

Fsa HISTORICAR

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





ZOUTE SALE

by **BONHAMS**

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
10 OCTOBER 2014

5th EDITION

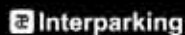
WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE



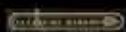
PLATINUM SPONSORS



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS



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
Herststraat 24 - 1761 Roosdaal
leo@historicar.be

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 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
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. Draaiboomben
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
BTW: BE0414.830.002

Ciao Lancia!

Bij de jaarwisseling werd bekendgemaakt dat de Fiat Groep zou stoppen met Lancia. Het einde van een van de meest iconische Italiaanse automobielen lijkt onafwendbaar en dat werd op het salon van Genève onderstreept met het nieuws dat alleen de kleine Ypsilon nog zou overleven, en dat enkel op de Italiaanse markt. Automobielliefhebbers vragen zich af hoe het zover is kunnen komen. Toen een aantal automobielenbladen waaronder Classic & Sportscar in 2000 de wagen van de eeuw wilde verkiezen, werd besloten om per jaar de meest iconische auto te laten kiezen door een jury samengesteld uit echte kenners: verzamelaars, handelaars, journalisten en autohistorici. Lancia verzamelde de meeste nominaties, met name zes (Lambda, Aprilia, Aurelia B10, Aurelia B24, Fulvia HF en Stratos). Citroën volgde op een eervolle tweede plaats met drie...



Het innovatieve merk schreef geschiedenis met het eerste zelfdragende koetswerk (Lambda 1922), een eigen onafhankelijke voorvering, de voorliefde voor gesloten v-motoren en tal van mechanische verfijningen die intussen gemeengoed zijn geworden. In 1955 was Lancia de enige die een beetje weerwerk leverde tegen de suprematie van Mercedes in de F1. Dat Ferrari in 1956 wereldkampioen werd met de "Lancia-Ferrari" D50 (met een Lancia V-8) is intussen uit de meeste geschiedenisboeken gewist. Ook in andere disciplines werden in die jaren klinkende successen geboekt, zoals in de Carrera Mexicana of in de Mille Miglia van 1954. Maar de meesten herinneren zich ongetwijfeld wel nog de suprematie op rallygebied die werd ingeluid met de Fulvia 1600HF eind van de jaren '60, en bijna onafgebroken doorliep tot het begin van de jaren '80 met de Stratos en de ongeëvenaarde Delta Integrale.

Maar van dan af leek de Lancia-geschiedenis veeleer een blunderboek. Vittorio Ghidella, automan in hart en nieren, verantwoordelijk voor een aantal succesmodellen bij Fiat, maar ook voor de Delta en Thema, vatte het plan op om begin de jaren '80 van Lancia een zuiver prestigemerke te maken binnen de Fiat-groep. Dat zou beginnen met een Thema "Integrale" op basis van de 832, de Ferrari-motor had immers iets te veel power voor een voorwielaandrijver en er was genoeg ervaring in huis dank zij de Delta. Er zou ook een luxecoupé komen. Lancia zou weer een luxemerke worden, zoals in de jaren '50 en aan het begin van de jaren '60. Maar die plannen gingen niet door. de daadkrachtige Ghidella kreeg te veel macht binnen de groep en werd in 1988 definitief aan de kant geschoven door Cesare Romiti, al dan niet in opdracht van de familie Agnelli... In dezelfde periode lanceerde Ferdinand Piech met succes Audi als luxemerke van de Volkswagen-groep en enkele jaren later deed Toyota dezelfde oefening met Lexus.

Er werd bij Lancia vooral bezuinigd. Het merke overleefde met de Beta's: veredelde Fiat's die vooral faam verwierven omwille van de roestproblemen. En af en toe was er nog even hoop. We denken aan de eigenzinnige Thesis of de Fulvetta die het niet verder schopte dan (succesvol) showmodel, de specialisatie in kleine luxeautootjes met de opeenvolgende generaties van Ypsilons. Voor de rest is Lancia intussen een lege doos. Het roemrijke merke zal meer dan waarschijnlijk dus ook nooit in het Chinees worden gespeld...

Leo Van Hoorick



Hou uw uitstoot in bedwang, niet uw emoties.

Audi ultra. Ultra zuinig. Ultra performant.



In vergelijking met een standaard Audi A6, beschikt de ultra-versie over een hele reeks uitrustingen en evoluties om het verbruik en de uitstoot te verlagen. Zo is de Audi A6 Berline ultra nog zuiniger, zonder in te boeten aan rijplezier. Geniet nu van uitzonderlijke voorwaarden op het volledige Audi gamma.

Meer info op audiultra.be.



Inhoud

3	Edito
6-8	Expedities Prins de Ligne
10-19	Markante Figuren – André Hollebecq
20-24	Belgium@Autoworld
26-30	Nagant 1911
32-36	Jaguar F-type
37-38	Paul Frère

Lijst van de adverteerders

2	Bonhams
4	Audi
9	Société Générale
25	Delen
31	Paul Frère
39	Mercedes
40	KBC

Agenda

• 10th Antwerp Concours d'élégance, Wijnegem	13-14/09/2014
• Spa Italia	27-28/09/2014
• Zoute Grand Prix	10-12/10/2014

Autoworld

• Maserati 100th Anniversary	juli/augustus
• DAF Variomatic	september
• Forties & Fifties, American Car Enthousiasts	oktober
• Ford Mustang 50th Anniversary	november
• Model Car swapmeet	november
• Aston Martin 100th Anniversary	december
• Audi Quattro 35th Anniversary	december



Omslag:

In 1967 behaalde het kleine NSU, geïmporteerd door de Etn. Hollebecq, een grote triomf toen zij de Beker van Koning in de wacht sleepten tijdens de 24-uren van Francorchamps. De reglementen werden daartoe enigszins geplooid, want eigenlijk kan die beker enkel worden gewonnen door een team met vier gelijke wagens. Het NSU-team bestond uit twee 1200 TT's en twee 1000 TTS. Maar vermits NSU het enige merk was met vier wagens aan de start en vier aan de aankomst, werd besloten hen de Beker toe te kennen. Christine (Beckers, haar eerste 24 u) en M.C. Beaumont behaalden tevens de Damesbeker met een 1000 TTS. Op de foto een 1200 TT net voor de haarspeld van La Source. Wie goed kijkt ziet dat er zelfs tijd was voor een sigaretje tijdens de wedstrijd!



De Packard in een oase in de woestijn op weg naar Bassorah. De vrachtwagen ernaast is meer dan waarschijnlijk een Renault.

Expedities van de Prins de Ligne

Brussel-Beiroet. De Packard en de Minerva bij de terugkeer in België. De Packard heeft blijkbaar een achterspatbord verloren in het avontuur.



In ons vorige nummer hadden we het over de Anc. Ets Pilette en over Jean de Terschueren die de Garage Pilette nieuw leven inblies en van Packard een succes maakte op de Belgische markt.

Dat deed hij ondermeer door in 1931 met enkele Packards 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 niet aan zijn proefstuk. In 1926 organiseerde hij reeds een reis Brussel-Wenen-Constantinopel-Beiroet en doorheen de woestijn naar Bagdad en Bassorah. Ook hieraan nam een Packard deel, samen met een Minerva.

Wij konden de hand leggen op enkele foto's van die twee expedities.



*De Packard en de Minerva
houden halt op een vliegveld
in Bagdad.*

*De twee Packards onderweg
naar Belgisch Congo.*



Bandenpech



*Onderhoudsbeurt
in de brousse*

*Veel bruggen
zijn er niet in Congo,
de rivieren worden overgestoken
met een vlot.*

*Een deel van het reisplan,
dag per dag.*

1932

ITINERAIRES

JOURNÉE	Lundi	M.	Départ de	Arrivée à
1	Mardi	6.	Marseille	ALGER
2	Mardi	7.	Marseille	ALGER
3	Mardi	8.	Marseille	ALGER
4	Vendredi	9.	Marseille	ALGER
5	Samedi	10.	Marseille	ALGER
6	Dimanche	11.	Marseille	ALGER
7	Lundi	12.	Marseille	ALGER
8	Mardi	13.	Marseille	ALGER
9	Mardi	14.	Marseille	ALGER
10	Mardi	15.	Marseille	ALGER
11	Mardi	16.	Marseille	ALGER
12	Mardi	17.	Marseille	ALGER
13	Mardi	18.	Marseille	ALGER
14	Mardi	19.	Marseille	ALGER
15	Mardi	20.	Marseille	ALGER
16	Mardi	21.	Marseille	ALGER
17	Mardi	22.	Marseille	ALGER
18	Mardi	23.	Marseille	ALGER
19	Mardi	24.	Marseille	ALGER
20	Mardi	25.	Marseille	ALGER
21	Mardi	26.	Marseille	ALGER
22	Mardi	27.	Marseille	ALGER
23	Mardi	28.	Marseille	ALGER
24	Mardi	29.	Marseille	ALGER
25	Mardi	30.	Marseille	ALGER
26	Mardi	31.	Marseille	ALGER

Part ANCHAGHULT..... arrive Frontière Algérie.

Départ de BOTA

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

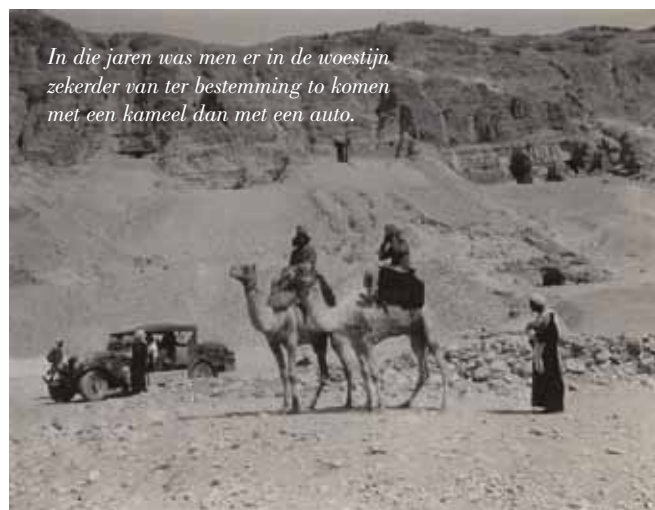
Marseille

Marseille

Marseille

Marseille

Marseille



We doen ook beroep op jou

Indien je een familiaalalbum 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.



Van Marseille naar Algiers



LAAT ONS UW VERMOGEN BEHEREN ZO KUNT U ERVAN GENIETEN

UW PRIVATE BANKER WERKT NAUW SAMEN MET EEN TOEGEWIJD TEAM VAN EXPERTEN. SOCIETE GENERALE PRIVATE BANKING BIEDT U DE BESTE OPLOSSINGEN VOOR HET BEHEER VAN UW VERMOGEN, ZODAT U TIJD HEBT VOOR DE BELANGRIJKE DINGEN IN HET LEVEN.

