joska Bourgeois maar ook Jacques De Clippel, Ivan en Ghislain Mahy en Jacques Mounier. De man met de opvallende moustache is de Brugse dealer, Walter Van Belleghem.

januari 1966 werd de International Motor Company, kortweg I.M.C., opgericht. Opnieuw is dit een opmerkelijke verwezenlijking. In de Japanse cultuur is het immers niet vanzelfsprekend dat mannen zakelijke onderhandelingen voeren met vrouwen. Bovendien was er het fysieke contrast. De soms ietwat theatrale madame Bourgeois, groot, plati-



Ook de sportieve kaart werd getrokken. De broers Claude en Dominique Holvoet traden in de sporen van hun vader. In 1972 stuurde Toyota een heel assistentieteam om de Celica te ondersteunen bij z'n deelname aan de Tour de France.

na-blond en op hoge hakken in gesprek met een delegatie kleine Japanners. Eugène Paesmans herinnert zich de scènes. “De Japanners spraken enkel met de mannen uit de delegatie van Joska Bourgeois en durfden haar amper aan te kijken. De onderhandelingen verliepen steeds via tussenpersonen zoals Jacques Mounier.”

Er werd niet over een nacht ijs gegaan. Reeds maanden ervoor werden sommige dealers van de Belgian Motor Company gepolst naar hun interesse. Jacques De Clippel herinnert het zich



In 1976 stelde Jacques Mounier in aanwezigheid van Joska Bourgeois op het autosalon van Brussel de Corolla Liftback voor aan Prins Albert. Toyota was op amper tien jaar “incontournable” geworden.

nog levendig. “Ik werd gebeld door Jacques Mounier met de opdracht dat z’n vader, een gepensioneerd oudgediende van Renault, me zou komen opzoeken en of ik hem goed zou ontvangen. Hij zou met een interessant voorstel komen. Enkele dagen later kwam de man met een foldertje vol Japanse tekens en enkele foto’s het nieuwe merk Toyota voorstellen. Ik antwoordde hem dat ik geen interesse had in die blikken dozen en dat ik alleen producten verkoop die me een goed gevoel geven. De man werd een beetje krikkel en drong aan om het toch te overwegen. Toen hij mijn bureel verliet vroeg ik of hij geen foldertje kon achterlaten zodat ik het voorstel nog eens rustig kon overwegen. Het antwoord was negatief. Er waren amper twee folders in omloop. Dit was

de enige documentatie die hij bezat en hij had de uitdrukkelijke opdracht om deze catalogus gaaf te houden. Het andere exemplaar zat netjes in de handtas van madame Bourgeois. ’s Anderendaags kreeg ik een nijldige telefoon van Jacques Mounier omdat ik niet mee op de kar sprong. Toen ook hij bot ving belde Joska Bourgeois zelf maar ik hield voet bij stuk.”

Dominique Holvoet herinnert zich dat z’n vader gelijktijdig twee Japanse auto’s tentoonstelde. Een Datsun en een Toyota Corolla. De afspraak was duidelijk. Welke auto het eerst verkocht werd, met dat merk gingen de Holvoet’s verder zaken doen. De Toyota vond eerst een koper en nu, 45 jaar later, is de naam Holvoet nog steeds synoniem voor Toyota in Dendermonde. Ook buiten de grenzen wordt de naam Holvoet steeds aan Toyota gekoppeld. De gebroeders Holvoet waren immers erg succesrijk in heel wat races aan het stuur van een Toyota. Zij hadden zelfs de primeur om door een team van de fabriek gesteund te worden tijdens de deelname in 1972 aan de Tour de France in een Celica.

Op het autosalon in 1966 was het zover. Twee modellen pronkten op de stand. De Corona, een eerder bescheiden gezinswagen en de Crown, een grotere berline. Volgens Comaubel werden er in dat eerste jaar reeds 922 Toyota’s geleverd. De eerste boost kwam er toen een zekere heer Caremans uit Antwerpen een prijs vroeg voor 600 auto’s. Eugène Paesmans: “Wij konden amper onze lach inhouden maar de man gaf een telefoonnummer waarop we inlichtingen konden krijgen over zijn solvabiliteit. Het bleek het nummer van een topman van een Belgische bank die rustig antwoordde: indien het over 6000 auto’s gaat moeten we even rond de tafel zitten maar voor 600 auto’s is er geen enkel probleem.”

Walter Van Belleghem, een van de oudste dealers in ons land, herinnert zich de eerste ontmoeting met een Toyota nog erg goed. “Het was in Vlissingen dat ik de eerste Corona zag staan. Ik bekeek de auto aandachtig en vroeg

uitleg aan de eigenaar. Het bleek om een van de eerste Nederlandse dealers te gaan. Zelf verdeelde ik Citroën. Er bestond echter een belangrijk gat in het aanbod van de Franse constructeur. Tussen de 2 PK en de reeds tien jaar oude DS was er de AMI 6. Van de GS was er echter nog geen sprake. Bovendien bekeek ik de nieuwkomer als mechaniker. Het was een compact gebouwde motor met alternator. Bij Citroën monteerde men toen nog dynamo's. Op het autosalon in 1966 stond ik opnieuw oog in oog met de Corona. Ik heb ter plaatse de knoop doorgehakt en zonder m'n vrouw te raadplegen heb ik een overeenkomst als dealer voor Brugge getekend. Nadien hebben we ook een tijdje Jaguar verdeeld maar de kwaliteit van deze mooie wagens liet toen heel wat te wensen over. Toen Joska met Rolls begon werden wij opnieuw gecontacteerd. De Silver Shadow had immers een ophanging die heel wat gelijkenissen vertoonde met deze van een Citroën DS. Tot 1995 bleven we Rolls-dealer voor Brugge. Het Toyota-dealership wordt nu door m'n zoon en schoondochter gerund."

Eugène Paesmans herinnert zich nog dat de belangrijke vergaderingen steeds 's avonds plaatsvonden. Joska en haar directeur Jacques Mounier hadden overdag andere katjes te geselen. Jaguar en Auto-Union eisten hun volle aandacht. Voor de buitenwereld was het niet even duidelijk wie er achter het nieuwe bedrijf I.M.C. zat. Toyota werd verdeeld door een klein team van amper 8 man in een rijhuis in de Linthoutstraat nr. 127 te Elsene. Ondanks het leeftijdsverschil kende Eugène Paesmans Joska Bourgeois van het Brusselse uitgaansleven. Groot was zijn verbazing toen hij haar op zekere dag in de Linthoutstraat ontmoette. Pas dan had hij door voor wie hij werkte. Toyota bleek van bij de start een schot in de roos. In 1969 kon een verhuis naar een heel wat groter gebouw in Diegem niet langer worden uitgesteld en werd voor de buitenwereld duidelijk wie voor deze successtory verantwoordelijk was.

Het gamma werd jaar na jaar uitgebreid, er kwamen steeds dealers bij en



Toyota bleef maar groeien. Inderdaad, aanvankelijk was de techniek niet erg vooruitstrevend maar anderzijds bleken het zeer betrouwbare partners. Bovendien had je veel waar voor je geld en bleek het cliënteel erg tevreden. Het aantal Toyota-eigenaars die telkens weer voor Toyota kozen was uitzonderlijk hoog. Na amper vier jaar voerde I.M.C. reeds meer dan tienduizend auto's in. In 1972, na amper 6 jaar kreeg Toyota aansluiting bij de topmerken in ons land. Met 24 604 auto's sprak het 7,09 % van de markt aan. In 1975 werd de kaap van 30.000 auto's overschreden en kwam de top drie in zicht. Uiteindelijk zou Toyota in 1980 nr. 1 worden net een jaar nadat Joska Bourgeois zich had teruggetrokken.

■ Geoffrey Robinson

Hoe was het ondertussen met Jaguar gesteld ? In 1966 vormde het moederbedrijf Jaguar Cars Ltd. samen met British Motor Corporation en het staalbedrijf Pressed Steel en nieuwe groep, de British Motor Holdings Ltd. Jaguar bleef wel een onafhankelijke entiteit en de dagelijkse leiding door William Lyons bleef verzekerd. Toen in 1968 de XJ werd voorgesteld boonden de verkoopcijfers. Jaguar kon amper voldoende wagens bouwen. Begin de jaren zeventig ontwikkelde zich een zwarte markt waarbij particulieren hun auto's duurder verkochten dan de prijzen bij een officiële dealer. Belgian Motor Company verkocht jaarlijks vier- tot vijfhonderd Jaguar's.

Jacques Mounier met z'n rechterhand en latere opvolger Eugène Paesmans maakten van de Toyota-deelname aan de 24-uren van Francorchamps voortdurend een feest. Zij zorgden o.a. voor de stunt om Germaine Jackson te engageren.

