

Fsa HISTORICAR

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





THE CHANTILLY SALE

—03.09.16—

ENTRIES NOW INVITED

Exceptional Collectors' Motor Cars

Saturday 3 September 2016

Château de Chantilly, France

Bonhams is delighted to announce its return to the magnificent Château de Chantilly. Timed to tie in with the Chantilly Arts & Elegance Richard Mille Concours this will be an evening event for a limited number of very special collectors' motor cars. Held in the breathtaking grounds of the Château, this sale will prompt memories of some of the great black tie evening auctions of the past.

ENQUIRIES

Europe

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

UK

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

USA

+1 212 461 6515
+1 415 503 3285
usacars@bonhams.com



Bonhams

bonhams.com/chantilly

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 – Dominique Cruyt -
Paul E. Frère – Nick Jancheere -
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 Belgie
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

Officiële vervalsingen



De eerbiedwaardige Britse RVCC bepaalde in onverdachte tijden dat een auto minstens voor 1/3 uit authentieke onderdelen moest bestaan om als "echt" te worden beschouwd en toegelaten te zijn tot de activiteiten van de club. Al vroeg in de jaren '70 werd hier door bepaalde handelaren en restaurateurs gretig gebruik van gemaakt. Auto's die toen stilaan kostbaar werden - zoals Bugatti's - werden gedemonteerd en getransformeerd van één naar twee of drie "authentieke" Bugatti's. De rekening was snel gemaakt. Dat er vandaag meer Bugatti's zijn dan er ooit de fabriek in Molsheim verlieten, is echt geen fabeltje. De vooroorlogse sportieve Alfa's waren ook gegeerd. Een aanzienlijk deel van de 6 en 8C's die voor veel geld worden verkocht en het mooie weer maken op concoursen hebben een schimmig verleden. En dit zijn slechts enkele voorbeelden. Probleem is dat wat in de jaren '70 of '80 nieuw werd gefabriceerd, intussen een status van echtheid heeft verworven. Wie weet het immers nog? De verkopers hebben er alle belang bij om het te verzwijgen en de koper wil bedrogen worden....

Dan heb je ook de artisanale constructeurs zoals Pur Sang uit Argentinië, die getrouw Bugatti's en Alfa's (en al wat de mensen vragen) nieuw bouwen. Niet zelden worden die hier dan om fiscale redenen wel als authentieke oldtimers ingeschreven. We spreken liever niet van de AC Cobra kitcars met vervalste papieren (Shelby bouwde vanaf de jaren '80 ook zelf honderden '427' Cobra 'kopies', en die zijn al moeilijker te onderscheiden), of de "vooroorlogse" race-Bentleys die een chassis uit de jaren '50 hebben, want die zullen nooit de status van authenticiteit verwerven (hopen we toch).

Een vrij nieuw fenomeen zijn de 'continuation' modellen, waarbij oude topmodellen nieuw worden gemaakt. Schoolvoorbeeld zijn de enkele 'officiële klonen' van de beroemde Aston Martin Zagato (sowieso veel gekloond) die voor enkele jaren werden gebouwd en voor veel geld verkocht. Jaguar heeft deze lucratieve markt ook ontdekt. In 2015 bouwde Jaguars' Heritage Division zes (+ een) uiterst getrouwe Lightweight E-Types kopies "met chassisnummers die wel al bestonden maar nooit werden gebruikt". De auto's werden verkocht voor meer dan 1 miljoen Pond per stuk. Hoog tijd om dit nog eens te proberen: er worden nu negen nieuwe exemplaren van de XKSS "met de hand gebouwd volgens exact dezelfde specificaties als in 1957." Met als belachelijk alibi dat ze de exemplaren zullen vervangen die verloren gingen tijdens de beroemde brand in de fabriek van Browns Lane. Kostprijs per stuk alweer boven het miljoen Pond.....



Enkele bedenkingen dringen zich op. Vooreerst: hoe fair is dit tegenover de verzamelaars die een echt exemplaar hebben? Hoeveel jaar gaat het duren voor ze geassimileerd worden met een "echte"? Ze hebben immers wel een zogezegd 'oud' chassisnummer. En vermits ze nieuw worden gebouwd, moeten ze dan niet worden voorzien van de verplichte veiligheidsvoorzieningen waaraan alle constructeurs zijn onderworpen? Kreukelzones, dubbele remcircuits, airbags en de hele reutemeteut? Of gelden er aparte regels voor officiële vervalsingen?

Leo Van Hoorick



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

Environmental information (L15/19/2014) according to the Directive 2001/67/EC, point 6

True art is timeless.

Mercedes-Benz
The best of everything.



Inhoud

3	Edito : Officiële vervalsingen
6-10	De Dion Bouton in België
11-20	Markante Figuren: Van den Abbeele
22-27	Economisch vergelijking paard - auto
29-33	Belgisch erfgoed: Linon 8 CV 1910
35-39	Future classics: Ford Mustang
41-42	Boeken: Yvette Fontaine

Adverteerders

2	<i>Bonhams</i>
4	<i>Mercedes</i>
10	<i>Bank Delen</i>
21	<i>Autoworld</i>
34	<i>Interclassics Brussel</i>
40	<i>Circuit des Ardennes</i>
43	<i>Het Grote Boek van de Belgische Automobiel</i>
44	<i>KBC</i>

Agenda

- *Chantilly Arts & Elegance, 3-4 september 2016*
- *12th Antwerp Concours d'Elegance, Wijnegem 17-18 september 2016*
- *Spa Italia 26-27 september 2016*
- *Zoute Grand Prix, 7-9 oktober 2016*
- *Interclassics Brussels, 18-19-20 november 2016*
- *Dreamcar International, 17-18 december 2016*
- *Interclassics Maastricht, 12-15 januari 2017*

Autoworld

- *16 juli-4 september: Alpine Story*
- *15 september-23 oktober: 30 Ans d'Autoworld*
- *29 oktober-11 december: Micro, Bubble and Popular Cars*
- *17 december- 8 januari '17: BMW 100 Ans*

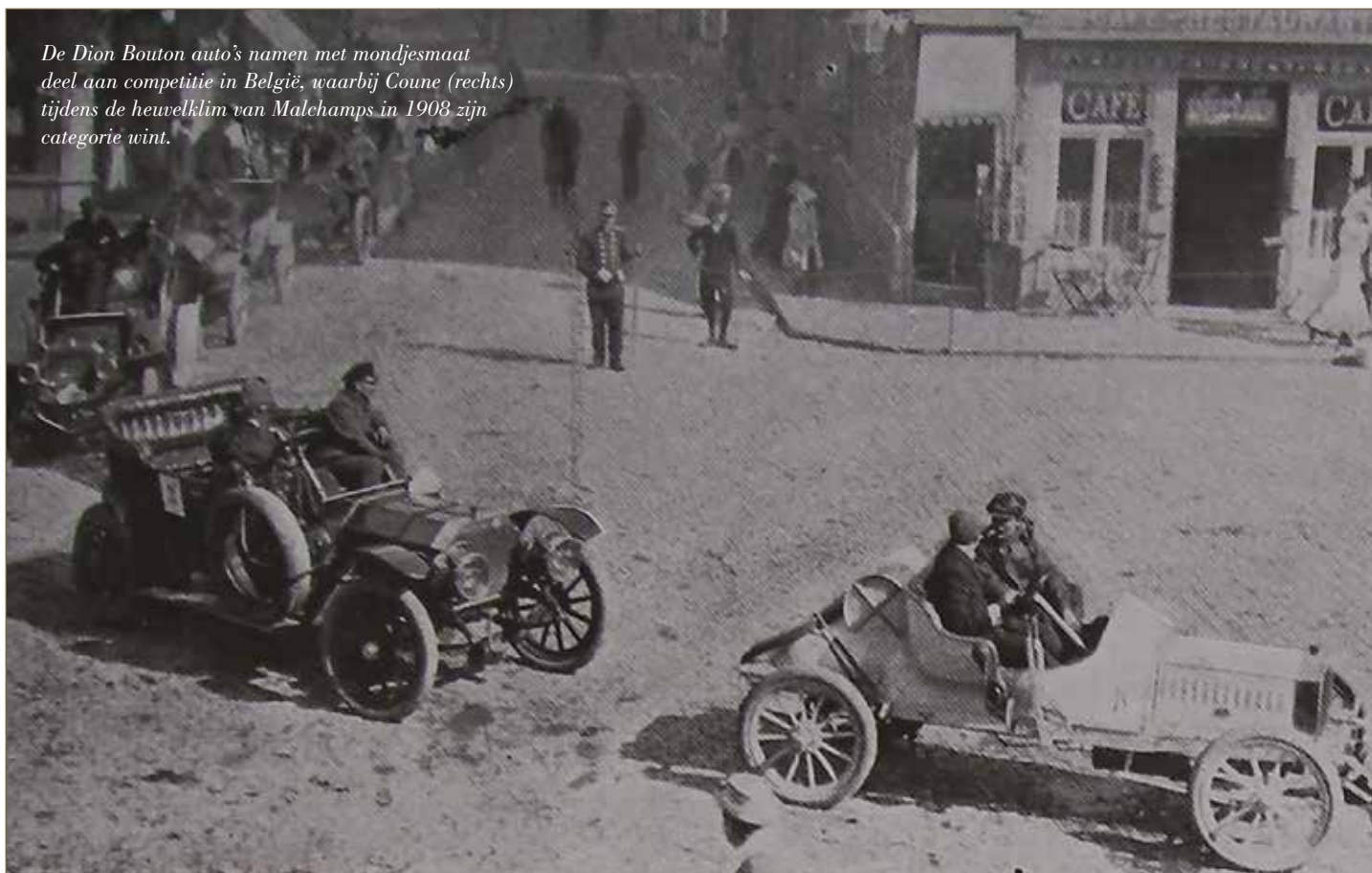
Voor meer details: www.autoworld.be



Omslag

In 1955 won Juan Manuel Fangio de Grote Prijs van België in hemdsmouwen met zijn tijdloze Mercedes W196. Later dat jaar zou hij tot wereldkampioen worden gekroond, zijn derde titel van de vijf die hij veroverde (51-54-55-56-57). Veiligheidsvoorzieningen waren er niet toen, zoals blijkt uit deze foto genomen aan de "Source". En dank zij de wegwijzers reden de piloten niet verloren.

De Dion Bouton auto's namen met mondjesmaat deel aan competitie in België, waarbij Coune (rechts) tijdens de heuvelklim van Malechamps in 1908 zijn categorie wint.



Rond de voorlaatste eeuwwisseling was De Dion Bouton vermoedelijk de grootste producent van automobielen in Frankrijk en misschien zelfs ter wereld. Als echte pioniers bouwden ze eerst stoomauto's, maar ze sprongen op het juiste moment op de kar van de verbrandingsmotor. Het geniale idee van Graaf De Dion en technaut Bouton om ook motoren apart te verkopen maakte dat honderden merken over de hele wereld het De Dion Bouton blok als inbouwmotor gebruikten. We gaan op zoek naar sporen van dit belangrijke merk in België en leggen een geval van vroege concurrentiestrijd bloot...

Tekst: Nick Jonckheere

De Dion Bouton in België

De vroegste vermelding van De Dion Bouton in België is merkwaardig genoeg in West-Vlaanderen, in 1899. 'Maison François Hoflack' in de Cartonstraat 33 in Ieper verkocht 'Tricycles à pétrole avec moteur De Dion et Bouton, construits spécialement pour les routes Belges'. Daarna duiken de agenten eerder in de hoofdstad op. In februari 1900 verkoopt E. Béranger in de Ijzerenkruisstraat 2 in Brussel een quadricycle van het merk Marot-Gardon, maar voorzien van een De Dion Bouton motorblok. Het Belgische Delin uit Leuven komt in dezelfde periode met een driewieler op de proppen, weliswaar met 'Delin' in het motorblok gegoten, maar het toont nogal wat gelijkenissen met een De Dion Bouton blok...

In juni 1901 wordt de eerste vierwielige auto, de bekende Vis-à-Vis, aangeboden door Henri Leyser, uit de

Sint Lazarusstraat 37, Brussel die zichzelf een 'Agence des voitures De Dion Bouton' noemt. In juli 1901 claimt het Palais de l'Automobile, in de Boulevard de la Sauvenière 25 te Luik onmiddellijke leveringen te kunnen doen van De Dion-Bouton, Renault, Gobron-Brillié en Germain auto's.

Voorzichtige schattingen en tellingen van de beschikbare lijsten laten vermoeden dat De Dion Bouton in 1901 in België het derde merk was, na onze eigen Germain en Vivinus producten. Verder in de lijst staan merken als Déchamps, Panhard & Levassor, FN, Benz, Renault, Duryea en Pieper.

Vanaf april 1902 wordt het echt interessant. Het Palais des Chauffeurs publiceert een advertentie voor 'Automobiles de Dion-Bouton & Cie', waarin staat: 'La Maison de Dion-Bouton & Cie garantit

toutes les voitures livrées par le 'Palais des Chauffeurs', 44, Rue de Brabant, à Bruxelles livrable par l'Usine de Paris ou à Bruxelles. Cl. Van Langendonck & Cie.'

Maar in 'L'Automobile Belge' van 11 september 1902 sluit de Dion-Bouton (vanuit de hoofdzetel in Puteaux zelf) alle 'ambigue verklaringen van bepaalde Belgische maatschappijen' kort, en laat weten dat de enige 'concessionnaire' in België de Fabrique Nationale d'Armes de Guerre van Herstal is! Mr. Franeau was de 'directeur-gérant' van het Brusselse FN succursaal in de Veydtstraat 15. Geen auto's konden worden verkocht via een andere maatschappij, en de aankondiging refereert zelfs naar de concurrentie die claimde een certificaat te kunnen geven bij elke aankoop. Dit betrof echter slechts het equivalent van wat nu het gelijkvormigheidsattest is, dit was toen al in Frankrijk bij elke auto beschikbaar conform de wet van 10 maart 1899.

In 1902 is er een permanente tentoonstelling van de verschillende De Dion Bouton modellen in de Veydtstraat. Er is ook een volledige stock aan reserveonderdelen beschikbaar, verstuurd de dag van bestelling!

