

ESa HISTORICAR

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





THE ZOUTE SALE®

Veiling van belangrijke collectievoertuigen

Vrijdag 11 oktober 2013

Knokke-Zoute, België



Bonhams heeft het genoegen deze nieuwe veiling te kunnen aankondigen. Ze zal plaats vinden in Knokke-Zoute, de trendy kustgemeente aan de Noordzee, tijdens de Zoute Grand Prix Rally en het Zoute Concours d'Elegance.

Onder de eerste inschrijvingen bevinden zich twee belangrijke auto's die in aanmerking komen voor deelname aan de Mille Miglia: een Ferrari 212 en een Maserati A6G/54.

Inlichtingen

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

1. 1954 Ferrari 212
Chassis nr. 0297EU
Coachwork by Pininfarina
Schatting: 600.000 – 900.000

2. 1957 Maserati A6G/54
Chassis nr. 2116
Carrosserie Allemano
Schatting: 450.000-650.000

www.zoutegrandprix.be



HISTORICAR

Editoriaal

Fsa

Historicar is een tijdschrift, uitgegeven met de steun van de Belgische Stichting voor het Auto-Motor Patrimonium (FSA).

Hoofdredacteur:

Leo Van Hoorick
Herststraat 24 - 1761 Roosdaal

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Jacques Deneef - Christian Durieux
Paul E. Frère - Eric Jansen
Xander Van Hoorick - Bart Lenaerts
Lies De Mol - Laurent Zilly

Lay-out:

Olivier Godart, Reflex Blue

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

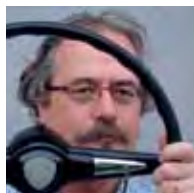
Belgische Club Oude Peugeots

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

Uitgeversmaatschappij:

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

Veilingkoorts



In mei van dit jaar organiseerde het gereputeerde veilinghuis Bonhams een verkoop van klassieke automobielen in Francorchamps. En ze plannen er nog een tijdens de Zoute Grand Prix in oktober.

Ik kan me niet herinneren dat er in ons land ooit een autoveiling werd gehouden... de mislukte poging tijdens het laatste Brussels Retro Festival, alweer vele jaren geleden, niet te na gesproken. Maar die had weinig of niets te maken met wat een professionele organisatie als Bonhams ervan maakt. Met prijzen voor klassiekers die niet te stoppen lijken te zijn, moest er vroeg of laat wel een veilinghuis neerstrijken in ons land. We zijn tenslotte een van de welvarendste landen van Europa en we hebben een zeer actieve klassieker-scene.

De veiling in Francorchamps werd georganiseerd in het kader van Spa Classic, een race evenement dat van bij zijn eerste editie een succes was. Duitsland en Nederland liggen vlakbij, en ik vermoed dat de veilingmeesters ook hoopten op wat buitenlandse belangstelling. Maar het weer was heel slecht, met zelfs enige sneeuw aan de vooravond van de veiling, en er zakten daardoor minder liefhebbers af naar de Ardennen. Dit had een negatieve invloed op goedkopere loten en verklaart het relatief lage verkoopssucces als men het aantal verkochte loten bekijkt. Maar als men de behaalde omzetcijfers ziet, mag het resultaat er toch best wezen, aldus Philip Kantor, de baas van het "European Motoring Department" van Bonhams.

De verkoop van de dure loten verliep volgens de verwachtingen, met bidders in de zaal en aan de telefoon, die voor elkaar niet wilden onderdoen.



De hoogste prijs – 902.700,00 euro – werd geboden voor een kanariegele Ferrari 275GTB Berlinetta van 1964. De tweede grootste som werd neergeteld voor een adembenemend mooie Lamborghini Miura P400 uit 1968, die enkele jaren geleden door het restauratie atelier van de fabriek onder handen werd genomen. Voor deze Miura werd 575.000 euro op tafel gelegd, wat hem meteen tot een van de duurste vroege (geen SV) Miura's ter wereld maakt. De top drie werd vervolledigd door de laatste 3-liter Porsche 911 Carrera RS die in Zuffenhausen werd gebouwd. Voor deze auto uit 1974 werd net geen 440.000 euro neergeteld.

We kunnen dus spreken van een geslaagde opwarmingsoefening. De verwachtingen voor de volgende veiling zijn nu reeds hoog gespannen. Niet alleen heeft de Zoute Grand Prix intussen zijn reputatie waar gemaakt en zorgen de organisatoren voor steeds meer activiteiten rond dit evenement, waardoor er ook steeds meer liefhebbers op af komen. En niet te vergeten: het mondaine Knokke is zonder twijfel de beste locatie in België om een automobielveiling te organiseren. Voor wie het eens live wil meemaken: afspraak op 11 oktober.

Leo Van Hoorick

Audi
Vorsprung durch Technik



Rrrrrrrrrrrrrrrrr8.

Nog behendiger, dynamischer en efficiënter. Dankzij de ultra lightweight technology van Audi en de gedachte erachter: een grenzeloos verlangen om nieuw terrein te verkennen.

De nieuwe Audi R8.

Inhoud

3

Edito

6-8

De auto's van de familie Cogels

10-18

Markante Figuren - Rémy Mannès

20-24

Het Louwman Museum

26-30

Alfa Romeo Disco Volante

32-36

Bugatti Type 101 Antem

37-38

Boeken: 50 jaar, 250 racestarts

Lijst van de adverteerders

2 Bonhams

4 Audi

9 Mercedes-Benz

19 Delen Private Bank

25 Société Générale

31 Het Grote Boek van de Belgische Automobiel

39 Circuit des Ardennes 2014

40 KBC

Agenda

- 2013 Antwerp Concours, Kasteel Belvédère, 8/09/2013
Broekstraat, Wijnegem
- Zoute Grand Prix 10-13/10/2013

Autoworld

- 50 jaar Lamborghini 6/07-1/09/2013
- Racing Memories, 50 jaar Circuit Zolder, 19/07-1/09/2013
- Enjoy Electric 1/09-15/10/2013
- Model Car swapmeet 3/11/2013
- Ferdinand Porsche: From Electric to Electric 6/12/2013-19/01/2014



Omslag:

In 1952 toonde Rémy Mannès een prestigieus gamma op het autosalon te Brussel. Delahaye en Aston-Martin behoorden toen tot de vijf duurste merken op de Belgische markt.

We doen ook beroep op jou

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

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

Succes met de opzoekingen!



Niet geïdentificeerd voertuig, dit was vermoedelijk een postkaart. (Tweecilinder in V, luchtgekoeld).



De auto's van de familie Cogels

Met de medewerking van Pol Sonet RVCCB



Een auto van het merk Szawe (1920-22) gebouwd door Zabo en Wechselmann in Berlijn. Zeer zeldzaam!

De publicatie van de foto's van de voertuigen van de familie de Crawhez (Historicar XXIV) kon op veel belangstelling rekenen. We willen daarom op de ingeslagen weg verder gaan.

Op deze en volgende bladzijden zien we een aantal automobielen die toebehoorden aan de familie Cogels en hun vrienden.

Sommige van de voertuigen zijn heel moeilijk te identificeren: aarzel niet als u ons kan helpen bij de identificatie.



Germain Standard 1906-07 van de h. Cogels bij een reis naar Biarritz.



Germain 1906-07 gevolgd door een andere Germain van de h. Gillet, tijdens dezelfde reis naar Biarritz.

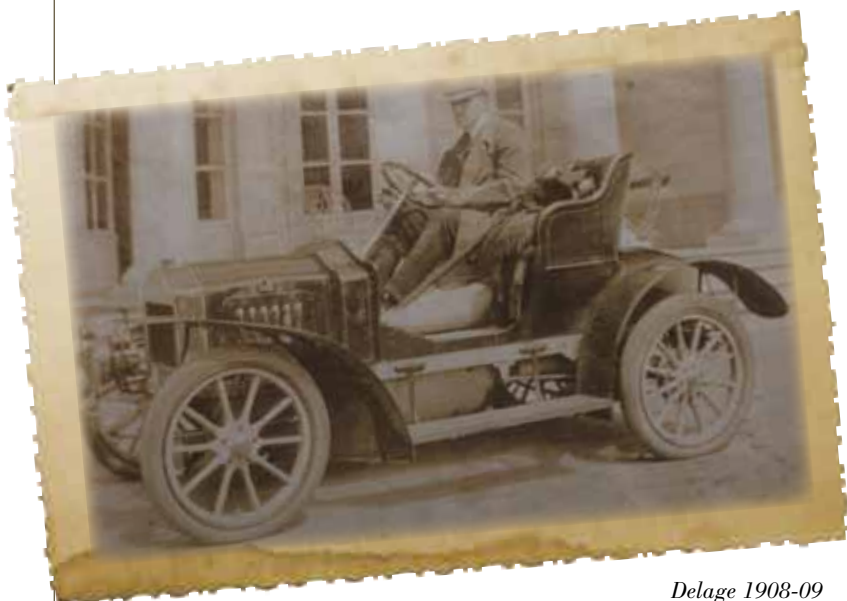


*Merk? De foto is gemaakt in Kapellen (bij Antwerpen)
voor Kasteel Starrenhof van Baron Hubert Cogels.*



*Merk = ? 1903-05?
Op de rugzijde van deze foto is geschreven:
"mijn eerste auto" in het handschrift van
Baron Paul van Reynegom de Buzet.*

Willys 1925-26

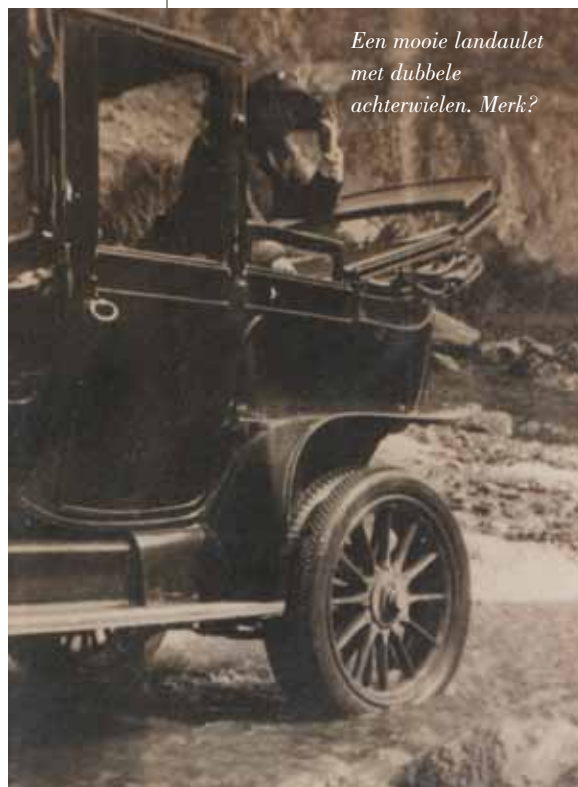


*Delage 1908-09
Foto gemaakt voor kasteel de Rivieren/Deurne.*



Mors 1908-09

*Foto van het huwelijk van Ludovic della Faille de Leverghem
met Isabelle Bosschaert de Bouwel.*



*Een mooie landaulet
met dubbele
achterwielen. Merk?*

*Een Germain racewagen uit 1908 (nr. 17).
De andere auto is ook een Germain uit 1907*



*Peugeot 1913-14 Type 14S
van Baron Paul van Reynegom
de Buzet.*



*Foto gemaakt in 1922 aan "Ter Beuken".
Mogelijk een Overland.*



*Latil vrachtwagens (Le Havre 1914)
van een Belgische eenheid.*

Minerva 1912-13.

*Foto gemaakt in Le Havre. Zijn
eigenaar, Georges Cogels, was
oorlogsvrijwilliger in 1914-18.*



*Vergelijking tussen de afmetingen
van een Minerva uit 1930 en
een Opel Olympia uit 1935-36.*



*Coupé chauffeur 1906-08
(mogelijk een Fondu)
van Baron Frédégand Cogels.*





Passion meets Passion.



