

Fsa HISTORICAR

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





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

Thursday 4 February 2016
Paris, France

ENQUIRIES

Europe

Bonhams Paris

+33 (0)1 42 61 10 11

eurocars@bonhams.com

Following the spectacular auction at the Grand Palais in 2015, Bonhams is delighted to announce its return to this magical venue steeped in automotive history.



Matching numbers, long nose and torque tube example

1966 FERRARI 275 GTB

Coachwork by Scaglietti

Chassis no. 8973 Engine no. 8973

€2.5 million - 3.5 million (to be sold without reserve)



Ferrari Classiche Certified

1990 FERRARI F40 BERLINETTA

Chassis no. 87784

€950,000 - 1,100,000



Less than 16 000 kms from new

2005 PORSCHE CARRERA GT

Chassis no. WPOZZZ98Z5L000275

€800,000 - 1,000,000



Original Left Hand Drive delivery

1964 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III DHC

Coachwork by Mulliner

Chassis no. LSEV169

€380,000 - 540,000



Factory Prototype, 1955 Brussels and Geneva Motor Show Car

1955 LANCIA B24 SPIDER

Chassis no. B24S 1.002

€900,000 - 1,300,000



3,285kms from new

2000 MERCEDES-BENZ CLK GTR COUPÉ

Chassis no. WBB29739719000023

€1,800,000 - 2,000,000



One of only 30 produced

1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SZ 'CODA TRONCA'

Coachwork by Zagato

Chassis no. AR10126*00207 Engine no. AR001200101

€600,000 - 800,000



1975 LANCIA STRATOS HF STRADALE

Chassis no. 829 ARO 001843

€350,000 - 450,000



1972 MASERATI GHIBLI 4.9 LITRE SS COUPÉ

Chassis no. AM115492034 Engine no. AM115492034

€300,000 - 350,000

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).

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 Zilli

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

Youngtimers



De laatste jaren is de oldtimermarkt sterk verjongd. Op de recente Interclassics van Brussel waren de vooroorlogse modellen nog op de vingers van één hand te tellen. Ook auto's van kort na de oorlog moeten stilaan plaats ruimen voor recentere modellen. Op de Bonhams-veiling tijdens de Zoute Grand Prix van oktober j.l. was het duurste lot een Ferrari 599 SA Aperta van 2011! De prijzen van youngtimers volgen de trend. Niet zo lang geleden gold als regel dat auto's met collectiewaarde na ongeveer 15 jaar hun bodemprijs bereiken om dan weer stilaan duurder te worden. Op dezelfde veiling in Knokke werd een Ford GT van 2006 verkocht voor nagenoeg € 400.000. Bij zijn marktintrodactie lag zijn nieuwprijs rond de € 160.000. Een stijging met 250% in nauwelijks 9 jaar. Alle beleggers dromen van zo'n "return on investment"!

De belangstelling voor youngtimers zet één en ander in beweging op de markt. Twee recente initiatieven lijken ons de moeite van het vermelden waard. De Belgische organisatie Opus heeft het plan opgevat om een investeringsfonds te creëren onder de naam "Next Generation Classics" dat voornamelijk zal beleggen in youngtimers. Beoogd tijdsframe: 1975-2005. Onderwerp: exclusieve modellen, in uitstekende staat uiteraard. Wie de prijsevolutie een beetje volgt weet dat hier zeker nog goede zaken zijn te doen. Er bestaan in Europa al enkele fondsen rond auto's als beleggingsgoed, maar dit is bij ons weten het eerste dat zich echt richt op de markt van de youngtimers.

Een andere opvallend initiatief komt van Mercedes. Via het Museum in Stuttgart gaan ze onder de naam "All Time Stars" moderne klassiekers verkopen, uiteraard van het eigen merk. Ook Mercedes wil hiermee inspelen op de nog steeds groeiende populariteit van klassiekers. De nadruk ligt op dagelijks bruikbare auto's. De voorkeur gaat uit naar auto's die op een of andere manier



bijzonder zijn: zeldzame (fabrieks)kleur, bijzondere uitrusting, lage kilometerstand... Maar ook gewone auto's komen in aanmerking, op voorwaarde natuurlijk dat ze in goede conditie verkeren. De auto's worden wereldwijd aangekocht... maar blijkbaar zijn auto's uit Japan niet welkom: die hebben veelal wel een relatief lage kilometerstand, maar zijn doodversleten van in de file te staan, zo leerden we. (Wie weet, binnenkort is dat misschien ook het geval met Belgische auto's!). Alle auto's worden onderworpen aan een checklist waarbij 160 punten worden nagekeken. Indien nodig worden de nodige herstellingen uitgevoerd, en de auto's worden vervolgens te koop gesteld. En ja, natuurlijk zijn ze een beetje duurder dan vergelijkbare modellen die op het internet worden aangeboden. Maar hier ben je zeker van wat je koopt (en je krijgt van Mercedes ook de nodige details) en bovendien geniet je ook nog eens van een jaar echte garantie!

Leo Van Hoorick

Audi
Vorsprung durch Technik



Virtual Cockpit. Real excitement.

De nieuwe Audi A4.
Voorsprong is intens.



Configureer nu uw nieuwe Audi A4 op audi.be

Nieuwe Audi A4 Berline vanaf €325/maand excl. BTW in Financiële Renting*

*Audi A4 Berline 1.4 l TFSI 150 pk 6v. Catalogusprijs incl. BTW: €29.950. Huurprijs incl. BTW: €393,25. Offerte in Financiële Renting Audi Finance berekend op basis van 60 maanden, met een eerste verhoogde huurprijs van €1.000 excl. BTW en een aankoopoptie van 20% rekening houdend met een bonus-malus score van 0. Aanbieding voorbehouden aan professionele gebruikers. Onder voorbehoud van aanvaarding van het dossier door D'Ieteren Lease N.V., Leuvensesteenweg 679, 3071 Kortenberg met maatschappelijke zetel te 1050 Brussel, Maliestraat 50. Prijzen op 01/11/2015 en geldig tot 30/11/2015. Gemiddeld verbruik (l/100 km): 5,2. CO₂-uitstoot (g/km): 123. Audi Finance is een commerciële benaming van D'Ieteren Lease N.V. en van Volkswagen D'Ieteren Finance N.V. Afgebeeld model met opties.

3,7-5,9 L/100 KM • 95-136 G CO₂/KM.

Sommaire

3

Edito

6-7

Meeting van Oostende 1911

8-18

Markante bedrijven - Van den Plas

20-24

Belgisch erfgoed: Minerva 18 PK

26-30

Mercedes AMG GT

31-36

Duurzaamheid in 1900

37-38

Boeken

Adverteerders

2 Bonhams

4 Audi

9 Het Grote boek van de Belgische Automobiel

19 Mercedes

25 Italian Car Passion

39 Circuit des Ardennes

40 KBC

Agenda

- *Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 14 -1/01/2016*
- *Rétromobile Paris, 4-7/02/2016*
- *Antwerp Classic Salon 4-6/03/2016*
- *Techno Classica Essen 6-10/04/2016*
- *Spa Classic 13-15/05/2016*

Autoworld

- *Tot 31 januari: Italian Car Passion*
- *Februari: VW Love Bugs Parade, thema: Flower Power*
- *26/03 – 10/04/16: Vespa 70 anni*
- *07/05 – 29/05/16: Volvo Amazon 50*
- *Juni: Youngtimers*

Voor meer details: www.autoworld.be



Omslag

In 1948 startte D'Ieteren met de bouw van een assemblagefabriek in Vorst, in april 1949 rolde de eerste Studebaker al van de band, nog voor de fabriek volledig klaar was. Deze foto dateert van begin 1954, wanneer werd gestart met de assemblage van de Volkswagen Kever. Op het podium herkennen we Pierre D'Ieteren, de toenmalige baas van de groep. De fabriek was toen zo'n 314.000 m² groot en produceerde met 750 werknemers ongeveer 75 wagens per dag. In 1960 werd gestopt met het produceren van Studebakers en rolden er enkel nog Volkswagens en Porsches van de band. In 1970 werd de fabriek verkocht aan Volkswagen. De laatste Kever werd er in 1975 geproduceerd. In 2007 werd de fabriek overgenomen door Audi.

100 jaar oude racewagens
rijden het circuit van de
Meeting d'Automobile
d'Ostende 1911

*Tekst en foto's:
Nick Jonckheere*

*De Dion Bouton met een OX-5 V-8
motor uit een Curtiss Jenny vliegtuig.*



Even verpozen op de markt van Nieuwpoort.



Kippenvelmoment aan zee

Begin augustus 2015 kwamen een
vijftiental racewagens van meer dan
honderd jaar oud voor een blitzbezoek

geleden jaarlijks verschillende snel-
heidsrecords werden gereden tijdens
de "Meeting d'Automobile d'Ostende".
Het was een langverwachte terugkeer
van de Darracq uit 1905 van Mark
Walker, deze waanzinnige auto reed in
1906 in Oostende een Europees record,
nadat hij in 1905 al een wereldrecord
gehaald had in Frankrijk.



*Imposante Daimler 1911
van Richard Atkinson.*

naar België. Voor één ervan was dit
niet de eerste keer, de anderen volg-
den genoegzaam in zijn spoor naar
Oostende, waar meer dan honderd jaar

Enkele van deze stokoude koersma-
chines zijn volledig origineel, andere
zijn 'specials', voorzien van vliegtuig-
motoren uit de eerste wereldoorlog.
Allen hebben een enorme cilinderin-
houd... Verschillende van deze spe-
cialis zijn gebouwd rond de 8,2 liter
Curtiss OX-5 V-8, een Amerikaanse
vliegtuigmotor met ca. 90 pk uit het
'Jenny' trainingstoestel. Zo'n motor is
gemonteerd in in een De Dion Bouton,
en in een Monarch. Je ziet de kleppen
en tuimelaars bovenop elke cilinder
bewegen. Er zijn nog enkele 'gewone'
viencilinders (hun vermogen draait
meestal rond de 100 pk): een Daimler
uit 1911, een Sunbeam, een FL, en een
Peugeot uit 1913. De Vauxhall Viper

uit 1913 heeft ook een V-8, maar een Hispano-Suiza, door Wright in licentie gebouwd in 1918. Het vermogen is 300 pk, het verbruik meer dan 50 liter per uur... Verbruik van een vliegtuig wordt niet uitgedrukt per kilometer. Volledig origineel is dan weer de Delage uit 1911 van David Ozanne, waarmee Bablot in Dieppe ooit vierde werd. De volledige historie van deze auto is gekend. Andrew Howe-Davies rijdt met een 10-liter SCAT uit 1911.

We volgen het parcours van de Meeting d'Automobile d'Ostende van 1911, die gaat van Oostende naar Nieuwpoort en terug, langs het kanaal. We rijden in konvooi doorheen de Koninginnelaan in Oostende, waar de gebroeders Willame in 1914 verdeler waren voor SCAT, in 1907 waren ze ook agent voor Darracq. Dave Biggins rijdt met een Daimler uit 1913, en produceerde recent een film over de Targa Florio, waarin al deze auto's schitteren: Google 'Piston, passions and Sicilian pleasures' om er meer over te weten.

Enorm tot de verbeelding spreken de twee Lorraine-Dietrichs van John Brydon en Richard Scaldwell. Die laatste heeft een 16.4 liter viercilinder met bovenliggende nokkenas en een vierversnellingsbak. Meerijden als passagier in deze auto is niet te versmaden, en geeft een beeld van hoe het racen er indertijd aan toeging.

De kans om mee te rijden in de Darracq laat ik ook niet schieten. Zijn V-8 motor van 25.4 liter levert meer dan 200 pk, en hoewel er maar twee versnellingen zijn ('Snel' en 'Zeer Snel') kan de bolide door het enorme koppel versnellen als gek. Het optrekvermogen is te vergelijken met dat van een Porsche. We daveren langs de recordweg waar tijdens de 'Semaine d'Ostende' de 5 km werd gereden, de vaartweg tussen Nieuwpoort en Snaaskerke. Wanneer Mark het gaspedaal diep indrukt, gaan bestuurder en passagier automatisch wat naar voor leunen voor de aerodynamica, de sensatie van snelheid is enorm, want er is geen windscherm, laat staan een carrosserie. Deze auto is 'out-of-this-

world' ! Heel vroeg in de morgen, 109 jaar na datum, rijdt de Darracq terug op de weg waar hij zijn grootste succes in België behaalde: het Europese record – op de baan van Snaaskerke naar Oostende (de Torhoutsesteenweg) – voor de vliegende kilometer. Zijn gemiddelde snelheid was een bloedstollende 189,474 km/u...



De Lorraine-Dietrich 1905 van John Brydon.

*Darracq 1905, Lorraine-Dietrich 1909 en Monarch 1910.
Het lijkt een Le Mans start!*



Lokale Nieuwpoortse helden aan boord van de Darracq.

