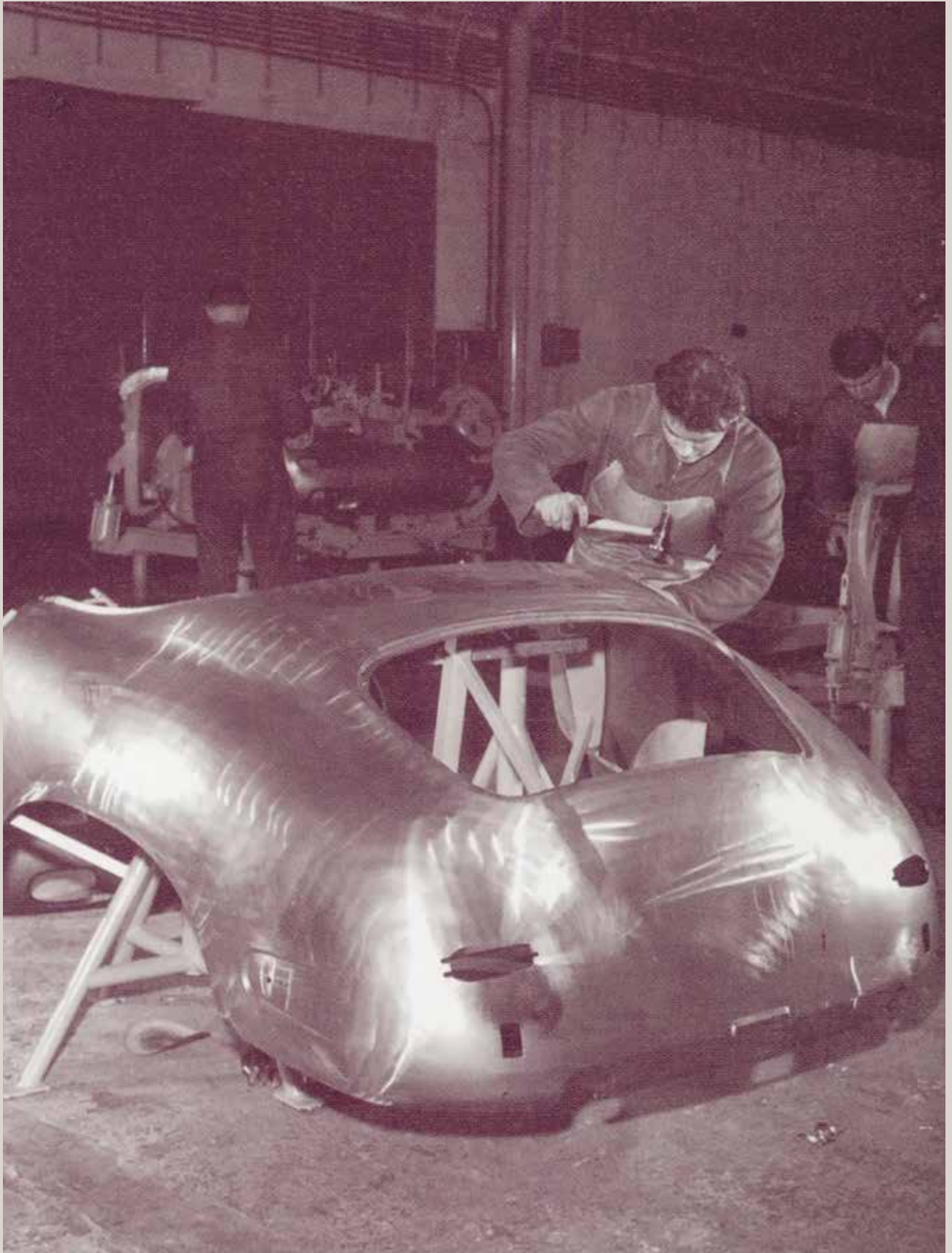


Fsa HISTORICAR

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





THE CHANTILLY SALE

— 10.09.17 —

Exceptional Collectors' Motor Cars

Sunday 10 September 2017
Château de Chantilly, France

Bonhams is delighted to announce its return to the magnificent Château de Chantilly. Timed to tie in with the Chantilly Arts & Elegance Richard Mille Concours this will be an event for a limited number of very special collectors' motor cars. The sale will be held in the breathtaking grounds of the Château.

ENQUIRIES

Europe

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

UK

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

USA

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



11th overall, 1st in class 1997 Carrera Panamericana

1957 MERCEDES-BENZ 300 SLS EVOCATION 'ALLOY COMPETITION ROADSTER'

Chassis no. 1980427500220

€1,500,000 - 2,500,000

plus buyer's premium and other fees *

Bonhams

bonhams.com/chantilly

* For details of the charges payable in addition to the final hammer price, please visit bonhams.com/buyersguide

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 Jonckheere
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
Ecurie Val d'Or
KBC Classic Car Club

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

Uitgeversmaatschappij:

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

Vele tinten grijs



Bij de jaarwisseling telde ons land 7 301 766 ingeschreven voertuigen. 78% daarvan zijn personen- of bestelwagens, 11% vrachtwagens (+3,5 ton) en 6% tweewielers (met nummerplaat). Van het Belgische voertuigenpark zijn er 60% in Vlaanderen geregistreerd, 31% in Wallonië en 6% in het Brussels gewest. De gemiddelde ouderdom van de voertuigen bedroeg aan het begin van dit jaar landelijk 7 jaar en 2 maanden, maar er zijn ook hier regionale verschillen: Wallonië heeft de jongste auto's met een gemiddelde leeftijd van 6 jaar en 9 maanden, in Vlaanderen zijn ze gemiddeld 7 maand ouder en Brussel heeft het oudste park met een gemiddelde ouderdom van 8 jaar en 6 maanden.

Diesels hebben nog steeds het grootste aandeel met 60% van het park, maar dat loopt terug. Benzinewagens nemen 39% voor hun rekening, wat de alternatieve brandstoffen (voornamelijk elektrische aandrijving) slechts een magere 1% over laat.

Ooit las ik dat in België het meeste grijze Ferrari's ter wereld werden verkocht en dat zou wel eens kunnen kloppen. De drie meest populaire kleuren in ons nationale wagenpark zijn grijs met 34% van alle auto's, zwart 16% en wit 7%... m.a.w. 50 %procent van het Belgische wagenpark kleurt in een veelheid aan tinten grijs. Wit is ook al geen echte kleur, met een beetje goede wil zouden we het ook een soort van grijs kunnen noemen.

Deze cijfers maken u waarschijnlijk nieuwsgierig naar de situatie van het "klassieke" wagenpark in België. Onze vrienden van Febiac stelden ons hierover een reeks interessante cijfers (1e kwartaal 2017) ter beschikking. Ze leren ons dat er 102 376 oldtimervoertuigen (ouder dan 25 jaar) zijn ingeschreven. Het gaat hier over alle soorten voertuigen en we kunnen veronderstellen dat ze in min of meer rijdbare staat verkeren, vermits ze een nummerplaat hebben.

De DIV heeft ook een opdeling van die cijfers, maar die is jammer genoeg niet altijd even betrouwbaar omdat in de loop der jaren de verschillende categorieën werden gewijzigd. Zeker is dat er 81 784 zijn ingeschreven als auto's, of omgerekend 79,88%. 7,94 % van het totale park zijn motoren, 5,78% zijn ingeschreven als bestelwagen en 0,87% zijn trucks. Voor de liefhebbers, er zijn 1999 voertuigen ingeschreven als landbouwtractor (1,95%). Maar er zijn nog vreemdere categorieën: 30 lijkwagens, 10 ambulances, 10 lichte pantservoertuigen en 5 zware....

Als we een opdeling maken per ouderdom blijken slechts een luttele 1 086 (1,06%) van alle voertuigen van voor 1940 te dateren. 15 419 (15,06%) voertuigen zijn ouder dan 50 jaar en 35 438 (34,6%) dateren van voor 31/12/1976 en zijn dus ouder dan 40. Indien we enkel naar de categorie personenwagens kijken, dateren er slechts 820 van voor 1940, dat is net geen procent van het hele oldtimerpark. 11 450 of 14% zijn ouder dan 50 jaar en 28 654 of 35,04% zijn 40 jaar of ouder. Daaruit kunnen we concluderen dat het overgrote deel van de "o"-platen – 64,96% om exact te zijn – werden uitgereikt aan relatief jonge auto's, tussen 25 en 40 jaar oud. Hoeveel procent hiervan door hun baasjes "oneigenlijk" worden gebruikt (dus niet als oldtimer, maar als dagelijkse auto), dat is niet bekend.

Leo Van Hoorick

CITROËN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - R - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL -

BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -

AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGENDA - DETOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY -

AUTOWORLD MUSEUM BRUSSELS | BEAULIEU NATIONAL MOTOR MUSEUM |
CITÉ DE L'AUTOMOBILE COLLECTION SCHLUMPF | LOUWMAN MUSEUM | MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE

THE BIG FIVE

PRESENTING THE EUROPEAN NATIONAL MOTORMUSEUMS

CYCLECARS & GRAND SPORT

HIGHLIGHTING A FORGOTTEN MOTOR HISTORY



**BESTEL ONLINE
MET KORTING!**
> INTERCLASSICS.BE

INTERCLASSICS BRUSSELS 2017

17 / 18 / 19 NOVEMBER 2017

BRUSSELS EXPO

BELGIUM'S PRIME CLASSIC CAR SHOW

SPONSORS Private Banking Specific Insurance Underwriters	PARTNERS Fédération Belge des Véhicules Anciens Publieke Federatie voor Oude Voertuigen	 AUTOWORLD BRUSSELS	 Bonhams	 AUTO SCOUT24	 L'Espresso AUTO	 L'Espresso AUTOMOBILE
		 AutoGids.be	 Auto Wereld.be	interclassics.be		

- MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

Inhoud

3	Edito
6-7	Foto's van weleer
8-18	Markante bedrijven – Moorkens - deel I
20-25	Belgisch erfgoed: Porsche D'Ieteren Roadster
26-29	Future classic: BMW 650i
31-38	Economische vergelijking: paard-auto deel 3

Adverteerders

2	Bonhams
4	Interclassics Brussels
11	Bank Delen
19	CRC
30	FSA Boek: The Pen & Ink Garage
39	Mercedes
40	KBC

Agenda

- *Spa Italia 18 juni 2017*
- *Chantilly Arts & Elegance, 10 september 2017*
- *13th Antwerp Concours d'Elegance, 9-10 september 2017*
- *Zoute Grand Prix, 6-8 oktober 2017*
- *Interclassics Brussels, 17-18-19 november 2017*
- *Dreamcar International, 16-17 december 2017*
- *Interclassics Maastricht, 11-14 januari 2018*

Autoworld

- *Ferrari 70 years: 16 juli – 3 september*
- *AMG 50th anniversary: 9 september – 1 oktober*
- *Lotus 7 Story: 7 oktober – 5 november*
- *Brussels Old Timers: 7 november – 3 december*
- *American Dream Cars: 15 december 17 – 28 januari 2018*

Voor meer details: www.autoworld.be



Omslag

Van 1961 tot begin 1962 bouwde D'Ieteren in Vorst 724 exemplaren van de Porsche 356 Roadster. Zij zijn nu zeer gegeerd door verzamelaars. De carrosserie-elementen werden nog met de hand bijgewerkt door echte vaklui. De rijke ervaring van het huis als carrossiers kwam zeker goed van pas. De assemblage zelf gebeurde op een meer industriële manier.



*Victory Parade, Madrid, 1 april 1944.
Generaal Franco laat zich rondrijden in een
Amerikaanse Buick met Belgische Van Den Plas
carrosserie. In het éénwielige aanhangwagentje
zou een gasgenerator zijn ondergebracht.*

*Met dank aan Antonio Silva
en aan het foto-agentschap
EFE uit Madrid.*

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.

Foto’s van weleer

■ Buick 1937 Series 40 Vanden Plas (Brussel)

Naar aanleiding van ons artikel over Vanden Plas (Historicar 32) kregen we vanuit Spanje een interessant verhaal over een Buick Series 40 met Belgische Vanden Plas carrosserie van de huidige eigenaar, Antonio Silva uit Madrid.

De Buick Series 80 werd in de jaren voor Wereldoorlog II ook bij GM in Antwerpen gebouwd. Het korte chassis met 8 cilinder kopklepmotor waarover het hier gaat, werd in 1937 afgeleverd bij Vanden Plas in Brussel, voor de opbouw van een tweedeurs cabrio carrosserie. Die carrosserieën waren uniek en werden nog volledig met de hand gemaakt. Dat duurde gemakkelijk twee tot drie maanden. Het X-vormige chassis werd voorzien van een open tweedeurs carrosserie die plaats bood aan vijf personen. De voorkant, inclusief het brandschot en het dashboard waren identiek aan die van het standaard-

model. Maar voor de rest was de auto heel exclusief, met een interieur gemaakt met het fijnste leder, grote zijdeuren en een sierlijk ingewerkt reservewiel op de glooiende achterkant. De mohair kap was gemonteerd op een uit hout en staal gemaakt frame en was ook langs binnen gevoerd. Hoe en wanneer de auto in Spanje belandde is niet bekend. Feit is dat hij op 21 februari 1939 meereed in een parade ter gelegenheid van de bevrijding van Barcelona op het einde van de Spaanse Burgeroorlog. Aan boord bevonden zich Italiaanse officieren. Tijdens de oorlog was de Buick onderdeel van de vloot van Generaal Franco. Die liet zich liefst rondrijden in een Hispano Suiza, een Mercedes 770K of 540K. Spanje was neutraal, maar de Generaal was niet vergeten dat de Führer hem had gesteund tijdens de burgeroorlog. Toen het duidelijk werd dat het Derde Rijk ten onder zou gaan, was het opportuun om een uitgesproken neutrale koers te varen en dan boden de Amerikaanse auto’s uit zijn

wagenpark, een Plymouth en onze Buick, een handige uitkomst.