Mercedes-Benz

*In 1929 kon Rémy Mannès
eindelijk z'n eerste moto kopen.
Clémentine Bassem, waarmee hij
een jaar later in het huwelijk zou
treden, poseert hier in de sidecar.*



Het begon allemaal met het verkopen van een occasieauto. Al snel volgde een tweede en een derde. Uiteindelijk werd het door Rémy Mannès in 1934 opgerichte bedrijf een vaste waarde als invoerder van prestigieuze merken als Delage, Delahaye, Aston Martin, Bristol, Siata, Lancia en Maserati. Duizenden wagens en vrachtwagens van liefst 25 verschillende merken werden door drie generaties Mannès geïmporteerd.

door Paul E. Frère

Markante figuren

Deel I

Rémy Mannès

De roots van de familie Mannès liggen in Oudergem. Net na de eerste wereldoorlog had Antoine Mannes er een bloeiend bedrijf in zuivelproducten aan de Waversesteenweg. Vooral de verkoop van eieren bleek een goed draaiend zaakje. Met paard en kar werden deze aan de man gebracht, ook al was de automobiel reeds twee decennia lang in volle expansie. Het verging de familie Mannès goed en zoonlief Rémy kreeg de kans om lagere middelbare studies te volgen aan het Sint-Bonifaas Instituut te Elsene, gevolgd door een opleiding automechanica. In 1927 vervulde hij zijn legerdienst in een regiment verantwoordelijk voor autotransport en hij kreeg er al snel een verantwoordelijke functie.

In 1929, het jaar van de grote beurscrach, was Rémy amper 22. Met de hulp van een tante kocht hij in volle crisis z'n eerste motor. De microbe voor

alles wat wielen en een motor had zat hem immers in het bloed. Na een korte stage in een garage uit de buurt ging hij op zoek naar een kleine handelsruimte, die hij vond aan Steenweg op Waterloo. Hij kocht een eerste occasieauto en vond al snel een klant. Ondertussen bleef hij ook actief in de zaak van z'n ouders. Na de eerste volgde een tweede, een derde en zo ging de bal aan het rollen.

Ook privé liep alles op wieltjes. In augustus 1930 huwde hij met Clémentine Bassem. Op 1 januari 1934 werd het eerste bedrijf van Rémy Mannès officieel ingeschreven op de griffie van Brussel. De officiële zetel was gelegen op het toenmalige privé-adres op nr. 19 van de Oudergemse Doktersstraat.

In de oprichtingsakte, die overigens zorgvuldig bewaard wordt in de archieven van Rémy's jongste zoon Christian, staat

bovendien vermeld dat het nieuwe bedrijf zich zou bezig houden met commerciële activiteiten in de automobielsector, met het verhandelen van toebehoren alsook met het uitvoeren van herstellingen.

■ Vennoot

Het huis aan de Doktersstraat was echter niet geschikt om veel auto's te stallen laat staan om een echte garage in te richten. Rémy Mannès kwam in contact met Lucien Walmacq, een garagehouder waarmee hij in 1936 een tijdelijke overeenkomst sloot om samen een zaak te runnen. Het werd "Garage Union-Automobile", een benaming die later zou gewijzigd worden in "Etablissements Union-Automobile".

In 1937 volgde opnieuw een belangrijke stap met de aankoop van een gebouw aan de Frankrijkstraat 40. Het pand had een uitstekende ligging net tegenover het Zuidstation en het daarbij horende goederenstation.

Toeval of niet, enkele maanden na de ondertekening bij de notaris voor de aankoop van pand nr. 40 kwam pand nr. 39 te huur. Deze kans liet Rémy Mannès niet liggen en samen met z'n gezin betrok hij de woning net naast het bedrijf. Ondertussen verliep de samenwerking met Lucien Walmacq niet meer zoals verwacht. Op 4 maart 1939 besloten beiden hun samenwerking te beëindigen.

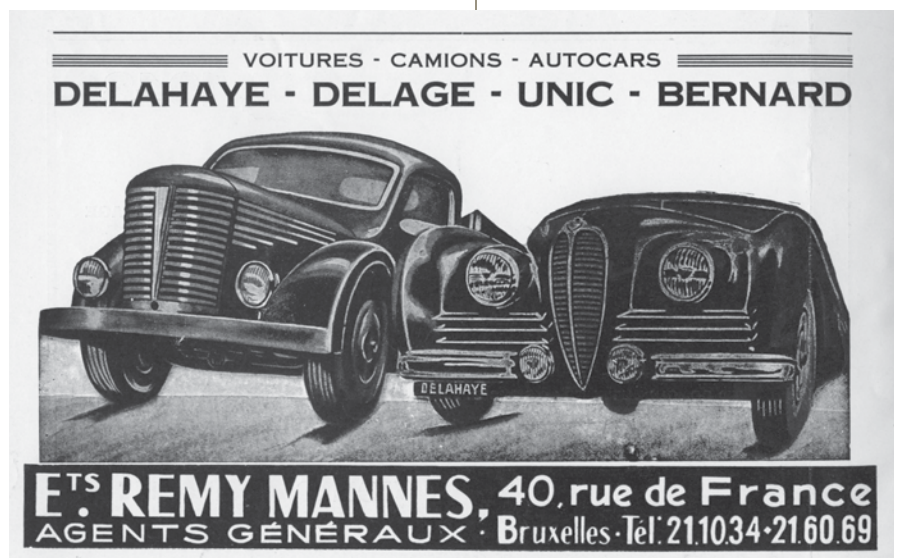
■ Gasgeneratoren en takeldienst

Het uitbreken van de oorlog in mei 1940 zette een domper op de expansie van "Etablissements Union-Automobile". Aanvankelijk had het bedrijf geen rechtstreekse hinder van de bezetting door de vijand maar de verkoop van auto's viel nagenoeg stil. Toen de Duitsers in 1941 beslag legden op de gebouwen in de Frankrijkstraat restte Rémy Mannès niet anders dan z'n activiteiten verder te zetten in een piepklein pand aan de aanpalende Onderwijsstraat, grondgebied Anderlecht. Behalve het gewone onderhoud en herstellingen van allerlei aard werd het monteren en afstellen van gasgeneratoren een belangrijke bezigheid. Ook werden er takeldiensten verricht met een vrachtwagen van het merk

Diamond, uit 1935. Die was eveneens voorzien van een gasgenerator gezien de brandstofschaarste.

Met de bevrijding in zicht kwam de hoop om de eigen gebouwen opnieuw in gebruik te kunnen nemen. Groot was dan ook de ontgoocheling toen de Britse strijdkrachten hun intrek namen in de Frankrijkstraat. Toen eindelijk

De brandstofschaarste tijdens W.O. II zorgde ervoor dat de klanten van het naburige café op bezoek kwamen met paard en kar. De jonge Willy Mannès poseert trots met de buurmeisjes



de laatste soldaat het gebouw aan de Frankrijkstraat had verlaten kon de heropbouw beginnen.

■ G.F.A.

Al snel gonsde het in de regio Brussel van activiteit. Iedereen kon opnieuw ongestoord de straat op en de vraag naar auto's steeg enorm. Voldoen aan die vraag was een ander paar mouwen. De assemblage in ons land lag plat en enkel

Een advertentie uit "Belgique Automobile" in 1947. Het contract met Générale Française Automobile betekende een enorme herstart na de moeilijke oorlogsperiode.



De gebouwen aan de Frankrijkstraat nr. 40 in de naoorlogse jaren. Voor de heropbouw was er een grote vraag naar bedrijfswagens. Rechts op de foto merk je bedrijfsleider Rémy Mannès.

De groep G.F.A. zorgde voor een gediversifieerd aanbod van drie vrachtwagenmerken. Unic, Bernard, Lafly en Delahaye vulden elkaar immers aan.



In 1946 werden er meer dan honderd personenwagens van de merken Delahaye en Delage in België aan de man gebracht. Gezien het prijskaartje was dit een enorm succes.

Frankrijk en Engeland konden op relatief korte tijd de autoproductie opnieuw opstarten. Occasiewagens waren dus erg gegeerd en laat dat nu net de specialiteit van Rémy Mannès zijn. Het was een periode van keihard werken. Christian Mannès getuigt: “Het belangrijkste voor m’n vader was werken en dit 24 uur op 24 uur en 365 dagen per jaar. Zelfs op vakantie of tijdens het weekend was hij met z’n gedachten bij de zaak. Hij was erg vooruitziend en door z’n opleiding

voelde hij de producten goed aan. Hij kende auto’s door en door zonder een autoliefhebber te zijn. Zo ook interesseerde het verleden hem zelden. Ook

autosport interesseerde hem eigenlijk niet maar als promotiemiddel kwam het hem goed uit. Hij keek steeds vooruit. “

Op een dag stapte een heer in keurig pak de burelen binnen. De man kwam met de trein van Parijs en vertegenwoordigde het in 1941 opgerichte G.F.A. , wat stond voor “La Générale Française Automobile”. Dit was een initiatief van de overheid in Frankrijk om verschillende merken in een groep te bundelen en zo een rationalisering van de Franse automobiellindustrie na te streven. Enkel Citroën en de Regie Renault bleven ongemoeid. Peugeot werd gekoppeld aan Hotchkiss, Latil en Saurer. Een andere groep, de U.F.A., wat stond voor “Union Française Automobile”, groepeerde Panhard, Somua en Willeme.

G.F.A. bundelde Bernard (enkel vrachtwagens), Unic, Delahaye, Lafly en Simca. Delahaye had reeds in 1935 verregaande akkoorden gesloten met Delage zodat laatstgenoemde eigenlijk een filiaal van Delahaye was geworden. In de groep G.F.A. was het de taak van Simca om de populaire auto’s te bouwen en dit vooral voor de thuismarkt. Delahaye en Delage mochten luxewagens blijven bouwen op voorwaarde dat ze vooral geëxporteerd zouden worden.

De bezoeker die waarschijnlijk ergens in het najaar van 1945 aanklopte aan de Frankrijkstraat nr. 40 kwam om inlichtingen. Of Rémy Mannès een beetje thuis was in het Brusselse automobielmilieu en mogelijke kandidaten kende om de merken van de groep G.F.A. te importeren ? Rémy Mannès liet er geen gras over groeien. Nodigde de man prompt uit in z’n bureel en even later had hij de overeenkomst op zak voor het invoeren van luxewagens van de merken Delahaye en Delage, en voor de vrachtwagens Delahaye, Bernard en Unic. Hij had niet enkel de rechten voor België maar eveneens voor het Groothertogdom Luxemburg.

■ Het race-milieu

De verandering van status, eerst autoverkoper nu invoerder, zorgde meteen voor nieuwe uitdagingen. Vanaf 1945 werden er hier en daar races georganiseerd. Op 16 juni 1946 werd de eerste naoorlogse

Grote Prijs van Brussel georganiseerd. Het circuit van Francorchamps had te veel geleden onder het geweld en het herstel van het wegnnet kreeg voorrang in de steden. Er werden drie categorieën gehanteerd waarvan de top gereserveerd was voor wagens met een atmosferische motor van 2 tot 4,5 l of voor motoren met een compressor met cilinderinhoud van 1 tot 2,25 l. Het gebruikte materiaal was echter vooroorlogs maar in een nieuwe hiërarchie. Wagens van het Duitse duo Auto Union en Mercedes-Benz kwamen niet aan de start. Meer dan 60 000 betalende bezoekers bezochten het evenement. Meteen een unieke kans voor Rémy Mannès om z'n bedrijf in de kijker te plaatsen. De wedstrijd werd gewonnen door de Fransman Eugène Chaboud aan het stuur van dezelfde Delahaye waarmee hij in 1938 tijdens de 24 uren van Le Mans triomfeerde. Hij versloeg in Brussel de Talbot's van Levegh en Sommer. Bij de eerste tien waren niet minder dan 4 Delahaye's en 2 Delage's. Neen, deze wagens werden niet door Rémy Mannès geleverd maar zijn bedrijf, ondertussen herdoopt in "Etablissements R. Mannès", leverde de nodige bijstand. Deze eerste Grote Prijs betekende een enorme publiciteit. Zo werd in het tijdschrift "Belgique Automobile" heel wat aandacht besteed aan de overwinning van Chaboud maar eindigde het artikel met een lofzang over Delahaye en volgde fijntjes waar je deze auto's kon kopen. De volgende jaren zou Rémy Mannès regelmatig te zien zijn in het racemilieu. Dat zorgde voor vele contacten met de gegoede klasse, het beoogde cliënteel, en anderzijds stond hij op de eerste rij om veelbelovende merken te detecteren.