Royal Motor Company
IMPORTER
AND DISTRIBUTOR

BENTLEY
ROLLS-ROYCE

LOTUS
DE TOMASO

GRENSSTRAAT 3-5 - B-1920 DIEGEM
Phone (02) 720 49 85 Telex 23545

In 1977 werd de Royal Motor Company opgericht. Het verlies van de invoer van Jaguar werd gecompenseerd door Rolls-Royce en Bentley. Lotus volgde en in 1980 bracht Claude Dubois het Italiaanse De Tomaso met zich mee.

De voorstelling van het gamma Rolls-Royce en Bentley zorgde voor contacten met een nog exclusievere doelgroep. Opnieuw gingen vele deuren open.



In 1971 keerde het tij. Frank "Lofty" England, een van Bill Lyons trouwe medewerkers kwam naar Brussel om problemen met onduidelijke garantieclaims uit te zoeken. Vele claims bleken ongegrond en men vermoedde fraude. Joska antwoordde eenvoudig: "Laten we gaan lunchen". Lofty England kende haar door en door en verkoos eerst de documenten te bestuderen. De fraude kwam overduidelijk aan het licht en uiteindelijk kon Joska niet anders dan deze toe te geven. "Laten we dan nu gaan dineren." Ongetwijfeld werden die nacht de bloemetjes meer dan ooit buiten gezet. Haar positie wankelde even maar de dag nadien bleken op onverklaarbare wijze de plooiën glad gestreken.

In 1973 werd Madame Jaguar naar Coventry geroepen voor een onderhoud met de nieuwe topman, Geoffrey Robinson. Opnieuw ging het over een geval van mogelijke fraude. Bovendien was British Leyland Motor Corporation Ltd., dat in 1968 gevormd was door het samensmelten van Leyland Motor Corporation Ltd. met British Motor Holdings Ltd., begonnen met alle invoerders overal ter wereld op te zeggen en dit zonder compensatie. Door haar status als 25 jaar trouwe invoerder sleepte ze 18 maanden extra uit de brand maar ze wou meer. In deze woelige tijden trachtte BLMC importtaxen te vermijden door Jaguar's in onderdelen te importeren om ze

nadien in Mechelen te assembleren. Een aantal Jaguar's werden met foutieve documenten geleverd maar madame Bourgeois beweerde geen auto's ontvangen te hebben. Ook hiervoor wou ze het onderste uit de kan. Hiervoor gebruikte ze al haar charme om de nieuwe topman op andere gedachten te brengen. Robinson, eigenlijk een Labour-man die later minister werd in de regering Blair, viel voor haar en een tijd lang hadden ze een verhouding.

In 1975 werd Geoffrey Robinson gedwongen z'n topositie bij Jaguar op te geven. British Leyland nam de import van Jaguar in ons land zelf in handen. Joska Bourgeois behield enkel de verdeling voor de regio Brussel. Volgens Eugène Paesmans werd de maatschappij Belgian Motor Company in een slaapstand geplaatst. Robinson bleef tot Joska's dood haar financieel raadgever.

Steeds was hij bereid om op elk uur van de dag haar met raad en daad bij te staan. Het zal je dan ook niet verwonderen dat hij het grootste deel van haar vermogen erfde. Hij kwam in opspraak omdat hij als politicus het vermogen van Joska Bourgeois in duistere financiële constructies had ondergebracht. Een betrouwbaar politicus moet immers ook belastingen betalen. Als topman van Jaguar had hij reeds ontslag moeten nemen en als minister wachtte hem hetzelfde lot. De intimi van Joska Bourgeois hadden geen al te hoge dunk van Robinson maar allen beaamen ze volmondig dat hij haar zakelijk uitstekend heeft geadviseerd.

■ Royal Motor Company

Ondanks het stijgend succes van Toyota was Joska Bourgeois ontgoocheld om het verlies van Jaguar. Niet zozeer het verlies van verkoopsvolume telde maar wel de liefde voor het merk en het product. Bovendien betekende Jaguar haar passe-partout. Het was een niet te versmaden visitekaartje. Overigens zou zij zich tot haar laatste dag in een Jaguar verplaatsen.

In 1977 werd de Royal Motor Company opgericht om de invoerrechten voor Rolls-Royce en Bentley onder te bren-

gen. Joska was erin geslaagd deze van Novarobel, toenmalig invoerder van o.a. Alfa-Romeo, over te nemen. Bob Coninckx, een vroegere medewerker van Jacques De Clippel bij het Antwerpse Jaguar-dealership Centrauto en die nadien z'n sporen verdiende als manager van de Britse divisie van de Beherman-groep, werd aangezocht om de Royal Motor Company te leiden. De Showroom bevond zich op de Avenue Louise. Kort nadien werd ook de invoer van Lotus in dit bedrijf ondergebracht. Het imperium van madame Bourgeois bestond naast International Motor Company o.a. uit een resem kleine bedrijfjes die deel uitmaakten van een grotere entiteit onder de benaming Autoproducts N.V. Hierin zat niet alleen de Royal Motor Company maar eveneens Daihatsu en Dacia. Er werd ook werk gemaakt van de import van motoren. Harley-Davidson, Ducati, Cagiva en Starflit werden aan de portefeuille toegevoegd.

Daihatsu, uiteindelijk een dochter van de Toyota-groep, werd in 1978 gelanceerd. Het zou een moeilijke start worden omdat de pers wantrouwig stond t.o.v. de motoren met slechts drie cilinders, iets wat momenteel helemaal niet meer in vraag wordt gesteld. Ook de invoer van Daihatsu in Italië werd vanuit België geregeld. De Italianen hadden een protectionistische wetgeving onder druk van de groep Fiat waardoor de import van Japanse auto's erg werd bemoeilijkt. Enkel voor de invoer van 4 x 4 wagens golden minder beperkingen. Fiat bouwde immers enkel de Campagnolo in beperkte aantallen en dit in hoofdzaak voor het leger. Daihatsu had met de Taft een compacte, robuuste duivel doet al in z'n gamma. Ideaal voor de bergachtige streken, het platteland en de smalle steegjes van de oude dorpjes in Italië. Het grote aantal Taft's dat op het schiereiland aan de man werd gebracht zorgde ervoor dat de operatie Daihatsu winstgevend werd.

Het verdelen van Dacia daarentegen werd een tegenvaller. In het kielzog van Jacques Mounier, ex-Renault, volgden nog een aantal ex-medewerkers van de Franse autobouwer richting Diegem.



In hun ogen was de gelijkenis tussen Renault en Dacia erg groot maar in de praktijk was er een wereld van verschil. De productie-eenheid in Roemenië was prehistorisch. Eugène Paesmans getuigde: "Iedere auto vroeg twee volle dagen werk voor we hem in aanvaardbare staat konden leveren. Bovendien kenden de Roemenen niets van garatiesystemen. Veel pret hebben we aan Dacia, wat toen eigenlijk een herwerkte Renault 12 was, niet beleefd."

Minder bekende activiteiten van de tak Autoproducts vormden de import van Bridgestone-banden of van heft trucks van het merk Clark. Ook met de vertegenwoordiging van het Canadese Bombardier hield men zich bezig. Wellicht herinner je je nog de Iltis die door Bombardier aan het leger werd geleverd.

In 1980 zou Jacques Mounier Claude Dubois overhalen om voor Royal Motor Company te komen werken. Hij voegde De Tomaso toe aan het aanbod en zou een jaar lang de onderhandelingen met Alejandro De Tomaso voeren om ook Maserati binnen te halen.

In het najaar van 1979, even voor haar 66ste verjaardag en net een jaar voor Toyota in België marktleider zou worden besloot Joska Bourgeois zich terug te trekken. Jacques Mounier had de overname door InchCape voorbereid. International Motor Company, Royal Motor Company en nog vijf andere

De komst van Daihatsu op de Belgische markt was niet meteen een topper. Gelukkig werd ook de Italiaanse markt bespeeld met de op vier wielen aangedreven Taft. Beide markten samen zorgden ervoor dat de kassa rinkelde.



Joska Bourgeois was steevast aanwezig op feestjes met dealers of personeel. Zij besepte maar al te goed dat iedere schakel in een bedrijf noodzakelijk is.



Toen Joska Bourgeois in 1994 overleed stuurde Geoffrey Robinson enkele weken na de begrafenis een gedenkbrief met deze foto naar intimi.

bedrijven werden aan deze Britse groep verkocht. Joska Bourgeois kreeg een gigantisch bedrag op haar Zwitserse rekening gestort, verkocht haar appartement in Brussel en verdween richting Genève. De fiscus rook onraad en startte een onderzoek. Om een lang verhaal kort te maken, madame Bourgeois kon ons landje niet meer in zonder de kans te lopen een gepeperde rekening gepresenteerd te krijgen.

Ze genoot van haar vermogen. Pendelde meestal tussen Genève en Cannes waar zij ruime appartementen bezat. Je kon haar ook ontmoeten in Parijs, Marbella of Londen.

