

Fsa HISTORICAR

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



LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

**IMPORTANT COLLECTORS'
MOTOR CARS, MOTORCYCLES
AND AUTOMOBILIA**

Thursday 5 February 2015
Paris, France

Following the spectacular auction at the Grand Palais in 2014, Bonhams is delighted to announce its return to this magical venue steeped in automotive history. Bonhams will be holding a sale of exceptional motor cars, motorcycles and automobilia.

Selected entries are now invited for what promises to be a truly memorable event.

Original Left Hand Drive
**1965 ASTON MARTIN DB5
CONVERTIBLE**
Chassis no. DB5/C/1920/L
Engine no. 400/2057
€1,600,000 - 1,900,000

Ex-Paris Salon
**1955 BENTLEY R-TYPE
CONTINENTAL COUPÉ
COACHWORK BY FRANAY**
Chassis no. B.C.9.L.E
Engine no. B.C.E.9
€850,000 - 1,150,000

ENQUIRIES

Europe

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

UK

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

Bonhams

bonhams.com/motorcars

HISTORICAR

Editoriaal

Fsa

Historicar is een tijdschrift, uitgegeven met de steun van de Belgische Stichting voor het Auto-Motor Patrimonium (FSA).

Hoofddirecteuf:

Leo Van Hoorick
Herststraat 24 - 1761 Roosdaal
leo@historicar.be

Uitgavedirecteuf en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

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

Lay-out:

Olivier Godart, Reflex Blue

Historicar wordt gesteund door o.m.:

R.V.C.C.B.
Historical Vehicle Club
Belgian Vehicle Heritage
British Classics & Rover Club Belgium
Brussels Classic Car Club
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts
A Merry Car Club
Club des Anciennes Citroën
Lancia Club België
Belgian Mercedes Club
Spa Historic Racing Team
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey Club
Classic Cadillac & La Salle Club
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
The English Drivers Guild
Meetjeslandse Oldtimer Club

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

Uitgeversmaatschappij:

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

Nieuw Merk



Het is een beetje feest bij Citroën deze dagen. Op het komende Autosalon van Brussel wordt een derde merk binnen de groep PSA aan het Belgische publiek voorgesteld: DS. Tegelijk wordt in Drogenbos de eerste DS Store geopend. De komende 3 jaar zullen 5 DS Stores in Belgische grote steden volgen, naast een twintigtal Salons DS: "een DS universum binnen een Citroën-concessie".

Nieuw is dit natuurlijk niet. Reeds in 1989 lanceerde Toyota zijn "premium-merk" Lexus in Amerika en Canada, Nissan startte Infinity op en er zijn nog wel meer al dan niet succesvolle voorbeelden te citeren. Sommigen segmenteerden binnen het eigen gamma: BMW was hierin een pionier door voor de meeste modellen ook een sportieve M-versie aan te bieden. Bij Citroën ging het net eender. In 2010 lanceerde het Franse merk DS als premium-lijn voor de grotere modellen. De DS 3 was de eerste, DS 5 en DS 4 volgden snel.

Frankrijk heeft een rijke traditie als het land van couturiers, mode en verfijning. Daar haalden de marketeers van Citroën hun inspiratie: waarom kunnen we dat Franse imago van stijl en verfijning niet toepassen op onze auto's? Citroën kon trouwens best zo'n boost gebruiken. En het schijnt aan te slaan. Van de DS 3 werden inmiddels al meer dan 300.000 exemplaren afgeleverd, de teller voor de DS 4 staat al boven 110.000. Het vertrouwen is intussen zo groot dat werd besloten om van DS een zelfstandig merk te maken. Op 1 juni 2014 werd het merk officieel opgericht. Ambitie: een Frans merk creëren dat aansluiting kan vinden met de premium-merken uit andere landen, met auto's die zich onderscheiden door een opmerkelijke stijl, verfijning en het gebruik van edele materialen en vooruitstrevende technologie zoals de hybride dieselaandrijving Hybrid4, die op de DS 5 wordt aangeboden.

De concept car Divine DS die ook in Brussel te zien zal zijn, wil de synthese zijn van de ambities van het nieuwe merk. Een compact silhouet met vier deuren, een sportieve stijl, een stijlvol en luxueus interieur en tal van technologische hoogstandjes.

Dat voor de naam DS werd gekozen is geen toeval. In 1955 zorgde de Citroën DS (ook te lezen

als Déesse, wat godin betekent in het Frans) voor een ware revolutie bij de presentatie op het Autosalon van Parijs. De auto had verschillende eigenschappen en toegepaste technieken die tot dan toe ongezien waren. Zoals een zeer gedurfde aerodynamische carrosserie, ontworpen door Flaminio Bertoni, die zijn carrière begon als beeldhouwer. De hydropneumatische vering, voorwielaandrijving en schijfremmen zorgden voor een ongeëvenaard rijgedrag. De grote wielbasis leverde een ongekende beenruimte voor de achterpassagiers. Om het gewicht te beperken en een zo laag mogelijk zwaartepunt te verkrijgen, werden een polyester dak en een aluminium motorkap toegepast. In het interieur werden geheel nieuwe materialen gebruikt zoals rayon als bekleding voor de stoelen en het dashboard was toen het grootste stuk industrieel vervaardigde nylon ter wereld.

Op de eerste dag werden 12.000 orders voor de nieuwe auto geplaatst en aan het eind van de week was het aantal bestellingen opgelopen tot 80.000, waardoor de fabriek meteen grote productieproblemen kreeg.

Zo'n vaart zal het nu niet lopen, maar als inspiratiebron kan wel het tellen.

Leo Van Hoorick



OPNIEUW !

Het meest volledige boekwerk over de Belgische Automobielsingeschiedenis



Inhoud

3	Editio
6-8	120 jaar autosport in België met Mercedes-Benz
10-13	London Brighton Run
14-23	Markante Figuren - Frans Pierreux
24-26	Tentoonstelling Ickx-Merckx
28-32	Excelsior Albert I^{er}
34-37	Mazda MX 5
38-39	Team VdS

Lijst van de adverteerders

2	<i>Bonhams</i>
4	<i>Het grote boek van de Belgische automobiel</i>
9	<i>Total</i>
27	<i>Mercedes</i>
33	<i>Paul Frère</i>
40	<i>KBC</i>

Agenda

• <i>Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht</i>	<i>8-11/01/2015</i>
• <i>Rétromobile Paris</i>	<i>5-8/02/2015</i>
• <i>Antwerp Classic Salon</i>	<i>6-8/03/2015</i>
• <i>Techno Classica Essen</i>	<i>15-19/04/2015</i>
• <i>Spa Classic</i>	<i>22-23-24/05/2015</i>

Autoworld

- *Januari: Audi Quattro/35 years*
- *Februari: VW Love Bugs Parade, special Samba Bus T1*
- *Maart: Japanese Supercars*
- *April: Motor Legends*
- *Mei: Citroën DS 60 years*
- *Juni: Youngtimers: the next classics*
- *Juli: Jaguar 80 years*

Omslag

Grote Prijs van België, 5 juni 1955. De latere winnaar Juan Manuel Fangio stormt de Raidillon op met zijn Mercedes W196R. In zijn spoor de Lancia D50 van Eugenio Castelotti, die vanuit polepositie was vertrokken. Hij wordt gevolgd door Moss en iets verderop Kling, beiden ook met een Mercedes.

Castelotti was 24 jaar en 238 dagen oud, en daarmee toen de jongste “polesitter” ooit. Een record dat 17 jaar later zou worden scherper gesteld door Jacky Ickx bij de GP van Duitsland in 1968 (23 jaar en 216 dagen). Het was ook de laatste GP voor de Lancia D50, die het jaar daarna wereldkampioen zou worden als Lancia-Ferrari D50, met Juan Manuel Fangio aan het stuur. (foto Mercedes-Benz)



1913, Grote Prijs van de RACB:
Elskamp met 16/45 PK Mercedes-Knight

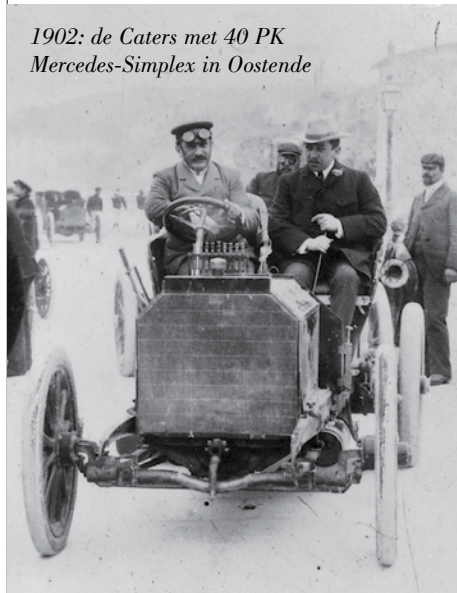


115 jaar motorsport... in België

Mercedes-Benz vierde dit jaar 120 jaar betrokkenheid in motorsport. De aanleiding daartoe is het feit dat de eerste autowedstrijd uit de geschiedenis werd gewonnen door auto's aangedreven door een Daimler-motor. Erik Van den Heuvel, Directeur Press & Corporate Communication van Mercedes-Benz België zocht speciaal voor Historica de grote successen bij elkaar die Mercedes in België verzamelde.

*Tekst: Leo Van Hoorick
Foto's: Mercedes-Benz*

1902: de Caters met 40 PK
Mercedes-Simplex in Oostende



Twee auto's, aangedreven door een Daimler tweecilinder in V-motor, deelden de "eerste prijs" in wat 's werelds eerste officiële autowedstrijd was, Paris-Rouen, georganiseerd door de Parijse krant "Le Petit Journal", anno 1894. Het was geen zuivere snelheidswedstrijd, maar een reeks proeven waarin zou worden uitgemaakt welk voertuig "zonder gevaar was, gemakkelijk te besturen was voor de reizigers en niet te veel zou kosten onderweg". Het ging toen uiteraard niet enkel om auto's met verbrandingsmotoren. Grootste concurrenten waren stoomaangedreven voertuigen, die al een veel langere geschiedenis hadden dan de verbrandingsmotor, die amper zes jaar eerder zijn eerste grote rit had gemaakt (Bertha Ringer reed met de Benz Patentmotorwagen van haar man Carl Benz in 1888 van Cannstadt naar haar moeder in Pforzheim, ruim 80 km daarvandaan. Wat terloops betekent dat de eerste echte chauffeur ter wereld een vrouw was...).

De wedstrijd van Le Petit Journal omvatte verschillende proeven, gespreid over drie dagen. Ze werd reeds in 1893 aangekondigd als een "Concours voor koetsen zonder paarden, met mechanische aandrijving". Er was toen inderdaad nog geen sprake van het woord automobiel. Pas in

juli 1894 schreven de journalisten in hun verslag van de wedstrijd voor het eerst over een "voiture automotrice" (wat zoveel betekent als zelfbewegende koets), en een "automobile".

Hoofdattractie van de wedstrijd was de rit van Parijs naar Rouen, 126 km ver. In totaal namen 21 voertuigen deel aan de wedstrijd. De afstand werd het snelst afgelegd door de Comte De Dion met een stoomtrekker die een éénassige aanhangwagen trok. De eindoverwinning was echter niet voor hem, omdat er twee man nodig waren om dit voertuig te bedienen: een bestuurder en een stoker (chauffeur in het Frans...). De eerste prijs werd gedeeld door auto's van Panhard & Levassor en van Peugeot, die allebei werden aangedreven door een snellopende Daimler tweecilinder van 3,5 pk. Die werd vanaf 1889 onder licentie gebouwd als "Système Daimler" door Panhard & Levassor, die zo de basis legden voor de Franse automobiellindustrie. Leuk om weten is dat er een Benz eindigde op de vijfde plaats, bestuurd door Emile Roger, Benz-agent voor Frankrijk. Voor de goede orde, Daimler en Benz hadden toen nog niets te maken met elkaar, de fusie tussen beide merken volgde pas in 1926.

Van de 21 starters bereikten 17 de

eindmeet, 9 hiervan werden aangedreven door een Daimler-motor. Maar het was vooral de overwinning van de verbrandingsmotor, die voor het eerst zijn duidelijke superioriteit bewees tegenover de andere aandrijfbronnen. Na die eerste wedstrijd volgden er snel andere, waarin snelheid het hoofdcriterium werd.

■ Op Belgische bodem

Het eerste spoor van een Daimler-overwinning op Belgische bodem dateert van 1899 wanneer Baron de Crawhez met een Daimler een wedstrijd wint in Antwerpen, die werd georganiseerd door de plaatselijke Antwerp Motor Club.

Rond de eeuwwisseling werden er in ons land talrijke wedstrijden georganiseerd. Zo ook in Oostende, toentertijd de meest mondaine badstad van het land. Gezien er voor de aanleg van de “Koninklijke Baan” nauwelijks wegen waren, werden de wedstrijden georganiseerd op de Wellington Renbaan. Er waren verschillende wedstrijden voor verschillende klassen van automobielen. Eén kilometerwedstrijden (met “vliegende” start) waren erg populair in die tijd. In 1902 werd zo’n wedstrijd in Oostende gewonnen door Baron de Caters met een 40 PK Mercedes-Simplex. Het jaar nadien won Marius Barbarou de 1 km race in het kader van de 2de editie van het circuit des Ardennes, met een 60 PK Benz Parsifal. Hij won in de klasse van de lichte auto’s ook de heuvelklim, bij de zware auto’s won Baron de Caters met een Mercedes. Tijdens de wedstrijden van Oostende een jaar later won laatstgenoemde met een Mercedes-Simplex 90 PK de 5 km wedstrijd, en vestigde een wereldrecord over die afstand met een snelheid van 156,47 km/u. De Britse piloot Lee Guinness won in 1906 in Oostende met een 90 PK Mercedes. Intussen werden de wedstrijden op en om de Koninklijke Baan gehouden.

In het Circuit des Ardennes van 1907 werden twee wedstrijden georganiseerd: één volgens de formule van de Kaiserpreis (cilinderinhoud tot 8 liter) en één volgens de “Formule Libre”. Zowel Jenatzy als de Caters traden hiervoor aan in een Mercedes 120 PK, en het was de Caters die de eindoverwinning in de wacht sleepte.

