

Fsa HISTORICAR

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





ZOUTE SALE

by **BONHAMS**¹⁷⁹³

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM

8-9 OCTOBER 2015

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE



PLATINUM SPONSORS



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS



A LIMITED NUMBER OF QUALITY ENTRIES ARE NOW INVITED

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE

HISTORICAR

Editoriaal

Fsa

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

Hoofredacteur:

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

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

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

Lay-out:

Olivier Godart, Trait d'Esprit

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

InterClassics Brussels



Nadat het Brussels Retro Festival roemloos ten onder ging, moest de hoofdstad van Europa het een aantal jaren zonder oldtimerbeurs stellen. Er kwamen in ons land links en rechts wel beurzen bij, al dan niet succesvol, en de bestaande beurzen bleven goede zaken doen. De oldtimerbusiness zit in de lift nietwaar, sinds niet enkel liefhebbers, maar ook speculanten brood zien in klassieke automobielen.

Eerder dit jaar maakten de organisatoren van InterClassics & TopMobiel in Maastricht bekend dat ze een tweede evenement zouden gaan organiseren, en dat ze daarvoor een akkoord sloten met Brussels Expo, zoals de Heizelpaleizen tegenwoordig heten.

De beurs van Maastricht was dit jaar aan zijn 22ste editie toe. Het is een evenement dat jaarlijks doorgaat begin januari en in de voorbije jaren een hoge vlucht heeft genomen, zowel in kwaliteit als in bezoekersaantallen. De beurs in het MECC kan ook rekenen op een ruime belangstelling uit ons land.

Maar vermits er in Maastricht niet veel meer ruimte over was om nog verder te groeien, werd uitgekeken naar een tweede locatie: ver genoeg van Maastricht om nieuwe bezoekers te kunnen bereiken, maar ook weer niet te ver om de bestaande exposanten niet af te schrikken of op kosten te jagen. De organisatoren willen voor hun nieuwe beurs trouw blijven aan het concept dat ook in Maastricht wordt gehanteerd: een hoogkwalitatieve beurs met de nodige aandacht voor aankleding en presentatie. Ze willen de bovenkant van de markt aantrekken als het gaat om autohandel want het is uiteraard de bedoeling dat er zaken worden gedaan. Daarnaast is er ook een showgedeelte. Toegegeven, met Bugatti als themamerk spelen ze op zeker. Maar er werd me verzekerd dat het de bedoeling is om hoofdzakelijke Belgische Bugatti's in Brussels Expo tentoon te stellen. Zestig jaar Citroën DS is een ander voor de hand liggend thema. Zoals voor de prachtige tentoonstelling die momenteel in Autoworld loopt (tot eind juli) wordt ook hier samengewerkt met de Amicale Belge des Clubs Citroën. Naast de handel krijgen ook heel wat merkenclubs een plaats, en ook verschillende stands met onderdelen en miniatures zijn gereserveerd.

Destijds hadden de organisatoren van Brussels Retro moeite om twee hallen te vullen, zelf voor de meest succesvolle edities. Daarom gingen de nieuwe organisatoren behoedzaam van start met de huur van twee hallen. Na enkele maanden reeds bleek dat ze ook drie hallen hadden kunnen vullen, maar jammer genoeg was er voor het weekend van 6,7 en 8 november geen aangrenzende hal meer beschikbaar.

Brussels Retro ging ten onder nadat de beurs werd overgenomen door een Fransman die geen oog had voor de Belgische eigenheden en bovendien dacht dat iedereen in België sowieso Frans sprak. De organisatoren van Maastricht zijn slimmer, dat weet ik door de regelmatige contacten die ik met hen heb en als trouwe bezoeker van hun beurs. Ik heb er dus alle vertrouwen in dat deze beurs van bij de eerste editie een succes zal worden!

Voor meer informatie over InterClassics Brussels: www.interclassicsbrussels.be

Leo Van Hoorick





Passion meets Passion.



Mercedes-Benz

Inhoud

3

Edito Interclassics

6-8

Citroen DS 60 jaar

10-22

Markante figuren: Pierreux deel II

24-28

Belgisch erfgoed: Germain 1914

30-33

Future classic: SRT Viper

34

Glickenhaus en WAFT



Lijst van de adverteerders

2 Bonhams

4 Mercedes

5 Interclassics Brussel

15 Bank Delen

23 Het grote boek van de Belgische automobiel

29 Société Générale

35 Paul Frère

36 KBC

Agenda

- Chantilly Arts & Elegance, 5-6 september 2015
- 11th Antwerp Concours d'Elegance, Wijnegem 13-14 september 2015
- Spa Italia 26-27 september 2015
- Zoute Grand Prix, 8-11 oktober 2015
- Interclassics Brussels, 6-8 november 2015

Autoworld

- Juli-augustus: Jaguar 80 years
- September-oktober: Porsche Targa
- November: U.S. Legends
- 3 december- 31 januari '16: Italian Car Passion



Omslag

Momenteel loopt er in Autoworld een tentoonstelling over 60 jaar Citroën DS. Maar ook in de permanente tentoonstelling staat er uiteraard een DS, met name een DS21 Pallas Prestige van 1969, met separatieruit, wat redelijk uniek is. Op de achtergrond: een foto van de lancering van de DS op het salon van Parijs, oktober 1955.

Op de Esplanade voor Autoworld verzamelden ongeveer 220 ID en DS'en, waarvan velen uit Nederland kwamen.

60 Jaar Citroën DS

*Tekst en foto's:
Leo Van Hoorick*

Kijk een cabrio met vier deuren! Die stond nochtans niet in de Citroën-catalogus, en ook niet in die van Chapron, die nochtans heel wat open ID en DS'sen bouwde.



Legendarisch om meer dan één reden

Midden juni 2015 stond Brussel in het teken van DS. 330 Auto's, waarvan 200 historische Citroën DS et 130 actuele DS 3, DS 3 Cabrio, DS 4 et DS 5 kwamen samen bij de DS Store in Drogenbos en gingen vervolgens in een parade naar de tentoonstelling 'DS 60 years' in Autoworld. De wagens kwamen uit alle windstreken ; naast België en Luxemburg namen DS'en uit Nederland, Frankrijk en Duitsland deel. Via een parcours langs de toeristische trekpleisters – Zavel, Atomium en uiteraard het Yzerplein met de Citroën garage – kwamen de auto's aan bij Autoworld, waar ze per type werden gerangschikt. Een indrukwekkende parking! De tentoonstelling « DS 60 years » in Autoworld loopt nog tot 15 juli 2015.

Het project VGD (Véhicule à Grande Diffusion of voertuig voor grote verspreiding), dat uiteindelijk uitmondde in de DS19, werd reeds gelanceerd eind de jaren '30 door Pierre Boulanger, de toenmalige Directeur van Citroën. Bij zijn overlijden in 1950 werd de fakkel

overgenomen door Pierre Bercot, met nog steeds hetzelfde doel: een vervanger ontwikkelen voor de "Traction Avant" en het gamma vervolledigen.

André Lefèbvre, de ingenieur, en Flaminio Bertoni, de ontwerper, hadden reeds samengewerkt bij de ontwikkeling van de Traction en de 2PK. Het design is zondermeer spectaculair voor die tijd. In het Frans spreekt men de naam uit als "déesse", wat godin betekent. Andere bijnamen zijn Snoek en Strijkijzer.

Paul Magnès ontwikkelde het hydraulische systeem: dat staat in voor de vering, de remmen, de stuurbekrachtiging, de ontkoppeling en de bediening van de versnellingsbak.

De DS19 werd in het grootste geheim ontwikkeld. Niettegenstaande de onthullingen in het Magazine l'Auto-Journal, sloeg de onthulling op het Salon van Parijs op 6 oktober 1955 in als een bom. De nieuwe auto had verschillende eigenschappen en toegepaste technieken die

tot dan toe ongezien waren. Op 45 minuten werden 749 bestellingen genoteerd, de eerste dag werden uiteindelijk 12.000 orders voor de nieuwe auto geplaatst. Aan het eind van de week was het aantal bestellingen opgelopen tot 80.000, waardoor de fabriek meteen grote productieproblemen kreeg. Pas in de loop van 1956 kon men feitelijk beginnen met afleveren. In de tussentijd waren al heel wat bestellingen geannuleerd.

■ Legendarisch

De Citroën DS is om meer dan één reden een legendarische auto. Het hydraulische systeem met de hydropneumatische vering, voorwielaandrijving en schijfremmen zorgde voor een ongeëvenaard rijgedrag en een ongeziene wegligging. De gewichtsverdeling en het lage zwaartepunt speelden hierbij een belangrijke rol en gaven de auto een rijgedrag dat ook vandaag nog toonaangevend kan worden genoemd.

De enorme wielbasis gaf bovendien een ongekende hoeveelheid 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 het grootste stuk industrieel vervaardigde nylon ter wereld.

De motor was daarentegen een anachronisme, het was de al gedateerde viercilinder lijnmotor van de Traction Avant die uiteindelijk werd ingebouwd, nadat de ontwikkeling van een nieuwe zescilinder op een sissier eindigde. Deze



motor werd zo ver naar achteren geschoven tot hij onder de lage motorkap paste.

In de twintig jaren dat de auto in productie was, zijn er in totaal 1.455.746 stuks gefabriceerd. Voor het modeljaar 1967 kreeg de ID/DS een ingrijpende facelift met dubbele koplampen achter glas met verstralers die in de bocht meedraaien met de voorwielen.

In 1969 wordt een elektronische injectie geïntroduceerd. Die geeft de DS wat bijkomend vermogen, en dat had hij wel nodig.

‘Wereldberoemd’ werd de DS door de mislukte aanslag op het leven van de Franse president Charles de Gaulle door een groep commando’s van de OAS met automatische wapens op 22 augustus 1962 in de Parijse voorstad Clamart. Met twee lek geschoten banden (links vóór en rechts achter) bleef de auto stabiel en kon de chauffeur zelfs gas geven en zo aan de belagers ontkomen.

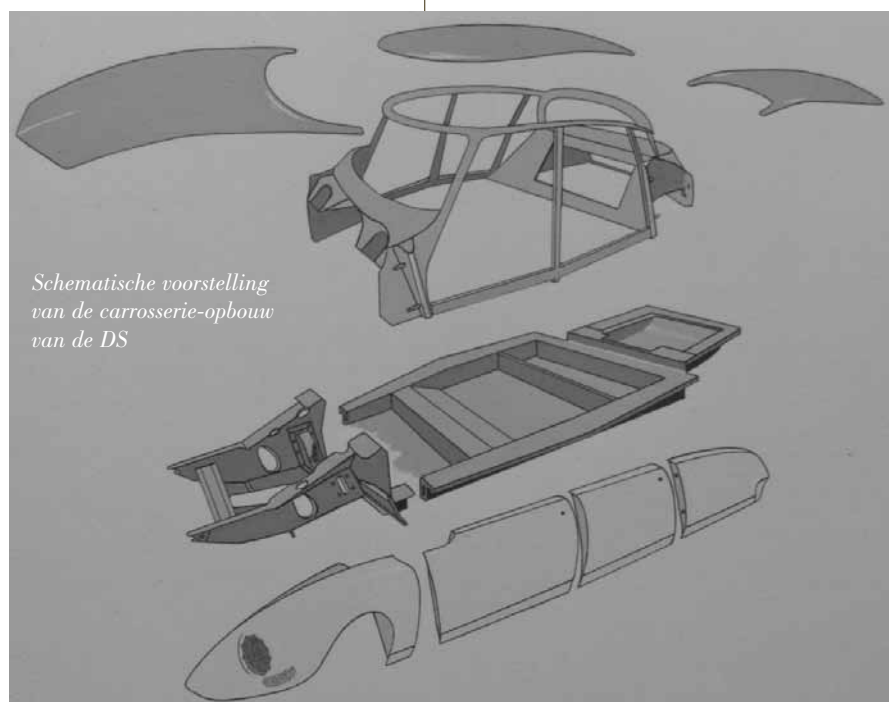
Des grondig omgebouwde DS werd gebruikt in de film « Back to the Future II » (eigenaars: Joost & Michiel Sablerolle).

