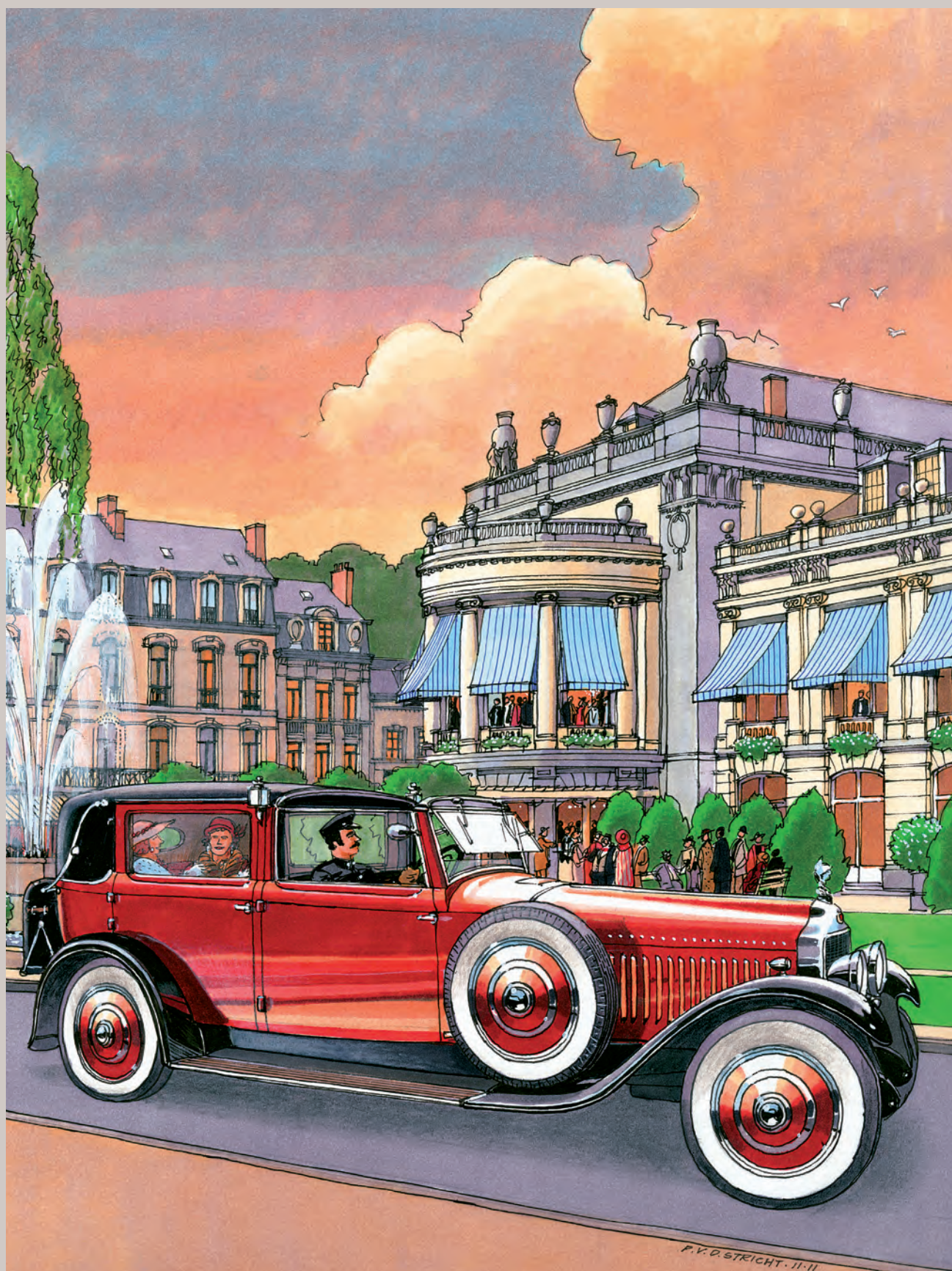


FSA HISTORICAR

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



P. V. D. STRICHT - 11-11

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).

Hoofredacteur:

Leo Van Hoorick
Kerkstraat, 55 - 1701 Iitterbeek

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Jacques Deneef - Christian Durieux -
Jacques & Yvette Kupélian -
Xander Van Hoorick -
Leo Van Hoorick - Bart Lenaerts -
Lies De Mol - Laurent Zilly

Historicar wordt gesteund door o.m.:

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. Draaiboomben
Kerkstraat 55, B-1701 Iitterbeek
BTW: BE0414-830-002

Beter dan goud?



Eén van mijn autovrienden mailde me onlangs een bericht van HAGI, waaruit moet blijken dat klassieke automobielen een betere investering zijn dan beurswaarden. HAGI staat voor Historic Automobile Club International, een onafhankelijk organisme dat een index – een soort BEL20 – maakt van de waarde van klassiekers. Zij halen hun wijsheid bij eigen contacten, merkspecialisten, handelaars en veilingresultaten en baseren zich op meer dan 100.000 recente transacties. Leuk om weten is dat ze afzonderlijke indexen hebben voor Ferrari en Porsche en dat hun Top Index over alle “exceptionele historische auto's” gaat, maar dat hiervan ook een versie bestaat zonder beide reeds genoemde merken.



Maar bon, ik ben aan het afdwalen. Met alle beuronheil van de jongste maanden en jaren is het zeker geen wonder dat onze geliefde klassiekers tegenwoordig een betere investering blijken dan onze beleggingsfondsen. Het is een feit dat de jongste jaren steeds meer mensen verkozen om met hun centen naar autohandelaars of galeriehouders te stappen in plaats van naar de banken. Dat had als gevolg dat de prijzen, zeker van exclusieve auto's, flink de hoogte in schoten, dit jaar met meer dan 8% (en met meer dan 11% voor de index zonder Porsche en Ferrari) volgens HAGI. Uiteraard heeft dat ook consequenties voor gewonere auto's, zij het met minder indrukwekkende percentages.

Zelf heb ik altijd beweerd dat een klassieker geen investering is, in ieder geval niet de mijne. En ik blijf daarbij, ook al beleefden we de voorbije jaren een aanzienlijke – en, sta me toe, voor sommige auto's abnormale – hausse van de prijzen. Er zijn immers een aantal zaken die je in rekening moet brengen: de rijbelasting (gelukkig nog niet duur), de verzekering, de stallingskosten.... En dan hopen we dat we niet naar de garage hoeven, want dat kan het budget behoorlijk laten ontsporen. Als men al deze kosten in rekening brengt, blijven er bitter weinig auto's over die het epitheton “goede investering” verdienen. Maar is dat ook nodig? Ik ben al gelukkig als mijn auto zijn waarde behoudt. De intrest is het plezier dat ik beleef aan het bezit, het rijden, het koesteren ervan en de contacten met gelijkgestemde zielen. Zoals mijn autovriend die me de HAGI-index doormailde.

Leo Van Hoorick

Audi
Vorsprung durch Technik



Energie voor de toekomst.

**De Audi Q5 hybrid quattro.
Een pionier in elektrische mobiliteit.**

Door de 2.0 TFSI benzinemotor met een krachtige elektromotor te combineren heeft Audi de weg naar de toekomst al geplaveid. De Audi Q5 hybrid quattro verzekert een uitstekend prestatievermogen en een laag verbruik. Dankzij de laatste nieuwe lithium-ion batterij is hij in staat om puur elektrisch te rijden. En dit bij een snelheid tot 100 km/u. Daarbovenop is hij uitgerust met een permanente vierwielaandrijving voor een dynamisch en efficiënt rijplezier.

6,9 L/100 KM • 159 G CO₂/KM.

Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.audi.be
Getoonde modellen met opties.

 D'leteren  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Inhoud

6-20

de Crawhez

21-23

Het grote boek van de Belgische automobiel

24-27

Belgian Racing Legends

28-33

Jaguar E Type, slachtoffer van zijn succes

34-37

Aston Martin Virage

38

Waft

Lijst van de adverteerders

2 *Marreyt Classics*

4 *Audi*

9 *Mercedes*

15 *ING*

25 *Belgian Racing Legends*

39 *Total*

40 *KBC*

Agenda

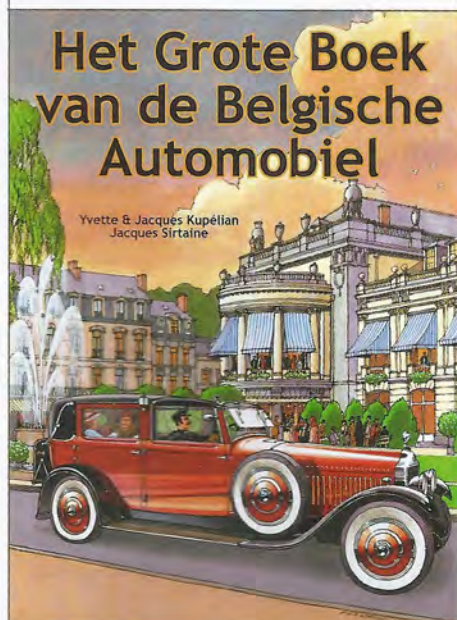
- *Interclassics/Topmobiel MECC Maastricht (NL)* 13-15/01/2012

- *Rétromobile, Porte de Versailles, Paris (F)* 01-05/02/2012

- *Antwerp Classic Salon* 02-04/03/2012

- *Techno Classica Essen (D)* 21-25/03/2012

- *Spa Italia* 28-29/04/2012



Omslag:

Eind de jaren '70 schreven Jacques en Yvette Kupélian samen met Jacques Sirtaine het definitieve boek over de Belgische automobielgeschiedenis. Dit boek is intussen reeds vele jaren uitverkocht. De FSA besliste om dit belangrijke werk opnieuw uit te geven, aangevuld met meer informatie en nieuw beeldmateriaal. Kortom, veel beter dan het origineel! Een onmisbaar naslagwerk voor iedereen die zich voor de (Belgische) autogeschiedenis interesseert. De omslag, waarop een Minerva "Coupé Chauffeur" staat afgebeeld, werd getekend door Patrick Van der Stricht.



De familie de Crawhez: Geobsedeerd door prestaties en snelheid

*In Marokko, sneeuw in het
Atlasgebergte.*

*Dit artikel werd geschreven in samenwerking met barones Florence de
Crawhez, die de archieven van de familie erfde. Wij danken haar ook
voor het ter beschikking stellen van een reeks foto's voor dit artikel.*

Jacques Deneef

De familie de Crawhez is afkomstig van het Plateau van Herve, tussen Maastricht en Spa, waar zich nog steeds de voorouderlijke kasteelhoeve bevindt, daterend van 1551.



*Pierre de Crawhez en zijn moeder
Marie-Flore, geboren Pirmez, met
een Panhard Levassor 1895-1896
in het Terkamerenbos, Brussel.*

Théodore François Guillaume de Crawhez huwde met Jeanne Flore Pirmez in 1862. Ze kregen samen zeven kinderen, waarvan drie in dit artikel ter sprake komen.

Ze waren stuk voor stuk gepassioneerd door de auto, sport en reizen.

Jeanne-Flore was erg geboeid door de fotografie, in die pionierstijd was deze kunstvorm het domein van gepassioneerde beroepsmensen.

Zij maakte uiteraard heel veel foto's, een selectie hiervan worden als illustratie bij dit artikel gebruikt.

**Théodore Léonard
(1862-1918)**

Hij staat aan het hoofd van de stoeterij van Gosselies waar hij renpaarden kweekt. Hij is ook een verwoed jager.

In 1911 vestigt hij zich in Hautain le Val waar hij het kasteel bouwt dat

nog steeds bestaat, maar dat hij nooit afgewerkt heeft gekend, wat hij overleed in 1918 aan de gevolgen van de Spaanse griep, enkele maanden voor zijn familie verhuisde.