Fabriekspiloot Jenatzy won in 1909 de 1 km race in Oostende met een Blitzen-Benz. In 1910 won hij de 20 km race en brak hij een wereldrecord tegen 214 km/u met een 180 PK Mercedes, dat werd echter nooit gehomologeerd. Dat jaar schreef hij ook de race van de Antwerp Motor Club op zijn naam met een 140 PK Mercedes. Een jaar later was het de Duitser Spamann die won met een Mercedes 150 PK. Dat jaar liet ook Elskamp voor het eerst van zich spreken. Hij won met een 16/40 PK Mercedes-Knight (schuivenmotor) de Coupe Pilette in Spa, het jaar nadien ging hij in Oostende winnen in de 1 km en de 20 km race met een 16/45 PK Mercedes-Knight. Met dezelfde auto won hij dat jaar ook de Belgische GP van de RACB. De Caters won net voor de Oorlog in Oostende nog de toerismeklasse over 20 km met een 37/95 PK Mercedes, en dan is het bijna tien jaar wachten op Elskamp, die in 1923 in Oostmalle de Coupe Flamand wint (georganiseerd door de Antwerp Motor Club) met een 115 pk Mercedes, een combinatie die ook in 1925 zegeviert in dezelfde wedstrijd.

In 1928 is de organisatie van de recorddag van Oostmalle overgenomen door de RACB. De categorie “Toerisme” wordt gewonnen door Von Wentzel-Mosau met een Mercedes type SS terwijl de wereldberoemde Rudolf Caracciola de racecategorie wint met een SSK.

In 1931 is de 24 u van Francorchamps aan zijn achtste editie toe. De drie voorgaande edities zijn gewonnen door Alfa Romeo, maar de Italiaanse zegereeks wordt onderbroken door Zehender/Djordjadzé die met een Mercedes SSK zegeviert aan een gemiddelde snelheid van 105,99 km/u.

Op hetzelfde circuit wint Rudolf Caracciola in 1935 met een Mercedes W25B de Grote Prijs van België tegen een gemiddelde snelheid van 157,37 km/u. In die periode werd de GP slechts om de twee jaar georganiseerd. In 1937



1903: Marius Barbarou met 60 PK Benz Parsifal



1955 Liège-Rome-Liège: Gendebien / Stasse, 300 SL

1963 Liège-Sofia-Liège:
Böhringer / Kaiser met 230SL



1971, 24 uren van Francorchamps :
Heyer/Schikentanz met AMG 300 SEL 6,8



1990, 480 km in Spa-Francorchamps:
Mercedes-Benz C 11. Startnummer 1
Mauro Baldi / Jean-Louis Schlesser
voor de toekomstige winnaars
Jochen Mass / Karl Wendlinger

werd hij gewonnen door de Silberpfeil-rivalen van Auto-Union, maar in 1939 was het opnieuw aan Mercedes met de W154, bestuurd door Hermann Lang. Die won in de stromende regen tegen een gemiddelde snelheid van 151,99 km/u nadat zijn teamgenoot Dick Seaman in Blanchimont verongelukte terwijl hij aan de leiding reed.

Het was wachten tot 1955 op een nieuwe Mercedes-overwinning in Francorchamps. Dat jaar won toekomstig wereldkampioen Juan Manuel Fangio met de W196 tegen een gemiddelde snelheid van 196,24 km/u. Datzelfde jaar wonnen Olivier Gendebien en Pierre Stasse Liège-Rome-Liège met de privé-auto van Gendebien, een Mercedes 300 SL. Het jaar nadien zegevierden Mairesse/Génin met een gelijkaardige auto. Paul Frère won met een geleende 300 SL de heuvelklim van La Roche, dat is de enige wedstrijd die deze succesvolle journalist/piloot won met een Mercedes. Aan het eind van dat jaar trok het Mercedes-fabrieksteam zich officieel terug uit de Grand Prix en Endurance-racerij ten gevolge van het vreselijke ongeval van Le Mans, waarbij de Mercedes SLR van de Fransman Levegh meer dan 80 slachtoffers maakte nadat hij in de hoofdtribune was gekataputleerd.

Her en der werden nog succes behaald met Mercedesen die privé werden ingeschreven voor diverse rally's in het land, in het merendeel der gevallen 300 SL "Gullwings". Aan het begin van de jaren '60 nam het Mercedes-team wel deel aan grote rally's. In 1962 won Eugen Böhringer met zijn teammaat Eger de tweede editie van Liège-Sofia-Liège met een Mercedes-Benz 220 SE berline. Het jaar nadien deed hij dat nog eens over met teamgenoot Kaiser aan het stuur van

een 230 SL "Pagode" die dat jaar pas was voorgesteld. Deze auto nam dit jaar ook deel aan de Zoute GP.

In 1964 wonnen Crévits/Gosselin de 24 u van Francorchamps met een 300 SE berline tegen een gemiddelde van 164,83 km/u. Mercedes keerde terug in 1970 naar de etmaalrace met een 450 SL 6,3 die was ingeschreven voor Jacky Ickx-Hans Herrmann, de piloten die het jaar voordien als rivalen zorgden voor de spannendste finale ooit in de 24 u van Le Mans. Maar deze auto overleefde de kwalificaties niet, hij was te zwaar en te krachtig voor de Dunlop racebanden die het slechts enkele ronden uithielden. Het jaar nadien keerde er wel een 6,8 l terug naar Francorchamps, ingeschreven door het jonge tuningbedrijf AMG. Deze auto, oneerbiedig "die rote Sau" (de rode zeug) genaamd, eindigde verdienstelijk tweede algemeen (na een Ford Capri), en behaalde een klasseoverwinning.

Mercedes deed dan wel niet meer officieel mee aan grote competities, maar via het Zwitserse Sauber deden hun motoren wel mee aan het kampioenschap voor sport-prototypes. In 1988 en 1989 wonnen Baldi/Johansson met een Sauber-Mercedes C9 de 1000 km van Spa. In 1990 racete het merk weer onder eigen naam, en de wedstrijd van Spa werd dat jaar gewonnen door Mass/Wendlinger met een C11.

Ook in de Grand-Prix racerij keerde Mercedes terug via een achterpoortje, met name via motorenleverancier Ilmor, die in opdracht van het Duitse concern racemotoren ging ontwikkelen voor Sauber, en later voor McLaren. In 1999 won David Coulthard met zo'n McLaren MP4-14 de GP van België. Vijf jaar later won Kimi Räikkönen met een McLaren-Mercedes MP4-19B de Belgische GP, en in 2005 deed hij dat nog eens over met een MP4-20. McLaren-Mercedes zou nog tweemaal zegevieren in Francorchamps: in 2010 met Lewis Hamilton en in 2012 met Jenson Button.

Vorig jaar won een SLS de 24 u van Francorchamps (Schneider/Götz) en dit jaar was de GP van België een van de weinige GP-manches die niet gewonnen werd door Mercedes maar door de Red Bull van Ricciardo.

BTW recuperatie

Voordeeltarieven

Overzichtelijke facturatie

Beheer uw uitgaven

One Card, Full Service

Veilig

Klantendienst

Meer dan 500 tankstations
met shop

Excellium Brandstoffen

Aanbod voorbehouden voor professionelen. Geldig in
België / Benelux / Europa naargelang uw keuze
www.total-tankkaarten.be



Bij ons kom je niet toevallig

TOTAL

Bonhams London Brighton Run



*Tekst et fotos :
Jacques Deneef*

Waarom iedereen aanwezig wil zijn op de Bonhams London Brighton Run ?



De London Brighton Run herdenkt de afschaffing van de Britse Red Flag Act, die de snelheid van voertuigen beperkte tot 4 miles per uur en bovendien verplichtte dat een man met een rode vlag de komst van het voertuig moest aankondigen. Deze verplichting werd afgeschaft in 1896.

Maar hoe komt het dat er ieder jaar

opnieuw meer dan 400 teams met auto's van voor 1905 op de eerste zondag van november bij het ochtendgloren verzamelen om deze gebeurtenis te herdenken?

Zelf nam ik aan verschillende edities deel, als bestuurder, passagier of toeschouwer. Het volstaat om één maal deel te nemen om het te begrijpen.



*Een overzicht van
100 uitzonderlijke oldtimers,
zoals deze Mercedes uit 1910*

Ten eerste, het is de samenkomst van een genootschap. Vele deelnemers, afkomstig uit vele landen, kennen elkaar en zijn steeds opnieuw dolblij elkaar te ontmoeten.

Ten tweede, het is de gelegenheid om kennis te maken met recent gerestoreerde voertuigen, echte zeldzame vogels en stuk voor stuk ontdekkingen. De foto's bij dit artikel illustreren dit.

■ Sportievelingen

De deelnemers aan de LBR en hun stok-oude voertuig moeten steile hellingen beklimmen (hard labeur voor een een-cilinder!) en schrikwekkende afdalingen trotseren met remmen die nauwelijks die naam waardig zijn.

En dan hebben we het nog niet over de regen, die meer wel dan niet op het appel is...

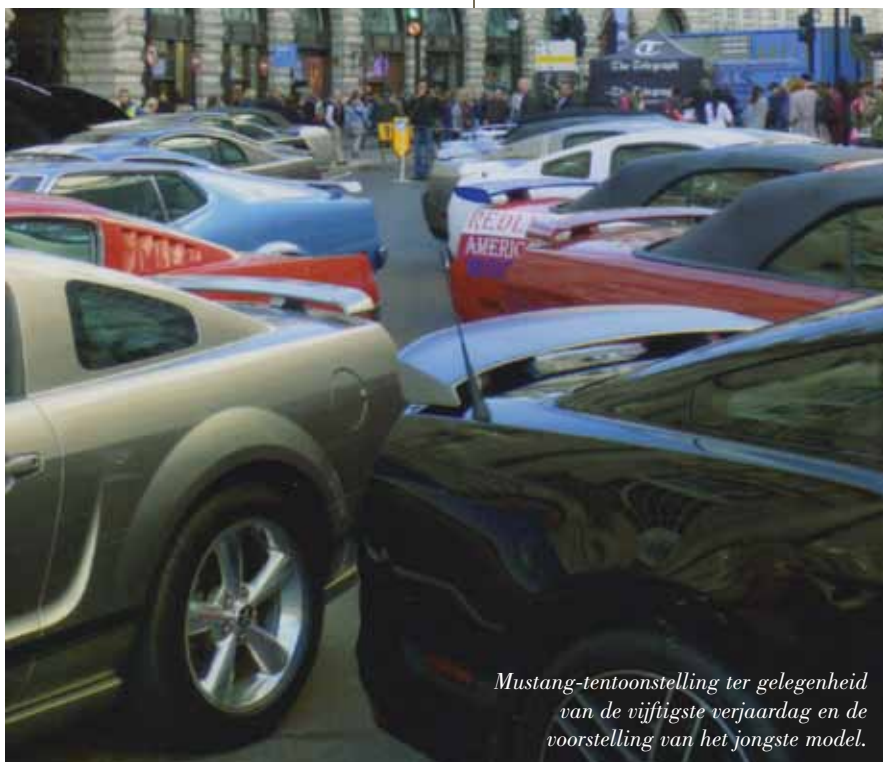
Het is ook de ideale gelegenheid om liefhebbers en experts uit de wereld van de heel oude voertuigen te ontmoeten.

■ De sfeer!

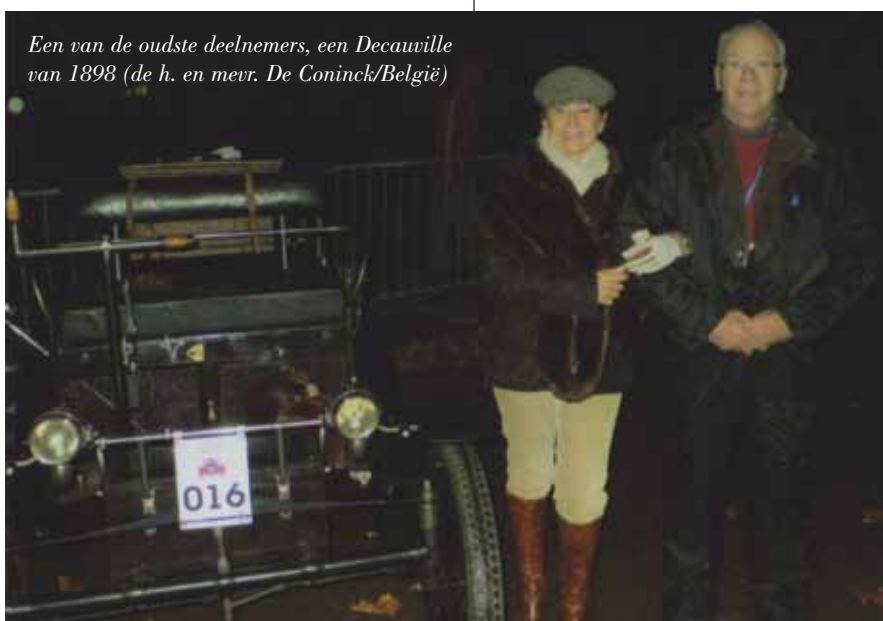
Het Engelse publiek is het meest enthousiaste ter wereld als het aankomt op het automobielpatrimonium, en de begeestering werkt aanstekelijk.

Ze komen met honderden naar Hyde Park voor de start om 7 u 's morgens. En ze staan met duizenden langsheen de route van London naar Brighton.

Tientallen automobielclubs staan opgesteld langsheen de route om de auto's van weleer te zien voorbijrijden, ze toe



Mustang-tentoonstelling ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag en de voorstelling van het jongste model.



Een van de oudste deelnemers, een Decauville van 1898 (de h. en mevr. De Coninck/België)



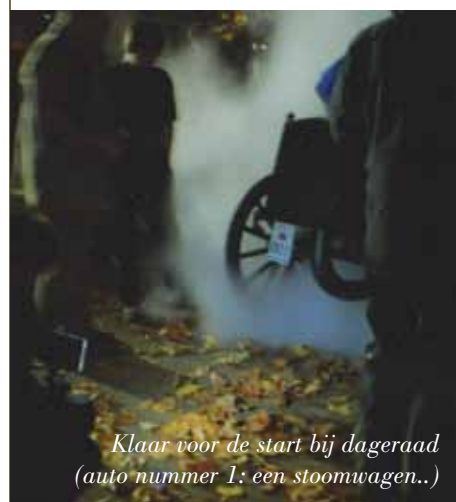
Een Albion uit 1914, waarmee men de deelname van de fabriek aan de oorlogsinspanning van 1914-18 herdenkt

te juichen met kleine vlaggetjes (Union Jacks of course...). En om ze fotografisch te beschieten.

