

Fsa HISTORICAR

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



LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

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

Thursday 9 February 2017
Paris, France

Following the spectacular auction at the Grand Palais in 2016, Bonhams is delighted to announce its return to this magical venue steeped in automotive history. Bonhams will be holding a sale of exceptional motor cars, motorcycles and automobilia.

ENQUIRIES

Europe
Philip Kantor
+32 (0) 476 879 471

Gregory Tuytens
+32 (0) 471 712 736

eurocars@bonhams.com



The ex-George Embricos
**1957 BENTLEY S1 CONTINENTAL
DROPHEAD COUPÉ**
Coachwork by Park Ward
€1.000.000 - 1.500.000



*1935 Le Mans 24H works entry,
5th in class*
**1935 ASTON MARTIN ULSTER
'CML 719'**
Chassis no. A5/537/U
Engine no. A5/537/U
€1.600.000 - 1.800.000



**1900 BENZ VELO 4½HP
SINGLE-CYLINDER TWO-SEATER**
€120.000 - 140.000



1923 BUGATTI TYPE 27 BRESCIA TOURER
€380.000 - 540.000

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).

Hoofdredacteur:

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

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werkten mee aan dit nummer:

Jacques Deneef – Dominique Cruyt
Paul E. Frère – Nick Jancheere
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 Belgio
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
Club Lucien Rosengart France

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

Uitgeversmaatschappij:

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

Opdracht volbracht



De organisatoren van Interclassics Brussel slaagden voor de tweede editie volledig in hun opzet. De vier hallen die vorig jaar op goed geluk werden afgehuurd in Brussels Expo, waren een maand voor opening van de beurs uitverkocht. Belangrijker nog, de ambitie om 20.000 bezoekers naar de Heizel te lokken werd zelfs overtroffen. De organisatoren, die al vele jaren de succesvolle Interclassics in Maastricht organiseren, kunnen weliswaar steunen op een rijke ervaring, maar dat doet niets af aan de prestatie om in twee jaar tijd een Belgische oldtimerbeurs te creëren waar het overgrote deel van de andere beursorganisatoren in België alleen maar van kunnen dromen, ook al zijn ze al vele jaren bezig.

In oppervlakte was de tweede editie van de Brusselse beurs groter dan Rétromobile in Parijs, wat sfeer betrof deed ze ons eerder aan Essen denken, maar dan in het klein (gelukkig). De organisatoren zelf zorgden voor twee thematentoonstellingen: microcars en "Legends of Spa-Francorchamps". De beurs werd geopend door niemand minder dan Thierry Boutsen, voorlopig de laatste Belgische GP-winnaar, die tegenwoordig in Monaco vliegtuigen verkoopt maar graag naar Brussel kwam voor deze opening. Die Belgische toets is leuk, en, geachte organisatoren, we kunnen nog wel enkele leuke Belgische thema's verzinnen voor de volgende edities.



Er worden ook inspanningen geleverd om de Belgische Clubs een plaats te geven, niet in het minst door de standruimte bijna gratis ter beschikking te stellen. En ook door een prijs uit te loven voor de beste clubstand – gewonnen door de Club Rosengart – en de beste club auto – de Fiat 2300 Viotti op de stand van de Fiat Club. Terloops, de "Best of Show" stond ook op een clubstand (net als verleden jaar trouwens, die van de RVCCB): die eer viel te beurt aan de unieke Excelsior Albert I van Raoul Thybaut. Een pluim voor deze club die alle energiebronnen aan bod lieten komen, van een trapauto tot een stoomauto en inclusief een rokende gasgenerator. Maar ook de andere aanwezige clubs verdienen alle lof voor de geleverde inspanningen: er waren verschillende merkwaardige auto's te zien en vele stands gaven blijk van veel creativiteit om met beperkte middelen er toch iets moois van te maken. In totaal telden we een twintigtal merkenclubs. Dat was goed voor ongeveer 1/3 van hal 4. Zou het niet geweldig zijn mochten de Belgische automobiellclubs volgend jaar een hele hal vullen?

Leo Van Hoorick

BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -
AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGENDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY -
ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL -
CITROËN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR -
- MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

ASSICURO AND CHUBB PRESENT

INTERCLASSICS MAASTRICHT '17

12 / 13 / 14 / 15 JANVIER 2017

P A Y S - B A S

COMMANDEZ EN LIGNE
AVEC RÉDUCTION!

INTERCLASSICSMAASTRICHT.NL



THÈMES

FERRARI

Facel Vega

interclassicsmaastricht.nl



SPONSORS



Assicuro

CHUBB



RSM



AMICALE



HOLLAND



Inhoud

3	Edito
6-11	Parijs-Oostende 1899
13	Museum Belvue
14-22	Markante bedrijven – Van den Abbeele
23-25	Foto's van weleer
26-29	Ferrari 188 Spyder
30-35	Economische vergelijking paard-auto
37-38	Boeken

Adverteerders

2	<i>Bonhams</i>
4	<i>Interclassics</i>
12	<i>Boek: The Pen & Ink Garage</i>
36	<i>Circuit des Ardennes</i>
39	<i>Mercedes</i>
40	<i>KBC</i>

Agenda

- *Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 12-14/01/2017*
- *Rétromobile Paris, 8-12/02/2017*
- *Antwerp Classic Salon 4-6/03/2017*
- *Techno Classica Essen 5-9/04/2017*
- *Spa Classic 19-21/05/2017*
- *Rétromoteur Ciney 3-5/06/2017*

Autoworld

- *Tot 9 januari: BMW 100 Years*
- *12 februari: VW Love Bugs Parade*
- *Saab 70 Years 13/01-5/02/17*
- *Circuit des Ardennes 1/04-1/05/17*

Voor meer details: www.autoworld.be



Omslag

In 1899 werd eenmalig de race Parijs-Oostende georganiseerd. Het was de eerste internationale race op Belgische bodem. Nick Jonckheere vertelt er ons meer over in dit nummer. Vanaf 1900 werden er op de en rond de Wellingtonrenbaan autosportevenementen georganiseerd, bekend als de 'Meeting d'Ostende' die vanaf 1903 werd omgedoopt tot "Semaine Automobile d'Ostende". Er werden zelfs wereldrecords gevestigd. Ondermeer door de bekende Baron Pierre de Caters die er in 1904 het snelheidsrecord op 156 km/u bracht met een Mercedes Simplex 90 PK. Hier zien we hem eveneens op het evenement in Oostende, maar dan in 1902, met een Mercedes Simplex 40PK (foto Mercedes-Benz).



Twee Mors auto's aan de start in Saint Germain op 1 september 1899: Levegh (7) en Broc (11). Levegh was de pseudoniem van Alfred Velghe, geboren in Kortrijk.

Het begin van de autogekte in Oostende

1899 Parijs-Oostende

*Dank aan
Roland Pierloot,
Malcolm Jeal,
Heemkring De Plate.*

*Bronnen:
La Saison d'Ostende,
Le Carillon,
l'Echo d'Ostende,
The Autocar,
The Motor-Car Journal,
La Vie au Grand Air,
Le Sport Universel Illustré.*

De wedstrijd Parijs-Oostende werd georganiseerd door de sportkrant Le Vélo en was een logisch vervolg op races als Parijs-Rouen, Parijs-Bordeaux-Parijs, Parijs-Dieppe, Parijs-Trouville, etc... Hoewel in 1898 Parijs-Amsterdam-Parijs ons land reeds doorkruiste, was Parijs-Oostende de eerste internationale race met aankomst in ons land. We herkennen enkele zeer bekende namen onder de deelnemers, en deze wedstrijd betekende de start van heel wat auto-evenementen in de kuststad. Nick Jonckheere onderzocht de locale, nationale en buitenlandse pers om dit verhaal te documenteren.

Algemeen wordt aanvaard dat de allereerste autowedstrijd werd georganiseerd in Frankrijk in 1894: Parijs-Rouen, gewonnen door Graaf De Dion aan het stuur van zijn stoomwagen, met een gemiddelde snelheid van 18 km/u. In 1895 won Emile Levassor Parijs-Bordeaux-Parijs met een benzineauto aan een gemiddelde van 24 km/u. Tegen 1898 lag de gemiddelde snelheid van lange-afstandsraces al op 43 km/u, toen Charron de Parijs-Amsterdam-Parijs race (van 1400 km) won.

In 1899 was het race-seizoen zeer druk, met Nice-Castellane-Nice, Parijs-Bordeaux, Parijs-St-Malo, Parijs-Trouville, Parijs-Oostende, Parijs-Boulogne en Bordeaux-Biarritz. Parijs-Oostende was een al wat langere race van 322 km. De grootste namen uit die tijd namen deel aan deze race.

Er waren twee klassen, toeristen en racers. De toeristen vertrokken reeds op donderdag 31 augustus 1899, en maakten een overnachtingsstop in

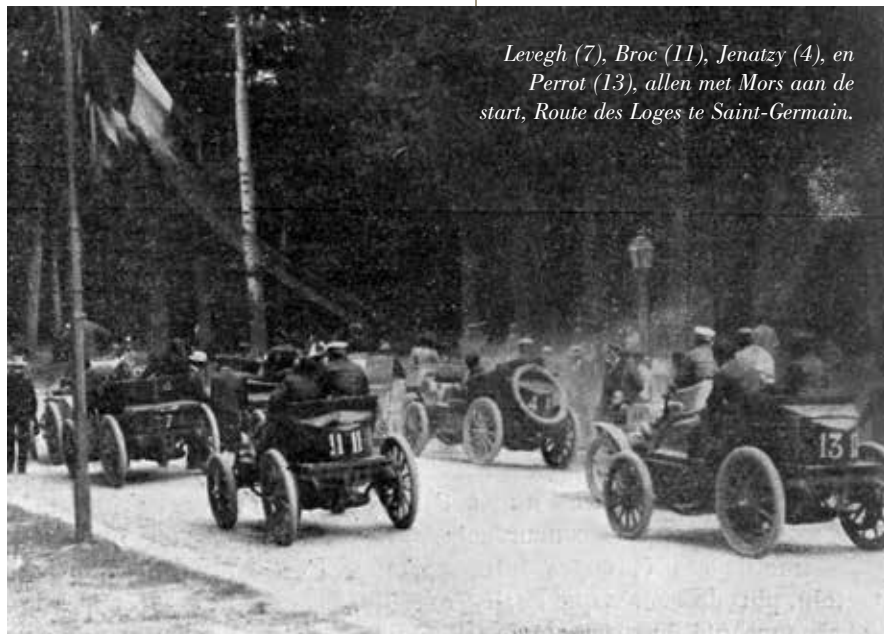
Saint-Pol. De racers daarentegen vertrokken een dag later, en legden de afstand in één dag af. Alle deelnemers vertrokken net buiten Parijs, aan de Route des Loges te Saint-Germain.

In de toeristen-klassen namen ook enkele Britten deel: Charles S. Rolls met een Panhard et Levassor (later de helft van Rolls-Royce natuurlijk), en John Scott Montagu (de grootvader van de huidige Lord Montagu van het National Motor Museum in Beaulieu), met een Britse Daimler, die tegenwoordig is tentoongesteld in dit museum. In dezelfde klasse startten ook nog: Châles met een Delahaye omnibus, Maréchal en Charbonnier elk met een Brouhot, Bouquet en Garcin met een elektrische B.G.S. en Creux met een Peugeot. In de toeristen voiturettes klasse startten ook Louis en Marcel Renault, die met hun eerste Renaults (twee Type A's) in Parijs-Oostende hun tweede race ooit beleefden.

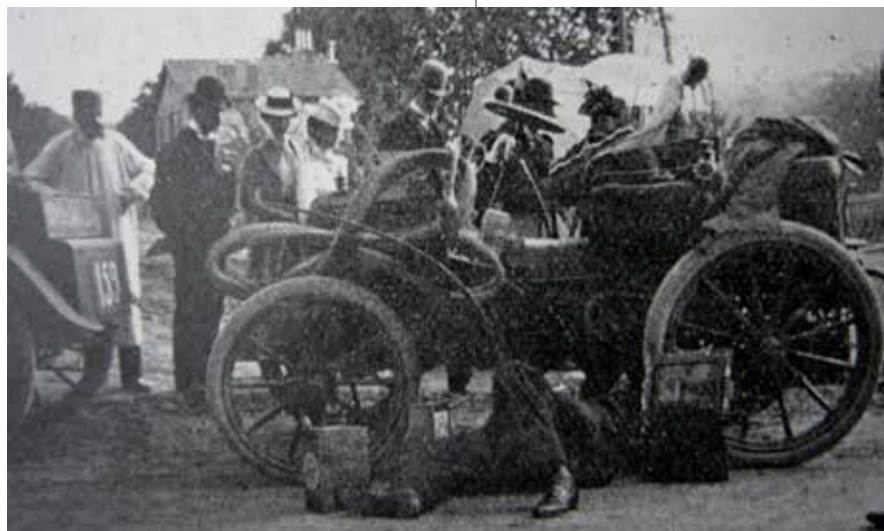
Waren er Belgen bij de deelnemers? In 'l'Echo d'Ostende' van 31 augustus 1899 staat dat 'slechts' twee Belgen ingeschreven waren, Kühling en Joostens, beiden op driewielers, maar geen van beiden verscheen aan de start. Ze vergaten echter onze nationale held Jenatzy, maar ook Levegh, pseudoniem van Alfred Velghe, geboren in Kortrijk, en die zoals vele van zijn medepiloten, startte met een fietscarrière. Hij was de oom van Pierre Levegh, die verongelukte in Le Mans in 1955. Jenatzy had net, enkele maanden voordien, als allereerste de 100 km/u overschreden met zijn elektrisch voertuig, de 'Jamais Contenté'.

De route ging van Saint-Germain via Achères, Conflans, Saint-Ouen l'Aumône, Pontoise, Méru, Bois-de-Molle, Beauvais, Flers, Amiens en Doullens naar St-Pol (waar de overnachtingsstop voor de toeristen was). Van St-Pol ging het verder via Floringhem, Saint-Omer, Bergues, Duinkerke, Ghyselde (Franse douane), Adinkerke (Belgische douane), Veurne en Nieuwpoort naar Oostende. De wegen werden omschreven als 'excellent', met uitzondering van deze op Belgisch grondgebied...

Op vrijdag 1 september verzamelden de racers in Saint-Germain voor de start. Een sterke wind en bewolking voorspelden niet veel goeds. Om 9u15 vertrokken eerst de negen automobielen voor een massa-start: Lemaitre (16 $\frac{3}{4}$ pk Peugeot); Girardot (12 pk



Levegh (7), Broc (11), Jenatzy (4), en Perrot (13), allen met Mors aan de start, Route des Loges te Saint-Germain.



Panhard-Levassor, 3308 cc); Charron (16 pk Panhard-Levassor, 4398 cc); Jenatzy (16 pk Mors); 'Flash' (16 pk Vallée); Levegh (16 pk Mors); Edmond Georges (Peugeot); Broc (16 pk Mors) en Anthony Perrot (16 pk Mors).