Jean (1863-1926)

Is ook jager en paardenkweker en -liefhebber.

Het magazine "Sport Universel Illustré" beschrijft hem als volgt: *"met zijn raspaarden doet hij tijdens de jacht de meest ongelooflijke dingen, zonder verpinken beklimt hij de rotsachtige beddingen van de zijrivieren van de Lesse en de Semois en als een wervelwind daalt hij van de meest steile hellingen af..."*

In 1915 zet hij zich samen met zijn broer Pierre achter de oprichting van het "Corps van de automitrailleurs", waarvan hij ook instructeur was.

Maar Jean is ook een fervent autoliefhebber.

In 1901 komt zijn naam voor in het palmares van de wedstrijd Parijs-Berlijn.

In 1902 en 1903 neemt hij deel aan het "Circuit des Ardennes". Hij reist ook mee met zijn broer Pierre door Algerije, met een Pipe.

In 1912 laat hij de eerste caravan bouwen, die men later een "slee-



ping car" zou gaan noemen. Het trekkend voertuig ziet er uit als een normale auto, aangedreven door een petro-elektrische groep (tegenwoordig noemt met zoiets een hybride) zoals dat jaar wordt beschreven in de "Revue Sportive Illustrée":

"De krachtbron, een Daimler schuivenmotor, drijft een dynamo aan die zorgt voor de aandrijving van de wielen en die de batterijen oplaadt. Deze enorme auto kan zonder probleem zowel bergop als bergaf de bochten nemen van de verschrikkelijke weg van Spa naar Jalhay!!"

*Familiefoto met Panhard Levassor
1898-1900*

*Van links naar rechts:
Vicomte le Hardy de Beaulieu,
Baron Jean de Crawhez, Baron
Joseph, Barones Théodore de
Crawhez, Baron Pierre de Crawhez.*



*Pierre de Crawhez met de
Panhard Levassor die in 1902
deelnam aan het "Circuit des
Ardennes".*



(Cliché C. Chusseau-Fusclens)
BARON DE CRAWHEZ sur sa Panhard Levasor de 70 chevaux
arrivant au contrôle de Bordeaux
ayant parcouru la distance Paris-Bordeaux (552 kilomètres)
en 6 heures 1' 5" 2/3. Classé 6^e. ND Ph.

Pierre de Crawhez tijdens de wedstrijd Parijs-Madrid in 1903.

Joseph (1872-1941)

Is vooral bekend als burgemeester van Spa van 1911 tot 1932.

Een zeer creatieve man, want kunstenaar, tekenaar, componist, muzikant en schrijver. Hij is auteur van vele jagersmarsen (waaronder "la Crawhez") die hij ook met overtuiging en finesse ten beste gaf. Hij was overigens lang voorzitter van de "Cercle Royal Saint Hubert".

Hij was ook liefhebber van grote auto's zoals zijn Pipe 100 pk en een grote Paige.

Hij lag aan de basis van de oprichting van een permanent autocircuit in Spa om een opvolging te vinden voor het "Circuit des Ardennes" dat na 1907 niet meer werd gereden.

Pierre (1874-1925)

De jongste van de vier de Crawhez gebroeders, ongetwijfeld de meest bekende.

Na zowat alle sporten te hebben beoefend tijdens zijn studies in Engeland, na lid te zijn geweest van de beste voetbal- en cricketploegen, na snelle en sensationele overwinningen te hebben geboekt, keerde hij naar België terug in de tijd dat de eerste fietsen op de wegen en de wielerpistes verschenen. Hij gaat zich al snel voor dit

vervoermiddel interesseren en strijden, te midden van briljante amateurs, voor de prijzen die gereserveerd lijken voor de meer ervaren tegenstanders. Hij verzamelt talrijke successen, breekt het record over 50 km op de weg in 1u17 min; in die tijd een opvallende prestatie. Maar hij gaat zich met evenveel overgave interesseren voor de ballonvaart, waarbij hij het gevaar niet schuwt; ooit deed hij een parachutesprong vanop meer dan 2.000 m hoogte. Met dezelfde passie houdt hij zich bezig met de paardenrenstal die hij samen met zijn broers bezit, hij behaalt talrijke overwinningen in diverse disciplines, zowel op vlak terrein als met hindernissen. Ook de drijffacht trekt hem aan omwille van de achtervolgingen door velden en bossen. Samen met zijn broers bezit hij een roedel van een vijftigtal foxhounds en een veertigtal beagles. Maar bovenal is hij een gepassioneerd reiziger. Onvervaard trok hij reeds door Azië, Afrika en Europa en daarbij schuwt hij niet de gevaren, niet de strijd tegen de elementen, al wat een bedreiging of een uitdaging kan zijn voor zijn moed, lijkt hem aan te trekken. En zo werd hij vanzelfsprekend ook een van de eerste aanhangers van de automobiel, die als het ware een wapen werd, een gereedschap zonder weerga, voor zijn productieve activiteiten. (vertaald uit de Dictionnaire encyclopédique des Professions Libérales et du monde offi-



Pierre de Crawhez op reis in Algerije met Pipe 1906.



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz



Pierre de Crawhez, reis in de Savoie.

ciel – biographies et portraits inédits – Paris, imprimerie des Beaux-Arts, omstreeks 1901).

We weten dat Pierre voor 1897 naar Noorwegen en Constantinopel reisde. In 1897 onderneemt hij een toeristische reis van Parijs naar Nice met een Panhard 4 pk, en hij reist per motor verder naar Italië, Zwitserland, Duitsland en Luxemburg. In 1898 koopt hij van Charron de witte Panhard waarmee die de wedstrijd Parijs-Amsterdam won, doopte hem "Dévastation" (verwoesting) en behaalde er op 26 juni van dat jaar de overwinning mee in de wedstrijd

Brussel-Château d'Ardenne-Spa, de eerste Belgische autowedstrijd op de weg, met een gemiddelde snelheid van 26 km/u: Zijn meest "formidabele" prestatie van toen was de manier waarop hij de haarspeldbocht in de duizelingwekkende afdaling van Overijse sneed, in de eerste wedstrijd Brussel-Spa. Voor de start, die werd gegeven op het Koningsplein, aan de voet van het standbeeld van Godfried van Bouillon, toen opgesloten in een onnoemelijke kooi, liep men rond enkele wagens waarvan het leek alsof de paarden waren losgekoppeld, temeer daar er wat verder enkele koetsen stonden waar, tussen de dissels, hun trekkers leken weg te dromen. (...) De auto van Baron Pierre was wit met rode accenten. Alle "coureurs" en hun helpers waren in dierenhuiden ingeduffeld, klaar om de meest verschrikkelijke stormen te trotseren. Ze werden begroet als helden die men misschien nooit meer zou terug zien. (*L'Eventail*, december 1941).

Diezelfde winter, nog steeds met de "Dévastation", rijdt hij door Frankrijk en Spanje om de Middellandse Zee over te steken en via Algiers door te rijden tot aan de grens van de Sahara. Tijdens deze eerste reis in Noord-Afrika krijgt hij af te rekenen met verschillende tegenslagen, te wijten aan het slechte weer (pistes die door de regen zijn weggespoeld enz.) en



*Pic nic in de Savoie,
foto Pierre de Crawhez.*

trekt hij door het Atlasgebergte op 2.000 m boven de zeespiegel.

In 1899 breekt hij met een Daimler het record van de kilometer op kasseien in Antwerpen; met een Amédée-Bollée behaalt hij een klasseoverwinning in Brussel-Spa. Zijn zomers wijdt hij aan de automobielcompetitie, de winters aan toerisme: zo legt hij het traject Brussel-Napels af met de auto, neemt hij zijn auto "twaalf paarden" mee naar Tunis, overnacht hij in Bastia, maakt een rondrit in Algerije, keert per boot terug naar Marseille, en dan over de weg naar Brussel.

In 1900 wordt hij verkozen tot voorzitter van de Sportieve Commissie van de Automobielclub van België en wordt zo de belangrijkste organisator van wedstrijden (de kilometer van Diegem, de "Coupe de la Meuse", het "Circuit des Ardennes"). Hij neemt deel aan diverse klimkoersen (Malchamps enz.).

Op 14 februari 1901 wordt de eerste maal de Sahara doorkruist per auto, van Algiers tot de oase van Ghardaïa. Dit exploit wordt gerealiseerd door Pierre de Crawhez en zijn team, waar ook zijn broer Joseph deel van uitmaakt; ze waren vertrokken in een karavaan van drie Panhard-Levassors. Hij brengt er zelf verslag van uit: *ik zal proberen om in enkele korte bewoordingen, wars van enige literaire pretentie, het verhaal te vertellen van een uitzonderlijke excursie die per auto werd uitgevoerd in het uiterste zuiden, in Laghouat en Ghardaïa. Toen ik voor de eerste keer sprak over mijn plan voor deze excursie weigerden mijn reisgezellen eensgezind om me te volgen: "Nooit, echt nooit zullen wij aan een dergelijke waanzinnige onderneming deelnemen! Dit is waanzin! En de zandduinen dan! En de rivieren die moeten worden overgestoken! En de oase van Laghouat, waar men zestig ezels nodig heeft om een kar te trekken! En de waterbevoorrading onderweg! En het gebrek aan hotels!" Het was een stortvloed aan uitroepen en weigeringen. Ik liet de storm uitrazen en als enig antwoord riepen mijn broer*



Joseph en ikzelf uit: "Al goed, we gaan alleen, maar we gaan in ieder geval." De volgende dag werd beslist de reis te maken en werd gestart met de voorbereidingen, want ze wilden ons niet aan ons lot overlaten. (P. de Crawhez, uittreksel uit « Dix ans au pays du soleil », La Revue Sportive Illustré, 1908).

Onderweg in de Savoie.

De zomer betekent ook de terugkeer naar de autocompetitie en Bordeaux-Parijs, waaraan Pierre deelneemt met een Panhard (nr. 89), hij eindigt op een 11de plaats, voor de gebroeders Louis en Marcel Renault; dan is het Parijs-Berlijn, met Panhard (nr. 21) waar hij 5de eindigt in de tweede etappe, alvorens te moeten opgeven na een ongeval in de derde etappe.

1905: huwelijk in Panhard Levassor, P. de Crawhez rechts.





Zijn broer Jean eindigt in deze wedstrijd op een 38ste plaats met een Pipe (nr. 157). In 1902 eindigt Pierre in Parijs-Wenen op een 6de plaats in zijn categorie.

1902 is het jaar dat het eerste "Circuit des Ardennes" wordt betwist. Tot dan toe werden de grote automobielenwedstrijden van stad naar stad gereden, met als nadelen dat zij door agglomeraties moesten rijden (de deelnemers werden dan "geneutraliseerd" door een escorte die hun snelheid beperkte). Pierre de Crawhez had met de Automobielenclub van België het idee om een wedstrijd op gesloten circuit te laten doorgaan. Zo konden de toeschouwers de deelnemers verschillende keren zien voorbijkomen (in zoverre het stof dat werd opgeworpen door de auto's dit toeliet, maar dat is een ander verhaal). Dit was een wereldprimeur. De streek die werd uitgekozen voor deze wedstrijd was Belgisch Luxemburg, een heel mooie heuvelachtige streek, met weinig bewoners.