In februari 1944 werd gedecreteerd dat auto's in Spanje enkel nog met een gas-generator mochten worden aangedreven zodat de schaarse benzinevoorraden gereserveerd konden blijven voor noodgeval- len. In dat opzicht is de grote zwart/wit foto wel bijzonder interessant. Ze werd gemaakt tijdens de "Victory" parade op 1 april 1944. De Buick heeft Generaal Franco aan boord, en trekt een bijzonder sierlijk aanhangwagentje. Hierin zou een gasgenerator zijn ondergebracht. Historici doen dit verhaal af als volksverlakkerij: dat fraaie en gestroomlijnde aanhangsel diende enkel om het volk te laten geloven dat ook hun Generalísimo zich aan de regels hield. Wie weet hoe een gasgenerator werkt en hoe hij er in realiteit uitzag zal wel begrijpen dat het een onmogelijk huzarenstukje moet zijn geweest om in dat glim-

mende karretje een rokende gasgenerator onder te brengen.

De Buick werd na de oorlog gekocht door Pedro Romeu. Hij restaureerde en bewaarde hem meer dan 50 jaar. In 2014 kwam hij in handen van onze correspon- dent Antonio Silva. Die is nu bezig met een totale restauratie en is benieuwd of er nog andere auto's met een gelijkaardige Vanden Plas carrosserie de tijd hebben overleefd. Wie hierover informatie wil delen, kan altijd een bericht sturen naar leo@historicar.be.



De auto zoals hij er uit zag toen Antonio Silva hem kocht.

■ Charles Palmers de Grootte

Charles Palmers uit Stevoort (Hasselt) was een man met technisch vernuft. Hij bewoonde het plaatselijk kasteel en had een goed uitgeruste werkplaats. In de jaren '80 van de 19de eeuw bedacht hij enkele vehikels met een stoommotor van De Dion-Bouton-Trepadoux. Een wagen zonder paarden die je van ver hoorde aankomen, vertelde men vele jaren later nog in Hasselt.

Bij zijn bezoek aan Graaf de Dion merkte Palmers op dat in Brussel petroleumwa- gens een onaangename geur verspreidden.

Toch stapten ze allebei over op petro- leum! In 1894 ontwierp Charles een vis-à-vis die hij liet bouwen in een atel- ier in Herstal. De 2 cilinder was bijna zo breed als lang en woog slechts 170 kg. In 1908 overleed Charels Palmers de Grootte. Op zijn ontwerptafel lag een viercilinder in wording.

Steven Wilsens





Albert Moorkens bij een motorcross in Leuven, 1934.

Albert Moorkens was al vanop jonge leeftijd gepassioneerd door mechanische sporten. Samen met o.m. Jacques Ickx, later één van de toonaangevende Belgische autojournalisten en vader van Pascal en Jacky, nam hij op 11 maart 1934 deel aan een motorcross aan de Zoete Waters van Oud-Heverlee. Enkele jaren later maakt hij van zijn hobby een beroep: in 1936 opende hij een handel in motoren aan de Oude Steenweg in Berchem (Antwerpen) en legde zo de basis van een heus imperium dat door zijn kinderen en kleinkinderen werd uitgebouwd tot de in 1980 opgerichte Alcopa-holding die vandaag meer dan 160 vennootschappen groepeerst.

Door Leo Van Hoorick

Markante figuren - Deel I

De Moorkens-Dynastie

In 2011, ter gelegenheid van de 75e verjaardag van de oprichting van het eerste bedrijf van Moorkens, schreef de oudste zoon, Jean-Albert, de geschiedenis van het bedrijf tot aan de dood van zijn vader in 1979. Het was dan ook logisch dat we hem als gids kozen, temeer daar we hem kennen als bestuurder van de FSA (Fondation-Stichting Automobiël), die aan de basis ligt van het magazine *Historicar*.

Jean-Albert is de tweede van zes kinderen, 2 meisjes en 4 jongens: Thérèse (°1936), Jean-Albert (°1937), Chantal (°1938), Leopold (°1940), Pierre (°1946) en Dominique (°1948).

Albert Moorkens was niet alleen toen

hij zijn zaak oprichtte, hij deed dat samen met zijn oudere broer Gerard, die een getalenteerd verkoper was, terwijl Albert meer de ondernemer was die voor visie en stabiliteit zorgde. Met zijn handel in motoren richtte hij zich tot twee soorten klanten: de echte motorliefhebbers enerzijds, maar ook de mensen die in de haven van Antwerpen werkten en die de middelen hadden om een motorfiets te kopen. Albert kwam al snel tot het besef dat er meer te verdienen viel met de import dan met de gewone handel. Hij ging dus op zoek in Groot-Brittannië dat in die jaren toonaangevend was, zowel op het gebied van auto's als van motoren. De grote merken hadden uiter-

aard reeds een vertegenwoordiging op de Belgische markt, Hij moest het dus stellen met een kleiner merk, dat werd Calthorpe. Het merk had een goede reputatie en twee modellen: een 350 cc en een 500 cc, de Calthorpe Ivory. Ze waren echter aan de dure kant, en dat bleek uiteraard geen voordeel in een markt die nog volop uit de crisis aan het komen was. Deze vertegenwoordiging was dan ook van korte duur want Calthorpe legde in 1938 de boeken neer.

Er waren echter twee andere merken die de aandacht van Albert trokken: Zündapp en NSU. Vooral de constructeur uit Neckarsulm was erg succesvol dank zij een scherp geprijsde 125cc met prima prestaties. Met zo'n motorfiets won Albert Moorkens trouwens de 3u Trial van het Hageland op 5 mei 1940, de laatste Belgische motorwedstrijd in vreedstijd. De overlevering wil dat hij die overwinning vooral te danken had aan een geblokkeerde gaskabel, waardoor hij enkel maar volgas kon rijden....

Zündapp (naam afgeleid van Zünd Apparat, of ontstekingsapparaten) bouwde motoren sinds 1921. Zijn oprichter M. Neumeyer mikte op de motorisering van de massa, en deed dit met een reeks moderne motorfietsen die echt braken met het verleden. Hij had het geluk dat ook de net verkozen Rijkskanselier de motorisering van de massa tot één van zijn strijdpunten maakte. Het merk bood een zesttal modellen aan en de productie evolueerde snel: van 7 000 machines in 1933 tot 27 700 in 1937, nadien werd de civiele productie echter beknot, ten gunste van de oorlogsindustrie. En dat was een tegenvaller voor de jonge Antwerpse importeur, want het merk met als slogan "Zündapp Zuverlässig" (betrouwbaar), werd vanaf 1938 door Moorkens verdeeld.

Eén van de eerste personeelsleden van de jonge firma was René Milhoux. Een bekend motorrenner en wereld-recordhouder die lid was van het F.N. team en Albert leerde kennen via Jacques Ickx. Ze zouden vrienden voor het leven worden en samen ook

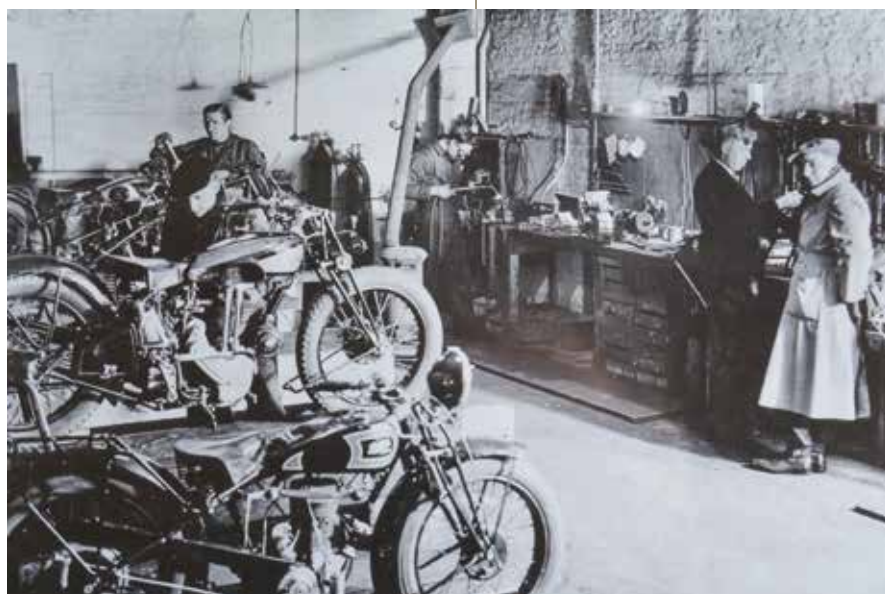
aan veel wedstrijden deelnemen. Zo wonnen ze de 24 u van Schaarbeek met een Zündapp K500 met sidecar, niettegenstaande een ongeval onderweg, waardoor Albert een schouder brak, maar toch niet opgaf, niettegenstaande helse pijnen.

Intussen was Albert al enkele jaren gehuwd met Constance "Coco" Belpaire, een vrouw die een essentiële rol speelde in het succesverhaal van haar man. Jean-Albert omschrijft het plastisch al volgt: "Vader zorgde voor de bakstenen, moeder voor het cement".

■ Oorlogsjaren

Zoals zovelen vluchtte ook de familie Moorkens richting Frankrijk bij het

*Jean-Albert Moorkens
bij de BMW Isetta die de inkomhal
van de hoofdzetel in Kontich siert.*



*Het allereerste atelier.
2e van rechts is Gerard Moorkens*



uitbreken van de oorlog. Ze belandden temidden van de slag om Abbeville en daar besloot Albert Moorkens om snel terug te keren naar huis, zijn vrouw stond immers op het punt te bevallen. Twee dagen na de terugkeer wordt zoon Leopold geboren. De families Milhoux en Moorkens verblijven in het Tanghof in Kontich, het huis van Albert. De business ligt stil. Met de Eerste Wereldoorlog in het achterhoofd denken ze dat voeding een groot probleem zal worden en ze besluiten om konijnen te gaan kweken. Er worden massaal koten getimmerd en konijnen gekweekt. Tegen het eind van de zomer beseffen de pioniers dat konijnen een onstillbare honger hebben en dat alle groen in de omgeving is opgevreten. Er wordt beslist om de kolonie Vlaamse reuzen te verkopen en terug te keren naar het magazijn aan de Oude Steenweg, waar het leven stilaan zijn oude gangetje herneemt. De import ligt uiteraard stil, maar ze slagen er in een dozijn kleine motoren bij Gillet te kopen. Verder worden er nog een aantal motorfietsen onderhouden. Op een dag ontdekken de Duitsers dat Moorkens Zündapp importeerde. Het atelier wordt opgeëist en voortaan moeten er militaire motorfietsen worden onderhouden voor de bezetter. Daardoor komt er ook een stroom aan wisselstukken op gang waarvan er nogal wat clandestien verdwijnen. Na enkele maanden verhuist het atelier op bevel van de Duitsers naar

Albert Moorkens reed ook na de oorlog nog wedstrijden. Hier met een Terrot 125 cc.



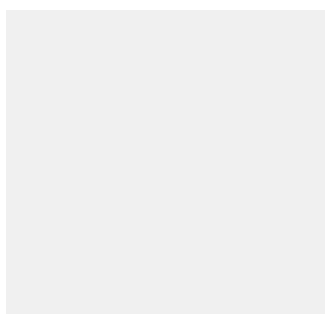
Cross in Leuven 1942. Albert Moorkens (links) won de wedstrijd, volgas. Let op de Belgische 'Cocarde' die iedereen heeft opgespeld.



DELEN

PRIVATE BANK

Delen Private Bank is een familiale onderneming die gespecialiseerd is in patrimoniumbeheer. Als dynamische goede huisvader streven we een gezonde groei en de bescherming van uw patrimonium na. Neem contact op met één van onze zetels voor een vrijblijvende afspraak of bezoek onze website.



Uw vermogen verdient onze ervaring en onze expertise.

www.delen.be

André Milhoux met Terrot 500 cc. Op de achtergrond is René Milhoux in gesprek met Albert Moorkens (op de motor).



een grote garage aan de Mechelse Steenweg. In 1943 is er zelfs even sprake van om de hele ploeg naar Polen te verhuizen, dichterbij het front. Gelukkig gaat dit plan niet door. Albert Moorkens slaagt er ook in toestemming te krijgen om civiele voertuigen te onderhouden. Er zijn immers nog altijd mensen (dokters,

militaire bevelhebber van de weerstand.

Antwerpen lijdt van september 44 tot eind april 45 onder de vliegende bommen (V1 en V2). De haven is de enige bevoorradingshaven die intact in de handen van de geallieerden was gevallen, en vanaf november 44 is de havenactiviteit intens. De motorfietsen die tijdens de oorlog werden verstopt verschijnen weer in het straatbeeld en de markt wordt gevoed met oorlogsbuit. Het bedrijf verlaat de grote garage voor een atelier op de Mechelse Steenweg, naast de kerk. Dit pand heeft een etalage, achteraan een grote werkplaats. Er is op het gelijkvloers ook een bureau voor Gerard en een wisselstukkenmagazijn dat wordt gehouden door André Milhoux. Op de eerste verdieping bevindt zich het bureau van Albert en van Mr. Matthys, de boekhouder. De familie Milhoux woont op de tweede verdieping. Er heerst nog redelijk wat anarchie. Militairen die terugkeren uit Duitsland bieden hele vrachtwagenladingen buitgemaakte motorfietsen te koop aan.