■ Regent Street, Motor Show

Aan de vooravond, als proloog op de LBR wordt er in Regent Street een Motor Show georganiseerd. Deze belangrijke Londense winkelstraat ziet zwart van het volk, niet enkel voor de expositie, maar ook voor de winkels die open blijven.

De organisatie zorgde voor een overzicht met honderd uitzonderlijke oldtimers, maar ook nieuwigheden van moderne merken.



Klaar voor de start bij dageraad (auto nummer 1: een stoomwagen..)



En weg zijn ze!

Dit jaar stond de nieuwe Ford Mustang in het middelpunt van de belangstelling dank zij een reeks Mustangs die ook de vijftigste verjaardag in de verf zetten.

■ Bonhams London Brighton Run

De Bonhams London Brighton Run op zich is de verplaatsing waard, of je nu deelneemt, meerijdt of gewoon langs de kant staat.

U kan de rit ook volgen tot Brighton met een autobus die u dan terug brengt naar London, net op tijd voor de laatste Eurostar.

Met je eigen wagen de rit volgen is minder verstandig, opstoppen zijn gegarandeerd (niet voor de bussen en de deelnemers die een gereserveerde route volgen).

Misschien ontmoeten we elkaar bij de volgende LBR?



Meer dan 400 auto's worden per leeftijdscategorie gelost

“Genevieve” klaar om te vertrekken (bestuurd door Quirina Louman, dochter van de bekende Nederlandse verzamelaar). Deze auto had een hoofdrol in de gelijknamige film uit de jaren vijftig, een leverde zo een belangrijke bijdrage aan de belangstelling van oldtimers. Let op de brandende acetyleenlampen.





*Vertrek van Bob en Cora Smith
(Honorary Chairman van de Britse
Veteran Car Club en lid van het
organisatiecomite van de London
Brighton Run)*



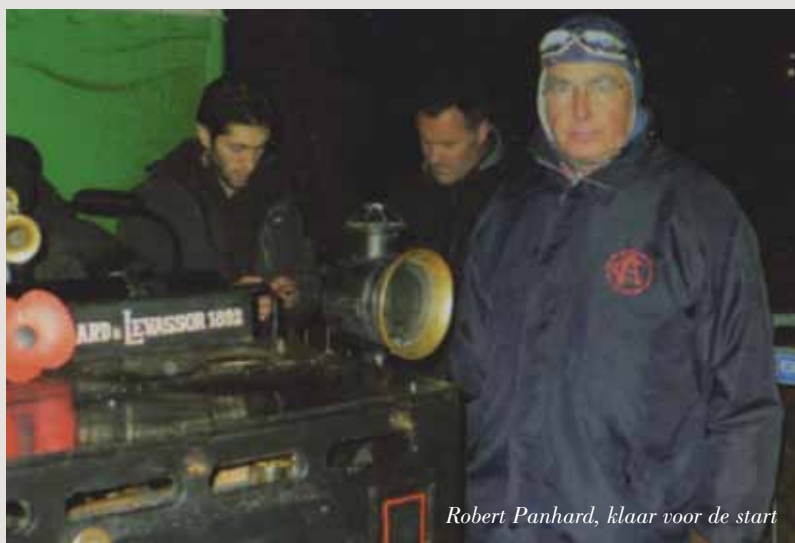
*Een club, opgesteld
aan de kant van de route*



*In 2013 was de auteur
passagier van Stephen Curry
(Peugeot 1904), Directeur
van de Veteran Car Club
van Groot Britannië*

Een belangrijke getuige van de automobielsingeschiedenis

Robert Panhard nam deel aan de wedstrijd
met de auto van Hippolyte Panhard uit 1898...
Let op de dubbele ontsteking met twee
branders. Toch al modern!



Robert Panhard, klaar voor de start





*Frans Pierreux,
als succesvol zakenman in volle glorie.*

Tekst : Paul E. Frère

Markante figuren

Frans Pierreux

■ Meer dan een halve eeuw in de automobiel

De belangrijkste vieringen rond de val van de Berlijnse muur, nu 25 jaar geleden, liggen achter ons. Dat dit gebeuren niet alleen Oost- en West Duitsland tot hereniging bracht maar eveneens een grote economische omwenteling in gang zou zetten, herinner je je zeker wel. Ook op automobielvlak had de Duitse hereniging heel wat gevolgen. Werd er aanvankelijk de hoop gekoesterd dat participatie of overname door West-Duitse automobieltgiganten een nieuwe boost zou betekenen voor de Oost-Duitse automerken dan bleek de realiteit minder fraai. In Eisenach zwaait Opel nu de plak en waar ooit Trabantjes van de band rolden is Volkswagen de baas. Wie als geen ander de Oost-Duitse auto-industrie kende was Frans Pierreux.

In 1992 hadden we een lang gesprek met hem, dat we gelukkig op band opnamen. Deze tape en de tien pagina's met de hand geschreven memoires over de periode tot 1945 die kleinzoon Frédéric onlangs vond, vormen de leidraad van dit portret. De getuigenissen van Victorine Ghysels, secretaresse van het bedrijf vanaf 1956, evenals die van verschillende dealers waaronder Achille Olbrechts, waren erg belangrijk voor dit artikel.

Het leven van Frans Pierreux speelde zich grotendeels af tussen Brussel en Halle. Zijn grootouders woonden niet ver van het station in het gehucht "De Hoek" te Huizingen. Toen kleine Fans hier in 1907 werd geboren, had z'n vader, Jean-Baptiste Pierreux, nog vier jaar dienstplicht voor de boeg. Moeder trachtte de eindjes aan elkaar te knopen

met een job in de plaatselijke textiel-fabriek. Frans bracht dus heel wat tijd door bij de ouders van zijn moeder. Hij was het eerste kleinkind en werd op handen gedragen door tantes en oom. Grootvader werkte dag en nacht. Hij had de leiding over de bewegingen van de locomotieven in het rangeerstation van Buizingen. 's Nachts konden Frans met z'n grootmoeder de bewegingen van grootvader volgen door de lichtseinen die hij gaf. Na een zware shift beperkte hij zich tot enkele uurtjes slaap om nadien als landbouwer de nodige aard-appelen en groenten te kweken. Met het loon van de Belgische Spoorwegen was het in die tijd onmogelijk om een gezin te onderhouden. Ook vader Jean-Baptiste zou, nadat hij afgezwaaid was bij het leger, aan de slag gaan bij de spoorwe-gen en dit als schrijnwerker. Het gezin nam z'n intrek in een kleine woning in Buizingen. Lang zou dit rustige leventje niet duren voor de Eerste Wereldoorlog uitbrak. Het duurde opnieuw vijf jaar voor Frans z'n vader zou weerzien. Dit betekende voor hem een periode waarin hij leerde met weinig gelukkig te zijn en waar z'n strenge grootvader de regels ten huize Pierreux bepaalde. Ondertussen had Frans z'n schoolcarrière aangevat, eerst in de bewaarschool en later in de gemeenteschool van Buizingen. Om de eindjes aan elkaar te knopen volgde z'n moeder het voorbeeld van grootvader en bewerkte zij een lapje grond om de nodige levensmiddelen te kweken. Gedaan met spelen voor kleine Frans. Na de school was het helpen geblazen op het veld.

Na de bevrijding kwam Jean-Baptiste Pierreux terug van het front met de vaste overtuiging zich te concentreren op de opvoeding van z'n kinderen. Meermaals herhaalde hij dat hij voor hen een andere toekomst wou dan werkmans of eenvoudige soldaat. De communicatie-problemen die hij als Vlaamse soldaat had ondervonden omdat de bevelen meestal door Franstalige officieren werden gegeven hadden indruk op hem gemaakt.

■ Michelin

We laten Frans zelf aan het woord: "In die tijd betekende de plichtige commu-

nie voor het merendeel van de jongens ook het einde van de studieloopbaan. Mijn moeder volgde echter het voorbeeld van de bevoorrechte jongens en liet me inschrijven in de middelbare Staatschool in Halle. Dit betekende iedere dag te voet van Buizingen naar Halle en terug, dus in totaal 10 km. Op m'n zestiende slaagde ik met mooie cijfers. Vader drong aan om verder te studeren maar in een gesprek onder vier ogen maakte moeder me duidelijk dat dit financieel erg moeilijk zou zijn. Op aanraden van de schooldirecteur nam ik deel aan een ingangsexamen bij de verzekeringsmaatschappij "Compagnie de Bruxelles" in de Koningstraat te Brussel waar ik een week later op de dienst boekhouden kon starten.

's Avonds volgde ik een opleiding boekhouden aan de Industrieschool te Halle. Een jaar nadien schreef ik me in voor een opleiding aan de "Chambre Belge des Comptables" die werd ingericht in het Solvay Instituut vlakbij het Leopoldpark in Brussel. Het waren drukke tijden. Na het werk snel enkele boterhammen binnenwerken om daarna naar de avondschool te spurten.

Wanneer ik rond 21u thuis arriveerde maakte mijn ouders zich al klaar om naar bed te gaan. Ik bleef op om de leerstof te verwerken. Meer dan eens kwam moeder mij midden in de nacht smeken om een beetje te rusten. Uiteindelijk loonden al deze inspanningen. Ik bezorgde vader een van de mooiste dagen van z'n leven toen hij me vergezelde bij de uitreiking van het einddiploma. Stel je



Frans Pierreux was bij Michelin verantwoordelijk voor de commerciële en technische ondersteuning van de dealers in Vlaanderen. Hij had toen al de beschikking over een dienstwagen. Op de foto merk je ook Jean-Paul, die in 1934 werd geboren.

Dit is de enige herinnering aan Allard in de archieven van de familie Pierreux. Er werden slechts enkele voertuigen in ons land ingevoerd.



De vrachtwagens van Vulcan Motors zorgden voor de echte start van Frans Pierreux als importeur. Hoeveel stuks er werden verkocht konden we niet achterhalen omdat heel wat vrachtwagens in onderdelen werden geleverd.



voor, zijn zoon, opgegroeid in een arbeidersgezin behaalde een diploma aan het vermaarde Solvay Instituut.

Ondertussen had ik de dienstplicht vervuld. Ik werd ingedeeld bij de 9de linie op het Klein Kasteeltje. Gelukkig had ik de permanente toelating om 's avonds de cursussen van het laatste jaar te volgen. Ik was de goede raad van m'n vader niet vergeten: blijf nooit eenvoudig soldaat, dan moet je het vuil werk opknappen ! Al snel kreeg ik de kans om een cursus signalisatie te volgen. Via een examen werkte ik me op tot sergeant T.S. (Troupes de Transmission).

Verbazend snel, namelijk al in 1945, werd de productie van BMW in Eisenach weer opgestart. Het populairste model was de 321 waarvan hier een cabrio.



Na mijn legerdienst nam ik opnieuw de draad op bij de "Compagnie de Bruxelles" maar ik wou mijn situatie verbeteren. Dankzij het diploma aan het Solvay Instituut gingen er heel wat deuren open. In 1928 begon ik als boekhouder bij het wisselkantoor "Cahen, Cohen en Dekinder" in de Marnixstraat te Brussel. De boekhouding was er een puinhoop zodat ik heel wat overuren moest presteren om de situatie recht te trekken. Gelukkig was het een goed betaalde job.

De beurscrash in 1929 werd pas goed voelbaar in 1930. De toekomst leek onzeker omdat de inkomsten van een wisselkantoor afhankelijk zijn van de speculaties op de beurs.

Ondertussen was ik smoorverliefd en hadden m'n verloofde Jeanne Garcet en ik besloten om in het huwelijksbootje te stappen maar niet voordat ik haar meer zekerheid kon bieden. In 1931 trok ik m'n stoute schoenen aan en solliciteerde bij Michelin België. Ik had geluk. Ondanks talrijke ontslagen in het bedrijf werd ik dankzij m'n diploma aangenomen op de dienst boekhouden. Op dat ogenblik had Michelin een uitstekende reputatie zowel op organisatorisch vlak als wat de discipline betreft. Ik herinner me nog levendig de woorden van de directeur die me aangeworven heeft: "Misschien wordt u een goede boekhouder of een goede magazijnier of eventueel een prima directeur, maar ik doe u geen enkele belofte." Toch geloofde ik in een toekomst bij Michelin en in april huwden Jeanne en ik. Ook

bij Michelin werkte ik in de boekhouding. Het hoofd van de dienst, overigens een oude studiemakker van me, zei me na enkele maanden: “Kijk Frans, ik ga een stapje hoger. Wat zou je er van denken om de leiding van de boekhouding op je te nemen.” En op dat ogenblik is de grote wending in mijn carrière gekomen. Na een jaar op deze dienst kwam er een expert van het moederbedrijf in Clermont-Ferrand op me toe: “Jij in boekhouden, maar jij hebt toch veel meer talent, jij kan toch veel meer geld verdienen?”

Ik was een timide jongen. Geen man om met de ellebogen voor een carrière te vechten. Bovendien hoopte ik na vijf jaar praktijkervaring in het boekhouden de titel Expert te behalen. “Weet je wat, jij moet naar Frankrijk vertrekken. We zullen je een opleiding geven in Clermont-Ferrand en in Lyon.” Omdat ik niet meteen toehapte, ik liet Jeanne immers niet graag alleen achter, contacteerde hij mijn vrouw buiten mijn medeweten om en vroeg haar mij te overtuigen. Uiteindelijk ben ik vertrokken en ik heb er nooit spijt van gehad. Er werd zo methodisch en met discipline gewerkt dat het me totaal heeft veranderd. Indien ik in het leven iets heb bereikt is het hoofdzakelijk aan de ervaring bij Michelin te danken.

Opnieuw in België kreeg ik een functie als technisch en commercieel verantwoordelijke voor Vlaanderen. Het rapport over de stage was uitstekend. Er was maar een opmerking: “Hij moet nog werken aan meer uitstraling, een zeker prestige verwerven.”