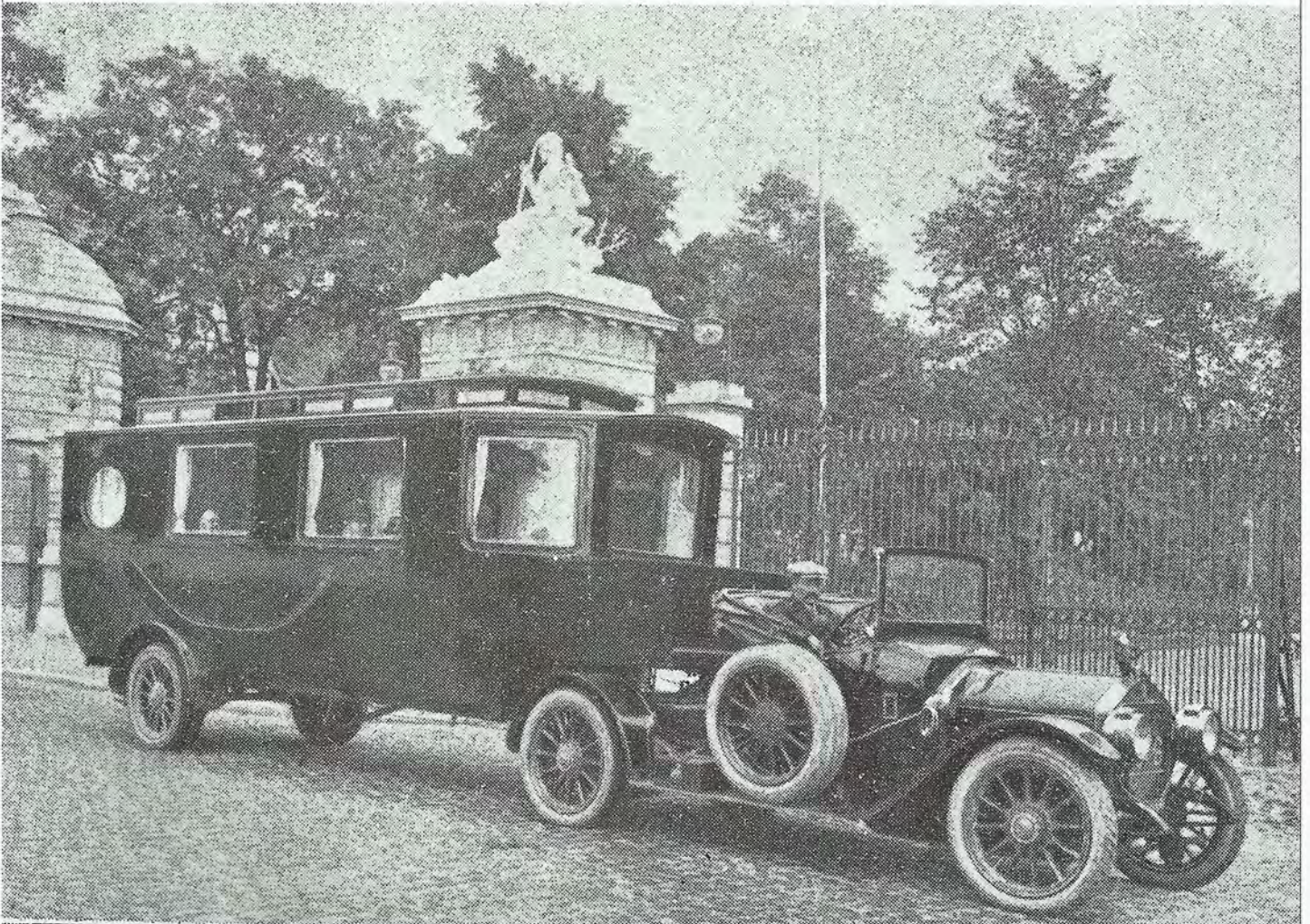
Dit "Circuit des Ardennes" had een driehoekige vorm van Bastogne naar Bastogne, via Longlier en Habay-la-Neuve. Dit traject diende verschillende keren te worden afgelegd en was, al naargelang de jaren, tussen 514 en 600 km lang.

Pierre neemt aan deze eerste editie van het "Circuit des Ardennes" deel als organisator en als deelnemer met rugnummer 1, met Panhard. De start wordt gegeven om 5u01 's morgens. Jammer genoeg, in de derde ronde "hij reed aan de leiding van de groep en gaf iedereen het nakijken met zijn Panhard van Parijs-Wenen, wanneer een auto (auto nr. 4 van Evence Coppée) plots in het midden van de weg opdook en hem met zijn wiel raakte waardoor hij een wiel brak tegen een boom. Gelukkig bleef de piloot koelbloedig. Hij wist zijn auto op de baan te houden en gleed over meer dan 100 m voort, hij kon zonder een schrammetje afstappen. (*L'Automobile Illustré*, 1903). Toch behaalt hij de Racinsky-beker als best geplaatste deelnemer na de eerste 100 kilometer. Jean de Crawhez, die deelneemt met een Panhard (nr. 69) rijdt de wedstrijd ook niet uit. In de daaropvolgende winter keren Pierre en Jean terug naar Algerije met Pipe-automobielen.

In 1903 wint Pierre de tweede editie van het "Circuit des Ardennes" met een Panhard 70 HP. (zijn broer Jean was ook ingeschreven met een Mors Z, rugnummer 56, maar blijkbaar nam die nooit de start). Datzelfde jaar wint hij met een Mercedes in Namen op het "Nationaal Belgisch Circuit"



De «sleeping car» van Jean de Crawhez, carrosserie Vogt et Demeuse. De binnenaafmetingen zijn 4,50 m op 2 m. Aan tafel zitten (vnl) : Th. Pescatore, constructeur van het chassis, baron en barones Jean de Crawhez, ridder Jules de Thier, baron Raoul de Macar, Oscar Englebert en generaal Berthier Pacha.



*In Algerije in 1923 met Citroën
Kégresse (Barones Yvonne de
Crawhez).*



een wedstrijd over een kilometer en een heuvelklim. In de beruchte wedstrijd Parijs-Madrid behaalde hij een 5de plaats met Panhard (nr. 78), deze wedstrijd werd in Bordeaux afgevlagd omwille van de vele slachtoffers die er al waren gevallen. In 1904 breekt hij in Oostende het record over de vliegende kilometer: 23 seconden.

Vervolgens stopt hij met autocompetitie (tenminste als piloot) en hij biedt in het "Circuit des Ardennes" een "regelmaticheidsbeker" aan die zal worden uitgereikt aan het team van drie auto's dat de beste gezamenlijke tijd heeft gerealiseerd. Dat jaar neemt hij met zijn broer Joseph (die dan nog geen burgemeester van Spa is), Jules en Arnold de Thier deel aan de vergaderingen die zullen leiden tot de oprichting, het jaar daarop, van de Automobile club de Spa. In

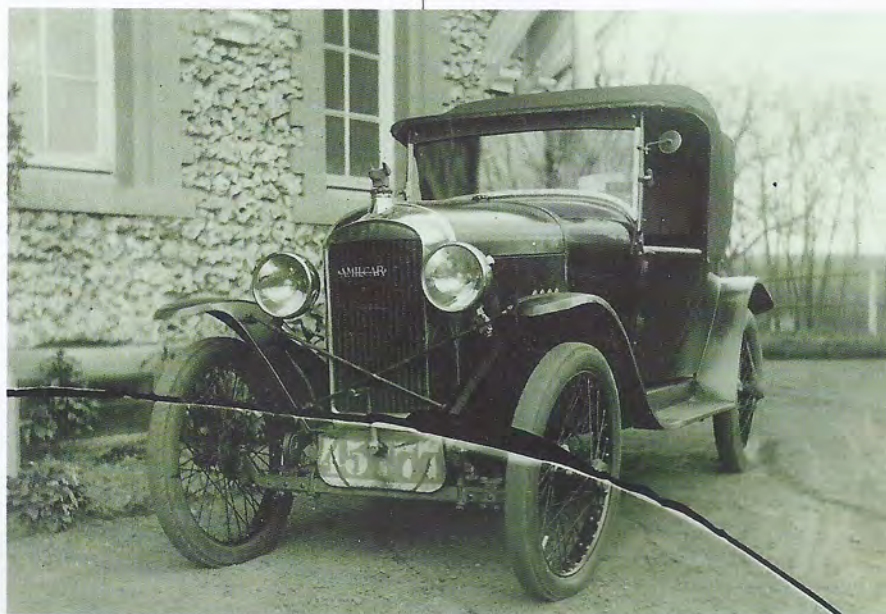
1906 wordt zijn buste, gebeeldhouwd door Jeff Lambeau, aangeboden door enkele constructeurs en sportmannen als herinnering voor de diensten die hij als voorzitter van de Sportieve Commissie van de Automobiellclub van België realiseerde.

Pierre de Crawhez zal de volgende vijftien jaar Noord-Afrika doorkruisen en zijn reisherinneringen publiceren; hij is ook de auteur van talrijke wegenkaarten, artikels en een gids (met blauwe linnen kapt), getiteld "Les Grands Itinéraires en Automobile à travers l'Europe, L'Algérie et la Tunisie".

Hij overlijdt in 1927 na een korte ziekte.

Er wordt voor hem een monument opgericht waar nu de rotonde van het "Circuit des Ardennes" in Bastogne is.

De auto speelde een belangrijke rol in de geschiedenis van de familie de Crawhez. De foto's hierna geven een kort overzicht hiervan.



*Amilcar aan het paviljoen van
Houtain le Val.*

**Mijn ING Private Banker?
Hij kent mijn specifieke risicoprofiel,
de sectoren die hij me kan aanbevelen.
En zelfs mijn zwak voor witte chocolade.**



Ontmoet ook uw ING Private Banker.

ING Private Banking besteedt bijzondere aandacht aan de gepersonaliseerde begeleiding van haar cliënten. Uw ING Private Banker is dan ook een en al oor, en weet rekening te houden met uw situatie. U wenst te beleggen? Samen met uw ING Portfolio Manager stelt uw ING Private Banker u graag een portefeuille op maat voor

met beleggingen in de meest veelbelovende sectoren. Uiteraard houden we daarbij rekening met uw beleggingsstrategie en de risico's die u al dan niet wenst te nemen. Om kennis te maken met uw ING Private Banker mailt u naar denisgilliot@ing.be, General Manager ING Private Banking, of belt u 02 547 86 22.

ing.be/privatebanking

ing.be

ING 



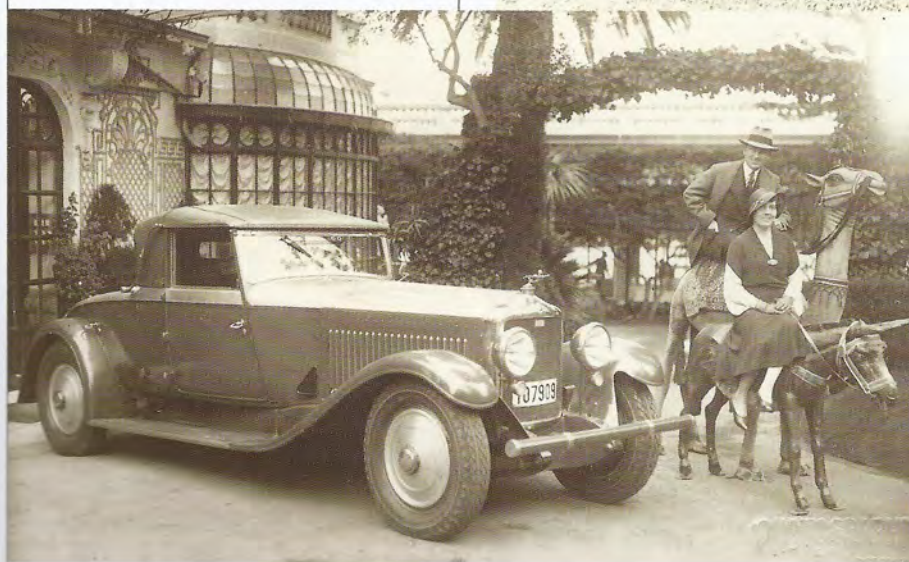
Citroën 1923-1924 (Baron, Barones Marcel de Giey en vrienden).