■ Terug naar vreedestijd

Temidden van de chaos streeft Albert Moorkens naar wat orde. Hij sluit een akkoord met de douane. Alle motoren die in zijn handen komen zonder papieren of met vervalste facturen zal hij taxeren, en hij zal de douanerechten betalen in ruil voor papieren. Daardoor ontvangt de douane middelen die ze anders zouden mislopen en kan Moorkens het veelal gestolen materiaal legaal verkopen. Deze oorlogsbuit is echter niet voldoende om een handelszaak te doen draaien. De productie ligt nog steeds stil, dus moet men op zoek gaan naar militaire overstock. In de eerste plaats Britse motorfietsen, meer bepaald 350 cc motoren van Ariel, waarvan er honderden worden gekocht. Dan volgen er 300 Harley Davidsons van het Amerikaanse leger. Er zijn verschillende arbeiders in de weer met het demilitariseren van deze motoren. Ze worden volledig gedemonteerd, gekuist, gezandstraald, vervolgens geschilderd en gechromed. Het

Om de Belgische importtaksen te vermijden wordt een eigen motorfiets ontwikkeld, de Cyclon.



ambtenaren) die met een motorvoertuig mogen rijden. Men herstelt en herschildert ook fietsen, en er worden zelfs enkele boten verkocht. Op het eind van de oorlog slagen ze er zelfs in een Zündapp K600 met sidecar achterover te drukken en te verbergen. Deze motor, bestuurd door Milhoux, zal bij de bevrijding van Antwerpen worden gebruikt door een

resultaat is zeer aantrekkelijk en de verkoop loopt als een trein in een totaal opgedroogde markt. De verkoop van al deze motoren zorgt er ook voor dat er wisselstukken moeten worden aangekocht. Albert kon daarvoor rekenen op de hulp van een Britse militair, Clive Porter, die erg belangrijk zou worden in de contacten met de Britse constructeurs.

Duitsland lag in puin, dus was Groot-Brittannië het eerste objectief, niet-tegenstaande het moeilijk bleef om importlicenties te verkrijgen. Matchless en AJS keerden terug naar hun vooroorlogse importeur, idem voor Norton. Er werd een overeenkomst gesloten met Panther, maar omwille van de importquota opgelegd door de Belgische staat om de nationale productie te beschermen, blijven de aantallen laag. Het belangrijkste merk, BSA, wordt in België vertegenwoordigd door de Ets Van Eyck uit Brussel. De directeur van BSA, Rowson, welbekend bij de piloten uit die tijd, had niet enkel met René Milhoux geraced, maar kende ook zijn vader. Dat maakte de onderhandelingen heel wat vlotter. Het land wordt in twee gedeeld: het noorden mocht door Moorkens worden bediend, Brussel en het zuiden waren voor Van Eyck. Daardoor wordt ook het aantal invoerlicenties verdubbeld.

Wanneer Van Eyck met pensioen gaat, stelt zijn zakenpartner Gall voor om een joint-venture op te richten. Zo wordt de onderneming FAMO de BSA importeur voor heel België. Twee jaar later gaat ook M. Gall met pensioen, en verkoopt hij zijn aandelen aan Moorkens. Het aantal importlicenties blijft echter laag, en noodgedwongen richt Moorkens zich naar Frankrijk. Ze verwerven de verdeling van Terrot. Het eerste model is een 125 cc met mooie prestaties, maar een povere afwerking. Chromo ontbreekt en het spuitwerk is slordig. Maar de vraag is groot en vele honderden motorfietsen worden geïmporteerd. De agent van Franes-les-Couvin, bij de Franse grens, verkoopt massaal veel moto's terug in Frankrijk, want de productie is voornamelijk gereserveerd voor de

export, waardoor de leveringstermijnen in Frankrijk onmenselijk lang worden.

In 1949 komt het merk met een 500 cc afgeleid van het militaire model. De prestaties zijn goed, maar de afwerking laat nog steeds te wensen over. Op de markt krijgen ze de bijnaam "olieboten" want de olie lekt aan alle kanten en ze krijgen van de gebruikers veelzeggende de slogan "Terrot = te rot om te rijden" mee. De Duitse concurrentie keert stilaan

Feest rond de Montagelijijn van de Zündapp Bella in 1958.



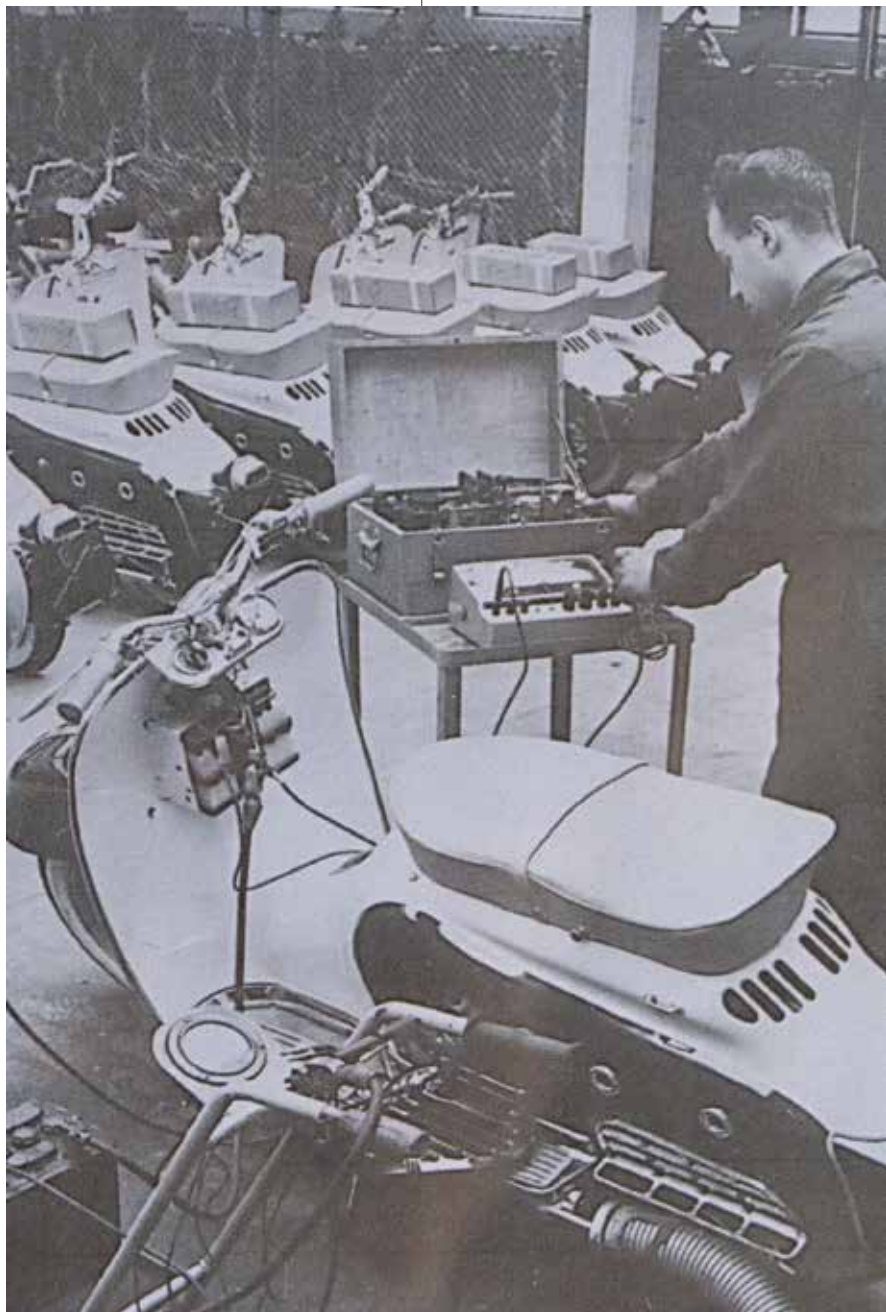
terug met goed afgewerkte machines en dat betekent het einde voor Terrot.

Niet lang na de bevrijding krijgt Moorkens een brief van Zündapp, met het aanbod om opnieuw wisselstukken te leveren. Er wordt ook in vermeld dat ze de intentie hebben om de productie weer op te starten. De eerste naoorlogse Zündapp is een 200 cc. Moorkens neemt een beslissing met belangrijke consequenties voor de toekomst van het bedrijf: de Zündapps worden in onderdelen geïmporteerd en hier geassembleerd. Zo worden problemen met invoerlicenties vermeden.

Albert Moorkens is getuige van de economische heropstanding in Duitsland. Hij wil zijn productenportefeuille diversifiëren om zo beter gewapend te zijn tegen een eventueel faillissement van een leverancier, en

Een van de twee Montagelijijnen van de Zündapp Bella, 1957.





Eindtest van een Zundapp Bella.

tegelijkertijd vermijden dat andere invoerders met een concurrerend merk op de markt zouden komen. Daarom neemt hij in 1947 contact op met DKW. Het merk heeft nog een fabriek in het westerse deel van Duitsland en een uitstekende 125 cc. De Duitse merken specialiseren zich in kleine motoren, omdat die beter overeenstemmen met de beperkte koopkracht van de Duitsers.

Vermits de importlicenties de groei van de onderneming blijven tegengaan, wordt beslist om ook met een eigen merk van motorfietsen te starten. Dat wordt Cyclon. Deze lichte motorfietsen worden ontworpen door René en André Milhoux. Ze hebben geen of een eerder symbolische

achtervering en hebben een 125 cc BSA motor met magneto of een 125 cc DKW met bobijnontsteking. Een ander onderscheid: bij de Engelsen zat de ontsteking aan de rechterkant. Voor de rest was deze motor identiek: BSA kreeg de DKW-licentie immers als oorlogsschadevergoeding. Er zijn in de autogeschiedenis nog enkele voorbeelden te citeren, denken we maar aan de fameuze BMW 6-cilinder 2-liter van de 328 die een mooie carrière in Engeland beleefde, via Bristol.

■ Hoogdagen voor motoren

Op 1 juli 1952 werd het systeem van contingenteringen opgeheven en werd de import van motorfietsen vrij. Voor Moorkens betekent dit een nieuwe periode van expansie. De garage naast de kerk barst uit zijn voegen en er is geen ruimte om een montageketting te installeren. Er wordt een nieuwe locatie gevonden aan de Mechelsesteenweg 571. Op het gelijkvloers is een toonzaal met etalage en daarachter een magazijn. De twee verdiepingen bieden plaats aan de administratie. In het achtergebouw worden twee assemblagelijnen geïnstalleerd, maar er is ook een lokaal voor de wedstrijdafdeling en een grote opslagplaats. Die is nodig want de productie gaat het hele jaar door, terwijl het verkoopseizoen slechts van de lente tot de herfst loopt. In dit atelier worden duizenden Zündapps en DKW's gebouwd. Dan verschijnt de Vespa, en dat wordt in heel Europa meteen een verkoopsucces. In een recordtijd ontwikkelt Zündapp een eigen scooter, de Bella, volgens Jean Albert veel comfortabeler en luxueuzer dan het Italiaanse origineel. Het succes is zo groot dat de montage bij Moorkens in de zomermaanden wordt verlengd tot 10 u per dag, en dat er ook op zaterdag wordt gewerkt. In 1957 alleen al verkopen Albert en Gerard er 13 000, het totale aantal Bella's dat in België een koper vond, wordt op 50 000 geschat.

Op de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1958 installeren de gebroeders Moorkens een kleine montageband voor Bella scooters. Die zal een

volgende stap in de ontwikkeling van de onderneming inluiden....

■ Wedstrijdservice

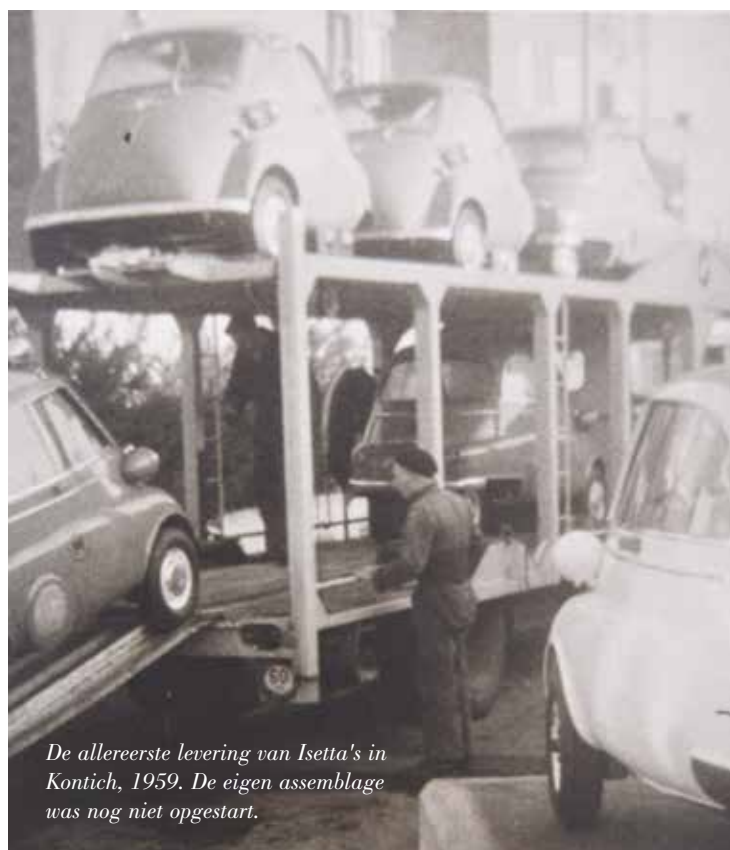
Albert Moorkens was een zeer sportief man. Hij nam deel aan talrijke motorwedstrijden, eerst alleen, later met zijn boezemvriend René Milhoux. Geen wonder dus dat competitie een belangrijke rol speelde in de geschiedenis van Moorkens. Milhoux had voor de oorlog verschillende wereldrecords op zijn naam geschreven. Wanneer er na de oorlog (tot de eerste helft van de jaren '50) in Jabbeke verschillende recordpogingen werden ondernomen – vooral de Britten waren hier zeer actief – werd dit ook vanuit Berchem op de voet gevolgd. In 1947 had de Union Motocycliste Belge op de A12 reeds een “vliegende kilometer” georganiseerd. In 1948 verhuisden ze naar Jabbeke, waar een nieuw stukje autoweg was aangelegd. Moorkens was toen net verdeler geworden van Vincent HRD, en de ingenieur van het merk, Phil Irving, had een recordmachine ontwikkeld, bekend als “Gunga Din”. Die machine zou met de hulp van Moorkens naar België komen voor de wedstrijd. Phil Irving zou zelf de machine naar

België rijden, maar heeft onderweg een ongeval: hij raakt daarbij licht gekwetst en de voorvork en het voorwiel zijn geplooid. De motor wordt noodgedwongen per bestelwagen afgehaald aan de “Maalboot” en in Berchem hersteld met onderdelen die van een Black Shadow uit de etalage worden “geleend”.