privatebanking.societegenerale.be

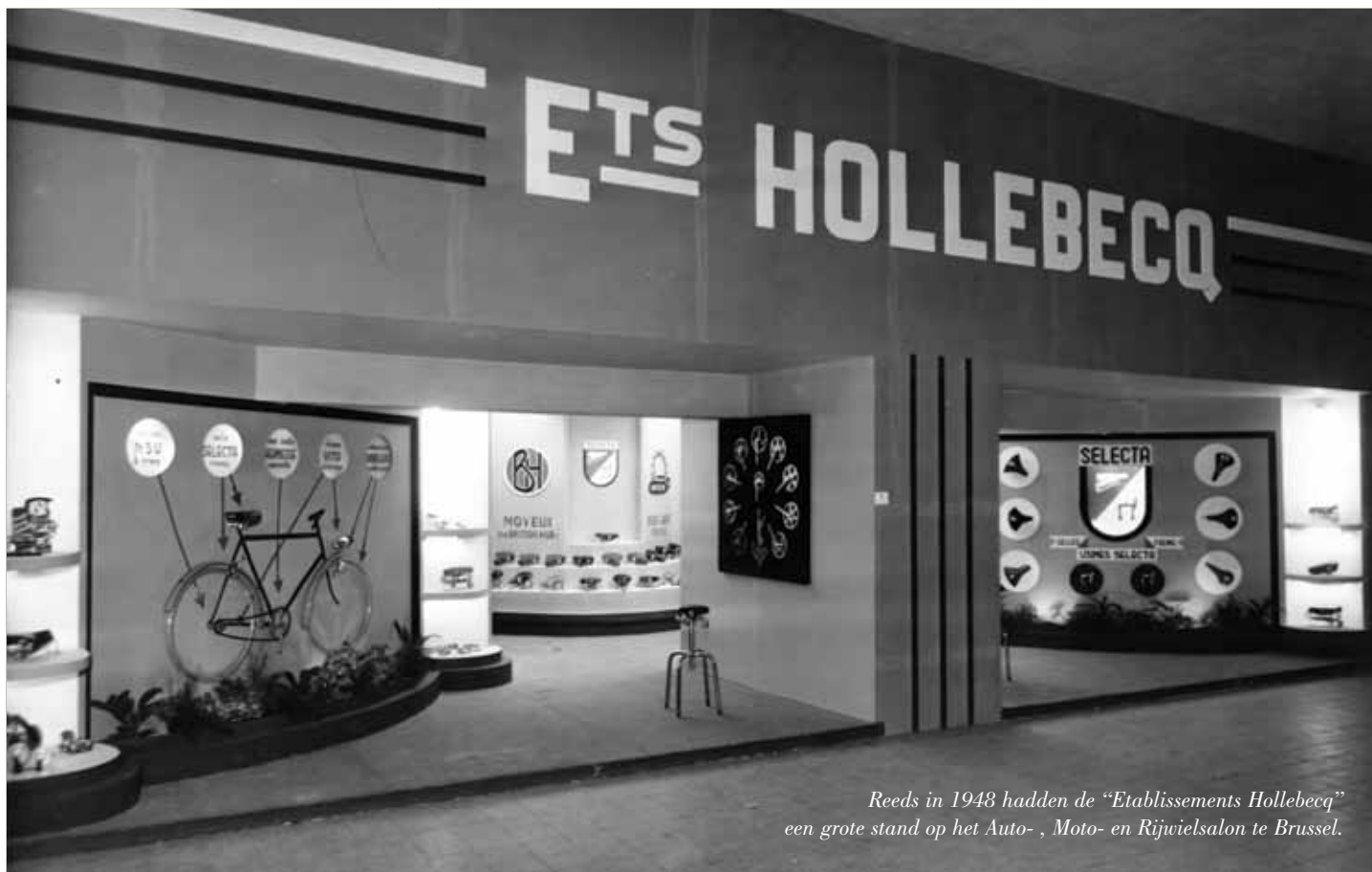
BUILDING TEAM SPIRIT TOGETHER



SOCIETE GENERALE
Private Banking



Societe Generale Private Banking NV is een kredietinstelling, bank - en verzekeringsmakelaar naar Belgisch recht en is onderworpen aan de controle en het toezicht van de Nationale Bank van België (NBB) en de Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten (FSMA). Dit document is een publicitaire mededeling en vormt geen aanbod of aanzet tot verkoop of aankoop van financiële instrumenten of beleggingsdiensten. Societe Generale Private Banking NV, maatschappelijke zetel te 9000 Gent, Kortrijksesteenweg 302, BTW BE 0415.835.337 - RPR Gent - FSMA 61033 A.
© Hugo Stenson. FRED & FARID



Reeds in 1948 hadden de "Etablissements Hollebecq" een grote stand op het Auto-, Moto- en Rijwiel salon te Brussel.

Markante figuren

André Hollebecq

■ Trouw aan NSU

Voor de auto z'n hoogdagen beleefde, was de fiets het hebbeding van de bourgeoisie. Op zondag kon je hen zien flaneren op de dijk in Oostende of in de straten van het mondaine Spa.

Baudry De Saunier noteerde in 1936 in "Histoire de la Locomotion Terrestre" dat Duitsland met 13 miljoen fietsen koploper was in Europa. Wanneer je echter het aantal fietsen per inwoner rekent, kwamen Nederland en Denemarken op de eerste plaats, gevolgd door België met één fiets per drie inwoners. Frankrijk en Duitsland volgden op de vierde plaats met één per vijf inwoners. Om een idee te geven van het groeipotentieel van de markt, volgend cijfermateriaal: van 1934 tot 1937 steeg het aantal fietsen met zo'n half miljoen tot 2.625.000 stuks.

Het zal je dan ook niet verwonderen dat Louis Hollebecq, na een verblijf van

enkele jaren in Parijs, omstreeks 1920 begon met de verkoop van fietsonderdelen. Hij vertegenwoordigde verschillende buitenlandse producenten en bood wielnaven, zadels, remmen, zadelpennen e.d. aan. Zo kwam hij in contact met het Duitse NSU dat behalve volledige fietsen ook onderdelen commercialiseerde. NSU had een stevige reputatie. In 1898 ontwikkelden zij al een systeem met twee versnellingen waarvan de overgang automatisch verliep. Ook waren zij bij de eersten die een terugtraprem in de wielnaaf ontwikkelden. Voor Louis was het belangrijk te kunnen leveren aan lokale fietsenmakers. De gebroeders Auguste en Emile Koob behoorden tot zijn cliënteel. Hoewel de hoofdzetel van hun bedrijf in de Antwerpsestraat in Brussel lag, produceerden zij fietsen en lichte motoren onder de merknaam Bury in St-Hubert. Vader Pierre Koob was hier immers op het einde van de 19de eeuw een zaak begonnen. Toen hij in

Tekst : Paul E. Frère

1911 overleed werd de zaak overgenomen door zijn weduwe Adèle Salpétier en de kinderen. De zetel van het bedrijf bleef in St-Hubert. In die tijd was er immers een spoorwegverbinding tussen St-Hubert en Poix-St-Hubert, waardoor je kon aansluiten op de lijn Brussel-Namen-Luxemburg. Na het overlijden van Adèle in 1914 en het uit de zaak stappen van beide dochters Marie en Valentine brachten de gebroeders Koob in april 1920 de hoofdzetel van de zaak “Pierre Koob, fils A. et E.” over naar Brussel. De productie bleef nog een hele tijd in St-Hubert.

Louis Hollebecq woonde met z'n gezin boven de zaak in de Jennartstraat nr. 48. Samen met zijn vrouw Emma Castelain had hij twee zonen. De oudste, André, beëindigde in 1937 z'n studies en volgens journalist Jacques Ickx werd hij door z'n vader op stage gestuurd naar Duitsland, waar hij ook NSU bezocht. De jongste zoon, Roger, zou na WO II een druk bezocht restaurant uitbaten.

In 1937 besloot Louis Hollebecq de zaak uit te breiden. Op 29 november werd de vennootschap “Etablissements Hollebecq” opgericht met vier vennoten. Natuurlijk Louis maar ook zijn beide nog minderjarige zonen en als vierde partij Gaston Huyghe uit het Franse Hazebrouck.

Deze laatste was eigenaar van het Franse bedrijf “Manufacture Française D'Accessoires pour Cycles”. Louis verzekerde op deze wijze de import van onderdelen uit Frankrijk. In de oprichtingsakte stond als doel omschreven de fabricatie, de verdeling en de handel in alle onderdelen voor fietsen, auto's, motoren en meer algemeen alle artikelen voor de mechanische industrie evenals elektrische toepassingen. De hoofdzetel werd de Jamartstraat 48 in St-Jans-Molenbeek. André Hollebecq werd zo enkele maanden voor zijn meerderjarigheid vennoot in het familiebedrijf.

Ondertussen hadden de gebroeders Koob van het fietsenmerk Bury een succesverhaal gemaakt. Heel wat jonge renners werden door Bury gesteund. Wanneer een renner met een T-shirt van Bury en op een Bury-fiets de overwinning behaalde in een wedstrijd, dan betaalde

het bedrijf een premie van 1 frank per kilometer wedstrijd. In die tijd kostte een pintje ongeveer 0,5 frank. Dat de zaken Auguste Koob geen windeieren hadden gelegd blijkt uit een factuur die Michel Hollebecq aantrof in de familiearchieven. In het voorjaar van 1938 ruilde Auguste Koob zijn Buick Sedan, bouwjaar 1933, tegen een Packard Six Sedan, voor de prijs van 46.500 Bfr. De Etablissements Hollebecq waren blij om aan Bury te kunnen leveren en zo kwam André in contact met Denise Koob, de dochter van Auguste Koob. Van het een kwam het ander en net voor de oorlog uitbrak huwde het stel. André, die gedurende zijn legerdienst het tot luitenant had gebracht, werd opgeroepen. Na amper een week oorlog werd hij gevangen door de Duitse troepen. Volgens Michel heeft André een tijd gevangen gezeten in de kampen in Duitsland. Hij wist te ontkomen en verborg zich een hele tijd in het magazijn van het bedrijf. Uiteindelijk werd hij terug opgepakt. Pas in 1943 kwam hij definitief vrij. In de Jamartstraat 48 beleefde Denise Koob een eenzame periode. Wanneer in 1943 hun eerste zoon, Michel, werd geboren en André weer vrij was, kwam er opnieuw leven in de brouwerij.

Gedurende WO II was zaken doen niet zo vanzelfsprekend. Door de rantsoenering van brandstof was men echter meer dan ooit aangewezen op de fiets. Uit oude facturen blijkt dan ook dat Gaston Huyghe tijdens WO II honderden fiets-

In 1952 kenden de NSU-bromfietsen een enorme bijval zodat een team uit Neckarsulm op verschillende plaatsen in het land bijscholingen gaf aan de plaatselijke dealers.





In de winter van '59-'60 nodigde André Hollebecq een delegatie uit Belgisch Congo uit om de fabriek in Neckarsulm te bezoeken. Dat was boeiend omdat het merendeel van de onderdelen in huis werden vervaardigd. Hier zie je de productie van de Prinz en op de achtergrond de Prinz Sport.

lampen en duizenden kettingen leverde aan de "Etablissements Hollebecq", waar Denise de boel draaiende hield.

■ Bromfietsen en motoren

Na de oorlog lachte het geluk André Hollebecq toe. De Duitsers waren gevlucht maar hadden heel wat materiaal achter moeten laten. Zo stonden er in Schaarbeek enkele treinwagons geladen met een honderdtal motorfietsen van het type NSU Quick. Met een tweetaktmotor van 97 cm³ was het een ideaal en goedkoop vervoermiddel zo net na de vijandelijkheden. André slaagde erin om voor een appel en een ei de hele lading te kopen. Het betekende de start van een nieuw tijdperk. In 1946 deed hij een bod op een reusachtig huis omgeven door 4 hectaren in Kraainem. Het was een huis waar tijdens WO II enkele Duitse generaals hun intrek hadden genomen. De Belgische staat had het domein in beslag genomen en het met een openbare verkoop opnieuw van de hand gedaan. Voor de spreekwoordelijke broodkrumels had André het domein kunnen kopen. Michel Hollebecq herinnert het zich nog levendig: "Er was een bowling, we beschikten over liefst 8 badkamers, er was een ondergrondse schuilkelder beschermd door 2 m gewapend beton. In deze kelder stonden koelkasten, een tafel, stoelen en zetels. Om niet op te vallen was er een bungalow bovenop gebouwd. In 1960 verkocht m'n vader het domein. Het werd in 6 kavels verdeeld."

Volgens een interview dat André

Hollebecq aan Jacques Ickx gaf, bezocht hij in 1947 de beurs van Hannover. Op de stand van NSU ontmoette hij verschillende oude kennissen waarmee hij tijdens z'n stage tien jaar eerder een leuke tijd had doorgebracht. Bovendien presenteerde NSU een gamma bromfietsen en motoren dat hij goed kende. Hij sloot een deal ondanks het wantrouwen van zijn vader Louis, die de handel met Duitsland zo kort na de vijandelijkheden niet zag zitten. André had echter juist gegokt. Vooral de komst van de Quickly zorgde voor een ongelooflijk succes. Tijdens de hoogdagen werden er jaarlijks meer dan 25.000 van verkocht. In 1956 bleek de markt van de bromfietsen stilaan verzadigd. Tijdens een bezoek aan Neckarsulm toonde de NSU-directie een stock van duizenden onverkochte bromfietsen. André begreep dadelijk de ernst van de situatie. Na een snelle berekening onderhandelde hij een erg voordelig tarief. Via grote advertenties werden de bromfietsen aangeboden voor 5.999 i.p.v. voor 8.000 frank. Het werd een stormloop. Op amper vier maanden verkocht hij bijna 30.000 Quickly's en had André Hollebecq het stockprobleem van Neckarsulm opgelost. Het voorval was echter een duidelijk signaal dat er nood was aan nieuwe producten. Meer dan tien jaar na WO II hunkerden de mensen naar een uitstapje met het hele gezin. Hiervoor was de bromfiets niet geschikt. Voor NSU werd het ontwikkelen van een auto levensnoodzakelijk.

De overeenkomst die André Hollebecq met NSU sloot gaf hem de invoerrechten voor België, het Groothertogdom Luxemburg en Nederland. België impliceerde in die periode automatisch Belgisch Congo. Er werd contact gezocht met een hoofdverdelers in Leopoldstad die een netwerk op poten zette in heel de kolonie. De bromfietsen, moto's en scooters werden per boot naar Congo verscheept. Ook enkele auto's van de eerste generatie Prinz werden naar Congo uitgevoerd. In de winter van '59-'60 ontving André Hollebecq een delegatie uit Congo en bezocht met hen de productie-eenheid van Neckarsulm. Zij kregen er niet enkel de productie van de bromfietsen te zien maar ook de kersverse Prinz Sport. Als kers op de taart kregen zij een motorentestbank

te zien waarop een prototype van de Wankelmotor proefdraaide. Voor deze inwoners van Centraal-Afrika betekende het bezoek aan onze geïndustrialiseerde wereld een cultuurschok. De meesten maakten ook voor de eerste maal in kennis met vriestemperaturen en sneeuw.