Twee minuten later vertrokken ook de 24 driewielers, in een enorme stofwolk: Teste, Bardin, Gleizes, Gasté, Bistouriste, Merville, Bertin, Ostende, de Méaulne, Béconnais, G. Rivierre, Baras, Albert, V. Oury, Renaux, Caillois, Rouquette, Maxime,

Rolls die nog vlug zijn koppeling bijstelt. Deze Panhard et Levassor overleeft in Norwich, Engeland.

Charbonnier (158) en zijn Brouhot in de toeristen klasse op 31 augustus 1899. De toeristen startten een dag vroeger en hielden een overnachtingsstop in Saint-Pol.



gevaarlijke punten, maar vochten een strijd met wanhopige minachting van hun eigen veiligheid.' Denk eraan dat deze 19de eeuwse voertuigen nog zeer hoog waren, met een gevaarlijk korte wielbasis, nauwelijks remmen en in feite totaal ongeschikt voor deze snelheden.

Levegh kwam door Saint-Ouen l'Aumône als leider, met Charron vlak na hem, van dichtbij gevolgd door Georges en Broc. Ter hoogte van Beauvais had Levegh zijn voorsprong nog vergroot, en zaten Teste en Baras hem op de hielen met hun driewielers. Daarna kwamen Girardot, Jenatzy, Lemaitre, Charron, 'Flash', Broc en Perrot, met nog wat driewielers tussenin.

Levegh haalde Amiens met een gemiddelde van bijna 64 km/u. Teste was een minuut achter hem, Girardot, Baras en Lemaitre zes minuten. Vanaf Beauvais werd gereden in een gietende regen, maar daarna werd het gelukkig droger. Vooral de driewielers hadden last van slippen op de gladde keikoppen in de steden. Teste kwam als eerst door in Duinkerke, maar een klein incident liet Baras toe hem in te halen.

Ondertussen waren in Saint-Pol de toeristen terug gestart om 11u30, er schoten nog 9 driewielers, 6 auto's en 9 voiturettes over... De Peugeot van Creux nam direct de leiding, met Rolls en Montagu op een afstand. Na een hele tijd stak Montagu Rolls voor-

'The Autocar' beschreef deze auto als de nieuwe De Dion Bouton, het is echter het allereerste model van Renault, het Type A, dat wel beroep deed op een De Dion Bouton motorblok. De broers Louis en Marcel Renault reden Parijs-Oostende met zo'n model en werden eerste en derde in hun klasse, de toeristen voiturettes.



S. Accou, A. Accou, Corre, P. Rivierre, Aubin en Deckert.

Het Britse tijdschrift 'The Autocar' schreef achteraf: 'De snelheid die de auto's bereikten was werkelijk fenomenaal, en de deelnemers hadden niet de minste aandacht voor de signalen aan de spooroverwegen en andere

De spectaculaire massa-start van de driewieler racers aan de Route des Loges in Saint-Germain.





De mooie Peugeot van Lemaitre, met vrouwelijke passagier.



De Vallée van 'Flash' (een schuilnaam voor Edward Lewhess) was een echte racewagen met aerodynamisch koetswerk. Maar de aandrijving was nog met een riem, en de resultaten waren teleurstellend.

bij, maar kreeg vlak daarna een lekke band. De herstelling duurde twaalf en een halve minuut, het Britse duel was voorbij. Vele deelnemers hadden problemen met lekke banden, de technologie van de luchtbanden stond nog in zijn kinderschoenen...

De deelnemers reden België binnen langs het kanaal naar Veurne. Aan de grens, tussen Ghyvelde en Adinkerke werd een half uur neutralisatie ingelast om de douane tijd te geven haar werk te doen. Vervolgens liep de route langs de vaart naar Veurne, dan Nieuwpoort, verder tot in Snaaskerke, waar linksaf gedraaid werd op de Torhoutsesteenweg om Oostende binnen te rijden.

De aankomst in Oostende was georganiseerd door het stadsbestuur,



Paul Baras was de winnaar van het evenement, met zijn Perfecta driewieler legde hij de afstand af in 6 uur en 8 minuten, een gemiddelde van 52 km/u.



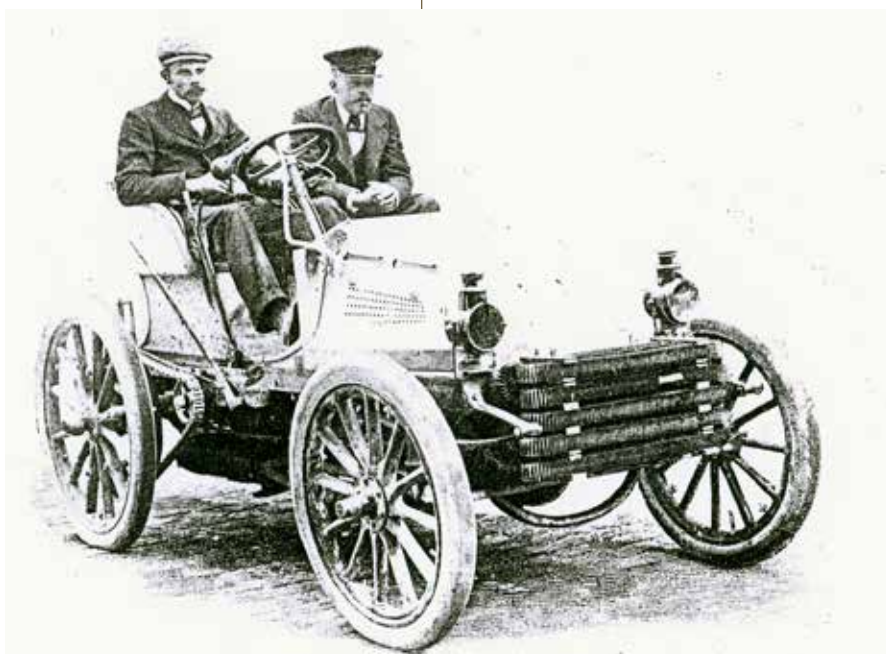
*Girardot en zijn 12 pk Panhard et Levassor (2) aan de start.
De toeschouwer heeft Le Vélo in de hand, de organiserende krant.*

Perfecta driewieler als eerste racer op de Wellington, zijn tijd was 6 uur 8 minuten, dit is een gemiddelde van 52 km/u. Drie minuten later steeg de spanning nog meer, want Levegh en Girardot kwamen samen de renbaan opgedaagd en streden om de winst bij de automobielen racers. Een onmogelijke strijd, ze eindigden ex-aequo. Om 16u17 kwam Lemaitre met zijn moedige vrouwelijke passagier aan, en zeven minuten later Charron, gevolgd door Jenatzy. Oury arriveerde om 17u15 met zijn driewieler. Een verslag meldde 'met één wiel minder, een echt mirakel', een andere krant beschreef het wiel iets realistischer als 'zwaar beschadigd'. 'Flash' kwam aan om 17u32, hij deed zijn naam weinig eer aan...

Louis Renault was eerste in de voiturette klasse, in 9 uur en 31 minuten, aan een gemiddelde van 33 km/u. Marcel werd derde.

Van de ongeveer 90 inschrijvingen waren er 63 starters (30 toeristen, 33 racers), en van beide klassen bereikten er 19 de finish.

De pers riep deze race uit tot een 'compleet succes', met goed weer en



*Bij de automobielen waren Levegh en Girardot, ex-aequo winnaars.
Hier Levegh en zijn Mors.*

De BGS bij de Belgische douane in Adinkerke.



massale opkomst van het publiek. Deelnemer Riguelle, een Parijse hoteleigenaar, vertelde over zijn aankomst op de Wellington: 'Wat een menigte, en al die ravissante outfits, gedragen door de meest charmante dames'.

Parijs-Oostende werd niet opnieuw gereden na 1899, maar het gebeuren wakkerde het enthousiasme voor de automobiel enorm aan in Oostende, en in 1900 en 1901 werd de 'hippodroom' tijdelijk herdoopt tot 'autodroom' (of zelfs 'automobilodroom'), en werd er geracet in verschillende klassen op de piste. Vanaf 1903 vond de 'Semaine Automobile d'Ostende' plaats, die uitgroeide tot een zeer succesvol internationaal evenement, waar verschillende wereldsnelheidsrecords verbroken werden. Maar dat is een ander verhaal.

Er overleven twee deelnemende wagens van de 1899 Parijs-Oostende. Hoewel er zeer weinig goed fotomateriaal bestaat van de Panhard et Levassor van Rolls is het hoogstwaarschijnlijk dezelfde auto die nu in het Rural Life Museum in Gressenhall bij Norwich verblijft. De Montagu Daimler is zeker dezelfde, en is te zien in het National Motor Museum van Beaulieu. Deze auto keerde in 1999 kort terug naar Oostende (met



De Peugeot van Lemaitre op de zeedijk van Oostende, vlakbij het Kursaal.

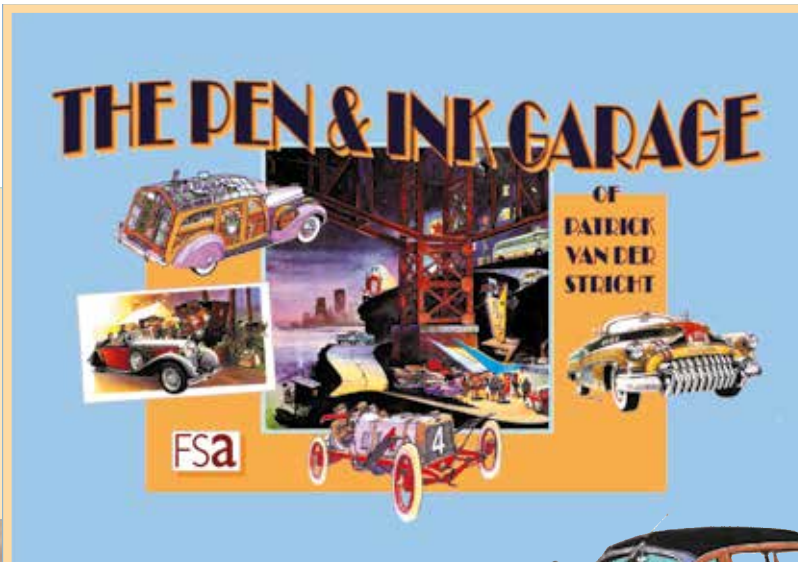
de zoon van de originele bestuurder aan het stuur, Lord Montagu, die in 2015 overleed), maar het was wachten tot 2016 vooraleer een herdenkingsrit van Parijs naar Oostende plaatsvond. De Britse De Dion Bouton UK Club volgde met een tiental historische voertuigen zoveel mogelijk het originele parcours. Vier van hen waren driewielers, gelijkaardig aan de winnende machine van Baras. Ook in 2016 mocht een ereronde gereden worden op de piste.

In 1999 kwam Lord Montagu terug naar de Wellington renbaan met dezelfde Daimler waarmee zijn vader 100 jaar voordien deelnam aan Parijs-Oostende.

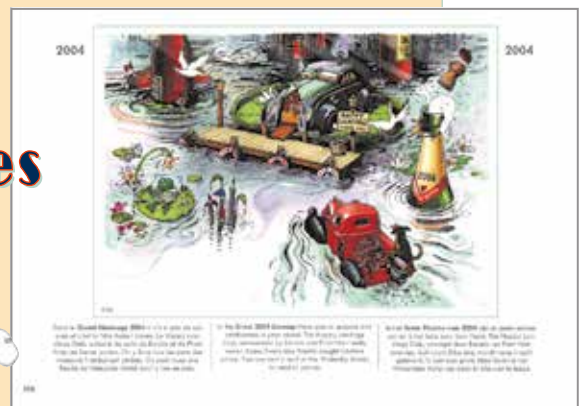
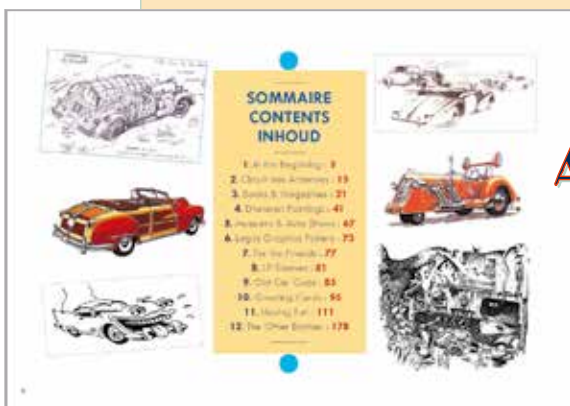


In 2016 reed de De Dion Bouton Club UK de Parijs-Oostende opnieuw. Een viertal driewielers uit de juiste periode namen deel.





A Book of Art & Fun with Automobiles



De auteur, Patrick Van der Stricht, is architect, illustrator en Belg. Hij tekent sinds jonge leeftijd en is nooit gestopt. Dit boek toont een overzicht van zijn beste automobieltekeningen, de realistische, maar ook de romantische en excentrieke. Zijn liefde voor tekenen en auto's wordt ondersteund door een grondige kennis van de geschiedenis en de techniek, en is gekruid met een levendige fantasie en humor. De meeste tekeningen zijn voorzien van een korte toelichting. Dit boek richt zich tot zowel de vrienden van de auto, als de tegenstanders ervan (in de hoop dat het bij laatstgenoemden ook af en toe aanleiding tot een glimlach zal geven).

Formaat 21 x 30 cm - Harde omslag - 180 bladzijden
Volledig in kleur - Meer dan 450 beelden
Tekst in 't Nederlands, Engels en Frans
Prijs 29 EUR + verzendkosten 15 EUR (in België)
Uitgever : FSA c/o Koning Boudewijnstichting, Brussel
Om te bestellen : www.kbs-frb.be (zoekterm : fsa)
ISBN 978-9-49234-708-4



BELvue Museum

*Een mooie restauratie voor
een mooie Belgische Geschiedenis*

BELvue museum

Paleizenplein 7 - 1000 Brussel

www.belvue.be

T: +32 (0)2 500 45 54

Open 09:30 tot 17:00

dinsdag t/m vrijdag

*FN 4 cilinder 1905:
362 cc/ 3 pk/ 60 km/u*



Het BELvue Museum, dat er kwam op initiatief van de Koning Boudewijnstichting en ook door de stichting wordt beheerd, opende aan de vooravond van 21 juli j.l. een nieuwe afdeling, gewijd aan de geschiedenis van het land.

Deze afdeling heeft meer bepaald de technische, industriële en sociale aspecten die bijdroegen tot “het Belgische genie” als onderwerp.

De industrie die zich toelagde op de mobiliteit (trein, fiets, motor, auto) was daar één van de belangrijkste onderdelen van.

In de wetenschap dat er geen trein of auto kon worden getoond, werd beslist om ons industrieel en mechanisch erfgoed te illustreren aan de hand van een FN viercilinder motorfiets uit 1905.

Deze FN motorfiets was baanbrekend voor die tijd. Hij werd destijds omschreven als “een motorfiets met het comfort van een automobiel...”

Er nog een vinden was een ander paar mouwen...

De samenwerking tussen de Collectie Mahy (die er eigenaar van is), het museum Autoworld (dat hem tentoonstelde) en de FSA* (die de restauratie** organiseerde en financierde), zorgde ervoor dat dit prachtexemplaar aan het grote publiek kan worden getoond.

