

# Fsa HISTORICAR

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



# THE ZOUTE SALE®

## IMPORTANT COLLECTORS' MOTOR CARS

Friday 5 October 2018  
Knokke-Le Zoute, Belgium

## ENTRIES NOW INVITED

*One of 17 produced, original LHD delivery from new in black  
with covered headlights and restored to concours condition*

### **1963 ASTON MARTIN DB4 SERIES V VANTAGE**

Chassis no. 1133L

Estimate €950,000 - €1,250,000

## ENQUIRIES

**Philip Kantor**  
+32 476 87 94 71

**Gregory Tuytens**  
+32 471 71 27 36

[eurocars@bonhams.com](mailto:eurocars@bonhams.com)



# 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  
Herestraat 24 – B-1761 Roosdaal  
leo@historicar.be

**Uitgavedirecteur en  
verantwoordelijke uitgever:**

Jacques Deneef  
Bosvoordesteeweg 15/85 – 1050 Brussel

**Werken mee aan dit nummer:**

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

**Lay-out:**

www.busybee.be

**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:**

S.A. Draaiboomken  
Herestraat 24, B-1761 Roosdaal  
TVA: BE0414-830-002

## Technische keuring



Enkele jaren geleden werden de voorwaarden om met een O-plaat te mogen rondrijden versoepeld: 's nachts rijden, rijden buiten 'officiële evenementen'... dat was allemaal geen probleem meer. De leeftijdslimiet bleef op 25 jaar, ook al weten we dat op Europees niveau eerder aan 40 jaar wordt gedacht en dat een aantal landen dat ook reeds toepassen. Het gebruik van 'illegale'

O-platen wordt daardoor enkel maar in de hand gewerkt. Volgens het grootschalige onderzoek van de BFOV gebruikt slechts een klein percentage van de leden de oldtimer voor dagelijks gebruik... maar hoe goed dit onderzoek in zijn geheel ook was, dat resultaat is in onze ogen totaal onbetrouwbaar: hoeveel van die O-rijders zijn lid van een bij de federatie aangesloten club en wie geeft in een onderzoek nu toe dat hij de wet met de voeten treedt? Tel zelf maar eens hoeveel slecht onderhouden en doordeweekse auto's er rondrijden met een O-plaat in grotere agglomeraties.

Maar nu hebben we dus ook een keuring voor oldtimers. Die vloeit voort uit een Europese richtlijn om alle voertuigen die zich op de openbare weg bevinden aan een periodieke keuring te onderwerpen. Ze kwam er zeker niet om de illegale O-rijders een hak te zetten (maar het zal misschien wel helpen). Heel eerlijk, wij zijn er ook geen tegenstanders van. Het zal de liefhebbers aansporen om hun lievelingsauto tiptop in orde te houden. Afgaande op de resultaten van de door BFOV georganiseerde vrije keuringsdagen is een verplichte keuring een goede zaak: ongeveer 70 % van de vrijwillig aangeboden voertuigen vertoonden zowel kleine als grote gebreken die de veiligheid van de eigenaar, maar ook van derden, in gevaar zouden kunnen brengen. Een verplichte periodieke keuring zal de verkeersveiligheid dus zeker ten goede komen en het imago van de oldtimerliefhebbers opkrikken.

Waar we het wel moeilijk mee hebben is dat er geen eenvormige voorschriften zijn voor Vlaanderen en Wallonië (en Brussel, want daar moeten de definitieve richtlijnen nog worden goedgekeurd). Is het nu echt nodig om dergelijke zaken te regionaliseren? Wat een energieverpilling! We zagen dat ook al gebeuren met de autofiscaliteit. "Alle Belgen gelijk voor de wet" is verworpen tot een adagio uit de tijd dat er nog geen oldtimers waren...

Leo Van Hoorick



AUSTIN - MG - LAND ROVER - L'AGENDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY

# 70 YEARS PORSCHE 356

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

interclassics.be 

# INTERCLASSICS BRUSSELS 2018

**16 / 17 / 18 NOVEMBER 2018**

# BRUSSELS EXPO

© Lucien De Roeck 2018

SPONSORS



## Private Banking

Vander Haeghen &amp; C°

*Specific Insurance Underwriters*

## PARTNERS



**AUTOWORLD**  
BRUSSELS

Le Moniteur  
**AUTOMOBILE**.be

**AutoGids**.be

Bonhams



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

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

# Inhoud

**3**  
**6 – 16**  
**17 – 20**  
**21 – 26**  
**27 – 31**  
**32 – 35**  
**36 – 37**  
**38**

## Adverteerders

## Agenda



## Editio

Markante figuren – Jacques de Clippel

Belgisch erfgoed: Edmond Derwa

DAF Museum Eindhoven

Future classic: Dallara Stradale

Dierenlogo's: de rest van de Ark van Noach (Deel 1)

Boeken: Les Bianchi en 101 Belgen

Gezien...

- 2 Bonhams
- 4 Interclassics Brussels
- 15 Degroof-Petercam
- 16 Via Flavia
- 23 Bank Delen
- 39 FSA Boeken: [www.historicar.be](http://www.historicar.be)
- 40 KBC

- Le Mans Classic, 6-8 juli 2018
- Lanaken Oldtimertreffen 31 augustus – 2 september 2018
- 14<sup>th</sup> Antwerp Concours, 2 september 2018
- Zoute Grand Prix, 5-6-7 oktober 2018
- Interclassics Brussels, 16-17-18 november 2018
- Interclassics Maastricht, 10-13 januari 2019

## Autoworld

- Renault 120 years: 13 juli – 2 september 2018
- Land Rover: 7 september – 23 september 2018
- BMW M1: 29 september – 4 november 2018
- Pegaso: 10 november – 2 december 2018
- Porsche 70 years: 14 december 18 – 26 januari 2019

Voor meer details: [www.autoworld.be](http://www.autoworld.be)

## Omslag

Het ideale gezinnetje van voor mei '68. Papa strak in het pak, mama met een modieuze jas en drie kinderen, waarvan de oudste net zijn communie heeft gedaan, en toch al een das aan heeft: BCBG. Zij hebben hun ideale gezinswagen gevonden: een Renault R4. Renault viert dit jaar zijn 120<sup>e</sup> verjaardag en dat wordt gevierd met een mooie zomertentoonstelling in het Autoworld Museum in Brussel, van 13 juli tot 2 september.



*Aanvankelijk verdeelde het bedrijf Ets. John Dufour, Walthère Snoeck en Co. de merken Peugeot, Bugatti en Minerva in de garage aan de Rubenslei te Antwerpen.*

Het is reeds tien jaar geleden dat we volop op zoek waren naar getuigen over het leven van Joska Bourgeois. Wie Madame Jaguar in 1957 leerde kennen was autofreak en zakenman Jacques De Clippel. Gedurende bijna zestig jaar zou de familie De Clippel verbonden blijven met het lot van Jaguar in België. Minder bekend is de 25-jarige relatie tussen Jacques De Clippel en BMW. Het verslag van een namiddag in het gezelschap van een heerlijk verteller.

*door Paul E. Frère*

## *Markante figuren*

# Jacques De Clippel

Hoewel Jacques De Clippel vooral bekend werd als zakenman die vanuit het Antwerpse opereerde is hij eigenlijk afkomstig uit Aalst. Wie er het telefoonboek op naslaat, merkt dat ook nu nog de naam De Clippel erg veel voorkomt in de regio van de “Ajuinfretters”. De voorouders van Jacques waren actief in de wereld van banken en wisselkantoren. Hij studeerde economie aan de Katholieke Universiteit in Leuven. Met de oorlog nog vers in het geheugen was het toen nog verplicht om 21 maanden legerdienst te doen. “Ik ben dus een echte patriot. Op het einde van m’n legerdienst kwam m’n vader met Mr. Cantion, directeur van de Banque de Crédit Général uit het Brusselse naar de kazerne in Gent waar ik als onderluitenant in dienst was. Of ik interesse had

om het filiaal van de bank in Antwerpen te runnen. Onder druk van m’n vader heb ik na enkele dagen ingestemd. Wat bleek, m’n voorganger, een zekere heer Meert, die gehuwd was met een mevrouw della Faille, had de post gekregen omdat z’n vrouw van adel was. Ze hadden zich efkes vergist. Hij had geen frank aan deposito’s binnengebracht maar wel het nodige geld opgedaan.”

“Na twee jaar kreeg ik kritiek van de beheerraad in Brussel. Ik had teveel kredieten verstrekt in verhouding tot het aantal deposito’s. Ik repliceerde: Nu moet je echt wel eens zien waar het kantoor in Antwerpen gelegen is. In een oude, nette woning van een arts gelegen naast een snoepwinkel. Iemand die in geldnood zit zal wel aankloppen.



Geld aantrekken daarentegen om in ruil intrest te beloven dat werkt echt niet op deze locatie. Ik kreeg gelijk! Zoek dan maar iets deftig met uitstraling op een andere locatie. Een maand later had ik al enkele voorstellen op papier gezet. Deze bleken niet aanvaardbaar voor de directie in Brussel. Ik zag het allemaal te groot. Enkele weken later kwam ik met nieuwe voorstellen. Opnieuw bleek de investering te hoog gegrepen. Nu moet je mijn karakter kennen: Te duur, te duur, te duur? Ik wil er iets van maken, he! Ik gaf m'n ontslag als directeur van Antwerpen. Kreeg ik thuis onder m'n voeten omdat de afgevaardigde bestuurder, Jules Cantion, afwezig was en een maand op z'n kasteel in Spanje verbleef. Toen het nieuws van m'n ontslag hem ter ore kwam is hij meteen naar ons land teruggekeerd. Hij kafferde mij uit dat ik het gedurfd had m'n ontslag te geven tijdens zijn afwezigheid. Ik kreeg te horen dat men bij de bank, zonder dat ik op de hoogte was, een hele loopbaan had uitgestippeld. Achteraf begreep ik de man. Hij had geen kinderen en had graag dat ik hem met "Oncle Jules" aansprak. Toch bleef ik bij m'n standpunt en nam ontslag."

Via het Antwerpse bankfiliaal was ik in contact gekomen met een Brouwerij op de Kioskplaats in Hoboken. Deze mensen runden een oude familiezaak, Brasserie Verhaert Frères die onder de merknaam Hobsor bier brouwde. Zij bezaten zo'n 120 à 130 eigendommen, kleine cafés links en rechts. De brouwerij was iets kleiner als brouwerij Maes van toen. Deze mensen waren bij me in de bank geweest omdat ze dringend vers geld nodig hadden. Toen heb ik m'n vader zover gekregen om in deze brouwerij te investeren door te beloven de boel te runnen en de financiële situatie recht te trekken. Dit heb ik meer dan twee jaar gedaan. Opnieuw overlegde ik met m'n vader en vroeg ik nog een fiks bedrag om te investeren. De installatie om hier op vaten te trekken was reeds volledig vernieuwd. Het wagenpark was nu uitgerust met vrachtwagens van DAF-makelij en de vertegenwoordigers reden met een DKW. Al deze voertuigen werden ons geleverd door Garage Centrauto op de Rubenslei in Antwerpen. We hadden geïnvesteerd in opslagruimtes in Beringen, in Aalst,



in Gent. Op een jaar hadden we in het Antwerpse meer dan 80 nieuwe cafés geopend. Een kruidenier die er de brui aan gaf en wiens zaak goed gelegen was? Uitbreken en ombouwen tot een café. Dag en nacht heb ik voor brouwerij Hobsor gewerkt. Mijn vrouw herkende me nog amper, nooit was ik thuis, ik was altijd met de zaak bezig. Toen ik de vraag stelde aan m'n vader om de laatste investeringen te kunnen rondkrijgen zodat de brouwerij met een nieuw elan kon vertrekken zei m'n vader kortweg neen. Ik leg geen eieren meer in die korf. Ik antwoordde: "Papa, dan gaan we de brouwerij moeten verkopen, want dan doe ik niet meer verder!"

"Je hebt twee maanden om ze te verkopen, antwoordde hij." Anderhalve maand later was de zaak beklonken. Dit voorval illustreert duidelijk hoe een De Clippel in elkaar zit. Zowel vader als zoon.

Door de vernieuwing van het voertuigenpark bij brouwerij Hobsor was ik in contact gekomen met Garage Centrauto op de Rubenslei. Op deze locatie was er reeds lang een garage waarvan de oprichtingsakte dateerde van 23 december 1925. Het moederbedrijf was gesticht door de toenmalige Antwerpse adel. Er was geld geïnvesteerd door o.a. de familie della Faille, de familie van Avere en zelfs door Baron Jean de Villenfagne de Vogelsanck. Zijn zoon Henri zou later betrokken zijn bij de oprichting van het circuit van Zolder.