DS Présidential van 1968. 4 cilindermotor 2.175 cc en 109 pk. Deze auto is 6,53 m lang en weegt 2.660 kg. Hij is voorzien van een automatische versnellingsbak met een speciale versnelling om gedurende lange tijd 6-7 km/u aan te houden. Deze auto werd gebruikt door de Presidenten Charles de Gaulle en Georges Pompidou (1969-1974).





Citroën ID19 Confort 1960, 1.911 cc, 66 pk. Deze auto in de kleur « Monte Carlo bleue » (Citroën had deze rally voor de eerste keer gewonnen in 1959), werd in België geproduceerd. Citroën had een fabriek in Vorst (op de site waar nu de Audi-fabriek is gevestigd). Hier werden tussen 1956 en 1970 naar schatting 97.800 ID en DS-modellen gebouwd, waaronder ook enkele cabrio's. De « Belgische » versies waren iets luxueuzer dan de Franse, met ondermeer wat meer chroom. In Vorst gebruikte men ook heel wat onderdelen die in België werden geproduceerd, zoals de ruiten en de binnenbekledingen. Ze waren niet enkel bestemd voor de Belgische markt, maar ook voor export naar meer « veeleisende » markten, zoals Nederland, Zwitserland, Zweden en Duitsland. Volgens Citroën-historicus Wouter Jansen zijn de Belgische auto's nog het gemakkelijkst te herkennen aan de chromen ringen rond de koplampen, die iets spitsers zijn. De Citroën-fabriek in Vorst sloot de deuren in 1980. De site werd niet veel later overgenomen door de Volkswagen-groep, die op een aangrenzend terrein reeds een fabriek had.



De DS was bij zijn voorstelling in de jaren vijftig niet minder dan een revelatie: een gebeeldhouwde vormgeving, een comfort en rijgedrag dat baanbrekend was voor die tijd, dank zij het originele hydraulische systeem. De innovaties die met de DS werden geïntroduceerd brachten de auto meteen op de voorgrond, en maakte dat hij alle lof verdiende.

■ Tijdlijn

- 6 oktober 1955: de DS19 wordt gelanceerd op het Salon van Parijs
- 6 oktober 1956: voorstelling van de eenvoudiger ID19 in versie Luxe en Normale op het Salon van Parijs
- November 1957: de 11e Triennale van Milaan onderscheidt de Citroën DS met een prijs voor industrieel design
- Oktober 1958: lancering van de ID break en ambulance en van de DS 19 Prestige
- September 1959: de voorvleugels krijgen luchtinlaten, die bestaan uit langwerpige aluminium grilles, bijgenaamd “asbakken”
- Oktober 1960: lancering van de DS Décapotable (cabrio), naar een ontwerp van Henri Chapron
- Juli 1961: lancering van de ID19 Décapotable om basis van de Confort
- Augustus 1961: de DS krijgt een nieuw dashboard
- September 1962: eerste face-lift aan de voorkant
- Februari 1963: voorstelling van de ID19 met mechanische versnellingsbak
- Augustus 1965: lancering van de DS21 (met hydraulische versnellingsbak) en de DS21M (mechanische versnellingsbak), nieuwe vijfmaal gelagerde motor voor de DS19 en DS21
- Augustus 1966: introductie van een nieuwe minerale olie met groene kleur voor het hydraulisch systeem
- Augustus 1967: een nieuwe snuit voor de DS en ID met meedraaiende koplampen



De « Familiales » waren ondervertegenwoordigd: er kwamen slechts enkele opdagen, waaronder deze charmante ID19



Het dashboard (hier van een cabrio ID 19 uit 1961) was destijds het grootste industrieel vervaardigde stuk nylon.



DS21 Majesty, carrosserie Chapron, 1966 (eigenaar Michel Bertrand)

■ September 1968: De DS20 vervangt de DS19

■ Oktober 1968: lancering van de ID20

■ September 1969: lancering van het "D"-gamma. De D Spécial vervangt de ID19 en de versies Luxe en Confort en de D Super vervangt de ID20. Lancering van de DS21 met elektronische injectie.

■ 7 oktober 1969: de miljoenste DS wordt geproduceerd in de fabriek aan de Quai de Javel (Parijs)

■ Juli 1972: de D Super 5 en de DS23 vervangen de DS21

■ 24 april 1975: de laatste DS verlaat officieel de band van de fabriek in Parijs: een DS23 Pallas met elektronische injectie. In totaal worden er in de fabriek aan de quai de Javel 1.330.755 eenheden geproduceerd



Deze D Spécial Confort uit 1972 heeft niet minder dan 847.407 km op de teller, allemaal afgelegd door zijn eerste eigenaar Eric Lelubre.

DS IE Pallas van 1974. 2.347 cc, 141 pk, Borg Warner automaat (eigenaar Leopold De Keyser)



Frans Pierreux vloog met het toenmalige Sabena naar Johannesburg om de overeenkomst met Kompilex, de plaatselijke invoerder, te tekenen.



Door Paul E. Frère

Markante figuren

Deel II

Frans Pierreux

Toen de Belgische regering in 1954 de beslissing nam om de invoer van volledig gemonteerde wagens te beperken tot 250 stuks ging Frans Pierreux op zoek naar een grotere locatie. Hoe hij de voormalige fabriek van Miesse-Bollinckx kon kopen vertelden we al in het vorig nummer van *Historicar*. Ondertussen kwam er in 1956 een einde aan de productie van EMW. Ook Vulcan Motors bouwde geen vrachtwagens meer. Vanaf 1952 kon Frans Pierreux deze leemte opvangen door de invoer van de bedrijfswagens van Framo, Phänomen en later Robur. Stuk voor stuk merken geproduceerd in het voormalige Oost-Duitsland.

Na een voorzichtige aanloop in het assembleren van de IFA F9 Bellevue in 1955 was de fabriek in Huizingen

klaar om op grotere schaal de assemblage aan te pakken. De introductie van de Wartburg 311 in 1956 opende letterlijk nieuwe grenzen voor de firma Pierreux. Hetzelfde jaar kwam Victorine Ghysels in dienst. Tot het sluiten van de bedrijvigheden in 1991 bleef zij de rechterhand van Frans Pierreux. Volgens kleinzoon Frédéric Pierreux was zij een levende computer. Zij wist alles, kende alle data, al de verkoopcijfers, kortom de quasi vijftig jaar dat zij in het hele bedrijf werkzaam was zaten in haar geheugen gebeiteld. Dit artikel kwam o.a. tot stand dankzij haar medewerking nu twaalf jaar geleden.

Het was midden jaren vijftig dat de tweede generatie Pierreux het bedrijf kwam vervoegen. Jean-Paul behaalde in 1954 het diploma van kandidaat in de

handels- en financiële wetenschappen en ging aan de slag als commercieel inspecteur.

De assemblage maakte het mogelijk de wagens aan te passen aan de smaak van de Belgische klant. Het verleden als importeur van BMW/EMW waarbij een kapitaalkrachtig publiek de nodige luxe gewoon was, deed Frans uitkijken naar uitrusting zoals lederen bekleding, afwerking met houtinleg enz. Door het gebruik van onderdelen van Belgische makelij zoals batterijen, banden, zetels, tapijten en allerhande toebehoren kregen de Wartburgs het label “Belgisch fabrikaat”. Met de productie van de Wartburg President werd Frans Pierreux zelfs Belgisch constructeur. Het was een versie die hoofdzakelijk voor de Zuid-Afrikaanse markt werd ontwikkeld maar ook naar andere landen werd uitgevoerd. Met de medewerking van een mijnheer Schellinckx, een geëmi-greerde landgenoot die het dealernet organiseerde, werd in Johannesburg een hoofdbureau opgericht. Het bedrijf Kolimpex stond in voor de import van de auto's. Vanuit Huizingen werd gedurende vijf jaar met veel succes de Wartburg President geëxporteerd tot de regering van Zuid-Afrika besliste om invoerlicenties voor afgewerkte voertuigen in te stellen. Onderhandelingen met de minister van industrie in Johannesburg brachten geen oplossing. Deze vroeg immers om de assemblage te verplaatsen naar Zuid-Afrika. In 1962 kwam er dan



ook een einde aan de uitvoer naar Zuid-Afrika. De Wartburg President bleef echter in productie om in te spelen op een weliswaar beperkte vraag vanuit o.a Frankrijk, Italië en Oostenrijk. In 1964 ontwikkelde Victor Garcet, schoonbroer van en montagechef bij Frans Pierreux een apparaat voor tweetaktmotoren waardoor bij iedere tankbeurt geen olie meer in de benzinetank moest worden gemengd. De Oleomatic bezat een aparte olietank van zes liter en zorgde voor de juiste mengverhouding.

De Trabant was de opvolger van de AWZ P 70. Pierreux voerde de P50, de P60 en de 601 in tot de wagens op 1 januari 1974 niet meer voldeden aan de Europese normen.



In Zuid-Afrika werd een uitgebreid dealernet opgezet. Let op de opschriften op de ramen!

Het eigenaardige van het Barkas-avontuur is dat deze lichte bedrijfswagen steeds populairder werd naarmate de wagens langer op de markt waren. De productie liep van 1961 tot 1988 en liefst een 6000-tal vonden de weg naar ons land.



Het verlies van de Zuid-Afrikaanse markt werd grotendeels gecompenseerd toen de sinds 1956 ingevoerde Zwickau P70 werd vervangen door de Trabanten P50, P60 en later de 600. Deze kleine gezinswagen met een tweetaktmotor met twee cilinders had een koetswerk in de kunststof, Duroplast genaamd. In een tijd dat roestvorming nog een belangrijke vijand voor heel wat auto's betekende, bleek dit een troef voor de verkoop. Het materiaal Duraplast was echter een obstakel voor het eventueel assembleren van Trabant's in Huizingen omdat een gespecialiseerde lasinstallatie ontbrak.

De tweetaktmotor kreeg echter meer en meer tegenstanders. In de jaren zeventig werd de wetgeving zo streng dat de Trabant niet meer aan de Europese normen voldeed. Veiligheidsglas, een dub-

bel remsysteem en een crashtest werden verplicht. Bij Trabant vond men het niet meer de moeite om voor de beperkte exportmarkten deze extra investering te doen. Vanaf 1 januari 1974 werden deze regels van kracht. Enkele maanden ervoor werden er nog tientallen Trabant's ingevoerd. De documenten werden aan het ministerie doorgegeven en Pierreux kreeg de toestemming om deze voorraad in de loop van 1974 aan de man te brengen. Al bij al vonden ongeveer 2700 Trabantjes de weg naar ons land.

■ Achiel Olbrechts

Onder de talrijke dealers van Frans Pierreux wedijverden er steeds twee naar de beste resultaten. Jules Houbrechts, die kort na de tweede wereldoorlog een garage begon in Wimmertingen bij Hasselt, trachtte steeds beter te verkopen dan Achiel Olbrechts in St-Katelijne Waver. Ook Stan Van den Eede uit Opwijk volgde het duo op de voet en scoorde door een uitstekende service. De beste dealers verkochten jaarlijks meer dan 300 auto's in de topjaren.

