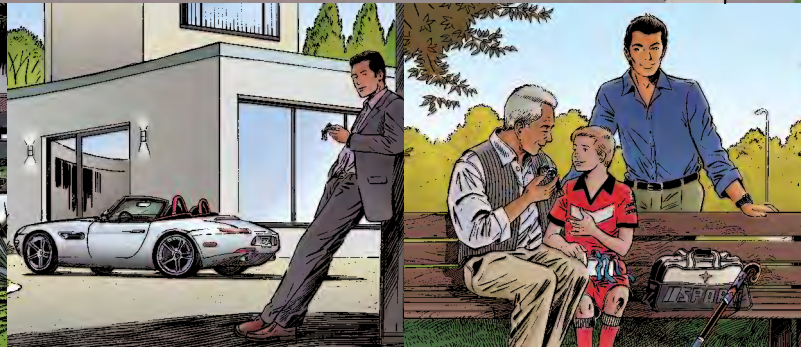
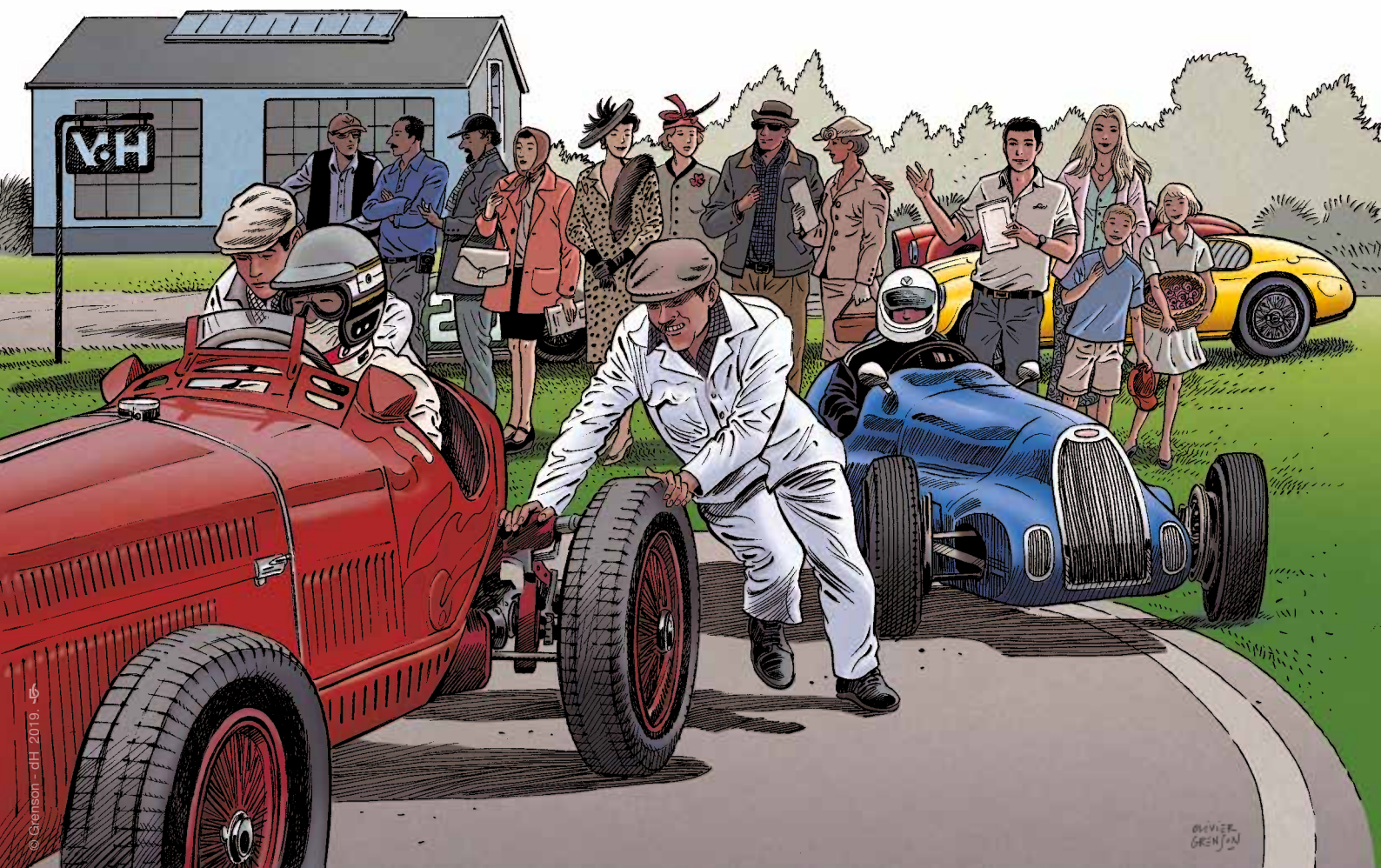


Fsa HISTORICAR

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





Sinds meer dan 20 jaar biedt
Vander Haeghen de ideale oplossing
voor het beschermen van uw vermogen.

Omdat ieder zijn eigen verhaal heeft...

Ontdek onze ongelooflijke voorwaarden en contacteer ons
via uw verzekeringsmakelaar voor een offerte op maat.

Classic Car Protection
Fine Art Insurance
Prestige Car Protection
Prestige Home Protection
Donation Cover,...



VANDER HAEGHEN
THE ART OF INSURING PASSIONS

Nerviërsaan 85, bus 2 - 1040 Brussel
Tel : +32 (0)2 526 00 10
info@vdh.be • www.vdh.be

HISTORICAR

Editoriaal

Fsa

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

Hoofredacteur:

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

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Laurent Zilli – Bjorn Aerts – Paul E. Frère –
Nick Jonckheere – Philippe Casse

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
Belgische Club Oude Peugeots
Kon. Automobielclub van Vlaanderen
Rolls Royce Entousiasts' Club Belux
DwergAutoClub België

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

Uitgeversmaatschappij:

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

In memoriam Roland D'leteren

Over de grote merites van Roland D'leteren voor de economie van ons land werd al uitvoerig bericht in de media in de dagen na zijn overlijden. Dat Audi de Volkswagen-fabriek in Vorst overnam is voor een heel groot deel aan hem te danken, dat wil ik hier toch even in herinnering brengen. Wat hij betekende voor de oldtimerwereld als liefhebber, verdediger en mecenas, zowel voor als achter de schermen, kwam minder aan bod. Zo was hij één van de oprichters en de bezielers van de FSA, (Stichting voor het Belgische Auto-motorenpatrimonium/ Koning Boudewijnstichting) waarvan Historicar het meest zichtbare resultaat is.

Hij werd ten allen kante bewonderd, maar hij bleef heel bescheiden en discreet. Als dat kon, zocht hij liefst de anonimiteit op. Hij was een graag geziene gast op allerhande auto-evenementen, waar hij niet zelden kwam opdagen met historisch interessante voertuigen.

Het familiebedrijf dat hij uitbouwde tot het belangrijkste autobedrijf van het land, startte 215 jaar geleden als constructeur van koetsen. Hij voelde zich, zelfs na een duizelingwekkend succesvolle carrière als zakenman, bovenal een carrossier, zo had ik de indruk. Als jonge man bouwde hij de Neretti's I en II (bijna-palindroom van D'leteren). Later redde hij het gerenommeerde Franse restauratiebedrijf Auto Classique Touraine, dat onder zijn impuls niet enkel auto's van naaldje tot draadje restaureerde, maar ook recreëerde. Hier kon hij zijn liefde botvieren voor de flamboyante carrosserieën uit de jaren '30 en de elegantie van de jaren '50. Hij bestempelde dat graag als haute couture. Hij deed hetzelfde met de Carrozzeria Zagato uit Milaan, waar hij achter de schermen voor de continuïteit zorgde tot enkele nazaten van de familie Zagato weer overnamen. Hij drukte zijn stempel met de Audi Zuma en met de Lancia Delta Hyena die intussen cultstatus heeft verworven. Vervolgens haalde hij het ter ziele gegane Carrozzeria Touring terug en zette het samen met designer Louis de Fabribeckers opnieuw op de wereldkaart met een aantal spraakmakende auto's waaronder een nieuwe Disco Volante of recenter de Aero3. En hij deed dat allemaal met een vanzelfsprekendheid, alsof zijn rol hierbij weinig of niets betekende.

Zelf had ik in de voorbije jaren de eer en het genoegen om regelmatig met hem samen te werken binnen de FSA, maar ook in Autoworld, het museum dat hij meer dan 30 jaar geleden mee oprichtte. Zijn passie voor de automobiel, zijn legendarische reputatie in de klassiekerwereld en zijn uitgebreide internationale netwerk waren kostbare troeven. Hij verzette de bakens en was door zijn enthousiasme en charisma een grote motivator voor heel het team.

Dat Roland D'leteren nu van het toneel is verdwenen, zal in heel de klassieke automobielwereld nog heel lang blijven nazinderen.

Het bestuurscomité van de FSA biedt mevrouw D'leteren, zijn zoon Nicolas en de familie hun oprechte gevoelens van medeleven aan.

Namens het bestuurscomité van de FSA,

Leo Van Hoorick

7^{ème} Commémoration

CIRCUIT DES ARDENNES

~~3-5 JUILLET 2020~~

2-4 JUILLET 2021

BASTOGNE • MARCHE • LIBRAMONT • NEUFCHÂTEAU • HABAY



BNP PARIBAS
FORTIS



l'avenir en Luxembourg



www.circuit-ardennes.be • circuit.ardennes@gmail.com

Inhoud

3
6 – 15

16 – 21

23 – 27

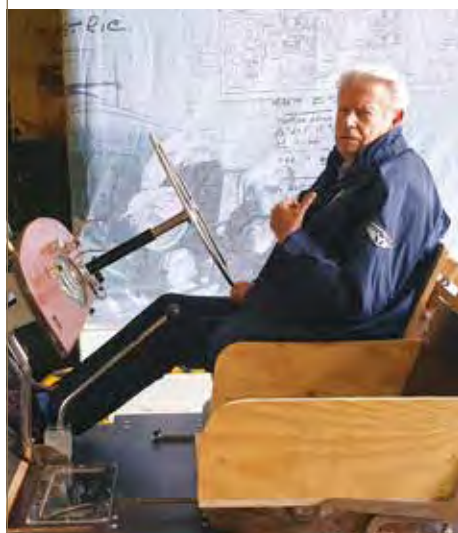
28 – 31

32 – 36

37 – 38

Adverteerders

Agenda



Edito

**Markante figuren – Raghenno Peugeot,
Joseph Pieters en de Peugeot-assemblage
in Mechelen**

Croisière Minerva – Slot

Cijfers en letters: over oude nummerplaten

De auto's van de familie de Hemptinne

Over de ontstaansgeschiedenis van de Auto – Deel 2

Francorchamps, formule Ickx

- 2 VdH Verzekeringen
- 4 Circuit des Ardennes
- 11 Champagne Gremillet
- 15 Mineraalwater Maniva
- 22 125 Years Škoda
- 25 Mercedes
- 39 FSA webshop
- 40 KBC Private Banking

- Techno Classica Essen, 7-11/04/2021
- Rétromoteur Ciney, 22/5-24/05/2021
- Rétromobile Paris, 2-6/06/2021
- Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 25-27/06/2021
- Spa Classic, juni 2021

Autoworld

- Tot 24/01/2021: Mazda 100 Years and Skoda 125 Years
- Februari: Love Bugs
- Maart – April: Jaguar E-type, a legend turns 60

Voor meer details: www.autoworld.be

Omslag

Zopas moesten we afscheid nemen van Roland D'Ieteren (1942-2020). Een geweldige man die graag het woord *bagnolard* gebruikte (van het Franse 'bagnole', familiale term voor auto) om iemand te benoemen die echt van auto's houdt, op een pure manier, niet als egoversterkend middel. Hij was de grootste *bagnolard* van ons allemaal. (foto: bij Arie-Jean. www.arie-jean.com)

Ragheno Peugeot

Joseph Pieters en de Peugeot-assemblage in Mechelen

Door Paul E. Frère

Tien jaar geleden hadden we de gelegenheid een blik te werpen achter de schermen van het Peugeot-museum en de archieven in Sochaux. We werden er rondgeleid door Jean-Louis Laine, archivaris en Peugeot-fanaat. Op onze vraag of hij info had over de assemblage van Peugeot in België moest hij echter het antwoord schuldig blijven. We doken de archieven in en een medewerkster trachtte via verschillende zoektermen de gevraagde info uit de computer te voorschijn te toveren, echter tevergeefs. Opnieuw in België besloten we zelf een dossier te openen. Na een jarenlange zoektocht verzamelden we heel wat info over de naoorlogse autoassemblage in de Mechelse regio.



Enkele koffiemolens in het museum van Sochaux



De allereerste producten van Peugeot waren zagen in kwaliteitsstaal

Dat Frankrijk een niet te onderschatten pioniersrol speelde bij het ontstaan van de automobiel kan niet voldoende benadrukt worden. Pioniers als René Panhard en Emile Levassor, de gebroeders Mors, Louis en Marcel Renault, Armand Peugeot of André Citroën, allemaal drukten ze hun stempel op de geschiedenis.