Gaston de Witte en Baron Raymond de Crawhez onderweg in Kongo met een Ford.



Baron Raymond de Crawhez en Prins Leopold met een Minerva berline voor het kasteel van Houtain le Val (1931).

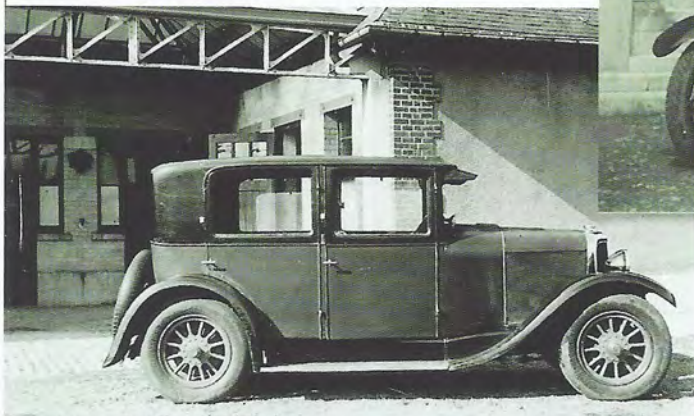


Minerva Roadster op de elegantiewedstrijd van la Baule in 1932 (Baron en Barones Marcel de Giey (geboren Yvonne de Crawhez)).

*Minerva
Transformable
1924.*



Panhard 1929 in Houtain le Val.



Voisin 1930.

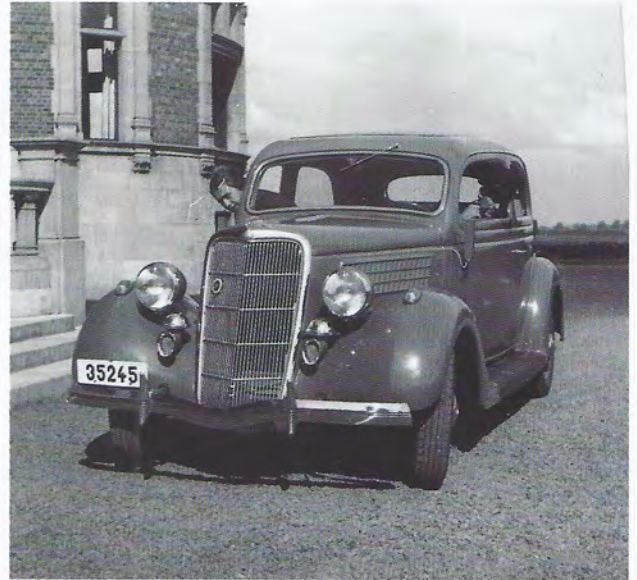


*Chevrolet voor
het kasteel van
Buisseret/Seneffe.*





Packard 1937.



*Ford V8 in 1939
voor het kasteel van
Houtain le Val.*



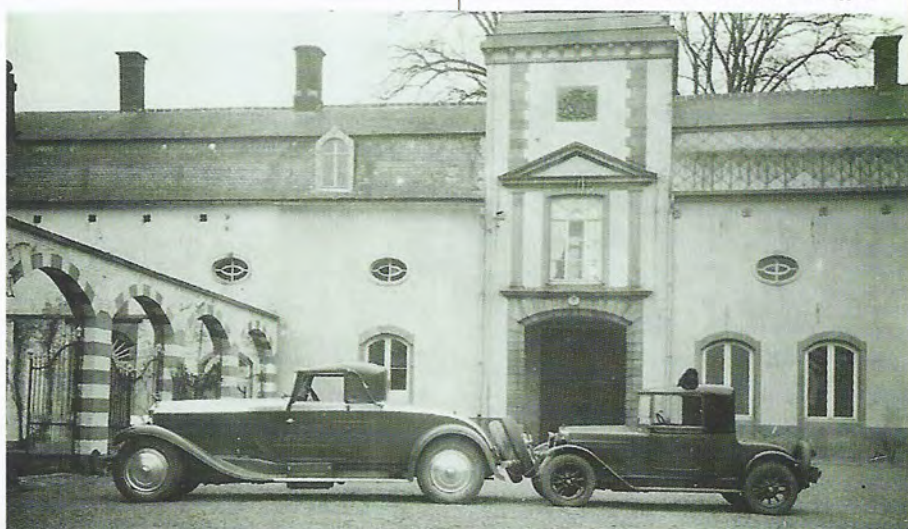
*De Lancia Astura van
Baron R. de Crawhez.*

*Minerva op de wedstrijd van la Baule
(9 augustus 1937).*





*Peugeot 1934 (Charles de Buisseret
en Barones Marcel de Giey).*



*Minerva en Fiat in 1929 voor het
kasteel van Buisseret/Seneffe.*

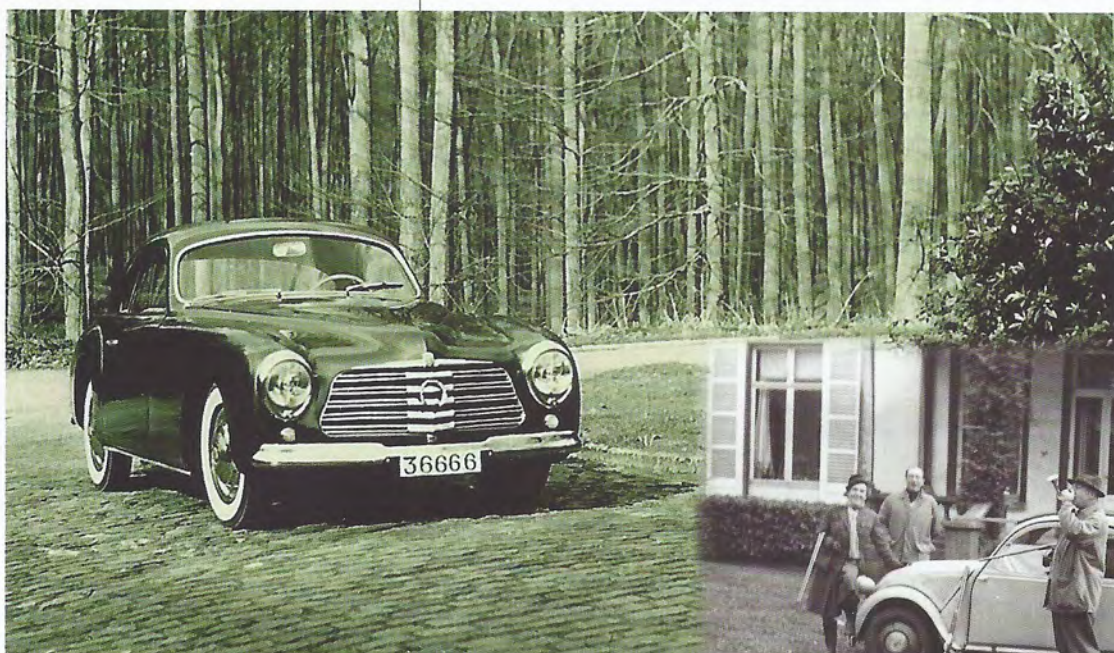
Packard 1950.



Chevrolet in Houtain le Val.



Mercedes 190SL in Houtain.



Simca Sport 1951.



*1962: op jacht met een
Citroën 2 PK.*



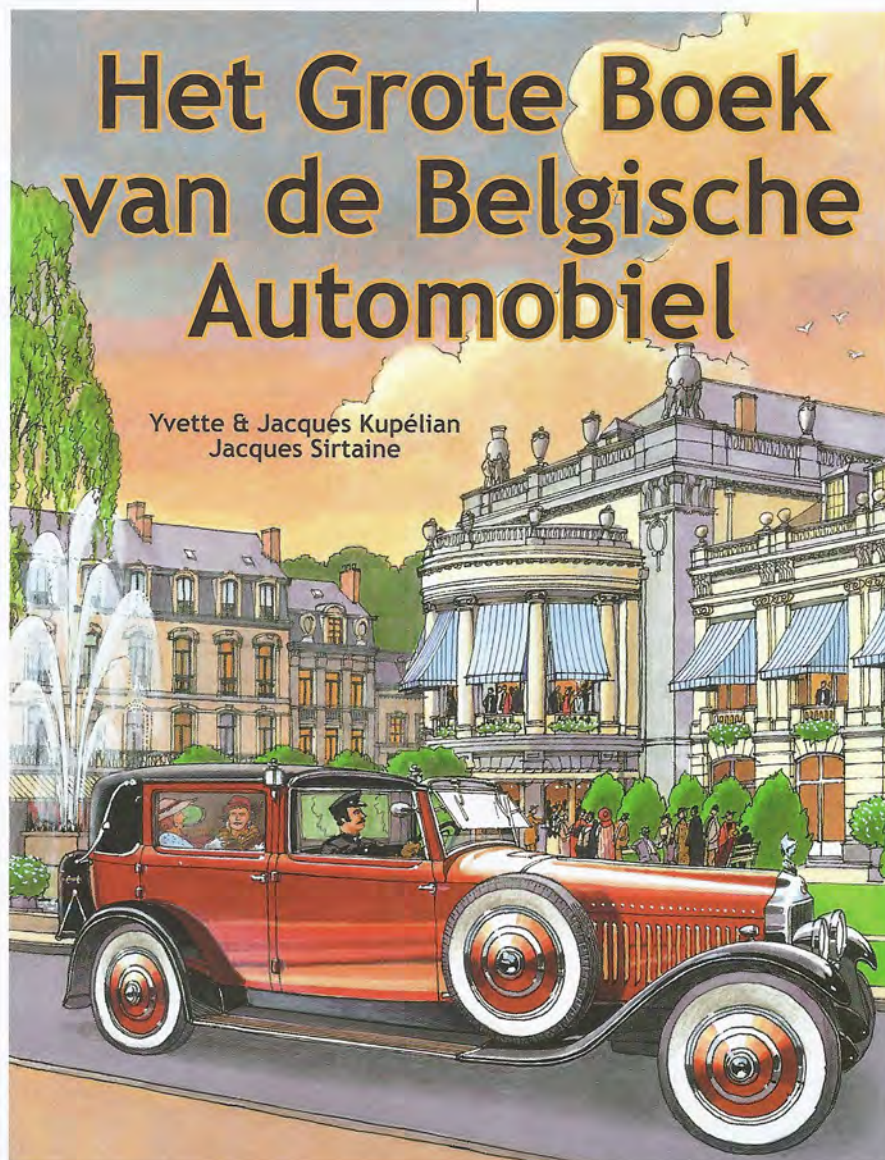
*Baron Théodore de Crawhez (1967)
met de Cadillac van zijn zuster
Barones Marcel de Giey (1967).*

Het Grote Boek van de Belgische Automobiel

Als vandaag aan een doorsnee Belg de vraag wordt gesteld om vijf Belgische automerken te noemen, zal hij waarschijnlijk niet verder dan “Minerva” geraken. Nochtans heeft ons land een rijke automobielhistorie, met wellicht meer dan honderd Belgische merken aan het begin van vorige eeuw.

België was inderdaad één van de eerste geïndustrialiseerde landen en op het einde van de 19de eeuw speelden Belgische creatievelingen en technici een vooraanstaande rol bij de opkomst en ontwikkeling van de automobiel. Het is algemeen bekend dat in 1900 een auto voor het eerst sneller reed dan 100 km/u; weinigen weten echter dat “La Jamais Contente” gebouwd en bestuurd werd door Brusselaar Camille Jenatzy, die op dat moment experimenteerde met elektrische aandrijving en zijn gelijk wou bewijzen met deze recordwagen avant la lettre. Vele andere landgenoten, wiens naam intussen is vergeten, leverden hun bijdrage aan de ontwikkeling van de auto, die onze maatschappij in de voorbije 125 jaar zo ingrijpend veranderde.

