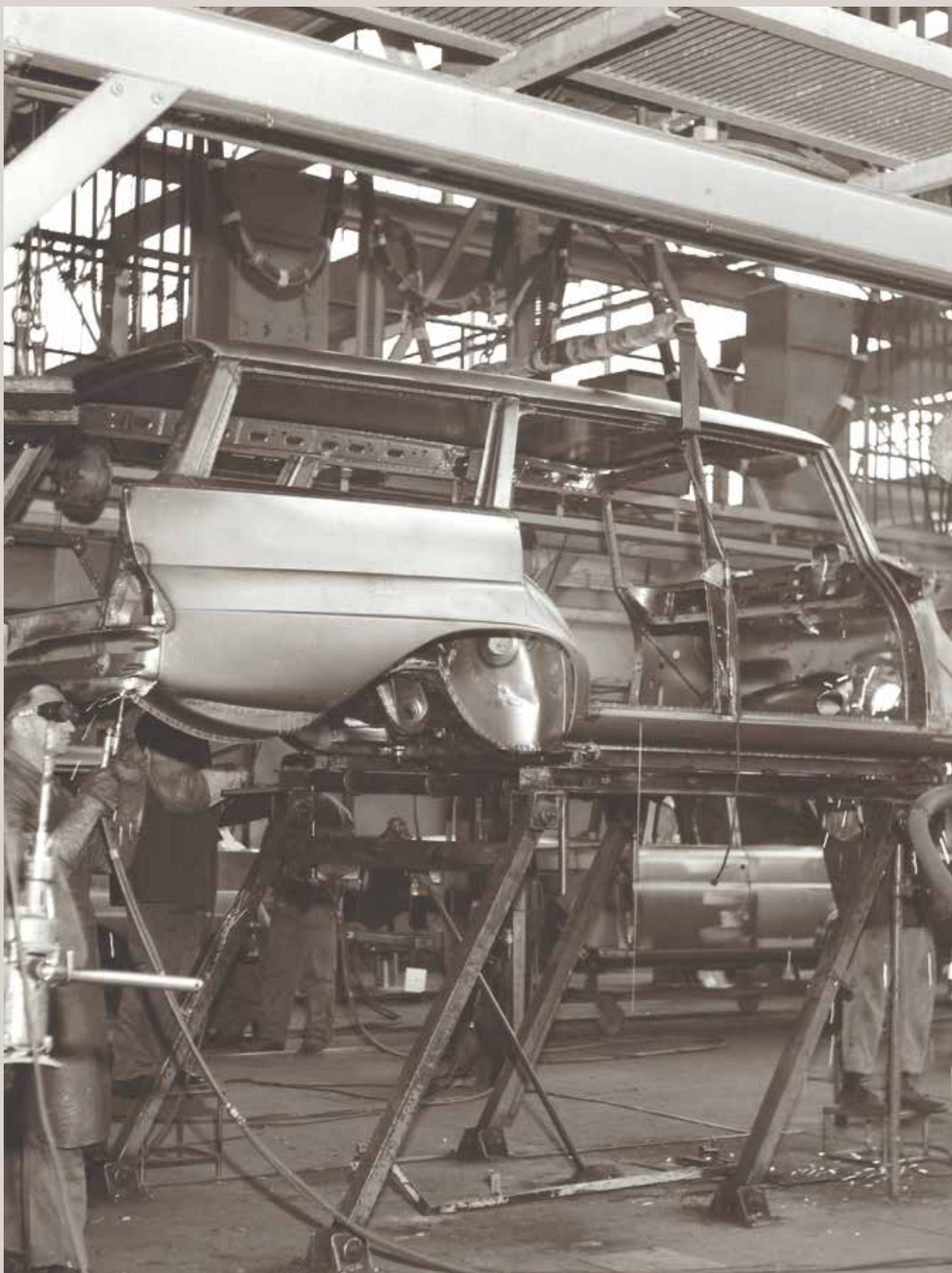


Fsa HISTORICAR

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



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

Thursday 8 February 2018
Paris, France

FINAL CALL FOR ENTRIES

Following the spectacular auction at the Grand Palais in 2017, Bonhams is delighted to announce its return to this magical venue steeped in automotive history. Bonhams will be holding a sale of exceptional motor cars, motorcycles, watches and automobilia.

ENQUIRIES
Philip Kantor
0476 879 471

Gregory Tuytens
0471 71 27 36

eurocars@bonhams.com

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE
— AU —
**GRAND
PALAIS**



*From the Jacques Vander Stappen Collection, including
three examples of Minerva's legendary 40hp Model, from 1907 to 1934*

**1934 MINERVA TYPE AL 40CV
CABRIOLET IMPERIAL
BY D'IETEREN**

**1907 MINERVA TYPE K 40CV
TRANSFORMABLE OPEN DRIVE
LIMOUSINE/TORPEDO**

**1934 MINERVA TYPE AL 40CV COUPÉ
BY JACQUES DEN**

Bonhams

HISTORICAR

Editoriaal

Fsa

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

Hoofdredacteur:

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

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Jacques Deneef – Dominique Cruyt
Paul E. Frère – Nick Jonckheere
Bart Lenaerts - Lies De Mol - Laurent Zilli

Lay-out:

Olivier Godart, Trait d'Esprit

Historicar wordt gesteund door o.m.:

R.V.C.C.B.
Historical Vehicle Club
Belgian Vehicle Heritage
British Classics & Rover Club Belgium
Brussels Classic Car Club
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts
A Merry Car Club
Club des Anciennes Citroën
Lancia Club Belgio
Belgian Mercedes Club
Spa Historic Racing Team
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey Club
Classic Cadillac & La Salle Club
Amicale bruxelloise Club des Décapotables
Italia Car Club Belgium
Jaguar Drivers Club
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium
Amicale Panhard Belgique
DKW Auto-Union Club België
The English Drivers Guild
Meetjeslandse Oldtimer Club
Club Lucien Rosengart France
Ecurie Val d'Or
KBC Classic Car Club

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

Uitgeversmaatschappij:

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

Onze hobby in statistieken



De BFOV heeft een grootschalig onderzoek gedaan naar het bezit van oldtimers in België. Een uitstekend idee, men kan maar beter goed voorbereid de autoriteiten tegemoet treden om zo te trachten tot een constructieve dialoog te komen bij het opstellen van steeds strengere regeltjes die onze hobby aan banden leggen. Dat er een oldtimerwereld bestaat, dat is intussen wel doorgedrongen tot de hoogste echelons. Maar die wordt vooral met clichés beschreven door de buitenstaanders, niet in het minst door de beslissingnemers. Dat er voor veel van die beslissingen in een klein land als het onze bovendien dient rekening te worden gehouden met drie regio's i.p.v. één centrale autoriteit is eigenlijk te gek voor woorden. Het maakt de taak van de federatie niet eenvoudiger.

Die federatie telt vandaag ca 58.000 leden, nagenoeg 10.000 daarvan namen deel aan de studie, wat het onderzoek statistisch zeer betrouwbaar maakt. Het is geen verrassing dat 98% van de liefhebbers mannen zijn. Minder fraai is dat slechts 15% jonger is dan 40 en 31% ouder dan 60. Daaruit concluderen dat oldtimerliefhebbers een uitstervend ras zijn, is dan weer wat kort door de bocht. Samen bezitten ze meer dan 120.000 geregistreerde voertuigen, die uiteraard allemaal minstens 25 jaar oud zijn. 43% heeft 1 voertuig, 24% heeft er 2 en 32% heeft er 3 of meer. Het economisch belang is aanzienlijk: volgens de studie wordt jaarlijks ongeveer 300 miljoen euro besteed aan oldtimers in België, omgerekend een gemiddeld budget van € 5.837 per persoon. Hiervan gaat statistisch € 1.750 naar restauratie, gevolgd door onderhoud en brandstof (€ 1.194) en onderdelen (€ 786). De helft doet beroep op professionele hulp voor het onderhoud en zelfs 58% voor de restauratie. Meer dan 20% van het budget gaat naar evenementen (beurzen en meetings).

Volkswagen is dank zij de Kever het meest populair bij de autobezitters (10%), op de voet gevolgd door Porsche (9%) en Mercedes (7%). Honda staat bovenaan bij de motorrijders (12% van de leden). Het park bestaat volgens de studie voor 29% uit youngtimers (1980 en later), de jaren '60 vertegenwoordigen 28%, de jaren '70 volgen met 23% en de jaren '50 zijn goed voor 12%. Slechts 8% van de oldtimers dateert van voor 1950. 70% van de voertuigen zijn ingeschreven en vrijgesteld van controle, 12% moet jaarlijks naar de controle en 18% is (nog) niet ingeschreven.

Als het op dromen aankomt, dan laat Porsche de rest ruim achter zich: 20% wil er één. Mercedes, BMW en Volkswagen hebben 14% van de dromers en Alfa 12%.

Oldtimerliefhebbers zijn niet zo gerust in de toekomst van hun hobby. De lage-emissiezones worden door 84% beschouwd als de grootste bedreiging, striktere uitstootnormen vormen voor 70% een bedreiging en de beschikbaarheid van brandstof komt op een derde plaats met 55%.

Leo Van Hoorick



JAGUAR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL - CITROËN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH - AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY -

ASSICURO AND CHUBB PRESENT

INTERCLASSICS MAASTRICHT '18

11 / 12 / 13 / 14 JANUARI 2018

MECC MAASTRICHT

BESTEL ONLINE MET KORTING!
> [INTERCLASSICSMAASTRICHT.NL](http://interclassicsmaastricht.nl)

25

CELEBRATING
25 YEARS
INTERCLASSICS

SPONSORS



CHUBB



GASSAN

interclassicsmaastricht.nl



Inhoud

3	Edito
6-7	Foto's van weleer
8-18	Markante bedrijven- Moorkens deel II
20-26	Belgisch erfgoed – Mercedes Universal
27	Jenatzy expo
28-30	Cyclecars et Grand Sport
32-36	Porsche 911 R
37-44	Paardenlogo's
45-46	Boeken: APAL

Adverteerders

2	<i>Bonhams</i>
4	<i>Interclassics</i>
11	<i>Société Générale</i>
19	<i>CRC</i>
25	<i>Mercedes</i>
31	<i>American Dream Cars</i>
47	<i>www.historicar.be</i>
48	<i>KBC</i>

Agenda

- *Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 11-14/01/2018*
- *Rétromobile Paris, 7-11/02/2018*
- *Antwerp Classic Salon, 2-4/03/2018*
- *Techno Classica Essen, 21-25/03/2018*
- *Spa Classic, 18-20/05/2018*
- *Rétromoteur Ciney, 19-21/05/2018*

Autoworld

- *Tot 28 januari: American Dream Cars*
- *11 februari: VW Love Bugs Parade*
- *April: Citroën 2CV 70 Years*
- *Mei: The Belgians at Le Mans*

Voor meer details: www.autoworld.be

Omslag

Bijna niemand weet het nog, maar er werden in Mechelen tot in 1973 Mercedes Breaks gebouwd voor de wereldmarkt. Het verhaal startte eind 1964, toen I.M.A. vanuit Stuttgart groen licht kreeg voor de productie van een grotendeels in België ontwikkelde break, op basis van de W110 "Heckflosse": de Universal.



We kregen weer enkele prachtige foto's toegestuurd van tekenaar Steven (Wilsens), met dank aan hem en Geert Renckens.

In 1907 bracht Frans van Hoeck deze foto van zijn werkplaats mee naar huis. Hijzelf ligt rechts op de onderste rij met een tevreden glimlach. Frans stond in voor constructie en smeedwerk bij Minerva in Antwerpen. Op de foto zitten mannen en jongens bij hem voor hun recentste kunstwerk.

Foto's van weleer



Deze relik, een Germain van het eerste uur, staat voor de garage van het kasteel van Looi in Lummen. De wagen werd rond 1900 aangekocht door kasteelheer de Fabribeckers (grootvader van Touring-designer Louis de Fabribeckers) en bleef de hele 20e eeuw in zijn bezit. Op den duur zonder banden maar nog steeds rijklaar. Met een gasfles op de bank reed hij mee in de plaatselijke carnavalsstoet. De auto is nu te bewonderen in het Autoworld Museum in Brussel. (foto Anton Wilsens)



De gebroeders Blanckaert waren gerenommeerde fotografen in het begin van de vorige eeuw in Hasselt. Te rechter tijd deden ze belangrijke aankopen zoals een Nagant auto-mobiel uit 1913. Nagant had toen grote werkplaatsen aan de Quai de Coronmeuse in Luik. De wagens hadden een 4 cil. 3.800 cc en het wapen van Luik prijkte op de radiator. Nieuw in 1913 was de N met lauwerkrans op het radiatorrooster. Twee broers Blanckaert zitten in de torpedo rechts, terwijl de derde de foto maakte voor de bekende foto-zaak. Voor wie eraan zou twijfelen, de 'coupé chauffeur' links is ook een Nagant.



Onlangs brachten we een bezoek aan de Tiriac-collectie in Boekarest (Roemenië). Er staan een 150-tal auto's, allemaal in rijkklare toestand. Het is het enige museum dat minstens één exemplaar heeft van alle zes Rolls-Royce Phantom reeksen. Deze Phantom II Landaulet van 1930 trok onze aandacht omwille van zijn zeldzame carrosserie van de Nederlandse koetswerkbouwer Van Rijswijk.

Renault vierde dit jaar zijn 40e verjaardag in de F1. Reeds in het begin van de jaren 70 ontwikkelde het Franse merk samen met Gordini een V6 Turbo. Aanvankelijk was die besteld voor de prototypes van Alpine-Renault. Een eerste groot succes was de overwinning in de 24 u van Le Mans 1978 met een Renault-Alpine A442B (Pironi-Jassaud). Vanaf 1977 gebruikte Renault reeds een 1.500 cc V6 Turbo in zijn eerste Formule 1, de RS01. Aanvankelijk wordt Renault weggelachen door de andere F1-teams, maar enkele jaren later zit iedereen aan de turbo in de koningsklasse. Renault wint zijn eerste GP op 1 juli 1979 in Dijon,

met Jean-Pierre Jabouille. Het is de eerste overwinning van een turbo in de F1 geschiedenis. Op de foto de RS01-04 van 1978 naast een Renault Saviem SG5.



In Boekarest staat ook de enige Rolls-Royce Silver Shadow II 'shooting brake' uit 1980 die werd gebouwd in opdracht van Who-basgitarist John Entwistle. Dat gebeurde waarschijnlijk door Panelcraft uit London. Wat normaal chroom is (op de radiator na) is hier verguld, inclusief de bagagedrager.