Van den Plas is wellicht de meest bekende carrosseriebouwer van ons land. Ze hebben deze bekendheid uiteindelijk vooral te danken aan het label Van den Plas dat BMC en later British Leyland gebruikten om hun topversies te benoemen. Ook Jaguar en Daimler gebruikten de naam. Denk maar aan de Daimler Double Six Van den Plas die lange jaren het topmodel van het merk was. Over de oorsprong van het moederbedrijf in Brussel en ook over de teloorgang weten we echter weinig. Een onverwachte getuige stelde ons een valiesje half vergane archiefstukken ter beschikking. Het bleek om notities, tekeningen en enkele foto's te gaan van Jean "Camion", een van de laatste werkplaatsleiders van Carrosserie Van den Plas te Brussel.

*Door Paul E. Frère
Met dank aan
Philippe Jacquier voor
de oudste foto's en
enkele toelichtingen.*



Omstreeks 1902 verliet de eerste auto de werkplaatsen van Van den Plas, mogelijk gaat het om deze auto.

Markante bedrijven

Carrosserie Van den Plas

Vroeger lag er thuis naast het telefoon-toestel steeds een notaboekje waarop ik voortdurend kribbelde tijdens gesprekken. Ik noteerde echter zoveel pagina's vol dat ik de tijd niet vond om al deze gegevens te verwerken. Na een verhuis en het daarbij horende uitpakken van een eindeloze reeks dozen werd ik enkele jaren geleden geconfronteerd met dit pakketje notities. Het merendeel kon niet meer dienen maar hier en daar stond er een vreemde zin of gewoon een onbekende naam met telefoonnummer. Zo ook de naam van Jean Michiels met tussen haakjes Van den Plas. Ik wist helemaal niet meer van wie of bij welke gelegenheid ik dit genoteerd had. Toch besloot ik het nummer te proberen. "Of ik de h. Jean Michiels kon spreken a.u.b. ?" Aan de andere kant klonk een vriendelijke vrouwenstem. "Maar meneer, Jean "Camion" is tien jaar geleden overleden. Hij is net geen 94 geworden." Het werd een kort maar geanimeerd gesprek met de jongste

dochter van Jean Michiels. Als kind beleefde zij van erg dicht het reilen en zeilen bij Carrosserie Van den Plas en dit gedurende de oorlogsjaren, de heropleving na de bevrijding tot de sluiting in 1949. Amper een week later stonden we rond een bruin valiesje waaruit m'n gesprekspartner de ene verrassing na de andere toverde.

■ Guillaume en zonen

Het carrosseriebedrijf Van den Plas vond zijn oorsprong in een Brussels bedrijfje waar de oom van Guillaume Vanden Plas wielen maakte. Bij het overlijden van z'n leermeester in 1871 erfde hij het bedrijf en werd het aanbod uitgebreid met de productie van wielassen. Toen het bedrijf in 1884 uitweek naar een nieuwe locatie, ditmaal in Antwerpen, werden er volledige koetsen gebouwd. In 1898 trok Guillaume zich terug en wijzigde de naam in "Carrosserie Van den Plas". Ja, je leest het goed, de

schrijfwijze van de naam werd toen gewijzigd.

Henri, Guillaume's tweede zoon, leidde de zaak in Antwerpen waar ondertussen een honderdtal werknemers koetsen bouwden. De komst van de automobiel bood nieuwe mogelijkheden. Antoine en Willy Vanden Plas begonnen een nieuwe zaak aan de Lakenweversstraat 4 - 6 te Elsene. Omstreeks 1902 verliet de eerste auto het nieuwe bedrijf. Enkele jaren later barstte het gebouw uit z'n voegen en werden er nieuwe werkplaatsen opgetrokken in de St-Michielscollegestraat nr. 30 te Sint-Pieters-Woluwe. Vijf jaar later stelde Carrosserie Van den Plas al 400 arbeiders te werk en net voor het uitbreken van de eerste Wereldoorlog produceerden 845 werknemers liefst 750 koetswerken. Ondertussen was Henri zaakvoerder geworden van een bijhuis in de Van Breestraat 9 te Antwerpen. Antoine leidde het moederbedrijf in Woluwe en Willy zou later een bijhuis in Parijs opzetten. De ontwerpen van Henri, die o.a. een opleiding volgde in Parijs bij monsieur Lagard, de oprichter en directeur van het vermaarde tijdschrift "La Carrosserie Française", waren niet vreemd aan dit succes. Ook het feit dat leden van de directie van Carrosserie Van den Plas in het bestuur zetelden van Minerva, Métallurgique en Imperia



zorgde voor nauwe banden en dus heel wat opdrachten. Ondertussen was er in 1913 een afdeling in Engeland opgericht die aanvankelijk onder licentie de ontwerpen van het moederhuis produceerde. Later zou dit bedrijf de naam Van den Plas Ltd. behouden maar een totaal onafhankelijke koers volgen.

De eerste wereldoorlog bezorgde het bedrijf een flinke knauw maar toch hernamen de activiteiten bijzonder snel. Een publiciteit daterend uit 1921 maakt gewag van 860 werknemers en een jaarproductie van 800 koetswerken. In december 1923 stonden er op het Salon van Brussel liefst 30 Belgische koetswerkbouwers voor luxewagens en

De werkplaats waar de auto's staan voor hun aflevering. De foto dateert waarschijnlijk van net voor de Eerste Wereldoorlog.



Zicht op het carrosserieatelier omstreeks 1910. Op de rug van de foto staan de namen van de medewerkers:

Janssen,
Vandezanden,
Vandekerkoeven,
Coenen,
Bulinghs,
Deblander,
Vandenberghen,
Bitwijsch,
Corbeels,
Vandehabele,
Cumps,
Vermeiren,
Verbist,
Stoop,
Fabric,
Vangijssel,
Liebereghet,
Vanmolle,

Puttermans,
Vanlaethem,
Debeer,
Cardoens,
Verstraeten,
Devos,
Houwaert,
Stroobant,
Buyle,
Sledsen,
Tonnemans,
Bickx,
Guiot,
Adams,
Hof,
Vandeveldde,
Dhaenes,
Fige.



Jean-Baptiste Michiels studeerde voor Technisch Tekenaar en begon in 1932 bij Carrosserie Van den Plas te werken.

een twintigtal specialisten voor industriële voertuigen. Het was in deze periode dat Graaf Alexis de Sakhnoffsky zich bij “Monsieur Antoine” kwam aanbieden als ontwerper. Ondanks het feit dat z’n portfolio enkel uit schetsen van vrouwenjurken bestond, bleek z’n talent overduidelijk. Gedurende vijf jaar realiseerde hij de ene creatie na de andere waardoor Carrosserie Van den Plas heel wat prijzen behaalde op de internationale elegantiewedstrijden. Hij werkte in ons land niet enkel voor Van den Plas maar ontwierp o.a. ook voor “D’Ieteren Frères”, Vesters & Neirinck of M. & Ch. Snutsel. In 1928 stak Sakhnoffsky de grote plas over. Had hij eerst nog een aanbod van Harley Earl geweigerd omdat het maar voor zes maanden was, dan ging hij wel in op het voorstel van Hayes Mfg. Corporation waar men koetswerken voor Chrysler, Marmon, Willys en Reo produceerde.

Antoine Vanden Plas zag niet enkel z’n topdesigner vertrekken maar bovendien daverde de financiële wereld op z’n grondvesten door de beurscrach in 1929. Bovendien ging het met de merken Minerva en Imperia niet meer zo goed waardoor de bestellingen terugliepen.

■ Jongensdroom

Het is in deze periode dat Jean-Baptiste Michiels opgroeide. Hij werd in febru-

ari 1908 geboren in St-Genesius Rode in een arbeidersgezin. Vader Frans verdiende z’n brood met het betegelen van gevels en vloeren. De jonge Jean volgde een opleiding als technisch tekenaar en had veel bewondering voor de glimmende koetswerken die op de chique lanen van Brussel defileerden. Toen hij met succes afstudeerde schonken z’n ouders hem een set tekenmateriaal met verzilverde inleg. Hier en daar kon Jean aan de slag zoals blijkt uit een brief van Carrosserie I. Boufflette uit Gosselies die hem op 7 januari 1932 vroeg om zo snel mogelijk een nieuw ontwerp te komen maken in kleur, maar of hij a.u.b. tekenpapier van 6m x 2m wou meebrengen. Wellicht ging het hier om een tekening op ware grootte. Hetzelfde jaar bood Jean Michiels zich aan bij Carrosserie Van den Plas waar hij aan de slag kon als “caissier”. Het was een periode waarin het bedrijf heel wat koetswerken bouwde op onderstellen van Minerva en F.N. Toen deze bedrijven enkele jaren later in nauwe schoentjes kwamen te zitten en de grote productieaantallen tot het verleden behoorden ondervond Carrosserie Van den Plas meteen de weerslag. In november 1934 werd het failliet van Minerva uitgesproken. Korte tijd later zou het bedrijf overgenomen worden door Imperia. Op 24 november ontving Jean Michiels een eerste maal een ontslagbrief met als motivatie “manque

Deze vrachtwagen werd in 1935 in opdracht van Coca-Cola op een onderstel van Ford gebouwd. Let op de publiciteit voor de wereldtentoonstelling.





Een Citroën-chassis: de bovenbouw bestond uit een houten raamwerk waarover een zeildoek was gespannen.

de travail”. Volgens sommige bronnen heeft Carrosserie Van den Plas in 1935 zelf een eerste maal de boeken moeten neerleggen. In de documenten van Jean Michiels vonden we hier echter geen spoor van terug. De onderbreking duurde slechts enkele dagen.

■ Max Thirion

In 1939 stonden er nog amper 2 koetswerkbouwers voor luxewagens op het Salon te Brussel. Van den Plas en Vesters & Neirinck waren de enige overlevenden van een grootse generatie. Bouwers van koetswerken voor autobussen en industriële voertuigen waren wel nog ruim vertegenwoordigd met 24 verschillende carrossiers. De markt van de “à la carte” gebouwde luxewagens kromp voortdurend onder invloed van de moordende concurrentie van goedkope, hier ter plaatse geassembleerde seriewagens. Carrossier Van den Plas richtte zich dan ook meer en meer op industriële voertuigen en autobussen. Heel wat vaklui hadden ondertussen het bedrijf verlaten en waren o.a. aan de slag gegaan bij SABCA in Haren. De luchtvaart was immers aan een steile opgang begonnen. Aan de vooravond van de tweede wereldoorlog werd de nv Carrosserie Van den Plas opgeslorpt door het net opgerichte “Ateliers de Bouchout et Thirion réunis”. De man achter deze operatie was de flamboyante Max Thirion. Een eerste spoor



van deze zakenman vinden we in 1928 toen hij in de Berkendaelstraat 111 in Vorst een bedrijf startte gespecialiseerd in autotoebehoren. Hij was getrouwd met Hélène Houbier, een mannequin. Samen hadden ze een dochter, Gilberte, die vijftientig jaar later een van onze beste autopiloten zou worden. Een jaar later kwam Max samen met de Fransman Fernand Sigrand aan de start van de 24 uren van Spa. Ze werden met hun Bugatti T44 tot opgave gedwongen. In 1934 behaalde de Bugatti 5,3 liter van Thirion en Bouriano een gedeelde eerste plaats in de befaamde rally Luik-Rome-Luik. Liefst 7 teams legden de afstand af zonder straftijd zodat het prijzengeld verdeeld werd onder de veertien winnaars. In 1937 domineerde hij samen met Jean Trassenster de Rally van Marokko aan het stuur

Deze vrachtwagen met Minerva-techniek werd besteld door het verfbedrijf van Alphonse Wyns dat reeds in de 19de eeuw gevestigd was in Vilvoorde.



Na het failliet van Minerva trachtte Carrosserie Van den Plas speciale koetswerken te bouwen op onderstellen van buitenlandse makelij.

van een Bugatti 3 liter. Slechts op het einde van de wedstrijd ontglipte hen de eerste plaats door een technisch probleem. Uiteindelijk finishten ze op een fraaie derde stek. In 1936 nam hij samen met Debay opnieuw deel aan de 24 uren van Spa. Aan het stuur van een Plymouth eindigden ze 10de. Op zakelijk vlak had Max Thirion niet slecht gescoord. Hij was verhuisd naar de Vleurgatsesteenweg 251-253 waar hij z'n intrek had genomen in het gebouw waar verschillende jaren een dealer van de merken Excelsior en Delaunay-Belleville garage had gehouden. Thirion had ondertussen de verdeling van kwaliteitsmerken als Scintilla en vooral bougies Champion in z'n aanbod opgenomen. Vooral met dit laatste merk zou Max Thirion ook na WO II heel wat successen boeken.

