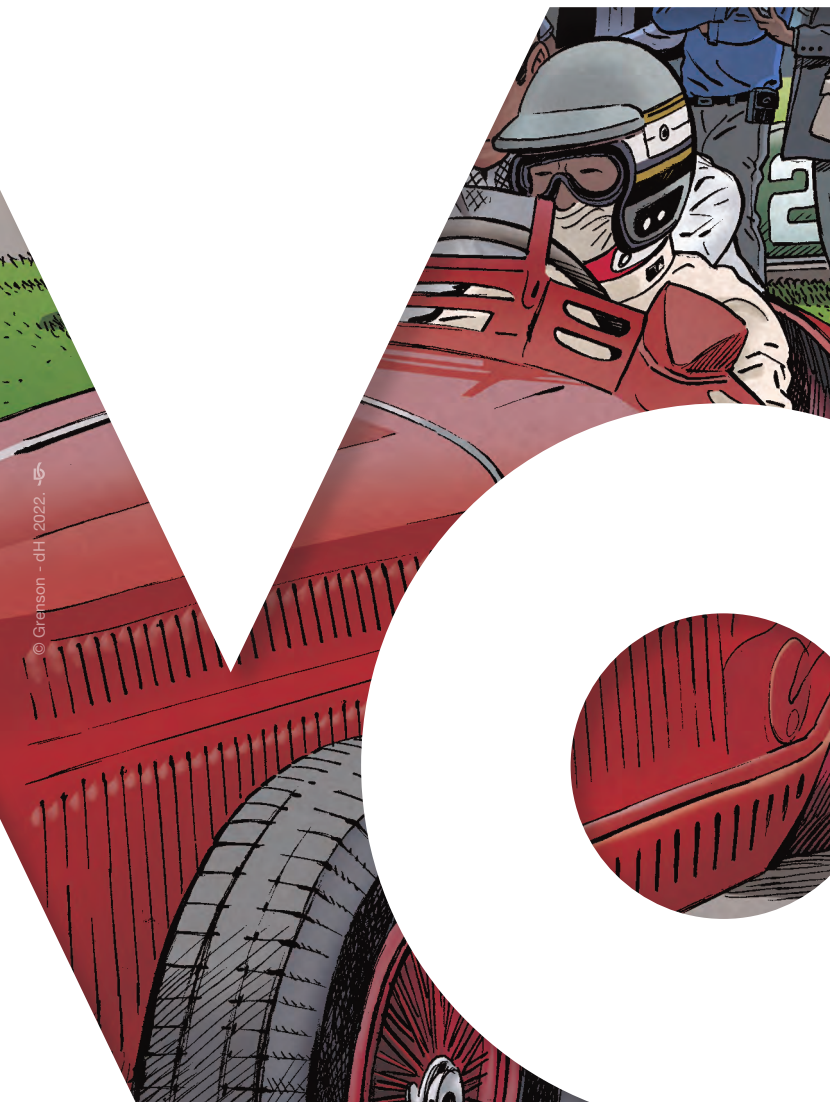


Fsa HISTORICAR

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





© Grenson - dH, 2022.

CLASSIC CAR, PRESTIGE CAR, PRESTIGE HOME PROTECTION • FINE ART INSURANCE • DONATION COVER



VANDER HAEGHEN
THE ART OF INSURING PASSIONS



VdH wordt aanbevolen door de beste verzekeringsmakelaars!

Quatre Bras - Vier Armen Building, Steenweg op Mechelen 455/9 - 1950 Kraainem - Tel : +32 (0)2 526 00 10
info@vdh.be - www.vdh.be - Follow us on  

FSMA 0427 765 248

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

Werkten mee aan dit nummer:

Laurent Zilli – Paul E. Frère –
Nick Jonckheere – Marc Lepoudre

Lay-out:

www.buzybee.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
Peugeot Club Belgium
Kon. Automobiëclub van Vlaanderen
Rolls Royce Entoussiasts' Club Belux
DwergAutoClub België
Skoda Driver Club

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

Uitgeversmaatschappij:

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

135.000.000

Op 5 mei verkocht Mercedes-Benz een unieke auto uit de eigen collectie en schreef daarmee geschiedenis: de 300 SLR Uhlenhaut Coupé in kwestie is de duurste auto uit de geschiedenis. De auto dateert van 1955, een periode waarin Mercedes-Benz de hoogste regionen van de autosport beheerste met de W196 Formule 1, waarmee Fangio in 1954 en 1955 het wereldkampioenschap won. In 1955 behaalde Stirling Moss ook de legendarische overwinning in de Mille Miglia samen met Denis Jenkinson in de SLR "722", die dezelfde mechanische basis had. Een maand later kwam er een abrupt einde aan dit mooie verhaal door het tragische ongeval met de SLR van Levegh in Le Mans. Mercedes-Benz trok zich daarop voor lange tijd terug uit de autosport. Toenmalig hoofdingenieur Rudolf Uhlenhaut bouwde twee coupémodellen op de basis van deze racewagens. Ze hadden vleugeldeuren zoals de 300 SL die datzelfde jaar werd voorgesteld, maar die had verder niets gemeen met deze – letterlijk – “geciviliseerde” racewagens die niet meer of minder dan F1 mechaniek hebben. Het exemplaar dat nu werd verkocht, gebruikte Uhlenhaut als zijn dagelijkse auto. De andere wordt permanent tentoongesteld in het Mercedes Museum in Stuttgart.

De verkoop werd georganiseerd als een echte veiling, maar op uitnodiging. Mercedes deed hiervoor beroep op RM Sotheby's. Alle bidders waren dus vooraf gekend en werden grondig gescreend, o.m. om te checken of hun fortuin op een legale manier werd verdiend. Er zouden uiteindelijk maar een 10-tal geïnteresseerde kandidaten zijn overgebleven. De hoogste bieder blijft anoniem, maar zou een Brit zijn.

Met een veilingprijs van 135 miljoen Euro komt deze SLR terecht in de top 10 van duurste zaken die ooit werden geveild, allemaal kunstwerken. Wat ons betreft is deze Mercedes dat evenzeer. Het vorige auto-record werd in 2018 gevestigd door hetzelfde veilinghuis. Het ging toen om een Ferrari 250 GTO die in Monterey werd afgehamerd op 48 miljoen \$ (ongeveer 45 mio Euro). Er wordt gefluisterd dat er enkele jaren geleden een andere GTO voor ongeveer 70 miljoen Euro van eigenaar wisselde, maar dat was een particuliere transactie.

Niemand verwachtte dat Mercedes deze auto ooit zou verkopen. Men kan zich dan ook afvragen waarom das Haus uiteindelijk besloot om één van zijn kroonjuwelen te verkopen. De voor de hand liggende uitleg zou kunnen zijn dat ze er twee van hebben... Vroeger sprak men dan van “dubbel gebruik” in de advertenties. Maar alle gekheid op een stokje: de opbrengst wordt gebruikt om het “Mercedes-Benz Fund” op te richten, waarmee wereldwijd studiebeurzen zullen worden gefinancierd voor studies op het vlak van milieubescherming en decarbonisering, het terugdringen van CO₂ uitstoot.

De voorbije jaren sneuvelden veel records op de markt voor collectiewagens. Het bewijst dat er nog steeds geïnvesteerd wordt in kwaliteit, geschiedenis en conditie. “Quality sells” en als er financiële onzekerheid is, grijpen beleggers graag terug naar tastbare zaken. Maar persoonlijk denk ik wel dat dit record heel lang zal blijven staan. Er zijn maar een handvol

van dergelijke unieke auto's in de wereld en niet alle eigenaars hebben er nog eentje in reserve.

Leo Van Hoorick



Enkele jaren geleden hadden we het voorrecht om de “Uhlenhaut” in detail te ontdekken...

17th Antwerp Concours d'Elegance

- Great cars, great scenery -

Sunday, September 11, 2022
Kasteel Belvédère - Kijckuit
Broekstraat 13 - Wijnegem
Doors: 10 A.M.



RESENCE

2022 OFFICIAL TIMEKEEPER



2022 Special Exposition

'Duel of the giants'
BMW vs Mercedes



+ 8 classes including Prewar 'Sport & Competition', 1950s Noblesse Oblige, 50yrs Porsche RS (1972-2022), Prewar 'Adorable & Affordable', 75yrs Ferrari (1947-2022),...

Expression of thanks to all competitors, partners and concours crew.

Concours competitors and supercars on invitation only.

For more information and last updates: www.antwerpconcours.com Contact: info@antwerpconcours.be

Online pre-sale tickets available from 1 June.

Free parking in Broekstraat and Schijnparklaan.

A shuttle service will bring you to Belvédère and back to your car.

Inhoud

3

6 – 15

16 – 22

24 – 28

29 – 30

31 – 34

Adverteerders

Agenda

Edito

Markante figuren: Vic Heylen

De Sarolea manufactuur

De auto's van de familie de Hemptinne

Gezien

Snelkoers van den kilometer te Varsseenaere

2 Vander Haeghen

15 Delen Private Bank

19 Sarolea Expo

23 D'Ieteren Volkswagen

33 Snelkoers Varsenare

35 www.historicar.be

36 KBC Private Banking

- 8 – 11 september 2022: Interclassics Maastricht
- 11 september 2022: Antwerp Concours d'Elégance, Wijnegem
- 5 – 9 oktober 2022: Zoute Grand Prix Week
- 18 – 20 november 2022: Interclassics Brussel

Autoworld

- 1 juli – 28 augustus 2022 : Alfa Romeo Storico
- 3 juli 2022: Alfa Cars & Coffee, Esplanade Jubelpark Brussel
- 12 augustus – 8 september : Sarolea motorcycles, a Belgian Story
- 11 september 2022: International Sarolea Meeting, Esplanade Jubelpark Brussel
- 23 september – 4 december 2022: 75 anni di Ferrari / Ferrari 75
- 9 december – 29 januari 2023: Supercars and streetmonsters

Voor meer details: www.autoworld.be

Omslag

Mercedes-ingenieur Rudolf Uhlenhaut poseert trots bij zijn 300SLR coupé voor de Mercedes-Benz fabriek in Stuttgart, anno 1955. Intussen is dit de duurste auto aller tijden. Meer erover in ons editoriaal (foto © Mercedes-Benz Group AG)



Markante figuren

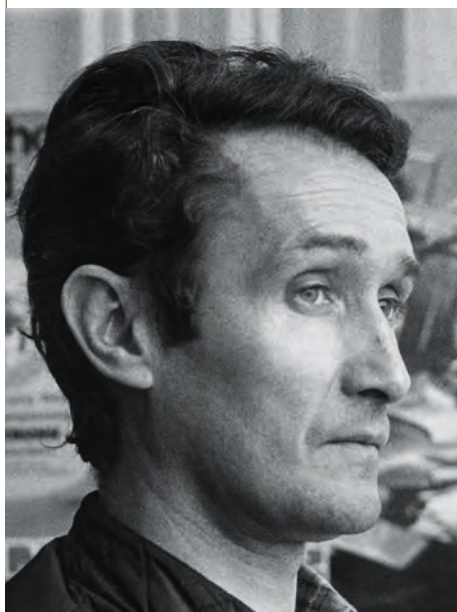
Vic Heylen

Transeurop Engineering; het verhaal achter de TE 2800

– Deel 1 –

Door Paul E. Frère

In 1971 werden de 24-uren van Francorchamps een grote ontgoocheling voor het Opel Dealer Team. De zware Commodore's werden overklast door de concurrentie. Er was nood aan een licht voertuig met een krachtige zescilinder om het gevecht met de Ford Capri's en de BMW's van Schnitzer en Alpina aan te kunnen. Zo opperde Vic Heylen het idee om een Commodore-zescilinder in de amper 950 kg zware Opel Manta te bouwen. Het avontuur zou leiden tot een nieuw automerk: Transeurop Engineering kortweg TE. Zoals je van Historicar kan verwachten hebben we het TE-verhaal in z'n historische context geplaatst. Dankzij de hulp van de nu 93-jarige Vic Heylen, journalist Guido De Vreker en voormalig medewerker van Transeurop Engineering Valère Jaemers konden we de feiten reconstrueren.



