

FSA HISTORICAR

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



**inschrijvingen voor dit onvergetelijke
evenement zijn geopend**

Bonhams

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND PALAIS



**Uitzonderlijke Auto's,
Motorfietsen en Automobilia**

**Parijs, Frankrijk
donderdag 6 februari 2014**

Na de spectaculaire veiling in het 'Grand Palais' in 2013 is Bonhams verheugd u z'n terugkeer naar deze magische locatie in de automobieltgeschiedenis te melden. Bonhams zal een veiling van uitzonderlijke auto's, motorfietsen en automobilia houden.

Geselecteerde inzendingen zijn nu uitgenodigd voor wat belooft een onvergetelijke gebeurtenis te zijn.

1955 Austin Healey 100S
Chassis no. AHS 3502
Estimatie: €580,000 - 760,000

Aanvragen:

Europa
+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com

UK
+44 (0) 20 7447 7440
ukcars@bonhams.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 - leo@historicar.be
Herststraat 24 - 1761 Roosdaal

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Marius Butaye - Jacques Deneef -
Christian Durieux - Paul E. Frère -
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 Belgium

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

Jaguar Drivers Club

300SL Gullwing & Roadster Club Belgium

Amicale Panhard Belgique

DKW Auto-Union Club België

Belgische Club Oude Peugeots

The English Drivers Guild

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

Uitgeversmaatschappij:

N.V. Draaiboorn
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
BTW: BE0414.830.002

Belgisch erfgoed



Het palet activiteiten van de Zoute Grand Prix werd dit jaar uitgebreid met een druk bezochte veiling van Bonhams. De obligate Porsches, Jaguars en Healeys gingen er onder de hamer, maar ook een paar uitzonderlijke specimen. Daaronder een Austin A125 Sheerline met Belgisch koetswerk van Vesters & Neyrinck, bouwjaar 1949.

Austin was groot geworden met de bouw van populaire autootjes, we denken aan de Seven of de Minor van vlak na de oorlog. Maar in het naoorlogse Albion was veel mogelijk, dus ook dat Austin wou intreden op de markt van de luxelimosines, stijl Bentley of Armstrong Siddeley. Dat moest gebeuren met de A125 Sheerline, aanvankelijk aangedreven door een 3,5 l, later een 4,0 l zes cilinder. Die verlieten de fabriek in Longbridge met een carrosserie in zogenaamde "razor-edge"-stijl met scherpe hoeken, maar blijkbaar reden er ook enkele chassis buiten die werden afgeleverd bij "coachbuilders". Er kwam zo ook eentje in Brussel terecht. Vesters & Neyrinck was zich na het verdwijnen van de Belgische automobiellbouw gaan toeleggen op koetswerken, in hoofdzaak bestemd voor Britse chassis, voornamelijk Bentley. Na de oorlog bouwde de Brusselse carrossier nog slechts een handvol auto's, waaronder dus de Austin. Dat gebeurde naar verluidt in opdracht van de h. Gillet, van het befaamde gelijknamige motormerk uit Herstal.

Toen ik de auto ontdekte op de "Place-m'as-tu-vu" dacht ik dat het om een Franse realisatie ging. De ovalen grille zou best van een Delahaye kunnen zijn. En de opulente carrosserie met wellustig gebogen spatborden en de chromen bies die verbreedt naar achter toe en uitloopt in een brede, driehoekige bovenrand van de achterspatborden, die leek me wel puur Saoutchick.

Enkel het gevleugelde A'tje op de motorkap – het toenmalige logo van Austin – zaaide twijfel. En ook de korte wielbasis in vergelijking tot de lengte van de achterkant deed wenkbrauwen fronsen. Vrij uniek voor die tijd is dat het om een vierdeurs cabriolet gaat, met een glazen separatie die naar beneden kan worden gedraaid, achter de voorzetel. Ook zag ik nog nooit een achterbank voor drie met twee neerklapbare armsteunen in de rugleuning.



De auto was afkomstig uit het Franse 'Musée Automobile des Voitures des Chefs d'Etats' uit Avallon. Waarschijnlijk ligt dat verblijf ook aan de basis van het feit dat er vorig jaar door Norev in opdracht van de Editions Atlas een schaalmodel op 1:43 van is gemaakt. De auto stond in het museum met een Belgische vlagje op de voorvleugel. Vandaar waarschijnlijk ook het gerucht dat hij nog zou hebben toebehoord aan Koning Leopold III. De grote specialist in de auto's van het Belgische hof, Paul E. Frère vond echter geen enkele Koninklijke connectie. Vesters & Neyrinck heeft na de oorlog ook geen auto's meer afgeleverd voor het Hof.

Deze bijzondere auto werd verkocht aan een Zwitserse verzamelaar voor een luttel 24.150 euro. Had hij op een nobeler chassis gestaan, was die prijs vele keren hoger geweest en had die som vermoedelijk volstaan om de Austin nu in zijn oorspronkelijke glorie te herstellen. Wat mij betreft de "best buy" van de veiling. Jammer genoeg ook een stukje Belgisch automobielpatrimonium dat het land heeft verlaten.

Leo Van Hoorick

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

Inhoud

3	Edito
6-7	De auto's van de familie Baudts
8-10	Anc. Etn Pilette
12-21	Markante Figuren - RémyMannès - Deel II
22-25	Antwerp Concours
26-30	Drie Ford Cosworths
32-36	Porsche 911
38	Automotiv

Lijst van de adverteerders

2	<i>Bonhams</i>
4	<i>Het grote boek van de Belgische automobiel</i>
11	<i>Mercedes</i>
31	<i>Total</i>
37	<i>Porsche Autoworld</i>
39	<i>Circuit des Ardennes 2014</i>
40	<i>KBC</i>

Agenda

• <i>Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht</i>	<i>17-19/01/2014</i>
• <i>Rétromobile Paris</i>	<i>6-9/02/2014</i>
• <i>Antwerp Classic Salon</i>	<i>28/02-2/03/2014</i>
• <i>Techno Classica Essen</i>	<i>26-30/03/2014</i>
• <i>Concours d'Elegance</i> <i>Paleis het Loo, Apeldoorn, Nederland</i>	<i>20-22/06/14</i>

Autoworld

- *Ferdinand Porsche: From Electric to Electric* *6/12/2013-19/01/2014*



Omslag:

In mei 1955 behaalde de Aston Martin DB3S van Paul Frère in Francorchamps de overwinning in de Sportwagen-klasse van de Grote Prijs voor Seriewagens. We zien hem hier in gesprek met Rémy Mannès na de wedstrijd.

Er komt over enkele maanden overigens een boek uit over deze beroemde piloot en journalist, uitgegeven door de FSA.

We doen ook beroep op jou

Indien je een familiealbum bezit waarin “historische” foto’s van auto’s (of motoren) zijn opgenomen, en je bent bereid om die te laten publiceren, laat het ons weten per e-mail: leo@historicar.be.

Wij geven voorrang aan foto’s van voor 1940, want afbeeldingen van voertuigen van voor de oorlog zijn eerder zeldzaam.



Esther Van Acker, echtgenote van Alfred Baudts, en hun dochter Yetty voor de Minerva “limousine”.

De Auto’s van de familie Baudts

Minerva 30 PK type OO uit 1921 in de Gorges du Tarn in 1924.



Max Baudts uit Meise bezorgde ons bijgaande foto’s naar aanleiding van onze oproep om ons “historische” foto’s van auto’s en motoren uit je familiealbums toe te sturen. Hij bezorgde ons foto’s van enkele auto’s van zijn overgrootvader Alfons en grootvader en grootoom Alfred en Georges. Alfons stichtte in 1891 een textiel-fabriek in Eeklo, samen met Emile Vande Putte. Hij kocht zijn eerste auto, een Métallurgique Torpedo met plaatnummer 15049 in het voorjaar van 1920. Jammer genoeg zijn hiervan geen goede foto’s beschikbaar. Het ging om een tweedehands exemplaar, waarschijnlijk van 1914. Die werd het jaar daarop reeds vervangen door een Minerva 30 PK torpedo type OO met 5.941 cc Knight schuivenmotor. Met deze auto werden heel wat reizen doorheen Europa ondernomen. Bijgaande foto’s werden genomen in de Gorges du Tarn (Frankrijk) in 1924, waarschijnlijk tijdens een reis naar Noord-Italië en Venetië.

Alfons Baudts kocht in die periode ook een auto die hij een “Limousine” noemde. In een brief van 24 maart

1920 schrijft hij: "...Wij zullen van de vakantie goed gebruik maken van den auto (hij doelt daarmee op de Métallurgique). Maman en ik wachten op de limousine om onze reizen te beginnen". Die limousine, een Minerva 30 PK, was eigenlijk een "coupé chauffeur" in de kleur "Diamantgrijs". Hij werd geleverd in 1922, jammer genoeg was Alfons inmiddels overleden.



*Esther Van Acker met haar kinderen
André, Fonny en Yetty
voor een Chrysler 1928.*



*Hetzelfde gezelschap
voor een Nash 6 cilinder uit 1930.*



*Esther, André (achter het stuur) en Yetty in 1933
voor een Cadillac 341, een V8 met 5.580 cc.*



*Max Baudts bezorgde ons ook bijgaande foto van
de familie Goethals (zijn overgrootouders langs
moederszijde), met als enige indicatie: "Eeklo, een
uitstap met de auto, juni 1901."*

*Wie kan ons vertellen om welke merk van auto
dit zou kunnen gaan?*



Jean Claes, Ondervoorzitter Belgian Vehicle Heritage, schreef ons:

De auto bovenaan blz. 6 van Historicar XXVII lijkt mij een Piccolo te zijn. Vermoedelijk bouwjaar 1904 – 1906. Zoals u terecht opmerkt werd deze aangedreven door een luchtgekoelde tweecilinder in V. Deze motor was 6 pk sterk en had een inhoud van 704 cc. Deze wagens werden gebouwd door A. Ruppe & Sohn /Apolda, Duitsland. Een dergelijke wagen fungeerde ook in een toen populaire postkaartenreeks, waarvan hierbij een foto.



De gevel van de «Garage Pilette» bestaat nog steeds.

Dit artikel kwam tot stand met de hulp van Jean de Terschueren, die de «Garage Pilette» overnam na het accidentele overlijden van zijn oprichter in 1921.

De “Anciens Etablissements Pilette”

Marius Butaye (Voorzitter Packard Club Belgium)

Théodore Pilette, de stamvader van een Belgische race-dynastie, baatte een garage uit aan de Veydtstraat in Elsene, onder de naam “Garage Pilette”. Die onderneming werd opgericht rond 1910. Hij was agent voor de merken Bugatti en Delaunay-Belleville.

Wanneer Pilette door zijn voorraad Bugatti-chassis heen was, trok hij richting Molsheim (Elzas, Frankrijk) met een of twee andere chauffeurs om nieuwe chassis op te halen. Ze reden dan gewoon terug richting Brussel. Ze werden vervolgens voorzien van een

carrosserie en zes tot tien maanden later afgeleverd aan de klant.