De familie Peugeot staat aan de wieg van één van de oudste bedrijven in de automobielwereld. Ook nu nog zijn er leden van de familie Peugeot betrokken bij het dagelijks reilen en zeilen van het bedrijf. Oorspronkelijk was het bedrijf erg actief in het vervaardigen van allerhande gereedschappen zowel voor vaklui als voor huishoudelijk gebruik. Zeer bekend zijn de molens voor gebruik in de keuken. Denk maar aan handbediende koffiemolens. Ook in onze keuken worden zout en peper met een molen van Peugeot-origine gebruikt. Peugeot maakte veelvuldig gebruik van zowel staal als hout. In de heuvelachtige beboste regio van Sochaux was er nood aan boomzagen, beitels, vijlen en andere gereedschappen. Ook veren werden in alle vormen en afmetingen geproduceerd. Zo werden er in 1890 liefst 500.000 veertjes voor gebruik in horloges gemaakt. Een ander topproduct werd hun aangereikt door de modewereld in het mondaine

Parijs. De hoepelrokken, die aanvankelijk door een houten structuur in vorm werden gehouden, evolueerden naar modellen gedragen door een metalen kooi. In de Peugeot-fabriek van Valentigney produceerde men 25.000 hoepelrokstructuren per maand. Toen de mode veranderde was er geen probleem. Peugeot schakelde over op het vervaardigen van metalen steunprofielen voor bh's en corsetten. Nadien kwamen metalen handtondeuses en ander kappersmateriaal. In 1885 had Armand Peugeot, steeds op zoek naar nieuwe markten, het idee om een gamma fietsen van hoge kwaliteit aan te bieden. Het gamma bestond uit drie modellen. Als instapmodel een Hoge-Bi, je weet wel, met reusachtig voorwiel en klein achterwiel maar zonder ketting of vrijwiel. Het populairste model, met twee gelijke wielen en kettingaandrijving werd gevolgd door een topmodel met drie wielen en twee plaatsjes. De productie bedroeg in 1892 ongeveer 7.000 stuks. Het is in dezelfde periode dat Armand Peugeot een ontmoeting regelde die de toekomst van Peugeot voor altijd zou veranderen. In November 1888 nodigde hij Emile Levassor en Gottlieb Daimler uit in Valentigney. Daimler kwam aanrijden in z'n Victoria, één van de eerste automobielen ooit. Armand Peugeot bekeek het voertuig aandachtig en oordeelde dat het te zwaar en onvoldoende

gemotoriseerd was. Voor hem was het duidelijk. Hij stelde al z'n hoop op de nieuwe Daimler-motor met 2 cilinders in V die hij in een licht onderstel met vier wielen liet monteren. De invloed van de moderne fiets was duidelijk terug te vinden in het ontwerp. Armand Peugeot bestelde drie motoren die door Emile Levassor werden gebouwd. Door z'n huwelijk met Louise Cayrol, de weduwe van advocaat Sarazin, werd Levassor immers de exclusieve vertegenwoordiger van Daimler in Frankrijk. De levering en montage gebeurde in 1890. Zo ontstond de eerste Peugeot Type 2. Belangrijk om weten is dat het tot juni 1891 zou duren voor het eerste Type 2 werd verkocht. Armand had de verkoop toevertrouwd aan het bedrijf Panhard & Levassor dat echter zelf was begonnen een automobiel te ontwikkelen. Madame Levassor zag de productie van motoren als prioriteit en niet de verkoop van de Peugeot Type 2.

Een opmerkelijke prestatie zou hierin verandering brengen. Van autoraces was er toen nog geen sprake. Wielervedstrijden daarentegen lokten tienduizenden nieuwsgierigen. In september 1891 organiseerde de krant *le Petit Journal* een wedstrijd Parijs-Brest-Parijs en stelde deze race voor als "*la course nationale de la bicyclette*". Er kwamen liefst 206 deelnemers aan de start van deze 1.200 km zware uitdaging. Armand Peugeot had veel interesse voor dit evenement omdat hij hierdoor de Peugeot fietsen kon promoten. Bovendien kwam hij op het lumineuze idee om



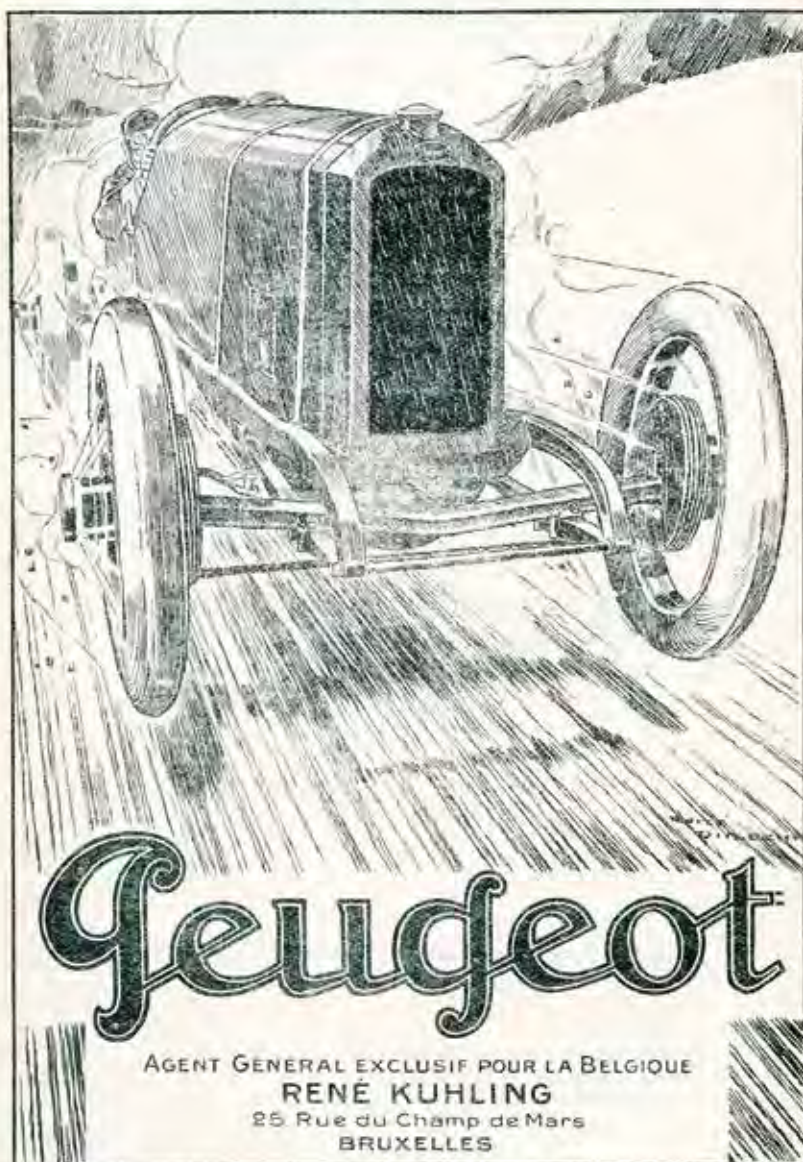
Een experimenteel chassis uit 1891-94 waarin de invloeden van de fietsproductie nog zichtbaar zijn. Tweecilinder Daimlermotor met een grote koperen waterketel die is aangesloten op het buizenchassis, dat zo ook dienst deed als radiator.

ook z'n nieuwste creatie, de Peugeot Type 3 te laten deelnemen. Pas op het laatste ogenblik aanvaardde de organisator Pierre Giffard de deelname van een automobiel. Armand Peugeot was immers een goede vriend. De wagen nam echter niet deel aan de wedstrijd maar volgde het gebeuren. Voor Armand was het de gedroomde kans om de mogelijkheden van een automobiel te tonen aan het grote publiek. Tot dan was een auto enkel gekend in het kleine wereldje van pioniers en technici. Het werd een triomf. De winnaar, Charles Terront, reed de wedstrijd met een gemiddelde van 16,8 km/u. De Peugeot Type 3 volgde tegen 14,7 km/u en had slechts eenmaal te kampen met een technisch mankement, een breuk in het differentieel, waardoor de auto een hele

links: de Peugeot Type 3 uit 1891

Hieronder: de Peugeot Type 5 nam deel aan de fameuze race Paris-Rouen in 1884. Meer zelfs, hij werd ex-aequo op de eerste plaats geklasseerd samen met een Panhard-Levassor





▲ Publiciteit in 1921 van een Peugeot-verdeler in Brussel

► In de catalogus van het autosalon 1923 werden de 4 hoofdverdelers vermeld

dag verloor. Om de 100 km stond er een fietsenhandelaar van Peugeot met de nodige bussen benzine en het nodige gereedschap. De triomf was volledig omdat het Type 3 over de weg van Valentigney naar Parijs was gereden. Na de deelname aan de wedstrijd Paris-Brest-Parijs was de wagen opnieuw over de weg teruggekeerd naar Valentigney. De totale afstand bedroeg liefst 2.047 km wat op dat ogenblik geen enkele automobiel had gepresteerd. Deze prestatie kende heel wat weerklink in de Franse pers. Langzaam maar zeker begon de belangstelling te groeien. Hoewel in 1891 amper 4 automobielen werden verkocht waren dat er een jaar later al 29. In het jaar 1900 overschreed Peugeot de kaap

van 1000 stuks. Peugeot bouwde dat jaar zo'n 500 auto's en 20.000 fietsen. Ter vergelijking bouwde Renault dat jaar 179 voertuigen maar Panhard-Levassor bouwde er 639. Bovendien had Panhard al in 1893 enkele auto's naar ons land geëxporteerd.

■ Peugeot in België

De eerste Peugeot die officieel in België werd geleverd droeg het productienummer 616. De eigenaar was Joseph de Dorlodot die op een kasteel in de omgeving van Floreffe woonde. De wagen werd in 1898 zonder carrosserie geleverd maar werd voorzien van een phaëton-koetswerk met groene kap. De wielen waren zwart. Het is de enige Peugeot die in de 19^e eeuw rechtstreeks in ons land werd geleverd. Het is echter best mogelijk dat enkele landgenoten een Peugeot kochten in Parijs of Rijsel. Deze wagens werden immers gebouwd in vier verschillende fabrieken n.l. Beaulieu, Valentigney, Audincourt maar ook in Rijsel.

Aanvankelijk was het aandeel van Peugeot op de Belgische markt erg bescheiden. Toch was Peugeot een regelmatige exposant op het Salon van Brussel. In de catalogus van de editie 1901 worden zelfs twee dealers vermeld. Enerzijds E. Béranger op het Leuvense Plein nr. 8 en H. Houben op de Bisschoffs-



heimlaan nr. 33, beiden in Brussel. Cijfers i.v.m. het Belgische autopark van voor WO 14-18 zijn erg schaars. Toch konden we de hand leggen op gegevens die betrekking hebben op 1907. Er reden toen 3.262 auto's in ons land. Volgens de krant *l'Echo de l'Industrie* reden 57% ofwel 1.872 auto's in de provincies Antwerpen, Brabant en Henegouwen. Hiervan waren er 155 Renaults, 121 Panhard-Levassor en amper 21 Peugeots. Voor Peugeot was export toen duidelijk bijzaak.

Ook na de wereldbrand van 14-18 bleef Peugeot de export stiefmoederlijk behandelen. In 1921 maakt René Kuhling, Marsveldstraat 25 in Brussel, publiciteit als exclusief agent voor België. Niet veel later is er een organisatie met vier dealers die het hele land bestrijken. Zo had je Garage Sainte-Croix in Brussel, Garage Jezusstraat in Antwerpen, Garage d'Avroy in Luik en Garage Gantois in Gent.

Renault en Citroën daarentegen concentreerden zich niet alleen tot de Franse markt. Zo was Renault het eerste Franse autobedrijf dat in België een assemblage-eenheid opzette. In 1925 startte het bedrijf een kleine werkplaats in ons land. Het was meteen het oudste montagebedrijf van Renault buiten Frankrijk. In 1935 werd deze vestiging gevoelig uitgebreid. In de 6.400 m² overdekte

POUR 1932...

Peugeot

AMÉLIORE
ses carrosseries 201 modèles
tourisme livrés à partir de : **25.500'**

CRÉE
la 201-T ch. ut. 750 kg. impôt 7 CV

LANCÉ
la 201 "CONFORT" première
voiture française à **ROUES**
AVANT INDÉPENDANTES
construite en grande série.

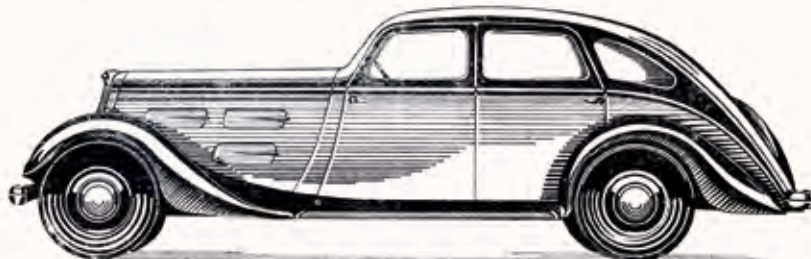


TROIS TYPES DIFFÉRENTS CONCEPTION UNIQUE

AGENCES DIRECTES POUR LA BELGIQUE
GARAGE SAINTS-CROIX, 73, Chaussée de Vleurgt Bruxelles (Brabant, Namur)
Etablissement JOHN DUFOUR, 19, SNOECK, 48, Rue Saint-Vincent - Anvers
(Provincie d'Anvers etondissement de Saint-Nicolas)
C^{ie} INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE, 12, Rue des Béguines - Gand
(Provincie de Flandre) (Onderwijs en Oorlog)
Edmond DERNIER, George D'AVEOT, 230, Boulevard d'Avroy, Liège
(Provincie de Liège, Limbourg et Luxembourg) (Sage)

Peugeot

Expose ses nouveaux modèles 1935
Les 201, 301 et 601
Plus rapides et plus confortables
encore qu'en 1934
La 401, une nouvelle 4 cylindres
très brillante à consommation réduite
Tous ces modèles avec nouvelles
carrosseries aérodynamiques.
Voitures de tourisme aux stands A1 et A2
Voitures utilitaires aux stands C110 et C111



Conduite intérieure Grand Luxe 401

Demandez un essai aux Concessionnaires exclusifs
GARAGE SAINTS-CROIX, 73, Ch^{ce} de Vleurgt, BRUXELLES
Téléphones : 48.26.97 - 48.92.62
Edmond DERNIER, 230, Boul^d d'Avroy, LIÈGE — Tél. : 240.10
C^{ie} INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE
3, Rue de la Vallée — GAND — Téléphones : 104.13 et 108.97
ÉTABLISSEMENTS J. DUFOUR et W. SNOECK, S. A.
11, Avenue Rubens — ANVERS — Téléph. : 229.68 et 229.69

werkruimte monteerden 80 arbeiders 6 auto's per dag. In 1947 werd het bedrijf grondig vernieuwd om serieproductie mogelijk te maken. De overdekte oppervlakte steeg naar 65.000 m² en bood werk aan 1.040 arbeiders. Het bedrijf zou nadien enkel maar uitbreiden. Citroën, de jongste van de drie grote Franse constructeurs werd pas opgericht in 1919. Amper 7 jaar later werd er in Vorst al een assemblagebedrijf opgericht met een overdekte oppervlakte van 6.630 m². Het bedrijf breidde regelmatig uit zodat het in 1955 een industrieel complex vormde van 66.000 m².