Ze had een kleine kring van vaste vrienden waarop ze te pas en te onpas beroep op deed. Zo herinnert Dan Vanden Berghe zich levendig enkele telefoongesprekken tussen Joska en Jacques De Clippel. “Fiske, mijn auto heeft het weer begeven. Kan je me helpen?” Vervolgens kon Jacques De Clippel hemel en aarde bewegen bij de (meestal buitenlandse) Jaguar-concessie om madame Bourgeois van dienst te zijn. Enerzijds was ze gierig door met een bijna 20 jaar oude Jaguar te blijven rijden. Anderzijds kon ze erg vrijgevig zijn. Zelf was ze steeds erg duur gekleed. Ook verstond ze de kunst om nooit te laat maar wel als laatste haar opwachting te maken. Juwelen waren haar passie. Toen Jacques De Clippel in 1985 de nieuwe invoerder van Jaguar werd in ons land kwam Joska dat al snel ter ore. Ter gelegen-

heid van het Salon van Genève drong ze erop aan om met Jacques De Clippel en marketing-directeur Dan Vanden Berghe uit eten te gaan. Dan herinnert zich de beide veiligheidsagenten aan de ingang van het zaaltje. De verzekeringsmaatschappij had dit zo geregeld. Joska Bourgeois reageerde hierop met een glimlach: “Zonder juwelen voor een miljoen Zwitserse franken voel ik me zo naakt.” Véronique en Roland Urban behoorden meer dan 20 jaar tot de intimi van Joska Bourgeois. Ze zagen elkaar ’s zomers in Cannes of logeerden op haar appartement in Genève. Ooit werden ze door haar uitgenodigd op een rétrospectieve van de Harry Winston juwelen in New York. Een groot deel van de tentoongestelde pronkstukken kwam uit de verzameling van Joska Bourgeois.

In 1994, bijna 81 jaar oud, stierf ze onverwacht. Roland Urban getuigde: “’s Ochtends kon je haar bijna nooit bereiken. Ze bracht de voormiddag door met werken. Op haar bureau volgde ze dagelijks de situatie van haar beleggingen. Het is hier dat haar huishoudster haar op 9 oktober hoorde roepen en even later gevonden heeft. “Na jaren verbod te hebben gekregen om België binnen te mogen werd Joska Bourgeois begraven op het grote kerkhof te Evere. Ze rust er samen met haar zus onder een identieke grafsteen als haar ouders. Nog steeds worden er met de regelmaat van de klok verse bloemen op het graf geplaatst.

Madame Jaguar rust reeds 18 jaar samen met haar ouders en zus op het kerkhof van Evere. Nog steeds worden er regelmatig verse bloemen gebracht.



Welke mazout houdt rekening met het milieu ?



Total Mazout Ultra. De slimme mazout.



- Verbetering van de betrouwbaarheid en levensduur van uw verwarmingsinstallatie
- Tot 7%* minder verbruik
- Verlaagde CO₂-uitstoot

*In vergelijking met het verbruik van gewone mazout.

Contacteer ons op **02 288 93 34**
voor alle bijkomende inlichtingen

U wenst een bestelling te plaatsen ?
Bel ons op het gratis nummer
0800 76 000



TOTAL

Flying Legends Air Show in Duxford

Vliegend Museum



Wat Goodwood betekent voor auto's, dat zijn de Flying Legends in Duxford voor oorlogsvliegtuigen. Er worden in het IMW van Duxford, bij Cambridge, jaarlijks meerdere events rond vliegtuigen georganiseerd, maar deze fly-in van *warbirds* is toch wel het hoogtepunt. Nergens anders kan je een vlucht Spitfires in formatie zien voorbijrazen op enkele tientallen meters van de grond. En we zwijgen dan nog van de vele andere unieke oorlogsvliegtuigen die dat weekend de lucht boven Duxford onveilig maken.

Leo Van Hoorick

Toen we een persaccreditatie aanvroegen bij het IWM Duxford (IWM staat voor Imperial War Museum) klonk het bijna verongelijkt aan de andere kant van de lijn: "but Historicar, that is a Car Magazine!" Daar is natuurlijk niet veel tegen in te brengen, maar de dame kon er wel inkomen dat liefhebbers van oude auto's misschien ook belangstelling kunnen hebben voor andere gemotoriseerde voertuigen, en zeker voor *warbirds*, zoals oorlogsvliegtuigen door insiders worden genoemd.

■ Prachtig museum

Duxford is voor alles het grootste vliegtuigmuseum van het Verenigd Koninkrijk, en voor zover wij weten, van Europa. Het is een van de vijf 'Imperial War Museums' van het VK. Deze musea vertellen de geschiedenis van de mensen die vochten en stierven in conflicten waarin Groot-Brittannië en de Commonwealth-landen waren betrokken sinds de Eerste Wereldoorlog.

Duxford is een van de oudste en best bewaarde RAF-vliegvelden in Groot-Brittannië. De eerste hangars werden door Duitse krijgsgevangenen gebouwd

gedurende de Eerste Wereldoorlog. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren er niet enkel Britse, maar ook Amerikaanse Squadrons gestationeerd. Vandaar dat een van de acht expo-hallen is gewijd aan de Amerikaanse militaire luchtvaart. De andere hallen hebben elk een eigen thema: lucht- en ruimtevaart; operationele warbirds (The Fighter Collection); lucht- en zeevaart; de 'Battle of Britain'; restauratie ('Conservation in Action'); een 'Operations Room' van 1940 en een moderne hal inclusief demoterrein met een grote collectie militaire voertuigen al dan niet opgesteld in levensgrote diorama's. Buiten staan er ook nog vele passagiersvliegtuigen, getuigen van de rijke geschiedenis die Groot-Brittannië heeft op het vlak van vliegtuigbouw. Jammer genoeg blijft daarvan niet veel meer over. We hebben ze niet geteld, maar er worden in en rond het museum meer dan 200 vliegtuigen tentoongesteld!

■ Jaren '40 sfeertje

De voorbije jaren heeft de organisatie van de Flying Legends er alles aan gedaan om een jaren'40 sfeer op te roe-

pen rond het evenement. Er is een 'vintage village', er loopt heel wat personeel rond in kledij uit die tijd, de drankgelegenheden hebben de Andrew Sisters en Vera Lynn op de draaitafel liggen, maar er is ook live muziek uit de jaren '30 en '40. Wie dat wil kan, mits betaling, zelfs met een antiek vliegtuig de lucht in (De Havilland Dragon Rapide dubbeldeks passagiersvliegtuig, Harvard, of het duurste ticket, een Tiger Moth tweedekker).



Boeing B-17 'Flying Fortress'. Alle vliegtuigen zijn, wanneer ze niet in actie zijn, weliswaar omgeven door nadarafsluitingen, maar je kan er toch heel dicht bij komen.

Er vlogen geen Hurricanes mee dit jaar, maar in Duxford zijn er wel een paar te bewonderen, zoals dit exemplaar dat in de hall van de 'Fighter Collection' wacht op een onderhoud.



Supermarine Spitfire

Het meest legendarische jachtvliegtuig aller tijden is ongetwijfeld de Spitfire. Hij vond zijn oorsprong in de Supermarine watervliegtuigen die Reginald J. Mitchell in de jaren twintig ontwikkelde om snelheidsrecords mee te breken.

Het prototype van het jachtvliegtuig, de Spitfire K5054 vloog voor het eerst in 1936. Hij werd aangedreven door een Rolls-Royce Merlin. De eerste serie-modellen, de Mark I Spitfires, waren bewapend met vier Browning .303 inch machinegeweren. De Mark IA was bewapend met acht machinegeweren en dit was het eerste model Spitfire van de RAF, ondergebracht vanaf augustus 1938 in Squadron N° 19, gestationeerd in Duxford.

De Spitfire was oorspronkelijk ontwikkeld als jachtvliegtuig, maar het was zo'n flexibel toestel dat hij ook werd ingezet voor vele andere taken zoals grondaanvallen en verkenningsvluchten. Er was ook een variant voor de



marine, de Seafire. Het is het enige vliegtuig dat gedurende heel de oorlog werd gebouwd. Van 1938 tot 1949 werden er meer dan 22.000 exemplaren van geconstrueerd. Ze bleven in actieve dienst tot 1954. Er waren verschillende generaties Spitfire, aangegeven door 'Mark' gevolgd door een nummer. Ze hadden steeds krachtiger motoren, eerst Merlins, later Griffons, en werden ook steeds beter bewapend.

De Spitfire, misschien wel het mooiste vliegtuig ooit gebouwd.

Net een Messerschmitt Bf109, maar met een omgebouwde neus om plaats te bieden aan een...Merlin V-12 i.p.v. de originele Mercedes V-12. Deze Buchon werd tot begin de jaren '50 ten behoeve van de Spaanse luchtmacht gebouwd door Hispano Aviacion. Bij de originele Bf 109's zaten de uitlaten onderaan, want de Mercedes hing ondersteboven: krukas boven, cilinderkoppen onderaan. Maar voor de rest zijn er uiterlijk nauwelijks verschillen met de legendarische Duitse jager, en ze worden dan ook bij voorkeur in Duitse kleuren gespoten.