We doen ook beroep op jou

Indien je een familiealbum bezit waarin "historische" foto's van auto's (of motoren) zijn opgenomen, en je bent bereid om die te laten publiceren, laat het ons weten per e-mail: leo@historicar.be. Wij geven voorrang aan foto's van voor 1940, want afbeeldingen van voertuigen van voor de oorlog zijn eerder zeldzaam.



*Axel en Jean-Albert
samen in de Zündapp Janus
die nu in de inkomhal
van het bedrijf in Kontich staat.*

Jean-Albert Moorkens, die we ook kennen als bestuurder van de FSA (Fondation-Stichting Automobiel, die aan de basis ligt van het magazine *Historicar*), schreef in 2011, bij de 75e verjaardag van het familiebedrijf, een kort historisch overzicht, dat eindigde met de dood van zijn vader in 1979. Hij gidst ons, samen met Axel Moorkens, zoon van Leopold Moorkens en de huidige voorzitter van de raad van bestuur, door de geschiedenis van het bedrijf, dat intussen is uitgegroeid tot de Alcopa-holding, met vertakkingen in vele landen van Europa.

Leo Van Hoorick

Markante figuren - Deel II

De Moorkens-Dynastie

Het eerste deel (*Historicar* 35, juni 2017) eindigde in december 1963, met de inhuldiging van de nieuwe montagehal in Kontich, door toenmalige Minister van Economische Zaken Spinnoy. Er was beslist om de productie van de overigens nog goed verkopende 700 te stoppen om zich ten volle te kunnen toewijden op de productie van de 1500 berline van de 'neue Klasse', waarop BMW alle hoop had gevestigd.

Toen Moorkens met de verkoop van de Isetta microcars startte, was er nog een BMW-importeur voor het 'grote' gamma, de "Garage du Rond Point de l'Avenue Louise" in Brussel. De verkoop van die grote BMW's liep

echter zeer slecht en eind 1962 hield die importeur de zaken voor bekeken en verkocht hij zijn bedrijf aan Albert Moorkens.

■ "Standing" gamma

Reeds eind 1961 had BMW een middenklassemodel voorgesteld, bekend als de 'Neue Klasse'. De eerste BMW 1500's worden vanaf begin 1963 in België te koop aangeboden, als het "Standing" gamma. Voor Moorkens betekent dit de aanboring van een totaal nieuw marktsegment. De verkoopprijs bedraagt 125.000 Bfr. Het Belgische wagenpark telt in die tijd ongeveer 915.000 auto's, of bijna 1 auto per 10 inwoners. Belangrijkste concurrenten van de BMW zijn de



Hoog bezoek op het salon van Brussel, 1960. Links op de foto Albert en Gerard Moorkens, rechts Prinses Paola en Prins Albert, die in die tijd met een BMW 507 reed.

Mercedes 180, de Fiat 1800, de Citroën ID en de Peugeot 404. Ook al kwamen de auto's volledig gemontereerd toe in België, het strenge Duitse interieur werd aangepast aan de Belgische smaak: interieurbekleder EKA zorgt voor aangepaste voorzetels en deurbekledingen.

Het dealernetwerk van Moorkens staat voor grote uitdagingen. In minder dan vijf jaar moeten de verkopers van motorfietsen worden omgeschoold, eerst tot verkopers van microcars, dan van kleine auto's en vervolgens van hogere middenklassers. Niet alle agenten kunnen hiermee overweg, en er komen nieuwe verdelers bij, gewoonlijk van merken die inmiddels van de markt zijn verdwenen. Maar in de grotere agglomeraties blijft het een moeilijke zaak. Albert Moorkens gelooft echter in zijn merk en hij blijft onverminderd investeren. In Kontich verrijst een nieuw administratief centrum en er komen twee nieuwe eigen verkoopcentra: één in Brussel en één in Charleroi.

Het moederhuis BMW heeft net een heel moeilijke periode achter de rug. Het scheelde niet veel, of het merk was verdwenen. Zoals we reeds leerden bracht Herbert Quandt soelaas door, met de steun van de kleine aandeelhouders, zijn aandelen in Mercedes (toen grootaandeelhoud-

der bij BMW) te ruilen voor BMW-aandelen, waardoor hij 51% van de aandelen in handen kreeg. Het faillissement van Borgward in 1963 heeft ook zijn belang gehad. Een deel van de kaders kwamen het BMW team versterken en de nadruk kwam te liggen op een internationale expansie en de uitbouw van het eigen binnenlands distributienetwerk. In de ruime omgeving van München staat de naam BMW in die dagen voor 'Borgward Macht Weiter' (Borgward blijft voortleven).

In 1964 produceert BMW 54.800 auto's. De verkoop van de 700 is sterk teruggevallen in Duitsland en bedraagt nauwelijks nog 50% van

De BMW 'neue Klasse', met koetswerk ontworpen door Michelotti, werd in 1961 voorgesteld.



*De BMW Montagelin, ca 1965.
Er werden tot 24 auto's per dag
geassembleerd in Kontich.*



de verkopen van de 'neue Klasse'. België vertegenwoordigt 19% van alle BMW verkopen.

Intussen is ook de productie van de 1500 in Kontich gestart. De montage-activiteiten kennen een moeilijke periode, want de productiecapaciteit die was ontwikkeld voor de 700, wordt slechts ten dele benut voor het grotere model. In die periode wordt Moorkens benaderd door Saab. Zweden is geen lid van de Europese Gemeenschap en zit opgescheept met zware importheffingen (24%). Het is ook in die periode dat Volvo start met de Amazon-productie in Gent. Saab wil Moorkens de exclusieve montage-rechten geven voor alle landen van de Europese Gemeenschap. BMW ziet dit niet graag gebeuren en directeur Hahnemann verleent Moorkens ter

compensatie de montagerechten voor de kleinere 1602 die eind 1966 op de Belgische markt wordt aangeboden voor 99.960 Bfr., ca 2.000 Bfr. goedkoper dan in Duitsland. BMW kon niet begrijpen hoe Moorkens zelf na de afschaffing van de douanerechten nog één jaar zonder verlies verder kon assembleren. Jean-Albert herinnert zich dat ze stomverbaasd moesten vaststellen dat Moorkens voor de onderdelen die zij 'ter plaatse' in België aankochten, zoals velgen, banden, batterijen en alle glaswerk 2.300 Bfr minder neertelden dan het Duitse moederhuis bij haar leveranciers. Eens BMW zich hiervan bewust werd, richtten ze ook zelf een aankoopbureau op en gingen ze doelbewust op zoek naar de meest voordelige aanbieders, waar voorheen uitsluitend met Duitse leveranciers werd gewerkt.

*Controle van de lak voor de assemblage.
De lakinstallatie had Moorkens
overgenomen van Zundapp.*



Er komt een 1800 en een sportievere 1800 Ti en later krijgt de 1602 het gezelschap van de 2002. Voor de oorlog had BMW de legendarische 328, een sportwagen die ook een indrukwekkend wedstrijdpalmares bij elkaar reed. De directie van BMW zoekt aansluiting bij dat sportieve imago en richt zich tot een nieuw publiek, jonge managers die op zoek zijn naar een auto met een sportief en dynamisch profiel. BMW lanceert zich in de autosport en wint de 24 u van Francorchamps in 1965 (Pascal Ickx-Gérald Langlois, 1800 TI) en in 1966 (Jacky Ickx en Hubert Hahne,



LAAT ONS UW VERMOGEN BEHEREN ZO KUNT U ERVAN GENIETEN

Uw private banker biedt u oplossingen op maat voor het beheer van uw vermogen in een complexe omgeving. Zo hebt u tijd voor de belangrijke dingen in het leven.

privatebanking.societegenerale.be



SOCIETE GENERALE
Private Banking

**BUILDING TEAM SPIRIT
TOGETHER**

*Beste Private Bank voor haar inzet en haar klantenrelatie.

Societe Generale 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) en voor prudentiële doeleinden door de Europese Centrale Bank (ECB). Dit document is een publicitaire mededeling en vormt geen aanbod of aanzet tot verkoop of aankoop van financiële instrumenten of beleggingsdiensten. Societe Generale Private Banking NV, maatschappelijke zetel te 9000 Gent, Kortrijksesteenweg 302, BTW BE 0415.835.337 - RPR Gent - FSMA 61033 A. © Aurélien Chauvaud. FRED & FARID Paris



André en René Milhous ontwikkelden een break op basis van de BMW 1600 in 1966. Op de foto René Milhous en Pascal Ickx, en half verborgen zijn vader Jacques Ickx, een vooraanstaand journalist in die tijd.

2000 TI). De publiciteitscampagnes van het merk zijn nogal agressief om de kracht te onderstrepen: “Als je deze auto in je achteruitkijkspiegel ziet, ga op de kant.” Pas vanaf 1969 zal de nadruk meer op de veiligheid worden gelegd.

In 1966 ontwikkelen André en René Milhous op basis van de berline een break, in de hoop van die in Kontich te kunnen produceren voor het volledige BMW-net. Had de Belgische Mercedes-importeur het jaar voordien niet hetzelfde gedaan met de Universal die in Mechelen werd gebouwd? In München wordt het initiatief positief onthaald, maar het zou nog jaren duren eer BMW een break op het programma zal zetten, en die werd niet meer in België gebouwd.

In de periode 1967 tot 1972 verkoopt

Moorkens al wat ze mogen verkopen van het moederhuis. Met andere woorden, ze zijn gecontingenteerd, want BMW moet ieder jaar meer markten bedienen en de thuismarkt krijgt bovendien voorrang. De fabriek in Kontich werkt de klok rond en levert 24 auto's per dag af, hetzij 24x 236 of 5.664 auto's per jaar. Daarbij komen ook nog eens enkele honderden exemplaren van de mooie 3200 CS coupé.

In 1971 wordt de 50.000e door Moorkens geproduceerde BMW gevierd met een voetbalmatch tussen Anderlecht en Bayern München. Alle BMW eigenaars worden uitgenodigd in het Heizelstadion.

De productie in Kontich wordt beëindigd in juni 1972. Het productieapparaat is afgeschreven, er zijn geen tolheffingen meer en de auto's die hier worden geproduceerd zijn niet meer goedkoper dan in Duitsland. In totaal werden er 55.372 BMW's in Kontich geassembleerd. De sluiting van de fabriek in Kontich gebeurt zonder veel ophef. Het merendeel van de arbeiders kan meteen aan de slag in de nieuwe Opel fabriek in Antwerpen (Plant 2) en de montagelijn wordt verkocht en verhuist naar Portugal.

De wind keert bij BMW wanneer een nieuwe baas aan de macht komt: Eberhard van Künheim, door de vorige directeur van BMW, Hahnemann, “Der teuerste Lehrling bei BMW” (de



In 1966 toonde Brussels carrossier Coune ook een break op basis van een BMW 1800 op het salon van Brussel.

duurste leerling bij BMW) genoemd. Het merk besliste om de internationale distributie zoveel mogelijk in eigen hand te nemen. Dat was niet uitzonderlijk in die periode, ander grote merken zoals Mercedes en Volvo hadden dat ook reeds gedaan. Er is toen veel over gezegd, gespeculeerd en geschreven, maar Moorkens moest het uiteindelijk stellen met een opzegperiode van één jaar, die afliep in 1974.

■ Pegaso

In de periode dat de productie van BMW wordt stopgezet; start het Spaanse Pegaso een expansieplan op de Europese markt. Zwitserland, dat geen voorbehoud maakt tegenover het Franco-regime, is het eerste land waar een Pegaso dealer komt. Moorkens ziet er een oplossing in voor het tiental werknemers dat ze na de productie-stop van BMW ten gevolge van een syndicaal akkoord aan het werk moesten houden. Tegelijk kunnen de activiteiten worden uitgebreid in een markt waar ze voordien nog niet aanwezig waren. Het plan is om vrachtwagens en trekkers te assembleren in Kontich. De lancering van het nieuwe product gebeurt op het Bedrijfswagensalon van Brussel in 1973. Maar het project is onder een slecht gesternte geboren. De Pegaso-vrachtwagens blinken niet uit door hun betrouwbaarheid, de motor van 240 pk is eigenlijk te licht

voor de marktvraag, en de vrachtwagen heeft geen kantelcabine, wat alle concurrenten intussen wel hebben. De bestelwagens en lichte vrachtwagens van het merk zijn verouderd en bijgevolg praktisch onverkoopbaar. Enkel het gamma boven de 19 ton maakt een kans, zij het niet als concurrent van de vijf tenoren op de vrachtwagenmarkt (DAF, Volvo, Scania, Mercedes en MAN), maar in de achterhoede (Fiat, Saviem, Berliet en Renault). Er worden enkele successen geboekt, maar snel blijkt dat de Belgische markt te klein is om een break-even te bereiken. Er wordt dus over de grenzen gekeken en niet veel later wordt ook de Nederlandse markt via Moorkens bediend. In september 1974, in volle

BMW Quick Service, reclamefoto uit een folder, ca 1965.



De assemblagefabriek in Kontich, ca 1966. Bovenaan was nog een kleigroeve ten behoeve van de baksteenindustrie, die later zou worden ingelijfd.



oliecrisis, wordt Moorkens France opgericht, met de bedoeling om ook hier de Pegaso vrachtwagens te gaan verkopen. Minder dan een jaar later reeds beslist Albert Moorkens om zich terug te trekken van de Franse markt, en dit om meerdere redenen. Ongeveer tegelijkertijd krijgt de dienst-na-verkoop de opdracht om een dubbele revisie uit te voeren op een honderdtal trekkers: vervanging van de lagers van de achteras en versteviging van de krukas. Dat is natuurlijk nefast voor het imago van het merk. In Zwitserland is de importeur intussen failliet verklaard en in Oostenrijk is de distributeur ook reeds gestopt. In 1976 overtreffen de bedragen die de Spaanse fabriek moet betalen aan Moorkens m.b.t. garantieclaims het totaal van de factuurbedragen voor de aankoop van nieuwe vrachtwagens. De distributie kent nog een korte opleving in 1977 dank zij een nieuwe motor met 306 pk en een aantrekkelijke autocar, met een carrosserie van de Spaanse busbouwer Obradors. Daarvan worden er in december 1977 23 verkocht, en in 1978 is Pegaso zelfs marktleider op de Belgische autocarmarkt met 51 inschrijvingen, beter dan Van Hool. Maar het is een laatste opflakking. De samenwerking met Pegaso wordt beëindigd in 1979 en niet veel later wordt het zieltogende Spaanse merk overgenomen door de nieuw gevormde groep Iveco.