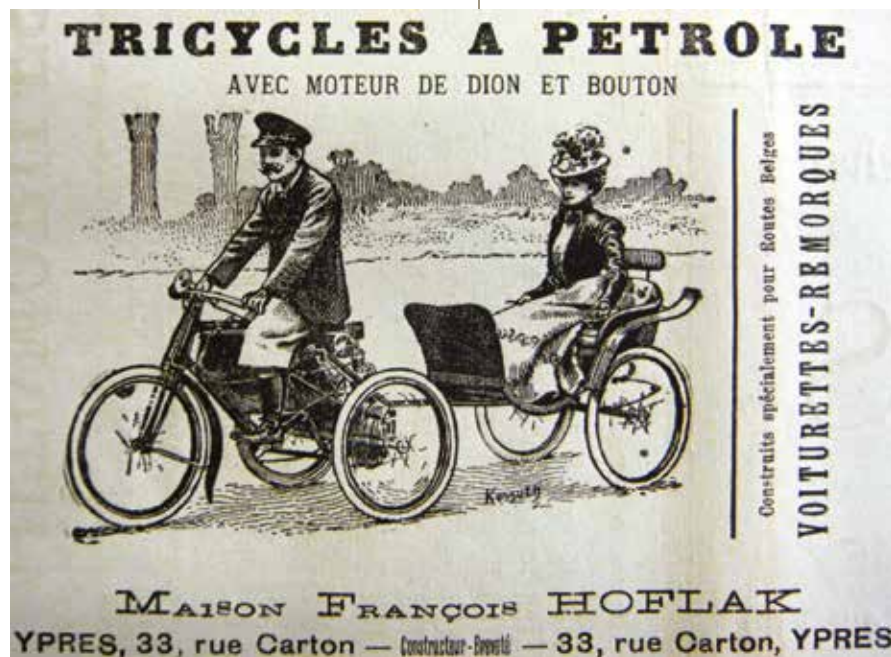
Het Palais des Chauffeurs (C. Van Langendonck & Cie) in de Brabantstraat 44 in Brussel, adverteert in 1903 nog steeds hun beschikbaarheid van 'Véritables voitures de Dion-Bouton', 4 ½, 6, 8 en 12 pk, inclusief het beruchte certificaat! Als extra concurrentiële troef was hun garage open dag en nacht, en een mecanicien kon uitgestuurd worden in geval van problemen 'in de provincies'.

Hoofdverdelers Franeau (feitelijk La succursale de la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre of Etablissements Franeau) heeft in 1903 en 1904 als officiële agenten: C. Van Langendonck (daar is het Palais des Chauffeurs opnieuw!) en Bouvier in Brussel, Tomson in Namen, Dernier et Loppart en Léon Kévers, Gamette Fils en Coune in Luik, Dufer in Ath, Batard in Doornik, Wagner in Aarlen, Franeau in Bergen (hun stad van herkomst), Smets en Van

den Plas in Antwerpen, de Ridder in Leuven, Daems in Mechelen, Algram in Brugge, Van Eecke in Kortrijk, Hubin in Huy, E. Christiaen in Oostende en nog een Christiaen in Passendale!

Maar Franeau is ook de hoofdagente voor Nederland, waar hun vertegenwoordiger H. Englebert & Cie is, in Den Haag, provinciale agenten zijn L.A. Moll in Nijmegen, Thijssens in Maastricht en Koopman in Haarlem.

De eerste sporen van De Dion Bouton in België vinden we in Ieper in 1900. Fietsenmaker Hoflack biedt driewielers aan met De Dion Bouton motorblokken, en personen-aanhangers in optie.



Als we kijken in Donald Webers excellente boek 'De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940' blijkt dat De Dion Bouton in 1907 het best verkochte merk was in België, ex-aequo met het Belgische Germain, elk nam zo'n 15 % van de markt voor zich. Verder in de lijst vinden we Vivinus, Renault, Pipe, Panhard & Levassor,

In 1901 vinden we bij Henri Leyser de eerste De Dion Bouton auto, de beroemde Vis-à-vis, zo genoemd omdat de passagiers met de rug in de rijrichting zaten, en de bestuurders aankeken.

Mooie 'tonneau' carrosserie in 1905.
De Dion Bouton was één van de weinige autobouwers die zelf een carrosserie-afdeling had. Andere fabrikanten bouwden toen enkel chassis die dan bij koetswerkbouwers afgewerkt werden.

Als concessionaris voor België en Nederland was Franeau duidelijk onder de indruk van de prestaties van het merk tijdens de Parijs-Madrid race, getuige dit kleiwerk dat de voorpagina van hun 1904 catalogus sierde.



Tijdens het Circuit des Ardennes in 1907 promootte Belgische bandenmaker Englebert zijn producten met behulp van deze De Dion Boutons.

Minerva, Métallurgique, Rochet-Schneider en Darracq.

In 1909 komt er een interne verandering in het Belgische De Dion Bouton verhaal: na de pensionering van Gustave Franeau in december 1908 richten zijn zoons Louis en Gustave jr de Société Générale d'Automobiles op. Hun werkplaats en showroom is in de

Lakenweversstraat. De link met FN is blijkbaar hier gestopt.

In zijn catalogus 1911 maakt Franeau grote sier met zijn permanente De Dion Bouton expositieruimte, waardoor zelfs hun deelname aan het salon stopgezet wordt. De 'Ateliers de Mécanique et de Carrosserie' verhuist naar de Maliestraat. In dat jaar circuleren 1600 De Dion Boutons in het Belgische verkeer, en de referentielijst van eigenaars is indrukwekkend, verschillende eigenaars kochten reeds 4 of 5 voertuigen in de laatste 10 jaar. Ook de Graaf van Vlaanderen, Prins Napoleon Victor en Kardinaal Mercier hebben een De Dion Bouton.

Na de eerste wereldoorlog lijkt de De Dion Bouton vertegenwoordiging in België vertroebeld te zijn, ze adverteren nog wel in Belgische bladen in de vroege jaren '20, maar als contact staat enkel "Agence Générale pour la Belgique: 90-92, Rue du Mail, Bruxelles".

De stille dood van De Dion Bouton was hiermee misschien reeds aangekondigd. Van in het prille begin nam het een belangrijke positie in, en toen de industrie werkelijk van start ging, rond 1900, kon ook België delen in het succes van het merk. Zijn vertegenwoordiging in België leek in beginsel eerder turbulent, met heel wat kapers op de kust. Het lijkt dat in de periode 1900-1905 De Dion Bouton serieuze concurrentie betekende voor de

In 1909 geeft Gustave Franeau Senior de fakkel door aan zonen Louis en Gustave Junior, en de firma wordt de Société Générale d'Automobiles.



Ook Delhaize gebruikte De Dion Bouton als commercieel voertuig. Registraties 18178 en 19165 zijn De Dion Boutons van circa 1910, omringd door onder andere Dixi, een Pipe en een Bovy. De chauffeurs zitten piekfijn in het pak !

Belgische thuismerken. Later, vanaf 1905 tot 1914 werden de Belgische merken (Pipe, Metallurgique, Minerva, Impéria, Fondu, Dasse, SAVA,...) sterker op de lokale markt en in de Belgische competitie. Hetgeen niet meer in lijn was met de hoofddoelen van De Dion Bouton, die omzeggens niet meer aan wedstrijden deelnam. Na de eerste wereldoorlog was het belang nog veel kleiner, maar toen was de Amerikaanse import al goed op gang gekomen... Na enkele tientallen jaren van succes raakte het merk in het slop, waardoor het nu niet de faam geniet zoals overlevers Renault en Peugeot, die in die tijd ook floreerden. In 1932 hield de De Dion autoproductie op, maar de overlevende voertuigen hebben een uitstekend 'tweede leven' bij vele actieve liefhebbers, zoals die van de De Dion Bouton Club UK (www.dedionboutonclub.co.uk) en l'Amicale De Dion Bouton (<http://de.dion.bouton.pagesperso-orange.fr/>).

Dank aan Pol Sonet, Anton Janssen, Evert Louwman, Delhaize Group Archive en Donald Weber.




In 1924 was er keuze uit de 10-14 pk, de 12-19 pk en de 20-30 pk. De geïllustreerde De Dion Bouton is van reusachtig formaat.

Na de oorlog verschenen prachtige advertenties in de Belgische pers, maar het belang van de lokale importeurs lijkt afgenomen: de naam ontbreekt, er rest enkel nog een adres. Deze mooie kleurenadvertentie is voor de 12 pk viercilinder uit 1923.

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 Historicar

www.delen.be



Het contract met Iso Rivolta gaf een nieuwe dimensie aan het bedrijf. Hier de Iso Lele als Belgische première op het Salon van 1972.

Liefde voor Italiaanse schonen

Toen Antoine Van den Abbeele naar jaarlijkse gewoonte in 1971 een bezoek bracht aan het Autosalon van Genève wist hij nog niet dat dit een keerpunt in z'n professionele loopbaan zou worden. Hij was immers niet zomaar een garagehouder maar had al jaren een zwak voor krachtige, elegante sportwagens. Hier in Genève zou hij z'n eerste contract als invoerder onderhandelen. We spraken met z'n zus Lydia en met de derde generatie, de huidige zaakvoerders Dirk en Guy Van den Abbeele.

Door Paul E. Frère

Markante figuren

Antoine Van den Abbeele

Wellicht is Garage Van den Abbeele één van de oudste garages in de streek van Dendermonde. De juiste oprichtingsdatum van het bedrijf konden we niet opsporen maar zeker is wel dat Maurice Van den Abbeele in 1920 een bedrijfje opstartte in de Brusselsestraat nr. 100. Hij verbleef er bij z'n 20 jaar oudere zus en mocht een klein uitstalraam gebruiken naast "Huis De Backer", een zaak van dameskleding. Niet echt een garage die naam waardig, maar deze situatie zou niet lang duren. Z'n ouders, Benedictus Van den Abbeele en Joanna Maria De Coninck hadden een eigen zaak. In deze schrijnwerkerij in de Hofstraat te Oudegem, nu een deelgemeente van Dendermonde, werden ook karren gebouwd.

Hoewel hij een opleiding genoot als landmeter blijkt uit een advertentie in het weekblad "Het Ros Beiaard" van 1921 dat de toen 30-jarige Maurice auto's van het merk Ford aan de man bracht. Op dat ogenblik bestond Ford België nog niet. Het was overigens pas in 1907 dat er in ons land een eerste garage Ford begon te verdelen. Na de komst van het model T, dat vanaf 1913 in serie werd gebouwd, kon je spreken van een dealernet. Er was een hoofddealer voor Wallonië, George Catala, en één voor Vlaanderen, Paul Vandersmissen. Na de oorlog van 14-18 veranderde het autolandschap gevoelig. De Belgische industrie had zware klappen gekregen. In december 1921 vond het Autosalon plaats maar van Ford geen spoor. Enkel tractoren van Fordson werden er gepre-



Maurice Van den Abbeele richtte met z'n vrouw omstreeks 1920 de eerste garage op in Dendermonde.

senteerd door “Ets. Plasman”, Maurice Lemonnierlaan 20, in Brussel. Het is in deze context dat Maurice Van den Abbeele verdeler werd voor Ford in de regio Dendermonde. Hij adverteerde meermaals in het regionale weekblad “Het Ros Beiaard”. Hij startte in 1921 met de verkoop van de Ford T. Er was de Touring met 5 plaatsen voor 12.250 Bfr., de Runabout met slechts 2 plaatsen voor 11.820 Bfr., een Coupé 2 plaatsen voor 16.725 Bfr. en tot slot een “Toe-Voituur” met 5 plaatsen voor 17.350 Bfr. Ford was op dat ogenblik de enige constructeur die door serieproductie grote hoeveelheden auto's kon produceren. Hierdoor kon Henry Ford zeer concurrentieel prijzen hanteren.

Door de verhoogde invoertaksen opteerden meer en meer autoconstructeurs om ter plaatse hun voertuigen te assembleren. Met dit doel werd op 30 januari 1922 de “Ford Motor Company Belgium” opgericht in Antwerpen. Bij de start werkten er in de eerste Belgische Ford-assemblagefabriek in de Duboisstraat te Antwerpen 66 arbeiders en 23 bedienden. De vestiging bleek al snel te klein zodat er in 1926 werd uitgeweken naar Hoboken waar aan de oevers van de Schelde een ruimere vestiging in bedrijf werd genomen.

In 1922 startte Maurice Van den Abbeele met een garage die naam waardig aan de Veerbrug net over de

Schelde. Hij had een vennoot gevonden in de persoon van J. Mes, in een publiciteit daterend van 1923 is sprake van de “Garage Termondois” van M. Van den Abbeele & J. Mes. Ze verdeelden niet enkel Ford maar hadden ook Lincoln in de aanbieding. Het bedrijf verkocht niet enkel personenwagens maar ook vrachtwagens en kon alle soorten herstellingen de baas. Er was ook sprake van het organiseren van reizen met een Omnibus tot 15 personen. Waarschijnlijk was dit de invloed van J. Mes die zich later zou concentreren op busvervoer en waar overigens het huidige busbedrijf N.V. Mes als erfgenaam van kan worden beschouwd. De garage aan de Veerbrug bestond uit twee parallel gelegen gebouwen waarvan een als woning dienst deed en het andere de garage vormde. Er was een werkput en op de verdieping was er een magazijn. De voorzijde lag aan de Gouweg en de achterzijde verdween als het ware in de Scheldedijk.

Het verdelen van Ford duurde tot omstreeks 1930 toen er een overeenkomst werd gesloten met Opel. Het Duitse merk pakte uit met een breed gamma waaronder luxewagens met zescilindermotoren. Ondertussen had Maurice kennis gemaakt met Alina Van den Meerssche uit Moorsel. Op 29 september 1928 traden ze in het huwelijk en het zou niet lang duren voor op 25 januari 1930 hun zoon Antoine

In de Brusselsestraat mocht Maurice bij z'n 20 jaar oudere zuster een etalage gebruiken. Let op de grote hoeveelheid banden.





De eerste echte garage van Maurice lag aan de Gouweg. Het achterste deel verdween als het ware in de Scheldedijk.

werd geboren. Enkele jaren later, op 7 januari 1934 volgde een zusje Lydia.