In de regio Brussel werden Delage en Delahaye niet enkel verkocht door de garage van Rémy Mannès maar eveneens door Albert D'Ieteren. Voor de oorlog had D'Ieteren jarenlang beide merken ingevoerd. Nu was hij de belangrijkste dealer en ontwierp hij "à la carte" koetswerken in hoofdzaak op basis van Delahaye-chassis.

Willy Mannès : " De eerste wagens kwamen binnen als chassis en werden van een koetswerk voorzien door verschillende carrossiers. Zo bouwde Van den Plas te Brussel meerdere exclusieve

koetswerken op basis van het type 135 en 148L. "Ancien Etablissements Vesters en Neirinck", gelegen aan de Schaarbeekse Haardstraat bouwde enkele exemplaren en de meest luxueuze bestelden we bij Oblin Martial aan de P. Spaakstraat te Brussel. Andere wagens werden aangekleed bij Chapron en ook leverden we een tweetal Delahaye's met koetswerk van Saoutchik. Minder bekend is dat we zeker een tiental chassis stuurden naar Pennock in Den Haag."

Net na de oorlog was België de belangrijkste exportmarkt voor Delahaye en Delage. Liefst 123 wagens werden door "Etablissements R. Mannès" aan de man gebracht. Eventjes situeren: Zwitserland volgde op de tweede plaats met slechts 37 exemplaren.

Bovendien werden ook tientallen vrachtwagens ingevoerd waarvan er ook heel wat in ons land van een koetswerk werden voorzien. Een oom van Willy en Christian reed regelmatig met de trein naar Parijs om vervolgens, gezeten op een houten kist, een naakt vrachtwagenchassis over de gewone weg naar Brussel te rijden. Zonder voorruit en stevig ingeduffeld, van gordels was toen nog geen sprake.

De productie van personenwagens van Delahaye en Delage liep vanaf eind de jaren '40 sterk terug door de concurrentie van modernere en goedkopere auto's, terwijl de bedrijfswagens erop vooruit gingen. In juli 1955 werd besloten de productie van personenwagens van de merken Hotchkiss, Delahaye en Delage stop te zetten. Dit betekende voor Rémy Mannès het einde van een belangrijk hoofdstuk. De handtekening die hij in 1945 onder het contract met G.F.A. plaatste had z'n bedrijf niet enkel financieel een enorme boost gegeven maar had vooral vele deuren geopend.

Ook de vrachtwagens van Delahaye werden voor het laatst in 1955 door Rémy Mannès ingevoerd. Het hoofdstuk Unic zou echter nog lang duren.

De ambiance tijdens de GP van België in Francorchamps was minder euforisch dan een jaar voordien in Brussel. Toen overklaste Chaboud met z'n Delahaye iedereen. Je herkent hier wellicht Maurice Trintignant naast Clémentine Bassem en Rémy Mannès.



Trintignant werd vijfde aan het stuur van z'n Delage. Hij eindigde echter op vier ronden van de overwinnaar Wimille aan het stuur van een Alfa-Romeo die iedereen op meer dan een ronde reed.

In 1950 werden de gebouwen in de Frankrijkstraat grondig onder handen genomen en uitgebreid met een nieuwe Showroom. Merk ook de benzinepompen op de stoep.



Het aanbod werd uitgebouwd. De Britse merken deden hun intrede. Hier merk je een Singer naast enkele Aston-Martin's, een Delahaye en opnieuw een Singer Roadster.

■ Singer

Een eerste spoor van het Britse Singer in ons land na WO II vonden we terug in de catalogus van het Salon van Brussel in 1949. Het bedrijf "SINCAU" wat stond voor "Société Industrielle et Commerciale Automobile", gelegen aan

gezien m'n vader een huis had gekocht in Ophain en m'n moeder niet kon autorijden, kreeg ik de taak om met haar rond te toeren."

■ Bristol & Aston Martin

De eerste contacten met Aston Martin dateren van 1950. Feit is dat Rémy in Francorchamps onder de indruk kwam van een Aston Martin, niet aarzelde en vanuit een publieke telefooncel met Engeland belde om zich voor te stellen en een afspraak te maken. Een deal was snel beklonken. Met het binnenhalen van Aston Martin scoorde Rémy Mannès opnieuw hoog. Het aanbod op de sportwagenmarkt was erg beperkt. Enkel Jaguar met z'n XK 120 slaagde erin wereldwijd jaarlijks enkele honderden sportwagens te verkopen. De productie van Ferrari was marginaal en Porsche speelde in een lager segment. Een eerste Aston kwam aan op 29 november 1950, een groene DB 3.

De Aston's kwamen per boot naar de haven van Brussel. Een kleine rederij had er twee boten: de City of London en de City of Brussels. Beide vaartuigen konden zowel goederen als passagiers vervoeren en verzorgden een dienst tussen de Londense dokken en de Brusselse haven. Christian Mannès herinnert zich dat hij ooit gebruik maakte van deze dienst, als toerist. "Het duurde meer dan een halve dag om van Brussel tot Antwerpen te varen door de talrijke sluisen. Nadien ging het erg vlot via de Scheldemonding richting Noordzee en zo het kanaal over en via de Thames tot London."

Met Aston Martin haalde Rémy Mannès z'n meest prestigieuze klant binnen: koning Boudewijn. Hoewel hij door de troonsafstand van z'n vader Leopold III een ongewoon zware taak kreeg toebedeeld, vond hij toch de tijd om te leren autorijden. Volgens Valère Seys, voormalig hoofd van de Koninklijke garage in Brussel, had Boudewijn nog niet veel stuurervaring toen hij in 1951 z'n eerste auto, een Porsche 356, ontving uit de handen van Pierre D'Ieteren. Toen Valère Seys de overstap maakte van de bereden politie naar de job van chauffeur aan het Hof vroeg Leopold III hem om Koning Boudewijn extra lessen te

de Ravensteinstraat 46 te Brussel had toen o.a. de invoerrechten voor de merken Alvis, Singer en H.R.G. voor België en het Groothertogdom Luxemburg.

Rémy Mannès kwam tot een deal met Singer in 1950. Tussen 1950 en 1962 werden liefst 363 auto's van deze Britse constructeur in ons land aan de man gebracht. Er zijn de befaamde schriftjes waar zorgvuldig iedere verkochte wagen in werd genoteerd met datum van aankomst en datum van vertrek. Ook het chassisnummer en motornummer ontbreken niet, net als de bestemming. Christian Mannès herinnert zich z'n eerste auto. "Ja, het was een Singer. Ik had geen rijbewijs, was amper 16 jaar maar

geven om z'n rijtechniek te perfectioneren. De Porsche bleef gedurende 1,5 jaar in dienst. Boudewijn droomde van een zwarte Aston Martin DB2 cabrio. De wagen werd geleverd op 11 februari 1953. Blijkbaar was deze eerste kennismaking met Aston Martin een schot in de roos. De koning besloot immers een DB 2/4-chassis met een drieliter te bestellen om het niet in België maar wel bij Vignale in Turijn van een koetswerk te laten voorzien. Wellicht was hij onder de indruk van wat Pininfarina gerealiseerd had op het Ferrari-onderstel dat z'n vader in Modena had gekocht. Ook z'n stiefmoeder, prinses Liliane, had in het najaar een bestelling geplaatst bij Vignale. Liliane zou haar Ferrari 250 GT met Vignale-body jaren koesteren. Boudewijn wisselde het unieke exemplaar al snel in voor een rode DB2/4, eveneens met 3 liter motor. In juni 1957 ruilde hij deze Aston opnieuw in voor een donker rood exemplaar type DB2/4 waarvan de neus werd gewijzigd. Koetswerkbouwer Oblin & Martial kreeg de opdracht om de lichten te vervangen door dubbele lichtblokken afkomstig van een Facel Vega. Koning Boudewijn reed privé duizenden kilometers met z'n Aston Martins. Het bekende beeld van een koning die zeer discreet met zonnebril en hoofddeksel in een Volkswagen Kever door het land tufte moet dan ook worden bijgesteld. Niet alleen het rijden met Aston viel Boudewijn in de smaak. Hij volgde de prestaties van de Aston racebolides op de voet. In mei 1955 werd in Francorchamps de Grote Prijs voor seriewagens gereden. De familie Mannès was present omdat een van de kanshebbers in de hoogste klasse een Aston Martin DB-3S was, bestuurd door de in 2009 overleden journalist/racer Paul Frère. Tijdens de tweede race van de dag won Paul Frère reeds de categorie van 1,6 l tot 2.0 l aan het stuur van een Alfa-Romeo 1900. Z'n belangrijkste tegenstander Harris, eveneens aan het stuur van een Alfa-Romeo 1900, vloog in de derde ronde uit de bocht aan "Eau Rouge". Christian Mannès herinnert het zich: "Ik maakte net een opmerking over het verschil in traject tussen beide Alfa's en volgde geboeid de wagen van Paul Frère tot gierende banden en een luide plof mij deden omkijken. Harris was met

z'n Alfa tot in het publiek geslipt en mijn moeder was licht gekwetst." Tot slot van de manifestatie reden de drie klassen samen. Paul Frère wist met z'n Aston de Ferrari's van Swaters en Laurent te bedwingen evenals de Jaguar van Davids en de Maserati van Musy.

Ook het aanbod bedrijfswagens mocht gezien worden. Ook hier was het aanbod breed gaande van autobussen tot lichte en zware vrachtwagens.



De dag nadien stond de DB-3S in de Frankrijkstraat toen er een telefoontje kwam van het Koninklijk Paleis. Of de Koning de Aston Martin DB-3S eens in alle rust kon bekijken? Rémy Mannès contacteerde meteen Paul Frère die dwars door Brussel met de DB-3S naar Laken reed. Nadat Koning Boudewijn zich uiterst nauwkeurig alle details van de Aston had laten uitleggen stookte hij over de A-12 richting Boom, eerst als passagier en nadien aan het stuur van deze racebolide. Eenzelfde situatie deed zich voor in 1957 toen Tony Brooks de Grote Prijs voor sportwagens in Spa won

In 1953 troonde deze Siata 8V op het Mannes-stand. Voor alle duidelijkheid vond deze auto hier in België toen geen koper.

De eerste Aston-Martin van Koning Boudewijn voor de Showroom van Rémy Mannès. Het werd de eerste van vier Aston's die de Koning bij Rémy Mannès zou aankopen.



De broer van Clémentine Bassem reed met naakte vrachtwagens, enkel gezeten op een oranjekeurige houten kist, dor weer en wind van Parijs naar Brussel. Hier werd een gepast koetswerk gemonteerd.

aan het stuur van Aston's nieuwe wapen, de DBR/1. Opnieuw rinkelde de telefoon bij Rémy Mannès. Ditmaal viel de eer te beurt aan Roy Parnell, toenmalig verantwoordelijke van de David Brown Racing Department, om in Laken z'n opwachting

te maken. Boudewijn was na deze testrit zo enthousiast dat hij z'n vader belde die zich enkele tientallen kilometers verder bevond. Snel repte Leopold zich naar Laken om deze unieke kans niet te missen.

Rémy Mannès hield eraan deze uitzonderlijke klant met de beste zorgen te omringen. Voor ieder onderhoud ging hij persoonlijk de Aston van de Koning halen in Laken, vergezeld van z'n topmechanici Paulus Berghmans.

De invoer van Aston Martin zorgde niet voor een enorme afzet. Opnieuw was het een bewuste keuze van Rémy Mannès om producten voor fijnproevers aan te bieden. Net als Joska Bourgeois met Jaguar, opteerde hij voor kleine volumes en prestige. Ook later zouden Willy en Christian trachten deze huispolitiek vol te houden. In 1951, het eerste volledige jaar, werden zes Astons verkocht. Het jaar nadien steeg dit reeds tot tien om in 1953 een record van 14 sportwagens te realiseren. Gedurende een tiental jaren zweefden de volumes steeds tussen 3 en 11 exemplaren. De familie Mannès zou verantwoordelijk blijven voor de import van Aston Martin en Lagonda tot einde 1977.