Het verhaal van Achiel Olbrechts is een story op zich. "Eigenlijk ben ik afkomstig van Rijmenam. Toen ik in 1957, na een legerdienst van 18 maanden, in het huwelijk trad, zijn mijn echtgenote en ik een garage in St-Katelijne Waver begonnen. De nabijgelegen hallen waar dagelijks de groenten worden geveild waren net in gebruik genomen. Wij zagen dat alle tuiniers in de omgeving op zoek waren naar een lichte vrachtwagen van 2 tot 3 ton. Ik zocht in heel België en ook

Wartburg bouwde van 1957 tot 1959 van deze 313-1 Sport slechts 469 exemplaren. Het is nu een van de meest begeerde Oost-Duitse oldtimers.



in de buurlanden naar gebruikte vrachtwagens en maakte deze occasions netjes in orde. Na enkele jaren hadden de meeste tuiniers hun materiaal en viel de verkoop stil. We leefden van onderhoud en herstellingen. De schoonbroer van Frans Pierreux, de heer Clerckx, was hier al enkele malen op bezoek geweest. Hij was verantwoordelijk voor de uitbreiding van het dealernet en had al gepolst of we geen zin hadden om Wartburg, Trabant en Barkas te verdelen. In 1962 kwam hij toevallig enkele weken voor de jaarmarkt opnieuw op bezoek. Ik vroeg hem enkele Trabants en Wartburgs te brengen die we zouden exposeren op de jaarmarkt. Indien het publiek positief zou reageren gingen we met Pierreux in zee maar indien de mensen met de tweetakt zouden lachen mocht Clerckx al de auto's terugnemen. Ik verkocht daar een Trabant en een zwarte Wartburg 311. We konden niet meer terug. De verkoop kwam beetje bij beetje op gang. Na enkele jaren ondervonden ze bij Pierreux dat er bij Olbrechts weinig garantieproblemen waren. Bij verschillende dealers liep er al eens een motor vast of waren er andere technische problemen. Wij hadden die problemen niet. Eerlijkheidshalve moet ik u vertellen dat ik vroeger motorcross heb gereden met tweetaktmotoren. Van 1959 tot 1962 was ik een tegenstander van Roger De Coster. Op die enkele jaren heb ik het fijne van de tweetakttechniek onder de knie gekregen. Onze crossmotoren moesten over het circuit vliegen, mochten nooit panne hebben, begrijp je onder welke druk ik toen stond? Toen Roger De Coster de overstap maakte naar het internationale niveau vond mijn vrouw dat het genoeg was. Stop ermee voor je een been breekt, we hebben hier immers de verantwoordelijkheid over een eigen zaak!"

Toen al werden de garanties naar Oost-Duitsland gestuurd zodat de invoerder de schade kon recupereren. De ingenieurs die de cijfers controleerden merkten dat onze garage hoge verkoopcijfers behaalde maar geen technische problemen ondervond. Dit stond in schril contrast met dealers die klaagden over de onbetrouwbaarheid van de tweetaktmotoren. In 1968 werd in Oost-Duitsland een bijscholing georganiseerd waarop

slechts een dealer per land werd uitgenodigd. Pierreux vaardigde mij af en ginds werd met dealers van overal ervaringen uitgewisseld. Op het einde van deze bijscholing werd ik apart genomen. Of ik eens met mijn vrouw op bezoek wilde komen? Wij moeten eens praten. Drie weken later kregen we de officiële uitnodiging in de brievenbus en werden we door de directie in Eisenach ontvangen. Zo ben ik dan in 1969 in het geheim gaan samenwerken met ingenieurs in de DDR. Telkens zij naar België kwamen gingen zij zich melden op de ambassade in Brussel om nadien regelrecht naar hier te reizen. Zij logeerden in onze privé-woning. De afspraak met Oost-Duitsland was duidelijk: de



In juni 1962 overleefde Frans Pierreux de crash aan het stuur van deze auto. De klap met een vrachtwagen was zo groot dat deze laatste op een erf eindigde.

samenwerking ging over technische wijzigingen en verbeteringen maar politiek was taboe. Tot in 1973 nam ik deel aan verschillende technische vergaderingen in Eisenach of op de Leipziger Messe. In dat jaar kwam er een uitnodiging om naar Berlijn te komen voor een vergadering. Ik kreeg er te horen hoe tevreden men over onze samenwerking was en of ik interesse had om met m'n vrouw Berlijn eens uitgebreid te bezoeken? Natuurlijk vormde dit geen probleem! We kregen een uitnodiging maar visa of andere papieren bleken overbodig. De opdracht luidde: naar Checkpoint Charly rijden en het bijgevoegde visitekaartje tonen. Noch ik, noch mijn vrouw konden hun ogen geloven. Het bestaat niet dat je de Oost-Duitse grens

over mag zonder officiële documenten. Toch hebben we de richtlijnen gevolgd. Eens aan Checkpoint Charly gekomen kwam de onvermijdelijke vraag: “Haben Sie Ihre Papieren mit ?” “Nein, keine Papiere” “ Dan müssen sie zurück. Ohne Papiere kommen Sie nich rein! ”. “Maar ik heb wel een uitnodiging” antwoordde ik. Niets aan te doen. Er kwam nog een derde militair bij. Ik toonde hem mijn reispas en het visitekaartje. “Deze man moet u verwittigen!” Meteen veranderde de toon: “Entschuldigung, entschuldigung! Moment bitte.” Amper tien minuten later kwam onze gastheer ons verwelkomen. Hij heeft ons enkele dagen Berlijn laten bewonderen. We logeerden in het duurste hotel. Op de laatste avond vroeg hij ons een kleine dienst. Of we volgende maal een kaart van België konden meebrengen en er enkele locaties zoals het hoofdkwartier van de Navo, een aantal belangrijke gebouwen e.d. zouden willen op aanduiden? Ho, ho, ho! We hadden afgesproken geen politiek, repliceerde ik meteen. “Ja maar, dit is toch maar een kaart met bekende gebouwen?” Mijn vrouw en ik waren echter vastberaden. We stelden hem voor de keuze. Of wij stoppen meteen met de verkoop van Wartburg of jij stopt met dergelijke voorstellen. Hier eindigde de samenwerking met de DDR. De dag nadien werden we vriendelijk naar Checkpoint Charly gebracht. We namen afscheid en nooit heb ik deze man nog gehoord of gezien.”

“Frans Pierreux heeft dit heel wat later vernomen toen de technici van Wartburg hem vroegen waarom hij de auto’s gewoon leverde zonder dezelfde afstelling toe te passen die Achiel Olbrechts proefondervindelijk op punt had gesteld. In onze garage werd een nieuwe auto geregeld net voor de levering. De oliepomp werd bovendien iets rijker afgesteld. Na 500 km werd de motor opnieuw geregeld en nog een keer bij 1000 km. Nadien kon je met een gerust hart grotere intervallen hanteren. Zo wist Frans Pierreux meteen dat ik regelmatige contacten had met de ingenieurs in Eisenach en dit ging hem eerst niet zo goed af.”

■ Pater Pax

Een artikel over Pierreux en Wartburg zonder het over pater Pax te hebben

is heiligschennis. Deze in 1925 geboren Nederlander werd in 1954 priester gewijd. Na een opdracht als onderpastoor in de regio Leuven verkoos hij het leven in een kloostergemeenschap. Zo kwam hij in 1958 in Halle terecht bij de broeders Conventuelen in het klooster aan de Volpestraat. Het was echter geen “gewone” pater. Wanneer zijn confraters in lange pij rond liepen kleepte hij zich als Jan met de pet. Op het ogenblik dat de andere paters z’n voorbeeld volgden trok hij opnieuw de pij aan. Hij reed a.o. met de koersfiets en deed ooit aan benjiespringen. Hij trok zich het lot aan van de Vlaamse charmezanger Paul Severs & The Criminals. Hij deed de planning van de concerten, onderhandelde de contracten en reed hen in z’n Wartburg naar de optredens. Kortom, hij bekommerde zich om het management van Paul Severs. Ook werd hij in heel Vlaanderen bekend met de Pax-kelder, een ontmoetingsplaats voor jongeren waar van 1964 tot 1975 volop werd gedanst. Deze jeugdclub organiseerde pater Pax in de kelder van het klooster. Het was zo succesvol dat er op zeker ogenblik meer dan 4000 leden waren, afkomstig van Maaseik tot West-Vlaanderen. Je zag de pater altijd in z’n zwarte pij of het nu op de ijspiste was of op de fiets. Hij was een van de trouwste klanten van de familie Pierreux en kocht altijd een Wartburg met open dak. Wanneer er een bus werd ingelegd om met de dealers een bedrijf te bezoeken in Oost-Duitsland was hij steeds van de partij. Hoewel hij in 2010 overleed, herinnert Halle hem om uitspraken als: “Ik heb veel ondeugden zoals het roken van sigaren maar ik heb zo’n deugd van m’n ondeugden. Mijn Wartburg rookt niet alleen langs achter maar ook langs boven!” De laatste Wartburg 353 van pater Pax pronkt nu in het IFA-museum van Achiel Olbrechts.

■ Datsun

Op 13 juni 1962 was Frans Pierreux onderweg naar Halle. In het gehucht Breedhout ramde een vrachtwagen de Wartburg Limousine. Frans werd zwaar gewond naar het ziekenhuis gebracht waar men hem geen kamer meer wou toewijzen. Een pater diende hem de laatste sacramenten toe. Zes maanden later kon dezelfde pater z’n ogen amper

DELEN

PRIVATE BANK



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

Supporting Historica
www.delen.be



Om Datsun te promoten reed de grote baas zelf met het topmodel, de Datsun 2000.

geloven toen Frans hem kwam opzoeken. Hij was heel wat gewicht verloren maar zijn doorzettingsvermogen had er niet onder geleden.

Volgens een artikel in “Belgique Automobile” onderzocht Nissan, het bedrijf dat auto’s van het merk Datsun produceerde, al in 1960 de mogelijkheid om voet aan grond te krijgen in Europa. Er was op 8 oktober datzelfde jaar immers een handelsakkoord gesloten tussen Japan en de Benelux waardoor de wederzijdse import/export vereenvoudigd werd. Met dit doel voor ogen werd in ons land een Datsun Bluebird ingevoerd om de nodige testen uit te voeren o.a. betreffende het gedrag op de Belgische wegen.

Nissan engageerde als tussenpersoon het in ons land gevestigde bedrijf Marubeni-Iida Cy Ltd om via zijn directeur Kozaburo Ohta de nodige contacten te leggen met verschillende invoerders. Zo is het bijna zeker dat er aanvankelijk lange gesprekken waren met Joska Bourgeois maar Nissan aarzelde. Joska had echter nog andere troeven en in januari 1966 ging ze in zee met Toyota. Het eerste jaar verkocht ze honderden auto’s. Nissan kwam onder druk te staan.

Frans Pierreux was voordien al benaderd om Mazda te importeren. Hij had weinig vertrouwen in de samenwerking en toen

Marubeni-Iida hem contacteerde overheerste aanvankelijk hetzelfde gevoel. Zijn zoon Jean-Paul had echter in Zuid-Afrika kennis gemaakt met de Toyota Tiara en zag wel brood in een samenwerking met Japan. In 1965 werd Frans uitgenodigd om de Datsun-productie van dichtbij te bekijken. Dit bezoek overtuigde hem niet helemaal maar toch waagde hij de sprong. Op 22 september 1966 werd een deal met de Japanners gesloten. “Datsun Belgium N.V.” was een feit. Het was een bedrijf met Frans Pierreux als voorzitter en Kozaburo Ohta als afgevaardigde bestuurder. Frans Pierreux herinnert zich: “Pas toen ik de man mocht aanduiden die de sleutelpositie in handen kreeg wanneer het op stemmen zou aankomen gaf ik mijn zegen. Ik deed een beroep op de bankdirecteur waarmee ik regelmatig werkte. Twee jaar later besloot Nissan zelf de touwtjes in handen te nemen. Op de beslissende vergadering bleef de vertrouwensman van de Generale Bank afwezig zodat ik in de minderheid kwam. De Japanners hadden er alles voor over om de markt te veroveren. De eerste jaren hielden zij rekening met een jaarlijks verlies van veertig miljoen Belgische frank. Ik had echter jaren gezwoegd en was niet bereid om al mijn zuur verdiende centen op het spel te zetten. Het was net op het ogenblik dat Wartburg ons de wereldpremière van de 353 gunde voor het Salon van Brussel in 1969.”