Maar de show wordt natuurlijk gestolen door enkele van de meest tot de verbeelding sprekende machines uit de tweede wereldoorlog. Niet enkel Spitfires, P51 Mustangs, een B17, de enige nog vliegende Lancaster bommenwerper en zelfs een tweetal Buchon Messerschmitts BF109's... In totaal meer dan vijftig toestellen die een overzicht gaven van de oorlogsluchtvaart van de eerste tot de tweede wereldoorlog. Niet enkel visu-

eel, maar ook auditief. Veel van de vliegtuigen komen uit de eigen Fighter Collection die in Duxford operationeel wordt gehouden. Maar dit evenement is ieder jaar opnieuw de afspraak voor verzamelaars uit de hele wereld die hun onschatbare machines in actie willen demonstreren.

De entreeticketten zijn niet goedkoop. Dat maakt dit tot een evenement voor echte liefhebbers. De sfeer is dan ook opperbest, de tentoongestelde vliegtuigen zijn van kortbij te bezichtigen en alle bezoekers zijn even enthousiast als jijzelf.

De piloten zijn gekleed in bijpassende kledij en als je geluk hebt is er bij de vliegtuigen ook nog een van de originele squadron-leden om tekst en uitleg te geven. Dat is, samen met de kippenvel-veroorzakende klankband, deel van de Duxford-magie.

Junkers 52, eigendom van Lufthansa, met drie BMW-stermotoren.



De Corsair IV van de Fighter Collection onderging net een volledige restauratie en vierde na drie jaar zijn wederoptreden.



Een van de enige nog vliegende P38 Lightnings, eigendom van de Flying Bulls: de militaire logo's ruimen plaats voor... het Red Bull logo.



De B-17 liet tijdens zijn demonstratievlucht ook even wat rook ontsnappen om het nog echter te maken.



Rolls Royce Merlin

Vele bekende vliegtuigen van de geallieerden werden aangedreven door een of meer Merlin-motoren. De eerste Merlins werden door Rolls-Royce getest in oktober 1933. Het was een V-12 op 60° van 27 liter, gebaseerd op de Kestrel-motor die Rolls-Royce eerder ontwikkelde voor de luchtvaart. De motor kende een voortdurende ontwikkeling en leverde tegen het eind van de oorlog ruim tweemaal zoveel vermogen dan de eerste exemplaren. Zowel de Spitfire als de Hurricane werden ontwikkeld rond de Merlin-motor, die zich onderscheidde door een hoog vermogen en compacte maten.

In 1941 testte de RAF Air Fighting Development Unit in Duxford de nieuwe Amerikaanse P51 Mustang. Conclusie was dat dit nieuwe vliegtuig een groter potentieel had dan de Hurricane en zelfs de Spitfire, op voorwaarde dat hij werd voorzien van een motor die ook uitstekende prestaties leverde op grote hoogte. De P51 werd omgebouwd zodat er een Merlin in paste, en de voorspelling bleek correct.

Rolls-Royce sloot in september 1940 reeds een licentie-overeenkomst met Packard (jawel, de Amerikaanse auto-constructeur), met het oog op het bou-



wen van Merlins voor Canadese bommenwerpers. Maar uiteindelijk werden er ook meer dan 13.000 Mustangs met Packard-Merlins gebouwd. Leuk detail, de Amerikaanse Merlins hadden nog enkele pk's meer dan de Britse.

In totaal werden er meer dan 168.000 Merlins gebouwd, 55.000 daarvan kwamen uit de Packard-fabriek en minder bekend, er werden ook 30.000 ex. gebouwd door Ford of Britain in de Trafford Park fabriek in Manchester.

Er was ook een variant met minder lichtmetalen onderdelen, de Merlin Meteor, voor gebruik in tanks.

Een Merlin-motor gemonteerd op een aanhanger.... Hij dient vooral om de toehoorders op tijd en stond te laten genieten van zijn machtig gebrul.



Thunderbolt P-47G 'Snafu' van de Fighter Collection. De wit-zwarte strepen die veel oorlogsvliegtuigen in musea dragen zijn alles behalve camouflage: zij moesten in het tumult van de Landing in Normandië duidelijk maken dat het on toestellen van de geallieerden ging om zo 'friendly fire' te voorkomen.



Deze man heeft het allemaal echt meegemaakt als piloot van een B17. Hij vertelt zijn wedervaren aan de piloten die vandaag zullen opstijgen met de enige nog vliegende B-17 in Europa.

Douglas C53D, bekend als DC-3 of Dakota, van de Foundation Dakota Norway.



Altijd een emotioneel moment: de 'Memorial Flight' met de enige nog vliegende Lancaster bommenwerper, normaal gezien geflankeerd door een Spitfire en een Hurricane, maar deze keer zijn het twee 'Spits' die de dienst uitmaken.



Drie Curtiss Hawks van de Fighter Collection (Hawk 75, P40B Warhawk en P40F Warhawk) met een bewaker die zo uit een teletijdmachine schijnt te zijn gestapt.



Dit jaar namen 9 Spitfires deel aan de Flying Legends, en ze vlogen ook even in formatie. Een zeldzaam schouwspel voor oog en oor.



Drie North American P-51 Mustangs zorgden voor een spectaculaire show.

De passie voor Italiaanse wagens

Gelegen langs de E411, halfweg tussen Brussel en Luxemburg, vind je Epoca Ricambi, dé toewijding geboren uit een passie voor Italiaanse wagens.

Onze diensten variëren van het routine-onderhoud tot de volledige restauratie van collectiewagens, zonder onze voornaamste specialiteit te vergeten: het zoeken naar, én de verkoop van wisselstukken voor Italiaanse oldtimers.



Sinds onze oprichting in 1983, hebben we een uitgebreide expertise opgebouwd in oude, voornamelijk Italiaanse wagens. Zowaar 30 jaar ervaring tot uw dienst!

EPOCA RICAMBI

*Bijstand • Atelier • Stallen van
voertuigen • Wisselstukken •
Transport • Aan- en verkoop*



RUE DU POLISSOU 5
5590 ACHENE • BELGIË

Tel: +32 (0)83 61 33 10

Fax: +32 (0)83 65 79 64

GSM: +32 (0)475 84 05 41

e-mail: info@epoca-ricambi.be

www.epoca-ricambi.be

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



Blikvanger

Jaguar speelt terug mee in de premier league, en de XKR-S is de diepe spits die punten moet scoren. Of toch in ieder geval aandacht vangen.

Tekst: Bart Lenaerts

Foto's: Lies De Mol

Zoveel mensen waren er niet meer die enkele jaren terug nog een stui-ver gaven voor Jaguar's kansen. Bij Jaguar evenmin trouwens. De verliezen stapelden zich eindeloos op, het design hinkelde wanhopig achter de feiten aan en de modellen wisten steeds minder volk te verleiden. Onder de vleugels van het almachtige Ford lukte het evenmin om een halve Pond te verdienen, zelfs niet na enkele rigoureuze reorganisaties. Toen ook nog eens de iconische fabriek aan Browns-Lane werd gesloten en bruut tegen de vlakke ging, geloofde iedereen dat het begin van het einde was ingezet. Uiteindelijk was dat heilige grond waarop Jaguar-oprichter William Lyons al zijn succesnummers tot wasdom had laten komen. Dat doemdenken werd verder aangedikt toen Ford zijn adellijke Engelse dochter botweg in de uitverkoop smeed om dan te moeten constateren dat er niet zo vreselijk veel kandidaten met voldoende geloofsbrieven om haar gunsten kwamen smeken. Jaguar, ooit het meest sexy merk ten noorden van Modena, was een oude vrijster geworden en niemand die nog joeg achter haar rokken. Slechts één

ernstige kandidaat met bruidsschat diende zich aan: het Indiase Tata, een staalgigant die Jaguar en halfbroer Land Rover slechts wilde hebben voor de knowhow in aluminiumverwerking. En wellicht ook een beetje omdat het nu eenmaal ubercool was dat Indiërs deze Engelse kroonjuwelen op de bil konden slaan. In Engeland kon men slechts weemoedig aanschouwen hoe Jaguar en Land Rover zouden worden ontbonden – daarvan was iedere arbeider alleszins overtuigd – door een stelletje ondernemers uit een voormalige kolonie, *for crying out loud*. Veel zuurder kon het niet meer worden.