Théodore Pilette was een bekend autoracer en werd een groot kampioen. In zijn tijd was hij de enige Europese piloot die deelnam aan de 500 mijl van Indianapolis. Hij was ook gedurende een periode “fabriekspiloot” voor Mercedes.

Hij kwam samen met zijn mecaniciens Bruyère om het leven bij een ongeval in 1921, in de omgeving van Capellen (Luxemburg), op de terugweg van de Mercedes-fabriek.

Théodore had een zoon, André, die de garage verderzette maar niet het zakelijke talent had van zijn vader om deze zaak met succes te leiden. Daarom contacteerde de weduwe van Pilette Jean de Terschueren, die slechts enkele huizen verder woonde in de Livornostraat.

Jean de Terschueren was zelf een groot autoliefhebber, en aarzelde niet lang om de garage over te nemen onder de naam “Anciens Etablissements Pilette” en met de ambitie om het aanbod uit te breiden met andere grote merken.

De garage en de werkplaats waren nog steeds in de Veydtstraat in Elsene gevestigd. Er was ook een uitgang aan de Faiderstraat, vlakbij de Charleroisesteenweg en het Stefaniaplein. Het enige wat nog moest gebeuren was het vinden van een of ander vooraanstaand merk om de zaken uit te breiden. Het geluk lachte Jean de Terschueren toe eind de jaren twintig, toen hij op een dag met zijn Bugatti op de Kruidtuinlaan een

zeer bijzondere auto met Amerikaanse nummerplaat inhaalde. Die bleek eigendom van een Amerikaanse toerist die Europa doorkruiste aan het stuur van zijn Packard. Hij zocht meteen contact Packard in de VS en niet lang daarna werd hij de Belgische distributeur voor het prestigieuze merk.

Jean de Terschueren had een neus voor zaken en wist dat de VS in die tijd een Eldorado was voor automobielen. Niet

In de « Garage Pilette », bekleedde Bugatti een ereplaats.



De Packard van Koning Leopold III.



Jean de Terschueren verwelkomt de burgemeester van Brussel Van de Meulebroek.

De Koninklijke familie heeft steeds het merk Packard naar waarde weten schatten, ook tijdens de bezoeken aan het Autosalon. (Jean de Terschueren ontvangt Koning Albert I – foto links – en Koning Leopold III – foto rechts).



Zo kwam Packard in 1953 in handen van Studebaker. Essex en Nash verdwenen gewoon.

D'Ieteren was Studebaker-importeur voor België en kreeg dus ook de vertegenwoordiging van Packard, zij het onder de merknaam Studebaker-Packard. Jammer genoeg dacht men bij Studebaker dat door de naam Packard op hun auto's te plakken, dit de verkoop wel zou stimuleren. Maar daar kwam natuurlijk niet veel van in huis en Packard verdween van de markt in 1962.

Jean de Terschueren verdient alle lof omdat hij de Garage Pilette nieuw leven inblies en van Packard een succes maakte op de Belgische markt. Dat deed hij niet enkel door voor dit prestigieuze merk te kiezen. Hij zorgde ook voor opgemerkte stands op het Auto- en Rijwielsalon dat werd georganiseerd in het Jubelpark (zie foto met Koning Leopold III) maar ook door met Packard deel te nemen aan een expeditie doorheen de Sahara met Prins Eugène de Ligne. Deze expeditie duurde drie maanden en zorgde voor heel wat publiciteit.

Prins de Ligne was hiermee trouwens niet aan zijn proefstuk. In 1926 organiseerde hij reeds een reis Brussel-Wenen-Constantinopel-Beiroet en doorheen de woestijn naar Bagdad en Bassorah.

lang daarna sloot hij dus ook een overeenkomst met Hudson en Essex.

De zaken floreerden en de vestiging in Elsene werd te kelin, temeer daar hij intussen ook nog de distributie van Nash had verkregen. Er werd dus een nieuwe grote garage gekocht aan de Leuvensesteenweg, vlakbij het Meiserplein (ex Etn Doyen).

De naoorlogse periode was heel moeilijk voor het bedrijf. Eerst kreeg Jean de Terschueren af te rekenen met ernstige gezondheidsproblemen; vervolgens verdwenen er verschillende merken, of werden ze overgenomen door anderen.



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz



In 1977, na 27 jaar en 112 verkochte auto's maakte het dure Britse pond en de komst van de moeilijk verkoopbare Lagonda een einde aan de samenwerking met Aston-Martin.

Het begon allemaal met het verkopen van een occasieauto. Al snel volgde een tweede en een derde. Uiteindelijk werd het door Rémy Mannès in 1934 opgerichte bedrijf een vaste waarde als invoerder van prestigieuze merken. Duizenden wagens en vrachtwagens van liefst 25 verschillende merken werden door drie generaties Mannès geïmporteerd. We zijn intussen in 1956 aanbeland, het jaar waarin Lancia werd toegevoegd aan de portefeuille.

door Paul E. Frère

Markante figuren

Deel II

Rémy Mannès

Het prestigieuze merk uit Turijn, dat nooit de gemakkelijkste weg koos maar steeds weer opteerde voor eigenzinnige technologische hoogstandjes, had nooit grote volumes geproduceerd. Het beschikbare autogamma (Lancia was toen ook een vooraanstaande vrachtwagenbouwer) bestond uit de Appia 2de serie en de Aurelia, waarvan de B20 GT en de B24 Spider tot de duurste auto's op de Belgische markt behoorden. Volgens de catalogus van het Autosalon van Brussel in 1956 hing er aan een Citroën DS 19 een prijskaartje van 135.000 Bfr. Voor een Aurelia Berline daarentegen moest je 222.500 Bfr. neertellen en voor een GT of Convertible liefst 299.000 Bfr. In tegenstelling tot de dag van vandaag situeerde Lancia zich boven Porsche en Jaguar maar net onder Aston Martin. Voor Rémy Mannès betekende het contract met het prestigieuze Lancia een logische stap na Delahaye, Delage,

Bristol en Aston Martin. Enerzijds was er de liefde voor het product maar anderzijds maakte hij net dezelfde redenering als Joska Bourgeois. Door een exclusief gamma aan te bieden kom je in contact met een ander cliënteel en dit kan heel wat deuren openen. Netwerken is immers van alle tijden.

Om Lancia te verdelen werd er uitgekeken naar nieuwe dealers. Nog hetzelfde jaar werd Herbosch verdeler in Antwerpen en sloot Rémy Mannès een deal met Fernand Weber, de eigenaar van "Le Grand Garage Pétrus" in het Groothertogdom.

Roger Van Auwegem, ondanks z'n 86 jaar, herinnert het zich nog alsof het gisteren was.

"Onze garage lag toen op de Sint-Denijslaan in Gent. Er stopte een oude Aurelia B12, toen geen alledaagse ver-

schijning. Een lange, magere man met snor, meneer Sarret, stelde zich voor als vertegenwoordiger van Ets. Remy Mannès, invoerder van Lancia, Aston Martin, Lagonda, Bristol en Singer. Hij had vernomen dat we heel wat Jaguars hadden verkocht maar dat onze samenwerking met Belgian Motor Company was beëindigd. Hij had als opdracht een dealer te zoeken in de regio Gent. Of we geen interesse hadden om Lancia's te verkopen?" De man had het goed bekeken. Wie zich toen een Jaguar kon veroorloven was misschien ook warm te maken voor een Lancia. Hij maakte een verslag van het gesprek en stoof naar Brussel. Twee dagen later rinkelde de telefoon. Het was Rémy Mannès zelf. "Meneer Van Auweghem, ik zou u graag spreken. Wat dacht u van morgen?" Vader Gustaaf en zoon Roger trokken 's anderendaags naar de Frankrijkstraat waar ze werden ontvangen door Rémy Mannès en z'n schoonbroer Joseph Bassem. Na een korte uiteenzetting in een opperbste sfeer kwam de hamvraag. "En, wat valt er te verdienen?" Na kort overleg besloot Gustaaf Van Auweghem toe te happen. Rémy Mannès merkte voorzichtig op. "Of u dan toch een auto zou willen kopen?" "Geen probleem," zei vader Van Auweghem. "Geef ons maar meteen een B20 en een Appia. Morgen komen we ze halen". De dag nadien ben ik met m'n broer, de platen onder de arm, naar Brussel getrokken om onze eerste Lancia's te halen. Er was toen immers nog geen sprake van vrachtwagens die de auto's naar de garages brachten. Het

was geen gemakkelijke start. Een Appia 2de serie voor 130.000 Bfr. aan de man proberen brengen daar waar Fiat ongeveer 70.000 Bfr. voor z'n 1100 vroeg was niet simpel."

Van Auweghem: "Het contact met Rémy Mannès was zeer goed. Het was een charmante man die de inspanningen van de dealers wist te waarderen. In de beginjaren hadden we nog geen dealer in Brugge. Mannès had ons gevraagd een promotiestand op te zetten aan het Boudewijnpark. We toonden er ook de Aston Martin DB4. Om niet alle dagen de afstand Gent-Brugge-Gent te moeten afleggen, hadden we er onze caravan geplaatst waarin mijn vrouw en ik bleven logeren. Op zekere dag stond daar onaangekondigd Rémy Mannès met een fles Champagne die we samen meteen soldaat maakten in onze caravan."

De Flaminia was zo duur dat er slechts enkele tientallen van werden verkocht. Het cliënteel was dikwijls bijzonder en bezorgde Rémy Mannès heel wat contacten.



Een commerciële doorbraak voor Lancia kwam er met de Fulvia. Op het Autosalon toonde Koning Boudewijn heel wat interesse voor de coupé die door Christian en Willy Mannès werd voorgesteld.



Prins Albert bestelde in Rome een Flaminia Touring GTL voor z'n vrouw. De wagen werd in Frankrijk geleverd.

Lancia's werden ook aan niet alledaagse klanten verkocht. Zo is er de Aurelia B24S, chassis 1691. De wagen werd besteld door Gaston de Gerlache de Gomery, zoon van ontdekkingsreiziger Antoine de Gerlache. Ook Gaston was een avonturier en leidde de tweede Belgische expeditie naar Antarctica van 1957 tot 1959. De man bestelde de auto met de uitdrukkelijke wens over de B24 te kunnen beschikken bij z'n thuiskomst. Kort nadat de expeditie op 2 april 1959 aanmeerde in Oostende kwam de Gerlache z'n Aurelia Convertible in ontvangst nemen. In het najaar van 1961 bestelde hij een Flaminia Zagato. Roger Van Auweghem repte zich met de nodige formaliteiten om de wagen zo snel mogelijk geleverd te krijgen. Enkele dagen later bedacht de Gerlache zich en bestelde in de plaats een Flaminia Touring GT die in mei 1962 werd geleverd. Roger nam de Aurelia over. Er werd een tijdje met de auto gereden tot er een kandidaat koper z'n opwachting maakte. De man was landbouwer en had een dochter die maar geen goede partij vond. Ze ging veel uit in Knokke maar tevergeefs. Aan het stuur van een B24 zou daar snel verandering in komen. Toen Roger in 1968 toevallig voorbij de boerderij in Maldegem reed, kon hij het niet laten om bij de boer te informeren naar de B24. De wagen was er nog steeds maar de kippen hadden er hun intrek in genomen. De motor was gedemonteerd en de zetels hadden een nieuwe bestemming gevonden op een paardenkar. Roger kocht het wrak voor een appel en een ei. Stap voor stap maakte hij de Aurelia opnieuw

rijvaardig. De wagen kreeg een nieuwe kleur, een groene tint afkomstig van Alfa Romeo. De originele motor bleef aan de kant om plaats te maken voor een B12-exemplaar. Roger hield de wagen jarenlang voor eigen gebruik. Deze Aurelia B24 S was uitgerust met een hardtop die niet door Lancia werd geleverd maar volgens Roger door Carrosserie D'Ieteren in Brussel. De auto bestaat nog steeds, maar is nu in Italiaanse handen.