*Door het samengaan van Ets. John Dufour, met de NV. Agences et Transports Automobiles, kortweg A.T.A., die verdeler was van Nagant ontstond Centrauto.*



*Toen in 1959 een deal met BMW werd gesloten was de locatie op de Rubenslei te klein en werd er in 1961 een tweede locatie in de St-Jozefstraat geopend.*

De maatschappij werd gesticht met een volstort kapitaal van 1 miljoen oude Belgische franken, wat in die tijd een groot startkapitaal betekende. Het was dus een ernstig bedrijf dat begon met de invoer van Peugeot voor een deel van België. In die tijd werden invoerders dikwijls aangesteld voor een of meerdere provincies en niet voor het ganse land. Tijdens de jaren dertig heette de zaak Ets. John Dufour N.V. en werden Bugatti en Minerva in het aanbod opgenomen. Oorspronkelijk was de garage gevestigd op de Amerikalei. Het pand op de Rubenslei was eigenlijk de achterzijde waar het vroegere koetshuis en de stallingen van de herenhuizen gelegen waren. Tussen beide panden lag een mooie tuin. Wanneer de herenhuizen omgevormd werden tot een garage werd de tuin overkoepeld om er werkplaatsen in onder te brengen. Uiteindelijk werden het koetshuis en de stallingen omgebouwd tot een garage. Er werd een showroom gebouwd en een benzinepomp geïnstalleerd. Het herenhuus op de Amerikalei heeft nooit echt deel uitgemaakt van de garage Centrauto. Op het ogenblik dat Jacques De Clippel voor Brouwerij Hobson een overnemer zocht kreeg hij een tip dat de invoerder van Jaguar een nieuwe dealer zocht voor Antwerpen. Er was reeds contact genomen met de eigenaar van Centrauto. Op dat ogenblik verdeelde

Centrauto niet alleen DKW maar ook Nash, Bristol en Singer. Bovendien was het een agentschap voor de vrachtwagens DAF, Hanomag en Unic. Jacques was op dat ogenblik de trotse eigenaar van een Jaguar XK-120. Het onderhoud werd uitgevoerd bij S.A. Général Automobile Company, kortweg Genaco, in de Jacob Jordeansstraat te Antwerpen. Deze zaak stond onder leiding van een Witrus, mijnheer Paret, die overigens jarenlang secretaris-generaal was van de Antwerpse Patroonorganisatie der Garagisten. Aanvankelijk was hij dealer voor Mercedes-Benz en Jaguar. Later werd het alleen Jaguar en verkocht hij een dozijn auto's per jaar. Het was een vriendelijke man met een kleine werkplaats maar hij verzette onvoldoende volume. Blijkbaar was Joska Bourgeois op zoek naar een grotere, meer dynamische organisatie. "Door het feit dat ik een "dikke" klant was bij Centrauto en ik vernomen had dat deze garage kans maakte om de concessie van Jaguar voor Antwerpen binnen te halen, heb ik in deze garage een belang genomen. Zo kwam ik voor de eerste maal in contact met Madame Jaguar. Wanneer ze het voor je had, kon je op twee oren slapen. Ik herinner me de onderhandelingen in 1957 nog duidelijk. De toenmalige algemeen directeur, Lucien Galler, de voorganger van Jacques Mounier, had het zo niet begrepen op mij. Ik was in



zijn ogen te jong, nog te onnozel voor een merk als Jaguar. Bovendien was ik geen automobielman. Toch was ik kandidaat om Jaguar te verdelen door de overname van het pakket aandelen van Garage Centrauto. Galler hield vol: "Hij is nog te jong, madame!" Joska Bourgeois repliceerde: "Maar ik geloof in deze kleine en ik wil dat je tekent!" Einde discussie. Ik was toen inderdaad nog erg jong. Ik denk zo'n 26 of 27! De zaak Centrauto dacht ik wel baas te kunnen, zowel financieel als qua volume. Het was een bescheiden N.V. Eigenlijk was het een erg sentimentele investering. Na tien maanden had ik de hele garage in handen. Er waren immers meningsverschillen gerezen over hoe zaken doen met onze partner. Deze vennoot leidde een nogal liederlijk leven, wat niet meteen strookte met onze visie. Na twee jaar had ik in het Antwerpse de verkoop zien toenemen tot een 30 à 40 wagens."

Joska Bourgeois was hierover erg tevreden en vroeg of Jacques De Clippel ook de provincie Limburg onder z'n hoede wilde nemen. Zo bleef Centrauto groeien tot het aandeel in de nationale verkoop zo belangrijk was dat De Clippel door Joska Bourgeois als lievelingsagent werd bestempeld. "Ze noemde me Filske, van "mon fils", dus dit wees op een zekere genegenheid hoewel zij geen gemakkelijke dame was. Het was een harde zakenvrouw maar ik heb haar altijd als correct, keurig en fijn ondervonden. Heel mondain, fier op haar persoon, veel juwelen. Ik was echt heel gelukkig met haar als invoerder. Een van haar troeven was haar mensenkennis. Wanneer ze begon te vertellen tijdens onze vele gesprekken in het kader van het Salon van Genève gaf ze dikwijls felle kritiek op mensen van de fabriek.

Gemeenschappelijke relaties dus die ik ook kende. Ze kon erg hard en kritisch zijn. Zij alleen had de waarheid in pacht. Er was maar een persoon baas. Dit kwam deels omdat het een vrouw was die enkel en alleen voor haar zaken leefde. Ooit was zij getrouwd geweest met Jos Buytendijck, de toenmalige topman van Good Year Europe maar dat huwelijk was een farce. Het hield amper 1,5 jaar stand. Het was een dame die

ofwel meteen in je geloofde ofwel had ze niet de minste belangstelling voor je. Wanneer ze het niet voor je had liet ze duidelijk merken wat je in haar ogen maar betekende. Zo herinner ik me een voorval met een dealer in het Limburgse. Enerzijds was hij officieel Jaguar-dealer door Cantersteen aangesteld maar anderzijds handelde hij ook in paarden. Een echte paardensjacheraar. Hij was als het ware in staat om het lijk van een paard op te pompen en het als koerspaard te verkopen. Op een dag ontmoette ik beiden op haar bureel op Cantersteen in een hoogoplopende woordenwisseling. Het duurde geen vijf minuten voor Joska Bourgeois zich omdraaide en hem toesnauwde "Monsieur, ik wil u nooit meer zien!" Haar mensenkennis bleek ook nu weer onfeilbaar daar de man niet veel later in "den bak" raakte."



Onder het cliënteel bevonden zich de gebroeders Moorkens. Zij hadden het gemaakt als motorhandelaars. Het aanbod bestond uit zowel nieuwe tweewielers als tweedehands exemplaren. Ze waren ook sterk in het opkalefateren van oude legermotoren. De onderdelen hiervoor werden door Amerikaanse stocks geleverd. Zij hadden enkele DAF vrachtwagens gekocht om de moto's naar de dealers te brengen. De zaken gingen goed zodat zowel Gerard als Albert zich een Jaguar XK 150 aanschaffen. Omdat ze enkel moto's verkochten en geen auto's verdeelden, hadden ze geen merkverplichting. Zo eventjes twee XK 150 kopen of verkopen was geen

*Na het autosalon trakteerde Joska Bourgeois altijd op een etentje met dealers en medewerkers. Zij is de enige dame van het gezelschap. Links van haar Jaguar-boss "Bill" Lyons. Uiterst links de h. Paret en verder Gustave, Roger en Leon Van Auwegem, Jaguar-dealers en later Lancia-dealers voor Gent en ook "Lofty" England, de grote man op de achtergrond.*



*Jacques De Clippel heeft altijd aan races deelgenomen. In 1962 kocht hij een Jaguar type D, chassis XKD-573. Hij nam met deze racewagen o.a. deel aan de "vliegende" kilometer op de onafgewerkte Boudewijn-snelweg in Wijnegem.*



*Op 11 februari 1963 sloot Jacques De Clippel, onder druk van z'n ongeruste vader, een deal met Gérard Crombac (redacteur van Sport-Auto) om de type D te verkopen voor 215.000 Bfr.*

alledaags gebeuren. Op het ogenblik dat zij besloten om Jaguar-klant te worden was er van BMW nog geen sprake. Overigens hebben zij meerdere Jaguars besteld. Telkens twee exemplaren van hetzelfde type.

In 1959 werd Jacques De Clippel gebeld door Gérard, de oudste van de twee. Of ik niet eens wou langskomen want hij had me iets te vertellen. Ik dacht dat het wel over een bestelling voor een nieuwe DAF-vrachtwagen zou gaan. De Jaguars waren immers fonkelnieuw. Nu moet je weten dat de burelen van beide broers in dezelfde gang gelegen waren, schuin over elkaar. Het bureel van Albert, de jongste die zich toelegde op de administratie en de financiën, was leeg. Gérard Moorkens, de salesman kortom "ne crack" van een verkoper, was wel in huis. "Ik kan je broer geen dag zeggen want z'n deur staat open en hij is er duidelijk niet!" Viel ik met de deur in huis.

"Maar neen, hij zit in München." antwoordde Gerard. "Hij is het contract gaan onderhandelen om de invoer van BMW te bekomen. Hij gaat me dadelijk telefoneren." Inderdaad amper enkele minuten later rinkelde de telefoon. Ondertussen wist ik nog steeds niet waarom Gerard me gevraagd had langs te komen. Gerard begon een uitvoerig gesprek met z'n broer dus stelde ik beleefd voor om het bureel even te verlaten. Gerard deed echter teken en fluisterde snel "Blijf maar." Het gesprek ging verder en ik deed amper moeite het te volgen om geen al te indiscrete indruk te maken. Op

zeker ogenblik zegt Gerard "Hoeveel, wat zeg je? 400 machines? Bestel er meteen 600! Dan is de zaak zeker beklonken, he? Overigens heb ik al vier machines verkocht aan m'n vriend Jacques die hier bij me zit. Gerard sprak immers nooit van automobiles of auto's of moto's. Hij gebruikte enkel de term "machines". Ik zat erbij en bleek vier stuks van Gerard gekocht te hebben maar welke "machines" wist ik nog steeds niet. Hij haakte in, opende een lade en toonde me een foto van de Isetta, wat wij een "voor deur" noemden, en dit in de types 300 en 600.

"Daar kan ik echt wel niets mee aanvangen. Dat is voor motohandelaars maar niet voor Centrauto." "Maar je moet met iets beginnen. Je zal wel zien! Hij toverde een andere foto uit z'n lade, ditmaal een grove tekening van wat de BMW 700 (berline & coupé) zou worden. "Dit gaat ons fortuin maken!" Uit de mond van een uitstekende commerciant als Gerard Moorkens klonk dit alsof de BMW 700 reeds de beste auto van de wereld was. "Het is dus niet moeilijk. Dit zijn de vier "machienen" waarover ik het had. Je zal zien. Dat wordt een mega-succes. Zeker voor "les jolies dames". Ik benoem je meteen tot de eerste verdeler van het land. Zo ben ik als dealer met Moorkens in zee gegaan. Zij waren al enkele jaren klant bij Centrauto en ik werd verdeler van BMW. Enkele maanden later werd de eerste "BMW-voor deur" geleverd. Vergeleken met Jaguar was dat natuurlijk een ramp. Ooit heb ik m'n vrouw zover gekregen om met een Isetta te rijden. Dat was pas echt feest! Ook hadden we de grote berlines 501 en 502 in ons aanbod. Het was echter een technisch verouderd model dat met de komst van de Jaguar Mark II eigenlijk voor concurrentie in onze showroom zorgde. Toch hebben we 3 à 4 stuks aan de man weten te brengen."