Bristol maakte voorzichtig z'n opwachting in ons land in 1950. Les Anciens Etablissements Pilette, een familiebedrijf dat werd uitgebouwd door Théodore Pilette en nadien door diens zoon André had het contract met Rover en Land Rover in de wacht gesleept. Hierdoor had het bedrijf goede contacten in Groot-Brittannië. Volgens Willy Mannès was er zelfs een familiale band tussen André Pilette, overigens een leeftijdsgenoot van Rémy Mannès en een van de verantwoordelijken bij Bristol. Meer dan waarschijnlijk bracht Pilette z'n vriend Rémy Mannès in contact met Bristol. De eerste auto werd in 1952 geleverd en tot 1956 zouden er nog 26 volgen. Het was opnieuw een erg dure auto voor fijnproevers.

Hoewel enerzijds er bij Bristol niet bekibbeld werd op kwaliteit bespaarde men door voor de drie bedrijven uit de Bristol-groep gebruik te maken van briefpapier met dezelfde hoofding.

■ Siata en Lancia

Hoe de contacten met Siata tot stand kwamen is zowel voor Willy als Christian Mannès een raadsel. Het kleine merk maakte z'n opwachting op het autosalon te Brussel in 1953. Volgens de catalogus kon het publiek zich blind staren op een Barchetta Grand Sport 1400 met 2 plaatsen, een Coupé Sport 8 cilinder met 2 plaatsen en een Coupé Daina Sport 1400 met 2 plaatsen. Het was een uniek moment omdat de volgende jaren er geen Siata's meer op de Mannès-stand werden getoond. Een eerste levering van vier Siata's kwam aan op 31 maart 1953. De twee laatste exemplaren werden in augustus geleverd. Het zou zes jaar duren voor alle wagens de deur uit waren. De eerste Siata die een koper vond was een blauwe coupé, chassis S.I.0317B, die op 24 juli 1953 werd geleverd aan Garage Lempereur te Grivegnée, een deelgemeente van Luik. De eigenaar nam in het najaar deel aan de rally Luik-Rome-Luik.

De grote push voorwaarts in Rémy Mannès z'n carrière kwam er met Lancia. Het Italiaanse prestigemerke werd aanvankelijk in ons land verdeeld door het bedrijf "La société Industrielle Italo-Belge" dat gelegen was aan de Vleurgatsteenweg in

Brussel. In 1929 verwierf het banden-bedrijf “Les Etablissements Tounquet” een agentschap. Amper een jaar later werd Camille Tounquet invoerder en zou hij meer dan twintig jaar Lancia in ons land vertegenwoordigen. Aan de samenwerking kwam op dramatische wijze een einde. Zaakvoerder Camille Tounquet stierf immers op het Salon van Brussel in 1950. Hoewel onder leiding van een nieuwe zaakvoerder, de h. Piette, de activiteiten werden verder gezet, boerden de resultaten achteruit. Het contract als invoerder met “Etablissements Tounquet” werd beëindigd. De jongere generatie Tounquet zou nog wel jarenlang instaan voor het onderhoud van vele Lancia's uit de regio en ook daarbuiten.

In 1953 organiseerde Lancia zelf een stand op het Autosalon te Brussel. De catalogus van het salon maakte geen melding meer van een invoerder.

Op dat ogenblik kwam “Etablissements Wilford” op de proppen. Dit bedrijf werd geleid door nakomelingen van Charles Wilford. Zijn zoon Paul was een van de Belgische pioniers die reeds auto's bouwde van 1897 tot ongeveer 1901. Op het einde van de 19de eeuw richtte Paul's vader, Charles Wilford, de “Ateliers de constructions mécaniques Ch. Wilford et fils” op in de Oost-Vlaamse gemeente Temse. Hij had er ook een houtzagerij die werd aangedreven door stoommachines.

Net na de 1ste wereldoorlog hielden de Wilford's zich bezig met een agentschap van Willys-Overland. In 1928 namen zij de invoerrechten over van de Import Company te Antwerpen en begonnen zij actief deel te nemen aan heel wat races. In 1936 werd er een assemblagelijijn opgestart voor Willys-Overland. Na WO II werd deze activiteit hervat in nieuwe gebouwen aan de Haachtsesteenweg. Door de overwinning in WO II was het imago van Jeep ijzersterk. Het succes van de Wilford's was een belangrijke troef om Lancia over de streep te trekken. In 1954, op het eerste autosalon met Wilford als invoerder, trok Lancia alle registers open. De Aurelia werd in al z'n glorie getoond met als topmodel de B20 GT, de eerste auto die uitpakte met het label Gran Turismo.

Hoewel de verkoopresultaten in 1954

en 1955 met respectievelijk 42 en 65 auto's niet slecht waren verliepen de contacten tussen Wilford en Italië niet naar wens. Ondanks een mooie stand op het salon van Brussel met als blikvanger een Lancia Florida, werd het contract met Wilford in 1956 niet verlengd.

Jacques Ickx, vader van onze nationale trots Jacky, was goed bevriend met Rémy Mannès. Als journalist en occasioneel piloot onderhield Ickx ook goede contacten met Lancia in Turijn. De overwinning die hij samen met Johnny Claes in 1951 behaalde in de rally Luik-Rome-Luik aan het stuur van een Jaguar XK 120 was ook in Italië niet onopgemerkt voorbij gegaan. In 1953 scoorde Johnny Claes opnieuw in deze monsterrally maar ditmaal aan het stuur van een Aurelia B20 GT. In '54 vormde Claes opnieuw een team met Jacques Ickx en ook ditmaal koos hij voor de Lancia Aurelia B20 GT. Het geluk kon niet blijven duren en het duo moest de strijd staken na problemen met de koppeling. Een jaar later nam Jacques Ickx opnieuw deel samen met z'n vrouw Marguerite, ditmaal aan het stuur van een Aurelia B24 Spyder. Het zal je dan ook niet verbazen dat Ickx uitstekende contacten onderhield met enkele

In oktober 1957 overhandigde Prins de Merode de Beker van de Koning aan Rémy Mannès voor de prestaties van Aston Martin te Spa.



le zwaargewichten van de Lancia-top in Turijn. Vooral z'n vriendschap met advocado Japelli zou van doorslaggevende aard zijn geweest in het tot stand komen van het contract met Rémy Mannès. Het werd het eerste grote wapenfeit van Rémy's oudste zoon Willy. Hij was in 1950 in de zaak gekomen en nu, amper 22 jaar oud, werd hij naar Turijn gestuurd om te onderhandelen met Japelli. Rémy

In het voorjaar van 1955 vloog Harris met z'n Alfa uit de bocht aan Eau Rouge in een wanhopige poging Paul Frère, eveneens met Alfa, het vuur aan de schenen te leggen. De wagen verwondde Clémentine Bassem die met de hele familie Mannès stond te kijken.

Op het autosalon in 1960 toonde een lachende Koning Boudewijn veel belangstelling voor de Aston DBR/1 die in 1959 het wereldkampioenschap voor sportwagens had gewonnen. De Koning was een fervent liefhebber van autoraces.



Mannès was immers ernstig ziek na een reis aan de Azurenkust. Willy Mannès getuigt: “Het eerste gesprek met Japelli bracht de bevestiging dat de relaties met Wilford erg bekoeld waren en dat Lancia bereid was met een nieuwe partner in zee te gaan. Ik kon ter plaatse een overeen-

nog steeds in de archieven van Christian Mannès. Een van de voorwaarden was dat het minimum volume voor de resterende maanden van dat jaar twaalf te verkopen auto's bedroeg. Glimlachend toonde Christian ons de befaamde schriftjes. Dertien auto's werden er het eerste jaar verkocht. Maar nu komt het. “Er waren in Turijn enkel Appia's te verkrijgen. Om een Aurelia te kunnen leveren werden we verplicht om contact te nemen met de andere invoerders. In Engeland bleken er enkele voorradig te zijn. De eerste Lancia's die door “Etablissements R. Mannès” werden ingevoerd zijn twee Appia's 2de serie die op 20 augustus 1956 in de garage werd geleverd. Op 6 oktober werd de eerste verkocht en dit aan een zekere Heymans. Er werden 6 Aurelia's gevonden waarvan verschillende rechtsgestuurd waren. De eerste twee waren B24 America's. Nadien volgden nog vier exemplaren van het type B20 GT en een B24 Convertible.” Sommige auto's kwamen snel terecht bij een dealer. Zo was er Garage Van Auwegem in Gent, in het Groot-Hertogdom was er Grand Garage Petrusse, Garage Lallemand in Luik (die reeds vrachtwagens verdeelde) en Garage Herbosch te Antwerpen.

Een anekdote die de tijdsgeest prima typeert vonden we in “La Nouvelle Gazette” van 21 mei 1957. Voor de 6de maal had er in Woluwe een Elegantiewedstrijd plaats gevonden. In de categorie van 11 tot 15 pk ging de 2de prijs naar een Lancia Aurelia GT met koetswerk van Pininfarina. Deze wagen behaalde eveneens de 1ste prijs voor jongste deelnemers. De bestuurder van deze Aurelia GT, de dertienjarige Christian Mannès, werd vergezeld door z'n nichtje, de eveneens dertienjarige Christiane Frooninckx.

Hoe het Rémy Mannès verder verging, hoe de wereldreiziger Baron de Gerlache een Aurelia B24 geleverd kreeg of welke rol de familie Mannès speelde bij de eerste stappen van Mazda op de Belgische markt vertellen we in het volgende nummer.

LES USINES DES AUTOMOBILES

LANCIA

ont confié l'importation et la distribution de leurs voitures, pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, aux :

ÉTABLISSEMENTS

R. MANNES

40, RUE DE FRANCE — BRUXELLES

TÉLÉPHONE : 21.10.34 - 21.60.69

- Nouveaux types exposés
- Ateliers spécialisés
- Service "pièces détachées"

AGENCES A CONCÉDER

De deal met Lancia in juni 1956 was grotendeels het werk van Willy Mannès en dit met de hulp van Jacques Ickx. Het was de start van een bijna 35-jarige samenwerking met de prestigieuze constructeur uit Turijn

Een tweede onderhoud waarbij ook m'n oom, de schoonbroer van Rémy, aanwezig was zorgde evenmin voor een doorbraak". Lancia had duidelijk nood aan financiële middelen. De ontwikkeling van de Aurelia had handenvol geld gekost. Ook de raceafdeling slopte enorme sommen op. In het najaar van 1955 verkocht Gianni Lancia z'n aandelen aan Pesenti, een man die veel geld verdiende in de cementindustrie.

Uiteindelijk zou het Jacques Ickx zijn die telefonisch avvocado Japelli kon overtuigen om de enorme borg te laten vallen. De brief waarin Lancia de invoerrechten aan “Etablissements R. Mannès” toekent met onmiddellijke ingang bevindt zich

komst tekenen maar zij vroegen een enorm bedrag als waarborg en daar waren wij het niet mee eens. Eigenlijk kwam ik met lege handen terug. Alleen hadden we de zekerheid dat we nog in de running waren.

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.

Supporting Historicar

www.delen.be
02 511 84 10 - 03 244 55 66

Het Louwman museum begon 80 jaar geleden...



Tekst : Wim Oude Weernink

Fotos : Louwman museum

Het in 2010 geopende Louwman Museum in Den Haag is inmiddels een internationaal gewaardeerde en gerespecteerde verzameling autohistorische objecten met een ongekende variëteit. De aanloop naar het finale resultaat duurde jaren, met talloze even boeiende als verrassende tussenfasen.

Evert Louwman (72) heeft zo langzamerhand zijn rust sinds hij zijn droomwens - een veelzijdig automuseum met

objecten van de hoogste historische waarde – op 3 juli 2010 door Koningin Beatrix werd geopend. Trots was hij toen zeker, want Evert mocht de majesteit in een Benz anno 1898 even laten meedrijden door de imposante hal van het door de Amerikaan Nigel Graves ontworpen gebouw op de grens tussen Den Haag en Wassenaar. De Nederlandse koningin is ook eigenlijk een beetje zijn buurvrouw. Haar woonpaleis Huis Den Bosch is even voor het verlaten

De hal van het door architect Nigel Graves ontworpen Louwman museum oogt als een kathedraal, met enkele tijdsbepalende topstukken die de bezoekers verwelkomen.



van de Nederlandse hofstad in de bossen gelegen, amper een kilometer voor de ingang van Louwman's museum. Louwman - op dit moment importeur en dealergroep van onder andere Toyota, Lexus en Suzuki in Nederland alsmede actief binnen de internationale beweging rond historische auto's - zette daarmee de kroon op een bijna 80-jarig proces van opbouw van zijn huidige collectie. Die omvat niet alleen 230 zeldzame auto's maar daarnaast vooral ook een wereldwijd unieke collectie automobilia en aanverwante kunstobjecten.