Vic Heylen leerde de stiel als leerjongen op de competitieafdeling van Rootes onder leiding van Norman Garrad. (Foto: Vic Heylen)

Kort na WO II waren er geen nieuwe auto's beschikbaar. De eerste auto's die leverbaar werden waren hoofdzakelijk van Britse makelij, kort nadien gevolgd door de Fransen. Het duurde even voor de Amerikanen de assemblage in België konden hervatten. General Motors Continental, de Antwerpse vestiging van wat toen 's werelds grootste autoproducent was, monteerde vanaf 1948 opnieuw auto's in de voormalige Velodroom. In 1951 werd de eerste steen gelegd voor een nieuwe fabriek, Plant 1, aan de Noorderlaan in Antwerpen. Vanaf 1953 vonden alle assemblage-activiteiten hier plaats. Ook grote concurrent Ford had in de Antwerpse haven een assemblagefabriek. Deze raakte tijdens WO II ernstig beschadigd. Na de nodige herstellingen en nadat er aanvankelijk militair materiaal voor de geallieerden werd gemonteerd kon vanaf 1947 ook hier de productie hernomen worden. De strijd tussen beide giganten speelde zich niet alleen in de USA af maar steeds meer op andere markten. Het was een periode waar de autoverkoop o.a. werd gepromoot door deel te nemen aan legendarische races als de Targa Florio, de 24-uren van Le Mans of de

Mille-Miglia. Veiligheidsnormen waren echter quasi onbestaande. In 1955 vloog tijdens de 24-uren van Le Mans de Mercedes bestuurd door Pierre Levegh in het publiek. Zeker 80 mensen overleefden deze crash niet. In mei 1957 kreeg de Ferrari 335 S van aristocraat Alfonso De Portago een klapband bij 250 km/u tijdens de Mille Miglia. Liefst 9 toeschouwers, waaronder 5 kinderen, alsook piloot en rijder Edmund Nelson vonden de dood. Enkele dagen later vloog de Mercury van Billy Meyers in het publiek tijdens een Nascar-race op de Speedway te Martinsville. Deze negatieve publiciteit deed de AMA, de Automobile Manufacturers Association, de beslissing nemen haar leden te verbieden om de autosport nog officieel te steunen. De AMA had vooral leden op het Amerikaanse continent. Als gevolg hiervan verdwenen bijna alle constructeurs van het Nascar-toneel. Aan dit verbod kwam pas een einde toen Henry Ford II in 1962 aankondigde dat Ford Motor Company opnieuw aan Nascar zou deelnemen. 's Werelds nummer 1, General Motors, hield zich echter nog jaren aan het verbod. Omdat GM vanuit Detroit ook de lakens uitdeelde bij Opel

en Vauxhall was er geen sprake van dat één van beide merken zich officieel in autosport zou engageren.

■ Nordic Dealers en Jetten Conversions

In Europa heerste er echter een toenemende interesse voor autosport. In het hoge Noorden was de rallysport erg populair. Saab, Volkswagen, DKW en Volvo maakten er de dienst uit. Met lede ogen keken de General Motors "Nordic Dealers" Association toe hoe de concurrentie de rallysuccessen vertaalden in een stijgende verkoop en een stijgende populariteit. Maar Opel AG in Duitsland bleef de boot afhouden. Een officiële deelname aan autosport bleef taboe. De GM "Nordic Dealers" besloten zelf het initiatief te nemen. Voor iedere verkochte wagen werd een vast bedrag in een spaarpot gestopt. Dit werd het startbudget van een competitieafdeling. Met een startkapitaal van 800.000 SEK vestigde het team zich in een werkplaats in Hammarbyhamnen in Stockholm. De voormalige auto-elektricien Ragnar "Ragge" Ekelund, die heel wat rally-ervaring had als kaartlezer, werd ingehuurd als manager. De toekomst zou uitwijzen dat het de juiste man was voor deze job. In 1965 werd hij verantwoordelijk voor de hele wedstrijd-business. Op dat ogenblik debuteerde de Rekord Coupé C met standaard 100 paarden onder de kap. Sterk en snel, maar door z'n omvang niet zo handig in een rallycontext! Langzaam maar zeker werd de Opel Rekord verbeterd: motor, wielophanging en uitlaat ondergingen de nodige wijzigingen. De lange versnellingspook vormde een probleem omdat hij bezweek wanneer hij te bruusk werd behandeld. Het besturen van de grote Rekord eiste heel wat fysieke inspanningen van de bestuurder.

Ook in Nederland bewoog er wat. De familie Jetten, reeds sedert 1926 als Chevrolet-dealer verbonden met General Motors, reed zich regelmatig in de kijker bij deelnames aan nationale en internationale evenementen als de Tulpenrally of de Rally van Monte Carlo. In 1962 leidde dit tot een meer professionele aanpak door de oprichting van Jetten Conversions. Dit in Boxmeer



gevestigde bedrijf specialiseerde zich in het prepareren van auto's voor de rallysport. Dit ging ook in Duitsland niet onopgemerkt voorbij. De door Dries Jetten geprepareerde Opels werden door de Duitse pers 'Fliegende Holländer' en 'Raketen von Jetten' genoemd. Zowel Dries als z'n neef André Jetten schitterden meermaals in de Tulpenrally en werden meer dan eens Nederlands Rallykampioen aan het stuur van een Opel. In november 1965 kreeg Dries Jetten onverwacht bezoek van een delegatie van Opel AG uit Rüsselsheim. Of Jetten Conversions een Opel Kadett 1100 Coupé wilde prepareren voor de volgende Rally van Monte Carlo van 1966. De "Jetten Kadett" werd bestuurd door Dieter Lambart en Hans Beck en behaalde de overwinning in z'n klasse. De overwinning van de Jetten-Kadett deed de verantwoordelijken bij Opel beslissen om in het grootste geheim de Kadett Coupé 1100 SR "Rally" te ontwikkelen. Natuurlijk vormde de Jetten-Kadett de basis. Opel's gloednieuwe design-afdeling zorgde voor de stoere look met matzwarte vlakken op de motorkap, zwarte striping op de flanken en extra verstralers op de bumper. In september 1966 ging de Opel Kadett 1100 SR "Rally" in première op de IAA in Frankfurt. Het was meteen een succes. Nu ja, de look was aanwezig maar de viercilinder met 1100 cc leverde 60 pk i.p.v. de standaard 55 pk. Niet meteen een bom dus, maar wel voldoende om jonge starters met een beperkt budget een betrouwbaar rallywapen te bezorgen.

De Jetten Kadett in de Monte Carlo Rally van 1966 (Foto: Opel AG)



▲ In 1962 werd de Amerikaanse designer Clare M. MacKichan naar Rüsselsheim gestuurd. Onder zijn leiding kreeg Opel een ultramodern designcentrum. (Foto:: Opel AG)

▼ In juni 1964 werd het Opel Design Center geopend. Op de Foto: een designteam onder leiding van Erhard Schnell, de man in donker pak, die de eerste schetsen van de GT Coupé ontwierp. (Foto:: Opel AG)



Ook in Zweden waren de Nordic Dealers erg blij met de komst van de Kadett SR “Rally”. De kleine organisatie van Ragge Ekelund ondersteunde zoveel mogelijk startende rallyrijders. Er was geen sprake van prijzengeld. Anderzijds werkte GM Nordiska hard om zoveel mogelijk mensen met een Kadett SR “Rally” te laten deelnemen door piloten met een palmares flinke kortingen toe te staan. Particuliere chauffeurs konden alles kopen wat ze nodig hadden in de Opel Rally Shop. De dealers hadden bijna alle onderdelen in voorraad. Eens je de beschikking had over een Kadett SR “Rally”, kostte de ombouw slechts 2.000 Zweedse Kronen om er een potente Groep 1-auto van te maken. Voor rallyrijders werd Opel de eerste keuze vanwege de duurzaamheid en de investering, die lager was dan deze voor een Volvo of Saab.

Ondertussen had Jetten Conversions in het voorjaar van 1966 een nieuwe opdracht gekregen vanuit Rüsselsheim. Of zij na de Kadett ook een Rekord “Rallye” konden ontwikkelen? Als basis namen de Rekord C met de toen gloednieuwe CIH motor van 1900 cc. Dries Jetten bestuurde deze auto met succes in de Tulpen Rallye van 1966. Hij won z’n klasse en werd 3^e in het Algemeen Klassement voor Groep 1-wagens.

Het Nordic Dealer-team was erg succesvol. In 1966 behaalde Lillebror Nasenius de overwinning in de Groep 1 van de Internationale Rally van Zweden aan het stuur van z’n Rekord. Hetzelfde jaar won Nasenius het Europees Kampioenschap Rally in de categorie Groep 1. Door de rallysuccessen kwam Ragge Ekelund meer en meer in contact met de fabriek in Rüsselsheim. Hij besprak er de vraag van heel wat piloten of er geen krachtigere motor in de Kadett SR “Rally” kon worden gemonteerd. Het antwoord was negatief. Ekelund ging dan maar zelf aan de slag en plaatste de 1900-motor van de Rekord in de Kadett. Dit prototype werd gebouwd in Hammarbyhamnen en voorgeschoteld aan de verantwoordelijken in Rüsselsheim. De Duitsers bleven sceptisch. Zoveel koppel (149 Nm bij 2.500 omw/min) in zo’n kleine auto kon hen niet overtuigen. In september 1966 werd de auto

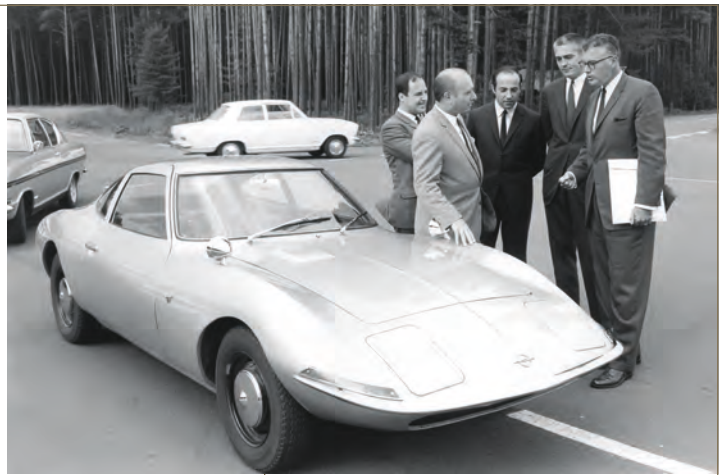
toch getoond op de IAA te Frankfurt. Deze Kadett 1900 ST “Rally” was z’n naam waardig. Met de 1900 motor met Solex-carburator en 90 pk, met verstevigde veren vooraan en schroefveren achter had de Kadett Rally heel wat troeven in huis. Bovendien maakten de 860 kg van de Kadett vergeleken met de 1060 kg van de Rekord een hemels verschil. Alleen al in 1968 werden er 6000 exemplaren van de Kadett Rally geproduceerd. Op enkele jaren werden het er in totaal 103.622.