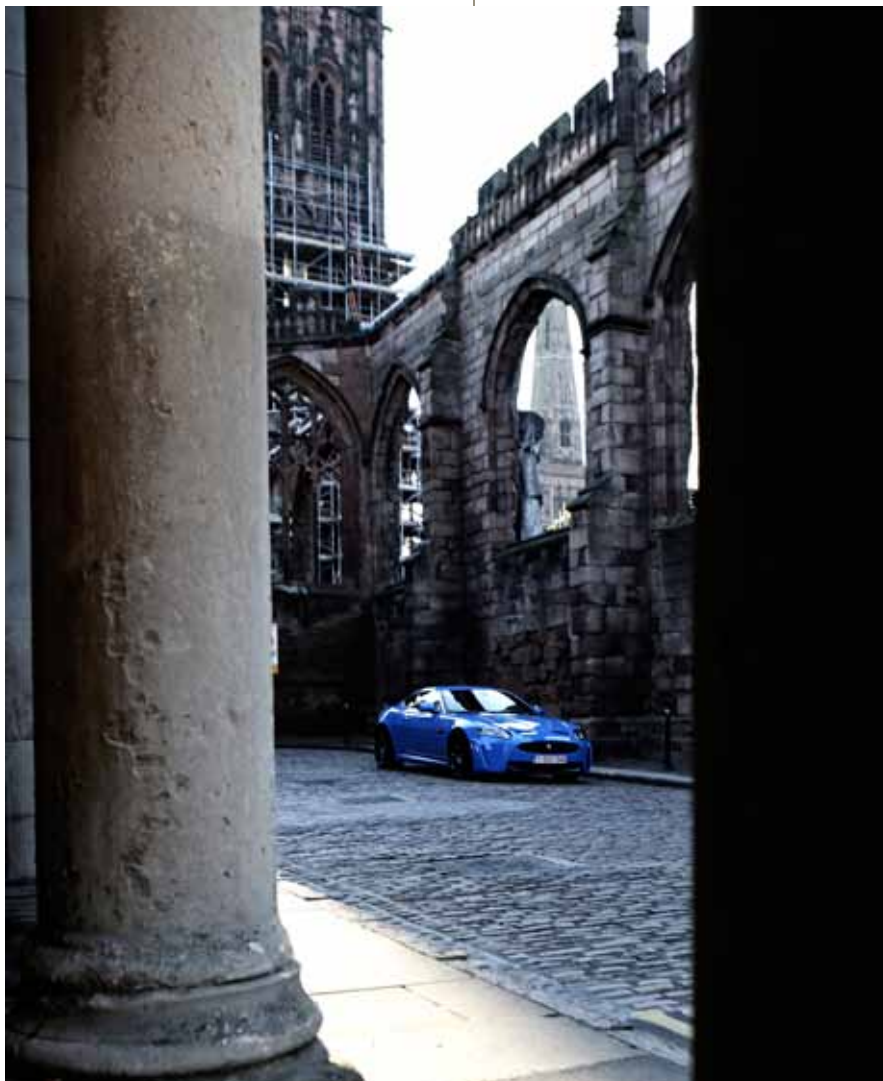
Amper enkele jaren later staat er echter een herboren Jaguar in de steigers met nieuwe modellen die niet langer op een vergeten verleden verder borduren, maar echt andere standaards neerzetten. Of die in ieder geval de luis in de pels zijn van de drie Duitse gevestigde waarden.

Niet dat Jaguar zijn zaken helemaal op orde heeft. Dat de jaarrekening sinds kort terug in zwarte inkt mag worden opgemaakt, is ook slechts

dankzij het verpletterende succes van halfbroer Land Rover dat met dezelfde technologie en strategie quasi perfect inspeelt op de noden van deze tijd. Daar is overigens niks mis mee. Want Audi heeft VW eveneens nodig om zo winstgevend te zijn. Een kniesoor die zich daaraan stoort. Jaguar heeft terug de wind in de zeilen. Daar kunnen autoliefhebbers slechts blij om zijn.

■ Oude stempel

De XK is in dat hele verhaal een beetje een vreemde eend in de bijt. Net nu alle automerken – en vooral de premiumspelers – hoog inzetten op uniformiteit en herkenbaarheid, zit de XK niet helemaal op één lijn met zijn broers. Dat heeft er deels mee te maken dat Jaguar verder uitsluitend berlines in het gamma heeft, maar nog meer met het feit dat deze sportwagen eigenlijk nog uit de Ford-dagen stamt. Toen de nieuwste XK in 2006 het levenslicht zag, was er van Tata of een nieuwe bedrijfscultuur immers nog helemaal geen sprake. Toch vloede ook deze uit het potlood van Ian Callum, de man die eveneens alle huidige Jag's tot vorm kneedde. Dat er sinds de XK een heel andere wind doorheen het bedrijf waait, blijkt ondermeer uit de totaal verschillende grilles waarmee Jaguar vandaag uitpakt. Terwijl de berlines eigenzinnig de wereld in smoelen,



voelde men voor de oudere XK nog de nood om voorzichtig te hinten naar de E-Type, in de hoop dat er iets van die legendarische sportwagen op hem zou afstralen. Zowel de XJ, de XF als de binnenkort te lanceren F-Type





hebben dat pad helemaal verlaten en bewijzen dat Jaguar eindelijk beseft dat het niet eeuwig op dat roemruchte verleden kan teren, maar dat men nieuwe standaards moet neerzetten, ook al is dat dan met respect voor het verleden. Los daarvan heeft Callum een tijdloze coupé getekend die perfect weet te verbergen dat hij al zes jaar op de teller heeft staan. Wel is het een loeier van een auto die soms iets te groot is om nog prettig te zijn. Zoveel binnenruimte levert hij namelijk niet. In theorie is het een twee-plus-twee, al blijkt het in praktijk een pure tweezitter met een grote kof-ferbak. Op de achterbank kan amper iemand zitten die benen heeft. Zelfs voor kinderen luistert het erg nauw. Voorin zit je echter prinsheerlijk, in fantastische zetels die geraffineerd de

kwaliteiten van een kuipstoel combi-neren met het comfort van een luie Chesterfield. De boordplank blinkt niet uit als designstatement, al is ze wel gebruiksvriendelijk, steekt ze kwaliteitsvol in elkaar en schept ze veel welbehagen. In deze auto hou je het dagen vol, precies wat je verwacht van een GT.

■ Driftkikker

Want dit is wel degelijk een *gran turismo* in iedere vezel van zijn lijf. Ook al doet zijn opzichtige livrei in smurfenblauw met veel spoilers, toeters en bellen anders vermoeden, deze Jag is er in de eerste plaats om in alle comfort veel kilometers af te malen. Snelle weliswaar, tot bloed-snelle zelfs, maar toch. Ondanks de dikke V8 met vijf liter longvolume die dankzij een compressor 550 brute pk's en 680 boomontwortelende new-tonmeters naar de achterwielen jaagt, is de Jag geen apparaat om er op cir-cuit de laatste randjes vanaf te rijden. Hij kan dat wel, al zijn er andere, tot op het bot afgetrainde sportwagens die daarin veel bedrevener zijn. Het grote probleem is uiteraard het over-gewicht. Dat hij ruim 1.750 kilo op de weegschaal zet, kan hij nooit hele-maal wegsteken. Bovendien neemt hij te veel plaats in op het asfalt om hem messcherp in de apex te parkeren.

Dat wil absoluut niet zeggen dat de Jag een vervelende auto is. Neen, hij weet altijd en overal een vette glimlach op de tronie te schilderen, alleen al omdat hij onbeschoft brutaal uit zijn dubbele uitlaten blaft. Het is een bombastisch, dramatisch bulderen, alsof de RAF het beste geschut boven heeft gehaald om de Luftwaffe uit de lucht te knal-len. Vooral als je de elektronica in Dynamic Mode zet, is de V8 zo alert en reageert hij zo fluks op je rechtervoet dat je je snelheidsgevoel opnieuw moet kalibreren. Een spurtje van stilstand tot 100 km/u in amper 4,4 seconden is onaards snel, maar het zijn vooral de tussenacceleraties die je onderuit halen. Onophoudelijk heeft de Jag extra jus achter de hand om de horizon nog sneller naar binnen te trekken.

Al dat geweld zit gekoppeld aan een zestrapsautomaat die je met schakelflippers achter het stuur kan bedienen. Het is een verfijnde bak die altijd precies doet wat je wil zonder zich daarom al te fanatiek te manifesteren. Als je snel wilt gaan, ga je gewoon met de flippers aan de slag. Als je onbezorgd door Londen wil kabbelen, laat je alle stress over aan de feilloos werkende automaat. Het is helemaal plezant dat de adaptieve ophanging zich aanpast aan de omstandigheden. Meestal lopen we niet hoog op met zo'n systemen omdat je nooit helemaal weet wat je in de hand hebt en ze dikwijls achter de feiten aanhollen, al pakt de mayonaise hier op de één of andere manier wel. De auto is scherp en tegelijk comfortabel, hij staat goed op de weg zonder plankhard te zijn en doet verder exact wat je verwacht. Hij hangt 1 centimeter lager tegen het asfalt en wat kloeker in zijn veren, maar blijft voldoende vergevingsgezind zodat op Belgisch wegdek je vullingen niet meteen uit je tanden rammelen. Wel jammer dat de besturing te licht voelt om de auto bij hoge snelheid vol vertrouwen te 'zetten'. Uiteraard kan je de elektronica uitschakelen, zodat alle verantwoordelijkheid om de auto binnen de lijntjes te houden volledig op jouw schouders rust. Dan blinkt de Jag uit met een uitgebalanceerd chassis dat zich perfect laat contro-



leren, maar dat ook uitpakt met een nauwelijks te onderdrukken honger naar meterslange drifts. Plezierig, dat wel, al is het tegelijk vreselijk sociaal onaangepast. En niks voor een Jaguar.