Evert's vader Piet behoorde tot de vroege generatie auto-importeurs in Nederland. Samen met partner A. Parqui (die al snel uit de vennootschap stapte maar wiens naam nog immer in de huidige onderneming wordt gevoerd) begon hij in 1923 met de import van auto's, onder andere het Amerikaanse Dodge. Ruim tien jaar later zette Piet Louwman een ingekuild 20-jaar oud exemplaar van een Dodge apart om voor het nageslacht te bewaren. Gedurende Piet Louwman's leiderschap van de onderneming, die werd gekenmerkt door diversificatie van zakelijke activiteiten alsook spraakmakende publiciteitstunts (hij liet ooit een Dodge door een olifant uit zijn eigen dierentuin door Den Haag trekken), groeide de verzameling uit tot enkele tientallen wagens. De grote doorbraak naar een echt publieksmu-



Deze grote 5 PK Benz Phaeton uit 1895 reed ooit in voormalig Nederlandsch Indië maar kwam al in de jaren twintig van de vorige eeuw terug naar het moederland.

seum vond echter pas in 1969 plaats. Mede op instigatie van zijn zoon Evert nam Piet Louwman in november 1968 de verzameling van het sinds de jaren 1953 bestaande Nationaal Automobiel Museum in Driebergen over. Dat museum was opgericht door Gerlig Riemer, een pionier uit de Nederlandse automobielbranche want tevens oprichter/directeur van het vermaarde Instituut Voor de Autohandel IVA.

Riemer was zich al lang bewust van het belang van automobiel erfgoed in Nederland en voorkwam onder andere verkoop aan de Amerikaan Bill Harrah van de beroemde Spyker zescilinder met vierwielaandrijving uit 1903. Die

Evert Louwman houdt zich al meer dan veertig jaar bezig met het uitbouwen van de inmiddels wereldwijd gewaardeerde want zeer gevarieerde museumcollectie.



In een speciale hal krijgen maar liefst zeven Spyker automobielen en een Spyker-Farman vliegtuig verdiende vaderlandslievende aandacht.

Louwman koestert niet alleen stereotype objecten maar ook extremiteiten zoals deze Swan Car uit India waarmee zijn eigenaar 100 jaar geleden het gepeupel op afstand probeerde te houden.



De oudst overgebleven Lancia rensportwagen uit de jaren vijftig, de D23 uit 1953. Dit type won onder andere de GP van Lissabon.



dat hij bij de Toyota importvestiging in Leidschendam (bij Den Haag) onder voortzetting van de naam Nationaal Automobiel Museum de deuren van zijn collectie voor het publiek openstelde. Sindsdien werkte Louwman jr. strategisch aan de verfijning van het museum, met nieuwe aankopen, restauraties en ook voor het publiek aantrekkelijke expositiestands. Met redding uit slopershanden van het voormalige fabriekshek van de Amsterdamse Spyker fabriek – nog steeds een decoratief element binnen het museum – haalde hij de pers. Na een tussentijdse toevoeging van de particuliere verzameling Groenenwegen werd besloten om met de verhuizing van Louwman's importbedrijf van Leidschendam naar het West-Brabantse Raamsdonksveer in 1981 ook het museum ter plaatse een ruimere locatie te verschaffen.



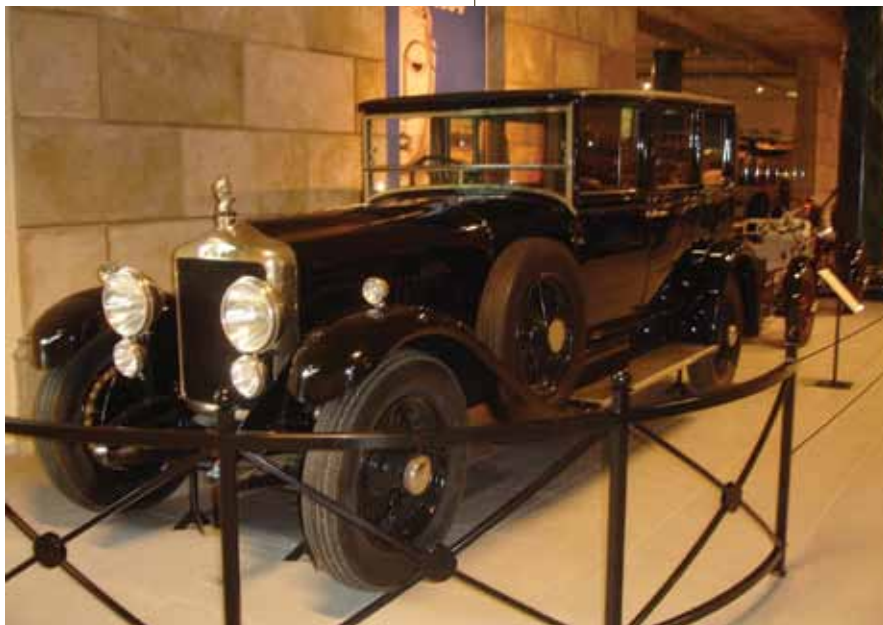
De Fiat 8V Dèmon Rouge (1953) is een typisch voorbeeld van toenmalige individuele Italiaanse carrosseriebouw - extreem en elegant - naar een ontwerp van Giovanni Michelotti.

belandde in eerste instantie in het in 1970 door scheepsschroevenfabrikant Max Lips opgerichte Autotron in Drunen, Noord-Brabant. De rest van Riemer's collectie bleek echter dermate interessant voor Evert Louwman

Gaandeweg raakte Evert Louwman steeds meer gepassioneerd voor de autohistorie en de rol daarvan voor zijn museum. Regelmatig deed hij belangrijke aankopen en in 1991 onderging het museum een verdere uitbreiding met onder andere een indrukwekkende 'duistere' galerij met daarin tentoongestelde exemplaren van de aller oudste automobielen en aansluitend – en vooral contrasterend – een flamboyant decor in de stijl van de grote Amerikaanse autoshow's uit de jaren twintig. Grote bezoekersaantallen hadden echter lang geen prioriteit – dat lag gemiddeld rond de 35.000 per jaar. Het ontwikkelen

van een definitieve tentoonstellingsconcept met daarin alle ruimte voor een grote variëteit aan auto's en daaraan gerelateerde cultuur des te meer – met een grote nadruk op het Nederlandse merk Spyker. Eind jaren negentig nam Louwman zelfs de vrijwel hele collectie over van het Autotron waarvan het management besloot dat auto's geen toegevoegde waarde meer boden in het inmiddels universele pretpark. Louwman verwierf aldus een aantal Spyker exemplaren, inclusief de unieke zescilinder met vierwielaandrijving uit 1903. Die heeft hij minutieus gerestaureerd en vormde het pronkstuk in de Spyker tentoonstelling uit 1998.

Vanaf de laatste eeuwwisseling kregen zijn plannen voor een groots automuseum vaste vorm. Hij kocht tussen Den Haag en Wassenaar een stuk grond en liet daarop een door de Amerikaanse architect Nigel Graves ontworpen specifiek museaal complex bouwen. Met de aankoop van de Amerikaanse Holland & Holland automotive kunstverzameling eind jaren negentig en in 2006 de Rosso-Bianco collectie van de Duitse industriële erfgenaam Peter Kaus beschikte Louwman inmiddels over een ruim keus aan historische auto's waaruit hij zijn droomcollectie kon samenstellen. De inrichting van het museum vereiste echter een diepgaande creatieve visie om een evenwichtig beeld te geven van de autohistorie. De collectie kent namelijk geen absoluut hoogtepunt. Elk thema of tijdperk is immers vertegenwoordigd. Natuurlijk heeft de Spykerhal een centrale plaats want daar vindt men een tiental van de wereldwijd nog geen vijftien resterende exemplaren, plus een vliegtuig.



Uiteraard staat in het Louwman Museum ook een exemplaar van Minerva, een 32PK type AK landaulette uit 1928.

Belangrijk in dit verhaal is ook de rol van de Belgische constructeur Joseph Valentin Laviolette die het technisch brein achter de zescilinder racewagen met vierwielaandrijving uit 1903 mag worden genoemd.

Louwman's passie voor de pionierautomerken blijkt uit enkele zeer oude wagens uit de periode van voor 1900. Zo staan er ongerestaureerde en dus zeer authentieke exemplaren van Panhard & Levassor, Benz en sinds kort een De Dion, Bouton & Trépardoux stoomauto (1887), 's werelds oudste Renault (1899) en ook een Belgische FN (1900). Elk object omschrijven is ondoenlijk want daarbij hoort steeds een individueel verhaal. Het zijn de soms scherpe contrasten die elke expositieruimte zo boeiend maken. Er staan simpele miniautootjes van het kaliber Messerschmidt, indrukwek-

Deze extravagante Talbot Lago T150 SS met zogenaamde tear drop (waterdruppel) koetswerk van de hand van de Parijse carrossiers Figoni & Falaschi dateert van 1937.





Italiaanse topstukken van Ferrari, Maserati en Alfa Romeo krijgen speciale aandacht in een passende 'Rossa Corsa' hal.



Louwman toont niet alleen auto's maar ook belangrijke gerelateerde artistieke objecten zoals affiches, schilderijen en modellen waaronder dit zilveren exemplaar van een Benz.

reerd exemplaar van het type 57 Grand Raid (ooit eigendom van de Belgische autodealer annex verzamelaar Dolf de Ridder in Beveren-Waas) de meest recente toevoeging is. Het Bugatti thema krijgt extra dimensie dankzij enkele voorbeelden van de bizarre art nouveau meubelen van Ettore's vader Carlo en een bronzen sculptuur van de vroeg gestorven Rembrandt Bugatti. Op de Retromobile tentoonstelling van februari 2013 presenteerde Louwman het resultaat van een gezamenlijk met het Mercedes-Benz museum gerealiseerd project: de reconstructie van twee koetswerken op de enkele jaren geleden gevonden originele chassis van het sportieve uit 1910 daterende Benz Prinz Heinrich type. Wie na een halve rondgang door het Louwman museum zich even wil verpozen kan op het nabgebouwde Haagse stadsterras van een koffie genieten. Of even de zalen met de overweldigende verzameling automotieve kunst aanschouwen – affiches, gouaches (van onder andere de Engelse artiest Frederic Gordon Crosby), wedstrijdtroufeën en aardewerk.

Het Louwman Museum is gevestigd aan de Leidsstraatweg 57, 2594 BB Den Haag en is dagelijks geopend van 10.00 tot 17.00 uur, maar maandag gesloten.

Meer info is te vinden op de website www.louwmanmuseum.nl

Een van Louwman's persoonlijke 'sterren' – een nog geheel in originele staat verkerende Mercedes-Benz SSK sportwagen anno 1929.

kende Europese en Amerikaanse luxe modellen – van flamboyante Franse Delahayes, Talbots en Hispano-Suiza's tot een Thomas Flyer of Pierce Arrow uit Amerika en niet te vergeten een 16-cilinder Marmon. De laatste jaren richtte Louwman's aandacht zich ook op het merk Bugatti waarvan een gerestau-



SAMEN IN UW RICHTING

PRIVATE BANKING

Uw private banker zorgt samen met de beste deskundigen voor een optimaal beheer van uw vermogen en voor efficiënte oplossingen bij de realisatie van uw plannen.



www.privatebanking.societegenerale.be

BUILDING TEAM SPIRIT TOGETHER



SOCIETE GENERALE
Private Banking

Société Générale Private Banking NV is een kredietinstelling, - bank - en verzekeringsmakelaar naar Belgisch recht en is onderworpen aan de controle en het toezicht van de Nationale Bank van België (NBB) en de Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten (FSMA). Dit document is een publicitaire mededeling en vormt geen aanbod of aanzet tot verkoop of aankoop van financiële instrumenten of beleggingsdiensten. Société Générale Private Banking NV, maatschappelijke zetel te 9000 Gent, Kortrijksesteenweg 302, BTW BE 0415.835.337 - RPR Gent - FSMA 61033 A.
© GettyImages - FRED & FARID



Vliegende schotel

Boven Milaan is opnieuw een vliegende schotel gesignaleerd, ruim 60 jaar nadat er al eens eentje doorheen het zwerkbannerde. En weer doet hij overal koppen draaien.