Duitsland en Frankrijk waren de pioniers in de automobiellindustrie, maar België zou niet lang wachten om hun voorbeeld te volgen. Als één van de meest geïndustrialiseerde landen op het Europese continent, dankzij de ontginning van steenkool en de nabijheid van rijke ijzererts-lagen lanceerde België zich vanaf 1894 in de automobiellbouw met Vincke. Deze constructeur gebruikte motoren die door Benz geïnspireerd waren, maar de productie bleef artisaanale. Het zou tot 1898 duren om de eerste Belgische constructeur op industriële schaal te zien verschijnen: Germain. En ook hier werd beroep gedaan op



buitenlandse licenties. Een duidelijk signaal voor een pleiade aan constructeurs, die al actief waren in bestaande industrietakken. Zo kwamen tijdens

Imperia boot op het Salon van Brussel 1930.





D'Aoust 1911.



Voiturette FN 1900.

*Minerva-advertentie
uit de jaren twintig.*

minerva

12-22-32-40 CV.
6 et 8 cylindres.
à moteur sans
soupapes.

de vorige eeuwwisseling FN, Pieper en Nagant uit de wapenindustrie, Delin en Belgica uit fietsfabrieken, terwijl Snoeck en Métallurgique door machinebouwers gemaakt werden. België had nu zijn eigen automobiellindustrie met merken die snel en wereldwijd een uitstekende reputatie verwierven.

De jaren 1900-1914 waren hoogdagen voor de Belgische automobiellindustrie. Talrijke merken over het hele land produceerden uitstekende auto's, vaak tegen betere prijzen dan het buitenland, dankzij competente maar goedkopere werkkrachten. België verkocht zijn productie wereldwijd. Drie vierden van de auto's werden uitgevoerd, niet alleen naar Engeland en de landen van het Gemenebest (Australië, Indië), maar ook naar Frankrijk, Duitsland, Scandinavië, de Verenigde Staten, Latijns-Amerika en Oost-Europa. Een periode van vrije handel en nauwelijks bestaande douanerechten vergemakkelijkten de uitvoer. Uiteraard was ook invoeren vrij eenvoudig zodat er ook talrijke buitenlandse auto's in ons land rondreden.

De Eerste Wereldoorlog (1914-1918) werd een ware catastrofe voor de Belgische automobiellindustrie. Fabrieken werden stilgelegd, bezet door de Duitsers en uiteindelijk geplunderd tijdens de terugtocht in 1918.

Heropstarten was heel moeilijk. Hoewel de vooruitzichten op korte termijn positief bleven, was het economisch klimaat wereldwijd grondig veranderd. Belangrijke tolmaatregelen belemmeren de toegang van Belgische producten tot de buitenlandse markten. Daartegenover bleven de invoerrechten in ons land beperkt, waardoor de buitenlandse auto's vrij spel kregen.

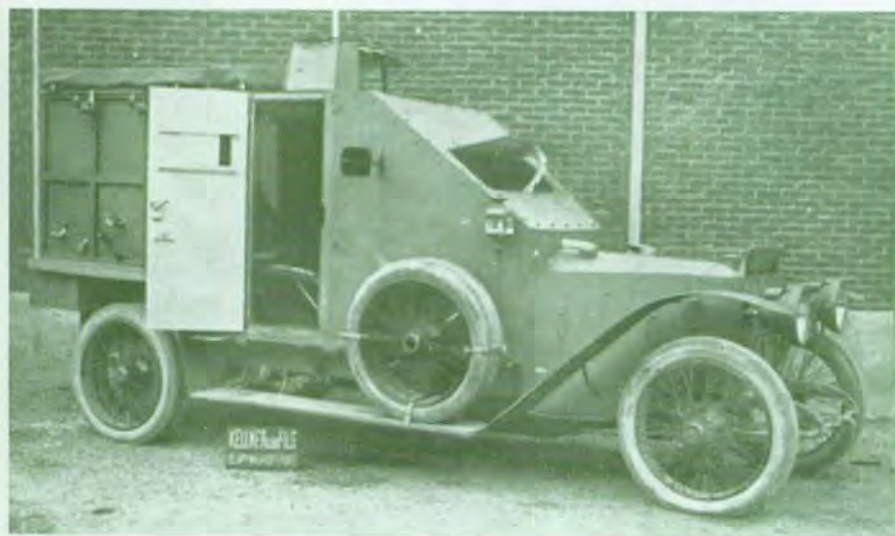
De ondergang van de Belgische auto had ook technologische oorzaken. Zowel qua concept als constructie geleken de modellen uit 1920 erg op deze uit 1914. De productie verliep veeleer artisanaal dan industrieel, terwijl van grote series of montage aan de lopende band geen sprake was.

In tegenstelling tot de andere oorlogvoerende landen, lagen de fabrieken tijdens de oorlog in België stil. De druk van de oorlog versnelde echter het vereenvoudigingsproces bij de concurrenten.

Bandwerk en grote series waren de orde van de dag. Met andere woorden, de Belgische auto's uit de jaren '20 waren nog steeds van zeer goede kwaliteit, maar aan de zware kant, erg ingewikkeld en betrekkelijk duur.

De crisis in de jaren 1929-1930 zou het verval versnellen. Tegenvallende verkoopscijfers zorgden voor financiële problemen in de overblijvende fabrieken. De nationale constructeurs hadden niet langer de middelen om de nieuwe technieken, in 1930 vereist, toe te passen. Zo konden onafhankelijke wielen, koetswerken in staal, hydraulische remmen en gesynchroniseerde versnellingsbakken niet op een concurrentiële manier vervaardigd worden, in tegenstelling tot de buitenlandse merken. Alleen Imperia slaagde erin om in 1934 een moderne auto te bouwen, zij het onder Duitse Adler-licentie.

De genadeslag werd toegebracht door een Belgisch-Amerikaans handelsakkoord dat de tolbarrières voor



Voici la photo d'une des premières autos blindées — qu'on disait ! — et qui furent en usage dans l'armée belge. Il s'agit ici d'une voiture « chef » dans laquelle prenaient place le chef de groupe et un ou deux adjoints. Remarquez la tourelle d'observation ..., les garde-boue, les roues, la manivelle de mise en marche et songez à la vulnérabilité des organes de la voiture et de ses occupants!

onderdelen voor buitenlandse wagens drastisch naar beneden haalde.

Dat kwam wel de assemblage ten goede, die zich reeds in de jaren '20 ontwikkelde. Die nieuwe manier van werken kwam weliswaar de werkgelegenheid ten goede, maar het uitvoeren van de ideeën van anderen is zeker niet de beste manier om de industriële toekomst van een land uit te bouwen.

Vandaag beheerst een beperkt aantal industriële groepen de totale productie van auto's. België is nog steeds een belangrijk autoproducent, al gaat het nu bijna uitsluitend om assemblage.

Eind de jaren '70 schreven Jacques en Yvette Kupélian samen met Jacques Sirtaine een historisch werk over de Belgische automobiëlgeschiedenis. Dit boek is intussen reeds vele jaren uitverkocht. De FSA besliste

om dit belangrijke werk opnieuw uit te geven, aangevuld met meer informatie en nieuw beeldmateriaal.

In dit boek wordt niet enkel aandacht besteed aan de Belgische merken of de auto's die in België werden gebouwd, maar ook aan andere aspecten zoals affiches of de Automobiëlsalons. Het telt 256 blz (+ 48 blz Engelse samenvatting) en is met vele honderden originele foto's geïllustreerd. Het is een onmisbaar naslagwerk voor iedereen die zich voor de (Belgische) autogeschiedenis interesseert.

Om dit prachtige boek te bestellen gelieve € 87 (€ 72 + € 15 verpakings- en verzendingskosten) te storten op volgende rekening: FSA (Koning Boudewijnstichting) – Brederodestraat 21 – 1000 Brussel. IBAN: BE 06 0682 1083 8722 – vermelding: HR2025 FSA Kupelian NL

Minerva pantserwagen 1918.

Fsa

**Fondation
Automobile-
Automobiëlstichting**

Bestaansreden

(uittreksel uit de statuten)

FSA heeft als opdracht de kennis van het Belgisch patrimonium te stimuleren en dit patrimonium ook te bewaren.

Onder "automobiëlpatrimonium" wordt verstaan: voertuigen, automobilia, technische en journalistieke documentatie, boeken, kunst- en reclamevoorwerpen, films, affiches enz.

De Stichting kan ondermeer:

- uitgaven verzorgen die de kennis van de autogeschiedenis bevorderen.
- voertuigen en automobilia verwerven via schenkingen, legaten, bruikleen op lange termijn, aankoop, lijfrente, huurkoop of elke andere geschikt geachte formule;
- dit patrimonium beheren (restauratie, onderhoud, verkoop enz.);
- locaties en middelen vinden voor de conservering van dit patrimonium;
- tentoonstellingen en andere evenementen organiseren om de collecties aan het grote publiek te tonen;
- vergaderingen, colloquia en alle andere activiteiten organiseren die kunnen bijdragen tot de bekendheid en de doelstellingen van de Stichting;
- een publiek toegankelijke bibliotheek oprichten en beheren;

Meer inlichtingen omtrent het bestaansrecht en de activiteiten:

FSA c/o Koning Boudewijn Stichting
Brederodestraat 21,
1000 Brussel
Tel: 02 511 18 40
Email allard.d@kbs-frb.be



*Miesse tijdens
de GP van
België in
1922.*

Tentoonstelling 50 jaar Belgische motorsport

Belgian Racing Legends

Enkele tourismewagens: Audi V8 quattro Belgian Procar 93; Alfa Romeo GTA – 1965; Mini Cooper 1964-68; Mazda RX7; BMW 1800 TISA - 1965 – de wagen waarmee Pascal Ickx en Gérard Langlois de 24 uur van Francorchamps wonnen; BMW 3.0 CSL – 1973.

Porsche 962, identiek aan die waarmee Jacky Ickx de 1000 km van Mugello en de 1000 km van Silverstone won in 1985.

Samen met André Pilette, Johnny Claes, Charles de Tornaco, Paul Frère, Roger Laurent... was Jacques Swaters een van de eerste 'Belgian gentleman drivers' na de oorlog.

Een jaar na zijn overlijden brengt de tentoonstelling 'Belgian Racing Legends' in het museum Autoworld hulde aan de lange lijst autocoueurs die de kleuren van ons land hoog hielden.

Tot 15 januari 2012 staan in de mezzanine van het museum meer dan 40 race- en rallywagens tentoongesteld, in een originele scenografie die een startlijn voorstelt met paddocks en tribunes.

De auto's komen uit privéverzamelingen of zijn van de autocoueurs zelf. Zij illustreren een belangrijke periode van de Belgische autosport van 1949 tot het einde van de jaren 1990.

De tentoonstelling toont ook documenten over autocoueurs en wagens, een fotogalerij en oude filmbeelden,

affiches, vitrines met bekertjes, schaalmodellen enz.

De tentoonstelling is opgebouwd rond een zestigtal Belgische autocoueurs. Daaronder alle autocoueurs die onder meer de kleuren van de 'Equipe Nationale Belge' (ENB) hebben verdedigd tussen 1955 en 1964. Maar de ENB ging ter ziele in '63/'64 en de Ecurie Francorchamps, die door Jacques Swaters in 1952 werd opgericht en die altijd een eigenzinnige weg volgde, reed haar laatste wedstrijden in 1972.

De tijd van de vrienden die zelf instonden voor alle kosten (voertuigen, brandstof, wisselstukken, technici, reiskosten, inschrijvingen enz.) om hun voertuigen op de circuits en de wegen te krijgen, was voorbij.