■ Montage van Gazo-Bellay

Het was in 1928 dat M. Bellay, een afdelingschef bij de Bollinckx-fabrieken in Buizingen in een hoekje van de fabriek experimenteerde met

een eerste gasgenerator op steenkool. Dit leidde in 1930 tot het brevet nr. 379.628. Ondanks een zeker wantrouwen liet vader Miesse het toe om een vrachtwagenchassis met dit systeem uit te rusten. De resultaten waren overtuigend maar op commercieel vlak kreeg M. Bellay het deksel op de neus. Het argument om brandstof van eigen bodem, met name steenkool te gebruiken i.p.v. afhankelijk te zijn van energie uit andere landen, vond geen gehoor. Het bleef wachten tot de evenementen van september 1939 voor er een zekere interesse kwam voor aandrijving met een gasgenerator. Voor M. Bellay keerde het tij toen hij Max Thirion kon overtuigen mee op de kar te springen. Thirion kocht de rechten van Gazo-Bellay voor België en startte een grootse reclamecampagne. Hij beperkte zich niet enkel tot het commercialiseren, maar ging voor een structuur die instond voor het ontwerp, de productie en de montage. Hiervoor gingen de "Etablissements Max Thirion" samen met de "Werkhuizen van Boechout" gelegen in de Heuvelstraat van de gelijknamige gemeente. Met een oppervlakte in van 48.000 m² waarvan 15.000 m² bebouwd en een tweede productie-eenheid in Vilvoorde met een oppervlakte van 30.500 m² waarvan 11.500 m² overdekt, hadden ze voldoende capaciteit. Het nieuwe bedrijf ging voortaan als "Les Ateliers de Bouchout et Thirion Réunis S.A." door het leven. Even later fuseerde het nieuwe bedrijf met Carrosserie Van den Plas. Max Thirion had dit goed bekeken. Bij Van den Plas was men in staat om de installatie van de gasgeneratoren zo elegant mogelijk te integreren. Het bedrijf had immers jarenlange ervaring

Het bouwen van reibussen was erg arbeidsintensief. Na de terugval van de carrosseriebouw voor luxewagens vormde dit een nieuwe markt.



OPNIEUW !

Het meest volledige boekwerk over de Belgische Automobielen-geschiedenis



Een bijna vergane foto uit het archief van Jean "Camion" met achteraan het opschrift "Transformation du cabriolet de Monsieur Van Zeeland". Of het om de politicus ging is niet bekend.



Het autocarbedrijf "Tinsy" uit Soignies bestelde deze luxebus bij Carrosserie Van den Plas. Opnieuw werd de foto genomen voor de triomfbogen van het nabijgelegen Jubelpark.

met het oplossen van alle mogelijke problemen die zich konden stellen bij het wijzigen van een koetswerk. Max Thirion richtte zich niet alleen tot de private gebruiker maar adverteerde specifiek voor de industriële sector, de landbouw en zelfs de binnenscheepvaart. Jean Michiels werd mee belast met de nieuwe inrichting van het bedrijf. Het grootste deel werd nu ingenomen door de afdeling bedrijfsvoertuigen. Tijdens deze dagen gebruikte

oorlogsjaren. De eerste jaren werden er nog industriële voertuigen gebouwd of omgebouwd. Na verloop van tijd werden er echter meer en meer herstellingswerken aan alle mogelijke voertuigen uitgevoerd gewoon om deze op de weg te houden. Natuurlijk kwamen er ook verplichte opdrachten van de bezetter binnen. In het schriftje van Jean "Camion" staat op zeker ogenblik als opdrachtgever duidelijk "Gestapo" te lezen.

Naarmate de oorlogsjaren vorderden werd het voor de arbeiders moeilijker om de eindjes aan elkaar te knopen. Jeannine Michiels herinnert zich nog levendig dat de stoffeerdiers met overschotten van stof boodschappentassen naaiden voor het personeel. Wanneer 6 december naderde gaf Max Thirion de toestemming aan het personeel om in de werkplaatsen speelgoed te maken voor de kinderen. Zo kreeg Jeannine ooit een poppenwagen "made by" Van den Plas. Het Vorstenhuis liet meer dan een keer herstellingen uitvoeren in de Sint-Michielstraat in Woluwe. Op zekere dag bracht een chauffeur een trapauto mee. Jean Michiels had toch ook kinderen, of hij hen met dit speeltuig een plezier kon doen? Jeannine Michiels was echter als kind een hartpatiënte. Teveel inspanning mocht niet van de arts. Eens zij de trapauto ontdekt hadden stootte ze met haar zus Gaby rond in de werkplaats. Jean heeft dan maar de trappers gedomonteerd. Jeannine herinnert zich nog levendig dat er op het koetswerk een medaille in wit email was aangebracht met in het zwart de letters B & A van Boudewijn en Albert.

Onder de arbeiders waren er verschillende lid van het verzet. De Duitser die het reilen en zeilen van het bedrijf controleerde was echter een toffe vent. Herr Müller was even de vijftig voorbij en verplaatste zich bij voorkeur met de moto. Hij ging gemoedelijk met het personeel om en nam de strikte maatregelen niet altijd even nauw. Anders was het gesteld met een jonge, blonde Oostfronter. Hij had er gewoon lol in om waar hij maar kon het personeel te pesten. Op een koude dag warmden de

Jean zo dikwijls het woord "Camion" dat dit z'n bijnaam werd. Het werd zelfs zo erg dat na z'n overlijden in 2002 z'n beide dochters zich afvroegen of de mensen zich Jean Michiels zouden herinneren.

■ Oorlogsjaren

De montage van gasgeneratoren evolueerde tot de hoofdactiviteit tijdens de

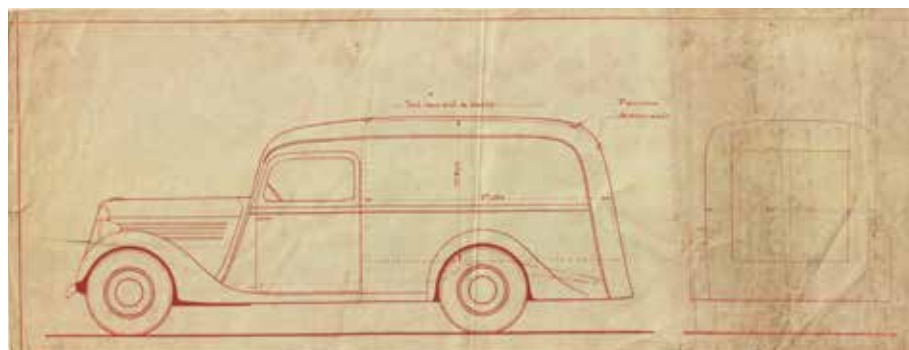
werknemers zich rond het smidsvuur. Een van hen had net z'n boterhammen op een papier gelegd toen de jonge soldaat kwam aangestoven en de boterhammen in de voorraad kolen stampte. Niemand durfde op dat ogenblik een kík te geven, maar later was er overleg tussen Jean "Camion" en enkele leden van het verzet. Enkele dagen later riep Jean de soldaat voor een bespreking naar z'n bureel. Hierbij werd de Duitser verplicht om over het deksel van de smeerput te stappen. Het verzet had dit echter gesaboteerd. De jonge kerel viel in de smeerput en werd meteen neergeknald. De overlevering wil dat zijn lijk nadien werd verbrand in het smidsvuur. Nooit heeft Herr Müller naar de jonge soldaat gevraagd.

Volgens Jeannine werden minstens twee personeelsleden van Carrosserie

voertuigen waarvan 98,42 % benzine of diesel gebruikten. Het aantal met gasgenerator of elektrische aandrijving liep terug tot amper 3.503 eenheden. De verkoop van nieuwe installaties viel volledig stil wat ernstige gevolgen had voor de organisatie bij Carrosserie Van den Plas.

■ L' Arsenal du Charroi

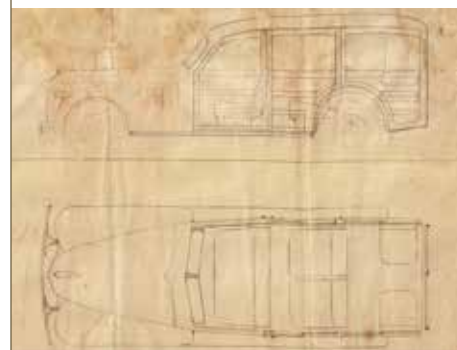
De euforie van de bevrijding werd al snel gevolgd door een fikse opdoffer. Op 19 december 1944 ontving Jean Camion een brief, ondertekend door L.F. Ardoullie, directeur van de afdeling gasgeneratoren. Hij kreeg te horen dat de gebouwen in de Sint-Michielscollegestraat in beslag werden genomen. Carrosserie Van den Plas werd verplicht om ten laatste op 15 januari 1945 de gebouwen ter beschik-



Van den Plas gedeporteerd. Een kwam terug en getuigde dat hij z'n collega het laatst gezien had in een concentratiekamp.

In augustus 1944 werd de 2000ste gasgenerator gemonteerd. Bovendien reden er in de omliggende landen duizenden voertuigen voorzien van een installatie van Gazo-Bellay. Toch vormden er zich donkere wolken aan de horizon. Het tijdschrift "Belgique Automobile" publiceerde maandelijks het aantal ingeschreven voertuigen. Uit deze cijfers blijkt dat de bevrijding meteen het ineensinken van de markt voor gasgeneratoren betekende. Op 31 maart 1943 reden er nog amper 40 000 voertuigen in ons land waarvan slechts 25% benzine of diesel gebruikten. Drie jaar later, op 31 juli 1946 was het totaal aantal gestegen tot 221.788

king te stellen aan de geallieerden. Voor Jean betekende dit zoeken naar ander werk. Hij had een aanbod van de Britse troepen die op zoek waren naar iemand die bekwaam was om van een bestaande ziekenwagen technische tekeningen te maken. Het waren echter Belgische militairen die aandrongen dat Jean, nu het land hem nodig had, toch niet voor de Britten ging werken. Hij kwam als burger in dienst bij "L'Arsenal du Charroi" in Etterbeek. Na de bevrijding werden hier zowel de diensten van A.R.C.A. Etterbeek, wat stond voor "Arsenal Régionaux de Réparation du Charroi Automobile", als deze van A.R.C.A. Antwerpen samengebracht. Hun opdracht was het herstellen van alle voertuigen van de geallieerden. Ook was er een specifieke afdeling om voertuigen die tijdens de oorlog in



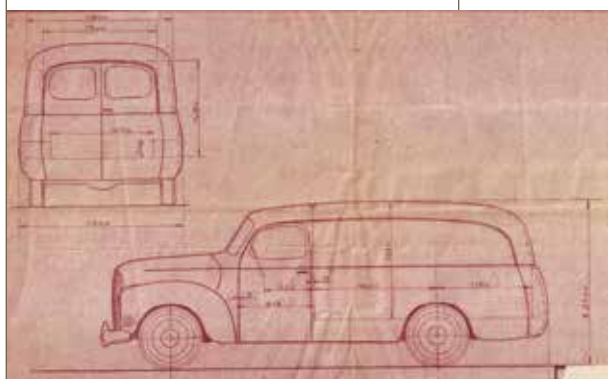
← Tussen de documenten van Jean "Camion" bevonden zich verschillende ontwerpen al dan niet op het randje van de staat van ontbinding. Hierbij een voorstel voor een bestelwagen.

→ Zo ook dit ontwerp voor een ruime stationwagen op een onderstel van Amerikaanse makelij.

beslag waren genomen te herstellen. Er waren omvangrijke werkplaatsen en er werden zowel militairen als burgers tewerkgesteld. Aanvankelijk was het er aangenaam werken maar langzaam maar zeker ondervond Jean “Camion” de negatieve gevolgen van touwtrek-kerij tussen enkele ambitieuze militai-ren. Sommigen waardeerden het talent van Jean, anderen verweten hem dat hij nooit soldaat was geweest. De sfeer werd grimmiger en uiteindelijk volgde op 3 maart 1947 een door Majoor Em. Konikoff verzonden aangetekende ont-slagbrief.

Geen nood echter. Op 5 juni 1946 had Carrosserie Van den Plas aan Jean een brief gestuurd met de vraag of hij niet opnieuw in dienst wilde treden? De gebouwen waren al gedeeltelijk vrijgegeven en het orderboekje bleek

goed gevuld. Zo heeft de h. Ardouilli, toenmalige gesprekspartner van Jean, het over de productie van een serie voertuigen type “Conduite Interieure” alsook enkele cabrio’s. Bovendien werden er heel wat industriële voertuigen besteld. Vaklui waren dus broodnodig!



*Ontwerp van een bestelwagen.
Chassis onbekend.*

Het nieuwe contract van Jean ging in op 1 april 1947. Ook in deze periode maakte Jean tekeningen, schetsen en weliswaar slordige notities in potlood die het toelaten een beeld te schetsen van het orderboekje. We schatten dat Carrosserie Van den Plas ongeveer 120 koetswerken voor personenwa-gens bouwde in deze periode. Hierbij kwamen nog een aantal industriële voertuigen en autobussen.