De in 1959 voorgestelde Flaminia was gegeerd in hogere kringen. In het klantenregister treffen we o.a. de toenmalige kroonprins van het Groothertogdom Luxemburg, gewezen eerste minister Paul Van den Boeynants, Gravin de Liedekerke en Prins Jean de Ligne. De wagen was echter zo duur dat er slechts enkele tientallen van werden verkocht. Toen de productie van de Flaminia op z'n einde liep werden de resterende auto's met grote kortingen aangeboden. De h. Hoebeke, een Flaminia-klant van het eerste uur, ruilde z'n Flaminia Touring in voor een nieuw exemplaar. Bij controle van de chassisnummers bleek het nieuwe onderstel ouder te zijn dan dat van zijn vorige auto.

■ Sprong voorwaarts

De grote sprong vooruit voor Lancia kwam er met de voorstelling van de Fulvia. De verkoop verdubbelde als het ware. Toen de Fulvia 1600 HF op het Salon van Brussel zou worden voorgesteld had het personeel twee exemplaren netjes opgepoetst in de garage aan de Frankrijkstraat. Twee chauffeurs reden de Fulvia's over de weg naar de Heizel. Enkele honderden meters, aan de Onderwijsstraat, knalden ze tegen elkaar. Beide auto's werden diezelfde nacht nog hersteld, en bij de opening stonden de auto's netjes op het Salon te pronken alsof er geen vuiltje aan de lucht was.

De tweede grote push kwam er met de Beta. Hoewel de verkoop aanvankelijk sputterde door de naweeën van de oliecrisis liep de verkoop vanaf midden de jaren zeventig als een trein. Het aantal dealers steeg maar ook de eisen van het hoofdkwartier in Turijn. Het werd een periode van investeringen en uitbreiding. In 1979 nam Fiat de beslissing om

de organisatie in België te reorganiseren. Fiat Belgio zou de invoer van Lancia op zich nemen. Er volgden maanden van onderhandelingen. De net gedane investeringen hadden immers de tijd niet gehad om te renderen. Bovendien waren Willy en Christian Mannès vooral bezorgd voor de toekomst van het personeel. Telkens het bedrijf gedwongen werd om af te slanken zijn de broers erin gelukt om de werknemers elders aan de slag te helpen. Uiteindelijk werd met Fiat overeen gekomen om na 9.488 Lancia's te hebben verkocht, de invoer over te dragen aan Fiat Belgio vanaf 31 december 1979. De invoer voor het Groothertogdom Luxemburg bleef nog bij Mannès tot het einde van 1992.

■ Japanse invasie

De naam Prince Motor Corporation zal maar bij enkelen een belletje doen rinkelen. Toch is dit het eerste Japanse merk dat in 1957 z'n opwachting maakte op het Salon van Parijs. Het was eveneens PMC dat in 1962 als eerste Japanse autoconstructeur in België voet aan wal had gezet. Een eerste spoor hiervan vonden we in een persartikel gepubliceerd op 4 oktober 1962. Nippon-Auto, gelegen aan de Neyskenslaan nr. 8-10, opereerde vanuit Diest.

Het bedrijf had een overeenkomst om PMC in te voeren en te verdelen in België en het Groothertogdom Luxemburg. Er werd zelfs gewag gemaakt van mogelijke assemblage die gepaard zou gaan met positieve vooruitzichten inzake tewerkstelling. Hoewel de naam voluit Prince Motor Corporation was leek die al te veel op het populaire model Prinz van NSU zodat een andere naam

zich opdrong. Het grote publiek kon voor de eerste maal kennismaken met Nippon tijdens het autosalon van 1963. De kersverse invoerder was er zelfs in geslaagd een opvallende plaats te bemachtigen in paleis 9 aan de doorgang naar de Patio. Het gamma bestond uit de Skyline en een stationwagen, de Skyway V.M. Ook een bestelwagen met een laadvermogen van 2 ton, de Clipper, behoorde tot het aanbod. De start was een succes met twintig geleverde auto's in februari, acht in maart en acht in april. Volgens de gegevens van Comaubel stond de teller in november 1963 reeds op 94 personenwagens en 12 lichte vrachtwagens. In januari 1964 kreeg Nippon een plaats in hal 5 waar ook de stand van Rémy Mannès zich bevond. Na de wereldpremière in november '62 op het Salon van Tokyo kreeg Brussel in 1964 de Europese première van de Prince Gloria. Het was de opvolger van de Skyline. Ondanks deze troef werd het tweede jaar, dat normaal het jaar van de bevestiging zou moeten worden een fiasco. Amper 10 auto's en 6 bestelwagens vonden een koper. De laatste Nippon werd geleverd in oktober en daarna niets meer. Na dit debacle zal het niet verbazen dat Prince Motor Corporation op het Salon van Brussel in 1965 schitterde door afwezigheid.

In die periode zocht Rémy Mannès een alternatief voor Singer. Het Britse merk was reeds in 1955 opgegaan in de Rootes-groep. Logisch dus dat Singer enkele jaren later werd ingevoerd door de NV Rootes België. Dit bedrijf was echter geen lang leven beschoren en ging op in Chrysler Benelux.

Of de Japanners Rémy Mannès contac-



Prince Motor Corporation was in het najaar van 1962 de eerste Japanse constructeur die in België voet aan wal zette. Een zeldzame foto uit het archief van Mahymobiles toont het gamma net voor de presentatie in Diest.

teerden of omgekeerd, konden we niet achterhalen. Maar de deal werd gesloten in dezelfde periode dat de Japanse regering de beslissing nam om het aantal merken te verminderen. De fusie tussen Nissan, de nr. 2 in Japan en PMC, de nr. 4, stond op stapel. Samen zouden ze Toyota overtreffen en de grootste Japanse autobouwer worden. Op dat ogenblik werd Nissan in ons land nog niet ingevoerd. De zet van Mannès was strategisch goed bekeken. In juni 1965 werd de eerste PMC geleverd en dat jaar



Toen Rémy Mannès in 1965 startte met de invoer van PMC, deed hij z'n uiterste best het gamma overal te tonen. Hier zie je het topmodel, de Gloria, voor zijn villa in Knokke.

zouden nog 18 auto's volgen. Het gamma was geëvolueerd met als instapmodel de Skyline A150, getekend door Giovanni Michelotti, en uitgerust met een viercilindermotor van 1500 cc. Op dezelfde basis maar met een langere motorkap was er de Skyline GT met zes cilinders onder de kap. De top bestond uit de Gloria eveneens aangedreven door de 2 liter zescilinder. Een jaar later liep de verkoop op tot 65 auto's omdat Mannès enkele van zijn Lancia-dealers had ingeschakeld.

De PMC-modellen werden geleverd met banden van het Japanse merk Bridgestone. In het tijdschrift RAC-Junior van oktober 1965 ontdekten we dat de eerste Japanse auto's in ons land een aantal wijzigingen ondergingen. Het wisselen van banden was hiervan de belangrijkste ingreep. Christian Mannès

herinnert zich: "De Bridgestone-banden van toen waren nog helemaal niet de kwalitatieve producten die het nu zijn. De eerste rit met een Prince was alsof er ijzel lag. De auto's schoven in alle richtingen."

Het eerste topmodel werd verkocht in maart 1966 aan een niet alledaagse klant. Het was Prinses Esterhazy die aan het stuur van een Prince Gloria de gebouwen in de Frankrijkstraat verliet.

In 1967 liep de verkoop terug tot 40 stuks. De fusie in 1966 tussen Nissan en PMC had meer weg van een overname. Aanvankelijk bleef het merk Prince binnen de Nissan-groep (toen nog Datsun) behouden, maar in 1968 veranderde de politiek. De Prince-labels werden vervangen door Datsun logo's. Vanaf dat ogenblik bestond een PMC A150 Deluxe niet meer maar werd het een Datsun Skyline Deluxe. De invoer werd toegewezen aan de nieuwbakken invoerder Datsun Belgium N.V., een bedrijf waarin Frans Pierreux en het moederbedrijf Nissan, via een Japanse partner, een participatie hadden. Rémy Mannès verkocht in 1968 nog 8 wagens en de allerlaatste PMC een jaar later.

■ Mazda

Bij Mannès had men echter niet stil gezeten. Uit de kortstondige ervaring met Prince was gebleken dat er wel degelijk een markt was voor auto's made in Japan. Bovendien bewees Joska Bourgeois met haar team op hetzelfde ogenblik deze stelling door enkele honderden Toyota's aan de man te brengen. Rémy Mannès ging dus op zoek naar een alternatief en dat werd gevonden in Mazda. Ditmaal opereerde de Ets. Mannès niet alleen. Er werd een nieuwe maatschappij gevormd met als partners Ets. Brondeel, SBMA en de Japanse partner Sumitomo. De firma Brondeel was reeds jaren een begrip in ons land met vestigingen in Brussel, Antwerpen en Luik. Albert Dewil, van de gelijknamige Mazda-garage in het Antwerpse, werkte samen met z'n broers jarenlang als dealer voor Brondeel.

Louis Brondeel was een van de leidende figuren in de Belgische automobielerbranche. Hij was een drijvende kracht achter de oprichting van Febiac en was jaren-

lang voorzitter van het organisatiecomité van het Autosalon te Brussel. De oorsprong van z'n bedrijf, weliswaar onder een andere naam, gaat terug tot 1923. Het was invoerder van Austro-Daimler en later ook van Mathis. In 1928 kwam hierbij een contract met Dodge voor het importeren van auto's en vrachtwagens. Met de mogelijkheid van assemblage in het achterhoofd verhuisde het bedrijf in 1930 naar de Jozef II straat te Brussel. Op dat ogenblik wijzigde de naam definitief in Ets. Brondeel S.A. Toen Dodge werd opgeslorpt door Chrysler behield Louis Brondeel nog lange tijd zijn positie als onafhankelijk invoerder. Met Chrysler Antwerpen werd er uitstekend samengewerkt. Op zeker ogenblik assembleerde Chrysler de Dodge-auto's voor de rekening van Brondeel en monteerden de arbeiders van Brondeel de vrachtwagens. Uiteindelijk besloot Chrysler dan toch de invoer van Dodge zelf in handen te nemen. Koortsachtig ging Louis Brondeel op zoek naar alternatieven. Hij sloot een deal met Bussing (vrachtwagens en bussen). In 1960 zien we Brondeel als vertegenwoordiger van Isard en de bestelwagens Tempo. In 1964 kwam ook het Duitse Glas erbij tot dit bedrijf werd opgeslorpt door BMW. Vanaf januari 1967 ging de invoer van Glas dan ook naar Moorkens. Korte tijd later werd een contract met Saab gesloten. Er werden opnieuw auto's geassembleerd. Dit gebeurde in gebouwen aan de Marialei te Antwerpen.