■ Mitsubishi

Aan het begin van de jaren '70 was Chrysler Corp. één van de belangrijke aandeelhouders bij Mitsubishi Motors (15% van de aandelen) en verkochten ze Mitsubishi's in de VS. In Europa hadden ze daar minder belang bij, want daar hadden ze een alliantie met Simca-Talbot. Mitsubishi was wereldwijd aan een expansie bezig en besloot dan maar zelf de Europese markt op te gaan onder de hoede van de grote Japanse handelsmaatschappij Itochu. Alle grote Japanse merken hadden al een vertegenwoordiging op de Europese markten. Door de beslissing van BMW om de internationale distributie zoveel mogelijk in eigen handen te nemen kwamen enkele belangrijke Europese importbedrijven vrij voor een nieuw merk. Mitsubishi maakte hier handig gebruik van. Zo kwamen ze ook terecht bij Moorkens en kon de distributie van Mitsubishi op de Belgische markt zeer snel van start gaan. BMW agenten bleven natuurlijk trouw aan hun sterk merk, Moorkens moest op zoek naar nieuwe distributeurs. Al bij al liep dat vrij vlot, want in die periode ging de Britse auto-industrie naar de verdoemenis en heel wat garagebedrijven waren op zoek naar een nieuwe merkenvertegenwoordiging. Erik Van den Heuvel, tot aan zijn recent pension PR van Mercedes in België, startte zijn carrière als PR bij het net

opgestarte Mitsubishi Belgium, begin 1975. Het kantoor was gevestigd in een appartement in Mechelen, op de benedenverdieping was een kleine show-room. Hij was één van een vijftal jongeren die hun eerste kans kregen van Leopold Moorkens. “We kregen maximale kansen, dat is een familietraditie” herinnert hij zich, en ook dat zijn kantoor in de keuken was gevestigd. Het eerste model dat op de Belgische markt werd gelanceerd was de Lancer 1400cc. Axel Moorkens herinnert zich daarvan dat zijn grootvader alles behalve gelukkig was met zijn nieuwe bedrijfswagen, die nog een starre as en bladvering had, terwijl hij gewoon was aan het comfort van een BMW.

Het merk kende een zeer sterke opmars. Het eerste jaar werden er 3000 auto's verkocht, het jaar daarop 6000 en dat ging zomaar door. “Een geniale zet was om als eerste drie jaar garantie te verlenen. Daarmee konden we het merk meteen sterk in de markt zetten”, herinnert zich Erik Van den Heuvel. “Vergeet niet dat de Japanners toen 30% van de markt hadden” aldus Axel. “Mitsubishi was een ingenieursbedrijf. Zij waren toen de besten in diesels, zij hadden de eerste intercooler.... Maar het waren slechte commercianten.” Het gamma werd uitgebreid met de Celeste en vervolgens de Galant. “Er waren slechts twee opties, metaalkleur en een servostuur. Het model

was slechts in vijf kleuren verkrijgbaar. Dat was dus vrij gemakkelijk voor ons. De grote doorbraak kwam met de Colt in '79. Met de turbodiesel hadden we 2% van heel de Belgische markt. Met één model hé” aldus Axel. Kwatongen beweren dat de eerste Colt door Peugeot werd gekocht, en dat de 205 schatplichtig is aan de Japanner. Idem voor de Space Wagon, één van de eerste familiewagens, die model zou kunnen gestaan hebben voor de Renault Espace, aldus Axel. Een ander succesvol model was de Pajero, een vrij luxueuze en betaalbare 4x4.

In 1979 werd een nieuwe hoofdzetel voor Mitsubishi ingehuldigd, in aanwezigheid van Dr. Kubo, de president van Mitsubishi Corporation. De Belgische tak had intussen drie divisies: de Car Division, de Truck Division (inclusief assemblage van de Canter lichte vrachtwagen in Kontich) en de Forklift Division. Van de vele inspanningen om het merk naambekendheid te geven herinnert Erik Van den Heuvel zich o.m. een reclamekaravaan in de twee Belgische ritten van de Ronde van Frankrijk 1980 met twee auto's per dealer, goed voor meer dan 70 Mitsubishi's. In 1982 werd deelgenomen aan het Belgische rallykampioenschap met het Mitsubishi Dealer Team. Ook de Nederlanders deden mee, en Mitsubishi kon rekenen op de medewerking van o.m. Belgisch kampioen Willy Plas en de Fransman Chavan.



De eerste hoofdzetel van Mitsubishi was gevestigd in Mechelen. De kantoren bevonden zich in het appartement op de eerste verdieping. Deze foto dateert van 1977.

Opening van de nieuwe Mitsubishi hoofdzetel, 1979, in aanwezigheid van Dr. Kubo, de president van Mitsubishi Corporation. Links herkennen we Leopold Moorkens, rechts Albert met zijn echtgenote Constance 'Coco' Belpaire.



De auto's waren Lancer Turbo's, die in België waren klaargestoomd.

In de beste jaren had het merk een marktaandeel van 4% in België. Een andere meevaller was dat in verschillende Europese landen de Mitsubishi's gecontingenteerd waren, maar niet in België. Er werden dus heel veel auto's doorgevoerd, vooral naar Zuid Europa. Maar ook aan deze vertegenwoordiging komt een eind in 2002, wanneer Mitsubishi beslist om op eigen houtje verder te gaan.

■ Hyundai

In 1977 nemen Albert en Dominique Moorkens deel aan een economische missie naar Zuid-Korea, onder voorzitterschap van Prins Albert. Leopold, die uitstekende contacten onderhield met Mitsubishi, had vernomen dat de Japanners hun technische know-how ten dienste stelde van Koreaanse groep Hyundai, en dat die een eigen auto hadden ontwikkeld, de Pony. Doel van de missie

Het Mitsubishi Dealer Team voor de start van de Rally van Ieper, 1982.



was om een distributiecontract voor Belux te tekenen, wat ook gebeurde. Daarmee was Moorkens een van de allereerste Hyundai-distributeurs buiten Korea. Het eerste model was ontwikkeld door ex-British Leyland ingenieurs, de mechaniek was afkomstig van Mitsubishi en de carrosserie was getekend door Giugiaro. Maar het bleef een nogal rudimentaire en goedkope auto. De eerste Pony's verschenen in 1978 op onze markt. De start was moeilijk, alhoewel er het

verschillende schepen. Hij komt ook in contact met een jonge Nederlander en neemt een 50% belang in zijn 'Scheepswerf Falk Lewin'. Tijdens de economische missie naar Korea waarvan reeds sprake, worden ook overeenkomsten afgesloten m.b.t. de bouw van polyester reddingsboten. Zijn partner Lewin spendeert daardoor veel tijd in Korea, en dat gaat ten koste van de Nederlandse werf. Dat, in combinatie met de zeer hoge intrestvoeten aan het eind van de jaren '70 (18-19%),



De Hyundai Pony was het eerste Koreaanse model op de Belgische markt, 1978. Moorkens was ook één van de eersten in de wereld om Koreaanse auto's in te voeren.

eerste jaar toch een marktaandeel van 0,35% werd gehaald. Groot nadeel was dat de prijzen gebonden waren aan de dollar, en ze swingden de pan uit met een Amerikaanse munt die tijdens de Reagan-administratie meer dan verdubbelde in waarde. Vooral in de voorbije jaren kende het merk een fenomenale evolutie.

■ **Alcoba**

Albert Moorkens was een ondernemend man. Zijn ruime interesse maakte dat hij ook actief werd in bedrijfstakken buiten de automobielerwereld. We staan even stil bij twee van de meest opvallende initiatieven. Moorkens was al vanaf het begin van de jaren zestig een actief zeiler, en neemt deel aan verschillende wedstrijden. Na enkele jaren telt zijn vloot

maakt dat Moorkens zijn belang in de scheepswerf opgeeft.

Eind van de jaren zestig leert Albert Moorkens ook vliegen, samen met enkele van zijn zonen. Hij komt zo in contact met de importeur van Piper, die in slechte financiële papieren zit. Zijn bedrijf European Air Services, kortweg EAS, wordt overgenomen en omgevormd tot NEAS (de N staat voor New). Er wordt een bedrijfshal gebouwd in Zaventem en Red Dewaelhens, voorheen patrouilleleider van de 'Red Devils' en vlieg-instructeur van Albert en zijn kinderen, neemt de leiding. De zaken verlopen aanvankelijk voorspoedig en al snel is het bedrijf ook actief op de Nederlandse en Franse markt. In 1978 worden niet minder dan 89 Pipers verkocht. Maar ook hier

In de familieholding Alcopa speelt de auto nog steeds een hoofdrol. Via de divisie Alcadis worden verschillende merken op de Europese markt vertegenwoordigd, zoals Isuzu in de Benelux en Polen.



komen de hoge rentevoeten roet in het eten gooien. De verkoop valt terug tot nauwelijks 7 toestellen het jaar nadien. Alcopa beslist om de sector te verlaten. In 1980 gaat ook het originele Piper failliet.

Intussen was de ondernemende Albert Moorkens overleden. Hij stierf ten gevolge van een hartfalen tijdens een zeilwedstrijd in Groot-Brittannië in 1979, net geen 65 jaar oud. Zijn vroegtijdige en onverwachte dood stelde de familie voor een grote uitdaging, er was immers niets geregeld. Daardoor waren de kinderen verplicht om samen te werken en het samen op te lossen. “Grootmoeder Constance speelde hierin een essentiële rol, zegt Axel. Zij was ook een CEO, maar dan een Chief Emotional Officer.”

De erfenis van Albert Moorkens resulteert in 1980 in de oprichting van de familiale holding Alcopa. Die groepeerd vandaag meer dan 160 vennootschappen, in de meest uiteenlopende sectoren. De holding is onderverdeeld in vijf “Lines of business”. De automobiel speelt hierin nog steeds een vooraanstaande rol. Via de afdeling Alcadis vertegenwoordigt de groep Hyundai in Belux en Zwitserland, Ssangyong in Benelux, Polen, Duitsland en Zwitserland, Suzuki in Belux en Isuzu in Benelux en Polen. De groep is ook sterk vertegenwoordigd in de distributie van auto's van verschillende merken onder de naam Modis. Deze divisie

telt 800 medewerkers en verhandelt zo'n 35.000 auto's per jaar. Op de markt voor de tweewielers, ondergebracht in de entiteit Moteo, is er naast Suzuki (1960) ook Peugeot (1978), Derbi en Sym (2001). Alcopa Dev is de afdeling waarin een aantal recente bedrijfsinitiatieven zijn ondergebracht. Deze divisie telt een zestal bedrijven. Eén daarvan is Alcopa Auctions, een sterk groeiend Frans bedrijf dat verkopen van occasionwagens uit leasing- en andere vloeten organiseert. De groep speelt ook een vooraanstaande rol in de wisselstukkenhandel op Europese schaal, o.m. met CBM en Orangemarine. Alcopaimmo bestaat uit diverse immobiliënvennootschappen, die actief zijn in meerdere Europese landen. Een van de meest spraakmakende initiatieven van de vastgoedtak was het verwerven van de site van Renault Vilvoorde.



FOR EVERY PART OF THE JOB.



Cleaners



Speciality



Lubricants



Additives



Anti-corrosion

www.crcind.com



Mercedes Universal

Belgisch erfgoed

Op 8 januari 2018 is het negenenveertig jaar geleden dat de laatste Mercedes Universal van de band liep in de IMA-fabriek in Mechelen.

Leo Van Hoorick

Voor 1965 had Mercedes geen station wagons op het programma. Wie er een wilde kon terecht bij enkele gespecialiseerde carrosseriebedrijven, waarvan Binz en Miesen de belangrijkste waren. Zij bouwden vooral ambulances en lijkwagens op basis van de 170V waarmee Mercedes na

de oorlog de productie hervatte, en later op basis van de 'Ponton'. Ook de W110 en W111 "Heckflossen" - zo genoemd omwille van de kleine 'vleugeltjes' op de achterspatborden - werden als basis gebruikt.

In ons land bouwde de Brusselse



Op het autosalon van Brussel in januari 1963 toonde Brussels carrossier Coune een break op basis van een 220 SE. Dat was twee jaar vroeger dan de Universal van I.M.A.

carrossier Coune een break op W111-basis en stelde die voor op het Brusselse Autosalon van 1963. Dat kon de toenmalige Mercedes-Benz importeur I.M.A niet ontgaan zijn. Was dit de reden waarom ze ontwerper Jos Vermeersch de opdracht gaven om een break te ontwerpen? In een interview met collega Tony de Mesel, verschenen in het Nieuwsblad van 23 januari 2005, vertelde de designer: “Toen Mercedes in 1963 zijn nieuwe 190-200 uitbracht zei mijn baas Gustaf Elmer me dat het tijd was om met mijn vaardigheden naar buiten te komen. Ik tekende een break op basis van het nieuwe model en trok met mijn kant-en-klare plannen naar Stuttgart. Daar waren ze verbaasd over hoe gedetailleerd mijn ontwerp was. Maar voor de top in Duitsland klonk een ‘Mercedes Break’ als heiligschennis. In Europa was een break iets voor de bakker of de loodgieter, maar in Amerika hadden dergelijke auto’s veel succes als gezinswagens. Uiteindelijk zag men toch brood in het project en kreeg het groen licht.” Het ontwerp werd verder uitgewerkt in samenwerking met de ingenieurs van het moederhuis en I.M.A. mocht de auto bouwen voor de volledige wereldmarkt.

■ I.M.A. Mechelen

I.M.A. staat voor ‘Importateur des Moteurs et d’Automobiles’ en was invoerder van verscheidene automerken, waaronder ook Mercedes. Het bedrijf werd opgericht in 1951 en was oorspronkelijk in Brussel gevestigd. In 1955 nam de firma een nieuw assemblagebedrijf in gebruik, dat het in Mechelen aan het Rode Kruisplein 14 had opgericht: ‘I.M.A. Malines’. Hier werden Mercedes berlines geassembleerd, zo konden invoerrechten van 24%, die vanaf eind 1952 waren ingesteld, worden vermeden.

Eind 1964 werd de productie van de Universal station wagons opgestart voor de hele wereldmarkt. De auto’s werden geleverd in kits, ook bekend als CKD of ‘completely knocked down’. De carrosserieën – zonder dak, achtervleugels of kofferdekseel – kwamen van Sindelfingen, de



motoren en versnellingsbakken van Untertürkheim. De afgeleverde carrosserieonderdelen waren in blank metaal, ten hoogste behandeld met één of ander beschermingslaagje, wat maakte dat de in Mechelen geproduceerde Mercedesen aanvankelijk nogal roestgevoelig waren. Een insider zei me ooit “dat ze al roestten voor ze geassembleerd werden”.