Al snel ruimde de Isetta plaats voor de 700. Dit betekende een hele stap vooruit maar het was in 1964 met de komst van de BMW 1500 dat het Duitse merk de basis legde van wat het nu geworden is. Dit model kwam degelijk afgewerkt uit München naar ons land maar is ook in Kontich geassembleerd. Tot dan hadden de gebroeders Moorkens de verdeling van auto's georganiseerd vanop de Grote

Steenweg aan de grens tussen Berchem en Mortsel. De op dat ogenblik geldende wetgeving zorgde ervoor dat lokaal geassembleerde voertuigen minder belast werden dan volledig gemonteerde voertuigen. Ook bij Moorkens overwoog men om zelf auto's te assembleren. De werkplaats aan de Grote Steenweg was echter krap bemeten en bovendien handelde men nog steeds in moto's. Gedurende enkele jaren vond er stuk per stuk assemblage plaats maar bepaalde types 700 werden kant en klaar uit Duitsland geleverd. Ondertussen was er een terrein in Kontich gekocht waar de Isetta zou worden geassembleerd. Later werd een nieuwe assemblagehal opgetrokken om de 1500 te monteren. Toen kon je pas echt spreken van een productielijn.

Via Centrauto ben ik zo jarenlang met BMW verbonden geweest. Toen we met BMW begonnen was de fabriek eigenlijk een opnieuw opgebouwde ruïne. Tijdens de oorlog was het bedrijf immers volledig vernield. Maar wat ik gelukkig heb kunnen meemaken was de stevige groei van het BMW-gamma met vooral veel ups en weinig downs. In de contacten met München voelde je steeds de passionele ingesteldheid tegen Mercedes-Benz. Die moesten ze hebben. Ze waren echt gebeten om Mercedes te kloppen. Op al die jaren is er nooit iets sensationeel gebeurd. BMW was een erg rationeel gerunde business. Ook de gebroeders Moorkens waren heel harde werkers. Zij gebruikten de methode van de zelfstandigen. Dit zou je bijna op z'n Hollands, de zuinige methode kunnen noemen, m.a.w. geen overbodige uitgaven.

Op zeker ogenblik zocht ik naar uitbreiding voor de werkplaatsen. Vader Goethals, een man met een succesvolle beenhouwerij in Knokke, had een investering in de Molenstraat te Antwerpen. Hij verhuurde er parkeerplaatsen voor auto's. Bovendien was er op een hoek een kleine werkplaats waar af en toe carrosseriewerk werd uitgevoerd. Deze garage, twee verdiepingen hoog en met een aangrenzende benzinepomp, werd gerund door zijn zoon Eric. Hij verhuurde me de parkeerplaatsen die ik liet wijzigen in een magazijn en werkplaatsen. Op het ogenblik dat ik met vader Goethals

het akkoord had onderhandeld vroeg ik hem: "Wat gaat je zoon nu doen? Hij kan hier geen parkeerfacturen meer maken of tankbonnetjes uitschrijven?" Het antwoord was: "Dat moet je hem zelf vragen." Waarop ik repliceerde: "Kijk, ik ben net op zoek naar iemand voor de receptie van BMW. Het is wel op een ander adres maar hij mag komen." Zo is Eric Goethals bij Centrauto komen werken. Hij groeide in het bedrijf en had ambitie. Z'n vader had prima za-



*In 1961 kwam Jacques De Clippel voor het eerst oog in oog te staan met de Jaguar E-type. "Ik kon me niet houden, ik heb geweend toen ik zo'n mooi ontwerp mocht aanschouwen. Ook nu nog is dit voor mij een van de mooiste ontwerpen ooit!"*

ken gedaan en wenste zijn spaarcenten te investeren. Hij drong aan om een participatie te nemen in Centrauto. Jarenlang heb ik de boot afgehouden. Toen het werk me bijna boven het hoofd groeide en mijn kinderen nog te jong waren om me met de zaak te helpen, heb ik Goethals een deel van de aandelen verkocht. Hij werd eveneens beheerder van Centrauto. Toen ik in 1984 werd aangezocht om invoerder van Jaguar te worden heb ik aanvankelijk nog meer dan een jaar beide merken aan de man gebracht. Ze waren ondergebracht in verschillende maatschappijen en kwamen enkel samen op mijn bureel. Daarna heb ik de knoop doorgehakt. Goethals bleef steeds aandringen om z'n participatie te mogen verhogen. Ik heb op zeker ogenblik geantwoord: "Neen, ik ga dat niet doen, ik verkoop alles! Ik ga me nog alleen met Jaguar bezighouden. Daar heb ik altijd een boontje voor gehad." Thuis viel deze beslissing niet in goede aarde.

*Genève 1961. Er waren maar vier E-types klaar. Twee stonden op de stand en twee voertuigen werden gebruikt om mogelijke klanten een ritje te bezorgen.*





*In 1974 werd een schitterende Showroom geopend op de Frankrijklei in Antwerpen. Onder de genodigden van Jacques De Clippel was er niet alleen de Britse Ambassadeur (foto) maar ook Baron Georges Heylen, eigenaar van het filmcomplex Rex en politicus Leo Tindemans.*

M'n echtgenote argumenteerde dat we twee zonen hadden en twee automerken, voor iedere zoon een merk!"

Centrauto ging in vereffening en vervolgens werd meteen het nieuwe Centrauto geboren dat nog enkel handelde in BMW. Met dit nieuwe bedrijf had de familie De Clippel niets meer te maken. Eric Goethals daarentegen zou nog jarenlang betrokken blijven bij het bedrijf Centrauto.

Tijdens de jaren zestig onderging Centrauto als dealer van Daimler, Jaguar en BMW een voortdurende evolutie. Eerst was er de locatie op de Rubenslei die al snel te klein bleek. In 1961 werd er een werkplaats met koetswerkafdeling in gebruik genomen in de St-Jozefstraat en even later volgde er een filiaal aan de Blancefloerlaan 63 op de Antwerpse linkeroever. In 1965 werd het bedrijf overgebracht naar de Plantin en Moretuslei. In 1974 opende Jacques de Clippel met veel feestgedruis een nieuwe Showroom op de Frankrijklei, recht tegenover het gebouw van de Nationale Bank. Zes reusachtige luchters zorgden voor een retro-touch die onmiskenbaar de klasse van Jaguar en Daimler onderstreepten. De jaren zeventig waren echter geen gemakkelijke jaren voor Jaguar. Jacques De Clippel herinnert zich dat Joska Bourgeois haar relaties met sommige directieleden van Jaguar zeer open, zeer vriendschappelijk waren. De stichter van Jaguar, Sir William Lyons, die iedereen gewoonweg "Bill" noemde,

had een boontje voor haar. "Soms had ik de indruk dat hij een beetje verliefd was op Joska Bourgeois. Als vrouw was zij in het automobielerwereldje immers en grote uitzondering. Een vrouw die invoerder was van een automerk was er gewoonweg niet." Wanneer William Lyons de fakkel doorgaf door in 1966 het bedrijf te laten fusioneren met British Motor Corporation (BMC) tot British Motor Holding (BMH), ontstond een nieuwe situatie. Zeker toen de fusiegolf in Engeland steeds nadrukkelijker werd en uiteindelijk in 1968 tot de oprichting van British Leyland Motor Corporation (BLMC) zou leiden was het niet meer zo eenvoudig om deze persoonlijke relaties te behouden. Zo werd reeds in 1971 de volledige invoer van automerken van deze groep aan een plaatselijk filiaal overgelaten. British Leyland Belgium werd invoerder van Morris, Triumph, MG, Rover en Jaguar. Enkel Joseph Beherman was erin geslaagd om Land Rover uit dit wespenest te houden. Toen Joska Bourgeois zag wat Beherman onderhandeld had, trachtte zij eenzelfde status te bekomen voor Jaguar. British Leyland wou instemmen op voorwaarde dat alle dealers unaniem hun akkoord gaven. De dealer voor Antwerpen, Joseph Beherman, weigerde en ondanks een charmeoffensief van Joska Bourgeois bleef Beherman onvermurwbaar. De zakenwereld kan soms bikkellhard zijn. Dit betekende het begin van het einde voor Joska Bourgeois als Jaguar-invoerder. Eigenlijk gebeurde dit in twee grote etappes. De Britten besloten de overeenkomst niet te verlengen. Wanneer de invoerder geen wagens meer te verdelen had kon zij haar verbintenissen niet meer nakomen en volgde er natuurlijk een opzeg van alle dealers. De deal werd echter toch nog met vijf jaar verlengd. De Britten hadden hun staart ingetrokken. Joska had immers al haar charmes in de strijd geworpen. Dit was echter tijdelijk. 5 jaar later was het over en out. Zij bleef nog wel enkele jaren als dealer met Jaguar verbonden. Ondanks het feit dat ze even later als invoerder van Rolls-Royce en Bentley werd aangesteld bleef ze altijd met een Jaguar rijden. Nooit zag Jacques De Clippel haar aan stuur van een DKW of een Toyota.

In 1978 kwam het tot een incident tussen Jacques De Clippel en de nieuwe invoerder. British Leyland Belgium verplichtte immers ook de Jaguar-dealers om het hele BL-gamma aan te bieden. Jacques De Clippel geloofde niet in deze strategie en weigerde. Deze stugge houding koste hem z'n dealership. Een van de mannen die toen de lakens uitdeelde bij BL België was Paul Buysse, de man die later Bekaert zou leiden. Er werd natuurlijk druk onderhandeld over wie nu wel Jaguar mocht aanbieden en Buysse besliste om dit aan Bob Lins, de zoon van de in 1979 overleden John Lins, toe te vertrouwen. De Clippel kon niet anders dan zich via parallelimport en door deals met collega's te redden. Met British Leyland ging het echter steeds slechter. Jacques De Clippel had de reputatie van een uitstekend verkoper te zijn. In 1981 kreeg hij de kans op nieuw Jaguar te verdelen maar dit onderstrikte voorwaarden. Hij werd aangesteld als dealer voor Austin-Rover, het herdoopte British Leyland, en dit voor Groot-Antwerpen. Zowel Jaguar als Austin Rover werden ondergebracht in een nieuw bedrijf British Auto Center N.V. dat gebruik maakte van de prachtige showroom op de Frankrijklei.

Op initiatief van Margaret Thatcher werd in 1984 de beslissing genomen om Jaguar zijn onafhankelijkheid terug te geven. Dit betekende dat in heel Europa en in de USA er van de ene dag op de andere geen invoerders meer waren. In 1984 moesten er in no-time invoerders aangesteld worden. Gelukkig kende men de naam De Clippel in Coventry. Als dealer verkocht zijn organisatie ondertussen evenveel Jaguars als de rest van België samen. Bovendien was de man die van John Egan de opdracht kreeg om snel nieuwe invoerders aan te stellen in Europa niemand minder dan John Morgan. Toevallig had deze man verschillende functies vervuld in ons land en behoorde hij tot de intimi van Joska Bourgeois. Hij kende het Belgische automobiellandschap erg goed. Madame Jaguar had ondertussen haar zaak verkocht aan Inchcape en was erg snel vertrokken richting Genève, waar ze de laatste jaren van haar leven zou doorbrengen.

“Op een dag waren we met de familie op vakantie in Hotel Los Monteros in de jachthaven Puerto Banus in Marbella. Er waren toen twee gezondheid- en fitnessklinieken in Marbella. Zo kon je er een aantal dagen verblijven om rimpels te bestrijden of andere cosmetische ingrepen te ondergaan. In haar laatste levensjaren koos Joska ervoor om daar ieder jaar er een weekje door te brengen. Wij verbleven in het hotel maar zij verbleef in het schoonheidsinstituut dat deel uitmaakte van de groep Los Monteros. Via-via was ze te weten gekomen dat we met het gezin daar onze vakantie doorbrachten. We kregen bericht dat ze een diner organiseerde in de baai van Puerto Banus en met de duidelijke boodschap om aanwezig te zijn. Ze had er een tafel met een twaalftal couverts gereserveerd. John Morgan was er ook, samen met een groep intimi. Ze had heel het terras gereserveerd zodat we zeker niet gestoord zouden worden. Zij was de gastvrouw. Dat was een van de laatste malen dat ik haar ontmoette in ruim gezelschap. Toevallig had John Morgan een appartement in Marbella en natuurlijk had zij de gediensstige Brit opgevorderd om haar juwelen te gaan halen in Cannes. Hij had doodsangsten uitgestaan om deze kostbaarheden zonder extra beveiliging naar Marbella over te brengen. “Ik had er geen idee of ik juwelen van hoge waarde bij me had of juist niet. Al deze bijoux, daar ken ik bitter weinig van!” Dankzij John Morgan zat Joska daar in volle glorie, uitgedost

*In 1985 werd Jacques De Clippel aangesteld als invoerder. Dat als gevolg van de politiek van Margaret Thatcher. Helemaal rechts Dan Vanden Berghe, die verantwoordelijk was voor marketing, verkoop en public relations tot hij in 2002 met pensioen ging.*





*Jacques De Clippel met Sir John Eagan, de legendarische topman van Jaguar Cars die het Britse bedrijf terug op de rails zette.*

met al haar juwelen op het terras, terwijl de genodigden in vakantieplunje rond de tafel zaten. M'n vrouw is ooit erg kwaad geweest omdat een foto van Joska, uitgedost met tal van halssnoeren op m'n bureel stond. "Waarom zet jij nu die foto tussen de familiekiekjes op je bureel? Dat is toch je tante niet?"