Het huwelijk Datsun-Pierreux hield twee jaar stand. Door de ervaring met IFA, Wartburg en Trabant werd er het eerste jaar een dealernet van meer dan zestig verkooppunten op poten gezet. Zo kreeg ook Achiël Olbrechts het aanbod om Datsun te verkopen. “Ik zag dit echter niet zo zitten omdat we ons hadden gespecialiseerd in tweetaktmotoren. Je kon de klanten toch niet laten kiezen tussen tweetakt of viertakt.”

Een van de eerste Datsun-dealers was Garage René in Mechelen. De nu 80-jarige René De Weert herinnert zich nog levendig dat er zowel via kranten als radio gemeld werd dat Datsun naar België ging komen. “De invoerder was Pierreux in Huizingen. Wij kenden Datsun niet echt maar hadden er links en rechts wel iets over vernomen. Het

was 1966, we werden uitgenodigd in Huizingen. We werden er ontvangen door de heer Clerckx, die onze zone-manager bleek te zijn. De eerste auto die we verkochten was een type 1300. Het ging vanzelf. We kwamen met deze auto thuis. Zoals het toen ging waren we gewoon de nieuwe auto over de weg gaan halen. Er was nog geen sprake van toestanden met vrachtwagens e.d.”

Mijn moeder was hier juist op bezoek in de kleine garage. “Kijk ma, dat is nu wat wij gaan trachten te verkopen!” Waarop mijn moeder antwoordde: “Dat is dan die voor mij!” “en de eerste Datsun was meteen de deur uit.

“Ervoor verkocht ik NSU, Triumph en ook een tijdlang de kleine BMW 700. Wij moesten het merk lanceren. Hiervoor deden we jaarmarkten enz. maar zelfs de naam spellen was voor sommigen al geen sinecure. Nochtans was de documentatie zowel in het Nederlands als het Frans voorhanden. Wisselstukken hebben nooit een probleem gevormd. Aanvankelijk kwamen de Datsuns via de haven van Antwerpen. Later zou Nissan via Rotterdam de auto's naar Europa brengen.”

Onmiddellijk nadat de deal op 16 november wereldkundig was gemaakt werden de modellen 1300 en 2000 leverbaar. In november werden er meteen 46 wagens verkocht en volgens Comaubel werden er in het eerste volledige jaar 564 Datsun's aan de man gebracht. Het volgende jaar werd de score meer dan verdubbeld. Toch bleken de cijfers voor Nissan niet goed genoeg.

■ Moretti

Nu de samenwerking met Datsun vroegtijdig op een sissert uitdraaide, was het voor Pierreux een hele opdracht om een vervangend product te vinden. Moretti had al in de jaren vijftig een vertegenwoordiger in ons land. In 1955 was J. Renard zaakvoerder van “Fabrique Automobile Moretti – Belgique” en tekende Moretti present in de centrale hal van het Autosalon. Amper een jaar later wijzigde de naam in “Société Belge des Automobiles” maar het bedrijf behield dezelfde locatie aan de Franklin Roosevelddlaan 103A in Brussel. Het adverteerde als invoerder en hoofddea-

ler maar voor het onderhoud werd je verwezen naar de garage van John Claes, jawel, de bekende racer. In Mariakerke bij Gent verzorgde Gaston Gerdols het cliënteel uit Vlaanderen. Ook in 1956 nam Moretti deel aan het autosalon op de Heizel. Of er toen ook Moretti's een koper vonden weten we niet. In de gegevens van Comaubel voor de jaren vijftig komt Moretti niet voor.

Deze elegante coupé, de Moretti 850 Sportive, is de interpretatie van de Fiat 850. Het is duidelijk dat designer Dany Brawand zich liet inspireren door de Dino Ferrari 246 GT.



Het waren de gebroeders Pierreux, zonen van, die de eerste contacten legden met Giovanni Moretti. Het gamma dat de Carrozzeria uit Turijn aanbood was gebaseerd op diverse onderstellen van Fiat en dus relatief eenvoudig in onderhoud. Van bij het begin scoorde Moretti voortreffelijk op de Belgische markt, ondanks het fikse prijskaartje. Zo had je in 1970 een Fiat 850 Sport Spider voor 89.900 Bfr. maar kostte een Moretti 850

Ondanks het hoge prijskaartje sloeg Moretti meteen goed aan. Met een ruime stand op het Salon van Brussel was het merk ook prominent aanwezig.



Het eerste prototype van de Moretti 132 werd in het najaar van 1972 op het Salon van Turijn in wereldpremière getoond. De wagen pronkte in maart 1973 op het Salon van Genève maar is sindsdien steeds in België gebleven.

S Convertible 117.500 Bfr. Bij de andere modellen liep het prijsverschil soms op tot het dubbele. Je had hiervoor echter wel een betrouwbaar exclusief product met Italiaanse flair en raffinement.

De economische crisis van de jaren zeventig bracht Moretti echter in de problemen. Ook de roep om veiliger auto's te bouwen waardoor nieuwe koetswerken eerst een crashtest moesten ondergaan maakte het bouwen van kleinere series moeilijk rendabel. Aanvankelijk bestond het gamma uit luxe-coupé's die de typebenaming van het Fiat-onderstel droegen waarvan Moretti gebruik maakte. Zo had je een Moretti 850 of een Moretti 128. Toen Fiat plannen maakte om in 1972 het model 132 te lanceren namen zij contact met Moretti, Zagato, Michelotti en Pininfarina. Om de lancering extra weerklank te geven kregen deze Carrozzeria een onderstel om op het Salon van Turijn een designstudie voor te stellen. Giovanni Moretti had al begrepen dat dit model te hoog gegrepen

was, maar "nee" zeggen tegen je hoofdleverancier, zeker niet als deze Agnelli heette, was not done.

De Zwitserse ontwerper Dany Brawand leerde gedurende twaalf jaar alle knepen van het vak bij Giovanni Michelotti. In 1966 engageerde Giovanni Moretti hem als chief designer van het Moretti Centro Stile. Hij ontwierp ook nu een elegante coupé waar extra aandacht werd besteed aan een rigide veiligheidsstructuur. Het eerste prototype kon je herkennen aan het front met zes ronde lichten achter plexiglas en dit over de hele breedte van de auto. Dit prototype werd boven de doopvont gehouden in november 1972 op het autosalon van Turijn. In 1973 kwam er een tweede prototype met gewijzigde neus. Hiervan werd een productieversie aangekondigd maar het kwam nooit zover. De economische crisis, de strengere internationale veiligheidsnormen en een klimaat van stakingen maakten een einde aan de productie van de Moretti-coupé's. Het laatste succesnummer van Moretti was de 127 Minimaxi, een vrijetijdsauto en concurrent voor de Citroën Mehari. Langzaam maar zeker viel de serieproductie bij Moretti stil. In 1976 verkocht de N.V. Pierreux de laatste van de 266 Moretti's die in België en het Groothertogdom Luxemburg een liefhebber vonden.

■ Ebro en Seat

Opnieuw ging Jean-Paul Pierreux op zoek naar nieuwe partners. De ervaring die het bedrijf in het verleden had opgebouwd met bestelwagens en vrachtwagens van Vulcan, Framo, Phänomen en Robur bleek een belangrijke troef om in

Na de oliecrisis trachtte Moretti met de 127 Midimaxi, een tegenhanger voor de Citroën Mehari en de Renault Rodeo, opnieuw te scoren maar dit lukte niet echt.



1971 een overeenkomst te sluiten met het Spaanse Ebro. Deze constructeur uit Barcelona was oorspronkelijk een bedrijf dat een licentie had verworven om vrachtwagens van Ford te monteren voor de Spaanse markt. Op het einde van de jaren zestig sloopte Motor Iberica, het moederbedrijf van Ebro, in een korte tijdspanne vier kleine bedrijven op die vooral kleine bestelwagens en vierwiel-aangedreven voertuigen bouwden. Zo breidde het aanbod van Motor Iberica gevoelig uit. Ondertussen introduceerde Ebro de tilt-cab D-series. Opnieuw ging het om een van Ford afgeleid gamma met een laadvermogen van 1,5 tot 7 ton. Er werden steeds nieuwe uitbreidingen toegevoegd tot zelfs vrachtwagens met 2 tot 3 achterassen en een capaciteit van 3 tot 27 ton. Door een overeenkomst met tractorbouwer Massey-Ferguson werden ook tractoren in het aanbod opgenomen. Uiteindelijk nam Massey zelfs de controle over Motor Iberica. In 1979 was het echter Nissan Motors dat 34 % van de aandelen kocht. In 1982 werd het pakket verhoogd tot 53% en later tot meer dan 80%.

Het team van Pierreux bouwde op twee jaar een gespecialiseerd dealernet uit. Ook werden de Ebro-vrachtwagens aangepast aan de Belgische markt. Gedurende acht jaar was er een goede samenwerking en werden ongeveer 350 bedrijfsvoertuigen aan de man gebracht. In 1978 tijdens de voorbereidende gesprekken over de nakende deal van Ebro met Nissan Motors kwam er een abrupt einde aan de samenwerking met de nv Pierreux. Voor de tweede maal werd Frans Pierreux door de Japanners een hak gezet maar ook ditmaal kon hij de schade beperken door een gerechtelijke actie.

■ Succesnummer Zastava

Het jaar 1971 betekende niet alleen de deal met Ebro maar ook met het Joegoslavische merk Zastava. In 1954 sloot Fiat een overeenkomst met het land van Generaal Tito om een aantal modellen onder licentie te produceren. Als voormalig producent van wagens en gereedschappen werd Zastava nu de eerste Joegoslavische autobouwer. Waren de Zastava's aanvankelijk nauwelijks te onderscheiden van de Fiats dan kwam

hierin vanaf 1971 verandering. Zastava bracht een versie van de Fiat 128 met vijf deuren die door de nv Pierreux in onze contreien werd verkocht als Zastava 1100. Een ander bekend model werd de eigen interpretatie van de 127, de Zastava Yugo 45. Deze driedeurs werd nadien ook als 55 (met 1100-motor) en 65 (met 1300-motor) leverbaar. Tot dan toe maakte het gamma van Zastava

Motor Iberica sloopte enkele kleine constructeurs van bestelwagens op om een volledig gamma bedrijfswagens te kunnen aanbieden.



gebruik van oudere Fiat-onderstellen. In 1987 werd de oude naam vervangen door Yugo en in 1989 kon de Belgische pers kennismaken met de goed ogende Miami. Helaas volgde in de nasleep van de val van de Berlijnse muur ook het uiteenvallen van Joegoslavië. Het bedrijf bevond zich in Servisch gebied en door de voortdurende oorlog was de nv Pierreux wel invoerder maar werden er amper wagens gebouwd laat staan geleverd. De gevolgen waren voor Frans Pierreux dramatisch. In juli 1991 kreeg

Door een licentieovereenkomst met Ford kon Ebro de D-reeks aanbieden met frontcabine. Deze vrachtwagens hadden heel wat last van kinderziekten.