■ De oorlogsjaren

Over deze woelige periode spraken we uitvoerig met de nu 82-jarige Lydia Van den Abbeele. “Bij het uitbreken van de oorlog in 1940 zijn wij op de vlucht geslaan met twee Opels; een “camionske” en een “voiturke”. Met de hele familie, want iedereen had schrik. We zijn echter niet ver geraakt. We kwamen “den Duits” reeds tegen toen we nog maar vooraan in Frankrijk waren. We werden opgevangen door mensen die een schrijnwerkerij bezaten. Er stonden lange werktafels. Nonkel Octaaf, de jongste broer van m’n vader Maurice, reed met het “camionske” en mijn vader met dat “Opèllekke”. Ik herinner me dat m’n pa vertelde dat we tot aan Gravelines zijn geraakt, net voor Calais. Wat ik me ook herinner is dat we van de Fransen bijna geen water kregen. M’n vader schreef dan op onze vrachtwagen BELGIE en dan kregen we van de Duitsers brood en water. Wat ik me herinner van die periode is dat iedereen op de vlucht sloeg met hebben en houden. Alles was op karren geladen. De mensen herinnerden zich immers nog levendig hoe de Duitsers te keer waren gegaan in W.O. I. Voor de soldaten waren deze stromen vluchtelingen echter een hindernis om zich vlot te kunnen verplaatsen. Zij kieperden dan ook heel

wat karren en auto’s in de gracht indien deze zich niet snel genoeg uit de voeten maakten. Mijn vader was zo benauwd als een wezel. Op zeker ogenblik sloeg een militair, wellicht om z’n instructies kracht bij te zetten, met z’n revolver op het stuurwiel van onze auto. M’n pa dacht: “Indien ze onze auto in de gracht kieperen geraken we nooit verder of opnieuw thuis”. Hij is zo snel mogelijk een zijweg ingereden, weg van de hoofdweg vol militairen en vluchtelingen. Ik zat achteraan heel benauwd met naast me mijn moeder die krampachtig een Mariabeeldje in de handen hield. Telkens weer draaide ze aan het sleuteltje om de veer op te winden zodat het beeldje z’n muziek kon laten weerklinken. Altijd weer opnieuw hetzelfde liedje. De mensen klampten zich in deze donkere tijden vast een paternoster en aan God.

Het was erg warm tijdens onze weliswaar korte vlucht. We sliepen buiten en moesten in de rij aanschuiven voor brood. We hadden matrassen meegenomen op onze kleine vrachtwagen. Meer dan twee weken zullen we zeker niet onderweg geweest zijn. In tegenstelling tot de rit naar Frankrijk ging de rit huiswaarts probleemloos.

Onze garage grensde aan de Scheldedijk. Tijdens de oorlog lag ze stil, de mensen reden niet meer. Slechts weinigen hadden nog toestemming om met de auto te rijden. De



Antoine met vrienden op de moto voor de garage aan de Gouweg.

achterste plaats zat grotendeels in de dijk verstopt. Wanneer de bommen ons rond de oren vlogen kwamen de burens bij ons schuilen. Iedereen lag op de grond maar voelde zich in deze ruimte veiliger dan in hun huizen. Om te overleven werkte m'n vader als landmeter voor de boeren. M'n ma had een kleine kruidenierszaak waar de burens terecht konden. Heel wat mensen hebben toen hun auto verstopt uit vrees dat de bezetter het voertuig zou in beslag nemen."

Dirk Van den Abbeele: "Mijn ma haar vader, Charel De Nil, had z'n auto bij boeren in Temse verstopt. Wij hadden "ons camionske" en het "Opèllekke" verstopt bij "dikke Jean". Zijn ouders hadden een slachterij en de auto's zaten verstopt onder zeilen. Later zou

"dikke Jean" een carrosseriebedrijf openen in de buurt. René, de zoon van "dikke Jean" heeft overigens nog jaren in de carrosserie bij Van den Abbeele gewerkt."

■ GMC, Fiat en Opel

"Kort na de oorlog hebben we een Minerva overgenomen. Met een glazen scheiding tussen chauffeur en passagiers en met een interfoon aan boord. Hij stond boven de garage. Antoine en ik waren zot van deze Minerva. Hij joeg mij op "Lydia, Lydia, kom mee in de auto!" Hij aan het stuur en ik er naast. In gedachten waren we al aan het rijden." weet Lydia nog.

Na de oorlog begon Maurice Van den Abbeele opnieuw met auto's. Samen met z'n zoon Antoine kochten zij oude legervoertuigen. Ze hadden een deal gesloten met twee garagisten uit Lebbeke; Herman Aelbrecht en Frans Vander Straeten. Samen kochten ze grote loten afgedankte legervoertuigen die stonden opgeslagen op het vliegveld van Waasmunster. Hier troffen ze werkhuiswagens en vrachtwagens met laadbak van het Amerikaanse GMC. Het land moest opnieuw worden opgebouwd en er was een nijpend tekort aan transportmiddelen. Deze afgedankte trucks werden in loten van 10 of 20 aangekocht. Als zoete broodjes gingen de GMC-vrachtwagens van de hand. Het cliënteel bestond hoofdzakelijk uit aannemers en boeren uit de omgeving. De zaak ging zo vlot dat er bijna 7 dagen op 7 werd gesleuteld. Niet enkel het in orde brengen van deze trucks maar ook het onderhoud zorgde voor bergen werk en dus heel wat inkomsten. Later werd er ook naar afgedankte legervoertuigen gezocht in Wallonië. Antoine ging zo op in dit werk dat hij besloot te stoppen met z'n humaniora. Hij had het tot het laatste jaar Latijn-Grieks gebracht. Na enkele jaren was hij het sleutelen zo moe dat hij blij was om aan gewone auto's te kunnen werken.

Dirk: "In 1951 had m'n grootvader een nieuwe garage gebouwd op de Martelarenlaan. Hij verkocht er reeds Fiat maar de verkoop van auto's vlotte

pas echt na een nieuwe deal met Opel. Overigens werkte tante Lydia toen op het bureau van de garage. Ze is dit blijven doen zelfs na haar huwelijk ergens in de jaren zestig.”

Het contract met Opel bleek een schot in de roos. In 1954, het eerste volledige jaar, moesten er contractueel 100 auto's worden verkocht en Antoine deed er meteen 110.

Lydia : “ Antoine was een uitstekende verkoper net zoals Maurice. Hij was ook zeer joviaal. Hij zou het hele café getrakteerd hebben.”

Dirk: “Maar dat deed bompas ook, hé ! Er was een café over ons en hij trakteerde iedereen. Of met het “camionske” paling gaan eten in Overmere-Donk en ook dan was hij het die z'n portefeuille bovenhaalde. Of als er een vrouw moest bevallen voerde bompas deze hoogzwangere dame met zijn “camionske” naar de kliniek. 't Was helpen hé ! De hele buurt helpen. Hij was een van de uitzonderingen die een auto bezat. Ze brachten iemand met een gebroken been in een kruiwagen en hij reed de onfortuinlijke buur met z'n “camionske” naar de kliniek.

Dirk : “ In 1953 tekende m'n grootvader een contract met Opel maar enkele maanden later, in december 1953 overleed hij onverwacht aan een hartaanval.”

Dirk Van den Abbeele: “We zijn dan in 1954 volop met Opel begonnen en vervolgens kwamen Pontiac en Buick erbij. Mijn vader was de kampioen van Pontiac. Hij verkocht tot in Boom en Willebroek. Heel wat taxi-bedrijven reden toen met Pontiac. Het is pas later dat taxi-bedrijven voor dieselmotoren opteerden en zo Mercedes en Peugeot dit wereldje gingen domineren.”

In 1957 huwde Antoine met Jenny De Nil uit Hamme. Het stel kreeg vier kinderen; Dirk (1958), Wim (1960), Guy (1961) en Ann (1963).

Dirk : “Minder bekend is dat m'n vader in 1965 een overeenkomst tekende met Albert Moorkens. Hij

had net in een nieuwbouw geïnvesteerd aan de huidige locatie op de Mechelsesteenweg. In de oude garage aan de Gouweg, net over de brug, begon m'n vader een carwash. In de garage aan de Martelarenlaan werd er met BMW gestart via een andere vennootschap. De eerste BMW kocht tante Lydia. Een 1800 met vier deuren. Toen had BMW helemaal niet het imago van nu. Het had net de 1500 en 1800 uitgebracht maar verkocht vooral de kleine 700. Een plaatselijke verdeler van Vauxhall ging dit klikken op het hoofdkwartier van General Motors in Antwerpen. Meteen kwam er reactie. Ondanks het feit dat het een ander bedrijf was, namen de verantwoordelijken bij GM het niet dat er kapitaal in BMW werd geïnvesteerd i.p.v. in Opel. GM heeft toen m'n vader het mes op de keel gezet; indien we het contract met Albert Moorkens niet ongedaan maakten zou onze onderagent, René Van Boom uit St-Amands, hoofddealer worden. Van Boom leerde het verkopen van m'n vader, stond o.a. mee op de Salons en verkocht meer dan 50 Opels per jaar. Bij wijze van spreken reed heel St-Amands met Opel. Later werd hij dealer voor BMW op de N16 maar dit bedrijf is ondertussen verdwenen. M'n vader heeft toen de afweging gemaakt en is naar de plaatselijke dealer van NSU gestapt om hem de overeenkomst met Moorkens aan te bieden. Er werden dan ook slechts enkele BMW's door Van den Abbeele verkocht.

In 1951 werd een nieuwe garage gebouwd aan de Martelarenlaan.



In 1965 verhuisde Antoine naar de huidige locatie aan de Mechelsesteenweg.



Blijkbaar had de ontmoeting met Minerva net na de oorlog een onstuitbare liefde voor speciale wagens bij Antoine losgemaakt. Zo reed hij met een Pontiac Parisienne décapotable, Pontiac GTO, er waren toen maar enkele GTO's in België - het was het model met de toerenteller op de motorkap - Buick Riviera of Pontiac Firebird. Het waren auto's die snel waren maar de wegligging en de remmen haalden niet de prestaties van wat de Europeanen aanboden. Hij was een trouwe bezoeker van de Salons van Genève en Turijn en droomde stilletjes van een Italiaanse sportwagen. Met het Salon van 1971 zou alles veranderen.

die behalve twee inzittenden ook 400 kg kon laden.

In 1962 stelden vader en zoon Renzo en Piero Rivolta een heel ander type voertuig voor. Een rasechte Gran Turismo aangedreven door een achtcilinder van Chevrolet-makelij. Het spreekt voor zich dat er behoefte was aan een gespecialiseerd dealernet. In België was het wachten tot het najaar van 1963 toen de eerste Iso Rivolta GT werd ingevoerd door Jacques Coune via z'n bedrijf "Central Pièces Autos S.A." Hij had heel wat ervaring in het GT-wereldje. Reeds jaren was hij invoerder van Abarth en bovendien was hij in de jaren vijftig goede maatjes met Jacques Swaters. Tot deze laatste Coune's vrouw het hof maakte en er uiteindelijk mee aan de haal ging. Er volgde een periode met heel wat wederzijdse pesterijen. Na enkele maanden vol spanningen trachtten beide heren op zakelijk vlak toch nog samen te werken maar uiteindelijk opende Jacques Coune een nieuw bedrijf in de Kroonstraat 286-290 te Brussel. Niet alleen vestigde hij er een carrosseriebedrijf maar ook het hoofdkwartier van Abarth in ons land. Op het Autosalon in 1964 pakte hij uit met de Iso Rivolta GT die in twee versies, de IR 300 en IR 340, werd aangeboden. Aanvankelijk kon Jacques Coune heel wat mensen overtuigen. Gedurende het eerste jaar verkocht hij meer dan 10 auto's. De volgende jaren liep de verkoop terug tot respectievelijk 5 en 3 stuks. Het was dan ook niet verwonderlijk dat in de loop van 1966 een nieuwe invoerder werd aangesteld. Dat werd Novarobel nv, een bedrijf dat reeds Alfa Romeo, Rolls Royce en Bentley verdeelde. Zij brachten op 3 jaar tijd meer dan 15 Iso Rivolta's naar ons land. Waarom weten we niet, maar vanaf 1970 ging Iso Rivolta opnieuw met een andere invoerder in zee. Ditmaal tekenden de Italianen een overeenkomst met "Les Anciens Ets. J. Guerret", de voormalige invoerder van Talbot. Volgens de gegevens van Comaubel werd er slechts 1 wagen geleverd in tegenstelling tot Ferrari dat in dat jaar liefst 20 sportwagens leverde of Maserati dat er een tiental aan de man bracht.

■ Espada of Lele

Iso Rivolta was op dat ogenblik geen onbekende op onze Belgische wegen. Reeds in 1955 begon de "S.A. Anciens Etablissements Pilette", gelegen aan de Leuvensesteenweg 510 in Brussel, met de invoer van de autoscooter Isetta. Je herinnert je wellicht de kleine auto's waarvan de deur vooraan zat en die vooral als BMW verkocht werden. Met een lengte van amper 2,27 m kon je dwars parkeren en dadelijk op het voetpad in- en uitstappen. De achterwielen stonden dicht bij elkaar wat een differentieel overbodig maakte. Voor de aandrijving zorgde een kleine tweetakmotor. De krachtoverbrenging verliep via kettingen. Er werd ook een lichte vrachtversie aangeboden, de Isetta Autocarro,

Een jaar later bezocht Antoine Van den Abbeele zoals steeds het Salon van Genève. Z'n ultieme droom, een Lamborghini Espada, pronkte er nog steeds maar z'n aandacht werd ditmaal getrokken door de Iso Rivolta Lele. Deze Coupé met vier volwaardige zitplaatsen had Piero Rivolta, de eigenaar van het bedrijf uit Bresso, genoemd naar z'n vrouw. Het ontwerp was net als de Espada uitgewerkt door studio Bertone met Marcello Gandini als Chief-designer.

“Wat m'n vader erg interesseerde was de aanwezigheid van een krachtbron van Chevrolet. Hij werd zeer vriendelijk ontvangen door de h. Roggero, die via de Zentral-Garage in Zurich reeds jaren ervaring had met de import van Iso Rivolta. Roggero stelde Antoine voor aan Piero Rivolta en van het een kwam het ander. Hij onderhandelde niet enkel over de aankoop van een Lele maar eveneens over de mogelijkheid invoerder te worden voor België en het Groot Hertogdom Luxemburg. Het moet ergens in juni geweest zijn toen hij het vliegtuig nam richting Milaan en in de fabriek van Iso Rivolta te Bresso zijn eerste Lele ging halen. Het was een exemplaar in donkerrood met tabacco-leder waarmee hij voor het eerst z'n opwachting maakte aan zee. Onze familie verbleef immers regelmatig in Knokke.”