Het bleef echter niet bij deelnames in de Groep 1 categorie. Door het monteren van hoge compressiezuigers en andere nokkenassen leverde de Groep 2-versie tussen de 130 en 140 paarden. De achterophanging met dubbele reactiestangen kwam van de Rekord. De benzinetank van 70 liter werd ontleend aan de Opel Blitz. De Groep 2-auto maakte grote indruk met een acceleratie van 0-100 km/u in 8,5 seconden en dit met de originele achterasoverbrenging.

De Britse RAC Rally 1970 was een opmerkelijk wapenfeit voor de Opel Kadett Rallye. Ditmaal behaalde het Nordic Team de tweede, derde en vierde plaats. De overwinning was echter voor Harry “Sputnik” Källström met een Lancia Fulvia 1600 HF. Het zal je niet verwonderen dat de verkoop van Opel in Engeland verdrievoudigde. In minder dan een jaar tijd gingen ze van net geen 3.000 auto’s naar meer dan 16.000, waarvan 12.000 exemplaren van de Opel Kadett.

■ Ralph Mason, Bob Lutz, Clare MacKichan en Charles Jordan

Op hetzelfde ogenblik bewoog er heel wat aan de top in Rüsselsheim. Het begon in 1962 met de komst van een nieuwe verantwoordelijke voor Design, een term die bij Opel nog niet bestond. GM stuurde Clare MacKichan, voormalig verantwoordelijke voor de Design Studio van Chevrolet, naar Europa. In Warren, niet zo erg ver van Detroit, had GM een nagelnieuw Styling-Center neergepoot. MacKichan had de taak om eenzelfde centrum in Rüsselsheim op te zetten. Het gebouw werd een identieke



reproductie van het Styling Center in Warren maar dan op kleinere schaal. De inhuldiging van het gebouw in juni 1964 was een mijlpaal in de Europese automobiëlgeschiedenis. Het was de grootste ontwerpstudio van een constructeur in Europa. Tot dan was het de gewoonte dat de meeste constructeurs in Europa externe specialisten de opdracht gaven om nieuwe concepten te ontwikkelen. Noord-Italië werd beschouwd als het mekka van autodesign. Ghia, Frua, Bertone en Pininfarina waren verantwoordelijk voor het ontwerp van heel wat nieuwe modellen.

De taken van de nieuwe ontwerpstudio in Rüsselsheim waren heel divers. Niet alleen de ontwerptaal van nieuwe series werd hier gecreëerd. Design werd niet meer gezien als een doel op zich, maar als een strategische focus voor toekomstig succes. In Rüsselsheim werd er nu nagedacht over de taal van vorm en emoties.

De Opel-designstudio groeide al snel uit tot een Europese school voor automotive design. Er ging een magische aantrekkingskracht vanuit. Anatole Lapine, Erhard Schnell, George Gallion, Charles M. 'Chuck' Jordan, Herbert Killmer, Chris Bangle, Murat Nasr of Hideo Kodama, de lijst met personeel uit het verleden leest als een Who's Who van autodesign.

Het idee om het concept Opel GT te ontwikkelen komt van dezelfde Clare MacKichan. In het najaar van 1962 ontstonden enkele schetsen van de eerste conceptcar van een Europese constructeur. De kaderleden waren niet op de hoogte. Pas in het najaar van 1963 kregen enkele hooggeplaatsten een ma-

quette te zien. Met veel enthousiasme werd besloten een prototype te bouwen.

Ondertussen was er een nieuwkomer gearriveerd op de afdeling Sales en Marketing. De in Zwitserland geboren Bob Lutz besepte maar al te goed hoe sportieve prestaties een nieuw elan aan verkoopcijfers kunnen geven. Maar wie was die Bob Lutz eigenlijk? Geboren in 1932 als zoon van een bankier bracht hij een groot deel van z'n jeugd in de USA door. Na het beëindigen van de High School kwam hij opnieuw naar Zwitserland om er een opleiding in een Business School af te werken. Nadien opnieuw naar de USA waar hij vijf jaar bij de Marine diende en het tot jet-piloot schopte. Op z'n 27^{ste} start hij een Bachelor-opleiding in Production Management en hij zou hier nog een Master in marketing aan toevoegen. Eventjes geeft hij les aan een Business-School in Lausanne maar in september 1963 ging hij aan het werk bij General Motors Overseas Department, kortweg GMOD, in New York. Na deze eerste kennismaking met GM werd Bob Lutz tijdelijk naar General Motors Continental in Antwerpen gestuurd. Even later trekt hij opnieuw voor korte tijd naar New York om in 1965 bij Opel in Rüsselsheim te belanden. Een erg belangrijk jaar voor het Duitse merk. Op het autosalon van Frankfurt pakte Opel als eerste Europese constructeur uit met een conceptstudie, het prototype Opel GT. Een ware revolutie voor het tot dan erg behoudsgezinde Duitse merk.

De conceptcar kende zoveel bijval dat Lutz meteen dacht aan een ontwikkeling tot seriewagen. Op 1 maart 1966 werd de grote baas van Opel, Nelson J. Stork, terug naar de States geroepen

◀ De conceptcar GT Coupé was de eerste in z'n soort ontworpen en gebouwd door een Europese constructeur. Pas in 1969 zou de concurrentie, in dit geval Mercedes met de C111 in de voetsporen van Opel treden. (Foto:: Opel AG)

▲ Om de conceptcar zo veel mogelijk in de schijnwerpers te plaatsen nodigde Bob Lutz (2^{de} van rechts) meervoudig wereldkampioen Juan Manuel Fangio uit in het Opel testcentrum in Dudenhofen. (Foto:: Opel AG)

▼ De Experimental GT op het Salon van Frankfurt, 1965 (Foto:: Opel AG)





▲ Na een prachtig resultaat in de Rally van Monte-Carlo in januari 1966 vormde de Jetten-Kadett de basis voor deze Kadett 1100 SR Rally. Eindelijk had Opel een sportieve auto in z'n aanbod.

(Foto:: Opel AG)

► Een tweede poging om het imago van Opel op te krikken kwam er in 1966 met de Diplomat Coupé. Het publiek bleef echter vasthouden aan een Mercedes of een Jaguar. Na 347 stuks werd de productie gestaakt. Deze auto is zeldzamer dan een Miura!

(Foto:: Opel AG)



en volgde de Amerikaan Ralph Mason hem op als nieuwe General Manager. Mason begon z'n carrière in 1935 bij Chevrolet en had zich opgewerkt tot General Manufacturing Manager waarbij hij de verantwoordelijkheid had over liefst 34 Chevrolet-fabrieken. Bob Lutz beschrijft in een van z'n boeken het fatale drankprobleem van Ralph Mason en z'n vrouw Rena. GM had toen de gewoonte om managers met een probleem niet te ontslaan maar naar een uithoek te promoveren. Nu was Opel binnen de GM-groep de 2^{de} grootste volumeproducent na Chevrolet. Mason functioneerde behoorlijk tot in de vroege namiddag. Het eigenlijke werk werd uitgevoerd door een kleine groep dynamische managers waaronder Bob Lutz en Charles "Chuck" Jordan. Deze laatste had ondertussen Clare MacKichan opgevolgd als hoofd van het Design Center. Intern noemden ze zichzelf TMC, wat de afkorting was voor "Too Much Cooks". Ondanks z'n probleem had Mason de leiding over Opel in een erg vruchtbare periode.

■ 1968: start van Opel Racing

De beslissing van de AMA in 1957 had niet alleen gevolgen voor General Motors maar ook voor dochter Opel. In de jaren zestig luidde het officiële standpunt over autosport: "Nee, met Opel doen we niet aan motorsport en dat zijn we ook niet van plan". Dit zijn de woorden van PR-chef Josef-Christoph Hepting in 1965. Achter de schermen hoorde je dan weer: "Ja, er is een onofficieel initiatief van testingenieurs op privébasis, maar dat mag eigenlijk niemand weten" Het onderwerp bleef moeilijk.

Insiders kenden echter het onopvallende rolluik op het einde van een zijstraatje

van de Weisenauer Straße in Rüsselsheim. Het was op die plaats dat je af en toe prototypes zag vertrekken om getest te worden. De roldeur aan de Weisenauer Strasse was echter niet alleen een in- en uitgang voor goed gecamoufleerde pre-series modellen, maar ook voor opgevoerde race- of rallywagens. Achter deze deur bevond zich de testafdeling. Hier werkten ingenieurs die wel enthousiast waren voor sport en die een soort geheime "guerrilla" voerden. Onder hen had je technici als Alfons Löwenberg, Horst Walter, Hans Beck en Herbert Heuser. Later behoorden ook Johann Weisheidinger en Rolf Rypka tot dit commando. Dit team hielp, weliswaar onofficieel, privé-piloten bij races en rally's. Soms namen ze zelf deel met een zelf getunede Kadett of Commodore. Intern genoot dit commando heel wat sympathie van jonge managers zoals Bob Lutz, toen directie assistent van CEO Ralph Mason. Ook Lothar Dudek van de reclameafdeling was overtuigd van het nut van autosport. "Toen mochten we bij Opel alleen ondergronds motorsport exploiteren", herinnert Johann Weisheidinger zich, die het later tot Duits circuitkampioen bracht aan het stuur van een door hemzelf getunede Commodore 2.8 GS/E.

■ Peter Preikschat, eerste Opel Sport manager

Eind 1967 vond een voor de buitenwereld zeer verrassende benoeming plaats. Peter Preikschat, 34, die eerder de persoonlijke adviseur was van Opel-CEO Ralph Mason, kreeg de taak om een sportafdeling uit te bouwen. In januari 1968 begon Preikschat aan zijn nieuwe baan. De nieuwe manager Sport kreeg enkel een leeg kantoor. Hij werd geholpen door assistent Theo Fitzau en



secretaresse Ulla Albrecht. Het trio begon van nul, maar kon intern rekenen op de waardevolle steun van de persdienst. Een van de eerste beslissingen was de organisatie van een “Opel-sporttrofee”.