In 1971 ontwikkelde Zastava een koetswerk met vijf deuren op basis van de Fiat 128. Het werd een succes, ook in ons land waar jaarlijks honderden klanten een Zastava kochten.

het bedrijf de erkenning als bedrijf in reorganisatie. Door een vermindering van activiteiten was er al duchtig in het personeelsbestand gesnoeid. De reorganisatie zorgde er echter voor dat ook de oudere personeelsleden met heel wat dienstjaren en recht op brugpensioen werden ontslagen. De opzegtermijn van 15 tot 24 maanden werd ingekort tot 6 maanden met als laatste werkdag 31 december 1991. In Huizingen bleven slechts vier mensen aan het werk en in het filiaal op de Bergensesteenweg in Anderlecht slechts 3. De vestiging in Huizingen sloot definitief de deuren in 1996. Via de vestiging in Anderlecht werd nog tot augustus 2000 het merk Subaru verdeeld.

■ **Distrimotor N.V.**

De jarenlange samenwerking met de Spanjaarden bracht Jean-Paul Pierreux in contact met Seat. Het bedrijf met hoofdzetel in Martorell, ontstond in 1950 op initiatief van de Spaanse regering. Samen met zes banken werd Fiat als

partner verkozen boven Volkswagen. In ruil voor 7% van de aandelen hielp Fiat met de uitbouw van het merk en kon je een Seat eigenlijk beschouwen als een onder licentie gebouwde Fiat en dit enkel voor de Spaanse markt. Pas in 1965 werd er een eerste lading van 150 Seats geëxporteerd en dit naar Colombia. Pas na het heronderhandelen van de deal met Fiat in 1967 mocht Seat volop met export beginnen. Het aandelenpakket van Fiat steeg naar 36 % en dit van de Spaanse regering en van de banken daalde naar telkens 32 %. Fiat had geen meerderheid maar had individueel wel het grootste pakket. De samenwerking verliep vlot omdat de Spaanse constructeur de thuismarkt domineerde. De Agnelli's hadden overigens het voorbeeld gegeven met hun strakke greep op de Italiaanse markt. Na de oliecrisis verminderde de Spaanse regering de strakke protectionistische greep op de thuismarkt om de Spanjaarden aan werk te helpen. Fiat zag met lede ogen dat Ford het klaarspeelde zich te vestigen in Valencia om er de Fiësta te bouwen en al snel volgde General Motors in Zaragoza waar de Opel Corsa van de band liep. Toen Fiat z'n ongenoegen liet blijken vroeg de Spaanse regering aan Fiat om zelf meer te investeren. Agnelli stond niet meteen te trappelen en behalve een voorzichtige poging om in de Seat-vestiging van Pamplona een vereenvoudigde versie van de Lancia's Beta Coupé en HPE te assembleren hield hij de boot af. Wat niemand voor mogelijk hield gebeurde: na meer dan dertig jaar liep einde 1982 het huwelijk tussen Seat en Fiat spaak.

In 1989 kon de Belgische pers kennismaken met de Yugo Miami 1,3l.

Deze auto had heel wat potentieel maar de oorlog in Joegoslavië besliste er anders over.



In deze tumultueuze periode kreeg Frans Pierreux een Seat-delegatie op bezoek. “Kijk, Moorkens heeft interesse en D'Ieteren wil met ons in zee maar wij verkiezen jullie omwille van de jarenlange samenwerking met Ebro en jullie ervaring met Moretti-Fiat.”

Pierreux was echter niet volledig op de hoogte van wat er zich tussen Seat en Fiat op dat ogenblik afspeelde! Jean-Paul Pierreux hakte de knoop door en tekende de overeenkomst om invoerder te worden van Seat. Hiervoor werd in 1983 het bedrijf Distrimotor N.V. opgericht en een gebouw aangekocht in Halle. Ondertussen startte de Spaanse regering gesprekken met Toyota, Nissan en Mitsubishi om een sterke partner te zoeken voor de Spaanse autobouwer. Er was echter een kaper op de kust. De kersverse CEO van Volkswagen, Carl Hahn, zag Seat als een ticket tot de enorme Spaanse markt en haalde z'n slag thuis. Eens de ware toedracht over het Fiat-debacle duidelijk werd besliste men bij Pierreux om de investeringen tot een minimum terug te schroeven. Wat ze gevreesd hadden gebeurde. Na amper 9 maanden kwam het bericht dat Volkswagen, in België vertegenwoordigd door het bedrijf D'Ieteren, de verdeling van Seat op zich zou nemen.

Voor de familie Pierreux was dit opnieuw een opdoffer. Toch vond Jean-Paul snel een vervanger voor Seat. Zo konden de gemaakte investeringen in het kersverse bedrijf Distrimotor gerendabiliseerd worden. Het werd Polski-Fiat dat later werd herdoopt in FSO. Het was midden jaren tachtig en de lokale Poolse vakbonden onder impuls van Lech Walassa zorgden voor heel wat onrust. Het was in die woelige tijden niet eenvoudig om zaken te doen met Polen. Soms was het een echt huzarenstuk om bestelde auto's op tijd in België te krijgen.

Het gamma bestond uit de 125P en de 126P. Beide modellen waren het resultaat van een licentieovereenkomst met Fiat. Het succesnummer was echter de FSO Polonez waarvan er in de topjaren meer dan duizend stuks per jaar werden verkocht. Hoewel ook hier de basis de Fiat 125 was, kreeg de Polonez een volledig nieuw koetswerk dat ontworpen was door Giorgetto Giugiaro in

samenwerking met Walter da'Silva (Fiat) en Zbigniew Watson (FSO-design). Het ontwerp dateert uit de late jaren zeventig toen veiligheid erg veel aandacht kreeg. De Polonez was dan ook erg stevig maar zwaar. Het resultaat was een degelijke auto die niet echt vinnig kon genoemd worden en waarvan het verbruik te hoog was. Het was echter jarenlang het meest succesvolle model van Distrimotor. Toen FSO nauwer ging samenwerken met



Daewoo, een filiaal van General Motors, kwam er een einde aan de samenwerking met Distrimotor. Als dealer van Chrysler werd dan geprobeerd dit verlies op te vangen maar tevergeefs. In 1995 trachtte Jean-Paul om met de bedrijfswagens van Tata Telco een nieuwe boost aan het bedrijf te geven maar tevergeefs. Het gamma van de grootste constructeur uit India was zowel qua aanbod als op het gebied van kwaliteit niet klaar om het Europese publiek te veroveren.

■ Einde van een tijdperk.

Het was niet altijd rozengur en maneschijn bij de familie Pierreux. Toen hun jongste zoon Guy amper zeven à acht was, trapte hij in een geroeste nagel in het duivenhok van z'n grootvader. Snel werd er een arts geraadpleegd die Guy een inspuiting gaf. Dit zorgde echter voor een foutieve reactie waardoor Guy gedeeltelijk verlamd werd. Hij heeft hier een hele tijd aan de stalen long gelegen. Ondanks heel wat beterschap heeft hij nooit de volledige werking van z'n longen gekregen. Het werd voor de fami-



Frans Pierreux tekende present als standhouder op alle naoorlogse autosalons in Brussel tot 1992. De toenmalige Prins Albert wist dit te waarderen.

De deal met Seat in 1983 om deze in Spanje gebouwde variant van de Fiat 125 in te voeren liep uit op een fiasco. Gelukkig was er Polski-Fiat om de pil te verzachten.

*Polski-Fiat veranderde in FSO.
Met de Polonez werd een aantrekkelijk
koetswerk aangeboden.*



*Wartburg nam deel aan tientallen
internationale rally's waar zij telkens
weer de overwinning behaalden
in hun klasse. In ons land werden bijna
28.000 Wartburg's verkocht tot in 1989
het laatste model met tweetakmotor.*

lie Pierreux een periode met heel wat vakantiedagen in Zwitserland om Guy alle kansen op genezing te gunnen. Het leuke aan deze vakantieherinneringen waren de talloze dagtrips met de EMW's 327 en 321. Gelukkig heeft hij z'n studies kunnen hervatten en ongeveer op z'n dertigste kwam ook hij in de zaak. Op z'n 47ste werd hij het slachtoffer van een vluchtmisdrijf tijdens de vakantie in het Zuiden. Minutenlang bleef Guy

ken met mijn oom gemaakt over de voorbereiding van het nakende autosalon. Toen ik bij Garage Van Elsen, een van onze dealers in het Antwerpse, op bezoek was rinkelde de telefoon. Mijn dooppeter was overleden."

Frans Pierreux blaakte van gezondheid tot een tweetal jaren voor z'n dood. Hij kreeg een hersenbloeding rond z'n 65ste maar herstelde volledig. Deze verwittiging was wel de oorzaak dat hij een zo regelmatig mogelijk leven trachtte te leiden. Een dagelijkse wandeling, tijdens de middagpauze, even in de serre de druiven verzorgen, na het middagmaal eventjes wegdrinnen bij z'n prachtige postzegelverzameling en terug aan het werk. Dit dagelijkse ritueel heeft hij jaren aangehouden. Aan het stuur van z'n Mercedes 450 SEL genoot hij om ieder jaar meermaals naar z'n appartement in Antibes te reizen. Overigens is deze Mercedes W116 nog steeds eigendom van de familie. Een tweede trombose, ditmaal toen hij bijna 90 was, liet wel sporen na. Net voor hij 93 zou worden overleed hij op 2 mei 2000 in z'n slaap.

Amper twee jaar later overleed ook Jean-Paul Pierreux nadat een slepende ziekte hem twee jaar lang erg op de proef had gesteld.

Jeanne Garcet, de weduwe van Frans Pierreux werd in 2009 honderd, maar overleed niet zo lang daarna. Haar grootste verdriet was dat ze niet alleen haar echtgenoot Frans in 2000 had verloren maar ook haar beide zonen.

Een laatste poging om de naam Pierreux opnieuw weerklank te geven in het automilieus kwam van Frédéric Pierreux. Als dealer van het Duitse Opel vestigde hij zich in Geraardsbergen. Het was een moeilijke start. Hij had steeds het gevoel een buitenstaander te zijn. De mensen waren vriendelijk maar informeerden steeds weer waar zijn roots lagen. Op een dag ontmoette hij iemand die op zoek was naar een gebouw voor een garage. Hij aarzelde niet en verkocht meteen. Het betekende een nieuwe wending in het bestaan van de nv Pierreux. De automobielsector werd definitief vaarwel gezegd en ingeruild voor de meer winstgevende immobieliënhandel.

bewusteloos op het asfalt liggen tot toevallige voorbijgangers de hulpdiensten verwittigden. Men vreesde voor z'n leven maar toch kwam hij erdoor. Amper een jaar later liep het opnieuw mis tijdens een controle in het ziekenhuis. Deze maal was het fataal. Frédéric Pierreux herinnert het zich nog maar al te goed: "Ik had de dag ervoor nog enkele afspra-

OPNIEUW !

Het meest volledige boekwerk over de Belgische Automobielen- geschiedenis





Germain, 1914

*Tekst en foto's:
Leo Van Hoorick*

Belgisch erfgoed



Dr. Léon Thiry was een bekend personage in de Belgische oldtimerwereld. Hij bouwde een zeer verscheiden collectie klassieke auto's op en bracht die onder in zijn privé museum. Het "Aalters automobielmuseum" omvat naast een vijftigtal auto's ook heel wat memorabilia. Dr. Thiry overleed enkele jaren geleden, maar zijn collectie wordt nog steeds gekoesterd door zijn echtgenote An. Alle auto's zijn in rijdende toestand dank zij Noël Heyerick die al vele jaren zorgt voor het welzijn van deze auto's.

In het verleden mochten we al eens rijden met een van zijn vijf Belgische auto's, een Nagant uit 1907. Deze keer mochten we op pad met een Germain.