Voor André Hollebecq eindigde het Congolese avontuur met een bittere nasmaak. Een ruime Congolese delegatie werd immers tijdens Expo '58 geconfronteerd met de vooruitgang, de weelde die er in een groot deel van de wereld heerste. Congo was nog steeds een kolonie van België en de miljoenen inwoners hadden niet dezelfde rechten als de meer dan 80 000 blanken die er de lakens uitdeelden. Na rellen in Leopoldstad kondigde koning Boudewijn op 13 januari 1959 aan dat België aanstuurde op een volledige onafhankelijkheid van Congo maar dit "Zonder dralen, maar ook zonder lichtzinnige overhaasting." Voor André Hollebecq was er nog geen vuiltje aan de lucht. De regering Eyskens had een meerjarige overgangsfase in het hoofd. Het verliep helemaal anders. Op 30 juni verklaarde de Koning Congo onafhankelijk en amper een week later zorgden voornamelijk ontevreden soldaten ervoor dat het land in rep en roer stond. Op 10 juli werden liefst 10.000 Belgische militairen als interventie-eenheid gedropt om de 80.000 landgenoten te evacueren. Ook de Ets. Hollebecq deelde in de brokken. In deze woelige periode had het bedrijf immers net enkele containers wisselstukken, bromfietsen en motoren verscheept. Er waren ook enkele auto's van het type Prinz 3 aan boord. Wat er met deze lading gebeurde blijft een open vraag. Zeker is wel dat ze nooit werd betaald!

■ Het succes van de Prinz

NSU was niet enkel een pionier in het bouwen van fietsen en motoren. Reeds in 1905 bouwden ze een eerste automobiel, de licentie voor het bouwen van de motor kochten ze bij Pipe in Brussel. Zij ontwikkelden nadien de motoren zelf en de productie van auto's liep tot in 1931. Nu de markt hen dwong om opnieuw een auto te ontwikkelen grepen de technici terug naar hun ervaring met motoren. De Prinz I en II werden aangedreven door een luchtgekoelde tweecilinder, duide-

lijk geïnspireerd op de NSU-Max-Motor. De motor was achteraan gemonteerd. Het zelfdragend koetswerk bood plaats aan twee volwassenen en twee kinderen. Met een gewicht van om en bij de 500kg en met een vermogen van 20 pk waren de Prinz I en II (de luxe-variant) in staat een top van 100 km/u te halen. In 1960 werden de nodige verbeteringen aangebracht zodat het gamma nu als Prinz III en Prinz 30 in de showroom pronkten.

Dan Vanden Berghe, een man met ruim 40 jaar ervaring in de autobranche, begon zijn loopbaan bij André Hollebecq: "Ergens eind de jaren vijftig, of was het al 1960, stootte ik op een advertentie. Het was net voor mijn legerdienst die ik heb vervuld in 1961. Dat kwam omdat ik na mijn studies vergeten was het uitstel in te trekken. Toen ik het Ministerie van Landsverdediging daarop attent maakte kreeg ik als antwoord dat ik klas 1960 was maar dat ik de legerdienst pas in 1961 mocht uitoefenen. Ik had dus een klein jaar voor me. Aanvankelijk hielp ik mijn vader, die een bandenbedrijf runde in Vilvoorde. Lang duurde dit niet. Het klikte commercieel niet met mijn vader. Hij was ongetwijfeld een prima vakman maar niet de beste zakenman. Alles was gratis, een lekke band van een wagen waarvan de eigenaar bij ons de banden had gekocht werd gratis hersteld. Zo word je natuurlijk niet rijk. Echte spanningen waren er niet, maar we zaten niet op dezelfde golflengte. Dus zocht ik een andere uitdaging. Ik vond in een

Jarenlang werden de activiteiten van de "Etablissements Hollebecq" geleid vanuit de Jamartstraat, 48 in Sint-Jans-Molenbeek. Met de komst van de Prinz was een grotere vestigingsplaats broodnodig. André Hollebecq nam toen z'n intrek in dit gebouw aan de Diksmuidelaan op een boogschuit van het "Klein Kasteeltje".



krant een advertentie van het bedrijf Hollebecq, invoerder van NSU, waarin er gezocht werd naar een tweetalig administratief bediende. Ik op weg dus naar het nieuwe hoofdkwartier dat was gelegen aan de Diksmuidelaan, net naast de vaart in Brussel. Het gesprek verliep met mijnheer Bertholet, de verkoopsdirecteur. Verder was er Yves Goyens, mijn rechtstreekse baas die verantwoordelijk was voor de dienst naverkoop en wisselstukken. Het was voor deze dienst dat men een tweetalig iemand zocht die bij voorkeur ook vlot Duits sprak.



De vier NSU TTS in Francorchamps met Marie-Claude Beaumont, Christine Beckers, William Scheeren, Siegfried Spiess, Karl-Heinz Panowitz, Etienne Stalpaert, Pierre Bonvoisin en Brel.

De contacten met de fabriek verliepen immers in het Duits en de in te vullen functie bestond o.a. uit het afwikkelen van garantiegevallen. Yves Goyens bleek een zeer keurig geklede heer te zijn, enkel Franstalig en van adel. Onder de grote baas André Hollebecq had je nog een derde manager, Philippe Dufays, de financiële directeur.

Ik werd aangeworven en werd een week naar Neckarshulm gezonden om de werking van het waarborgsysteem onder de knie te krijgen. Mijn job omvatte bijna twee dagen per week enkel en alleen administratie rond waarborgen. Meestal ging het om kleine prullen die eigenlijk alleen in de waarborgmolen terecht kwamen omdat de dealers geen wisselstukken in stock hadden. De meesten van hen waren met NSU begonnen toen het gamma nog hoofdzakelijk uit bromfietsen en motoren bestond. De auto's, de Prinz

e.a. kwamen pas in 1958 en later. De grote voorraad zat dus bij Hollebecq in Brussel. Iedere week kwamen de vrachtwagens met onderdelen vanuit Duitsland het magazijn bevoorraden. Er waren twee magazijniers, die waren tweetalig maar verstonden geen Duits. De fabriek heeft toen labeltjes geleverd met de Duitse benaming en voldoende ruimte om een Nederlandse en Franstalige vertaling toe te voegen. Daar heb ik me mee bezig gehouden met behulp van technische woordenboeken en ook met veel hulp van de werkplaatsleider. Deze sympathieke Duitser, Herr Kaiser, was gedetacheerd door de fabriek. Ik had toen een Renault 4 CV met reeds 150.000 km op de teller. Met mijn vader hadden we deze 4 CV een grondige opknabbeurt gegeven maar toch liet hij me soms in de steek. Nu had Herr Kaiser iedere week een auto die aan de tand moest worden gevoeld. Aan de ene rammelde er iets, een andere trok naar links enz. Ik kreeg de taak dit uit te pluizen. Gewoonlijk gaf hij me op vrijdagavond de sleutels van een Prinz III of Prinz 4. Ook de N.S.U. Coupé werd in die periode voorgesteld. Regelmatig kreeg ik een testwagen waarmee je, zeker indien het een rood exemplaar betrof, gegarandeerd succes oogstte. Ik ben er regelmatig mee naar Knokke gereden en kon het niet laten om een toertje rond de "Place m'as tu vu" te rijden. Telkens met heel wat belangstelling tot gevolg ! Het probleem van deze door Bertone getekende wagen waren de wisselstukken. Aanvankelijk werden de auto's ook bij Bertone gebouwd volgens de toenmalige Italiaanse criteria. Zo bestonden er geen twee dezelfde koetswerkonderdelen. Deuren leken op elkaar maar konden nooit vervangen worden zonder hier of daar met een vijl de vorm aan te passen. Ook twee identieke vleugels of motorkappen bestonden niet. Het waren echt leuke auto's die een pak sneller waren dan een Prinz III. Daar hadden we enkele veel voorkomende problemen mee. De motor zat achteraan, en de bagageruimte vooraan. De klep opende tegen de rijrichting in en de sluiting was aanvankelijk niet perfect. Het is me meermaals overkomen dat de bagageklep ineens rechtop stond waardoor je snel de pechstrook moest opzoeken om niet meer brokken te maken.

Een andere ziekte was de uitlaat. Het was een ronde pot met twee pijpjes die door het moederbedrijf “Ein auspufftoff” genaamd werd. Het aantal malen dat ik dat onderdeel genoteerd heb als waarborgschade is niet te tellen. Als een dealer binnen kwam vroeg ik hem reeds “een auspufftoff zeker “ voor hij iets kon zeggen! Het was een leuke tijd. Zo was ik eens op weg naar zee met een Prinz 3 tegen 110 km/u, bijna z’n topsnelheid, toen ik een snelle motor in de spiegel zag naderen. Op het ogenblik dat hij me passeerde herkende ik Michel Hollebecq, de zoon van de baas. Hij bestuurde een opgefokte bromfiets, een Quicly TT 50cc. Deze was in de garage onder handen genomen en stootte me tegen zeker 130 km/u voorbij. Michel kwam af en toe met z’n brommer op de zaak. Hij volgde de exploten van de NSU-piloten op de voet en had een prima verstandhouding met enkele technici in de garage. De gesprekken gingen altijd over brommers en motoren en er werd duchtig gesleuteld.”

■ De Wankelmotor

In 1963 was de eerste wankelmotor het pronkstuk op de NSU-stand van het Salon te Brussel. De eerste toepassing was uniek en kreeg de benaming Skicraft. Het had veel weg van een onbemand bootje dat was uitgerust met een NSU-wankelmotor type KKM 150 (van KreisKolbenMotor). Achteraan werd het bootje via twee metalen buizen verbonden met een motorstuur. De motor werd bediend via hendels op het stuur. Het was een waterskibootje dat je toeliet volledig zelfstandig waterski te beoefenen. Je hing aan het motorstuur en bediende zelfstandig het bootje dat je trok. Michel Hollebecq herinnert zich de talloze testvaarten met dit nieuwe vaartuig. “ Het functioneerde behoorlijk maar viel regelmatig in panne. Ik kreeg de opdracht van m’n vader om af en toe demonstraties te geven zowel op de Maas als op verschillende meren. Gelukkig ben ik bijna nooit tijdens de demonstraties stil gevallen. Dit gebeurde telkens voor- of nadat het publiek vertrokken was. Het was het eerste in serie gebouwde transportmiddel uitgerust met een wankelmotor. Je kon het perfect vervoeren op het bagagerek van

een Prins 4. Ik geloof dat we er een twintigtal van hebben verkocht.”

Een jaar later was de NSU Prinz Spider een van de trekpleisters op de Heizel. Het zou nog tot 1965 duren voor we de eerste Spiders met wankelmotor in onze contreien zagen rondsnoeren.

Hoewel de wankelmotor als revolutionair werd beschouwd, was hij verre van perfect. Vooral de levensduur van de eerste wankelmotoren liet te wensen over. Die eerste exemplaren hielden het 8.000 tot 10.000 km uit voor een grondige revisie nodig bleek. Zelfs met de komst van de prestigieuze RO 80, even avantgardistisch als de Citroën DS in zijn tijd, presteerde aanvankelijk amper beter. Na enkele productie jaren en heel wat detailverbeteringen werd de levensduur opgetrokken. Ook bij Mazda was dit aan-



vankelijk een enorm probleem. Volgens de gebroeders Dewil van de gelijknamige garage in het Antwerpse was de levensduur van de wankelmotoren bij de Cosmo of de RX2 en RX3 aanvankelijk beperkt tot 20 à 30.000 km.

Het bedrijf groeide intussen zodat het gebouw aan de Diksmuidelaan uit z’n voegen barstte. Er werd uitgekeken naar een nieuwe locatie en die werd gevonden in de Rosalie Uyttenhovestraat in Jette. Een enorme showroom, ruimte voor burelen, verschillende werkplaatsen en een rechtstreekse verbinding met het spoor. Vanaf dat ogenblik kwamen de auto’s rechtstreeks per trein tot in de werkplaats.

Het commerciële succes van André Hollebecq was o.a. te danken aan het aanspreken van pomphouders om NSU te verdelen. Zij kregen er een activiteit bij en iedereen die brandstof nodig had werd met de neus op NSU gedrukt.

In 1966 verhuisde het hoofdkwartier naar de Rosalie Uyttenhovestraat in Jette. Hier konden de treinen als het ware de gebouwen binnen rijden en installeerde men de revisieafdeling voor de wankelmotoren. Het gebouw aan de Diksmuidelaan bleef showroom en centrum voor tweedehands.



Om de klanten te overtuigen dat de RO 80 een betrouwbare auto was beloofde de fabriek 5 jaar garantie. Dit werd echter een zware adering. Om de reputatie van de RO 80 niet al te veel schade toe te brengen werd er op de hoofdzetel in Jette een aparte afdeling geïnstalleerd waar de wankelmotoren werden gereviseerd. Wanneer de eigenaar van een RO 80 z'n beklag deed over een gebrek aan trekkracht, een slechte afstelling of een te hoog verbruik wist men in de garage hoe laat het was. Michel Hollebecq: "Het demonteren of monteren van een wankelmotor gebeurde op een half uur. De klant kreeg een gereviseerde motor maar wist van niets. 's Avonds kwam de klant z'n wagen ophalen en reed tevreden naar huis. De onkosten van de revisie werden geregeld via een garantiedossier." Er zijn dan ook nauwelijks RO 80's die nog dezelfde motor bezitten als deze waarmee de auto oorspronkelijk was uitgerust.