Het nieuwe leven in hotels en met een bedrijfswagen zou snel aan dit probleem verhelpen. De winstcijfers die ik kon voorleggen groeiden voortdurend. Ik won al snel de sympathie en de vriendschap van heel wat dealers. Jeanne en ik konden ons een mooie woning in Halle veroorloven en in 1934 werd onze oudste zoon Jean-Paul geboren die later een belangrijke rol in het bedrijf zou spelen. Mijn echtgenote kon haar werk opzeggen en fulltime voor het gezin zorgen.”

Kortom, het gezin Pierreux beleefde mooie jaren ondanks het overlijden van Frans z'n moeder in 1938 na een slepende ziekte.

In augustus 1939 keerde het tij. Er viel een mobilisatiebevel in de bus. Op 1 september, hoewel Frans volop z'n professionele activiteiten uitbouwde, werd hij onder de wapens geroepen. Als onderofficier bij de genietroepen organiseerde hij tal van opdrachten. De commandant Albert Van Dijk - een kun-

Bijna tien jaar lang was dit het hoofdkwartier van Austin in ons land. In oktober 1945 kocht Frans Pierreux deze garage om er de “Grand Garage du Luxembourg” te beginnen.



Met de komst van IFA werd deze F-8 ingezet als bedrijfswagen voor de “Grand Garage du Luxembourg”.

stenaar - vond het fantastisch dat Frans zich om de organisatorische rompslomp bekommerde. Zo had hij meer vrije tijd om te schilderen. Overigens maakte de man naam als vaandeldrager van het animisme. Hij reageerde hiermee tegen het toen gezaghebbende expressionisme in de Vlaamse kunstwereld. Aanvankelijk werden de leidinggeven- den gelogeerd bij burgers. Frans had

In 1947 tekende Frans Pierreux een contract met BMW Eisenach. Vanaf 1949 werden de eerste types 340 gebouwd. Hier een 340/3 die door het personeel van Pierreux tot lijkwagen werd omgebouwd.



Op het autosalon van 1949 merk je heel duidelijk het opschrift BMW alsook een 321 en 327 met de bekende nieren en een 340, met het driehoekig rooster.

recht op 8 dagen per maand vrijaf, tijd die hij niet alleen gebruikte om z'n gezin te bezoeken maar vooral om de contacten met de dealers in Vlaanderen niet te laten verwateren.

“Toen de oorlog losbarstte op 10 mei was ik net met verlof en vernam ik via de radio dat we zo snel mogelijk onze eenheid moesten vervoegen. Na de verloren strijd om het Albertkanaal

ting te voorkomen vielen we in handen van de vijand. Deze kieberden al onze persoonlijke bezittingen in de rivier. Er wachtte ons een uitputtende tocht van Roeselare naar het kamp voor krijgsgevangenen in Oudenaarde.

De kampen waren overbevolkt. Twee lange maanden heb ik doorgebracht op wat stro en met dezelfde kleren aan. Ongelooflijk hoe snel je eraan went om te leven met zeer weinig eten en zonder enige vorm van hygiëne. Omdat er geen plaats was voor nieuwe gevangenen maakte onze commandant van deze situatie gebruik om de chef van het kamp te overtuigen de gevangenen die een gezin hadden vrij te laten. Deze maatregel werd goedgekeurd maar alleen voor de Vlamingen, die 75% van de kampbevolking uitmaakten. Met een achternaam als Pierreux en omdat mijn adres in Halle was twijfelde de Duitsers of ik wel een Vlaming was. Uiteindelijk werd ik vrijgelaten en nog dezelfde dag was ik bij Jeanne en m'n familie.

Michelin was echter bezet. Het werd geleid door een “Hauptmann”. Er kon geen sprake van zijn dat ik als ex-krijgsgevangene voor de Duitsers zou werken. Eerst verkocht ik tweedehands banden. Nadien kwam ik in contact met constructeurs van gasgeneratoren voor vrachtwagens. Ik bezorgde hen klanten en organiseerde de montage via garages die ik kende van het tijdperk Michelin. De garagehouders boden me dan weer tweedehands wagens aan en zo kwam ik in de autoverkoop”.

■ Grand Garage du Luxembourg

Na de bevrijding had Frans de keuze tussen zijn oude baan bij Michelin met heel wat promotiemogelijkheden of zelfstandig blijven. De Franse bandengigant hoopte alvast op een nieuwe samenwerking. Jacques Ribière, de eerste algemeen directeur van Michelin in ons land, gaf toe dat het geen haar scheelde of Frans Pierreux had zijn functie gekregen. Tijdens de oorlog was het gezin Pierreux uitgebreid. Op 9 september 1941 was immers zoon Guy geboren. Frans verkoos zelfstandig te blijven. Hij droomde ervan met een eigen zaak ook de toekomst van zijn

hergroepeerden de troepen zich te Meise. Daar aangekomen ben ik erin geslaagd via bedienden op het gemeentehuis van Buizingen Jeanne en mijn vader te verwittigen waar ons bivak stond. Uiteindelijk hebben we moeten terugtrekken tot aan de IJzer en nadat Leopold III had besloten de wapens neer te leggen om een massale slach-



De familie Pierreux op vakantie in 1953. De zwakke gezondheid van de jongste zoon Guy maakte het nodig om gezonde lucht op te snuiven in Zwitserland. De reisgezellen zijn een EMW 340 en een EMW 327.

zonen veilig te stellen.

Op 10 oktober 1945 nam hij een garage over in de residentiële Leopoldwijk te Elsene. Het bewuste pand was al sinds het begin van de eeuw in gebruik als garage. Aanvankelijk verkocht een zekere Verbeeck er tweedehands voertuigen. Na een jaar leegstand vond in 1914 de “Grand Garage du Quartier Leopold” er onderdak. Kort na het beëindigen van de vijandelijkheden van 14-18 vestigde in 1921 de “NV Austin Automobielen” zich op deze plek. Tot 1929 bouwden zij vanuit de rue du Parnasse hun dealernet uit. Nadien vestigde de voormalige importeur in deze gebouwen de “Garage du Parnasse, automobiles & atelier” tot hij de zaak verkocht aan Frans Pierreux. Het gebouw bood voldoende ruimte voor de verkoop, herstellingen en een afdeling carrosserie met magazijn, maar had nood aan een opfrisbeurt.

Er was veel vraag naar auto's en het aanbod was beperkt. Frans zocht auto's in het door de geallieerden bezette Duitsland en koos er meestal de duurere exemplaren uit. Telkens opnieuw trok hij met enkele personeelsleden op speurtocht waarna ieder het stuur van een auto nam om deze naar België te rijden. Eens het konvooi in de rue du Parnasse was aangekomen stonden de gegadigden als het ware in de rij om een van die mooie Duitse luxewagens te bemachtigen. Het was een bloeiende zaak en op het einde van november '45 stelde hij al acht werklui en twee bedienden te werk. Van bij het begin koesterde Frans de stille droom om

importeur te worden. In 1946 vernam hij via een relatie dat het Britse Vulcan Motors overwoog om vrachtwagens naar België te exporteren. De verbinding met Londen was erg moeilijk maar via een politieke connectie wist Frans een regeringsopdracht te versieren voor Londen. Met een militaire vlucht maakte hij de oversteek. Na een kort bezoek in Londen haastte hij zich naar Maidstone. Hier bevond zich het hoofdkwartier van bus- en vrachtwagenbouwer Tilling-Stevens, dat in 1937 Vulcan Motors had overgenomen. Tijdens dit eerste bezoek aan Vulcan Motors tekende hij een exclusief importcontract voor België. De leveringen konden pas 6 maanden later starten. Toeval of niet maar via een contact met een commandant van de Royal Navy kreeg de ondernemende Pierreux de kans om 65 gebruikte Vulcan-vrachtwagens te kopen van de Britse bezettingsmacht in Duitsland. Om zijn bewegingsvrijheid in bezet gebied te vereenvoudigen regelde hij via een Brits officier een paspoort van Navy-officier.

De nieuwe vrachtwagens werden in onderdelen geleverd. Zo konden zowel de transport- als de douanekosten verminderd worden. Het monteren gebeurde door enkele gespecialiseerde technici in de Grand Garage de Luxembourg. Het was een eerste ervaring met assemblage.

Midden jaren tachtig ging Frans Pierreux aan boord van een vliegtuig in Frankfurt. Hij werd er aangesproken door een onbekende Amerikaan. “U bent Mr. Pierreux.” Waarop Frans vroeg

Op de eerste salons werd de IFA F-8 nog steeds aangeprezen onder de benaming DKW. In 1951 zou dit tot een ernstig dispuut leiden met de constructeurs uit West Duitsland.



“Grand Garage du Luxembourg” was niet enkel invoerder van IFA-personenwagens. Ook de vrachtwagens van Horch en Phänomen zoals hier de Granit 27 werden door hen verdeeld.



Frans Pierreux met zijn persoonlijke EMW 327. Dit pronkstuk stond jarenlang in de showroom in Huizingen en is nog steeds eigendom van de familie.

De verkoop van de IFA F-8 was in de DDR geen succes. De regering gaf opdracht om een moderne opvolger te bouwen. Het werd de AWZ type P70 Zwickau waarvan hier de combi-versie.



hoe de man hem kende. “Amerika vergeet nooit Mr. Pierreux. Wat u toen voor Israël hebt gedaan zullen de Amerikanen altijd onthouden. Als u naar New York komt zal u gevierd worden!” De man alludeerde op een steuntje dat Frans Israël tijdens het prille bestaan had gegeven met de hulp van enkele relaties. Israël had van de Amerikanen een schip autobanden gekregen maar ze wisten er eigenlijk geen blijf mee. Er reden toen amper auto's rond in het nieuwe land. Het transportmiddel bij uitstek was de ezel en kar. Pierreux had de lading overgenomen en betaald met enkele nieuwe Vulcan zestonnars. Via het oude netwerk van Michelin-dealers wist hij de lading banden zeer snel van de hand te doen. Een klein gebaar dat blijkbaar niet werd vergeten, noch in Israël, noch

Frans bleef Vulcan trouw tot het merk werd opgedoekt. De Rootes-groep, die in 1950 Tilling-Stevens had opgeslorpt, besloot om nog enkel vrachtwagens onder de merknamen Commer en Karrier te bouwen. De laatste autobussen en vrachtwagens onder het label Vulcan werden in 1953 geassembleerd.

In de periode van de eerste contacten met Vulcan werd ook een overeenkomst met Allard gesloten. Sidney Herbert Allard had in 1946 de Allard Motor Company Ltd. opgericht in Clapham vlakbij London. Hij bouwde er drie modellen. De J1 was gericht op competitie, de K1 was een tweezitter en de L was een vierplaatser. Alle modellen werden aangedreven door een relatief krachtige V8 van Cadillac. Volgens de cijfers van Comaubele werd er door Pierreux in 1946 één Allard geleverd en een jaar later vier. De volgende jaren is er in de statistieken van Allard geen spoor meer. Toch even vermelden dat Sidney Allard enkele opvallende sportieve prestaties wist te behalen. Zo is hij tot hiertoe de enige piloot die bij de eerste deelname tijdens de 24-uren van Le Mans een 3de plaats behaalde in het algemeen klassement en dit aan het stuur van een auto die zijn naam droeg. Bovendien behaalde hij twee jaar later, in 1952, de eindoverwinning in een bevroren Rally van Monte-Carlo. Sidney Allard produceerde auto's tot 1957.

■ Eerst BMW later EMW

Wat wel eens wordt vergeten is dat alle vooroorlogse BMW's, dus ook de beroemde 328, in Eisenach werden gebouwd. In München werden enkel motorfietsen en vliegtuigmotoren gebouwd. BMW begon immers als bouwer van vliegtuigmotoren om tijdens de jaren twintig met veel succes ook motoren te ontwikkelen. Om de enorme investering die het ontwikkelen van een auto en het bouwen van een assemblagehal vergden te omzeilen werd het autobedrijf “Dixi” overgenomen van de “Gothaer Waggonfabrik AG”. Op dat ogenblik produceerde Dixi een kleine auto die eigenlijk een onderlicentie gebouwde Austin 7 was. Vanaf 1 oktober 1928 werd de “Fahrzeugfabrik Eisenach” officieel de tweede vestigingsplaats van BMW. Men bouwde er de Dixi 3/15 DA-1. De letters DA



Met de komst van IFA in het achterhoofd besloot Frans Pierreux een nieuwe maatschappij op te richten en meteen een tweede showroom. De “Ets. Pierreux” was gevestigd in de Livingstonelaan te Brussel

in de VS. Meer zelfs, hoewel Frans Pierreux jarenlang zaken deed met het zogenaamde Oostblok en dit in volle koude oorlog, zou hij nooit ten prooi vallen aan misplaatste verdachtmakingen.

stonden voor Deutsche Ausführung. Een jaar later liet men de benaming Dixi vallen. De lichtjes gewijzigde 3/15DA-2 ging als BMW door het leven. In 1933 werd de eerste 3-reeks voorgesteld. Het was de eerste BMW met zes cilinders en een radiatorrooster met “nieren”. Het was echter vooral de 326 die in het voorjaar van 1936 de basis vormde voor het gamma dat uiteindelijk tot de sportieve 328 zou leiden. Het ging om een zes cilinder met een inhoud van twee liter. Dit motorblok zou nog tot in de jaren vijftig de dienst uitmaken maar in verschillende varianten, ook bij het Britse Bristol waarover straks meer.

Wie de oudste officiële vertegenwoordiger voor BMW in ons land was konden we niet met zekerheid achterhalen. In 1938 werd BMW op het Autosalon van Brussel vertegenwoordigd door “Etablissements O. Grégoire” gelegen in de Livornostraat in Brussel. Een jaar later wijzigde de naam in “Compagnie Internationale d’Automobiles” waar overigens ook Panhard werd verdeeld.

Hoe Frans Pierreux in contact kwam met BMW was louter toeval. “Aanvang 1947 liep ik iemand tegen het lijf die me informeerde dat de Russen op zoek waren naar een invoerder voor 100 BMW’s. Of ik interesse had?”