* FSA Belgische Stichting voor het Auto- en Motorenpatrimonium/ onderdeel van de Koning Boudewijnstichting

** Restaurateur: R. Baudoux



*De FN in 144
te restaureren onderdelen*



Het initiatief om het prototype Coupé Diplomat, kortweg CD, te ontwerpen kwam van Opel zelf. Het was een van de trekpleisters op de IAA in 1969.

Hoe Antoine Van den Abbeele droomde van een Lamborghini Espada maar in 1971 uiteindelijk een Iso Rivolta kocht en meteen invoerder werd, kon je in het vorige nummer van *Historicar* lezen. De oliecrisis van 1973 en het falende management van Ivo Pera deden Iso Rivolta de das om. Antoine werd dan ook verplicht met anderen in zee te gaan.

Door Paul E. Frère

Markante figuren - Deel II

Antoine Van den Abbeele

Deze eerste ervaring als invoerder had een diepe indruk nagelaten. De samenwerking met de Italianen opende een nieuwe wereld. Vergelijken met het routineus verkopen van Opels, was het werken met een cliënteel voor een exclusief en emotioneel product een heel andere zaak. Bovendien overleven uit die periode ook enkele leuke anekdotes die decennia later nog steeds tot de verbeelding spreken. Zo verkocht Antoine een Iso Grifo 7 liter aan Albert De Meester, een belangrijke aannemer van wegenbouwwerken, later ook voorzitter van voetbalclub AA Gent. De verkoop van de Grifo hield de overname in van een lichtgroene Maserati Ghibli Spyder met zilverkleurige hardtop. Dirk Van den Abbeele herinnert zich nog dat hij als student meer achter het stuur van

de Ghibli zat dan achter z'n boeken. Overigens werd de Ghibli geflankeerd door een Lamborghini Islero, eveneens een overname in ruil voor een Iso Rivolta Lele. De eigenaar van de Islero bezocht regelmatig bouwerven. Omdat de oliekoeler van de Islero erg laag gemonteerd was werd deze te pas en te onpas aan diggelen gereden. De ruimere grondspeling van de Lele bood meer zekerheid.

Zoals steeds vlogen Antoine en z'n vrouw Jenny naar Milaan om de zilverkleurige Grifo op te halen in de nieuwe Iso fabriek te Varedo. Beiden profiteerden van de gelegenheid om enkele dagen vrij te nemen en een ommetje langs Rome te maken. Bij aankomst in de Italiaanse hoofdstad bleken alle hotels bezet. Enkel in de Hilton bleek de Royal Suite nog

vrij maar hiervoor vroeg men toen liefst 30.000 frank. Er bleek niets anders op te zitten en het koppel genoot van een sfeervolle avond. De dag nadien bleek er in Rome een wilde staking uitgebroken. Geen ontbijt dus, ondanks het pittige prijskaartje, zodat er niets anders overbleef dan zo snel mogelijk te vertrekken. Aan de receptie vroeg Antoine de sleutels van de Grifo maar die waren onvindbaar. Erger nog, ook de auto stond ook niet in de garage. Paniek alom tot bleek dat een personeelslid van het hotel een avondje was gaan stappen aan het stuur van de Iso Grifo. Een beschadigd knipperlicht was getuige van de man z'n nachtelijk avontuur.

■ Erich Bitter

Nadat Iso Rivolta in 1974 definitief de boeken had neergelegd keek Antoine Van den Abbeele uit naar een alternatief. Opnieuw bracht het Salon van Genève de redding. Zijn oog viel er op de Bitter CD, een creatie van Erich Bitter. Het leek wel een godsgeschenk. Alle ingrediënten van Iso Rivolta waren aanwezig. Een schitterende Italiaanse lijn gecombineerd met een uiterst betrouwbare V8 van GM-makelij. Erich Bitter was in Duitsland geen onbekende. Elf jaar lang had hij van zich laten spreken als piloot aan het stuur van achtereenvolgens een NSU, een Alfa Romeo Zagato en een Porsche Carrera 6. Vooral zijn exploten met de zwarte Opel Rekord C-berline, bijgenaamd "schwarze Witwe", zullen de oudsten onder ons zich misschien nog herinneren. In 1969 stond Erich Bitter perplex toen hij op het Salon van Frankfurt de stijlstudie Opel CD, wat stond voor Coupé Diplomat, te zien kreeg. Samen met de Mercedes C111 waren dit ontegensprekelijk de vedetten van deze IAA. Toen besepte hij nog niet dat dit prototype z'n leven een nieuwe wending zou geven. Als ondernemer sloot hij een deal met Frank Reisner, een man met Hongaarse roots, die de drijvende kracht was achter het merk Intermeccanica. Erich Bitter werd invoerder voor Duitsland en had z'n zeg bij het ontwerp van de nieuwste creatie, de Indra, een sportwagen die in 1971 werd voorgesteld en gebruik maakte van Opel-techniek. De zes- en achtcilindermotoren werden

ontleend aan de Opelmodellen Admiral en Diplomat. De styling werd verfijnd door Franco Scaglione, bekend van o.a. de Alfa Romeo 33. De Indra werd echter geen succesverhaal. De kwaliteit van de in Italië gebouwde carrosserie liet te wensen over. Erich Bitter polste het Duitse carrosseriebedrijf Bauer in de hoop dat zij de productie zouden overnemen, maar ving bot. Toen er na enkele maanden geen verbetering kwam in de geboden kwaliteit besloot Erich Bitter om met dit avontuur te stoppen. In dezelfde periode kwam hij in contact met David R. Holls, de nieuwe chieftdesigner bij Opel die Chuck Jordan was opgevolgd. Opel had

De Bitter CD was een waardige opvolger voor Iso Rivolta. Deze sportwagen maakte voor het eerst z'n opwachting in Brussel op het Autosalon van 1976.



de CD-studie verder ontwikkeld met het oog op een productieversie. Na enkele maquettes door de designafdeling en twee rijdende prototypes in samenwerking met de Italiaanse designer Frua werd het project echter afgeblazen vanuit Detroit. Het contact tussen David Holls en Erich Bitter leidde echter tot de oprichting van nieuw bedrijf: Bitter Automobil GmbH & Co KG. Met de steun van Opel werd niet de Opel CD maar wel de Bitter CD productierijp gemaakt. Uiteraard trachtte men zoveel mogelijk Opel-onderdelen in het ontwerp te integreren om de kostprijs te drukken. Dit lukte niet altijd. Zo werden de eerste modellen uitgerust met de ach-



Hoewel ondertussen de Opel Senator als opvolger voor de Diplomat was voorgesteld, produceerde Bitter de CD tot aanvang 1980. Hier de stand in Brussel in 1978.

Toen de Bitter CD niet meer leverbaar was zocht Antoine Van den Abbeele voor een tijdelijk alternatief. Als dealer van Maserati leverde hij verschillende Khamsins.



terlichten van de Alfa Romeo Montreal. Toen deze niet langer leverbaar waren, koos men voor die van de Fiat 124 AC Coupé, die overigens ook gebruikt werden door Iso Rivolta en Lamborghini. De basis van de Bitter CD was de bodemplaat van de Opel Diplomat die met 164 mm was ingekort. Hetzelfde gebeurde met de cardanas en een aantal verbindingen. Krachtbron, versnellingsbak, stuurinrichting en ophanging bleven ongewijzigd. Vergeleken met de Maserati Ghibli ging de Bitter CD prat op een De Dion-achteras met schroefveren in tegenstelling tot een starre as met bladveren. Voor de productie werd een deal gesloten met Bauer uit Stuttgart. Zij hadden net

Terug naar Antoine Van den Abbeele en de eerste gesprekken met Erich Bitter. Deze verliepen positief en in een schrijven van 25 maart 1975 bevestigde de Duitser dat Garage Van den Abbeele exclusief invoerder werd. Aanvankelijk stelde Erich Bitter een proeftijd voor van 6 maanden maar na overleg werd dit verlengd voor het volledige lopende jaar met een optie voor 1976. Uiteindelijk zou Antoine bijna twintig jaar Bitter vertegenwoordigen tot de productie volledig werd gestopt. De deal ging gepaard met de bestelling van een eerste auto. Chassis 525 0136 kon reeds op 16 april in Stuttgart worden opgehaald. Deze extreem korte levertijd doet vermoeden dat het om een stockwagen uit 1974 ging. Uit briefwisseling blijkt dat de eerste proefritten in ons land voorzien waren voor einde april. Ook de eerste verkochte auto, chassis 525 0152, was waarschijnlijk ook bouwjaar 1974. Ondanks de economisch woelige tijden toonde Antoine twee Bitter CD's op het autosalon in januari 1976. Hij verkocht dat jaar 5 sportwagens. Nadien werd het moeilijker. Uit verschillende documenten blijkt dat Garage Van den Abbeele een tiental CD's aan de man wist te brengen. De totale productie bedroeg slechts 395 exemplaren en eindigde in 1980.

de laatste hand gelegd aan een beperkte serie BMW 2002 Cabrio's zodat de komst van de Bitter CD niet beter getimed kon zijn. De overeenkomst tussen Opel, Erich Bitter en Karl Bauer werd op één bladje uitgetypt. Op vijf jaar zouden 1000 sportwagens worden gebouwd. De eerste 6 auto's werden in 1973 gebouwd. Een jaar later was men bijna op kruissnelheid en werden er 99 stuks geassembleerd. Dit zou meteen ook het meest succesvolle jaar worden. De vooropgestelde 200 exemplaren per jaar werden nooit gehaald. Het project werd immers genekt door de oliecrisis die in het najaar van 1973 uitbrak en de volgende jaren de vraag naar luxewagens deed stilvallen. Andere slachtoffers werden Citroën met de SM, Maserati dat uiteindelijk door De Tomaso van de ondergang werd gered en Lamborghini dat worstelde met de meest penibele periode in z'n bestaan.

Antoine's zoon Dirk werd toen sporadisch ingeschakeld in de zaak. "Ook ik ben nog mee geweest om 2 Bitter CD's op te halen ergens in december. Samen met m'n vader namen we het vliegtuig naar Stuttgart. Het was volop winter. Ik bestuurde een rood exemplaar en trachtte m'n vader, aan het stuur van een beige uitvoering, te volgen. Het sneeuwde maar dit kon de snelheid van m'n vader niet temperen. Hij reed geen 40, maar zeker 70 à 80 km/u. Maar ik, jonge snaak, had te weinig rijervaring en bovendien kende ik de weg niet. Op zeker ogenblik, in een verwoede poging om m'n vader te volgen, gaf ik te bruusk gas waardoor de automaat terugschakelde en meteen was de Bitter CD in slip vertrokken. Gelukkig had ik de juiste reflex om gas te lossen en tegen te sturen. De Bitter schoof richting vangrail en na een paniekerige stuurcorrectie naar de andere vangrail. Zo ben ik vier keer heen en weer geschoven voor ik de wagen opnieuw onder controle had.

Zelden ben ik zo kwaad geweest op m'n vader. Beide wagens zijn uiteindelijk zonder schade op het Autosalon geraakt."

Over de kwaliteit van de Bitter CD had voormalig mecanicien Gust Van der Vreken weinig te vertellen. "Die was magnifiek ! Het was een Opel Diplomat met een ander koetswerk maar de kwaliteit was hetzelfde. Daar mankeerde nooit iets aan. In tegenstelling tot de Iso's heb ik nooit een motor van de ruitenheffers moeten demonteren. Van roestvorming was er geen sprake. Kortom, aan de Bitter CD's had ik heel wat minder werk dan aan de Iso's!"

Reeds in 1974 besliste Opel om de Diplomat V8 in 1977 uit productie te nemen. Daardoor kwam een einde aan de fabricage van de bodemplaat en het einde van de Bitter CD kwam in zicht. Toch was er voldoende voorraad om tot in 1979 door te gaan met de productie. Door de oliecrisis van 1973 werd een krachtbron met acht cilinders en een inhoud van 5,4 liter sociaal onaanvaardbaar. De nieuwe topmodellen van Opel, de Senator en de Monza, kregen dan ook een zescilinder onder de kap. Het was een evolutie van het motorblok van de Commodore GS/E waarvan de cilinderinhoud werd vergroot tot 3,0 liter. Opel toonde de prototypes van beide modellen in 1977 op het Salon van Frankfurt. Enkele maanden later, in maart 1978, werden de definitieve uitvoeringen getoond in Genève. Erich Bitter begreep meteen dat dit de basis zou worden van een nieuwe sportwagen maar het zou nog tot 1982 duren eer deze auto ook leverbaar werd.

■ Maserati dealer

Om deze periode te overbruggen zocht Antoine Van den Abbeele toenadering tot François Staumont. Antoine kende de invoerder van Maserati reeds lang. Beiden hadden immers een gemeenschappelijke passie. Ooit was François in een Maserati Quattroporte 1ste serie naar Dendermonde gereden om een demonstratie te geven. Het oudste spoor dat we van deze Luikenaar vonden was een garage aan de Avenue Monte-Carlo 49 in Namen. In 1960 was hier een verdeelpunt van het Britse Lotus gevestigd. Later opende hij een garage aan

de Tweede Britse Legerlaan 29-31-33 in Brussel waar hij aanvankelijk Lotus en Renault verdeelde. Zijn passie voor mooie sportwagens leidde ertoe dat hij vanaf 1964 invoerder werd voor het Italiaanse Maserati. Aanvankelijk werd het sportwagenmerk uit Modena in ons land verdeeld door "les Grands Garages D'Ixelles S. A.". We vinden dit bedrijf in 1955 terug aan de Vleurgatsesteenweg

Met de Quattroporte III bood Antoine een uitzonderlijk alternatief voor een Mercedes S of een Jaguar XJ.