■ NSU Belgian Team

Hoewel André Hollebecq steeds overkwam als een charmante zakenman was hij erg paternalistisch ingesteld. Hij was de baas en in zijn ogen deugde de jongere generatie niet. Het gezin met acht kinderen leidde hij met strenge hand. Heel wat onderwerpen waren onbespreekbaar. Ook na zijn overlijden bleef zijn bureel gesloten. Het is pas in het najaar van 2011, na het overlijden van zijn vrouw Denise, dat de kinderen toegang kregen tot de archieven. In het bedrijf was het altijd zo geregeld dat er een tussenpersoon was tussen vader en

zijn zonen Michel en Francis. Het contact was schaars, wat ook zo z'n voordeel had. Zo bouwde Francis Hollebecq een carrière uit als piloot. Aanvankelijk her en der een deelname aan het stuur van een 50 cc nadien in het Belgisch kampioenschap. Hij behaalde de titel van Belgisch kampioen in de klasse 50 cc hoewel hij de minimumleeftijd nog niet had bereikt. Een kleine truc met de identiteitskaart was blijkbaar voldoende om de officials om de tuin te leiden. In de wedstrijdverslagen die in de kranten verschenen had men het steevast over een zekere Hollebecq uit Ciney; een eenvoudig middel om geen argwaan bij vader Hollebecq te wekken. Later zou Francis nog deelnemen aan diverse autoraces zonder echter een belangrijk palmares te verzamelen. Ook Michel was al snel gebeten door de microbe van de motorsport. Hij nam deel aan tal van rally's, steeds met NSU. Zonder het medeweten van z'n vader richtte hij het NSU Belgian Team op. Het was een challenge waarbij er prijzen te verdienen vielen voor die deelnemers die opmerkelijk presteerden aan het stuur van een NSU. De club hielp z'n leden met de aanschaf van speciale onderdelen door deze in het magazijn voorradig te houden. Het werd een enorm succes met meer dan honderd leden in 1970. Bij de prijsuitreiking in 1969 gaf André Hollebecq toe dat hij aanvankelijk niet voor het idee gewonnen was, maar dat het initiatief van Michel het sportieve imago van NSU een enorme boost gegeven had.

De meest tot de verbeelding sprekende sportieve prestatie was ongetwijfeld het behalen van de Beker van de Koning tijdens de 24-uren van Francorchamps in 1967. Het team werd geleid door Michel Hollebecq. De wagens waren van het type 1000 TTS. Ze eindigden op de 13e, 19e, 22e en 24e plaats. Het waren de eerste 24-uren van Francorchamps voor Christine Beckers die samen met Marie-Claude Beaumont nr. 94 bestuurden. Het team bestond verder uit Etienne Stalpaert, Karl-Heinz Panowitz, William Scheeren, Siegfried Spiess, Pierre Bonvoisin en Brel. De eerste uren van de wedstrijd overklasten de 7 Mustangs met piloten als Jacky Ickx, Claude Dubois e.a. het hele deelnemersveld. Na 24 uur wedstrijd was er geen Mustang meer te

bekennen en reden de 4 wagens van het NSU Belgian Team naar de groepsoverwinning. Hoe zat dat weer tussen David en Goliath?

■ Het Lamborghini-avontuur

Francis Hollebecq, een van de jongere broers van Michel, verbleef regelmatig voor korte tijd in Italië. Op een dag telefoneerde hij met de boodschap: "Ik heb een Lamborghini gekocht. Hoe moet ik de betaling regelen?" Michel Hollebecq bleef hierop het antwoord schuldig. Vanuit Italië kwam het antwoord: "Ik zoek wel een oplossing." Een volgend telefoontje bracht verrassend nieuws. "Het is mogelijk om invoerder te worden. Biedt dit misschien een oplossing?" Blijkbaar hield de vorige invoerder, Socaria uit Charleroi, het voor bekeken. De reden is ons niet bekend.

Er werd een nieuwe maatschappij opgericht, Common Market Motor, om Lamborghini in België en het Groothertogdom Luxemburg te verdelen.

Op dat ogenblik beleefde Lamborghini woelige dagen. De stichter Ferruccio had z'n aandelen verkocht aan twee Zwitserse investeerders. Het gamma was aan vernieuwing toe. Het prototype Countach LP500, opvolger van de legendarische Miura, was net voorgesteld maar het zou nog tot 1974 duren voor het model als LP400 in productie zou komen.

Ondertussen hadden de technici de handen vol om het instapmodel, de Lamborghini Urraco 250, productierijp te maken. Met dit model hoopte men de productiviteit van het bedrijf van enkele honderden auto's per jaar op te drijven naar meer dan duizend. Hiervoor was een uitbreiding van het dealer-netwerk noodzakelijk. Hoewel helemaal niet gepland en volledig tegen de zin van André Hollebecq leek de deal voor het bedrijf nog niet zo slecht. In 1973 bracht het julinummer van Belgique Automobile de aankondiging dat de Urraco 250 eindelijk op de Belgische markt leverbaar werd. Als reden voor het lange wachten - het prototype werd reeds in het najaar van 1970 getoond - werden de talloze stakingen in het Italië van toen aangehaald. Net in deze voor Lamborghini zo belangrijke fase kwam de oliecrisis van 1973-1974.

Autoloze zondagen, overheidsgebouwen en scholen die wegens brandstoftekort de deuren sloten en uiteindelijk een verdrievoudiging van de brandstofprijzen. Niet meteen het klimaat om de aankoop van een supersportwagen te bevorderen. Toch slaagde Common Market Motor erin om in het eerste jaar

De NSU Belgian Team werd zonder het medeweten van André Hollebecq opgericht maar was erg succesrijk. Het initiatief zorgde voor een jong, sportief imago.



8 Lamborghini's aan de man te brengen waarvan 3 Miura's type SV. Het jaar nadien stortte de markt in en werden amper 2 Urraco's ingevoerd. In 1974 was er opnieuw vooruitgang met 5 verkochte auto's. Officieel werden er volgens de cijfers van Comaubel in 1975 geen Lambo's geleverd. Andere cijfers ontbreken. Dat uitzonderlijke wagens niet alledaagse klanten aantrekken is een open deur intrappen. Of Michel Hollebecq

De introductie van de RO 80 was andere koek. Het betekende het bespelen van een nieuwe markt. De auto was revolutionair maar duur. Hier zie je de eerste testritten met de Belgische pers. Journalist Karel Van Hoorick neemt het stuur.

In 1972 onderhandelde Francis Hollebecq over de rechten om Lamborghini in te voeren. Het was een originele manier om zijn droomwagen aan te schaffen en fiscaal te verantwoorden.



zich sommige klanten herinnert ? “Er was Graaf van den Steen de Jehay. Een artiest die zijn kasteel in Jehay vol met bronzen en smeedijzeren kunstwerken plaatste. Hij kocht een Espada. Wie ik zeker nooit vergeet was de klant die een vuurrode Countach kocht. Het was al in de showroom in Uyttenhovestraat. Ik was er verantwoordelijk voor de verkoop en werkte er met een viertal personeelsleden. De showroom stond vol wagens. In het midden troonde op een verhoog de enige Lamborghini in stock, een rode LP400. Plots komt een van de verkopers m’n bureel binnen. Of ik even kan komen. Er is een sjofele man die al een hele tijd rond de Countach draait en vraagt of we de deuren kunnen openen. Voorzichtig wierp ik een blik in showroom en inderdaad, de beschrijving klopte perfect. Een onverzorgde haardos, ongeschoren en kleren die als vodden aan de man z’n lijf bengelden. Rustig ging ik op hem toe en gaf de man de nodige informatie. Hij had veel interesse in de Countach. Of hij eens het interieur mocht bekijken en proberen hoe de zetels aanvoelden ? Ik haalde de sleutel uit m’n zak en even later zat de man te glunderen op de passagierstoel. Ja, hij wou een dergelijke wagen kopen maar hij had geen rijbewijs. Het was voor z’n vriendin. Die zou wel met hem rondrijden. Hoelang was de levertijd ? Waarop ik hem antwoordde dat deze auto beschikbaar was en eventueel ’s anderendaags kon geleverd worden. De man kroop uit de Countach en vroeg hoe

groot het voorschot was om deze auto te reserveren. “Ik heb 500 000 fr. (12.500 euro) ter beschikking, is dat voldoende?” Uiteindelijk kwamen we overeen dat hij een aanbetaling van 300.000 fr. zou doen. Op het ogenblik dat ik de nodige documenten in orde bracht onderbrak hij me. “Wacht, er is een bijkomende afspraak die ik in het contract wil voor ik m’n handtekening plaats. Mijn vrouw is niet gewoon om met dergelijke wagens te rijden dus vraag ik jullie om haar de volgende weekends een speciale opleiding te geven bij ons thuis.” Dit wou ik toch even navragen bij m’n vader. “En wat zijn de voorwaarden, hoeveel korting heb je gegeven ?” vroeg André Hollebecq. Waarop ik antwoordde: “Niets, de man betaalt de volle pot en zou vandaag nog een voorschot geven. “

“Geen probleem, meteen contract tekenen !” was het kordate antwoord. Nu de overeenkomst getekend was restte er onze sjofel uitziende klant nog enkel het voorschot te betalen. Tot mijn grote verbazing haalde hij uit zijn jaszak een pak biljetten, tastte hij naar de andere kant van zijn jas om opnieuw een pak biljetten te voorschijn te toveren en tot slot werden keerde hij ook zijn binnenzakken om. Op mijn bureel lag een berg briefjes waarvan hij 300.000 fr. telde die ik snel in de kluis opborg.

Toen ik de wagen ging leveren, de nieuwe eigenaar bleek amper enkele kilometers verder te wonen, kwam ik terecht in volle Brusselse haven. De man handelde in oude metalen en zijn vrouw bleek zeker 25 jaar jonger. Op het ogenblik dat het saldo moest worden vereffend begon de man in alle laden van z’n bureel biljetten bij elkaar te grabbelen. Uiteindelijk had hij voldoende papieren geld bij elkaar gesprokkeld en nam ik afscheid met een grote plastic zak vol cash. Zoals afgesproken heb ik gedurende twee weekends voor rij-instructeur gespeeld. Het was echter onbegonnen werk om de jonge dame met hoge hakken meermaals te confronteren met het harde labeur van het indrukken van het koppelingspedaal van de Countach. Zij vond het in- en uitstappen van deze sportwagen vreselijk. Hoeveel kilometers de sjofele man van z’n bolide genoten heeft weet ik niet. We hebben de wagen nooit meer gezien.”

De situatie in Sant'Agata ging er zien-derogen op achteruit. De productie lag regelmatig stil door sociale onlusten. Er was een totaal gebrek aan investeringen. Wanneer je een bestelling plaatste werd er geen voorschot, maar de volle pot gevraagd voor de Lambo werd gebouwd. Toch bleef Francis Hollebecq volhouden. Eerst vanuit de hoofdzetel in Jette, later vanuit de Hollebecq-vestiging aan de Rue des Bayards in Luik. Hij had uitstekende contacten, eerst met Palo Stanzani en later met Ubaldo Sgarzi. Men zag Francis graag komen omdat hij in die moeilijke periode toch enkele auto's verkocht. Toen hij op zeker ogenblik met z'n jongere broer Thierry twee wagens ging halen stelde men in Sant'Agata zelf voor om eerst met beide wagens een beetje sightseeing te houden in la Bella Italia. Net voor de terugreis naar België zouden ze in de fabriek dan wel het eerste onderhoud uitvoeren en de wagens nog eens extra nakijken.

■ Multimerkgarage

De successtory kwam echter in gevaar. Het rommelde in Duitsland.

Op 5 oktober 1973 werd er in Brussel een overeenkomst getekend tussen Audi NSU Auto Union Aktiengesellschaft en de "Anciennes Etablissements D'Ieteren Frères". Vanaf 1 januari 1974 werd de verkoop en distributie van wisselstukken voor de merken Audi, NSU en DKW toevertrouwd aan D'Ieteren. Voor André Hollebecq kwam er bruusk een einde aan het NSU-verhaal. Ook de verdeling van Audi kwam in het gedrang. Koortsachtig werd naar een oplossing gezocht. De grote showroom in het hoofdgebouw te Jette kreeg een primeur. Het werd een gemeenschappelijke toonzaal waar centraal een Lamborghini pronkte maar eveneens wagens van Mercedes, Alfa-Romeo, Audi en Lada. Voor ieders beurs een auto. Mensen uit de regio herinneren zich nog levendig het ongewone zicht van de Countach omgeven door een Mercedes 600 Pullman, een meute Alfa's en in een hoekje het Lada-gamma.

André Hollebecq spande een proces in tegen de groep Volkswagen. Het werd voor het tribunaal van Genève uitgevochten en sleepte jaren aan. Uiteindelijk keerde hij triomfantelijk naar huis. De



groep Volkswagen werd veroordeeld tot het betalen van een ruime schadevergoeding maar het kwaad was geschied. André was definitief invoerder af en door het jarenlange aanslepen waren de dealers met andere merken in zee te gaan. Bovendien liet de gezondheid van André Hollebecq het meer en meer afweten. Voor een showroom met diverse merken was België nog niet rijp. De verkoop vlotte niet meer zodat hij uiteindelijk besloot z'n bedrijf op te doeken. De gebouwen van het voormalige hoofdkwartier aan de Rosalie Uyttenhovestraat in Jette werden verkocht aan batterijenproducent Varta.

André Hollebecq trok zich terug met z'n vrouw en hun jongste dochter Geneviève in z'n riante woning te Hoeilaart waar hij amper enkele jaren later overleed. Verschillende zonen bleven nog een tijdje actief in de autobranche maar een voor een opteerden ze voor andere horizonten. Enkel Francis bleef de automobiel trouw tot hij vroegtijdig in 1992 overleed aan de gevolgen van leukemie.