Verschillende onderdelen werden ter plaatse gefabriceerd, zoals de grote dankpanelen, de achtervleugels, achterdeuren en achterklep. Er werden ook onderdelen aangekocht op de lokale markt, zoals het glas van Soliver. De productie van de eerste generatie Universal stopte officieel op 8 januari 1969, met 2.754 gepro-



duceerde exemplaren. Er werkten toen ongeveer 350 mensen bij I.M.A. en de productie bedroeg 25 auto's per dag, niet enkel breaks, maar ook berlines. I.M.A. bouwde nadien ook exclusief de opvolger van de Universal op basis van de W114 en W115, bekend als 220D, 220 en 230. De naam Universal raakte in onbruik ten gunste van het T achtervoegsel, waarmee de Mercedes breaks vanaf 1977 werden aangeduid. De productie voor rekening van Mercedes-Benz stopte in 1973. Er werden in totaal 78.568 auto's geproduceerd voor het merk met de ster. Nadien werd in Mechelen de Saab 99 geassembleerd, tot in 1978. Dat betekende meteen ook het einde van de auto-assemblage in Mechelen.

■ De opkomst van de break

In het begin van de jaren '60 kregen de mensen steeds meer vrije tijd en dat weerspiegelde zich ook in het gebruik van de auto's. Een break bood het grote voordeel dat hij zowel zakelijk kon worden gebruikt als transportmiddel, en zonder moeite

of kosten kon worden omgevormd tot gezinswagen in het weekend. Die evolutie was reeds in de jaren '50 ingezet in de Verenigde Staten. Tegen het midden van de jaren '60 lanceerden talrijke Europese constructeurs kort na de introductie van een nieuwe berline ook een breakversie van het nieuwe model. In 1966 had de Universal concurrentie van o.m. de Citroën ID en DS Familiale, Fiat 2300 Familiare, Ford Taunus 20M Break, Hilman Super Minx, Opel Rekord Caravan, Peugeot 404 Break, Vauxhall Victor Estate Car of Volvo 222 Estate om er maar enkele te noemen. De Mercedes-verkopers kregen een lijstje met niet minder dan 104 breakmodellen van de concurrentie...

Volgens toenmalige gegevens van Mercedes-Benz bedroeg de markt voor breaks in 1966 ongeveer 6% van alle personenwagens in België. Dat kwam volgens dezelfde bron ook overeen met de verkoop van de Universal in vergelijking met de andere Mercedes modellen. Het marktaandeel van Mercedes perso-

De 190D, 200, 200D en 230 (type W110) zijn te herkennen aan de ronde koplampen





De wielerploeg Solo Superia had ook een Mercedes Universal.

nenwagens in België bedroeg dat jaar 2,8%. Op de markt van de kombi's had de Universal een marktaandeel van 2,56%. Dat was niet slecht, want hij kostte ongeveer 30% meer dan een vergelijkbare berline.

Een persbericht uit 1966 geeft enkele verduidelijkingen. Zo waren de 15 duims velgen volgens de constructeur beter in combinatie met de hogere achterasbelasting dan de 13 duims van de berline. Bijkomend voordeel was dat hij ook een hogere bodemvrijheid had, wat nuttig was "omdat de Universal bij vrijetijdsactiviteiten, ook op minder goede wegen moet rijden."

De kofferbekleding bestond uit 'Panolux', een materiaal samengesteld uit houtvezels en bakeliethars. Het gaf een luxe-uitstraling, en toch was het zeer kras- en vlekbestendig. Het was weliswaar veel duurder dan een stalen vloer, maar het had ook betere geluidsisolerende eigenschappen. De chroom strips met rubber afwerking waren dan weer goed om te vermijden dat de lading al te veel zou verschuiven. De rugleuning van de achterzetel was hoger dan bij de berline, om de lading beter tegen te houden. De achtervering werd versterkt en voorzien van een hydropneumatische compensatieveer die ook werd toegepast op de topmodellen van het merk. Die vering paste zich automatisch aan de belasting aan, aldus nog het persbericht.

De eerste Universals (type 190) hadden nog een pneumatische vering die

d.m.v. een bandencompressor diende te worden opgeblazen wanneer zware lasten werden vervoerd. Het ventiel bevond zich achter het tankdeksel dat op zijn beurt achter de nummerplaat zat.

■ Voorstelling

De Universal werd op 11 januari 1965, aan de vooravond van het Brusselse autosalon, voorgesteld aan de Belgische pers door Gustaf Elmer, de directeur van I.M.A. Dat gebeurde in het toenmalige Rogiercentrum (destijds ook bekend als de Martini-building) in hartje Brussel. Hij vertelde de pers toen dat zijn bedrijf, naast de reeds gebruikte gebouwen, in de voorbereiding op de productie van de Universal, ook het slachthuis van Mechelen had kunnen verwerven – naast de reeds bestaande site – en dat hier nieuwe gebouwen werden opgetrokken om de productie van het nieuwe model te kunnen verzekeren. Hij schatte, op basis van een marktstudie, dat de jaarproductie wel eens 5.000 auto's zou kunnen bereiken. Het bedrijf wou goed voorbereid zijn op de nieuwe activiteit: namelijk een productie die vanaf nu ook exportgericht zou zijn. De E.G. stond in haar kinderschoenen, de grenzen zouden wegvallen en de verwachtingen waren hooggespannen.

Het eerste model was een 190 D. De Universal had een laadvolume van 2,7m³ en een laadvermogen van 710 kg. Het voorgestelde model had reeds een chroomstrip over de hele lengte van de achtervleugel.

Net voor het autosalon 1965 werd de Universal voorgesteld aan de pers in het Rogiercentrum. De nadruk lag op het laadvermogen en -volume.

In optie was de Universal leverbaar met een ongelijk deelbare achterbank. Een echte nieuwigheid toen.



De laatste Universal, nummer 2754 loopt van de band op 8 januari 1969. Van links naar rechts: ontwerper Jos Vermeersch, Henri Smeekens en Denis Ambrosi. De vierde man konden we niet identificeren.

In de eerste folders staan foto's van een auto met enkel een kleine strip op het uiteinde van de vleugeltjes, zoals op de W110 berline, maar klaarblijkelijk heeft deze nooit het productiestadium gehaald. Reeds in augustus 1965 wordt het model voorzien van een iets sterkere motor, en wordt de 'opblaasbare' achteras vervangen door een vering die zich automatisch aanpast aan de belasting, zoals die reeds werd toegepast op de S-modellen van het merk. Van dan af spreken we van 200 en 200 D Universal. Er is ook een zescilinder 230 en voor het einde van het jaar komt er ook een S-variant (type W111) met dubbele voorbumper, een beetje meer chroom, de grote typische 'bokaal'-lichten en een 14 cm langer front. Ten opzichte van de berline is de Universal 35 mm hoger (door de grotere wielen) en 105 kg zwaarder.

■ Uitrusting

De Universal kon in principe worden geleverd met dezelfde opties als de berline. We denken hierbij aan de automatische transmissie, servostuur, een schuifdak of leren zetels. Ook veiligheidsgordels en hoofdsteunen vooraan stonden reeds op de optielijst.

Er waren ook opties specifiek voor de Universal. Eén daarvan was een derde, wegklapbare zitbank die naar achter keek. Opvallend is dat de voetruimte rechts niet even breed is dan de zetel. Dat komt omdat de uitlaat aan die kant zit en tussen de uitsparing voor het reservewiel een de bak voor de voetruimte naar achter loopt. Bij de auto's die deze optie niet hebben is een extra bagageruimte beschikbaar onder de laadvloer. Links is ook een kleinere ruimte met afzonderlijke afdekking waarin het gereedschap kan worden opgeborgen. Rechts zit het



8,5 - 10,4 L/100 KM • 199 - 244 G CO₂/KM

Environmental information KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Give safety priority.

True art is timeless.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



Productietabel

	190D Ch	190D Uni	200 Uni	200D Uni	230 Ch	230 Uni	230 S	Totaal
1964	7	-	-	-	-	-	-	7
1965	6	506	24	129	-	56	1	722
1966	4	5	131	656	1	84	137	1,018
1967	-	-	57	485	-	50	112	704
1968	-	-	4	211	-	2	81	298
1969	-	-	-	-	-	-	5	5
Totaal	17	511	216	1,481	1	192	336	

reservewiel, rechtopstaand, samen met de krik. Er was ook in optie een achterbank beschikbaar die in twee delen kon worden neergeklapt. Ongezien was dat die ongelijke delen had: 2/3-1/3, dat zou pas gemeengoed worden vanaf de jaren '80. Hier was dat in eerste instantie bedoeld voor Universals die als ziekenwagen zouden worden ingezet. Op de optielijst stond verder nog een wegneembaar kussen tussen de voorzetels zodat men met drie vooraan kon zitten. Geperforeerde MB Tex zetelbekleding was standaard, met keuze uit 7 tinten: bruin, beige, zwart, rood, lichtgrijs, cognac of blauw. Als buitenkleur kon er standaard worden gekozen uit zwart, lichtgrijs, grafietgrijs, horizonblauw, bleekblauw, donkerrood en ivoorkleur. Daarnaast waren er nog eens 15 andere tinten leverbaar tegen meerprijs.

Productiecijfers

Uit bovenstaande tabel leren we dat er 17 'chassis' werden afgeleverd van de 190D, en 1 van de 230. Het gaat hier om een variant met een laadruimte zonder ramen. Van de W110 werden er 2.418 gebouwd, en van de W111 (S-klasse) 336. Diesels waren ruim in de meerderheid: 2.009 tegenover 745 benzine. In 1969 werden nog 5 exemplaren gebouwd, de productie stopte op 8 januari van dat jaar.

(Met dank aan Erik Van den Heuvel en Tony de Mesel)



Een derde, weghlapbare achterzetel behoorde eveneens tot de mogelijkheden.

Een 230S Universal op het concours van de Zoute Grand Prix 2017





Camille Jenatzy en de Jamais Contente in het Autrique Huis te Schaarbeek

*Replica van Jenatzy's Jamais Contente
(foto Edward Wouters)*

Artist impression/poster tentoonstelling



Camille Jenatzy moet één van onze eerste nationale helden op autogebied geweest zijn, zijn zoektocht naar snelheid bracht hem internationale faam. Zijn bekendste exploit was het overschrijden van de magische grens van 100 km/u in Achères nabij Parijs. Met zijn elektrische 'Jamais Contente', streed hij wekenlang tegen graaf de Chasseloup-Laubat (ook met een elektrische auto!) om het snelheidsrecord te breken, en toen Camille op 29 april 1899 105.882 km/u reed, staakte de graaf de strijd en bleef het record 3 jaar lang bij Camille.

Zijn deelnames aan de Parijs-Madrid, verschillende edities van het Circuit des Ardennes, en vooral zijn overwinning in de Gordon-Bennett in 1903 (met een Mercedes) bevestigden zijn superioriteit als racer. Hij was ook de eerste 'Rode Duivel', een bijnaam die hij kreeg omwille van zijn rosse baard.

Afkomstig uit Schaarbeek, vonden lokale gangmakers het een goed idee om hun festival 'Alles es just' dit jaar

in het kader van Jenatzy te houden. Gedurende enkele zaterdagen kon de jeugd zeepkisten bouwen en raceten die tijdens de Jenatzy Cup op 8 oktober in het Josephatpark.

In het Autrique Huis in Schaarbeek, een prachtig Art Nouveau gebouw van Victor Horta, loopt momenteel de tentoonstelling 'Camille Jenatzy en de Jamais Contente'. Het huis, bouwjaar 1893, werd gerestaureerd door de fameuze stripauteurs Schuiten en Peeters, wiens verhalen zich ook vaak rond die tijd afspelen. Een replica van de 'Jamais Contente' vergezelt originele foto's, posters en artefacten van de Jenatzy familie. De tentoonstelling is open van woensdag tot zondag van 12u00 tot 18u00 in de Haachtsesteenweg 266, 1030 Schaarbeek. www.autrique.be

Nick Jonckheere

Foto's: Edward Wouters

Interclassics Brussels

Cyclecars en Grand Sport

*Tekst en foto's :
Leo Van Hoorick/Interclassics*

De voorbije Interclassics had naast vele honderden auto's die er te koop werden aangeboden, ook twee opvallende tentoonstellingen. Om te beginnen de eerste presentatie van de 'Big Five'. Vijf van de meest vooraanstaande multi-merken automusea van Europa: onze eigen Autoworld, Louwman Museum uit Nederland, Beaulieu National Motor Museum uit Groot Brittannië, Cité de l'Automobile Collection Schlumpf uit Frankrijk en Museo Nazionale Dell'Automobile uit Italië, hadden een grote gemeenschappelijke stand in Hal 1. Maar de meeste positieve reacties waren er voor de thema-tentoonstelling 'Cyclecars et Grand Sport' die in elkaar werd gestoken door Luc Slijpen, Marc Hendrix, Kees Kersten en Jos Cox. Zij wisten een keur aan kleine cyclecars,

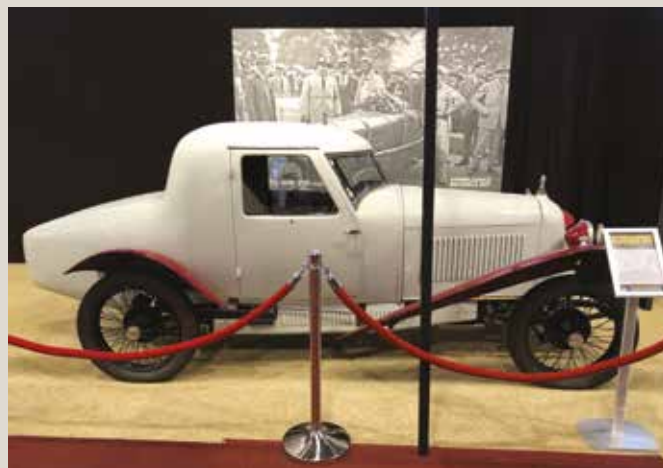
voornamelijk een fenomeen uit de jaren '20 in Frankrijk, samen te brengen. Die werden bovendien op een schitterende wijze voorgesteld, langsheen een hele zijwand van hal 3.

De opkomst van de cyclecars was een rechtstreeks gevolg van een gunstigere taxatie. Zij vormden het midden tussen een motorfiets en een auto. Reeds in 1912 werden twee klassen vastgelegd: de kleine klasse met een max. gewicht van 300 kg en 750 cc en de grote klasse met een max. gewicht van 350 kg en 1100 cc. Zij moesten een koppeling en een versnellingsbak hebben. De opkomst van de serieproductie van kleine auto's in het begin van de jaren '20, zoals de Austin 7 of de Citroën 5CV 'Trefle', betekende het einde van de ambachtelijk gebouwde cyclecars.