Het bleek dat met de hulp van het Russische “AWTOWELO”, een organisatie om het gebrek aan onderdelen op te vangen, de productielijn van BMW in Eisenach opnieuw was opgestart. Het was de bedoeling om deze auto’s vooral te exporteren om zo deviezen binnen te brengen. Nu was het zoeken naar afnemers. “Natuurlijk, antwoordde ik en meteen trokken we naar de ambassade. Hier werden de nodige papieren in orde gemaakt zodat ik me al snel in het Oostelijke deel van Berlijn bevond waar een afspraak was geregeld met de Russen.

De delegatie was verwonderd mij, een ondernemer, te ontmoeten. Zij mochten enkel met de Belgische regering onderhandelen. Ik stelde hen echter gerust. Via een contact met de afgevaardigde van “l’Office de Récupération Economique” werd een deal gesloten dat deze laatstgenoemde zou factureren in ruil voor een commissie van 2%. Het

contract met BMW Eisenach is lang geldig gebleven, ook nadat er werd overgegaan op 2-takt-motoren. We verkochten modellen van de 3-reeks uitgerust met een zescilindermotor van 2 liter. Vooral de types 321 en 340 hadden heel wat succes. De exclusieve BMW 327 Cabrio werd later ook als EMW 327 Coupé



gebouwd. In 1956 hebben we de laatste exemplaren van dit model in België verkocht.”

Om een deel van de oorlogsschuld te betalen werden na WO II de licenties van BMW in het Westen te koop aangeboden. De kopers waren het Britse Bristol en het moederbedrijf “Bayerische Motoren Werke AG” uit München. Aanvankelijk kregen de Duitsers echter geen toestemming van de geallieerden om auto’s te bouwen. Pas in 1948 werd de productie van motoren opnieuw gestart. Voor de eerste auto was het wachten tot 1951.

Ondertussen draaide de productie in Eisenach op volle toeren maar door gebrek aan onderdelen die vroeger uit het westelijke deel van Duitsland kwamen, werd er naar oplossingen gezocht in het door Rusland gecontroleerde deel. De kwaliteit van deze onderdelen was niet altijd evenwaardig aan het oorspronkelijke stuk. Deze problematiek alsook de wetenschap dat er in München druk werd gewerkt aan een nieuwe auto zorgde ervoor dat men in Bayern bezwaar maakte tegen het gebruik van de naam BMW. Eenzelfde probleem werd overigens door DKW aangeklaagd zodat Frans Pierreux bemiddelde om een oplossing te vinden. Vanaf 1951

In het najaar van 1955 begon Frans Pierreux met de assemblage van de IFA-F9 op grote schaal. Hiervoor had hij de voormalige Miesse-fabriek in Huizingen gekocht en grondig onder handen genomen.





De fabriek in Huizingen werd het nieuwe hoofdkwartier. Er was een ruime toonzaal waar het hele IFA-gamma stond te pronken. Je merkt een F-8, een F9-Cabrio, een Famo V901/2 lichte vrachtwagen en helemaal in de hoek een Horch-vrachtwagen.

werden de BMW's uit Eisenach omgedoopt tot EMW's. De DKW's gebouwd in Zwickau kregen de naam IFA.

Toen BMW uit München z'n eerste nieuwe model, de 501, toonde ging het inderdaad om een totaal nieuwe constructie maar de basis van de krachtbron was nog steeds de vooroorlogse zescilinder afkomstig van de 326. Het hogere vermogen van 65 pk werd bekomen door de montage van een dubbele carburator van het valstroom-type. Met deze tweeliter krachtbron was de 501 liefst 140 km/u snel. Het was echter een dure auto die 240.000 Bfr. kostte. Het zou echter nog tot 1953 duren voor de productie schoorvoetend op gang kwam.

De verantwoordelijken van BMW München boden Frans Pierreux het importcontract aan. Voorwaarde was wel dat hij met import van producten uit Oost Duitsland zou stoppen. De goede relaties met de mensen in Eisenach, het wederzijdse respect en vertrouwen dat

de voorbije jaren was opgebouwd waren voor Frans veel waard. Resoluut heeft hij dan ook de delegatie van München de deur gewezen. Hoofdverdelers van BMW werd vanaf 1954 "Garage du Rond Point Av. Louise S.A." gelegen in de Abdijstraat te Brussel die het eerste jaar 33 auto's van het type 501 aan de man brachten.

■ IFA

De goede relaties met BMW zorgden ervoor dat de Oost-Duitsers aan Frans Pierrux voorstelden om ook de andere automerken van de DDR te importeren. Het was een aanlokkelijk voorstel waarvoor Frans een nieuwe maatschappij, de "Ets. Pierreux" oprichtte.

Het aanbod groeide. De groep IFA omvatte ondertussen niet alleen de voormalige DKW-producten uit Zwickau maar ook bestel- en vrachtwagens van Horch, Phänomen, Famo en Robur. Later zouden er nog Trabant, Wartburg en Barkas aan toegevoegd worden.

In 1954 voerde de Belgische regering beperkingen in op import van volledige auto's. Het was de bedoeling om plaatselijke assemblage aan te moedigen en zo tewerkstelling te creëren. Bovendien kon je op deze wijze inspelen op de smaak van de klant. Een Belgische klant stelde immers andere eisen dan een inwoner van de DDR. Hiervoor had je ruimte nodig maar ook de nodige middelen. Wie had ooit gedacht dat hij in 1954 de fabriekshal van "La Société des Usines Bollinckx" zou kopen. Frans Pierreux had nog tegen de muren van dit bedrijf een balletje getrapt. Het huis van zijn

Na de discussie tussen Eisenach en München over het gebruik van de naam BMW werd er overeengekomen om vanaf 1951 de BMW's gebouwd in Eisenach te herdopen in EMW. Op het autosalon te Brussel in 1952 was BMW afwezig maar schitterde EMW.



ouders lag immers op een boogscheut van hier. Bollinckx maakte stoommachines, gasmotoren, compressoren en persluchtgereedschap. In maart 1929 ging het bedrijf een fusie aan met autobouwer Miesse. Het nieuwe bedrijf had grootse plannen. Men droomde van een productie van liefst 100 vrachtwagenonderstellen per maand. Het bleken niet realistische cijfers te zijn. Bovendien speelde de economische terugval tijdens de jaren dertig in hun nadeel. In 1938 besloten Jules en Edmond Miesse het liefst 40.000 m² ruime fabriekspand te sluiten en de productie opnieuw te verhuizen naar de Grondelsstraat in Brussel. Tijdens de WO II werden de gebouwen zwaar beschadigd door bombardementen.

Frans had het plan opgevat om de oude fabriek terug op te bouwen om er een assemblagelijijn te installeren.

Frédéric Pierreux, kleinzoon van, liep als jonge snaak school recht tegenover de woning van z'n grootouders. Natuurlijk nam hij het middagmaal samen met hen. Hij herinnert zich het verhaal maar al te goed. "Mijn grootvader liep al een tijdje met het plan rond. Een van z'n vrienden was een zoon van de familie Krauch, toen eigenaar van het vilbeluik in Denderleeuw. In een gesprek met vader Krauch wisselde mijn grootvader van gedachten over zijn plan. Vader Krauch vroeg hem hoeveel hij nodig had waarop mijn grootvader het bedrag noemde dat hij reeds meermaals becijferd had. Zonder verpinken vroeg vader Krauch mijn grootvader hem te volgen. Op z'n bureel opende Kraug de kluis en haalde er een stapel briefjes uit. Hier is uw geld. Betaal het terug wanneer het je past. Op de vraag van mijn grootvader om dit op papier te zetten kwam een ontkennend antwoord. Vader Krauch had het volste vertrouwen in mijn grootvader. Hij betaalde op amper een jaar z'n schulden aan Krauch terug."

In 1955 werd de assemblagelijijn getest door het monteren van een eerste reeks auto's van het type IFA F9. De grote start van het assemblageverhaal kwam er in 1956 met de komst van de Wartburg 311.

De persoonlijke wagen van Frans Pierreux was een wondermooie EMW

327 cabrio. Nu het EMW verhaal voorbij was keek hij uit naar een nieuwe auto. Hij had z'n oog later vallen op de in 1956 te Leipzig voorgestelde Horch. Deze limousine, die in Zwickau werd gebouwd, was bijna uitsluitend voor hoge functionarissen in de DDR bestemd. Men had liefst 2.500 uren nodig om deze limousine te bouwen. De krachtbron was een zescilinder met een inhoud van 2,4 liter. Dit luxepaard werd echter nooit onder de naam Horch gecommercialiseerd. De naam veranderde in Sachsenring P240.



Door de hoge aanschafprijs werden er ongeveer 1.500 gebouwd in de periode 1956 tot 1959. Toen werd hij vervangen door de heel wat goedkopere Volga. Het exemplaar van Frans Pierreux werd besteld bij het exportbedrijf "Transportmaschinen Export-Import" en werd geleverd ter gelegenheid van de Leipziger Frujahrsmesse in maart 1957.

De verkoopsresultaten die Frans Pierreux kon voorleggen zorgden ervoor dat hij als invoerder geen vragende partij meer was maar werd gevraagd door heel wat constructeurs. Het was echter niet altijd rozengeur en maneschijn. Over de avonturen met o.a. Wartburg, Trabant, Datsun, Moretti, Zastava, Ebro en Seat kan je lezen in het volgende nummer van Historicar.

In 1957 zocht Frans Pierreux naar een wagen met uitstraling voor persoonlijk gebruik. Speciaal hiervoor werd deze in 1956 als Horch voorgestelde limousine ingevoerd. Het productiemodel ging als "Sachsenring P 240" door het leven.

Ferrari 312 GP van Frankrijk 1968,
310km/u, 2,998cc, 410 pk



Tentoonstelling Eddy MERCKX-Jacky ICKX

Eddy Merckx wordt met zijn 525 overwinningen als de meest succesvolle wielrenner aller tijden beschouwd. Niemand heeft het hem ooit voor- of nagedaan.

De carrière van Jacky Ickx is een van de rijkste en langste in de geschiedenis van de autosport. Hij reed een ongeëvenaard veelzijdig palmares bij elkaar.

De helm van Jarama 1970



Beide sporthelden vierden samen hun 70ste verjaardag en hun jarenlang vriendschap met de meest originele en grootste sporttentoonstelling ooit in België. In een bijzondere opstelling met een verrassende scenografie kunnen de bezoekers het verhaal van hun gloriejaren opnieuw beleven.

Authentieke racewagens waarmee Jacky, monsieur Le Mans, een legende werd, de originele racefietsen waarmee Eddy, de kannibaal, zijn mooiste overwinningen behaalde, ongeziene en zorgvuldig gekoesterde stukken uit hun persoonlijke verzamelingen, memorabilia en topstukken opgediept uit nationale en internationale verzamelingen, nooit vertoonde foto's, radio en televisiereportages verwerkt in nieuwe film- en geluidsmontages zijn te zien in de interactieve belevingsexpo in Trade Mart (naast het Atomium) in Brussel. Meer dan de moeite, niet alleen voor de sportliefhebber maar ook voor het grote publiek.

Ickx en Merckx, twee mooie mensen, twee iconische kampioenen met een indrukwekkende erelijst. Allebei de allerbeste in allerlei categorieën binnen hun sporttak. Hun namen zijn

onlosmakelijk verbonden zijn met topsport en met België. Met trots verdedigden zij het zwart, geel en rood in alle uithoeken van de wereld. Het zijn niet enkel generatiegenoten, maar ook goudgenoten. Twee kameraden uit Brussel die elkaar al vijftig jaar vertrouwen en respecteren.

■ Jacky Ickx

Zonder afbreuk te willen doen aan de verdiensten van de grootste wielerkampioen aller tijden, gaan we hier alleen nader in op het luik gewijd aan Jacky Ickx. Dit magazine heet tenslotte *Historicar*, en niet *Historibike*.

Jacky Ickx is veel meer dan autosport. In bijna veertig jaar racete hij een erelijst bij elkaar die nauwelijks zijn gelijke kent. Met groot gemak hopte hij van de ene discipline naar de andere en terug, bijna altijd met groot succes. Als bij wonder overleefde hij een tijdperk waarin de dood achter iedere bocht op de loer lag. Ickx bouwde een van de langste carrières uit de geschiedenis van de gemotoriseerde sporten uit, en sprokkelde een indrukwekkend palmares bij elkaar: twee keer vice wereldkampioen Formule 1, winnaar van acht officiële

Grands Prix, zes keer winnaar van de 24 Uur van Le Mans, twee keer wereldkampioen endurance, eind overwinningen in Parijs-Dakar en het Amerikaanse Can-Am-kampioenschap.

‘De Ringmeister’, ‘Monsieur Le Mans’: voor altijd zullen die bijnamen gekoppeld blijven aan Jacky Ickx, een man van 70 inmiddels die als geen ander de essentie van het leven omarmt. Een allrounder die als welbespraakte gentleman een legende werd, en die nooit racete voor de eer of de glorie, maar altijd tegen zichzelf.

■ Topstukken

Voor de tentoonstelling werden enkele topwagens samengebracht. Speciaal ter ere van Jacky Ickx werden deze waardevolle auto's (verzekerde waarde 27 mio Euro) voor zo een lange periode ontleend, en dat is uitzonderlijk.

Zorgvuldig bewaarde en gekoesterde iconische racehelmen, racepakken, overwinningstroeën, foto's enz... uit de persoonlijke verzameling van Jacky Ickx, memorabilia en topstukken uit nationale en internationale verzamelingen, nooit vertoonde foto's, verrassende film- en geluidsmontages brengen zijn carrière weer tot leven.

■ Belevingskamers

Rond de centrale ruimte waarin de bezoeker tot in de kleinste details de carrières van Merckx en Ickx kan bewonderen, langsheen een 140 m lange tijdlijn, ontwikkelden Kannibaal en Pièce Montée een hele reeks belevingskamers. Voor Merckx zijn dat ondermeer een supporterscafé, een perszaal, een ruimte gewijd aan het werelduurrecord...

