Fsa

HISTORICAR

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

N°XXV - JUNI 2012

Marreyt Classics

Het geluk delen zich met
de mooiste classics van deze wereld
te kunnen omringen.

Delahaye 135 M Compétition
Chapron Cabriolet - 1938

Jaguar XK120 Oblin - 1951

Mercedes 300SL Roadster - 1960

Maserati 3500GT - 1962

La chance de pouvoir
s'entourer des plus belles voitures
classiques au monde.

HOME

Tel: +32 2 582 59 28
Gsm: +32 475 26 78 65

Twin Cam

Kennis en ervaring om deze
droomwagens tot een prachtstaat
te restaureren en te handhaven.

Bugatti T57 Stelvio - 1936

«Alfetta» ex-Barchino
Esplosivo - 1947

2 x Lancia Aurelia B24 Spider
'America'

Lancia Aprilia Prototype Pininfarina
Convertible - 1947

La connaissance et l'expérience
pour amener nos voitures de rêves
au top niveau et les y maintenir.

SHOWROOM & WORKSHOP

Tel: +32 53 63 12 33
Fax: +32 53 63 29 33

www.marreyt-classics.com

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
Kerkstraat, 55 - 1701 Itterbeek

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:
Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werkten mee aan dit nummer:
Jacques Deneef - Christian Durieux - Paul E. Frère - Eric Jansen - André Filée - Xander Van Hoorick - Bart Lenaerts – Lies De Mol – Laurent Zilly – Patrick Van der Stricht

Historicar wordt gesteund door o.m.:
R
R.V.C.C.B.
British Classics & Rover Club Belgium
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts
A Merry Car Club
Rolls Royce Enthusiasts' Club Belgium-Luxembourg
Club des Anciennes Citroën
Morgan Owners Club
Lancia Club Belgio
MG Car Club Belgium
Belgian Mercedes Club
Historical Vehicle Club
Spa Historic Racing Team
Belgian Vehicle Heritage
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey Club
Classic Cadillac & La Salle Club
Auto Retro Club du Brabant
Amicale bruxelloise Club des Décapotables
Italia Car Club Belgium
Retromobile Club Spa
Belgian Skoda Drivers Club
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium
Amicale Panhard Belgique
DKW Auto-Union Club België
Belgische Club Oude Peugeots

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

Uitgeversmaatschappij:
N.V. Draaiboomken
Kerkstraat 55, B-1701 Itterbeek
BTW: BE0414-830-002

Elektro-sceptisch

Op het einde van de 19de eeuw streden stoom-,verbrandings- en elektromotoren om een leidende rol in de net geboren automobielwereld. Het zag er aanvankelijk goed uit voor de elektrische aandrijving: rond 1900 werd het wereldrecord snelheid enkel bevochten met elektrisch aangedreven auto's. Maar dan startte de verbrandingsmotor met zijn spectaculaire opgang, parallel met de ononderbroken ontwikkeling van de auto, we verwijzen hiervoor naar het overzicht van Patrick Van der Stricht, elders in dit nummer. Die ontwikkeling van de verbrandingsmotor gaat nog steeds in alle hevigheid verder, maar de laatste jaren is ook de elektromotor aan een revival begonnen, hetzij in hybride vorm, hetzij met 100% elektrische aandrijfsystemen.

Zelf ben ik een elektro-scepticus. Ik geloof niet in de 100% elektrische oplossing, toch niet zolang we hiervoor beroep moeten doen op zware en/of dure batterijen die in alle gevallen een beperkte opslagcapaciteit hebben. Maar ik sta open voor nieuwe ontwikkelingen en dank zij Renault werd een Kangoo Z.E. (100% elektrisch!) gedurende enkele dagen mijn reisgezel.

Het was even wennen aan de stilte. We draaien de contactsleutel om en worden verwelkomd door een piepje en een groen lichtje (GO!) op het dashboard. Autonomie 120 km lezen we onderaan. We rijden weg en na enkele honderden meter is onze autonomie al met 2 km geslonken. Dat begint goed. Wat maken die banden een herrie! Gaan we nog thuis geraken als we de radio aanzetten, flitst het door ons hoofd. We duiken het hoofdstedelijk verkeer in terwijl we heel behoedzaam omspringen met het gaspedaal. Dat komt omdat de aandrijfmotoren dan functioneren als generatoren die de opgewekte stroom naar de batterijen leiden. En ja, na enkele kilometers is onze autonomie nog steeds 118 km. Goed zo, we passen onze rijstijl aan en we leggen meer kilometers af dan onze autonomiemeter zou doen geloven, 20% méér ongeveer. We leren al snel dat, wanneer je beneden de 70 km/u blijft, dit een heel zuinige auto is. Maar pas op, als je sneller gaat, telt de autonomie veel sneller af dan de reëel afgelegde kilometers.

De boordcomputer levert nog meer info, zoals een gemiddeld verbruik van 15 kWh/100 km. Weliswaar met fluwelen voet en door enkel de "natuurlijke" remmen – gas los - te gebruiken. kWh's spreken niet meteen tot de verbeelding. Daar moet ik een rekenmachine bijhalen. Een kWh kost gemiddeld 0,22 euro, zo leer ik op de site van de VREG, dus de Renault kost me slechts 3,30 euro per 100 km? Diesel kost tegenwoordig zo'n 1,37 euro/liter, dat betekent dat deze elektrisch Kangoo het equivalent verbruikt van zo'n 2,4 liter diesel! Hola, dat is wel een heel gunstige kilometerkost! En ook het belastingstarief is super gunstig voor zo'n auto's. Dat zijn toch wel argumenten die pleiten voor de 100% elektrische auto. Maar je moet Renault wel maandelijks 75 euro + btw betalen voor de huur van de batterijen. Die kost moeten we uiteraard bij de kilometerkost in rekening brengen. En een autonomie van 120 km in ideale omstandigheden is voor een doordeweekse dag misschien wel voldoende... zolang je niet ergens naartoe moet (en 's avonds met lichten aan nog thuis moet zien te geraken). Dus, 't is een leuke auto die in bepaalde omstandigheden zeker voordelen biedt. Maar sta me toe, ik blijf toch nog even elektro-sceptisch.

Leo Van Hoorick

Energie voor de toekomst.

De nieuwe Audi A6 hybrid, de perfecte combinatie van een lichtgewichtconstructie en geavanceerde hybride technologie.

Dankzij de 2.0 TFSI-benzinemotor en een elektromotor met hoge prestaties, biedt hij uitzonderlijke resultaten en garandeert hij tegelijkertijd een minimaal brandstofverbruik.
Met zijn Lithium-Ion batterij kan hij bovendien een snelheid bereiken van 100 km/h enkel aangedreven door de elektromotor.

Getoond model met opties en accessoires.
Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.audi.be

D'leteren GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

6,2 L/100 KM • 145 G CO_2/KM.

Audi
Vorsprung durch Technik

Inhoud

6-15 FSA Tentoonstelling
16-17 40 jaar HVCB
18-24 Auto-Canon-Mitrailleur Minerva-Mors
26-33 Joska Bourgeois “Madame Jaguar”
34-38 Morgan Three Wheeler

Lijst van de adverteerders

2 Marreyt Classics
4 Audi
13 Het Grote Boek van de Belgische Automobiel
19 Bank Delen
23 ACM
25 Mercedes Benz
39 Model Cars
40 KBC

Agenda

- *Concours Het Loo, Apeldoorn (NL) 23-24 juni 2012*
- *Goodwood Festival of Speed (GB) 28 juni – 1 juli 2012*
- *Goodwood Revival (GB) 14-16 september 2012*
- *Antwerp Concours, Kasteel Belvedere, Broekstraat, Wijnegem 9 september 2012*

1 juli t/m 31augustus 2012: Model Car Festival @ Autoworld

Omslag:

Joska Bourgeois was een legendarische en flamboyante dame in de Belgische automobielwereld na de oorlog. “Madame Jaguar” zette niet enkel het Britse merk hier op de kaart, maar zij zou later ook Toyota naar België brengen. In dit nummer deel I van deze saga.

Rechtzetting
“De familie de Crawhez”, Historicar XXIV, december 2011

Dit artikel werd gepubliceerd met een voorwoord door Jacques Deneef, maar zonder vermelding van de eigenlijke auteur. Dat was een vergetelheid: zowel de redactionele inhoud als de talrijke illustraties werden ons ter hand gesteld door mevrouw Florence de Crawhez (die wel werd vermeld in de inleiding van J. Deneef), zij bezit ook alle rechten dienaangaande.

Leo Van Hoorick, hoofdredacteur

Een van de topstukken van de tentoonstelling was ongetwijfeld deze Talbot T150 SS uit 1939 met 'Teardrop'-carrosserie van Figoni & Falaschi.

110 jaar automobiel en 90 Autosalons

Een eeuw vol droomwagens

Drive your dream… het is een slogan die pas sinds enkele jaren het Auto- en Motorsalon van Brussel begeleidt. Maar natuurlijk hebben de auto's op het Salon altijd al doen dromen, al 90 edities en 110 jaar lang (zijn het trouwens geen 125 jaar, heren organisatoren?).

Tekst: Leo Van Hoorick - Patrick Van der Stricht
Foto's: Eric Jansen - Leo Van Hoorick

Febiac, sinds 1902 de organisator van het Autosalon, maakte van de nood een deugd. Door het verdwijnen van de Zweedse autocontructeur Saab, enkele weken voor het salon, kwam er onverwacht expositieruimte vrij. Er werd besloten om die ruimte, met de hulp van de FSA en Autoworld, op te vullen met een historische tentoonstelling waarin werd teruggeblikt op 110 jaar autogeschiedenis en 90 Belgische autosalons. Op een centrale stand in paleis 6 werden uit elk van de voorbije decennia een tweetal voertuigen getoond: een sportieve wagen die kenmerkend was voor de betreffende periode, en een exclusief, luxueus voertuig. Deze tentoonstelling was tegelijkertijd ook een huldebetoon aan het conserveringswerk van privéverzamelaars en de auto- en motorenmusea.

Ter illustratie vind je hierbij foto's van al de tentoongestelde auto's. Al

Tijdens de Gala-avond werd "Het Grote boek van de Belgische Automobiel" officieel voorgesteld. Ook Premier Di Rupo ontving een exemplaar, we zien hem hier omringd door Febiac-voorzitter Thierry Van Kan, Luc Bontemps, gedelegeerd bestuurder van Febiac, en Pierre Hermant, directeur-generaal van het Autosalon.