Jacques De Clippel: "John Morgan heeft me in 1984 gevraagd of ik invoerder wou worden. Ik ben daar zeker niet kwaad om geworden. Anderzijds betekende het feit dat ik daar dadelijk ben op ingegaan, dat ik op enkele maanden tijd gebouwen moest hebben, een staf (een man of tien) omdat "de bende van Leyland" niet in aanmerking kwam! Op 1 januari 1985 was de deal een feit. We hadden een nieuwe vestiging op de St-Bernardsesteenweg in Hoboken. Op dat ogenblik werden er amper een 300-tal Jaguars aan de man gebracht. Op enkele jaren tijd kon onze organisatie dit getal laten stijgen naar 800, vervolgens 1000 enz. We hebben daar heel wat energie in geïnvesteerd met alle mogelijkheden maar ook beperkingen die een merk als Jaguar eigen zijn. Het is en blijft een puur luxeproduct zodat je ook niet kan dromen van tienduizenden stuks."

Gedurende de Leyland-periode was de dienst na verkoop ronduit ondermaats. Volgens Alex De Ridder, kleinzoon van recordman Dolf De Ridder lag dit niet zozeer aan de kwaliteit van de wagens. De beslissing om alle dealers van British Leyland het hele gamma te laten verko-

pen had zware gevolgen. Zo werd een techniker die enkel Mini's of een Austin gewoon was nu plots verplicht onder de kap van een Jaguar V-12 te kruipen. "Op dat vlak werd er heel wat werk verzet. Steun van de fabriek kregen we aanvankelijk nauwelijks. Het is door de inzet van het team hier in België dat we langzaam maar zeker een hoger niveau inzake service hebben opgebouwd. Deze inzet werd in 1994 bekroond toen het Belgische Jaguar dealernet de Jaguar-organisatie was met de meest tevreden klanten in Europa. Het gemiddelde lag op 73% maar België scoorde 83%."

In 1992 werden unieke gebouwen opgetrokken aan de Boomsesteenweg in Wilrijk. Het was een investering van 300 miljoen Belgische frank. In het gezelschap van 1000 genodigden werd het gebouw feestelijk geopend. Jarenlang zou de persoonlijke Jaguar XJ220 van Jacques De Clippel het pronkstuk zijn op deze toplocatie. De leiding werd toevertrouwd aan Jacques' tweede zoon Pascal De Clippel.

Verschillende Jaguar-toplui werden Jacques De Clippel's persoonlijke vrienden. Wanneer ze in België vertoefden sliepen zij in het Klepelhof. Deze villa liet Jacques De Clippel met z'n echtgenote Hedwige De Cock in 1969 in Schoten bouwen. Sir John Eagan, Nick Scheele, Bob Knight en natuurlijk John Morgan. Allen verbleven ze meerdere malen bij Jacques en z'n echtgenote.

Op zeker ogenblik werd Ford de nieuwe aandeelhouder. De eerste twee à drie jaar was er hiervan naar buiten toe weinig te merken. "Aanvankelijk lieten de Amerikanen de Britten hun gang gaan. Wij voelden amper dat er een nieuwe eigenaar was. Toen keerde het tij. Op zeker ogenblik startte Ford met allerhande ingrepen en dit betekende resoluut de terugval van Jaguar. Tot dan toe waren het altijd Britten die de belangrijke posten bemanden. Plots zat er een Amerikaan op die stoel en de omwenteling was begonnen. Er werden initiatieven genomen maar enkel van het soort dat de organisatie stroever maakten. De reden waarom Jaguar met Ford in zee was gegaan was de enorme financiële slagkracht van de Amerikaanse gigant.



*In deze voormalige Peugeot-garage in Hoboken werd in 1985 het nieuwe hoofdkantoor van British Auto Center N.V. gevestigd. Aanvankelijk werd zowel de invoer als de verdeling van Jaguar voor de zone Antwerpen-Mechelen-Lier vanuit dit gebouw georganiseerd.*



Een mooie  
toekomst  
bouw je  
op een sterk  
verleden

150 jaar passie en ijzersterke  
prestaties leiden je naar winst.

Verneem meer op  
[www.neemdetoeekomstinhanden.be](http://www.neemdetoeekomstinhanden.be)





*Hoboken was door de enorme expansie al snel te klein. In september 1992 werd een prachtige nieuwbouw gelegen langs de A12 in Wilrijk in gebruik genomen voor het dealership Antwerpen. Toen was deze garage de referentie in Europa.*



*Toen in 1994 de verdeler in Brussel in slechte papieren zat, aarzelde Jacques De Clippel geen ogenblik. Het bedrijf N.V. Cadico werd overgenomen en herdoopt in Jaguar Brussels.*

Hier was echter bitter weinig van te merken. Er werd amper geïnvesteerd in de permanente vernieuwing van het gamma. Laat staan dat er werd nagedacht over een nieuwe modellijn. Alle invoerders werden hiervan het slachtoffer. Onze contracten werden enkele malen vernieuwd telkens voor een periode van 3 of 4 jaar. Op zeker ogenblik werd er niet meer vernieuwd. Ford ging de invoer zelf in handen nemen. Toch kwam men even later op z'n stappen terug. "Het is wat brutaal gezien de jarenlange verdienste die u als dealer en nadien als invoerder hebt en de positieve evolutie die u het merk in België hebt bezorgd." Kortom men heeft ons niet meteen de laan uitgestuurd. We kregen een aanbod om vanaf 1 januari 1996 mee in een joint-venture te stappen met Ford."

"U wordt associé van Ford via de fabriek van Jaguar in Coventry." Voor wie niet beter wist zou je van zo'n aanbod een dikke nek krijgen. Gedurende zeven à acht jaar hebben we via Jaguar Cars

Limited in een joint-venture gezeten. De eerste drie jaar runde ik de zaak nog zelf maar m'n oudste zoon zat op dat ogenblik reeds naast mij. Ondanks de joint-venture was er in die periode nog steeds een groot vertrouwen. In de praktijk waren we eigenlijk nog steeds een zelfstandige invoerder. Er waren bitter weinig onderwerpen waarvoor wij van Coventry de instemming nodig hadden. M'n zoon Patrick is na mij CEO geworden. Ondertussen concentreerde ik me op de ontwikkeling van de regio Brussel. We hadden op 1 augustus 1994 de bestaande dealer N.V. Cadico overgenomen. De cijfers van dit bedrijf lieten te wensen over en bij nader onderzoek bleek de structuur uit een kluwen van kleine bedrijfjes te bestaan die aan elkaar factureerden. We hebben ingegrepen door zelf het roer in handen te nemen. Ook de Jaguar-concessie in Waterloo hebben we gekocht. Na enkele jaren hebben we voor Brussel een nieuw complex gebouwd in Drogenbos."

Op zeker ogenblik was de familie De Clippel niet alleen invoerder voor België maar tevens dealer voor Groot-Antwerpen. Via Jaguar Brussels werden bovendien de klanten van Groot Brussel, Waals Brabant, het noordwesten van Vlaams Brabant en een gedeelte van de provincie Henegouwen bediend. In 2003 kwam er een einde aan het importverhaal. Ford nam de invoer definitief zelf in handen. Het complex in Drogenbos werd in 2009 verkocht. Het prachtige gebouw van Jaguar Antwerp in Wilrijk staat momenteel leeg. Na bijna 60 jaar lijkt het verhaal van de familie De Clippel en Jaguar voorbij.

## ViaFlavia

ROADBOOKS AND MORE

**Op maat ontwikkelde routes en roadbooks voor verschillende toepassingen**



Toeristische rally's voor clubs & verenigingen



Testritten & autopresentaties



Teambuilding & bedrijfsevenementen



Plezierwedstrijden & Zoektochten

Tel: +32 2 445 18 29  
info@viaflavia.be

[www.viaflavia.be](http://www.viaflavia.be)

# Een verhaal over wielen Edmond Derwa

*Tekst en foto's: Roland Dhondt*

Autoconstructeurs die zelf wielen maakten, zijn uiterst zeldzaam. Daarvoor deden ze beroep op gespecialiseerde toeleveranciers. Van de talrijke automobielconstructeurs die ons land in de eerste helft van de twintigste eeuw rijk was, was er waarschijnlijk geen enkele die zelf de wielen voor zijn wagens fabriceerde. Nochtans telde ons land zeker enkele wielfabrikanten, waarvan Edmond Derwa misschien de bekendste was.

Over die wielleveranciers is weinig bekend. Voor mij als wielenverzamelaar was dit de enige belangrijke Belgische fabrikant van wielen met houten spaken. Hij signeerde al zijn wielen met de initialen E. D., wat stond voor Edmond Derwa. Over deze firma is jammer genoeg weinig bewaard gebleven. Ze was gevestigd in de Rue Ambiorix 46-48 in Luik. Derwa vervaardigde waarschijnlijk reeds wielen met houten spaken in de 19<sup>e</sup> eeuw, lang voor de opkomst van de auto. In oude magazines ontdekte ik dat de firma in 1905 in Luik een gouden medaille ontving. Die werd gevolgd door een grote prijs in 1910 in Brussel en een erediploma in 1930 in Luik. Er verscheen ook een publiciteit in het Englebert Magazine van september-oktober 1921: "La roue en bois n'est pas détronée" (het houten wiel is nog niet onttroond). In het jaarboek van de Belgische bedrijven van 1942 wordt de firma nog vermeld, daarna verdwijnt elk spoor. Navraag bij Le Centre d'Histoire des Sciences et des Techniques de l'Université de Liège leverde ook niets op.

## ■ Artilleriewiel

Vanaf omstreeks 1860 gebruikte de militaire artillerie een nieuw type wiel met houten spaken dat bijzonder stevig

was en waarmee men de affuiten van de kanonnen over velden en grachten bewegen kon. Bijna onmiddellijk werd dit "Artilleriewiel" ook in de autobranche toegepast. In de werkplaatsen van Edmond Derwa moeten duizenden van deze wielen gemaakt zijn. Zijn voornaamste klanten waren de autoconstructeurs uit de omgeving van Luik: FN, Nagant en Imperia.

*Typische kenmerken van een artilleriewiel: de spaken zijn centraal spievormig samengevoegd waardoor een zeer stevige naaf bekomen wordt. Voordien waren het de "karrewielen" waarbij de spaken met een tap in de naaf gestoken waren. Bij de aandrijving van de automobiel werd een koppel op de naaf uitgeoefend en daarvoor was deze constructiemethode niet stevig genoeg: de spaken braken.*



In de beginperiode van de automobiel waren de wielen niet afneembaar, ze maakten integraal deel uit van het chassis. Wanneer men een lekke band had, moest men langs de kant van de weg de band van het wiel nemen om de binnenband te vervangen, een zware en tijdrovende klus voor de chauffeur. Rond 1908 ontwikkelen Riley en Rudge-Whitworth in England de eerste afneembare wielen met draadspaken met het oog op de racerij. Van dan af worden alle wedstrijden enkele nog gewonnen met afneembare wielen.



*De wielen van Derwa waren te herkennen aan de initialen E.D. op de achterzijde van het wiel, in de houtboog ter hoogte van het ventiel. Soms stond er ook voluit Ed Derwa.*



*Men gebruikte een constructie met twee flenzen om het geheel samen te houden en aldus een afneembare naaf te vormen. De gaten zitten steeds in de voegen tussen de spaken. Derwa wielen hebben in de regel 10 spaken, daarmee konden 5 gaten worden benut om het wiel bij elkaar te houden en 5 gaten om het afneembare wiel vast te zetten.*

*Voor de zwaardere wagens werd alles samengehouden met redelijk zware bouten, voor de lichtere wagens waren het boutjes van 7 met een hamerkop. Op de hamerkoppen stond dan ook nog een D. De moeren van deze bouten zaten steeds aan de buitenkant van het wiel. Om te verhinderen dat deze moeren konden worden losgedraaid, waren ze soms beschermd door een plaat met gaten waarin ze pasten.*

De vraag naar afneembare wielen werd groter en Edmond Derwa ontwikkelde reeds voor de eerste wereldoorlog een afneembaar artilleriewiel door de spaken te klemmen tussen twee flenzen waardoor een apart wegneembaar geheel ontstond. FN presenteerde in september 1913 op het autosalon van Parijs zijn nieuw model 1250 met afneembare artilleriewielen van Edmond Derwa, inclusief reservewiel.