Bovendien speelde Preikschat met het idee om een merkenrace te houden. Hij wisselde van gedachten over deze piste met de machtige sportmanager Herbert Wilhelm Schmitz. Deze laatste leidde de in 1899 opgerichte Automobilclub von Deutschland vanuit de hoofdzetel in Frankfurt. Het contact met de AvD ontwikkelde zich al snel tot een hechte zakenrelatie. Op deze manier zorgde Preikschat ervoor dat een vloot Admiral- en Diplomat-limousines beschikbaar werd gesteld als organisatievoertuigen voor de grote AvD-evenementen in Hockenheim en op de Nürburgring. Ook tijdens de populaire “Olympic Rally”, een wedstrijd door heel Duitsland, nam Opel niet alleen deel aan de wedstrijd, maar leverde het ook auto’s aan de organisatoren. Meer en meer was Opel zichtbaar aanwezig op sport-evenementen.

■ Opel Rekord “zwarte weduwe”

Ondertussen had het commando van de testafdeling een Opel Rekord C onder handen genomen. Dit gebeurde nog voor de benoeming van Preikschat maar hij was wel op de hoogte. In het grootste geheim werd de “zwarte weduwe” (de interne bijnaam) gecreëerd op testafdeling maar met heel wat steun van Opel’s ontwerpafdeling. Designer Anatole Lapine, die later overstapte naar Porsche, was een echte racefreak en had frisse ideeën. Officieel werd de ongeveer 200 pk sterke motor door Ragge Ekelund ingebouwd. Andere bronnen suggereren dat de Opel-technici zelf de

motor ontwikkelden. De eerste piloot die de “zwarte weduwe” aan de tand mocht voelen was Erich Bitter. Op dat ogenblik was Bitter regerend Duits sportwagenkampioen. Bovendien had hij heel wat ervaring door z’n samenwerking met Abarth en Porsche. Na twee testdagen op de piste van Hockenheim was het besluit van Bitter overtuigend: “De auto is verrassend gemakkelijk te besturen, de carrosserie heeft nauwelijks zijneigingen en de motor is erg krachtig.” Erich Bitter was er zelfs van overtuigd dat deze Rekord in de 2-liter klasse op kon tegen potentiële winnaars als Porsche, BMW of Alfa. Porsche-piloot Willi Kauhsen was dezelfde mening toegedaan. De eerste race van de “zwarte weduwe” vond plaats in september 1968 op het circuit van Zolder. In december volgde nog een 2^{de} deelname in Hockenheim. Erich Bitter zat telkens aan het stuur. Deze eerste echte race-toerwagen van Opel vormde een trekpleister voor foto:grafen en journalisten. Bitter schitterde met snelle rondes, maar dit bleek onvoldoende voor een podiumplaats.

Na deelname aan verschillende wedstrijden kwam de “zwarte weduwe” in 1969 in het bezit van Kurt Bergmann. Hij kreeg de auto van Peter Preikschat maar zonder motor. Kurt bouwde zelf een motor met dubbele carburatoren en engageerde de beloftevolle Niki Lauda voor een wedstrijd in Tulln-Langenlebarn. Daarna is eigenaardig genoeg ieder spoor van de onstuimige Opel zoek.

■ Legendarische Opel-festivals op de Nordschleife

Inmiddels was de planning voor de eerste Opel-merkrace ver gevorderd. De première was voorzien als onderdeel van het voorprogramma van de

◀ Ondanks het verbod van moedermaatschappij GM, ontwikkelden de Opel-technici deze raceversie van de Rekord C, bijgenaamd de zwarte weduwe. Bij de première op het circuit van Zolder in september 1968 zagen Jan en Chris Tuerlinx deze bolide aan het werk. (Foto:: Opel AG)

▲ Op de IAA in 1968 kreeg de Kadett Coupé een gewijzigde daklijn. De bladveren achteraan verdwenen en maakten plaats voor schroefveren. Onder de kap trof je de 1900 met 90 pk uit de Rekord. De ideale Kadett 1900 SR Rally was geboren. (Foto:: Opel AG)



▲ Na een voorlopige stek in Lummen vestigde Transeurop Engineering zich definitief in Bolderberg, op een boogscheut van het circuit van Zolder. (Foto:: Vic Heylen)

Duitse Formule 1 GP op de Nürburg-ring. Dit vond plaats gedurende het eerste weekend van augustus 1969. Het spektakel bestond uit twee wedstrijden van elk vijf ronden, één op zaterdag na de kwalificatieritten van de Formule 1, de tweede op zondag na de Grand Prix. Alle sportief ogende Opel's, uitgerust met het verplichte veiligheidspakket, mochten deelnemen. Er verschenen vooral Kadett, Kadett "Rallye", Commodore GS en GT 1900 aan de start.

Bekende piloten als Toine Hezemans, Henry Greder en Rob Slotemaker stonden op de deelnemerslijst. Preikschat en het hele Opel-management, onder leiding van algemeen directeur Ralph Mason en verkoopmanager Ekkehard Rohde, genoten van het evenement. Het indrukwekkende deelnemersveld van bijna 70 auto's waarborgde spektakel en iedereen was blij dat de twee succesvolle races bijna ongeval-vrij verliepen.

Toine Hezemans, aan het stuur van een Jetten-Commodore, won de race op zaterdag met een snelste rondetijd van 10:36,3 minuten. De Zweed Per Tjerneld volgde op tien seconden in een Opel GT. Een dag later nam Tjernelds teamgenoot Bengt Dahlberg revanche met een Kadett SR Rally. Ditmaal werd Hezemans geklopt. De Zweed verpulverde het ronde-record van de dag. Hij reed een tijd van 10:22,4 minuten aan een gemiddelde van 132,1 km/u.

Na dit succesvolle debuut bleef de Opel-race nog jaren een vast onderdeel van het

Duitse Formule 1-spektakel. Wanneer in 1970 de GP-piloten een veiligheidsstaking begonnen en voor de wedstrijd naar Hockenheim verhuisden bleef het Opel-spektakel op de Nordschleife behouden. De Opel-wedstrijd ging van start bij de "vervangende GP" voor Formule 2-racewagens op de Ring. Dr. Helmut Marko overklaste iedereen aan het stuur van een Steinmetz Commodore.

Sommige jaren stonden er tot 100 auto's op de startgrid. Met toppers als Kauhsen, Stuck, Schüler, Fröhlich, Ragnotti, Röhr, Grohs, Christmann & Co steeg het niveau van het deelnemersveld ieder jaar. In 1976 werd de laatste formule-1 wedstrijd op de Nordschleife gereden. Hiermee kwam ook een einde aan het hoofdstuk van het Opel-festival op de legendarische Ring.

■ GM-dealer's Tuerlinx en Grauls

En hoe zat het met General Motors in ons land? Door de aanwezigheid van een grote assemblagefabriek in Antwerpen was GM Continental een grote werkgever. Zowel Opel als concurrent Ford stonden voortdurend in de top vijf van goed verkochte merken. In de eeuwige strijd met Ford had deze laatste opnieuw gekozen om deel te nemen aan autowedstrijden. GM bleef zich aan de beslissing van het AMA houden. Enkele dealers namen zelf initiatief maar dit was voor eigen rekening. De meest opvallende prestaties werden geleverd door de familie Tuerlinckx. Al



in 1951 was Jan Tuerlinx dealer voor alle GM-merken. Met z'n zoon Chris, een boom van een vent maar eigenlijk een timide kerel, hadden ze een garage in de St-Janstraat in Herentals. Chris begon in 1961 deel te nemen aan slalom en bergklimkoersen met een Buick. De volgende jaren sprokkelde hij heel wat ervaring achter het stuur van heel diverse wagens. Zo reed hij met Fiat 850, een BMC Cooper of een Hillman Imp maar eveneens met krachtigere wagens als Sumbeam Tiger, of Volvo. Z'n grote liefde bleven echter de Commodore's, de Camaro's en de Corvette. Z'n leeftijdsgenoot en eveneens GM-dealer Ivo Grauls uit Sint-Truiden deelde de liefde voor Camaro. Beiden zouden enkele jaren voor spektakel zorgen door regelmatig aan de start te verschijnen aan het stuur van deze ultieme monsters die echte trekpleisters vormden voor een talrijk publiek. En spektakel kreeg het publiek; zo behaalde Ivo Grauls drie keer op rij de pole-position tijdens de 24-uren van Francorchamps.

De toenemende populariteit van de autosport en specifiek de aandacht die de 24-uren van Francorchamps in de media kreeg zette Jan Tuerlinx aan het denken. Hij wist dat GM Continental zich officieel niet mocht engageren maar hij vernam hoe het GM Nordic Team werd gefinancierd. Bovendien had Jan de "zwarte weduwe" op het circuit van Zolder gezien. Hij voelde langzaam maar zeker dat er verandering binnen General Motors op til was. Jan zette z'n schouders onder het project en wist op

een dealermeeting z'n collega's te overtuigen om het voorbeeld van het Nordic Team te volgen. Het Opel Dealer Team was geboren. Een infrastructuur hadden vader en zoon Tuerlinx al in gedachten. De wereld van de autosport is klein. Op het circuit van Zolder had hij kennis gemaakt met een zekere Vic Heylen, een autodidact met jaren ervaring in "opfokken" van auto's. Tuerlinx kon Vic Heylen overtuigen om samen in zee te gaan. Het eerste doel werden de 24-uren van Francorchamps in 1969.