70-80, in Elsene. Volgens de cijfers van het toenmalige Comaubel werd de eerste Maserati in 1955 in ons land geleverd. Een jaar later volgde een 2e exemplaar maar in 1957 niets. De volgende jaren werden er ieder jaar één of twee auto's verkocht. Hoewel Maserati vanaf 1959 de 3500 GT in productie nam, zorgde dit in ons land niet meteen voor extra inte-

Eindelijk was Erich Bitter erin geslaagd een opvolger voor de CD te presenteren. De SC stond in 1982 voor de eerste maal op het Autosalon te Brussel. De hele familie stond in voor de ontvangst.

resse. Vanaf 1960 nam Joseph Beherman de invoer over maar de verkoop vlotte nog steeds niet. Uiteindelijk kwam einde 1963 de invoer in handen van François Staumont. Meteen pakte hij op het Salon van Brussel uit met liefst 5 verschillende auto's. De bezoekers konden er kennis maken met koetswerken van Vignale, Touring, Frua en Allemano. In dit eerste jaar als invoerder verkocht hij meteen 10 Maserati's. Hij bleef een trouwe invoerder tot in december 1981 de toenmalige CEO van Maserati, Alejandro De Tomaso, de Bi-Turbo presenteerde. De nieuwe baas had grootse plannen met Maserati en beschouwde de Bi-Turbo als een concurrent voor de BMW 3-reeks. Hij droomde dus ook van dezelfde productieaantallen en in dit plaatje paste de



Een van de eerste SC Coupé's in de Showroom te Dendermonde. Spijtig genoeg haalde de eerste reeks helemaal niet het kwaliteitsniveau van de Bitter CD.

niet zo commercieel ingestelde François Staumont niet. Het is in deze periode dat er voor Staumont uit onverwachte hoek een concurrent opdook. Claude Dubois, voormalig racer en legendarisch invoerder van De Tomaso in ons land, had onderdak gevonden bij International Motor Company, kortweg IMC. Hier zwaaiden aanvankelijk Joska Bourgeois en haar medewerker Jacques Mounier de plak. Zij hadden besloten binnen IMC een premium-groep op te richten en daarvoor hadden zij Claude Dubois aangetrokken. Met Rolls-Royce, Bentley en De Tomaso hadden zij een mooi aanbod. Of Claude Dubois in Modena niet kon pleiten om Maserati aan IMC toe te vertrouwen? Dubois had er bijna twee jaar voor nodig om Alejandro De Tomaso,

de historische redder van het in 1977 failliet gegane Maserati, over de streep te trekken. Persoonlijk had Dubois geen interesse voor Maserati. Op het ogenblik dat Alejandro z'n fiat gaf, besliste men bij IMC om het premiumproject op te doeken. Daar zat Claude Dubois met De Tomaso, een merk naar z'n hart, en met Maserati dat hij liever kwijt dan rijk was. Uiteindelijk vond hij in z'n kameraad Willy Mannes de gepaste persoon om Maserati in België en Luxemburg een nieuwe start te bezorgen. Deze deal werd in 1985 bezegeld.

Voor Antoine Van den Abbeele betekenden de Maserati-jaren niet de grote omzet. Slechts enkele exemplaren vonden een koper omdat de gevolgen van de oliecrisis uit 1973 nog steeds voelbaar waren. Alsof dit nog niet voldoende was, volgde er in 1979 een nieuwe olieschok en een nieuwe crisis die haar hoogtepunt in 1982 kende. Daarna pas volgde een voorzichtig herstel. Toch werden enkele exemplaren van de Khamsin aan de man gebracht. Wat huidig zaakvoerder Dirk Van den Abbeele zich herinnert: “François Staumont was een fijne man, geen groot verkoper maar iemand met liefde voor Maserati en vooral een echte gentleman.”

De Khamsin deelde heel wat componenten met het paradepaardje van Citroën, de SM. Beide auto's werden immers ontwikkeld in een periode dat Citroën de lakens uitdeelde in Modena. Vooral de hydraulische elementen van de remmen en de stuurbekrachtiging hadden ze gemeen. Spijtig genoeg bleken deze onderdelen ook de achillespees van de Khamsin te zijn. Dirk Van den Abbeele: “Mijn moeder sprak altijd van onze Maserati i.pl.v. Maserati. Mijn vader daarentegen ergerde zich minder aan de mankementen. Hij was verliefd op het prachtige design, het werk van Marcello Gandini. Vooral over het strakke lijnenspel van de voorste spatborden kon hij lyrisch worden.” Ook met Maserati nam de familie Van den Abbeele deel aan een “Concours d'élégance”. Ditmaal niet in Knokke maar in Brussel. Het moet ergens begin jaren tachtig zijn geweest toen Dirk Van den Abbeele, aan het stuur van een Khamsin, de overwinning wegkaapte op de Grote Markt. De

prachtige GT werd geflankeerd door een mannequin die in gepaste outfit de show extra glans gaf. Ook aan het Maserati-verhaal hangen leuke anekdotes. Zo reed ergens in juni 1992 een bordeauxkleurige Maserati Quattroporte serie III de garage binnen. Aan het stuur Paul Van Malderen, de toenmalige burgemeester van Buggenhout. De man was tevens bedrijfsleider van de bekende firma Ontex, gespecialiseerd in hygiënische artikelen zoals luiers, maandverbanden enz. Een klant uit Koewit had een lading inlegkruisjes gekocht en kon niet betalen. Van Malderen trachtte de schade te beperken en stelde zich tevreden met de Maserati die de Koewitse zakenman er in z'n optrekje in Genève op nahield. De luxewagen met amper 26.000 km op de teller werd bij Garage Van den Abbeele grondig onder handen genomen en van de nodige documenten voorzien.

■ DeLorean

Dirk Van den Abbeele: "In '80 plande ik met drie vrienden een reis naar de USA. Voor we vertrokken nam m'n vader me even apart. Hij had vernomen dat een vice-president van General Motors een eigen sportwagen ging bouwen. Of het mogelijk was om ter plaatse even polshoogte te nemen? De burelen waren ergens in New York op Park Avenue. Enkele weken later, het was augustus, kwam ik in m'n tennisshort op het befaamde adres. De ontvangst was uitstekend en al snel zaten we in een heuse vergadering met John DeLorean himself." Die was geboren en getogen in Detroit en had een duizelingwekkende carrière in de automobielsector uitgebouwd. Zo behaalde hij een master aan het Chrysler Institute of Engineering en startte z'n carrière bij de Packard Motor Company waar hij na vier jaar hoofd werd van de afdeling onderzoek en ontwikkeling. In 1956 kreeg hij een mooi aanbod van General Motors. Hij begon bij Pontiac als assistent van hoofdingenieur Pete Estes. In 1961 werd ook hij gepromoveerd tot hoofdingenieur. De Pontiac GTO, algemeen beschouwd als de eerste "muscle car" was een van de projecten waarvoor hij verantwoordelijk was. Ook de Pontiac Firebird werd onder zijn toezicht ontwikkeld. Enkele jaren later zorgde hij

ervoor dat het in moeilijkheden verkerende Chevrolet terug op de rails werd gezet. In de General Motors hiërarchie klom hij op tot vicepresident van de "Car & Truck Production Division". De positie van President leek voor het rapen maar John had een flamboyante levensstijl die niet door iedereen binnen GM werd gesmaakt. De toppositie werd hem dan ook niet gegund. Op 2 april 1973 hield hij de eer aan zichzelf. Lang bleef hij niet bij de pakken zitten. Al snel maakte hij werk van z'n droom: een eigen sportwagenmerk gericht op de Amerikaanse markt. Het ontwerp vertrouwde hij toe aan Giorgetto Giugiaro. De technische uitwerking besteedde hij uit aan Lotus. Voor de assemblage werd er in het Noord-Ierse Dunmurry een gloednieuwe fabriek opgetrokken met de hulp van Renault. Hiervoor kon hij genieten van heel wat overheidssteun via het Northern Ireland Development Agency.



Nu de kwaliteit opnieuw overtuigend was nam Dirk Van den Abbeele in juli 1984 deel aan het "Concours d'Elégance" te Knokke. Opnieuw viel Garage Van den Abbeele in de prijzen.



"De eerste contacten verliepen in opperbeste sfeer en reeds op 15 oktober pikte m'n vader Jonas C Son Kjellberg op aan het Sheraton Hotel in Brussel. Deze man was verantwoordelijk voor de uitbouw van het dealernet en bracht een uitgebreid bezoek aan onze garage. Uit latere briefwisseling blijkt dat Antoine Van den Abbeele die dag een erg overtuigende indruk maakte. Bovendien had hij een uitgelezen restaurant gereserveerd zodat andere kandidaten geen kans meer maakten."

Antoine kreeg te horen dat de eerste

In 1981 waren de onderhandelingen met DeLorean in een bijna definitief stadium tot de uiteindelijke productieversie door de pers negatief werd onthaald. Gelukkig tekende Antoine niet.

Een rode SC voor de Bitter-fabriek in het Duitse Schwelm waar Antoine en Dirk de auto's kwamen halen.



In 1984 bezocht de toenmalige Prins Albert II de Bitter-stand op het Autosalon te Brussel. Albert had een blijvende interesse voor krachtige wagens van Duitse makelij. De Italiaanse styling was hem ook niet vreemd.

testauto's beschikbaar zouden zijn in de lente van 1981. Op het einde van dat jaar zouden de eerste leveringen mogelijk zijn. De Lorean bezorgde Antoine een eerste voorstel tot contract dat liefst dertig pagina's dik was. Een hele boterham vergeleken met de vier velletjes die hij tien jaar eerder ondertekende met Iso Rivolta. Antoine was op z'n hoede en vertrouwde het voorstel van De Lorean voor een deskundige vertaling toe aan de VUB. Behalve de klassieke bepalingen over winstmarges en af te nemen hoeveelheden bleek De Lorean een bedrag van 10 miljoen frank (zo'n 250.000 Euro) te eisen dat later wel zou verrekend worden na het leveren van een lading wagens. Bovendien gingen de Amerikanen uit van wel heel optimistische verkoopcijfers. In eerste notities vonden we een cijfer terug van 400 sportwagens per

jaar. Een ander document analyseerde droogjes de Belgische markt van auto's met een prijskaartje van om en bij de 700.000 frank. Zo bestond de concurrentie uit de BMW 6-reeks, de Jaguar XJS, de Porsche 911 en verder Ferrari, De Tomaso en Maserati. Een marktsegment van een goede 300 auto's in 1980. In een nieuw voorstel werd er voor het eerste jaar rekening gehouden met 75 verkochte DMC-12 en het volgende jaar met 125 stuks. Niet erg realistisch voor een nieuw merk dat nog alles te bewijzen had.

De DMC 12 was aantrekkelijk maar conservatief. De samenwerking tussen John De Lorean en Giugiaro startte in het najaar van '74, na het Salon van

Turijn. De opdracht luidde het vormgeven aan een auto met twee plaatsen, een centraal geplaatste motor, een erg hoge veiligheidsstandaard en een koetswerk in gepolierd roestvrij staal. Bovendien zou dit de tweede seriewagen in de geschiedenis worden met vleugeldeuren, naar het voorbeeld van de Mercedes 300 SL. De richtlijnen over de styling haalde John De Lorean bij eerdere prototypes van Giugiaro, de Medici I en de Hyundai Pony coupé. De definitieve versie van de DMC 12 werd in 1981 voorgesteld op het Salon van Genève. "We werden uitgenodigd op een schitterende receptie in het Continental Hotel waar we eindelijk alle technische details van deze nieuwe creatie onder ogen kregen. Bovendien verschenen hier en daar de eerste testverslagen die echter helemaal niet zo positief bleken. Door te kiezen voor de "PRV" zescilinder die gezamenlijk was ontwikkeld door Peugeot, Renault en Volvo, was er veel te weinig vermogen beschikbaar om de prestaties te leveren die de dynamische styling deed vermoeden. De productie startte in februari 1981 maar een jaar later bleken van de 7000 geassembleerde sportwagens niet de helft verkocht. Het bedrijf werd onder toezicht geplaatst en nog een kleine 2000 DCM-12 werden gebouwd. In mei 1982 en na 8700 exemplaren was het DeLorean-sprookje uit." Gelukkig was Antoine Van den Abbeele blijven twijfelen aan de haalbaarheid van dit project en had hij het contract nooit getekend!

■ Michelotti en ILCO Maggiore

Dan kwam er positief nieuws uit Duitsland. Erich Bitter was bijna klaar met de opvolger van de oerdegelijke Bitter CD, product van een samenwerking tussen Erich Bitter en de designers van Opel Styling. Het resultaat was een maquette op schaal 1/3. Voor een model op ware grote deed Erich Bitter beroep op de ervaring van Giovanni Michelotti. Ook het eerste prototype en het productierijp maken van de Bitter SC, wat stond voor Senator Coupé, vertrouwde Erich Bitter toe aan Michelotti. De Italiaan was onmiskenbaar een onuitputtelijke bron voor nieuwe ideeën maar het bouwen van prototypes had hij in het verleden meestal

aan anderen (o.a. Alfredo Vignale) overgelaten. Niet alleen stierf de zware roker Michelotti onverwacht in januari 1980, bovendien bleken zowel het prototype als de reeds ontworpen gereedschappen van bedenkelijke kwaliteit. Erich Bitter hield er een financiële kater aan over en verloor twee jaar ontwikkelingstijd. Uiteindelijk begon de productie in 1981 bij Ocra, een van de vele bedrijfjes in de regio van Turijn. Al gauw ontdekte Erich Bitter echter dat men gebruik maakte van minderwaardig recyclagestaal en werden de koetswerken onnauwkeurig geassembleerd. Zo waren de vensteropeningen bij sommige auto's te groot en was er soms tot 30 mm lengteverschil tussen linker- en rechterzijde. Bovendien werden de koetswerken onbeschermd naar het Duitse Schwelm getransporteerd zodat ze reeds sporen van roest vertoonden voor de eindassemblage een aanvang nam. Deze eerste reeks droeg de chassissnummers 526 0001 tot 526 0100. De toestand was voor Erich Bitter onhoudbaar zodat hij in het voorjaar van 1982 de samenwerking met Ocra beëindigde en in zee ging met ILCA Maggiore. Om een duidelijk onderscheid te maken werden de chassissnummers 526 0101 tot 526 0200 niet toegewezen. De 2e reeks start bij 526 0201. Uiteindelijk werd Erich Bitter's zin voor kwaliteit pas bevredigd toen hij vanaf chassis 526 0300 de eindassemblage toevertrouwde aan Steyr-Daimler-Puch in het Oostenrijkse Graz. Tot 1986 werden ongeveer 450 exemplaren van de Bitter SC gebouwd, daarvan 27 cabrio's en 5 SC-Sedans met vier deuren. Door het hoge prijskaartje werden in België enkel Coupé's ingevoerd.

Het was op het Autosalon in Brussel in 1982 dat het Belgische publiek voor de eerste maal kon kennismaken met de Bitter SC. Ondanks de naweeën van de crisis in Iran kon Antoine Van den Abbeele meteen enkele SC's aan de man brengen. Een grondige studie leert ons dat er een vijftal exemplaren geproduceerd bij Ocra in ons land terecht kwamen met de nodige klachten tot gevolg. Het imago van Bitter kreeg meteen een ferme deuk. Antoine moest het hoofd bieden aan verschillende klachten over roestplekken en een matige afwerking. Gelukkig zocht Erich Bitter naar oplossingen en keerde

het tij. Toch blijkt uit de archieven van de Garage dat ook de kwaliteit van latere modellen soms te wensen over liet. Zo liet de vermaarde designer Axel Enthoven uit Wijnegem zich in 1983 verleiden tot de aankoop van een zilverkleurige Bitter CD. Nog geen jaar later ontving Antoine een eerste brief over roestvorming, korte tijd later gevolgd door klachten over een slechte herstelling van de schade. Blijkbaar was chassissnr. 526 0335 niet meteen een overtuigend exemplaar. Dirk Van den Abbeele: " De eerste exemplaren waren echt wel geen reclame. Nadien ging het merklijk beter. Ook de Bitter SC gingen we zelf ophalen in de fabriek in Schwelm. M'n vader vertrok erg vroeg samen met een mecanicien naar Schwelm aan het stuur van een Mercedes G-klasse met aanhangwagen. " Er werden op enkele jaren een twintigtal Bitter SC in ons land aan de man gebracht.