Jaar	Categorie	Nieuwigheid	Merk	Land	Opmerkingen
1839	Banden	Vulcaniseren van rubber	Goodyear	USA	
1888	Banden	Luchtband	Dunlop	UK	
1891	Banden	Binnenband	Michelin	FR	
1895	Banden	1e auto op luchtbanden	Michelin	FR	
1896	Voeding	Carburator	Daimler	DE	
1897	Elektriciteit	Elektrische ontsteking (met magneto)	Bosch	DE	
1898	Motor	Bovenliggende nokkenas	Matheson	USA	
1899	Motor	Hybride aandrijving Elektrische + verbrandingsmotor	Lohner-Porsche	AT	
1901	Productie	Seriebouw	Oldsmobile	USA	
1901	Besturing	Stuurwiel	Packard	USA	
1901	Voeding	Gaspedaal	Packard	USA	
1901	Elektriciteit	Automatische voorontsteking	Packard	USA	
1902	Remmen	Schijfremmen (in koper!)	Lanchester	UK	
1902	Motor	V4 motor	Marmon	USA	In serie: Lancia Lambda 1922
1902	Motor	Druksmering voor de motor	Marmon V4	USA	

deze sport- en luxewagens hebben elk op hun manier bijgedragen tot de boeiende geschiedenis van de automobiel. De ene door zijn uitstekend comfort en imago, de andere door zijn revolutionaire technologische voorsprong, zijn richtinggevend design of zijn indrukwekkende prestaties. Het zijn stuk voor stuk kunstwerken die terecht de bewondering van generaties autoliefhebbers hebben opgewekt.

Deze retrospectieve illustreerde ook op sprekende wijze de constante en dikwijls verbazingwekkende evolutie van de auto. Per decennium werd via panelen een overzicht gegeven van de tien belangrijkste vindingen op autogebied. De oorspronkelijke lijst waaruit werd

Jaar	Categorie	Nieuwigheid	Merk	Land	Opmerkingen
1902	Transmissie	Vierwielaandrijving	Spyker	NL	
1903	Motor	V8 motor	Ader	FR	
1903	Motor	6-in-lijn motor	Napier	UK	
1903	Motor	Kopkleppen	Buick, Welch	USA	
1903	Motor	Hemisferische cilinderkop	Welch	USA	
1903	Toebehoren	Uitvinding van de ruitenwisser	Mary Anderson	USA	
1906	Motor	V6 motor	Marmon	USA	in serie: Lancia Aurelia 1950
1908	Motor	Afneembare cilinderkop	Ford T	USA	
1908	Vering	Hydraulische schokdemper	Houdaille	FR	
1908	Elektriciteit	Elektrische verlichting	Peerless	USA	
1909	Remmen	Remmen op de vier wielen	Argyll	UK	

Jacques Deneef stelt "het grote boek" voor in aanwezigheid van de auteurs Jacques Kupélian (midden) en Jacques Sirtaine.

Jaar	Categorie	Nieuwigheid	Merk	Land	Opmerkingen
1910	Voeding	Injectie voor dieselmotoren	Adams-Farwell	USA	
1910	Elektriciteit	Bendix-mechanisme (startmotor)	Bendix	USA	
1911	Vering	Onafhankelijke voorvering (“sliding pillar”)	Morgan 3-wheeler	UK	
1911	Toebehoren	Achteruitkijkspiegel	Marmon	USA	
1912	Elektriciteit	Elektrische starter standaard	Cadillac	USA	
1912	Elektriciteit	Ontsteking met batterij en verdeler (Delco)	Cadillac	USA	
1912	Motor	Uitgebalanceerde krukas	Mercer	USA	
1913	Productie	Montage aan de lopende band	Ford T	USA	
1914	Koeling	Thermostatische controle van de radiator	Cadillac	USA	
1914	Carrosserie	Volledig stalen carrosserie (Budd)	Dodge	USA	
1914	Elektriciteit	Centrale vergrendeling	Scripps-Booth	USA	
1915	Vering	Pneumatische vering	Pneumobile	USA	
1916	Motor	V12 motor	Packard Twin-Six	USA	
1916	Voeding	Luchtfilter	Packard Twin-Six	USA	
1916	Koeling	Thermostaat op de motor	Pierce-Arrow	USA	
1917	Voeding	Automatische smoorklep (choke)	Franklin	USA	
1919	Remmen	Mechanische servo-rem	Hispano-Suiza	FR	
1919	Motor	8 cilinder-in-lijn	Isotta-Fraschini	IT	uitgevonden in 1904 (Dufaux)
1920	Remmen	Hydraulische remmen	Duesenberg A	USA	
1921	Elektriciteit	Dubbele ontsteking	Bentley	UK	
1921	Toebehoren	achteruitrijlicht	Wills-Ste-Claire	USA	
1921	Vering	Vering met torsiestangen	Leyland	UK	

Deze Renault racewagen dateert uit 1902, hij nam dat jaar ondermeer deel aan de “Paris-Vienne” (Parijs-Wenen) wedstrijd. Hij wordt aangedreven door een eencilindermotor van 1.600 cc.

geput om deze panelen samen te stellen werd bijeengebracht door Patrick Van der Stricht. Wij drukken ze hierbij in haar geheel af. Deze lijst heeft niet de pretentie van volledig te zijn, maar ze illustreert wel de permanente innovatie die de automobielgeschiedenis kenmerkt. Niet alle techniek die in onze moderne auto’s wordt gebruikt, vindt trouwens haar oorsprong in de automobielgeschiedenis. De moderne auto is ook schatplichtig aan de lucht- en zelfs de scheepvaart.

De tentoonstelling kende een groot succes, en we mogen hopen dat deze publieke belangstelling Febiac ertoe zal aanzetten om ook bij het volgende autosalon te zorgen voor een historische tentoonstelling. Nu waren het eerder exclusieve auto’s. Zou het niet geweldig zijn mocht er eens een tentoonstelling komen van auto’s die onze maatschappij echt mobiel maakten? De populaire auto’s waarvan er vele honderdduizenden, zo niet miljoenen werden gebouwd, maar waarvan er relatief weinig in oorspronkelijke of gerestaureerde toestand zijn bewaard? We denken natuurlijk aan productierecordhouders Ford T of VW Kever, maar ook aan de Deux chevaux, Tractions, bolhoedjes, Kadetts, Taunussen, R-vierkes … en zoveel andere populaire automobielen uit de geschiedenis.

Deze prachtige Germain met “Roi des Belges” carrosserie heeft een zescilindermotor van 3.996cc. Germain was voor de eerste wereldoorlog een van de belangrijkste Belgische automobielconstructeurs, met een grote fabriek in Monceau-sur-Sambre, opgericht in 1897. Dit model, met het kenmerkende ronde radiatorrooster, dateert uit 1908. ➔

Een sportieve variant van de Ford T uit 1913. Ook in België werden dergelijke roadsters op basis van de immens populaire Ford gebouwd.

Dashbord van een Bentley 3 liter uit 1923. De tripmaster links behoorde niet tot de standaarduitrusting.

Packard was in de jaren '20 en '30 een prestigieus Amerikaans merk dat kon wedijveren met de besten. Deze 733 Phaeton dateert uit 1930.

Deze prachtige Minerva Landaulet uit 1909 staat vertrekkensklaar. Hij wordt aangedreven door een viercilinder schuivenmotor van 4 liter. De schuivenmotoren (volgens het Knight-brevet) waren in die jaren behoorlijk populair omwille van hun relatief stille werking. Nadeel was een nogal groot olieverbruik, maar dat kostte toen nauwelijks iets.

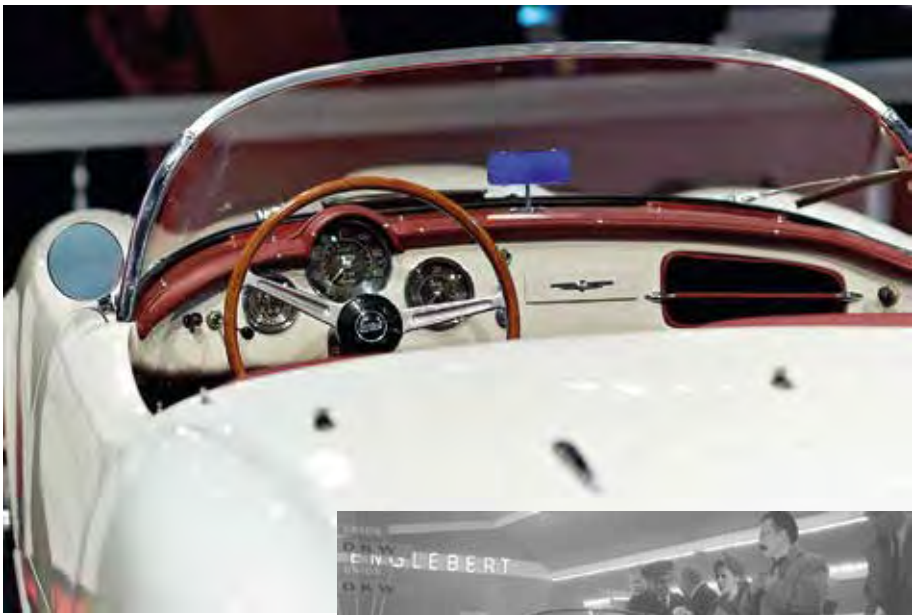
Van deze Rolls Royce 20/25 uit 1933 werden slechts 24 exemplaren gebouwd.

Jaar	Categorie	Nieuwigheid	Merk	Land	Opmerkingen
1921	Voeding	Inlaatcompressor	Mercedes	DE	uitgevonden in 1906 (Chadwick)
1921	Motor	Dubbele bovenliggende nokkenas	Ballot	FR	gebruikt in competitie 1912 (Peugeot)
1921	Koeling	Ontkoppelbare ventilator	Wills-Ste-Claire	USA	
1922	Carrosserie	Zelfdragend koetswerk	Lancia Lambda	IT	
1924	Motor	Vervangbaar oliefilter	Chrysler	USA	
1924	Remmen	Servoremmen met onderdruk	Pierce-Arrow	USA	
1924	Transmissie	Voorwielaandrijving	Tracta	FR	competitie: Christie 1902
1925	Remmen	zelfregelende remmen	Cole	USA	
1926	Motor	Carterventilatie	Cadillac	USA	
1926	Transmissie	Mechanische koppelomvormer	Constantinesco	FR	
1926	Transmissie	Hypoïde differentieel	Packard	USA	
1927	Voeding	Injectiepomp (diesel)	Bosch	DE	uitgevoden in 1924
1929	Transmissie	Gesynchroniseerde versnellingsbak	Cadillac	USA	
1929	Toebehoren	Eerste autoradio	Motorola	USA	
1929	Veiligheid	Securit-glas	Cadillac, LaSalle	USA	
1930	Motor	V16 motor	Cadillac	USA	
1930	Transmissie	Hydraulische koppeling	Daimler	UK	
1931	Transmissie	Voorwielaandrijving + dwarsgeplaatste motor	DKW	FR	competitie: Christie 1902

Jaar	Categorie	Nieuwigheid	Merk	Land	Opmerkingen
1931	Motor	Vervangbare lagerbussen	Studebaker	USA	Reeds in gebruik op vliegtuig-motoren
1932	Carrosserie	Metaallak	Graham	USA	
1932	Voeding	Moderne automatische smoorklep (choke)	Oldsmobile	USA	
1933	Vering	Hydraulische en telescopische schokdempers (Monroe)	Hudson	USA	
1933	Motor	Hydraulische klepstoters	Pierce-Arrow	USA	
1934	Transmissie	Overdrive	Chrysler & DeSoto Airflow	USA	
1934	Vering	Wetenschappelijk bestudeerde vering	Chrysler & DeSoto Airflow	USA	
1934	Vering	Onafhankelijke voorvering met driehoeksarmen	GM, Chrysler	USA	
1934	Carrosserie	Stalen vouwkap	Peugeot Eclipse (carr. Pourtout)	FR	Uitvinding van Georges Paulin
1935	Comfort	Slaapzetels	Nash	USA	
1936	Motor	Dieselmotor in een personenwagen	Mercedes 260D	FR, DE	uitgevonden in 1897 (Rudolf Diesel)
1936	Elektriciteit	Intrekbare lichten	Cord	USA	
1936	Remmen	Dubbel remsysteem (mech./hydr.)	Hudson	USA	
1939	Toebehoren	Richtingaanwijzers	Buick	USA	
1939	Transmissie	Automatische versnellingsbak	Oldsmobile Hydramatic	USA	
1939	Carrosserie	Zelfopenende en sluitende kap	Plymouth	USA	
1940	Comfort	Airconditioning	Packard	USA	
1940	Comfort	Elektrische ruitenopeners	Packard	USA	
1946	Remmen	Moderne zelfregelende remmen	Studebaker	USA	
1946	Banden	Radiaalband	Michelin	FR	
1947	Banden	Tubeless band	B.F. Goodrich	USA	in serie op Packard 1954
1947	Carrosserie	Carrosserie volledig in aluminium	Land Rover	UK	
1948	Transmissie	Hydraulische koppelomvormer	Buick Dynaflow	USA	
1948	Vering	Rubberen vering	Tucker	USA	

Een Chrysler "Town and Country" uit 1946 met typische "woody" carrosserie.