In 1968 kwamen voor het eerst Amerikaanse teams met fabriekswagens naar Europa onder de vleugels en op kosten van Amerikaanse constructeurs. In Le Mans en op andere Europese circuits brachten ze een

BELGIAN RACING LEGENDS

Gentlemen drivers and cars



Autoworld Brussels

Expo 09/12/2011 - 15/01/2012

www.belgian-racing-legends.be

Tel +32 2 736 41 65



AUTOWORLD
BRUSSELS



Grote Prijs van België 17 juni 1951, Francorchamps. Blaise, de racemecanicien, Charles de Tornaco, Jacques Swaters, mecanicien Burlion en Roger Laurent rond André Pilette achter het stuur van de Talbot Lago T26C die de vier vrienden pas gekocht hadden (copyright Swaters).

Op de startgrid staan, in chronologische volgorde, een vijftiental sportwagens klaar voor de start. In de paddocks ontdekt men enkele formulewagens. (copyright Event attitude, E. Charneux – A. de Villefagne).



Voorzitter van Autoworld Herman De Croo bij de opening met drie generaties piloten: Jacky Ickx, Thierry Boutsen en Jean Bilton "Beurlys" naast Florence Swaters, dochter van Jacques en commissaris van de tentoonstelling.

concept mee dat al gemeengoed was in de Verenigde Staten: sponsoring.

De autosport nam een nieuwe bocht en ook de beste Belgische autocoueurs werden stilaan gesteund door fabrikanten en gefinancierd door sponsors. Er waren piloten die enkel rally's of F1 hebben gereden, uithoudingswedstrijden of races voor toerismewagens, alle disciplines tegelijk en zelfs motorraces. Sommigen hebben een indrukwekkend palmares, anderen bleven meer bescheiden, maar allemaal hebben ze bijgedragen aan de geschiedenis van de Belgische autosport.

Meer dan 40 historische voertuigen uit de Belgische autosport staan bijeen op de mezzanine van Autoworld. De scenografie van de tentoonstelling werd toevertrouwd aan Pierre Vesters die de sfeer van een circuit heeft gecreëerd met een startgrid en een paddock. Op de piste staan, in

chronologische volgorde, een vijftiental modellen van sportwagens klaar voor de start. Aan de ene kant van de piste, in de paddocks, ontdekt men enkele formulewagens en iets verder de rallywagens.

Aan de andere kant van de piste, op de tribune, zijn computerschermen geplaatst. Zij laten de bezoekers toe meer informatie op te vragen over de voorgestelde auto's en autocoueurs, en over de circuits.

Een tunnel onder de tribune, met aan de wanden diverse documenten, leidt het publiek van de ene naar de andere kant van de tentoonstelling.

Tal van historische documenten, foto's, filmaffiches, bekertjes, miniaturen en andere voorwerpen brengen een halve eeuw tot leven van dit grote automobiellavontuur waar ons land trots mag op zijn.





Ferrari 166MM – 1949 – deze auto behoorde eerst toe aan Gianni Agnelli – later werd er ondermeer mee geraced door Beurlys en Gendebien.



Ferrari 156 F1 "Sharknose" – 1961 – een uitzonderlijke reconstructie waar vijf jaar aan werd gewerkt, veertig jaar na de vernieling van de laatste originele Sharknose.



Cooper Bristol T23 – 1953 – deze kleine eenzitter werd bestuurd door de Engelsman Horace Gould. In 1953, op het circuit van Silverstone, vroeg Gould om hem te ruilen met de Ferrari van Jacques Swaters. Swaters eindigde 11e en de Ferrari kreeg panne...

Porsche 959 Paris-Dakar – 1986 – van de drie 959's die Porsche inzette tijdens de Parijs-Dakar van 1986, eindigden er twee op het podium, waaronder deze, bestuurd door Ickx-Brasseur.



Praktische informatie:

Plaats:

Automuseum 'Autoworld'
Esplanade van het Jubelpark 11 –
1000 Brussel

Openingsdata en -uren:

Van 9/12/2011 tot 15/01/2012 (elke dag behalve op maandag, op 25 december 2011 en 1 januari 2012)

Open van 10 tot 17 u (op weekdays) – van 10 tot 18 u (zaterdag & zondag)

Toegangsprijs (*):

Volwassenen: € 9
Studenten/senioren vanaf 60 jaar/ gehandicapten: € 6
Groepen van min. 15: € 7 /pers
Kinderen van 6 tot 12 jaar: € 4,50 –
Schoolgroepen: € 3 /pers
Kinderen onder 6 jaar: gratis

(*) de toegangsprijs voor de tentoonstelling omvat ook de toegang tot het hele museum.
Info: www.belgian-racing-legends.be - www.autoworld.be

Ferrari 500TRC – 1957 – Een auto van de Ecurie Nationale Belge, bestuurd door Bianchi, Harris, Mairesse, de Changy en Rousselle.



Slachtoffer van eigen succes



Tekst: Bart Lenaerts

Foto's: Lies De Mol



**50 jaar terug deed de Jaguar E-Type overal koppen draaien.
En dat is vandaag niet anders.**

Het is een fenomeen waar we in de 21ste eeuw helaas van verstoken blijven, maar toen Jaguar-oprichter William Lyons in 1961 op het salon van Genève het doek haalde van zijn nieuwste geesteskind, vielen de monden letterlijk open van verbazing. Nu had het Engelse merk al eerder getoond dat ze in Coventry wisten hoe een leuke én stevig presterende sportwagen in elkaar moest steken, maar dit was van een heel andere orde. Na de XK 120, 140 en 150 die nog stevig voortborduurd op vooroorlogse technologie, trapte de E-Type met één klap de woeste jaren '60 in gang.

■ Buiten concurrentie

Dat Jaguar de concurrentie helemaal omver blies, had zeker niet uitslui-

tend te maken met zijn blaartrek-kende verschijning. Ook onder het wulpse koetswerk schuilde technologie waar de concurrentie niet van terug had. Een zes-in-lijn met bovenliggende nokkenassen en een longinhoud van 3,8 liter was misschien niet uiterst spectaculair, maar het zelfdragende chassis met vier schijfremmen en een onafhankelijke achteras met remschijven binnenboord waren dat wel. Niemand anders leverde immers regelrechte Le Mans-technologie voor de openbare weg. En al helemaal niet voor zo'n messcherpe prijs. Voor hetzelfde geld kocht je ook lekkers bij Mercedes en Porsche, maar die raakten niet eens in de buurt van 265 pk. Enkel Ferrari en Aston Martin kwamen even straf uit de hoek, maar waren minstens dubbel zo duur. Zelfs de naam verklapte waar hij de mos-

terd had gehaald. Deze sportwagen heette niet XK-en-nog-wat zoals zijn voorgangers. Neen, de E-Type teerde overduidelijk op de C- en D-Type die samen Le Mans-geschiedenis hadden geschreven.

Het was best bijzonder dat Jaguar er meteen twee varianten tegenaan gooi-
de: de coupé en de cabriolet. Hoewel Lyons als geen ander begreep hoe geraffineerde verkoopstechnieken in elkaar steken, botst zo'n duolancering namelijk met alle basisprincipes van eerstejaarsmarketing. Het was helemaal raar dat de roadster een vleugje goedkoper was dan de coupé. In tegenstelling tot bijna ieder ander icoon uit de autogeschiedenis, waar een dakloze roadster altijd flink steviger doortikt dan de coupé-variant, houdt de E-Type die afwijkende verhouding tot vandaag vol. Het volstaat echter om het duo één keer diep in de ogen te kijken, om te achterhalen waarom de coupé zo hoog staat aangeschreven. Zeker in het geval van de fraaie series 1,5 coupé in een flauwgeel jasje – Primrose Yellow heet dat in Jaguar-speech – op deze pagina's.

■ Compromisloos mooi

In al zijn jeugdig enthousiasme lapte de E-Type overigens nog wel wat wetten aan zijn stoute laarsjes. Die van de pure esthetica, om er maar eentje te noemen. Zo vallen de proporties helemaal fout in vergelijking met klassieke sportwagens uit die periode. Dat de motorkap langer is dan de passagierscabine past nog enigszins in de toenmalige tijdsgesest, maar eigenlijk staat de voorruit veel te recht, terwijl de bult op de motorkap haast potsierlijk is. Bovendien is de overhang vooraan veel te lang, priemt de uitlaat belachelijk diep onder de wulpse derrière uit, terwijl de stance van de Jag helemaal overhoop wordt gehaald door het feit dat de spaakwiel-
len veel te ver naar binnen staan. Al bij al is de hele vormtaal bijna karikaturaal: Moest je niet vertrouwd zijn met Jaguar's verpletterende race-CV, dan zie je eerder Robbedoes met zo'n E-Type doorheen een stripverhaal



kachelen dan dat Graham Hill er nieuwe ronderecords mee laat noteren. En toch. Zoals moderne kunst in al zijn hoekigheid een gevoelige snaar kan raken, zo valt bij de E-Type alles op de één of andere manier zo geraffineerd in elkaar dat hij in zowat ieder lijstje wordt gekroond tot knapste auto ooit.

Dat komt wellicht omdat de E-Type zo compromisloos werd getekend door Malcolm Sayer die als vliegtuigen-
genieur weinig pap had gegeten van esthetiek, maar des te meer van een perfecte aerodynamica die resulteerde in verbluffende prestaties. Form follows function: het is een recept dat enorm veel sportwagens tot verbluffende schoonheden heeft gekruid.





Hoe bijzonder hij echt is? Dat de cabrioletversie een permanente plek kreeg in het New Yorkse museum voor moderne kunst is alleszins een eer die aan zeer weinig auto's blijft voorbehouden. Maar het allergrootste compliment kwam van een ietwat norse, zeer veeleisende Italiaan wiens succesvolle bedrijf eigenlijk behoorlijk in zijn hemd werd gezet door deze Engelse aanbieding: Enzo

Ferrari. Het was de mooiste auto die hij ooit had mogen aanschouwen, liet il Commendatore zich ontvallen toen de E-Type werd onthuld. Pas veel later bleek overigens dat Sayer helemaal niet zo'n begenadigd aerodynamicus was. Na de uitvinding van de windtunnel liet de E-Type immers helemaal niet zo'n spectaculaire CW-waarde noteren als men had durven hopen. Een conclusie



De E-type werd op 15 maart 1961 aan de wereldpers voorgesteld in het restaurant Parc des Eaux Vives in Genève. Bijgaande foto's komen uit de originele persmap. De opwindings van de media en de roep naar demonstratieritten waren zo groot dat de oprichter van Jaguar, Sir William Lyons, zijn belangrijkste testrijder, Norman Dewis, de opdracht gaf vanuit Coventry de hele nacht door te rijden om nog een testwagen naar Zwitserland te brengen.

De zes-in-lijn van de E-type, bezorgde Jaguar vijf overwinningen in Le Mans in de jaren '50 en tegen 1961 produceerde de 3.8-liter versie 265 pk en een koppel van 360Nm, wat de auto in staat stelde een onvervalste 240 km/u te halen wat hem, net zoals zijn voorganger, de XK120, tot de snelste productiewagen ter wereld maakte.

Bij zijn lancering kostte de E-type £2.256, inclusief aankooptaksen en de immens belangrijke optionele spaakvelgen, het equivalent van ongeveer € 45.500 vandaag.

Het perfect geproportioneerde koetswerk van de E-type was het werk van Malcolm Sayer, een man die een opleiding als luchtvaartingenieur had genoten en die zijn expertise op het vlak van aerodynamica ook aanwendde om vorm te geven aan de eerdere C- en D-Type racewagens die ook in Le Mans wonnen.