Een andere partner was het bedrijf SBMA, wat stond voor Société Belge de Matériel Automobile Volvo, en was gelegen in Vorst. De hoofdactiviteit was van bij de oprichting in 1936 de invoer van Volvo. Aanvankelijk bestond het gamma enkel uit vrachtwagens maar na de oorlog bracht Volvo de PV 444 op de markt. Behalve de vrachtwagens bestond in 1966 het aanbod van Volvo enkel uit de Amazon. Een aanvulling met Mazda zou een verbreding van het aanbod betekenen.

De vierde vennoot was de Japanse maatschappij Sumitomo. Mazda kende de Europese markt onvoldoende en concentreerde zich op het ontwerpen en produceren van nieuwe voertuigen. De zakelijke kant liet het over aan Sumitomo,

een bedrijf dat enerzijds de onderdelen invoerde in Japan en anderzijds auto's uitvoerde naar andere landen. In deze landen speelde Sumitomo opnieuw voor invoerder en hield zo controle over de Mazda-export.

Deze vier partners vormden een nieuwe maatschappij, de N.V. Motor Europe Company. Er werd onderhandeld over de invoerrechten voor verschillende Europese landen waaronder België, het Groothertogdom Luxemburg en Zwitserland.

Een delegatie van de vier vennoten trok in december 1966 naar Japan voor de ultieme details en de ondertekening van het contract. Christian Mannès, amper een jaar actief in het bedrijf van z'n



vader, maakte deel uit van de delegatie en zag er de Cosmo 110S met wankelmotor. De akkoorden tussen NSU en Mazda beperkten echter de uitvoer van wagens met wankelmotor tot het Zuidoosten van Azië. Pas in 1969 werd het voor Mazda mogelijk om ook z'n sportieve modellen met wankelmotor naar onze contreien uit te voeren.

Het bedrijf was aanvankelijk gevestigd in de Abdijstraat 83 te Elsene maar verhuisde al snel naar de Seizoenenlaan 104. Op de vooravond van het Autosalon stelde zich het eerste probleem: nog een plaats bemachtigen. De inschrijvingen waren reeds lang gesloten. De opslor-

In 1968 werd de stand op het Autosalon in Brussel druk bezocht. Het eerste jaar was MEC erin geslaagd reeds 737 Mazda's aan de man te brengen en dit enkel met de Luce 1500.

ping van Glas door BMW zorgde voor de oplossing. Glas kreeg een plaats op de stand van Moorkens en de vrijgekomen plek was net groot genoeg voor één Mazda Luce 1500 en een tafeltje. In het Zwitserse tijdschrift *Automobil Revue* stond te lezen dat deze eerste Mazda in extremis was overgevlogen en dat aan dit transport een prijskaartje hing van ongeveer 400.000 Bfr. Albert Dewil herinnert zich deze wagen nog goed. “Ik heb de wagen getest. Het was een rechts gestuurd exemplaar. Het zag er mooi uit. Voor het uiterlijk hadden de Japanners hulp gevraagd aan het Italiaanse Bertone maar technisch had Europa een grote voorsprong.”

Het gamma bestond aanvankelijk uit dat ene model dat een jaar later werd aangevuld met een stationwagen. In 1969 werd het gamma gevoelig uitgebreid met de komst van de 1200 in verschillende varianten en nieuwe versies van de Luce, de SS wat stond voor supersport en de 1800. Het is pas in 1970 dat de versies met wankelmotor schoorvoetend hun intrede deden. De Cosmo 110 S pronkte op het autosalon in Brussel maar het was meer een eyecatcher dan een commerciële voltrefter. De R100 vond dat jaar vijf gegadigden en de RX2 Coupé slechts één. Toch deed Mazda z'n uiterste best om de wankel-technologie te promoten. Zo werd er verschillende malen deel genomen aan de 24-uren van Francorchamps en eindigde de R100 in de top vijf.

Op onze vraag waarom het avontuur

met Mazda uiteindelijk op de klippen liep antwoordde Christian: “De partners concentreerden zich vooral op hun hoofdactiviteiten. Lancia was door de overname van Fiat volop in verandering, Brondeel had de handen vol met het op poten zetten van de assemblage voor Saab. Voor SBMA was Volvo de core-business. Mazda was een nevenactiviteit en niemand trok echt aan de kar.” Einde 1970 werd MEC opgedoekt en ging Mazda via Sumimoto in zee met Jacques Beherman.

■ Expansie en afscheid

Het bedrijf van Rémy Mannès is altijd een kleinschalig familiebedrijf gebleven. In 1950 kwam Rémy's oudste zoon Willy in de zaak en in 1965 maakte de jongste telg Christian z'n opwachting. De vrachtwagenafdeling was bemand door Joseph Bassem en oom Backaert, beide schoonbroers van Rémy. Die sukkelde steeds meer met zijn gezondheid en dus liet hij de zaken over aan beide zoons, geholpen door hun oom, Marcel Mannès. Rémy Mannès handelde meer en meer achter de schermen als een wijze patriarch. Met goede raad en een overwogen strategie in het achterhoofd stuurde hij de expansie van bedrijf. Zo was hij een van de eersten die in Luik een hele straat kocht. Hij opende er in 1971 een filiaal aan wat uitgroeide tot de “Boulevard de l'Automobile”.

Ook de toenemende mobiliteitsproblemen in de hoofdstad had Rémy Mannès voorzien. Het centrum van de stad verlaten was de enige optie. In 1969 werd een reusachtig terrein gekocht in Overijse. De gloednieuwe gebouwen werden in 1974 in gebruik genomen. De oude gebouwen in de Frankrijkstraat werden gedeeltelijk verkocht en de rest werd een tijdlang verhuurd aan de stad Brussel tot ze plaats moesten ruimen voor de uitbreiding van het station Brussel-Zuid.

In 1976 overleed Rémy Mannès. De verantwoordelijkheid kwam nu volledig op de schouders van Willy en Christian.

■ Van vrachtwagens tot terreinwagens

Toen Remy Mannès kort na WO II de kans kreeg invoerder te worden van

Toen Unic vanaf 1976 ook door Iveco werd ingevoerd kwam er een einde aan 30 jaar samenwerking. Liefst 962 vrachtwagens werden ingevoerd of gedeeltelijk geassembleerd.



Delahaye was dit niet enkel voor personenwagens maar ook vrachtwagens. Al snel kwamen er de merken Guy, Willeme, Unic, Saurer en Lancia bij. Weinig bekend is dat Rémy Mannès in beperkte mate vrachtwagens voor Unic assembleerde. Deze activiteit vond plaats in de Frankrijkstraat maar ook na de verhuis naar Overijse in 1974 werden daar enkele tientallen vrachtwagens, ditmaal van het merk Hino, geassembleerd. De belasting op het invoeren van wisselstukken lag gevoelig lager dan de belasting op een volledige vrachtwagen. Bovendien werd er heel wat bespaard op het dure transport uit Japan. In een container werden immers onderdelen voor drie tot vier vrachtwagens gestouwd wat neer kwam op hetzelfde volume van een gemonteerde vrachtwagen. Ets. Mannès trachtte met Hino de leemte te vullen die in 1976 was ontstaan nadat Unic werd opgenomen in de nieuwe groep Iveco.

Hino bezat niet de modernste techniek maar was uiterst betrouwbaar en daardoor lagen de gebruikskosten erg gunstig. Bovendien hadden de Japanners al een verdeelcentrum van wisselstukken voor Europa en het Midden-Oosten in ons land. Aanvankelijk was het in Antwerpen gevestigd maar in 1978 werd het huidige gebouw geopend aan de E19 te Mechelen. Anderzijds had Hino weinig interesse om de verschillende homologatieprocedures te doorlopen voor elk type vrachtwagen. Van een Europese homologatie was er toen nog geen sprake. De invoerder was voor elk model verplicht per land een afzonderlijke procedure te volgen. Het spreekt voor zich dat constructeurs niet erg gebeten waren om hun energie te steken in kleine markten als België. De markt was in volle verandering en voor kleine familiale bedrijven was het niet meer zo vanzelfsprekend om in de vrachtwagensector actief te blijven.

De gebroeders Mannès gingen op zoek naar nieuwe uitdagingen. Zo waren ze een korte periode invoerder voor het Bristse Scimitar (1989-1995). De relatie met Lancia zorgde er ook voor dat zowel Willy als Christian Mannès met de regelmaat van een klok naar Italië reisden. Op dat ogenblik was de familie Agnelli heer en meester op het schiereiland. De automarkt was erg beschermd

om Fiat een zo groot mogelijk marktaandeel te verzekeren. Enkel de markt van voertuigen met vierwielaandrijving was open omdat de Fiat-groep hier behalve de Campagnolo geen aanbod had. Op het Salon van Turijn had je dan ook een

Toen Renault Vilvoorde stopte met de assemblage van Rambler, werd Rémy Mannès in 1967 invoerder van AMC. Gedurende twaalf jaar werden 448 Javelin's, Hornet's, Pacers en andere Amerikaanse wagens ingevoerd.



erg gevarieerd aanbod van 4x4's. Zo viel het oog van de broers op het Roemeense Aro. Willy ging met de hele familie op wintersport in Roemenië, speciaal om de situatie ter plekke te evalueren. Neen, hij was niet op officieel bezoek maar observeerde het gedrag van de talrijke Aro's, de betrouwbaarheid in de moeilijke Roemeense omstandigheden en kwam met een positief rapport naar huis. De fabriek werd gecontacteerd wat leidde tot een akkoord: van 1979 tot 1995 werden meer dan 800 Aro's ingevoerd. De wagens kwamen per spoor via het station van Hoeilaart. Aanvankelijk waren ongeveer twintig werkuren per auto nodig om ze klaar te maken voor de Belgische markt, maar dat verbeterde in de loop der jaren.

Mahindra is een vergelijkbare story.

Met de Pacer bracht AMC een van de eerste compacte Amerikaanse auto's op de Europese markt. De naar onze normen grote motoren belemmerden een echte doorbraak.

Om de kwaliteiten van de terreinwagens ARO, UMM en Mahindra in de kijker te plaatsen organiseerde Christian Mannès zelf enkele avontuurlijke raids. In 1984 ging het probleemloos dwars door Algerije.