■ Leerschool bij Rootes Competition

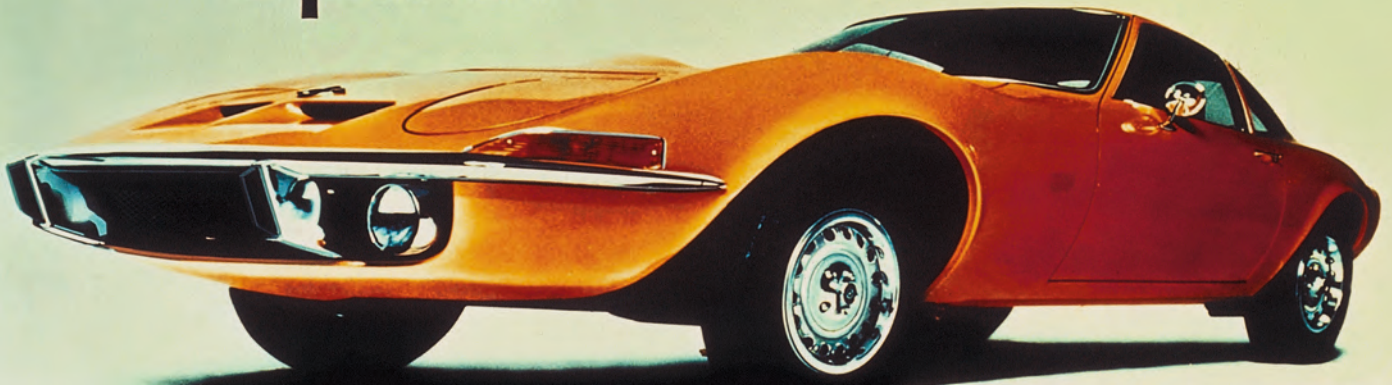
Ondanks z'n hoge leeftijd herinnert Vic Heylen zich deze periode nog zeer goed. Vic groeide op in Meerhout in een gezin met vier kinderen. Hij was eigenlijk voorbestemd om arts te worden. Z'n vader was geneesheer, z'n grootvader eveneens. Niet onlogisch dus dat ook Vic zich inschreef in Leuven aan de faculteit geneeskunde. Hij heeft het echter maar een paar maanden vol gehouden. Z'n interesse ging al jaren uit naar auto's. Vic Heylen: "Iedereen heeft zo z'n eerste fotografische herinneringen. Wel, ik zie telkens de bedrading van een instrumentenbord voor me. M'n vader ging op familiebezoek met z'n auto en als verrassing had hij het klein ventje dat ik was meegenomen. Ik moest me wel verbergen en dat deed ik dus in de voertuimte onder het dashboard." Na een legerdienst van 18 maanden waarin Vic het tot reserveofficier had geschopt bracht een oom hem in con-

▲ *Studies geneeskunde heeft Vic niet afgewerkt. De smaak voor het vak fysica heeft hij er wel aan overgehouden.*
(Foto: Vic Heylen)

◀ *Jan Tuerlinx trok de Belgische GM-dealers over de streep om, naar het voorbeeld van Zweden, het Opel Dealer Team in ons land op te richten.*

Nur Fliegen ist schöner!

Opel GT



▲ Door deze auto kantelde het imago van Opel; de Opel GT. De slogan verraadt wie achter deze publiciteitscampagne zat; ex-marinepiloot Bob Lutz. (Foto:: Opel AG)

tact met de familie Rootes. Deze Britse constructeur had goed geboerd tijdens WO II. In het begin van de jaren vijftig waren er amper bedrijven met een eigen raceafdeling. Meestal waren de raceactiviteiten initiatieven van dealers of onafhankelijke garages. Voor Vic was het een uitgelezen kans om opgeleid te worden in het competitiewereldje. Hij vertrok naar Engeland en kon er aan de slag in de raceafdeling waar hij onderaan de ladder moest beginnen. Het werd voor hem de ideale leerschool. Toen hij op zeker ogenblik een elektrische benzinepomp op een rallywagen had gemonteerd werd hij tot de orde geroepen. Waarom had hij deze pomp niet vijf centimeter lager gemonteerd. Er was inderdaad nog plaats. Hoe lager de montage, hoe lager het zwaartepunt van de wagen en hoe beter de wegligging. Hij leerde dat zulke details honderdsten van een seconde winst opleveren. De som van dergelijke details zorgden voor het verschil tussen winst en verlies. Hij werkte er onder leiding van Norman Garrad en prepareerde auto's voor piloten als Peter Harper, Peter Procter of Paddy Hopkirk.

Vic kreeg de kans om aan enkele wedstrijden deel te nemen. Zo verscheen hij in 1961 aan de start van de Tour de France aan het stuur van een Sunbeam Rapier. Tijdens een van de eerste speciale ritten werd de starttijd doorgegeven per telefoon aan de official die zich aan de aankomst bevond. De tijd van Vic werd foutief doorgeseind zodat het leek alsof hij een minuut sneller had gereden. De prestatie van de dag bepaalde de startpositie voor de volgende dag. Hierdoor kwam hij naast Olivier

Gendebien te staan. De start was erg tumultueus waardoor de wagens van Vic en Gendebien elkaar even raakten. Op het einde van deze proef kreeg Vic het zwaar te verduren toen een dame uit de omgeving van Gendebien hem de huid vol schold voor het incident. Zij beweerde dat Vic door z'n manoeuvre Gendebien in gevaar had gebracht. Olivier Gendebien heeft van dit incident echter nooit een punt gemaakt. Toen Rootes werd overgenomen door Chrysler hield Vic Heylen het in Engeland voor bekeken. In 1963 kwam hij terug naar België en kon hij aan de slag bij Van Hool in Koningshooikt, in de omgeving van Lier. Vic z'n ervaring bij Rootes sprak in z'n voordeel. Enkele zonen van Van Hool waren autofanaten en konden de vakkennis van Vic waarderen. Wat was z'n functie? Wel in die tijd deed bij Van Hool iedereen alles. Vic getuigde: "Je kon niet geloven hoe gedesorganiseerd het eraan toeging. Maar uiteindelijk vielen alle puzzelstukjes steeds op hun plaats. Zo verkocht men een aantal autobussen in Frankrijk. Dit type bus moest een homologatiekeuring ondergaan. Ik reed met een exemplaar naar de keuringsorganisatie UTAC, ten zuiden van Parijs. Het was een erg strenge ingenieur die een hele waslijst opsomde van aanpassingen die we aan het voertuig moesten uitvoeren. Op hetzelfde ogenblik werd een autobus van Daimler-Benz gekeurd. Op de vraag van de ingenieur wanneer we een nieuwe afspraak wilden vastleggen antwoordde de Duitser dat een datum binnen drie maanden OK was. Toen ik een datum mocht voorstellen vroeg ik de dag nadien, in de namiddag. Net

buiten het testcentrum telefoneerde ik naar Koningshooikt en dicteerde de lijst met aanpassingen die nodig waren. Vervolgens sprong ik achter het stuur en midden in de nacht reed ik de fabriek binnen. Daar stond een team van wel twintig technici me op te wachten. Ze gingen meteen aan de slag en de dag nadien maakte ik opnieuw m'n opwachting bij dezelfde ingenieur en werd de homologatie toegestaan.”

De racemicrobe bleef echter aanwezig. Toen Jan Tuerlinx z'n plannen uit de doeken deed om met een Belgisch Opel Dealer Team te beginnen nam Vic een drastische beslissing. Hij besloot Van Hool te verlaten en een eigen bedrijf op te starten.

■ 1969: de oprichting van Transeurop Engineering

In het begin kon Vic Heylen over ruimte beschikken in een hoek van een bedrijf in Lindekensveld te Lummen. In een groot gebouw waar vrienden het transportbedrijf “Trans Europe” had-

den gevestigd mocht hij z'n activiteiten opstarten.

Een eigen bedrijf opstarten eist natuurlijk een beginkapitaal. Fons Heylen, de jongere broer van Vic kon z'n vriend Albert Hillen, een geneesheer uit Zolder, overtuigen om 25% kapitaal in te brengen bij de oprichting van de vennootschap in 1969. Albert Hillen bleef echter geen vennoot tot op het einde. Ook Fons investeerde 25% en Vic bracht de overige 50% van het startkapitaal in. Op 1 juli 1969 werd de vennootschap met beperkte burgerlijke aansprakelijkheid opgericht onder de benaming Transeurop Engineering.

Er werden al snel plannen gesmeed voor uitbreiding. Het bedrijf verhuisde naar de definitieve locatie in Bolderberg, vlakbij Zolder. Hier werd een grote garage met Showroom voor de thuisbasis voor Transeurop Engineering. Fons hield in dezelfde gebouwen een Alfa Romeo dealership open.

Wordt vervolgd



▲ Bob Lutz zou op respectabele leeftijd opnieuw voor General Motors werken. Hij is de bezielende kracht achter de conceptcar Cadillac Sixteen uit 2003 die de missie had het imago van Cadillac op te krikken.
(Foto:: GM Heritage Collection)

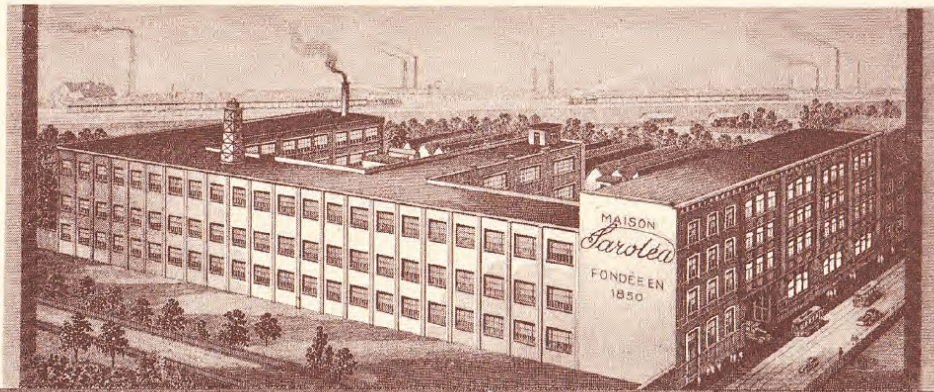


Ook wat u niet ziet
is vaak van onschatbare waarde.
Zoals het juiste woord of een comfortabele stilte.
Of één en al oor voor wat gezegd wordt.
Aandacht voor de grootse dingen
en voor details die het verschil maken.
Daaraan herkent u de ziel van onze bank.

DELEN

PRIVATE BANK

www.delen.bank



MAISON SAROLÉA SOCIÉTÉ ANONYME HERSTAL

Belgische geschiedenis

De Sarolea manufactuur

Door Marc Lepoudre

Sarolea was gevestigd in Herstal (provincie Luik) en was aanvankelijk een wapenfabrikant, die ook fietsen en niet veel later motorfietsen ging bouwen. Die hadden al snel wereldwijd een solide reputatie omwille van hun constructie-eigenschappen, de superieure techniek en een uitgesproken commerciële eerlijkheid.



De geschiedenis van het merk begint in 1850, in een kleine wapensmederij in de Rue Hoyoux te Herstal. De zaken verlopen met wisselend succes, tot de oorlog tussen Pruisen en Frankrijk losbarst in 1870. Die oorlog was een financiële meevaller voor alle wapensmeden in de Maasvallei.

De zaken bloeien, en de werkplaats verhuist naar de Rue Saint Lambert in Herstal, waar ook wordt gestart met de bouw van Sarolea fietsen. Wanneer Prins Albert, toekomstige Koning der Belgen, zich een fiets van het merk aanschaft, mogen ze zich "Hofleverancier" noemen en de naam wordt veranderd in "Royale Saroléa".

De voorspoed van het bedrijf was te danken aan een voorzichtig, weloverwogen maar doortastend beleid. De bedrijfsleiding heeft een grote belangstelling voor lichte motoren, en ze wordt snel op sleeptouw genomen door Martin

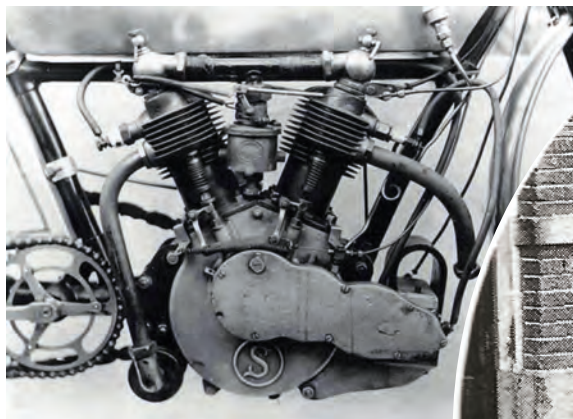
Fagard, die aan de basis zal liggen van de talrijke technische ontwikkelingen en sportieve successen van het merk.