Hielvelgen, die toen gebruikelijk waren, werden massaal vervaardigd door Michelin in Frankrijk die daarmee ook de bandenmaten dicteerde. In de velgen van Derwa wielen vinden we nochtans nooit de gebruikelijke inscriptie “ Michelin & Cie Clermont FD “ terug, mogelijk beschikte Derwa zelf over de machines om de velgen te rollen en om te boorden. Derwa volgde bij de fabricatie van zijn wielen wel de bandenmaten van Michelin en maakte in 1923 de overstap van de hogedruk hielband naar de bredere lagedruk hielband: “Le pneu Confort Michelin”.

Michelin hield zeer lang vast aan de hielband doch lanceerde in 1928 de ‘jante Semi-Creux’ voor banden met bedrade hielen. Slechts in 1936 gaat Michelin over naar volledig verzonken velgen zoals reeds in 1924 door Dunlop gelanceerd. Bij hielbanden zijn de hielen uitrekbaar en rekt men de band gewoon over de rand van de velg. Bij bedrade hielen is dit niet meer mogelijk en moet men de band kunnen laten wegzakken in de “creux” (het verzonken middendeel) van de velg om hem over de velgrand te kunnen halen. Met een platte velg, zoals voorheen werd gebruikt, zou dat niet lukken. Michelin houdt de diameters van zijn banden met bedrade hielen metrisch tot eind de jaren vijftig om dan ook op inches over te gaan zoals de overige bandenfabrikanten. Derwa volgt in de fabricatie van zijn wielen de evoluties bij Michelin, maar ook die bij Dunlop.

In 1933 loopt de laatste Belgische wagen met wielen met houten spaken van





de band: de FN 11 CV. Doch Edmond Derwa blijft wielen maken met houten spaken. Hij volgt daarbij de evolutie van de banden nauwlettend op. In 1933 lanceert Michelin “le pneu superconfort” met binnendiameter 40 cm en Derwa maakt er wielen voor: eerst met een afgeronde velgrand (rolled edge), later ook met een rechte velgrand (knife edge). Hij behoudt daarbij dezelfde naaf zodat deze wielen ook op oudere wagens kunnen gemonteerd worden om comfortabeler te rijden.

Na 1935 verdwijnen de wielen met houten spaken. Plaatstalen wielen lieten vrij eenvoudig toe om de voorophanging zo te construeren dat het contactvlak van de band met de grond mooi in het verlengde lag van de fuseepen. Dat was niet mogelijk met wielen met houten spaken. Edmond Derwa deed toch nog een poging door de spaken naar buiten uit te buigen, maar houten spaken waren niet enkel zwaar, maar ook niet meer modieus.



*Derwawielen met hielvelgen.  
De bandenmaten van Michelin werden gevolgd met behoud van de naaf, zodat wielen met hogedruk hielbanden uitwisselbaar waren met wielen met lagedruk hielbanden. Dit zijn Imperia wielen 1925. Een veel voorkomende bandenmaat was toen 720 (buitendiameter van de band in mm) x 120 (breedte band in mm).*

*Typische afneembare Derwa wielen: links 1920 hogedruk hielband 760 x 90 en rechts 1925 lagedruk hielband 775 x 145.*

*Hielbanden waren smal en stonden derhalve op hoge druk (5 bar). In 1923 slaagt men erin de banden breder te maken (pneu confort, pneu ballon, balloon tyre) en daalt de druk naar 2.5 bar. De doorsnede bleef wel cirkelvormig zodat de band niet alleen breder doch ook hoger werd en de wielen kleiner in diameter werden. Beide banden waren ongeveer even hoog, nl. 760 mm of 775 mm zodat een wagen, ongeacht welke van de twee bandentypes was gebruikt, even hoog stond. Maar bij de ene was de breedte en de hoogte 90 mm en bij de andere 145 mm zodat de doormeter van het ene wiel veel groter was dan het andere.*

*De naven van beide wielen hield Derwa wel identiek zodat ze onderling uitwisselbaar waren en men een wagen van 1920 kon voorzien van comfortabele wielen en banden van 1925.*





*Wiel en reservewiel Imperia 1925 - 1927. Lagedruk hielband 730 x 130. In die periode was de buitendiameter van de banden gedaald tot 730 mm. Die wielen pasten ook op FN en Nagant.*



## ■ Retrofit

Derwa zag ook een opportuniteit in het transformeren van Ford Model T wielen. Ford overspoelde de markt met zijn Model T maar waar in Europa afneembare wielen gangbaar waren vanaf 1918, bleven Model T wielen niet afneembaar tot 1926. Derwa haalde de houten spaken van de naaf van het Model T wiel en schoof er een afneembaar Derwa wiel over. De bouten van de houten spaken

werden aangewend om het afneembare wiel vast te zetten. Terzelfdertijd ging hij over van een hogedruk hielband 30 x 3 ½ naar een lagedruk hielband 775 x 145. Gezien 30" gelijk is aan 762 mm stond de wagen even hoog, doch nu op soepel rijdende volumineuze banden. Deze retrofit liet toe alle Model T modellen van 1908 tot 1926 comfortabel te laten rijden.

*Derwa wielen uit de tweede helft van de jaren dertig. Derwa gaat mee met de bandenmaten van Michelin, die zich standaardiseert op 40 cm doormeter, 'le pneu Superconfort'. Beiden zijn 150 x 40 (band van 150 mm breed en hoog). Het eerste is nog met afgeronde velgrand, het tweede na 1936 met rechte velgrand.*

*De poging van Derwa om centerpoint stearing te realiseren door de spaken naar buiten schuin te plaatsen.*

*De naaf bleef steeds dezelfde. Bandenmaten 150 x 40.*





# DAF Museum Eindhoven

## Pienter pookje

Dit jaar viert het Nederlandse DAF zijn 90<sup>e</sup> verjaardag. Het merk bouwt inmiddels enkel nog vrachtwagens. Ook in België, met name in Westerloo, waar cabines en assen worden gebouwd. Vanaf 1959 was DAF ook autoconstructeur, die afdeling werd in 1975 overgenomen door Volvo. Wij gingen een kijkje nemen in het museum van het merk in Eindhoven.

*Tekst en foto's: Leo Van Hoorick*

Op 1 april 1928 begon Hub van Doorne een kleine constructiewerkplaats. Die was gevestigd in de hoek van de lokale bierbrouwerij Coolen in Eindhoven. De eerste opdrachten bestonden uit las- en smeedwerk voor de stad Eindhoven en voor lokale bedrijven zoals lampen- en radiofabrikant Philips. De crisis in de jaren 30 zette Hub van Doorne en zijn broer Wim aan om ook aanhangwagens te gaan bouwen. De bedrijfsnaam werd

gewijzigd naar Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek, afgekort DAF. Die hadden een innoverend gelast chassis en waren daardoor veel lichter dan wat de concurrentie bracht. Een andere unieke uitvinding was de DAF-containertrailer die werd ontwikkeld voor het snel laden en lossen van spoorwegcontainers en in 1936 zijn debuut beleefde. Daarmee was DAF één van de eerste leveranciers van containertrailers ter wereld.

*De eerste productie-auto, chassis nr. 00001, uit 1959. Motor was een luchtgekoelde tweecilinder met 598 cc.*



*Michelotti ontwierp deze strandwagen op basis van een 746 cc DAF 33, bekend als de DAF Kini. Bij de geboorte van Koning Willem-Alexander in 1967 werd de auto geschonken aan het Nederlandse Hof, die hem gebruikte in hun vakantieverblijf in Porte Ercole.*



In 1949 werd de eerste DAF truck gebouwd, en de bedrijfsnaam werd veranderd in Van Doorne's Automobiel Fabriek. Een jaar later werd een nieuwe fabriek gebouwd en omvatte het gamma truckchassis van drie, vijf en zes ton. De onderneming zoals we die vandaag kennen, begon vorm te krijgen.

In de beginperiode gebruikte DAF benzine- en dieselmotoren van Hercules en Perkins. In 1957 verschenen de eerste zelf ontwikkelde dieselmotoren. Twee jaar later werden die verbeterd door er een turbocompressor aan toe te voegen – een baanbrekende prestatie. Later, in 1973, innoveerde het merk nogmaals met de eerste de turbo intercooler. Daarmee werd ingespeeld op de vraag naar hogere motorvermogens en een lager brandstofverbruik, maar bleek ook onmisbaar bij het realiseren van schonere uitlaatgassen.

*Rijdende Regenjas: Hub Van Doorne ontwierp deze kleine auto in 1943, met de gedachte dat iedereen ooit wel een eigen auto zou willen. Er werd slechts 1 exemplaar van gebouwd. Krachtbron was een 150 cc ILO motor. Het voorwiel kon 180° draaien. De auto had slechts één deur, maar ook een linnen dak, zodat de chauffeur een nooduitgang had, mocht het tuig omvallen.*

*Deze DAF 55 Coupé geeft zijn geheimen prijs. DAF koos voor de grotere modellen een viercilinder van Renault, in de 55 was dat een 1.100 cc in de 66 een 1.300 cc.*







## DELEN

PRIVATE BANK

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



Uw vermogen verdient onze ervaring en onze expertise.

[www.delen.be](http://www.delen.be)



*De continu variabele transmissie in combinatie met een De Dion achteras, zoals die werd geïntroduceerd op de DAF 66 van 1974. De wegligging en het comfort gingen hierdoor met rasse schreden vooruit.*



*DAF 31 Combi, 1965. De tweecilinder was inmiddels gegroeid tot 746 cc en had een vermogen van net geen 30 pk. Met deze stadsbestelwagen met traploze transmissie en 330 kg laadvermogen was DAF zijn tijd ver vooruit.*



*DAF 46 Combi 1974. DAF bood voor de modellen 44, 55 en 66 een stationcar versie aan, nog steeds getekend door Michelotti. De 44 had intussen ook een De Dion achteras en een transmissie met slechts één riem.*



## ■ Variomatic

Maar genoeg over de trucks. Hub Van Doorne was een techneut, en hij ontwikkelde ook een continu variabele transmissie, bij zijn lancering bekend als Variomatic en vandaag door verschillende merken toegepast als CVT. De transmissie van Hub werkte met rubberen riemen, in de volksmond ook bekend als “bretellen”. Die was in de beginjaren enkel geschikt voor kleine vermogens, dus ontwikkelde hij een kleine luchtgekoelde tweecilinder. De eerste DAF werd voorgesteld op het Salon van Amsterdam - de Auto RAI - van 1958. Het was een kleine vierzitter met een koetswerk getekend door Michelotti, die heel lang de huiscarrossier zou blijven.



*DAF P500 prototype, 1968. Bij DAF droomde men van een groter vierdeurs-model. De motorkeuze was nog niet gemaakt, dit prototype kreeg een Simca 1.500 cc viercilinder, een Ford versnellingsbak en een achteras van BMW. Uiteindelijk kreeg het P400 prototype de voorkeur, die vooral bekend zou worden als Volvo 343.*



*Het P300 ontwerp van 1969, getekend door Michelotti, moest de opvolger worden van de DAF 33. Het werd afgevoerd omdat hij duurder uitviel dan de DAF 44.*



*Voorstel van Michelotti voor een DAF Coupé, 1965.*





*Op het Salon van Genève 1968 toonde Michelotti alweer een coupé-studie, nu op basis van de DAF 55.*

*DAF nam reeds van in de jaren '60 deel aan rally's. In 1968 behaalde deze 55 Marathon met Rob Slotemaker en Janssen een ereplaats in de Rally Londen-Sidney. Vijfentwintig jaar later deed dezelfde auto dat nog eens over met David van Lennep en Paul van Doorne.*

Er kwamen nieuwe evoluties, ook lichte bedrijfswagens, een zwaardere 44 met 850 cc tweecilinder en later de 55 met een 1.100 cc viercilinder van Renault. Om van het wat trutterig imago af te komen nam het merk al in het begin van de jaren '60 deel aan rally's, en niet zonder succes. De 55 Marathon was de eerste 'sportieve' DAF. Er kwam ook een formule 3 en in het Rallycross-kampioenschap gooide Jan de Rooy hoge ogen met de 555, die inmiddels wel een Ford 1.600 cc BDA en vierwielaandrijving



*In 1974 bestelde het Nederlandse leger 1.200 auto's op basis van de DAF 66. Krachtbron was een viercilinder Renaultmotor met 1289 cc, zoals op de gewone 66. In tegenstelling tot wat men zou vermoeden, hadden deze legerauto's geen vierwielaandrijving.*

kreeg. De 66 was de opvolger van de 55, aangeboden als tweedeurs berline, coupé en driedeurs break. De 1.100 cc motor ruimde plaats voor een 1.300 cc Renault viercilinder en de achterophanging deed beroep op een onafhankelijk afgeveerde De Dion achteras, wat de auto een veel beter weggedrag gaf. Er werd inmiddels gewerkt aan de ontwikkeling van een DAF 77, die, na de overname van de automobielafdeling door Volvo in 1975, als Volvo 343 zou worden voorgesteld.