Er wordt gestreden voor twee records: “solo” en sidecar”, met als piloot René Milhoux. Ambitie, 100 mph (160,9 km/u) met de sidecar (een Belgische Imperial met de reglementaire 60 kg ballast) en 120 mph (193 km/u) solo. De sidecar wedstrijd eindigt op een 4e plaats, met een snelheid van 97,5 mph. De solo wedstrijd wordt echter gewonnen met een snelheid van 120,5 mph (193 km/u). De Norton die door de fabriek was afgevaardigd haalde slechts 104 mph.

Het bedrijf had een eigen raceafdeling en René Milhoux kreeg van zijn baas de toestemming om een gele Citroën H1 bestelwagen in te richten als rijdend atelier. Die werd gebruikt om André Milhoux, die de kleuren van BSA verdedigt, bij te staan, maar is van 1954 tot 1958 ook aanwezig op talrijke crossevenementen. Met

De eerste rudimentaire assemblagelijijn van de Isetta in Kontich, 1959.



De allereerste levering van Isetta's in Kontich, 1959. De eigen assemblage was nog niet opgestart.





23-24 mei 1959:
een reclamekaravaan van
19 BMW 600's rijdt 737 km non-stop
door België in 1 dag, ter gelegenheid
van de XIIe Ronde van de B.M.B. Hier
bij een pauze in Marche.
19 aan de start, 19 aan de aankomst.

de opkomst van de scooter liepen de verkopen van de motorfietsen sterk terug, en dat had ook een invloed op de race-afdeling: de Citroën zou niet worden vervangen.

In 1962 debuteert de zoon van Jacques Ickx met een Zündapp 125 cc en de steun van Moorkens in crosswedstrijden. Enkele jaren later krijgt hij met de steun van Albert een BMW 700 ter beschikking voor zijn eerste ervaringen als autopiloot.... Jacky is de naam.

■ Evolutie naar vier wielen

Na de oorlog zochten verschillende constructeurs hun heil in kleine auto's, aangedreven door een kleine motorfietskrachtbron. De koopkracht

was immers laag en de grondstoffen duur. In Duitsland was Messerschmitt in het begin van de jaren '50 één van de eerste en meest succesvolle. Als importeur van Zündapp had ook Moorkens al een beperkt aantal vierwielers verkocht, want ook dit motorfietsenmerk ontwikkelde een dwergauto, de Janus. Die had een nage-noeg identieke voor- en achterkant, en werd genoemd naar de Romeinse god met twee gezichten. De motor, een éencilinder tweetakt van 245 cc en met 14 pk was centraal ingebouwd. Het werd geen overdonderend succes.

Op het Salon van Turijn presenteerde Renzo Rivolta in 1953 een driewieler met twee plaatsen, bereikbaar via een openklappende voorkant. Heinkel en BMW verwierven een licentie voor de bouw hiervan, maar enkel laatstgenoemde maakt er een regelrecht succes van. De luidruchtige en stinkende tweetakt ruimde plaats voor een BMW monocilinder van 250 cc met 12 pk en er werden verschillende verbeteringen aangebracht aan het originele ontwerp. Al snel werd ook het enkele achterwiel vervangen door twee wielen die kort naast elkaar waren gemonteerd. In 1955 startte BMW de productie van de Isetta. Het merk had op dat ogenblik naast motoren slechts een tweetal grote en dure automodellen op het programma, en die werden slechts mondjesmaat verkocht. De BMW dwergauto was meteen een succes. Het eerste jaar

De gele Citroën assistentiewagen,
een bekend gezicht langsheen
de omlopen in de jaren '50.



werden er 13 000 van verkocht, in 1957 was dit aantal richting 40 000 geklommen.

De kleine montagelijns van Bella motorfietsen die Moorkens op de Expo '58 toonde bleef niet onopgemerkt. Via Renzo Rivolta kwamen de broers in contact met BMW, en ze werden naar München uitgenodigd. Grootste hinderpaal was het feit dat BMW in België reeds een distributeur had, de "Garage du Rond Point de l'Avenue Louise". Die had in 1958 slechts 90 BMW's verkocht, waarvan de helft luxewagens, en dat was natuurlijk onder de verwachtingen van het moederhuis. De broers maakten daarop een voorstel aan de fabriek dat heel aantrekkelijk was, en misschien wel een beetje was geïnspireerd op wat ze een paar jaar eerder met BSA deden. Het luxegamma zou bij de bestaande importeur blijven, maar Moorkens zou in een eerste jaar in totaal 1 000 stuks van de Isetta en de nieuwe 600 afnemen, het jaar nadien zou dit aantal worden verdubbeld. Dat zou wel impliceren dat er in België geassembleerd zou worden, want in oktober 1952 was er een wet gestemd die bepaalde dat er slechts 250 auto's per merkt mochten worden geïmporteerd aan een gunstig belastingregime. In de praktijk kwam het erop neer dat geïmporteerde auto's onderhevig waren aan 24% importbelasting, terwijl geïmporteerde onderdelen er met 12% vanaf kwamen. Alles bijeen genomen schat Jean-Albert Moorkens (die hierover als student een thesis schreef) dat hier geassembleerde auto's onderhevig waren aan 9% belasting. Er was immers ook nog "local content", zoals glaswerk, batterijen, velgen, banden enz. Een eerste montagelijns werd opgezet in Kontich, waar de hoofdzetel zich bevond.

De lancering van de kleine BMW's ging gepaard met nooit geziene promotie-evenementen, zoals een karavaan van een honderdtal Isetta's en 600's die doorheen de grootste steden trok. Het succes bleef niet uit. In 1959 werden er een 500-tal kleine BMW's ingeschreven, in 1960 klom dit aantal tot 2 350. Ook de Belgische

posterijen namen een 60-tal knalrode Isetta's in gebruik. De broers hadden hun gedurfde belofte aan BMW waargemaakt... Vele constructeurs van dwergauto's waagden hun kans, slechts weinigen slaagden in hun opzet. Bij Moorkens was dat niet enkel te danken aan de durf en de visie van de broers, maar ook aan hun sterk distributienetwerk, met verde-



lers die er zich van bewust waren dat hun toekomst afhing van het succes van de kleine BMW's.

Toen de gebroeders Moorkens de import van BMW verwierven, wisten ze dat er een "volwaardige" kleine auto in ontwikkeling was, de 700. Dit ontwerp van Michelotti kwam in 1959 op de markt, eerst als coupé, niet veel later als 2 deurs berline. Het was de eerste BMW met een zelfdragend koetswerk.

Bij de lancering van de 700, zat BMW in zeer slechte papieren. Dat was vooral te wijten aan het grote gat tussen de Isetta en 600 en de V8 modellen 501 en 502. Het merk dreigde te worden overgenomen door Mercedes-Benz dat vooral was geïnteresseerd in de bijkomende productiecapaciteit. De overname kon slechts nipt vermeden worden door

De eerste carrosserieën van de BMW 700 worden afgeleverd in Kontich. Later zal dat gebeuren met aangepaste opleggers.



•• *Albert Moorkens houdt een speech ter gelegenheid van de 10.000e in België geproduceerde BMW in 1965.*

•• *Productie van de 10.000ste BMW in Kontich. Albert Moorkens (l) ontvangt de sleutels van productiedirecteur René Milhoux. Broer Gerard kijkt toe.*



enkele minderheidsaandeelhouders met de hulp van hoofdaandeelhouder Herbert Quandt, die zijn Mercedes aandelen inruilde voor BMW aandelen. De 700 kwam net op tijd en wordt algemeen beschouwd als het model dat BMW redde van de ondergang.

De financiële situatie van BMW was zo slecht, dat de gebroeders Moorkens hun voertuigen vooraf dienden te betalen, herinnert Jean-Albert Moorkens zich. Ze hadden wel de belofte van de staat Beieren

van de 2 cilinder boxermotor werden alom gewaardeerd. Er volgde al snel een tweedeurs berline, de 700 LS Luxus die 64 700 BEF kostte, gevolgd door een eenvoudigere 700 LS voor 59 500 BEF. Het commercieel netwerk werd in België uitgebouwd en het merk verwierf stilaan een hogere status. De evolutie van de BMW inschrijvingen in België illustreren het succes.

Intussen werd het productieapparaat verder uitgebouwd en op 3 december 1963 huldigde toenmalig Minister van Economische Zaken Spinnoy de nieuwe installaties plechtig in. Intussen was er ook beslist om de productie van de 700 in Kontich te stoppen, ook al liep de verkoop nog heel goed. Maar dat was nodig om zich ten volle te kunnen toeleggen op de productie van de 1500 Berline van de “neue Klasse” waarop BMW alle hoop had gevestigd. Dat leek de gebroeders Moorkens ook een stuk rendabeler.... Maar tegelijk een grote uitdaging voor het netwerk dat in amper vijf jaar van motorfietsen naar microcars en vervolgens naar de middenklasse moest overstappen.

(wordt vervolgd)

BMW inschrijvingen in België

1959	→	401 stuks	→	0,40% marktaandeel
1960	→	1.406 stuks	→	1,09% marktaandeel
1961	→	3.250 stuks	→	2,42% marktaandeel
1962	→	4.841 stuks	→	3,32% marktaandeel
1963	→	6.100 stuks	→	3,50% marktaandeel
1964	→	6.916 stuks	→	3,54% marktaandeel

dat hun voorschot zou worden terugbetaald indien de auto's niet zouden kunnen worden geleverd. In 1958 werd een terrein van 36 000 m² aangekocht in Kontich, met als doel hier een spuitrij onder te brengen. De broers kochten de spuitinstallatie die Zündapp had gebruikt voor de niet erg succesvolle Janus, en die werd in openlucht opgeslagen in afwachting dat de nieuwe hall klaar geraakte. begin 1960 werd reeds een tweede hall gebouwd waardoor montage en lakwerk op één site kon gebeuren.

De 700 coupé werd goed onthaald. Zijn sportieve lijn en dito prestaties



FOR EVERY PART OF THE JOB.



Cleaners



Speciality



Lubricants



Additives



Anti-corrosion

www.crcind.com



Porsche 356B

1600 T5 D'Ieteren Roadster 1961

Dat D'Ieteren na de oorlog een groot assemblagebedrijf opzette in de Brusselse deelgemeente Vorst om er Kevers te bouwen, is bekend. Dat er ook Studebakers werden gebouwd is dat al veel minder. Dat er zelfs Porsches van de band rolden zal velen met verstomming slaan.

■ Speedster/ Cabriolet D/ Roadster

De nomenclatuur van de Porsche 356 cabrio kan voor verwarring zorgen. Het komt erop neer dat de Porsche Speedster evolueerde tot Convertible D, om dan in 1961 te verpoppen tot 356 Roadster. En om het nog wat verwarrender te maken, kreeg de 356 eind 1961 twee grilles op de motor-kap, waardoor hij bekend werd als de "twin-grille Roadster".

Al van bij de aanvang van de 356 productie, stond er een cabrio op het programma bij Porsche. Maar het eerste model dat echt van betekenis bleek, was de Speedster, die er in 1954 kwam. Hij volgde op een eerste productie van 15 speciale en Spartaanse roadsters, die zeer goed werden ontvangen in de VS. Ze waren zeer basic en daardoor scherp geprijsd. Ironisch genoeg behoren ze nu tot de duurste 356'sen ooit.

Porsche had geen eigen assemblage in die tijd en deed voor de 356 beroep op vier carrosseriebedrijven: Weinsberg, Karmann, Drauz en Reutter.

Toen de verkoopcijfers van de Speedster in 1958 terug begonnen te lopen, kwam een meer geciviliseerde Convertible D in de plaats. De D verwees naar carrosseriebouwer Drauz uit Heilbronn, die ze bouwde. Porsche deed beroep op hem omdat de huiscarrossier Reutter was volgeboekt. De auto was 89 mm langer, had een grotere voorruit en naar beneden draaiende zijramen, i.p.v. de canvas en plastic zijschermen van de Speedster. De 356A Convertible D zoals hij voluit heet, was praktischer, had comfortabeler zetels en een beter sluitend cabriodak dan de Speedster. De carrosserie en het chassis verschilden in weinig van de Speedster, maar door zijn meer verfijnde afwerking stemde hij beter overeen met het Porsche-ideaal van een eerder comfortabele dan sportieve sportwagen.