De eerste nieuwe auto’s die na W0 II in ons land werden ingevoerd waren vooral van Britse en Franse oorsprong. Volgens gegevens van Comaubel, de voorloper van het huidige Febiac, wer-den er 60 voertuigen van het merk Alvis geleverd in 1946. Een jaar later waren het er slechts 18 en in 1948 werd de invoer gestopt. Ze werden ingevoerd door “La Société Industrielle & Commerciale Automobile S.A.”,

kortweg S.I.N.C.A., gelegen aan de Kanselarijstraat 19 in Brussel. Dit bedrijf voerde ook dat andere Britse merk Singer in. Omdat Alvis een van de eerste merken was dat nieuwe auto’s konden leveren waren het erg gegeerd door de verschillende carros-siers. Zo treffen we op het Autosalon van 1948 een Alvis met koetswerk van Bidée en een model “Town & Country” gerealiseerd door Carrosserie Franco-Belge uit Gent. Bij Van den Plas haalde men een deal binnen van 21 Saloons op een 14 HP onderstel. In de documenten van Jean Camion vonden we de 21 chassisnummers met de respectievelijke klant. Het eerste onderstel werd als prototype gebruikt. De notities dateren van 1947 zodat we kunnen aannemen dat de productie in die periode plaats vond.

Ook Delahaye, dat werd ingevoerd door Remy Mannes, was een van de favo-riete onderstellen bij Carrosserie Van den Plas. Uit briefwisseling in diverse archieven blijkt echter dat vooral Albert D’Ieteren, verdeler van Delahaye en gevestigd in de Beckersstraat 48-54, heel wat opdrachten gaf aan Carrosserie Van den Plas. De ontwerpen kwamen van Carrosserie Albert D’Ieteren maar werden uitgevoerd bij Van den Plas. Meestal ging het om de instapmodellen met 4 cilinders. Enkele bekende exem-plaren zijn het type 148 L chassisnr. 800188 uit 1948 waarop een berline met 4 deuren werd gebouwd. Eenzelfde type met chassisnr. 800181 werd in 1948 geleverd aan Lucien Caytan, een kleurrijke figuur uit Asse. Hij bezat een haarsnijderij waar de hazen- en konijnenvellen werden onthaard om die vervolgens aan de hoedenmakers te verkopen. Hij stelde meer dan 170 mensen tewerk, vooral vrouwen. Hij woonde in Villa Rosa, de grootste villa van Asse, en liet zich rijden in de mooiste wagens, meestal Amerikanen, zodat deze Delahaye Van den Plas een uitzondering op de regel was. Het type 135 chassisnr. 800368 dateert uit 1946 en werd voorzien van een cabrio-koetswerk.

Dat het niet altijd tevreden klanten waren werd ons duidelijk uit de brief-

wisseling tussen Albert D'Ieteren en Marcel Kesteman. Deze laatste bestelde op 20 september 1946 een type 134 waarvoor hij 95.000 Bfr. neertelde. Vervolgens werd met Albert D'Ieteren overeengekomen dat er een koetswerk met 5 plaatsen volgens tekening 1.80.000.01 zou worden gebouwd door Van den Plas en dit voor de som van 70.500 Bfr. De levering was voorzien voor november 1946 maar vond pas in het voorjaar van 1947 plaats. De eerste klachten kwamen reeds in mei 1947 en uiteindelijk drukte de klant in september 1948 de wens uit de wagen te verkopen. Hij heeft het over problemen met de versnellingsbak, roestende chromen bumpers, een lekkende voorruit enz...

Eenzelfde verhaal noteerden we met de levering van bestelling Nr. 100. Toeval of niet, maar voor dit ronde getal werd een Rolls-Royce Silver Wraith chassis voorzien van een cabrio-koetswerk met vier deuren en een scheidingswand tussen bestuurder en passagiers. De belangrijke klant was Prins Karel. De prijsofferte dateert van 18 december 1947 maar amper een half jaar later laat de Prins weten dat het dak niet waterdicht blijkt en dat het koetswerk achteraan de wielen raakt. Of Rolls-Royce de wagen wou overnemen? Het was duidelijk dat Carrosserie Van den Plas het moeilijk kreeg om de kwaliteit van voor WO II te leveren. Bovendien waren de materialen niet meer van dezelfde kwaliteit als voorheen. We merkten ook dat verschillende activiteiten werden uitbesteed. Zo deed men voor cabrio-daken een beroep op Etablissements Joniaux, in de Biestebroekstraat 35-37.

Toen in 1948 er opnieuw een Autosalon werd gehouden op de Heizel was dit de gedroomde kans om uit te pakken. De goede band tussen Max Thirion en Joska Bourgeois leidde tot enkele opdrachten waaronder het aankleden van een onverkocht Jaguar SS100-chassis uit 1939. Op onderstel nr. 49064 werd een flamboyante 2-zits cabrio gebouwd waarbij het een huzarenstukje was om de enorme P100-lichten van Lucas hierin te integreren.



De andere Jaguar op de stand bleek oorspronkelijk een foutieve levering. De fabriek had een berline geleverd in de plaats van een cabrio. Waar de fout zat is onbekend, maar de fabriek weigerde de wagen terug te nemen. Joska Bourgeois besloot dan maar zelf een cabrio te laten bouwen bij Van den Plas. Het was ook in 1947 dat Madame Bourgeois trachtte om het merk Healey in te voeren. Het bleef bij één exemplaar dat een uiterst aërodynamische vorm kreeg aangemeten waarvoor zij opnieuw een beroep deed op Carrosserie Van den Plas. Een laatste blikvanger op het Salon van '48 was een Talbot. Er werd ook een reeks van 11 Jeeps verbouwd, een bestelling van 5 lijkwagens op basis van onderstellen van Studebaker werd afgewerkt en er werden verschillende stationwagens ontworpen en geleverd.

Op het Salon van 1949 trok Max Thirion opnieuw alle registers open. Opnieuw troonden er twee cabrio's. Een Jaguar op basis van een onderstel met motor van 3,5 liter dat een evolutie vormde van het ontwerp van een jaar voordien. Het andere onderstel was opnieuw een Talbot. Beiden werden geflankeerd door een Rolls-Royce Saloon met scheidingswand.

Ondanks ronduit schitterende commentaren betekende het autosalon in 1949 de laatste triomf van Carrosserie Van den Plas. Op een bepaald ogen-

In 1947 liet Prins Karel, de toenmalig Regent, een Rolls-Royce voorzien van een cabrio-koetswerk met vier deuren. Na amper enkele maanden stuurde de Prins een lijst met gebreken alsook de vraag om de auto terug te nemen.



Max Thirion nam reeds in 1929 deel aan autoraces. Hier zien we hem tijdens de Rally Soleil-Cannes in 1953 met een Jaguar.

Op het autosalon van 1948 toonde Carrosserie Van den Plas deze cabrio op basis van een Jaguar SS-100. Basis was een onverkocht chassis uit 1939.



blik leek de redding te bestaan uit het overschakelen op assemblage. Joska Bourgeois zocht immers productiecapaciteit voor Jaguar omdat de regering in 1947 nieuwe invoerrestricties had ingevoerd. Om de werkgelegenheid te bevorderen werd het assembleren gepromoot. Er werden inderdaad een aantal Jaguar's bij Van den Plas geassembleerd. Sir William Lyons is persoonlijk de productielijn komen inhuldigen maar lang duurde het niet. In 1949 sloot Carrosserie Van den Plas definitief de deuren. Voor Jean

tekende hij met krijt op schaal 1/1 op de binnenmuren van z'n werkplaats. Nadien werd het hem wat teveel. Op aanraden van de arts is hij een tijd uit de autosector verdwenen. In 1953 kwam hij terug naar Sint-Genesius-Rode. Hij had een zekere reputatie zodat Pierre D'Ieteren regelmatig aan de bel hing wanneer er problemen met de productie van de Kever waren. Jean ging dan een periode de problemen observeren en ontwikkelde allerlei gereedschappen om het productieproces uit het slop te halen. Ooit werkte hij twee dagen bij busbouwer Van Hool om een probleem met de vouwdeuren op te lossen.



De ervaring en know-how van het personeel dat ooit in de roemrijke Belgische carrosseriebouw actief was is teloor gegaan. Het is een sector die niet meer bestaat. Enkele zeldzame restaurateurs trachten deze kunst nieuw leven in te blazen maar missen dikwijls zelf de mogelijkheid om dag in dag uit ervaringen te delen of door te geven. Het tijdperk van de "Carrossiers" is afgesloten en het is niet altijd eenvoudig om te doorgronden hoe het eraan toe ging. Hebt u ook nog documenten die meer klaarheid brengen over deze periode aarzel dan niet om onze redactie te contacteren. Wij zijn alvast razend benieuwd.

In 1949 trok Carrosserie Van den Plas opnieuw alle registers open. Op de stand troffen de bezoekers ontwerpen op basis van Jaguar, Delahaye en Talbot. Tevergeefs!

"Camion" was het toen reeds afgelopen. Op 28 juni 1948 kreeg hij z'n vooropzeg wegens "nijpend gebrek aan activiteiten". Op 30 september trok hij de deur definitief toe.

Jean Michiels had het niet gemakkelijk om te aanvaarden dat de klant niet meer bereid was te betalen voor een koetswerk "à la carte". Hij bleef echter niet bij de pakken zitten. Zo werkte hij in 1950 bij Oblin om vervolgens als zelfstandige carrossier te beginnen. Hij bouwde een hok van planken dat hij later wel zou verbeteren. Z'n dochter Jeannine vertelde echter dat het altijd een "kot" gebleven is. Hij kreeg in deze periode veel werk van de dorpsbewoners. Zo leverde hij drie vrachtwagens aan de melkboer en bouwde hij helemaal alleen een autobus. De plannen van deze bus



8,5 - 10,4 L/100 KM • 199 - 244 G CO₂/KM

Environmental information KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Give safety priority.

True art is timeless.

Mercedes-Benz

The best or nothing.





Minerva 18PK Landaulet

*Tekst en foto's:
Leo Van Hoorick*

Belgisch Erfgoed

Wie de eerste editie op Interclassics Brussels bezocht, kon er niet naast kijken. Op de stand van de RVCCB stond een prachtige Minerva Landaulet uit 1913. De wagen beleefde hier zijn publiekspremière na een zeer grondige restauratie die ruim 10 jaar duurde. Hij werd ook prompt uitgeroepen tot "Car of the show" van het succesvolle Brusselse evenement.

De Minerva-geschiedenis begon in 1889, toen Sylvain de Jong, een in België gevestigde Nederlander, in Antwerpen een fietshandel startte. Dat leidde in 1897 tot de firma S. de Jong & C°, die hij oprichtte met zijn broers, en die fietsen bouwde onder de naam Minerva. Begin 1899 werd een eerste eigen verbrandingsmotor gebouwd. In 1900 volgde een kleine auto met twee cilinders, maar die ging nooit in productie. Wel ging de Jong fietsen uitrusten met een kleine motor van 1 pk. Het werd een succes in het Verenigd Koninkrijk en de Britse Kolonies. In 1903 werden 35 motoren

per dag gebouwd, die waren intussen ook al 2,5 pk sterk en werden ook aan diverse buitenlandse fabrikanten geleverd. Wanneer de Jong in 1904 na enkele experimenten overstapte op het bouwen van auto's daalde de motorenproductie. In 1908 werd ze helemaal stopgezet.

■ Autoproductie

In 1904 werd de firma omgevormd tot Minerva Motors Ltd. met zetel in Londen, (in 1908 verhuisde die naar Antwerpen), met een bedrijfskapitaal van 3.250.000 BEF. Datzelfde jaar werd in de Antwerpse Boomkwekerijstraat een gloednieuwe fabriek met drie verdiepingen ingehuldigd. Op het Salon van Londen werden drie modellen auto's - twee-, drie- en viercilinders - voorgesteld. Ze leken erg op de modellen van "La Minerve" uit Parijs. De verdeler voor Engeland was niemand minder dan Charles S. Rolls, die niet veel later bekend zou worden met Rolls-Royce.

De prijs van de auto was een troef. Op het eind van dat jaar werd het gamma met een 8 pk éencilinder uitgebreid en vooral met de eerste auto die volledig in de fabriek in Antwerpen ontwikkeld werd: de Minervette. Die had een buizenchassis en een 635 cc monocilinder, goed voor 5 pk bij 1.500 t/min. Hij had een tweeversnellingsbak met bediening aan het stuur en een overbrenging met kettingen. De tweezitter woog slechts 250 kg en werd dankzij zijn aantrekkelijke prijs goed verkocht.

In 1905 stelde de fabriek in Antwerpen 850 mensen te werk en werden ambitieuze productiecijfers in het vooruitzicht gesteld: 5.000 tot 6.000 motorfietsen en motoren, 600 Minervettes en 300 andere modellen. Deze objectieven werden niet gerealiseerd, maar Minerva was inmiddels wel uitgegroeid tot de belangrijkste automobielfabrikant van België. Bijna alles werd ter plekke vervaardigd, ook wielen en batterijen, koetswerken en binnenbekleding.