# Dallara Stradale



## Kers op de taart

Blijkbaar begint het vroeg of laat bij alle race-ingenieurs ooit eens te jeuken. Gordon Murray had al enkele wereldkampioenschappen in de Formule 1 op zijn hoed mogen steken toen hij de ongeëvenaarde McLaren F1 straatauto creëerde, bij Red Bull is hoofdingenieur Adrian Newey nu helemaal verstrikt in de fabelachtige Aston Martin Valkyrie en ook Giampaolo Dallara wilde zijn rijke carrière graag aftoppen met een auto die gewoon op straat mag.

Dallara is allerm minst wereldberoemd bij hen die niet ieder weekend op circuits rondhangen. En toch heeft de beminlijke Italiaan een palmares om U tegen te zeggen. Hij begon zijn carrière met de ontwikkeling van de legendarische Miura, werkte nadien aan een hele rist Ferrari's en Bugatti's en hielp tientallen merken en oneindig veel coureurs aan ontelbare overwinningen in de meest hoogstaande races. Zijn bedrijfje in het godvergeten Varano De' Meligari – in de schaduw van Parma – bouwt al jaren-

lang éénzitters voor Indy-races, hielp knakkers zoals Porsche en Audi aan Le Mans-zeges, werkt als consultant voor Formule-1 teams, beschikt over wellicht de meest vooruitstrevende windtunnel en is wereldleider als het gaat over koolstofvezel. Een loopbaan om trots op te zijn dus, en toch wilde Giampaolo Dallara absoluut een straatwagen onder eigen naam zien verschijnen. Dat moest overigens geen hypercar zijn, zoals Murray en Newey wel uit hun mouw hebben geschud. Dallara wilde een auto waarmee hij 's ochtends op circuit kon rijden en 's namiddags via een spannende rit doorheen de bergen naar de zee kon kachelen.

Niettemin had het behoorlijk wat voeten in de aarde vooraleer deze Dallara Stradale echt het levenslicht zag, weet Dallara's CEO Andrea Pontremoli: 'Giampaolo droomt al zo lang van een auto onder eigen naam, dat dit reeds de zevende poging is in de voorbije 20 jaar. We moesten het project echter

Zelfs race-ingenieur Giampaolo Dallara vond dat zijn indrukwekkende carrière moest worden afgerond met een auto die ordinaire nummerplaten op kop en kont krijgt. Zoveel aantrekkingskracht hebben straatauto's dus.

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





telkens stilleggen omdat Porsche, Audi of andere belangrijke klanten aan de beltingen. Drie jaar terug wilde Giampaolo dat het er eindelijk van zou komen, want hij was al 78 en wilde die wagen graag nog met eigen ogen zien. Dus zette ik 20 ingenieurs en vijf technici in een apart gebouw en beloofde dat hij de Stradale zou kunnen testen op zijn 80<sup>ste</sup> verjaardag. Dat is een schitterend feest geworden.'

De auto werd integraal in eigen huis ontworpen, al ging Dallara wel in zee met enkele partners voor de zaken die het zelf minder in de vingers heeft: 'We hebben van niemand lessen te krijgen als het gaat over aerodynamica, chas-

sisdesign of het toepassen van koolstofvezel. Zo presteert deze auto 820 kilo downforce met de additionele spoiler, en zelfs meer als je hem op circuit 50 millimeter lager legt. Dat is uitzonderlijk voor een straatauto. Wel steunden we op Bosch voor de elektronische finesses en op Pirelli dat specifiek rubber ontwikkelde dat welkom is op straat en tegelijk zonder protesteren 2G laterale belasting trekt', aldus Pontremoli. En voor het design ging men op schoot bij de Belg Lowie Vermeersch die in Turijn zijn eigen ontwerp bureau Granstudio runt.

Dat werd nog een pittige samenwerking, getuigt Vermeersch, die zo diep betrokken bij dit project was dat hij voor het eerst een exemplaar voor zichzelf opzij liet zetten: 'Ditmaal konden we namelijk niet uit de losse pols een ontwerp tekenen en daarna de aerodynamica verfijnen. In plaats daarvan hingen we de vergaderzaal direct vol schetsen en ontwikkelden we alles samen. Alleen als stylisten de aerodynamici kunnen opvoeden en vice versa, combineer je een laag gewicht met zoveel downforce zonder te veel extra onderdelen toe te voegen. Designers beginnen elke nieuwe opdracht steevast van een bestaande vormtaal en een strakke marketingbriefing. Dat hoefde ditmaal niet. We konden tijdens het designproces gewoon de auto volgen in wat hij wil zijn. Het resultaat daarvan, dat zet Dallara's merkwaarden uit. Grappig genoeg werden de grote merken destijds





exact zo opgebouwd, vooraleer zij slaaf werden van hun succes en zich verplicht voelden om telkens dezelfde elementen te gebruiken. Tegelijk respecteerden we alle aerodynamische vereisten van Dallara, ook al lijken die te vechten met ons streven naar schoonheid. Als we die directieven met alle geweld zouden bekampen, krijgen we minstens een compromis – wat we niet willen – of zelfs een lelijke auto. Tot vandaag bouwde Dallara uitsluitend prestatiegerichte racewagens die a priori compleet uitgezuiverde oppervlakken hebben. Iets anders dan pure vormen druist enorm in tegen de waarden van dit nieuwe merk. Als Dallara al een vormtaal heeft, schuilt dat vooral in die eerlijkheid, veel meer dan in de koplampen of de grille’, aldus Vermeersch, die voor de achterlichten inspiratie vond in de file: ‘Ik stond eens achter een Audi Q7 toen ik plots merkte dat de lichtstrip in de achterbumper ideaal was. Dat zegt trouwens veel over het formaat, want bij beide auto’s zit die strook ongeveer even hoog’, grinnikt de Vlaming.

Vaak zal je de Dallara niet tegen het bevallige lijf lopen, want om de homologatie behapbaar te houden blijft de productie noodgedwongen beperkt tot 600 stuks. De auto werd namelijk enkel gehomologeerd als beperkte serie



voor Europa en Japan. Al heeft die oplage eveneens te maken met Dallara's beperkte productiecapaciteit en zelfs met de Miura die ook slechts op 600 exemplaren werd begroot. Dallara heeft voorlopig overigens geen dealers of importeurs, verkoopt alle auto's rechtstreeks en de CEO levert elke auto persoonlijk af: 'We zijn trots op de enorme diversiteit aan klanten, gaande van Formule 1-piloten tot mensen die meestal Rolls-Royce rijden en jongens die er zich diep voor in de schulden werkten. Rentabiliteit is ditmaal nauwelijks belangrijk. We zijn al blij als we geen verlies boeken. Om de verkoopprijs van 155.000 euro zonder lokale





op zijn plek en achterin doet een vergelijkbare constructie hetzelfde met de krachtbron en versnellingsbak. Omdat Dallara na decennia in de autosport leerde dat gewicht instaat voor zowat de helft van het prestatiepotentieel, aerodynamica voor 35 procent en motorvermogen voor amper 15 procent, hoefde men geen rauwe doordouwer om alles aan te drijven. Aangezien de Stradale slechts 855 kilo weegt, had men genoeg aan de vierpitter uit de Ford Mustang. Die levert hier standaard 300 pk, al kreeg hij zoveel aanpassingen over zich heen dat hij na één simpele druk op de knop ook 400 pk presteert. Standaard zit het blok tegen een manuele zeskak, al is een optionele automaat met schakelflippers eveneens leverbaar.

taksen te bepalen, deelden we gewoon de productie- en ontwikkelingskost door 600. Zo denkt men zelden in een industriële omgeving. Maar Giampaolo's droom hoeft niks op te brengen. We verdienen onze centen wel met racewagens en consulting.'

Hoewel de persfoto's anders doen vermoeden, is er overigens slechts één model. Barchetta en coupé zijn namelijk één en dezelfde auto, waarbij de eigenaar de best dure voorruit en het optionele dakje met vleugeldeuren eigenhandig kan monteren. Ook al zijn de auto en het chassis volledig opgetrokken uit koolstofvezel, toch is de opbouw verder opvallend klassiek. Vooraan houdt een aluminium subframe de ophanging met dubbele wishbones

Hoewel het eventjes moeite vergt om in de deurloze Dallara te kruipen, ontpopt hij zich snel tot een allemansvriend. Voor zo'n potente sportwagen laat hij zich zelfs te makkelijk besturen. Vooral omdat de manuele zeskak zich eveneens erg eenvoudig, maar ietwat klinisch laat bedienen terwijl de motor ook al zo soepel en daardoor zelfs ietwat karakterloos is. In zo'n uitgepuurde barchetta mocht de aandrijflijn best hoekiger en rauwer. Een Mustang met vierpitter koop je niet voor zijn auditieve kunsten en hier zorgt die krachtbron evenmin voor een kippenvelkwekende brul.

Wegens de dwars achterin gemonteerde motor is de auto overigens opvallend





breed. Dat vergt gewenning, net zoals de dicht bij elkaar staande pedalen en de hitsig bijtende remmen. Stuurbekrachting kon achterwege blijven met zo'n relatief smalle banden en laag gewicht. Toch stuurt de Dallara allerm minst zwaar. Op snelheid verlang je zelfs iets meer gewicht, al communiceert hij uit de kunst. De afwerking is feilloos – meer Aston dan Lotus – en je zit prima in de chique lederen kuipstoelen die moervast op het chassis zitten om optimale feedback te garanderen. Wel kan je stuur en pedalen naar je eigen lijf modelleren.

De prestaties zitten in het vaarwater van Ferrari's terwijl het comfort eerder richting Porsche Boxster neigt. Helaas valt die toegankelijke aard lastig te rijmen met de ontbrekende voorruit, zelfs al blijft de wind tot 140 km/u aanvaardbaar dankzij vernuftige winddeflectors. Helmen zijn niet verplicht, al is het wel slim om te vermijden dat steentjes een oog uit je kop ketsen. En het voelt eigenlijk ook wel prettig. Uiteindelijk blijft het toch een beetje een racewagen voor de openbare weg.



# Dierenlogo's

de rest van de Ark van Noach (Deel 1)

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.



In Historicar nr. 36 hadden we het over paardenlogo's. We gaan nu verder met de rest van de Ark Van Noach, die, volgens het boek Genesis aan de voet van de Berg Ararat zou zijn vastgelopen. Bij de autologo's daarentegen lijkt het wel alsof alle dieren, eens ze de Ark hebben verlaten, de achtervolging inzetten op een De Dion-Bouton van 1901. Nooit echter zullen de dieren de auto inhalen, zelfs niet die welke sinds mensenheugenis een bijdrage leverden aan de menselijke voortbeweging... De dierenwereld heeft dan wel de strijd verloren in die voortbeweging, maar ze verloren zeker niet de symbolenstrijd als we de logo's uit de autowereld bestuderen.



Wanneer we het over de automobielereld hebben, kunnen we niet voorbijgaan aan een beeld uit de brandstofsector dat deel uitmaakt van het collectief geheugen:



krachtige mechaniek associëren met een tijger doet elke oudere automobilist onbewust denken aan de grootste brandstofleverancier ter wereld. Maar is dit idee echt wel zo origineel?

Wanneer we naar de affiche kijken van een echte pionier, **Daimler-Benz**, kunnen we daaraan twijfelen, maar de prestatie van het reclamebureau van **Esso** schuilt erin dat ze dit roofdier in de servicestations zo hebben vermensenlijkt, dat het wel een echte 'gentleman' lijkt, die bloemen schenkt aan de dames in deze Fiat 850 spider.