Dirk: “In die periode hoopte m'n vader om ook Chevrolet te mogen verkopen. Telkens het nieuwe modeljaar in september arriveerde, trok m'n vader naar de GM-fabriek aan de Noorderlaan in Antwerpen om er te onderhandelen over een lot Pontiacs van het voorbije modeljaar. Toen we de Iso Lele in de showroom plaatsten kregen we bezoek van de verantwoordelijke voor USA-wagens bij GM, Joe Leurentop. Hij zag de elegante GT en ondanks de GM-motor kon hij alleen maar uitbrengen: Chevrolet, daar kan je naar fluiten. Waarop m'n vader de man aan de deur heeft gezet. Dit betekende het einde van Pontiac en Buick bij Garage Van den Abbeele.”

Het schriftelijke contract met Iso Rivolta werd op 1 oktober 1971 gete-

kend en was geldig voor twee jaar. Antoine had echter niet stil gezeten. Om Iso Rivolta te promoten had hij twee wagens ingeschreven voor het “Concours d'Elégance Internationale” van Knokke-Heist. In 1971 stond de jury onder leiding van Victor Boin, een sportman die driemaal had deelgenomen aan de Olympische Spelen en later een bekend sportjournalist werd. Het team met de Iso Rivolta Lele waarvan de inzittenden waren gekleed door de modezaak Princess met winkels in Antwerpen en Knokke, wonnen voor een Lamborghini Espada en een Jensen Interceptor. Met de tweede Iso Rivolta's en een Grifo 7.0 liter, behaalde de familie Van den Abbeele eveneens het Erediploma.

Over het reilen en zeilen in die tijd spraken we met oudgediende Gust Van der Vreken.

“Na m'n legerdienst ben ik in 1960 begonnen bij Antoine Van den Abbeele, toen nog in de garage op de Martelarenlaan. Het was een echt familiebedrijf zoals je je nu moeilijk kan voorstellen. Ik heb nooit de hoogste wedde gekregen maar ik voelde mij daar uitstekend. Ook nu nog ga ik ieder jaar Antoine groeten op het kerkhof van Dendermonde. Ook in de garage spring ik nog regelmatig binnen. M'n specialiteit was geduld en nauwgezetheid. In het begin plaatste ik verwarming in de kleine Opels. Dit behoorde toen niet tot de standaarduitrusting. Zo deed ik er twee per dag.



De voornaamste business bleef de verkoop van Opel waarvan er jaarlijks meer dan 300 aan de man werden gebracht.

Ik was trager dan de andere technici maar bij mij was het perfect. Na een tijdje werkte ik bijna uitsluitend aan de Iso Rivolta's of de coupé's van het Duitse merk Bitter. Er werkten hier toen bijna 20 werknemers."

Aanvankelijk bleken de Iso Rivolta's met Chevrolet-motor erg betrouwbaar. Het waren echter details die soms voor wrevel zorgden zodat de Iso's regelmatig binnen kwamen.



Het volledige gamma van Iso Rivolta voor de showroom: de Grifo, de Lele Marlboro en de Fidia.

Gust: "De motoren van de elektrische ruitenheffers waren nipt berekend. Bij sommige wagens kregen de motoren het raam niet tot boven. Dan was het aan mij om de deur te demonteren en de raamgeleiders juist af te stellen of met de hand aan te passen. Na de winterperiode bleken telkens weer de elektromotoren het te begeven. We monteerden soms krachtigere exemplaren. Door insijpeling van water via de ramen werden deze motoren nat en liepen vast. Voldoende voor een panne natuurlijk."

■ Ford motoren

Met de plannen van Piero Sala om deel te nemen aan het wereldkampioenschap F1 werden de motoren van het hele gamma gewisseld voor Ford-motorblokken. Deze constructie was groter en zwaarder dan de Chevrolet-krachtbron. Bij de Grifo en de Fidia stelde dit geen probleem. De motorruimte van de Lele daarentegen was te klein.

Gust : " Men was genoodzaakt de oliefilter te wijzigen door hem op het koetswerk te monteren en te verbinden met twee slangen in rubber. De oliedichtingen waren nog in een soort vettig karton en sloten niet hermetisch.

Iedere keer dat een Iso-Ford de garage bezocht, werden de dichtingen van de filter vervangen. Al de Iso Rivolta's met Ford-motor lekten olie. We hebben speciale sleutels ontworpen en vervaardigd om aan de Lele-Ford te kunnen werken. In sommige situaties werden we verplicht om het stuurhuis te demonteren om aan de filter te kunnen. Het te hoge gewicht was de oorzaak dat de voorwielophanging leek door te zakken. Wij hebben op al deze wagens verstevigingen gelast. Ook het warmlopen als gevolg van een slechte koeling waardoor we ventilatoren moesten bijplaatsen was allemaal bij de Lele-Ford. Sommigen hadden erg te lijden van roestvorming. Toen na enkele jaren dienst de Iso Rivolta Lele van de fam. De Nil hier definitief werd afgezet, stond hij gewoon buiten voor wisselstukken. Na korte tijd stond deze auto in roestpellen af te schilferen. Dat heb ik in bijna 40 jaar nooit gezien. Deze wagen is gewoon als schroot weggevoerd.

Anderzijds was het een ongelofelijk baanvaste auto. M'n baas en ik reden mee met een testrijder door Milaan. We deden bijna in onze broek van de schrik maar de Lele plakte aan de weg als geen ander.

"Een van onze klanten was Mr. Desmedt, broer van Bisschop Desmedt uit Brugge. Hij kocht in 1973 een Lele in de kleur "Blue Sera" met een beige lederen interieur. Vader Antoine was op reis. Ik was dus verantwoordelijk en de Lele kwam binnen voor een kleinigheid. Onze toenmalige verkoper, Achille, ging de Lele testen en belandde in de gracht. De oliefilter was in het spatbord gedrukt. We hebben het opgestuikte koetswerk moeten herstellen. Ook de voortrein was lichtjes naar achteren verschoven. Ook dit probleem hebben we opgelost. Er is hier toen dag en nacht gewerkt om deze auto in orde te krijgen.

Noch de eigenaar, noch Antoine Van den Abbeele hebben op het ogenblik zelf hiervan iets geweten. Toen de h. Desmedt de Lele kwam halen was er geen spoor meer van de crash. Een hele tijd later heeft Gust het opgebiecht aan z'n baas!"

Dirk: “ Het cliënteel van de Iso's kwam soms ook de verkoop van Opel ten goede. Wanneer de baas een Iso Rivolta kocht vloede uit deze verkoop soms een hele vloot Opel's voort voor de ingenieurs of andere werknemers van het bedrijf. Soms leidde de verkoop van een Iso tot een bijkomende aankoop. Zo reden de eigenaars van de industriële bakkerij De Man uit Zellik met twee Lele's. Een in het groen en de andere in een typisch Italiaanse kleur van de jaren zeventig, een soort roze-paars. De meeste klanten leerden ons kennen via het autosalon of via advertenties. Ooit hadden we een speciale klant die liefst vier Iso Rivolta's bij ons kocht. Tony Baeten kocht eerst een witte Lele. Kort nadien wisselde hij voor een gele Lele Marlboro. Enkele maanden later had hij plots z'n zinnen gezet op een Monteverdi 4-deurs. Of wij dit hem niet konden leveren ? We hebben toen contact gezocht met de constructeur in het Zwitserse Basel. Uiteindelijk kon mijn vader Tony Baeten overtuigen om een Iso Fidia te bestellen. Ondertussen had hij ook nog een Iso Grifo gekocht en telkens namen we deze wagens opnieuw over. Het spreekt voor zich dat de klant telkens een fikse som verloor en dat m'n vader goed z'n boterham verdiende. Na een tijdje kwam het bedrijf van de familie Baeten in financiële problemen en eindigde dit verhaal. De Lele Marlboro werd nadien tweedehands doorverkocht aan antiquair Paul De Grande, de eigenaar van het kasteel van Snellegem. Eigenaardig genoeg reed hij met chauffeur, blijkbaar omdat hij ooit een verkeersboete had opgelopen. Ook waren er twee reders in de Gentse zeehaven, die een Lamborghini Miura bezaten. Ze kochten een oranje Iso met rechts stuur die in Engeland op het autosalon had gestaan. De wagen vond in Groot-Brittannië geen klant en werd voor de ombouw naar stuur links opnieuw naar de fabriek in Varedo gestuurd. Ook Mr. Dhondt heeft er twee gehad. Een fijne klant. Wat ik me ook nog herinner is de verkoop van een Iso Lele aan een heer Schülte uit Düsseldorf. De auto werd geleverd dus reden we met twee auto's naar Duitsland. Het was in een groot bedrijf. De dolgelukkige eigenaar ging



in z'n zak en haalde zo eventjes 1 000 DM (20 000 Bfr.) boven. Hij gaf dit aan m'n moeder met de woorden: “ Dan kan je eens gaan shoppen in Düsseldorf. M'n ouders verbleven in een hotel in de omgeving. Toen m'n vader de volgende ochtend wou afrekenen bleek alles reeds betaald door de h. Schülte. Dit voorval illustreert perfect het soort cliënteel dat toen dergelijke auto's kocht. Ik vraag me af of dit vandaag nog zou gebeuren.”

■ Zwanenzang van Iso

In 1972 verkocht Antoine 10 Iso's. Niet slecht na een startjaar met 3 geleverde Lele's en 1 Grifo 7.0 liter. In Italië kwam Piero Rivolta stilaan tot het besef dat hij te weinig financiële middelen had om het bedrijf gezond te houden. Midden 1972 zocht hij naar oplossingen. Zo werd de productie verhuisd van de grote fabriek in Bresso naar een compact bedrijf in Varedo. Hij kwam in contact met Ivo Perra, een zakenman met Italiaanse roots, die na maanden onderhandelen investeerde in het bedrijf in ruil voor 50 % van Piero Rivolta's aandelen. Ondertussen was de oliecrisis uitgebroken en werd benzine peperduur. Het kopen van exclusieve sportwagens werd sociaal niet meer aanvaard. Toch werden er in België in het crisisjaar 1973 opnieuw 10 Iso Rivolta's verkocht. Ivo Perra trok enkele nieuwe medewerkers aan zoals Piero Sala.

Guy Van den Abbeele: “In 1973 sloot de toenmalige commerciële directeur Piero Sala een deal met Frank Williams, Ford en Marlboro. Vanaf dat jaar zou Iso

Met de Lele scoorde Antoine Van den Abbeele erg goed. Ondanks de crisis had deze sportcoupé behoorlijk wat succes.



In 1973 nam het Iso Marlboro Ford team onder leiding van Frank Williams deel aan de Grote Prijs Formule 1 van België op het circuit van Zolder. Dirk Van den Abbeele maakte toen als jonge snaak deze foto.

deelnemen aan het wereldkampioenschap Formule 1 met een team onder leiding van Frank Williams. Dat jaar werd de Grote Prijs van België gereden op 20 mei op het circuit van Zolder. Natuurlijk was Piero Sala van de partij en wou z'n opwachting maken in een Iso Rivolta. Hij kon toch niet met een Opel komen aandraven.

Wij werden dan ook verzocht hem een auto ter beschikking te stellen. Ik herinner me nog de boze reactie van m'n vader toen de Lele na het weekend beschadigd werd teruggebracht. Bovendien hadden beide F1-Iso-bolides geen goede beurt gemaakt en opgegeven."

De crisis werd steeds dieper. In Varedo viel het beleid van Piero Rivolta niet te rijmen met dat van nieuwe man Ivo Perra. In juni 1973 trok Piero Rivolta zich terug en Ivo Perra is nooit in staat geweest het tij te keren.

Op 30 april 1974 informeerde Piero Sala de invoerders dat hij om persoonlijke redenen z'n ontslag gaf als directeur verkoop bij de Iso Motor Company SpA. Dat de problemen bij Iso Rivolta ook de concurrentie niet ontgaan was merkte Antoine Van den Abbeele meteen. Op 22 oktober 1974 ontving hij een brief van Claude Dubois, de toenmalige invoerder van De Tomaso. Of Antoine geen interesse had in een agentschap van De Tomaso voor de regio Dendermonde? Hoewel er op dat ogenblik reeds een honderdtal De

Tomaso's in de Benelux reden kon de verkoop in de regio Oost-Vlaanderen een pak beter en Antoine was hiervoor de geschikte persoon. Zeker nu De Tomaso de "Longchamp" lanceerde, een Coupé met vier plaatsen die een concurrent was voor de Lele. Antoine ging niet in op dit voorstel omdat hij de voorkeur gaf aan het importeurschap. Ook Jacques Swaters zag in Garage Van den Abbeele een ideale dealer maar ook hier hield Antoine de boot af.

Na heel wat moeilijke maanden werd uiteindelijk in december 1974 het faillissement van Iso uitgesproken. Er werd een curator aangesteld waardoor Antoine de kans kreeg nog een hele lading wisselstukken te kopen. Gust Van der Vreken: "Ik reed met m'n baas in een Amerikaanse stationwagen naar de fabriek in Varedo. Ik herinner me twee hangars waar alle stukken kriskras door elkaar in houten bakken lagen. Wat mij opviel was dat, ondanks crisistoestand, de Italianen nog volop experimenteerden met nieuwe oplossingen zoals elektrisch bedienbare zetels enz. Zij waren failliet maar geloofden echt nog in een mogelijke doorstart die er nooit is gekomen. Mijn baas heeft gekocht wat we maar in de auto kregen. 's Avonds sliepen we in hetzelfde bed, hoeveel arbeiders kunnen dat vertellen. Het illustreert de familiale sfeer die bij Van den Abbeele heerste. De dag nadien zijn we zwaar geladen opnieuw naar België gereden."

Uiteindelijk werden de resterende wisselstukken opgekocht door het bedrijfje Ennezeta gelegen in Paderno Dugnano. Het werd gerund door Roberto Neri en Maurizio Zanasi, beiden oudgedienden van Iso Rivolta die financiële hulp kregen van Piero Rivolta. De enorme hoeveelheid wisselstukken stelde hen in staat om nog enkele volledige auto's te bouwen. Zo assembleerden zij de laatste Lele en waarborgden ze de dienst na verkoop. Meermaals polsten ze Antoine Van den Abbeele naar een mogelijke samenwerking maar hij geloofde niet meer in het Iso-verhaal. Hij had ondertussen Erich Bitter ontmoet, maar dat is een ander verhaal.