Christian had de wagen op het Salon van Turijn aandachtig bekeken. Men vertelde hem dat de Indiërs de Mahindra's wilden assembleren in Griekenland. Dit was een voordeel om homologatie- en wisselstukkenproblemen te vermijden. Christian Mannès: “De productie vond effectief plaats in Griekenland maar de beslissingen werden in India genomen. De top van het bedrijf is naar Overijse gekomen, echte gentlemen. Maar het was een vreemde ervaring om met een Sikh in vol ornaat te onderhandelen. De homologatie van het model met lange wielbasis verliep vlot. Bij de versie met korte wielbasis bleek er onvoldoende ruimte tussen de voorzetels en de achterdeur dus... hebben we de deur vervangen door een zeildoek. Zo hebben we het model 340 laten goedkeuren en verkocht.”

UMM was een oerdegelijke maar verouderde terreinwagen die ontworpen was door de Franse ingenieur Bernard Courmil. In 1977 hadden Portugezen de licentie gekocht. Christian ontmoette de

toen reeds 80-jarige Jean Daninos, de man achter Facel-Vega. Ondanks z'n respectabele leeftijd was hij nu actief bij UMM. In ons land was het succes van deze stevige terreinwagens beperkt. Op zes jaar verkochten RM-Motor, zoals de Etn Mannès intussen heette, 42 wagens.

■ Maserati

Gedurende de jaren zestig was Willy Mannes een trouwe bezoeker van het gemeentelijk zwembad van Sint-Gillis. Niet alleen Willy kwam er wekelijks baantjes trekken. Ook Claude Dubois was de zwemsport genegen en frequenteerde dezelfde zwemkom. Ze werden vrienden en meermaals zouden hun wegen ook op professioneel gebied elkaar kruisen.

Toen Fiat de controle over Lancia verkreeg waren de plannen groot. Om de rendabiliteit te verhogen werd er van de importeurs verwacht dat ze de verkoop zouden opdrijven o.a. door het aantal dealers te verhogen. De komst van de Beta zou de volumes verhogen en Fiat rekende op een extra dealer in Brussel. Aanvankelijk onderhandelde Mannès met François Staumont, die tot 1963 Lotus verdeelde in Franstalig België. Samen met Staumont zou een nieuwe maatschappij “Italauto” worden opgericht die de nieuwe Lancia-concessie voor Brussel zou uitbaten, maar dat ging niet door. Niet lang daarna werd een overeenkomst gesloten met Claude Dubois die een garage had in de Van der Kinderenstraat en o.a. importeur was van De Tomaso, Shelby en AC-Cars.

De jarenlange vriendschap met Battista en later Sergio Farina zorgde ervoor dat vanaf 1982 de Pininfarina Spider Europa door de broers Mannès werd ingevoerd.



Voor Dubois was het hoogtepunt van de Pantera voorbij en een bijkomende activiteit was welkom.

Toen enkele jaren later Joska Bourgeois, op dat ogenblik invoerder van Toyota, besloot om de Royal Motor Company op te richten werd Claude Dubois gevraagd mee op de kar te springen. Hierdoor werd RMC niet alleen invoerder van Rolls-Royce, Bentley en Lotus, maar bracht Claude Dubois de merken AC en De Tomaso mee. Joska Bourgeois verkocht in december 1979 haar aandelen aan de Britse groep Inchcape, RMC maakte deel uit van het pakket. De voormalige rechterhand van Joska Bourgeois, Jacques Mounier vroeg Dubois of het mogelijk zou zijn om ook Maserati aan RMC toe te voegen. Alejandro De Tomaso had immers het failliete Maserati overgenomen en Dubois kende de explosieve De Tomaso maar al te goed. Het vroeg heel wat maanden om het terrein te effenen en De Tomaso te overtuigen. Net toen alles in kannen en kruiken leek besloot Inchcape een andere koers te varen. Meteen was RMC verleden tijd. Claude Dubois, die nog steeds de rechten als invoerder van De Tomaso op zijn naam had, besloot alleen verder te gaan maar aanvankelijk wist hij zich geen raad met de mogelijke Maserati-deal en polste bij Mannès of er interesse bestond. Christian Mannès over deze periode: “Het was een situatie waarbij iedereen twijfelde of het wel een goede deal zou zijn. Bij Maserati was men niet echt overtuigd en wij twijfelden omdat we via Claude Dubois de reputatie van Alejandro De Tomaso een beetje kenden. Bovendien was de Maserati Biturbo, toen nog uitgerust met carburatoren, niet meteen een voorbeeld van betrouwbaarheid.”

Uiteindelijk werd op 22 december 1983 de deal schriftelijk bevestigd zodat in januari 1984 de gebroeders Mannès op het Salon van Brussel voor de eerste maal het Maserati-gamma konden tonen. De contacten verliepen via ingenieur Manicardi. Ondanks de onzekere start werd het een samenwerking die liefst 19 jaar zou standhouden. Het is een periode waaraan Christian Mannès met weemoed terug denkt. Het product was leuk, de klanten kochten uit passie en de contacten in de fabriek waren aan-

genaam. Met beperkte middelen werd er heel wat gerealiseerd. Gedurende het paasweekend werd in Knokke steevast een evenement georganiseerd dat enkel kon lukken door de spontane medewerking van de klanten. RM-Motor slaagde er jarenlang in om 3% van de Maserati-productie aan de man te brengen. In 2002 besliste Ferrari, die op dat ogenblik de lakens bij Maserati uitdeelde, dat



Met de hulp van Claude Dubois werd Maserati vanaf 1984 het paradepaardje van het in RM-motor herdoopte bedrijf. Christian slaagde erin de Quattroporte te homologeren, iets waarop de vorige invoerder François Staumont z'n tanden had stuk gebeten.

er in België slechts plaats was voor één invoerder die Ferrari en Maserati zou verdelen. Dat werd Inchcape, de toenmalige hoofdaandeelhouder van Garage Francorchamps.

Zo kwam er dat jaar een einde aan het leven als invoerder van de familie Mannès. Toch zijn zij nog vertegenwoordigd in de autowereld via de derde generatie. Alexis Mannès, zoon van Willy, is al jaren de drijvende kracht achter het Smart-filiaal in Overijse.

Het huwelijk Maserati-Mannès zorgde voor leuke contacten. Heel wat klanten bezochten de fabriek. Sommigen kregen als toemaatje een testrit met de Barchetta Stradale. Links op de foto Signor Cozza, het levende archief van Maserati.



Antwerp Concours Museum voor één dag

Tekst: Leo Van Hoorick

Aan het begin van deze eeuw was er het prestigieuze concours 'Fascination Cars' in Brecht. Een initiatief om met veel middelen een groot Belgisch Concours d'Elegance in het leven te roepen. Men deed inspiratie op in Groot-Brittannië en organiseerde tegelijkertijd ook polo-wedstrijden. Het evenement was uitstekend georganiseerd, er waren mooie auto's, maar het publiek bleek de weg naar Brecht heel moeilijk te vinden. Na enkele edities trokken de sponsors de stekker eruit en in 2003 was het afgelopen. Dat het ook op kleinere schaal kan, wordt ondermeer bewezen door Nicolas Van Frasum die in 2005

zijn eerste "Antwerp Concours" op de kades in Antwerpen organiseerde.

Dit Concours, dat plaatsvindt op de tweede zondag van september, beleefde dit jaar zijn negende editie. Het verhuisde inmiddels van de Antwerpse kaden naar de tuinen van Kasteel Belvédère in Wijnegem, een locatie die uitstekend is geschikt voor een dergelijk evenement.

■ Lancia als thema

Bij elke editie wordt een thema-expositie georganiseerd. Na Porsche,

*Lancia B24 Spider 1955,
Stratos 1974
en Lambda 2de Serie 1924*



Lamborghini, Belgische wagens (2010), Lotus (2011) en Pré-1960 Fiat & Etceterini (2012) werd voor deze editie “L’epoca d’oro della Lancia” als thema gekozen. Negentien modellen, van een Lambda 2de serie uit 1924 tot een Delta Integrale illustreerden de rijke geschiedenis van dit Italiaanse prestigemerkt. Intussen blijft er van de grandeur van weleer jammer genoeg niet veel meer over in het Lancia van vandaag.

Nochtans drukte dit merk zijn stempel op de autogeschiedenis. Toen de organisatoren van de “Wagen van het jaar” in 2000 de “Wagen van de eeuw” wilden verkiezen - ze deden hiervoor beroep op het oordeel van verzamelaars, journalisten, handelaars en andere autokenners - werd eerst een selectie gemaakt: per jaar werden de meest significante auto gekozen. Lancia was met zes auto’s (Lambda, Aprilia, Aurelia B10, Aurelia B24, Fulvia 1600 HF en Stratos) het meest genomineerde merk. Op de tweede plaats stond het in de automobielsingeschiedenis toch niet onverdienstelijke Citroën met 4 nominaties. Een ander weetje over het merk is dat men in Maranello er alles aan heeft gedaan om de naam Lancia uit de Ferrari-geschiedenisboeken te wissen. Nochtans werd Fangio in 1956 wereldkampioen met een Lancia D50, met Lancia-motor maar met een Cavallino Rampante op de flanken. (Toegegeven,



Lancia verzamelde daarna ook wat rallytitels met een 2,4 l Ferrari Dino in de Stratos, en de LC1 en LC2 prototypes hadden ook Ferrari-power).

De Aurelia’s waren in Wijnegem best vertegenwoordigd met vijf exemplaren. Persoonlijk misten we wat vooroorlogs materiaal: Astura’s, Ardena’s en Dilambda’s zijn wel heel zeldzaam intussen, maar een Aprilia had er echt wel mogen zijn, dames en heren van de Lancia Club België.

■ Hoog niveau

Het concours wordt georganiseerd in het park van het kasteel. De thema-

Organisator Nicolas Van Frasmus praatte de hele parade aan elkaar. De Morgan Sports won de prijs als beste “Prewar Sports”.

Het niveau was bijzonder hoog. Hier een blik in het vooronder van de Car of the Show, de Aston Martin Side Valve “Jarvis”.



De prachtige Aston Martin uit 1925 is een van de oudste overlevende Atons. Hans Natens won niet enkel de publieksprijs, maar zijn auto was ook de terechte “Car of the Show”.

*Porsche 911 RS Lightweight 1973,
Morgan Sports two Seater 1933
met de h en mevr. Ryckaert
en Lancia B52 Bertone 1951.*

*De h. en mevr. Snoodijk wonnen de
“Best period outfit”-trofee, maar
hun MG TA uit 1937 mocht ook gezien
worden. Daarnaast de Triumph TR2
“Nessonvaux” 1955 van Fred Beckman
(en voor wie eraan zou twijfelen, de
kleur “awful yellow” is wel degelijk
origineel), de Lancia B24 Spider
en de Stratos.*



*Bijna alle deelnemers uit de categorie
“Italian Exotics” kwamen in
aanmerking voor de prijs van de beste
restaurantie.*

tentoonstelling had een stek op het
grasveld voor het kasteel, de overige
klassen op de terreinen links en achter
het kasteel. Er is ook een sponsordorp

dat misschien nog een beetje mag
groeien, alhoewel er voor deze editie
niet al te veel ruimte overbleef. Maar
het was prachtig weer en de bezoekers
waren dan ook in groten getale naar
dit unieke “museum voor één dag”
getrokken.