Jacky Ickx overleefde als bij wonder de donkerste tijd in de geschiedenis van de autosport. Elk jaar zou hij wel een generatiegenoot, een collega, een vriend ten grave zien dragen. John Taylor, Bob Anderson, Jim Clark, Ludovico Scarfiotti, Jo Schlesser, Lucien Bianchi, John Wolfe, Gerhard Mitter, Piers Courage, Bruce McLaren, Jochen Rindt, Pedro Rodriguez, Joseph Siffert, Joakim Bonnier, François Cevert, Roger Williamson, Helmuth Koinigg, Silvio

Moser, Peter Revson, Mark Donohue: het is een dieptrieste lijst, waar maar geen einde aan kwam. Later verongelukten ook onder meer Stefan Bellof, Thierry Sabine en Christian Tarin.

De dood racete altijd mee en Ickx zou het beest meermaals recht in de bek kijken, maar keer op keer ontsnapte hij ternauwernood: in 1963 in La Roche-en-Ardenne, in 1969 onderweg naar huis na zijn eerste overwinning in de 24 Uur van Le Mans, in het Spaanse Jarama in 1970, in 1973 op de Zuid-Afrikaanse omloop van Kyalami, in 1976 op het Amerikaanse circuit van Watkins Glen, in Egypte in 1991.

“Toen ik net voor een raceweekend de voordeur bij mij thuis dichttrok, vroeg ik mij soms af: zal ik er zondagavond nog zijn om ze weer open te doen? Later besepte ik dat ik veel te danken heb aan mijn bewaarengel, die dertig jaar lang over mij heeft gewaakt.” De Jarama-kamer gaat hierover, met de verbrande helm als centraal stuk.

■ Veelzijdigheid

“Jacky Ickx is nergens goed in en slecht in alles”. Vroeger kreeg hij dat vaak te horen op school. Maar het zou niet lang duren voor hij het tegendeel bewees. En hoe. Geen enkele uitdaging was hem te veel. En zo hoorde hij in de jaren zestig, zeventig en tachtig van het vorige millennium tot de meest veelzijdige coureurs op onze planeet. Een allrounder pur sang. Moeiteloos en meestal met groot succes hopte hij van het ene stuur, en dito categorie, naar het andere. Op twee wielen



*Jacky Ickx gezeten op de Porsche 956 van de 24u van Le Mans 1982
(Collectie Porsche Museum Stuttgart)*



*Ford GT40 24u van Le Mans 1969,
338km/u, 4.942cc, 440 pk
(Collectie Guy De Baer)*



*De Porsche 959 van de Dakar 1986
en de BMW 3.0 CSL van de 9u van
Kyalami 1973*

ALGEMENE INFO

Trade Mart, Atomiumsquare 1,
Brussels

De tentoonstelling loopt
tot 21.06.2015

www.merckx-ickx.be

Toegangsprijzen

Weekends & feestdagen/
Weekdagen

Volwassenen: € 15,00 / € 13,00

65+: € 12,00 / € 10,00

Jongeren tot 16 j.: € 9,00 / € 8,00

Studenten € 12,00 / € 10,00

Familie pack € 42,00 / € 36,00

Speciale groepstarieven

Open van 10 tot 18 uur.

Enkel gesloten op woensdag,
behalve tijdens de schoolvakanties.

Ook open op feestdagen.

De topstukken uit de
tentoonstelling samen met de
hoogtepunten van de carrières
van Merckx en Ickx zijn
gebundeld in twee catalogi
van 128 blz. (130 x 185 mm).
Zij zijn te koop voor €15/stuk.

van trial naar pure snelheid. En op vier
wielen van Formule 3 over Formule 2
naar Formule 1. Nagenoeg gelijktijdig
schitterde hij ook in klimkoersen, (woes-
tijn) rally's en uithoudingswedstrijden.

Jacky Ickx had het voordeel dat hij zich
als stuurmanskunstenaar nooit hoefde
te specialiseren en dat de verschillende
sportkalenders hem dit eclectisme uit
een ander tijdperk toelieten. Het gebeur-
de dat hij 48 propvolle weekends per
seizoen racete. "Wanneer ik terugkijk
op die hectische jaren, overheerst vooral
het gevoel: was ik dat wel? Ik kan nog
altijd niet vatten dat de man die ik nu
ben dezelfde is die in al die waanzinnige
wedstrijden racete."

■ Pitstop

Met dank aan het team. De geur van ver-
brand rubber of van brandstof: het hoort
bij de romantiek van een gemotoriseerde
sport. Maar de racesport is veel meer dan
dat. Het is een geolied raderwerk waar
alles draait om snelheid, techniek en
perfectie. Waar tactiek, vakmanschap en
inzicht het verschil kunnen maken. En
waar blind vertrouwen van levensbelang
is, want één fout kan fataal zijn. Zonder
het wederzijdse respect van teambazen,
ingenieurs, mecaniciens, ploegmaten en
alle andere collega's is er niets mogelijk
voor de held in de cockpit. Allemaal
hebben ze hetzelfde doel: winnen.

Maar op weg naar het succes blijven
mens en machine in deze discipline
altijd afhankelijk van elkaar. Alleen met
durf en talent kon iemand als Jacky Ickx
nooit boven zichzelf uitstijgen. Om de
beste te zijn, had hij altijd en overal een
betrouwbare bolide nodig. Ickx racete
uiteindelijk in 89 verschillende auto's
en besepte als geen ander dat hij nooit
alleen kon zegevieren. Motorsport is en
blijft teamwork.

■ Race

Alleen winnen telt. Op schoot bij zijn
vader Jacques, achter het stuur van een
naoorlogse Triumph: zo leerde Jacky Ickx
autorijden. Het was de start van een lang
en rijk gevuld raceavontuur, dat begon
voor het plezier. Geld was geen drijfveer,
wel de drang om de beste te zijn. Want
alleen winnen telt in autosport. En dat

zonder stil te staan bij de risico's die er
nu eenmaal bij horen. Ook Ickx zette zijn
leven op het spel, uit jeugdige achteloos-
heid en onwetendheid.

Iedereen kan gewend raken aan snel-
heid, maar een kampioen onderscheidt
zich van de rest door zijn behendigheid
en zijn virtuositeit. En voor Jacky Ickx
werkte vooral de smaak van de overwin-
ning verslavend. Op die manier werd
hij een veelwinnaar. Met als bekendste
hoogtepunten twee vicewereldtitels in
de Formule 1, het summum van de auto-
sport, en zes eindoverwinningen in de
prestigieuze 24 Uur van Le Mans.

Na zijn laatste succes werd hij in eigen
land verkozen tot sportman van het jaar.
Later werd hij uitgeroepen tot rijder van
de eeuw in de endurance, ereburger
van de stad Le Mans, officier in l'Ordre
de Saint-Charles en grootofficier in de
Leopoldsoorde.



*Een Peugeot 404 volgwagen van 1967
(Collectie Garage Vandecasteele) samen met
een reeks fietsen die een rol speelden in de
carrière van Eddy Merckx: Superia, Peugeot,
Faema, Molteni, etc.*



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz

Belgisch erfgoed



*Tekst: Leo Van Hoorick
Foto's: Danny Goetghebeur,
Leo Van Hoorick*

Excelsior Albert I^{er}, carrosserie Snutsel 1927



Toen eerder dit jaar de permanente tentoonstelling *Belgium@Autoworld* werd geopend in ons nationaal automobielmuseum, prijkte op een draaiend plateau een adembenemend mooie Excelsior met een convertible carrosserie van het befaamde Brusselse huis Snutsel. De auto was nog maar net terug van een jarenlange restauratiebeurt in Portugal en beleefde hier zijn wedergeboorte. Wij maakten kennis met zijn eigenaar Raoul Thybaut en legden meteen een afspraak vast om nader kennis te maken met deze fabuleuze wagen.

■ De absolute top

Minerva mag dan al de meest bekende naam zijn uit de Belgische automobielschiedenis, maar als het om het mooiste merk gaat, dan kiezen wij resoluut voor Excelsior. Dit merk uit Zaventem bouwde tot eind van de jaren twintig auto's die zowel qua techniek als verfijning konden wedijveren met het beste wat er toen werd gefabri-

ceerd. We denken daarbij aan Isotta Fraschini, Bentley of Hispano Suiza, om er slechts enkelen te noemen.

Excelsior was het geesteskind van ingenieur Arthur De Coninck, een man die voor het eerst van zich liet spreken in 1903 bij de oprichting van de in Brussel gevestigde "Compagnie Nationale Excelsior". Excelsior (nog het best te vertalen als "uitmuntend") verwees letterlijk naar de buitengewone kwaliteit van de geplande producten. Heel zijn leven lang zou De Coninck een perfectionist blijven, die steeds het beste wilde.

De eerste auto's, dan nog met Franse Aster-motoren, werden vanaf 1904 afgeleverd. De zaken liepen goed en begin 1907 stichtte De Coninck met Lucien Chaussette de firma "A. De Coninck & Cie". Kort daarna zou de eerste volledig zelf geproduceerde auto de fabriek verlaten. De "SA des Automobiles Excelsior" werd opgericht in 1910 en nam de activiteiten

van “A. De Coninck & Cie” over. Datzelfde jaar werden ook de gebouwen en machines overgenomen van de firma “Usines de Saventhem” (net daarvoor gefusioneerd met Belgica), die in vereffening was.

Dat jaar zorgde Excelsior voor sensatie met de lancering van een zescilinder. Vele constructeurs hadden weliswaar al geëxperimenteerd met dergelijke motoren, maar veelal beperkten ze zich tot het toevoegen van twee cilinders aan een bestaand viercilinderblok, zonder zich veel om de uitlijning, afstelling of trillingen te bekommeren. Niet zo bij Excelsior, en al snel werd de zescilinder uit Zaventem beschouwd als een van de beste van zijn tijd.

Een bijzonder kenmerk van Excelsior was de smering. Alle onderdelen onderhevig aan wrijving, waren voorzien van een klein oliereservoir, waarin een wijk gedrenkt was, die de te smeren onderdelen onder de olie hield. Dit systeem verving het klassieke vet-smersysteem. In de motor zelf werd de olie rondgestuwd door een tandwielpompe.

De Koninklijke Familie van België had meerdere Excelsior's in bezit, Koning Albert zou er tijdens de hele oorlog één van gebruiken.

■ Adex: toptechniek

De Coninck ontwikkelde afneembare wielen, volgens een eigen systeem. Dit kreeg de naam “Adex”, ontleend aan de initialen van Arthur De Coninck (de A en de D) en de EX van Excelsior. Deze naam zou ook voor andere ontwikkelingen worden gebruikt, zoals het Adex-remsysteem op de vier wielen dat in 1919 werd geïntroduceerd. Dat werkte diagonaal en verzekerde een gelijke remdruk op elk wiel, niet beïnvloed door de beweging van de vering of de draaihoek van de voorwielen. Een andere innovatie was de montage van een Adex stabilisator op de achterbrug. Excelsior deed beroep op cantileververen achteraan, omdat die het onafgeveerde gewicht hielpen verkleinen. Maar die veren alleen volstonden niet om de achteras perfect in het spoor te houden, wat nadelig was voor de

wegligging. Dit werd opgelost door de stabilisator, een stangensysteem dat de achteras onder alle omstandigheden strak in het spoor van het chassis hield. Die stabilisator was zo doeltreffend dat hij al snel door veel andere constructeurs overgenomen werd. Alle Excelsiors hadden na de oorlog ook een elektrische verlichting en starter.

Het merk zou zich ook gaan toeleggen op zescilinders. In oktober 1922 werd een nieuw model voorgesteld, de 35 pk Adex C of Adex Sport. De motor was een prachtige zescilinder uit één blok, met een inhoud van 5.332 cc (90 x 140), een bovenliggende nokkenas en zevenmaal gelagerde krukas. Hij had een afneembare cilinderkop, de zuigers waren uit aluminium en de voeding werd verzekerd door drie Zenith-carburatoren, de ontsteking door een

Een radiatorcap met de beeltenis van Koning Albert I. Het bestond, maar werd niet standaard meegeleverd met de auto.





Scintilla magneto. Met gesloten koetswerk haalde deze 110 pk sterke wagen meer dan 120 km/u.

■ Competitie

Speciale racewagens bouwen bleek onmogelijk voor de beperkte middelen van een klein bedrijf. Maar deelnemen aan uithoudingswedstrijden met aangepaste seriemodellen, zoals Excelsior ook reeds voor de oorlog deed, kon wel. In 1923 nam het merk met twee wagens deel aan de eerste 24 Uren van Le Mans. Ze werden bestuurd door Dils-Caerels en Lecureul-Flaud, en legden beslag op de vierde en de negende plaats. Met een torpedo koetswerk met vier plaatsen waren zij vrij zwaar – ca. 2.000 kg - maar ze hadden een goed weggedrag en uitstekende remmen. Zij haalden een topsnelheid van 160 km/u en draaiden rondetijden met een gemiddelde van 100 km/u.

In 1925 nam Excelsior ook deel aan de 24 uren van Francorchamps, maar de overwinning ontglipte hen. Tijdens de “Challenge Boillot” verbeterde Duray met 115 km/u het ronderecord, maar moest de overwinning aan de Chenard's laten. Met Dils en Caerels aan het stuur eindigde het Excelsior team op de tweede plaats tijdens de 24 uren van Francorchamps in 1926. Dat jaar werden ook twee wagens ingeschreven voor het “Circuit des Routes Pavées”, ook de “Grand Prix de Lille” genoemd. Als piloten werden André Pisart en chef-testrijder Caerels aan-

geduid. Pisart nam de leiding van de wedstrijd, maar problemen met de benzinetoevoer maakten dat hij niet mee kon strijden voor de overwinning. Na het ronderecord verbeterd te hebben tegen 98 km/u eindigde hij als derde. Maar teamgenoot Caerels reed een perfecte wedstrijd en behaalde de eindzege.

In 1927 keerde Excelsior terug naar de 24 uren van Francorchamps, en nu met succes. De overwinning ging naar het duo Sénéchal-Caerels die 148 ronden aflegden met een gemiddelde van 92 km/u in de stromende regen, terwijl Dils-Ledure tweede eindigden op drie ronden van hun teamgenoten.