■ Maserati 3200 GT

Op het einde van de jaren '80 viel de import van de Bitter SC stil. Garage Van den Abbeele draaide op de verkoop van Opel en presteerde het ieder jaar weer om zo'n 300 exemplaren te verkopen. Toch bleef Antoine, geholpen door z'n zonen Dirk en Guy, dromen van sportwagens in te voeren. In juni 1991 stelde Iso Rivolta in Baggiovara , een klein gehucht ergens tussen Modena en Maranello, de Iso Rivolta IR-90 voor. Het leek wel of Piero Rivolta, die ondertussen uitstekend geboerd had in de USA, de draad weer wou opnemen. Het team dat het project

Met de komst van de Bitter SC-Sedan hoopte men een waardige opvolger voor de Iso Fidia en de Maserati Quattroporte te kunnen aanbieden. De wagen was echter veel te duur. Er werden er amper 5 gebouwd.



Toen ook het Bitter-verhaal op z'n laatste benen liep presenteerde Piero Rivolta in 1991 deze Grifo IR-90. Deze foto maakte Guy Van den Abbeele op de officiële presentatie. De wagen haalde het productiestadium niet.



Ook Erich Bitter, ondanks enkele ferme financiële tegenslagen, bleef erin geloven. Hij presenteerde verschillende nieuwe ontwerpen waaronder deze Bitter Type III. Van een echte serieproductie was er echter nooit sprake.

IR-90 had uitgewerkt bestond uit gekende namen als Gian Paolo Dallara, Piero Sala en Marcello Gandini. De mechanische componenten werden ontleend aan de Chevrolet Corvette maar de motor had een krachtkuur ondergaan bij Reeves Callaway. Guy Van den Abbeele ging in op de uitnodiging om de presentatie bij te wonen. De herinneringen aan dit gebeuren zijn nog levendig. De presentatie vond plaats in de namiddag. De tuin van de villa die dienst deed als nieuw hoofdkwartier was omgetoverd tot een Iso-museum. Guy Van den Abbeele: “Na de voorstelling van de IR-90 besloot Piero Rivolta met een kleine kern van

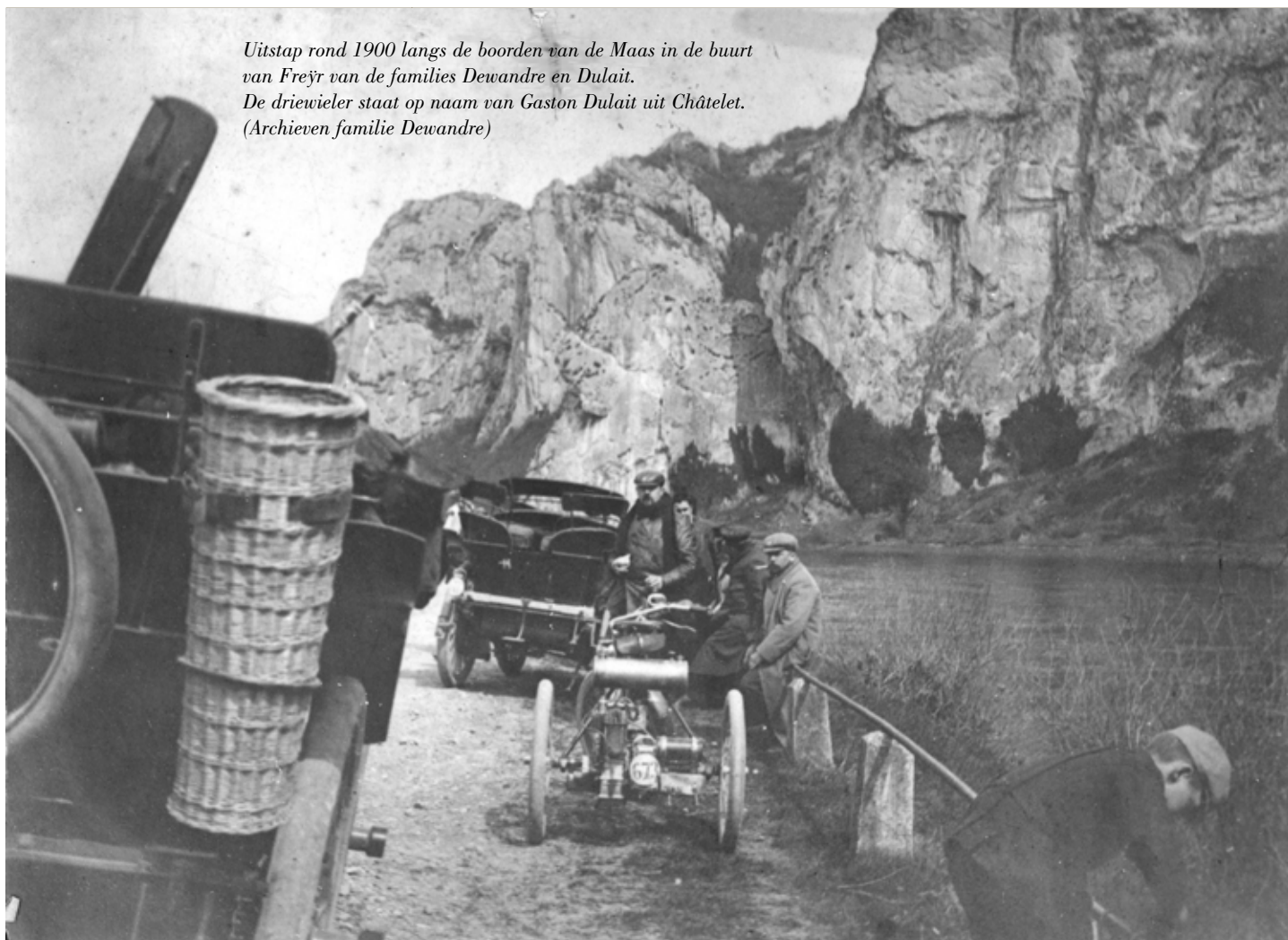
het project een restaurant op te zoeken. Het werd, toeval of niet, het nabij gelegen Ristorante Cavallino, net tegenover de poort van de Ferrari-fabriek in Maranello. Dankzij een uitstekend diner waarbij meerdere flessen werden gekraakt werd de sfeer echt wel uitgelaten. De avond werd dan ook beëindigd met het uitbrengen van een toast voor de poort van de Ferrari-fabriek en dat de nieuwe IR-90 de sportwagens met het steigerend paardje eens zou laten zien wat sportwagens bouwen betekende!”

Ook Erich Bitter droomde van een opvolger voor de Bitter SC. Hij toonde verschillende nieuwe modellen: de Bitter Type 3, de Bitter Berlina of de Bitter Tasco; stuk voor stuk projecten die de serieproductie niet haalden. De glorieperiode van de Erich Bitter als constructeur van de CD en SC was voorbij.

In het jaar 2000 vierde Antoine Van den Abbeele z'n 70e verjaardag. Als levensgenieter droomde hij ervan om zich voor deze gelegenheid te trakteren op een

Maserati 3200 GT. Hij vond het ontwerp van Giugiaro met de specifieke achterlichten in de vorm van een boomerang subliem. Z'n vrouw Jenny zag dit echter niet meteen zitten en ja, zij had haar zegje in de boekhouding. Met pretlichtjes in de ogen vertelde Dirk ons het verhaal: “Sedert 1992 hadden m'n broer Guy en ik een deel van de aandelen van NV. Van den Abbeele overgenomen omdat er toen een nieuwe showroom werd gebouwd. Toen m'n vader z'n Maserati wou financieren vroeg hij me of ik de overige aandelen wou overnemen voor 3 miljoen frank. Ik repliceerde meteen dat ik akkoord ging met 2 miljoen. M'n vader was geen moeilijk man en stemde in. Hij kon z'n droomwagen kopen en vroeg of laat kwamen de aandelen toch bij Guy en mezelf terecht.” Antoine, die de voorbije jaren last had gehad van menig ouderdomskwaaltje, leek wel herboren. Lang heeft hij echter niet kunnen genieten van z'n nieuwe aanwinst. Op een zaterdag in 2005 belandde hij bij een inhaalmanoeuvre op de baan van Waasmunster naar Dendermonde tegen een boom, omdat de andere auto plots linksaf sloeg. Deze crash betekende een keerpunt. Antoine werd nooit meer de oude. De ziekte van Alzheimer kreeg hem meer en meer in z'n greep tot hij in 2009 overleed. Tot op de dag van vandaag wordt de zaak met succes verder gezet door Dirk en Guy. Beiden erfden het sportwagenvirus van hun vader. Een mooie Iso Grifo in de garage is hiervan de niet altijd even stille getuige. Dit pronkstuk met chassisnr. 340.408 werd in 1973 nieuw verkocht aan een klant in Neerpelt. Enkele jaren later werd Antoine door de vrouw van de eigenaar gecontacteerd. Haar zoon was omgekomen aan het stuur van een zware motor. Uit vrees ook haar echtgenoot te verliezen, vroeg ze Antoine om de Grifo terug te nemen. Sindsdien is de wagen steeds in het bezit van de familie Van den Abbeele gebleven.

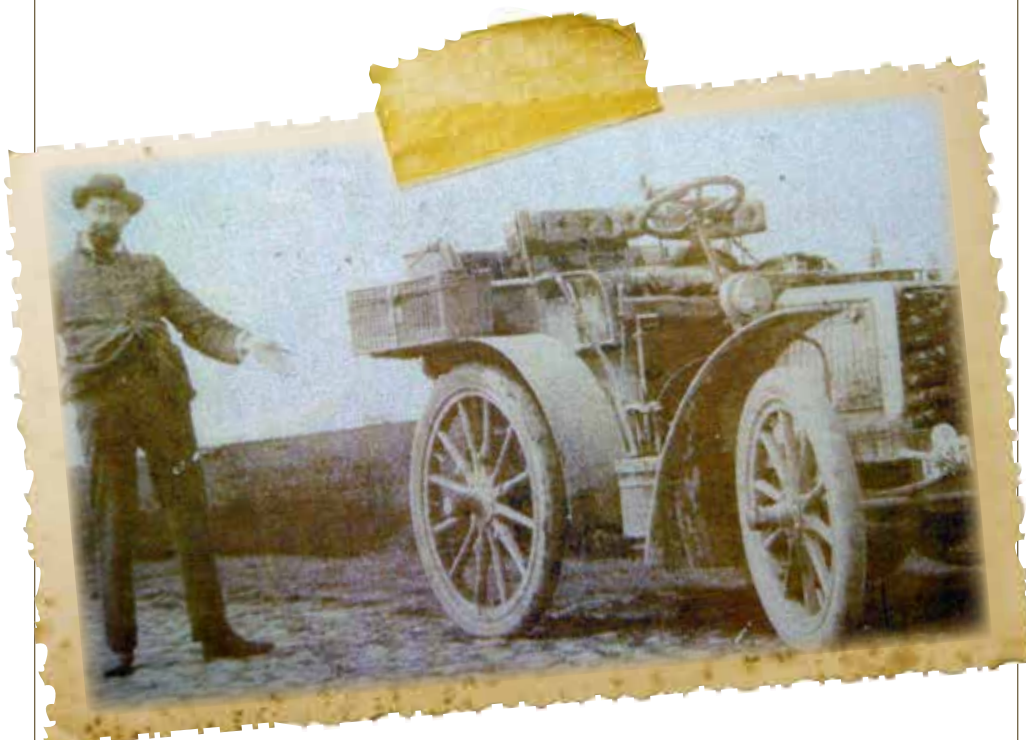
*Uitstap rond 1900 langs de boorden van de Maas in de buurt van Freÿr van de families Dewandre en Dulait.
De driewieler staat op naam van Gaston Dulait uit Châtelet.
(Archieven familie Dewandre)*



Oude foto's uit familie- en andere albums zijn dikwijls boeiende historische documenten die al geruime tijd het daglicht niet meer hebben gezien. Het is steeds een genoegen die te kunnen delen met de lezers van *Historicar*. Om U aan te sporen in die stoffige boeken te gaan neuzen ging Nick Jonckheere in deze aflevering op zoek naar Belgische voertuigen van rond de voorlaatste eeuwwisseling.

Ook graaf Visart de Bocarmé uit Brugge bezat rond 1900 een prachtige Belgische Germain. Let op de achterwielen die nog groter zijn dan de voorwielen, maar hij heeft wel al een stuurwiel, wat heel modern was voor die tijd. Veelal werden de auto's bestuurd via een hendel of "queue de vache" (verzameling Raoul Thybaut)

Foto's van weleer





De familie Dewandre was de financier van de Société Anonyme Germain uit Charleroi, die vanaf 1898 Franse Panhard et Levassor auto's onder licentie bouwden. Hier zien we Paul Dewandre op een Germain van ca. 1898, geregistreerd op naam van Paul Maskens uit Brussel. (Archieven familie Dewandre)

Deze Pipe werd gefotografeerd in 1907, tijdens een 'paper hunt' (een wedstrijd waarbij de weg moet worden gezocht via gekleurde papierstroken langs het parcours) in het Zoniënwoud. De auto was geregistreerd op naam van zijn koninklijke hoogheid prins Albert van België.



Een van de eerste Daimler auto's, geregistreerd op naam van Lucien Bastien uit Verviers. (verzameling Michel Bedeur)

De graaf was blijkbaar ook getuige van een ongeval, waarna met man en macht een automobiel uit de gracht gehaald wordt. (verzameling Raoul Thybaut)

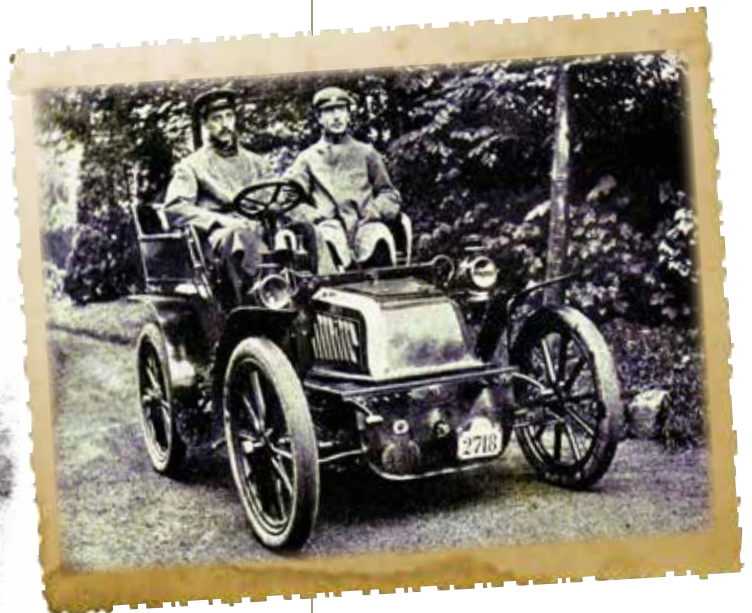


Minerva Misterie



Via Autoworld kregen we een vraag omtrent de auto op de foto. Een medewerker van de Britse National Trust vond de foto in Wimpole Hall, bij Cambridge. Dat domein was, voor het onder de hoede van de National Trust kwam, eigendom van de dochter van Rudyard Kipling, auteur van het wereldberoemde "Jungle Book". Zij was gehuwd met Captain George Bambridge, die o.m. militair gezant was in Parijs van ca. 1926 tot 1931. Het echtpaar verhuisde nadien naar Wimpole Hall, waar ze deze auto hadden. Hij vraagt zich af welke auto dit is, en wie de carrosserie bouwde. Het gaat duidelijk om een Minerva, maar welk type, bouwjaar en carrossier (waarschijnlijk een Franse), dat is nog niet opgehelderd. Suggesties graag naar leo@historicar.be.