■ Alleen op de wereld

Voor zo'n snelheidspotentieel moet je wel een stevige prijs betalen, want de V8 lust een aardige slok. Als je het rustig houdt – iets waarin de Jag ondanks zijn uitbundige sporttenu uitermate bedreven is – neemt hij genoeg met een liter of twaalf sap voor 100 kilometer, maar als je de zweep laat knallen, stijgt dat snel tot





alarmerende proporties. Als het echt hard gaat, laat je iedere 200 kilometer aan de pomp meer dan 100 euro achter. Er zijn vliegtuigmaatschappijen die je voor minder van de grond laten gaan.

Uiteraard is deze XKR-S de meest gefocuste van de hele familie. Daarom zit hij zo dik in de spoilers, barst hij van de kracht en werd de ophanging

weer tegen het licht gehouden. Toch is deze variant in de eerste plaats bedoeld om de aandacht levendig te houden. Zo gaat dat nu eenmaal met auto's als ze langzaam naar het eind van hun carrière denderen. Niettemin overstijgt hij ruimschoots het etiket van een ietwat pathetisch aandacht-trekkertje. Deze auto zit echt schitterend in elkaar en biedt zo'n fantastisch compromis tussen extreme sportiviteit en dagelijkse bruikbaarheid dat hij quasi alleen op de wereld is. En dat bedoelen we heus positief. Porsche 911, Audi R8 of Mercedes SLS zijn ofwel duurder, ofwel minder geschikt om dagelijks mee door het leven te banjeren. Terwijl de Maserati Gran Turismo te weinig kracht levert en te rommelig is afgewerkt. Een Aston Martin dan? De vernieuwde DB9 alleszins niet. De Jag rijdt zijn voormalige suikernonkel zomaar het snot voor de ogen. En hij is nog goedkoper ook.

Dit is niet de auto die Jaguar heeft gered, noch eentje die onsterfelijk zal worden. Het is, tot spijt van wie het benijdt, niet de E-Type van de 21ste eeuw. En of de F-Type dat zal worden, dat kan enkel de toekomst uitwijzen. Toch is deze XKR-S precies de auto die Jaguar nodig had. Omdat hij bewijst dat het beest nog altijd kan klauwen.



OPNIEUW !

Het meest volledige boekwerk over de Belgische Automobielsingeschiedenis



Fsa
Belgische Stichting voor het
Auto-Moto Patrimonium

300 blz / 650 illustraties (foto's en documenten) • Formaat 35 x 25 cm • Alle merken

Om dit prachtige boek te bestellen, gelieve € 87 (€ 72 + € 15 verpakkings- en verzendingskosten) te storten op volgende rekening : FSA (Koning Boudewijnstichting) - Brederodestraat 21 - 1000 Brussel - IBAN: BE 06 0682 1083 8722 - BIC : GKCC BEBB - Vermelding : R2025 FSA Kupelian NL



De witte raaf

In de jaren '20 hadden merken zoals Bentley en Bugatti al behoorlijk wat indrukwekkende auto's op hun actief. Maar de eerste supercar, dat was de Mercedes SSK.

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



Wat ging het hard in de tweede helft van de jaren '20. Letterlijk én figuurlijk. Automerken groeiden als paddenstoelen uit de grond, terwijl de motoren steeds meer kracht uitbraakten. Rond de eeuwwisseling sukkelde men nog met koetsen die amper een ophanging hadden die naam waardig, terwijl de rochelende en puffende mechaniek minder pk's presteerde dan de chauffeur vingers had aan zijn verkleumde handen. Amper twee decennia later flirtten de dikste bulderbakken van Bentley of Lagonda al met 150 pk en meer. Niet dat gefortuneerde piloten daarmee zoveel konden uitvreten, want het weggedrag hinkelde stevast ver achterop bij de motorkracht en het snelheidspotentieel. Om over de remmen nog maar te zwijgen. Keihard rechtdoor banjeren, dat is zowat het enige waartoe die geweldenaars in staat waren. Veel meer hoefde niet, want de meesten mikten toch slechts op de moeder alle autoraces – Le Mans – waar het een vol etmaal vooral rechthoevrechttoe rechtaan ging. In andere races waren het vooral de compacte, vingervlugge dingen van Bugatti of Alfa Romeo die aan het feest zaten. Die stonden niet echt krom van de kracht,

maar waren zo vederlicht en wilden zo graag een bocht om dat ze op woestere parcours de ene overwinningsskrans na de andere meepakten. En toen kwam de Mercedes SSK, het eerste koersbeest dat moddervette kracht wist vast te knopen aan een gewicht dat nog te behappen viel en een weggedrag waarmee je ook in een bocht iets aankon. De eerste supercar dus. Geen wonder dat hij zowat alle races won waar hij aan de start kwam. Behalve dan - o ironie van het lot - Le Mans.

■ Slagveld van eer

Hoe vlot de Mercedes echt stuurt, mogen we aan den lijve ervaren op de glooiende bergen die boven de Mercedes-fabriek in Untertürkheim uittorenen, zoals witte wolkjes boven de horizon. Dit exemplaar uit de collectie van het Mercedes-museum is eentje van het handjevol SSK's die de brute racerij en de nog rauwere oorlogsjaren heeft overleefd. Uiteindelijk bouwde Mercedes tussen 1928 en 1931 amper 31 stuks, waarvan minstens de helft meteen naar het front moest: de racerij. De grote meerderheid daarvan sneuvelde op het slagveld van eer,

zodat er vandaag nog slechts een zestal SSK's bestaan. Eentje is de Count Trossi SSK van Ralph Lauren en dan is er nog de bordeauxrode SSK van Evert Louwman: de meest authentieke van allemaal. Alle anderen hebben in de loop der jaren minstens enkele serieuze aanpassingen moeten doorstaan. Ook de onze. Die kreeg in de jaren '70 een ander koetswerk aangemeten. Eentje dat een exacte kopie is van het racekanon waarmee de onversaagde helden van het Mercedes-team destijds ten strijde trokken. Hij is zelfs quasi identiek aan de auto waarmee Rudolf Caracciola in 1931 een racegemiddelde van 185,7 km/u klokte toen hij op de Avus-ring won en even later als eerste niet-Italiaan de Mille Miglia binnen hengelde. Tegen die tijd was de SSK echter al zo ingrijpend geëvolueerd dat men hem tot SSKL kroonde, met de L van Leicht. Niet dat men er zoveel vernuft in had geïnvesteerd. Mercedes had slechts alle onderdelen verwijderd die niet absoluut levensnoodzakelijk waren en gaten in het chassis geboord.

■ What's in a name?

Uiteraard is de SSK net zo kraakwit als een maagd op haar trouwdag. Wit was immers de Duitse racekleur in de pre-Zilverpijl-tijd zoals rood dat was voor Italië, blauw voor Frankrijk, groen voor Engeland en geel voor België. Dat wit stamde reeds uit de tijd van Emil Jellinek, de knorpot die de naam

van zijn dochter aan het merk met de ster gaf: Mercedes dus. Rond de eeuwwisseling had hij reeds gesnapt dat de racerij de ideale formule was om relatief goedkoop fantastische publiciteit te scoren. Om diezelfde reden pookte das Haus eind jaren '20 het heilige vuur terug op met een nieuwe racewinnaar. De toenmalige hoofd-



ingenieur – een nog grotere knorpot die zich al oud voelde toen hij nog jong was en luisterde naar de naam Ferdinand Porsche – had immers een prachtige sportwagen ontwikkeld met een naam die zowel legendarisch als hoogst ongepast zou worden: de Mercedes SS. Deze Super Sport was monsterlijk in iedere goede betekenis. Hij was zo groot als een oceaanstomer, zo zwaar als een vrachtwagen en zijn 7-liter krachtbron kon zelfs een trein





op sleeptouw nemen. Hoewel de auto in eerste instantie was bedoeld om de jury van *concours d'élégances* te verleiden met zijn elegante lijnen en majestueuze proporties, was hij ook behoorlijk snel. Terwijl gewone auto's - als zoiets al bestond in de jaren '20 - door het leven huppelden met 60 pk en sportwagens flirtten met 100 pk, blies de Mercedes iedereen omver met zijn 200 pk sterke zes-in-lijn met compressor. Het was meer dan voldoende voor Caracciola om de ene na de andere overwinning binnen te halen, ondanks het onthutsende formaat van de Mercedes. Het zou zo'n beetje zijn alsof men vandaag met een Maybach racete. Lang duurde dat allemaal niet. In 1928 kwam Ferdinand Porsche reeds met een stevige evolutie aanzetten: deze SSK. Die had alle sterktes van de SS - inclusief het gezonde evenwicht en de motor die uitpuilde van panache - maar rekende af met het grootste nadeel: het enorme gewicht en de buitensporige afmetingen. Omdat het chassis 48 volle centimeters werd ingekort, werd hij SSK genoemd. De K staat dus voor Kurz (Duits voor kort) en niet voor compressor zoals veel mensen geloven. De eerdere S en SS-versies hadden immers ook al een supercharger aan boord. Om het beest nog wat bruter te kneden, kietelde Ferdinand Porsche de 7,1 liter zespitter tot 250 pk en peuterde hij er genoeg koppel uit om Stuttgart een beetje naar links te laten opschuiven. Het resultaat was een racewinnaar van

de puurste gisting en – volgens velen – 's werelds eerste echte supercar.