In 1935 bood Peugeot een volledig gamma gaande van de bescheiden 201 tot de luxueuze 601

◀ *In 1932 was de presentatie van de Peugeot 201 groot nieuws. De dealers werden ook vermeld*



Peugeot 202: in 1939 werd aangekondigd dat dit model samen met de 402 in België zou worden gemonteerd. De oorlog stak hier echter een stokje voor

Peugeot daarentegen beperkte zich voor W.O. II enkel tot invoer en verkoop in ons land. Er was geen centrale invoerder. De vier hoofdverdelers handelden rechtstreeks met SA Automobiles Peugeot. Via een net van kleine garages bestreken zij het grondgebied. Toen de regering in 1935 een beleid opstartte om fiscaal het assembleren te bevorderen leek ook Peugeot schoorvoetend het geweer van schouder te veranderen.

In 1939 werd de hele aanpak gereorganiseerd. Er werd een bedrijfje opgericht, *de Belgische Naamloze Vennootschap der Automobielen Peugeot* dat verantwoordelijk was voor de contacten in ons land. Enerzijds tussen het moederbedrijf SA Automobiles Peugeot te Parijs en anderzijds met de verdelers in België. Onder de beheerders van het nieuwe bedrijf was overigens niemand minder dan Jean-Pierre Peugeot en Maurice Jordan. Deze laatste was een ingenieur die in 1924 stage had gelopen in Sochaux en zo bevriend was geraakt met Jean-Pierre Peugeot. Vermits Armand Peugeot geen kinderen had kwam de leiding van het bedrijf in handen van z'n neven. In het tijdschrift Englebert Magazine werd in 1939 gemeld dat de Peugeots type 202 en type 402 in België werden gemonteerd. Een bevestiging van dit bericht hebben we tot nu niet gevonden. Wellicht kwam aan dit initiatief al snel een einde door het uitbreken van W.O. II.

Tijdens de oorlog werd er van Peugeot verwacht dat zij voor de bezetter gingen produceren. In maart 1943 werden de verantwoordelijken van de SA Automobiles Peugeot door de Duitse bezetter onder druk gezet om een proces-verbaal te ondertekenen. Dit hield in dat het bedrijf onder directe en volledige controle van Volkswagen Werke kwam te staan. Ferdinand Porsche behoorde tot de Duitse delegatie. Sochaux werd verplicht om de Kübelwagen, een militaire versie van de KDF-Wagen, te monteren. Jean-Pierre Peugeot merkte voorzichtig op dat het moeilijk zou worden om de geëiste productie te realiseren wanneer heel wat Peugeot-arbeiders naar Duitsland werden getransporteerd. Ferdinand Porsche antwoordde dat Dokter Piech de steun had van de hoogste Duitse instanties en zeker van de Nazi-partij. Peugeot moest echt niet vrezen dat het personeel zou worden gedeporteerd. Voor Jean-Pierre Peugeot betekende het ondertekenen van het proces-verbaal dat de familie Peugeot het bedrijf kon behouden. Hij had echter geen contract getekend. Nog belangrijker was dat hij op deze wijze kon vermijden dat de regio rond Sochaux aan Duitsland werd toegevoegd zoals de Elzas te beurt was gevallen. Er volgde een woelige periode. Peugeot financierde de weerstand maar kon niet vermijden dat op 16 juli 1943 de fabrieken in Sochaux door 150 Lancasters van de Royal Air Force werden gebombardeerd. Er vielen 120 doden en 250 gewonden. Om herhaling van een dergelijk bombardement te vermijden eiste Londen dat de machines werden gesaboteerd. Jean-Pierre Peugeot kreeg persoonlijk de opdrachten en speelde deze door naar de verzetsleden in het bedrijf. Er volgden 18 operaties zoals brandstichting van de bandenvoorraad van de Duitsers, het vernielen van de eigen gereedschappen zoals transformatoren, lasposten of compressoren.

De productie van Peugeot in de laatste tien maanden voor het uitbreken van de oorlog bedroeg 23.833 auto's. De volgende vier jaar werden er in Sochaux 27.415 voertuigen gebouwd. Deze cijfers illustreren hoe efficiënt de interne sabotage van het productiesysteem wel was. Zo bestelde de bezetter in april 1941 zo'n 100.000 cilinderkoppen voor

de KDF-voertuigen. In juli 1944 was er amper 2% van deze bestelling geleverd. Het einde van de oorlog verliep echter nefast voor Peugeot. Hoewel Parijs reeds op 25 augustus werd bevrijd bleef de regio rond Sochaux nog maandenlang bezet. In het najaar van 1944 werden de Peugeot-fabrieken geplunderd. Uiteindelijk zou 90% van de machines en voorraden per trein naar Duitsland vervoerd worden. Een deel van het geroofde materiaal werd later teruggevonden in de fabrieken van Volkswagen en Daimler-Benz. Het zou tot in 1947 duren voor al het geroofde materiaal terug in Sochaux was. Peugeot was er wel in geslaagd om vanaf mei 1945 een serie vrachtwagens te produceren. Langzaam maar zeker werden er nieuwe machines geleverd en steeg de productiegraad in 1947 tot ongeveer 80%.

■ De Peugeot 203

Na de bevrijding vroeg de Franse regering aan Renault, Citroën en Peugeot om voorrang te geven aan het produceren van vrachtwagens met een tonnage van



3,5 tot 5 ton. In 1945 trad het plan Pons in werking. Met dit plan trachtte de overheid de automobielsector te moderniseren. Het doel was de merken met een klein volume te bundelen en de concurrentie tussen de grote merken onderling te verminderen. Er werden drie groepen gevormd telkens rond een

De 203 werd in 1948 gelanceerd op het Salon van Parijs. Dit is een berline uit het eerste productiejaar

A black and white advertisement for Gremillet Champagne. The central image shows a champagne bottle with its cork popping out, and the foil around the neck is shaped into a flower. The text 'CHAMPAGNE GREMILLET' is at the top left. At the bottom, there is a Dutch warning: 'L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. A CONSOMMER AVEC MODÉRATION / ONS VAKMANSCHAP DRINK JE MET VERSTAND.'

CHAMPAGNE
GREMILLET

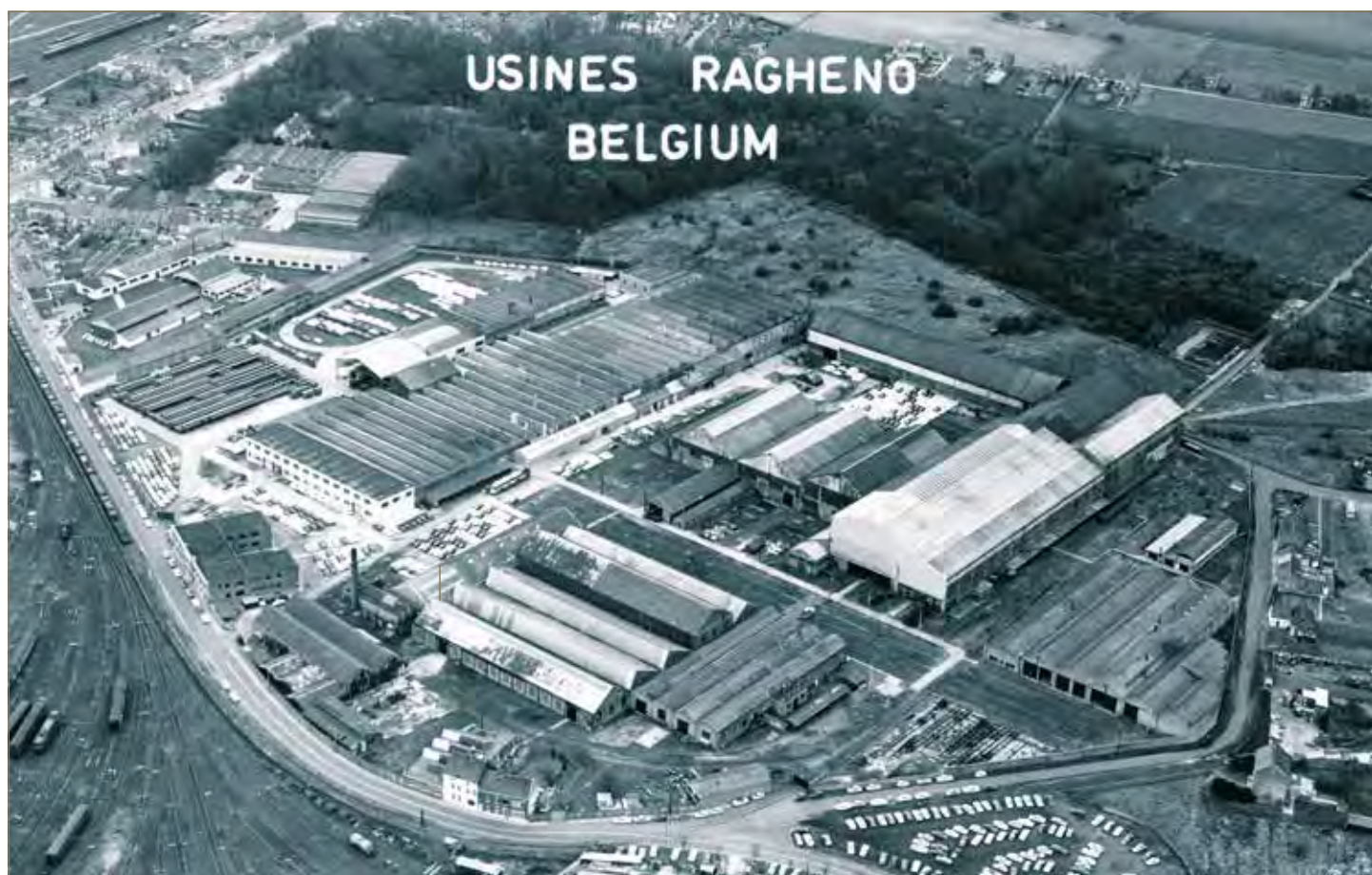
TOUS VOS SUCCÈS MÉRITENT UN GREMILLET

CHAMPAGNE
GREMILLET

KLINKEN OP JE SUCCES DOE JE MET GREMILLET

info@leporteurdeau.com

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. A CONSOMMER AVEC MODÉRATION / ONS VAKMANSCHAP DRINK JE MET VERSTAND.



Op deze luchtfoto van de Ragheno-site zie je onderaan de Motstraat. Links zie je de spoorlijn die Ragheno binnendraait recht naar de grote productiehal. Midden-links zie je een stuk van de testbaan

van de grote drie Franse constructeurs. Het plan Pons dwong de grote drie af te zien van het bouwen van een volledig gamma. Ze konden kiezen uit het produceren van een kleine wagen, een auto uit de middenklasse of de hogere klasse. Renault ging voor het lage segment met z'n 4PK, Citroën besloot de hogere klasse te bespelen met de *Traction Avant* dus bleef er voor Peugeot de middenklasse met aanvankelijk de 202. Tijdens de oorlog had men niet stil gezeten. Er was al druk gewerkt aan een opvolger voor de 202. Van deze laatste werd de productie pas einde 1945 weer opgestart. Dat jaar werden er 52 stuks gebouwd. In 1946 steeg dit aantal reeds tot 6.486. Met de opvolger, de 203, hoopte Jean-Pierre Peugeot het type klanten van voor W.O. II terug te winnen. Hij mikte op ingenieurs, handelsreizigers, bedienden enz. De wagen werd ontwikkeld in een tijd dat grondstoffen zeldzaam waren en benzine erg duur. In Sochaux besepte men maar al te goed dat de gemiddelde Franse klant zich vooral zo goedkoop mogelijk wou verplaatsen. Het comfort mocht dan wat minder zijn of de uitrusting en uitstraling minder luxueus. De wereld maakte kennis met de Peugeot 203 op het autosalon van Parijs in 1948. Het

betekende een hele ommezwaai omdat er nu gekozen werd voor een strategie met één model. Peugeot bood de 203 aan als berline met 4 deuren. Enkel een stationwagen werd aan het gamma toegevoegd, zowel in de versie *familiale* als in de versie *commerciale*. Andere afgeleide versies zoals de bestelwagens of de cabrio werden niet in Sochaux gebouwd. Hierdoor kon Sochaux zich volop concentreren op zo hoog mogelijke productiecijfers. Tot 1955 zou Peugeot enkel en alleen het gamma 203 bouwen. De bedrijfsvoertuigen vormden een ander verhaal.