■ De Roi Albert I

Op het einde van 1925 was de Adex C verkrijgbaar in twee varianten. Een lang chassis met een motor met één carburator en een kort chassis met één of drie carburatoren. Het eerste model was goed voor 120 km/u, het tweede voor 145 km/u. Op speciaal verzoek kon er ook een Super Sport met een kort chassis besteld worden, volgens de overlevering haalde die een top van 175 km/u. De montage van een rembekrachtiger van het type Dewandre verbeterde het remmen gevoelig. Vanaf 1924 was er ook sprake van een eenvoudige plaatkoppeling en het lange chassis kreeg een vierversnellingsbak.

Op het einde van 1926 onderging de Adex C nog een aantal verbeteringen, daaronder een dubbele ontsteking met twee bougies per cilinder, 12 V elektrisch systeem, een nieuwe uitlaatcollector, betere koeling en smering van de motor, grotere geventileerde aluminium remtrommels enz. en werd het model omgedoopt tot Roi Albert I. De radiator droeg nu de kleuren van België. Twee types stonden er in de catalogus, het basismodel met één carburator en het type “Sport” met één of drie carburatoren. Dit sportmodel was goed voor 145 km/u. Beide modellen kregen een vierversnellingsbak.

■ Uniek exemplaar

De auto waar het hier om gaat is een kort chassis, voorzien van een

carburator. Hij werd in 1927 besteld door de ambassadeur van Roemenië in Groot-Brittannië, op aanbeveling van de koningin van Roemenië, die er zelf ook een had. De auto werd geleverd aan de Britse importeur Hayward Automobile Ltd in London. De carrosserie werd gerealiseerd door de toen vermaarde Brusselse carrossier Snutsel. Toen de auto klaar was voor aflevering, was de ambassadeur echter niet in staat om de factuur te betalen. De Britse importeur besloot de auto te exporteren naar het Agentschap in Zuid-Afrika, waar de auto werd gekocht door de eigenaar van een goudmijn. De auto bleef in dienst tot begin de jaren vijftig. Hij werd vervolgens met zorg bewaard door drie opeenvolgende verzamelaars. De laatste was van plan de auto te restaureren en te voorzien van een sportcarrosserie, afkomstig van een Sunbeam. De voorbereidende werken waren reeds uitgevoerd, en de aluminium vuurwand tussen motor en passagiersruimte werd afgezaagd om de lagere carrosserie te kunnen ontvangen. Maar gelukkig verscheen Raoul Thybaut op het toneel, en in 2004 wist hij de auto te kopen, samen met het afgeschreven Snutsel-koetswerk. Hij was ook in het bezit van een blauwdruk van de carrosserie zodat een getrouwe restauratie

kon beginnen. De redding van dit stuk Belgisch automobiel-erfgoed ging gepaard met veel research en een zoektocht naar de juiste onderdelen. Maar het resultaat is adembenemend, en het werk is verzorgd tot in de kleinste details.

De carrosserie met linnen kap, is geïnspireerd op een fiaker, een soort paardenkoets. Dat valt op door de naar voor lopende lijn met scherpe hoek onderaan de passagiersruimte, geaccentueerd door de kontrasterende wit en blauwe lak. Ook de ovalen klinken en de lantaarns in geslepen glas aan weerszijden van de voorruit verwijzen daar naartoe. Een beetje vreemd voor een auto van eind de jaren twintig, maar er werden in die tijd wel meer luxekoetswerken met dergelijke stijlkenmerken afgeleverd, ondermeer op Bugatti-chassis.

De motor levert zijn maximaal vermogen van 110 pk bij ca 3.000 t/min, maar bij 2.000 t/min is er ook reeds 85 pk beschikbaar. De auto is dus bijzonder soepel, en behoeft weinig schakelwerk. Motor en chassis bewezen hun deugdelijkheid trouwens in de uithoudingswedstrijden waarvoor Excelsior deze chassis met succes inschreef. De motor is voorzien van aluminium zuigers, een





zeven maal gelagerde krukas die is verbonden met een bovenliggende nokkenas via een koningsas. Alle motoren werden gedurende enkele duizenden kilometers getest, waarna ze werden gedemonteerd voor controle alvorens ze in hun chassis werden afgeleverd. De dubbele ontsteking doet beroep op een Scintilla magneto. De auto is voorzien van vier versnellingen.

Het chassis heeft zelfsmerende articulaties. Hier hoeft men niet rond te gaan met de vetspuit, verschillende gemakkelijk te bereiken oliereservoirs moeten van tijd tot tijd worden bijgevuld, dat is alles. Alle assen en knikpunten zijn voorzien van een gemakkelijk bij te stellen systeem, dat slijtage opvangt. De auto is voorzien van remmen op de vier wielen, bijgestaan door een rembekrachtiger, een uitvinding van de Luikse ingenieur Albert Dewandre.

Een naakt chassis van een Roi Albert Ier met drie carburatoren werd in september 1927 op het circuit van Brooklands getest door het Britse magazine Motor Sport. Het was enkel voorzien van een radiator, een motorkap, canvas spat-schermen en kuipzetels. De journalist van dienst besloot met te zeggen dat dit een auto van grote klasse was met prestaties die kort bij die van een racewagen lagen. Over de auto die ons vandaag bezig houdt, vermeldden ze dat het, niettegenstaande zijn op maat gemaakte carrosserie, toch een auto is met zeer sportieve prestaties.

■ Een roemloos einde

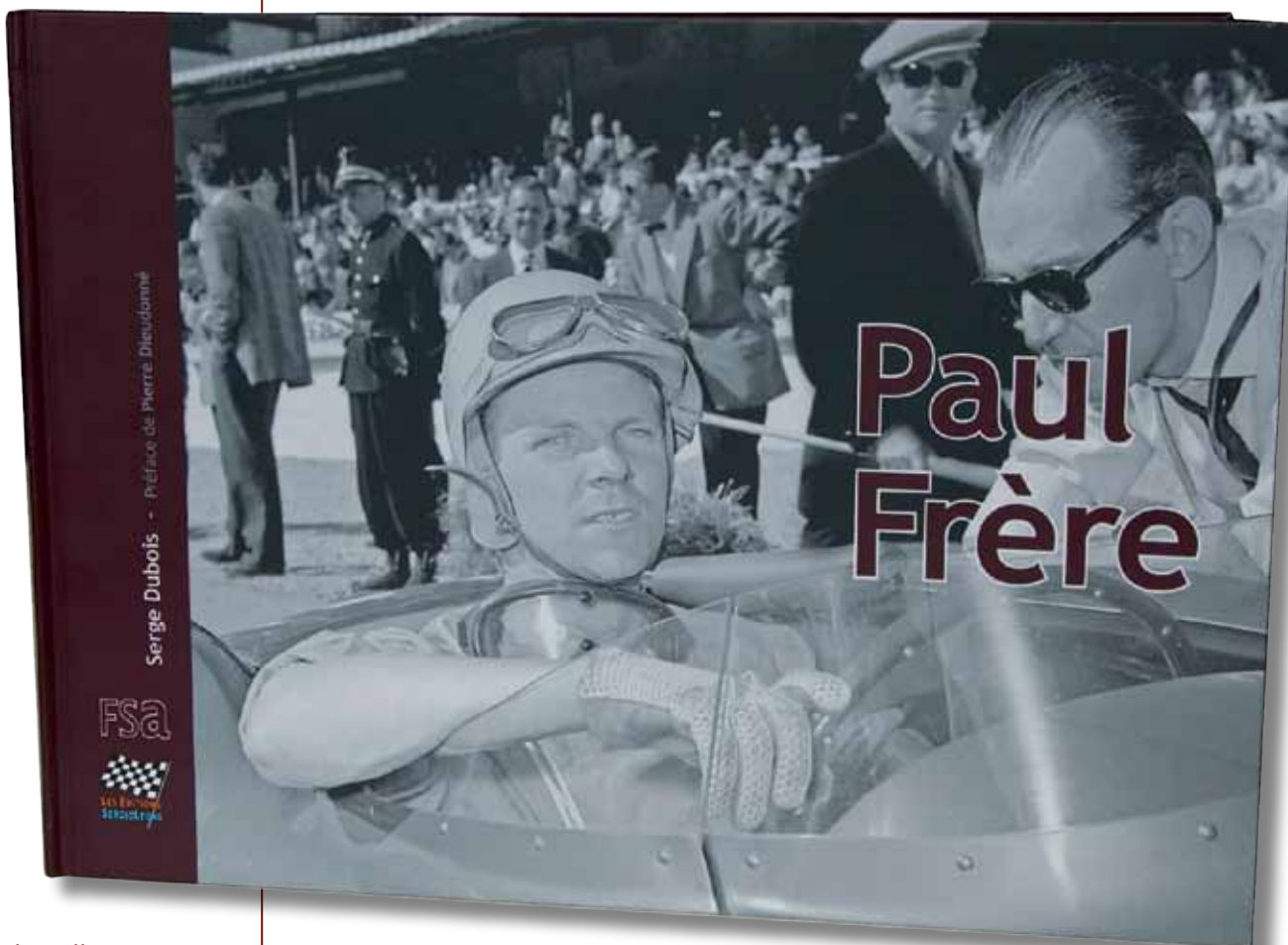
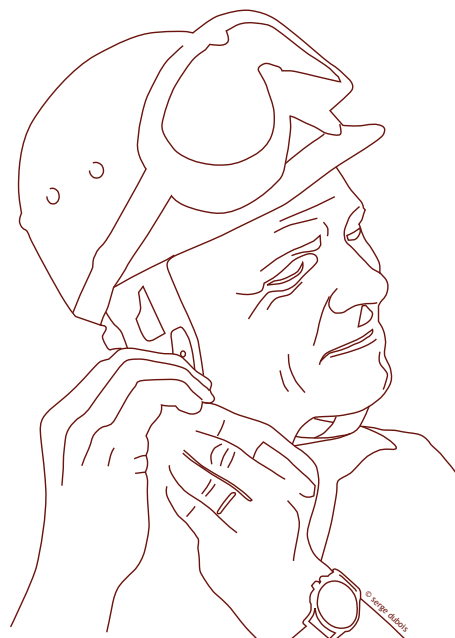
Tussen 1920 en 1925 werden tot 10 onderstellen per maand gebouwd. Deze auto's waren weliswaar zeer mooi, en behoorden tot het beste wat er te krijgen was, maar ze waren ook zeer duur wat hen steeds moeilijker te verkopen maakte.

Op het einde van 1927 verkocht Arthur De Coninck het merk en de fabriek in Zaventem aan Mathieu van Roggen, de baas van Imperia, die verschillende Belgische merken wou samenbrengen om de concurrentie met de ingevoerde merken beter aan te kunnen. In 1929 verlieten de laatste Excelsior-modellen de fabriek in Zaventem. Tot in 1931 zouden er nog enkele modellen gebouwd worden met wat er overbleef aan reserve-onderdelen. Uiteindelijk verdween Excelsior definitief van het toneel. Dit Belgisch merk, dat wellicht het meest geëvolueerd was op technisch vlak en waarschijnlijk ook het mooiste palmares op sportief vlak verzamelde, is intussen in de vergetelheid geraakt. Volgens Raoul Thybaut zijn er van alle Excelsiors die er ooit werden gebouwd, wereldwijd slechts negen bewaard gebleven. Daarvan twee Roi Albert Ier, deze en een chassis dat in de loop der jaren werd omgebouwd tot ... brandweerwagen. Die bevindt zich in Portugal.



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 Motorsportmuseum

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





Hou het simpel

Dat Japanse autofabrikanten slechts de anderen achterna heulen, wil het ene cliché. Of dat autobouwers nooit echt lang en onbezorgd van een succesnummer kunnen genieten, omdat de concurrenten hen in een wip en een knip het gras voor de voeten komen wegmaaien. De Mazda MX-5 veegt beide stereotiepen met de glimlach onder de mat. Al 25 jaar zelfs. En dat zal nog wel even zo blijven ook.

Tekst: Bart Lenaerts

25 jaar draait de Mazda MX-5 al mee. Een kwarteeuw. In het kleurrijke universum der auto's is dat niet meer of minder dan een eeuwigheid. Je moet al Mini, Kever of 2PK heten om beter te doen. Zo'n icoon is de MX-5 dus geworden. Al gaat de vergelijking uiteraard niet helemaal op, want tijdens die 25 lentes heeft de guitige Mazda al enkele remakes achter de rug, terwijl hij net voor de meest ingrijpende transformatie staat.

Nadat de eerste generatie in 1989 vriend en vijand verbaasde met zijn frisse voorkomen, prettig weggedrag en nog leuker prijskaartje, kwam er in 1998 meer van hetzelfde met de Mark2. Letterlijk zelfs, want tot spijt van wie het benijdt, was de Mazda best wat kilo's aangekomen, helaas een zeer netelige kwestie in het segment der compacte roadsters. Bovendien waren de karakteristieke klappoklampen komen te gaan. Destijds leek dat een nauwelijks te overkomen ramp voor de ruime schare fans die de kleine Japanners inmiddels had weten te vergaren. Al is het terugblikkend vanuit de 21ste eeuw niet meer dan logisch dat die ouderwetse jaren-'80 lampjes overboord gingen.

In 2005 kwam dan de derde generatie om de hoek piepen. Die keek pas echt guitig uit zijn oogjes. En dankzij de ronde wielkasten stond hij helemaal stoer op zijn pootjes. Voorts borduurde hij netjes verder op het beproefde recept, al voelde Mazda in 2008 wel de nauwelijks te verklaren noodzaak om ook een coupé-cabriolet variant met stalen klappak aan het beperkte en zeer overzichtelijke gamma toe te voegen.

■ Van a één, a twee en a drie

Tijdens de succesvolle carrière van die drie opeenvolgende generaties werd de Mazda steeds moderner, al is er voor de rest amper iets veranderd aan zijn constitutie. Hoewel de auto-industrie niks liever doet dan duizend en één varianten te verzinnen van eender wat, wist Mazda zijn eigen marketingafdeling ditmaal aan banden te houden. Hier geen versies met vierwielaandrijving, complexe transmissies of dikkere turbo- of V6-motoren die zoveel vermogen leveren dat je er toch niks mee bent. Er is zelfs nooit officieel een coupé geweest.