In 1906 ruimde de Minervette plaats voor twee grotere modellen, een 16/18 PK en 20/24 PK. Allebei met twee aan twee gekoppelde cilinders met zijkleppen, T-vormige cilinderkop, thermosifonkoeling, conische koppeling, drieversnellingsbak, cardanoverbrenging en een chassis in geperst staal. De radiator kreeg zijn typische vorm met een golvende lijn naar de radiatortop toe. Een groot gedeelte van de productie werd uitgevoerd. In 1907 werd een zescilinder van 6.230 cc met 60 pk voorgesteld, goed voor een topsnelheid van 100 km/u. De kwaliteit was uitstekend en de prijzen voordeliger dan die van de andere luxemerken. Minerva nam intussen ook regelmatig deel aan wedstrijden. In het "Circuit des Ardennes" van 1907 behaalde het merk een klinkende overwinning met de drie eerste plaatsen.

■ Schuivenmotor

In de loop van 1907 kregen alle serie-modellen het bekende ronde geëmailleerde logo met de Minervakop. Op het Salon van Londen in 1908 stelde Minerva een volledig nieuw model

voor, dat bepalend zou zijn voor de rest van haar geschiedenis. Naast de klassieke modellen met zijkleppenmotoren van 15, 18, 25 en 40 PK, stelde het merk een 38 PK voor, een 6.280 cc viercilinder schuivenmotor onder Knight-licentie, gekenmerkt door een geruisloze werking en een goed rendement. Dit motortype heeft geen kleppen maar cilindervormige hulzen in gietijzer, rondom de cilinders, waarvan de op en neergaande beweging de aanzuiging en uitstoot van de gassen regelt. Hun beweging wordt gestuurd door kleine stangen via een soort nokkenas die half zo snel draait als de krukas. Dit veelvoud aan



kleine onderdelen vereiste uiteraard de nodige smering, wat maakte dat de Knightmotoren heel wat olie verbruikten. Daartegenover stond een groter rendement dan wat met klassieke motoren werd gehaald, dank zij een desmodromische distributie, die bovendien toeliet te werken met hemisferische cilinderkoppen waarin de ontsteking veel regelmatigier verloopt en er minder hittepunten zijn.

Deze 38 PK SS ("sans soupapes") had zoveel succes, dat in 1910 alle kleppenmotoren uit het gamma verdwenen. Alle aandacht ging naar de kleppenloze 6, 26 en 38 PK versies. De volgende jaren haalden deze schuivenmotoren mooie resultaten in talrijke uithoudingswedstrijden.



goedkoop en ook dit kleinere model werd volgens de hoge standaarden van het merk gebouwd. De koetswerken werden ofwel door de fabriek zelf, ofwel door gespecialiseerde onderaannemers gebouwd, vaak met de klemtoon op luxe.

In de loop van 1913 werd ook gestart met de productie van bedrijfsvoertuigen. Eerst ziekenwagens met de mechaniek van de 14 en 18 PK, dan vrachtwagens met een nuttig laadvermogen van 2, 3 en 5 ton. In 1914 omvatte het gamma modellen van 14, 18, 26 en 38 PK. Optioneel kon een elektrische verlichting en een elektrische starter geleverd worden.

In 1912 bouwden 1.600 arbeiders 1.200 onderstellen, waarmee het merk de eerste plaats onder de Belgische constructeurs innam. Door de toevloed aan bestellingen was Minerva, waarvan het bedrijfskapitaal inmiddels 4.250.000 frank bedroeg, genoodzaakt de bebouwde bedrijfsoppervlakte te vergroten tot 40.000 m². Voor 1913 werd de totale productie begroot op 3.000 stuks met 3.000 arbeiders. Dat jaar lanceerde het merk zich in een nieuw marktsegment met een veel kleiner model, de 14 PK met een viercilinder 2.116 cc schuivenmotor. Alhoewel deze 14 PK veel bescheidener was dan de rest van het gamma, kostte hij in fabriekstorpedo-uitvoering toch 10.500 frank. De Knightmotor was inderdaad niet

Het ontbrak Sylvain de Jong nooit aan ideeën. Hij had de intentie een “Association des Constructeurs d’Europe” op te richten, om het gebruik van gestandaardiseerde onderdelen te promoten, waardoor onderdelen in veel grotere reeksen zouden kunnen worden geproduceerd. In deze optiek werd de 14 PK ontworpen, maar de oorlog zou aan dit interessante idee een einde maken.

De kwaliteit van de Minerva-motoren zette buitenlandse bedrijven ertoe aan ze ook in hun modellen te gebruiken, zoals Mathis uit Straatsburg die in de periode 1913/1914 de 100x140-motor gebruikte, of Mors die motoren in Antwerpen kocht. Ook de Schotse autobussen van het merk Lothian gebruikten deze motoren.

In de jaren 1910 – 1914 boekte de Antwerpse firma grote winsten, tussen 2 en 3,8 miljoen frank per jaar. Een mooie tijd die jammer genoeg plots eindigde. Bij de val van Antwerpen in 1914 weken Sylvain de Jong en zijn voornaamste medewerkers uit naar Nederland, waar zij in de buurt van Amsterdam gebouwen huurden. De Duitsers bezetten de fabriek in Antwerpen en bouwden die om tot een reusachtige werkplaats voor het herstellen van militair materieel. Inmiddels bereidde de Jong in Nederland zijn toekomstige modellen voor en trok hij naar Amerika om nieuw gereedschap aan te kopen.

In het begin van 1919 kreeg Sylvain de Jong een nagenoeg leeggehaalde fabriek terug. In advertenties maakte hij echter al reclame voor de Minerva's met schuivenmotoren, die weldra uit de fabriek zouden rollen en eens te meer over een uitzonderlijke mechaniek zouden beschikken. Tot het midden van de jaren '20 was het merk zeer succesvol. Maar de opkomst van de massaproductie van auto's en de economische depressie werden het grootste Belgische merk uit de geschiedenis uiteindelijk fataal.

■ Een grondige restauratie

De Minerva die we op Interclassics ontdekten is eigendom van André



Plasch, een bekend verzamelaar, ook gekend als "Mr. Ballot", omwille van zijn grote collectie van deze zeldzame Franse luxewagens. Hij kocht deze Minerva rond de eeuwwisseling bij het automuseum "Automusa" van de h Kennis in Bergeyk, Nederland. Voordien was deze Landaulet een tijdlang onderdeel geweest van een Belgische Minerva-verzameling. Oorspronkelijk kwam hij echter uit Spanje, meer bepaald uit Sevilla. Hij werd nieuw ingeschreven op naam van de echtgenote van de Spaanse Minerva-importeur. Voor de eerste



Een gelijkaardig voertuig uit de Minerva-catalogus van 1913.



wereldoorlog waren er in Spanje verrassend veel auto's ingeschreven op naam van een vrouw. Niet omdat die meer geëmancipeerd waren dan de andere Europese vrouwen, maar gewoon omdat op auto's van vrouwen veel minder belastingen werden geheven dan op die van mannen!

De auto met chassisnummer 22274, volgens de documenten een model GG uit 1913, maar beter bekend als 18 PK, is voorzien van een "Landaulet" carrosserie. Dat betekent dat het luxueuze passagierscompartiment aan de achterkant is voorzien van een cabriodak. De chauffeur zit in een half open cabine. De gegoede klasse die zich in die tijd een auto kon permitteren, reed immers niet zelf, maar had daar een chauffeur voor in dienst, die zich ook bezig hield met het dagelijkse onder-



*Op de RVCC-stand
op Interclassics Brussel.*

houd van de automobiel. Meer dan waarschijnlijk is het een carrosserie die door Minerva zelf werd gebouwd. Bij aankoop door André Plasch was de auto compleet, maar klaar voor een grondige mechanische restauratie. Het oorspronkelijke plan was om zoveel mogelijk “patine” te bewaren, maar al snel bleek de carrosserie, en vooral dan het houtwerk, in zo’n slechte staat te zijn dat er hele stukken dienden te worden vervangen. Dat kwam tot uiting toen men trachtte om de landaulet-kap te openen en de hele achterkant zowat afbrak. De restauratie werd uitgevoerd door Wildae Restorations uit Devon (Groot-Brittannië). Dit bedrijf houdt zich niet enkel bezig met koetswerken, maar restaureert ook interieurs en is in staat om de totale mechaniek van een auto weer tot leven te wekken, zelfs al moeten daar nieuwe onderdelen voor worden gemaakt. Dat was ook voor deze viercilinder van 3.500 cc het geval. Er dienden nieuwe schuiven, cilinders en pistons te worden gegoten, omdat de motor niet meer te herstellen bleek. De versnellingsbak werd eveneens gedemonteerd en gekuist, maar hier dienden geen tandwielen te worden vervangen. Hij is nu helemaal in orde, maar het blijft een hele klus om hem te bedienen. Om het rijden en vooral het manoeuvreren wat aangener te maken werd geopteerd voor een elektrische stuurbekrachtiging van EZ uit Nederland. Een wereld van verschil.

Ook de stof van het interieur kon niet meer worden gerecupereerd. De originele bekleding zat onder een beschermend overtrek, maar was half vergaan. De restaurateurs hadden ook hiervoor een oplossing: er werd een bobijn nieuwe stof geweven volgens het patroon en in hetzelfde materiaal als het origineel. Het resultaat is adembenemend. Alle onderdelen waren nog aanwezig in het interieur. De klapstoeltjes, de opbergvakjes op de zijkant, de rolgordijntjes, het ingelegd tropische houtwerk.

De auto is nog niet voorzien van elektrische verlichting, maar van koperen karbuurlampen, ook al was dat in 1913 reeds als optie vermeld in de catalogus. Hij is tot in de kleinste details verzorgd. De gereedschapskoffertjes op de treeplanken, de glimmende handbediende pompen voor benzinedruk en olie onder het dashboard... niets ontbreekt. Een terechte winnaar voor de “Best of Show” trofee op de eerste Brusselse Interclassics en een potentiële winnaar voor veel concoursen.

*Bibliografie : Het Grote boek
van de Belgische automobiel - FSA*

ITALIAN CAR PASSION

la bella macchina



AUTOWORLD
BRUSSELS



— — —
03 12 2015
31 01 2016

EXPO AUTOWORLD
MUSEUM BRUSSELS

WWW.ITALIANCARPASSION.BE





Mercedes AMG GT

Mercedes doet een nieuwe poging om sportieve harten te breken. Eentje waarvan de burens in Zuffenhausen wellicht wakker liggen.

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

911-killer

Het wordt er niet makkelijker op om de modellenpolitiek bij Mercedes te begrijpen. Vroeger was het simpel. In de showroom stond een deugdelijke middelgrote berline, een heel grote, nog deugdelijker berline, een kloeki 4x4 en een charmante sportwagen: respectievelijk de E-Klasse, S-Klasse, G-Klasse en de SL. Vandaag heeft das Haus zoveel berlines, breaks en afgeleiden in de aanbieding dat je cursus moet volgen om doorheen het bos nog de bomen te zien. Aan berlines en coupé's geen gebrek, al is er bij de SUVs pas echt sprake van een rondje Babylonische spraakverwarring met al die G's, GLA's, GLC's, GLE's en nog meer lettercombinaties waarvan de West-Vlaamse tongval nachtmerries krijgt. Zelfs bij de sportwagens is het listig om nog precies te snappen hoe al dat lekkers exact in de markt staat. Want de SL die in de wilde jaren '50 de toon zette met zijn woeste Gullwing-vleugeldeuren of barokke roadster koetswerk, vervelde nadien tot een veel braver tweezits roadster die vooral vanaf de jaren '90 veel kappers verleidde. Of vrouwen die

naar die kappers op visite trokken. Tot Mercedes in 2002 uitpakte met de onthutsend agressieve SLR die reeds in 2009 werd opgevolgd door de bijna even brute, maar wel goedkopere – euh? minder dure – en mooiere SLS die eindelijk terug heuse vleugeldeuren had. Dat die twee auto's beiden als coupé en cabriolet in de catalogus stonden en allebei een opvallend korte carrière kenden, doet toch weer vermoeden dat Mercedes evenmin helemaal overtuigd is van welk sportieve richting het nu eigenlijk moet kiezen. Want tegelijk is er nog altijd die ietwat bedaagde SL met zijn coupé-cabrioletdak. En nu bewandelt men met de nieuwe AMG GT weer een nieuw pad. Hoe die auto precies moet worden ingepuzzeld in de complexe voorgeschiedenis blijft een beetje wazig. Al verduidelijkt één antwoord meteen zijn hele positionering, ook al wil Mercedes dit zelf wellicht niet horen. Want onder de streep is deze AMG GT gewoon een Porsche 911 met een dikke, romige Mercedes-saus erover heen.