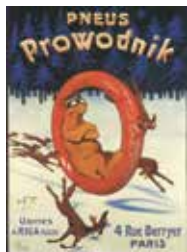
Zoals overal zetten schone dames ook in Italië aan tot dromen. Dat hadden ze bij **Suprol** meteen begrepen. Als deze olie een weldaad is voor mechanische paarden, door wat wordt die stampede dan voorafgegaan? Door een gazzelle?

Om welke objectieve redenen deden zoveel petroleumbedrijven beroep op de dierenwereld om hun producten in de kijker te plaatsen? Of het nu gaat om de tijger van **Esso**, de hond met zes poten van **Agip**, de schelp van **Shell** of de pegasus van **Mobil**, de ene keer lijkt het om een geschiedkundige verwijzing te gaan, de andere keer om een symbolische, waar de echte reden misschien gewoon een wetenschappelijke is: aardolie vindt zijn oorsprong in de langzame afbraak van dierlijke of plantaardige resten...



De bandenfabrikanten, die voor een deel grondstoffen gebruiken, afkomstig van gepolymeriseerde koolwaterstoffen (voornamelijk polybutadiëen), doen ook





beroep op de dierenwereld zoals het paard (**Continental**), de beer en de wolf (**Gislaved**, **Prowodnik**), de arend (**Goodyear**), de pelikaan (**Englebert**), de schorpioen (**Pirelli**) of het comfort van de olifant (**Pirelli**, **Metzeler**)... En onder het getoeter van deze dikhuid dringen we door in de grote zoo van de automobielwereld.

## ■ Olifant

Behalve voor de cornacs in Indië of het leger van **Anibal** (een kleine Spaanse constructeur die 50 coupés in koolstofvezel en met **Seat** mechaniek bouwde), staat de olifant niet meteen bekend als het meest mobiele transportmiddel. Nochtans prijkt deze mastodont als ornament op de radiator van één der meest prestigieuze auto's aller tijden, de **Bugatti 'Royale'** type 41 van 1926. Deze mascotte was het werk van Ettore's jongere broer Rembrandt Bugatti, wereldberoemde beeldhouwer van dierenfiguren, die zijn modellen vond in onze Zoo van Antwerpen, maar jammer genoeg uit het leven stapte in 1917. Het lot van de 'Royale' was bijna even tragisch. Hij werd ontworpen als het vervoermiddel voor gekroonde hoofden, maar geen van hen durfde er één te kopen uit angst voor 'achterklap'. Vandaar dat er ironisch werd gesteld "dat enkel de prijs royaal was". Er werd een reeks van 32 kostbare motoren (12.763cc/ 250pk) gebouwd, maar er werden nauwelijks zes 'Royales' afgewerkt. Geconfronteerd met de financiële moeilijkheden die hieruit ontsproten, had Ettore Bugatti het lumineuze idee om de onverkochte motoren te gebruiken voor de aandrijving

van 'autorails' op banden: de beroemde 'Michelines', die door **Michelin** waren ontwikkeld: Met 4 motoren per treinstel waren er motoren tekort en dienden er nog meer dan 200 motoren extra te worden geproduceerd. Zo'n Bugatti treinstel bracht in 1937 het wereldsnelheidsrecord per spoor op 197 km/u, toevallig ook de topsnelheid van een **Bugatti 'Royale'**!

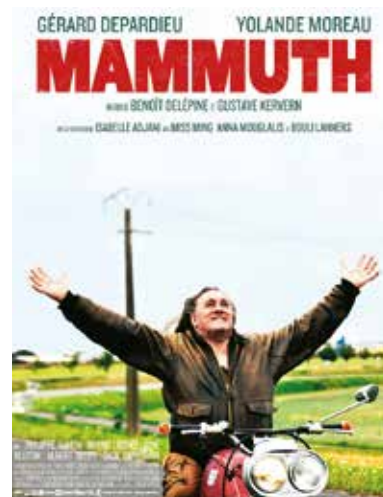


Het symbool van de dikhuid werd zowel gebruikt voor zwaargewichten als voor pluimgewichten:

- de **Jumbo**, een in Michigan gebouwde vrachtwagen (USA 1918>1924);
- de **Mammut-Münch** motor, die was voorzien van een automotor: die van de **NSU TTS** in 1965 en **Opel-Cosworth** (2l. - 260pk) in 2009. Gérard Depardieu was een beroemde klant;
- de Britse F2 formulewagens mono **Mampe\*-Maurer** van de jaren '80 met **BMW** krachtbron (\*naam van een likeurmerk-sponsor);
- de **Elephant** tank (foto), concurrent voor de Russische Mamouth, werd ontworpen door Ferdinand Porsche en gebouwd in de fabriek **Daimler-**

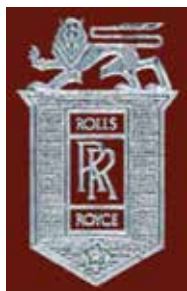


*Vandaag een waarde toekennen aan een **Bugatti Royale** is niet echt geloofwaardig, ze staan praktisch allemaal lekker warm opgeborgen in een of ander museum (Schlumpf, VW verzameling, Ford...). Het volstaat om te zeggen dat enkel een olifant-radiatordop ooit werd afgehamerd op 238.000 Euro, en dat is intussen al ruim 10 jaar geleden.*





Tussen de eerste Panhard & Levassor en de laatste Tigre, liggen 75 jaar avant-garde autogeschiedenis.



**Steyr-Puch** (Linz, Oostenrijk) die door de Führer – een groot Wagner-fan - werden omgedoopt tot ‘Nibelungenwerke’. Ach, had die geniale F. Porsche toch maar nooit zo’n krachtige tanks als de **Elephant** of de **Tiger** ontworpen, dan had hij waarschijnlijk ook geen twintig maanden moeten verblijven in de gevangenis van Dijon na het einde van de oorlog, zonder ooit voor een rechtbank te zijn verschenen!

## ■ Tijger

Laat die oorlogszuchtige tijgers maar voor wat ze zijn en keren we terug naar hun meer vredelievende soortgenoten:

- In Duitsland was er de **Tiger** vrachtwagen van **Krupp**, voormalige co-producent van de tanks van Porsche.
- **Le Tigre** (Frankrijk) bouwde in 1920 een cabriolet met centraal stuur en drie plaatsen vooraan.
- **Tiger** (USA 1914) bouwde een cyclecar, die bij de dood van zijn ontwerper verdween.
- In Groot-Brittannië was de **Leyland Tiger** een autobus (1984, foto) en het merk **Tiger** (1992) bouwde replica's geïnspireerd op de **Lotus Seven** met **VW Golf** motor.



- In Duitsland was er de **Messerschmitt Tiger**, een krachtiger versie met vier wielen van de driewielige ‘Kabinenroller’ (1953). In 1995 werd



een moderne replica gebouwd, de **Tiger T1**.

- De **Opel Tigra** (1994), waarvan het logo met een springende tijger deed denken aan de bliksem van het merkenlogo.



- In Italië waren de **OM Tigre** en **Tigrotto** (1950) de eerste vrachtwagenmodellen met een diernaam van dit merk.



- In Maleisië had **Proton** (eigenaar van Lotus) een logo dat sterk geleek op dat van de sportieve Koreaanse wagens van **Spirra**.
- In 1965 tenslotte, beleefde autobouwpionier **Panhard & Levassor**, net na de overname door Citroën, zijn zwanenzang met de laatste PL 17 Tigre.

## ■ Luipaard

Onder de andere katachtigen bekleedt het luipaard een vooraanstaande plaats in de marketing voor auto's:

- **Rolls-Royce** pakte uit met het koninklijke luipaard afkomstig van de Normandische heraldiek van Willem de Veroveraar uit de XI<sup>e</sup> eeuw, toen het merk (toen nog aanzien als dat van de ‘parvenu's’) in 1950 een einde maakte aan het monopolie van **Daimler** in Buckingham. Dat zou het gevolg zijn geweest van het liederlijk gedrag van de patron van het merk, Sir Bernard Docker, die zijn naam toevoegde aan de lange lijst rijke mannen van een ex-show girl, de extravagante Lady Norah (foto links), wiens fratsen iets te ‘shocking’ waren zo vlak na de oorlog;
- de ‘Red Triangle’ van **Alvis**, met macconieke inslag, is bekender dan het embleem van het merk dat rekt op de goedheid van God met ‘God is my help’, onder het beschermend oog van een leeuw en drie luipaarden. Die drie luipaarden vinden we ook terug bij **Ford** in de ‘fifties’;



- Lepard (of Luipaard) is ook de naam van
  1. een sportieve **Nissan** (1980);
  2. een Zweedse roadster die vanaf 2005 in Polen werd gebouwd;
  3. een luxueus terreinvoertuig, de **Moon-Leopard**, die in Dubai werd gebouwd op Jeep-basis;
  4. Tanks van de NATO.

## ■ Panter

- in Duitsland was er, lang voor de **Panther** tank van de 2<sup>e</sup> Wereldoorlog, reeds een constructeur met die naam in Braunschweig (1902-04);
- in Italië, bestond een micro-dieselauto **Panther** (1954-57/logo rechts) en natuurlijk ook de **De Tomaso Pantera**;
- twee Britse **Panthers**: de ene was het merk van een ingevoerde auto (1906-08), de andere was een constructeur (1972) van **Jaguar SS** en **Mercedes SSK** replica's;
- in Frankrijk waren er **Panthère** (1920) cyclecars en de **Matra Bagheera** (1973) met drie zitplaatsen en centrale motor, met de naam van de vriendelijke panter uit het Jungleboek van Kipling. In de Italiaanse jungle reed men met een **Fiat Giungla**, een terreinvoertuig bedoeld als concurrent voor de **Mehari**...

## ■ Andere katachtigen

... En we blijven nog even in de jungle met

- de **Jaguar** katachtigen en hun vele aliassen **Top Cat**, **Bouilllot**, **Lynx** en **Aristocat**;
- de **Buick Wildcat** (1954);
- en de **Mercury Bobcat**, een kloon van de compacte Ford Pinto (1975 logo);
- **Lynx**, naam van een Australische monoposto (1960), en van een licht Iveco pantservoertuig maar ook modellen van **Riley**, **Mercury** en **Jaguar** replica's;
- **Cougar Mercury** 71. (1967);
- en **Kougar** (Britse replica's geïnspireerd op **Ferrari** en **Frazer-Nash**);



- de **Guepardo Bizzarini** (2006) is Italiaans en de **Guepardo-Artès** (1966) racewagen is Spaans;



- **Cheetah** (Engels voor jachtluipaard) was
  1. een Amerikaanse race-auto uit het begin van de jaren '60;
  2. het racing team (1964) van Piers Courage en Charly Graemiger, voormalige mecaniciens van Carroll Shelby;
  3. een Britse kit-car geïnspireerd op de **Lamborghini Miura** met een kleine Alfasud motor;
  4. een 4x4 prototype van **Lamborghini**, dat tien jaar later model zou staan voor de 4x4 LM004 van het merk;
  5. een prototype voor een **VW Karmann** met centrale motor, getekend door Italdesign (1971, foto);

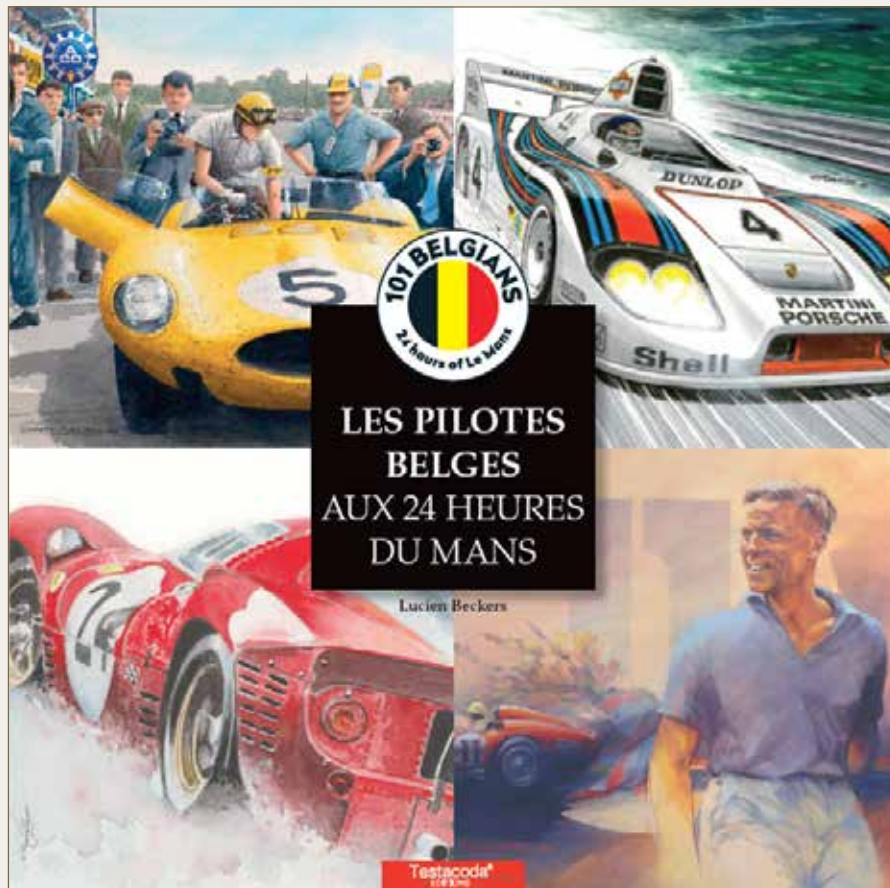


- en drie Puma's:
  1. een model van **Ford** (1997);
  2. **Gatto kit-cars** met VW of Alfa Romeo krachtbron van de Romeinse **Adriano Gatto** (Italiaans voor kat);
  3. Braziliaanse sportwagens (1967-97) met VW krachtbron (zwart/geel logo).



vervolg van dit artikel in  
het volgend nummer van  
**HISTORICAR**

# 101 Belgians – De Belgen in de 24 uren van Le Mans



Het boek is oorspronkelijk in het Frans geschreven, maar bevat ook heel wat Nederlandstalige teksten. Het heeft een harde kft en meet gesloten 225 x 225 mm. Het telt 216 goed geïllustreerde bladzijden.