De A-reeks werd logischerwijs opgevolgd door de B-reeks die van 1959 tot 1963 in productie was. In die periode onderging de 356 zijn belangrijkste ontwikkelingsfase, met ingrijpende verbeteringen op het vlak van rij-eigenschappen en comfort, in combinatie met pittige prestaties en een ongeëvenaarde betrouwbaarheid. De B-reeks werd in twee basisversies gebouwd: de T-5 van september 1959 tot augustus 1961 en de T-6 van september 1961 tot juli 1963. De B werd enkel als coupé of cabriolet aangeboden, niet als Speedster, maar er werd in 1960 wel een nieuwe stijl geïntroduceerd met de Roadster, die de Convertible D moest vervangen.

Die Roadster keerde min of meer terug naar de geest van de Speedster, maar dan voorzien van alle verbeteringen die de 356B bracht. De verschillen met de convertible D zijn eerder onopvallend: gewijzigde deuren, een andere achterbak en een gewijzigde vouwkap die voor een lichtere en meer sportieve uitstraling zorgt.

Ook technisch evolueerde het model met een grotere oliepomp, sterkere zuigerstangen, een verbeterd versnellingsapparaat, geventileerde trommelremmen, sterkere lagers op de voorwielen, een nieuwe ZF stuurhuis en de beschikbaarheid van een krachtiger motor, de Super 90 (vanaf 1960 kortweg "Super") met een gebalanceerde krukas.

■ Roadster D'Ieteren

De introductie van de Roadster viel nagenoeg samen met de transfert van de productie van Drauz in Heilbronn naar D'Ieteren in Vorst. Die transfer was het gevolg van een brand bij Drauz, die nagenoeg het hele productieapparaat verwoestte. Er werd beslist om de productie tijdelijk bij D'Ieteren Frères onder te brengen. De Brusselse firma construeerde de Roadster bodies, werkte ze af en bouwde er alle componenten op, zodat de auto's rijklaar werden afgeleverd. De productie startte in 1961 op het T5 chassis, gemakkelijk herkenbaar aan de enkele grille in de motorkap. Hiervan werden er in Vorst

473 afgewerkt. In september 1961 startte Porsche met de productie van het T6 chassis dat van dan af ook door D'Ieteren werd gebruikt voor de Roadster. Dit model is te herkennen aan de dubbele grille op de motorkap, en kreeg een hele reeks verbeteringen mee, zoals een ruitenswisser met twee snelheden, beter verstelbare stoelen, een antidiefstalslot op de versnellingspook, een externe benzinedop en de type 741/2A versnellingsbak. Deze modellen hadden standaard de 1600 cc 75 pk viercilinder boxer, maar konden desgewenst worden geleverd met de Super 90 krachtbron, in combinatie met een versterkte Haussermann koppeling. Toen de Porsche productie in Vorst werd gestopt in de eerste helft van 1962, waren er daar 249* T6 Roadsters in elkaar gezezen.

■ Au volant

Een goede vriend kocht enige tijd geleden een D'Ieteren 356B T5 Roadster uit 1961 in Californië, chassisnummer 89459. Deze auto werd op 18 oktober 1961 nieuw in Connecticut geleverd, en heeft een volledig gekende geschiedenis. De originele kleur "Aenta Blue" gecombineerd met een rood vinyl interieur, bleef behouden. De lak blijkt zelfs vrij origineel te zijn en ziet er nog heel goed uit. Leuk detail, die kleur bestaat nog steeds voor de nieuwe Porsches.

Een D'Ieteren Roadster is vrij zeldzaam en daarom een gegeerd model in Porsche middens. Vooral dan een T6 met "Super" motor, omdat dit de meest zeldzame is. Mensen die het niet zo begrepen hebben op Porsches durven de 356 familie wel eens af te doen als "platgeslagen kevers". Ze hebben zoals de door Ferdinand Porsche ontwikkelde Kever inderdaad een platformchassis, een viercilinder boxer achterin en pendelassen achteraan. Maar daar stopt de vergelijking. De eerste 356 had een 1500 cc met een amechtige 40 pk. In vergelijking met de Kever 1200 die midden de jaren '50 met ca. 28 pk vooruit moest komen, toch redelijk royaal.

Er zit enkel een D'Ieteren merkenplaatje op de basis van de rechter voorvleugel, dat is helemaal correct.



De eerste reeks (T5) van de D'Ieteren Roadster heeft een enkele grille op de motorkap.

** Over de productieaantallen bestaat enige onduidelijkheid. In de archieven van D'Ieteren wordt enkel gesproken over een totale productie van 724 Roadsters, en we gaan ervan uit dat dit het correcte aantal is. Maar de verschillende auteurs die we consulteerden spreken dan eens van 473 T5'en 247 of 249 T6'sen. In de D'Ieteren archieven vonden we wel productiecijfers per jaar (637 in 1961 en 87 in 1962, totaal 724) maar niet per modelvariant.*



We vonden nog een ouderwets uitziend pompstation op onze weg.



Het kofferdeksel moet open om aan de benzinetank te kunnen. Voor de rest is er niet al te veel plaats.

De kap sluit goed en maakt weinig windgeruis.

In 1961 beschikte de Porsche 1600 Super over een meer dan behoorlijke 90 pk om zijn 908 kg lichte kas mee voort te stuwten.

Onze rit begint met een tankbeurt. Daarvoor moet het kofferdeksel open, want de benzinetank annex vuldop zitten ouderwets verstopt in de kofferbak. Meteen kunnen we constateren dat de kofferruimte nauwelijks genoeg plaats biedt dan voor een bescheiden sportzak. Gelukkig is er ook nog ruim plaats achter de voorzetels. We leggen de kap open en dat gaat vrij vlot, deze handeling kan zelfs door één persoon worden uitgevoerd, en dat is met auto's uit die periode niet altijd het geval.

Het dashboard is voor die tijd compleet te noemen. Naast de benzi-

ne- en snelheidsmeter is er ook een temperatuurmeter en een centraal geplaatste toerenteller, allen met opvallend groene markeringen op zwarte achtergrond. Het stuur is een zeldzaam houten model met claxonring. Naar ons gevoel is dit het enige element aan de auto dat zijn ouderdom verraadt. Het hout is gebarsten en de vernis is afgesleten. Jammer, dit is het enige permanent tastbare contact met de auto, en we hebben onze rijhandschoenen thuis vergeten.

Het vermogen is niet overweldigend, maar toch ruim voldoende om de auto vlot langsheen de West-Vlaamse weggetjes te sturen. De 356 moest het niet zozeer hebben van zijn flitsende acceleraties, want die zijn er niet, maar wel van zijn lichte en handelbare rijgedrag. Een beetje als een grote kart die ook niet flitsend optrekt, maar wel behoorlijk snel in de bocht kan gestuurd worden en vooral vrij gemakkelijk onder de knoet kan worden gehouden. We waren vooraf een beetje bang dat de pedalen aan de vloer zouden zijn bevestigd zoals bij een oude kever, maar tot onze verbazing zijn ze opgehangen zoals in een moderne auto. De remmen zijn goed opgewassen voor hun taak en de auto stuurt vrij direct en geeft een goed baangevoel. Dit model werd standaard geleverd met de 1 582 cc 4 cil. boxermotor. De originele motor werd in de loop der tijden vervangen door een gelijkaardig exemplaar dat





*Vrij goed uitgerust dashboard
en bijzonder stuur.*



*Blauw en rood:
een klassieke combinatie die men zelden
ziet maar die het heel goed doet.*

Identificatieplaatje in linker deurstijl



recent nog werd gereviseerd volgens 356C specificaties, wat wil zeggen dat het vermogen theoretisch in de buurt van 75 pk ligt, met een koppel van 117 Nm. Het gewicht van de auto ligt in de buurt van de 908 kg, dus een verhouding van 12,1 kg/pk. Net genoeg om tegenwoordig mee te kunnen, als het verkeer al niet stilstaat. De topsnelheid bedraagt volgens het boekje 160 km/u. Dat hebben we eerlijk gezegd niet geprobeerd (mag niet!). Zoals met zoveel auto's uit die jaren is dit een theoretische top... of was de doodsverachting van onze (groot)vaders groter dan de onze?



De fabriek van Vorst

*Met dank aan
Catherine Rommelaere,
historica van de
D'Ieteren Gallery.*

D'Ieteren, gespecialiseerd in de bouw van luxecarrosserieën, moest in de jaren '30 noodgedwongen overstappen naar de import van Amerikaanse luxewagens. In 1935 werd in de vestiging in de Maliestraat een montagelijijn ingericht voor Amerikaanse Studebakers die in onderdelen werden geïmporteerd. Pierre D'Ieteren was er zich kort na de wapenstilstand al van bewust dat de vestiging aan de Maliestraat niet langer geschikt zou zijn voor assemblage van de nieuwe Studebaker modellen, die intussen veel gesofisticeerder waren geworden. Hij kon de Amerikanen ervan overtuigen dat zijn bedrijf er kwalitatief en kwantitatief klaar voor was om de assemblage opnieuw op te starten. Intussen had het bedrijf vanaf 1948, ook de Belgische importrechten verkregen voor de «Volkswagen», die pas aan het begin van zijn roemrijke carrière stond en waarvan slechts één model bestond, de Typ 1, het oermodel van de Kever.

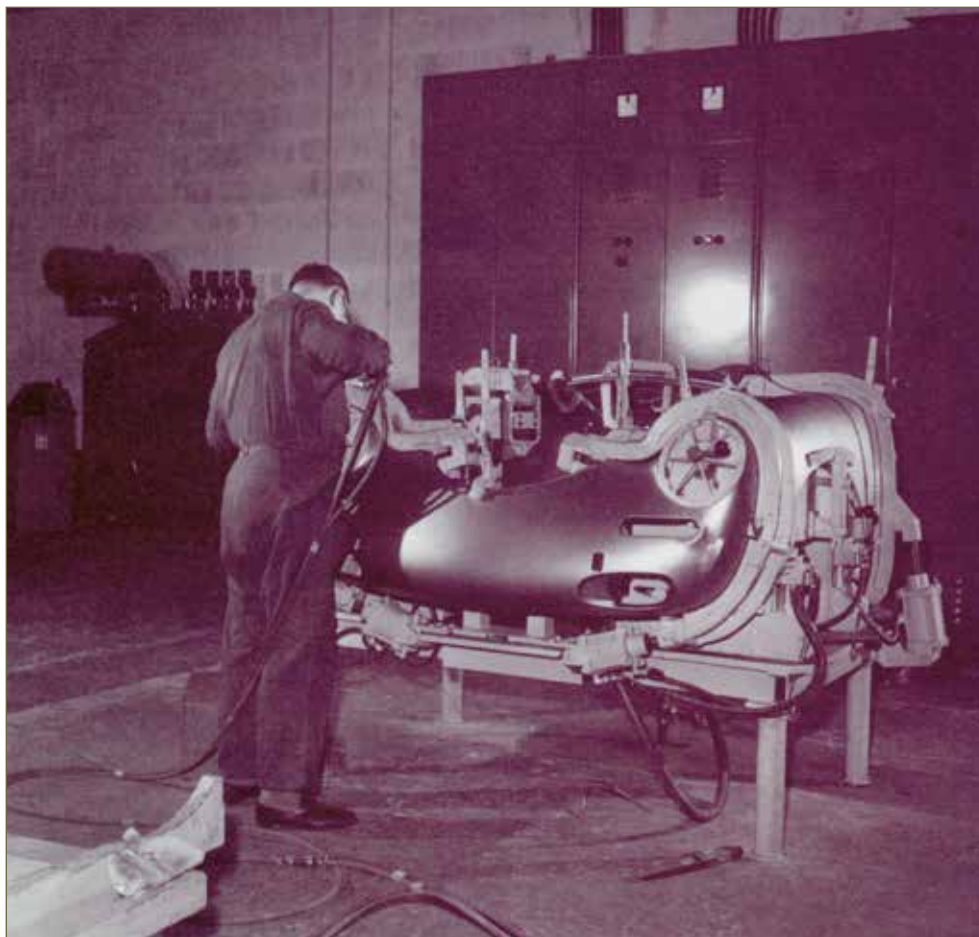
In datzelfde jaar kocht het Brusselse bedrijf in Vorst een terrein van 14.000m² met verbinding op het spoorwegnet. Hierop zou een autoassemblagebedrijf verrijzen. Op 7 april 1949 liep de eerste Studebaker, een vierdeurs Champion Sedan zescilinder, van de band. Reeds in oktober van hetzelfde jaar werd het duizendste voertuig geproduceerd.

De zaken verlopen voorspoedig en in de daaropvolgende jaren worden nieuwe terreinen aangekocht en nieuwe hallen gebouwd. In het jaarlijkse aandeelhoudersverslag van 1952 lezen we : "Zoals we reeds hadden voorspeld in ons verslag van 1951 besloot de regering om de importeurs van buitenlandse motorvoertuigen te verplichten om de voertuigen in België te assembleren. Reeds in september 1952 hebben we de plannen ten uitvoer gebracht voor de uitbreiding van onze assemblagefabriek in Vorst, die we vooraf reeds hadden bestudeerd, om het mogelijk te maken om de assemblage van de VW's te combineren met die van de Studebakers, die we reeds sedert 1935 monteren. De werken zijn vergevorderd. Twee hallen van 3.900 m² zijn reeds in gebruik genomen. De fabriek zal uiteindelijk 35.000 m² groot zijn."

Op 11 februari 1954 zou de eerste in België geproduceerde VW van de band lopen, in december van hetzelfde jaar werd een productieaantal van 1.200 VW's (auto's en T1 bestelwagens) bereikt. In juli 1958 liep de 50.000e VW van de band, op 13 mei 1960 werd de montage van de 100.000e VW Kever gevierd. De productie van Studebaker stopte definitief in 1965.