*Een elektrische Lefert, gebouwd in Gent, en verdeeld door Le Roy in Brussel en Antwerpen rond 1900.
(verzameling Raoul Thybaut)*



Een Déchamps met tonneau-carrosserie en een vermogen van 6 pk, van omstreeks 1900, eigenaar Léon Gérard uit Brussel.



*1899 Vivinus 3,5 pk van Spanjard van der Wyck uit Brussel.
(verzameling Peter Van Inderdael)*

We doen ook beroep op jou

Indien je een familiealbum bezit waarin "historische" foto's van auto's (of motoren) zijn opgenomen, en je bent bereid om die te laten publiceren, laat het ons weten per e-mail: leo@historicar.be.

Wij geven voorrang aan foto's van voor 1940, want afbeeldingen van voertuigen van voor de oorlog zijn eerder zeldzaam.



Ferrari 488 Spider

Heiligschennis

Niks is nog heilig, nu de auto stilaan de oorzaak is van alles wat er fout loopt in de wereld. Zelfs niet in Maranello. Want ook daar is men bezweken voor de lokroep van de turbo. Een beetje om nog meer pk's te kweken. Veel meer om CO2 en verbruik binnen aanvaardbare perken te houden.

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

Je moet al blind, doof en wereldvreemd zijn om niet te snappen dat de auto de laatste jaren een beetje in de verdomhoek is gesukkeld. Tegelijk daalt de gemiddelde snelheid op onze wegen zienderogen, deels door de fileoverlast en evengoed door de steeds stengere snelheidsbeperkingen. Daarom is het des te opmerkelijker dat het aanbod rauwe, onversneden sportwagens nooit rijkelijker was. In de jaren '80 kon je voor een redelijk budget een Porsche 911, Ferrari 308 of Maserati Merak kopen en daarmee was de spoeling wel ongeveer af. Nu zijn er veel meer spelers met een aanzienlijk uitgebreider gamma. Met naast Ferrari uiteraard Lamborghini en McLaren met stip op één, al is er ook de Audi R8, Honda NSX en zoveel meer gerief dat het idee van de gran turismo afzweert en zwaar inzet op volbloed sportwagens met middenmotor die amper compromissen maken. Behalve Ferrari. Naast de uitverkochte LaFerrari heeft slechts de 488 een middenmotor. Geen wonder dus dat men alles uit de kast haalde om er een echt toppertje van te maken.

Het is ondertussen een goede gewoonte dat Ferrari zijn sportwagens met V8 middenmotor na een vijftal jaren serieus tegen het licht houdt. Dat is niet het type facelift waarmee volumemerken zoals Renault of VW hun middenklassertjes up to date houden. Deze make-over gaat een pak verder dan andere koplampjes of strakker getrokken bumpers. Bij Ferrari wordt zowat de hele techniek én het koetswerk door de mangel gehaald. Dat was zo toen de 430 de 360 kwam aflossen en die strekking kleeft men opnieuw aan nu de 488 de fakkel overneemt van de Ferrari 458.

De familieband is nog steeds overduidelijk, al was het maar omdat de midscheepse Ferrari zo'n uitgesproken proporties heeft. Die komen nog beter tot hun recht nu neus en kont nog geraffineerder werden fijngeslepen. Daartussenin is echter heel wat aan het handje. Terwijl de deurpartij van de 458 het canvas was van kunstige origami-achtige plooien, wordt het plaatwerk nu plat gedomineerd door enorme luchthappers die op de

flanken zitten als de iets te grote neusgaten op het engelengezichtje van Julia Roberts. Die mangaten hakte design-directeur Flavio Manzoni er uiteraard niet uit omdat ze ademstokkend mooi zijn. Wel omdat hij moest van de motorenjongens. Die hadden immers tonnenvrachten extra lucht nodig, nu Ferrari's V8 voorzien is van turbo's. Jep, turbo's, van die slakkenhuisjes die op iedere 1.5 vierpitter diesel zitten en die tegenwoordig even sexy zijn als een swingersavond in tehuis Avondrust.

Dat was ooit anders. In de wilde jaren '70 waren turbo's zo'n hebbedingen dat BMW het apetrots op de voorspoiler van de 2002 Turbo lakte, in spiegelbeeld zelfs om alle onverlaten zonder turbo van het linkse rijvak te flashen. Wie maalde erom dat zo'n ding zoop als een tempelier en heser klonk als Marianne Faithfull met een kater in een vergeetput? Om nog te zwijgen van het befaamde turbogat dat vaak groter was dan de Bermuda Driehoek. Zo'n extra schop onder de kont was retecool en leek moderner dan de Concorde.

Sindsdien is er echter veel water naar de zee en lucht doorheen de uitlaatcollector gevloeid en zijn de tijden echt wel veranderd. Vandaag zijn turbo's

vooral redders in nood van de middenklasse. En pretbedervers in sportwagens. Omdat ze de huilende soundtrack van een hete V8 of V10 smoren in hun buizenwerk en het hitsige karakter zo fel wegmasseren dat het nog weinig zin heeft om het geluk in de allerhoogste regionen te gaan zoeken, daar waar een Italiaanse atmosferische krachtbron het traditiegetrouw uitzingt van opwinding. Kijk – en luister – maar naar de Formule 1 en je weet meteen hoe pretbedervend turbo's kunnen zijn.

Voordelen hebben ze uiteraard ook. Nu de aarde serieus opwarmt, CO2 de debatten dicteert en elektronica alle auto's in een wurggreep houdt, zijn turbo's ideaal om de uitstoot en het verbruik alleszins binnen redelijke perken te houden. Daarom steekt er zelfs op de kleinste driepitter diesel tegenwoordig zo'n molenwiekend slakkenhuis. En dus eveneens op de 488, want de cavallino rampante staat niet langer boven de modale problemen van de 21ste eeuw verheven.

Het is evengoed plezant dat er uit turbo's bijna oneindig veel kracht valt te peuteren. Als veel nog niet genoeg is, volstaat het om het kraantje gewoon wat verder open te draaien. Dus heeft



de 488 nu 670 pk onder het gas, tegenover de evenmin misselijke 570 pk van de 458. Niet dat iemand met een beetje gezond verstand oordeelde dat de 458 met atmosferische V8 een beetje traag was. Maar het is het gedacht dat telt.

Uiteraard trok Ferrari de integrale trukkendoos open en steunde men op spits-technologie om de 488 razend aantrekkelijk te houden en te verbergen dat twee turbo's het zaakje onder zware druk zetten. Terecht. Alle F12s en GTC4 Lusso's ten spijt blijft dit immers het paradepaardje van Maranello. Ferrari mag zich fier op de borst kloppen. Hoewel de geblazen V8 net iets minder hitsig aan het gas hangt dan de atmosferische V8, merk je eigenlijk weinig of niks van die turbo's. Je ziet hun aanwezigheid voornamelijk aan die twee gapende wonden op zijn wel lustige billen langs waar hij gretig de broodnodige lucht naar binnen slokt. En je hoort het. Want ook al deden de akoestische ingenieurs meer moeite dan Jean-Michel Jarre om de soundtrack tot perfectie te slijpen, het blijft een beetje artificieel. Vooral omdat actieve kleppen openen rond 2500 toeren. Als je daaronder blijft, klinkt hij als een Toyota Prius. Daarboven als

een bromtol met manisch depressieve trekjes. En als je rond dat regime met het gas speelt, lijkt het een trompetconcert van Glen Miller.

Om zoveel geweld onder controle te houden, stak Ferrari zijn tweezitter tot de nok vol met elektronica. Uitgezonderd de zonneklepjes wordt zowat ieder aspect minutieus bewaakt door eindeloze rijen algoritmes, bits en bites. Of opgehitst, dat ook. Het is de allergrootste verdienste van Ferrari dat je daar helemaal niks van voelt. De auto voelt net zo heerlijk mechanisch als een F40 uit de jaren '80, die andere Ferrari met turbo's. Dankzij de turbo's is het wél een veel bereikbaarder sportwagen geworden, eentje die zich een stuk makkelijker laat rijden. En dat is niet evident met 670 pk onder de voet. Zowel qua toerenbereik als qua weggedrag is deze auto zo indrukwekkend bruikbaar dat je haast vergeet dat je in een Ferrari zit. Haast, want hij blijft je trakteren op meer emoties dan Luciano Pavarotti met weltschmerzten. Hij heeft zelfs voldoende bodemvrijheid om zonder maagkerend geschuur over verkeerdrempels te hobbelen en hij biedt voldoende zichtbaarheid rondom. Veel turbomotoren zijn klinisch dood



onder 2000 toeren en zakken als een mislukte soufflé in elkaar na 4500 toeren. Deze geweldenaar blijft trekken als een tierelier. Zelfs tot 7000 toeren en meer: een onwaarschijnlijk hoog regime voor een geblazen motor.

Je kan zijn karakter naar eigen smaak modelleren met de manettino, dat lelijke knopje op het stuur dat je het gevoel wil geven dat je Sebastian Vettel bent. Ook hier leverden de ingenieurs indrukwekkend huiswerk af zonder dat het kunstmatig voelt zoals bij andere merken die met sport- en race modi in de weer gaan. In sport levert hij eigenlijk alle sensaties die je in het dagelijkse verkeer van een Ferrari verwacht. En in race doet hij daar net voldoende drama bovenop. Hij trekt zijn systemen een graadje vergevingsgezinder zodat hij al eens een decent, smakelijk en eenvoudig te controleren stapje opzij zet. Hard gaan was nooit eenvoudiger. Tegelijk trekt hij zijn dempers nog een streep harder – té hard voor sommige pokdalige Italiaanse wegen – maar dan kan je ze toch weer zachter kneden met een extra knop op het stuur. Als je echt meterslange drifts op het asfalt wil schilderen, moet je voor ESC-uit kiezen. En dan moet je erg goed weten waarmee je bezig bent. Want het blijft uiteraard een midscheepse sportwagen met 670 pk.

De transmissie is zoals je hem hebben wil: met schakelflippers die vast op de stuurkolom zitten, groot genoeg zijn om olifanten jaloers te krijgen en razendsnel doorheen de verzetten jagen. Hij zet zelfs tot vier stappen in één keer terug als je de linkse flipper continu naar je toe beweegt. De zeven verzetten zijn bovendien erg goed gekozen. Ze behandelen het hele regime zonder dat je verloren loopt in de veelheid zoals bij sommige Duitsers. Je verlangt ook nooit naar een handbak. Afhankelijk van het toerental schakelt hij snel, razend snel, bliksem snel of onaards snel. Zonder dat het echter al te dramatisch wordt. Hij is allerminst klinisch – niet zoals een DSG – maar evenmin té bombastisch zoals sommige Maserati's.

Hoe fraai de Ferrari er langs buiten uitziet, zo rommelig is hij binnenin.



Ook al zijn de stoelen plankhard, ze zitten verbazend goed. Je vindt meteen een goede houding en zelfs na honderden kilometers op één dag ben je niet geradbraakt. Ruimte is er zat, wat opnieuw bijdraagt tot zijn dagelijkse bruikbaarheid. Maar ergonomisch is het dus een ramp van nationale proporties. Te veel functies werden in te weinig knopjes geïntegreerd, terwijl zowat alles zit waar je het niet verwacht. Vooral de pinkers op het stuur blijven onhandig. Wellicht went het als je nooit iets anders zou rijden. Maar laat dit net de ideale auto zijn voor erbij. Mooi is het interieur evenmin. Sommige vormen zijn in de jaren '80 al verbanen van designscholen en het wordt stilaan tijd dat ontwerpafdelingen en marketinggoden beseffen dat naakte koolstofvezel het tegenovergestelde van cool of begerenswaardig is. Het is overduidelijk dat Ferrari met die ambiance probeert om iedereen een beetje te laten voelen alsof hij een F1 piloot is. Daarom ziet de manettino eruit alsof hij voor een allereerste prototype werd ontworpen en kregen de verschillende functies kleurtjes die zo tranentrekend slecht met elkaar combineren dat het enkel in een uiterst professionele omgeving acceptabel is. Mooi is het niet. Consequent wel. En daarom toch weer leuk. Zoals de auto zelf.



Economische vergelijking

Auto versus paard, deel 2

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 daar fragmenten uit te publiceren. In ons nummer 33 verscheen een eerste deel.



De jaren en de economische crisissen volgen elkaar op, maar er zijn ook politieke crisissen die culmineerden in de Eerste Wereldoorlog. De normale evolutie van de automobiel komt tot stilstand. Het is dus aangegeven om alle economische analyses pas na de oorlogsjaren te hervatten.

Kostenbeheersing na de oorlog van 1914-18 ?

De onderhoudskost van een paard was als sinds mensenheugenis bekend, die van een automobiel helemaal niet. In de advertenties van na de oorlog werd een poging gedaan om deze lacune op te vullen, door de nadruk te leggen op de technische evolutie. Dat was bijvoorbeeld het geval voor deze publiciteit voor de Fiat 509 van 1925, de aangehaalde economische argumenten geven aanleiding tot drie bedenkingen over de relativiteit van de kosten in de loop der jaren:

1 Aankoopprijs : aanvankelijk was een open auto (spider of cabriolet)



de basisversie en goedkoper dan een gesloten berline. In de hoogdagen van de carrossiers werd eenzelfde type chassis gebruikt voor verschillende koetswerkvarianten, meestal gebaseerd op types van paardenkoetsen en met dezelfde namen: spider, cabriolet, coupé, phaeton, landaulet... De chassis werden gaandeweg verlaten met de opkomst van de zelfdragende koetswerken, voor het eerst geïntroduceerd in 1922 op de Lancia Lambda (reeds gebrevetteerd in 1919), maar pas gemeengoed na de Tweede Wereldoorlog. Een berline werd goedkoper dan een spider, want door de afwezigheid van een dakstructuur die voor extra stevigheid zorgde in een zelfdragend koetswerk, moest een spider worden voorzien van extra verstevigingen, een complex mechanisme om de kap te openen en te sluiten en door de duurdere prijs werden ze ook in lagere aantallen gebouwd.

2 Banden : omwille van de zeer hoge grondstofprijs¹, verkozen vele constructeurs om een prijs 'zonder ban-

CHASSIS TURICUM (type léger)
à transmission par friction
4 cylindres 12-16 HP pour voitures

Fig. 10. — Châssis 12-16 HP, 4 cylindres en plan.

Fig. 11. — Le même, en élévation.