Na de bevrijding was België aangewezen op de invoer van Franse, Amerikaanse en Britse auto's. In 1946 werden er 106 personenwagens en 511 vrachtwagens van Peugeot-makelij in ons land geleverd. Een jaar later steeg dit aantal spectaculair naar 3.592 personenwagens en 889 bedrijfswagens. In 1948 was er een terugval naar 720 personenwagens en 198 bedrijfsvoertuigen. Met de eerste leveringen van de Peugeot 203 stegen de aantallen opnieuw naar 1.990 personenwagens en 250 bedrijfswagens.

Ondertussen werkte de regering aan een plan om de werkloosheid te bestrijden.

Heel wat goederen werden kant en klaar geïmporteerd. Het produceren van goederen gebeurde steeds meer in andere landen. Om onze arbeiders opnieuw werk te bezorgen werd de wet Van Houtte ingevoerd. Het was in 1952 dat de toenmalige christendemocratische regering onder leiding van Jean Van Houtte het idee lanceerde om de invoer van afgewerkte auto's aan banden te leggen. Om de tewerkstelling te bevorderen werden er in ruil voordelen toegekend voor lokale assemblage. In 1953 werd dit principe omgezet in wetteksten die op 1 januari 1954 van kracht werden. De grote lijnen van de nieuwe wet bepaalden dat van een bepaald type auto er maximaal 250 stuks mochten worden ingevoerd. Grotere hoeveelheden moesten in België worden geassembleerd of werden zwaar belast. Bovendien was men verplicht een bepaald percentage onderdelen lokaal aan te kopen. De invoerheffingen op wisselstukken werden voordeliger zodat assembleren duidelijk voordelen bood. In tegenstelling tot Renault en Citroën, die reeds in ons land assembleerden, zou Peugeot door deze wetgeving in de problemen komen. De visie van Jean-Pierre Peugeot was duidelijk. Hij was geen voorstander van buitenlandse assemblage maar eigenlijk had hij geen keuze.

■ Usines Raghenno

Hoewel de wet pas van kracht werd op 1 januari 1954 werd Peugeot reeds in 1952 gecontacteerd door Joseph Pieters en François Verrept. Beiden vertegenwoordigden het bedrijf Raghenno in Mechelen, een stad die erg belangrijk was voor de spoorwegindustrie in ons land. In deze regio woonden heel wat ervaren metaalbewerkers. Reeds in de 13^{de} eeuw werden allerhande kunstwerken in goud en zilver door Mechelse vaklui vervaardigd. Ook het gieten van kanonnen was al eeuwenlang een specialiteit van de Mechelaars. In de 18^{de} eeuw ontstond er een bloeiende industrie van meubelmakers. De klassieke houten stoel met rieten zitting werd een belangrijk exportproduct. Een belangrijke gebeurtenis vormde de aanleg van de eerste spoorlijn op het Europese vasteland. Deze verbond Brussel met Mechelen. Het onderhoud van de treinstellen werd uitgevoerd in het



Arsenaal. Dit voormalige klooster van de Dominicanen bevond zich op het einde van de Stassartstraat. De activiteiten werden in 1835 opgestart en al gauw konden er zo'n 200 arbeiders aan de slag. De leiding van het Arsenaal was in handen van ingenieur Pierre Raghenno (1796-1871). Hij behield deze functie tot 1850. Pierre Raghenno begreep als geen ander de enorme mogelijkheden die de voortdurende uitbouw van het spoorweginet met zich meebracht en besloot een eigen bedrijf op te richten. Samen met z'n zoon Willem Raghenno (1820-1867) werden op 16 november 1850 *les Etablissements Raghenno* opgericht. Dit bedrijf, gelegen aan de Colomastraat vlakbij het station in Mechelen, begon als smederij van diverse soorten stalen veren. Al snel evolueerde het naar een constructiehuis in metaalbouw. In 1880 huwde Ida Raghenno, die na het overlijden van haar ouders de leiding van het bedrijf had overgenomen, met Maximilian Hugues Grisar, kortweg Max genaamd. Deze geboren Mechelaar was al actief in het bedrijf als hoofdingenieur. Bovendien was hij lid van de ondernemingsraad. Al gauw nam hij de dagelijkse leiding van het bedrijf in handen en vormde het in 1899 om tot een naamloze vennootschap, de *NV Usines Raghenno*. Er werden treinwagons, stoomlocomotieven en tramstellen gebouwd. Het bedrijf barstte al gauw uit z'n voegen. Uitbreiding was noodzakelijk maar de ruimte ontbrak. Max en Ida opteerden voor een nieuwe locatie. Hiervoor werd een reusachtig terrein aangekocht in de Motstraat, net naast het complex van het Arsenaal. Het complex werd voorzien van een recht-

Met de hulp van technici uit Sochaux werd een eerste productielijn opgezet in de oude gebouwen van de spoorwegafdeling bij Raghenno



In januari 1954 vond de officiële opening plaats. Talrijke politici en toplui van Peugeot waren aanwezig

streekse verbinding met het spoorwegknooppunt van Muizen. Ondanks de bezetting tijdens de eerste wereldoorlog werden in 1916 de nieuwe gebouwen in gebruik genomen. Het einde van eerste wereldoorlog zorgde voor veel opdrachten. Door de vijandelijkheden waren heel wat treinstellen van diverse treinmaatschappijen beschadigd. Ook bestellingen voor nieuwe rijtuigen kwamen vlotjes binnen. Met de switch naar elektrisch aangedreven voertuigen zoals de tram en de trein kwamen nieuwe toepassingen in zicht. Het bouwen van autobussen en reibussen werd ook een succesvolle activiteit. Het cliënteel bestond uit verschillende steden en bedrijven die instonden voor het openbaar vervoer. Het reizen met een luxe-bus werd voor meer en meer mensen bereikbaar. Ook Sabena had interesse en bestelde bij *Usines Ragheno* enkele reibussen.

Na het staken van de vijandelijkheden in 1945 was *Usines Ragheno* de tweede grootste werkgever van de regio. Van 1945 tot juni 1949 steeg het aantal werknemers gestaag van 1.300 tot 1.600. Toch had het bedrijf de naam het personeel niet goed te behandelen. Lage lonen, geen wasplaats of kleedkamers en ook van een eetzaal was er geen sprake. Volgens een krantenartikel uit 1949 werd de ziekenboeg bemand door een invalide portier met een rol verband en een fles ontsmettingsmiddel.

In deze periode werd het bedrijf geleid door François Verrept. De resultaten waren opperbest maar al in 1947 verwittigde Verrept de aandeelhouders

voor toenemende concurrentie uit de Verenigde Staten en Groot-Brittannië. Hij hekelde de stijgende belastingen op export en arbeid.

In 1951 vierde *Usines Ragheno* de honderdste verjaardag. Achter de schermen ging het er echter minder rooskleurig aan toe. In het jaarverslag staat letterlijk te lezen: *“Gedurende de eerste maanden van het dienstjaar werden 50 rijtuigen geleverd aan de NMBS. Nadien zagen wij ons verplicht een zeer aanzienlijk aantal werklieden te ontslaan wegens gebrek aan bestellingen. De crisis blijft aanhouden in de sector van het spoorwegmateriaal. Wij hebben niettegenstaande enkele bestellingen genoteerd, tegen ongunstige voorwaarden, teneinde een aantal van de ontslagen werklieden aan het werk te zetten”*.

De periode 1952-53 werd de regio Mechelen gekenmerkt door een sterke toename van de werkloosheid. Niet alleen de spoorwegindustrie zat in moeilijkheden. Ook het befaamde Mechelse meubel bleek nog moeilijk aan de man te brengen. Door de hoogoplopende kosten van handenarbeid en het gebruik van eik of notelaar waren de Mechelse stijlmeubelen niet meer concurrentieel. In 1947 trachtte *Meurop* het tij te keren door eenvoudige, best betaalbare meubelen in serie te vervaardigen. Dit initiatief alleen kon echter de 4.500 werklozen geen werk verschaffen. Deze situatie baarde de socialistische burgemeester Antoon Spinoy kopzorgen.

Het was aan het Mechelse stadsbestuur om de juiste voorwaarden te scheppen. Burgemeester Spinoy kende Mechelen door en door. Jarenlang was hij actief als gemeenteraadslid en provincieraadslid. Hij schopte het zelfs tot minister. Het is bekend dat Antoon Spinoy persoonlijk stappen ondernam om de assemblage van Mercedes naar Mechelen te halen. Of hij ook bemiddelde tussen de *Usines Ragheno* en de *S.A. Automobiles Peugeot* te Parijs is niet bekend.

De toenmalige onderdirecteur van *Usines Ragheno*, Joseph Pieters, onderhandelde het contract met het hoofdkwartier van Peugeot in Parijs. Deze jonge econoom uit het Antwerpse bekwam dat er

in maart 1953 enkele Peugeot's type 203 als proefproject werden gemonteerd. Dit gebeurde in een hoek van de afdeling *Rollend Materieel*. De arbeiders waren specialisten van de afdeling Rollend Materiaal die ervaring hadden door het bouwen van autobussen. Het team werd o.a. geleid door meestergast Teugels. Het bleek een overtuigende oefening. Na enkele maanden van supplementaire voorbereiding ging de productie van het type 203 op 15 januari 1954 officieel van start. De eerste overeenkomst met *S.A. des Automobiles Peugeot* te Parijs werd gesloten voor een duur van 6 maanden. Steeds weer werd deze deal stilzwijgend verlengd tot er werd overgegaan op contracten met een looptijd van 3 jaar. Aanvankelijk werden de eerste auto's in de oude gebouwen van *Usines Ragheno* gemonteerd. In 1955 werd er volop geïnvesteerd in een gloednieuwe montagehal met testbaan. De grotere capaciteit was nodig om voorbereid te zijn op de komst van de Peugeot type 403.

(Wordt vervolgd)



In maart 1953 poseerde Joseph Pieters trots aan het stuur van de eerste Peugeot type 203 geassembleerd in ons land

MONTE MANIVA
ALPI RHEITICHE

"Au cœur d'une montagne dans les Alpes rhétiques se trouve une eau légère
qui maintient le juste équilibre entre ses minéraux et son nom."

Het hart van een berg in de Rhetische Alpen herbergt een licht soort water dat het
juiste evenwicht handhaaft tussen de mineralen die erin zitten en de naam die het draagt.

MANIVA, l'eau minérale des alpes à appellation d'origine
MANIVA, mineraalwater uit de Alpen met beschermde oorsprongbenaming.

MANIVA
FRIZZANTE

MANIVA
NATURALE

MANIVA
NATURALE
dopo pasto

www.maniva.it

info@leporteurdeau.com



Croisière Minerva — Slot —

In 1953 organiseerde Minerva een originele publiciteitsstunt: een expeditie met twee Minerva jeeps en twee Armstrong Siddeley berlines naar het verre India. Bjorn Aerts trok op onderzoek en brengt een stuk Belgische automobielsingeschiedenis opnieuw tot leven. In onze twee vorige nummers verscheen het grootste deel van dit verslag. De expeditieleden zijn intussen aangekomen in Iran en werden zelfs ontvangen door de Sjah.

Tekst: Bjorn Aerts

Foto's: Françoise Levie, Paul Frère, Bjorn Aerts



De route van Iran naar India

▼ *De sapphire is net gekuist*

► *Paul Frère controleert het oliepeil van de Sapphire*

■ Isfahan – Persepolis

De auto's waren toe aan een grote onderhoudsbeurt na 10.000 km op verschrikkelijk slechte wegen. De Armstrong Siddeley waarmee Paul Frère reed had geen al te grote problemen, behalve dan de driehoeksarmen van de voorvering, die waren vervormd door de ontelbare schokken die ze te verduren kregen. De Sapphire van het echtpaar Boschmans had meer zorgen nodig. Vermits die een imperiaal had met reservewielen en kampeergerief was het dak geblutst en waren de voorste raamstijlen gebarsten. Hier

kwam wat laswerk aan te pas, en er werd besloten om die daklading te verspreiden over de andere auto's. De 107" had een koppeling die nu en dan doorslipte, waarschijnlijk was er olie op gekomen na de koprol. Ze werd niet vervangen, maar er werd wel een reservekoppeling gezocht en gevonden. De dynamo werd hersteld en de auto kreeg een volledige smeerbeurt. De Minerva had nauwelijks zorgen nodig, die reed als een speer. Een oliewissel was het enige wat hij nodig had om de volgende 5.000 km aan te kunnen.

De weg naar Isfahan was nog maar



recent vernieuwd, en in plaats van de verwachte onverharde piste lag er een perfect geasfalteerde weg. Paul Frère kon het zich niet laten om de kracht van zijn Sapphire te testen, en hij bereikte een topsnelheid van 169 km/u.

Isfahan, de voormalige hoofdstad van Iran, was een aangename stad met veel bomen en parken, prachtige paleizen en moskeeën. De filmploeg had de handen vol met het vastleggen van de oude pracht en praal die contrasteerde met de moderne textielindustrie waar de stad een centrum van was. Intussen gingen andere leden van de groep aan het werk om filmtolating te krijgen voor Persepolis, één van de volgende reisdoelen. Een laatste bezienswaardigheid in de stad was het schrijn van Monar Jonban, dat dateert van de 14^e eeuw, ook bekend als het schrijn met de bewegende minaretten. Tot verbazing van de groep ging de gids schudden aan één van de minaretten bovenop het schrijn, via een koord die was bevestigd aan de constructie. Even later ging een andere minaret, zo'n 10 m verder, ook bewegen. Door de afmetingen en de aard van het gebouw wordt de beweging door de bakstenen structuur doorgegeven naar een volgende toren, en daardoor gaat de top van de 10 m hoge toren zo'n 40 cm heen en weer. Alles werd uiteraard op pellicule vastgelegd, maar... vanop een veilige afstand.