Onder Common Market Motor werden heel wat legendarische modellen zoals de Miura SV, de Countach LP400 en de Urraco (foto) ingevoerd. Eerst onder leiding van Michel hollebecq vanuit de Uyttenhovestraat en nadien door z'n broer Francis vanuit de Honda-consessie aan de Rue Bayard in Luik.



Belgium at Autoworld

De nieuwe zone rond de liefde van België voor de auto

Het Autoworld museum werd verrijkt met een nieuwe permanente tentoonstelling die enkel in dit Belgisch museum kon thuishoren.

Met de zone 'Belgium at Autoworld', valoriseert het museum ons auto-erfgoed en de vele Belgische voertuigen van de verzameling. Ze brengt ook hulde aan de Belgische knowhow op dit domein, een kennis die ontstaan is op het einde van de 19e eeuw toen ons land een primordiale rol speelde in de ontwikkeling van de auto.

'Belgium at Autoworld' verhaalt via een twintigtal tentoongestelde voertuigen en een zeer uitgebreide iconografie, de geschiedenis van de auto in België. Met rijkelijk geïllustreerde modules belicht de expositie een hele rist facetten: de oorsprong, de uitvinders, de industriëlen, de ingenieurs, de ambachtslui, de designers, de circuits, de autocoueurs, de auto-

renstallen... Alles wat van België een uitzonderlijk land maakt in de geschiedenis van de auto, zowel gisteren als vandaag.

Weinigen herinneren het zich, en nochtans...

■ Het was een Belg, pater Ferdinand Verbiest, die in 1677 het eerste door stoom aangedreven voertuig beschreef.



■ Op het einde van de 19e eeuw behoorde België bij de grootste industriële machten van de wereld. In 1902 en 1903 was ons land het nummer 2 van de wereld op het niveau van industrie en auto's.

■ In 1899 werd de kaap van 100 km/u overschreden door een Brusselse ontwerper, Camille Jenatzy, met een elektrisch voertuig, de 'Jamais Contente'.

■ Voor de Eerste Wereldoorlog telde België bijna 200 constructeurs. Tussen 1900 en 1914 produceerde België befaamde wagens zoals Minerva, Imperia, FN, Excelsior, Pipe, Germain, Nagant, Métallurgique... en voerde driekwart van zijn productie uit in de hele wereld (Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Duitsland, Scandinavië, Verenigde Staten, Latijns-Amerika en landen in Oost-Europa).

■ Vandaag is de situatie helemaal anders, maar de autoindustrie blijft een belangrijke rol spelen in het economische leven van ons land, met bijna 265.000 tewerkgestelden in sectoren die verbonden zijn met



Jacques Deneef, de man achter het initiatief voor de Belgische zone.

de productie en de assemblage van voertuigen, maar ook in perifere activiteiten zoals verkoop, verhuur, onderhoud, onderaanneming (wisselstukken...), brandstoffen, transport, wegebouw...

■ Ontvangst door een godin

Van zodra de bezoeker de Belgische zone betreedt, wordt hij begroet door het borstbeeld van Minerva. Het is geplaatst voor een grote kaart van België, waarop het grootste deel van



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

Ter gelegenheid van de opening werden drie auto's met de kleuren die de Belgische vlag tentoongesteld: een zwarte Audi A1 uit 2009, een gele FN uit 1920 en een rode Volvo, allen geproduceerd in België.

*Deze Minerva OO
met Vanden Plas carrosserie
uit 1921 behoorde ooit toe
aan Koning Albert I*



*Een kaart van België met daarop
de inplanting van een groot deel
van de Belgische merken.*



de merken worden weergegeven die van ons land een niet weg te cijferen speler maakten in de automobielgeschiedenis.

Een draaiend plateau toont een voertuig – historisch of hedendaags – dat een band of link heeft met België. Dat kan een wagen zijn die getekend is door een Belgische designer, bestuurd door een Belgische autocoureur of die bij ons is geproduceerd... Dit voertuig wordt om de twee maanden vervangen.

■ Historische galerij

Een twintigtal voertuigen, waaronder Minerva, FN, Imperia, Belga Rice, Excelsior, Sarolea... leiden naar een paviljoen waar de bezoeker thematische modules kan ontdekken, met allerlei informatie, documenten, vitrines, boeken, voorwerpen, affiches, miniaturen en andere automobilia...

De voorgestelde thema's zijn de volgende:

- 1863 Etienne Lenoir
- Camille Jenatzy
- Pater Verbiest
- Het Circuit des Ardennes
- De Belgische koetswerkbouwers

■ Minerva

■ F.N.

■ De merken die in België geproduceerd zijn, van A(udi) tot Z(elinski)

■ De Belgische designers, met voor de 10 belangrijkste een tastscherm met hun realisaties

■ Febelauto

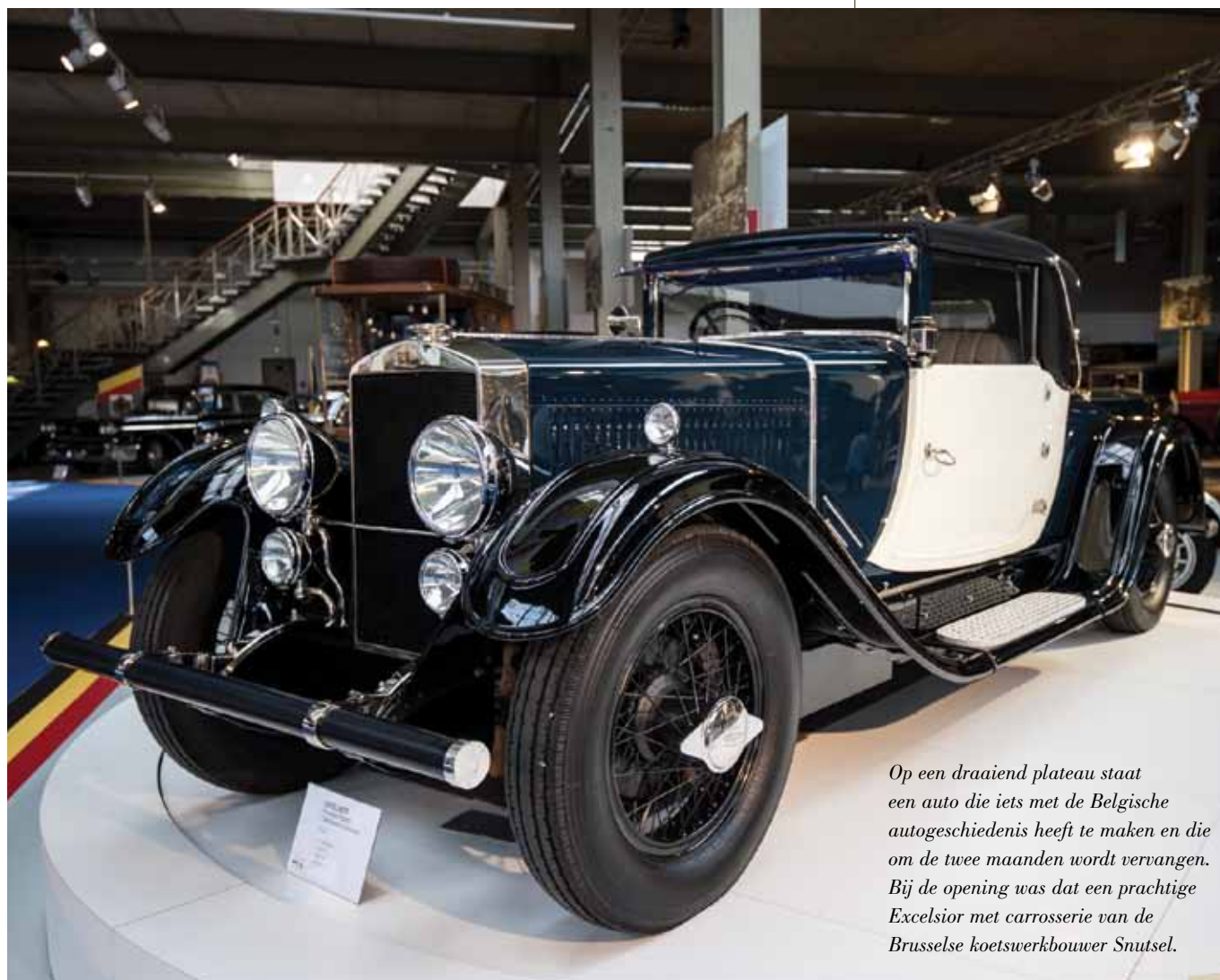
■ De motoren

■ De Belgische racecircuits
(Zolder - Francorchamps - Mettet - Nivelles)

■ Het Belgische nationale team

■ Total in België

Een video van ongeveer 45 minuten brengt de Grote Prijs van België uit 1953, gereden op het circuit van Francorchamps, weer tot leven.



Op een draaiend plateau staat een auto die iets met de Belgische autogeschiedenis heeft te maken en die om de twee maanden wordt vervangen. Bij de opening was dat een prachtige Excelsior met carrosserie van de Brusselse koetswerkbouwer Snutsel.

Tot slot is er ook informatie over het heden en de toekomst van de Belgische autosector die aantoont dat het Belgische autoverhaal nog niet is afgelopen....

Met deze nieuwe permanente tentoonstelling heeft het Autoworld museum - dat vanaf 1902 het decor was van de eerste autosalons - voortaan een van de belangrijkste, zoniet de enige zone die gewijd is aan de Belgische auto, en dit op wereldniveau!



BELGIUM

AT AUTOWORLD

Praktische informatie

Autoworld
Jubelpark - 1000 Brussel

Alle dagen open,
ook op maandag,
van 10 tot 18 u

Toegangsprijzen:
€ 9/volwassene
€ 7/senior & student
€ 5/kind 6-13 jaar
Gratis onder 6 jaar

Info:
www.autoworld.be
02.736.41.65
Facebook fanpagina



Zicht in de historische galerij

DELEN

PRIVATE BANK



Delen Private Bank is gespecialiseerd in vermogensbeheer van privécliënteel. Contacteer één van onze zetels voor een vrijblijvende kennismaking. Uw vermogen verdient onze ervaring en onze expertise.

Supporting Historica

www.delen.be



Belgisch erfgoed

Een typische
"Roi des Belges" carrosserie
met tulpvormige zetels
en geen voordeuren.

Nagant 14/16 PK, 1911

Dr. Léon Thiry was een bekend personage in de Belgische oldtimerwereld. Hij bouwde een zeer verscheiden collectie klassieke auto's op en bracht die onder in zijn privé museum. Het "Aalters automobielmuseum" omvat naast een vijftigtal auto's ook heel wat memorabilia. Dr. Thiry overleed enkele jaren geleden, maar zijn collectie wordt nog steeds gekoesterd door zijn echtgenote Anne. Alle auto's zijn in rijdende toestand dank zij Noël Heyerick die al vele jaren zorgt voor het welzijn van deze auto's. Hij kent ook zowat alle details van de auto's uit het hoofd, niet enkel wat betreft hun mechaniek, maar ook hun geschiedenis. In de collectie zitten ook een vijftal Belgische auto's. Daar hebben wij als blad van de FSA (Stichting Fondation Automobile) natuurlijk bijzonder veel belangstelling voor. Dat is ook de reden waarom we van mevrouw Thiry de mogelijkheid kregen om deze auto's in detail te bekijken en er zelfs mee de baan op te gaan. Met Noël als onze gids en ook leermeester, want niet al die klassiekers zijn even eenvoudig aan de praat te krijgen of te rijden.

■ Roi des Belges

De auto die ons persoonlijk het meest aanspreekt in verzameling is een Nagant met "Roi des Belges" carrosserie. Dat is een open phaeton met vier/vijf plaatsen gekenmerkt door een voorzetel met gewoonlijk twee kuipvormige zitplaatsen, met een vrij brede afgeronde achterkant – men spreekt wel eens over een tulpvorm - uit stevig materiaal (hout of metaal). De achterzetel heeft eveneens afgeronde zijkanten, gewoonlijk hoger en breder dan de voorzetel en de rest van de auto. De achterzetel is bereikbaar via twee zijdeuren, vooraan zijn er geen deuren. De eerste dergelijke carrosserie werd in 1901 in opdracht van Leopold II gebouwd door Rothschild uit Parijs op het chassis van een Panhard & Levassor 40 PK, vandaar ook de naam. Het idee zou zijn gekomen van zijn maîtresse Cléo de Mérode, die een auto wou met zetels zo comfortabel als fauteuils. Deze carrosserie was erg populair aan het begin van de vorige eeuw. Voor dit Nagant-chassis is de carrosserie eigenlijk enkele jaartjes te oud.



Op de wielmoeren
staat niet Nagant,
maar Hobson Car London
te lezen.

Tekst en foto's:
Leo Van Hoorick

In 1911 waren de auto's al wat ronder en hadden ze in de regel ook vooraan deuren. Dat is ook te zien op de foto van de auto zoals hij werd gevonden in Nieuw Zeeland. De verkoper, een Nederlandse handelaar, zou ook zorgen voor de complete restauratie, maar dat liep verkeerd af. Het chassis en de mechaniek werden perfect gerestaureerd in Australië, maar de Nederlandse handelaar bleek een chronisch geldgebrek te hebben en belofte te maken die hij niet kon houden. Na heel wat (kostelijke) moeilijkheden en na tussenkomst van de Belgische ambassade geraakte de auto in 1993 dan toch in België, maar zonder carrosserie. Die was door een van de restaurateurs in onderpand genomen omdat de Nederlander niet betaalde. Dr. Thiry had echter wel nog een originele carrosserie ter beschikking, afkomstig van een Cadillac uit 1906. Vandaar dat deze Nagant er nog wat ouder uitziet dan hij feitelijk is.