In 1901 verschijnen de eerste motorfietsen, en dat mag gerust letterlijk worden genomen, want het zijn fietsen uitgerust met een kleine éencilinder viertaktmotor vooraan op het kader gemonteerd... De naam "Sarolea Herstal" prijkt fier op alle producten.

De verkoop van motorfietsen start voorgoed in 1902 wanneer Sarolea op de markt komt met zijn 240cc 1¾ HP model. Deze heeft ook een kenmerkend kader dat de vorm van het motorcarter volgt.

Dat jaar levert Sarolea ook zijn eerste motoren aan zijn eerste Britse klant die ze op de markt brengt onder de merknaam 'Kerry Herstal', commercieel zit het dus ook goed.

Motos Kerry 1905 ►



▲ Motor V2 Sarolea 1907

Het aanbod wordt uitgebreid met een 2 cilinder-in-V van 616 cc in 1905.

De motorfietsen worden steeds beter: magneto-ontsteking, versnellingsbakken met schakelhendel naast de benzinetank en meer rijcomfort.

In de werkplaats van 4000 m² werken 200 arbeiders aan de montage van fietsen en motorfietsen en de fabricage van onderdelen voor de automobiellindustrie.

De vooruitgang die op technisch gebied wordt geboekt is duizelingwekkend en de firma uit Herstal geniet een uitstekende reputatie voor de kwaliteit van zijn producten. Vanaf 1912 staan er 14 motortypes op het programma.

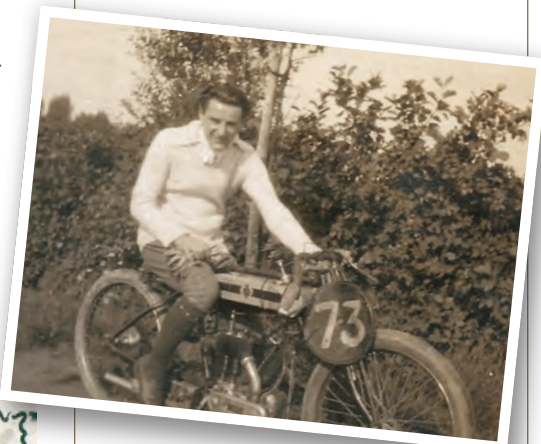
De eerste wereldbrand stopt de commerciële expansie, maar zet geen domper op de projecten. Reeds in 1919 worden nieuwe 550 cc machines



▲ Saro Motor suspended

voorge-
steld, bij-
na onmiddel-
lijk gevolgd door
350 cc's, allen met
zijkleppen.

De eerste motorfiets met kettin-
gaandrijving i.p.v. de tot dan toe
gangbare riemaandrijving, de
"23A TT" (500cc zijklepper met
afneembare cilinderkop) wordt
vanaf 1921 ingezet bij wedstrij-
den, waaronder de Grand Prix
van Francorchamps, met Vidal
achter het stuur.



▲ Vidal aan het stuur van de Sarolea course TT 1923

1905. NET DESCRIPTIVE CATALOGUE 1905.

OF

"Kerry" Motor Bicycles and "Kerry" Kars.

OUR SPECIALITY FOR 1905.

2 1/2 H.P. Light-weight Popular Machine, 28 Guineas.

Telegrams: "AKERENE, LONDON."

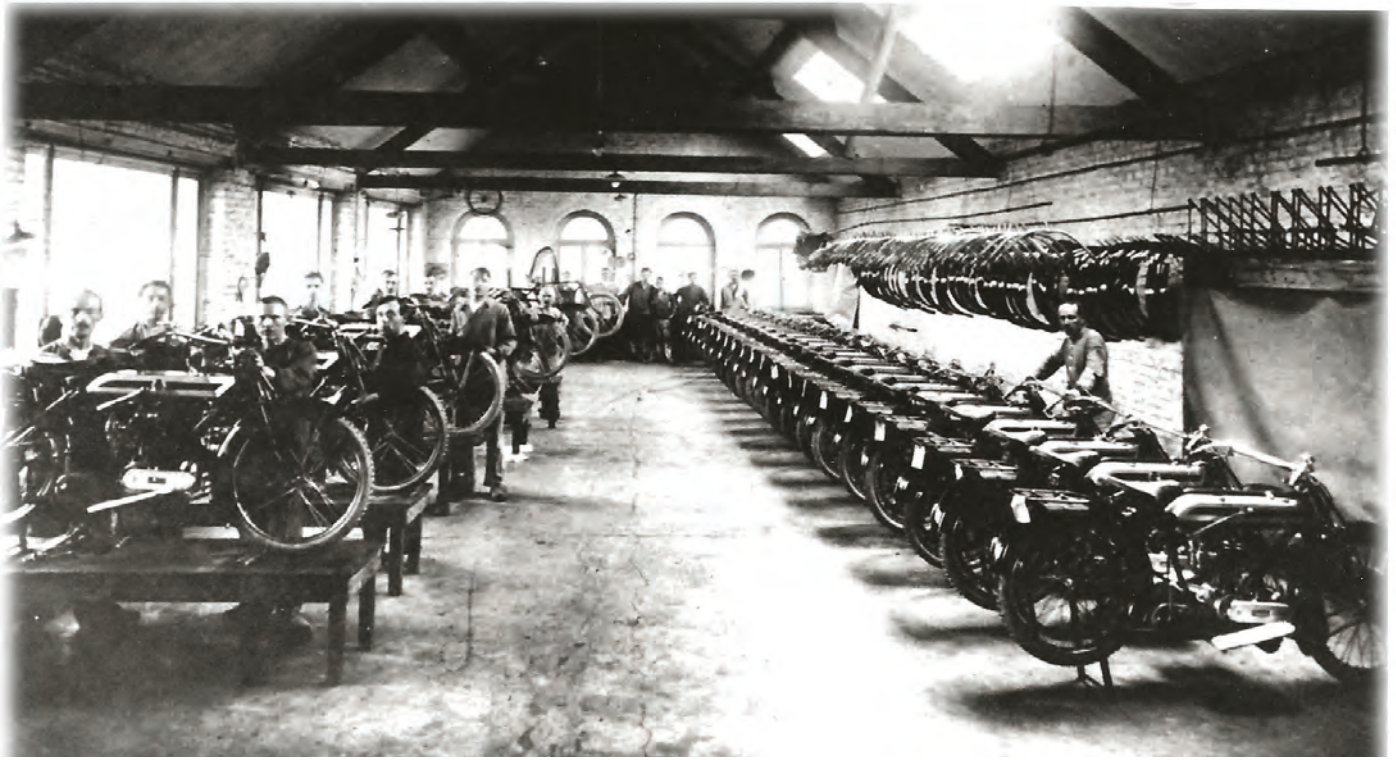
Telephone: 2766 LONDON WALL.

Branch Depots:

BRISTOL: 10, Colston Street.

SHEFFIELD: 57, Arundel Street.

EAST LONDON RUBBER COMPANY,
211, Shoreditch; 2, 4 & 8, Gt. Eastern St., LONDON.



▲ Binnenzicht van de Sarolea fabriek in 1919

1923 is een mijlpaal: de eerste Sarolea 500 cc met kopkleppen en klepstoters is meteen ook de eerste van een reeks die ook vandaag nog erg populair is bij verzamelaars.

De balans van de jaren 20 is zeer positief. Sarolea heeft wereldwijd een goede reputatie met steeds meer verdelers in Europa en daarbuiten. De winstcijfers zijn goed, in 1928 worden 1200 exemplaren van de 500 cc "zijklepper" en 1050 stuks van de 500 cc "kopklepper" verkocht.

Eind 1928 verhuist de benzinetank van tussen de chassisbuizen naar zadelhoogte met de beroemde en intussen

zeer zeldzame 23U, ontwikkeld voor de competitie.

Andere technische ontwikkelingen zijn de smering door een oliepompe, de klepstoters in een gesloten carter, een voorvork met centrale veer, een gesloten kader, een gashendel geïntegreerd in een handvat en weldra ook de bediening van de versnellingsbak via een voetpedaal.

Deze technische en esthetische vooruitgang van de Sarolea-motorfietsen luiden een nieuw tijdperk in voor het merk. De werkplaatsen worden uitgebreid tot 15.000 m² verspreid over 3 verdiepingen, en de productiecapaciteit bedraagt nu 75 motorfietsen per dag.

Sarolea geniet een uitstekende reputatie als vooraanstaand motormerk, gebouwd door specialisten in de materie, met een lange traditie, het meest moderne productie-apparaat zowel voor de motoren, versnellingsbakken, kaders, wielen als stanswerk. Werkelijk alle productiefazen gebeuren onder hetzelfde dak, en dat is een grote troef voor Sarolea.

Het is onder die uitstekende omstandigheden dat de modellen voor 1930 worden gelanceerd. De legendarische 24U, een 500 cc met kopkleppen en met twee uitlaten, en de 24T, een 500 cc toerismemotor, met zijkleppen. En niet

▼ Sarolea course TT 1923





AUTOWORLD
BRUSSELS



**Sarolea**

Sarolea Expo
15.08 - 18.09. 2022

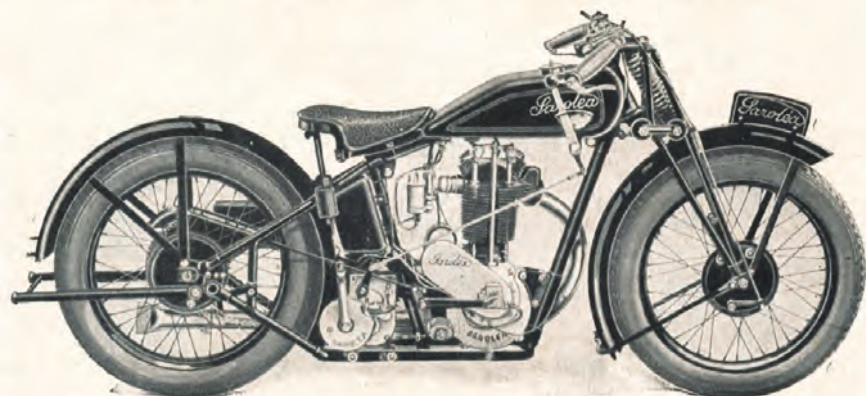
Sarolea Rallye
11 Sept. 2022 *

EXPO AUTOWORLD
MUSEUM BRUSSELS

***Inschrijven:
WWW.SAROLEA.WORLD**

500 cm³ Racing - Type 23 U

Alésage 80,5 mm. - Course 97 mm.