(wordt vervolgd)



AUTOWORLD

BRUSSELS

30 years

MORE THAN A MUSEUM



AUTOWORLD MUSEUM BRUSSELS

Parc du Cinquantenaire 11 - 1000 Brussels

Metro Merode - Tel +32 (0)2 736 41 65

Open all days : 10h-17h / week-end : 10h-18h

info@autoworld.be

www.autoworld.be

VISIT OUR WEBSITE TO DISCOVER OUR NEXT EXHIBITIONS



Follow us on



Economische vergelijking

Auto versus paard, deel 1

Tekst: Dominique Cruyt

Deze 'economische' vergelijking is een deel van het derde hoofdstuk 'Duurzaamheid in 1900 : paard of automobiel' van de encyclopedie over de auto, die onze landgenoot Dominique Cruyt schrijft voor het magazine van de Club Mille Miglia van Brescia. Deze prestigieuze club gaf ons de toestemming om fragmenten hieruit te publiceren.



De burgervrouw tot haar man:

« Liefste, wanneer ga je ons een auto kopen ? »

Antwoord van de man :

« Geen denken aan! De mensen gaan denken dat we niet voldoende geld hebben om een paard te voederen. »



Oude Tsjechische gravure, afgedrukt in het uitstekende boek van P-L Pouzet 'L'Automobile d'autrefois'

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog twijfelde niemand nog aan de technische suprematie van het 'mechanische paard', dat een onstuitbare opgang kende van bij het begin van de eeuw, in eerste instantie als bedrijfsvoertuig. Maar deze economische switch moest nog met cijfers worden geïllustreerd.

den. En de kosten waren laag gezien ruim de helft van de bevolking op het platteland leefde en de primaire sector, de landbouw, de hoofdmoot vormde van het economische leven.

De bourgeoisie, een bevolkingscategorie die in de XIXe eeuw ontstond, vervoegde de landadel en werd "de" doelgroep van de opkomende auto-industrie. Dit cliënteel beschikte eveneens over huispersoneel dat zich met de dieren-logistiek kon bezighouden en de meeste herenhuizen in de stad hadden een koetspoort die toegang verschaft tot de stallen.

Alvorens ons aan de naakte cijfers te wagen, te beginnen met die voor de bedrijfsvoertuigen, dringen drie bedenkingen zich op:

■ Van economische aard : de koetsiers, palfreniers, carrossiers, smeden, wielmakers.... werden allemaal bedreigd in hun bestaan door de komst van de auto. Enkel de carrossiers

Rond 1900 was vergelijkende reclame paard-automobiel de gewoonste zaak van de wereld en de gebruikte argumenten zijn zo voor de hand liggend dat ze vandaag soms lachwekkend lijken. De prestaties van de auto's gingen die van de paarden geleidelijk aan benaderen. Er was voor de paarden nochtans een alomtegenwoordige infrastructuur voorhan-

DISPENSE WITH A HORSE



and save the expense, care and anxiety of keeping it. To run a motor carriage costs about 1/4 cent a mile.

THE WINTON MOTOR CARRIAGE

is the best vehicle of its kind that is made. It is handsomely, strongly and yet lightly constructed and elegantly finished. Easily managed. Speed from 3 to 20 miles an hour. The hydrocarbon motor is simple and powerful. No odor, no vibration. Suspension Wire Wheels. Pneumatic Tires. Ball Bearings. Send for Catalogue.

Price \$1,000. No Agents.

THE WINTON MOTOR CARRIAGE CO., Cleveland, Ohio.

konden zich vrij gemakkelijk omscholen. Op macro-economisch vlak zal de auto de geleden verliezen echter ruimschoots compenseren door nieuwe tewerkstelling te creëren, zowel rechtstreeks (nieuwe industrie) als onrechtstreeks (chauffeurs, garagehouders, openbare diensten...).

■ Van psychologische aard: het paard bleef ook na de eerste wereldoorlog belangrijk. Tijdens de vier oorlogsjaren was de band van de bevolking met het dier nog versterkt door een soort van antropologische verwantschap tegenover de dood, en voor het overgrote deel van die bevolking was het bezit van een auto sowieso een onbereikbare droom.

■ Van methodologische aard: door deze nooit eerder gemaakte analyse enkel te baseren op oude documenten, wilden we de authentieke aankoopmotivering van de kandidaat-automobilist van weleer bij zijn keuze tussen paard of auto bewaren.

■ C-1/ economische vergelijking paard-vrachtwagen

Het is dank zij de Berliet 'type M' vrachtwagen van 1909, met de reclameslogan 'de vrachtwagen die het spoor verlengt', dat we deze met cijfers geïllustreerde vergelijking kunnen presenteren. De constructeur had de ambitie om vanaf de plaatselijke stations hiermee de paardengespannen te vervangen die de goederen tot de eindbestemming brachten.

De hele redenering van deze affiche draait rond een economische optimalisering, waar ook de hedendaagse economen kunnen achter staan:

1 Het gewicht: 5 ton GVW (Gross Vehicle Weight of Totaalgewicht) waarvan 3,5 ton nuttig laadvermogen, wat nuttig was voor gewogen ladingen, zoals kolen. Ongeladen woog een vrachtwagen niet meer dan een paard en kar. Omwille van het gewicht en de risico's (lekkende banden, kantelen...), bleven de vrachtwagens, in tegenstelling tot de auto's, volle banden gebruiken tot aan de Eerste Wereldoorlog.



2 Snelheid: 25km/u, dus 5x sneller dan een trekpaard aan normaal ritme.

3 Autonomie: 4x de afstand, hetzij 16x het actierrein.

4 Vermogen: motor 4500cc met 22pk, later 5320cc en 25pk.

5 'geen kosten als de vrachtwagen stilstaat': wat deze kost betreft hoeft het geen betoog dat een paard ook moet eten als het niet werkt!

Moet er nog aan worden herinnerd dat de Berliet 'M', in latere 'type CBA' vorm, net als de Renault taxi's, van zich liet spreken op de 'Voie Sacrée', de beroemde weg die de strijders naar het slagveld van Verdun bracht in 1916.

De advertentie van Berliet is interessant omdat voor het eerst de vergelijkingsparameters in objectieve cijfers worden omgezet, al waren de automobielconstructeurs zo al overtuigd van hun economische suprematie, ook al was dit niet steeds terecht. Random Olds kondigde dit 10 jaar eerder op het Salon van Parijs reeds ondubbelzinnig aan, zonder cijfers kon dit ongeloofwaardig lijken, vooral omdat hij al niet van paarden hield.

L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS
PAR LES VÉHICULES INDUSTRIELS
BERLIET

1. Un seul cheval de gros trait fait pratiquement de 3 à 5 kilomètres à l'heure avec le temps du retour à vide. Il est susceptible de fournir, dans une heure, une trentaine de kilomètres en tenant compte des heures de nourriture et du repos. Ceci représente une zone de livraison de 15 kilomètres environ.

2. Un camion de 5 tonnes peut remplacer 12 forts chevaux de gros trait. Et quand le camion ne travaille pas, il ne travaille pas.

3. AUCUN FRAIS

PAR CAMION BERLIET, ON PEUT LIVRER JUSQU'A 30 ET 60 KILOMÈTRES DANS LA MÊME JOURNÉE, AVEC RETOUR TRÈS FACILE.

LA ZONE DE LIVRAISON EST QUADRUPÉE

Grande Nef. — Stand 2

OLDSMOBILE

Voitures de Livraison
RÉPUTÉES DANS LE MONDE ENTIER
par leurs avantages réels

Partout les commerçants se rendent maintenant compte que l'auto de livraison marque Oldsmobile est bien plus économique que la voiture attelée d'un cheval.

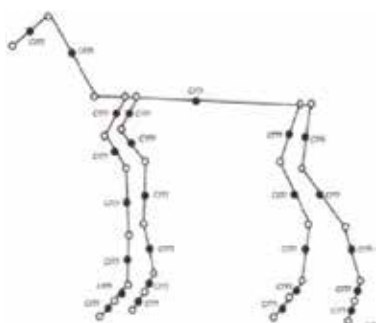
OLDS MOTOR WORKS
à Detroit et Lansing (États-Unis)



■ Mechanisch paard = echt paard ?

Er is geen verband tussen een mechanische paardenkracht en een fysieke paardenkracht. De automobiel wilde wel het paard in het transport vervangen, maar de vermogensseenheid heeft slechts weinig analogie met de prestaties van het dier. Waarom?

Gewoon omdat de definitie van paardenkracht dateert van de XVIIIe eeuw, ze is dus veel ouder dan de auto. De eerste stoommachines van James Watt pompten water uit waterputten, vandaar ook de idee van 'verticaliteit' om 'Horsepower' te omschrijven als 'het vermogen nodig om een gewicht (of een emmer) van 55 pond 10 voet omhoog te brengen in 1 seconde'.



Als gevolg van de vertaling van het Engelse systeem naar het metrische systeem, en door proeven die moesten doen uitschijnen dat 75kg meer in overeenstemming waren met de kracht van een echt paard, en door rekening te houden met de versnelling van de zwaartekracht, luidt de definitie van een 'paardenkracht' nu 'het vermogen nodig om een gewicht van 75 kg (verticaal) 1 m omhoog te brengen in 1 seconde'. De meeteenheid, Watt genaamd ($1pk=736Watt$ of $0,736kW^*$), stemt overeen met een Newton/meter per seconde.

Al snel moest de paardenpoëzie plaats ruimen voor de nuchtere **ISO kW** norm ($=1,36DIN$ pk of de omgekeerde verhouding van *) die de 4 bestaande definities, die kort bij elkaar liggen maar toch van elkaar verschillen, vervangen:

■ de weinig gebruikte **British Horse Power (BHP)** en **Commissione Unificazione e Normalizzazione Autoveicoli (CUNA - It)**;

■ de **Society of Automotive Engineers (SAE - US)**, pk's waarbij het vermogen wordt gemeten aan de krukas, zonder

andere componenten of transmissie om alle vermogensverlies uit te sluiten;

■ de **Deutsche Industrienormen (DIN - D)** pk's, waar het vermogen wordt gemeten aan de koppeling en met alle basiscomponenten zoals transmissie, uitlaat...op hun plaats

Uiteraard lagen de **SAE** pk's steeds +/- 10% hoger dan de **DIN** pk's (25%+ voor de oude Amerikaanse wagens, die vol met energieverblindende accessoires zaten, zoals een airco...), maar noch de één noch de andere konden worden omgezet van de auto naar het paard of vice-versa : wat beweging betreft hebben we nooit een paard noch een auto een last vertikaal omhoog zien trekken in het ijle! De voertuigen doen er alles aan om de inertie te overwinnen om iets in beweging te zetten om het geheel daarna plusminus horizontaal voort te bewegen met zo weinig mogelijk inspanning dank zij de uitvinding van het wiel...

Tegen beter weten in hebben sommigen geprobeerd om een wetenschappelijke verhouding te modelleren tussen fysieke en mechanische paarden, zoals mag blijken uit bijgaand diagram, waarin '**cm**' staat voor '**masse centrum**' en niet de lengte van de dierlijke ledematen.

Ter conclusie en bij gebrek aan een normatief rapport, kunnen we enkel maar rekenen op de rede : op basis van de vele documentatie die we raadpleegden blijkt dat het operationele vermogen van een paard zich situeert tussen 2 tot 6 pk al naargelang de relatieve last, de opgelegde snelheid, het profiel van de weg en de bekleding ervan, het soort van paard (rijpaard, trekpaard...) en zijn conditie. Deze empirische relativiteit maakt de advertentie van Berliet geloofwaardig, ook al zijn er volgens hen niet minder dan 12 trekpaarden nodig om een magere 25 mechanische paarden te vervangen, niet echt flatterend voor dit dier dat zoveel betekende bij het begin van de industriële revolutie.

In Frankrijk worden belangrijke beslissingen steeds aan tafel genomen : in 1895 werd tijdens een diner door Graven Albert de Dion en Etienne de Zuylen Nievelt, allebei van Belgische origine, de 'Automobile Club de France (ACF)' opgericht, samen met Paul Meyan. Laatstgenoemde, niet van Belgische origine, was de eerste dissident van deze prestigieuze Franse instelling'



■ C-2/ economische vergelijking paard-automobiel

Om een vergelijking te maken tussen paard en vrachtwagen zijn economische en objectieve parameters voldoende. Maar eens we er de auto bij betrekken, een vrijetijdsmiddel zonder utilitaire functie, wordt de objectiviteit een moeilijke oefening. Dat mag ook blijken uit de vergelijking van de Franse journalist Meyan, uit januari 1896.*

Vergelijkende berekening van de kosten in 1896

De berekening van de mede-oprichter van de ACF, de oudste die we hebben gevonden, is wel vatbaar voor enige kritiek :

1 een paard stapt tegen 6km/u, draaft met 15km/u en galoppeert bij een kruissnelheid van 25 km/u, hetzij de helft van zijn topsnelheid. In 1896 kon een auto deze snelheden ook aanhouden, maar moest, net als een paard, regelmatig stoppen (smeren, water bijvullen ...).

De kost van een auto

<i>Een koets met twee paarden in Parijs</i>	
a aankoop paarden	2.500 F
gespan	500 F
koets	<u>2.000 F</u>
Totaal	5.000 F
<i>Onderhoud in de veronderstelling 250 dagen van 60 km/dag</i>	
Huur van stallingen (paard en koets) in Parijs	1.000 F
e koetsier 180 F/mnd	2.160 F
c eten voor de paarden	2.000 F
d hoeven, veearts enz.	
+ afschrijving over 20 jaar	100 F
b waardevermindering paarden	500 F
Totale jaarkost	6.360 F

2 het verbruik van 15l/100km is een correcte inschatting, maar er wordt geen rekening gehouden met de 1 olie/100km die druppelsgewijs verloren gaat op de lagers en de nokkenas die nog buiten het motorblok zijn gemonteerd (gesloten carter vanaf 1900), noch met de petroleum nodig om de brander van de ontsteking te voeden.

3 'afschrijving' : rekening houden met een afschrijvingsperiode voor auto's van 20 jaar was gedurfd in 1896 en wel voor drie redenen :

- 15000km/jaar op 20 jaar is 300 000 km, een onmogelijke prestatie in die tijd;
- de auto bestond nog geen twintig jaar, wie kon dus al de levensduur ervan inschatten?
- de permanente en spectaculaire vooruitgang zette de eerste automobilisten ertoe aan veel sneller van auto te wisselen, omdat ze technologisch snel verouderden.

<i>Een auto met 4 pk</i>	
aankoop	6.000 F
Totaal	6.000 F
<i>Idem</i>	
Huur van een garage	500 F
15.000 km afgelegd tegen 0,5/km 2	750 F
Reinigen van de auto (2u x 0,50 F)	25 F
Afschrijving over 20 jaar 3	300 F
Onderhoud + herstelling	350 F
	<u>1.925 F</u>
	f 1.925 F

* Meyan in de Figaro: combien coûte l'automobile?