De volgende etappe op de route was 450 km lang, richting Persepolis. Geen

asfalt meer, maar een grove piste, met veel stenen. De reis verliep vrij vlot, tot het brandstofreservoir van Paul Frères auto werd doorboord door een scherpe steen. De rest van het team reed voorop, dus waren Paul Frère en mecaniciens Pierpont helemaal op zichzelf aangewezen om een oplossing te vinden. Alle kauwgum was op, dus dat was geen oplossing. Ze probeerden talrijke andere oplossingen, maar niets baatte, de benzine bleef uit de tank druppelen. Ze maakten een berekening en besloten dat ze, met de brandstofreserve die ze meevoerden in jerrycans, het misschien wel zou lukken om tot Persepolis te rijden. 100 km verder hadden ze een lekke band, en terwijl Paul Frère het wiel verwisselde ving Pierpont de lekkende benzine op met een kommetje, om die daarna terug in de tank te gieten. Uiteindelijk raakten ze zonder verdere problemen tot in Persepolis, waar ze meteen begonnen aan de herstelling van de lekke tank. Paul Frère noteerde achteraf dat dit waarschijnlijk het meest ongewone decor was waarin een mecaniciens ooit had gewerkt.

De ceremoniële site van Persepolis werd rond 550 voor Christus gebouwd door Darius en werd nadien een groot en belangrijk complex onder zijn koningschap. Alexander de Grote veroverde de stad in 330 V.C. waarbij een grote brand de meeste van de prachtige bouwwerken vernielde, enkel de grote trap en enkele fresco's overleefden de aanval.

◀ *De Minerva 80"*

▼ *Een nachtelijke opname in Persepolis*





▲ *Het oversteken van de Indusrivier*

► *Aan de Iraans-Pakistaanse grens in Jussak*

De filmploeg had geen geluk met het weer. Het was grijs en overtrokken, wat hun filmplassen in de war stuurde. Er werd na een dag van vruchteloos wachten besloten om 's nachts te filmen. De 107" Land Rover vervoerde een volledige verlichtingset en had een opnieuw werkende generator, aangedreven door de PTO. Paul Frère beschilderde intussen de voorvleugels van de Jeep met de route en alle steden die ze reeds hadden bezocht.

■ **Weer richting Oosten, naar Pakistan**

Na drie dagen filmen trok de karavaan weer verder oostwaarts. Het was intussen eind november, de temperaturen daalden zienderogen en het weer werd slechter met de dag.

Het team had nog een deadline voor de boeg: tegen midden december moesten Paul Frère en zijn Armstrong Siddeley Sapphire in New Delhi zijn, want daar wachtte een boot die hem naar Italië zou brengen. Mathieu Van Roggen wou dit avontuur maximaal benutten als reclamestunt en hij wou de gehavende auto tentoonstellen op het Autosalon van Brussel, midden januari.

Op de route naar het Oosten, richting Yazd, met behoorlijk goede wegen, wou Paul Frère zoveel tijd mogelijk goedmaken, want de rest van het team

was al vooruit. Hij reed regelmatig rond de 100 km/u tot een diepe put in de weg daar een eind aan maakte. De auto vloog letterlijk vele meters door de lucht, om daarna hard te landen. Beide voorwielen stonden scheef, en de vering kreeg een zware schok te verduren. Ze herstelden wat ze konden aan de rand van de weg, maar in Yazd moest zeker een garage worden gevonden voor een grondige herstelling. Terwijl de filmploeg de Perzische architectuur op pellicule vastlegde, slaagde Paul Frère er met de hulp van een plaatselijke mecanicien in om de Sapphire weer rijklaar te maken. Ze hielden nog halt in de steden Bam en Zahedan alvorens weer de dorre woestijn in te trekken, richting Pakistaanse grens. Na 50 km diende de 107" te stoppen, er was opnieuw een achterveer gebroken, niet echt verbazend gezien die al heel de reis was overladen. Ze reden traag verder naar de grenspost van Jussak, in het midden van het niemandsland. Ze werden er opgewacht door een afgevaardigde van Buitenlandse Zaken, die er al twee dagen op hen wachtte. De voertuigen moesten worden uitgeladen, er moesten documenten worden ingevuld en stempels worden gezet, dat kostte nog eens drie uur. Het was in een complete duisternis dat ze door de woestijn ploeterden naar Dalbandin, 180 km verder.



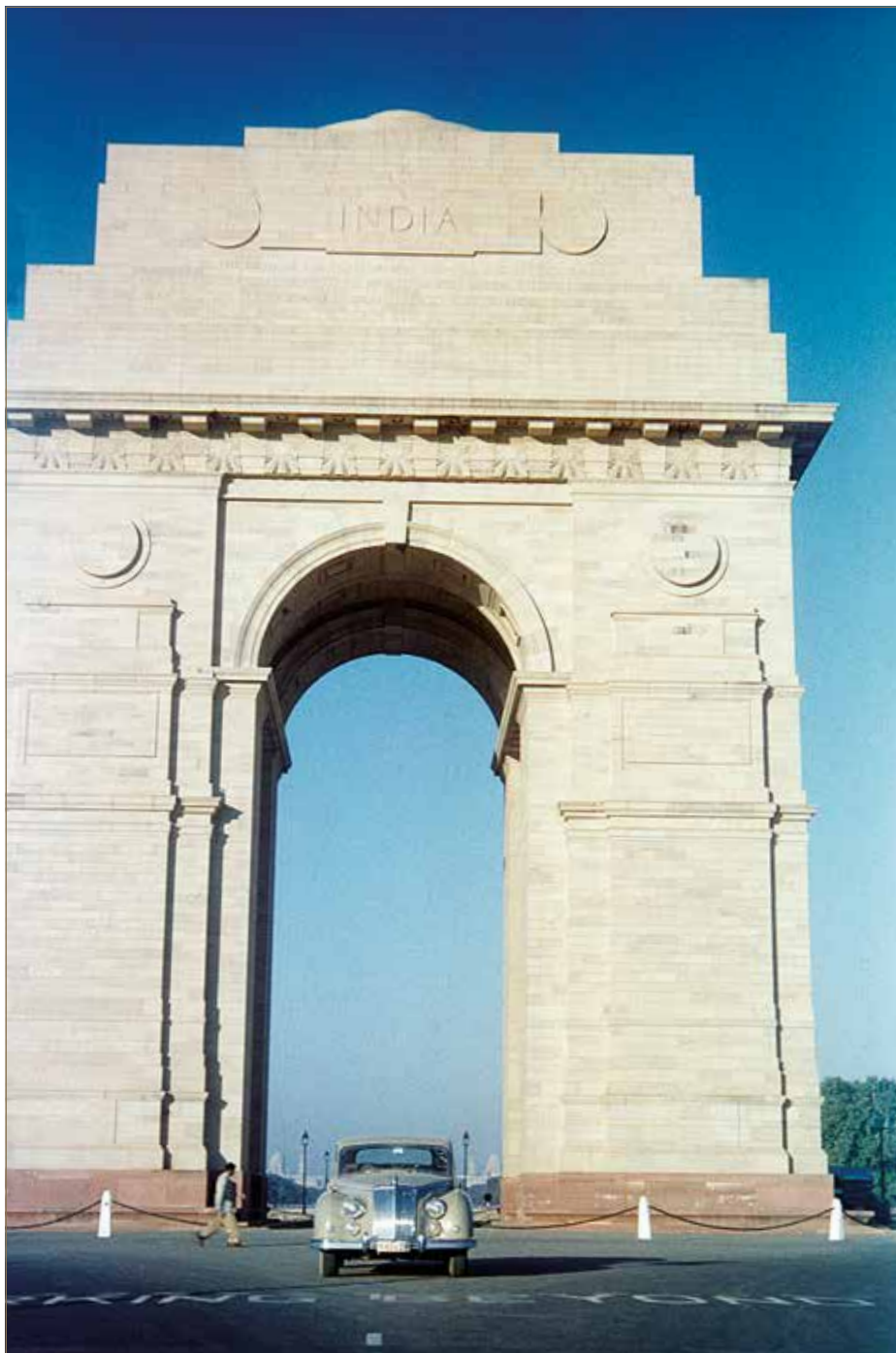
Die nacht werden ze door de plaatselijke Gouverneur uitgenodigd om in het lokale 'Rest-House' te logeren. Ze ontmoetten er een jong Deens koppel dat van Denemarken naar Calcutta reisde met twee Vespa scooters. Maar hun centen waren op, dus hadden ze één van de twee scooters verkocht, en ze reisden nu samen op één scooter terug.

In Quetta moest de groep afscheid nemen van Paul Frère. Die moest nu zo snel mogelijk in Indië geraken en nam daarvoor de moeilijke bergpas richting Multan, 500 km bochtige grintpistes, waarvan een deel 's nachts diende te worden afgelegd. Paul Frère had enkel het gezelschap van zijn radio, die de reis zonder problemen had overleefd.

*De Minerva in Pakistan,
voorbij de Indus*

Een straat in Dalbandin, Pakistan





Paul Frère met de Sapphire op zijn eindbestemming, Delhi

De rest van de expeditie nam de volgende dag dezelfde weg, ze arriveerden aan de Indusrivier in de namiddag. Vermits de rivier in deze tijd van het jaar op zijn smalst was, kon ze worden overgestoken. Er was een brug geconstrueerd met honderden bootjes die aan elkaar waren vastgemaakt en waarover grote houten planken waren gelegd. Het verkeer was in beide richtingen geregeld door een houden signaal, het team diende een lange tijd te wachten om de eindeloze konvooien van kamelen door te laten, voor het aan hen was om de rivier over te steken.

Het laatste stuk van hun reis naar New Delhi verliep zonder noemenswaardige



problemen, eens in de stad moesten nog heel wat zaken worden geregeld voor de terugreis. Een laatste uitstap was gepland naar Agra, naar de Taj Mahal, een site die natuurlijk niet mocht ontbreken op hun reisplan. Er werden ook reeds plannen gesmeed voor een nieuwe expeditie die in 1956 zou plaats vinden.

■ Terug naar België

Paul Frère scheepste op 9 december 1953 met zijn Sapphire in op de m/s Victoria, die hem naar Napels zou brengen. De tien dagen die hij onderweg was, met prachtig weer, gaf hem rustig de tijd om zijn verhaal neer te schrijven voor het boek dat hij zou publiceren over de reis. Hij kwam voor spoedig aan in Italië, stopte nog even in Rome en reed dan huiswaarts om de Sapphire tijdig af te leveren in de Minerva-fabriek van Mortsel.

■ Autosalon van Brussel, 1954

Het Salon van Brussel 1954 was heel belangrijk voor Mathieu Van Roggen en zijn onderneming 'Société Nouvelle Minerva'. Het contract voor de levering van 9.000 Minerva Jeeps met 80" wielbasis aan het leger was beëindigd en hij was op zoek naar de diversificatie van zijn productgamma. De 86" jeep werd nu gebouwd in Mortsel, met een



eigen koetswerk. Ook de assemblage van de Armstrong Siddeley Sapphires was opgestart en er was een aanvang gemaakt met de ontwikkeling van een 100% ter plaatse ontwikkelde 4x4, die een jaar later op de markt zou komen als de C20/C22.

■ Minerva 107" weer onderweg in Congo

Na zijn lange rit naar Indië keerde de 107" terug naar België, en Pierre Levie verscheepte hem naar Belgisch Congo om hem daar opnieuw te gebruiken voor zijn volgende expeditie van 1956. Hij bewees uitstekende diensten op de vele pistes van de Belgische Kolonie, waar verschillende documentaires werden gedraaid over de plaatselijke bevolking en cultuur. De laatste foto's van de auto zijn genomen in een garage, de motor was er uit. Wat er daarna mee is gebeurd is onbekend.

■ Een woord van dank

Ik ben Françoise Levie en Martine Frère heel erg dankbaar omdat ze me onbeperkt toegang verschaften tot de archieven van hun respectievelijke vaders. Dank zij de vele films, foto's en documenten kon ik het verhaal van deze fantastische reis documenteren en dit avontuur heeft nu een plaats tussen de vele andere expedities waarbij Land Rovers zijn betrokken.

Veel van de originele foto's en films van deze expeditie zijn te consulteren op de website www.croisiereminerva.be

Ook het boek de Paul Frère erover schreef is er te consulteren.

◀ De Land Rover 107" vertrok in 1956 op expeditie in Belgisch Congo

▲ De Land Rover gestrand in Belgisch Congo, intussen zonder motor

De Sapphire van Paul Frère op het Salon van Brussel, januari 1954



125 | ŠKODA AUTO
YEARS


AUTOWORLD
BRUSSELS

FROM PAST
TO FUTURE



ŠKODA
125 YEARS

PARC DU CINQUANTENAIRE 11
1000 BRUSSELS
WWW.AUTOWORLD.BE

18.12.20
24.01.21

EXPO
AT AUTOWORLD



ŠKODA

Oude nummerplaten

Cijfers en letters

Tekst: Nicolas Van Frausum



Nummerplaten: je hebt ze in alle vormen, maten en kleuren.