■ Kinderlijk mooi

Het is voor het eerst in de geschiedenis dat Mercedes zo boud de pijlen richt op hun stadsgenoten. Wellicht voelde men geen schroom meer sinds Porsche eveneens berlines en SUVs uitbrengt. Met dieselmotoren bovendien, al een eeuwigheid dé absolute troefkaart van Mercedes.

Hoe zo'n 911 by Mercedes er dan uit ziet? Niet verkeerd, dat is wel duidelijk. Het is een echte Mercedes gebleven, maar wel eentje van de nieuwste gisting. De tijd dat Mercedes voornamelijk vierkante kisten op het publiek los lies, is immers al enkele jaren voorbij. Ook deze nieuwigheid pakt uit met welvingen die nooit lijken te eindigen en sensuele oppervlakken waarnaast Monica Bellucci een plank lijkt. Dat zijn verschijning nergens onopgemerkt blijft, heeft echter vooral te maken met zijn onvolprezen proporties. Hij pakt uit met een brutale smoel, een biljartafellange motorkap, een cabine die er als een geschutskoepel bovenop staat en een kort, gedrongen kontje. Dit is een sportwagen zoals kinderen hem tekenen als ze niet worden

gehinderd door conventies of praktische besognes. En dat bedoelen we heus als compliment. Mercedes heeft ondertussen gesnapt dat ideale koetswerkverhoudingen niet noodzakelijk breed, breder, breedst, plat, platter, platst zijn. Want deze AMG GT is echt wel een snuifje ingetogener dan de SLS die hem vooraf ging en die het letterlijk zo breed op de heupen had dat je er amper nog dagelijks mee kon leven. Neen, de nieuwe AMG GT heeft een lijfje alsof het geboetseerd is door Michelangelo: breed geschouderd, maar wel sportief en gebald. Fysieke gelijkenissen met de 911 zijn er bovendien nauwelijks, of het moest de lichtjes gelijklopende achterste dakstijl zijn, en de manier waarop die in de schouders en heupen uitwaaiert.

■ Middenmotor

Dat de 911 en de AMG GT zo totaal anders ogen, heeft alles te maken met de onderliggende techniek. Veel meer dan een 911-concurrent is dit immers in iedere vezel een Mercedes. Eentje met de motor in de neus dus. Hoewel. Pas als je de motorkap openzwaait, blijkt dat de V8 zo ver achteruit ligt,





dat je bijna gaat vermoeden dat hij op de schoot van de chauffeur terecht is gekomen. Die zit op zijn beurt zo ver naar achter dat hij met zijn gefortuneerde achterste quasi pal op de achteras valt. Qua lay-out is de Mercedes dus zowat het tegenovergestelde van de 911 die zijn hele handel en wandel na de achteras heeft zitten. Op de weegschaal pakt de AMG GT dankzij deze opmerkelijke bouw – ook wel eens voorin liggende middenmotor genoemd – uit met een quasi perfecte gewichtsverdeling van 47 procent voor- en 53 procent achteraan. Omdat het koetswerk zowat volledig uit aluminium is opgetrokken, tikt hij af op ongeveer 1500 kilo. Dat is een meer dan behoorlijke waarde voor zo'n gewelddenaar met zoveel luxe aan boord.

Hoewel AMG wereldwijde bekendheid verwierf met gigagrote en hondsbrutale V8-motoren, kan de huisveredelaar van Mercedes niet langer negeren dat we in een tijd van besparingen en downsizing leven. Dus huist er onder de kap nog steeds een V8, al heeft deze amper nog vier liter longinhoud. Naar AMG-normen is

dat bijna pietepouterig. Om toch voldoende vermogen en vooral koppel te garanderen, schroefden de ingenieurs uit Affalterbach er dan maar twee turbo's bovenop. En dat mag je letterlijk nemen. Beide slakkenhuizen schuilen precies middenin de V die door de twee cilinderbanken wordt gevormd, waardoor men de integrale aandrijflijn erg compact kon houden. En dat komt uiteraard de gewichtsverdeling ten goede. Al moest men wel halsbrekende toeren uithalen om het zaakje voldoende gekoeld te krijgen. Mercedes levert deze GT van bij de start in twee versies. De 'gewone' heeft 460 pk en de GT-S levert 510 pk en 650 Nm. Dat gaat dus vooruit.

■ Mannetjesputter

Binnenin is de AMG-GT al net zo'n spektakelstuk. Veel chroom, een middenconsole breed genoeg om er een bouwvergunning voor aan te moeten vragen en heel strakke, doch plankharde kuipstoelen verduidelijken dat deze Mercedes niet echt een rationele keuze is. In tegenstelling tot de 911 is het trouwens een pure tweezitter. Dat is de prijs die je moet betalen voor

de ideale gewichtsverdeling. Want de versnellingsbak hangt volgens het transaxle principe tegen de achteras, precies waar een achterbankje zou kunnen zitten. Wel is de kofferbak voldoende groot.

Omdat je zo ver achterin zit, voel je de auto erg goed aan. Het is bijna alsof het onderstel rechtstreeks tegen je bekken zit geschroefd. Toch is hij niet onverteerbaar hard of rauw. Er valt best dagelijks mee te leven, eenmaal je gewend bent aan de erg diepe zit. Vooral in comfortstand is hij aangenaam gezelschap. Want niet alleen de dempers passen zich dan aan, ook de motor- en zelfs de versnellingsbaksteunen zetten zich dan in een soepeler afstelling. Wat nu weer niet betekent dat het de gedroomde partner is om dagelijks honderden kilometers te vreten. Daarvoor heeft das Haus beter gerief in huis.

De V8 klinkt nog altijd kippenvelkwekend lekker, al is het turbogeluid ietwat gekunsteld in vergelijking met de vroegere V8 zonder blaasinstrumenten. Er is zelfs een knopje om zijn bariton wat luider in het rond te laten

weerklinken. Dan is hij bijna net zo smerig als zijn voorganger. Zo hoort het ook voor een AMG. Wel hangt hij erg kort aan het gas, haast zoals een atmosferisch blok. Knap werk. Bovendien is de V8 erg toerengretig. Pas in de hoogste regionen gaat hij echt als vergif, zoals het een sportwagen betaamt. Er is amper sprake van de typische turbo-schop onder de kont die veel sensaties levert, maar in de weg staat van een onversneden sportieve beleving.



Achter de schakelflippers schuilt een zeventrapsautomaat met dubbele koppeling die je razendsnel doorheen zijn verzetten kan jagen. En als je daar even geen zin in hebt, kan je net zo lief onderuitgezakt schakellui rijden in automatische stand. De AMG-GT laat zich elektronisch van karakter veranderen, gaande van aangenaam sportief tot extreem bikkelhard. Al blijft hij altijd zeer gefocused. Anders zou het geen AMG zijn. Daarmee borduurt hij nog steeds verder op het DNA dat eerder door de hondsbrutale SLR en SLS werd

uitgetekend: dit is een mannetjesputter die net zo spectaculair rijdt als dat hij eruit ziet.

Is de AMG GT dan een 911 met een Mercedes-ster op de plecht? Nog niet bijna. Slechts qua prijsstelling zijn het elkaars concurrenten. Verder liggen ze even ver uit elkaar als Prinses Caroline en Stephanie van Monaco. Waarbij de Porsche echt wel de verstandige keuze is, en de Mercedes die vanuit de onderbuik. Wie had dat ooit gedacht?



Duurzaamheid in 1900

Stoom, elektriciteit of benzine?

Door de uitputting van de traditionele energiebronnen en vooral door het groeiende milieubewustzijn, waarin een beperking van de CO₂ uitstoot een kernwaarde is geworden, doen de constructeurs steeds meer beroep op allerlei hybride technieken. Is dit wel zo'n vernieuwend idee, of een terugkeer naar het verleden?

Op het eind van de XIX eeuw werd de markt beheerst door stoom en elektriciteit, want hun technologieën waren al redelijk ontwikkeld. De minder krachtige benzinemotoren stonden nog in hun kinderschoenen en werden bijvoorbeeld niet in aanmerking genomen als krachtbron voor de vele snelheidsrecordpogingen uit die tijd.

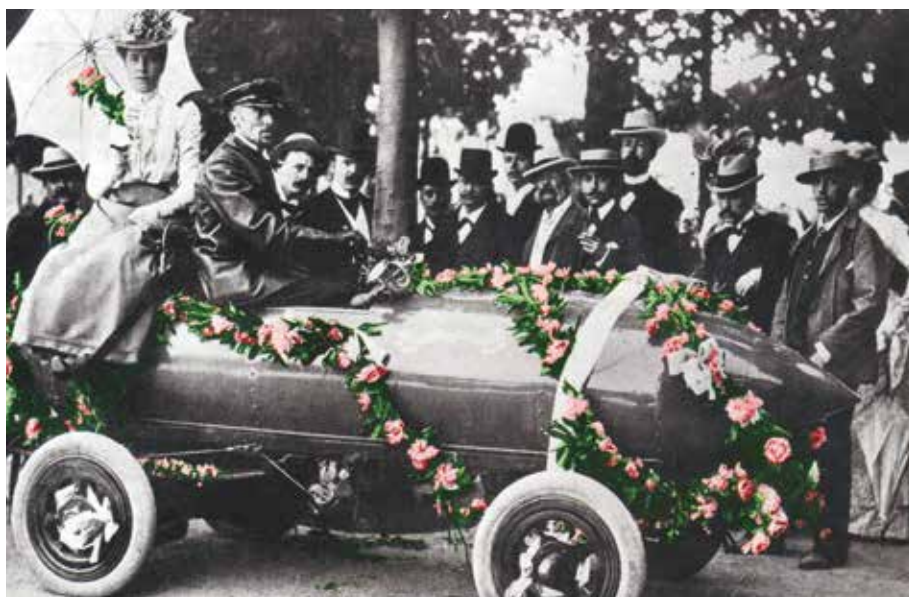
Graaf Chasseloup-Laubat was in 1899 de eerste om een "mijl in een minuut" af te leggen aan boord van een elektrische Jeantaud. Maar records die niet om te worden verbroken, en van

december 1898 tot april 1899 braken Chasseloup-Laubat en de Belg Jenatzy beurtelings het snelheidsrecord. Op enkele maanden tijd werd het record niet minder dan zesmaal verbroken. Maar uiteindelijk was Jenatzy de eerste om sneller dan 100 km/u te rijden, een buitengewone prestatie in die dagen. Enkel een trein had zestig jaar voordien deze snelheid al bereikt op een traject tussen Liverpool en Manchester.

Vanaf 1903 – met uitzondering van een Stanley stoomwagen in 1906 –

Tekst: Dominique Cruyt

Na een carrière in de petrochemie heeft Dominique Cruyt zich met passie gewijd aan het schrijven van een encyclopedie 'de Automobiel: een duurzame droom' voor het tijdschrift van de Club Mille Miglia in Brescia. Historicar kreeg toelating om hieruit uittreksels te publiceren.



ELEKTRICITEIT in 1899, de eerste auto die sneller dan 100 km/u reed was de 'Jamais Contente' (Nooit tevreden) van Camille Jenatzy (het origineel staat in het Museum van Compiègne, Frankrijk). Deze prestatie is nog indrukwekkender wanneer men de hoge en verticale positie van de chauffeur in oogschouw neemt, hij zit in een torpedovormige carrosserie met onder zich een reeks batterijen, dat alles gemonteerd op een houten chassis met minuscule wielen. Toen men een paar jaar geleden de gebeurtenis wou herdenken met een nieuwe recordrit, vond de organisator niemand moedig genoeg om opnieuw 100 km/u te bereiken met deze levensgevaarlijke 'Jamais Contente'.

werden alle snelheidsrecords met benzinevoertuigen gebroken.

Van bij de oorsprong van de auto werden de drie aandrijfmodi aangeboden, elk met hun eigenheden.

■ Stoom

Voor de Fransen lijkt het geen twijfel, de uitvinders zijn Fransen:

■ Denis Papin, de ontwerper van een rudimentaire stoommotor met zuiger. Hij ontvlucht echter het Frankrijk van Lodewijk XIV omwille van de godsdienstvervolgingen;

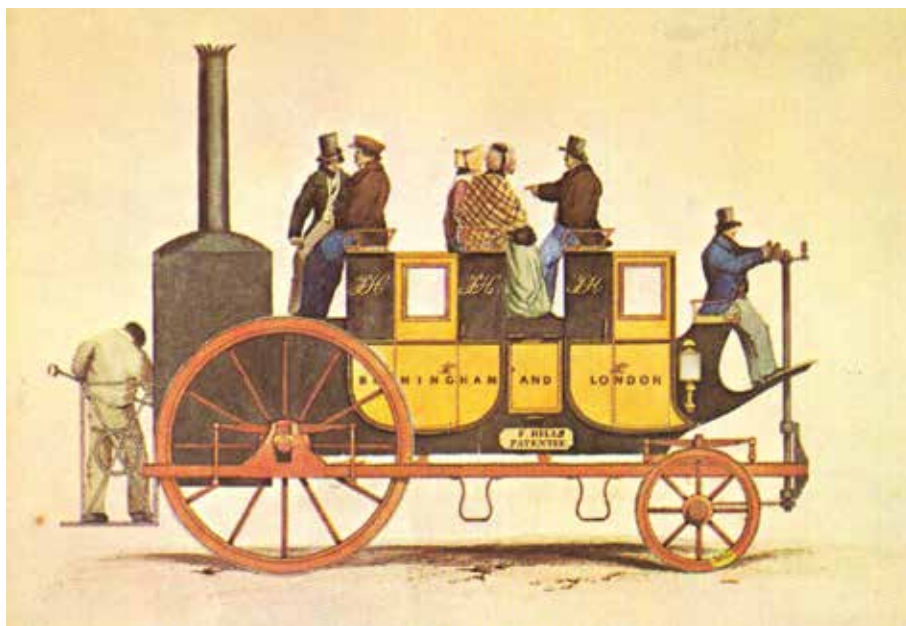
■ Cugnot, in 1771 de bouwer van een 'Fardier' een driewielig voertuig voor militaire doeleinden. James Watt, een tijdgenoot van Cugnot, had de stoommotor van Newcomen al ingrijpend verbeterd door de toepassing van een

dubbelwerkende cilinder en een condensatie-systeem.