■ Anticiperen

Respect. Dat is het eerste gevoel dat bovendrijft achter het enorme stuur. Voor de auto, maar nog meer voor Caracciola en alle anderen die hiermee ooit oerendhard gingen. Die bewondering groeit met iedere druk op het gaspedaal, iedere draai aan het stuurwiel, elke schakelbeweging en vooral bij iedere stamp op de rem. De hele tijd vechten een enorm pak adjectieven in mijn hersenen voor aandacht, al is sportief daar niet bij. En lichtvoetig al helemaal niet. Wat een monsterlijke auto is dit. Zelfs al is het niet zo'n mammoet als de Bentley Blower, hij komt wel in de buurt. Behalve dan dat hij zoveel sneller is.

Niettemin is het heerlijk toeven op de bok, alleen al omdat je letterlijk op de achteras zit. Goed opletten voor de rechtse elleboog trouwens, want als je te enthousiast molenwiekt, wordt die meteen gevild én gefileerd door het ronddraaiende wiel. Het geeft een machtig gevoel hoe je de auto voor je uit moet sturen als een rijnaak. Die specifieke lay-out verbetert de communicatie tussen de piloot en het chassis, en helpt om de auto precies te zetten waar je hem hebben wil. Tegelijk moet je voortdurend anticiperen omdat de voorwielen telkens een meter of twee eerder bij de bocht zijn dan jijzelf. Komt daar nog bij dat er tussen voorwielen en stuur oneindig veel kniegewrichten, stangetjes en assen zijn die allemaal een beetje speling laten voelen en daardoor de verbinding wat vager maken dan je had gehoopt. Niettemin is de besturing verrassend direct, iets wat niet kan worden beweerd van de remmen. Die



functioneren best aardig voor kabelbediende trommels, al zijn ze naar huidige maatstaven totaal niet berekend op zo'n grote hoop staal dat zich zo rap voortbeweegt. Niet als je het volle snelheidspotentieel van de auto wil benutten alleszins.

■ Tandenknaarsen

De niet-gesynchroniseerde vierbak maakt de zaken er niet makkelijker op. De situatie is niet zo dramatisch als bij een vooroorlogse Bentley, al eist hij wel al je concentratie op. Het lijkt wel alsof het koppelingspedaal en de schakelpook een intern robbertje in nukkigheid uitvechten, zo zwaar laten ze zich bedienen, terwijl de malende tandwielen geen enkele ruimte laten voor improvisatie. Het is zo'n complex spel van dubbel ontkoppelen – met een scheut tussengas die is afgemeten op een apothekersweegschaaltje – en millimeterprecies schakelen dat je helemaal uit het oog verliest hoe hard je eigenlijk wel gaat. Gelukkig schuilt er zoveel koppel onder het gaspedaal dat je eventuele missers relatief eenvoudig kan opvangen en je sowieso niet continu van verzet moet wisselen.

Om dat allemaal nog wat complexer te maken, staan de pedalen bovendien in de vooroorlogse stand, met het gas in het midden en de rem aan de rechterkant. Die positie legt helaas een flinke hypotheek op het rijplezier. Je moet je voortdurend inprenten hoe de pedalen onder je voeten staan, want met zoveel koppel is er echt geen ruimte om relaxt te rijden, laat staan om verstrooid te zijn. Je wil niet eens weten wat er gebeurt als je denkt dat je een noodstop forceert, terwijl je eigenlijk vol met de voet op het gaspedaal ramt.

Met 250 pk zet de dikke Benz een verbluffende top van 192 km/u op de klok. Maar vooral het koppel doet je mond openvallen van verbazing. Exacte cijfers zijn niet beschikbaar, al heeft hij volgens Mercedes zo'n 680 Nm beschikbaar. Zelfs voor een kloeke jongen die zowat 1700 kilo op de weegschaal gooit, is dat spectaculair veel. Hij is dan ook tot maagkerende tus-

senacceleraties in staat. Dat hij voor de sprint van stilstand tot 100 km/u niettemin zowat tien seconden nodig heeft, komt volledig op het conto van de weerbarstige versnellingsbak.

Minstens even indrukwekkend is zijn oorlogshuil. De soundtrack wordt overheerst door een hol, haast blikkerig bulderen, alsof drumband Stomp in een verlaten metrotunnel optreedt. Dat wordt afgewerkt met een hese reutel waarnaar Marianne Faithfull slechts jaloers kan luisteren.

■ Complexe compressor

En toch. Zelfs al is de Mercedes een bruto in iedere mogelijke betekenis, hij verbluft vooral door zijn eenvoud en zijn focus op pure functionaliteit. Zijn vorm is een direct resultaat van zijn



drang naar snelheid: precies daarom is hij zo prachtig. Ieder onderdeel heeft een duidelijk omschreven taak. Van de slanke spatborden, over de biljarttafel-lange motorkap, via de bizarre kachelpijpen langsij tot de lage voorruit, de ellendig lange stuuras en de twee reservewielen op de niet bestaande achterkant. In het interieur blijft die teneur overeind. De aluminium vloer, het grote houten stuur en de charmante klokjes zijn allemaal stille getuigen van de niet aflatende drang naar snelheid. Het meest onthutsende onderdeel schuilt echter onder de motorkap. Wat





een machine. Met een longinhoud van 7,1 liter verzet iedere zuiger per slag meer dan 1 liter mengsel, zo'n kanjer is het. Toch is het niet uitsluitend bruut geweld. Het oog voor detail is bijna ontroerend en de stand der technologie indrukwekkend. Technenuten kunnen eindeloos genieten van hoe de carburators slim worden opgewarmd door de uitlaatgassen om de koude start te verbeteren, van het drukloze koelingssysteem of van de dubbele ontsteking met Scintilla magneto én bobijn. Dat zorgt voor een betere verbranding, omdat iedere cilinder twee bougies heeft die vijf graden uit elkaar staan, en voor meer bedrijfszekerheid. Als één systeem uitvalt, kan je altijd nog verder op het tweede zonder dat het veel vermogen kost. En dan is er ook nog die befaamde compressor. Die draait niet altijd mee zoals bij een Bentley Blower. Hier zit achter het gaspedaal een slimme lamellenkoppeling die de compressor uitsluitend in gang trekt als de piloot voldoende vertrouwen heeft om vol op het gas te gaan. De extra duw in de rug is net zo spectaculair als het geluid van de krijgende supercharger. Het is zo ruggengraatkrommend dat veel SSK-eigenaars de compressor zelden of nooit inschakelen. Zelfs Evert Louwman geeft grootmoedig toe dat hij het ding nog nooit heeft horen janken. Ook zonder hulp van de compressor is de SSK al zo'n handvol dat niet iedereen er weg mee weet. Tegelijk was die compressor de achilleshiel van de SSK. Hij hield Mercedes zelfs weg van die ene overwinning die men het

liefst van al wilde: Le Mans. Daar reed Caracciola immers de hele tijd zo woest rond dat de compressor voortdurend meedraaide, iets waarop de Benz niet was berekend. Na 85 ronden hield de witte bliksemschicht het voor bekeken waarna Bentley opnieuw met de zege aan de haal ging. Niet met de Blower trouwens, want ook die was kapot gegaan. Het was de goeie oude atmosferische Speed Six die de winst pakte.

■ Super-Mercedes

De SSK toont niet alleen hoe torenhoog de ambities van Mercedes destijds waren, hij illustreert eveneens hoe razendsnel de evolutie verder banjerde. Hoewel de auto in 1928 als supercar werd bestempeld, gewoon omdat hij een dikke motor combineerde met relatief compacte afmetingen, is hij naar latere standaarden zeker geen pluimgewichtje. Integendeel zelfs. Hij weegt zowat evenveel als een kleine vrachtwagen en gedraagt zich ook zo. Door een moderne bril bekeken is het dan ook geen echte supercar. Het is en blijft een heer van stand, al is het er dan eentje met sportieve ambities. Maar geen pure sporter. Niet zoals we die vandaag zien bij merken zoals Lamborghini of Ferrari. In dat opzicht is het zelfs de voorvader van de huidige Mercedes SLS. Geen zuivere supercar misschien, maar wel een super-Mercedes.