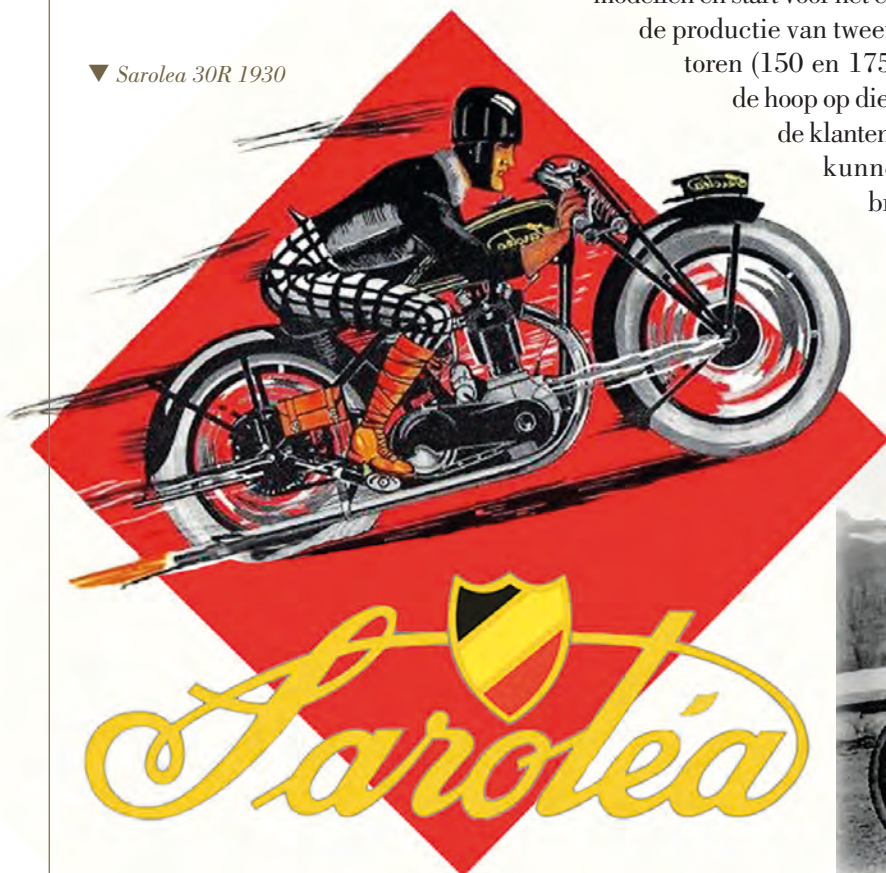
▲ Sarolea 23U racing 1928

te vergeten, de mythische 30R een 500 cc Racing met een topsnelheid van 150 km/u. Hiervan werden slechts 200 exemplaren gebouwd.

Maar dan breekt een economische crisis los die een einde maakt aan vele ambities: de gouden jaren zijn voorbij, niettegenstaande een fabriek die tussen 1903 en 1930 meer dan 29.000 motoren verkocht.

De daaropvolgende jaren zijn moeilijk, Sarolea legt de nadruk op goedkopere modellen en start voor het eerst met de productie van tweetaktmotoren (150 en 175 cc), in de hoop op die manier de klantenbasis te kunnen verbreden.

▼ Sarolea 30R 1930



Niettegenstaande grote successen met de 500 cc's in de competitie (vandaag zijn deze motoren bijzonder gewild), gaan de zaken er niet beter op, de arbeiders zijn 1 dag op 2 werkloos en het balanstotaal gaat er met 60% op achteruit.

In 1933 voorziet de raad van bestuur om... 942 motoren te bouwen!!!

Als gevolg van de talrijke sportieve successen, zoals bv. in 1928 het wereldrecord op de vliegende kilometer met een 500 cc kopklepper tegen 181 km/u, besluit Sarolea om machines te bouwen die exclusief zijn bestemd voor snelheidswedstrijden en internationale competities.

Het studie bureau begint aan een conventionele kopklepmotor van 350, 500 en 600 cc met klepstoters. Versnellingsbak met 4 versnellingen zonder kickstarter, een grote verchromde benzinetank, 21" velg vooraan, wedstrijd-carburateur met twee kamers. Alles is gericht op doeltreffendheid in deze uitgepuurde mechaniek.

De prestaties lossen de verwachtingen in, de 40 pk bij 7500 t/min geven 'DE' 500 cc, "MONOTUBE" (of "Gregoire") een topsnelheid van om en bij de 180 km/u.

Zoals zijn naam het aangeeft, heeft ze slechts één uitlaatbuis in tegenstelling tot de andere modellen die er twee hebben. Deze mooie Racer behoort tot de top van de Belgische motoren uit de jaren 1935 en volgende.

▼ 23RC 1928 record 181km/h Classens



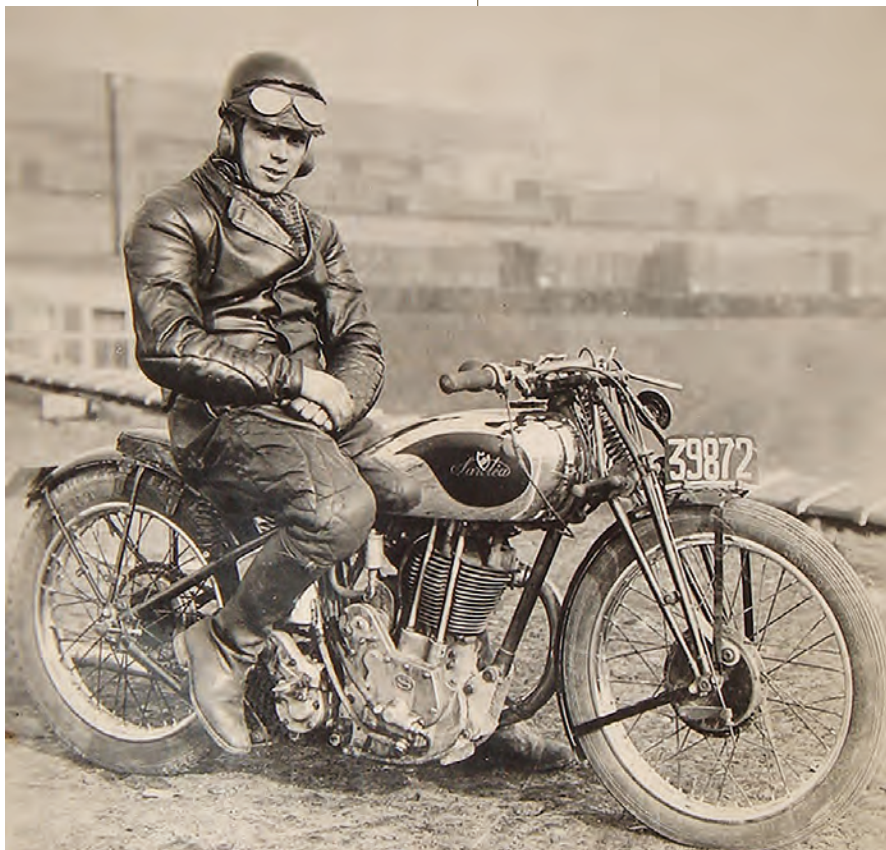
Een logische evolutie was de ontwikkeling van een “competitie klantenversie”, een Racing machine voor de betere liefhebber...

En als absolute top verbaasde Sarolea vriend en vijand in 1937 met een nog krachtigere, zuivere competitie monocilinder met twee bovenliggende nokkennassen en koningsas.

Pas op het eind van de jaren '30 stopt Sarolea met de raceontwikkelingen, om zich te gaan toeleggen op de dringende behoeften van het Belgische leger.

Dat resulteert in een 350cc zijklepper voor de transmissietroepen, 600 cc's met verhoogde motor voor een grotere bodemvrijheid, 600 cc's met aangedreven sidecar. Maar vooral een tweecilinder boxermotor met zijkleppen, 'type H', 1000 cc, met aangedreven sidecar, drieviersnellingsbak met achteruit en een transferbak die nogmaals 3 versnellingen oplevert.

De transmissie gebeurt via een cardanas, het aangedreven wiel van de sidecar kan worden losgekoppeld. Het aantal door Sarolea geleverde motoren aan het Belgische leger bedroeg helaas slechts minder dan duizend stuks.

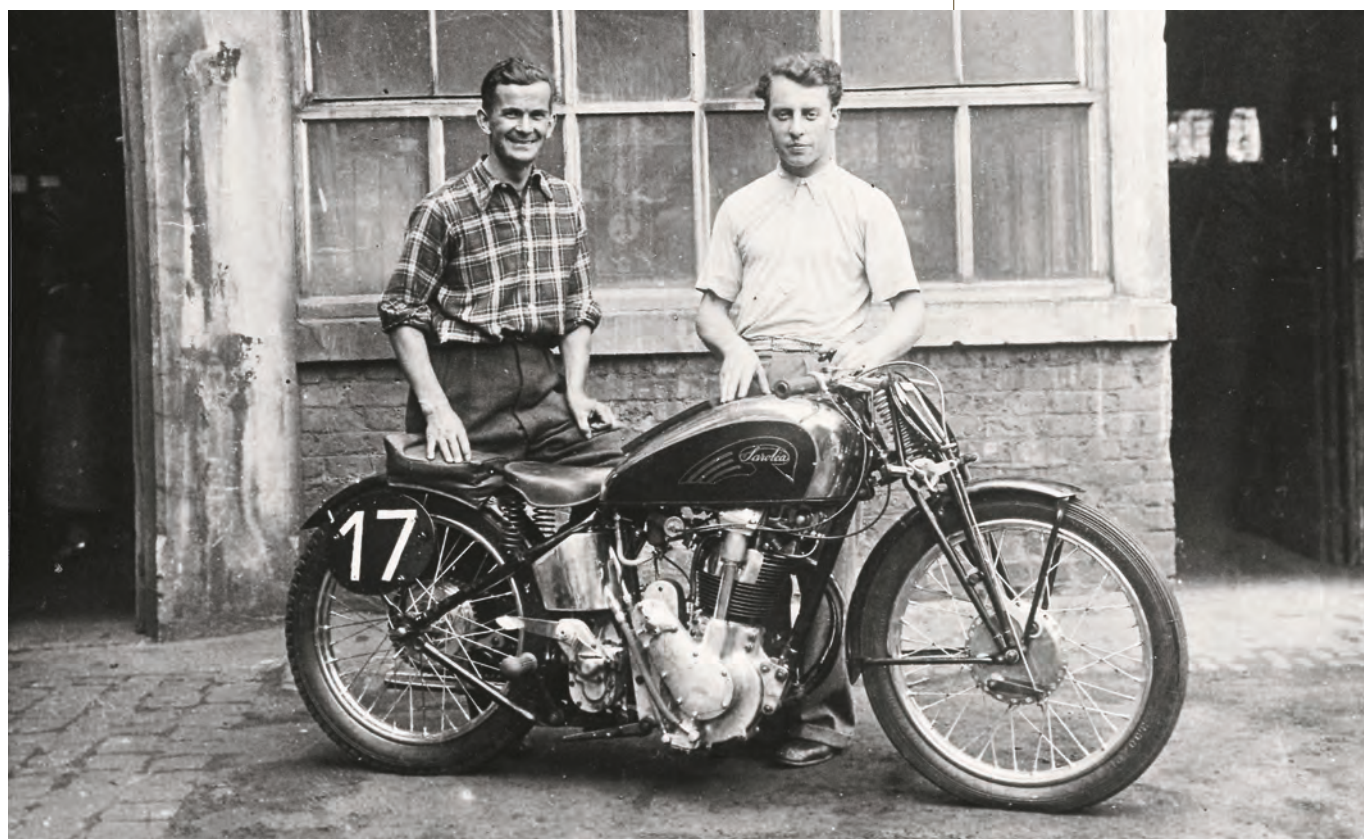


Vanaf januari 1946 wordt de productie in Herstal hervat.