Kostprijs: 50 euro.

Te bestellen bij:

Testacoda Editions

[www.testacodaeditions.com](http://www.testacodaeditions.com)

[testacoda.editions@gmail.com](mailto:testacoda.editions@gmail.com)

Het boek “101 Belgians - Les pilotes belges aux 24 heures du Mans” werd geschreven door Lucien Beckers, ex-piloot. Naast een voorwoord door Thierry Boutsen en één door Pierre Fillon (voorzitter ACO) wordt een opsomming en korte CV gegeven van de 101 Belgische piloten die tussen 1923 en 2017 deelnamen aan de “24 uren”. Daarnaast zijn er ook tekeningen van zes Belgische kunstenaars: Clovis - Pierre Englebert - Benoît Delière - Nicolas Cancelier - Yahn Janou - François Brunière. Verder ook anecdotes van piloten en van fans en volledige tabellen met al de resultaten van de 101 Belgische piloten, tussen 1923 en 2017.

Het ontstaan van het boek was eerder anekdotisch. Op een dag, ruim één jaar geleden, vroeg Pascal Witmeur (6 deel-

namens aan Le Mans) aan de auteur of hij wist hoeveel Belgen er ooit hadden deelgenomen aan de 24 uren. Volgens hem waren het er 99. Na een ontmoeting met een andere Le Mans kenner, Francis Chevalier, was er voldoende stof voor dit boek: hij verzamelde in de loop der jaren immers de resultaten van alle Belgen in Le Mans sinds de eerste editie van 1923. Samen telden en hertelden ze, deden nog verder onderzoekswerk en namen ze contact met de Automobile Club de l'Ouest, die de wedstrijd organiseert. Al snel bleek dat de cijfers nogal uiteen liepen al naargelang de bron. Daarom werden er strikte regels opgesteld.

De kandidaten moesten minstens:

- de Belgische nationaliteit hebben en racen met een Belgische licentie (enkel een Belgische race-licentie is niet voldoende).
- Hun auto moet ook daadwerkelijk zijn gestart (ingeschreven maar niet gekwalificeerd telt niet).

Het was niet steeds heel duidelijk, voor sommige piloten (vooral de hele oude) was het moeilijk om hun juiste burgerlijke staat te achterhalen. Voor hen is er een afzonderlijke rubriek “En zij?”, waarin ook enkele geassimileerde Belgen werden opgenomen zoals Mauro Bianchi, Harald Huysman of Bertrand Gachot.





# L'Histoire des Bianchi

*(De geschiedenis van de Bianchi's)*

Een prachtig uitgegeven boek over de bekende familie Bianchi. Zij emigreerden uit Italië bij het begin van de jaren '50, en kenden een heel bijzondere geschiedenis. Ze wisten zich al snel een naam te verwerven in de microcosmos van de Belgische automobilwereld. Ze werden geadopteerd als volwaardige Belgen, en gewaardeerd omwille van hun vriendelijkheid, generositeit en doorzettingsvermogen.

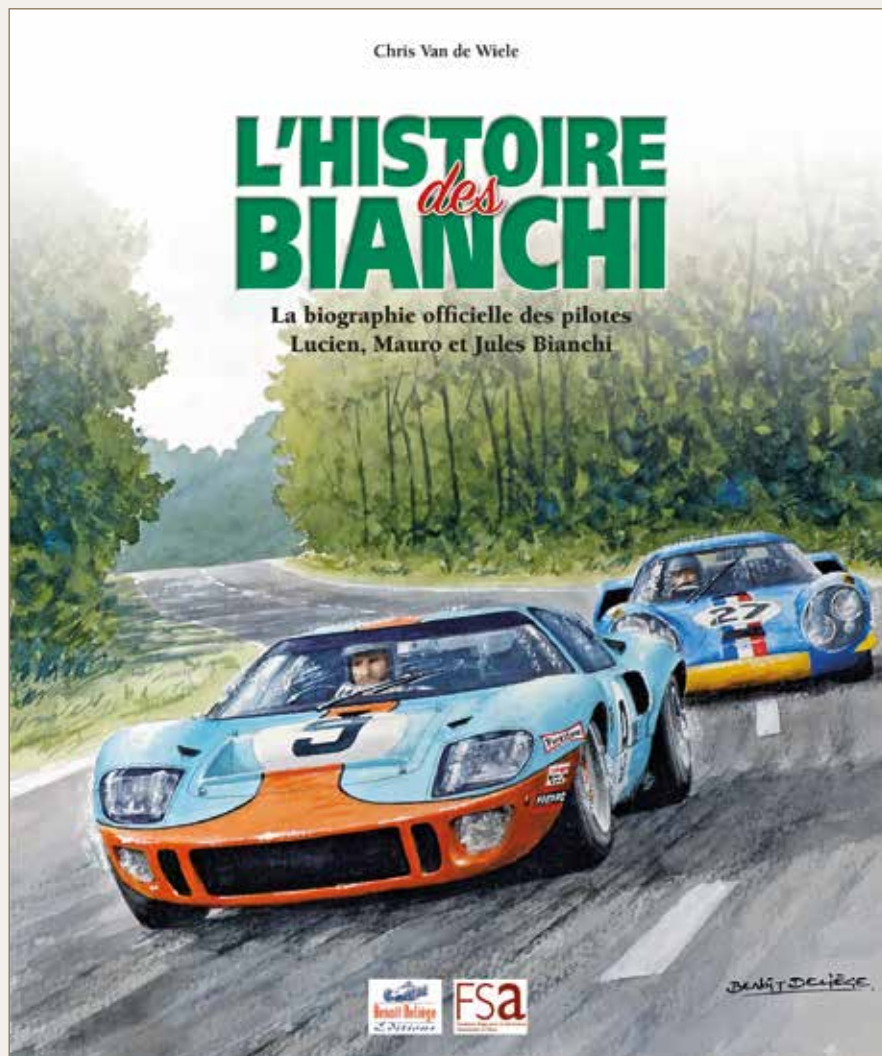
De buitengewone competentie van vader Roberto als mecanicien, en zijn zonen Lucien en Mauro die al snel in zijn voetstappen traden, werden meteen onderkend door de Equipe Nationale Belge. Daarna gingen beide broers aan de slag bij de grote equipes uit die tijd: Citroën, Abarth, Alpine-Renault, Ford, Cooper of Alfa Romeo, en bij beroemde onafhankelijke teams zoals de Ecurie Francorchamps en zijn zegerijke Ferrari's.

Jammer genoeg ging het sportieve succes gepaard met veel verdriet en drama. De verwondingen van Mauro, het tragische ongeval van Lucien in Le Mans en meer recent dat van Jules, tekenden het lot van de Bianchi's.

Er bestaat een luxe-editie van dit boek gepubliceerd op een beperkte, gepersonaliseerde en genummerde oplage van 100 exemplaren. Dit boek bestaat enkel in het Frans, en kost 280 euro.

Deze editie omvat:

- Het boek 'L'HISTOIRE DES BIANCHI' met stofwikkels, genummerd en getekend door Mauro Bianchi, Chris Van de Wiele en Benoît Deliège.
- Een tweede boekje, eveneens in het Frans, van 48 blz en genummerd van 001 tot 100 en met als titel 'L'album souvenir'. Het bevat nooit gepubliceerde foto's en is eveneens getekend door Mauro Bianchi, Chris Van de Wiele en Benoît Deliège.



- Een genummerde koffer, gepersonaliseerd met uw naam.

Maar het kan ook veel goedkoper: de standaard-editie van dit prachtig geïllustreerde boek wordt aangeboden voor 60 euro (ex. verzendingskosten).

## Gegevens:

- Auteur: Chris Van de Wiele
- Formaat: 24x29cm
- 320 blz
- Stevige kartonnen omslag
- 500 foto's en documenten
- Bestaat enkel in het Frans
- ISBN: 978-2-9601019-5-9
- Uitgegeven door Deliège Editions i.s.m. FSA

U kan dit boek bestellen via de website [www.historicar.be](http://www.historicar.be).





# Gezien...

## ■ Radar

In april organiseerde het Autoworld museum in Brussel een tentoonstelling n.a.v. de 70<sup>e</sup> verjaardag van de 2PK. Er waren verschillende modellen te zien die in België werden gebouwd, Citroën had immers een assemblagefabriek in Vorst tot 1973. De meest merkwaardige 2PK vonden wij de Radar. Robert Radar (dat is zijn echte naam), Citroën-agent in Luik, ontwierp en bouwde in 1956 eigenhandig een sportieve roadster op 2PK chassis. Deze auto met een sierlijke carrosserie uit polyester is voorzien van een versterkte vering met stabilisator en een lichtjes opgevoerde mechaniek met 2 carburatoren, goed voor een topsnelheid van 120 km/u. Er werden verschillende exemplaren van gebouwd, maar het is nooit tot een echte reeksproductie gekomen. Er zouden er nog vier van overblijven.



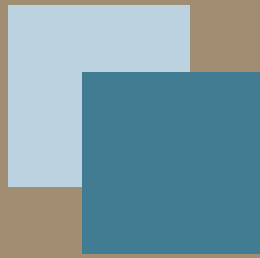
## ■ Zolder Historic Grand Prix

Voor de tweede maal werd in het kader van de Zolder Historic Grand Prix een Concours d'Elegance georganiseerd. De weergoden waren het evenement gunstig en de organisatie had voor een mooi afgebakende locatie met eigen catering gezorgd. De deelnemers, een 45-tal wagens - waren onderverdeeld in acht klassen. Twee daarvan waren gewijd aan het jarige Porsche. Verder was er ruimte voor saloon cars, youngtimers, open sports, closed sports, American muscle en een raceklasse, de locatie getrouw. De "Best of show" kwam uit deze klasse: een schitterende BMW M1 Procar van 1976 waarmee Hans Stuck nog heeft gereden op dit eigenste circuit, en nu in handen van Adriaan Demaeght, die we langs deze weg van harte feliciteren! (foto's: David Noels).





*bezoek onze webshop:*



[www.historicar.be](http://www.historicar.be)

*rubriek: ONZE BOEKEN*

## *APAL, de Luikse uitdaging*



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 Benoit 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](http://www.historicar.be)

A close-up, high-angle shot of a car's headlight, showing the intricate details of the lens and the surrounding chrome. The background is blurred, suggesting an urban setting at night.

## 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.

Daarvoor kunt u terecht in een van onze 20 KBC-privatebanking-kantoren. Vertel ons hoe u de toekomst ziet.

**Best**  
Private Banking  
BELGIUM - EUROMONEY

**2018**

2015 • 2014 • 2013



Private Banking

[www.kbcprivatebanking.be](http://www.kbcprivatebanking.be)