De E-Type bleef gedurende 14 jaar in productie. Er werden meer dan 70.000 exemplaren van verkocht, wat hem tot de belangrijkste in massa geproduceerde sportwagens van Europa maakte.



die men eigenlijk al veel eerder had kunnen trekken. Ondanks zijn krachtiger motor, zijn lichtere constructie en zijn strakkere vormgeving lag de top van 240 km/u, hoe respectabel ook, namelijk nauwelijks hoger dan die van de antieke XK 150 die hem vooraf ging.

■ Three of a kind

Naast zijn bevallige lijf verleidt de E-Type ook met veel charmante details, zoals de dubbele uitlaten die als onbeschaamde mitrailleurs naar achter priemen, de onnoemelijk ver uitwaaijende achterbumpers, de verkeerd openzwaaiende achterklep en zijn ietwat wonderlijke mond die gulzig het asfalt lijkt op te zuigen. Ook onder de motorkap is het een feest voor het oog en alle andere zintuigen. De zes-in-lijn lijkt wel een kunstwerk zoals hij in het sub-frame hangt, met de batterij carbu's er tegenaan als één of ander gesofistikeerd blaasinstrument. Maar ook de trommelvliezen worden verwend door de hemelse, diep knorrende klanken die deze machinerie voortbrengt. Hij ruikt zelfs lekker.

Hoewel er tijdens zijn 14-jaar lange carrière voortdurend aan de E-Type werd gesleuteld, is er zelden sprake van verbeteringen. Toch niet als het over de esthetiek gaat. De eerste

E-Types, bekend als de Series One, is nog steeds de mooiste met zijn fijne achterlichtjes, glad getrokken koplampen en verder weinig toeters of bellen. Een flink deel van die charme ging verloren bij de latere Series Two die veel minder elegante achterlichten combineerde met een grotere inlaatopening die meer koeling garandeerde. De Series Three met V12-motor heeft nooit op veel enthousiasme kunnen rekenen: niet alleen mankeerde die krachtpatser voldoende karakter om in een E-Type tot zijn recht te komen, bovendien werd de vormgeving te veel gecompromitteerd om het massieve en loodware motorblok te huisvesten. De ietwat raar geproportioneerde 2 plus 2 is weliswaar oneindig veel praktischer, maar valt te bevreemden op het netvlies om te bekoren. Waarmee weeral een paar oude stellingen bewaarheid worden: Dat je voor schoonheid moet lijden bijvoorbeeld, maar ook dat je best nooit een winning team verandert.

■ Twee voor de prijs van één

Misschien wel het ideale compromis levert een Series 1,5 zoals wij er een-tje ter beschikking kregen van Noël De Block van Classic Car Service in Deurne. Die mist weliswaar de gladde koplampen en het knappe alu dashboard, maar levert daar betere zetels

met verstelbare rugleuning voor in de plaats. Dat lijkt slechts een detail, maar is het allerminst in de relatief benepen E-Type. Pas achter het stuur valt trouwens op hoe klein zo'n E-Type eigenlijk wel niet is. Je beschikt weliswaar over veel ruimte achterin, maar verder is het een pure tweezitter. Gelukkig is de rijervaring zo verkwikkelijk dat je dat meteen vergeet.

Hoewel de E-Type esthetisch nooit beter was als in zijn eerste dagen, profiteerde hij wel van het feit dat Jaguar ook de techniek tegen het licht hield. Niet dat de latere 4.2 motor zoveel beter is dan de eerste 3.8 versie, maar de hoekige Moss-versnellingsbak van die eerste was wel een nachtmerrie voor iedere chauffeur die niet meteen ambieert om racepiloot te zijn. Daarnaast is de vierbak uit ons exemplaar een echte verademing. Het pookje staat precies waar je het verwacht en valt heerlijk mechanisch in de vier perfect gespreide verzetten. Veel schakelen moet je nochtans niet, want de 4.2 liter heeft flinke porties koppel paraat vanaf erg lage toeren. Omdat de aandrijflijn zo perfect is, kan je de E-Type met het gaspedaal kneden naar je eigen humeur. De auto zet zich fluitend in een relaxte modus als je schakellui en gezapig wil rijden, om meteen zijn rug te krommen als je de zweep wil laten knallen. Dan klimt de krachtbron gretig in toeren en maalt



met plezier hoge regimes en nog hogere snelheden. De schijfremmen rondom zijn prima berekend om de Jag altijd op tijd stil te krijgen en de ophanging met dubbele wishbones rondom zet de auto vertrouwenwekkend strak op het asfalt. Wel is de Jag zo'n auto die je pas helemaal onder je vel krijgt als hij perfect in orde is. De meeste klassieke auto's laten zich pas goed genieten als ze in optima forma zijn, maar dat gaat dubbel op voor de E-Type en zijn gesofistikeerde natuur. Pas als hij gezond op zijn wielen staat, vlot door zijn versnellingen jaagt en de motor draait als een Zwitsers klokje, komen zijn kwaliteiten goed tot hun recht. Daarom duiken liefhebbers beter iets dieper in hun zakken voor een perfect exemplaar zoals het onze, dan zich in een avontuur zonder einde te storten met een te restaureren exemplaar.

■ Populaire jongen

Een geweldige auto is het. Een icoon zoals ieder decennium er hoogstens een handjevol voortbrengt. Eigenlijk heeft de E-Type, net zoals de Citroën





DS of sommige Porsches, slechts één probleem: de auto was destijds zo goed en leverde zoveel waar voor zijn geld dat zijn carrière ruim 14 jaar duurde en er maar liefst 70.000 exemplaren het levenslicht zagen. Die overdaad zorgde er weliswaar voor dat Jaguar de schouw flink wat jaren kon laten branden, maar werpt tegelijk een milde schaduw over de verder glansrijke carrière van de E-Type. Doordat er zoveel exemplaren in alle geuren, kleuren, maten en gewichten werden geproduceerd, kwamen er in de herfst van zijn loopbaan nogal wat in het parallelle circuit terecht waar ze niet de technische aandacht kregen die ze verdienden, en zo de E-Type ongewild een onbetrouwbaar aura meegaven. Bovendien is de E-Type daardoor altijd sterk onder de prijs geweest.

Het is natuurlijk leuk voor de gemiddelde autoliefhebber dat zoveel pret vandaag nog steeds te koop is voor een bereikbare tarief, al zou het Jaguar-blazen er wellicht wel bij varen als zo'n E-Type zou getaxeerd worden op zijn werkelijke waarde. Want als je hem naast een Aston uit

dezelfde periode parkeert, of zelfs naast een Maserati of Ferrari, is er op het rommelige dashboard na geen reden waarom de Jag niet minstens evenveel zou kosten. Zeker niet zo'n fraai gerestaureerd exemplaar zoals deze. Want een E-Type is vaak krachtiger, ziet er beter uit en rijdt ook prettiger. Alles nuchter beschouwd is de E-Type zelfs beter dan de astronomisch dure Jaguar D-Type of XK-SS. En zo kleeft er dan toch één enorm nadeel aan de E-Type. Precies omdat hij slachtoffer is van zijn eigen succes, zal hij wel nooit een eerste prijs halen op een concours d'elegance en krijgt hij evenmin nog veel handen op elkaar als hij zichzelf op de deelnemerslijst van een oldtimerrally parkeert.



Als het kind maar een naam heeft



Tekst: Bart Lenaerts

Foto's: Lies De Mol

Uit de stoffige kelders van het eigen verleden diepte Aston Martin de welluide Virage naam op. Toch hebben de nieuwste telg van het immer rijker wordende Aston-geslacht en zijn klassieke voorvader weinig met elkaar gemeen.

Ooit, toen het huwelijk van Charles en Diana nog veelbelovend en prins William slechts een broekje was, stonden er bij Aston Martin amper twee modellen in de showroom te blinken. Vandaag zijn dat er bijna tien, nu ook de kraakverse Virage ergens een plaatsje moet vinden. Voor elk wat wils heet dat dan, al wordt het voor hen die niet dagelijks met Astons bezig zijn, wellicht lastig om door het bos nog de bomen te zien. Volgens de dealers schuift de nieuweling netjes tussen de DBS, die voor sommigen wellicht te woest is, en de DB9 die serieus op jaren komt. Een beetje zoals de Aston Martin Vantage S het gat vult tussen de V8 Vantage en de V12 Vantage dus.

■ Precies in het midden

Toch is het opmerkelijk dat Aston Martin voor deze laatste telg van het vruchtbare Aston-geslacht de naam Virage afstofte. Want hoe geraffineerd Frans dat ook klinkt, zo'n succesnummer was de Virage uit de jaren '80 nu ook weer niet. Die matige bijval reflecteert zich zelfs vandaag in de prijzen, want een Virage met V8 is zowat de enige Aston die je voor een overzichtelijk budget in huis kan

halen. Eentje om vooral visueel van te genieten dan, want verder zeult die auto vooral rond met een dramatisch slecht imago qua kwaliteit en duurzaamheid.

Niet dat men overigens zoveel alternatieven had in Aston-hoofdkwartier Gaydon, want deze nieuweling is echt niet nieuw genoeg om hem zomaar DB 10 te dopen. Niet zoals de Rapide tenminste. Ook al deden de Aston-ingenieurs en vormgevers veel moeite om hem een eigen karakter mee te geven, zelfs een kind snapt dat hij wel heel duidelijk op het sjabloon van de DB9 is geconcipieerd. Voor het predicaat DBR is zijn karakter dan weer veel te goedmoedig, terwijl iedere andere letter hem meteen in de verpletterende schaduw van de ultrasportieve DBS zou parkeren. Dus is het Virage geworden.

Het kost de Aston-verkoper wellicht een beetje moeite om de juiste positionering uit te leggen aan koopgrage klanten, maar het klinkt in ieder geval inspirerend genoeg om meteen achter het stuur te kruipen en enkele uitdagende bochten mee te pikken. Volgens de officiële lezing is de Virage trouwens geen opge-



leukte DB9, maar een lichtjes omlaag getunede, meer aan het dagelijkse leven aangepaste DBS.

■ De knapste van de familie?

Dat de Virage precies tussen de DB9 en de DBS in balanceert, merk je aan zowat alles. Zowel de afmetingen als de typische, licht omhoog kruipende deuren, maar ook het dak, de kofferklep en de voorruit stammen één op één van de DB9. En dus ook van de DBS die hetzelfde chassis deelt. De motorkap, voorspatborden, bumpers, spiegels en nog wat onderdelen meer werden dan weer wel tegen het licht gehouden, kwestie van de Virage een eigen smoel mee te geven die niettemin mooi binnen de uitgesproken familietrekken past. Dan hebben we het over het geboetseerde lijf met haast perfecte proporties, maar vooral over de typische Aston-smoel waar de halve sportwagenwereld zich aan vergaapt omdat het tegelijk stoer en elegant is, en omdat de goede smaak er van afspat. Net zoals bij de DBS benadrukt de grille met uitsluitend horizontale lamellen de sportieve inborst.

Om hem toch wat eigenheid mee te geven, combineert hij dat met koplampen met de ingewerkte LED-lichten van de Rapide. De auto heeft een iets rankere voorbumper en hertekende voorflanken die nog eleganter rond de voorwielen welven. Achteraan heeft hij ten opzichte van de DB9 forser uitgevallen heupen waardoor hij nog wat kloeker op het asfalt staat. Weer een zeer geslaagde verschijning dus, al komt de typische Aston-vormtaal nog net iets beter tot zijn recht binnen de compactere afmetingen van de kleinere Vantage-familie. Niettemin is de Virage een modernere verschijning dan de DB9, terwijl hij stijlvoller is en meer klasse uitstraalt dan de iets te potente DBS. Zoals bijna iedere Aston is de Virage tevens te koop als cabriolet. Het past wel bij het GT-karakter van de Virage om zorgeloos met de haren in de wind te rijden, maar de coupé-variant van de Virage is zondermeer de knapste.