4 een auto met een vermogen van 4 pk kon worden vergeleken met een lichte koets getrokken door één, en niet twee paarden, dat halveert de kosten in de linker kolom.

5 opdat deze auto met 4 pk, zoals een paard zou kunnen reizen met een gemiddelde snelheid van 15/20 km/u, moet hij een lichte carrosserie hebben zoals een Peugeot type 11 ;

6 de Peugeot type 12, eveneens met 4 pk, maar met het comfort van een gesloten paardenkoets, woog het dubbele, waardoor hij slechts een topsnelheid van 18 km/u behaalde, wat het gemiddelde sterk deed dalen. Het salaris van de chauffeur, die bij regenweer in de nattigheid zat, dat toch evenveel bedraagt als dat van de koetsier, werd gewoon vergeten.

Correctie van de kosten 1896

Om de objectiviteit te waarborgen, moeten er enkele correcties worden doorgevoerd:

a de kost van één van de twee paarden schrappen ;

b de afschrijvingsperiode van de auto op zijn minst halveren (van 20 naar 10 jaar) en het paard een gelijke waardevermindering toekennen als de auto (van 5 tot 10 jaar), want

het slechts een actieve levensduur van 5 jaar toekennen is niet realistisch noch paardvriendelijk;

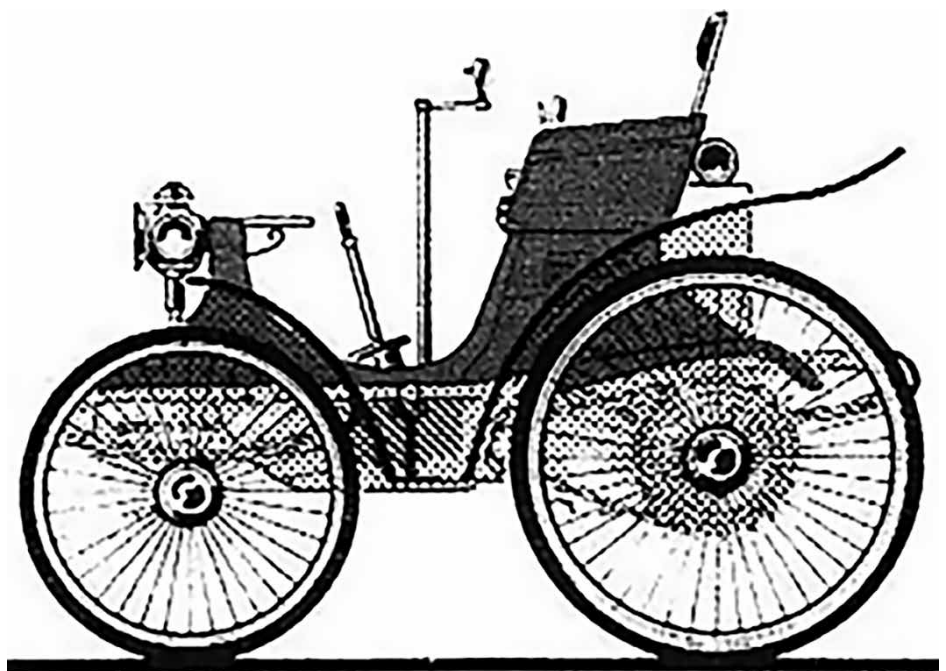
c de voedselkost van het paard nuanceren, zeker als het om een trekpaard gaat dat op het platteland leeft en gratis kan grazen in de weide ;

d in tegenstelling tot het « beslaan, de veearts etc... lijken '100 F/jaar' een onderschatting, zeker omgezet in euro's van vandaag ;

e ofwel schrapt men het salaris van de koetsier, die tot de best betaalden hoorde in die tijd*, ofwel voegt men er dat van een chauffeur-mécanicien aan toe. Meestal was dit een omgeschoolde koetsier, wat een kost van 2.400F/jaar vertegenwoordigde, driemaal zoveel als van een jonge palfrenier.

■ zonder chauffeur-mecanicien in 1896 betekende dat de eigenaar, na elk gebruik dagelijks een minimaal onderhoud moest uitvoeren : smering van de assen en knikpunten, en minstens elke 1000 km, regeling van de uitlaatklep en smering van de lederen koppelingsconus met dierlijk vet.

■ een auto had de nodige wiselstukken voor herstellingen aan boord (brander, kettingen, pompen, oliepullen, drukmeter, gereedschap



Deze twee Peugeots uit 1895 hebben dezelfde motor (2 cil-4pk -1645cm³) maar de ene weegt het dubbele van de andere. Enkel Type 12 was vergelijkbaar met een gesloten koets met twee paarden en gelijkaardig comfort, maar in de vergelijking is enkel sprake van de kosten van het Type 11.

enz...). Ook een koets had een aantal slijtstukken die regelmatig moesten worden afgesteld of vervangen.

Tot besluit kunnen we stellen dat, zelfs als we de kostenposten voor 'beslaan en veearts' herzien, het budget steeds in het voordeel van het paard uitdraait, met een kost van 1.200 F/jaar, minder dan de helft van de 1.925 F/jaar van de automobiel **f**.

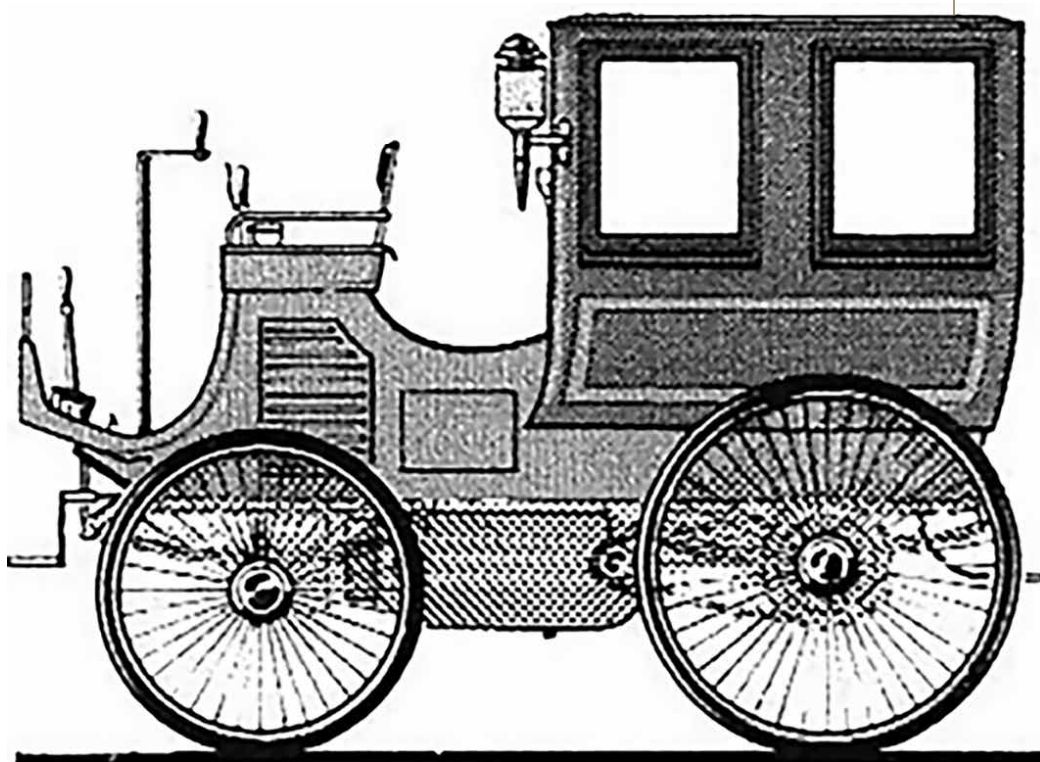
Welke was de transportrealiteit in de 'la Belle Epoque' ?

Er was eigenlijk geen echte concurrentie tussen paard en automobiel : zij leefden veeleer zij aan zij. De automobiemarkt in 1900 was erg homogeen en toegespitst op de vrije tijd en de sport. Er waren nauwelijks auto's die echt populair waren te noemen en die wat kosten betreft konden concurreren met een paard. Dit evolueerde heel langzaam met de economische crisis van 1907 en de opkomst van de 'voiturettes' of cyclecars.

Er was enkel sprake van enige concurrentie t.o.v. het paard met de eerste vrachtwagens, zoals hierboven aangehaald, maar ook op het vlak van de taxi's, die omwille van hun beperkte vermogen , enkel geschikt waren voor stedelijke omgevingen.



**referenties van de levensduurte in 1896 : fiets 200 F, automobiel 6000 F, 1 liter benzine 0,20 F+ (0,50 F in 1900), salaris van een werkmán 6 F voor een werkdag van 16 u, salaris van een vrouw = 50% van een man, 1 krant 0,10 F+, 1 liter melk 0,10 F, 1 pond brood 0,90 F...)*





HISTORICAR

rechtstreeks bij jou thuis !

Regelmatig wordt ons gevraagd of Historicar niet rechtstreeks kan worden verzonden naar een thuisadres. Daarom is het vanaf nu mogelijk om een abonnement op Historicar te nemen. Zo bent u er zeker van geen enkel nummer te missen.

Deze dienst kost slechts 15 euro per jaar voor twee nummers (enkel geldig in België).

→ Dit bedrag kan gestort worden op rekeningnummer
BE17 426221979121
Bic: KREDBEBB
T.n.v. Draaiboornken, Herststraat 24, 1761 Roosdaal
Met vermelding van uw naam en verzendingsadres
+ gewenste taal NL of FR

Wij brengen dit dan meteen in orde.



Linon 8 CV 1910

Belgisch Erfgoed

De streek van Verviers was zeer welvarend in de 19e en het begin van de 20e eeuw. Ze dankte haar rijkdom voornamelijk aan de textielindustrie. De streek was industrieel zeer goed ontwikkeld en het mag dan ook niet verbazen dat daar verschillende automobielen ontstonden: Dasse, Houget, Ruhl, Snoeck en Linon. In de eclectische verzameling van André Plasch bevindt zich een zeldzame overlever van dit merk, dat met de Eerste Wereldoorlog verdween.

*Tekst en foto's:
Leo Van Hoorick*

Ingenieur Gustave Linon bouwde in 1894 fietsen die werden verkocht onder de naam Cyclope. Twee jaar later nam één van zijn zonen, Louis, de fietsfabricatie over en later zou zijn broer André hem komen vervoegen. In het begin van 1897 verhuisde hij naar de Rue Grande in Ensival. Daar verkocht hij in 1898 enkele automobielen van het Franse merk Gautier-Wehrlé, alvorens ze onder de licentie te gaan bouwen. Het ging om een model met een 6 pk-tweecilinder vooraan, een drierversnellingsbak op de achteras en cardanoverbrenging. Tijdens de Meeting van Luik in 1899 eindigen twee van deze auto's op de eerste twee plaatsen. Daarnaast bouwde Linon ook driewielers met een De Dionmotor, kleine aanhangwagens en industriële onderdelen.

In maart 1900 toonde Linon op het Salon Van Brussel naast Gautier-Wehrlé modellen ook "voiturettes" van eigen makelij. Eén daarvan had een éencilinder van 3 pk vooraan met twee versnellingen en was 30 km/u snel, een andere had een tweecilinder van 5 pk met drie versnellingen.

■ Eigen productie

In 1901 werd het gamma verder uitgebreid met kleine tweezitters, uitgerust met een de Dion monocilinder van 3,5 of 4,5 pk en twee versnellingen, of met een Linon éencilinder van 4 of 5 pk, met twee of drie versnellingen. Linon bouwde ook auto's met vier plaatsen en vier versnellingen, aangedreven door twee gekoppelde Linon-motoren en



De achterwielen zijn voorzien van kleine brede trommelremmen, waarin twee remschoenen naast elkaar zijn gemonteerd.

Het dashboard is voorzien van een plaatje van de Linon-fabriek (maar zonder nummer). De oliedrukmeter werd later toegevoegd, maar die heeft geen enkele functie vermits de motor spatsmering heeft. De auto staat in een goedgevulde garage....



had modellen van 7 tot 20 pk. In 1902 werd het gamma nauwelijks gewijzigd. De firma was inmiddels ook invoerder van andere merken zoals De Dion, Radia en Scheibler.

In 1903 omvatte het aanbod chassis met motoren van 3,5 tot 24 pk, motorfietsen met 2,5 en 3 pk, fietsen en onderdelen.

De zogenaamde “Voiture Réclame Linon”, was het kleinste model in 1904, met een buizenchassis, een monocilinder van eigen fabrikaat (105x130) met 6 pk of op aanvraag een De Dionmotor met 9 pk. Op de motorkap waren twee zijdelingse radiatoren.

In 1906 bleven dezelfde monocilinders behouden (Linon met 8-9 pk of De Dion met 9 pk), naast een hele reeks voertuigen met een Linon-krachtbron of uitgerust met motoren van andere leveranciers zoals Ballot, Vautour of Fafnir. Er waren tweecilinders (105x130), 12 pk of (110x130), 12-14 pk naast viercilinders (105x130), 24 pk of (110x130), 20-28 pk. De chassis hadden de typische kenmerken uit die tijd, de aandrijving gebeurde via cardanas.

De volgende jaren bleef het gamma vrij uitgebreid maar met klassieke modellen, in 1909 bijvoorbeeld ging het gamma van een 8 pk (942 cc) tot een 24-30 pk (4.490 cc). Het model 20/30 pk uit 1908 had zelfs een Fafnir zescilinder. Terzelfdertijd bouwde het

bedrijf tussen 1902 en 1905 talrijke motorfietsen en er is zelfs sprake van een vliegtuig in 1910. Een zware brand verwoestte in 1909 de fabriek, maar de activiteiten werden toch snel hervat.

Hoewel Linon nooit specifieke racewagens bouwde, namen heel wat toerismewagens van het merk deel aan wedstrijden in België. In 1912 behaalde een 22 pk met een topsnelheid van 100 km/u overwinningen in Namen en Oostende, terwijl een jaar later twee eerste en twee tweede plaatsen werden behaald in Hoei, Antwerpen en Oostende, telkens met een 8 pk die rond de 90 km/u haalde en een 12 pk waarmee fabriekspiloot Jerusalem tot 100 km/u snel was.