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

Louis De Fabribeckers



■ Alfa Romeo Disco Volante by Touring Superleggera

Het zijn boeiende tijden voor Louis De Fabribeckers, de aimabele én Belgische designdirecteur bij het Italiaanse Touring Superleggera. De goedlachse jongeman was reeds van de partij toen die grote naam uit de autogeschiedenis vijf jaar terug werd afgestoofd, en hij zit nog altijd on top of things nu de kleine firma steeds grotere ambities koestert. Eerst mocht hij loos gaan met enkele concept cars of Shooting Brake-varianten waarvoor een stel klassieke berlines en GT's werden geofferd. Maar vorig jaar schakelde de nijvere koetswerkbouwer een versnelling hoger met een remake van de befaamde Alfa Romeo Disco Volante uit 1952. In eerste instantie werd een conceptcar gebouwd, nadien zette men de zaag in een heuse Alfa 8C om er een echte, rijdende auto uit te destilleren. Deze dus, waarmee wij een stevig blokje ommochten in de achterbuurten van Terrazzano di Rho, het straatdorpje in de schaduw van Milaan waar Touring al enkele jaren huist.

■ Piraatproject

Louis De Fabribeckers vertelt graag hoe deze auto precies tot stand is gekomen: 'Luc Donckerwolke – vroeger designer bij Lamborghini, daarna bij Seat en nu bij Bentley – vertrouwde me ooit eens toe dat piraatprojecten altijd de beste zijn. Niet alleen omdat je er meer pret aan beleeft, ook omdat zo'n auto's op de één of andere manier steevast beter op hun pootjes terecht komen. Wél, dit is zo'n piraatproject.' Het is zijn manier om duidelijk te maken dat deze auto niet zomaar is ontstaan na eindeloze marketingstudies of nadat een klant met een dikke portefeuille aan de belhing. 'Nee, alles behalve dat. Hij zag het levenslicht op die eenzame avonden, als iedereen hier in het atelier en de kantoren al lang naar huis is. Ik hou enorm van die ambiance. Ik, mijn potloden, mijn kleine bureaulampje, de zotste ideeën, een hoop wit papier en nauwelijks limieten. Heerlijk.' Toen De Fabribeckers zo eens op een avond zat te droedelen, groeide plots het besef dat de speeltijd zo'n beetje op een einde liep: 'Sinds onze reïncarnatie is Touring vijf jaar bezig. Onze opwarmperiode is voorbij. We

moeten nu laten zien tot wat we in staat zijn. En we moeten bewijzen dat we onze enorme erfenis waard zijn. Dus dook ik in ons archief. Daar stuitte ik meteen op de Disco Volante uit '52. Dat was een unieke auto. Een heuse one-off die eigenlijk nooit was bedoeld om in serieproductie te gaan.' Een moderne interpretatie van dat icoon zou perfect in hun straatje passen, wist hij, vooral nu het hernieuwde Touring zich hoofdzakelijk concentreert op het bouwen van unieke one-offs of piepkleine series die mikken op gefortuneerde verzamelaars. 'Ik begreep onmiddellijk dat we relatief eenvoudig een nieuwe variant van de Disco Volante konden bouwen voor een aanvaardbare prijs. Vooral omdat we niet lang of ver moesten zoeken naar een geschikt platform: de Alfa 8C is lekker exclusief, past perfect in de traditie, is relatief eenvoudig te vinden voor een aanvaardbare prijs en zit dik in de pk's', lacht De Fabribeckers. Toch bleek het design lastiger dan hij aanvankelijk had gedacht. 'Mijn briefing was eigenlijk erg simpel: zet een adembenemende sportwagen neer die aerodynamisch zeer goed presteert. Net zoals de auto van 6 decennia eerder. Die geest probeerden we te vatten, zonder dat onze auto een exacte copie moest zijn. Dat is hij ook niet. Vooral achteraan is hij totaal anders, terwijl zelfs de luchtinlaten en het silhouet stevig werden aangepakt.'

■ S-bocht

De designer had goede redenen om de vormtaal van destijds totaal op de schop te nemen: 'Dat heeft alles te maken met het enorme verschil in formaat tussen de oude en de nieuwe. De eerste Disco Volante heeft die typerende lijn rondom die hem echt tot een vliegende schotel kroont. Hij komt daar alleen maar mee weg omdat hij zo klein is en op zo'n smalle wielbasis steunt. De Alfa 8C waarop we de nieuweling baseerden, is echter veel groter en weidser. Als we de lijn van de eerste consequent hadden doorgetrokken, zou de auto onhandelbaar breed zijn geworden.' Daarom gaf De Fabribeckers de voorvleugels



De originele Disco Volante



een subtiele draai naar binnen om aan het eind van de deuren uit te lopen op achternvleugels die het op hun beurt weer wat breder laten hangen. Vooral in bovenaanzicht resulteert dat in een compleet ander grondplan. Om al die redenen kon men de aluminium strip evenmin nog eindeloos rond de auto laten wervelen: 'Wegens die knik ter hoogte van de deuren zou die lijn dan vanuit bepaalde hoeken op een S lijken. Dat is echt niet mooi. Dus opteerden we voor een heel andere oplossing. We gaven die lijn een veel duidelijkere opwaartse beweging mee, waarna ze zeer abrupt – onverwachts haast – uitloopt in een duidelijk gedefinieerd punt: de deur-



klink', aldus De Fabribeckers die het helemaal niet betreurde dat hij al deze praktische beslommeringen in rekening moest nemen: 'Dat illustreert het grote verschil tussen design en styling. In design heb je altijd te maken met technische beperkingen. Dat maakt het zo boeiend.'

■ Tabula rasa

Qua proporties moest het eveneens anders: 'Aangezien de eerste Disco Volante erg compact is, kon men het zich permitteren om hem extreem barok vorm te geven. Als we die verhoudingen echter botweg naar 2013 hadden vertaald, was het resultaat ronduit belachelijk geweest', aldus de designer die er sowieso geen trek in had om zich aan retrodesign te wagen: 'Ik ontwerp liever auto's die tijdloos zijn. Dat is één van de redenen waarom hij helemaal anders is dan alle andere auto's op de markt. Ik weet zeker dat men binnen 20 jaar amper nog zijn leeftijd zal kunnen inschatten. Slechts de wielen en de koplampen – van een Ferrari 599 – zullen wellicht zijn leeftijd verraden omdat die technologie voortdurend evolueert.'

Niettemin had De Fabribeckers nog een goede reden om deze auto heel anders op poten te zetten: 'Uiteraard is schoonheid cruciaal in dit segment. Maar het is niet het enige. Een one-off moet vooral afwijkend zijn van

de norm. Anders heeft het geen zin.' Met de jaren leerde de jonge Belg dat zoiets niet altijd eenvoudig is: 'Soms heeft een klant een zeer uitgesproken idee over iedere lijn en weet hij perfect hoe zijn auto eruit moet gaan zien. Zo'n man moet ik dan voorzichtig terugfluiten. Omdat ik weet dat teleurstelling zal overheersen wanneer ik simpelweg hondstrouw zijn aanbevelingen opvolg. Dat is normaal. In je hoofd lijken de dingen geheid mooier dan ze uiteindelijk blijken te zijn. Daarom moet ik de klant voortdurend verrassen met iets dat helemaal anders is, zonder dat het gewoon raar is. Niet iedereen begrijpt zoiets.'

■ Beestenboel

Gelukkig had Touring in het geval van de Disco Volante niet met klanten af te rekenen. In de eerste stadia toch niet, alleszins. 'Nadat ik enkele avonden had zitten tekenen, had ik drie voorstellen klaar. Die waren allemaal gebaseerd op Alfa's, al waren het niet uitsluitend variaties op het Disco Volante-thema. Mijn baas koos echter direct voor de Disco. Die moeten we maken, zei hij. Dat was erg cool', herinnert De Fabribeckers zich.

Zo gezegd zo gedaan. Eerst bouwde men een concept car die vorig jaar op het salon van Genève aan het grote publiek werd getoond. Hoewel de mock up meteen de handen op elkaar kreeg, bood zich helaas geen enkele koopgrage klant aan. Gelukkig geloofde Touring zo intens in het project dat men alsnog besliste om de echte auto gewoon te bouwen en rijklaar te maken. Eerst kocht men een 8C die niet te veel kilometers in de wielen had, daarna gooide men zijn integrale huidje uit koolstofvezel overboord om een heel nieuwe jas uit aluminium te kloppen. Dat bleek nog niet mee te vallen. Niettegenstaande de concept car en de productieauto op elkaar lijken als twee druppels water, is geen halve vierkante centimeter identiek. Uitgezonderd de voorruit en de zijruiten dan. Die komen gewoon van de Alfa 8C. Anders krijgt men zo'n auto nooit ofte nimmer gehomologeerd



voor de openbare weg. ‘De productieauto is wat voluminieuzer omdat we de hard points van de 8C moesten respecteren, opnieuw om homologatieredenen. Vermits de V8 iets hoger priemt dan we dachten, moest de motorkap hoger worden gepositioneerd waardoor we geen andere keuze hadden dan de voorvleugels en het hele silhouet aan te passen. Dat kan niet anders. In autodesign draait het immers altijd om uiterst afgewogen proporties’, aldus De Fabriceckers.

Dat voor deze one-off een Alfa moest worden geofferd, woog daarbij op de schouders. ‘De 8C is een meesterwerk. Ietwat retro, maar toch tijdloos. Het was moeilijk om hem te vergeten, alleen al omdat ik eveneens een Alfa Romeo moest maken met een nostalgische inslag die minstens even mooi op het netvlies valt. Dus probeerde ik vooral om het gevoel achter de 8C boven te spitten. Die auto is nogal massief en gespierd, haast zoals een stier. Dat besef maakte het veel simpeler. Daarnaast wilde ik dat de mijne slanker, langer en fijner was.

Zoals een paard. Daarom probeerden we de auto visueel lager te houden, zelfs al is hij dat niet echt. Dat deden we ondermeer door de voor- en achterflanken minder hoog te laten priemen, maar ook met het glazen dak.’

■ Op brede voet

Over hoe deze Disco Volante rijdt, bestaat weinig twijfel: precies zoals iedere andere Alfa 8C, met net zo’n levendig chassis, barok uitlaatgeluid en hitsige V8. Touring liet de technologie immers volledig ongewijzigd. Slechts de uitlaat werd iets verlengd omdat de kont zo’n 25 centimeter langer is. Dat levert wél een bruikbare kofferbak op, iets wat bij de Alfa 8C echt problematisch was. Om de link met zijn grootvader verder te benadrukken, staat deze Disco Volante achteraan eveneens op een breder spoor dan vooraan. Veel is dat niet en complex was het evenmin: aan iedere wielnaaf monteerte men slechts een dikteschijfje van zo’n twee centimeter. In theorie moet dit de auto nog iets stabiel maken op de limiet, nu





hij op nog bredere voet leeft, maar in de praktijk merk je daar eigenlijk niks van. De wielen werden overigens gewoon overgenomen van de 8C, wat voor het exterieur meteen de enige visuele link is met de donorauto. Binnenin bleef men wel veel dichter bij het origineel, al bedacht men een totaal andere lederen zetelbekleding die verder borduurde op het thema van de science fiction film ‘2001, a space odyssee.’ Dat kon een auto die Vliegende Schotel heet, wel hebben, zo’n futuristisch randje, vond men bij Touring. Helaas liep de klant die deze auto kocht, daar niet zo hoog mee op. Dat moet dus overnieuw. Tegelijk werd het aluminium rond de ventilatiemonden vurig rood gelakt, strooide men royaal geannodeerd aluminium over de boordplank en kwam er een nieuwe middenconsole met iPod-connectie. Omdat het zicht naar achter quasi onbestaande is, werd een achteruitrijcamera gemonteerd die is gelinkt aan de audio-installatie. Het interieur baadt trouwens in veel meer licht dankzij het glazen dak, al maakt dat de auto wel meteen heel erg warm als de zon op zijn bolletje schijnt. Verder maakt de auto furore met de opvallend hoogstaande afwerking. ‘Dat leerden we van toen we aan de Bentley Flying Star sleutelden’, weet De Fabribeekers. ‘Aanvankelijk dachten we dat de Britten de hele tijd moeilijk deden, gewoon om ons de duvel aan te doen. Pas nadien begrepen we dat zij echt wel een enorm pak ervaring hebben in het

hoogste luxesegment. Klanten die in deze klasse komen winkelen, moeten niet gewoon iets moois hebben. Het moet ook fabelachtig zijn afgewerkt.’ Hoe hoog de lat ligt, blijkt uit het feit dat Touring nog zoekt naar een nieuw soort motorkapsluiting. Deze klinkt hen namelijk iets te metalig.