*Grondige controle van de
carrosserie-elementen, op weg
naar de assemblagelijijn.*





*Laswerk aan een frontpartij,
Vorst, 1961.*

Productie in Vorst onder D'Ieteren 1949-1970

Modellen		Jaren		Totaal aantal
Studebaker auto's	→	1949-1965	→	18.759
Studebaker vrachtwagens	→	1949-1964	→	2.916
VW Kever	→	1954-1970	→	795.650
VW bestellers	→	1954-1962	→	16.560
Packard	→	1955-1956	→	60
VW Karmann-Ghia	→	1957-1959	→	636
Porsche	→	1961-1962	→	724

Maar dat houdt de fabriek van Vorst niet tegen in haar expansie. Er worden honderdduizenden Kevers gebouwd, maar ook Karmann Ghia's, VW bestelwagens, tot zelfs 724 Porsches. Nieuwe generaties van auto's vereisen ook nieuwe montage-technieken. Volkswagen AG vroeg eind de jaren '60 aan D'Ieteren om de fabriek in Vorst verder te vergroten en om de bestaande installaties compleet te renoveren. De investeringen leken te groot voor het Belgische bedrijf en na rijp beraad besloot Pierre D'Ieteren om de fabriek te

verkopen aan de constructeur uit Wolfsburg. De zaak werd afgerond eind 1970. Maar de productie bleef ononderbroken verder lopen : meer dan een miljoen VW Passat's, meer dan een miljoen Golfs... In 2006 stopte Volkswagen met de productie in Vorst en vanaf 2007 neemt Audi Brussels de fabriek over, maar dat is een ander verhaal.

BMW 650i



Om groots te leven,
heb je een grootse
automobiel nodig. Zoals
de BMW 650i cabriolet.

Tekst: Bart Lenaerts

Foto's: Lies De Mol

Toekomstige klassieker

Je haren wapperend in de wind, verse lucht happend alsof het gratis is: het lijken zo'n eenvoudige sensaties. En toch is cabriorijden zo'n heerlijk genoeg. Plots lijken smartphones onbelangrijk en waaien al je zorgen overboord. Alles wat overblijft is puur autorijden. Jij, je passagiers, de eindbestemming. Niks anders telt. Precies omdat je veel dichterbij de elementen zit en veel meer in het moment leeft, kom je pas echt los van de alledaagse zorgen. Dat is de aantrekkingskracht van cabriorijden.

Op papier lijkt het nochtans een absoluut belachelijk idee. Eerst werken ingenieurs jarenlang keihard om de auto zo rigide te maken als een safe house en om alle rammeltjes, zuchtjes windgeruis en andere secundaire geluiden weg te filteren. En dan smijten plots zoiets fundamenteels als het dak botweg overboord. Zeg maar dag met het handje tegen de koetswerkstijfheid, perfecte isolatie en ideale klimaatcontrole. Daar zit je plots met je bleke lijf onder de mokerende zon.

Wat als cabrio's niet hadden bestaan? Zouden we het dan een goed idee vinden moesten automerken plots de blikopener boven halen en het dak er vanaf te draaien?

Bovendien zijn cabrio's zelden knapper. De Jaguar E-Type, Mercedes Gullwing, Porsche 911, Chevrolet Corvette en andere iconen bewijzen alleszins dat niks zo elegant is als een fraaie coupé-lijn.

Een grote vierzits cabriolet is helemaal van de dolle. Dan wordt het pas echt een enorme klus om de torsiestijfheid onder controle te houden en om te vermijden dat de auto rijdt als een natte kartonnen doos. Achterin is het bovendien zelden goed toeven. Als je in de stad onder 40 km/u blijft kabbelen, valt het nog net te harden, maar dan zit je te kijk als een beenham in een slagersvitruine. En zodra je op buitenwegen harder gaat dan 60 km/u is de beukende wind zo hondsvermoeiend dat je wel erg gemotiveerd moet zijn om er langer dan enkele minuten te blijven uitwaaien.

Ondanks al die nuchtere bezwaren, is het aanbod vierzits cabrio's echter groter dan ooit.

Californië en Florida zijn de ideale habitat voor een luxueuze vierzits cabrio. Geen wonder dat Cadillac, Buick, Chrysler of Lincoln vroeger altijd wel enkele grote cabrio's in het portfolio hadden. Maar gek genoeg is dat tegenwoordig allerm minst het geval. Tot spijt van wie het benijdt hebben de grote drie van Detroit de stijlvolle kant van het dakloze bestaan volledig verloochend. Slechts Buick heeft nog de Cascada, al blijft dat een opgeleukte Opel met een andere grille. En de Ford Mustang en Chevrolet Camaro maken ook niet meer echt de blitz. Zij werden te gretig omarmd door Hertz en Avis die dat spul en masse verhuren aan iedere Europese toerist die eens aan de Amerikaanse cultuur komt snuffelen. Cadillac flirtte eventjes met de mondaine Ciel, maar daarrond werd het sindsdien muisstil. Nu zelfs Cadillac vol inzet op SUV's moet een mens naar Europa voor een grote cabriolet. Mét stoffen kap uiteraard. Want zo'n coupé-cabriolet met stalen klapdak is tegenwoordig toch een beetje ordinar

sinds Peugeot, Renault, Ford en nog zoveel volumemerken meer op die mode kwamen meezeilen. En die, opmerkelijk genoeg, weer quasi allemaal van de markt zijn verdwenen. Maar dat is weer een ander verhaal.

Er is uiteraard de Bentley Conti GT, al loopt die wel heel serieus in de papieren en is hij na enkele razend populaire jaren haast té cliché geworden. Omdat een Maserati Gran Turismo echt wel op jaren komt en een Rolls zelfs hier té tuttig is, resteren de Duitsers. Hoewel een Mercedes S-Klasse cabriolet perfect is van snit, is een BMW 650i cabriolet eleganter, langer gestrekt en sexyer. En hij komt in prontere kleuren dan de vijftig tinten grijs waarin de Benz wordt gelakt. Met een vrolijke jas in Melbourne rood én ivoorwit meubilair kleedt de Bimmer zelfs geweldig af. Audi heeft slechts de A5 die op de één of andere manier niet helemaal dezelfde grandeur uitstraalt. Hij borduurt namelijk verder op de Audi A4, terwijl de BMW 6-reeks eigenlijk een variant is van de 5-reeks en dus een hele klasse hoger speelt. Zo hoog zelfs dat hij de Mercedes S-klasse cabriolet kan verontrusten, terwijl die onder de streep



toch weer een categorie hoger staat ingeschaald.

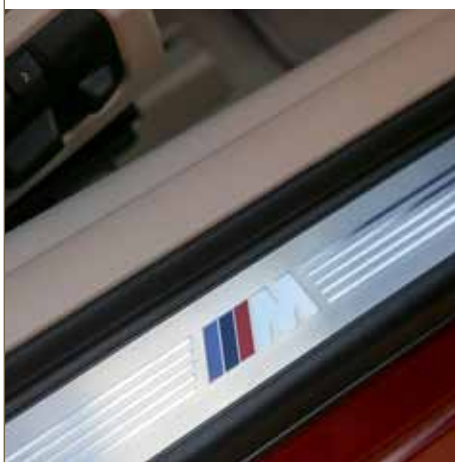
Deze 650i cabriolet zit precies middenin het gamma met zijn achtcilinder twinturbo die 450 pk en 650 Nm op de weg zet. BMW levert namelijk ook een 640i met zespijper én twee turbo's, terwijl er eveneens een dieselvariant is. Want niks is tegenwoordig nog heilig, zelfs niet in het premiumsegment. Aan de andere kant van het spectrum is er dan de M6 cabriolet, voor hen die veel nog altijd niet bijna genoeg vinden. Eerlijk is eerlijk, met een spurtijd van 4.5 seconden van stilstand tot 100 km/u is de 650i echter ruim vlot genoeg voor ieder weldenkend mens.

Helaas kost zoiets een flinke bom duiten. Een standaard 650i cabrio tikt af boven 100.000 euro en als je daar de obligate opties bovenop gooit – zoals het M-pakket, head-up display en andere toeters en bellen die op ons testexemplaar zaten – kom je al snel uit in de regionen van 125.000 euro. Dat is erg veel geld. In eigen huis koop je voor flink minder een M4 cabriolet, die evengoed flirt met

450 pk, eveneens BMW logo's op kop en kont heeft en ook een achterbank biedt aan meerijders. En toch is dat niet hetzelfde. Zo'n M4 is simpelweg te brutaal om fraai te combineren met het idee van onbezorgd cabriorijden. Hij mist raffinement, comfort en joie de vivre. Precies dat biedt de 650i in overvloed.

Om maar te zeggen dat de 650i geen sportman in vrijetijdskleding is. Dit is een luxueuze GT en zo gedraagt hij zich ook. Hij zit tot de nok vol met alles wat het leven aan boord aangenamer kleurt en dan nog kan je alles naar eigen smaak verder aankleden met de ontelbare mogelijkheden die BMW individual levert. De boordplank is overigens typisch BMW: niet echt heel mooi of elegant, maar wel feilloos afgewerkt.

Ondanks de sportieve uitstraling die iedere BMW onbewust met zich meedraagt, is de 650i vooral een comfortabele metgezel die het jou en zichzelf niet te moeilijk wil maken. Hij heeft de geloofsbrieven om indrukwekkende prestaties neer te zetten, maar dat is niet zijn specialiteit. De V8 levert

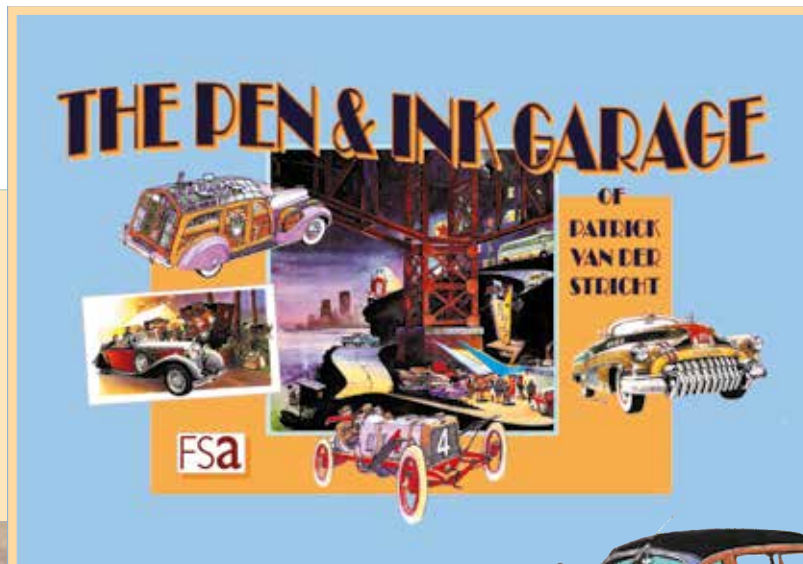




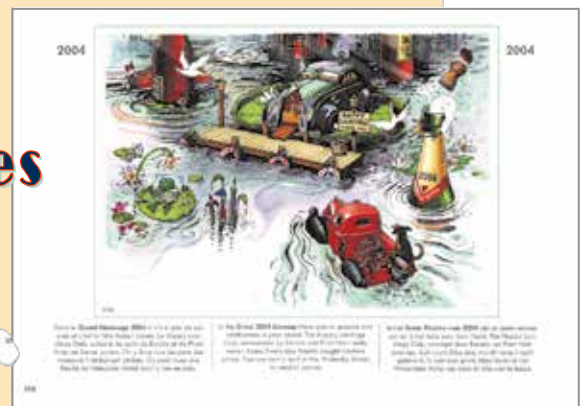
zijn vermogen allerm minst spectaculair af en het heeft geen enkele zin om het geluk in de hogere regionen te gaan zoeken, terwijl de automatische achttrapsversnellingsbak feilloos, bijna klinisch functioneert en er uit de uitlaat een mooie, doch erg serene brom kringelt. Niks geen woest geluid om de duiven uit de dakgoot te knallen. De BMW lust er wel pap van, al gaat het te ver om te beweren dat hij de strepen van zijn optionele M Sport pakket volledig kan waarmaken. Deze V8 is een koppelbaas die op zijn lekkerst roffelt tussen 4000 en 5000 toeren. Daarboven doe je hem oneer aan, alsof je Frank Sinatra vraagt om te pogoën. Een messcherp scheurijzer is het evenmin en hij kan nooit helemaal zijn overgewicht afschudden. Bovendien mist de cabriolet voldoende stijfheid om zijn lijfje snoeistrak doorheen bochten te jagen. Zelfs in sportstand leunt hij té goedmoedig op zijn kant – als een gezapige Duitser aan de toog – en de dynamische dempercontrole komt al eens een snikje te laat. De besturing vergt gewenning, terwijl dat vroeger nochtans de grote forté van alle Beiers was. Freude am Fahren, weet je wel. De auto vergt meer stuuruitslag dan verwacht, waardoor je de eerste bochten rafelig afwerkt. Het went wel, al rijst het vermoeden dat de marketingafdeling echt het stuur in handen heeft,

aangezien je op de optielijst voor dik 2000 euro active steering kan aanvinken. Iets wat bij ons testexemplaar dus niet was gebeurd. Uiteraard is dit een beetje spijkers op laag water zoeken en blijft de BMW een ferme verschijning die een heel eigen gat in de markt vult. Zoveel goed rijdende, ruim zittende, fraai getekende, uiterst luxueuze vierzits cabrio's met gulle kofferbak zijn er immers niet. Want ook al loopt de eindafrekening serieus in de papieren, zijn prijsstelling blijft razend scherp naast vergelijkbare Mercedesen en Bentleys.