■ Van wapens tot automobielen

Nagant wordt wel eens het oudste Belgische automobielerk genoemd, maar dat is niet helemaal terecht. In oorsprong was het een wapenfabriek, de "Fabrique d'Armes Léon et Emile Nagant", opgericht in Luik, anno 1859. Naast wapens bouwde het ook precisie-onderdelen voor werktuigmachines en elektrische toestellen.

Onder impuls van zijn zonen ging Léon Nagant zich omstreeks 1896 interesseren voor het nieuwe speeltje uit die tijd, de automobiel. In 1899 verwierf hij de licentierechten van de Franse constructeur Gobron-Brillé. Léon Nagant stierf in 1900 op 67-jarige leeftijd. De firma werd omgevormd tot een commanditaire vennootschap: de "Fabrique d'Armes et d'Automobiles Nagant Frères" aan de Quai de l'Ourthe 48 onder leiding van zijn zonen Maurice en Charles. Eerstgenoemde hield zich vooral met de auto's bezig, de andere met de wapens. Dat lezen we in "Het Grote Boek van de Belgische Automobiel", uitgegeven door de FSA.

De Nagant Gobron-Brillés waren leverbaar met verschillende carrosserietypes, waaronder ook Gobron-Brillié Belg vrachtwagens met 3 tot 5

ton laadvermogen. De motoren waren twee- of viercilinders van bijzondere constructie, eveneens volgens een licentie Gobron-Brillié. Zij hadden namelijk twee zuigers per cilinder die zich in tegenovergestelde richting bewogen.

Op het einde van 1903 werd de productie van de Gobron's door Nagant stopgezet. In de beste jaren werden tot 150 exemplaren gebouwd.

Nagant ging dan auto's bouwen voor rekening van La Locomotrice,

De grote N met lauwerkrans is een esthetische toegeving van tijdens de restauratie. Die verscheen eigenlijk pas in 1913 op de Nagant-radiatoren. Let ook op de typische vorm van de radiator, met ronde bovenkant.



Wijlen Dr Thiry temidden van zijn museum.



Op het radiatorschild staat niet het wapenschild van Luik, maar NH, wat staat voor Nagant Hobson.

licentiehouder van het Franse Rochet-Schneider. In totaal werden er ongeveer 200 Belgische Rochet-Schneiders gebouwd in Luik. Het ging om klassieke modellen met een vierpitter met gescheiden cilinders, 24/30 en 40/50 pk, een chassis in geperst staal, een vierversnellingsbak en kettingaandrijving.

Het bedrijf had intussen genoeg ervaring opgedaan om zelf auto's te gaan ontwikkelen. Dat gebeurde onder de technische leiding van de Duitse ingenieur Ernst Valentin. In 1906 verhuisde Nagant naar nieuwe werkplaatsen op een terrein van meer dan 1 ha, aan de Quai de Coronmeuse 44 in Luik. Er werkten ongeveer 300 arbeiders, waarvan een zestigtal zich bezighield met de productie van wapens. De grote en goed uitgeruste werkplaatsen beantwoordden aan de gestage ontwikkeling van het bedrijf. Daar werden vanaf 1907 de eerst Nagants geproduceerd die volledig zijn gebouwd met zelf geconstrueerde onderdelen. De eerste echte Nagant-modellen werden ontwikkeld door Raoul Demeuse. Op het Salon van Londen in 1906 werd een grote wagen, volledig in de stijl van die tijd, voorgesteld. Een viercilinder met twee blokken (125x140), 6.870 cc, zijkleppen en een cilinderkop in T-vorm, een vierversnellingsbak en kettingoverbrenging. Deze 35/40 pk kreeg het jaar daarop het gezelschap van een kleinere 20/28 pk (106x130) van 4.580 cc. Deze auto's namen vanaf 1907 regelmatig

en met succes deel aan verschillende wedstrijden en behaalden de eerste en tweede plaats in het "Critérium de Régularité", ze lieten van zich spreken in Spa, Oostende en Boulogne-sur-Mer. Deze overwinningen leverden hen een uitstekende reputatie op. In Frankrijk werden Nagants verkocht onder de naam Busson-Dedyn, terwijl de Duitse firma Achenbach in Hamburg enkele Hexe-modellen onder Nagant-licentie bouwde.

Vanaf 1908 sierde een nieuw logo met het wapenschild van Luik de radiator ter vervanging van de eenvoudige naamvermelding bovenaan. Datzelfde jaar verscheen ook een radiator die bovenaan was afgerond en die jarenlang kenmerkend zou zijn voor het merk.

Een nieuwe 14/16 pk vervulde het gamma in 1909. Het betrof een lichter voertuig met een bi-blok viercilinder (90x120), 3.050 cc, met zijkleppen en een L-vormige cilinderkop, een drieversnellingsbak en een cardanoverbrenging. Onze testwagen is zo'n model.

Met de komst van Ir. Dufresne als technisch directeur in 1910, werd het gamma uitgebreid tot zes modellen van 10 tot 30 pk. In de loop van 1911 werd een kleine Nagant 10/12 pk voorgesteld, met een viercilinder bi-blok (70x118), 1.810 cc. Wéry, hoofdmonteur van de fabriek won met deze auto, voorzien van een gestroomlijnd koetswerk op een schitterende wijze de "Coupe de la Meuse" in 1911. Enkele weken later



De auto zoals hij door Dr. Léon Thiry in Nieuw Zeeland werd gevonden. Jammer genoeg bleef de originele carrosserie ginder.

behaalde dezelfde wagen in Oostende driemaal een eerste plaats.

In 1911 stonden er enkel bi-blok viercilinders met cardanoverbrenging in de catalogus. De vijf modellen gingen van de 10/12 (70x118) tot de 30/40 (106x150). Dat jaar werd ook de fabriek aanzienlijk uitgebreid waardoor er ruimte kwam voor productieverbodiging. Vanaf 1913 siert de bekende "N" met lauwerkrans de radiator.

In 1913 werd aan het bestaande Nagant-gamma een nieuw model toegevoegd, de 20/28 pk met een viercilinder (90x150), 3.810 cc met lange slag, zoals in die tijd de mode was. Het gamma 1914 telde vijf modellen met twee aan twee gekoppelde cilinders en twee met een monoblok-motor.

In 1914 namen er twee Nagants deel aan de Grote Prijs van de Automobile Club de France (ACF) in Lyon. Het concept van deze auto's was zeer modern met een viercilinder (94,5x158) van 4.500 cc, vier kopkleppen onder 45° per cilinder en met twee bovenliggende nokkenassen, goed voor 130 pk bij 3.000 t/min. De versnellingsbak telde vijf versnellingen waarvan de vierde in "prise" en de vijfde een overdrive. Een van deze auto's, bestuurd door Esser, eindigde op de zesde plaats algemeen.

De Eerste Wereldoorlog trof ook de Nagant-fabrieken zwaar en ze werden door de terugtrekkende Duitsers leeggeroofd. In 1919 kwam het merk terug op de markt met een model dat rechtstreeks was afgeleid van wat er voor de oorlog werd gebouwd.

In 1921 volgde een gemoderniseerde model met 10 PK. Deze moderne wagen had een Adex-remsysteem op de vier wielen en een cantilever-ophanging achteraan. Het jaar daarop werd de motor met kopkleppen en hemisferische verbrandingskamers vergroot (75x120) tot 2.120 cc en omgedoopt tot 15 PK. Vanaf 1923 is de 15 PK het enige model van het merk. In oktober 1924 kreeg de 15 PK een nieuwe koppeling met een enkele plaat. Hij kreeg ook servoremmer, systeem Dewandre. Nagant bouwde overigens het eerste testmodel van dit revolutionair remsysteem.



In december 1925 werd op het Salon van Brussel een nieuwe 20 pk voorgesteld. Krachtbron was een zescilindermotor van 3 liter, die in 1926 echter werd vervangen door minder krachtige 2,2 en 2,3 liter-motoren, waarvan een honderdtal exemplaren werden gebouwd.

Op het Salon van Parijs in 1927 stelt Nagant een experimentele 8 cilinder in lijn motor voor, een 1.500 cc tweetakt met compressor en met een vermogen van 42 pk/liter, ontworpen door de ingenieurs Hanocq en Dewandre. Dit prototype komt echter niet verder dan de testbank, de financiële situatie van de onderneming laat geen ruimte voor verdere ontwikkelingen of serieproductie.

Het laatste Nagant-model, een twee liter zijklepper met Ricardo cilinderkop werd in 1927 voorgesteld. Een jaar later wordt de firma opgeslorpt door Imperia. De fabriek aan de Quai de Coronmeuse werd verkocht aan FN dat er tot in 1933 zijn herstellingswerkplaats in onderbracht, vervolgens kwam ze in handen van het Belgisch Leger.

De totale productie van Nagant wordt op ongeveer 3.000 auto's geschat tot 1914. Na de oorlog werden er naar schatting nog 1.000 tot 1.500 gebouwd.

Nagant roept het beeld op van snelle en stevige auto's, maar het merk ontwikkelde in 1895 een zeer krachtig handwapen, dat ondermeer door het Russische keizerlijke leger werd gebruikt. Zo

Het dashboard blinkt uit door zijn eenvoud. In het middel de kijkglasjes voor de smering, en rechts het logo van Nagant. De hendel op het stuur dient om de voorontsteking te regelen.



De typische vorm van de achterzetel: over het algemeen heeft men het over een tulpvorm. Het kan ook met meer rondingen.

*De viercilinder 3.050 cc
met twee blokken.*



belandde het woord “nagan” (zonder T) in het Russische vocabularium om daar een revolver mee te benoemen!

■ Op weg

De Nagant van dokter Thiry is een 14/16 pk, die dubbele notering was tot in de jaren '20 zeer gangbaar: zij gaf het fiscale vermogen en het reële vermogen aan. Bijzonder is het NH logo op de radiator. Dat staat voor Nagant Hobson. Op de wielmoeren staat zelfs voluit Hobson Car London. Dat komt doordat vanaf 1906 Nagant in Groot Brittannië en de Britse kolonies (dus ook Nieuw Zeeland) werd verdeeld door H. M. Hobson Ltd, Vauxhall Bridge Road, London. Zij verdeelden trouwens ook de Jenatzy banden. Zij verkochten de Nagants als Nagant-Hobson, en later zelfs gewoon als Hobson. Wat opvalt zijn de cantileververen die achteraan nogal ver uitsteken. Dat komt omdat het chassis achter de achteras diende te worden ingekort om de nieuwe carrosserie te kunnen monteren. De banden zijn Dunlop Cords in de maat 815 x 10.5. De hoge voorruit met lederen onderstuk werd speciaal voor deze auto gebouwd, samen met de spatborden en de treeplanken, die naar origineel model werden gemaakt. Het houten dashboard is Spartaans, het is voorzien van twee kijkgelazen van de smering, en twee schakelaars, waarvan een het contact is. Op het houten stuur zit de hendel voor de voorontsteking. De pedalen staan in de juiste volgorde, in die tijd was het eerder gewoon dat het gaspedaal in het midden stond, wat het voor ons moderne chauffeurs niet eenvoudiger maakt! De

versnellingshendel staat rechts en heeft een schakelgrille (zoals een Ferrari), hij is geflankeerd door een handrem, die op de transmissie werkt. Zoals praktisch alle auto's toen heeft onze Nagant enkel achterremmen. Rechts naar voor zit de achteruit, de eerste is rechts naar achter, de twee overige versnellingen liggen links naar voor en de hoogste versnelling is links naar achter.

Alle smeed- en gietwerk is prachtig verzorgd. “Grote kunst” noemt Noël het, en hij heeft gelijk. Het is tijd om te starten. Contact opzetten, en Noël bedient de slinger. De auto start meteen. Behoedzaam schakel ik in eerste, en we zijn weg. De versnellingen zijn nog niet gesynchroniseerd uiteraard, dus dubbel ontkoppelen en een dotje gas tussen eerste en tweede is aan te raden. Het gaat niet van de eerste keer zonder een licht gekraak. De pedalen staan naar mijn gevoel wat ver, dat heeft waarschijnlijk te maken met de niet originele koets. Maar het gaat goed, de auto haalt vlot snelheid en kan tot 70 km/u vlot mee met het verkeer. Dat is dan weer het voordeel van al die strenge snelheidsbeperkingen tegenwoordig. Je bent met zo'n klassieker niet langer een bewegende chicane voor de andere weggebruikers. De remmen werken behoorlijk, eigenlijk beter dan ik had verwacht. En we gebruiken dan nog niet de transmissierem. Het stuur is niet al te zwaar, maar de draaicirkel is wel groot.