Er kan blijkbaar geen oldtimertentoonstelling worden gehouden zonder een Mercedes 300 SL "vleugeldeur". Het hier getoonde exemplaar dateert uit 1955.



Deze Lancia B24 Spider stond als eens op het Salon van Brussel, en wel in 1955 (zie kleine foto) toen hij werd voorgesteld als wereldpremière.

Neen, dit is geen Veritas, maar hij heeft wel dezelfde basis: die van een BMW 328 van voor de oorlog. De carrossier "Drevs" bouwde in 1946 drie van deze roadsters, en liet zich duidelijk inspireren door Veritas, zelfs in de vorm van het radiatorrooster.

Jaar	Categorie	Nieuwigheid	Merk	Land	Opmerkingen
1949	Motor	Starten via contactsleutel	Chrysler	USA	
1949	Remmen	Moderne schijfremmen	Chrysler Crown Imperial	USA	
1949	Carrosserie	"hatchback" carrosserie	Kaiser Traveler	USA	
1949	Vering	McPherson voorvering	Ford Vedette	FR	
1949	Veiligheid	Veiligheidsgordels (in optie)	Nash	USA	
1950	Motor	Turbinemotor	Rover	UK	
1951	Besturing	Servostuur	Chrysler	USA	uitgevonden in 1926 (Pierce-Arrow)
1952	Voeding	Injectie voor benzinemotor (Bosch)	Goliath, Gutbrod	DE	uitgevonden in 1925 (Hesselman)
1952	Vering	Kogelgewricht voor vering/stuur (ball joints)	Lincoln	USA	
1952	Carrosserie	Kantelende deurklinken	Nash	USA	
1953	Carrosserie	Kunststofcarrosserie	Chevrolet Corvette	USA	
1954	Remmen	Schijfremmen rondom	Austin Healey 100S	GB	
1955	Vering	Automatische niveauregeling	Citroën DS19	FR	
1956	Differentieel	Differentieel met beperkte slip	Packard	USA	
1957	Koeling	Koelsysteem onder druk	Cadillac Eldorado Brougham	USA	
1957	Comfort	Cruise Control	Chrysler Imperial	USA	
1958	Transmissie	Continu variabele transmissie (Variomatic)	DAF	NL	Voorloper van de CVT
1958	Toebehoren	Autoradio AM/FM	Lincoln	USA	
1958	Veiligheid	Veiligheidsgordels als standaarduitrusting	SAAB	SE	
1959	Veiligheid	Driepunts-veiligheidsgordels	Volvo	SE	
1959	Veiligheid	Indrukbare stuurkolom	Mercedes	DE	
1960	Elektriciteit	Alternator	Chrysler	USA	
1960	Veiligheid	Noodknipperlichten	Amerikaanse wagens	USA	
1962	Remmen	Dubbel remcircuit	Cadillac	USA	
1962	Voeding	Turbocompressor op benzinemotoren	Oldsmobile Jetfire	USA	Bestond reeds op vliegtuig-motoren
1963	Elektriciteit	Elektronische ontsteking	Pontiac GTO	USA	uitgevonden in 1960 (Delco)
1965	Besturing	Regelbaar stuurwiel (hoogte/diepte)	Cadillac	USA	
1966	Remmen	Anti-blokkeringssysteem (ABS) mechanisch	Jensen FF (syst. Dunlop)	UK	uitgevonden in 1929 (Avions Voisin)
1968	Carrosserie	Bumper in vervormbare kunststof	Pontiac GTO	USA	
1968	Voeding	Elektronische injectie (Bosch)	Volkswagen	DE	uitgevonden in 1957 (Bendix)
1972	Elektriciteit	Onderhoudsvrije batterij	Prestolite	USA	
1974	Veiligheid	Airbags	Oldsmobile Toronado	USA	
1975	Milieu	Katalysator	Alle Amerikaanse merken	USA	uitgevonden in 1950 in Californië
1978	Remmen	Electronische ABS (optie)	Mercedes S-klasse	DE	

Jaar	Categorie	Nieuwigheid	Merk	Land	Opmerkingen
1978	Voeding	Turbo-compressor op dieselmotor	Mercedes 300 SD	DE	
1983	Milieu	Asbestvrije remvoeringen	SAAB	SE	
1984	Remmen	ABS standaard	Mercedes	DE	
1985	Vering	Elektronisch geregelde vering	Nissan	JP	
1987	Veiligheid	Traction Control System (TCS)	BMW, Mercedes	DE	
1987	Elektriciteit	Multiplex-bedrading	Cadillac Allante	USA	
1987	Besturing	Vierwielsturing (in optie)	Honda Prelude	JP	
1987	Transmissie	Elektronische constant variabele transmissie	Subaru	JP	
1990	Comfort	Ingebouwd GPS-systeem	Mazda Cosmo	JP	

De Jaguar E-type is een echt icoon uit de jaren zestig.

Deze Porsche Speedster uit 1958 houdt duidelijk van rally's. En dat was ook al zo in de jaren '50, zoals blijkt uit de foto op de achtergrond.

Jaar	Categorie	Nieuwigheid	Merk	Land	Opmerkingen
1992	Carrosserie	Koolstofvezel koetswerk	McLaren	GB	reeds in gebruik in de F1
1992	Motor	V10 motor	Dodge Viper	USA	
1993	Motor	Common Rail injectie op diesels	Elasis (Fiat-groep)	IT	overgenomen door Bosch 1994
1995	Veiligheid	Electronic Stability Program (ESP)	BMW, Mercedes, Toyota	DE, JP	
1998	Elektriciteit	Bi-xenon lampen	Audi	DE	
1998	Elektriciteit	LED-verlichting achteraan	Maserati	IT	
2003	Besturing	Variabele stuurbekrachtiging	BMW	DE	
2003	Transmissie	DSG versnellingsbak met dubbele koppeling	Volkswagen (Borgwarner)	DE	
2005	Motor	W16 motor	Bugatti Veyron	DE/IT	
2008	Elektriciteit	LED-verlichting vooraan	Audi, Lexus	DE, JP	

OPNIEUW !

Het meest volledige boekwerk over de Belgische Automobiel-geschiedenis

FSa
Belgische Stichting voor het Auto-Moto Patrimonium

300 blz / 650 illustraties (foto's en documenten) • Formaat 35 x 25 cm • Alle merken

Om dit prachtige boek te bestellen, gelieve € 87 (€ 72 + € 15 verpakkings- en verzendingskosten) te storten op volgende rekening : FSA (Koning Boudewijnstichting) - Brederodestraat 21 - 1000 Brussel - IBAN: BE 06 0682 1083 8722 - BIC : GKCC BEBB - Vermelding : R2025 FSA Kupelian NL

De jaren '50 (en ook wel het begin van de jaren '60) werden vertegenwoordigd door deze imposante Cadillac Model 62 coupe uit 1959. Vleugels waren in de mode toen.

In 1980 was deze Lamborghini Countach voor velen een droomwagen.

Een zeldzame Ferrari 275GTS uit 1966 met een 3,3 l twaalfcilinder.

Er was op de tentoonstelling voor elk wat wils, getuige daarvan deze Lincoln Mark IV uit 1975.

De Franse carrossier Henri Chapron bouwde gedurende vele jaren enig mooie cabrioversies van de Citroën DS. Die zijn intussen zeer gewild op de oldtimermarkt. Dit grijze exemplaar dateert uit het revolutionaire 1968.

De Mazda MX-5 is ongetwijfeld de meest populaire roadster van de voorbije 25 jaar om niet te zeggen van heel de automobielgeschiedenis. De MX-5 had hier dan ook terecht een plaats, dit exemplaar uit 1991 had voor de gelegenheid een hard-top

Deze Lexus LS deed in 1992 van zich spreken als eerste Japanse luxeberline op de Europese markt.

De oohs en de aahs waren niet van de lucht bij deze Bugatti Veyron. Zijn 8 liter 16 cilindermotor met vier turbo's levert 1001 pk, waardoor dit de krachtigste seriewagen aller tijden is. Zou hij olie lekken of had de standenbouwer de plastiek die het tapijt moest beschermen nog niet verwijderd?

Er stonden ook enkele motoren tentoongesteld, deze FN crossmotor uit 1949 was een van de meest spectaculaire.

40 kaarsjes voor de HVCB

De Historical Vehicle Club of Belgium vierde in maart zijn 40ste verjaardag met een tentoonstelling en feestelijke receptie in Autoworld.

Voorzitter Henri Niclaes verwelkomde op 9 maart de leden en talrijke genodigden uit de oldtimerwereld in Autoworld, temidden van de historische wagens. Voor de gelegenheid werden er gedurende een tweetal weken ook een aantal klassiekers uit de voorbije veertig jaar, afkomstig uit de collecties van de HVCB leden, tentoongesteld in het grootste automobielmuseum van België.

De Historical Vehicle Club of Belgium, kortweg HVCB, werd op 27 oktober 1972 opgericht door enkele liefhebbers van "klassiekers". De club groeide vrij snel uit tot de belangrijkste multimerkenclub van België voor auto's uit de periode 1925-1965. Tegenwoordig telt de HVCB zo'n 200 leden die samen een collectie van naar schatting 600 historische auto's conserveren.

Ter gelegenheid van de veertigste verjaardag van de HVCB werd er in Autoworld een tijdelijke tentoonstelling georganiseerd met een aantal klassiekers van de leden.