■ Amilcar C6, 1927

Dit was de race-auto van de Franse coureur Maurice Trintignant (broer van Bugatti-coureur Louis Trintignant en oom van acteur Jean-Louis Trintignant). Amilcar bouwde 60 zescilindermodellen, speciaal voor de racerij. De kleine 1100 cc motoren met dubbele bovenliggende nokkenas en compressor draaien als een uurwerk. Ze maken heel veel toeren en halen verbluffende prestaties. Het was de eerste 1100 cc auto die de 200 km/u grens doorbrak op het circuit van Montlhéry.



■ Amilcar CGS Duval Coupé, 1926

Deze Amilcar werd gebouwd voor Edita Morris, Zweeds-Amerikaanse schrijfster en politiek activiste, die later het boek « De bloemen van Hiroshima » (New York, 1959) zou schrijven. Amilcar bouwde de succesvolle CGS van 1923 tot 1925. De meesten werden af fabriek voorzien van een standaardcarrosserie van Duval. Hij tekende ook voor deze coupé, waar van slechts een handvol werden gebouwd.



■ D'Yrsan Course, 1928

Markies Siran de Cavanac bouwde naast zijn fameuze driewielers ook een twaalfstal vierwielers, waarvan er nog twee bekend zijn. Deze D'Yrsan was speciaal besteld voor de racerij en was o.m. voorzien van een compressor. Norbert Dumoret, die actief was van '27 tot '33, kwam met deze auto aan de start in de GP van Spa. De auto viel echter uit en bleek gesaboteerd te zijn. Na de oorlog was deze auto lang onderdeel van de bekende Pozzoli-collectie.



■ Tamplin 1921

Sir John Carden had al enige ervaring in het bouwen van cyclecars toen hij deze auto op de markt bracht. In 1919 verkocht hij de productierechten aan één van zijn dealers uit het Engelse Staines. Die verbond er meteen zijn naam aan en noemde hem Tamplin. Hij heeft een potente 1000 cc JAP V-twin voorin, een carrosserie van versterkt triplex, riemaandrijving en een fragiele onafhankelijke voorvering. Met zijn smalle wielen, rechte spatborden en twee 'tandem' zitplaatsen is het een echte cyclecar. Maar dan made in Great Britain.

■ Peugeot Quadrillette, 1921

Peugeot zag als één van de oudste autoconstructeurs ter wereld al snel de waarde in van een goedkope en efficiënte auto voor de massa. Hun antwoord was deze cyclecar. Deze originele en ongerestaureerde auto komt uit de 'geheime' voorraad van Mahy Mobiles in Leuze-en-Hainaut. Hij laat goed zien hoe de afwerking was van deze veel verkochte cyclecar. En ja, er werd ook flink mee geracet in Frankrijk.



■ BNC, 1927

Deze BNC werd in 1927 nieuw besteld door César Figuerido de Miranda Pombo uit Lissabon. Op 1 augustus van dat jaar verlaat hij de fabriek in Parijs met volledige race-specificaties waaronder een Cozette compressor nr. 8, droge cartersmering met oliekoeler en een vierversnellingsbak.



■ Sandford G, 1927

Geïnspireerd op de Morgan Three-wheelers en de klanten die steeds sterkere motoren op deze auto's lieten monteren. De Engelsman Steward Sandford maakte vanaf 1922 zijn eigen variant op drie wielen. Aangedreven door een Ruby viercilinder en een zeldzame vierversnellingsbak. Zeer geduchte concurrent bij cyclecar races.





■ Lombard AL3 Grand Prix, 1927

Van 1927 tot 1929 bouwde de Franse autocoureur André Lombard sportieve auto's naar eigen ontwerp, 94 stuks in totaal. Daar zijn nog 12 van overgebleven. Slechts twee auto's uit de totale productie werden voor de racerij uitgerust met een speciale 1500 cc motor. Dit is een van die twee, de enige Grand Prix Lombard die al zijn races heeft overleefd. Het speciale motorblok is uit Alpax, een zeer lichte en sterke aluminiumlegering. De cilinderkop is van gegoten brons. Allemaal zeer fraai handwerk en uniek in zijn soort.



■ Villard 29A, 1929

Marcel Villard was een technisch genie en had een passie voor cardansystemen, waarvoor hij een goede twintig patenten op zijn naam had staan. In 1924 startte hij zijn eigen merk en bouwde gedurende 10 jaar driewielige cyclecars. Bijzonder aan dit model is dat het voorwiel via een cardan wordt aangedreven. Van de naar schatting 600 auto's die hij bouwde, zijn er nog een 12-tal bekend.



■ Bédélia, 1910

Bourbeau et Devaux Co uit Parijs bouwde van 1910 tot 1925 deze originele cyclecar naar een ontwerp van Robert Bourbeau. Hij koos bewust voor motorfietstechnieken i.p.v. zich te laten inspireren door automobielen. Zelfs in de opstelling van de zitplaatsen: achter elkaar, met de passagier vooraan! Vooraan zit ook een tweecilinder die de achterwielen aandrijft via een riem met twee verhoudingen. De stuurinrichting werkt via een kabel. Voor de eerste wereldoorlog waren er reeds 3000 Bédélia's verkocht. In 1913 won het merk de eerste Grand Prix voor 'voiturettes' in Amiens.



■ Salmson GS 8, 1928

Reeds vanaf 1921 bouwde Salmson motoren met dubbele nokkenassen. In een cyclecar van 350 kg stond dat garant voor indrukwekkende prestaties. Salmson domineerde dan ook de cyclecar-klasse in Frankrijk, in het begin van de jaren '20. Van de GS 8 – eigenlijk reeds een voiturette – werden 130 exemplaren gebouwd. Met deze groene Salmson GS 8 nam Mrs. Catherine Mary Taylor-Young van de bekende Martineau familie (eigenaren van het BSAE-concern, dat ook de British Salmson auto's produceerde) tot begin van de jaren '50 deel aan talloze races.

■ Amilcar CC Skiff, 1923

Deze Amilcar verliet de fabriek als chassis in 1923. Een externe maar onbekende carrosseriebouwer bouwde er een zeer fraaie handgemaakte carrosserie op geheel naar wens van de klant. In dit geval was dat een houten skiff, een zeer luxe en sportieve carrosserievorm die erg in zwang was in de uitbundige jaren twintig. Zo'n carrosserie sprak vooral de (rijke) jeugd aan.

15.12.2017 ★ 28.01.2018

AMERICAN DREAM CARS AND BIKES

THE GOLDEN YEARS



EXPO AUTOWORLD MUSEUM BRUSSELS
AMERICANDREAMCARS.BE



AUTOWORLD
BRUSSELS





De cirkel is rond

Tot spijt van wie het benijdt is er slechts één ultieme sportwagen: de Porsche 911. Al is het eigenlijk de 911 R die je in je garage wil parkeren.

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

Je moet het maar doen. Gedurende meer dan 50 jaar dezelfde sportwagen bouwen – of tenminste dezelfde basis verder fijnlijpen – daar ruim één miljoen exemplaren van omzetten, er meer varianten van verzinnen dan er koffies zijn bij Starbucks en toch worden beschouwd als een exclusieve verschijning. De Porsche 911 doet dat gewoon. Niettemin is er altijd baas boven baas. Want deze 911 R is de variant die iedereen wil hebben maar niemand kan krijgen.

Er vallen nochtans veel redenen te verzinnen om geen 911 bovenaan je verlanglijstje te zetten als je flink wat spaarcenten over hebt. Vanaf de eerste dag is hij namelijk onder een fout gesternte geboren omdat zijn motor die helemaal achterin hangt alle fysicawetten met de voeten lijkt te treden. Niet voor niks werden de krachtigste versies vroeger gezeënd met de bijnaam “widowmaker”. Vooral op nat wegdek was er weinig dat nog gevaarlijker was dan een beresterke en a priori erg staartlastige 911. Slechts uiterst bevoegen stuurmannen wisten zo’n beest te controleren, wat waarschijnlijk de halve aan-

trekkingskracht vormde. Dat Porsche ondertussen zo’n uitgebreid gamma op poten zette dat je nauwelijks nog het bos door de bomen ziet, maakt het evenmin makkelijker. Je moet haast een cursus volgen om alle varianten te kunnen onderscheiden en daardoor blijft het bij klanten onderhuids altijd een beetje knagen dat ze misschien niet de perfecte 911 hebben gekozen. En als er al eens een keer geen twijfel bestaat, blijkt steevast dat de 911 die het beste past bij je noden toevallig ook diegene is die het meeste euro’s uit je zak trekt. Porsche’s tranentrekkend dure optiepolitiek helpt evenmin. Om een 911 ietwat lekker aan te kleden, komt er vaak nog eens 50 procent bij het stevige prijskaartje bovenop.

Tegelijk is een 911 wel de meest praktische sportwagen op de markt. Hij biedt redelijk wat kofferruimte, een min of meer bruikbare achterbank en zijn afmetingen zijn niet op het potsierlijke af zoals bij Lambo’s of Ferrari’s. Je kan met deze allemansvriend bovendien overal komen aanzetten zonder dat de uitstraling van de auto je eigen persoonlijkheid

kapot domineert. Niemand misgunt je een 911, nooit word je als patser weggezet als je met deze uiting van goede smaak onderweg bent. Al is er één beresterk argument dat alle andere overvleugelt: het is een 911. Punt. Voor velen is het de leukste, tofste, knapste, elegantste, degelijkste en meest geraffineerde sportwagen die voor geld te koop is. Het is de referentie, een icoon zoals ieder ander merk er dolgraag eentje in het gamma wil hebben.

■ Beperkte reeks

En dan is er deze 911 R, een gelimiteerde serie waarvan er slechts 991 werden gebouwd en waarvoor alles dat rijk en machtig was over elkaar heen rolde om er één vast te krijgen. Het was niet eens een kwestie van centen, want het prijskaartje bleef voor één keer relatief bescheiden. Vanaf ongeveer 220.000 euro had je zo'n onvolprezen 911 R op de oprit, ook al tikte de grote meerderheid dankzij wat extra opties af in de buurt van 250.000 euro. Onbetamelijk veel geld, uiteraard, maar een schijntje voor een gelimiteerde Porsche. Omdat er veel meer gegadigden waren dan

beschikbare auto's hanteerde Porsche een strenge selectieprocedure waarbij het zo'n beetje de onofficiële regel leek dat iedereen die eerder veel dieper in zijn portefeuille was gedoken voor een 918 Spider nu opnieuw aan de feestdis mocht aanschuiven. Voor dat geld kregen de gegadigden een 911 zoals alle anderen, maar dan helemaal anders.

Het idee achter de reïncarnatie van de 911 R uit 1967 ontstond toen Porsche's designchef Michael Mauer eens op de koffie ging bij Andreas Preuninger die aan het hoofd staat van de sportafdeling. Nadat Mauer daar vertelde dat hij droomde van een "sleeper" 911 met de technologie van de brute 911 GT3 RS, zonder alle spoilers, toeters en bellen, ging Preuninger meteen dwars liggen. In zijn perfectionistische geest leek het absoluut onverstandig om 500 pk los te laten op de weg zonder aerodynamische hulpmiddelen. Het zaadje was echter geplant en nadien werd steeds duidelijker dat er wel degelijk een cliënteel was voor een 911 die ongeveer even indrukwekkend pres-



teerde als een GT3 RS, maar zonder het uiterlijk vertoon. Uiteraard moesten in het grensbereik inboeten aan pure performance. Wie maalt daar echter om op de openbare weg, daar waar zo'n GT3 RS zo oerendhard gaat dat het compleet onverantwoord is om zelfs in de buurt van de limiet te komen.

En dus is de 911 R er gewoon gekomen toen de 50ste verjaardag van de legendarische R uit 1967 met rasse schreden dichterbij kwam. Een kaskraker was dat nochtans nooit. Amper 24 exemplaren werden er ooit gebouwd omdat hij té spartaans was en vooral veel te duur. Ondanks de 220 pk sterke flat six van de 906 onder de kap geraakte dit icoon nadien met de jaren ietwat ondergesneeuwd. Een imposant palmares mankeerde namelijk aangezien hij niet in de sportwagenklasse mocht aantreden nadat Porsche's marketingafdeling dwars was gaan liggen en niet de minimum 500 stuks had willen bouwen die noodzakelijk waren voor de homologatie. Behalve bij echte Porsche-fans dus. Die weten dat de R het neusje van de zalm is. Een peperdure, uiterst zeldzame zalm bovendien, want zelfs het schitterende Porsche-museum

heeft er geen enkele in de collectie. Als er als een eentje op de markt komt, balanceren de prijzen tussen 3 en 5 miljoen euro.

■ De details

Als de koper van een nieuwe 911 R verzaakte aan de typerende striping herkennen slechts kenners hem aan zijn specifieke velgen met daarachter gele remzadels, of aan het dak in Zagato-stijl en vooral aan de twee uitlaten die precies in het midden zitten. Aangezien rijplezier in vette letters bovenaan het lastenboek stond, is er naast het ontbreken van de spoilers één gigantisch verschil met de 911 GT3 RS. Terwijl de RS tot afgrijzen van velen uitsluitend leverbaar is met zeventraps PDK-versnellingsbak met dubbele koppeling en schakelflippers – omdat het nu eenmaal het snelst en meest efficiënt is – komt de 911 R enkel met een oerklassieke handbak. Onder de kap schuilt een atmosferische vierliter-zespitter die precies 500 pk levert. Na zijn dieet zet de auto amper 1370 kilo op de weegschaal en ademstokkende prestaties op de klok. Het sprintje van stilstand tot 100 km/u kost nauwelijks 3.8 seconden en pas bij 323 km/u verliest





de minst zware 911 in het huidige gamma zijn gevecht met de wind.

Zodra je er een stevig tempo op nahoudt, illustreert de nieuwe R dat er achter zijn brave snoetje een woeste sportwagen schuilt met een geweldige krachtbron én een heerlijk samenspel tussen koppeling, pook en gaspedaal. Uiteraard heeft hij ook de actieve vierwielsturing waarmee de GT3 RS zich onderscheidde. Of hij de schoenen van zijn voorvader kan vullen, is niet helemaal aan de orde. Al was het maar omdat de GT3 RS 4.0 meer grip heeft dankzij een aangepaste achtertreinafstelling, nij-diger rubbers en een knoert van een spoiler. De R is wel prettiger om de hoek te zetten en glijdt harmonieuzer dan de RS.