Liefhebbers van Amerikaanse auto's hebben er steevast enkele in de garage hangen. Wat me fascineert aan deze American licence plates, zijn de tot de verbeelding sprekende bijnamen van de Staten die vaak onderaan de plaat vermeld staan.

Bij Florida denken we dan meteen aan de Sunshine State, bij New York is dat de Empire State, en Arizona is onlosmakelijk verbonden met de vermelding 'Grand Canyon State'. Bij de verzamelaars van automobilia blijven nummerplaten echter nog altijd minder populair dan miniaturen, brochures, mascottes, trapauto's en zelfs reclameborden in email.

We vragen ons af waarom...



*Belgische kentekenplaat van 1900
op De Dion-Bouton van 1898:
wit met zwarte cijfers*



*Mooie originele Californian black plate
op een Porsche 356 A Coupé van 1957*



Voor de start van onze tijdreis gaan we terug naar 1900. Vlaanderen verplaatst zich nog grotendeels met paard en kar, maar in de Belgische grootsteden is de automobiël begonnen aan zijn opmars, weliswaar alleen bij de adel, notabelen, industriëlen en andere rijkelui. Naast paard en kar verplaatst 99,9 procent van de bevolking zich met de fiets. In 1899 heeft België de verplichting ingevoerd om automobielen van een nationale nummerplaat te voorzien. Vanaf 1900 introduceren de Belgische

provincies een bijkomende plaat, voor de zogenaamde provinciale belasting. Deze platen waren verschillend van provincie tot provincie qua vorm en kleur. Deze provinciale 'taksplaat' was vooraan op de bumper gemonteerd en werd in 1914 afgeschaft.

■ Zwart op wit

Recent kwamen we bij een bevriend restaurateur een nummerplaat tegen uit de beginperiode. De wagen in kwestie, een De Dion-Bouton, werd in 1898 nieuw geleverd in ons land en draagt vandaag nog steeds zijn originele Belgische kenteken, wat uniek is. Het nummer 61 wijst erop dat dit de 61^e wagen is die destijds werd ingeschreven voor de Belgische wegen. Tot 1912 bestonden de Belgische nummerplaten uit een wit vlak met zwarte cijfers. Oorspronkelijk was dit maar één cijfer, maar tegen 1911 waren dat er al vier.

Doorheen de jaren evolueerde het uitzicht van de Belgisch kentekenplaat. In de periode 1912-1914 werden de wagens uitgerust met een lichtblauwe plaat met een combinatie van vijf witte cijfers (van 10000 tot 30000). Misschien herinnert u zich nog de serie In Vlaamse Velden? De Belgische FN 2700 met bouwjaar 1914 van protagonist Boesman draagt een donkerblauwe nummerplaat



Oldtimer voertuig gebruikt als illustratie en niet beschikbaar voor verkoop.

Old-timers maken nieuwe vrienden.

Mercedes-Benz Classic brengt alle fans van de ster samen.

Welkom op [mercedes-benz.com/classic](https://www.mercedes-benz.com/classic).

   MercedesBenzMuseum

Mercedes-Benz
The best or nothing.





Van links naar recht:

Belgische kentekenplaat uit de periode 1912-1914: lichtblauw met vijf witte cijfers (10000-30000)

Belgische kentekenplaat uit de periode 1918-1921: donkerblauw met vijf witte cijfers (30000-99000)

Belgische kentekenplaat uit de periode 1921-1926: donkerblauw met vijf witte karakters (A-0001 - M-9999)

Belgische kentekenplaat uit de periode 1926-1953: wit met rode cijfers (1-999999)

met de cijfercombinatie 89936. Aangezien deze kentekenplaat in circulatie was tussen 1918 en 1921, is ze niet ‘period correct’ met de jaren waarin de reeks zich afspeelt. Nu kunnen we de makers dit detail maar moeilijk kwalijk nemen, want nummerplaten uit de periode van voor de Eerste Wereldoorlog zijn intussen extreem schaars.

Tijdens de oorlogsjaren 1914-1918 werd de Belgische autoproduktie grotendeels stopgezet, omdat onze autofabrieken werden gevorderd om oorlogsmaterieel te produceren. De nummerplaten uit deze periode hebben een zwarte achtergrond met vijf witte cijfers, gaande van... 10000 tot 30000. Dezelfde cijfercombinaties dus als in de periode 1912-1914, maar dan op een zwarte in plaats van lichtblauwe achtergrond. In 1918 werd het zwart vervangen door donkerblauw, in combinatie met nog steeds vijf witte cijfers, te beginnen bij 30000 tot 99999 in 1921. Het hogervermelde kenteken 89936 op de FN van dokter Boesman uit In Vlaamse Velden dateert dus uit deze periode, vermoedelijk 1920 of ‘21 aangezien het eerste cijfer een 8 is.

■ Rood op wit

Al in 1922 kwam er opnieuw een wijziging: voortaan bestond een Belgische ‘nummerplaat’ uit een (nog steeds) donkerblauwe achtergrond met (nog steeds) vijf witte karakters, maar met één verschil: het kenteken begon nu met een letter, gevolgd door een combinaties van vier cijfers (A-0001 tot M-9999). Pas in 1926 werd de kleurcombinatie

geïntroduceerd die we vandaag nog steeds kennen: rode tekens op een witte achtergrond. De reeks begon met één cijfer (in 1926) en evolueerde naar zes cijfers (999999) in 1953. Enkel een zwarte stempel van België kreeg een centrale plaats tussen het derde en vierde cijfer.

1953 betekende het einde van het email-tijdperk in ons land, want in 1954 deed de aluminium nummerplaat haar intrede. Van 1954 tot 1961 hadden de Belgische kentekenplaten één letter en vier cijfers in willekeurige volgorde. Van 1962 tot 1971 was dat een combinatie van twee aaneengeschakelde letters en drie cijfers in willekeurige volgorde, en vanaf 1971 werden de drie cijfers tussen de twee letters geplaatst. Een combinatie die het maar twee jaar zou uithouden... waarna nog heel even overgeschakeld werd naar vier cijfers gevolgd door een letter (vanaf M).

■ Drie plus drie

Grote wijziging in 1973: de nieuwe kentekens die werden uitgereikt, zouden voortaan bestaan uit drie letters gevolgd door drie cijfers. De karakters waren nog steeds rood op een witte achtergrond. In 2008 werd de volgorde omgedraaid – drie cijfers gevolgd door drie letters – omdat de combinatiemogelijkheden uitgeput waren. Met dit nieuwe systeem konden opnieuw ruim 17,5 miljoen combinaties (10 × 10 × 10 × 26 × 26 × 26) gevormd worden, afgezien van de lettercombinaties die scheldwoorden, politieke partijen en andere verboden verwijzingen vormden.



Op 16 november 2010 werd in België het eerste kenteken volgens Europees model uitgereikt. Dit model bestaat uit een combinatie van één cijfer, drie letters en drie cijfers. Als een auto met Belgische niet-Europese nummerplaat de grens wil overschrijden, is een nationaliteitskenteken in de vorm van een zwarte 'B' op een witte achtergrond verplicht. Als een auto een Europese nummerplaat heeft, dan hoeft een extra B-teken niet, aangezien de nummerplaat aan de linkerkant al een blauwe zone met een witte 'B' omvat.

Tot slot nog dit: het kenteken blijft in België niet bij het voertuig, maar bij de eigenaar. Bij verkoop wordt de kente-

kenplaat hier dus verwijderd van het voertuig, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Angelsaksische landen, waar het kenteken voor altijd bij de wagen blijft. Hierdoor wordt in collectorkringen vaak gesproken over 'GO51' of 'BUY1', waarbij respectievelijk wordt verwezen naar een beroemde prewar Talbot 105 (Fox & Nicholl 1931 Le Mans Team Car) of een Jaguar Mark 1 (de bekende John Coombs-auto). Maar dat is weer een ander verhaal...

Beroemde nummerplaat 'BUY1' op de Jaguar Mark 1 van John Coombs. In het VK blijft het kenteken bij het voertuig



De auto's van de familie de Hemptinne

De familie de Hemptinne was een dynastie in de textielindustrie van Gent, door huwelijk verenigd met de Lousbergs, en op die manier eigenaar van verschillende fabrieken zoals de Société Linière La Lys en weverij Florida.

Uitstap van de Automobile Club des Flandres op 15 mei 1899. Van links naar rechts, Joseph de Hemptinne en passagier Van Besien op een quadricycle. Claeys en Baert met Léon Bollée, Lodder Seymonds en J. de Breyne (passagier A. de Breyne), beide met een Knap (voiturette C.L.), dokter Leun met een De Dion Bouton driewieler en Joseph Van Brabant en Devuyst ook met een Léon Bollée. De uitstap verliep onder slechte weersomstandigheden ('le temps épouvantable')

De vroegste vermelding van automobielen in de familie vonden we terug in L'Automobile Illustré, een Belgisch tijdschrift dat diende als 'Organe Mensuel de l'Automobilisme et des Moyens de Transports Mécanique'. Het was ook daarin dat de Automobile Club de Belgique zijn berichten plaatste, en in het nummer van 1 juni 1899 vinden we een verslag van de uitstap van de Automobile Club des Flandres van Gent, vanwaar ze op 15 mei vertrokken naar Brugge. Dokter Leun kwam hen tegemoet vanuit zijn thuis te Brugge, en ontmoette hen in Eeklo. In totaal daagden zes machines op, een quadricycle en verder enkele driewielers: een De Dion Bouton, twee Léon Bollées en merkwaardig genoeg twee driewielers van Belgische makelij. De 'voiturette C.L.' werd gebouwd door de Construction Liégoise d'Automobiles, was ontworpen door Georgia Knap uit Troyes (Frankrijk) en was duidelijk geïnspireerd door de Léon Bollée voiturette. Pauselijke graaf Joseph

de Hemptinne (1859-1942), voorzitter van de club, had als passagier de secretaris-generaal Van Besien in zijn quadricycle. Joseph was burgemeester van Sint-Denijs Westrem en woonde er in kasteel Steppestede. Hij was gekend als kweker van orchideeën.

Joseph was getrouwd met barones Henriette de Moffarts, en uit dit eerste huwelijk werd zoon Emmanuel geboren, die in 1907 trouwde met gravin Marie-Thérèse du Monceau en hun huwelijksreis was per automobiel. In 1911 vinden we Emmanuel terug met een groep ontdekkers in zuidoost Azië. Op hun expeditie gebruikten ze verschillende voertuigen van Belgische makelij: Pipe, Nagant, FN en zelfs een FN viercilinder motorfiets. Ze verkenden in Maleisië en Birma onder andere de streek van Kuala Kubu. Het liep slecht af: Emmanuel verdrong in de Irrawaddy rivier nabij Bhamo in Birma.



Na het overlijden van zijn eerste vrouw, trouwde Joseph in 1903 met Madeleine Surmont de Volsberghe, en er werden nog vijf kinderen geboren. In 1921 profiteerde Joseph van de uitbreiding van de titel van graaf (die tot nu toe aan zijn oudere broer was voorbehouden) naar hem toe en die via de mannelijke lijn overdraagbaar was. In 1926 trouwde hun oudste dochter Marie-Henriette, met baron Pierre de Moffarts. Een tijd daarvoor trokken Joseph en zijn familie voor de verlovingsreis naar het kasteel van de ouders van Pierre in Botassart, nabij Bouillon. De Minerva lijkt nog een vooroorlogs model te zijn, en de nummerplaat stond in 1913 op naam van de Compagnie des Autos-Fiacres Bruxellois in Sint-Jans Molenbeek.



Ook verschillende andere de Hemptinnes, en verdere takken van de familie, hadden mooie auto's. In volgende afleveringen gaan we daar dieper op in.

Met dank aan Christian, Raoul en Philippe de Hemptinne, Daniel de Moffarts, Bruno de Breyne, D'Ieteren Gallery Brussel, Peter Van Inderdael.

Op 20 juni 1907 stapten Emmanuel de Hemptinne en Marie-Thérèse du Monceau in het huwelijksbootje, en de huwelijksreis was met deze automobiel



Emmanuel de Hemptinne maakte in 1911 deel uit van een expeditie in Maleisië en Birma. We zien twee prachtige Belgische voertuigen, links Nagant, rechts een Pipe



De expeditie maakte goed gebruik van nog meer Belgische voertuigen, zowel de motorfiets als de auto zijn FN's. De motor is de befaamde FN viercilinder, de auto vermoedelijk een type 1500

De auto's van de familie de Hemptinne

Op weg naar de familie de Moffarts in Botassart, voor de verloving van dochter Marie-Henriette met baron Pierre de Moffarts. De auto is een vooroorlogse Minerva, vermoedelijk een 26 cv

Graaf Joseph de Hemptinne, zijn tweede vrouw Madeleine (geboren Surmont de Volsberghe) en hun vijf kinderen, plus chauffeur in 1925 te Rochehaut (vallei van de Semois)



Rechterpagina, van boven naar onder:

In 1925 nam de familie in Lourdes deze charabanc voor een lokale uitstap. Graaf Jacques de Hemptinne (zoon van graaf Charles de Hemptinne) en zijn nicht Marie-Henriette de Hemptinne zitten rechts op de vierde bank

D'Ieteren had verschillende leden van de familie de Hemptinne onder zijn klanten, maar het is moeilijk te determineren welke lid precies, want enkel het initiaal van de voornaam staat te boek. Bij deze Peugeot uit 1920 staat enkel M. de Hemptinne vermeld. (D'Ieteren Gallery, Brussel)

Ook deze prachtige Lancia Lambda uit 1929 kreeg een Weymann koetswerk bij D'Ieteren, de klant was 'Graaf de Hemptinne' (D'Ieteren Gallery, Brussel)



Over de ontstaansgeschiedenis van de Auto

– Deel 2 –

Tekst: Philippe Casse

Er zijn redenen genoeg om Philippe Casse, na een lange carrière in de automobielwereld, de titel van autohistoricus te verlenen. Ook vandaag is hij nog actief in die wereld, maar nu van de hobbykant. De autogeschiedenis is zijn passie, het ontstaan van de automobiel is één van zijn stokpaardjes. Hij gaf er reeds talrijke lezingen over, en nu stemde hij ermee in om zijn geschriften over dit onderwerp te publiceren.