In de eerste helft van de XIXe eeuw verschenen in Engeland de redelijk succesvolle stoomlocomotieven voor de weg van Murdock, Trevithik (vader van de 'Puffing Devil'), Hancock, Griffith, Gurney of Rickett. Dit nieuwe transportmiddel vereiste op zijn minst twee personen: een man die de machine bestuurde en een stoker (in het Frans 'chauffeur') die de ketel opstookte en het vuur aan de gang hield (door 'externe' verbranding).

De sterke opkomst van de spoorweg, mede dank zij de treinen van Stephenson, en een reeks dramatische verkeersongevallen, die aan de basis lagen van de fameuze 'Locomotive Act van 1861, betekenden de doos-teek voor deze weglocomotieven.

Een Britse weglocomotief omstreeks 1840.



De 'Nouvelle', een van de laatste stoomdiligences van Amedée Bollée was weliswaar gebouwd in 1880, maar was 15 jaar later nog modern genoeg om deel te nemen aan de wedstrijd 'Parijs-Bordeaux-Parijs'.



Niettegenstaande dat, werden er ook elders gelijkaardige voertuigen gebouwd, zoals die van Bordino in Italië of die van Dietz en Bollée in Frankrijk. Laatstgenoemde was eigenlijk een klokkengieter uit Le Mans die stoomdiligences ontwikkelde voor het openbaar vervoer. Maar de mens bleef dromen van individueel transport.



1854: Landau di Bordino, Nationaal Automobielmuseum van Turijn



1829: De Britse illustratie "Modern Prophecy" van een stoomdriewieler en van de handelaar in 'vaste' brandstof, toen reeds te duur ('so D..d Dear') was ongelooflijk visionair, met uitzondering van de 'chauffeur' die zich moet vastklampen aan de kokend hete uitlaatbuis.

In 1899 toonde Léon Serpollet, met de steun van industrieel Armand Peugeot, zijn stoomaangedreven driewieler op de Wereldtentoonstelling van Parijs (het jaar van de inhuldiging van de Eiffeltoren).

Zowel Serpollet als Bollée hadden de besturing van stoomwagens sterk vereenvoudigd. Nochtans vergde de nieuwe procedure met 'onmiddellijke verdamping' nog steeds een kwartier tijd, regelmatige reiniging en een doorlopende aanpassing van het watervolume. Later werden ook de condensatoren verbeterd, en werd gewerkt met een gesloten watercircuit, maar de autonomie bleef toch beperkt.

Er waren dus nadelen, maar stoomvoertuigen waren ook snel en geruisloos, wat het succes van de Amerikaanse Stanley stoomauto's verklaart. Dat duurde tot in 1927, net geen eeuw nadat een visionaire tekenaar in Engeland de toekomst zag

in een driewielig stoomvoertuig. Zijn toekomstvisie was op minstens twee vlakken correct: de gelijkenis met de driewieler van Serpollet-Peugeot en de aanwezigheid van een ambulante steenkool bevoorradder, die kan worden vergeleken met de benzinestations die we nu langsheen onze wegen zien.

■ Elektriciteit

Reeds in 1900 reden er aan de westkust van de V.S. talrijke elektrische voertuigen, en daar waren meerdere redenen voor... Waren ze daar zo vooruitstrevend?

In de tweede helft van de XIXe eeuw hadden de Fransen Planté en Faure een loodbatterij met zwavelzuur ontwikkeld. In 1890 volgden dan de eerste elektrische auto's in Frankrijk en in de V.S.

Ze kenden een zeker succes omdat ze in vergelijking tot de andere voertuigen eenvoudig waren te besturen:

er was geen slinger nodig om ze te starten, men moest geen zware en moeilijk te manipuleren versnellingspoken bedienen die de tandwielen en koppelingen lieten kraken. In tegendeel, de elektrische auto was het ideale vervoermiddel voor de stad: stil, reukloos en trillingvrij.

Al snel werd dit niet enkel het uitverkoren voertuig van dokters, die het gebruikten om hun patiënten te bezoeken, maar het werd ook een modieuze gadget voor de dames van de "hogere klasse".

De constructeurs waren zich zeer bewust van het maatschappelijk profiel van hun klanten en zorgden voor een meer verzorgde luxeafwerking, en dat kon want de minder complexe elektrische aandrijving was goedkoper om te produceren dan een mechanische.

Bij de aanvang wogen de drie grote nadelen van de elektrische auto niet echt door bij de ontwikkeling van deze Amerikaanse 'nichemarkt':

■ De veroudering van de batterijen (3 jaar) was niet meteen een probleem voor de vrije beroepen. Zij verkozen immers zo'n voertuig te huren wanneer ze het nodig hadden, en dat kon bij de taximaatschappijen (zoals de bekende Columbia Electrics, die in 1900 in New York werd opgericht).

worden voorzien, als de batterijen van het voertuig plat waren.

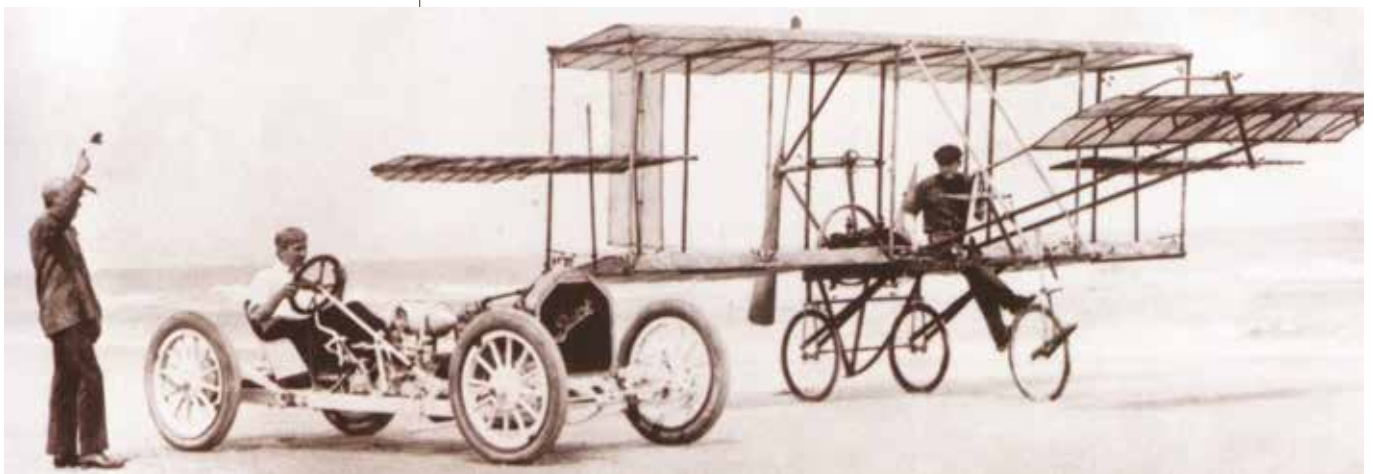
■ De beperkte actieradius (+/- 50 km, of wat meer bij lage snelheid) maakte dat deze voertuigen enkel in de stad konden worden gebruikt. Maar dat was niet meteen een bezwaar, want buiten de steden waren de wegen over het algemeen te slecht voor zorgeloze toeristische ritten.

Met de komst van de eerste elektrische starter op benzinevoertuigen (Cadillac 1912), liep de verkoop van elektrische auto's verder terug. In Frankrijk, maar ook bij ons, was de beperkte actieradius van elektrische auto's steeds een commerciële handicap. Jeantaud, marktleider op het vlak van elektrische automobielen tot in 1906, het jaar van de zelfmoord van de stichter, nam deel aan allereerste wedstrijden om aan te tonen dat zijn auto's gemakkelijk in gebruik waren en hij regelde de logistiek tot in de kleinste details.

■ Benzine

De benzinemotor (of interne verbrandingsmotor) was in alle opzichten modern te noemen, want hij deed zijn voordeel met alle uitvindingen van de XIXe eeuw zoals de metallurgie (kwaliteit, bewerking en outillering), elektriciteit (batterij en ontsteking), vulcanisering van rubber (Charles

1908: wedstrijd tussen 'aarde en lucht': een krachtige Buick neemt het op tegen een van de eerste vliegtuigen, of is het andersom?

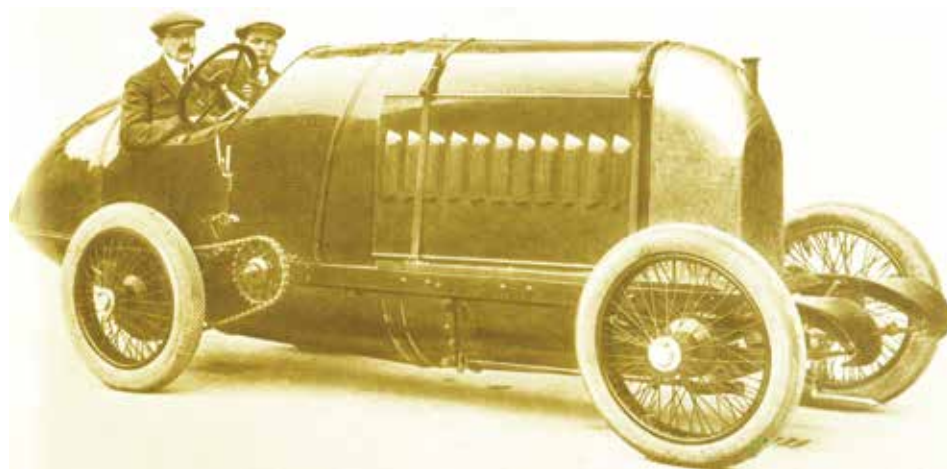


■ Het gewicht. De batterijen alleen al wogen tussen 400 kg voor een particuliere auto tot 1.000 kg voor de taxi's, die in de werkplaats snel van een set geladen batterijen konden

Goodyear 1939) en boren naar petroleum (Colonel Drake 1859).

Het duurde echter een tijdje voordat de benzineauto's hogere pres-

Fiat S.76: een reuzemotorkap voor een gigantische motor! Deze auto was enkel ontwikkeld om de snelheidsrecords die door de Blitzen Benz waren behaald in rechte lijn, te verbreken. In Oostende evenaarde ze het record, maar dat werd nooit gehomologeerd. Onder de peervormige radiator bevond zich een scherp uitsteeksel, was dit om de luchtweerstandscoefficiënt (Cx) te verbeteren?



taties hadden dan hun elektrische en stoomaangedreven concurrenten. Het doorslaggevende element in de ontwikkeling van de benzinemotor kwam van de belangrijkste ontwikkeling van het begin van de XXe eeuw: het vliegwezen.

Wat de luchtvaart nodig had, was een laag gewicht, een krachtbron en een brandstof met hoog energetisch rendement. De enige duurzame oplossing kwam toen van benzine... een nieuw tijdperk was aangebroken voor de mensheid.

De eerste jaren van de luchtvaart volgden op een kwart eeuw experimenteren met verbrandingsmotoren, waar de zoektocht naar meer vermogen vooral bestond uit het toevoegen van cilinders en de verhoging van de cilinderinhoud (cm³). Tijdens dezelfde periode (1885-1910) was men er toch in geslaagd om het motorvermogen te verdubbelen van minder dan 4 naar meer dan 8 pk per 1.000 cc en de snelheid te verhogen van 600 naar 1.200 t/min. In 1902 had de Fiat racewagen met 24 pk (door Vincenzo Lancia naar de overwinning geleid op de heuvelklim van Sassi-Superga) een motor van 7.238 cc, negen jaar later leverde de Fiat S.76 een vermogen van 300 pk met een reusachtige viercilinder van 28.353 cc (met 3 bougies per cilinder).