In oktober 1897 werd de "SA Ateliers Germain" met een startkapitaal van 750.000 frank opgericht door enkele industriëlen uit de regio van Charleroi, o.m. de familie Dewandre en ingenieur Dulait. Auguste Germain, één van de aandeelhouders, bracht zijn fabriek in Monceau-sur-Sambre in. Hier werden sinds 1873 trams en spoorwagematerieel gebouwd. Ze kochten van

Panhard-Levassor het octrooi om zowel de Daimlermotor als Panhard-modellen in België te bouwen. Op 25 juni 1898 rolde de eerste Germain naar buiten. Die verschilde nauwelijks van een Panhard, de eerste Germainen werden trouwens dikwijls de Belgische Panhard en/of Daimler genoemd. Voornaamste kenmerken waren een versterkt houten chassis, een vooraan geplaatste tweecilindermotor, een vierversnellingsbak en kettingaandrijving. Met een 100-tal werknemers haalde Germain al snel een productie van een 10-tal 6 pk-modellen per maand. Het was niet de eerste Belgische auto die gecommmercialiseerd werd, maar wel de eerste die gebouwd werd door een behoorlijk groot bedrijf met de bedoeling een voertuig op grote schaal te bouwen.

In april 1900 bouwde de fabriek naast het 6 pk-model een kleine reeks viercilinders met 12 pk. Een jaar later volgde een nieuwe 8 pk. De fabriek bouwde ook Daimler-Phoenix-motoren van 3 tot 16 pk voor industrieel en maritiem gebruik. In 1901 werden de chassis verlaagd,

het stuur onder een hoek geplaatst en kregen bepaalde modellen wielen met gelijke afmetingen. De jaarproductie schommelde rond de 150 auto's.

Naast de eigen modellen bouwde de fabriek in Monceau ook Renaults met een De Dionmotor. Het gamma 1902 telde tweecilinders met 7,5 en 10 pk, naast viercilinders met 15 en 20 pk. In dat jaar werd ook gestart met de productie van bedrijfsvoertuigen, van een bestelwagen met 7,5 pk en een laadvermogen van 500 kg tot een 5-tons vrachtwagen met een viercilinder die onder de zetel was gemonteerd. Er werden ook bussen gebouwd voor enkele Londense vervoersmaatschappijen, met een 16 pk-motor die onder de zetel was gemonteerd, een gesloten koetswerk dat plaats bood aan 12 passagiers en bovendek met 18 plaatsen. Een gelijkaardige autobus zou in 1906 de eerste busdienst verzorgen in Brussel, van het Noordnaar het Zuidstation via de Nieuwstraat. Maar die bleek aan de fragiele kant en het project werd dan ook vrij snel opgegeven.

Voor 1904 ontwierp het studiebureau, onder leiding van ingenieur Paul Dewandre de eerste echt eigen concepten, het gamma Germain Standard. Ze werden aangeboden in drie types: de 16/22 pk; de 24/32 pk en de 35/45 pk met 9.850 cc. Ze kenden een groot succes. Het waren auto's die echt beantwoordden aan de smaak van die tijd: zijkleppers met vier gescheiden cilinders, een vierversnellingsbak en kettingaandrijving. De onderstellen worden uit met staal versterkt hout gemaakt, maar vanaf 1905 kon men in optie een frame in geperst staal krijgen. De auto's waren gekenmerkt door enkele originele vindingen. Zo werden de afzonderlijke cilinders gedraaid uit gesmeed staal en vervolgens voorzien van een koperen omhulsel, het koelwater bevond zich tussen de cilinder en de koperen wand. Elke cilinder had twee bougies, eentje verbonden met een magneto, de andere met een bobijn. Een watergekoelde differentieelrem, erg nuttig in bergtrajecten, stond op de optielijst.

De firma hechtte een groot belang aan goede techniek. De verkoop liep goed

en een groot gedeelte van de productie werd uitgevoerd, vooral naar Engeland. In de loop van 1904 werd dan ook de productie van het 1.000ste voertuig gevierd. In 1904 bouwden 350 werknemers van de automobielfabriek bijna 300 auto's. In 1905 besloeg de fabriek een totale oppervlakte van 30.000 m² en het bedrijfskapitaal werd opgetrokken tot 2.500.000 franken. Het was toen de grootste automobielfabriek in België en de Germain waren de vaakst geziene auto's op onze wegen.

■ Chainless en ronde radiator

Op het Salon van Londen in 1905 stelde Germain zijn meest bekende model voor, de Standard Chainless 14/22 pk. Een veel lichter en voordeliger model





dan de Standard die nog steeds in productie was. Met dit model deed de eerste ronde radiator (eerder ovaal op de eerste exemplaren) zijn intrede, tot 1914 één van de typische kenmerken van het merk. De Chainless 14/22, zo genoemd omwille van zijn cardanoverbrenging, had een viercilindermotor van 2.920 cc met zijkleppen maar T-vormige cilinderkop. Het model van 1906 had dan weer een conische koppeling, een drieversnellingsbak, een automatische voorontsteking en een geperst stalen chassis. Dit onderstel woog slechts 700 kg en was redelijk geprijsd. De Chainless werd meteen een succes en in het eerste jaar werden meer dan 250 exemplaren gebouwd. De kleine Chainless behaalde in 1906 ook heel wat sportieve successen. Op het einde van 1906 werden nieuwe modellen, afgeleid van de eerste Chainless, voorgesteld. Zij moesten de grotere en inmiddels verouderde Standard-modellen vervangen. Naast de 14/22 waren er twee viercilinders, de 18/22 pk en de 28/35 pk met daarnaast een buitengewone zescilinder, de 50/60 pk met 8.800 cc inhoud.

Van jaar tot jaar werd het Germain-gamma uitgebreid. In 1909 stonden er in de catalogus niet minder dan acht modellen met vier- en zescilinders van 3 tot 12,5 liter. Telkens voorzien van zijkleppen, een drieversnellingsbak en een cardanas, behalve dan de 28/35, die optioneel met kettingoverbrenging kon worden geleverd. De meeste componenten werden door de fabriek zelf geprodu-

ceerd. In 1910 leverde Germain ook de viercilindermotoren voor de luchtschepen Belgique II en Belgique III.

Op het Salon van Londen werd in 1910 een nieuwe 15 pk motor voorgesteld, een viercilinder monoblok met 2.600 cc., een enkele bovenliggende nokkenas en een vierversnellingsbak. Dit model werd in 1913 vervangen door een monoblok, 2.800 cc met zijkleppen die eenvoudiger te bouwen was.

Inmiddels was de schuivenmotor in de mode voor meer luxueuze auto's. Ook Germain deed mee, ook al bouwde het die motor niet zelf: die werd gekocht bij Daimler-Knight in Engeland. Twee modellen waren hiermee uitgerust in 1913, de GCK 20 pk, die reeds in 1912 geïntroduceerd werd en de nieuwe GDK 26 pk. Vaak worden deze Germain zonder kleppen "Germain Coventry" genoemd.

In de catalogus van dat jaar lezen we: *"Voor het jaar 1913 bouwen we het merendeel van onze types van het voorgaande jaar verder, met name:*

■ *Het 20 PK chassis met Knight schuivenmotor, gebouwd door de firma "Daimler uit Coventry"*

■ *De verschillende Chainless 18-20 en 28 PK die nog steeds erg in trek zijn.*

We voegen daar dit jaar aan toe:

■ *Een nieuw 16 PK chassis met schuivenmotor en met motorblok uit een stuk.*

■ *Een 26 PK-chassis met schuivenmotor, die zoals de 20 PK is uitgerust met een Knight-motor afkomstig van bij Daimler uit Coventry.*

Het hoeft geen betoog dat onze klanten steeds meer met schuivenmotoren zullen worden geconfronteerd.

De ervaring heeft ons geleerd dat de Knight-motoren een toppositie bekleden onder de klepeloze motoren die er de laatste tijd werden ontwikkeld en gebouwd. Bovendien, voor wat betreft de Knightmotoren die er in Europa worden gebouwd, is die van de Britse onderneming Daimler volgens experts zonder tegenspraak de best gebouwde en degene die het meest op punt staat.

Daarom is het duidelijk dat we, om aan onze klanten een Chainless-chassis te kunnen aanbieden met een schuivenmotor die perfect is gebouwd en probleemloos werkt, met de firma Daimler uit Coventry een leveringscontract hebben gesloten en ervoor hebben gekozen hun motoren in onze chassis te monteren.”

In 1914 stond Germain op het toppunt van zijn glorie, er stonden uitsluitend viercilinders in de catalogus, het type M met een monoblok 15 pk, twee schuivenmotoren, de S en de GCK, vier modellen gebouwd volgens het klassieke principe van de gescheiden cilinders, de C-102, CD, D en NA, en de bedrijfsvoertuigen, de G van 1,5 ton en de G-vrachtwagen met een laadvermogen van vier ton.

■ Onze testwagen

Het is niet helemaal duidelijk welk type dez torpedo met chassis nr. 8005 en motornummer 36269 is. Het is in ieder geval een auto met viercilinder schuivenmotor, maar op het identificatieplaatje is sprake van 13 HP, vermoedelijk een type S. Dr. Thiry kocht hem ergens in de jaren '70 van een

dame uit de omgeving van Charleroi. De auto was van haar vader geweest, een rondreizend juwelier, gespecialiseerd in uurwerken. Onder de vloer van het achtercompartiment is een geheime bergplaats, toegankelijk via twee luiken. Hier werd de koopwaar in verborgen.

De auto was in originele maar vrij slechte staat, de restauratie nam dus enige tijd in beslag. Noël herinnert zich dat de carrosserie uit gegalvaniseerd staal was. De auto toonde ook sporen van een kaki-kleur, waarschijnlijk een overblijfsel van de eerste wereldoorlog waarin de meeste auto's werden opgeëist voor militair gebruik. Intussen is het gelakt in olijfgroen. De zwarte wielen hebben fijne spaken en zijn voorzien van Dunlop Cord banden in de maat 820 x 120.

De auto starten gebeurt nog met een slinger. Na enkele pogingen lukt het. Ook de chauffeur moet instappen via de passagierszijde. De deur is smal en zit iets te veel naar voor om gemakkelijk te zijn. Gelukkig zit er geen versnellingspook in de weg, die zit aan de rechterkant van de chauffeur, aan de binnenkant van de carrosserie. Een lange handrem zit aan de buitenkant.



Onze testwagen op weg naar het restauratie-atelier.



Het stuur is voorzien van een drukknop voor de elektrische claxon (er zit ook nog een ouderwetse claxon met peer rechts van het stuur) en de klassieke hendels voor het regelen van de voorontsteking en de handgas. Het houten dashboard is voor de rest zeer eenvoudig

met in het midden een ampèremeter en enkele schakelaars voor het contact en de lichten, en rechts onderaan een snelheidsmeter. Tot onze verbazing heeft deze auto normale pedalen: gas rechts, rem in het midden en ontkopplingspedaal links. Deze Germain heeft slechts drie versnellingen voor- en één achterwaarts. Rijden is niet zo simpel. De versnellingen zijn niet gesynchroniseerd en schakelen vergt concentratie, maar kraken doet het in ieder geval. De motor heeft weinig vermogen en bij de minste helling of hindernis moet worden teruggeschakeld. En zoals een schuivenmotor betaamt, produceert ook deze Germain heel wat oliedampen. Remmen op de vier wielen bestonden nog niet in die tijd. Deze auto heeft trommelremmen op de voorwielen en de grote handrem is eigenlijk een rem die ingrijpt op de transmissie-as. De aandrijving gebeurt middels een cardanas op de achterwielen.

Voor een auto uit die tijd is het stuur vrij licht, maar de draaicirkel is groot. Volgens Noël haalt deze Germain een topsnelheid van ongeveer 60 km/u. Ik denk wel dat hij het ooit heeft geprobeerd, maar wij doen geen poging: 40 lijkt ons al ruim voldoende voor zo'n automobiel!