Goldsworthy Gurney's stoommachine op een postkoets

We eindigden het eerste deel bij Richard Trevitick, die in 1795 zijn eerste stoommachine bouwde en verkocht aan een mijn in Cornwall. Twee jaar later startte Trevitick met de ontwikkeling van een wegvoertuig. Zijn machine met twee cilinders kan werkelijk als de voorloper van de mechanische voortbeweging worden bestempeld.

Op 31 december 1800 liep het patent van Boulton & Watt af en Trevitick kon ongehinderd de productie van zijn stoommotor met een stoomdruk van 4,8 atmosfeer lanceren. Na 14 maanden van hard werk, was zijn “travelling machine” - letterlijk “reizende machine” - klaar. Het was op Kerstavond 1801. Trevitick kon niet wachten om de waarachtigheid van zijn ideeën te bewijzen. Hij voerde onmiddellijk een test uit op het slechte wegdek van de hellende dreef vanaf zijn werkplaats, ondanks de intense regen die de ketel afkoelde. Zijn machine bereikte de top van de heuvel na een

goede kilometer. Maar 3 dagen nadien, na een nieuwe test, werd zijn “travelling machine” volledig vernield door brand. Maar niets kon het wegtransport nu nog tegenhouden.

Tal van andere uitvinders, ingenieurs of gewoon slimme handige mensen werkten aan de ontwikkeling van deze eerste “bewegende machines”, bijna uitsluitend in Groot Brittannië dat in die tijd de koploper was in de industriële revolutie.

Een van hen was Goldsworthy Gurney, een geneesheer uit Cornwall. In 1827 had hij het lumineuze idee om een stoommachine te monteren op de achterkant van een postkoets. Enkel de watertank werd vooraan gemonteerd om de potentiële passagiers, er waren 18 zitplaatsen, niet af te schikken. Gurney was ook de allereerste constructeur die een persbericht ter promotie van zijn voertuig publiceerde.



In 1831 startte een zekere Charles Dance met de uitbating van een vaste verbinding met een Gurney postrijtuig op het 23 km lange traject tussen Gloucester en Cheltenham. Maar dit avontuur duurde slechts 122 dagen, omwille van de veelvuldige pech en daaruit volgende herstellingen. De machine werd buiten dienst gesteld na 5.900 km, wat al op zichzelf een topprestatie was.

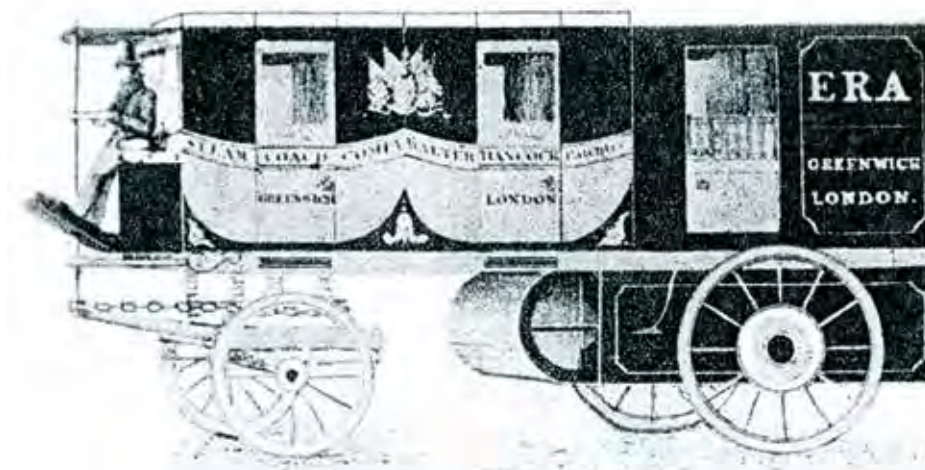
Maar deze machines schonken maar weinig voldoening omdat zij niet over een degelijke ophanging beschikten en vooral omdat hun starre vooras met centraal draaipunt ze gevaarlijk onstabiel maakten. Het is ook in die tijd dat er sporen onder de wielen werden geplaatst en zo de trein werd uitgevonden! Deze evolutie had drie positieve gevolgen:

- een radicale vermindering van de rolweerstand;
- de overbodigheid van een stuurmechanisme;
- men kon het ook zonder vering stellen.

Maar dan kwam Walter Hancock, een groot man in zijn tijd! Hij begreep al snel dat de toekomst van stoomaandrijving via de weg niet lag in een absurde concurrentiestrijd met de trein over lange afstanden, maar in omnibus-systemen over korte afstanden. In 1831 lanceerde hij een regelmatige dienst tussen Londen en Paddington met een voertuig dat hij "Infant" noemde. Dat "kind" is het allereerste voertuig in de geschiedenis dat met een echte stuurwiel werd uitgerust. Jammer genoeg ontplofte de ketel – die nochtans onontpofbaar was verklaard – reeds na zes dagen, en maakte zo een einde aan deze dienst.

In 1834 lanceerde Scott Russell een regelmatige dienst over de 11 km tussen Glasgow en Paisley, en dit met niet minder dan 3 voertuigen! Deze pendeldienst duurde slechts 137 dagen omdat er op 20 juli een wiel brak, waardoor het voertuig kantelde en de ketel ontplofte, wat het leven kostte aan vijf passagiers.

Het is dus gemakkelijk te begrijpen dat het nog vele jaren zou duren eer het stoomvervoer langs de weg van openbaar nut zou worden verklaard!



De "Infant", het omnibus-systeem voor korte afstanden van Walter Hancock

Om dat doel te bereiken moest er eerst een slim brein opduiken dat in staat was om al de complexe elementen, nodig voor de voortbeweging via de weg te integreren zoals George Stevenson dat zo goed had gedaan voor het spoor.

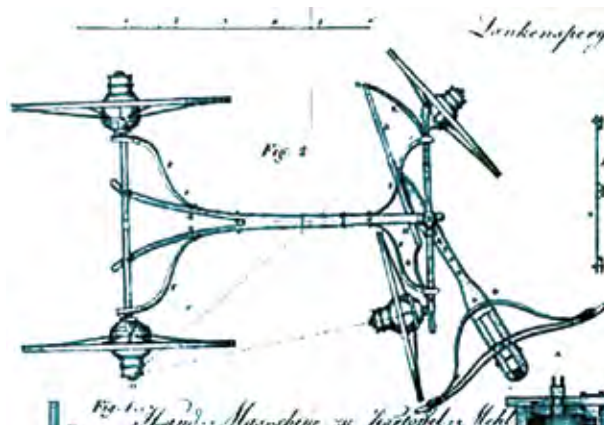
Frankrijk ontwaakte en enkele slimme geesten togen aan het werk. Een echte doorbraak kwam er toen een jonge klokkengieter uit Le Mans, Amédée Bollée, in 1867 de Wereldtentoonstelling in Parijs bezocht en er zelf kon constateren hoe traag en lomp de eerste stoomvoertuigen uit die tijd wel waren. Zijn hoofddoel was schitterend: hij wilde snel rijden! En hij was de eerste om na genoeg alle elementen samen te brengen die dat mogelijk moesten maken:

- een stevig chassis;
- een goede gewichtsverdeling;
- een doeltreffende vering met zelfs onafhankelijk afgeveerde voorwielen;
- een differentieel;
- en het belangrijkste: een systeem met afzonderlijk sturende wielen, dus geen draaiende as.

Men kan zich trouwens terecht afvragen waarom dit systeem, dat reeds in 1816 werd gepatenteerd door de Oostenrijkse koetsenbouwer Georg Langensperger nog nooit eerder was toegepast door een gereputeerde koetswerkbouwer.

De Franse-Duitse oorlog van 1870 tot 1873 heeft de eerste testrit-

Het systeem met afzonderlijk sturende wielen, reeds in 1816 door de Oostenrijkse koetsenbouwer Georg Langensperger gepatenteerd





Amedée Bollée en zijn "Obéissante" (boven) en de "Mancelle" onderaan links op deze pagina

Onder rechts: de rustieke vierwieler van de Zwitser Isaac de Rivaz

ten van de Obéissante (letterlijk, de gehoorzame) van Bollée jammer genoeg wat vertraging doen oplopen. Zijn doordacht ontwerp maakte dat 4/5 van de lengte van het voertuig was voorbehouden voor de passagiers, en dat 85 jaar voordat de eerste Mini hetzelfde zou doen!

Deze echte SUV van 20 PK kreeg zijn rijvergunning op 21 mei 1873. Hij kon tot 12 passagiers vervoeren en reed comfortabel 40 km/u. Een snelheid waarbij hij ook hellingen tot 6% kon oprijden. Bovendien had hij een relatief efficiënt rendement met een verbruik van amper 2 kg kolen per km. Na twee jaar van doorgedreven testen, wou Amédée Bollée zijn Obéissante in Parijs voorstellen. Dat was immers de stad waar alle reputaties en successen gemaakt worden!

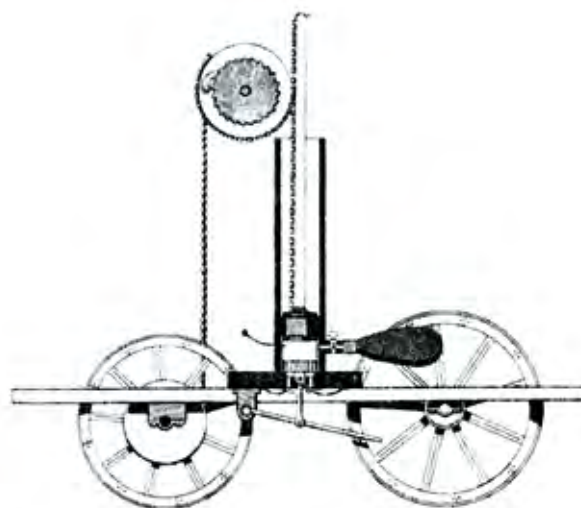
Maar het duurde niet minder dan 6 maanden vooraleer het Ministerie van Openbare Werken op 8 oktober 1875 Amedée Bollée de toelating gaf om eindelijk naar Parijs te mogen rijden. De 235 km werden in 18 u afgelegd. Maar deze reistijd had gehalveerd kunnen worden, mocht hij niet aan elke Departementsgrens zijn gestopt door een ingenieur van 'Bruggen en Wegen' die moest nagaan of alle wegen en bruggen de massa van zijn voertuig – 4,8 ton – konden dragen!

Van de pers kreeg Bollée veel steun, er waren ook talrijke vragen om inlichtingen, maar er volgde geen enkele bestelling! Deze commerciële mislukking deed Bollée niet reageren als een technicus, maar veeleer als psycholoog!

De passagiers hadden toegang tot hun zitplaats, in rijrichting, via afzonderlijke deuren, waardoor de Obéissante helemaal niet op een paardenkoets geleek. De volgende Bollée, de "Mancelle", had een ontwerp dat gerust als voorloper van automobiël kon worden bestempeld. En de "Rapide" die daarop volgde was zelfs 60 km/u snel, het zou nog 16 jaar duren eer een ander wegvoertuig deze snelheid zou kunnen bereiken.

Bollée stelde zich echter geen vragen bij de grootste tekortkoming van een stoomvoertuig uit die tijd: het feit dat er twee personen nodig waren om met een dergelijk voertuig te rijden: de bestuurder en een stoker (de "chauffeur") die de ketel op temperatuur en op druk moest houden om stoom te produceren. Waarom het vuur niet in de cilinder maken i.p.v. erbuiten, en zo overstappen van externe verbranding naar interne verbranding?

Reeds in 1804 stelde een Zwitser, Isaac de Rivaz, zich deze vraag. Hij was echt de allereerste die het zonder ketel wilde stellen. Een ketel die niet enkel heel veel plaats innam, maar ook heel gevaarlijk was. Na vele moeilijkheden met verschillende ontstekings-systemen, lukte het Isaac de Rivaz



uiteindelijk op 26 februari 1812 om zijn heel rustieke vierwieler met achtereenvolgende sprongen vooruit te bewegen.

Zijn motor bestond uit een unieke cilinder met een boring van 18 cm en een slag van 1m40! De brandstof was gas, aan boord geproduceerd door de distillatie van houtskoolgas en opgeslagen in een lederen zak. Een cyclus van deze zeer rudimentaire 2-takt-motor nam een goede 4 seconden in beslag en bewoog het voertuig ongeveer 6 m vooruit. Hij had dus een volle minuut nodig om 90 meter in een vijftiental 'sprongen' af te leggen. Het is duidelijk dat dit systeem geen enkele praktische toepassing kon hebben, waardoor enige commercieel succes ook uitbleef en het een stille dood stierf. Toch verdient hij het om te worden beschouwd als de allereerste motor met interne verbranding die ooit op een voertuig werd gemonteerd.

De onderzoekers die intensief probeerden om van die lastige installatie van een stoommotor af te geraken en over te stappen op een systeem met interne verbranding waren talrijk. Een van hen, William Barnett uit Brighton, bereikte weliswaar geen betere resultaten dan Rivaz. Maar reeds in 1838, was hij de eerste om in te zien dat een voorafgaande compressie van het mengsel het rendement van zo'n motor zou kunnen verhogen.