Al 40 jaar organiseren de leden van de HVCB jaarlijks talrijke goed verzorgde en gezellige uitstappen, dit zowel in eigen land als in het buitenland, met als jaarlijkse hoogtepunt de "May 1 Meet". Deze evenementen zijn het best te omschrijven als rijdende tentoonstellingen voor de buitenwereld, waarbij de leden elkaar ontmoeten in een kameraadschappelijke sfeer en waar veel tips worden uitgewisseld, zowel met betrekking tot de hobby als met betrekking tot de "aangename dingen des levens". Henri Niclaes had een bijzonder woord van dank voor al degenen die in de voorbije veertig jaar een rol speelden in het beheer van de club en die op vrijwillige basis de talrijke rally's organiseerden en nog steeds organiseren.

"De HVCB biedt de liefhebber de mogelijkheid om zijn kennis uit te

breiden, zijn hobby nog aantrekkelijker te maken en zijn wagen met die van andere verzamelaars te vergelijken. Een lidmaatschap van de HVCB is dus complementair aan dat van een merkenclub."

Henri Niclaes kon in zijn welkomstwoord natuurlijk niet voorbijgaan aan de onzekere tijden voor oldtimerliefhebbers. De Belgische en Europese overheden werken aan nieuwe statuten en regels voor oldtimers. Het spreekt voor zich dat, als wij onze oldtimers in hun oorspronkelijke staat willen bewaren, de overheid moet inzien en begrijpen dat niet alle moderne wetten en regels kunnen worden toegepast op onze oldtimers. Hij citeerde hierbij de katalysatoren, de belastingen op de CO_2-uitstoot, het percentage ethanol in de brandstof enz.

De HVCB en de Royal Veteran Car Club of Belgium (RVCCB) werken al vele jaren samen voor wat betreft de promotie en de verdediging van het socio-culturele patrimonium waar de oldtimerwereld voor staat. Om de oldtimerwereld maximaal te vertegenwoordigen en te verdedigen bij de overheidsinstanties, zowel nationaal als internationaal, zijn beide clubs medestichter en lid van de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) en van de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen (BFOV) en dat zijn belangrijke bondgenoten in de verdediging van onze hobby.

De HVCB en de RVCCB vertegenwoordigen samen het grootste Belgische multi-merken patrimonium van de oorsprong tot 1965, aldus Georges Chaudron die als Past President van de RVCCB deze club vertegenwoordigde. De vriendschappelijke en constructieve samenwerking van beide clubs is een belangrijk element in de verdediging van onze hobby in onze huidige samenleving.

Erevoorzitter Jacques Deneef met Marius Butaye en Roland D'Ieteren, leden van het eerste uur.

Er was ook een speciaal woord van dank voor de organisatoren van geslaagde viering van de veertigste verjaardag: Erevoorzitter Jacques Deneef en Past President Thierry Flamant.

← *Past voorzitter Thierry Flamant.*

Voorzitter Henri Niclaes (l) verwelkomt Georges Chaudron, Past-President van de RVCCB op het podium.

De reconstructie van een "Auto Canon Mitrailleur" Minerva-Mors

Een ambitieus project

Het jaar 2014 nadert en daarmee ook de herdenking van de Eerste Wereldoorlog en de honderdste verjaardag van de oorlogsverklaring van Duitsland aan België op 4 augustus 1914. In het kader hiervan werd het plan opgevat om een van de eerste pantserwagens uit de geschiedenis, die werden gebouwd op Belgisch initiatief, na te bouwen op ware grootte.

Door André Filée

De Eerste Wereldoorlog was de eerste gemechaniseerde oorlog uit de geschiedenis. De wapenindustrie draaide op volle toeren, de eerste massaproductie van diverse voer- en vliegtuigen kwam op gang.

Belgische officieren, waaronder Baron de Crawhez, hadden lang vóór het conflict de vervanging van paarden door motoren voorvoeld en Baron de Caters ging zelfs zover om zijn eigen wagen te laten "bepantseren" met het doel invallen in bezet gebied uit te voeren en inlichtingen te verzamelen. De Belgische staat gaf de opdracht aan o.a. Minerva en SAVA om gepanserde auto's te bouwen. Die zouden tot lang na de oorlog dienst doen, onder meer bij de Rijkswacht.

Het was echter majoor Collon die door Baron de Broqueville werd belast om het eerste corps van pantserwagens op te richten. Met de terugtrekking van de generale staf naar Parijs na de Duitse invasie werd besloten om automitailleurs (voluit 'Auto-Canon-Mitrailleurs' of ACM's) te laten bouwen door de Parijse autobouwer Mors. Op het nippertje konden een aantal motoren, die door de Antwerpse firma Minerva gebouwd waren, nog naar Frankrijk worden meegenomen. Deze zouden op de Mors-onderstellen gemonteerd worden.

Deze kleploze, onder 'Knight'-licentie gebouwde motoren waren voor die tijd geruisloos, wat wonderwel paste bij een voertuig voor verkenning en snelle interventie, waarbij verrassing van kapitaal belang was.

Carrosserie Kellner zou het onderstel bekleden maar kon de 7 mm-dikke

DELEN

PRIVATE BANK

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

EUROMONEY 2010 DELEN

DELEN PRIVATE BANK

Highly commended as '**Best Private Banking Boutique**' by 'Professional Wealth Management Magazine' and 'The Banker Magazine' Both publications of the FINANCIAL TIMES Group

Supporting Historicar

www.delen.be

02 511 84 10 - 03 244 55 66

Alvorens de Belgische troepen Rusland mochten verlaten werden de ACM's gedemonteerd en onbruikbaar gemaakt.

Schaalmodel van de ACM, gebouwd door de h. Belien.

platen niet verwerken, ze moesten die bij het staalbedrijf Imphy bestellen. De geleverde pantserplaten werden uitgetest vóór levering en moesten bestand zijn tegen geweerkogels.

Wat bewapening betrof, waren de voertuigen uitgerust met een machinegeweer en voor sommige met een marinegeschut van 37 mm, beide door Hotchkiss vervaardigd. Beide wapens waren gemonteerd op een gemeenschappelijke spil die op de top van een kegelvormige basis stond; een kleine bepantsering beschermde de bedieners.

Eigen corps

De basisgedachte klonk vernieuwend voor de tijd en bestond erin een volledig zelfstandig corps op te richten, dat uitgerust was om zichzelf te onderhouden en dat tegelijk soepel en snel op om het even welke plaats van het front ingezet kon worden. Zo telde de opgerichte eenheid onder haar 361 manschappen wielrijders, motorrijders, commandowagens, ziekenwagens, werkplaats- en tankcamions, zonder het transport van munitie, uitrusting en bevoorrading te vergeten. Dankzij de voorschriften van Belgische technici en officieren werden de wagens gebouwd op chassis van personenwagens. Naast een visie op de organisatie had majoor Collon een duidelijk idee van het gebruik

van zijn eenheid. We citeren: *«Onder de eigenschappen die de automitrailleurs van 37 mm. van de andere vuurmonden onderscheiden, mogen vermeld worden: mobiliteit en bestand zijn tegen kogels. Deze twee kwaliteiten laten een efficiënt gebruik toe, niet alleen tegen cavalerie, maar ook en vooral om het infanteriegevecht op de vuurlijn te steunen. In het offensief dient deze vuurmond met de voorhoede op te rukken. Er wordt op haar snelle steun een beroep gedaan telkens een gunstig doelwit aangewezen kan worden, zoals machinegeweren die ze, door een oordeelkundige verplaatsing, op 1.300 tot 1.500 meter kan ontdekken en bereiken terwijl die doelen zelf een veel kleinere reikwijdte hebben. Daar hij noch kogel, noch shrapnell moet vrezen, heeft hij een grote verplaatsingsvrijheid en zal hij overal zeer nuttig gebruikt kunnen worden.»*

Dat was goed gezien, de Weense «Reichpost» schreef in zijn nummer van 6 februari 1916: *«Van alle tegenstanders van de centrale machten heeft het Belgisch Leger de beste organisatie van pantserwagens. Het doeltreffend gebruik van deze wagens als gevechtsmiddel is, volgens de mening van onze vijanden, verkregen door het feit dat ze niet toegevoegd worden aan infanterie- of cavaleriegroepen. Ze vormen een zelfstandige eenheid die op elk ogenblik in staat is militaire operaties op grote schaal uit te voeren».*

Jammer genoeg, toen het corps op oorlogsvoet uitgerust en getraind was, had de bewegingsoorlog plaats

Een ACM tijdens een défilé in Parijs, 1915. Aan het front kregen ze een blauw-rode «cocarde», de Belgische kleuren zouden kunnen aanzien worden als die van de vijand.

gemaakt voor een stellingenoorlog en het terrein was totaal ongeschikt geworden voor wielvoertuigen. Uiteraard gold dat voor alle voertuigen van de ACM-eenheid die een tijd lang in de Moeren was gekazerneerd.

Gelukkig voor het corps werd er een overeenkomst met Rusland getekend, waar het Tsaristische leger een schrijnend tekort had aan mechanische middelen. Het volledige corps werd naar het Russische front gestuurd om er te vechten.

Dat was echter sneller gezegd dan gedaan. Omdat het Kanaal krioelde van Duitse onderzeeboten, was de rechtstreekse vaarroute onmogelijk, het corps scheepte in op de Wray-Castle, een veetransportschip dat inderhaast omgebouwd werd tot troepentransportschip, en vertrok uit de Franse haven Brest, rond de Britse eilanden om, naar Archangelsk.

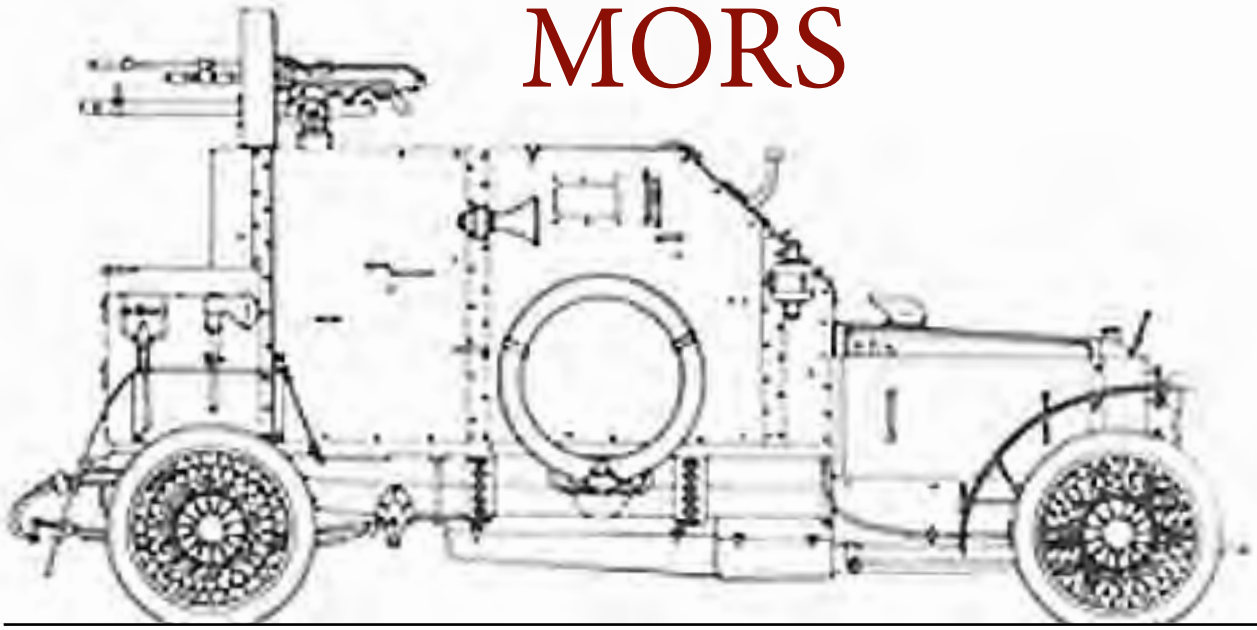
Door stormweer, gebrek aan voedsel en vertraging bij de toelating tot ontschepen werd het een lange en zeer penibele overtocht, waaraan het schip zijn weinig vleiende bijnaam "WC" overhield bij de troepen. Gelukkig werden die warm onthaald. Het voertuigenpark werd door Rusland aangevuld met motorfietsen en diverse voertuigen. De Tsaar schouwde de troepen van het corps in hoogsteigen persoon.