Onder de streep is de nieuwe R niet echt de perfecte opvolger van de originele R uit 1967. Sowieso is hij nog steeds te fel op comfort geënt en heeft hij te veel comfort aan boord om qua filosofie in de buurt te komen. De 911 R is weliswaar 50 kilo lichter dan de GT3 RS dankzij veelvuldig gebruik van koolstofvezel voor voorvleugels

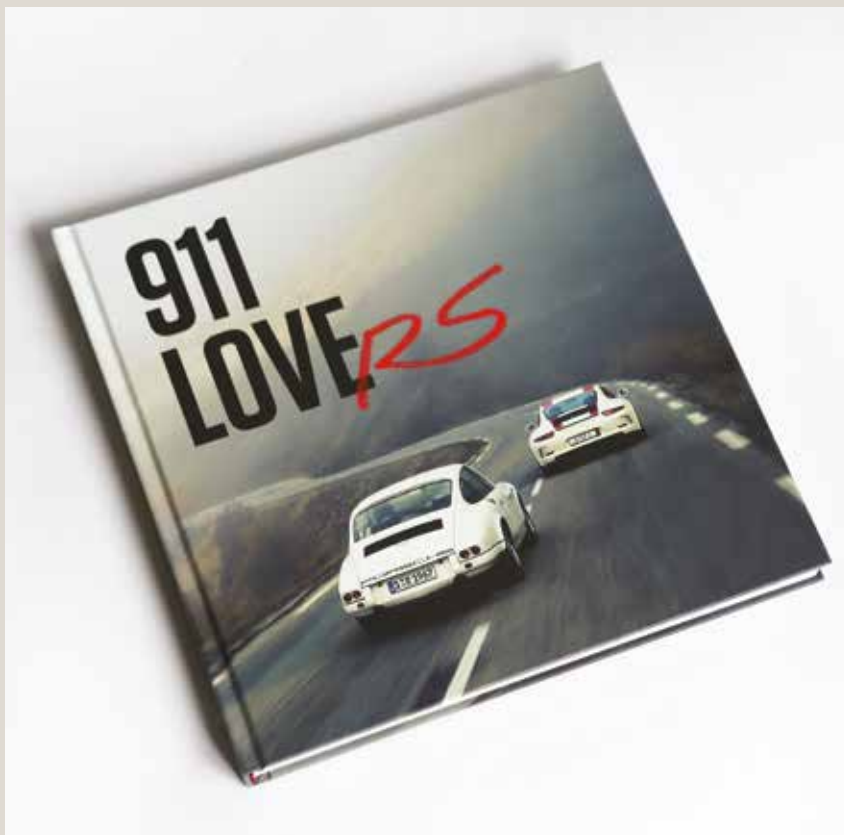


en kofferklep, terwijl het opmerkelijk gevormde dak is opgetrokken uit magnesium en de achterste zijruiten uit kunststof. De deurhendels werden vervangen door riempjes en een radio, airco, rolkooi en een achterbank schitteren door afwezigheid. Zelfs het logo werd vervangen door een sticker om enkele grammen uit te sparen. En toch. Hoewel de oude

911 loveRS

50 jaar Porsche RS

From R to R



Lies en ik zijn ontzettend trots op ons laatste boek. Dit boek maakten we in samenwerking met de gerenommeerde Duitse journalist en absolute Porsche-kenner Jürgen Lewandowski. Het vertelt de complexe geschiedenis van 50 jaar Porsche RS.

Het verhaal begint met de legendarische 911 R die in 1967 geschiedenis schreef en behandelt iedere RS die ooit het levenslicht zag, tot en met de 911 GT2 RS en de 911 R die exact 50 jaar later in gelimiteerde serie werd gebouwd.

Voor ieder model behandelen we de ontstaansgeschiedenis en alle technische kenmerken, compleet met vaak nooit eerder getoonde beelden uit het rijke Porsche-archief.

Tegelijk vonden we voor ieder model minstens één eigenaar met een bijzonder verhaal over zijn RS. Dat gaat van Herbert von Karajan's unieke RS Turbo, Jeff Zwart die met zijn GT2RS Pikes Peak reed, Porsche's designdirecteur Michael Mauer, wereldkampioen Tom Boonen en zijn GT3 RS 4.0, de 3.0 RS die ooit van James Hunt was, de 2.7 RS die F1-coureur John Watson 43 jaar geleden kocht en de originele R die 50 jaar terug van Stuttgart over de Franse Alpen naar Monza reed om er een wereldrecordpoging over 20.000 kilometer af te werken.

Engelstalig, hardcover, 30cm x 30cm, 264 pag., 98€,
Enkel verkrijgbaar via www.waft.be

R zelfs geperforeerde klinken kreeg om enkele grammen uit te sparen, heeft zijn kleinkind wel gewoon elektronisch bediende sloten op de kofferklep, om slechts één aspect te noemen dat makkelijk lichter kon. Bovendien stond bij de oude R alles in het teken van prestaties. Bij de nieuwe is dat allerm minst het geval, anders had men de spoilers wel op zijn plek laten zitten. Het staat dus buiten kijf dat een GT3 RS sneller is. Maar de R is wel prettiger op achterafwegen of heerlijke bergpassen. Terwijl de oude R compromisloos opteerde voor pure snelheid, offert zijn opvolger precies dat op voor meer pret. Alleen al daarom verdient hij zijn plekje in de geschiedenis en binnen het steeds verder uitdijende Porsche-gamma. Sinds de R is uitverkocht, werd dat portfolio trouwens opnieuw uitgebreid met de 911 GT3 Touring die ongeveer herhaalt wat de 911 R eerder deed. Dit is namelijk een GT3 met handbak, maar zonder de spoilers. Bent u daar nog?

Ook al verschilt zijn roeping te hard om echt de wettelijke erfgenaam van de R te zijn, toch is de R de 911 die u echt wilt hebben. Dat is de auto met de stamboom, dat is de 911 die geschiedenis heeft geschreven en dat opnieuw zal doen. Niet op circuits, wel in het kloppend hart van 's werelds meest indrukwekkende collecties. Porsche heeft haar trouwe cliënteel vooral een schitterend cadeau gedaan. Zelfs voordat de laatste R van de band rolde, waren de prijzen minimaal verdubbeld. Iedere klant die er eentje "kreeg" mocht dus minimaal 200.000 euro winst op de bil slaan. Bovendien heeft hij één van de smakelijkste Porsche's – en dus één van de lekkerste sportwagens – op de oprit die voor zo'n scherpe prijs te koop is. Als je tot het clubje gegadigden behoorde, alleszins.

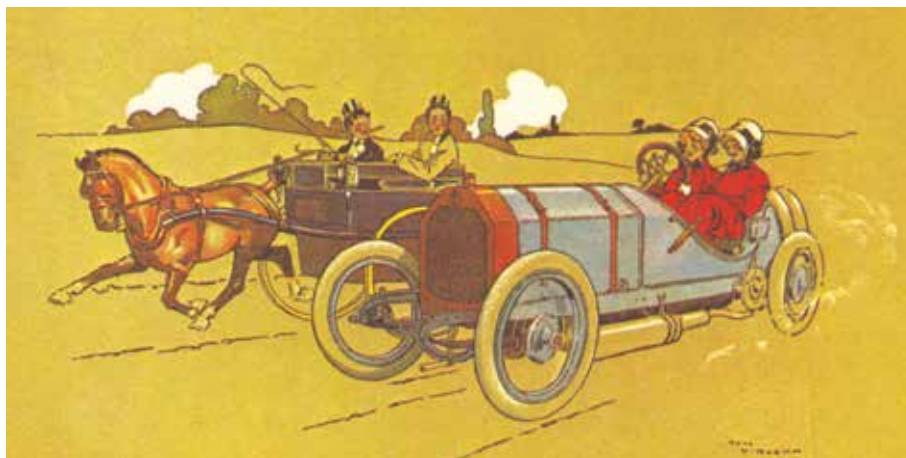
Paardenlogo's

Door Dominique Cruyt

Onze landgenoot Dominique Cruyt schrijft voor het magazine van de Club Mille Miglia van Brescia. Deze prestigieuze club gaf ons de toestemming om enkele van zijn artikels te publiceren. Dit is er één van.



Het paard en de auto werden dikwijls geassocieerd, omdat ze allebei als verleidelijk worden beschouwd. Dit mag ook blijken uit deze tekening van René Vincent, die gebruikt werd in een publiciteit van Berliet van voor 1910.



Sinds Aesopus (VIIe-VIe eeuw voor Christus), hebben fabels met dieren altijd een plaats gehad in de volksliteratuur.

In de moderne visuele taal werkt men graag met een logo of een pictogram, dieren spelen hierbij niet zelden een rol, hun eigenschappen staan dan model voor het product. Geen enkel dier verzinnebeeldt beter de mobiliteit, de snelheid en de 'getemde' onderdanigheid dan het paard. Het is dus ook niet verbazend dat het menselijke onderbewustzijn het 'steigerende paard' associeert met twee merken die tot dromen aanzetten. Op gevaar van enkele 'tifosi' voor het hoofd te stoten, moeten we er wel bij vermelden dat die twee symbolen niet bewust werden gekozen. Zij zijn veeleer het gevolg van een samenloop van omstandigheden die heeft te maken met heraldiek. We komen later terug op hun verweven oorsprong.

De « homo automobilis » heeft er aanzienlijk lang over gedaan alvorens hij zijn uitvinding ging symboliseren d.m.v. een koerspaard. Vanaf het 'Dreirad' van Benz in 1886, zou het nog driekwart van een eeuw duren vooraleer Ford de Mustang lanceerde op initiatief van Lee Iacocca : het was de eerste sportwagen met een logo dat enkel een paard afbeeldde. Van bij de lancering was dit model een ongezien succes (100.000 exemplaren in de eerste 4 productie maanden). Alsof het een hommage was

aan de historische cinefiele traditie van Henry Ford, speelde hij ook een hoofdrol in de succesvolle Franse film 'Un Homme et une Femme' (Anouk Aimé, Jean-Louis Trintignant), met een tune die zich meteen in het hoofd nestelt.

In 1962, lanceerde Ford dus de 'Pony cars':

- met de mythische Mustang ;
- de Bronco (1966), zo noemt men in Noord-Amerika een paard dat nog wild is ;



- de compacte Maverick (1969), een eigenwijs en ongetemd wezen ;



- een de subcompacte Pinto (1970) die heel wat kritiek kreeg omwille van zijn slecht geplaatst brandstofreservoir: door het verhoogde brandgevaar werd hij het slachtoffer van een lastercampagne in de Amerikaanse pers, die de Pinto een weinig flatterende bijnaam toedichtte: 'the barbecue that seats four' (de BBQ met plaats voor vier).





Maar om terug te keren naar het logo van het zwarte paard op gele achtergrond, we moeten erbij vermelden dat het paard van het Duitse Reutter een ruiter op de rug heeft. De analogie met Porsche is logisch, want deze stoffeerder, die carrossier werd, was aanvankelijk een vooraanstaande onderaannemer van Porsche en VW, alvorens zich om te vormen tot de bekende fabrikant van sportstoelen Recaro (REutter CARrOserie).

Er waren nog meer ruiters die als symbool fungeerden voor automerken die inmiddels in de vergetelheid zijn geraakt:

■ Gladiator (Frankrijk 1896-1920) racewagens met Aster motoren;

■ Delaunay-Clayette (Frankrijk 1898-1926), carrossier sinds 1801, hij bouwde zijn eerste driewieler in 1898 met een De Dion-Bouton motor;

■ Thornycroft (UK 1903-13), ooit constructeur van boten en vrachtwagens met stoomaandrijving, genoot enige bekendheid door deel te nemen aan wedstrijden zoals de Tourist Trophy;

■ Revere (USA 1917-26) bouwde racewagens met motoren van Rochester-Duesenberg. De Spaanse koning Alphonso XIII was één van zijn klanten ;

■ Templar (USA 1918-25) had een logo dat verwees naar de Tempeliers van de Orde van Malta. Deze auto's waren voorzien van zeer bijzondere accessoires, in die mate dat ze tot het failliet van het merk leidden. Onder de ongewone uitrustingen zat een hellinghoekmeter, een kompas... en zelfs een Kodak fototoestel.

Hadden de Middeleeuwse getuigen een 'Kodak' fototoestel gehad, dan hadden ze ongetwijfeld het charmante verhaal dat op het kleppendeksel van de motoren van Coventry-Climax is gegraveerd, voor de eeuwigheid vastgelegd: de rui-

ter is geen dappere geharnaste ridder, maar een mooie amazone in haar meest natuurlijke staat.

De legende wil dat in het jaar 1000, de schitterende Lady Godiva, even aantrekkelijk als de praline met dezelfde naam, in opstand kwam tegen haar wrede echtgenoot, de Heer van Coventry, die zijn onderdanen bedolf onder belastingen en slavenopdrachten. Hij was het beu dat zijn echtgenote het altijd opnam voor zijn onderdanen, en hij beloofde haar dat hij haar wensen zou inwilligen op voorwaarde dat ze totaal naakt met haar paard door de stad zou rijden. De tiran onderschatte de sociale bewogenheid van zijn edele vrouw. Want zonder aarzelen ging ze de uitdaging aan, en deed ze wat van haar werd verwacht, enkel gekleed in haar weelderige haardos die haar prachtige lichaam beschermde...

Het geluk van het volk was dubbel : een festijn voor de ogen en een vermindering van de belastingen.

Alvorens motoren te bouwen, maakte Coventry-Climax vanaf 1903 de 'Godiva' brandpompen, waarmee de meeste brandweerkorpsen in Groot-Brittannië waren uitgerust. Brandbestrijders motiveren door hun brandspuiten te voorzien van een erotisch logo... is dat niet logisch als men trouw wil blijven aan de koninklijk devies « Honni soit qui mal y pense... »?

■ Paardenspannen

Niet alle paarden hadden evenveel geluk als het paard van Lady Godiva, er waren er ook die ten strijde moesten trekken met een wagen achter zich :

■ vandaar het antieke vierspan op de Stanley stoomwagens (USA 1897-1927) ;

■ of de Ben-Hur (USA 1916-18), die Charlton Heston waarschijnlijk



liever zou hebben bestuurd tijdens zijn mythische paardenwedren die werd geregistreerd door William Wyler in 1959 ;



■ het vierspan van Ben-Hur had trouwens heel veel weg van het logo van de extravagante Buccioli (F 1923-32) met zijn voorwiel-aangedreven 8 cilinder met automatische versnellingsbak of zijn 'double-huit' met twee achtcilinders ;



■ de Ramses (Egypte 1959) was een licentiebouw van de NSU Prinz ;



■ de Attica (Griekenland) van aannemer Dimitriadis, die in 1964 een strandwagentje bouwde met rieten zetels ;



■ de Iran Khodro (Iran 1984), aangedreven door een Peugeot 504 motor, was gebouwd in een Perzische stijl, de grote Darius of oorlogszuchtige Xerxes waardig.