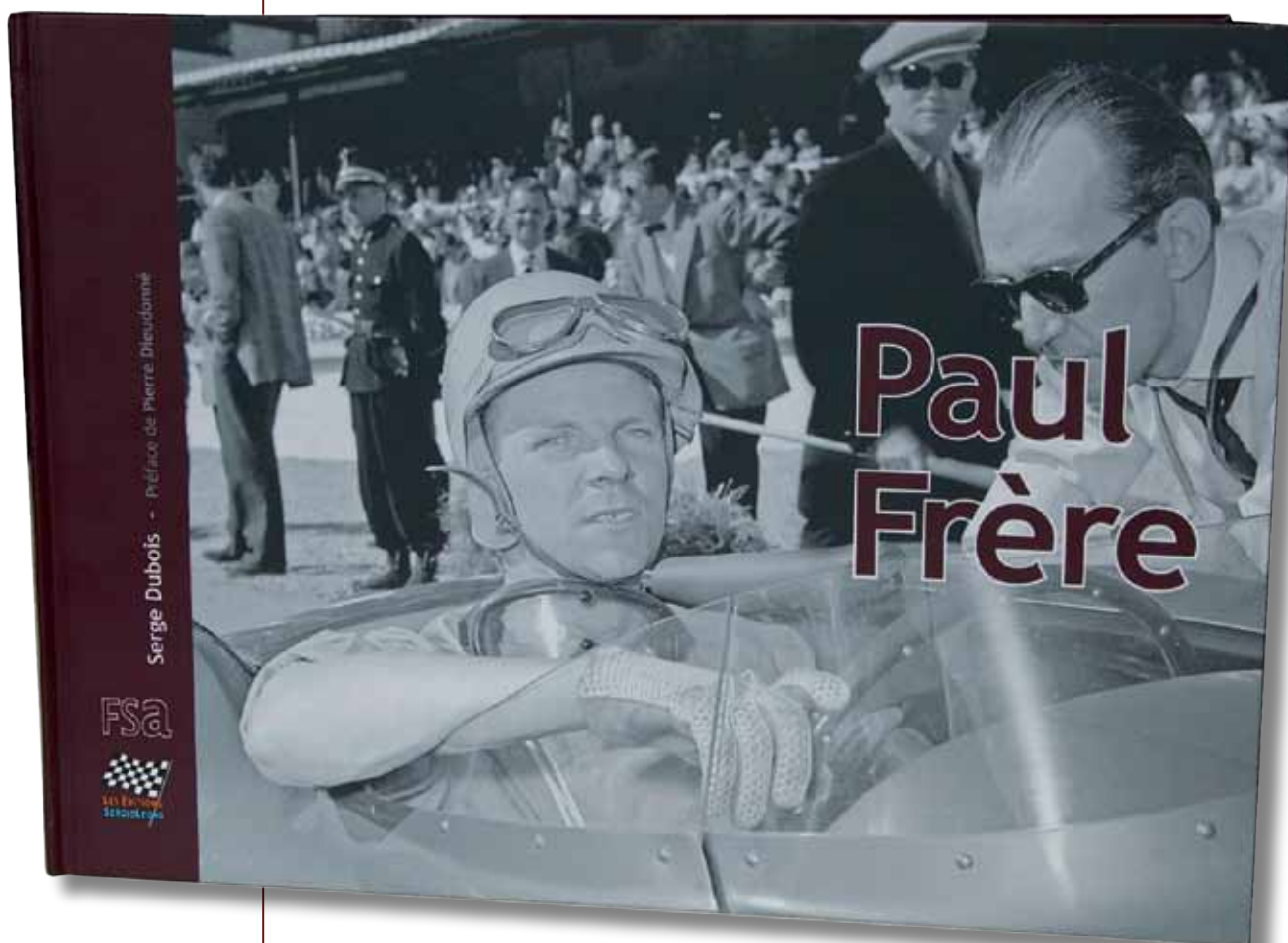
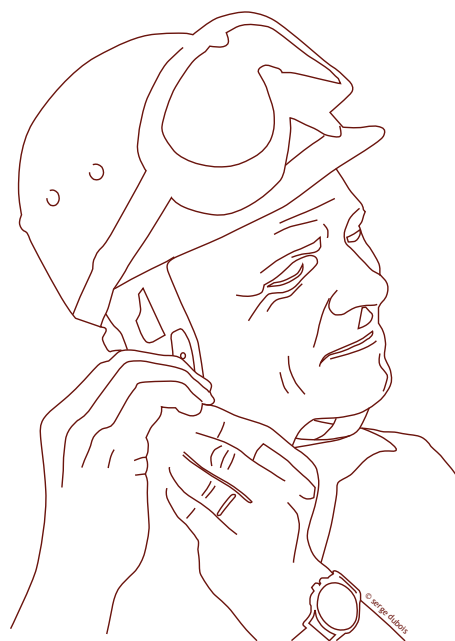
De rit duurt naar mijn gevoel veel te kort, maar ik ben toch heel tevreden dat ik met deze prachtige auto heb mogen rijden. Wat wordt de volgende?



*De schakelgrille met net
daarnaast de handrem,
die op de transmissie ingrijpt.*

Paul Frère

Hommage aan de meest bekende autojournalist en een van de beste Belgische piloten ooit.



Om te bestellen :

- via de site van de Stichting :
<http://www.kbs-frb.be/publication.aspx?id=295157&langtype=2060&src=true>
 - Belvue Museum:
Paleizenplein 7, 1000 Brussel
 - per mail aan :
publi@kbs-frb.be met vermelding van naam en leveringsadres en gewenste taal:
 - 820 250 FSA Frère NL
 - 820 250 FSA Frère FR
 - 820 250 FSA Frère GB
- Betaling via overschrijving 64 € (49€ + 15€ verzendingskosten) op naam van FSA (Koning Boudewijn stichting)
BE06 0682 1083 8722
BIC : GKCC BEBB

- 260 bladzijden, 500 foto's, formaat 30 x 21 cm
- Geschreven en samengesteld door **Serge Dubois**
- Voorwoord door Pierre Dieudonné
- Harde omslag
- Verkoopprijs 49 € in alle goede boekhandels (ref. ISBN 978-90-5130-835-8)
- Beschikbaar in Engels

EDITIE
FSA
Belgische stichting voor
het Auto en Motorspatrimonium

Uit de bestaansredenen
(uittreksel van de statuten):
"...uitgaven verzorgen die de kennis
van de autogeschiedenis bevorderen."





Letterkunde

Amper tien jaar deed Jaguar er destijds over om van de C-Type via de D-Type naar de E-Type te evolueren. Daarna duurde het echter een halve eeuw om nog één lettertje verder te geraken

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

Een zware bevalling is het in ieder geval geweest, de geboorte van de nieuwe F-Type. De E-Type uit de jaren '60 die hem voorafging, was namelijk zo onwerelds goed dat het mooie Britse merk er helemaal door verlamd geraakte. Het hielp evenmin dat die E-Type ook nog eens op de flanken werd bijgestaan door de minstens even befaamde MK2 en nog wat iconen meer. Dat spul maakte zoveel indruk en kon op zo'n trouwe klantenbasis rekenen dat Jaguar voor de duivel niet meer wist hoe ze daar enigszins verantwoord op verder moesten borduren. Dus opteerde men voor het minst geslaagde antwoord van allemaal: wanhopig vastklampen aan dat rijke verleden. Op die manier werd het ooit zo vooruitstrevende merk der levenslustige modernisten ergens vanaf de jaren '80 steeds meer geassocieerd met stoffig tweed, oerconservatief Groot-Brittannië en al wat verder nog oubollig was. Vooral de rechtstreeks op de MK2 gebaseerde S-Type was een slag in het water, al bracht het oubollige uiterlijk van de XJ evenmin een gepaste ode aan zijn nochtans innovatieve

technologie. Er kwam pas beterschap in zicht nadat designer Ian Callum zich net na de eeuwwisseling bij Jaguar in zo'n machtige positie had gewrongen dat hij een echte doorbraak kon forceren. De vernieuwde lijn werd uitgezet door de dramatische gelijkende XF en de veelbesproken XJ. Die was zo revolutionair dat de vorige XJ plots een appelsienkistje leek. Deze totale ommekeer leverde zowel financieel als cultureel de fundamenteën op die Jaguar broodnodig had om een versnelling hoger te schakelen.

■ Blijven proberen

Terwijl Jaguar enkele decennia lang het spoor bijster was geweest met zijn berlines, was het op de sportwagenafdeling geen moer beter. Zelfs de E-Type was op het eind van zijn carrière in het sukkelstraatje geraakt. Hoewel auto's geacht worden om doorheen de jaren naar een steeds beter niveau te evolueren, gebeurde bij de meest legendarische der legendarische Jags precies het tegenovergestelde. Hij werd steeds groter, zwaarder, minder uitgebalanceerd en vooral min-

der aantrekkelijk. Daarna volgde de XJ-S, een zeer elegante sportcoupé die zich als een vis in het water voelde in de modernistische jaren '70. Die auto was echter zo gigantisch uit de kluiten gewassen en afgekruid met zo'n zeemzoeterig randje dat hij amper nog sportief smaakte. Bovendien rammelde de kwaliteit harder dan een zak knikkers. Nadien kwam dan de XK die helemaal op twee gedachten hinkte. Dankzij zijn dikke V8 motoren en aluminium koetswerk had hij alles om de concurrentie van Porsche of Aston Martin het snot voor de ogen te rijden, maar tegelijk was deze twee plus twee een tand te groot en iets te goedmoedig om de echte stuurman te verleiden. Dat Jaguar zelf ook ruimte zag voor iets puurders, bleek aan het begin van de 21ste eeuw toen men een F-Type concept car toonde op het salon van Detroit. Die was echter in een te nostalgische saus gemarineerd om een echte toekomst op te kunnen bouwen. Hoewel men achter de schermen op het thema bleef kauwen, gebeurde er nadien amper nog iets. Tot Jaguar onverwacht werd

overgenomen door het Indiase Tata. Toen de nieuwe eigenaar Ratan Tata eens door de kelders slofte en daar op een probeerseltje van de conceptafdeling stootte, zag hij meteen markt voor een kleinere tweezitssportwagen. Zo komt het dus dat Jaguar 50 jaar wist te vullen met twijfels en ronduit paniekerige pogingen vooraleer men het aandurfde om die ietwat omslachtige benamingen rond de mysterieuze X botweg te laten vallen ten faveure van die ene letter die bijna een crucifix was geworden: de F.

■ Vers van de pers

Eén vraag blijft overeind: is dit een waardige opvolger geworden van het fameuze C-, D- en E-Type geslacht? Uiterlijk alleszins wel. Al is Jaguar erg ver gebleven van alles dat een beetje ruikt naar retrodesign. Of wellicht precies daarom. Het designteam rond Ian Callum en Wayne Burgess heeft namelijk prima gesnapt dat men de erfenis van de E-Type allerm minst eer aandoet door elementen zoals de ovale grille of ronde koplampen letterlijk te interpreteren. Hoe mooi, snel





of elegant de E-Type destijds ook was, toch primeerde één eigenschap boven alle andere: hij was vooral ultramodern. Alleen al daarom moest de kraakverse F-Type met zijn vier pletwalsgrote rubbers pal in de 21ste eeuw staan, waarbij men zich slechts de speelse achterlichten en een handjevol andere, zeer subtiele referenties naar vroeger kon permitteren. In de neus prijkt daarom een overvierkante grille die een overduidelijke lijn legt naar de andere Jaguars in het huidige gamma. Verder moet de nieuwste Jaguar het vooral hebben van zijn sublieme proporties met een kloekneus, een kordaat kontje en een huidje dat zo strak als een trommelvel rond de technologie werd getrokken. Zoals een afgetraind topmodel geen juwelen nodig heeft om te schitteren, zo heeft deze Jaguar evenmin uiterlijke opsmuk nodig. Nergens laat hij zich betrappen op veel chroom en op de flanken zitten slechts twee subtiele luchtuitlaten. Spoilers trekken evenmin de aandacht. Less is more, dat is zo klaar als een klontje. Het koetswerk heeft geen huidplooï te veel en men opteerde zelfs voor een complexe schelpvormige motorkap. Niet omdat die is geïnspireerd door Jaguars racy verleden, wel omdat men dan weeral enkele lijnen minder heeft.

■ Smakelijk duo

Hoewel de spider als eerste werd voorgesteld, koesterde Jaguar vanaf dag één het plan om eveneens een coupé aan te bieden. Dat beide auto's samen werden ontwikkeld en op één leest zijn geschoeid, zie je eraan af. Zo fraai de spider ook op zijn pootjes staat, de coupé is nog een streep sierlijker, potenter en krachtiger en de daklijn kleedt de tweezitter nog eleganter af. Om redenen die slechts marketeers begrijpen, werd de spider echter eerst op het publiek losgelaten. Die variant levert uiteraard de extra geneugtes van het oben ohne rijden, waarbij de wind ontspannen door de haren blaast, de soundtrack van de krachtbron nog wat woester op de trommelvliezen hamert en het gevoel van ultieme vrijheid nog een graadje hoger klimt. Anderzijds is de coupé dus mooier, staat hij praktischer in het leven, pakt hij uit met een grotere kofferruimte en is hij al snel 8.000 euro goedkoper. Of minder duur, het is maar hoe je het bekijkt. Hij staat ook kordater op het asfalt, omdat het gesloten koetswerk vanzelfsprekend een pak stijver is. Al is het volgens sommigen een beetje te veel van het goede. De spider hangt namelijk al behoorlijk stug in de veren, kwestie van de overdadige kracht goed op de weg te krijgen.