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



Technische overheersing

Auto versus paard, deel III

Door Dominique Cruyt

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



Alvorens de overhand te krijgen op het paard, moest de auto op economisch vlak de betere blijken (zie het vorige nummer van Historica), maar vooral bewijzen dat hij veel meer was dan het speeltje van een geprivilegieerde klasse. Vele leden van deze klasse werden beschouwd als excentriekelingen, en dat was geen nieuw fenomeen, het keert in de geschiedenis van de mensheid steeds terug als de vooruitgang het tracht te winnen van het maatschappelijk conservatisme.

De technische overheersing van de auto op het paard voltrok zich in drie stappen:

■ **1890 > 1895** : oligopolie van 4 constructeurs (Benz, de belangrijkste met bijna 40% marktaandeel, Daimler, Panhard & Levassor en Peugeot) en slechts twee motorenbouwers van betekenis in die eerste jaren (Benz en de motoren die onder Daimler-licentie werden gebouwd);

■ **1896 > 1907** : dominerende rol van de Franse automobiellindustrie;

■ **1908 > 1914** : 'internationalisering' van de auto-industrie en het einde van het paard?

■ 1890-1895

Voor 1895 was de auto niet in staat om te rivaliseren met het paard, zelfs niet met de fiets, zoals in 1891 bleek uit de artikelen over de wielervedstrijd Parijs-Brest-Parijs, georganiseerd door 'Le Petit Journal', toen het blad met de grootste oplage van Frankrijk.

De winnaar, Charles Terront, legde de 1200 km af zonder slapen in 71u18' (gemiddelde snelheid 17km/u) en had 8u voorsprong op de tweede. Maar

de journalisten hadden ook alle aandacht voor de ongelooflijke prestatie van een Peugeot, die erin slaagde gelijke tred te houden met het peloton fietsen, waarvan de lichtste ruim zwaarder woog dan 20 kg!

Zolang de prestaties niet werden verbeterd, bleef de automobiel een irrationeel stuk speelgoed, de kostprijs was van ondergeschikt belang. Vergeleken met een paard scoorde hij niet beter, noch op het vlak van snelheid, noch op het vlak van autonomie (reikwijdte, brandstofbevoorrading, betrouwbaarheid, frequente bijstelling van de ontsteking, voeding, smering enz....), noch op het vlak van infrastructuur (slechte wegen, afspanningen en hoefsmeden...).

Op korte termijn had het paard dus weinig te vrezen want :

■ de wegeninfrastructuur was niet aangepast aan de automobiel ;

■ het paard bood het enige antwoord op eisen van het distributietransport ;

■ voor langere afstanden was er de trein, voor korte afstanden werd er door de futurologen uit de 'Belle Epoque' zelfs niet gedacht aan een alternatief voor het paard als transportmiddel;

Michelin ontwikkelde de afneembare band en paste die eerst toe op fietsen en pas nadien op auto's : de Humber fiets van Terront was ermee uitgerust.

Tussen 1894 en 1902 werden 1200 exemplaren van de Benz 'Velo' geproduceerd. Daarmee was dit de eerste auto die 'in serie' werd gebouwd. Hij was tot 20km/u snel, al naargelang de versies van 1,5 tot 3,5 pk (minder



Benz Velo.

dan een kleine grasmaaier van tegenwoordig). De 'Velo' werd ook in Frankrijk geassembleerd onder de naam van licentiehouders Roger, een naam die minder Germaans klonk, wat niet verkeerd was met de nog levendige herinnering aan de

pijnlijke Franse militaire nederlaag tegen de Duitsen in 1870-71.

Zelfs de grote Carl Benz was voorstander van een constante snelheid* van 12km/u, hetzij de snelheid van een paard in draf. Zijn auto's konden enkele sneller om veilig en snel te kunnen voorsteken, gezien paarden wel eens konden opzij springen en ook omwille van het vele stof op de wegen.

Mensen die in de XIXe eeuw een auto gebruikten als vervoermiddel voor hun beroep waren dus grote uitzonderingen. Men had de hulp van de Heilige Geest nodig om een uitzondering te vinden. In 1891 kocht plattelands-pastoor Gavois, uit de omgeving van Amiens (Fr) de tweede Panhard & Levassor ooit, en gebruikte die gedurende meer dan twintig jaar. Destijds kwamen de gelovigen hun herder tegen te voet, per fiets of soms te paard, maar nooit achter de hendel van een auto

(het stuur zou pas omstreeks 1900 gemeengoed worden). Voor Panhard & Levassor was dit als een geschenk uit de hemel en de ouderdomsdeken van de Franse constructeurs maakte 'urbi et orbi' gebruik van deze goddelijke getuigenis van betrouwbaarheid en parochiale zuinigheid.

■ Auto's en bedrijfswagens 1896-1907

Omstreeks 1900, in minder dan vijf jaar, was het oligopolie onder leiding van Benz verdwenen en had het plaats gemaakt voor een veelheid aan constructeurs, zeker meer dan duizend, waarvan de meesten in Frankrijk waren gevestigd. Deze industrie verscheen niet uit het niets, maar vond haar oorsprong in de reconversie van 19e eeuwse bedrijven uit de wapenindustrie (Hotchkiss, Cadillac, Frazer Nash, BSA-British Small Arms, Royal Enfield, Martini, Ansaldo, Skoda, Nagant, FN...), fietsenindustrie (Peugeot, Clément-Bayard, Chenard et Walcker, Hurtu, Rochet-Schneider, Sizaire et Naudin, FN, Minerva, Ceirano, Bianchi, Marchand, Humber, Morris, Riley, Rover, Singer, Sunbeam, Durya, Peerless, Pierce Arrow, Adler, Opel, NSU...), weef- en werktuigmachines (Peugeot, Panhard & Levassor, Delahaye, Vermorel, Prinetti & Stucchi, Wolseley...), ketelbouwers (Delaunay-Belleville, Mors...) producenten van spoorwagematerieel (Berliet, Mors, Lorraine Dietrich, Germain, Metallurgique, Nesseldorf-Tatra...), en uiteraard ook koetsenbouwers (D'Ieteren, Diatto, Züst, Spyker, Lohner en Studebaker, het bedrijf van de vijf gebroeders Staudenbecker, van Duiste origine).

Veel van die constructeurs bouwden ook hun eigen motoren en dank zij het streven om de concurrenten te overtreffen, werden er heel wat vernieuwende technieken ontwikkeld, die zorgden voor het succes en het voortbestaan van de verbrandingsmotor.

In de industriële euforie van die periode waren er zelfs sommigen van overtuigd dat de auto niet enkel het

Advertentie met een afbeelding van pastoor Gavois voor een tentoonstelling in Sint Petersburg. De aandachtige lezer zal wel begrepen hebben dat deze publiciteit van voor de Oktoberrevolutie van 1917 dateert!



** Toen het gaspedaal nog niet was uitgevonden, draaide motor tegen een constant toerental, de snelheid hing enkel af van de gekozen versnelling.*

paard, maar alle andere transportmiddelen zou verdringen.

De 'functionele' overheersing van het paard verloor snel terrein, ook al zorgde de inertie van de gewoonten en de twijfel om zwaar te investeren in duurder materieel ervoor dat er beroep werd gedaan op trekpaarden tot na de 2e Wereldoorlog voor zeer korte afstanden met veel stopplaatsen (levering van kolen of dranken) of bij prestigieuze aangelegenheden.



Met trots sleept een paard een Mors racewagen naar de startlijn, in 1905.

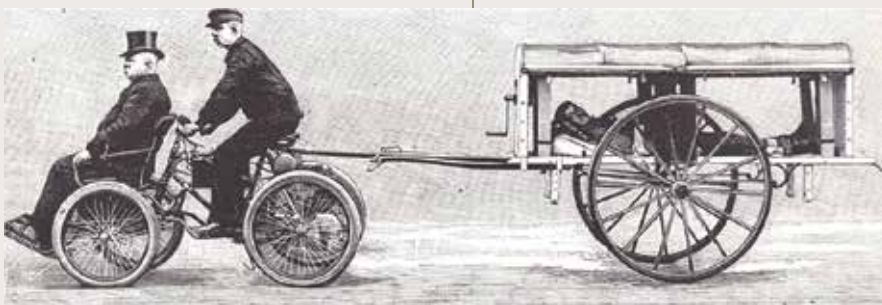
Twee trekpaarden brengen een Rolls Royce Phantom op een kar naar het Autosalon van het Grand Palais : een schamele aanhangwagen vervoert een prestigewagen in Parijs ten tijde van de regeringsperiode van het 'Front Populaire', het volk kan daaruit maar afleiden dat het gedaan is met de rijken...



Nieuwe nichemarkten stimuleerden de creativiteit van de nieuwe industrie, zij het aarzelend in het begin...

De eerste gemotoriseerde ambulances

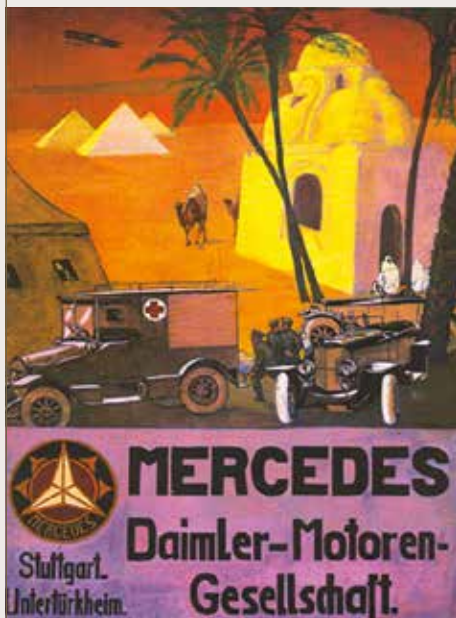
In vergelijking met een draagberrie gedragen door twee personen of een mobiel bed getrokken door een paard of twee fietsen, was de gemotoriseerde vierwielige ambulance al een hele vooruitgang, maar die vooruitgang stopte niet en de auto zorgde voor nieuwe mogelijkheden.



In enkele jaren tijd werden overal in Europa spoeddiensten opgezet die zeer efficiënt werkten dank zij de mechanische betrouwbaarheid van de interventies.

Tussen deze voorloper van een 'quad' uit 1899 die een draagberrie-aanhangwagen trekt en de Daimler ambulance aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog liggen tien jaar van vooruitgang : ook al kan de gekwetste niet meer genieten van het uitzicht door de openingen in de flanken van zijn harde bed, hij





Für die Landwirthschaft:

Ein „Daimler“ ist ein gutes Thier,
 Sieht wie ein Ochs, da steht's stillhier;
 Er frisst nichts, wenn im Stall er steht
 Und sauft nur, wenn die Arbeit geht;
 Er drischt und sägt und pumpt die auch,
 Wenn's Moos die frisst, was oft der Brandt;
 Er kriegt nicht Maul- noch Klauenseuch
 Und macht die heinen dummten Streich,
 Er nimmt im Dorn die nicht auf's Horn,
 Verkehrt die nicht dein gutes Horn,
 Denn hanst nur ein solches Thier,
 Dann bist besorgt du für und für.

Cannstatt
 zum Volksfest 1897.

Daimler-Motoren-Gesellschaft.



zal minder pijn hebben dank zij het comfort geboden door de luchtbanden dat voordien was voorbehouden voor de dokter en zijn ambulancier !

Boden vrachtwagens betere prestaties dan een paardenspan?

De eerste bestelwagen van Peugeot, aangedreven door een Daimler motor, dateert van 1895 : er werden vijf van gebouwd.

Deze Peugeot bestelwagen verdient eerder een plaats in het Louvre-museum dan in de garages van de 'Grote Magazijnen' met dezelfde naam.

In 1896 lanceerden drie van de vier pioniers Daimler, Panhard & Levassor en Peugeot, bijna gelijktijdig een bedrijfsvoertuig dat van bij de aanvang zeer bedrijfszeker bleek.

Voor Gottlieb Daimler was dit vanzelfsprekend: hij had steeds van een universele motor gedroomd en elke nieuwe toepassing bracht hem in lyrische stemming : in een bucolische ode, door hem geschreven en gedeclameerd voor het personeel in Cannstatt tijdens een volksfeest (Volksfest), werd de Daimler vrachtwagen gepromoveerd tot een 'goed dier' (=gutes Thier), maar daar stopte de welwillendheid, want verder had hij het, weliswaar poëtisch, over alle tekortkomingen gaande van gulzigheid tot ongehoorzaamheid, en hij vermeldde in het voorbijgaan ook de vele aandoeningen aan de muil (=Maul) en de hoeven (=Klauen).

Dank zij een grote praktische bruikbaarheid en duidelijke voordelen tegenover een paard, gingen ook

anderen zich voor de vrachtwagenmarkt interesseren, zoals Marius Berliet (F) die een grote rol ging spelen bij de ontwikkeling ervan.

Autobus veiliger dan een postkoets ?



De publieke opinie was niet meteen pro paarden en drong er bij de beleidsmakers van grote steden op aan om andere oplossingen te vinden.



1897: Omnibus met stoomaandrijving De Dion Bouton. Daaronder een landauer van 1895 van Benz, omgebouwd tot gemotoriseerde omnibus met 8-plaatsen, voorloper van de autobus.

Voor de constructeurs was het personenvervoer rendabeler dan het goederenvervoer, want ze konden niet enkel de voertuigen bouwen, maar ook lijnen uitbaten en zorgen voor de organisatie van publiek transport. Het was dan ook geen toeval dat ze vooraf experimenteerden met alle vormen van

energie voor de omnibussen: stoom, elektriciteit en zelfs samengeperste lucht... bleef over: benzine.



De eerste tram van Daimler uit 1888, de motor had het paard vervangen. Blijkbaar vond niemand de gelegenheid om het oude opschrift 'Pferdeisenbahn' (pardentram) te verwijderen.