De honderdste verjaardag zal ook de gelegenheid zijn om de heldhaftigheid te belichten van de Belgische vrijwilligers die 'als leeuwen' (sic) vochten in extreme omstandigheden van temperatuur en ontbering. Ze moesten blijk geven van zowel moed als van vernuft om oorlog te voeren in het Galicië waar ze heen werden gestuurd.

Ze waren de eerste geallieerde troepen die in vijandig gebied binnendrongen. Zij aan zij met de troepen van de Tsaar werd het corps ingezet in talrijke veldslagen. De Belgische soldaten gedroegen zich heldhaftig in de strijd. Talrijke citaten getuigen daarvan. Ziehier twee verhalen die min of meer de omstandigheden beschrijven waarin dit eerste gepantserde corps vocht:
"Ten koste van bovenmenselijke inspanningen vatten de wagens tijdens de nacht onder onafgebroken canonen geweerschoten de terugkeer aan. Wat al op droge wegen een krachttoer was geweest, werd een mirakel nu wielen en wagens in de modder in de gevaarlijkste posities uitgleden. Men kon niet meer omzichtig te werk gaan, er werd licht gemaakt, de paarden moesten aangemoedigd worden, men moest alle motoren tegelijk laten draaien. Een wagen kon een diepe kuil niet vermijden, het duurde een uur voor hij eruit kon gehaald worden; zijn as was gebogen. Twee wagens gleden in een moeras en braken daardoor hun

MET HET OOG OP DE HERDENKINGSPLECHTIGHEDEN 1914-2014 VAN DE EERSTE WERELDOORLOG

RECREATIE VAN HET LEGENDARISCHE AUTOKANON MINERVA-MORS



Reeds lang voor 1914 voorzagen vooruitziende Belgische officieren, waaronder de autorenners Baron de Caters en Baron de Crawhez, dat het leger zich zou moeten motoriseren. Zij startten met de bouw van pantservoertuigen op basis van burgervoertuigen, meer bepaald Minerva's.

De invasie van België in augustus 1914 dwong hen naar Frankrijk te vluchten, zij namen enkele Minerva motoren mee. Met de hulp van het Parijse Mors werkten ze hun "Auto Canon Mitrailleuse", kortweg ACM, af.

Jean en Pierre de Crawhez aan boord van een prototype

In 1915 werd deze nieuwe mobiele eenheid, bestaande uit 8 voertuigen vergezeld van 350 soldaten (cyclisten, gemotoriseerde verkenners, rijdende werkplaats, ambulance, kantine) afgestaan aan Rusland. Het was Koning Albert die de eenheid aan Rusland "schonk", zij zouden moeten instaan voor de inzet ervan en de betaling van alle kosten zoals de bevoorrading en de soldij.

Deze manschappen beleefden een ongelooflijk avontuurlijke reis die drie jaar duurde voor ze weer in België arriveerden via Siberië en de Verenigde Staten! (ze waren inderdaad van 1915 tot 1918 onderweg).

- Voertuig van 4,5 ton
- Minerva motor 28/34 pk
- Mors chassis
- Bemanning van 4 personen (een sergeant-chef kanonnier, een chauffeur, een hulpchauffeur en een foerier)
- Uitgerust met een mitrailleur en/of een 37 mm snelvuurkanon van Hotchkiss

STEUNOPROEP

WIJ MOETEN 100.000 € VERZAMELEN !

Vanaf een bedrag van €40 gestort op onze rekening die wordt beheerd door de Koning Boudewijnstichting, ontvangt u een attest dat u toelaat dit bedrag in mindering te brengen van uw belastingsaangifte.

Stortingscategorieën

I.	€ 40	Steungift
II.	€ 100	Enthousiaste schenker
III.	€ 250	Gemotiveerde schenker
IV.	€ 1.000	Ereschenker

Alle schenkers zullen worden vermeld op de herinneringsplaquette en op een paneel dat bij de ACM in het Koninklijk Legermuseum zal zijn opgesteld.

Maak uw storting over

Op de rekening van de Koning Boudewijnstichting
BE10 0000 0000 0404 BIC BPOTBEB1
Met als vermelding 128/2500/00047

De recreatie is een initiatief van de Koninklijke Vereniging van de Vrienden van het Legermuseum.
Deze wordt gesteund door de FSA (Stichting voor het Belgisch Automobielpatrimonium/ Koning Boudewijnstichting).

achterbrug. Er werd de hele nacht doorgewerkt; de ene kon men eruit halen en wegslepen maar de andere bleef achter en moest de volgende morgen ter plaatse door de mobiele ploeg van de werkplaats hersteld worden".
Of nog:
«. . . het stuk opende het vuur op de verzethaarden die nog op de tweede vijandelijke lijn stand hielden en dwong ze tot de terugtocht; daarna, aan de spits van de Russische stormloop, drong het door tot op 100 m van de vijandelijke linie, waar het geblokkeerd door hindernissen al zijn munitie, obussen en kogels afschoot. De wagen bevond zich vanaf dat ogenblik in een zeer gevaarlijke positie, op een weg die bijna onberijdbaar was door talrijke kuilen en hindernissen die van de bestuurder acrobatentoeren vereisten. De motor haperde, de automatische starter was vastgelopen. Onder het vuur, zonder rekening te houden met de kogels die op de bepantsering regenden, stapte soldaat Dumong uit en hij startte de motor opnieuw met de zwengel".

Met de wisselvalligheden van de revolutie werd de toestand grondig gewijzigd in 1917. In de sector waar onze landgenoten waren ingezet, deserteerden de Russische soldaten massaal en lieten ze de Belgen praktisch alleen op het slagveld. In feite gebeurden er niet één, maar verschillende revoluties die op dat ogenblik en later gedurende verschillende maanden nog voor een onbeschrijflijke chaos zorgden.

Uiteindelijk moesten zij de strijd staken na het einde van de vijandelijkheden aan het oostfront. Na lange onderhandelingen en een verplichte immobiliteit in Kiev kregen ze toestemming om het gebied te verlaten maar onder voorwaarde hun zware wapens en voertuigen af te staan. Ze gehoorzaamden na eerst het transportpark tot schroot te hebben herleid en de mitrailleurs in de vloer van de wagons van de trein te hebben verborgen. Met diezelfde trein reden ze door het hele continent van west naar oost.

Inderdaad bleek het voor hen onmogelijk terug te keren langs de weg van de heenreis, ze waren verplicht rond de wereld te reizen, via Mantsjoerije en de V.S., om aan het einde van de oorlog in Frankrijk en in België mee te strijden, verspreid over verschillende eenheden. Dat was het einde van het ACM-avontuur . . .

Deze zeer korte samenvatting onderstreept de reden waarom dit reconstructieproject op ware grootte van een van de wagens die in Rusland heeft gevochten, is ontstaan. Deze voertuigen die al bij het begin van het conflict werden gebouwd, waren het eerste resultaat van de nieuwe tactieken die de moderne oorlogsvoering inleidden.

Menselijke getuigen zijn er intussen niet meer, en ook de technische getuigen zijn schaars. De ambachtelijke vaardigheden en bruikbare onderdelen gaan dezelfde weg op. Dit project is volgens de initiatiefnemers misschien de laatste kans om een voertuig van dat type te reconstrueren en aan het Koninklijk Legermuseum te schenken.

www.auto-canon-2014.com
Met dank aan: Nos Héros, G. Mazy, Collections Privées Arnould / Filée. «Pages de Gloire des ACM».

Passion meets Passion.

Mercedes-Benz

In 1949 troonde voor de eerste maal de XK 120 op het autosalon te Brussel. Hij lokte heel wat bekijks. Joska Bourgeois staat hier naast (vermoedelijk) de toenmalige Britse ambassadeur.

Markante figuren: Joska Bourgeois

Deel I

Madame Jaguar

Het zijn uitzonderingen die de regel bevestigen. Dit gezegde geldt zeker voor vrouwen die zich kunnen handhaven, laat staan domineren op het manneneiland dat het automobielwereldje was en nog steeds blijft. Met de tentoonstelling Belgian Racing Legends werd dit pijnlijke onevenwicht nog maar eens in de verf gezet. De catalogus vermeldde liefst 57 piloten van het mannelijke geslacht en amper 4 vrouwen.
Een grote dame die zelden de media haalde was de in 1994 overleden Joska Bourgeois. Een "Madame" om u tegen te zeggen die in de harde naoorlogse zakenwereld scoorde door Jaguar in te voeren. Tijdens de golden sixties zou zij met het lanceren van Toyota op de Belgische markt opnieuw succes oogsten. Amper vijftien jaar later behoorde Toyota immers tot de top!

door Paul E. Frère

In het onooglijke dorpje Sterpenich, vlak bij Aarlen en niet ver van de grens met het Groothertogdom Luxemburg, werd Joska in 1913 geboren als jongste dochter van Hubert Bourgeois en Anne Theissen. Haar vader was een strenge man die het nooit onder stoelen of banken stak dat hij een zoon verkoos boven beide dochters. Hij bekleedde een belangrijke functie bij de Douane en werd door de Belgische regering naar het toenmalige Perzië, het huidige Iran, gestuurd. Zijn opdracht bestond in het adviseren bij de introductie van een accijnzensysteem zoals in België reeds in voege was. Hubert Bourgeois beperkte zich echter niet tot z'n officiële taak. Hij maakte van de gelegenheid gebruik om een handeltje op te zetten in tapijten, edelstenen en allerhande specerijen. De familie Bourgeois verbleef 7 jaar in Perzië, ruim voldoende om Joska vloeiend de plaatselijke taal Farci te leren. Wanneer ze juist terugkeerden konden we niet achterhalen maar waarschijnlijk situeert dit zich ergens in de jaren twintig. De zaken gingen zo goed dat Hubert toen hij in 1935 overleed z'n beide dochters hun gewicht in goud naliet. Volgens Joska werd deze schat bij het uitbreken van WO II ergens in Wallonië begraven. Toen de geallieerden de overwinning behaalden gingen de zussen op zoek naar hun goud. Tot hun verbazing bleek het goud echter niet meer op dezelfde plaats te liggen. Een bominslag had hier anders over beslist. Gelukkig voor hen werd het edele metaal tien meter verder toch gevonden.