Wel werd hij steeds molliger op de heupen, een onvermijdelijke evolutie in ons tijdsgewricht. Moderne auto's moeten simpelweg aan steeds strengere veiligheidseisen voldoen, inclusief kreukelzones, airbags en andere spullen die doorwegen. Waarop zo'n constructeur geen andere keuze heeft dan een iets zwaardere motor te monteren, wat op zijn beurt grotere remmen, een sterkere ophanging en een zwaardere transmissie met zich meebrengt. En zo blijft die vicieuze cirkel aandikken. Al wist Mazda de schade tot een absoluut minimum te beperken. Terwijl de eerste slechts 965 kilo op de weegschaal gooide en daarom voldoende had aan een 1.6 liter viercilinder met 116 pk, komt de derde generatie voor de dag met een 1.8 liter of een 2.0 liter motor die respectievelijk 126 en 160 pk leveren. Met zo'n bescheiden cavalerie krijg je nergens de handen nog op elkaar, nu zelfs een Clio RS of Focus ST fluitend voorbij 200 pk boenderen. Al wordt het een heel ander verhaal als je weet dat de MX-5 amper 1180 kilo voor de kiezen krijgt. Bovendien is rauwe snelheid allerm minst zijn hogere levensdoel. Wel integendeel. De Mazda wil vooral rijplezier leveren bij snelheden die binnen de legaliteit liggen. Waarmee het autootje eigenlijk verrassend veel

moderner is dan al die hypercars die zo krom staan van het potentieel dat de chauffeur slechts zijn eigen knokkels opvreet van frustratie. Grappig is het wel, want géén andere auto op de markt grijpt duidelijker terug naar het verleden als deze Mazda.

■ Eenzame voorvechter

De MX-5 is altijd een buitenbeentje geweest. Niet alleen in het eigen Mazda-gamma, maar ook binnen het nochtans onwaarschijnlijk diverse autolandschap. Geen niche valt er nog te verzinnen, of de constructeurs rollen over elkaar heen in de hoop vliegen af te vangen van hun concurrenten. Van vierdeurs-coupees tot coupe-varianten van SUV's en bij BMW zelfs vierdeurs-versies van de coupé die ze uit de vierdeurs destilleerden. En toch volgde niemand ooit in het spoor van Mazda met een kleine en betaalbare roadster. BMW, Mercedes, Audi en Porsche hebben weliswaar compacte tweezitters, maar zowel qua vermogen onder de kap, kilo's vet aan de botten of het uiteindelijke prijskaartje spelen die echt wel in een heel andere klasse. En halfzachte pogingen zoals de Suzuki Capucino, Opel Tigra of Renault Wind hebben niks te maken met het oor-





spronkelijke idee van de Mazda: een tweezits-cabriolet met een bescheiden vierpitter in de neus, een aanvaardbaar droog gewicht en vooral achterwielaandrijving. Daarmee heeft Mazda dus allerminst het warme water uitgevonden. Wel integendeel. De layout van dit gooi-en-smijtdoosje grijpt terug naar de oerprincipes van sportwagens zoals die vooral in de jaren '50 en '60 in Engeland en Italië werden gebouwd. Het idee was even simpel als opwindend: je neemt een eenvoudig chassis, hangt voorin een vierpittertje dat het niet zozeer van pure kracht, maar wel van pittigheid en panache moet hebben.

■ Amerikaanse saus

Hoewel de eerste MX-5 in '89 werd onthuld, begon het verhaal reeds in 1979 toen de Amerikaans autojournalist Bob Hall de Mazda fabriek in Japan bezocht. Gevraagd naar wat volgens hem de volgende auto moest zijn waarmee Mazda kon scoren, schetste hij vingervlug een compact en open tweezittertje dat teruggreep naar de opwindende jaren '60. Volgens Hall lieten alle andere constructeurs immers een belangrijk marktsegment links liggen sinds de Europeanen de

betaalbare, open tweezitter ostentatief de rug hadden toegekeerd. Als de Japanners in dat gat zouden springen, hadden ze een klapper van formaat in huis die niet alleen zou verkopen als zoete broodjes maar ook nog eens hun ietwat duffe imago zou versterken, aldus nog de penneridder. Na deze profetische woorden trokken de Japanners onvertogen aan het werk en mochten drie ontwerpstudio's meedingen naar de opdracht: eentje in Tokio, eentje in de thuisbasis in Hiroshima, terwijl de Amerikaanse collega's van de Irvine-ontwerpstudio er eveneens hun licht over mochten laten schijnen. Die laatste gingen niet bepaald over één nacht ijs. Vooraleer aan de slag te gaan, kochten ze zelfs een Triumph TR 3, een MGA en een Lotus Elan zodat alle betrokken ontwerpers en ingenieurs ermee op de hort konden. In augustus 1984 viel dan het verdikt. Terwijl Hiroshima kwam aanzetten met een ontwerp met alle techniek vooraan en Tokio opteerde voor het alles-achter concept, wonnen de Amerikanen het pleit dankzij de traditionele architectuur met een licht koetsje, een compacte vierpitter voorin en klassieke achterwielaandrijving. Net zoals de Engelse klassiekers waar

ze hun inspiratie vandaan hadden gehaald. Het is overigens geen toeval dat de eerste MX-5 in Californië werd onthuld. De Amerikaanse markt is vandaag nog steeds zijn grootste afzetgebied.

■ Alleen op de wereld

Dat amper ooit iemand in de sporen van de MX-5 volgde, heeft overigens een simpele reden: hoe eenvoudig het chassis ook is, het is er wel eentje dat je echt voor niks anders kan gebruiken. Dat is een zeer lastig uitgangspunt in de huidige markt, waar zelfs een kaskraker als de Golf zijn platform met andere modellen moet kunnen delen om nog rendabel te kunnen zijn. Hoe moeilijk het echt is, blijkt uit de pogingen van andere fabrikanten: Zowel de Fiat Barchetta, de Ford Streetka, de Smart Roadster, de MG TF en andere Toyota MR's wisten geen potten te breken en verdwenen ondertussen terug van de markt. Daarom zoeken de overgebleven tweezits-roadsters het veel hoger in de markt, waar men veel meer kluiten kan vangen met dikke opties en wat meer. Zowel de BMW Z4, Mercedes SLK of Jaguar F-Type flirten met prijskaartjes die al snel voorbij 50.000 euro jagen, terwijl de Mazda minstens zoveel lol levert en toch onder de magische 25.000 euro grens blijft. Dat kan enkel omdat hij zo vlot over de toonbank gaat. Sinds 1989 wist Mazda ruim een 1 miljoen van deze pretletters aan de man en vrouw te brengen.

■ Italiaanse neef

En net nu staat de vierde generatie op de rol, eentje die het over een heel andere boeg gooit. Niet conceptueel, wel qua vormtaal. De marketingjongens van Mazda hadden er immers de buik van vol dat die MX-5 zo'n sterk nummer is dat hij helemaal op zichzelf staat, bijna alsof het een eigen merk is. Veel liever wil men dat zijn imago afstraalt op alle andere huis-tuin-en-keuken modellen, vooral omdat Mazda als geen ander het thema lichtgewicht aankleeft. Dus gaf men de nieuwste MX-5 een volledig

nieuw uiterlijk mee dat veel scherper is gesneden en veel beter past binnen de vormtaal van het Mazda-portfolio. Het olijke snoetje dat door iedereen werd doodgeknuffeld, moest daarbij plaats maken voor een veel doelbewustere, haast gemene blik, terwijl het gezellige lijfje een stuk afgetrainder oogt.

Omdat de economische realiteit voor iedereen even hard is, komt er wél voor het eerst een andere variant op dit platform. Het is immers een publiek geheim dat Alfa Romeo mee wil surfen op het succes van de Mazda MX-5 door zijn nieuwe Spider – Duetto misschien – op dezelfde bodemplaat neer te zetten. Het is bijna té cynisch dat de Italianen nu bij de Japanners op schoot moeten, terwijl de eerste MX-5 echt wel gebaseerd was op het gedachtegoed achter ondermeer de authentieke Alfa Spider. Al is het tegelijk het ultieme compliment voor de kleine Japanner.



Racing Team VDS

Benoit Delière Editions, publiceerde de geschiedenis van het Racing Team VDS, het team van Graaf Rodolphe van der Straten-Ponthoz dat twee Europese titels veroverde in de F5000, twee titels in de Tasman Series en één titel in CanAm.

24 uren
van Francorchamps 1966.
Alfa Romeo GTA -
Trosch voor Damseaux.



Na l'Equipe Nationale Belge, hebben Claude Yvens en Christophe-Antoine Gaascht zich gebogen over een ander glorierijk team in de Belgische autosport: het Racing Team VDS. Tussen 1965 en 1985 dweilden Rodolphe van der Straten-Ponthoz en zijn troepen bijna alle continenten af.

Om met de deur in huis te vallen : het uiteindelijke doel van de Graaf om de 24 uren van Le Mans te winnen..liefst meer dan eens, is nooit uitgekomen. Maar hij wist zich aan te passen aan de omstandigheden en internationale raceseries te vinden waarin hij zijn strijd om de overwinning en zijn streven om technologische uitdagingen tot een goed einde te brengen kon combineren... zonder ooit te moeten beroep doen op sponsoring. In die zin is de geschiedenis van het Racing Team VDS logisch in de jaren zestig, wisselvallig begin de jaren zeventig en constant tot in 1984.

Gestart in het Belgisch circuitkampioenschap stuurde de Graaf zijn troepen al snel naar het Europees Kampioenschap Tourisme en vervolgens naar het Wereldkampioenschap. Van die periode bleef slechts één piloot over, Teddy Pilette, waarvan het talent uiteindelijk toch niet voldoende bleek om te titels te veroveren waarvan de Graaf droomde. Eind de jaren zestig was Le Mans enkel

weggelegd voor een grote constructeur. Met een gevoel van spijt keerde Rodolphe van der Straten-Ponthoz Alfa-Romeo de rug toe en verliet nadien ook de sport-prototypes, evenwel niet zonder verschillende overwinningen te hebben geboekt.

In het begin dacht de Graaf nog niet aan eenzitters. Teddy Pilette wel. In 1971 stortte het team zich in een ongezien avontuur door deel te nemen aan de Interserie met racewagens van McLaren. Op verzoek van Pilette komt er tevens een eerste McLaren F5000. Er volgen twee moeilijke jaren en het is wachten tot mei 1973 vooraleer Teddy Pilette een F5000 wedstrijd wint in Oulton Park met een Chevron B24. Van dan af is VDS een team dat meetelt: Pilette wordt Europees Kampioen in 1973, Peter Gethin komt in het team en wordt vice-kampioen in 1974 en Pilette triomfeert opnieuw in 1975. Met de overwinning van Gethin in de Tasman Series in 1974 is het palmares al meer dan indrukwekkend. Maar er ligt een schaduw over die prestaties: het Racing Team VDS kreeg in België niet de erkenning die het volgens zijn eigenaar verdiende. De Graaf laat daarop zijn team racen onder een Britse licentie.

Het verdwijnen van de Europese F5000 moedigt de Graaf aan om uit te wijken naar de VS. Een jaar in F5000 om te leren (tevens het jaar dat Pilette het team verlaat) en VDS Racing wordt één van de sterkhouders in het nieuwe CanAm kampioenschap. Peter Gethin, Warwick Brown, Geoff Brabham, Al Holbert en Geoff Lees strijden telkens weer om de beste plaatsen tot de uiteindelijke triomf van Geoff Brabham in 1981. De titel heeft voor de Graaf een zoete bijmaak. Als fervent technicus, die zelf miniatuurmodellen van motoren bouwt, is hij er in geslaagd te winnen met een auto die zijn naam draagt en



1000 km van Spa 1968.
De 2 Alfa Romeo 33/2
in de paddock.

ontwikkeld werd met de knapste technieken van het ogenblik.

De CanAm serie verdwijnt in 1982 en de Graaf beslist over te stappen op Indycar. Ook daar gaat amper één leerjaar voorbij om de beslissing te nemen een eigen auto te bouwen. Maar de VDS-Penske van 1984 is een regelrechte catastrofe en het seizoen van VDS Racing eindigt na amper drie meetings.

Toch eindigt het avontuur daar niet. Op zijn minst viermaal doet de naam van der Straten opnieuw van zich spreken in de motorsport :

■ Rodolphe van der Straten heeft in 1981 VDS Engines opgericht met Franz Weis. Met deze motoren konden de klanten 108 overwinningen boeken in Indycar en in vier edities van de 500 Mijlen van Indianapolis.

■ In 1991 gaat de Graaf in op de vraag van Jim Hall om een nieuw Hall-VDS team te lanceren in Indycar. Het team overleeft zelfs het overlijden van Graaf Rodolphe op 8 april 1992 en zal racen tot in 1994.

■ Het Marc VDS Racing Team, opgericht door de zoon van Rodolphe, heeft overwinningen en titels binnengehaald in zowel uithouding (voornamelijk de Blaupunkt Endurance Series) als Moto2.

■ VDS Racing Adventures, opgericht door Raphaël van der Straten-Ponthoz in 2000, zet de familietraditie verder in verschillende continenten, met overwegend deelnames aan uithoudingswedstrijden. Ook dit team ontwikkelde een eigen voertuig, een GT ditmaal...



■ Het boek

Zoals gewoonlijk bij Benoit Deliege Editions, is het werk gewijd aan het avontuur van VDS rijkelijk geïllustreerd: meer dan 400 foto's en talrijke illustraties.

Claude Yvens en Christophe-Antoine Gaascht, de twee auteurs, hebben voor dit werk meer dan twee jaar gespendeerd aan onderzoekswerk alvorens alle overlevenden van het avontuur te contacteren. Het resultaat is, zoals gewoonlijk, bijzonder volledig maar tevens zeer vlot leesbaar. Achter de koersfeiten verborgen zich passionele en vaak ook amusante menselijke geschiedenissen, die door de alerte pen van de auteurs leiden tot een aangename ontdekking.

264 bladzijden - Formaat 26x28cm -
Tekst Frans & Engels
Verkoopprijs : 60 euro
Te bestellen op de site :
<http://www.benoitdeliege.be/>
Benoît Deliege Editions,
10 rue Joseph Sonveau,
B-4910 Polleur

F5000 Tasman Pukekohe 1972.
Pilette - McLaren M10B.

Indy Car Mid-Ohio 1983.
John Paul Jr - Penske PC10.





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.