In 1913 bracht Linon een kleine 8 pk op de markt met een viercilinder monoblok zijklepper (60x100), 1140 cc en een driersnellingsbak. Voor de motor kon de klant kiezen tussen Ballot, Fondu of MT uit Herstal, een firma geleid door Malherbe en Tomsin, die ook aan Elgé en FIF motoren leverden. Als tweezitter kostte deze auto 4.950 frank, banden inbegrepen, maar zonder accessoires. Standaardkleuren waren grijs, groen of granaatrood.

In 1914 omvatte het gamma - het laatste van het merk - een 8 pk type AL, een 12 pk type F (75x120), een 16 pk type G (80x140) en een 22 pk type H (90x150).

De oorlog maakte een einde aan alle activiteiten. De totale productie tot en met 1914 wordt geschat tussen 1000 en 2000 exemplaren.

Na de wapenstilstand zouden er met de resterende onderdelen nog enkele auto's zijn gebouwd op initiatief van de voormalige boekhouder Louis Lambert, die in 1919 het bedrijf overnam en de gebouwen van de familie Linon huurde. In de lente van 1923 werd de fabriek in Ensival, waarvan Louis Lambert inmiddels eigenaar was, omgevormd tot de "Fabrique Belge de Cycles et d'Automobiles (F.B.) SA" met een bedrijfskapitaal van 1.066.000 frank. Enige tijd later stond Louis Lambert een gedeelte van de installaties af aan de "Compagnie

Verviétoise des Taxis Citroën", alvorens in 1927 definitief de poorten te sluiten. Beide broers Linon overleden in 1956.

■ 50 jaar stilstand

Onze kleine Linon werd in 1969 gekocht door Fernand Tiquet, een autoliefhebber uit de streek van Verviers. Hij vond hem bij een oude garagist uit Ensival, ene mijnheer Dethioux. Die werkte aanvankelijk als technicus bij Linon, maar startte omstreeks 1910 met een eigen garage. Het chassis van onze auto kocht hij rechtstreeks van de fabriek omstreeks 1913. Tot dan had het dienst gedaan als rijdende testbank, waarop verschillende nieuwe oplossingen werden uitgetest. Het werd door de fabriek ook ingezet bij klimkoersen

De viercilinder zijklepper is naar alle waarschijnlijkheid een Ballot, ook al staat er nergens een merknaam op.





Een twintigtal jaren geleden, bij opnames voor het RTL-programma "La Collection de Léon" (Bataille, met de rode jas). André Plasch zit achter het stuur.

in de streek. Het grootste deel van de carrosserie bleef echter in de fabriek om te worden gebruikt voor de nieuwe testwagen, die in 1913 ook een belangrijke overwinning behaalde in Oostende. Onze garagist kreeg wel een compleet chassis in handen, met een radiator, de motorkap en één voorvleugel. Hij startte met de bouw van een eigen carrosserie, maar die werkzaamheden vielen stil wanneer hij naar de oorlog moest vertrekken. Omstreeks 1920 hervatte hij zijn activiteiten,

maar er was geen tijd meer voor de Linon. Toen Fernand Tiquet de auto kocht, stond die al ruim 50 jaar stil! Op aangeven van Dethioux bouwde hij een lichte en eenvoudige carrosserie zoals die er zou hebben uitgezien toen onze Linon door de fabriek werd ingezet. Rijklaar weegt de auto slechts 475 kg, en toch is hij stevig gebouwd.

Verzamelaar André Plasch kocht de auto omstreeks 1980, en is zo nog maar de derde eigenaar. De motor is een



Bovenop de tankdop staat de merknaam Snutsel, een bekend carrossier uit het Brusselse.

viencilinder (60x100) van ca 1.100 cc. Hij is voorzien van een Claudel carburateur en een Bosch magneto. Op de motor staat geen merk, maar praktisch alle onderdelen zijn voorzien van het nummer 609. Linon kocht in die jaren zijn motoren voornamelijk bij Fafnir en Ballot. André Plasch – in heel Europa bekend als Mr. Ballot omwille van zijn voorliefde voor dit Franse merk – is er bijna zeker van dat het hier om een Ballot-zijklepmotor gaat. Hij baseert zich hiervoor op verschillende constructiedetails en op de manier waarop de onderdelen zijn gegoten. Voor de oorlog was Ballot een vooraanstaande motorconstructeur. Hun motoren werden gebruikt in boten, vliegtuigen, en uiteraard ook vrachtwagens en auto's. Ondermeer Delage, La Licorne en Turcat Mery waren afnemers. De motor is gekoppeld aan een vierversnellingsbak van Malicet et Blin. Aanvankelijk zat er een driebak in van dezelfde constructeur, maar die sneuvelde bij de eerste rit die de vorige eigenaar maakte met de gerestaureerde Linon. Ook de starre achteras is van hetzelfde Belgische fabricaat. Remmen op de vier wielen bestonden toen niet, echt goed remmen deden de auto's dus niet. En deze al helemaal niet, aldus

André Plasch. De trommels zijn klein maar relatief breed. Dat komt omdat er niet één maar twee remschoenen naast elkaar inzitten: de ene wordt bediend door de handrem, de andere door de voetrem. Maar die remschoenen zijn klein en smal en niet opgewassen voor hun taak... zeker als men er rekening mee houdt dat deze cyclecar ruim 80 km/u snel is. Ermee rijden zorgt dan ook voor veel sensatie. Het stuur is heel direct, de vering vrij hard maar efficiënt en de motor is heel levendig. De rechtstreekse uitlaat zorgt voor veel kabaal. Neen, dit is geen toerismewagen maar een kleine racer, en als dusdanig een buitenbeentje in de Linon productie.

Biografie

Pionniers Vervétois de l'Automobile,

Editions Nostalgia 1997

Het Grote Boek van de Belgische auto-mobiel, Kupélian, FSA 1912



Oude postkaart die een belangrijke overwinning herdenkt: in de "Week van Oostende" 1913 haalt Linon de overwinning in de 20 km in de categorie tot 2 liter met een gemiddelde snelheid van 80 km/u. Op de achtergrond herkennen we een Métallurgique.



PEL - BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -
AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DETOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISORIVOLTA - HEALEY -
CITROEN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO -
- MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

ORDER REDUCED-PRICE
TICKETS ONLINE!
INTERCLASSICS.BE

HONOURING THE LEGENDS OF SPA FRANCORCHAMPS

AND HIGHLIGHTING
THE FASCINATING WORLD
OF MICROCARS



INTERCLASSICS BRUSSELS 2016

18 / 19 / 20 NOVEMBER 2016

SPONSORS:



Private Banking

Vander Haeghen & C°
Specific Insurance Underwriters

interclassics.be



PARTNERS:



Bonhams

Le Monteur
AUTOMOBILE.be

AutoGids.be

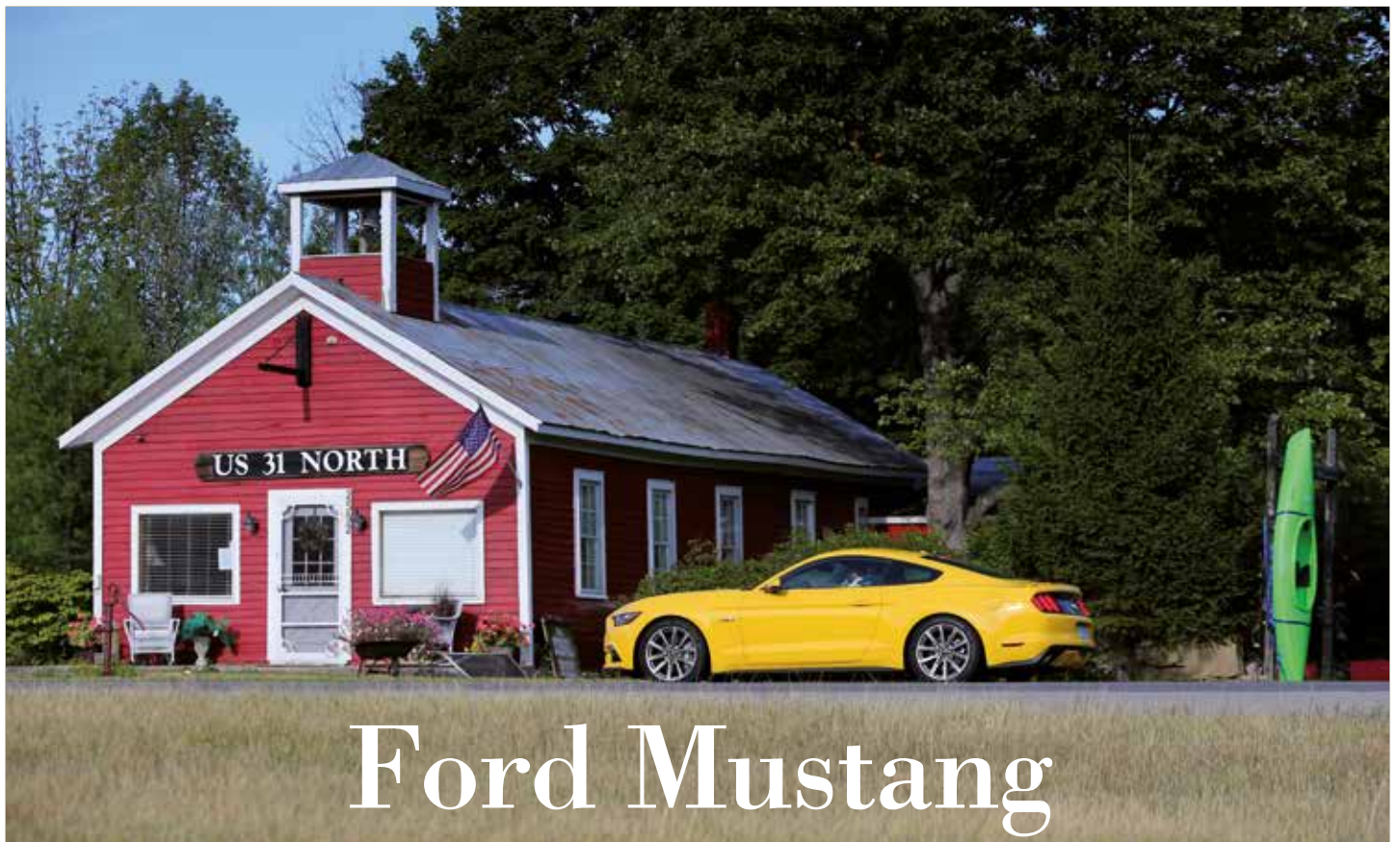
Auto
Wereld.be

AUTO
SCOUT 24



BRUSSELS EXPO





Ford Mustang

Born in the USA

Even leek hij helemaal van de kaart geveegd. Maar nu prijkt de Mustang weer waar hij hoort te zijn: aan de top.

Tekst: Bart Lenaerts

Foto's: Lies De Mol

Ook al hangt Amerika aan elkaar van symbolen, toch heeft deze trotse natie niet zoveel iconische spullen die de ziel van die maatschappij vangen. De Corvette misschien, als het over auto's gaat, en de cheeseburger of de jeansbroek als het iets anders mag zijn. En dan is er nog de Mustang, een echte allemansvriend die overal warm wordt onthaald, royaal in het vlees zit, gul is met zijn kunsten, geen al te grote eigendunk heeft en geen onwaarschijnlijke investeringen vergt. Het is gewoon een plezante jongen zoals iedereen er graag enkele in zijn vriendenkring wil. Dat was de Mustang reeds in 1964, toen hij bij de lancering het hele land inpakte. En dat is hij vandaag nog steeds.

Het feestje begon in 1964 nadat de piepjonge Ford-productmanager Lee Iaccoca een markt vermoedde voor een compacte, zeer betaalbare en sportieve familieauto. Naar Amerikaanse normen, alleszins. Want als je de vierzitter van destijds naast sportieve jongens uit Europa parkeert, kwam het Transatlantische

alternatief er bepaald bekaaid vanaf. Niet dat de Amerikanen er zich verder aan stoorden. Zij vielen massaal voor de kleine Ford met het woeste logo, ook al stond de auto gewoon op het chassis van de middelmatige Falcon en had hij niet veel spektakel onder de kap. Hij zag er echter uit om door een ringetje te halen, viel binnen elk budget en kon helemaal naar eigen smaak en goeddunken worden aangekleed met de zotste opties eerst. Iedereen wilde graag zo'n sympathiek karretje op de oprit, al was het maar omdat moeder de vrouw eindelijk iets leuks naast de gigantische Chevrolet Impala of Ford Galaxy kon parkeren op de driveway. Het werd een succes dat niemand had durven voorspellen. De geplande verkoopsprognose van 100.000 auto's per jaar werd al binnen een maand gehaald en na amper 18 maanden had Ford één miljoen exemplaren weggezet.

In Europa werd hij eveneens razend populair. Een hoofdrol in de film 'Un homme et une femme' van Claude Lelouch legde de basis, de sportieve

uitstapjes in Le Mans of de Rally Monte Carlo deden de rest. Vooral nadat ene Carroll Shelby zijn licht over de coupé liet schijnen. Qua raffinement kon de 'Stang nog altijd niet op tegen het snelste van Porsche, Ferrari of Maserati, maar zijn bulkende pk's en onthutsende betrouwbaarheid hielpen hem aan zoveel overwinningen dat de concurrentie er radeloos van werd.

Zoveel iconen zijn er niet binnen de autosector die het zo lang onafgebro-

ken volhouden. Nu de LandRover Defender is komen te gaan, resteren eigenlijk slechts de Jeep Wrangler en de Porsche 911. En de Mustang dus. Dat blijft echter een vreemde eend in de bijt omdat Ford volledig verlamd geraakte door het initiële succes. Destijds hield de Amerikaanse industrie een verschroeiend tempo aan waarbij ieder modeljaar doortastende nieuwigheden werden gelanceerd. Die modieuze tendens vocht zo hard met het tijdloze karakter dat de Mustang had meegekregen, dat Ford er tureluurs van werd. Tot in 1970 bleven de koetswerken en motoren nog zo subtiel aangroeien dat ze lekker macho werden en heren zoals Steve McQueen of Nicolas Cage inspireerden. Nadien ging het echter snel bergaf. Alsof hij te diep in de Amerikaanse cultuur was gemarineerd, dikte de 'Stang aan tot een vetklep waarin amper nog iemand wilde gezien worden. Het werd nog erger met de befaamde second generation vanaf '74. Die auto had zijn hele rock-and-roll gehalte ingewisseld voor iets dat nog het best paste in psychedelisch ingerichte casino's. Na een opvallend korte carrière scha-





kelde Ford door naar de derde en vierde generaties die het wel oneindig lang vol hielden. Nochtans hadden ze nog bitter weinig gemeen met de eerste Mustang. Niet zoals de Porsche 911 waar de sterke bloedlijn zo aanwezig is dat het ene model een doordrukje was van de vorige. Terwijl de Mustang aanvankelijk een leuke familiewagen was voor mijnheertje doorsnee, leken de laatste modellen vooral in de smaak te vallen van de zelfkant van de maatschappij. In die mate zelfs dat de auto vrát aan het merkimago. Wat uiteraard andersom zou moeten zijn. Eén ding hadden al deze uiteenlopende generaties echter wél met elkaar gemeen: ze waren zo diepgeworteld in Amerikaanse grond dat ze al sinds de vroege jaren '70 niet meer in Europa werden verkocht.