Wellman Wright was in 1833 de eerste om het gebruik van dubbelwerkende cilinders volgens het Watt-principe toe te passen in gasmotoren. Zijn motor was een grote stap in de goede richting, maar vereiste een nauwkeurigheid die de werktuigen uit die tijd niet konden leveren.

Men moet er zich ook van bewust zijn dat, wat zuiver rendement betrof, de stoommachines van toen een immense voorsprong hadden op hun eerste gasconcurrenten. En net zoals de stoomtreinen de eerste stoomrijtuigen wegconcurrerden, zo was het ook met de stoommotoren en de interne verbrandingsmotoren op gas... tenminste voor een beperkte tijd!

Twintig jaar later was stadsgas rijklijk beschikbaar en bovendien relatief goedkoop. Talrijke enthousiaste onderzoekers werkten op evenveel motorprojecten, waaronder E.H. Eugenio Barsanti samen met ingenieur Felice Matteucci uit Firenze, Italië. Ook in Frankrijk, Duitsland en Groot-Brittannië werd eraan gewerkt, maar met weinig of geen succes.

De dubbelwerkende stoomcilinders garandeerden een ononderbroken beweging en het was evident dat alle nieuwe uitvindingen hetzelfde voordeel moesten bieden. De onderzoekers waren echter teveel bezig met het voorbeeld van de stoommotor waardoor ze aan een soort van mentale blokkering leden m.b.t. tot de onmogelijke verdeling van de drie fasen die een gasmotor nodig had: inlaat, expansie, en uitlaat voor een cyclus bestaande uit een heen en weergaande beweging van de dubbelwerkende zuiger is een cilinder.

Deze kwadratuur van de cirkel zou doorbroken worden door de ontdekking van William Barnett: de compressie-slag! Zo werd het eindelijk mogelijk om deze 4 fasen te verdelen over 2 heen-en weergaande bewegingen van de zuiger.

Eerwaarde Heer Barsanti en zijn vriend Matteucci startten hun experimenten zonder enige voorkennis. Het zou 13 jaar duren eer ze, in mei 1856, voor het eerst hun motor demonstreerden. Ze hadden de enkele dubbelwerkende cilinder vervangen door een koppel enkelwerkende cilinders. En ook al was het rendement erg klein, toch werd dit systeem snel in vele Europese landen gepatenteerd.



De stoommotor, ontwikkeld door Eugenio Barsanti samen met ingenieur Felice Matteucci uit Firenze, Italië



Etienne Lenoir en een model van het voertuig uit 1862



Het concept van een efficiënte gasmotor is echter aan een Belg te danken. Etienne Lenoir werd in 1816 in het dorpje Mussy-la-Ville bij Virton geboren, 14 jaar voor de Belgische onafhankelijkheid. Amper 14 oud, trok hij te voet naar Parijs. Hij had geen diploma en kon nauwelijks lezen of schrijven. Maar na een eerste job als kelner in een café, werd hij aangeworven door een emailfabriek. Van dan af deed hij de ene uitvinding na de andere, in diverse domeinen. Hij was inderdaad een geboren uitvinder !

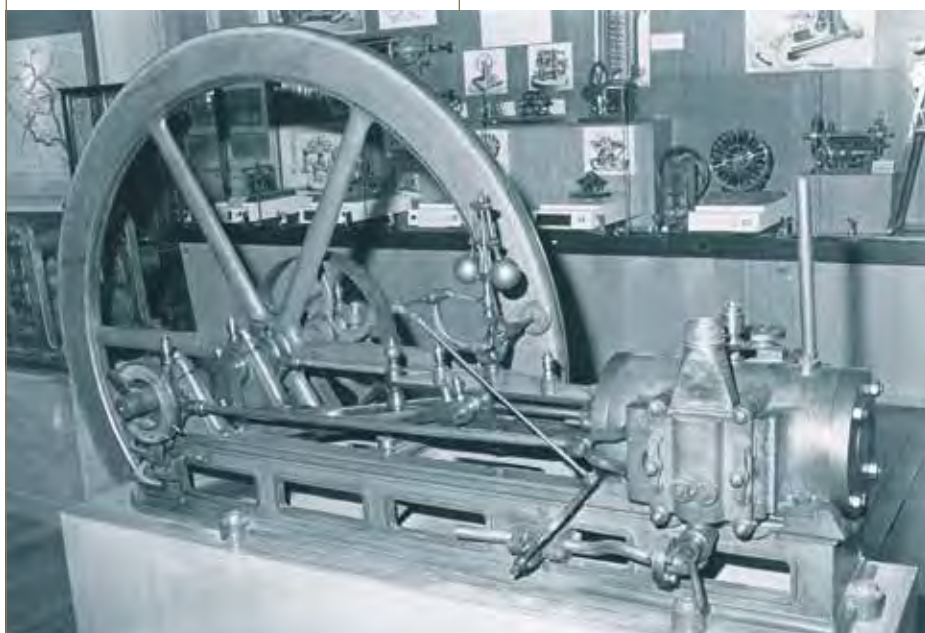
In 1860 bouwde hij een 2-takt gas motor die hij ook liet patenteren. Hij kreeg enthousiaste commentaren in de pers, ook al leverde zijn motor amper één PK voor een eigen gewicht van 250 kg!

Hij was ook behoorlijk duur, maar had het grote voordeel niets te kosten als hij stilstond, in tegenstelling tot een stoommachine of paarden.

In mei 1862, bouwde Lenoir zijn motor op een voertuig. Enkele kranten van toen berichtten dat hij zijn voertuig in Parijs bestuurde en zelfs dat hij een jaar later, in september 1863, ritten maakte naar Joinville-le-Pont en Vincennes. Zijn motor had het grote nadeel aan een constante snelheid van slechts 115 toeren per minuut te draaien. Dat maakte dat hij niet echt geschikt was als krachtbron voor een voertuig, omdat zo'n motor met een variërend toerental moet kunnen draaien in een verhouding van 1 tot 6.

Toch kenden de Lenoir-motoren een aanzienlijk succes als stationaire motoren ter vervanging van vele stoommachines. Als je naar Parijs gaat, breng dan een bezoek aan het 'Conservatoire des Arts et Métiers' in het 3^e arrondissement. Daar is een Lenoir-motor tentoongesteld, en in de beschrijving is ook te lezen dat hij een Fransman was! Inderdaad, op het einde van zijn leven was hij arm en moest hij de Franse nationaliteit hebben om te kunnen genieten van de 'Assistance Publique', en dit tot zijn dood in 1901.

(Wordt vervolgd)



De motor van Lenoir in het 'Conservatoire des arts et métiers' in Parijs

Francorchamps, formule Ickx

Ickx. Een naam als een klok. Voeg er de voornaam Jacky aan toe, en je hebt het over een van de grootste kampioenen van de autosport, de Belg met meer dan 100 overwinningen op zijn palmares, in de meest uiteenlopende disciplines.

Dit rijk geïllustreerd boek is gewijd aan zijn boeiende geschiedenis in Francorchamps, zijn meest geliefde circuit. Emoties, vreugde, ontgoocheling, alle facetten van een carrière die ruim dertig jaar beslaat, worden belicht doorheen de bladzijden die zijn gevuld met herinneringen, waarvan sommigen intussen zijn vervaagd.

Alain van den Abeele, voormalig sportverslaggever bij de RTB (zonder F), put uit zijn persoonlijke herinneringen, doorspekt met anekdotes uit de tijd dat hij commentaar leverde bij de wedstrijden waaraan Jacky Ickx deelnam.

Vanaf zijn eerste optreden in Spa, aan het stuur van een kleine BMW 700 tijdens de Tour de France Auto in 1963 tot de 24 uren van Francorchamps 1998 waarin hij de auto deelde met zijn dochter Vanina, nam Jacky Ickx deel aan 30 wedstrijden op het Ardense circuit. Op het einde van die 30 wedstrijden mocht hij één keer op twee op het podium en behaalde hij niet minder dan 10 overwinningen, wat hem de tweede meest succesvolle piloot op dit circuit maakt, net achter zijn beroemde voorloper, Paul Frère (11 overwinningen).

Het was nochtans niet altijd gemakkelijk. De drama's van de Bikers van Spa 1964 en de 1000 km van 1985, waarvoor de Belgische piloot niet verantwoordelijk was, werpen een donkere schaduw over de briljante successen. Het feit dat hij "voor zijn publiek" nooit een overwinning in de wacht kon slepen met een Ferrari, noch tijdens een Grote Prijs, noch tijdens de 1000 km van Spa, zijn kleine ontgoochelingen voor de kampioen.



*Ickx-Hahne, 24 h 1966
(Erich Mullender)*



*Ickx – Stewart – Amon,
GP van België 1968*

Zijn memorabele prestaties die het eerst te binnen schieten, hebben te maken met wedstrijden in de regen. Zoals de 1000 km van 1967 waar de jongeman van 22 jaar al zijn tegenstanders het nakijken geeft aan het stuur van de



1000 km van Spa, 1974,
schilderij Benoit Delière



- 224 blz
- Formaat 24 x 29 cm
- Franse taal
- Auteurs: Alain van den Abeele en Benoît Delière
- 36 unieke illustraties
- 330 foto's
- Kartonnen kft
- ISBN: 978-2-9601019-8-0
- Verkoopprijs: 49 euro

Verkrijgbaar bij Benoît Delière Editions en in alle goede boekhandels
www.benoitdeliere.be/french/livre.php
info@benoitdeliere.be

Mirage M1, een grote racewagen die hij pas voor de tweede keer bestuurde. Idem in 1968, waar Jacky Ickx in de eerst ronde al 30 seconden neemt op zijn achtervolgers en alle toeschouwers met verstomming slaat.

Zijn alliantie met Porsche brengt hem terug op het hoogste schavotje, zes jaar na zijn laatste overwinning in Spa, samen met de Duitse piloot Jochen Mass, met de fabelachtige 956 group C, op het nieuwe ingekorte circuit dat we nog steeds kennen.

De Belgische piloot heeft zijn virtuositeit te danken aan zijn ongeëvenaard concentratievermogen en zijn rust in alle omstandigheden. Zoals hij het ooit verwoordde achter de micro van de auteur van dit boek, Alain van de Abeele: *"Ik haat het om te verliezen, maar ik ban de gedachte aan een nederlaag uit mijn geest. Dat is noodzakelijk om mijn mentaal evenwicht te bewaren"*.

Het circuit van Francorchamps laat zich niet snel kennen en is dikwijls verraderlijk voor onvoorzichtige piloten.

De jongeren kennen de Raidillon, de dubbele linkse en Blanchimont waar "de grote jongens" het verschil maken. Voor 1979 vereisten Les Combes, Bur-nenville en Holowell nog meer moed en beheersing. En de "Esse" van Masta zette een domper op de bravoure van vele losbollen.

En dan is er nog het majestueuze en romantische decor van Francorchamps, waar zoveel autosportlegendes hun oorsprong vonden, of het nu was op het circuit van 14 of dat van 7 km!

Het boek is prachtig geïllustreerd met 330 buitengewone foto's en 36 schilderijen die de illustrator-uitgever Benoît Delière speciaal voor de gelegenheid maakte. Het vertelt het verhaal van de 30 wedstrijden die de Belgische kampioen reed op het mythische circuit van Francorchamps. Met een verslag van elke wedstrijd, de tegenstanders op het circuit, de ontstaansgeschiedenis van sommige van de racewagens en het uiteraard ook verhaal van het legendarische Ardense circuit.



1000 km van Spa 1975 (Erich Mullender)

GP van België 1970, Les Combes
(RevsLibrary)





120 Jaar Belgische Autosport –
Volume 1: 1896 – 1965
€ 59,00

In winkelmand

Details



120 Jaar Belgische Autosport –
Volume 2: 1966 – 1980
€ 59,00

In winkelmand

Details



120 Jaar Belgische Autosport –
Volume 3: 1981-2016
€ 59,00

In winkelmand

Details



BOX: 120 jaar Belgische
Autosport
€ 195,00

In winkelmand

Details



APAL, De Luikse uitdaging
€ 40,00

In winkelmand

Details



De Odyssee van de Auto-
Kanon-Mitrailleurs
€ 35,00

In winkelmand

Details



Het Grote Boek van de
Belgische Automobiel
€ 72,00

In winkelmand

Details



Paul Frère
€ 49,00

In winkelmand

Details

De FSA – Stichting Fondation Automobile – helpt niet enkel om Historicar te publiceren, maar geeft ook prachtige boeken uit. Die hebben allemaal op een of andere manier te maken met onze Belgische automobieltgeschiedenis: boeken zoals **120 Jaar Belgische Autosport**, **Het Grote Boek van de Belgische Automobiel**, het levensverhaal van één van onze grootste autorenners, **Paul Frère**, of het eind vorig jaar verschenen boek over **Apal** kunnen eenvoudig en snel worden besteld. Binnen enkele dagen worden ze bij jou afgeleverd. Opgelet, deze boeken zijn enkel via onze website bestellen, u zal ze niet vinden in de reguliere boekhandel.

www.historicar.be

A close-up, artistic photograph of a car's front end, focusing on a large, multi-faceted headlight and the chrome grille below it. The background is blurred, showing architectural details of a building.

U bent uniek.
Maar nooit alleen.

Bij KBC Private Banking bent u goed omringd. Van portefeuillebeheer tot financiële planning, van vastgoed tot verzekeringen. Uw private banker zorgt samen met experts voor een vakkundige begeleiding. Zo kunnen we uw vermogen uitbouwen en veiligstellen.

www.kbcprivatebanking.be