Donald Healey

Over de jaren na het overlijden van haar vader weten we niet bijster veel.

Het gezin Bourgeois werd veel in het Brusselse opgemerkt en wij vermoeden dat ze daar ook hun intrek hadden genomen. Nu de strenge hand van vader definitief tot het verleden behoorde, werd Joska regelmatig in het Brusselse uitgaansleven opgemerkt. Ook auto's interesseerden haar.

Tijdens de oorlogsjaren treffen we haar als ambulancierster. Zelf vond ze haar rol tijdens de oorlog onbetekenend. Dit neemt niet weg dat zij na WO II verschillende eretekens ontving voor haar rol bij het verzet. Verschillende bronnen vermelden immers dat zij een hele tijd werkzaam was in het Casino van Namen. Enerzijds flirtte zij er met de Duitsers en anderzijds hielp zij geallieerde piloten om via de Komeet-route naar Spanje te vluchten. Zelf vertelde ze dat zij op zeker ogenblik in een hachelijke situatie verzeilde en werd beschoten. De kogels ketsten af of bleven steken in het stevige koetswerk van haar SS-Jaguar 100. Met een knipoog voegde ze eraan toe dat dit haar deed besluiten om Jaguars te importeren. Feit is dat haar archief een foto bevat van Joska Bourgeois aan het stuur van een SS-Jaguar 100 tijdens een elegantiewedstrijd.

Na de bevrijding in september 1944, besefte zij maar al te goed dat mobiliteit een hoeksteen vormde voor de heropbouw. Zeker de eerste maanden na WO II kwam de import van nieuwe auto's moeilijk op gang. In het toenmalige maandblad "Belgique Automobile" vermeldt André Laurent dat sedert de bevrijding tot april 1946 amper 2970 nieuwe auto's België bereikten. Liefst 80% van het wagenpark had een leeftijd ouder dan 8 jaar. De markt smeekte om nieuwe voertuigen.

Reeds in 1938 werd SS-Jaguar vertegenwoordigd in België door een agentschap in het centrum van Brussel. Zeker is ook dat zowel in 1938 als 1939 SS-Jaguar exposeerde op het Autosalon in Brussel.

Joska richtte het bedrijf Agima op. Eugène Paesmans, voormalig topman bij Toyota in ons land, werkte jarenlang nauw samen met Joska en vermoedt dat zij dit bedrijfje reeds voor de oorlog bezat maar we vonden hiervan geen bevestiging. Agima zou zeer lang een sleutelrol spelen in het imperium van madame Bourgeois. Het was een bedrijfje dat aanvankelijk een breed gamma van Britse producten importeerde. Na verloop van tijd zouden ook heel wat autoonderdelen van Japanse makelij door Agima verdeeld worden. De oorlog had Joska in contact gebracht met

Deze afbeelding van een SS-100 komt uit een catalogus van vermoedelijk 1946. Als invoerder wordt vermeld: Jaguar Car Distributors Ltd., Avenue Louise 130 te Brussel. Foto: archief Mahymobiles.

Het avontuur met Donald Healey was geen succes. Dit ondanks de gestroomlijnde Healey die in 1947 door Carrosserie Vanden Plas werd gebouwd.

Canadezen en Britten die haar inzet bij het verzet niet vergeten waren. Zo trachtte zij via Agima het merk Corgi aan de man te brengen. Dit was een motorfiets met 98cc-motor ontworpen om aan een parachute gedropt te worden. Tijdens de oorlog droeg dit speeltje de naam Welbike. Ook verdeelde zij de producten van de Lodge Plug Company. Dit bedrijf uit Rugby, Warwickshire, werd toen geleid door Brodie Lodge, de zoon van Oliver Lodge, de uitvinder van de bougie voor verbrandingsmotoren. Het merk Lodge had toen een enorme weerklank en werd o.a. door heel wat F1-teams gebruikt.

Haar droom was echter auto's verkopen. Als gewiekste zakenvrouw wedde ze op twee paarden. Enerzijds nam ze contact met Donald Healey, die in 1945 voor eigen rekening was begonnen. Ze bereikte een overeenkomst voor het verdelen van Healey's in ons land maar een groot succes werd het niet. Volgens de cijfers van Comaubel werd er amper 1 Healey geleverd. Waarschijnlijk gaat het om een chassis dat door koetswerkbouwer Van den Plas uit Brussel werd voorzien van een " Carrosserie Conduite Hyper-Sport ". Deze wagen kon je in 1948 bewonderen op het autosalon van Brussel.

Anderzijds had ze haar zinnen gezet op het importeren van SS-Jaguars, een in onze contreien onbekend merk hoewel er in 1938 reeds een dealer was in het Brusselse. Overigens werd het nog jonge merk uit Coventry na WO II simpelweg tot Jaguar herdoopt omdat "SS" een weinig gesmaakte bijklank had gekregen. In 1946 is er het verhaal dat zij een Canadees piloot, een oude kennis van haar, wist te overhalen voor een vlucht richting Coventry. De stakker moest aan de overzijde lang op haar wachten omdat, eens aangekomen, zij dadelijk op zoek ging naar het huis van William Lyons. Toen deze ietwat verbaasd de deur opende kreeg hij meteen te maken met een zelfverzekerde zakenvrouw. Lyons was een echte traditionele Brit die het autowereldje als een mannenbastion beschouwde en die de vrouw liever thuis aan de haard zag. In de officiële biografie over Bill Lyons beschrijven Philip Porter en Paul Skilleter dat er maar twee vrouwen in dit mannenwereldje werden toegelaten. Enerzijds de secretaresse van Bill Lyons, Alice Fenton en anderzijds Joska Bourgeois. Beide vrouwen werden vooral gewaardeerd omdat ze dachten en handelden als een man. Het zal je niet verwonderen dat Lyons aanvankelijk enige reserve toonde. De overredingskracht van Joska Bourgeois moet echter zo overtuigend geweest zijn dat ze huiswaarts keerde met een overeenkomst om gedurende vijf jaar Jaguar te vertegenwoordigen in België en in het Groothertogdom Luxemburg. Gezien de Britten aanvankelijk enkel mochten handelen met bedrijven uit de Commonwealth had Joska een par-

tner nodig. Opnieuw was de Canadees de geschikte persoon om samen het bedrijf Jaguar Car Distibutors Ltd. op te richten. Eens de zaak op volle toeren draaide werd hij echter bedankt voor bewezen diensten.

De eerste auto's verkocht Joska Bourgeois van op haar appartement gelegen op de mondaine Louisalaan te Brussel. Al snel huurde ze even verder een hoekhuis dat als Showroom dienst deed. De verkoop nam echter een enorme vlucht. In 1946 werden reeds 89 Jaguars aan de man gebracht en werd een bijkomende locatie gevonden in de Shell Building gelegen aan Cantersteen. In 1947 werden er liefst 238 Jaguars verkocht. Ook werd er werk gemaakt van een dealernet. Roger Van Auwegem, samen met z'n vader en broer een van de allereerste dealers, herinnert zich nog levendig de story. "Nadat we jarenlang zeer goed geboerd hadden met het verdelen van Fiat en Simca viel de verkoop in 1947 terug. Ik had zin in iets anders en toeval of niet maar al snel kwam mijn droom uit. Op zekere dag stapte een keurig uitgedoste heer onze zaak binnen. Hij stelde zich voor als werknemer bij Jaguar in Brussel.

Hij was op zoek naar een dealer voor Oost- en West-Vlaanderen. Gustaaf Van Auwegem, vader van Roger en Leon, nodigde de man uit in z'n bureau en bij een goede whisky werden de grote lijnen besproken. Zijn de auto's dadelijk leverbaar Ja natuurlijk, ze komen via de haven van Oostende het land binnen. Wat is de winstmarge Voor de dealers is dat 20%! Gustaaf sprong bijna door het plafond. Hij was immers de 12% van Fiat gewoon. De deal was dan ook meteen geklonken."

De verdelers werkten met een contract dat jaarlijks in december werd onderhandeld. De resultaten werden rechtstreeks met Joska Bourgeois besproken en een nieuw volume werd vastgelegd. De onverkochte auto's moesten worden betaald maar daar tegenover stond een mooie winstmarge.

Agima vormde een bedrijf dat allerhande toebehoren verdeelde zoals Lodge-bougies, moto's van het merk Corgi enz…

Het enorme succes in 1947 werd al snel getemperd door een nieuwe regeringsmaatregel. Om de invoer van luxewagens binnen de perken te houden en de plaatselijke werkgelegenheid te bevorderen werden dure wagens hoger belast. Wanneer deze auto's in onderdelen werden ingevoerd om hier te worden gemonteerd konden ze 20% goedkoper aan de man gebracht worden. Joska Bourgeois maakte een deal met Carrosserie Van den Plas en een deel van het personeel werd getraind in Coventry. Volgens Lord Montagu of Beaulieu reed een trotse Bill Lyons de eerste Jaguar van de productielijn

In het Salon in 1948 toonde Carrosserie Vanden Plas liefst drie creaties op basis van een Jaguar-onderstel. Het was op dat ogenblik dat de assemblage van Jaguar in ons land stilaan op gang kwam.

In 1949 was Jabbeke het toneel van een eerste serie wereldrecords. Dit werd commercieel doeltreffend geëxploiteerd in talrijke advertenties.

twee dagen voor de opening van het eerste naoorlogse Brusselse autosalon. Opnieuw bleek het een succes.

De samenwerking met Carrosserie Van den Plas betekende niet enkel de plaatselijke assemblage. De Brusselse koetswerkbouwer, die reeds enkele jaren was overgenomen door het bedrijf "Ateliers de Bouchout & Thirion Réunis", zag het aantal orders verder slinken. De samenwerking met Jaguar was dan ook de gedroomde kans om de afdeling maatwerk nieuw leven in te blazen. Op het Salon in 1948 werd uitgepakt met een Grand-Sport tweezitter die werd geflankeerd door twee verschillende cabrio's met vier plaatsen. Dit zorgde opnieuw voor een extra boost. Jaguar Car Distributors Ltd. slaagde erin om in 1948 liefst 221 auto's te slijten.

Aanvankelijk werden de Belgische Jaguars gemonteerd met Britse onderdelen. Het was de bedoeling om langzaam maar zeker het percentage in België vervaardigde stukken op te drijven. De regering wijzigde in 1949 de invoerreglementering opnieuw. Het voordeel om ter plaatse te assembleren werd teniet gedaan. De productielijn bij Van den Plas werd overbodig en korte tijd later zou de Belgische tak van dit vermaarde koetswerkbedrijf definitief de deuren sluiten.