De deelnemende wagens worden uiter-
aard in verscheidene klassen onder-
gebracht. En in het jaar waarin de
iconische 911 zijn vijftigste verjaardag
viert, kon een Porsche 911-klasse niet
ontbreken, ook al was die gelimiteerd
tot auto's van voor 1974. Laureaat werd
een 911 RS Lightweight uit de collec-
tie van J.F. Dirickx. Hij kreeg zijn prijs
uit handen van Joris Clavie, directeur
van het Porsche Center Antwerpen,
dat ook een druk bezochte tent had op
het domein.

De zeskoppige jury had de handen
meer dan vol bij de beoordeling van in
totaal net geen tachtig wagens. Nicolas
van Frasmus slaagt er inderdaad tel-
kens weer in een selectie van absolute
topauto's naar zijn evenement te lok-
ken. Daar zijn trouwens opvallend veel
Nederlanders bij.

De jurering neemt een groot deel van
de dag in beslag. Vervolgens is er een
parade van een groot deel van de deel-
nemende auto's, naadloos aan elkaar
gepraat door de organisator die over
een quasi onuitputtelijke parate ken-
nis blijkt te beschikken. En dan is er
nog de prijsuitreiking. Dat maakte er
voor de deelnemers een goedgevulde
dag van, die ook wat langer uitliep dan

voorzien. Het is misschien een ideetje om er wat vroeger aan te beginnen... Maar dat is maar een detail. Wie nog durft te beweren dat we in België geen "Concours d'élégances" van niveau hebben, die moet de tweede week-end van september maar eens naar Wijnegem trekken.

*Armstrong Siddeley Sapphire 1953,
Mercedes 300S Cabriolet A 1952
en de winnaar van de categorie
"Postwar Luxury" de Delahaye
135M Guilloire uit 1949.*



Tijdens de parade was er zelfs tijd voor een korte demo van de Peugeot 402L Eclipse uit 1937.



De laureaten

PREWAR

Best Prewar Sport

1933 Morgan 2-seater Sports (Ryckaert, B)

Best Prewar Luxe

1939 Delage D6 DHC Olympic 'Letourneur & Marchand' (Laïche-Herbits, B)

POSTWAR

Best Postwar Luxury

1949 Delahaye 135M DHC Guilloire (Beerens, B)

1950's British Sportcars

1955 Triumph TR2 Roadster 'Nessonvaux' (Beckman, NL)

Swinging Sixties

1960 Mercedes 190 SL (van Assem, NL)

Italian Exotics

1950 Ferrari 195 Inter Ghia (Declerck, B)

50 Years Porsche 911

1973 Porsche 911RS 2.7 Lightweight (J-F. Dirickx, B)

Early 1990's Curiosa

1991 Alfa Romeo SZ Zagato (Van Styvendaele, B)

La Méditerranée

Amphicar (Van Haver- den Hartogh, B)

EXPO 2013: L'EPOCA D'ORO DELLA LANCIA

Best Prewar Lancia

1924 Lancia Lambda Torpedo 2nd Series (Van Hoorick, B)

Best Postwar Lancia

1974 Lancia Stratos (van Eyll, B)

Best of Show Lancia

1955 Lancia Aurelia B24 Spider (R. Maes, B)

VARIA

Prix 'Dans Son Jus'

1951 Lancia Aurelia B52 (J. Van Hoorick, B)

Best Restoration

1966 Iso Grifo GL 350 (Hehenkamp, B)

Longest Distance

1935 Talbot Lago T120 Baby Sporty (Ludvigsen, UK)

Prix du Public

1924 Aston Martin Sidevalve 'Jarvis' (Natens, B)

Best Period Outfit

1937 MG TA (Snoodijk, NL)

2013 BEST OF SHOW

1924 Aston Martin Sidevalve 'Jarvis' (Hans Natens, Belgium)



Heilige drievuldigheid

Ford is met enige omzichtigheid heer en meester in “hot hatch” land te noemen. Niet alleen door de geweldige producten die ze tegenwoordig op de wereld loslaten, maar ook door de decennialange ervaring met sportmodellen voor Jan-met-de-pet. Zoals de Mustang symbool staat voor het Amerikaanse Ford, staan gepeperde versies van doordeweekse auto's sinds jaar en dag symbool voor de Europese tak.

*Tekst: Xander van Hoorick
Foto's: Ford*

Op pad met drie Cosworths in Dagenham

Om in contact te komen met die geschiedenis is het Ford Dagenham Heritage Center het absolute Walhalla. Eens was de Dagenham-fabriek, die in 1931 opende, de geboorteplaats van Anglias, Cortinas, Zephyrs en dies meer. Maar na verschillende industriële crisissen werd 2/3den van de terreinen ontruimd en is de industriële site herleid tot motor-ontwikkelingscentrum en fabriek voor Ford, Land Rover, Jaguar en zelfs Peugeot-Citroën.

■ Vergane glorie

Wanneer je de site oprijdt onder een typisch Britse grijze hemel overvalt je een gevoel van ongelofelijke tristesse. Verlaten parkings, waar asfalt en beton het ondertussen moeten afleggen tegen moeder natuur, hekken waar de verf van afbladdert, en straten die barsten dragen als ouderdomsrimpels. Naast de ‘oprijlaan’ staat een grote oude schuur, die op het eerste zicht uit het vizier van de sloophamer wist te blijven. Het grote verkleurde Ford logo als symbool van

wat ooit was. Maar als de deuren van de opslagplaats worden opengerold kijk je niet meer naar het aftandse gebouw, de inhoud is wat hier telt. Het strakke en iconische gelaat van de Ford GT staart je tegemoet, aan de ene kant geflankeerd door een vijftal model T's, aan de andere kant door verschillende rallywapens uit de roemrijke geschiedenis van Ford, waaronder drie RS 200's.

De auto's lijken kriskras door elkaar gegooid, alsof ze hier toevallig allemaal bij elkaar staan. Het is echter niet enkel racegeweld dat er staat, een bescheiden eerste serie Fiesta wordt geflankeerd door een Zephyr terwijl iets verderop een eerste serie Ford Transit naast zijn jongere opvolgers is opgesteld. Het Heritage Center heeft niet als doel een museum te zijn, maar wel een rijdende tijdsband. Ieder voertuig uit de collectie, die ondertussen uit meer dan 120 bolides bestaat, wordt rijdende gehouden door drie Ford medewerkers die het werk duidelijk uit liefde

doen. Op die manier kan op ieder moment een auto richting een rally of demonstratiewedstrijd zoals het Goodwood Festival of Speed worden gereden. Ford was een van de eerste constructeurs om zo te werken en het concept krijgt navolging, aangezien al verschillende andere merken een kijkje in Dagenham kwamen nemen. Omdat het budget relatief beperkt is, moet ook enige creativiteit aan de dag worden gelegd. Zo worden alle mechanische werken in huis uitgevoerd, onderdelen moeten gezocht worden op het internet. Alles wat het koetswerk en dergelijke aangaat wordt geregeld door een akkoord met de lokale gevangenis. Beschadigde voertuigen worden er afgezet als nieuw lesmateriaal, terwijl het Heritage centrum profiteert van de gratis vruchten van het werk.

■ Wolf in schaapskleren

Daar staan ze dan, de Sierra RS, de Sierra RS 4x4 en de legendarische Escort Cosworth. Drie interpretaties op hetzelfde thema: van grijze muis naar topatleet. Geen enkele is moeders mooiste en de tijd is hard geweest voor hun vormgeving, maar vooral de Escort en de Sierra hebben bakken karakter. De Sierra RS 4X4 is anoniemer, als een wolf in schaapskleren. In het vooronder huist een 4-cilinder YBG Cosworth-motor, in de basis hetzelfde blok als

uit de andere twee, maar hier met groen kleppendecksel om de aanwezigheid van een milieuvriendelijke katalysator wat extra in de verf te zetten. De Sierra 4X4 ontstond doordat Ford meer (commercieel) heil zag in een sedan als opvolger voor de driedeurs Sierra Cosworth. Het interieur voelt heel gedateerd aan en weinig doet vermoeden dat je hier in een behoorlijk ruige sedan zit. Enkel de zetels met extra aangedikte zijkanten verraden het temperament onder de motorkap. De Sierra start meteen en voelt verbazend modern aan, op een wat vreemde, maar niet oncomfortabele zitpositie na. De motor murmelt wat weg en voelt niet zo potent aan als de cijfers (220 pk) je zouden moeten doen geloven...

Het Dagenham Heritage Center is een echte schatkamer met rijdende exemplaren uit de Ford-geschiedenis.



Enkele roemrijke Escorts op een rij.

totdat je het rechter pedaal vloert. De turbo heeft tijd nodig om op volle snelheid te komen, maar dan spurt de sedan er als een raspaard van door, met een diepe uitlaatbrom en een fluitende turbine. In zijn tijd was de grote Sierra behoorlijk gewichtig, maar daar merk je eigenlijk niet veel van, met een gewicht van rond de 1.300 kilo is hij tegenwoordig zelfs een absoluut lichtgewicht. De sedan was nooit een grote winnaar zoals zijn driedeurs broertjes, maar was in zijn tijd toch behoorlijk geliefd bij amateur rally- en racepiloten. Al is op het korte traject duidelijk dat het hier toch meer om een snelle berline gaat dan om een echte gooi- en smijtwagen.

■ Volksheld

Volgende in de rij is de Escort Cosworth, een auto die door de jaren heen een onverwoestbare reputatie heeft opgebouwd bij liefhebbers. Hij werd in 1992 geïntroduceerd als de opvolger van de Sierra Cosworth, maar werd op basis van de Escort gemaakt zodat de ingenieurs konden profiteren van de kortere wielbasis en het lagere gewicht. Ook de buitenafmetingen verkleinden wat ten goede kwam in de racerij en op de weg. Onderhuids deelde de Escort echter nog het grootste deel van zijn componenten met zijn voorganger, zo ook de zeer gemakkelijk op te fokken YBT motor, hier met 225 pk

*Er staan in Dagenham
niet enkel racewagens,
maar ook dagdagelijkse modellen,
zoals een Consul of Cortina.*



*Het Heritage Center aan de buitenkant
met op de voorgrond twee
van de "Cossies" waar het om te doen is.
Links de originele Sierra Cosworth,
de oudste maar nog steeds de meest
charismatische, rechts de RS 4x4.*





De Escort Cosworth in een voor zijn tijd passende kleur. Hij was de opvolger van de Sierra Cosworth.

en in dit geval met blauw kleppen-deksel getooid. Aan de buitenkant vallen vooral de breed uitgeklopte wielkasten en de aerodynamische addenda op. Leuk weetje, de Escort Cosworth was de eerste serieproductiewagen die echt downforce genereerde, de 'whale tail' is niet enkel voor show. Ook hier is het interieur sterk verouderd, het dashboard lijkt te zijn gemaakt uit brooddozenplastic, maar je zit iets sportiever als in de Sierra 4X4. Extra wijzertjes voor ondermeer turbodruk verraden de cavalerie in de neus en de enorme spoiler in je achteruitkijkspiegel herinnert je er steeds aan dat het hier om een serieus wapen gaat. Dat merk je eenmaal op pad. De auto voelt klein en alert aan en het onderstel heeft een zeer volwassen afstelling. Ook de motor lijkt hier extra in zijn element te zijn, je twijfelt geen seconde aan de sprinttijd van 6 seconden. Alleen jammer dat de versnellingspook iets te ver weg zit, waardoor je er steeds lijkt naast te grijpen. Op het korte traject was de snelle Cossie een indrukwekkende speelkameraad die echter braver voor de dag komt dan je van zijn reputatie zou vermoeden, deels door de vierwielaandrijving die wat wendbaarheid lijkt op te offeren in ruil voor grip. Iets wat niet kan gezegd worden van zijn spirituele vader...