Tijdens deze periode van steeds groeiende cilinderinhouden, bleven de auto's sneller dan de vliegtuigen. Vanaf 1910 was er een meer 'duurzame' technische ontwikkeling, omdat de afmetingen van de motoren in wedstrijdreglementen werden beperkt. Daardoor verdrievoudigde de efficiëntie in 5 jaar, van minder dan 10 naar meer dan 30 pk per liter. Vele vermogensverhogende uitvindingen van voor de Eerste Wereldoorlog worden nu, meer dan een eeuw later, nog steeds toegepast:

■ multikleppers: 1908 Delage, Fiat (S61 Corsa), gevolgd door Isotta Fraschini, Peugeot, Alfa Romeo, Bugatti, Daimler...

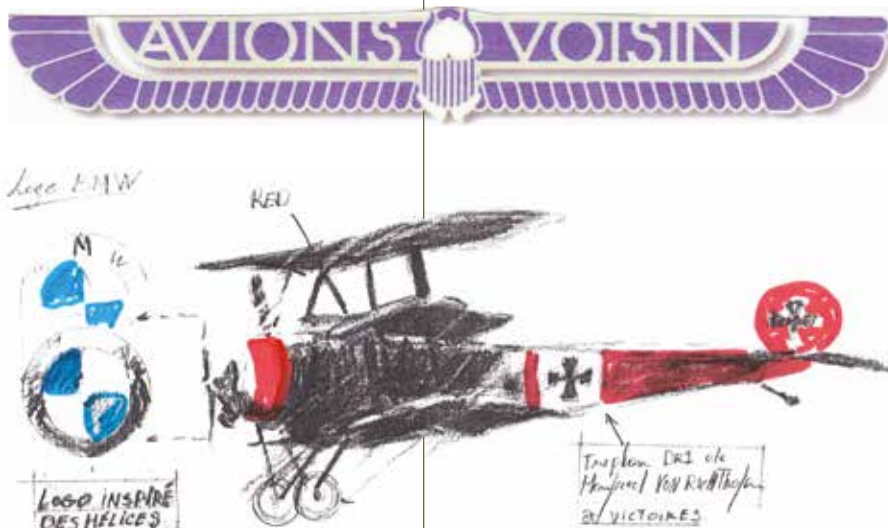
■ bovenliggende nokkenas: Fiat in 1908, Deutz in 1909 (ontworpen door Ettore Bugatti), Peugeot in 1912, Bugatti, Alfa Romeo...

■ droge carter: Peugeot, Delage in 1912..

■ vijfversnellingsbak: Delage 1912...

■ dubbele ontsteking: Germain (België) 1903, Fiat 1908, Daimler 1911, Alfa Romeo, Benz 1914.

De na-oorlogse verbeteringen aan de automotoren vonden hun oorsprong in de aeronautica. De oorlogsinspanningen leidden tot een nauwe samenwerking tussen beide industrieën. De vooruitgang die door de luchtvaart



Het BMW-logo is gebaseerd op een draaiende schroef, gecombineerd met de vlag van Beieren. (tekening Raphael Cruyt)

werd geboekt tijdens de eerste wereldoorlog had ook een grote weerslag op de 'duurzaamheid' van verbrandingsmotor door een grotere betrouwbaarheid en efficiëntie. Tegelijk werd ook de lijst van de grote merken die zowel auto- als vliegtuigmotoren bouwden langer. Voisin en BMW evolueerden van de luchtvaart naar de auto, en dat is duidelijk te zien in hun logo's. Anderen legden een omgekeerde weg af, en gingen naast auto's ook vliegtuigmotoren bouwen: Armstrong Siddeley, Bentley, Rolls-Royce (Charles Steward Rolls was in het Verenigd Koninkrijk de tweede persoon die een vliegbrevet haalde en de eerste om non-stop over het Kanaal en terug te vliegen. Enkele weken later zou hij verongelukken tijdens een vliegmeeting in Bournemouth), Ansaldo, Alfa Romeo, Fiat, Isotta-Fraschini, Hispano-Suisa, Bugatti en last but not least, Daimler-Benz.

Gottlieb Daimler was reeds overleden toen Orville Wright in 1903 zijn historische vlucht maakte met een "zwaarder-dan-de-lucht" vliegtuig. Maar reeds in 1873 ontwierp hij het embleem met de driepuntige ster dat verwijst naar zijn ambitie om met zijn motor zowel op het land, op het water als in de lucht te heersen. In 1909 werd dit visionaire embleem door zijn opvolgers gebrevetteerd.

Hybride ?

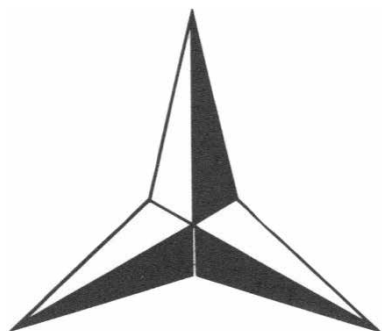
Meer dan een eeuw geleden reeds was de Lohner-Porsche 'Elektromobil' de eerste hybride auto. Hij werd voorgesteld in 1900 op de wereldtentoonstelling van Parijs.

Ferdinand Porsche werkte in Wenen voor de constructeur van spoorwegmaterieel Lohner. Die had net zijn activiteiten gedi- versifieerd met de levering van auto's aan het keizerlijke hof van



Oostenrijk-Hongarije. Porsche genoot een opleiding als elektricien, en werkte dus logischerwijs aan een elektrische auto. Die werd aangedreven door twee elektrische motoren van 2,5 pk, ingebouwd in de wielnaven van beide voorwiel- len. Al snel bedacht hij – met het oog op het vergroten van de actieradius – om de batterijen te vervangen door een generator, gekoppeld aan een kleine Daimler-benzinemotor.

Op nauwelijks 25-jarige leeftijd ontwikkelde Porsche een hybride oplossing, die pas generaties later door de industrie zou worden opgepikt: de ontwikkeling van voorwielaangedreven hybride auto's.



Boekennieuws

■ De Odyssee van de Auto-Kanon-Mitrailleurs

In 2015 was het honderd jaar geleden dat het Korps van de Auto-Kanon-Mitrailleurs (ACM) één van de allereerste pantserdivisies te wereld, voor het eerst in actie kwam. De ontwikkeling van het ACM-korps had nooit in België kunnen gebeuren, mocht het land toen geen belangrijke industriële natie geweest zijn, met een sterke reputatie op het vlak van staalindustrie en -constructie. Het korps kwam er grotendeels op initiatief van Majoor Auguste Collon. Het was reeds operationeel op het eind van 1914, maar zou pas een jaar later echt worden ingezet... aan het Russische front. Dat komt omdat, toen het Korps gevechtsklaar was, het Westelijk front intussen was verweekt in een modderige loopgravenoorlog. Het terrein was helemaal niet geschikt voor verkenningen en aanvallen met motorvoertuigen...

Koning Albert besliste daarom om het ACM-Korps ter beschikking te stellen van het Tsarenleger in Rusland dat op een breed front een bewegingsoorlog voerde tegen de centrale mogendheden. Door deze beslissing werd het ACM-korps in een uitzonderlijk avontuur gestort. Na een lange overtocht via het noorden, kwamen ze aan in Sint Petersburg. Ze trokken vervolgens naar Galicië waar ze werden ingezet tegen de Oostenrijkers en hun bondgenoten. Het ACM korps werd verrast door de Russische Revolutie en getransfereerd naar Kiev. Nadat de Russen vrede slooten met de Duitsers moesten de ACM het front verlaten en naar het Westen terugkeren. Door de chaos die er ontstond door de revolutie en de vijandige houding van de Bolsjewieken werden ze gedwongen om hun voertuigen achter te laten en via de Trans Siberische spoorlijn te vertrekken. Vanuit Vladivostok staken ze de Stille Oceaan over richting San Francisco. Het korps doorkruiste Amerika en hield onderweg défilés in verschillende Amerikaanse steden. De triomftocht eindigde in New York voor

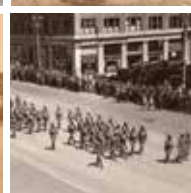
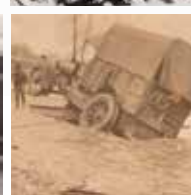


een enthousiast publiek. Wanneer het Korps terugkeert naar Europa loopt de oorlog op zijn einde. Het wordt ontbonden, tot grote ontgoocheling van veel van de ACM-leden...

Dit boeiende verhaal is het onderwerp van het boek, "De odyssee van de Auto-Canon-Mitrailleurs". Hierin vertelt geschiedkundige Olivier Defrance het verhaal van een ongewilde en ongelooflijke wereldreis. Het boek telt 188 blz en is rijk geïllustreerd. Het werd uitgegeven door de FSA, kost 50,00 euro incl p&p en is te bestellen via de website van de Koning Boudewijnstichting: www.kbs-frb.be

■ Mes Fantaisies Motorisées

Benoit Deliège verrast ons opnieuw met een mooi boek over onze vaderlandse racegeschiedenis, meer bepaald over Freddy Rousselle "Mes fantaisies motorisées". Deze geboren evenwichtskunstenaar liet zowel op twee als op vier wielen van zich spreken. Hij vond onderdak in grote fabrieksteams zoals Adler, Vespa of CZ voor de motorfietsen of Triumph, Renault en Mercedes bij de auto's. Ook Jaguar trouwens, via de Equipe Nationale Belge. Hij reed even enthousiast met een BMW





of Velocette als met een Vanguard, Porsche of Ferrari. Voor hem primeerde het plezier van de uitdaging boven een goed uitgebouwde racecarrière. Hij was bevriend met de grootste piloten uit hun tijd, zoals Gendebien, Frère, Mairesse, Fangio of Moss en de Portago om er enkelen te noemen. Hij werd gerespecteerd omwille van zijn strijdust en sportiviteit.

Deze “Gentleman-driver” in de meest nobele betekenis van het woord, neemt ons in dit boek mee naar zijn “gemotoriseerde fantasieën”. Deze biografie werd op schrift gesteld door twee gedreven liefhebbers, Christophe Gaascht en Claude Ivens, die al meer over de Belgische autosport hebben gepubliceerd dan om het even wie. Het boek is met veel zorg in het Frans uitgegeven en is zeer rijk geïllustreerd. Een must voor wie zich verdiept in de Belgische racegeschiedenis. Het telt 160 blz. en meet 24 x 27 cm. Prijs: 40,00 euro ex p&p. info@benoitdeliege.be.

■ WAFT 3

Bart Lenaerts en Lies De Mol, gewaardeerde medewerkers van Historica, hebben in de afgelopen jaren nogal wat autoboeken gepubliceerd. Het begon ooit met WAFT I. Er volgde andere boeken, maar ook een WAFT 2. En nu dus een WAFT 3. Een beetje kleiner en flink goedkoper dan de voorgaande. Maar de inhoud bleef gelijkaardig: een pak opzweepende verhalen, uitzonderlijke auto's, opmerkelijke personages, schitteren-

de fotografie en vooral een eigen kijk. Geen gebrek aan unieke auto's, zoals de McLaren X1 die zijn eigen private Festival of Speed beleeft, de Equus Bass 770 die Detroit onveilig maakt, de Alfa Romeo Disco Volante by Touring en een Bugatti en Delahaye die het kleurrijke verhaal van Antem vertellen. Bovendien tekende Granstudio speciaal voor WAFT een ecologische plug-out hybrid met een WAFT-randje. Lorenzo Ramaciotti blikt openhartig terug op zijn carrière, Ralph Gilles vertelt over de grote schoenen die hij te vullen heeft en Fabio Filippini laat diep in zijn ziel kijken.

Er zijn sprankelende verhalen over Claude Lelouch en de Ford Mustang die de hoofdrol speelt in *Un homme et une femme*. Over de carrière van Maria Teresa de Filippis, de eerste vrouw in de Formule 1. Over Porsche-piloot Christian Goethals die onbewust de grote inspiratiebron is van kunstenaar Ever Meulen. Over het café waar testrijders diep in het glas kijken. WAFT stelt vragen: Wat is cool? WAFT geeft antwoorden. Over de toekomst, bijvoorbeeld, met een exclusieve kijk in het archief van industriële giganten.

Engels, 256 pagina's, hard cover, 25x 25 centimeter, 40 euro ex. p&p.

Er is ook een op 250 stuks gelimiteerde 'Friends of the house' versie van WAFT3, met een uniek kunstwerk van de Porsche 550 Spyder die de gerenommeerde artiest Ever Meulen speciaal tekende voor WAFT. Genummerd uiteraard en gesigneerd. Geleverd in een doos van 30x30 centimeter. Prijs: 250,00 euro ex P&P. www.waft.be.



Fering in 2017

VI^{de} Herdenkingsrit **CIRCUIT DES ARDENNES**

6-9 juli 2017

BASTOGNE • MARCHE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



Info : www.circuit-ardennes.be



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

Banker

Banking Awards 2014

Best Private Bank Belgium



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be