■ Roemloos einde

1914 bleek het einde van de automobielfproductie bij Germain. De oorlog van 1914-1918 berokkende heel veel schade aan de firma. Na de wapenstilstand werd de productie van de auto's niet heropgestart, alhoewel er in juni 1921 nieuwe modellen werden aangekondigd, zowel met Knight-motoren als met klassieke kleppenmotoren. Mogelijk werden er enkele exemplaren gebouwd, maar ze kwamen nooit op de markt. Op het Salon van Brussel in 1924 werd er een nieuwe poging ondernomen. Op de stand stonden een Torpedo 15 pk en een "Transformable".

Germain concentreerde zich opnieuw op spoorwegmaterieel, maar produceerde in de jaren '20 toch nog enkele trekkers en verdichtingswalsen met benzinemotoren.

In 1936 keerde de fabriek terug naar de bouw van voertuigen: op het salon in januari 1937 werd een vrachtwagen met een laadvermogen van 5 ton voorgesteld. De tweetakt dieselmotor, een onder licentie gebouwde CLM-Junkers, ontwikkelde 75 pk bij 1.500 t/min. Een belangrijke militaire bestelling voor het leveren van vrachtwagens liep op een sisser af en het vrachtwagen-project werd opgegeven.

Na de Tweede Wereldoorlog dacht Germain opnieuw aan het bouwen van een auto. Er werd getest met een stoommotor op een Packard-chassis, maar dit experiment bleef zonder gevolg.

In 1955-1956 werden enkele werfvrachtwagens gebouwd, de B.10 E, uitgerust met een zescilinder Deutz dieselmotor van 175 pk en met een Duitse Faun-cabine. Het laadvermogen bedroeg 12 ton. Germain fuseerde daarna met de "Anglo-Franco-Belge" en overleefde met moeite onder de naam Anglo-Germain, constructeur van laadbakken voor de bouw. De boeken werden neergelegd in 1967.



LAAT ONS UW VERMOGEN BEHEREN ZO KUNT U ERVAN GENIETEN

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

privatebanking.societegenerale.be



 **SOCIETE GENERALE**
Private Banking

**BUILDING TEAM SPIRIT
TOGETHER**

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



Addergebroed

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

De Viper is terug. En hoe?

Het kan raar lopen in het leven. En in de navelbuik van de complexe auto-industrie heersen nog vreemdere mechanismes. Daar weten ze in Detroit ondertussen alles over. Vooral bij Chrysler dan. Want door pientere politieke manoeuvres en slinkse strategieën in het wereldje van de haute-finance kwam de kleinste der grote Amerikaanse drie enkele jaren terug namelijk met zijn hele inboedel onder de vleugels van Fiat terecht. Dat is slecht nieuws gebleken voor Lancia, waar men plots onvertimmerde Amerikanen in de catalogus voert. Maar het was zo mogelijk nog een grotere onheilstijding voor de ondernemende jongens van SRT, de sportafdeling van Dodge. Want waarom in hemelsnaam was er nog behoefte aan een nieuwe Viper, als dezelfde groep ook gerenommeerde sportwagenmerken zoals Ferrari en Maserati huisvest? Vooral omdat de Viper altijd al kampte met een rammelend imago en een businessplan dat vooral stoelde op puur enthousiasme. Neen, van een volgende Viper was allerminst sprake toen Fiat de Chrysler-groep op de kop tikte in de

nasleep van de financiële crisis in 2008. Vooral niet omdat in de 21ste eeuw amper nog plaats is voor zo'n dinosaurius die mikt op dik besnorde mannen met royaler borsthaar dan seventies porno-acteurs. Dus trok men er in 2010 bruto de stekker uit.

En toch staat deze all American sportscar vandaag in al zijn platvloerse welustigheid in de showrooms te blinken, met dank aan enkele designers die net zo stout zijn en net zo wild buiten de lijntjes durven te kleuren als de auto die ze uit hun potlood hebben gewrongen. Die die-hards durfden het aan om in het grootste geheim een nieuwe Viper te ontwerpen, net toen Chrysler doorheen zijn woeligste periode banjerde. Hoewel alle medewerkers iedere avond huiswaarts trokken met de vrees dat de bedrijfspoorde de volgende dag wel eens voorgoed gesloten zou kunnen zijn, leken exact die omstandigheden ideaal om de grenzen te blijven aftasten. Precies omdat ze doorheen zo'n bikkelharte crisis moesten, was een cadeautje voor het eigen merk wel op zijn plaats, dat was de onderliggende



redenering. Uiteraard balanceerden ze daarmee op en zelfs serieus over het randje. Om net tijdens die bikkelharde overlevingsstrijd die werd gesponsord door de Amerikaanse belastingbetaler energie en geld op te souperen aan zo'n barokke uitpatting, voelde zoals een alcoholicus die zijn kapotte lever poogt te reanimeren met een dubbele scotch. Tegelijk was het een enorme psychologische schop onder de kont voor iedereen die dreigde de kop te laten hangen. Spannend werd het echter wel, toen ze de vrucht van hun illegale werk alsnog aan Fiat-opperhoofd Sergio Marchionne moesten presenteren. Niemand wist wat het ging worden: ontslag of promotie. Gelukkig pakte de mayonaise meteen zodra Marchionne de auto onder ogen kreeg. Gewoon, omdat het een hele echte Viper was. De derde en beste telg van dit addergebroed. Of de minst slechte. Het is maar hoe je het bekijkt.

Ondanks zijn iconische status is de stamboom van de Viper best onduidelijk. Hoewel hij destijds onder Dodge-vlag het levenslicht zag – en in Europa zelfs als Chrysler Viper – werd hij ditmaal namelijk onder SRT-logo op straat gezet. Letterlijk zelfs, want SRT staat voor Street and Racing Technologies. Dit piepjonge merkje wordt geacht het AMG van de nieuwe wereld te worden. Net zoals de Duitse Mercedes-

veredelaar ondertussen een op zichzelf staande constructeur is, zo ook moet SRT op eigen benen in de markt staan. Dat was aanvankelijk alleszins de bedoeling. Want ondertussen is de auto alsnog verkrijgbaar als Dodge Viper, al werkte men wel specifieke uitrustingsniveau's uit voor beide halfbroers. De SRT-variant is wat rauwer, de Dodge-versie iets luxueuzer. Al moet je je daarbij niet teveel voorstellen. Een Viper blijft in de eerste plaats een onversneden koersbeest met net zoveel verfijning als een T-bone steak.

Het is minstens even verwarrend dat dit sinds '92 officieel al de vijfde generatie is. Dat aanzienlijke aantal wordt immers stevig aangedikt door enkele halfzachte afgeleiden die in de catalogus op zichzelf stonden, maar door het grote publiek vooral werden genegeerd. Daarom is dit eigenlijk slechts de derde generatie. Vanuit dat oogpunt is het best straf dat de Viper nu al dezelfde heldenstatus heeft verworven als de Corvette. Nochtans is hij op een heel andere leest geschoeid. Toen hij in '92 boven de doopvont werd gehouden door de charismatische Bob Lutz, had men vooral een reïncarnatie van de Cobra in gedachten. Die onderscheidde zich met drie unieke troeven: een koetswerk dat wellustiger is dan Dolly Parton, een beresterke en oersimpele V10 in de





neus, en een ongehoord woeste soundtrack die uit de sidepipes buldert.

Toen designers Ralph Gilles en Mark Trostle in het grootste geheim aan deze nieuweling werkten, was er meteen een consensus over welke richting het uit moest gaan. Uiteraard beseften ze dat ze voorzichtig moesten omspringen met zo'n heilig erfgoed. Tegelijk had niemand trek in een rondje retrodesign. Niettemin borduurden ze gretig verder op het lijnenspel van de eerste, meest dramatische Viper, terwijl ze de ietwat plompe tweede generatie vooral negeerden. Ondanks die strakke bloedlijn heeft deze overigens weeral een andere koetservorm. Het spannende verhaal werd in '92 immers afgetrapt met een soort targa, de tweede startte zijn carrière als volbloed roadster en de nieuwste komt uitsluitend als coupé. Wat wel overleefde, zijn de typische Viper-gill - die boemerangachtige luchtuitlaat die het hele silhouet domineert - de voluptueuze vormen en de heroïsche proporties met een eindeloze motorkap, een kort kontje en brute sidepipes.

Het karakter van de Viper is dan weer het tegenovergestelde van verwarrend. Onder het uit aluminium en carbon gebakken huidje veranderde namelijk bitter weinig. Het chassis en onderstel zijn quasi identiek gebleven, terwijl de 8,4 liter-V10 slechts lichtjes werd herzien. Hij presteert nu 640 pk en zoveel koppel (814 Nm) dat je er asfalt mee kan opplooien. Bij stationair toerental is hij heser dan Don Corleone en bij gas lossen, pruttelt en rommelt hij als een grizzlybeer die foute uiensoep at. Als je voldoende plek hebt om hem echt

in de hoge toeren te geselen, knalt zo'n tergende oorlogshuil over de vlakke dat zelfs in de hel niemand gelooft dat je in vrede komt. Niettemin is deze variant een streepje braver in vergelijking met zijn voorouders, met zelfs tractiecontrole om de achterkant minstens een beetje bij de les te houden. Toch bleef het een auto die meteen bijt als je even niet alert bent. Zo voelt het tenminste altijd. Op een rare machomanier is dat de halve aantrekkingskracht van deze moderne Cobra.

Om zijn behaaglijke interieur moet je hem niet hebben. De stoelen zitten aanvaardbaar en het dashboard is weeral iets fraaier - of minder slecht als je Europese standaards hanteert - maar het blijft benepen. Bovendien doen de dijbeendikke zijuitlaten de temperatuurhuishouding harder fluctueren dan bij een dame in de overgang. En hij maakt zo'n herrie dat een discotheek een stilteplek lijkt. Na tientallen kilometers explodeert je hersenpan terwijl je kont gevoelloos wordt van de plankharde ophanging. Omdat SRT geen halve dollar ontwikkelingsgeld op overschot had, graaide men massaal in de bak bestaande onderdelen. Zelfs de voorruit is dezelfde als van de vorige Viper. En dat merk je. Hoewel de stoelen flink lager zitten, neemt bovenaan de ruit een onhandige rand veel zicht weg. Het dashboard is wel relatief overzichtelijk, het infotainmentsysteem werkt prima en de grafics verrassen met speelse vondsten. Zo kleurt de toerenteller steeds feller rood, waarbij een giftig blazende adder je intimideert als je de toerentellernaald naar maximum regime durft te drijven. Er zijn ook speelse aanwijzingen voor hen die zich vragen stellen over de ware roeping van dit beest: in de bergvakjes schuilen immers ingewerkte plattegronden van de Nordschleife en Laguna Seca. Dat blijkt eveneens uit de zithouding. Je valt heel diep in de auto, met je handen kort op het stuur en de knoestige pook op de picknicktafelbrede tunnel perfect onder je hand. Als je nog geen racer was in het diepst van je gedachten, dan ben je het hier na drie tellen.

Die jongensdroom wordt subiet onderuit gehaald als je het gas vloert. Accelereren

in rechte lijn op babyglad asfalt is weliswaar simpeler dan ooit, dankzij de verbazend vlotte schakelpook, de mooi doseerbare koppeling en het extreem lineaire gaspedaal dat korter met de atmosferische V10 communiceert dan de paus met God. Zodra er zich bochten of andere hindernissen aandienen, is het echter een ander paar mouwen. Hij stuurt heerlijk direct en geeft voldoende feedback, maar zijn enorme pletwalsen maken hem vreselijk zoekerig tot op het randje van angstaanjagend en hij is meer spoorgevoelig dan een padvinder op tweedaagse. Tegelijk is hij zo onthutsend snel dat je referentiekader opnieuw moet worden gekalibreerd.