■ Straatvechter

Als laatste is de vuilwitte Sierra Cosworth met gouden velgen aan de beurt. Dit exemplaar werd door Ford gebruikt op zijn testgronden om allerhande onderstelafstemming te beproeven, vandaar ook de aanwezige rolkooi. Het is de oudste van de drie, maar ook degene die het dichtst tegen een racewagen lijkt aan te leunen. Ook hier weer met gigantische 'whale tail' achterop, wielkastverbreiders en fantastische fijnbespaakte velgen. De Sierra ziet er ook nu nog agressief uit en moet een compleet monster geweest zijn toen hij in 1986 uitkwam. Even monsterlijk waren de

De Sierra RS 4x4, geen brave sedan maar een echte wolf in schaapskleren.



*Het dashboard
van de Sierra Cosworth
is warrig en weinig sportief.
Het stuur ligt goed in de hand,
maar ziet er niet uit....*



prestaties toen, 204 pk voor 1.200 kg is ook vandaag nog steeds meer dan respectabel, maar was toen absoluut van supercar-niveau. Maar dan voor een aanzienlijk lagere prijs, wat hem ook een beruchte reputatie gaf bij de verzekeringsmaatschappijen. De Sierra voelt compact en luchtig aan. Het kleine stuur voelt goed in de hand, de versnellingspook zit binnen handbereik en werkt via vrij korte slagen. De rest van het interieur ziet er eerder spartaans uit, wat enkel bijdraagt aan de gefocuste atmosfeer. De Sierra lijkt van bij het vertrek uit een ander vaatje te tappen dan de andere twee, de hele auto ademt competitie en agiliteit uit. Hij lijkt beter te luisteren naar stuurbewegingen en de schaarsere geluidsdemping zorgt ervoor dat het ronkende

viencilindergeluid beter in de cabine doordringt. In een rechte lijn moet hij het hoogstwaarschijnlijk afleggen tegen de Escort, maar hij weet een grotere grijns op je gezicht te toveren. De stuurinrichting is heel precies en praat honderduit over wat er onder de voorwielen gaande is. De achterwielaandrijving zorgt er ook voor dat de Sierra minder onderstuurt, terwijl drifts steeds mogelijk zijn, al is het opletten voor de sterk inspringende turbo. Menige gekreukte ego's uit de jaren 80 kunnen dat beamen. Na de korte maar intense rit tikt de witte walvis nog na, de Sierra mocht dan wel de eerste van de drie "Cossie's" zijn, maar het was meteen ook de meest charismatische.

Drijf uw motor tot atletische prestaties.



TOTAL QUARTZ smeermiddelen
Meer kilometers, betere bescherming.



Dankzij de TOTAL QUARTZ wrijvingsreductie technologie, beschermt u uw motor en legt u meer kilometers af.

www.lubricants.total.com

Total kies je niet toevallig



TOTAL



Magisch nummer

De Porsche 911 blaast
dit jaar 50 kaarsjes uit.
Dat doet géén enkel
ander icoon hem na.

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

Iedereen had ooit wel eens een klasgenoot die bol stond van talenten, er hemeltergend goed uit zag en nog sympathiek was ook. Hoe frustrerend was het niet om naast zo'n godenkind op te groeien? Vooral omdat die kwaliteiten nog leken aan te dikken naarmate de jaren verstrekten. De vaardigheden werden steeds geraffineerder, de uiterlijke verschijning ademstokken-der, en het spontane karakter werd een graadje milder. De Porsche 911 is er zo eentje, tot spijt van wie het benijdt. Toen hij geboren werd, stonden zijn sterren reeds gunstig. Een halve eeuw later is het een icoon waar zelfs Ferrari, Aston Martin en tutti quanti slechts met beate verwondering en gepaste jalousie naar kunnen kijken.

■ What's in a name?

Zijn ondertussen legendarische naam kwam er bij toeval, maar dat is het wel zo'n beetje qua gelukstreffers die tot dit succesverhaal hebben geleid. Toen op het salon van Genève in 1963 het doek er vanaf ging, heette de opvolger van 356 immers nog 901. Dat paste

via één of andere logica, die men slechts in Stuttgart begrijpt, prima in het lijstje van eerdere race-Porsches zoals de 906, 908, 910 en 917. Behalve dat de Duitsers over één detail minder goed hadden nagedacht. Binnen enkele maanden lag er een aangetekend schrijven in de bus omdat Peugeot alle driecijferige aanduidingen met centrale nul had geclaimd. Dus moest Porsche de auto herdopen tot 911 nadat er reeds honderden 901's uit de fabriek waren gerold. Niet dat iemand er van wakker lag. Terwijl Peugeot sindsdien verzuipt in een doolhof van haast identieke namen, is 911 wereldwijd bijna net zo'n sterk merk als Apple of Coca Cola.

Hoe hij tot zo'n legende uitgroeide, is een heel ander verhaal. Veel heeft te maken met de boxermotor die helemaal achterin van jetje geeft, maar vooral met het feit dat Porsche die zogenaamd foute bouwwijze consequent volhield en tot perfectie kneedde. Dat hij zo opmerkelijk in elkaar stak, komt dan weer van zijn nauwe familiebanden met de eerdere VW Kever die door Ferdinand Porsche was ontworpen.



■ Alles achterin

Voordelen had het alleszins. Omdat de relatief compacte luchtgekoelde zespitter compleet achterin stak, bleef er voldoende ruimte om een heuse achterbank te monteren terwijl de buitenafmetingen toch binnen de perken bleven. Daar konden de Jaguar E-Type, Mercedes SL Pagode en andere kleppers uit de jaren '60 slechts bedremmeld naar kijken. Aangezien de krachtbron letterlijk bovenop de achteras drukte, leverde de 911 bovendien een verrassend efficiënte tractie af waardoor hij in races, tijdens rally's en op woeste bergwegen fluitend zijn elegante derrière toonde aan sportwagens met flink meer pk's onder de kap. Toen tractiecontrole nog in je rechterschoet moest zitten en elektronica slechts diende om naar de maan te reizen, was dat een enorme plus. Dat kwam echter met een serieuze prijs. Omdat zoveel massa achterin stevig naar buiten durft pendelen in snelle bochten, heeft de Neunelfer helaas een listige wegligging waar nogal wat stuurmannshelden serieus de tanden op stuk beten. Dat werd er niet beter op met de jaren. Toen de eerste Turbo zijn intrede deed in de jaren '70 kreeg die direct het godsgruwelijke predicaat 'The widowmaker' opgeplakt. Dat liet aan duidelijkheid niks te wensen over.

■ Alleen op de wereld

Fout concept of niet, daarover kan je discussiëren tot je op een Stuttgarterse knackworst lijkt. Het is wel zo dat geen enkele andere autoconstructeur Porsche ooit volgde in deze eigenge-reide keuze, en dat voor een industrie die graag iedere mode of elk slim idee meteen helemaal doodknuffelt. Ook in het eigen gamma blijft de 911 een unicum met zijn specifieke layout. Daar merk je overigens dat men stilaan een beetje gewrongen zit met die positionering, want de lager ingeschaalde Cayman is met zijn middenmotor fraaiër uitgebalanceerd en met evenveel pk's onder de kap dus sneller.

Niettemin komt de 911 er mee weg. Gewoon, omdat het de 911 is. En omdat hij zoveel koersoverwinningen boekte. Al was dat dan uitsluitend in handen van bevlogen stuurmannen die het maximale uit zijn pluspunten puurden en genoeg talent in huis hadden om rond zijn zwaktes heen te rijden. Precies dat draagt weer fundamenteel bij tot de aantrekkingskracht. Ieder 911-rijder kan zich nu immers een beetje identificeren met de helden uit het rijke Porsche-verleden.

Zoals Patrick Snijers, zevenvoudig Belgisch én een keer Europees rallykampioen. Hij reed zichzelf in '82 in de kijker én de prijzen met een 911 SC en hoopt dat volgend jaar nog eens dunnetjes over te doen met zijn gloednieuwe, monsterlijke 911 GT3 RS. 'De 911 een fout concept? Niks van. In kleinere wedstrijden rij ik met een BMW 130i die zowat even krachtig en soepel is. Op snelle stroken met veel grip gaat hij opvallend gelijk op met de Porsche. Maar zodra het wegdek ietwat vuil ligt, bijt hij in het stof. De Porsche heeft zoveel motriciteit dankzij de brede wielen en het volle gewicht op de





achteras. Dat komt echter met een prijs. Omdat de neus zo licht is, laat de 911 zich lastig besturen. Dat is niet voor iedereen weggelegd. Zeker niet voor jonge piloten. Het wordt gevaarlijk als iedereen daarmee gaat racen. Ook al klinkt het cru, een Porsche is voor mensen die kunnen rijden. Als je weet wat je doet, blijf je nochtans makkelijk uit de moeilijkheden. Die auto heeft zoveel kracht, die kan je besturen via zijn achterste', verkneukelt de lange Limburger zich nu al op volgend seizoen. 'Hoe raar het wellicht klinkt, de 911 was vooral een verstandige keuze. Ten opzichte van de WRC-rallyauto's is de Porsche zoveel goedkoper én tegelijk plezieranter. Voor het publiek. En voor ons. Dat geluid, die verschijning. Dat spreekt makkelijker met sponsors. Bovendien is hij erg betrouwbaar.'

■ Allemansvriend

De halve magie van de 911 is zijn toegankelijke inborst. Niemand misgunt de auto zijn succes, zelfs de concurrenten niet. Nochtans is het al lang geen underdog meer. Dat imago gooide hij reeds af in de jaren '70 toen hij steeds dikker in de pk's kwam zitten en hij aan een moordend tempo overwinningen bij elkaar rijfde. Niet één andere auto slaagde er ooit in om de Monte Carlo te winnen, ereplaat-

sen binnen te hengelen op Le Mans en tegelijk in de beenharde woestijnrally Parijs-Dakar de Range Rovers, Jeeps en buggies het snot voor de ogen te rijden. Toen hij vanaf de jaren '80 ook nog eens zo'n verkoopskanon werd dat Porsche er amper in lukte iets anders te verkopen, lag zijn knuffelbare imago volledig in de kreukels. Toch blijft het een auto waarmee je zelfs nu overal kan komen. Terwijl een zelfstandige meteen de helft van zijn cliënteel mag schrappen als hij met een Ferrari of Lamborghini voorrijdt, kan zelfs de ideale schoonzoon gezien worden in zo'n toonbeeld van goede smaak en levenslust als de 911. Want ondertussen is de Porsche veel meer dan een zoveelste sportwagen die een gat in de markt hoopte te vullen. Hij is de belichaming van een passioneel verhaal, compleet met spannende episodes, maar eveneens met moeilijke passages, regelrechte familiedrama's én een deugddoende catharsis.