Al deze voorbeelden die de Ford Mustang voorafgaan, tonen aan dat de vereenzelving van de auto met het paard altijd indirect was, en veeleer geïnspireerd op de mythologie, heraldiek of de geschiedenis. Die terughoudendheid dateert uit de tijd dat de auto's en de paarden de straat deelden. Vond ze haar oorsprong in de rivaliteit tussen beide aandrijvingsvormen? Men kan er niet omheen, het symbool van dierlijke voortbeweging is heel lang in alle geesten ingeprent, en a fortiori was dat een paard. De publicitaire marketing deed er zijn voordeel mee, niet zelden met enige ironie.

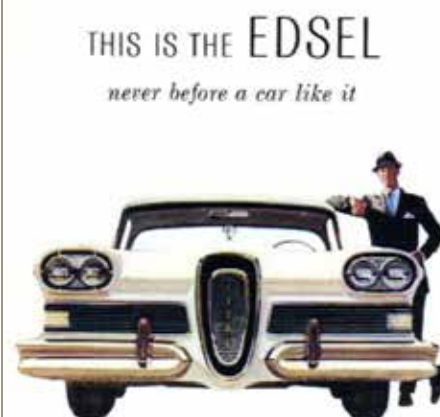
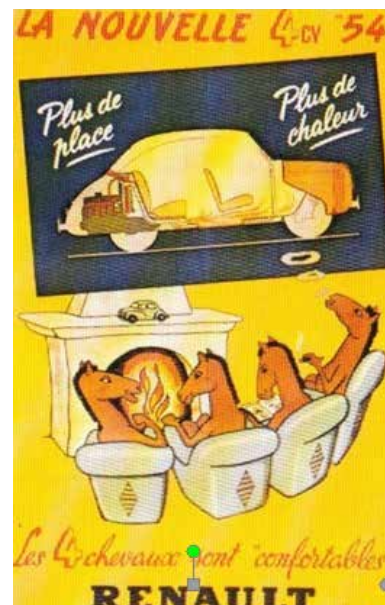
Nemen we als voorbeeld twee beroemde modellen van populaire auto's, de 'Deux Chevaux' (tweepaardje) van Citroën en de '4 chevaux' (4CV) van Renault. De adverteerder pakte niet uit met de (onbestaande) prestaties van deze twee Franse iconen, maar hij legde de nadruk op de basiskwaliteiten van het dier.



De radiatorroosters verwezen soms ook onrechtstreeks naar de wereld van het paard : men vindt er zowel goede als slechte voorbeelden.

Beginnen we met het allerslechtste voorbeeld, met name de Edsel van 1957, genoemd naar de overleden enige zoon van Henry Ford. Deze auto met een 'kitsch' radiatorrooster in de vorm van een paardengareel (Amerikaanse puriteinen zagen er zelfs een vrouwelijk geslacht in) en met een totaal mislukte marketing-campagne, resulteerde in een verlies van 300 miljoen \$ voor Ford en lag aan de basis van het bankroet van talrijke dealers in de USA.

Het beste is het schitterende Bugatti radiatorrooster. De Meester van Molsheim was een groot paardenliefhebber sinds hij in 1900 kennis had gemaakt met graaf Gulinelli van Ferrare, ook een absolute paardenvriend. Ook hier werd, in het begin van de XXe eeuw, vermeden om rechtstreeks te verwijzen naar het dier. Hij ontwierp een radiatorrooster dat snel uitgroeide tot het esthetische symbool van het merk, de hoefijzervorm. De klanten konden dan zelf een mascotte kiezen om de





Afficheontwerp door de Zwitserse kunstenaar Charles Loupot.



radiatorop te versieren, zoals op deze Bugatti type 40 van 1927, voorzien van een vogel gemaakt door de Franse glaskunstenaar Lalique.

In de loop der jaren verdween de paardenfobie en één van de constructeurs van Bugatti replica's legde zelfs de naam 'Pur Sang' vast (wat volbloed betekend).

Bugatti was niet de eerste om een hoefijzervorm te gebruiken : dat komt ook reeds voor in het logo van het Britse Ariel, dat, lang voor de motorfietsen, drie- en vierwielers bouwde.



■ Paardachtigen

Bij gebrek aan directe referenties aan het paard, kunnen we onze inventaris uitbreiden naar alle paardachtigen :

■ bij Hyundai : de 'Pony' in 1985, daarna de 4x4 Galloper en de Santa Fe Vigo;

■ in Griekenland bouwde Namco ook een alle-terreinvliegtuig op basis van de Citroën 2 PK met de naam Pony;

■ in Engeland ontwikkelde motorenbouwer Meadows samen met de Italiaanse designer Michelotti de Friskysport (tweeaktmotor van 328cm³). Hij werd gebouwd in Sandwich (UK) en was nauwelijks langer dan een 'king size' sandwich (1,37m). Hij werd voor het eerst getoond in Earls Court-Londen in 1957;

■ in de republiek Tatarstan : de Kamaz vrachtwagens, bekend van de rally Paris-Dakar ;

■ in Duitsland: het logo van Carlsson, bekend tuner van Mercedes ;



■ in de nieuw opkomende autoproducerende landen tenslotte is er de paardenbuste van het Iraanse IKCO en het Chinese Baojun.

Praktisch alle paardenlogo's dateren dus van na de Mustang, op een 'royale' uitzondering na : enkele eigenaars met twijfelachtige smaak durfden het aan om de beroemde 'Spirit of Ecstasy' van hun Rolls Royce te vervangen door een paard. Het meest potsierlijke voorbeeld is dat van een Amerikaanse vleeswarenfabrikant die de sierlijke figuur verving door een zilveren worst. Gelukkig gaf de hooggeboren Majesteit, Koningin Elisabeth II, blijk van een meer verfijnde smaak en zij verving de dame door Saint Georges, patroonheilige van Engeland, die te paard de draak versloeg.



De mode van de mascottes zou pas echt doorbreken in de jaren '30, zij zou de visuele herkenning van de auto's versterken.

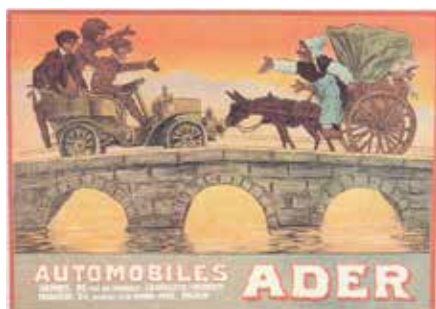
Rond 1900 waren de logo's enkel discreet weergegeven op de wielnaven, zoals deze Peugeot 'leeuw op een pijl'.



Vervolgens verscheen het merk op de radiator met een meer zichtbaar logo zoals op dit oud, aan een paard verwante merk le Zèbre : het was een van de eerste specialisten van de 'ultra-compacte' auto, dit model van 1911 bijvoorbeeld was slechts 2m90 lang en woog minder dan 500kg.

Door de zucht naar concurrentiële differentiatie, evolueerde de esthetiek ; enerzijds door de vorm van de motorkappen, maar vooral door de gepersonaliseerde vorm van de radiatoren, die waren voorzien van het merken-schild.

De meest beroemde van alle 'mythologische' paardachtigen was Pegasus, in Frankrijk gebruikt door Berliet en Amilcar, in Engeland door Pegasus, de merknaam die aan de geïmporteerde auto's van Cottureau en Ader (de vroegere pionier van stoomaan-



gedreven vliegtuigen) werd gegeven: op deze publiciteit van 1903 staat een Ader neus aan neus met het dier, dat niet erg hoog wordt geschat in de autowereld. Deze ondankbare grap van de Ader 'marketing' ziet over het hoofd dat zowel ezel als muilezel doorheen de geschiedenis de meest trouwe paardachtigen waren die werden gebruikt voor het transport, in de eerste plaats in de bergen.

Het mythologische paard werd voor vele auto's en replica's gebruikt :

■ Pegasus zijn replica's die zowel in de USA als in Duitsland worden gebouwd (Lotus 7) ;

■ De Spaanse Pegaso van ingenieur Wilfredo Ricart (ex-ingenieur van Alfa Romeo, waar hij een rivaal was van Enzo Ferrari), die in 1946 het levenslicht zag in de fabriek van het prestigieuze Hispano-Suiza;

■ een andere Spanjaard, Rieju, bouwde in Figueras micro-auto's op 3 wielen in de jaren '50 ;

■ DGT (UK), bouwde replica's van de Dino Ferrari in polyester, 'met als logo een 'cavallo volante';



■ AC Cobra replica's van Stallion (USA);

■ Elkhart (USA) bouwde koetsen in de XIXe eeuw, en vervolgens de auto's van het merk Elcar tot 1931 ;

■ Niet te vergeten Hudson Dover (USA), een kortlevend merk van vrachtwagens dat in 1929, in volle crisis, werd voorgesteld;



■ Arnolt Bristol (UK 1954) ontworpen bij Bertone door Scaglione, een sportwagen met de zescilinder die oorspronkelijk van BMW was;

■ in Italië, zette de onderneming Fram van Genua tot in 1914 de activiteiten verder van de Romeinse pionier Cantono, gespecialiseerd in elektrische voertuigen.





Gelukkig was er ook de Pegasus van de Amerikaanse oliereus Mobiloil, die vele van zijn soortgenoten van brandstof voorzag.

Ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van het merk in 1949, gaf Fiat aan kunstenaar Giorgio De Chirico de opdracht om Bellerophon, de doder van Chimaera, met zijn paard Pegasus af te beelden als verbinding tussen de Fiat 3 ½HP van 1899 en de splinternieuwe Fiat '1400', een auto helemaal in de stijl die na de oorlog in zwang was.

In de mythologie komen nog meer paardachtigen voor, zowel te land als te water:



■ la Licorne, die zijn gloriemoment kende in de Rally van Monte-Carlo 1930, droeg het familiale embleem van zijn constructeur, Corre;



■ Hetzelfde dier stond ook symbool voor diverse replicabouwers uit Duitsland, Mohr (AC-Cobra) en

Rush (Ford GT40) en uit Brazilië, Avallone (MG TF) ;

■ er was zelfs een eenhoorn met twee hoorns, die van de Britse constructeur Ogle, gespecialiseerd in elegante coupés op basis van de Mini Cooper S ;

■ de zee-eenhoorn was het embleem van Lea-Francis (UK), onder meer bekend als leverancier van de Formule 1-motoren aan Connaught in 1950.

■ Met wat verbeelding ziet men ook drie zeepaarden afgebeeld op het logo van het originele maar kortlevende Tucker, door Francis Ford Coppola onsterfelijk gemaakt in 1988.



■ Paardmensen

Omdat we nog steeds geen 'echt' paard vonden dat ouder is dan dat van de Mustang, kunnen we misschien ook eens gaan zoeken in de mythologische 'paardmensen'?

■ Centaur was de naam van de eerste motor die door Panhard & Levassor werd ontwikkeld (2400cc, 12pk, 1200 t/min), waardoor het merk afstand kon nemen van de motoren gebouwd onder Daimler-licentie;

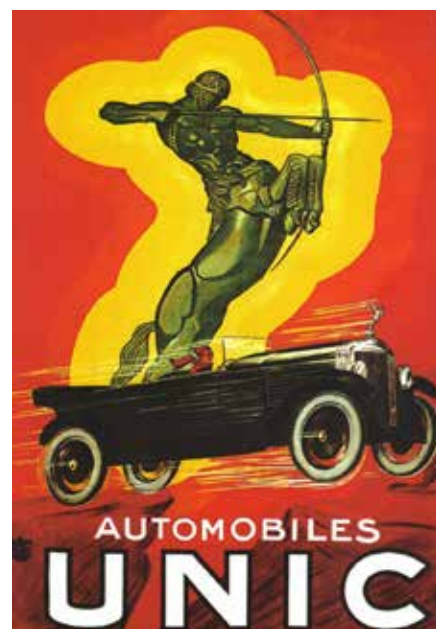


■ Centaur, was ook de naam van twee Britse

CENTAUR

ondernemingen: de ene bouwde in 1901 een 'dog-cart' en recenter was het een producent van futuristische prototypes, modelnaam Pulsar;

■ Henri de Rothschild financierde Unic, producent van taxi's en later vrachtwagens, met als logo een boogschutter. Het merk werd eerst overgenomen door Simca, en vervolgens werd het een onderdeel van de groep Iveco-Fiat.



■ door een historische toeval kwam de 'la Sagrera' fabriek bij Barcelona - ex-Hispano- Suiza, en vervolgens Pegaso en Enasa - in 1999 in de handen van Iveco-Fiat, waardoor het Pegaso logo nieuw leven werd ingeblazen.





■ er was ook nog de centaur van DIXI, het Duits bedrijf dat de populaire Austin 'Seven' van 1922 in licentie bouwde: die werd geproduceerd in een fabriek die vele namen kende: BFW, BMW-EMW (F=Flugzeug, E=Eisenach). Na de Eerste Wereldoorlog en ten gevolge van het Verdrag van Versailles startte men hier met de automobielbouw, omdat de overwonnenen geen vliegtuigen meer mochten bouwen, die werden immers als militair materieel aanzien. In 1933, kwam Dixi in handen van BMW en ging het zijn eigen modellen bouwen met de fabuleuze zescilinder in lijn. Na de Tweede Wereldoorlog was BMW enkel nog actief in München. De oude fabrieken van Eisenach in Oost-Duitsland, bouwden voortaan de Wartburg met tweetaktmotor.

■ we houden het meest beroemde paard uit de mythologie voor het laatst, namelijk het paard dat de poorten van Troje opende. Trojan was een klein goedkoop autootje dat door Leyland werd gebouwd en dat de grenzen van de 'low-cost' wel heel ver overschreed. Het had geen differentieel en had tot in 1929 volle banden. Ook het logo was 'low-cost' want het beeldde wel een soldaat uit de Ilias af, maar zonder paard van Troje...



■ Steigerend

Zoals beloofd keren we nu terug naar de 'steigerende paarden', te beginnen met die welke niet kunnen worden verward met onze twee beroemde merken:

■ Westfalia evolueerde van koetsen in de XIXe naar campingcars en aanhangwagens in de XXe eeuw;

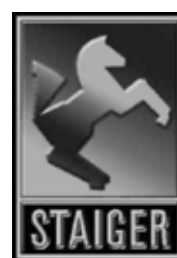
■ Invicta (UK, 1925-38), prachtige 'low-slung' sportwagens;



■ Breda (It, 1900>), industriële groep gespecialiseerd in militaire terreinvoertuigen, spoorwagematerieel en luchtvaart... ;



■ kleine sportieve auto's : Staiger (D, 1920-24) en Josse Indigo (Zweden, 2000> logo JC);



■ Replica-bouwers: Asquith (UK, vintage vrachtwagen), A.H.A. (Canada, Allard), AME (D, Ferrari GTO) en Beck (USA, Porsche 550 Spider).



Wat de zwart en gele 'steigerende paarden' aangaat : iedereen denkt het te weten, maar is dat wel zo...