Dimensions et Prix du Châssis

Empattement 2-00		Voie des Roues P10	
Hauteur des roues: Poids de ponts et pontage			
Ensemblement total: Longueur: 4-75		Largeur: 4-75	
Empattement disponible pour le carrossier: Longueur: 4-75		Largeur: 4-75	
Poids du châssis: 1000 Kilos		Poids du châssis: 1000 Kilos	
Vitesse maximum en 4 ^e vitesse: 25 Kilom.			

Prix du Châssis complet, sans pneus, 4-1
Fr. 5.900

Avec chaque châssis, nous fournissons, gratuitement, les jantes de roues complètes et les pneus.

Chez tous les constructeurs sérieux, le prix du châssis analogue au nôtre est catalogué entre 7 et 9.000 Francs.

SUPPLÉMENTS DIVERS

Alles avant avec telle batterie: 60 Fr.	
Alles arrière: 50 "	
Marchepieds non renforcés: 40 "	
Douille d'écrou (y compris accumulateur): 250 "	
Boue amovible de rechange: 80 "	
Support de train: 10 "	
Pneus spéciaux de réserve pour 135 "	
Schlagement des 30 "	
Empattement pour roues de 16 et 18 de diamètre: 20 "	

den' te publiceren, de keuze van de rubbers en hun kwaliteit werd aldus aan de klant doorgespeeld. De prijslijst van de Turicum (Zürich 1912) toont niet enkel prijzen 'zonder banden' maar ook een deel van de optielijst, die, buiten de carrosserie, ook de prijs aanzienlijk verder kon doen oplopen. Indien men zich tevreden stelde met een 'open' carrosserie, moest men 2000 Fr bijtellen, wat uiteindelijk slechts het dubbele was van het budget voor 5 banden (200 Fr/ stuk), dat op zichzelf al goed was voor meer dan 10% van de totale kostprijs ! Zelfs voor de opkomst van de luchtbanden, voor 1900, werden prijzen gepubliceerd met houten wielen voorzien van een stalen band, voor een rubberen bekleding moest extra worden betaald.

3 Dubbele overdrijving :

a « la durata » (levensduur) was uiteraard niet onbeperkt en slechts zelden hield een auto het 20 jaar uit (wat hier wordt geïnsinueerd). In werkelijkheid was een auto die 100.000 km had afgelegd grondig versleten;

b idem voor de stelling « il valore di realizzo vicino a quello d'acquisto »

(werderverkoopwaarde vergelijkbaar met aankoopprijs), die was enkel geloofwaardig wanneer men geloofde in een 'oververhitting' van de markt. De tijdelijke saturatie van de industriële capaciteit deed het geloof in de economie nog toenemen, waardoor de crisis van 1929 des te harder toesloeg.

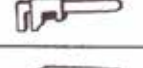
■ Kostprijsvergelijking in 1930 (zie tabel)

Dank zij verklarende advertenties en via de pers, had de klant in 1930 zijn auto leren kennen en kende hij ook de kosten. Om de kost van een chauffeur uit te sparen volstond het niet om zelf te leren rijden, want er was ook een redelijke mechanische kennis nodig. Die vond men ruimschoots in de gebruiksaanwijzingen die met het voertuig werd meegeleverd: met een beetje gezond verstand en het nodige gereedschap kon men zelf kleine herstellingen uitvoeren.

Intussen is dat niet meer het geval. De betreurde journalist en piloot Paul Frère, zelf nochtans een bekwame mecanicien, vertrouwde ons ooit toe : « bij pech ben je veel beter gediend door een mobiele telefoon dan door

*Ter herinnering: om de omrekening in geld en tijd te vereenvoudigen:
1 lire = 1 €*

SPESE VARIE PER UN CAVALLO E UNA VETTURA		Servizio annuale 6.000 Km.
CAVALLO: L. 3500 Esso può percorrere 60.000 chilometri Costo chilometrico L. 00,5		L. 600,—
FINIMENTI: L. 1000 Servizio: 90.000 chilometri Costo chilometrico L. 00,1		
VETTURA: L. 2500 Può percorrere 60.000 chilometri Costo chilometrico L. 00,4		
FORAGGIO Al giorno L. 20,—		L. 7.200,—
MANISCALCO 12 ferrature a L. 24,—		L. 288,—
CARRADORE Grasso per le ruote ed illuminazione		L. 200,—
SELLAIO Articoli di scuderia		L. 160,—
VETERINARIO Medicinali		L. 100,—
ASSICURAZIONE		L. 90,—
TASSA BESTIAME E DI UTENZA STRADALE (in media)		L. 110,—
Totale per anno		L. 8.748,—
		24 lire al giorno

SPESE VARIE		Per un servizio di 6.000 Km. per anno
AUTO L. 15.000 Può percorrere 100.000 chilometri Costo chilometrico L. 0,15		L. 900,—
BENZINA ED OLIO Ogni 100 chilometri L. 23,50		L. 1.410,—
4 PNEUMATICI CONFORT BISENDUM Ammortamento in 15.000 chilometri		L. 380,—
MANUTENZIONE, RIPARAZIONE Ogni 100 chilometri, circa L. 17,—		L. 1.050,—
REVISIONE Dopo 20.000 chilometri l'auto ha bisogno d'un servizio da parte d'un meccanico. Ogni 1000 chilometri si devono perciò metter da parte circa L. 75,—		L. 450,—
ASSICURAZIONI		L. 430,—
TASSE		L. 510,—
Totale per anno		L. 5.130,—
		14 lire al giorno

een gereedschapskoffer of een handleiding”.

De koper van de jaren '20 kende dus goed zijn auto, was ook geïnteresseerd in de mechaniek ervan en was ook voldoende op de hoogte van de kosten om bijgaande tabel te begrijpen, een onvervalst repertorium van alle elementen om de kosten van een auto te kunnen afwegen tegen die van een paard. Al even bijzonder zijn de gebruikte pictogrammen, die realistisch zijn en ook een beetje cynisch, kijken we maar naar de grijpende anonieme hand die opduikt uit een sinister belastingsloket! Ook al is er geen exact jaartal vermeld, is hij gemakkelijk te dateren, want de bedragen en de stijl (stalen wielen, bandenprofiel, schuine voorruit, spatborden...) verwijzen naar het begin van de jaren '30. En ook al gaat het hier om een fictief model, het feit dat de prijzen zijn uitgedrukt in Italiaanse Lire doet ons onwillekeurig denken aan een kruising tussen een Fiat 509 (990cc) aan het eind van zijn carrière, en zijn opvolger, de Balilla (995cc) van 1932.

De tabel laat aan duidelijkheid niets te wensen over en is een goede basis voor een al dan niet doorgedreven economische analyse. En om meteen mee te zijn, men kan gerust de Lire

van weleer omzetten naar de Euro van vandaag. De analogieën zijn verassend accuraat.

Kostprijs paard-auto: in 1930 waren 3500 lire voor een paard of 15 000 lire voor een auto realistische ‘gemiddelde’ prijzen ;

■ in 1930, vertegenwoordigde een auto 2 ½ jaar van een arbeidersjaarloon (maandsalaris ca. 500 lire) ;

■ in 2016 komt de prijs van een actuele auto overeen met minder dan een jaarsalaris ;

■ in 2016 vormt de prijs van €3500 voor een paard een gemiddelde tussen de slachtwarde van minder dan €1000 en ca. €5 000 voor een goed paard;

■ in 2016 bedraagt de prijs voor een kleinere wagen (tussen segment ‘B’ en ‘C’) ongeveer €15 000.

Afschrijving per kilometer: de vergelijking tussen een particuliere wagen en een ‘trekpaard’ loopt wel een beetje mank, daarom deze dubbele correctie op de afschrijving per kilometer :

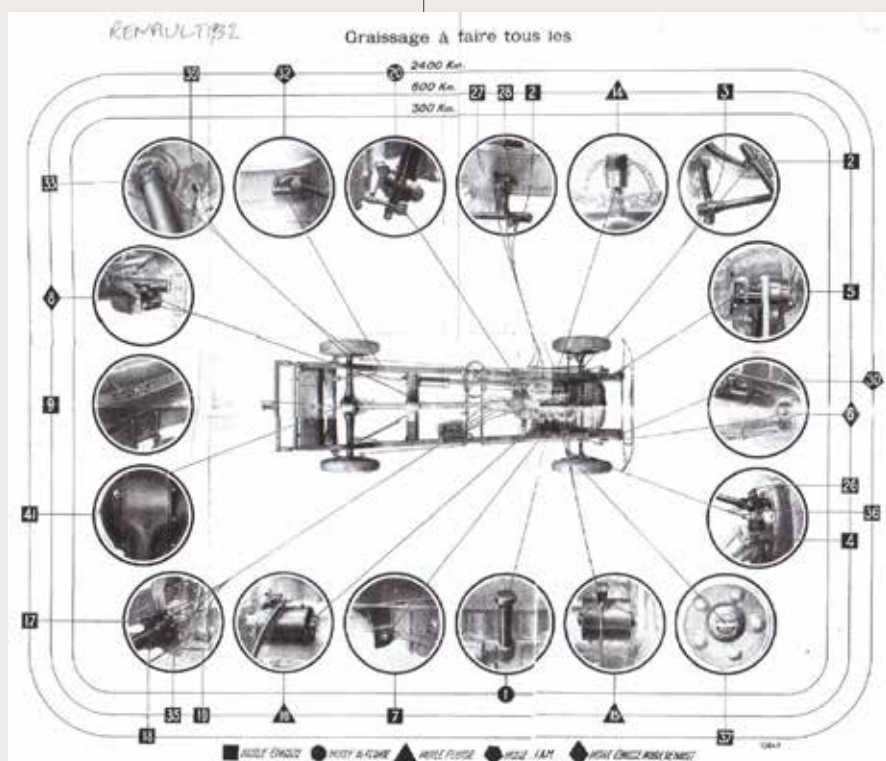
■ een trekpaard kan gemakkelijk de vooropgestelde 16 km per dag verdrievoudigen, dus 18000km/jaar in de plaats van de voorgestelde 6000km/jaar.

■ een moderne auto zal i.p.v. de vooropgestelde 100 000 km op 15 lange jaren eerder 100.000 km afleggen in 5 jaar, en dat met minder zorgen dan vroeger;

■ de morfologie van een paard is al eeuwen dezelfde, maar de auto evolueerde sinds 1930 dermate dat men de levensduur van 100.000 km gemakkelijk mag verdubbelen, of zelfs verdrievoudigen.

Finimenti-vettura (optuiging-kar): Het totale bedrag van €3500 is nog steeds aanvaardbaar, maar de kar is waarschijnlijk goedkoper geworden terwijl de optuiging relatief duurder werd.

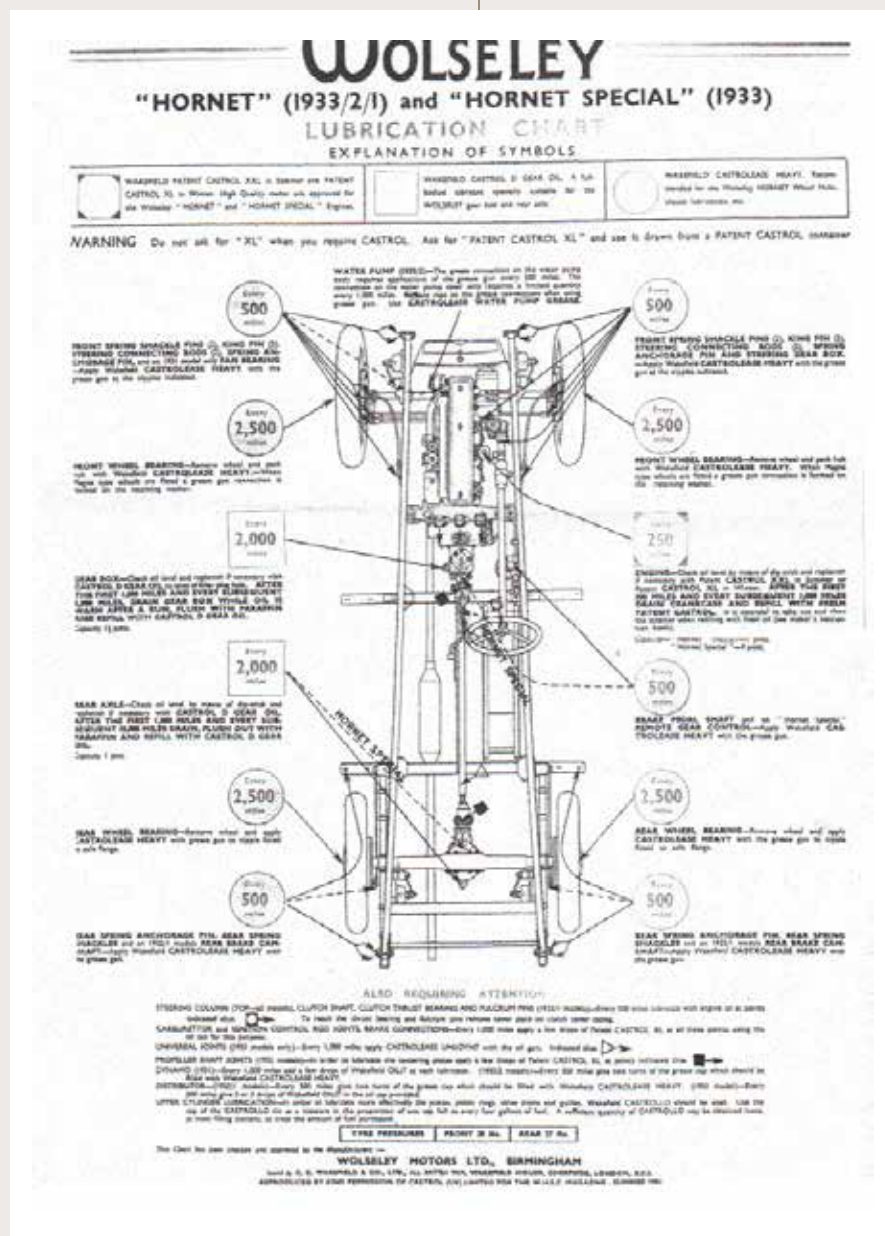
Foraggio, benzina, olio (voeder, brandstof, olie): Het dagelijks verbruik van beide protagonisten is goedkoper geworden:



■ met 20 lire/dag kwam men vroeger toe voor 1 paard, met €20 euro kan men er vandaag meerdere voederen ;

■ in 1930, verbruikte een kleine auto gemiddeld 8 l/100 km per 1000cc cilinderinhoud en gewoonlijk meer dan één liter olie per 1000 km. Met een budget van €23,50 kan men tegenwoordig een gulzige 4x4 laten rijden (maar voor hoelang nog?).