De grote aantrekkingskracht schuilt vanzelfsprekend in die enorme motor en zijn fantastische lied. Hij hangt erg kort aan het gas en is sterk genoeg om iedere passagier instant misselijk te krijgen. Toch is de V10 opvallend toerengretig en het echte spektakel komt pas vrij in de hoogste regionen. Wel kan je even schakellui rijden als een automaat. In vierde kabbelt hij net zo lief aan 60 km/u als dat hij richting 260 km/u brult, en in zesde torent hij bij 120 km/u amper boven stationair toerental uit. Aan flauwe schakelflipers of halfzachte dubbele koppelingen doet deze archaïsche krachtpatser niet. Gelukkig voelt de korte pook bijna als een schakelaar, zo kort en mechanisch functioneert hij. Dat was ooit anders. Wel liggen de verzetten verrassend dicht. Opletten dus. Als je met deze beul in een hete remzone onverwacht naar twee terug gaat in plaats van naar vier, kan je voor verrassingen te staan komen. De reminstallatie met stalen schijven rondom doet helemaal wat je ervan verwacht.

Uiteraard is de Viper geen goede sportwagen. Niet naast een Porsche 911 of Audi R8. Die zijn technologisch zoveel verfijnder en meer uitgebalanceerd dat ze nauwelijks concurrenten zijn. Bovendien zuipt deze Amerikaan als een Zwitser – reeds bij relatief rustige rijstijl gooide hij 19 liter eurosuper achterover – rammelt de afwerking en zijn de sluitkanten in het koetswerk groot genoeg om kleuters kwijt te spelen.

Zelfs in de States acteert hij in de marge omdat hij nog steeds een ver-raderlijk loeder is. Alles gaat prima als je hem respecteert en – zoals met een superzised cheeseburger – slechts voor de helft degusteert. Als je echter tot het gaatje gaat, valt hij loodzwaar op de maag. Waarbij vooral het vreselijk zoekerige weggedrag veel leute en meer snelheid opvreet. Niettemin is hij prettig om te hebben, zoals een pitbull plezierig kan zijn als je hem niet tot het uiterste tergt. Eigenlijk doet hij denken aan een Lotus Exige in het kwadraat, met dezelfde lichtvoetigheid en nervositeit. Hij is op zijn best als je hem niet helemaal uitwringt, maar probeert om ermee in harmonie te komen. Erg is dat niet. Ook op de helft van zijn capaciteiten is hij onaards snel.



Over WAFT

www.waft.be is een kleine en onafhankelijke uitgever van kwaliteitsboeken over auto-design en autocultuur. Achter dit bedrijf zitten twee bekende namen uit de autowerld:

journalist Bart Lenaerts en fotografe Lies De Mol, die ook al vele jaren meewerken aan *Historicar*. De boeken van deze uitgeverij zijn uitsluitend te verkrijgen via de eigen webshop www.waft.be. Eerder publiceerde WAFT een boek over Belgische auto-ontwerpers (Ever since I was a young boy, I've been drawing sports cars) terwijl "Masters of Modern Car Design" de design directors van de grote automotive groepen vrijuit laat spreken.

Waft1 & Waft2 zijn gelimiteerde en genummerde boeken met gepersonaliseerde covers, die handelen over de meest uiteenlopende automodellen en verhalen die eraan verbonden zijn. Een van de meest recente uitgaven 'Spada, the long story of a short tail', onthult het leven en werk van de Italiaanse auto-ontwerper Ercole Spada.

WAFT2 won 'Het mooiste boek van de wereld' op het Festival de l'Automobile in Parijs. 'Masters of Modern Car Design' won de eerste prijs op de Frankfurter Buchmesse.

Inside Scuderia Cameron Glickenhaus

Inside Scuderia Cameron Glickenhaus is een zeer bijzonder boek over een uitzonderlijke auto, geschreven door bijzondere mensen. Het biedt een unieke blik achter de schermen van een van de meest fascinerende sportwagens van vandaag, geesteskind van een excentrieke Amerikaan.

Als een heuse 'black box' registreert dit boek hoe men een uitzonderlijke sportwagen bouwde voor Jim Glickenhaus. Tegelijk brengt hij het relaas van de geboorte van een nieuw, opwindend automerk.

Het eerste deel verhaalt hoe deze spectaculaire sport- en raceauto wordt ontworpen, compleet met alle technische details, onverwachte complicaties, romantiek en kleinschalig drama's. Het boek komt inclusief een QR code waarmee u een designinterpretatie van de auto kan laten uitprinten bij uw eigen 3D-printshop. Deel 1 is leverbaar sinds de onthulling van de auto op het autosalon van Genève. Deel twee omvat de integrale voorbereiding en de deelname van deze auto aan de 24 uren van de Nürburgring in mei 2015. We weten intussen dat die eerste race jammer genoeg niet zo goed eindigde. Een van de wagens crashte zwaar tijdens de testritten, de

andere eindigde de race op de 35ste plaats. Dit boek heeft achterop een aluminium plaatje met uitgefreesd SCG003-logo (identiek aan de voetsteun in de auto) met het nummer van het boek én met de naam van de lezer. Deel 2 is leverbaar ca augustus 2015.

Beiden delen smelten daarna op ingenieuze wijze samen tot één klepper van 512 pag. 30 x 30 x 6 cm. Beide delen zijn Engelstalig.

Dit is een uniek project. Nooit eerder kregen journalisten ongelimiteerde toegang tot de ontwikkeling van een nieuwe auto. En zelfs van een nieuw merk. Eentje zonder marketing managers, maar wel met één doel voor ogen: racen. Of zoals Jim's eerste klant Christopher Ruud zei: 'Dit kan wel eens het nieuwe Ferrari worden. Ik mocht simpelweg de kans niet laten ontglippen om daar vanaf de start deel van uit te maken.'

Dit spectaculaire pakket kost 280 euro. Uitzonderd de verzendingskosten zit alles in die prijs begrepen: beide boekdelen, het gepersonaliseerde aluminium plaatje achteraan, de QR-code om de auto in 3D uit te printen.

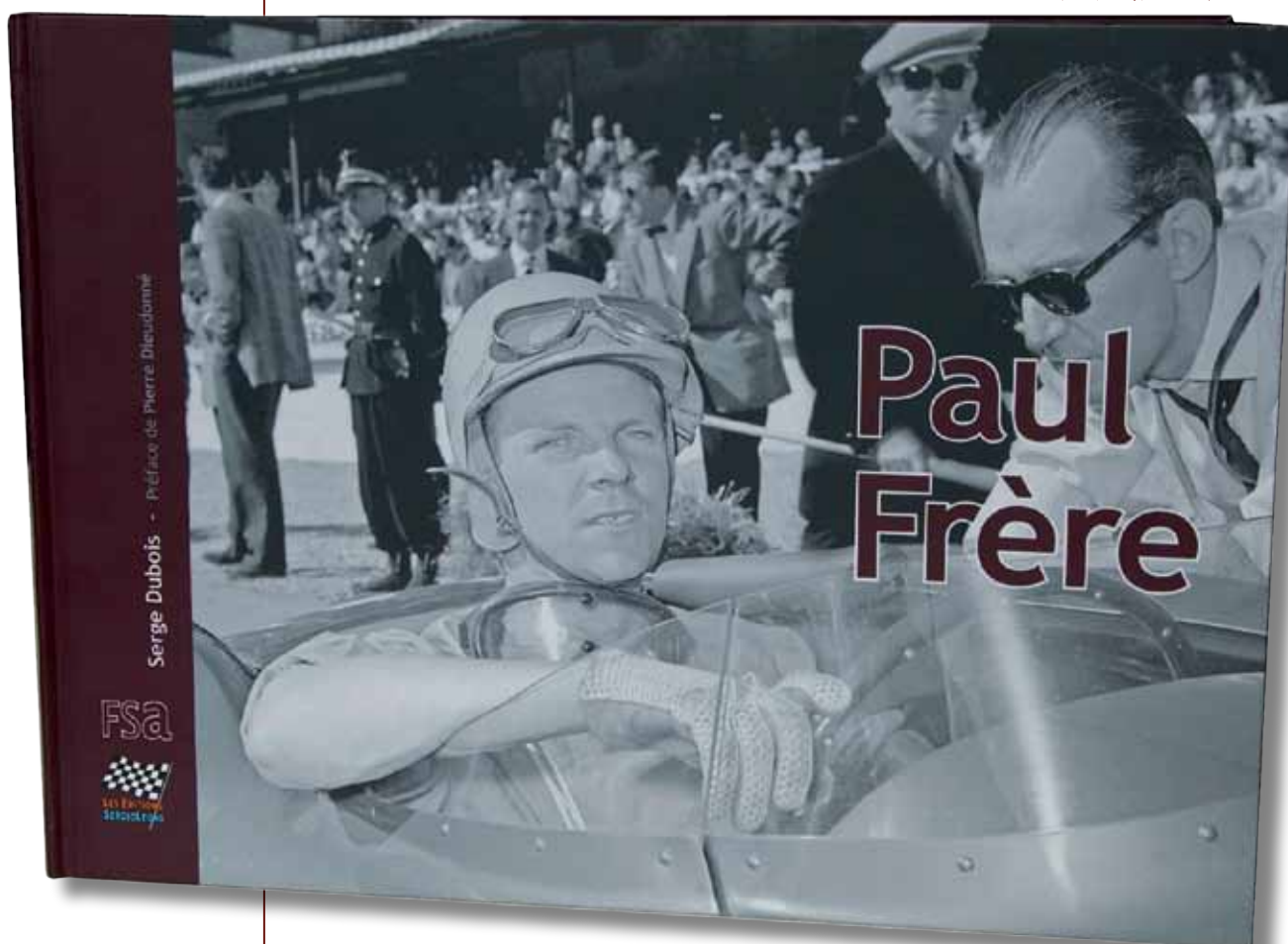
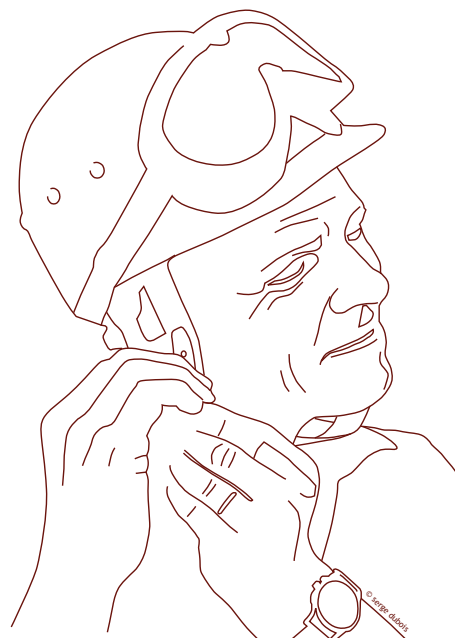
"Alle WAFT-boeken worden gemaakt in complete onafhankelijkheid. Jim Glickenhaus gunde ons een vrije inblik in iedere fase van het proces, zonder dat er echter commerciële bindingen zijn tussen WAFT en Scuderia Cameron Glickenhaus en zonder dat hij enige inmenging had in de inhoud" zegt Bart Lenaerts over zijn jongste boek.

Inside Scuderia Cameron Glickenhaus is uitsluitend verkrijgbaar via de webshop www.waft.be. Daar kan je ook digitaal doorheen het boek bladeren.



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."



Elk vermogen heeft zijn eigen verhaal.

Net zoals elke familie en elk bedrijf heeft ook elk vermogen zijn eigen verhaal. Een verhaal waar we graag naar luisteren. Vertel ons hoe u de toekomst ziet. Zo kunnen we elkaar inspireren, onze visies verruimen en samen tot nieuwe inzichten komen.



 **PwC**
The Banker
Private Banking Awards 2014
A service from the Financial Times Ltd.

EUROMONEY
Private Banking Surveys
2013 - 2014 - 2015

INTERNATIONAL
Banker
Banking Awards 2014

Best Private Bank Belgium



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be