■ Voor elk wat wils

De voorbije 50 jaar schotelde Porsche ons 7 generaties van de 911 voor, waarbij iedere variant zijn eigen fans heeft. Wel bleef Porsche hondstrouw aan de oorspronkelijke lay-out en de vormtaal die daarvan een logisch gevolg is. Ze hebben allemaal die

ontwapenende kikkerogjes, sexy gekromde rug, gespierde billen en de typische zijraampjes. Als je echter enkele generaties naast elkaar parkeert, ontplooit er zich een enorme evolutie. Niet alleen is de nieuwste 911 – beter gekend als de 991 – fors breder en langer, hij zit eveneens zoveel dikker in het vlees dan de pater familias uit de jaren '60. Zoals een ietwat slungelig tienermeisje uitgroeide tot een voluptueuze vrouw, zo heeft de nieuwe nog sensuelere lijnen, wulpsere vormen en bevalliger proporties. Onderhuids gebeurde eveneens één en ander. Terwijl de eerste 911 aan 100 pk geraakte, flirt de nieuwe met 400 stuks en meer. Bovendien kreeg de boxermotor waterkoeling aangemeten omdat hij anders nooit ofte nimmer voorbij de strengere emissietests geraakte. Dat was met de veelbesproken 996, de in '98 door Harm Lagaey ontworpen vijfde generatie met de ietwat slungelige proporties en de niet overal bewierookte koplampen. Tot op heden is dit met voorsprong het zwakste broertje uit de schakel, waarbij vooral de eerste 911, maar ook de 993 (de laatste luchtgekoelde) en de huidige generaties als de sterkmakers worden bestempeld. De laatste schittert vooral door zijn hoogtechnologische karakter en zijn fraaie afwerking.



■ Voor elk wat wils

Volgens Porsche-kenner en professioneel expert Gert Beets heeft de 911 nog een enorm voordeel: 'Er is er een-tje voor iedere beurs en elke smaak. Tussen 25.000 euro en 250.000 euro vindt werkelijk iedereen zijn goesting, van rauwe koersbeesten over dagelijks bruikbare sportwagens tot gezapige klassiekers en iedere nuance daartussen.' Volgens Beets hoeft je trouwens niet altijd je geluk te zoeken bij de chique cabrio's, hardcore GT3's of bloedsnelle Turbo's: 'Vaak zijn de standaard versies het best uitgebalanceerd.'





Valt de 911 dan op geen enkele fout te betrappen? Toch wel. Erg origineel ben je niet achter het stuur van een 911. Niet op de Place M'as Tu Vu in Knokke en evenmin op de startlijst van een oldtimerrally of op de parking van een chique restaurant. Bovendien sleurt de 911 dat imago van gevaarlijk loeder achter zich aan. Al is dat tegelijk een voordeel. 'Dat morbide randje draagt ongetwijfeld bij tot de mythe. Als je de 911 kan bedwingen,

moet je wel een goede chauffeur zijn', aldus Beets. Gelukkig is dat bloedlinke er ondertussen wel grotendeels vanaf. Porsche wil in deze moderne tijden gewoon veel klanten aantrekken en houden, dus kneedde men het ooit zo nijldige karakter een heel pak vergevingsgezinder. Al vergeet je daardoor soms al eens bij legale snelheden dat je met iets bijzonders onderweg bent.

Porsche-rijden is evenmin ooit goedkoop. Een nieuwe 911 kost weliswaar minder dan een Aston of Maserati, al dikt de rekening fel aan als je dit speelgoed een beetje stijlvol wil aankleden. Bij klassieke Porsches vallen er evenmin koopjes te scoren. 'Het blijft echter een mythische auto. Een evergreen. Zoveel auto's zijn er niet die men al vanaf 1963 onder dezelfde typebenaming produceert', aldus Beets die de 911 zo warm in zijn hart heeft gesloten dat hij allerm minst wil gezegd hebben dat het een fout concept is: 'Ik noem het liever eigenzinnig.'



F E R D I N A N D P O R S C H E

THE HERITAGE
FROM ELECTRIC TO ELECTRIC



PORSCHE



06 12 2013 - 19 01 2014
EXPO AUTOWORLD BRUSSELS
www.ferdinandporsche.be



AUTOWORLD
BRUSSELS

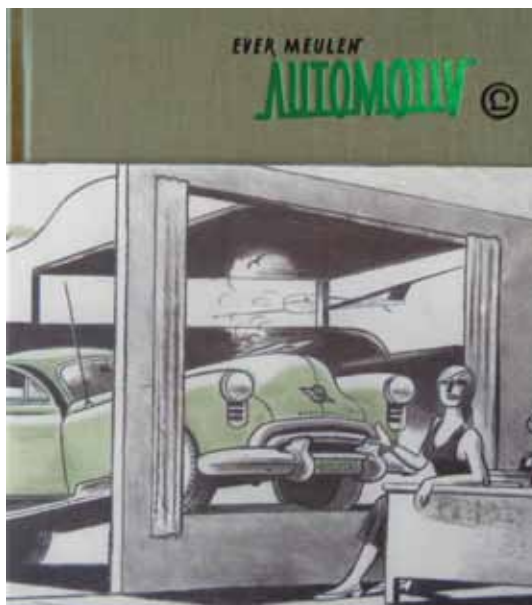
Automotiv

www.oogenblik.nl

Ever Meulen bekleedt een bijzondere plaats in de wereld van het stripverhaal, ook wel de 9de kunst genaamd. Ook al vindt hij van zichzelf dat hij nooit een “echt” stripverhaal heeft getekend, is zijn oeuvre schatplichting aan de grote en kleine klassiekers van “Kuifje” en “Robbedoes”. Meer zelfs, hij is de inspiratiebron voor menig tekenaar, en dit al enkele generaties lang.

Ever Meulen heet voluit Eddy Vermeulen, geboren in februari 1946 in Kuurne. Hij trekt naar Brussel om er grafische kunsten te studeren aan het Sint Lucasinstituut. Architectuur, M.C. Escher, Saul Steinberg, het Retro-futurisme, Pop Art, Giorgio De Chirico, René Magritte, Afrikaanse kunst en Pablo Picasso zijn evenveel inspiratiebronnen voor zijn werk dat aanvankelijk eerder aanleunde bij de «comic strip». Hij waakt erover om zich nooit te binden aan een of ander grafisch recept, maar beschouwt zich veeleer als een grafisch vrijdenker.

Op achttienjarige leeftijd exposeert hij voor het eerst, drie jaar later tekent hij zijn werk «Ever Meulen». In 1970 start de langdurige en intense samenwerking met Humo, toen niet enkel het belangrijkste weekblad in Vlaanderen, maar ook de culturele barometer ervan. Hij is een erfgenaam van de tekenaars uit de gouden jaren van het Frans-Belgische stripverhaal, ook al ontwikkelt hij heel snel een eigen stijl. Popmuziek, architectuur, autodesign en typografie zijn de ingrediënten die hij met gevoel doseert. Zijn werkmethode is geïnspireerd op die van Hergé, een procédé met opeenvolgende bladen kalkpapier, die nauwkeurig worden samengebracht voor het inkten. Ever Meulen staat bekend als perfectionist, met oog voor het kleinste detail. Hij heeft intussen internationale faam, en bekleedt een bijzondere plaats in de geschie-



denis van de stripwereld. In het midden van de jaren zeventig vernieuwd hij met zijn vriend Joost Swarte de Klare Lijn. Hij combineert de erfenis van het magische trio Franquin-Hergé-Jacobs met de beste ingrediënten van de Moderne Kunst (Bauhaus, De Stijl en het Surrealisme). De intelligentie en de kwaliteit van zijn oeuvre zijn en blijven een voorbeeld voor talrijke tekenaars: Floc'h, Chaland, Ted Benoit, Serge Clerc, Charles Burns, Chris Ware en zoveel anderen. Art Spiegelman bewondert openlijk de Belgische kunstenaar, hij publiceert tekeningen in zijn tijdschrift « Raw » en in de « New Yorker ».

Ever Meulen blijft gepassioneerd bezig met vorm en stijl, maar zijn werk wordt soberder. De speciale grafische humor, de optische effecten en de knipogen naar de geschiedenis van de kunst blijven.

In zijn Brussels atelier werkt Ever Meulen aan tekeningen die wereldwijd worden gepubliceerd. Hij wordt onderscheiden met talrijke prijzen zowel nationaal als internationaal. In 2012 krijgt hij een “Henry Van de Velde Award”, de belangrijkste Vlaamse artistieke onderscheiding, voor de totaliteit van zijn werk. Ever Meulen was

docent aan het Sint Lucasinstituut van Gent van 1993 tot 2009.

Zijn beste grafisch werk is verzameld in de boeken « Huile sur papier » (1984), “Feu Vert” (1987) en “Verve” (2006). In 2010 werd een portfolio « Top Models » gewijd aan zijn uitverkoren auto's en designers gepubliceerd ter gelegenheid van een tentoonstelling in de Galerie Champaka te Brussel. Dit jaar werd Automotiv gepubliceerd. Meer dan een verzameling tekeningen van auto's, maar de geschiedenis van zijn passie voor de Automobiël. Hij is niet enkel een weergaloos tekenaar van auto's, hij behandelt het onderwerp met de intelligentie en humor hem eigen. Elke bladzijde van zijn grafische garage ademt zijn liefde voor auto's die, door hun uitgepuurde esthetiek en de souvenirs die ze oproepen, verhalen vertellen. Hij weet de essentie van de autogeschiedenis te vatten, die welke zich elegant onttolde in de loop van een XXste eeuw die gewijd was aan een passie voor snelheid. Elke tekening is het resultaat van onnoemelijk veel schetsen waarin hij op zoek gaat naar het ontwerp, evenwicht en juiste verhoudingen.

Een tekening van Ever Meulen vraagt bijna evenveel werk als het op papier zetten van een ontwerp door een auto-designer. “Automotiv” telt meer dan 200 tekeningen en is het eerste volwaardige boek dat is gewijd aan dit zo belangrijke aspect van zijn oeuvre. Het blijft niet enkel bij tekeningen. De kunstenaar verklapt ook de geheimen van sommige tekeningen, de meeste ervan zijn voorzien van een verhelderend commentaar. Elk van de 11 hoofdstukken van “Automotiv” wordt ingeleid met een fragment uit een artikel of een stukje geschreven door een van de bekende vrienden van Ever Meulen.

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'leteren
Finance



l'avenir de Luxembourg

Le Monty
Automobile
AutoGids

Informatie : www.circuit-ardennes.be



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 denkbeelden. 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 hebt 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.