Onderhoud, herstelling, revisie : Vergelijken is niet steeds eenvoudig, en al zorgen hoefsmid en carrossier of mecaniciens en veearts allemaal voor de middelen tot menselijke voortbeweging, voelen we ons toch niet competent genoeg om hun beroepen en kennis te vergelijken. Ook al was de kost van een mecanicien relatief goedkoop, door de vele repetitieve onderhoudswerkzaamheden viel het onderhoud dikwijls duurder uit dan de jaarlijkse afschrijvingskost. Denken we maar aan de intussen 'vergeten' handelingen die op deze smeediagrammen van een Renault K2 of een Wolseley Hornet van de jaren '30 zijn beschreven : intussen werden de metalen onderdelen die permanente smering nodig hadden vervangen door onderhoudsvrije polymeren ; de dure banden van weleer waren niet erg sterk en op 10000 km versleten; kleppen moesten regelmatig worden bijgesteld; smering was een dagelijkse zorg: olie bijvullen, want de motoren waren niet zo goed afgedicht, en de olie moest rond de 1500 km worden ververst, zeker in de winter. De minerale oliën van vroeger hadden geen detergenten of andere additieven, en waren evenmin « multigrade ». Antioxidanten en fijnere synthetische oliën laten veel grotere verversingsintervallen toe. De duurdere arbeidskost wordt gecompenseerd door veel grotere onderhoudsintervallen en computardiagnose via sondes die over heel het voertuig zijn verspreid. Recent werd er ook teruggegrepen naar tandwielen en distributiekettingen, die tegenwoordig nog weinig geluid produceren, dit vermijdt de verplichte vervanging alle 60/90000 km van de distributieriem (die voor het eerst werden toegepast door Glas in 1961).



Het werk van de hoefsmid is daarentegen nog niet veranderd, de technische polymeren hebben hun intrede nog niet gemaakt in de smidse, en het hoefijzer is nog niet ingrijpend veranderd. De karren hebben wel genoten van de technische vooruitgang: de assen en de wielen vereisen geen onderhoud meer.

■ Correctie op de kostenberekening van 1930

De vergelijking van 1930 is, net zoals de eerdere van 1896 (zie het vorig nummer van Historica), opvallend in het nadeel van het paard. Als we de dagelijkse afstand verdubbelen tot 33 km/dag voor beide transportmiddelen, zal het paard geen graantje meer kosten (al zullen de hoefijzers wel wat sneller verslijten), maar bij de auto



verdubbelt de vaste kost niet enkel (afschrijving op 8 i.p.v. op 17 jaar) maar ook de variabele kost (brandstof, olie, onderhoud..).

De dagelijkse kost paard/auto komt dan veel dichterbij elkaar te liggen, zonder natuurlijk rekening te houden met andere, meer technische, parameters, die evolueerden in het voordeel van de auto... want wat prestaties betreft, kon het paard in 1930 al lang niet meer worden vergeleken met auto, vrachtwagen of trekker. Maar ook op het vlak van de kosten was de evolutie even onverbidde-lijk en als gevolg van drie simultane factoren verwees de auto het beroep van koetsier naar het museum en die van het paard naar de vrijetijdsbeleving :

- de arbeidskost,
- de democratisering van de auto,
- de vereenvoudiging van zijn bediening.

Zoals een ingenieur vandaag zijn polymeren kiest, koos de koetsenbouwer de houtsoorten (eik, beuk, acacia, es...) in functie van de mechanische eigenschappen en weerstand (wiel, spaak, as...) en de nodige herstellingen werden na elke reis uitgevoerd. In de werkhuizen van Panhard & Levassor in 1900 werd dit werk, dat reeds dateerde uit de tijd van de postkoetsen, nog steeds uitgevoerd.

In 1930 was het niet langer nodig om bij de aankoop van een auto ook een chauffeur-mecanicien aan te werven. Een generatie eerder was voor dit beroep een echte opleiding nodig, een auto besturen was toen een ingewikkelde zaak en vereiste ook een fysieke paraatheid. de Dion-Bouton was een voorloper in de vereenvoudiging van besturing, zoals wordt geïllustreerd door deze driewieler die door Georges Bouton wordt voorgesteld.

■ Onwaarschijnlijke 'come-back' voor het paard?

Voor sommige ecologen is er geen twijfel mogelijk, de auto moet uit het stadsbeeld worden verbannen en sommige gemeenten hebben, in het kader van een 'hernieuwbare' filosofie al overwogen om opnieuw paarden in te zetten voor bepaalde taken, zoals huisvuilophaling of aanvoer van goederen. Voor nuchtere mensen, die weten dat paarden geen oplossing meer bieden, zijn er andere oplossingen, te beginnen met elektrische voertuigen, maar die houden dan weer geen rekening met de pedagogische romantiek.



Dit alles heeft te maken met een normale evolutie: de auto volgde de koetsen op, de autobussen de postkoetsen (tekening van Geo Ham) en de nieuwe trams, een 'elektrische première', kwamen in de plaats van de paardentram.

■ Het paard, de auto en de rest...

De paardentram, die in 1832 tussen New-York en Harlem werd ingelegd door John Stephenson, werd opgevolgd door de elektrische tram die in Berlijn werd ontwikkeld in 1881 door Werner



von Siemens. Maar het is vooral dank zij de Belgische industrie (Empain, Traction & Electricité...), dat de tram zich wereldwijd ging ontwikkelen, van Shanghai tot Cairo.

Deze elektrificatie was van meetafaan een succes, want zij maakte komaf met de vervuiling door de paarden, verminderde het aantal ongevallen in de stad aanzienlijk en verlaagde de onderhoudskosten van de talrijke paarden die elkaar 'non-stop' moesten aflossen aanzienlijk. Alleen al in Parijs waren er 16.500 paarden voor een dertigtal tramlijnen, voor sommige lijnen waren er tot honderd paarden nodig!

Ook al kon de traminfrastructuur sommige steden grondig veranderen, zoals in Lissabon in de bekende Alfama wijk, of de 'cable-car', die straatmas-todont in San Francisco, na het paard te hebben uitgeschakeld, wou de tram ook de automobielen uitschakelen.

Een straatgevecht tussen David en Goliath, waarbij de automobielen werden aangespoord om hun stadsmobiliteit te benadrukken en ook hun economisch voordeel, wat minder voor de hand liggend was.

Tegenover het paard, de tram of de fiets kon de auto zonder moeite rivaliseren op het vlak van prestaties, op dat terrein won hij altijd.... Maar om indruk te maken aan het begin van vorige eeuw, moesten nieuwe uitdagingen worden gezocht, die moeilijker te realiseren waren. Waarom de strijd niet aangaan met een vliegtuig? Waarom zou een trein sneller en comfortabeler moeten zijn dan een automobielen op luchtbanden?



In 1903 reed een Zwitserse Martini de 23° steile helling van een tandradtrein op.

In deze advertentie uit de jaren '30 wordt de kostprijs van de Fiat Balilla, de eerste populaire auto van het merk, vergeleken met die van een tram, toen beschouwd als een meer democratisch vervoermiddel.

De uitdagingen volgen zich op, zowel te land als in de lucht: het comfort en de snelheid van een Panhard, voorzien van de nieuwe Michelin banden, wordt vergeleken met een trein en een Bugatti Brescia die het opneemt tegen een vliegtuig.

Met dank aan Fortunato Visentini, conservator van het automobielmuseum van de Fondation Gianadda in Martigny (Zwitserland) en Pol Sonet, Belgisch verzamelaar, en mijn paardenliefhebbende vriendinnen, die zich wel zullen herkennen.



¹ de natuurlijke rubbers aan het begin van de XXe eeuw waren duur, moesten van ver komen en waren zeer ongelijk van kwaliteit. Vanaf de Tweede Wereldoorlog zagen we de opkomst van synthetische rubbers, afkomstig uit de petrochemie.





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

6-9 juli 2017

Info : www.circuit-ardennes.be

BASTOGNE • MARCHE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



Audi



MET DE STEUN VAN HET
COMMISARIAAT GENERAAL
VOOR TOERISME



PROVINCE DE
LUXEMBOURG



EUROPEAN
PRIVATE BANKERS



Ernst en luim

Boekbespreking

De FSA heeft er een druk uitgeversjaar opzitten. Naast de drieluik over de Belgische autosportgeschiedenis door Jean Paul Delsaux publiceerde de automobielstichting dit jaar ook een bijzonder leuk boek over de autotekeningen van Patrick Vander Stricht.

Leo Van Hoorick

Jean-Paul Delsaux is auteur van tientallen boeken over voornamelijk Belgische autosportevenementen. Hij beschikt over een rijk archief aan foto's en documenten en is dus uitstekend geplaatst om de definitieve geschiedenis van de automobielsport in België te schrijven. Hij is niet enkel een boeiend verteller, dit onderwerp boeit hem al zijn hele leven. Zelf beschrijft hij het zo:

«Een land van kunstenaars, uitvinders, industriëlen... en schrijvers. België telt (veel) meer beroemde mensen dan men op het eerst zicht zou denken. Op het vlak van auto's speelde het een pioniersrol en wat de mechanische sporten betreft, volgde het meteen het voorbeeld van Frankrijk, dat

■ Volume 1: 1896-1965

Het eerste deel, dat zeer rijk is geïllustreerd, net als de twee volgende, begint met een inleiding die van 1896 – de stichting van de Belgische Automobielclub, voorloper van de RACB – tot 1949 loopt en die bestaat uit “geïllustreerde sleutelmomenten”, onderverdeeld in drie periodes. Vanaf 1950 wordt de “jaarlijkse kalender” (nationaal en internationaal) vollediger en zijn er specifieke hoofdstukken, gewijd aan één of andere wedstrijd of discipline.

Vanaf 1960 zijn we pas goed vertrokken en wordt elk jaar geopend met een kalender van de wedstrijden (nationaal en internationaal) en de uitslagen ervan. Sommige van die wedstrijden worden in de daaropvolgende bladzijden ruimer besproken.

Voor 1960 bijvoorbeeld zijn de “nationale” wedstrijden: de Grote Prijs van Brussel, de Grote Prijs van Spa, de Grote Prijs van België, Luik-Rome-Luik, de Tour de France Automobile en de Heuvelklim van Namen. De hoofdbrok van dit boek vangt dus aan in 1960 en reikt tot 1965.

■ Volume 2: 1966-1980

Wie tot de generatie behoort van Jacky Ickx, Eddy Merckx en Joël Robert, zal ongetwijfeld veel plezier beleven aan het doorbladeren van dit boek. In 1966 waren ze eenentwintig of daaromtrent, meerderjarig, zoals dat toen heette.

Voor velen waren de jaren zestig en zeventig de gouden jaren van de mondiale autosport... en het einde van die gouden tijden. Een twintigtal piloten vormen samen de “top” van de Formule 1. Ze zijn Brits of (continentaal) Europees. Onder hen twee Belgen. Tot aan de trainingen voor de 24 u van Le Mans 1969.



de eerste impuls had gegeven. De Automobielclub van België was de tweede in zijn soort, na de Automobile Club de France. Het « Circuit des Ardennes », de Crawhez, de Caters, Jenatzy, Hautvast, (de drie) Pilette, Germain, Pipe, Spa-Francorchamps, Chimay, Frère, Gendebien, Mairesse, Zolder, Brussel,... hoeveel namen van mensen en plaatsen in België zijn niet verbonden met de auto ?”

Jacky Ickx heeft niet steeds het geluk aan zijn kant, maar toch wint hij enkele Grote Prijzen tellende voor het wereldkampioenschap en hij wordt zelfs tweemaal vice-wereldkampioen. Hij groeit ook uit tot DE grote specialist van uithoudingswedstrijden voor sportprototypes op wereldvlak en hij rijgt de overwinningen aan elkaar.

Andere autorenners trachten in de voetstappen van Jacky Ickx te treden, met minder goed materiaal misschien, en minder goed voorbereid, met minder hulp, met waarschijnlijk ook wat minder talent en zelfvertrouwen en in een klimaat dat plots veel minder gunstig wordt. De sponsors snellen ter hulp, met name de tabaksindustrie. Die worden nu beladen met alle zonden van Egypte, maar toen waren ze de helden. Ze waren in ieder geval erg sympathiek en vooral vrijgevig.

De belangrijkste wedstrijden worden verreden op het magische circuit van

Francorchamps, vlak bij Spa, de parel van de Ardennen. Er worden waanzinnige snelheden gehaald. Vijftig tot honderdduizend Belgen trekken drie keer per jaar naar hier om getuige te zijn van de 24 uren, de Bekers van Spa, de nieuwe 1000 Kilometer en voor de Grote Prijs Formule 1.

■ Volume 3: 1980-2016

Deel 3 van "120 jaar Belgische autosport" verschilt enigszins van deel 1 en 2 van de reeks. De auteur geeft immers niet enkel een overzicht van de belangrijkste wedstrijden uit de periode 1981-2015, maar vertelt in enkele hoofdstukken ook de geschiedenis van de belangrijkste wedstrijden van de Belgische autosport, zoals de Grote Prijs van België, de 1000 kilometer van Spa-Francorchamps of de 24 Uren van Francorchamps. Er zijn ook enkele hoofdstukken gewijd aan de rally's, heuvelklims, rallycross en karting.

Na vele gouden jaren te hebben gekend, veranderde de Belgische autosport van ritme in de jaren '80. Met de komst van Stoffel Van Doorne lacht de toekomst ons weer toe. Maar de opkomst van dit grote talent, samen met enkele anderen zoals Thierry Neuville, leidt misschien een beetje teveel de aandacht af van de grote rijkdom die onze "nationale" sport sowieso kent. Al meer dan een eeuw speelt de Belgische autosport een vooraanstaande rol op wereldvlak en ook vandaag kent die een nooit gezien succes. Dit boek kan worden beschouwd als een eerbetoon aan allen die hiertoe hebben bijgedragen.

De drie delen zijn rijk geïllustreerd en hebben als formaat 30 x 21 cm en een harde omslag. Ze tellen tussen 320 en 340 blz. De prijs per stuk bedraagt 59 euro + 15 euro portkosten. Voor liefhebbers is er ook een box met de drie delen samen: die kost 190 euro + 15 euro p&p (voor België).

■ The Pen and Ink Garage

De auteur, Patrick Van der Stricht, is architect, illustrator en Belg. Hij tekent sinds jonge leeftijd en is nooit gestopt. Dit boek toont een overzicht van zijn beste automobieltekeningen, de realistische, maar ook de romantische en excentrieke. Op zestienjarige leeftijd

wint hij een tekenwedstrijd van het weekblad Kuifje, dat op zoek is naar nieuwe ontwerpen voor de auto's van Michel Vaillant. Een van de ontwerpen van Patrick zal vervolgens de 24 u van Le Mans winnen! Zijn liefde voor tekenen en auto's wordt ondersteund door een grondige kennis van de geschiedenis en de techniek, en is gekruid met

een levendige fantasie en humor. De meeste tekeningen zijn voorzien van een korte toelichting. Dit boek richt zich tot zowel de vrienden van de auto, als de tegenstanders ervan (in de hoop dat het bij laatstgenoemden ook af en toe aanleiding tot een glimlach zal geven).

*Formaat 21 x 30 cm - Harde omslag
180 bladzijden - Volledig in kleur
Meer dan 450 beelden. Tekst
in 't Nederlands, Engels en Frans.
Prijs 29 EUR + verzendkosten 15 EUR
(in België)*



Voor alle boeken

FSA c/o Koning
Boudewijnstichting, Brussel

Om te bestellen

www.kbs-frb.be
(zoekterm : fsa)



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.



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
INTERNATIONAL
Banking Awards 2014

Best Private Bank Belgium



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be