Boekennieuws

Leo Van Hoorick

Het voorbije jaar heb ik voor een vermogen aan autoboekeken kunnen kopen. Onschatbare werken voor een liefhebber waar ik mezelf toe reken, uit de jaren '50, '60 en '70. Veelal voor een prikje, meestal afkomstig uit nalatenschappen van liefhebbers als wij. Met verhalen uit eerste hand, en dus met minder onnauwkeurigheden dan wat er tegenwoordig op het internet is te vinden.

Dit alleen maar om te zeggen dat ik een boekenliefhebber ben en dus altijd blij ben als er een nieuw boek uitkomt over een onderwerp dat me kan boeien. Het is in het voorbije jaar zelfs voorgekomen dat er in een van die boeken - het fantastische driedelige **'Alleggerita'** van Patrick Dasse en Tony Adriaenssens - op blz. 4 bij de 'acknowledgments' te lezen valt *'With special thanks to ondergetekende'*. Had ik niet verwacht en dat maakte het dubbel prettig. Waarom die eer? In het begin van de jaren '90 schreef mijn vriend Tony zijn eerste boek, het standaardwerk **'Alleggerita'**. Dat boek handelde niet over een of andere Italiaanse schone (althoewel) maar over de Alfa GTA, waarbij de A staat voor Alleggerita of 'lichter gemaakt'. Een boek dat al lang is uitverkocht maar nog steeds zeer gewild is bij Alfisti. Een jaar of twee geleden werd Tony gecontacteerd door een Duitse Alfist die het boek wou aanvullen met zijn archieven om het dan opnieuw uit te geven. Tony vermeldde dit eens toevallig in een van onze autogesprekken, maar hij voegde er meteen aan toe dat dit hem niet meer interesseerde en dat hij dat ook aan *'dienen Duits'* had gezegd. Alleggerita was voor hem geschiedenis, hij was intussen alweer aan een nieuw boek bezig (Weekend Heroes, over Amerikaanse clubkoersen in de jaren '50 en '60, of was het *'Ten days in Sicily'*?), en hij had intussen ook al het indrukwekkende tweedelige OttoVu-naslagwerk geschreven. Zelf had ik geen Alleggerita in mijn boeken-

kast, had ik jarenlang in de uitgeverwereld gezeten en ik zag dat dus wel zitten. Ik ging op zoek naar Patrick Dasse met het nieuws dat Tony misschien toch zijn medewerking (en archief) zou willen verlenen aan het nieuwe boek... En daarvoor kreeg ik dus die eervolle vermelding.

Ben er ook trots op, want het is een prachtig boek geworden in 3 (drie!) delen, goed voor samen 1456 bladzijden. Er zijn ook drie auteurs. Naast Tony en Patrick Dasse hielp Martin Übelher bij de samenstelling van het **'Register'**.

Het eerste deel behandelt de evolutie van de GTA/GTAJ/GTAm en de racegeschiedenis van de auto's, inzonderheid de European Touring Car Challenge, waarin Autodelta, het Alfa fabrieksteam, een hoofdrol speelde. Dit deel telt 464 blz. met 347 zw/w foto's en 118 kleurenfoto's.

Volume twee, **'Alleggerita - Technical documentation'**, omvat alle homologatiedocumenten van de TZ/Giulia TI Super/GTA/GTJ/GTAJ/GTAm, maar ook de originele Alfa Romeo documenten in het Engels met alle technische gegevens van de GTA en de GTA 1300 Junior. Er is in dit deel ook een schat aan foto's van de originele onderdelen van deze auto's. Dit deel telt 464 blz. en 708 kleurenfoto's.

Volume drie, **'Alleggerita - Register'**, is een register van alle bekende en authentieke GTA/GTAJ/GTAm's. 528 blz. met 396 zw/w foto's en 125 in kleur.

Het boek is uitgegeven in het Engels, maar er bestaat ook een Duitse versie. Het wordt geleverd in een mooie box en kost 349 euro, 26,30 euro portkosten niet inbegrepen.

Toevallig publiceerde Tony Adriaenssens eind 2012, na zijn succesvolle *'Ten days*





in Sicily' en 'Weekend Heroes', een boek over de vroege competitiegeschiedenis van Porsche: **'SportErfolge'**. Dit boek start bij de eerste naoorlogse rally- en circuitwedstrijden van de Gmünd 356, we schrijven 1951. Het boek eindigt bij de introductie van kunststofcarrosserieën, in 1963, toen de achtcilinder boxer zijn potentieel demonstreerde in de Targa Florio, Nürburgring en Le Mans. Kortom, de geschiedenis van de opkomst van het merk uit Zuffenhausen. De wedstrijden komen afzonderlijk en chronologisch aan bod, te beginnen met de 'Coupe du Salon' in Montlhéry, 1951 en eindigend met de 24 u van Le Mans in 1963. Tony is een gedreven fotoverzamelaar en zijn boeken ontstaan altijd vanuit die passie. Ze zijn dus niet enkel interessant voor Porscheliefhebbers, maar ook voor liefhebbers van unieke (race)foto's uit de vijftiger en zestiger jaren. Het boek is prachtig uitgegeven en wordt opgeborgen in een houder met een motief afkomstig van een doosje in steengoed (links op de foto) dat vroege Porschecklanten als relatiegeschenk kregen. Weer zo'n typisch Adriaenssens-detail: verzorgd tot in de puntjes. SportErfolge telt 640 blz, (245 x 220 x 30 mm) en bevat 113 kleurenfoto's en 263 in zwart/wit. Het kost 185 euro, 19,95 euro portkosten niet inbegrepen. Al deze boeken zijn te verkrijgen bij Autonet Carbooks (www.autonetcarbooks.com), de meest complete automobiellboekhandel van de Benelux.



Op de voorbije Frankfurter Buchmesse wonnen Bart Lenaerts en Lies De Mol de prestigieuze ADAC Buchpreis voor hun jongste boek 'Masters of Modern Car Design'.

Bart Lenaerts en Lies De Mol (hij voor de onnavolgbare teksten, zij voor de adembenevende foto's) kennen we natuurlijk als medewerkers van Historicar, maar ook van vele andere publicaties uit de (klassieke) auto-wereld. Ze zorgen samen niet enkel voor prachtige artikels, maar startten enkele jaren geleden ook als auteurs en uitgevers van auto-

boeken. Na WAFT 1 en 2, en 'Belgian Car Designers' publiceerden ze alweer een boek over autodesign.

'Masters of Modern Car Design' is een boek over de designdirecteurs van de negen grote groepen die de auto-industrie domineren. Walter de Silva van de VW Group, Ed Welburn van GM, Lorenzo Ramaciotti van de Fiat Group, J Mays van Ford, Peter Schreyer van Kia, Jean-Pierre Ploué van PSA, Adrian Van Hooydonk van de BMW Group, Laurens van den Acker van Renault en Gorden Wagener van Daimler: negen sleutelpersonen van het hedendaags autodesign. Negen directeurs die een invloed hebben op de verschijning van zowat iedere auto ter wereld.



Het boek toont de mensen achter de machines, het vertelt hun verhalen, onthult hun complexe persoonlijkheden en toont tekeningen die nooit eerder te zien waren. De auteurs zijn er terecht trots op dat deze designers het achterste van hun tong lieten zien én in hun archief doken voor kinderfoto's en -tekeningen. Dat benadrukt het menselijke aspect. Ook al beslissen deze negen heren over zowat 80% van alle auto's, het blijven jongetjes die hun droom beleven.

Het boek won eind 2012 de prestigieuze ADAC Buchpreis op de Internationale Boekenbeurs van Frankfurt.

Het is een hardcover boek met soft touch cover van 30 op 30 centimeter en telt 252 pagina's. Het kost 60 euro. Voor België komt daar nog 5 euro P&P bij. Bestellen kan via www.waft.be.

XF XJ **XK**

**BEZORG UZELF
KOUDE RILLINGEN.
ELKE DAG WEER.**

Ontdek de Jaguar XKR-S, laat u meevoeren en
stel uzelf de vraag: **"How alive are you?"**

WWW.JAGUAR.BE



HOW ALIVE ARE YOU?



12,3 L/100 KM. 292 G/KM CO2.

Milieu-informatie (KB 19/03/04): www.jaguar.be. Geef voorrang aan veiligheid. Afgebeeld model met optionele uitrusting.



Volgens het cliché koken vermogende mensen nooit meer zelf.

"Ah nee zeg. Ziet ge die mensen al ajuin staan snijden? Of soep koken? Die gaan gewoon elke dag op restaurant. Voor ontbijt, lunch en avondeten." Kijk. Bij KBC geloven we niet in zulke clichés. Private Banking kan ook zonder vastgeroeste denkbbeelden. Wij rekenen erop dat u nog altijd graag zelf de chef van uw eigen financiële keuken bent. U krijgt van ons ruim en doortastend advies, maar u kiest en beslist. Uw ondernemingszin heeft u tenslotte al lang bewezen.

Private Banking richt zich op vermogens vanaf 1 miljoen euro. Alle info op www.kbcprivatebanking.be

Wij spreken uw taal.



Private
Banking