■ Vakmanschap is meesterschap

Ook binnenin borduurt de Virage verder op de gekende huisstijl met royaal leder en een vleugje sportief koolstofvezel. Liefhebbers van veel donker hout en het walnotensfeertje van een gentleman's club, gaan beter bij Bentley op schoot. De Aston laat namelijk altijd en overal zien dat hij met zijn dikke wielen pal in de moderne tijd staat. Daarom schitteren er achter het compacte, perfect in de hand vallende lederen stuurwiel twee grote, heldere klokken, en zit er heel veel stijlvol aluminium in deze hippe loungeclub op wielen. De typische, erg breed uitgewerkte Aston-middenconsole toont een enorme waaier aan knopjes en schakelaars om de Virage naar je eigen smaak af te stellen, om de sfeer naar je goesting te kleuren of om de atmosferische V12 voorin met een woeste brul wakker te schoppen. Dat doe je met de Emotional Control Unit, de ietwat patserige sleutel die je in een speciaal gleufje moet duwen. Verder wijzen fraai geborduurde Virage-logo's op het dashboard en de twee clubzetels erop dat je wel degelijk in het binnenste van de Virage toeft. Net als de DB9 is dit een echte twee plus twee die vooraan royaal plaats biedt, terwijl achterin een haast symbolische achterbank zit. Veel gedoe voor weinig eigenlijk, want je kan er





zelfs geen kinderstoel in kwijt. Dan is de compromisloze inrichting van de kleinere V8, die slechts een pure tweezitter is, alles wel beschouwd veel praktischer. Onder het kleine achterklepje, zit een makkelijk toegankelijke, maar niet enorm ruimte koffer.

In het interieur valt wel op dat een autofabrikant zoals Aston Martin steeds meer concurrentie te slikken krijgt van toegankelijker merken zoals Audi, BMW of Mercedes. Bij de grote drie vindt je namelijk ook heerlijke GT's met 450 pk en meer, maar dan voor een veel betere prijs en met een veel royalere uitrusting. Dat een artisanale constructeur zoals Aston niet meer helemaal kan volgen in deze elektronische wapenwedloop met actieve snelheidscontrole, tig airbags, head up displays en zoveel wonderlijke dingen meer, compenseert men dan maar met puur vakmanschap. Alle James Bond's en zijn vernuftige hebbedingetjes ten spijt, verleidt een Aston tegenwoordig vooral met fraaie details zoals een ingewerkte chromen pen, uit echt aluminium gedraaide knoppen voor radio-, verwarming- en zetelverstelling, tot zelfs een optionele asbak die uit echt zilver is gehamerd. Een mens zou er zowaar van gaan roken. Ook de kunstige zonneklepjes in alcantara met subtiel aluminium randje helpen mee om te verdoezelen dat de interieurafwerking niet altijd op even hoog niveau acteert en de Aston voor ondermeer de pinkerhendes of spiegelverstelling teleurstellende materialen gebruikt.

■ Een vleugje meer Of minder

Eenmaal achter het stuur voel je al beter hoe je de Virage moet inschatten. Dan voel je in een wip en een knip dat de auto net dat beetje hitsiger reageert, kordater op zijn wielen staat en flinker in zijn dempers hangt dan de DB9. Of iets gezapiger aan het gas hangt, een vleugje comfortabeler door het bestaan rolt en iets vrijer is afgeveerd dan de DBS. Het is maar hoe je de zaken bekijkt.

Met 497 pk zit de atmosferische 6 liter V12 – hetzelfde blok dat in de DB9 en DBS het spektakel verzorgt – op een fractie na precies in het midden tussen de 470 pk sterke DB9 en de DBS met 520 stuks. Net als bij de DBS geeft het koppel echter ruim 30 Nm toe aan de gemoedelijker ingestelde de DB9. Dat illustreert de iets sportievere aspiraties van deze Virage, vooral omdat hij zijn maximale vermogen pas bij erg hoge 6500 toeren naar de achterwielen jaagt, terwijl het maximale koppel eveneens bij torenhoge 5750 toeren valt te genieten. Dit blok moet dus voortdurend in de hoogste regionen worden gejaagd, wil je het in al zijn finesses smaken. Gelukkig jaagt de krachtbron gretig richting oorlogszone, daar waar zijn soundtrack je het helemaal koud over de rug doet lopen. Vooral als je de auto in de sportstand zet, laat hij bovenop de diepe sonore bas een wild hamerende, haast smartelijke aanvalshuil weerklinken. Als je het toch rustig aan wil doen, kan dat zonder veel poeha. Reeds vanaf 1500 toeren zit zowat 85% van het koppel onder het gas en ook dan klinkt de V12 reeds mooier dan de drie tenoren. De zestraps automaat met schakelflippers achter het stuur illustreert eveneens dat de Virage een rustiger inborst heeft dan de DBS. Ook al functioneert de bak prima, hij heeft nooit de hitsigheid van een gerobotiseerde handbak. In tegenstelling tot de DBS is de Virage niet te koop met een handbak.

■ Rijplezier

Het rijkelijk aangeklede interieur vertelt reeds dat de Virage allerm minst een tot de pure essentie uitgekledede racer is, en ook onderweg merk je snel dat dit allerm minst een hardcore circuitijzer is. Hoe hard hij ook gaat, de Virage is in de eerste plaats een goedmoedige GT die je graag uitnodigt om kilometers te malen op glooiende B-wegen. Snel is hij nochtans wel. In amper 4,6 seconden explodeert hij vanuit stilstand tot 100 km/u, en zijn gestroomlijnde lijf verliest de strijd met de beukende

wind pas bij 299 km/u. Dat hij niet eens probeert om voorbij de symbolische kaap van 300 km/u te kruipen, verduidelijkt hij opnieuw dat hij zijn prioriteiten eerder legt bij het grote genieten, en dat hij vooral uitblinkt door de gulle porties rijplezier die hij aanbiedt. Omdat de V12 haast tegen het schutbord en de versnellingsbak tegen de achteras zit, pakt de auto uit met een quasi perfecte gewichtsverdeling en dus ook met een mooie balans. De vooras is niet meteen messcherp, maar je voelt de Virage wel mooi tot leven komen. Net als de DBS heeft ook deze adaptieve dempers die de keuze laten tussen een comfortabele of een sportieve stand, terwijl de elektronica uit zichzelf en in functie van je rijstijl kiest uit vijf beschikbare instellingen. Toch is er één enorm verschil. Omdat de DBS er van uit gaat dat je altijd de zweep wil laten knallen, kiest hij a priori voor de hardste stand, om de teugels pas te vieren als je het toch rustiger aan wil doen. De Virage hangt dan weer wat losser in de veren, en hij trekt zijn dempers pas strakker als je toch het gas vloert. Een bijkomend sportknopje zet de gasklep in aanvalsmodus, doet de uitlaat een paar octaven hoger trompetteren, en laat de versnellingsbak wat nijdiger schakelen. De standaard koolstofvezel remmen presteren altijd en overal maagkerend goed en laten zich mooi doseren.

Al bij al doet de Virage zijn naam veel eer aan. Het is een mooi uitgebalanceerde sportwagen die veel grip levert en harmonieus doorheen de bochten jaagt. Maar hij is te zwaar, communiceert iets te vaag en de neus voelt te lichtvoetig om er overal de randjes vanaf te rijden. Voor dat soort sport en spel heeft Aston echter een andere kanjer in de aanbieding. Inderdaad, de DBS.

■ Nieuw model of facelift?

Toch is het veel te kort door de bocht om te poneren dat deze Virage eigenlijk een tamme variant van de DBS is. Neen, hij mikt zijn pijlen vol op Astonkopers die de DB9 net iets te gezapig



vinden, terwijl ze de DBS te rauw en te expliciet vinden of simpelweg het prijskaartje niet verteerd krijgen.

Tegelijk speelt Aston het spelletje heel sluw door deze auto Virage te dopen. Want op de keper beschouwd, is het natuurlijk geen nieuw model. In het beste geval is het een variatie op het DB9-thema, zoals de Bentley GT Speed tussen de Continental GT en de Supersports in zit. Aangezien de Virage ruim zeven jaar na de lancering van de DB9 op de markt komt, zou je hem zelfs kunnen bestempelen als een facelift. Ware het niet dat de Virage ruim 20.000 euro meer moet opbrengen dan de DB9 waarop hij is gebaseerd. En toch wordt het stilaan tijd dat die DB9 uit de catalogus wordt geschrapt. Ondanks de forse meerprijs is de Virage echt wel de Aston V12 die je wil hebben. Toch als je een mooie GT voor twee personen zoekt die je altijd charmeert met zijn kunsten, maar nooit het bloed van onder je nagels haalt met zijn nukken.

WAFT 2: meer van hetzelfde?

Begin vorig jaar verscheen het boek WAFT, geschreven door Bart Lenaerts met foto's van Lies De Mol. Het was volgens de auteurs een boek over auto's, maar nog meer over mensen. Met niet zozeer aandacht voor prestaties of techniek maar voor de auto als deel van onze cultuur, en de mensen er rond.

Het boek wist veel liefhebbers te boeien. Zeker dank zij de onnavolgbare stijl van Bart – je leest in *Historicar* ook al eens een artikel van zijn hand. Maar misschien nog meer door de prachtige foto's van Lies, die veel meer dan plaatjes zijn van auto's of mensen of beiden, maar die dikwijls zelf een heel verhaal vertellen voor wie de tijd neemt.

Wat te verwachten was, is nu een feit: Waft 2 is klaar. Meer van hetzelfde? Ja zouden we zeggen, maar nog beter. Het boek, in het Engels geschreven, is een boeiende rit, 23 hoofdstukken lang. Elk hoofdstuk is een verhaal op zich, over een auto of een automobielpersonage. Geen droge feiten, maar sappige verhalen die meer dan eens doen glimlachen. De auteurs staken topdesigner Luc Donckerwolke in een toreadorpak op het strand van Barcelona, jodelden in de BMW Vision Concept in Lederhösens-hoofdstad Bad Tölz, reden de Mille Miglia-rally als huwelijksreis die eindigde met een panino met tweevoudig F1-wereldkampioen Mika Häkkinen en ga zo maar door.



De titels alleen al spreken boekdelen en refereren in de meeste gevallen naar een film of een feuilleton: On her majesty's secret service, Raging Bull, All creatures great and small, Gone with the wind.... aan u om de verbanden te vinden.

WAFT 2 is gepubliceerd in een gelimiteerde en genummerde serie van 1.000 exemplaren. Elke omslag is gespoten met echte autolak van een iconische auto: BMW Vision Concept, Renault DéZir Concept, Bentley GTC Supersports, Touring Superleggera Tornante,

McLaren MP4 12c, Lamborghini Aventador en Aston Martin. Deze covers werden met de hand gespoten in de spuitcabine van Carrosserie Cryns. Achterin zit een foto van de auto die zijn lak leende voor dit boek. Bij één van de verhalen hoort ook een filmpje – een operazangeres die een V12 uit haar keel perst - dat op DVD achter in het boek kleeft.

Het boek is gedrukt op luxueus papier, weegt 2,5 kg, telt 256 blz, is 29 op 29 centimeter groot en enkel te koop (80 euro + verzendingskosten) via www.waft.be. Op die site is tevens alle informatie te vinden en kan men digitaal door het boek bladeren.

Pleasure has no price...



Give your engine
the best lead
substitute.

S.A. TOTAL BELGIUM N.V.
lubricants.belgium@total.com
Tel.: 02/288.98.72
www.total.be



TOTAL



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

"Ah nee hé. Mensen met een groot vermogen gaan nooit naar een frituur. Die eten alleen maar vijfgangenmenu's in sterrenrestaurants." Kijk. Bij KBC denken we daar nu ècht 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. Of met dezelfde ondernemershonger.

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

KBC. Wij spreken uw taal.



Private
Banking