Dat veranderde allemaal in 2005, toen Ford een heel nieuwe Mustang onthulde. Nu ja? Nieuw? Omdat retrodesign in die periode ook bij andere merken goed viel, dacht Ford te scoren met een Mustang die in een jaren '60 sausje was gedompeld. Het werd zo'n schot in de roos dat iedereen terug met eentje wilde gezien worden. En GM en Chrysler voelden meteen de aandrang om hun alternatief terug op te warmen: dat werden respectievelijk de Camaro en de Challenger. Dat drietal vormde zelfs een heel nieuwe klasse die in Europa onbestaande is. Hier hebben we immers geen sportieve auto's

die voor een smakelijk prijsje een geinig ontwerp en veel pk's leveren. Wie maalt er dan om dat het een beetje minder goed is afgewerkt? In Europa blijft de onzinnige gedachte overeind dat alles wat mooi is en sportief oogt sowieso duur moet zijn. Dat hoeft uiteraard niet zo te zijn. Met vermogen is het van hetzelfde laken een pak. Goed geoliede marketing-machines hebben er ons helemaal van doordrongen dat extra pk's rechtstreeks evenredig zijn met het prijskaartje. Dat is klinkklare onzin. En dit Amerikaanse trio bewijst het. Met de Mustang op kop. Daarom haalden nogal wat onafhankelijke specialisten de vorige generatie Mustang naar Europa. Zodanig veel zelfs, dat Ford voor de allernieuwste dacht dat men dat net zo goed zelf kon doen.

Zo komt het dus dat Ford sinds vorig jaar – en voor het eerst in een halve eeuw – terug een Mustang aanbiedt op het oude continent. In vier versies zelfs. Enerzijds is er de keuze tussen de coupé en de cabriolet, anderzijds kan je opteren voor een relatief compacte 2,3 liter vierpitter of een knoert van een 5.0 liter V8. In alle gevallen krijg je een fantastisch uitziende auto die kordaat op zijn poten staat en vol vertrouwen de wereld in blikkert.

Is het retrodesign of continuïteit? Daarover kan je discussiëren tot je een ons weegt. Waarom zou de Mustang retro zijn, als de Porsche

911 dat niet is? Omdat er bij de Ford enkele generaties tussen zaten die de bal wel missloegen? Belangrijk is het niet. Feit is dat deze Mustang opnieuw de juiste snaar raakt. Hij ziet eruit als een echte Mustang en voor het eerst legt hij een subtiele hint met de rest van het Ford-gamma. Niettemin kleurt zijn technologie compleet buiten de lijntjes. Dit is de enige Ford-personenwagen met achterwielaandrijving en – ja hoor – zelfs in de States de enige die te koop is met een roomvette V8.

Of hij in Europa succesvol zal zijn? Ja dus. In zijn eerste jaar reeds was

hij de best verkochte sportcoupé op de markt. Al komt dat ook omdat er amper nog coupés te koop zijn. Niettemin lusten we er wel pap van. Zoveel is zeker.

Dat zijn motoren niet mooi binnen ons complexe fiscale systeem passen, kan je de Amerikanen nauwelijks euvel duiden. Het is niet hun schuld dat wij voor ongeveer iedere zakdoek andere wetten hanteren. Welke motor je moet hebben als belastingen op inverkeerstelling of andere kosten geen probleem zijn? Ze hebben allebei hun kwaliteiten en hun zwaktes. De 2.3 liter “Ecoboost” vierpitter is





met 314 pk opvallend krachtig, klinkt volumineus en houdt het verbruik binnen de perken. De V8 met 418 pk is echter de kers op de taart. Hij heeft altijd koppel en vermogen op overschot. Automaat of handbak, dat is het volgende vraagstuk. De zestraps-automaat is geen hoogstandje van moderne technologie, al past hij fraai bij de rest van de aandrijflijn. Vooral in combinatie met de V8 dan. Met handbak voelt de auto ongelooflijk veel sportiever, zelfs in die mate dat het ietwat listig wordt om nog harmonieus te rijden. Het hangt dus vooral van je eigen karakter af.

De Mustang is volgens een erg joviale receptuur gebrouwen: hij levert zoveel value for money, het lijkt wel een Dacia in een joggingspak. Maar er rammelt al eens iets bij deze goeie beer, de afwerking is ruw, de verf staat schraal op plekken die uit het zicht vallen en de middenconsole leeft zijn eigen leventje. Niks dramatisch. Al is het geen Audi.

Wel laat hij zich graag aankleden naar eigen smaak of wansmaak. Je kan hem behangen met woest uitziende racing gear, terwijl vintage schakelaars op de middenconsole het onderstel wat sportiever kneden of het stuurgevoel in 'comfort', 'normaal' of 'sport' verbeteren. Wereldschokkende verschillen levert dat helaas niet op. Het is niet omdat er plots extra onzichtbare



krachten aan het stuur trekken, dat een auto één graad communicatiever wordt. Zoals een brulbeer zich evenmin verstaanbaarder maakt als hij gaat roepen. In sportstand staat hij wat kordater op de weg, al wordt het nooit een onversneden sportman. Te zwaar, te gezapig. Maar je vergeeft het de Mustang. Zoals je een labrador graag pardonneert dat hij blaft, ruift en meurt.

Fering in 2017

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

6-9 juli 2017

BASTOGNE • MARCHE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



Info : www.circuit-ardennes.be



l'avenir de Luxembourg



Yvette Fontaine

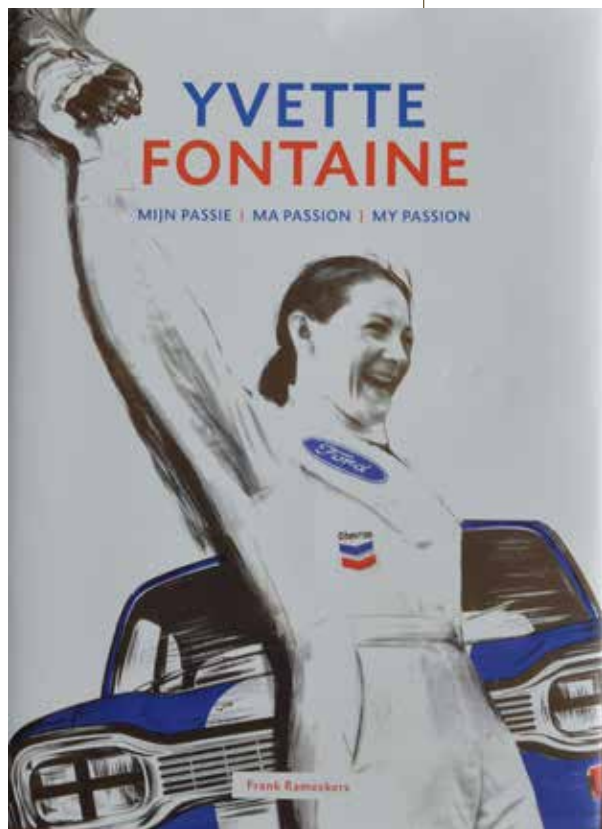
Mijn passie/ma passion/my passion

Yvette Fontaine is ongetwijfeld één van de meest legendarische vrouwelijke Belgische piloten. Zij liet vooral van zich spreken eind de jaren '60, begin de jaren '70. Ze was niet minder dan viermaal Belgisch kampioen. Driemaal bij de vrouwelijke piloten, en eenmaal algemeen in de toerwagenklasse, met haar legendarische Ford Escort in de blauw-witte kleuren van Chevron, de brandstoffenfabrikant die intussen uit het straatbeeld is verdwenen. Later werd dat een geel-groene, in de kleuren van BP. Het is een beetje dank zij haar Escorts dat ze weer in de belangstelling kwam, de laatste jaren. Vader en zoon Albert en Kenny Smeets bouwden immers een replica van haar BP Escort, en niet lang daarna van de Chevron Escort. Die auto's werden in 2014 tentoongesteld op de stand van de Ecurie Val d'Or op de beurs van Ciney, en plots was Yvette Fontaine weer helemaal in de belangstelling. Er werd haar zelf gesuggereerd om haar verhaal te boek te stellen. Ze had dan ook nog eens een geweldig archief over haar racecarrière, en er was een journalist die maar wat graag haar biografie wou schrijven.

Frank Rameckers is een tijdgenoot van Yvette en weet dus heel goed hoe het er in die tijd aan toe ging. Autosport was een levensgevaarlijke bezigheid toen, waarbij bijna ieder weekend doden vielen. De sport was ook een mannenbastion, waarin vrouwen achter het stuur niet echt serieus werden genomen. Maar Yvette bleek een te duchten tegenstander, die vele van haar mannelijke tegenstanders het nakijken gaf, races en zelfs het Belgisch Kampioenschap voor Toerwagens won in 1969 met de Chevron Escort TC Gr. 5.

Het eerste hoofdstuk gaat over haar jeugd. In haar jeugdjaren bouwde haar vader een huis in Viversel, vlak bij de plaats waar later het circuit Zolder zou worden aangelegd. Daar werden reeds in 1958 en 59 motorwedstrijden georganiseerd. Om veiligheidsredenen werden de races vervolgens gereden op enkele straten in Terlaemen die samen min of meer een rechthoek vormden. Hier werden ook karts verhuurd, en Yvette heeft daar verschillende keren gereden. In 1963 ontstond hier het circuit van Zolder. Ze herinnert zich dat ze

Yvette Fontaine samen met Frank Rameckers, die haar memoires neerpande, bij de presentatie van het boek in Autoworld. Wie goed kijkt, ziet onderaan rechts de Ford Escort TC in Chevron-kleuren, waarmee ze in 1969 Belgisch kampioen werd.



op de nieuwe omloop wel eens enkele snelle rondjes ging rijden, eerst met de BMW 700 en later met de 1600 van haar moeder. In de zomer verhuisden de Fontaines naar Knokke. Op haar achttiende kreeg ze van haar vader een Austin Cooper en werd lid van de Knokse Scuderia Mille Miglia. In 1964 reed ze haar eerste rally, de Ronde van België. Aan het eind van dat seizoen werd de Austin geruild voor een snellere en betrouwbaardere Saab 96 Sport. De rally's volgden elkaar op de ervaring groeide. In

1966 stapte ze over naar Alfa Romeo, met de steun van de nieuwe importeur Alfa Romeo Benelux. Het tweede hoofdstuk is helemaal gewijd aan die Alfa periode. In de eerste twee jaar van haar carrière reed ze acht rally's, nu werd het een volledige raceseizoen met 22 races. Yvette zou twee jaar met Alfa racen. Maar toen werd ze benaderd door Ford België om de nieuwe Escort te promoten in competitie. Het derde en veruit grootste hoofdstuk is gewijd aan deze zeer succesvolle periode van 1968 tot 1972. Toen trok Ford zich terug uit de competitie als fabrieksteam, ten gevolge van de oliecrisis, waardoor de publiciteits- en marketingbudgetten danig onder druk kwamen te staan.

Het vierde hoofdstuk is gewijd aan haar vier laatste jaren als privé-piloot. Ze kocht zelf een Escort, maar ze noemt dit niet de slimste beslissing in haar carrière. Om te beginnen was de auto al niet tijdig klaar. Dat seizoen reed ze uiteindelijk slechts vier races en aan het eind van het seizoen werd de auto verkocht. Voortaan zou Yvette enkel nog racen op uitnodiging. Ze deed dat met redelijk wat succes en met veel verschillende auto's. Het laatste seizoen reed ze uiteindelijk slechts twee uithoudingsraces, aan het stuur van een

Camaro. Tweemaal moest ze opgeven. Dat ze de laatste race van haar carrière op Silverstone niet heeft kunnen afsluiten met een podiumplaats, heeft ze altijd zeer spijtig gevonden. Maar ze kan terugblikken op een geweldige racecarrière die 12 jaar duurde. In 1966 werd ze op haar twintigste de eerste Belgische toerwagenkampioen bij de vrouwen met een Alfa Romeo GTA. Drie jaar later werd ze algemeen Belgisch Toerwagenkampioen en in 1971 en '74 werd ze uitgeroepen tot Belgisch kampioen bij de vrouwen. Ze nam 10 maal deel aan de 24 u van Francorchamps en tweemaal met succes aan die van Le Mans. Ze speelt zelfs een rol in één van de albums van Michel Vaillant (Rush)! Het laatste hoofdstuk is gewijd aan een leven zonder autosport, maar waarin de auto toch een vooraanstaande rol blijft spelen....

Deze memoires lezen bijzonder vlot, zijn bijwijlen zelfs spannend en schetsen, mede dank zij de vele foto's, een uitstekend beeld van de autosportcompetitie in de jaren '60 en '70.

Het boek is gepubliceerd in het Nederlands en Frans – een kolom per taal per blad – en telt 416 blz. en meer dan 500 foto's. Achteraan is ook een Engelse vertaling afgedrukt. Naast het verhaal van Yvette zijn er ook een aantal korte artikeltjes van haar toenmalige rivalen en teamgenoten opgenomen. En tot slot zijn er ook nog zes bladzijden gewijd aan haar indrukwekkend palmares.

Het boek is uitgegeven door BVN Vintage Race Cars - ISBN 9789090297132.

Er bestaat ook een website:
www.yvette-fontaine.be

OPNIEUW !

Het meest volledige boekwerk over de Belgische Automobielen-geschiedenis



Elk vermogen heeft zijn eigen verhaal.

Met 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 vermenigvuldigen en samen tot nieuwe ideeën komen.



Maak Private Banking onderdeel van uw leven.



www.ingprivatebanking.be