Wereldrecord te Jabbeke

De presentatie van de XK 120 zorgde in het najaar van 1948 voor heel wat ophef op Earls Court. Neen, niet de MK V, een tussenmodel in voorbereiding op de volledig nieuwe MK VII stal de show, maar wel het prototype van een sportwagen, de XK120. Bill Lyons zou later verklaren dat hij de styling in amper twee weken realiseerde. Eigenlijk was deze presentatie enkel bedoeld om de nieuwe XK-krachtbron aan het publiek te tonen. Het werd een voltreffer en de bestellingen stroomden binnen. Wagens leveren was echter een ander probleem. In 1949 werden slechts 97 stuks gebouwd. Slechts enkele wagens kwamen in België terecht. Om te bewijzen dat de XK 120 wel degelijk z'n naam waardig was, de 120 stond immers voor 120 miles of een slordige 192 km/u, werd besloten met een standaardwagen de test uit te voeren in aanwezigheid van de pers. Hiervoor viel het oog op een recht stuk snelweg tussen Jabbeke en Oostende dat na WO II regelmatig werd afgesloten om recordpogingen mogelijk te maken. Joska Bourgeois had invloed genoeg om het stuk snelweg tijdelijk te laten afsluiten en de Koninklijke Automobiel Club van België zorgde voor de tijdopname. De Belgische pers tekende present maar het was wachten op de DC-3 van Sabena die Jaguar had gecharterd om een hele meute Britse journalisten over te vliegen. Jaguar's testpiloot Ron "Soapy" Sutton besloot echter de testrit niet langer uit te stellen. De DC-3 was immers met heel wat vertraging opgestegen. Met gesloten kap, gewone voorruit en plexi-zijraam-

Op het autosalon kreeg de Jaguar-stand het bezoek van Koning Boudewijn, op dat ogenblik eigenaar van een Porsche. Joska Bourgeois schudt de koning de hand.

pjes stoof hij in de wit geschilderde XK 120 over de snelweg. Om windvoordeel uit te schakelen was het verplicht binnen het uur in beide richtingen de test te ondernemen. Sutton was er echter gerust in. Hij had de test in de omgeving van Coventry al voorbereid. Het resultaat, liefst 203,5 km/u over de vliegende mijl, kwam voor hem dan ook niet als een verrassing.

Even later werd de kap verwijderd, de voorruit vervangen door een klein schermpje en sloot een in aluminium gevormde plaat de passagiersruimte af. Opnieuw scheurde Sutton weg. Ditmaal luidde het verdict 213,386 km/u over de vliegende mijl. Een wereldrecord voor seriewagens! Ondertussen waren de Britten aangekomen en hoorden ze het resultaat. Sutton deed de testrit met plezier over en showde de XK120 voor de talrijke fotografen.

Een aandachtig toeschouwer was Dolf de Ridder. Enkele jaren later zou hij zelf een XK-120 onder handen nemen en de prestaties van Sutton verbeteren. Overigens werd hij kort nadien officieel dealer van Jaguar en ook nu nog leidt z'n kleinzoon de Jaguar-concessie in Haasdonk.

De publiciteitsgolf die volgde op de prestaties te Jabbeke was ongekend. In 1953 keerde Jaguar opnieuw naar Jabbeke om er opnieuw een wereldrecord te vestigen. Met een speciale XK120 behaalde Norman Dewis toen liefst 274 km/u.

In 1953 keerde Jaguar terug naar Jabbeke, ditmaal met Norman Dewis aan het stuur om opnieuw de wereld te verbazen.

Na het autosalon verzamelde Madame Jaguar het hele team voor een diner in een Brussels tophotel. Je herkent wellicht William Lyons aan de zijde van Joska Bourgeois. (foto: archief: Roger Van Auwegem).

Jaguar by "Stabilimenti Farina"

Nu haar vijfjarig contract ten einde liep werd het bedrijf Jaguar Distributors Ltd. opgeheven. Ze verving het door een nieuw bedrijf, de Belgian Motor Company N.V., met in hoofdzaak Belgische aandeelhouders. De eerste activiteit van BMC was, jawel, de import van Jaguar voor België en het Groothertogdom Luxemburg.

Praten over Joska Bourgeois kan niet zonder de speciale Farina-koetswerken te vermelden. In 1951 bevatte het gamma van Jaguar enkele lacunes. De grote berline MK VII had geen cabriovariante en de sportieve XK 120 was toen enkel in cabrio verkrijgbaar. Madame Bourgeois besloot in overleg met William Lyons zelf een luxueuze coupé te commercialiseren. Vermits ze op Carrosserie Vanden Plas geen beroep meer kon doen besloot ze in zee te gaan met Stabilimenti Farina. Het opzet was een exclusieve coupé in een oplage van 50 stuks die door het hele Jaguar-net aan de man zou worden gebracht. De andere invoerders lieten haar echter in de steek. Verder dan drie verschillende prototypes is de productie nooit gekomen. Het waren overigens de laatste creaties van Stabilimenti Farina. In 1953 zou ook dit koetswerkbedrijf definitief ophouden te bestaan. De drie Farina-Jaguar's werden opeenvolgend in februari, maart en september in België geleverd. Joska Bourgeois koos zelf de namen. De MK VII werd Meteor Jaguar genoemd. De MK VII cabrio ging als Golden Arrow door het leven en de XK 120 coupé werd Flying Jaguar gedoopt.

De overeenkomst met Bill Lyons betekende voor Joska Bourgeois veel meer dan de verkoop van enkele tientallen of honderden wagens per jaar. Kort na WO II was er een tekort aan auto's op de Belgische markt zodat er gekke prijzen werden betaald voor iedere Jaguar die Bourgeois kon importeren. Bovendien was Bill Lyons er op korte tijd in geslaagd het merk Jaguar zo'n aanzien te verlenen dat de hele Belgische upperclass ervan droomde zich in een Jaguar te verplaatsen. Het importeren van Jaguar opende vele deuren. Joska Bourgeois, die overigens door Bill Lyons zelf met "Madame Jaguar" werd aangesproken, werd op zeer korte tijd een veel gevraagd persoon. In die mate zelfs dat heel wat naoorlogse piloten om de een of andere reden ooit wel bij mevrouw Bourgeois zijn gepasseerd. Zo werkte piloot en journalist Paul Frère korte tijd als technisch inspecteur bij de Belgian Motor Company. Ook andere piloten als Lucien Bianchi of Christian Goethals werkten rechtstreeks of onrechtstreeks voor Joska Bourgeois. Eugène Paesmans getuigt met klem: "Voor wie het wou maken in het

Enkele jaren geleden dook de Jaguar Golden Arrow uit 1952 op. Hij was dringend aan een opknapbeurt toe…. (foto Corsa Research).

Madame Bourgeois op de receptie ter gelegenheid van het autosalon van Brussel in 1963.

racewereldje was zij incontournable!»
Het autowereldje werd in die tijd grotendeels beheerst door welstellende Franstalige families uit de Brusselse regio. Indien er geen belangrijke race werd gereden was het gedurende het weekend verzamelen geblazen te Knokke. Hier frequenteerde Joska zowel Johnny Claes, Olivier Gendebien of de talrijke zakenlui en politici die haar cliënteel vormden. Zo was ook zij, weliswaar op de achtergrond, betrokken bij het woelige bestaan van de Ecurie Nationale Belge. Wie haalde immers Fangio naar België voor de opening van de nieuwe Showroom van Johnny Claes De grote sponsor van de ENB was Shell die hun hoofdkwartier hadden in de gelijknamige gebouwen aan Cantersteen, hartje Brussel. Toevallig huisde in hetzelfde gebouw de Belgian Motor Company. Nadat Jaguar in 1951 en 1953 de 24-uren van Le Mans had gewonnen werd door de ENB de aanschaf van een D-type overwogen. Jacques Swaters was echter net importeur van Ferrari geworden en Jaguar vormde een geduchte concurrent. Het verhaal dat Jacques Swaters via Lofty England het D-type aankocht lijkt dan ook uit de lucht gegrepen. Het is Joska Bourgeois die via haar uitstekende contacten met de toenmalige Jaguartop het D-type lospeuterde en bovendien de aankoopprijs haalbaar maakte. Eerlijkheidshalve moeten we vermelden dat het tussen Jacques Swaters en Joska Bourgeois nooit goed boterde omdat beiden mikten op hetzelfde kapitaalkrachtig cliënteel en beiden een sterk ego hadden. *(wordt vervolgd)*

Gedurende de jaren zestig was het enorme gebouw aan Cantersteen niet enkel het hoofdkwartier van Shell maar eveneens van Jaguar, DKW en Auto-Union. (foto: archief Eugène Paesmans).

Terugblik op de toekomst

Morgan doet niks liever dan het gouden verleden terug opwarmen. Met de nieuwste driewieler grijpt het meest eigenzinnige der Britse automerken zelfs terug naar de allereerste beginjaren. En toch hebben ze daarmee een succesnummer vast dat met zijn drie pootjes pal in deze moderne tijd staat.

Tekst: Bart Lenaerts
Foto's: Lies De Mol

Lachen met Morgan is altijd al een geliefkoosde bezigheid geweest voor iedere autoliefhebber met een blik op de toekomst. Wat moet een mens in de 21ste eeuw met zo'n wereldvreemd bedrijfje dat in vooroorlogse stallen huist, al 75 jaar dezelfde 4/4 bouwt, nog alu koetswerken rond essenhouten frames timmert en wars van iedere moderne evolutie stug blijft verder doen zoals men het ooit gewoon was? Het is dan ook een prestatie zonder voorgaande dat Morgan in deze crisistijden beter boert dan ooit. Het is nog straffer dat het ondertussen de enige overblijver is van de ooit zo rijke Engelse *motoring history*. Terwijl veel grote namen botweg verdwenen en anderen zoals Bentley, Rolls-Royce, Jaguar of Land-Rover onder buitenlandse vleugels moesten gaan schuilen, zit er bij Morgan nog gewoon een Morgan aan het roer, alsof er nooit iets is gebeurd. Toch waait er een heel nieuwe wind door 's werelds meest traditionele automerk sinds Charles Morgan, zoon van Peter en kleinzoon van stichter H.F.S. Morgan, de lakens uitdeelt in Malvern Link. Al mogen we evenmin het aandeel geringschatten van Matthew Humphries, de piepjonge, immer enthousiaste, heerlijk stoute designer die Morgan eerst de ademstokkende Aeromax schonk en op datzelfde elan doorging met de LifeCar, de Aero Supersports, de Eva GT en nu dus ook de Threewheeler.

Nur Fliegen ist schöner

Het is niet eens zo vreemd dat Morgan met een driewieler komt. Toen het bedrijfje een volle eeuw geleden net in de steigers stond, bouwde Henry Morgan immers uitsluitend driewielige tuigen. Die dingen mochten er dan al raar uitzien, ze boden wel het ideale compromis tussen een laag prijskaartje en tonnen rijplezier. Omdat zo'n driewielertje a priori lichter is, kon alles namelijk veel kleiner, compacter en lichtvoetiger worden uitgevoerd. Of zoals de toenmalige luchtvaartheld Albert Ball het eens lyrisch omschreef: 'Niks komt dichter bij vliegen op

de grond, als rijden in een Morgan Threewheeler.' Na een windstilte van ruim 60 jaar – tussen 1940 en vandaag bouwde Morgan uitsluitend vierwielers – willen de Britten dat oergevoel van destijds reïncarneren met een autootje dat enorme sensaties levert, zonder dat je daarom altijd loeihard moet gaan en vooral zonder dat zoiets fortuinen moet kosten.