■ Prijspakker

Amper drie maanden nadat de echte auto op het salon van Genève werd onthuld, boekt hij het ene succes na het andere. Niet alleen wisten de heren van Touring die salonauto – deze dus – ondertussen aan de rijke man te brengen, ze hengelden bovendien een tweede klant binnen die een coupé bestelde in muisgrijs. Het feest was helemaal compleet toen bleek dat hij officieel Alfa Romeo mag heten. Dat is een belangrijke opsteker voor Touring, want toen het project nog in de steigers stond, had Alfa Romeo hen verboden om de auto onder het fameuze Biscione-logo te lanceren. Daarom ook prijkte hij op het salon van Genève – en op onze foto’s – nog met logo’s van Touring Superleggera. Dat de Italiaanse koetswerkbouwer na de Bentley Flying Star opnieuw een auto onder officiële vlag mag laten rijden, illustreert opnieuw hoe hoog de kwaliteit van hun werk en hoe feilloos de afwerking is. Over de verdiensten van het design valt sinds kort evenmin nog te twijfelen, want op het prestigieuze concours d’élégance van Villa d’Este ging de Disco Volante mooi met de hoogste eer strijken in de klasse voor moderne prototypes en concept cars, voor kleppers zoals de Zagato TZ3, de Aston Martin CC100, de McLaren P1 en de Pininfarina Sergio. Voor hen die er nog aan twijfelden: Touring Superleggera is echt wel terug van heel erg lang weggeweest.

OPNIEUW !

Het meest volledige boekwerk over de Belgische Automobielsingeschiedenis



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 laatste der Mohikanen

Na de tweede wereldoorlog werd Frankrijk wakker in een heel ander land. Vredelievender, maar ook veel duidelijker georiënteerd op de werkende mens. Nadat Bugatti de knoerharde recessie van de jaren '30 ternauwernood had overleefd, haalde die onderhandse klap van de arbeidersklasse hen alsnog onderuit. En daaraan kon deze Bugatti Type 101 met koetswerk van Antem helemaal niks veranderen.

Tekst: Bart Lenaerts

Foto's: Lies De Mol

■ Bugatti Type 101 Antem (1951)

Nochtans had Ettore Bugatti goed begrepen dat de wereld aan het veranderen was. Het was geen toeval dat le patron zich tijdens de oorlog reeds concentreerde op relatief simpele voertuigen die qua filosofie haaks stonden op de flamboyante machines die hij eerder op wielen had gezet. Zo had de Type 73A ocharme een vierpitter onder de kap met 1.5 liter longinhoud. Dat werd echter nooit wat, ondermeer omdat Ettore's licht in '47 voorgoed doofde. En helaas hadden zijn opvolgers die boodschap niet helemaal goed begrepen. Was het misplaatste nostalgie? Was het gebrek aan visie? Of zaten de financiën reeds zo op het tandvlees dat men niks anders meer kon verzinnen? Feit is dat men na Ettore's dood gewoon terug verder borduurde op de sfeer die la Marque al een eeuwigheid omringde, met zeer aristocratische, handgebouwde koetswerken met dikke motoren in de neus. Men greep zelfs iets te letterlijk terug naar de roemrijke geschiedenis, want deze Type 101 by Antem uit '51 is eigenlijk weinig meer dan een voorzichtige opgeleukte Type 57 uit de jaren

'30. En daarop zat in de vroege jaren '50 amper nog iemand te wachten, zo moest Bugatti helaas aan den lijve ervaren.

■ Trage start

Het waren dan ook lastige jaren voor 's werelds meest artistieke automerk. Nadat Ettore's getalenteerde zoon Jean zich had doodgereden in 1939, de oorlog alles eindeloos lang in het vriesvak parkeerde – inclusief rammelende financiën – en Ettore in '47 de strijd tegen zijn ziekte verloor, kwam alle hoop terecht op de frêle schouders van Ettore's dochters l'Ebé en Lydia en op die van Bertrand, de jongste zoon uit zijn eerste huwelijk. Voor de



dagelijkse leiding steunde men dan weer op Ettore's hondstrouwe medewerker Pierre Marco. Met de moed der wanhoop begon die in 1950 aan een nieuw model dat een naoorlogs vervolg moest breien aan Bugatti's fabelachtige verhaal. Het werd echter een totaal echec en daarmee tegelijk een zwanenzang. Omdat Marco tegen de bodem van de schatkist aankeek, moest hij wel in de magazijnen op zoek naar oude spullen die hij kon recupereren voor deze dappere, doch wanhopige wederopstanding. Dat werden onverkochte motoren en chassis van de Type 57. Een slecht plan, zo bleek later, al was het maar omdat de Type 57 eigenlijk vanaf de start in '34 al een beetje achter de feiten aanliep. De volledig uit aluminium opgetrokken acht-in-lijn met compressor was weliswaar een begerenswaardige brok technologie die nieuwe standards zette in het interbellum, het stalen ladderchassis, de kabelbediende trommelremmen en de semi starre assen met bladveren rondom waren dat al lang niet meer. De ergste zwaktes werden er weliswaar uit gemasseerd met een licht aangepaste carburatie, een iets scherpere ophanging en ditmaal wel hydraulisch bediende remmen, toch bleef het antieke mechaniek. Er werden dan ook slechts zes exemplaren van deze Type-101 gebouwd waarvan enkel chassisnummer 101.504 dit specifieke, relatief sobere, doch zeer kunstzinnige koetswerk kreeg. Dat kwam uit de ateliers van Antem uit Courbevoie in de schaduw van Parijs. Daarna was het over en sluiten. Niet alleen voor de Type 101. Eveneens voor Bugatti. Echt vlot ging dat bovendien allemaal niet. Hoewel het chassis reeds in '51 werd gebouwd, duurde het twee volle jaren vooraleer Antem een klant had gevonden met een portefeuille die dik genoeg en een smaak die bijzonder genoeg was om flink wat geld op te hoesten voor dit koetswerk. Niettegenstaande de eerste jaren van deze auto wat mistig zijn, was dat waarschijnlijk de Belgische Bugatti-fan én dealer Jean De Dobbeleer. Andere bronnen citeren echter René Bolloré als eerste eigenaar. Hij was de tweede echtge-

noot van Ettore's weduwe Geneviève en hij koesterde erg wilde plannen met de Type 101, met zelfs een deelname aan de 24 Uren van Le Mans. Dat is echter nooit gebeurd. Hij heeft zelfs nooit geracet. Maar goed ook wellicht. Zelfs al hadden Wimille en Benoist Le Mans gewonnen met een Type 57, datzelfde chassis was ver voorbij zijn vervaldatum in 1953.

■ Buiten proportie

Deze auto is niet alleen één van de laatste Bugatti's vooraleer Romano Artioli het merk in de jaren '90 reïncarneerde. Het is tegelijk een fraai voorbeeld van de teloorgang van de hoogstaande Franse koetswerkbouw. Nadat bedrijven als Saoutchik, Figoni & Falaschi, Chapron, Leteurneur, Antem





en vele anderen vooral in de jaren '30 automobielsingeschiedenis schreven met hun stroomlijnxperimenten en meer extravagante automobielen, kregen ze het na de oorlog ongemeen hard voor de kiezen. Dat kwam deels wegens de doorbraak van het zelfdragende chassis waardoor het amper nog mogelijk was om een specifiek koetswerk voor een auto te bedenken. Dat Talbot Lago, Delage, Delahaye en zoveel chique merken meer het stilaan voor bekeken hielden, hielp evenmin. Bovendien liep de creativiteit van deze designhuizen stilaan droog, zoals deze Bugatti perfect illustreert. Voor de oorlog hadden deze bedrijven namelijk vooral furore gemaakt met wulpsse spatborden die over de wielen welfden zoals een Christian Dior-jurk

over een vrouwenlichaam. Na de oorlog greep de hele wereld echter naar pontonkoetswerken die veel praktischer waren. Deze Bugatti Type 101 belichaamt heel mooi – nu ja ? – hoe men daar toen mee worstelde. Terwijl Italiaanse designers er wel al in slaagden om die hoekiger vormen van het pontonkoetswerk min of meer elegant te kneden, wringen de proporties van de Type 101 nogal. Het is bijna slungelig hoe deze opvallend smalle auto op zo'n lange wielbasis staat. Vooral de motorkap is onthutsend lang terwijl de passagierscabine op de auto rust zoals een geschutskoepel op een militaire tank. Vanuit bepaalde hoeken oogt de auto zo bevreemdend dat hij terug mooi wordt, zoals Sophia Loren ook razend knap is precies omdat haar neus net iets te lang, haar jukbeenderen iets te uitgesproken en haar lippen een fractie te vol zijn. Dat maakt hem tot een auto voor gevorderden. Hoe langer je er naar kijkt, hoe beter hij op het netvlies valt.

Antem wist eveneens dat de verhoudingen wat wrongen. Dat heeft alles te maken met het vooroorlogse chassis dat onder dit koetswerk schuilt. Hoe raar men dat allemaal in elkaar had moeten puzzelen, blijkt vooral onder de motorkap waar je zonder verpinken minimaal twee volwassen lichamen kan meesmokkelen. Om die rare propositie te pareren, paste Antem enkele simpele trucs toe, met in de eerste plaats de Maserati Quattroporte-achtige luchtuitlaten op de voorflanken en de vreemdsoortige metalen afdekplaten over de uitlaat die als bazooka's onder de auto hangen. Bovendien gaf men de auto een tweekleurig patroon





mee, iets dat sowieso perfect paste in de Bugatti-traditie. Aanvankelijk was de auto overigens een soort van lichtgroen over donkergroen, zoals men uit historische zwart-witfoto's kon destilleren. Pas in de States kreeg hij deze typisch Amerikaanse zwart-rode uitmonstering.

■ Anticiperen

Zoals zowat iedere Bugatti moet ook deze het vooral hebben van zijn krachtbron. Je zou deze 3.2 liter acht-in-lijn met compressor zo in je woonkamer zetten, zo'n prachtig stuk mechaniek is het. Jammer genoeg is zijn soundtrack minder kunstig. Hij klinkt vooral erg metalig en scherp, met zelfs een ietwat zeurderig ondertoontje. Hoewel deze machinerie 188 volbloed pk's levert, is de Bug niet blaatrekkend snel. Voor een spurtje van stilstand tot 100 km/u heeft hij zowat tien seconden nodig. Dat komt deels omdat hij dik 1.800 kilo op de weegschaal zet, terwijl de Cotal-versnellingsbak eveneens wat tijd opvreet. Nochtans is het een vernuftige brok technologie, deze elektrisch gestuurde halfauto-maat die zich – ruim 40 jaar voor de eerste schakelflippers – reeds met een minuscuul hendeltje naast het stuur laat bedienen. Die technologie vergt wat tijd om van verzet te wisselen, al is dat niet zoveel als je zou verwachten van een mechanisch systeem dat al zes decennia meedraait. Ontkoppelen hoeft niet, al helpt het wel om de schakelbewegingen nog vloeiender te maken. Slechts bij wegrijden en tot stilstand komen, moet je het linkse

pedaal gebruiken. Gelukkig maar dat je hem zo zelden nodig hebt, want de koppeling is echt loodzwaar. De pook op de vloer dient uitsluitend om voorwaarts, neutraal of achterwaarts te selecteren.