■ Het oudste logo met een zwart en geel steigerend paard in de autowereld is niet dat wat men denkt. Het dateert van 1882 en behoorde toe aan 'Continental-Caoutchouc- und Gutta-percha', dat reeds vanaf 1871 in Hannover volle banden voor koetsen en rubberen schokdempers voor hoefijzers maakte. De verwijzing naar het paard is dus veel ouder dan de auto.



■ Geen enkele Amerikaan twijfelt eraan dat de fiets aan de basis ligt van de auto, maar hij zal nooit denken dat hij een product van Maranello koopt als hij het logo ziet van zijn Iron Horse fiets (New York-USA).





Overwinning van Mike Hailwood met
Ducati in Silverstone, 1960.



■ Net zoals geen enkele Oostenrijker zich in een garage van Ferrari of Porsche zal wanen wanneer hij zijn brandstoftank vult in een Avanti service-station.

■ Alle Duitsers weten dat de brommobielen van Steinwarter niets te maken hebben met Porsche, ook al is het steigerende paard uit hun logo eveneens afkomstig van het stadsblazoën van Stuttgart.

■ Het paard van Porsche is bovendien gezet in het wapen van de regio Baden-Württemberg.

■ De ironie wil dat etimologisch de lettergreep 'stutt' uit 'Stuttgart' in het Italiaans kan worden vertaald als 'scuderia' of stal, waarom niet als renstal?

■ Alle Italianen weten dat het 'steigerende paard' voor het eerst verscheen in België op 9 juli 1932 op de Alfa Romeo's 'Scuderia Ferrari' tijdens de 24 u van Spa-Francorchamps, en na de oorlog op alle Ferrari's, te beginnen met het model 125 S van 1947.

■ Weinig Italianen weten echter dat het ook even was te zien op de motoren van Ducati, want de constructeur aan de basis van het merk, Fabio Taglioni, was net als Baracca, geboren in Lugo (Romagna-Italië).

Het paard was oorspronkelijk geschilderd op de romp van het vliegtuig van Francesco Baracca (zie tekening). Deze 'aas' van de Italiaanse luchtmacht verongelukte in juni 1918 nadat hij 34 vijandelijke vliegtuigen had neergehaald. De ouders van de held schonken deze ontroerende souvenir aan de jonge autopiloot Enzo Ferrari in 1923 nadat hij de wedstrijd van Savio (Ravenna) had gewonnen.

Zijn broer, Alfredo Ferrari, was een bekende van de familie Baracca, want hij had als mecanicien gewerkt voor het squadron van Francesco, waar ook enkele krijgsgevangenen werkten waaronder een zekere Kalman Sarkozy de Nagy-Bocsa (doet deze naam geen belletje rinkelen?).

Maar dit alles verklaart nog niet waarom

en wanneer Baracca besloot om zijn vliegtuig met een 'steigerend paard' te versieren.

De hypothese al zou het paardenlogo van de stad Stuttgart zijn gekopieerd van een door één van de piloten van de 'Aeronautica' neergeschoten vliegtuigen van de Kaiser, is zeker geloofwaardig. De eerste Duitse vliegtuigen droegen de naam van steden, zoals trouwens die van Lufthansa dat ook vandaag nog doen. Volgens sommige bronnen was het vijfde vliegtuig dat Baracca neerhaalde een tweedekker met het wapenschild van Stuttgart. Voor Baracca was een vijfde overwinning van grote betekenis, want zo werd hij één van de weinige 'azen' van de Italiaanse luchtmacht.

Een andere theorie ziet een gelijkenis in het profiel van het paard van het oude cavalerieregiment 'Piemonte Reale' waar Baracca zijn opleiding genoot : de rode achtergrond zou verscheidene malen van kleur zijn veranderd, eerst op het vliegtuig met een bleke achtergrond, en vervolgens toen de Commendatore het logo aanpaste (de staart die is opgericht, de initialen SF voor Scuderia Ferrari, en de rand met de Italiaanse driekleur). Het geel zou afkomstig zijn van de achtergrond van het blauwe kruis van de stad Modena.



Tot besluit kunnen we stellen dat, onafgezien van de kleur, de paarden van Ferrari en Porsche gelijkaardig zijn en wel eens een gemeenschappelijke oorsprong zouden kunnen hebben: het wapenschild van de stad Stuttgart. Dat beide constructeurs wereldberoemde sportwagens maken is een andere toevalligheid. Dat men voor hetzelfde symbool van het 'steigerende paard' kiest, maar daar via een verschillende weg toe komt, is niet zo verbazend. Hetzelfde dierenlogo kan ook verschillende opeenvolgende betekenissen hebben, zoals het geval is met de leeuw van Peugeot. Maar een leeuw is geen paard ... Dat is een ander verhaal!

APAL, de Luikse uitdaging



De volledige geschiedenis van het legendarische Belgische merk samengevat in een boek van 176 bladzijden

APAL werd opgericht bij het aanbreken van de jaren zestig. Het was meteen ook één van de laatste Belgische constructeurs met een internationale uitstraling.

Wij zijn in het jaar 1959, op de avondcursus van de Carrosserieschool van de stad Luik. Een ambitieuze leerling, Bruno Vidick, vertelt aan zijn leraar Edmond Pery dat het zijn grote droom is om auto's te gaan bouwen. Pery is

niet aan zijn proefstuk toe, vermits hij reeds verschillende rijdende prototypes heeft gebouwd. Veel meer is er niet nodig opdat beide mannen in het begin van 1960 de handen in elkaar slaan en samen 'Application Polyester Armé Liège' oprichten. De oprichting van de onderneming APAL zal officieel gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad van 25 mei 1962.

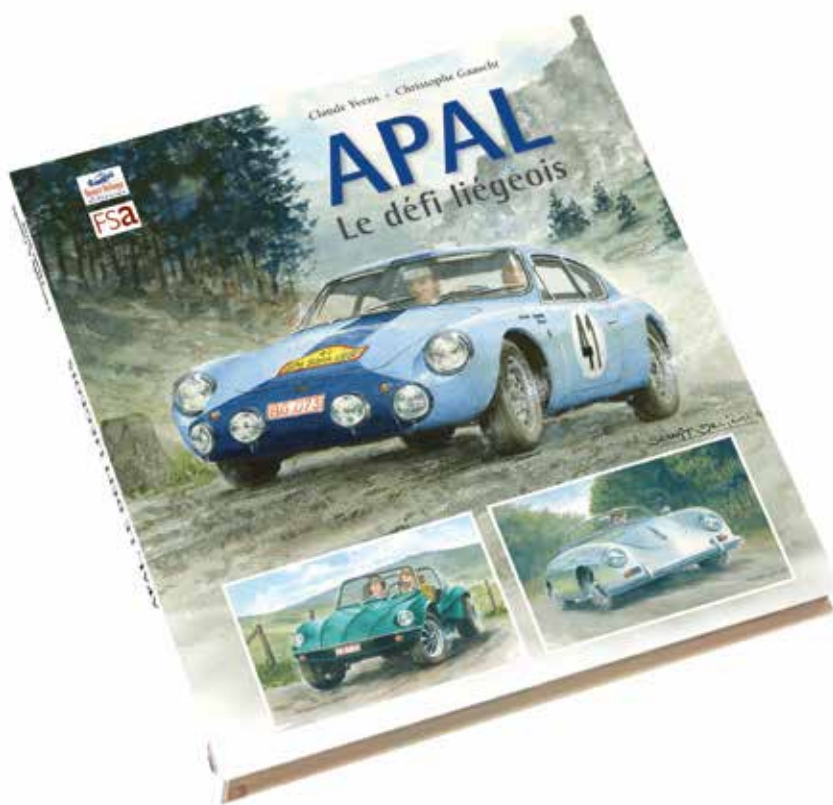
■ Het plastieken tijdperk

Polyester, dat nieuwe materiaal waarmee in de Verenigde Staten al zoveel is gerealiseerd, biedt grote perspectieven voor de toekomst van de autowereld. Het enthousiasme en de zorgeloosheid van de jaren zestig zijn een ideale voedingsbasis voor APAL. De onbevangenheid en het doorzettingsvermogen van beide Luikenaars zij er de motor van. Als basis wordt gekozen voor een VW chassis en dito motor.

■ Een beloftevol begin

De pers mag dan wel lovend schrijven over de voorstelling van de eerste APAL Coupé, daarom is de onderneming nog niet rendabel. Auto's op





Dit boek vertelt het verhaal van het gewaagde avontuur van één van de laatste Belgische automerken met getuigenissen van de twee oprichters, Bruno Vidick en Edmond Pery, en van hun naaste medewerkers.

Geschreven door Claude Yvens en Christophe Gaascht

Uitgegeven door Benoît Delière Editions in samenwerking met de FSA, Belgische Stichting voor het Auto- en Motorenpatrimonium

- + 250 foto's en documenten
- 176 bladzijden in een Nederlandstalige en een Franstalige versie
- Formaat 24x27cm
- Prijs: 40 euro + 15 euro portkosten

U kan dit boek online bestellen via www.historicar.be



ambachtelijke schaal bouwen kost veel en de verkoopprijs kan bijgevolg moeilijk wedijveren met die van industriële modellen. Drie jaar later en net geen honderd Coupés verder, richt APAL zich op de éénzitter en geniet het mee van het succes van de Formule V. De bouw van deze kleine formulewagens verloopt vlot en 375 exemplaren zullen de fabriek in Blegny verlaten. Het gaat APAL voor de wind.

■ Mislukkingen en successen

De kleine maar ambitieuze onderneming zal zijn twee eerste mislukkingen kennen met de Horizon, die te ingewikkeld is, en de Samtrak, die elegantie mist.

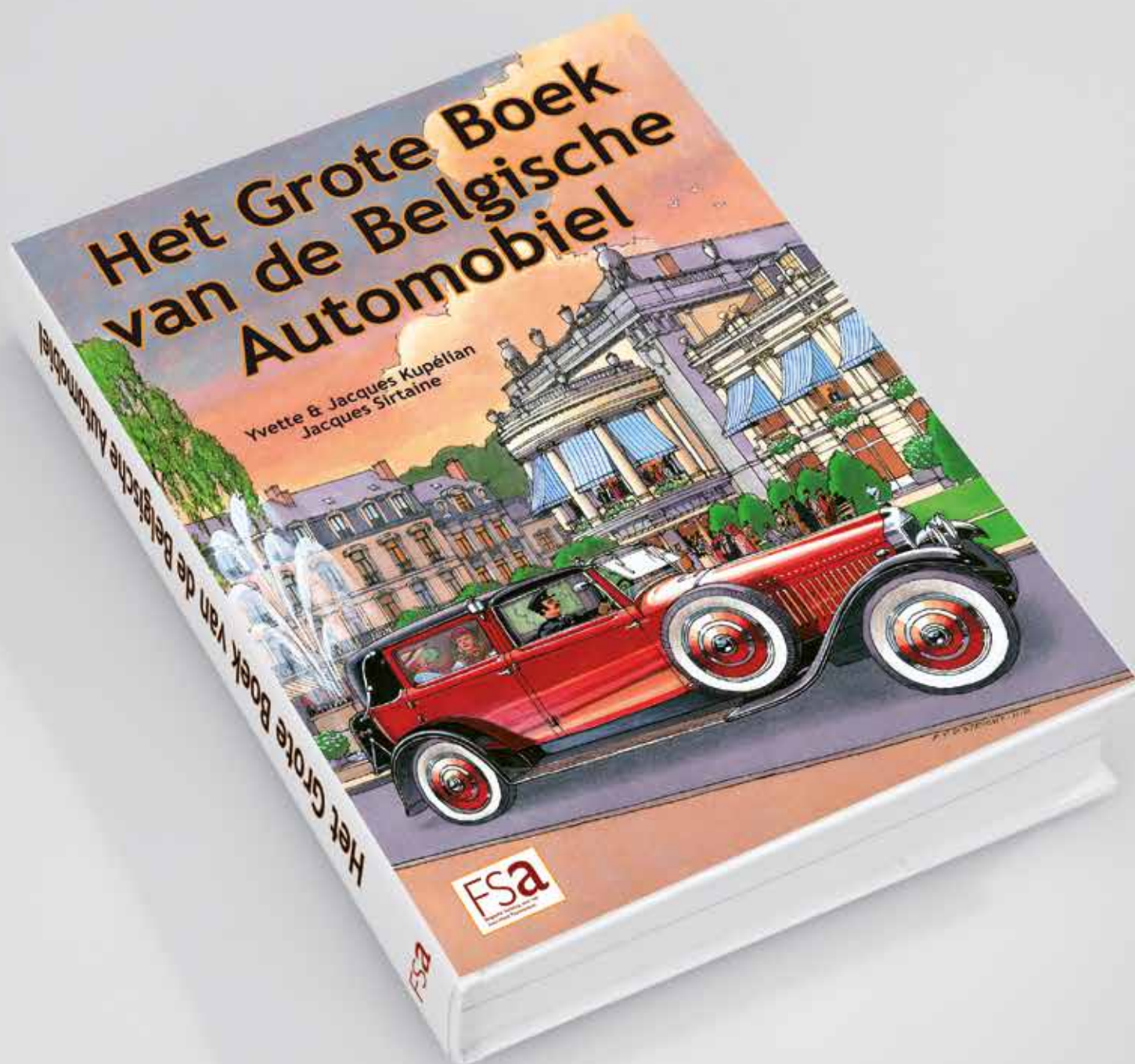
Als opperste tegenslag worden de gebouwen van APAL totaal verwoest door een grote brand, net op het ogenblik dat de productie van de Buggy's wordt opgestart, een autootje dat een grote belofte inhoudt voor het bedrijf... De ijzeren wil en het doorzittingsvermogen van Edmond Pery en zijn trouwe werknemers zorgen ervoor dat het bedrijf uit zijn as herrijst en enkele jaren later triomfeert met de productie van 5.000 buggy's. De timing was perfect!

De financiële en industriële wereld kent echter geen genade en andere mislukkingen volgen elkaar op – met toch een positief punt, de succesvolle productie van de Speedster replica's – en maken dat er een einde komt aan het avontuur van de Luikse automobielconstructie op het eind van de jaren negentig en na de productie van meer dan 6.000 voertuigen bij APAL.



NIEUW

Dit boek en alle andere publicaties van FSA zijn vanaf nu eenvoudig te bestellen via **www.historicar.be**



Elk vermogen heeft zijn eigen verhaal.

Net zoals elke familie en elk bedrijf heeft ook elk vermogen zijn eigen verhaal. Een verhaal waar we graag naar luisteren. Vertel ons hoe u de toekomst ziet. Zo kunnen we elkaar inspireren, onze visies verruimen en samen tot nieuwe inzichten komen.



PwM
The Banker
Financial Times

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



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be