In de ontstaansgeschiedenis van deze leukerd kwam overigens een gezonde portie gelukkig toeval kijken. Net toen Charles Morgan en Matthew Humphries mijmerden over hoe zo'n stokoud concept wel eens een perfect alternatief voor 2012 zou kunnen zijn, kwam het hen ter oren dat Ace Cycle car Liberty Motors in Seattle, USA al een tijdje een spannende driewieler bouwde die qua gedachtegoed aardig dicht bij de eerste Morgans kwam. Na uitgebreide testritten met die Amerikaanse driewieler moest Morgan helaas concluderen dat het dappere knutselwerk niet de juiste afwerkingsgraad *of look and feel* had om een echte Morgan te mogen heten. Wel snapten de Engelsen dat de Liberty Ace een gezonde basis vormde om stevig door te ontwikkelen. Dus namen ze het Amerikaanse bedrijfje simpelweg over. Ruim een jaar was men in Malvern Link druk om er een echt Morgan uit te destilleren. Het chassis werd flink verstevigd en een fractie breder gemaakt, terwijl de originele Harley-tweepitter voorop de neus werd vervangen door een krachtiger exemplaar van Harley-tuner S & S. Hoewel er op het eerste zicht niet veel valt vorm te geven aan de rudimentaire Threewheeler, werd ook het uiterlijk tegen het licht gehouden. De neus werd fraaier in lijn gebracht met de voluptueuze achterkant en er kwam een meer gestyleerde chromen grille, terwijl de rest van het plaatwerk strakker werd getrokken en het dashboard volledig werd herzien.

Hart op de tong

Drie wielen is natuurlijk erg bijzonder. Het is echter minstens even speciaal dat de auto met zijn krachtbron te koop loopt zoals een verliefde tiener met haar passionele hart. Schaamteloos lacht hij met iedere moderne auto die helemaal glad is gepolierd om aan de steeds strengere wetten der aerodynamica en voetgangerveiligheid te voldoen. Omdat dit slechts een driewieler is, is namelijk geen enkele van al die doorgedreven regeltjes op hem van toepassing. Al is het wel behoorlijk wereldvreemd dat hij zo met zijn ingewanden bloot loopt, nu auto's in grootsteden voortdurend worden beroofd van alles dat los of vast zit. Om maar te zeggen dat je de Threewheeler in sommige buurten beter geen nachtje op de straat parkeert.

Met die stoere V2 is hij net zo intimiderend als een Spitfire gevechtsvliegtuig uit de tweede wereldoorlog. Dat plaatje klopt helemaal als je die geweldenaar met een druk op de startknop tot leven schopt. Heel even lijkt het alsof de wereld vergaat, zo woest knalt hij doorheen zijn uitlaten en zo brutaal draait het blokje rond. Stationair haalt hij weinig toeren en knallen de zuigers zo gewelddadig op en neer dat het autootje er haast van op het ene naar het andere voorwieltje wipt. Het is meteen duidelijk dat je hem niet voor zijn verfijning in huis moet halen. Die op de RAF geïnspireerde logo's op de flanken heb je dan ook niet nodig om indruk te maken. De tweecilinder heeft een longinhoud van precies twee liter –

iedere slag verzet zo'n zuiger dus een vol tetrablik aan brandbaar mengsel – en braakt zowat 115 pk en 158 Nm koppel uit. Op papier lijkt dat niet bijster veel, maar voor amper 500 kilo wagengewicht is dat meer dan zat. Volgens Morgan werkt het koekblik de sprint van 0 tot 100 km/u in 4,5 seconden af, al voelt dat iets te optimistisch.

Bloedsnel is hij alleszins en de durvers moeten aan 200 km/u kunnen snuffelen. Al is dat niet de bestaansreden van de Morgan. Dikke plakken lol rapen bij legale snelheden, dat is de ware roeping van dit pretpakket. De manuele vijfversnellingsbak doet daarbij een stevige duit in het zakje. De van een Mazda MX-5 geleende schakeldoos gedraagt zich bloedeerlijk en gaat vlotjes doorheen de vijf mooi gespreide verzetten om alle kracht uiteindelijk via een dikke getande riem naar het erg kloek uitgevallen achterwiel te geleiden. Wel opletten dat je niet te vroeg terugschakelt. Vooral op nat wegdek kan je zo het achterwiel blokkeren, met alle verrassende gevolgen van dien.

De naakte essentie

Morgan-designer Matthew Humphries heeft er alles aan gedaan om ook binnenin de sfeer op te roepen van stoere *warbirds* uit vervlogen tijden. Je zit diep in het kuipje en voor je neus prijken slechts enkele gestileerde klokken die zo uit een vliegtuig gestolen lijken. Zelfs starten doe je met een bomb release style knopje. De ambiance is simpelweg fantastisch. Heerlijk stout en balancerend op het randje, zonder ooit voorbij de goede smaak te boenderen. Helaas rammelt de afwerking wat bij ons testexemplaar, al is dat bij productieauto's beter voor elkaar.

Het is makkelijk om op te lijsten wat de auto allemaal heeft, al is het nog veel eenvoudiger om te zeggen wat hij niet heeft: niks. Geen deuren, geen ramen, geen dak, geen verwarming of airco, geen airbags of gordelspanners, geen radio of navigatie, geen elektro-

nica en eigenlijk ook geen ruimte. Zelfs voor de chauffeur - euh sorry, piloot - en zijn passagier luistert het verschrikkelijk nauw terwijl opbergruimtes of een kofferbak schitteren door afwezigheid. Je voeten vallen als gegoten op de zeer fraai uitgevoerde pedalen, maar verder laat de tunnel geen plaats om je voet ergens te laten rusten. Het is best vermoeiend dat je linkerbeen voortdurend boven de koppeling hangt te zweven, terwijl een arm buitenboord bungelt. Oppassen overigens voor de uitlaat, want die kan witheet worden.

Om makkelijker in de auto te schuiven, is het stuurwiel net zoals in een F1-auto afneembaar. Echt nodig is dat echter niet. Wel is dat snel demonteerbare stuur een uiterst functioneel en goedkoop antidiefstalsysteem.

Waar is dat feestje?

Al die praktische ongemakken verdwijnen als sneeuw voor de zon zodra je onderweg bent. Mijn god, wat is dit een feestje op wielen. Omdat de auto letterlijk niks aan boord heeft, is er ook niets dat het rijplezier weg filtert. De krachtbron hamert er vrolijk op los, met een roffelende ondertoon die steeds woester wordt naarmate het toerental klimt, terwijl de elementen vrij op al je zintuigen inwerken. Dit is zoals autorijden hoort te zijn, met alle mechanische verbindingen die daarbij horen. De remmen (vooraan schijven, achteraan één trommel) presteren niet maagkerend, al reageren ze wel kordaat op je rechtervoet. Net zoals de krachtbron kort aan het gas hangt en de voorwielen rechtstreeks zijn verbonden met

je handen, zonder bekrachtigingen of elektrische stuurhuizen om alle gevoel dood te knuffelen. De auto is van huis uit reeds behoorlijk snel, maar het feit dat je de wielen voor je neus ziet bewegen, dat je met je kont bijna over het asfalt jaagt en dat het achterwiel haast langs je ruggengraat wrijft, versterkt dat gevoel nog.

Hoewel de smalle, zeer vooroorlogs aandoende voorste spaakwieltjes niet bepaald veel grip genereren, doen ze wel precies wat je vraagt en laten ze zich kordaat de bocht in dwingen. Veel comfort moet je echter niet verwachten van de vooras met telescopische veer-dempers die de mooie, doch peperdure *sliding pillars* van destijds vervangen. Hoewel de krachtbron voor de vooras hangt,

is de auto verrassend genoeg nauwelijks onderstuurd in korte bochten. Pas als je erg snel door heel lange doordraaiers jaagt, schuift hij over de neus weg. Overstuur daarentegen krijg je dan weer zoveel je wil. Het volstaat om het gas te vloeren bij het uitkomen van een bocht om de achterkant speels te laten uitbreken. Heel plezant, vooral omdat het erg eenvoudig te controleren is en de auto om evidente redenen geen gekunsteld differentieel nodig heeft. Wegens de ultrakorte wielbasis kan de auto behoorlijk fel reageren, al laat hij zich mooi controleren met een dot gas. Gelukkig is de krachtbron vooral op koppel geënt en heeft hij de meeste kracht paraat bij lage toerentallen. Waarschijnlijk is een goed bestuurde Golf GTI daarbij een stuk sneller, maar daar gaat het niet om. Dit is onwaarschijnlijk veel leuker. Het is bovendien opmerkelijk hoe stabiel de Morgan voelt. Nooit is er schik om te kantelen. Opvallen doe je voortdurend. Omvallen nooit.

Allemansvriend

Het is haast grappig hoe Morgan door diep in het eigen verleden te duiken, het ideale recept voor de toekomst heeft gevonden. Deze kleine rakker biedt het ideale tegengif nu supersportwagens zichzelf steeds meer verliezen in hun haast lachwekkende strijd voor nog meer pk's en nog snellere sprinttijden, het verkeer zichzelf steeds vaster rijdt, en er langs de wegen meer camera's flitsen als langs de rode loper in Hollywood.

Meer vrijgevochten dan Robin Hood en cooler dan Steve McQueen is dit is een rijdende middelvinger richting de gevestigde waarden zonder dat hij ergens haat of na-ijver oproept. Terwijl opvallende Ferrari's of Lambo's op steeds minder begrip kunnen rekenen in Europa, tovert de Morgan overal waar hij komt meteen een vette glimlach op de lippen. Nergens anders koop je voor zo'n scherpe prijs – voor zowat 30.000 euro ben je al vertrokken – zoveel rijplezier.

20.07 > 26.08.2012

www.autoworld.be • tel +32 2 736 41 65

Audi · BMW · Bugatti · Citroën · Ford · Lexus · Maserati · Mercedes-Benz

Modelauto · Peugeot · Porsche · Renault · Seat · Škoda · Suzuki · Volkswagen

AUTOWORLD
BRUSSELS

Volgens het cliché past dit beeld totaal niet bij een advertentie over Private Banking.

"Ah nee hè. Vermogende mensen fietsen nooit. Die zijn trouwens allemaal veel ouder en nemen een helikopter om zich te verplaatsen." Kijk. Bij KBC denken we daar nu écht totaal anders over. Private Banking kan ook zonder vastgeroeste denkbeelden. Er bestaan geen stereotypes van vermogende mensen, want elk groot vermogen heeft zijn eigen verhaal. Door daar goed naar te luisteren zitten we snel op dezelfde golflengte. Wij beheren een vermogen met dezelfde gezonde ondernemersgeest als die van degene die het heeft opgebouwd. Op eigen kracht.

Private Banking richt zich op vermogens vanaf 1 miljoen euro. Alle informatie op www.kbcprivatebanking.be

Wij spreken uw taal.

KBC Private Banking