Je voelt ook dat je met vooroorlogse technologie onderweg bent. De auto stuurt loeizwaar, terwijl het chassis weinig of niks communiceert met de geluksvogel achter het stuur. Bovendien moet je goed anticiperen omdat de voorwielen twee volle meters eerder bij de bocht zijn dan jezelf. Komt daar nog bij dat de trommelremmen de handen vol hebben om de zware Bug telkens op tijd stil te krijgen. Toch is het prettig zitten achter het grote stuur; alleen al omdat het hele interieur zo verfijnd in elkaar steekt. Alsof men toen reeds besepte dat pure luxe niet schuilt in veel





blingbling of knopjes, toeters en bel-
len, maar juist in de afwezigheid van
alle prullaria die je weghouden van de
essentie: rijden. Vreemd ook dat het
slechts een pure tweezitter is. Alsof
het paleis van Versailles zou dienen
om één koppel te huisvesten.

■ Plaats in de geschiedenis

Dit is veel meer een auto om naar
te kijken, dan om afstanden te vre-
ten. Echt lange tochten heeft de auto
dan ook nooit gemaakt. Of het moest
op vliegtuigen en boten zijn. In zijn
60-jarige bestaan klokte hij nauwe-
lijks 11.000 kilometers, waarmee hij
in feite net uit zijn inrijperiode is. Als
je dan weet dat hij minstens driemaal
van Europa naar Amerika verhuisde
en terug, heeft hij meer airmiles op
zijn conto dan dat er kilometers onder
zijn wielen doorrolden. Nadat hij zijn
eerste jaren sleet in België, verhuisde
dit collectors item immers naar Vegas
waar hij de ster was van de verzame-
ling van Casino-eigenaar Bill Harrah.
Later belandde hij in de collectie van
Hollywood-acteur Nicolas Cage. En nu
staat hij te blinken in Antwerpen bij de
Antwerpse Bugatti-verzamelaar en afi-
cionado Erwin Beerens. Die is er uiter-
aard apetrots op. Het is wellicht niet
de fraaiste Bugatti uit de geschiedenis,
maar het is wel een uniek stuk dat als
geen ander de tijdsgeest vatte. De auto
is net zo Frans als een baguette, oogt
even aristocratisch als Louis Quatorze

en heeft net zo'n artistiek randje als
Marcel Duchamp. Verder is het een
uiterst belangrijke mijlpaal in de rijke
historie van La Marque. Bovendien
staat hij symbool voor hoe Frankrijk
net na de oorlog totaal veranderde.
Plots was er in La Grande Nation amper
nog ruimte voor exuberante uitingen
van levenskunst. En al zeker niet op
de wegen. Dat ging zelfs zo ver dat de
Franse overheid de grote drie auto-
constructeurs - Peugeot, Citroën en
Renault - dringend aanmaande om hun
focus vooral te verleggen naar kleine
autootjes voor de gewone man. Een
beetje zoals de Duitse Volkswagen dus,
maar dan anders. Dat mobiliteit dusda-
nig werd opengetrokken naar de grote
massa zou hen bij de komende ver-
kiezingen geen windeieren leggen, zo
hoopten de regeringsleiders toen. Dat
dit de overlevingskansen van kleine
koetswerkbouwers en andere kunste-
naars van de automobiël niet bepaald
verhoogde, daarbij stond amper iemand
stil. Toch won deze Bugatti Type 101
op de lange termijn. Stel dat Bugatti er
wel in was geslaagd om de jaren '50 te
overleven. Dan had deze auto nooit veel
meer geweest dan een voetnoot waar-
aan weinig aandacht werd besteed. Nu
is het echter één van de belangrijkste
Bugatti's ooit. Gewoon, omdat het de
laatste der Mohikanen is.

50 jaar, 250 racestarts

Leo Van Hoorick

Neen, er zijn in Zolder wel meer dan 250 racestarts geweest in vijftig jaar. Maar in de twee boeken die vandaag op de leestafel liggen zit een cijfer in de titel. Vandaar. Het ene gaat over de autocoureur Georges Hacquin, het andere over Circuit Zolder, dat dit jaar vijftig jaar bestaat.

■ 50 Jaar Circuit Zolder

Met 400.000 bezoekers per jaar is Circuit Zolder een van de belangrijkste aantrekkingspolen van Limburg. Circuit Zolder is al lang veel meer dan enkel een autocircuit, het staat ook voor evenementen, vorming, fietssport in al zijn vormen, milieu en toerisme. Het heeft zich meer dan ooit ontwikkeld in een multidisciplinaire richting in zijn strijd om te overleven in een wereld met steeds strengere geluids- en andere normen. Vooral de laatste jaren ontwikkelde het zich van een racecircuit tot een multi-activiteiten sportpark.

Bijna elke maand staat er wel een groot nationaal of internationaal evenement op de kalender, en dat zal in dit jubileumjaar niet anders zijn. Met enkele nieuwe initiatieven wil directeur Thierry Deflandre de verjaardag extra in de kijker zetten. Een daarvan is de publicatie van een boek, waarin de hoogtepunten uit de vijftigjarige geschiedenis wordt geschetst in meer dan 60 artikels geschreven door een twintigtal journalisten. "50 Jaar Circuit Zolder", telt 260 pagina's met onuitgegeven verhalen en evenveel unieke foto's. De tekst is opgesteld in beide landstalen.

Het is geen opsomming van cijfers en feiten. Aan de hand van verhalen van rijders, medewerkers, officials en anderen die meehielpen aan het schrijven van de geschiedenis van 50 Jaar Circuit Zolder, wordt teruggeblikt op vijf decen-

nia racen en leven op en rond het Limburgse circuit.

Enkel vooraanstaande journalisten verleenden hun medewerking aan het verwezenlijken van al deze aparte verhalen en vaak blijkt dat zij destijds mee aan de wieg stonden van carrières van rijders of het organiseren van meetings en dito Belgische kampioenschappen, zoals de Belcar. Dankzij hun inbreng krijgt de lezer ook een ruime kijk achter de schermen.

Er is uiteraard veel aandacht voor de vele autoracedisciplines die in de loop der jaren het circuit aandeden. Van Formule 1 tot toerismewagens, van DTM tot sportprototypes.

Maar Zolder is meer dan een strook asfalt van vier kilometer. In de voorbije jaren werden ook de terreinen rond het circuit gebruikt voor allerlei evenementen. Daaronder de Motorcross der Naties. Of fietswedstrijden, en niet van de minste. Hier werden reeds een Belgisch Kampioenschap en tweemaal het wereldkampioenschap voor wegrenners georganiseerd, maar ook de veldrijders zijn er thuis. De ronde van Frankrijk kwam hier aan. Er is intussen een permanente BMX-piste en zoveel meer.

Het boek "50 Jaar Circuit Zolder" telt 260 blz. en meet 24,5x29,8cm. Het is online te bestellen op www.circuit-zolder.be of rechtstreeks aan te kopen op Circuit Zolder: verkoopprijs 49 euro BTW incl. + 10 euro portkosten

ISBN 978-9-0806496-0-6



Thierry Deflandre met het boek
«50 jaar Circuit Zolder»

■ Georges Hacquin, mijn 250 starts

Bij Benoît Delière Editions verscheen, twee jaar na de publicatie van het geweldige boek over de Equipe Nationale Belge, de autobiografie van Georges Hacquin, autocoureur en tevens lid van de ENB.



Georges Hacquin is inmiddels 89 jaar. Nog steeds in goede gezondheid is hij samen met Georges Harris de oudheidsdeken van de Belgische autorenners. Zijn carrière begon in 1952, sloot af met de start van de Paris-Dakar 1987 en vond nog een vervolg in rally's voor oude voertuigen. Georges Hacquin is exemplarisch voor het België van na de oorlog: met heel weinig gestart, bouwde hij een bloeiend schoonmaakbe-

drijf op dat de referentie werd vooraleer hij het verkocht aan een Amerikaanse groep. Maar de zakenman kende ook een tweede leven als een gepassioneerd autocoureur. Als triatleet van het eerste uur voor de oorlog, begon Hacquin zijn rallycarrière op een moment dat de proeven nog amateuristisch waren. Tussen 1952 en 1987 maakte hij van op de eerste loge alle veranderingen mee die de autosport doorliep: het knutselwerk van de eerste wedstrijden, het statuut van officieel piloot en semi-officieel piloot bij Simca, de steun van de importeurs, een plaats als officieel piloot bij Citroën, vervolgens de strijd om steeds beter materiaal tijdens de tweede helft van de jaren 60 en de controversiële komst van de eerste sponsors. Het eindigde in enkele deelnames aan de Paris-Dakar van de jaren 80.

Naast een goed gevoel van public relations is een zo lange carrière enkel mogelijk dankzij een buitengewone stuurvaardigheid. Door ontelbare keren zijn klasse te winnen en zelfs herhaaldelijk

het algemeen klassement werd Georges Hacquin een referentie in België. Hij werd trouwens internationaal rallykampioen in 1958. Hij drukte ook zijn stempel op bekende buitenlandse proeven zoals de Tour de France, de Rallye de Solitude, de Coupe des Alpes of Liège-Rome-Liège (paradoxaal de proef die hem het minst succes bracht). Zijn resultaten boden hem de kans deel te nemen aan de 24 Uren van Le Mans met het ENB-team en zorgden er tevens voor dat hij werd opgeroepen om deel uit te maken van het officiële Citroën team geleid door René Cotton in 1962.

Het is dit rijk gevulde leven dat Claude Yvens in een tekst heeft gegoten, na uren te hebben doorgebracht met het luisteren naar anekdotes en koersfeiten, de kleine en grote vreugdes. Met een typisch Brusselse eigenheid vertelt Georges Hacquin uiteraard over zichzelf, maar hij verschaft ook heel wat interessante informatie over de automobielcompetitie in de jaren 50 en daarna 60. Zonder ooit zijn copiloten en teamgenoten te vergeten (voor hun goede... of soms ook slechte eigenschappen) vertelt hij over het begin van de assistentie tijdens de wedstrijden, het systeem D, de ruzies tussen de piloten en de organisatoren en de rol van de renstallen (hij was één van de pijlers van de Toison d'Or). Georges Hacquin getuigt van een automobielsport op mensenmaat...

Auteur Claude Yvens is vakjournalist en steekt al zijn passie in boeken over de grote en kleine geschiedenis van de automobiel. Hij is de auteur van de biografie van Lucien Hautvast (Weyrich Editions) en mede-auteur van het boek over het Equipe Nationale Belge (Benoît Delière Editions). Hij heeft tevens meegewerkt aan de redactie van de biografie van Willy Mairesse (Nostalgia Editions).

Georges Hacquin, mijn 250 starts telt 192 pagina's met 170 foto's en documenten en 9 tekeningen van Benoît Delière. Het meet 24 x 27 cm en de teksten zijn opgesteld in beide landstalen. Het kost 39 euro en is te bestellen bij Benoît Delière Editions, tel : 087 23 20 08; info@benoitdeliege.be; website : www.benoitdeliege.be.

ISBN 978-2-9601019-1-1

IN NAVOLGING VAN HET STEEDS GROEIENDE SUCCES VAN 2002, 2005, 2008 EN 2011

V^{de} Herdenkingsrit 3-6 juli 2014



BASTOGNE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



Volkswagen D'leteren
Finance



Puilaetco Dewaay
PRIVATE BANKERS



l'avenir

Le Monde
Automobile
AutoGids

Informatie : www.circuit-ardennes.be



Volgens het cliché koken vermogende mensen nooit meer zelf.

"Ah nee zeg. Ziet ge die mensen al ajuin staan snijden? Of soep koken? Die gaan gewoon elke dag op restaurant. Voor ontbijt, lunch en avondeten." Kijk. Bij KBC geloven we niet in zulke clichés. Private Banking kan ook zonder vastgeroeste denkbeelden. Wij rekenen erop dat u nog altijd graag zelf de chef van uw eigen financiële keuken bent. U krijgt van ons ruim en doortastend advies, maar u kiest en beslist. Uw ondernemingszin hebt u tenslotte al lang bewezen.

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



Wij spreken uw taal.