Daimler, trouw aan zijn obsessie voor de 'universele' motor, paste hetzelfde recept toe als voor zijn eerste auto : een paardenkoets als vertrekbasis nemen. In 1888 bouwde hij een paardentram om tot motorvoertuig. Hij werd meteen ingezet op de lijn Stuttgart – Cannstadt, en bracht de arbeiders naar de fabriek.



De eerste Daimler autobus van 1899, uitgevoerd naar Engeland. In 1907 voegde men er een verdieping aan toe, meer dan 600 'double deckers' Milnes-Daimler zullen het beeld van London mee gaan bepalen.

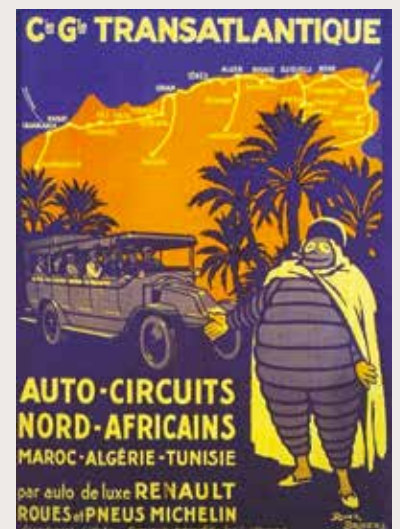
In 1899, een jaar voor zijn dood, stelde Gottlieb Daimler een echte omnibus met een 2-cilinder 8 pk motor voor. Die zou door George Milnes in Engeland worden ingevoerd. De pionier werkte dus niet enkel met Daimler-England, autonoom licentiehouder sinds de oprichting, maar ook

met Milnes-Daimler, meer gespecialiseerd in vrachtwagens. Dit was een succesvolle samenwerking, maar de oorlog maakte dat de samenwerking in 1914 werd beëindigd.

Intussen – twee jaar voor de 'Hochbahn' metro van Berlijn - lagen alle grote boulevards in Parijs open voor de aanleg van de eerste metrolijn die de Porte Maillot met Vincennes verbond. De stellen reden aan de voor die tijd indrukwekkende snelheid van 30km/u. De metro werd op 19 juli 1900 ingehuldigd, zodat het publiek naar de Olympische Spelen in het Park van Vincennes kon reizen.

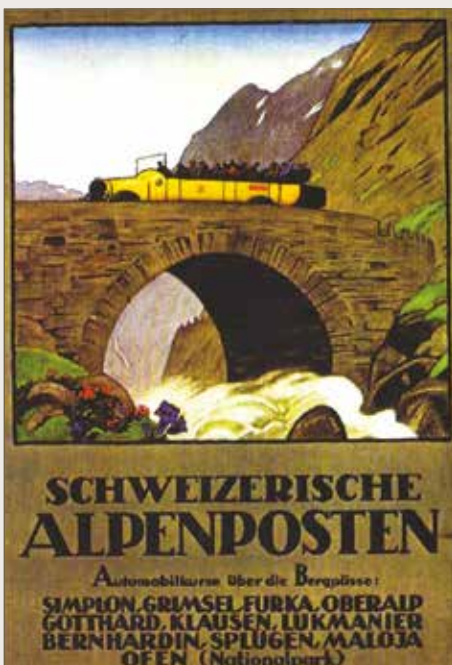
Pirelli verscheen op de markt in Lybië en liet zich daarbij helpen door deze kameel die, net als het paard in Europa, toen nog niet wist dat hij zijn werk zou verliezen.

Door de grote demografische druk en de nood aan openbaar vervoer, werden er voor de oorlog 14-18 reeds 92 km metrolijnen aangelegd, verdeeld over 11 lijnen. Daarnaast waren er nog eens 102 'bateaux-mouches' die de oevers van de Seine bedienden, en alle door paarden getrokken openbaar vervoer verdween uit het straatbeeld.



Deze onverschrokken reizigers klommen in 10 u van Martigny tot boven op de Grand Saint-Bernard, een afstand van 48 km en 2.000 m hoogteverschil, en ze deden dit zonder de hulp van de Monniken van St Bernard. De hond die gewillig poseert voor de foto bleef beneden, want het is geen 'Saint-Bernard' !





In Londen had zelfs Winston Churchill geen andere keuze dan één van de 500 Renault taxi's van de General Cab Company te nemen om zich naar Buckingham Palace te begeven.



6 en 7 september 1914 : vertrek naar het front.

De vooruitgang maakte dat men in Europa steeds moeilijkere routes kon overwinnen. De Zwitserse constructeur Saurer, die zijn eerste vrachtwagen reeds in 1898 bouwde, werd bekend met zijn gele postbus, die van ver herkenbaar was door zijn veeltonige claxon en zijn smalle spoorbreedte, aangepast aan de bochtige bergwegen. Deze autobus maakte de toegang tot de meest afgelegen valleien mogelijk, die totdantoe enkel met ossen of muilezels konden worden bereikt. Ook in Zwitserland werd een huzarenstuk afgeleverd met de beklimming van de Grand Saint Bernard (2469m), op de grens met de Aosta-vallei, in 1905. Om in overeenstemming te zijn met de wetten van Valais, werd het steile pad, met een geschiedenis die teruggaat tot de tijd van Karel de Grote, beklommen door een Dufour tweecilinder met 16 pk, voorafgegaan (maar niet getrokken) door een paard.

Koetsen of taxi's ?

De koetsiers die voor personenvervoer zorgden gingen moeilijke tijden tege-

Zelfs in Londen was de eerste taxi met verbrandingsmotor, in 1903, van Franse makelij, het ging om een Prunel, maar niet veel later zou de Renault taxi overal de overhand nemen: vanaf 1903 in Parijs, in Londen vanaf 1906, en ook in Berlijn.

Dezelfde Renault (type AG met een kleine tweecilinder van 1.205cc en 8 pk) zou geschiedenis schrijven als 'Marne-taxi'. 600 van dergelijke taxi's voerden in twee ritten (met slechts 4 pannes!) 6 000 Franse soldaten naar het front, 30 km ten westen van Parijs. Deze militaire operatie stond onder het bevel van generaal Galliéni en graaf André Walewski, eigenaar van de 'taxis G7' en achterkleinzoon van Napoleon I en Maria Walewska, de enige 'oude vriendin' die de Keizer volgde bij zijn eerste ballingschap op het eiland Elba.

De laatste weerstand tegen het mechanische paard

Vreemd genoeg was het de brandweer, die nochtans de eerste was om



benzinemotoren te gebruiken voor hun pompen, die de laatste was om in 1907 over te stappen op door een motor aangedreven voertuigen.

Met uitzondering van een eerste brandweerwagen van Lohner-Porsche, met 'electromobil' elektrisch aangedreven voorwielen, uitgevonden door de jonge Ferdinand Porsche, behoorde Daimler eens te meer tot de pioniers, onmiddellijk gevolgd door

moet. De overstap naar mechanische paardenkracht vergde zware investeringen, en vele kleine coöperatieven gingen hieraan ten onder. De uitvinding van de 'taxa-meter' (ταχος=snelheid) door Kratz-Boussac in 1909 – een apparaat dat de prijs berekende in functie van de tijd en de afstand – zorgde ervoor dat het woord 'taxi' tot de spreektaal ging behoren.

de Engelse Dennis, die er zijn enige specialiteit van zou maken.

■ 1908-1914

Waarom laten we deze derde periode aanvangen in 1908 ?

■ De Europese industrie (en de automobiel) belandde in een crisis. Er zouden er nog volgen !

■ De technische vooruitgang van de automobiel lag aan de basis van nieuwe ontwikkelingen.

■ Na vijf jaar van Franse overheersing, was de internationalisatie vooral gunstig voor de Verenigde Staten, waar Henry Ford op 27 september 1908 zijn beroemde model T lanceerde.

De Ford 'T'

Er werden hele bibliotheken volgeschreven met boeken over de Ford T, die een mijlpaal betekende in de industriële geschiedenis. Hij werd heel snel beroemd, maar zijn sociologische impact op de uitbouw van de infrastructuur is minder bekend : die was nochtans van essentieel belang voor de ontwikkeling van de gigantische Amerikaanse automobielindustrie.

Later zal G. Agnelli, die zich net als A. Citroën, dikwijls liet inspireren door H. Ford, het belang inzien van goede wegen en hij zal enorm investeren in grote infrastructuurwerken in Italië. Maar de Amerikaan deed beter : trouw aan zijn legendarische krenterigheid* wist hij bij te dragen aan de heraanleg van de wegen zonder hiervoor één dollar op te hoesten.... Hoe?

De rijke autobezitters maakten er een gewoonte van om 's zondags te picknicken op de buiten, zonder zich veel aan te trekken van de plattelandsbevolking, die stilaan vijandig werd. Door de staat van de wegen, de modderpoelen en de boomstammen op de weg (al dan niet moedwillig), dienden de dagjesmensen wel eens beroep te doen op lokale 'depannage'. Voor de boeren werd dit een lucratief



bijbaantje, tot de Ford T op de prop-pen kwam.

Dit model was gebouwd volgens een polyvalent lastenboek, en was ook geschikt voor diverse taken in de landbouw, ook die welke tot dan toe waren voorbehouden voor de paarden, dank zij zijn grote bodemvrijheid en stevig chassis. Dat de prijs voor een Ford T vanaf 1908 jaar na jaar werd verlaagd, maakte hem voor de 'farmer yankee' tot een 'must'. Om de toegang tot zijn eigen landerijen te vergemakkelijken vormde de landbouwer-saboteur zich na de uren om tot wegwewerker op vrijwillige basis.

De 'American Dream' had op autovlak veel te danken aan de herstelling van het wegnnet. De zware arbeid van de dieren op het platteland werd overgenomen door wat men liefdevol 'Tin Lizzie' noemde ... en in Texas konden de paarden terugkeren naar de stallen van John Wayne.



Als vriend van Thomas Edison, zag Henry Ford in dat de cinema voor bekendheid kon zorgen. Komische films boden een onweerstaanbare gelegenheid om het publiek te behagen. Deze foto toont dat zelfs de legendarische stevigheid van de Ford T van Laurel en Hardy niet kon weerstaan aan de kracht van twee trams.

Buy a Ford
and Spend the difference
Henry Ford

\$285
F.O.B.
DETROIT

Your deliveries made quickly at less expense; your trade zone enlarged; your patronage increased; your business made more progressive by the use of a Ford Chassis and a body to suit your requirements. Let us figure it out for you. Terms if desired.

** niet te verwarren met zijn gevoel voor de 'marketing' van de sociale vooruitgang. Hij gaf opslag aan zijn personeel om zo zijn potentiële markt te vergroten.*



* 'La Bande à Bonnot' was de titel van een spectaculaire film die in 1968 werd gedraaid met enkele grote Franse filmiconen die intussen zijn verdwenen : Annie Girardot, Jacques Brel en Bruno Kremer.

** een gevangenis die werd gebouwd op de locatie van een oud ziekenhuis ('maison de santé') door Anna van Oostenrijk, moeder en regentes van Lodewijk XIV.

Een van de talrijke versies van de Ford T, was deze ambulance van de American Field Service (AFS), een organisatie die Amerika minnende studenten goed kennen.

Gedurende 20 jaar blijft de Ford T, waarvan wereldwijd meer dan 15 miljoen modellen werden gebouwd, uniek in de annalen van de automobielschiedenis, want hij is voor zowat alle denkbare doeleinden gebruikt.

De auto en de motorisering van gangsterbendes

Vanaf het moment dat de auto sneller was dan de politie per fiets of te paard, maakten de gangsters er een werktuig van.

In Europa zaaide de bekende 'Bande à Bonnot'* terreur aan het stuur van Delaunay-Bellevilles of De Dion Boutons, die werden gestolen bij de rijke bourgeoisie. De bloedige carrière van crimineel en politiek anarchist Bonnot eindigde in 1913 onder de guillotine van het welbekende Prison de la Santé**. De hold-up met de auto was dus ook een Franse uitvinding, die later door de Italo-Amerikanen in Chicago zou worden geperfectioneerd. Onder de mythische gangsterauto's van de jaren '30 tellen we de Packards van Al Capone en natuurlijk ook de revolutionaire Citroën 'traction-avant' die veel sneller was dan de archaische Citroën Rosalies waarmee de arm der wet de achtervolging moest inzetten.

In de filmwereld werden de paarden vervangen door auto's in alle actie-films, behalve natuurlijk in die van Sergio Leone...

Auto versus paard : de ultieme test

Het ultieme domein dat was gereserveerd voor het paard was ook de laatste reis : de begrafenis. De mechanische vereisten voor deze specifieke vorm van transport zijn dan ook niet min :

■ stapvoetse en zachte voortbeweging ;

■ plechtige stilte, ook van de mechanische componenten vereist ;

■ de traagheid van de begrafenisstoet kon aanleiding geven tot een fatale oververhitting van de motor, ook al waren de omstandigheden voor de deelnemers niet hartverwarmend ;

■ onvoorziene gebeurtenissen konden leiden tot ongepaste en ongewenste tragikomische reacties.

Zelfs na de Eerste Wereldoorlog waren er begrafenisondernemers die hun paard enkel wilden vervangen door een elektrisch aangedreven en geluidloze lijkwagen. Uiteindelijk zou de verbrandingsmotor het ook hier halen, voor de objectieve observator is dit de ultieme test van geloofwaardigheid voor dit type van aandrijving.



Deze oude gemotoriseerde lijkwagen uit 1907 heeft eeuwigheidswaarde...



De publiciteit van weleer was niet minder gedurfd of minder verbeeldingsrijk dan die van tegenwoordig. Met een gestileerde humor prees Joë Bridge aan het begin van de vorige eeuw de snelheid van de Vermorel.



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.



PwM
The Banker
Financial Times

**Best Private Bank Belgium
2014 – 2015 – 2016**



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be