■ Over the top

Over een gebrek aan pk's valt immers niet te klagen. De kleinste F-Type heeft reeds een V6 met 340 pk aan boord, waarmee hij goed is voor een spurtje van stilstand tot 100 km/u in 5,3 tellen. Als je er zo'n 12.000 euro extra tegenaan gooit, blijf je bij diezelfde 3 liter V6 met compressor hangen, al zet hij dan plots 380 pk op de achterwielen. Tegelijk krijg je een prettiger uitrusting met ondermeer volledig leder, maar vooral een adaptieve sportophanging, performantere remmen, een actieve uitlaat annex kippenvelkweker én een mechanisch differentieel met beperkte slip. Deze jongen is goed voor een spurtje van 0 tot 100 km/u in amper 4,9 seconden. Voor hen die veel nog niet genoeg vinden, is er een V8S cabriolet met een kanjer van een 5 liter blok dat 495 pk naar de achterwielen jaagt (zelfs 550 pk in de coupé) en in 4,3 tellen het obligate spurtje afwerkt. Dat die laatste tot 300 km/u doorbuldert terwijl de V6S het reeds bij 275 km/u voor bekeken houdt, is amper relevant.

Sowieso is die V8 een beetje veel 'over the top.' Al is precies dat dan weer wel een reden om hem alsnog in huis te halen. Nuchter bekeken is het echter de V6S-variant die je wil hebben. 380 pk is ruim zat voor zo'n auto, zelfs al zet hij dik 1600 kilo op de weegschaal. Alle varianten hebben een automatische achtversnellingsbak met schakelflippers achter het stuur.



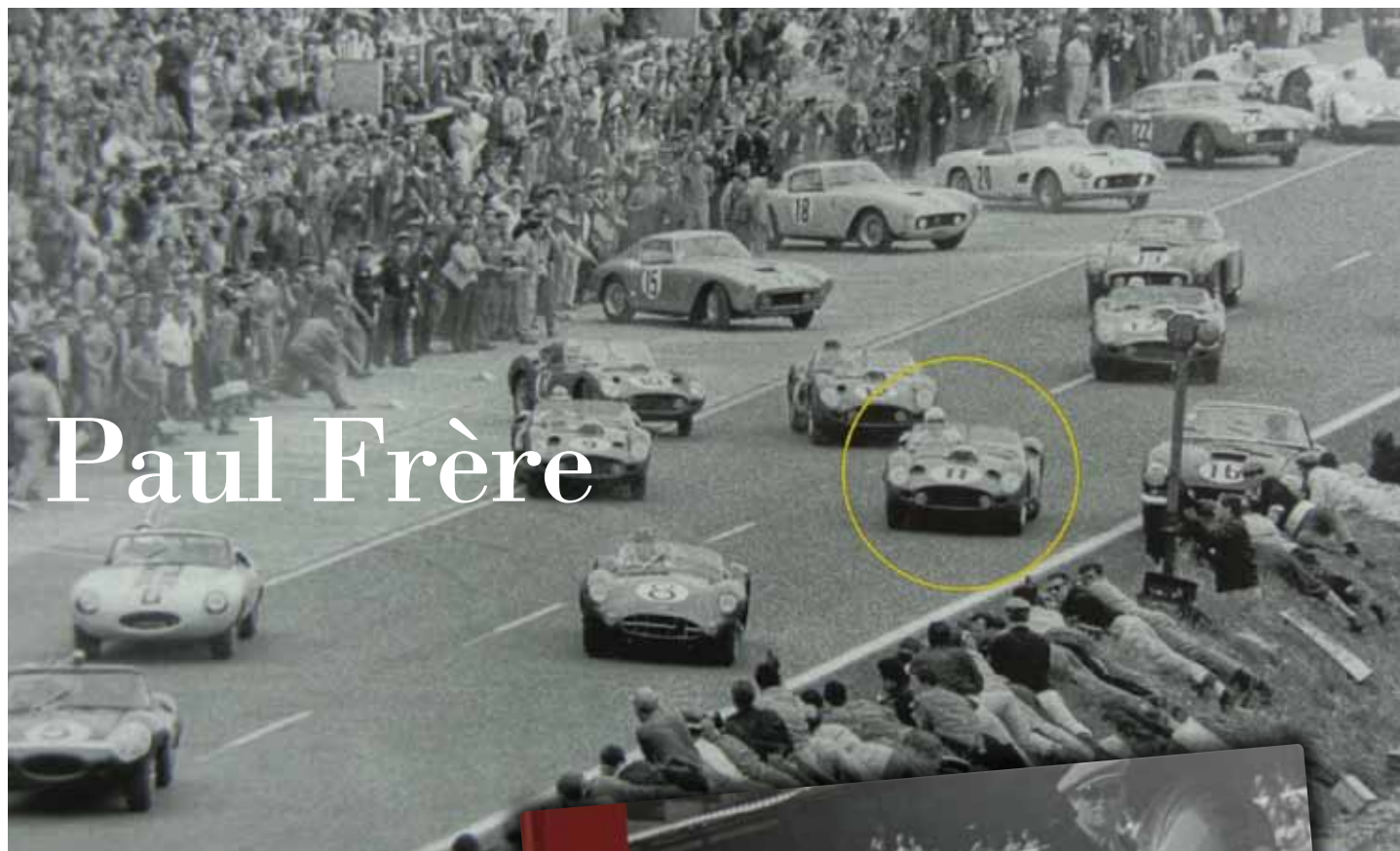


■ Tussen wal en schip

Als één auto Jaguars hernieuwde zelfvertrouwen illustreert, is het wel de F-Type die zonder blikken of blozen de wapens durft opnemen tegen de sterkste concurrenten. Verder staat hij zo onbeschaamd stout in het leven, dat je er geheid gelukkig van wordt. Dat alleen al is een sensatie die steeds zeldzamer wordt op onze wegen. Je merkt dat ook in het interieur dat niet helemaal op dezelfde hoogte acteert als de voornamelijk Duitse concurrentie. Het mooie is dat Jaguar daar ondertussen voorzichtig mee durft koketteren. In Coventry hebben ze eveneens onder ogen moeten zien dat Porsche, Audi, BMW en Mercedes zo'n enorme voorsprong hebben genomen qua on-board entertainment, navigatiesystemen, head-up displays en wat voor elektronische gismos meer, dat men niet eens meer probeert om dat nog bij te pikelen. Dus gooit men het over een heel andere boeg met een interieur dat een beetje rommelig is, niet helemaal perfect in elkaar steekt en vooral probeert te charmeren met kleine grapjes, ventilatiemonden die open plooiën en nog wat speelse accenten meer. Ideaal voor iedereen die het koud rond het hart krijgt van de Teutoonse concurrenten en hun klinische perfectie. Wie die rivalen precies zijn, dat is een ander paar mouwen. Je zou de blik meteen richting Zuffenhausen werpen,

moest het niet zo zijn dat de F-Type met zijn tarieven tussen 68.000 euro en 106.000 euro precies tussen de Porsches Boxster, Cayman en 911 in balanceert. Je zou haast denken dat de Britten het er om hebben gedaan. Vooral omdat de auto qua vermogen ook al tussen wal en schip valt. Bij geen enkele van de gerenommeerde sportwagenbouwers koop je immers voor 68.000 euro zo'n verfijnd pretpakket dat 340 pk levert. En aan de bovengrens is er niemand die 550 pk in de aanbieding heeft voor een prijskaartje dat in de buurt van 100.000 euro blijft. Met die complexe positionering banjert de F-Type toch weer een beetje in de voetsporen van zijn illustere voorganger - de Jaguar E-Type - die destijds zo'n razend succes werd omdat hij de uitstraling en de prestaties van een Ferrari of Aston Martin leverde voor minder dan de helft van de prijs. Zo extreem gunstig liggen de kaarten vandaag niet meer voor de F-Type. Daarvoor is de concurrentie simpelweg te bikkelhard in de 21ste eeuw. Maar het is veelzeggend dat Jaguar er eindelijk terug in slaagde om die unieke positie een beetje op te warmen. Of dit een waardige opvolger is van de E-Type blijft een lastige vraag. Dat Jaguar ondertussen de XK een stille dood liet sterven zonder veel hoop op een opvolger, doet alleszins vermoeden dat de Britten zelf er rotsvast in geloven





Een van de hoofdpodochten van de FSA (Fondation Stichting Automobiel), is te zorgen voor de instandhouding van het Belgisch automobielpatrimonium. Dat gebeurt onder andere door het steunen of zelf verzorgen van publicaties over de Belgische autogeschiedenis. Denken we maar aan het prachtige boek dat voor twee jaar werd gepubliceerd over de Belgische automerken (Het Grote boek van de Belgische Automobiel door J. & J. Kupelian en Jacques Sirtaine). Enige tijd geleden werden we benaderd door Serge Dubois die een biografie over de bekende journalist-autorennner (of andersom...) Paul Frère klaar had. Dat was natuurlijk een onderwerp dat helemaal paste in de missie van de FSA. Temeer daar er – verbazend genoeg - nog niets gelijkaardigs was gepubliceerd over een van de grootste autorenners uit de Belgische autosportgeschiedenis.

Het boek is uitgegeven op A4 formaat, maar “liggend”: eigenlijk is dit de beste manier om foto's over auto's tot hun recht te laten komen. En er werd zeker niet bespaard op foto's. Het overgrote deel van de gepubliceerde foto's werd bovendien nog nooit gebruikt in andere publicaties, dus alleen al op dit vlak is



dit boek de moeite waard. De auteur, die Paul Frère goed heeft gekend, is bovendien graficus van opleiding. Hij zorgde voor een prachtige vormgeving van het boek. Het feit dat hij het levensverhaal van Frère door en door kent maakt dat deze biografie ook visueel een prachtig tijdsbeeld schetst van de jaren '50 en het begin van de jaren '60, de periode waarin Paul Frère actief was als piloot.

Een eerste deel, grotendeels geschreven door Paul's jongere broer Jean, die eerder dit jaar overleed op 90-jarige leeftijd, behandelt hun jeugd. Als kinderen van een diplomaat en internationale bankier brachten ze vele jaren door in het buitenland, ook in het vooroorlogse



“Paul Frère” is uitgegeven door de FSA, telt 256 blz en meer dan 500 foto’s, waarvan verschillende voor de eerste maal gepubliceerd. Er bestaat een Nederlandse editie, maar daarnaast ook een Franse en een Engelse. Het kost 49,00 euro + 15,00 euro verzendingskosten en kan worden besteld bij de Koning Boudewijnstichting: publi@kbs-frb.be.

Duitsland en Oostenrijk. Vandaar dat Frère ook perfect het Duits beheerste. Vele mensen hebben het over Frère als een ingenieur, maar dat klopt slechts ten dele: hij was handelsingenieur, maar kende veel van mechaniek en had als journalist de gave de meest ingewikkelde processen op een eenvoudige en voor iedereen begrijpbare manier te beschrijven.

Een tweede deel behandelt zijn carrière als piloot. Eerst met motoren, maar al snel ook met toerismewagens, waarmee hij vooral in Francorchamps uitblonk. Maar hij waagde zich ook aan formulewagens, niet zonder succes. Een onverwachte overwinning in Chimay met een HWM bracht hem tot in de Formule 1. De meest krasse prestatie leverde hij in deze discipline tijdens de Grote Prijs van België 1956 in Francorchamps. Vrijdag kwam hij toe als journalist om de testritten mee te maken. Zaterdagmorgen liet hij zich overhalen om enkele rondjes proef te rijden met de Lancia-Ferrari D50. Zondag startte hij als lid van het Ferrari-team met een reservewagen. Hij finishte de wedstrijd als tweede, na zijn ploegmaat Collins! Niet slecht voor een amateur... Ferrari bood hem vervolgens een contract aan als fabrieksrider, maar hij weigerde, omdat dit zijn carrière als journalist doorkruiste!

Maar zijn grootste liefde ging uit naar de uithoudingsraces, en in het bijzonder dan Le Mans. Hij nam verschillende keren deel, eerst met een Porsche

1500 van de ENB, vervolgens met een Jaguar en dan als fabriekspiloot voor Aston Martin. Hij eindigde tweemaal als tweede, en tweemaal als vierde. In 1960 maakte hij deel uit van het Ferrari-team. Hij boekte dat jaar verschillende successen als teammaat van Olivier Gendebien. Maar hun grootste overwinning was dat jaar de 24 u van Le Mans met een 250 Testa Rossa. Hij stopte zijn actieve racecarrière bewust op dit hoogtepunt, hij zou daarna nog slechts sporadisch deelnemen aan wedstrijden.

Zijn carrière als journalist, adviseur en testrijder voor verschillende merken, waaronder Porsche, Mazda en Honda, bleef hij tot op hoge leeftijd uitoefenen. In 2003 kreeg hij de gelegenheid om – op 86-jarige leeftijd – enkele ronden in Le Mans te rijden met de Audi R8 die het jaar voordien de etmaalrace had gewonnen. Zijn tijd was zo goed dat hij zich zou hebben gekwalificeerd voor de wedstrijd!

Hij stopte zijn racecarrière dan wel op tijd, zijn carrière als journalist mischien net niet. In 2006 raakte hij betrokken bij een zwaar auto-ongeval waarvan hij nooit meer helemaal zou herstellen. Hij overleed twee jaar later, op 91 jarige leeftijd.

In het laatste deel maken we kennis met de mens Paul Frère via getuigenissen van verschillende mensen uit de auto-wereld die hem goed hebben gekend.



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz



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.