Eerst zijn dat de modellen van voor de oorlog, maar die worden snel verbeterd met de montage van een telescopische voorvork en vanaf 1948, een achtervering.

▲ Sarolea Monotube 500cc 1935

▼ De piloten Cora en Grizzly met de 36C 500cc 2ACT 1937





▲ Sarolea 38H 1000cc Side 1938

▼ Sarolea Monotube Cross 1953



► Sarolea Pub Couple Atlantique 1954 600cc

De pogingen om de motorcrosswedstrijden van voor de oorlog te hervatten worden nu geofficialiseerd. In 1949 is de fabriek er als de kippen bij om een 'cross' model voor te stellen, gebruikmakend van de competitomotor uit 1935, verticaal gemonteerd in een verkort kader, telescopische vork, carter en cilinder in magnesium, cilinderkop in aluminium (in 1935 nog in gietijzer).

De productiecijfers stagneren, de nieuwe modellen (125 cc tweetakt 'Oiseau Bleu' en 500 cc tweecilinder viertakt 'Atlantic') maken de verwachtingen niet

waar. De bestellingen van het leger voor 350 cc en 400 cc zijkleppers kunnen het tij niet keren.

Motorfietsen zijn niet langer in de mode. In 1954 worden alle sportieve activiteiten van de fabriek gestopt. De verkoop van de kleine 50cc's, van de 'Rumi' 125 cc scooter, de speciale vering op de 200 cc tweetakt en de 600 cc 'Atlantic' kunnen niet verhinderen dat de gebouwen in de Rue Saint Lambert in 1962 worden verkocht, nadat Sarolea werd overgenomen door concurrent Gillet...





Flower Powered

In de sixties startte het avontuur met bloemen in de haren. Men bezong de liefde, en was op zoek naar vrede en geluk. Dat gebeurde allemaal aan boord van de mythische T1. In feite is er niet zo gek veel veranderd. De T1 is er niet meer, maar de opvolging is verzekerd. En die Flower Power van weleer? Dat is nu Electric Power. Vandaag staat de 100% elektrische ID. Buzz klaar om je naar diezelfde avonturen te voeren. Zingend over de liefde, zoekend naar vrede en geluk. Start op 9 maart 2022.

Om niets van dit historisch moment te missen, surf je naar [volkswagen.be](https://www.volkswagen.be)



De auto's van de familie Lucien de Hemptinne

Door Nick Jonckheere

Het artikel in Historicar 42 over de auto's van de familie van Joseph de Hemptinne zorgde ervoor dat nog andere familieleden in de oude albums gingen duiken.

Met als resultaat een volgende aflevering over de auto's van de familie van Lucien de Hemptinne uit Sint-Martens-Latem. Lucien had met Joseph als gemeenschappelijke voorvader Felix de Hemptinne (1783-1848), ze waren dus verre familie.

Lucien de Hemptinne (1894-1964), die een opleiding als landmeter had genoten, meldde zich in 1914 als vrijwilliger en diende tot 1918 in het leger als kanonnier op de IJzer.

Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog werkte hij in het familiebedrijf dat was opgericht door zijn vader Eugène de Hemptinne en zijn overgrootvader Charles de Hemptinne: de distilleerderij en Mouterij Le Lion d'Or in Aalst. Ook de Molens van Deinze, de steenfabrieken van Stekene en Thielrode en de Florida Gent spinnerij waren van deze familie.

Lucien de Hemptinne trouwde in mei 1921 met Esther Feyerick, en ze woonden in Sint Martens Latem.

In 1940, na de snelle opmars van de Duitsers in België, besloot Lucien de Hemptinne met zijn familie naar Frankrijk te vluchten en wordt bij een nicht van zijn vrouw Esther Feyerick ontvangen, Yvonne de Lestrangé. De exodus gebeurde met wat vermoedelijk Chryslers waren uit 1938. Na enkele maanden in Frankrijk te hebben doorgebracht, keerden ze terug naar België, omdat ze zagen dat de oorlog zou voortduren.

▼ In 1923 gebruikte Lucien de Hemptinne en zijn familie deze Belgische FN.





In 1953, tijdens een reis naar Brazilië, profiteerde Lucien de Hemptinne van de gelegenheid om een fazenda, een koffieplantage, te kopen. Helaas was deze investering desastreus, want het ene jaar verloor hij de hele oogst door

brand en het andere jaar was er overproductie en gebruikte men zelfs koffie als brandstof in locomotieven. Lucien keerde terug naar België en overleed in 1964 in Sint-Martens-Latem.

▲ *Typische provincieweg zoals ze in 1924 bestond, toen deze Ford een fors ongeval voorhad.*

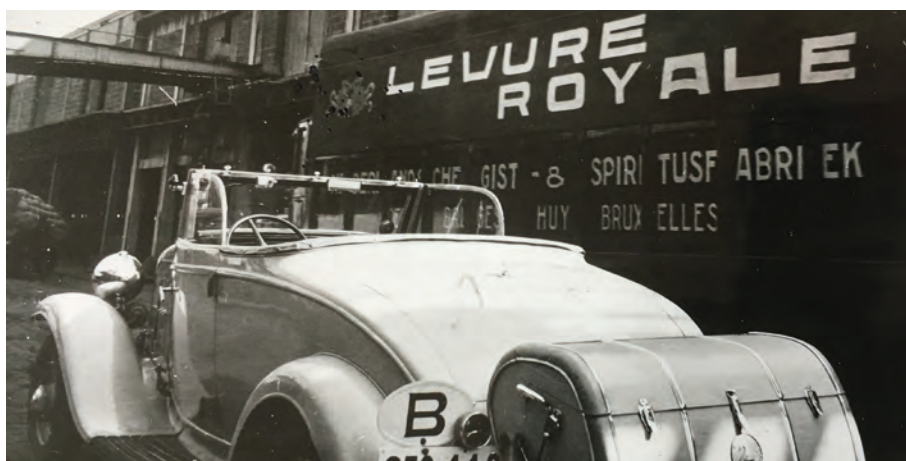


In de albums werd een foto gevonden van deze zeldzame versie van een Citroën Kégresse, genomen te Sankt Moritz, dit is waarschijnlijk geen auto van de familie, maar een gehuurde wagen om op de sneeuw de omgeving van Sankt Moritz te verkennen.



▲ Rond 1933 verschijnt deze bijzonder mooie uitvoering van een Citroën Rosalie op het toneel.

► De Citroën Rosalie 15 Speedster was voorzien van een zescilinder motor. De tekst bij deze foto: in het album luidt: Aankomst van de Citroën in Antwerpen.



► De Rosalie was voorzien van een niet-standaard koetswerk, maar van welke carrossier? De auto nam deel én won een Concours d'Élégance in Brussel, maar welk?





◀ *Esther Feyerick, de vrouw van Lucien de Hemptinne, met een 1935 Ford Roadster V-8.*



◀ *Citroën Traction Avant 7C van 1937.*



◀ *In 1940 verbleef de familie een korte tijd in Frankrijk, om de oorlog in België te ontvluchten. Maar reeds in juni 1940 keerden ze terug, met deze Amerikaanse wagens, vermoedelijk Chryslers uit circa 1938.*



▼ *Tijd om de gasten vaarwel te zeggen bij de terugkeer naar België. Let op de geknutselde trekbaar: brandstof was schaars...*



▲ Detail van één van de auto's, vermoedelijk een Chrysler Imperial New Yorker uit 1938.



▲ Een gelijkaardige auto werd nog gebruikt om dit bootje op het droge te trekken.



▲ Publiciteit in het "Tijdschrift tot Voorlichting" Panhard van juli 1956. (Bernard Vermeylen)

► De Panhard Dyna Z cabriolet die op het salon te Brussel stond, hier tijdens een concours d'élégance in Namen in 1956. (Bernard Vermeylen)

Tijdens de voorbereiding van dit artikel wees Panhard-historicus Bernard Vermeylen nog op een mooie – recentere – automobiel link met een achterneef van Lucien. Harold en Lucien de Hemptinne deelden dezelfde grootvader, Charles. Harold was actief in het importeren van Panhard in België in de jaren vijftig, maar daarbij hield het verhaal niet op. Hij slaagde erin de positie van het merk op de Belgische markt verder uit te bouwen door een samenwer-

king aan te gaan met de carrosseriebouwer Albert D'Ieteren (toen Albert was overleden, leidde zijn zoon Daniel het bedrijf van de carrosseriebouwer), die de Panhard Junior assembleerde. D'Ieteren bracht wijzigingen aan, naar we aannemen in overleg met Harold de Hemptinne. Ook zo voor de Dyna Z1, totdat Citroën de import en de assemblage overnam begin 1957. In januari 1956 stelde Harold op het Autosalon van Brussel een Dyna Z cabriolet voor, op zijn verzoek gemaakt door carrosseriebedrijf D'Ieteren. Deze auto had in kleine series in België moeten geproduceerd worden voor de wereldmarkt, maar uiteindelijk werd het model geïndustrialiseerd door Panhard. Slechts een paar andere exemplaren zouden zijn gemaakt, maar die werden geheel of gedeeltelijk opgekocht door Panhard.

Dank aan Philippe de Hemptinne en Bernard Vermeylen



Gezien...

■ Een nieuwe voorzitter voor Autoworld

Vorige maand gaf Herman De Croo de fakkel door aan een nieuwe voorzitter van het Autoworld museum in Brussel: Guy Verhofstadt.

Als we het bestaan van Autoworld aan iemand te danken hebben, dan is het wel aan deze invloedrijke politicus. Herman De Croo, een “pur sang” Belg die onder andere onze twee landstalen met het grootste gemak beheerst en alles met een gezonde portie humor bekijkt, is de pilaar waarop het museum vanaf de oprichting heeft gesteund.



Bij de opening van het museum in 1986: Herman De Croo en wijlen Ghislain Mahy

Toen hij in 1986 minister van Verkeerswezen was, wijdde Herman De Croo samen met Louis Olivier – de toenmalige minister van Openbare Werken – en vooral met prins Albert (de latere Koning Albert II) het prachtige paleis in het Jubelpark in als het “Wereldpaleis van de Automobiel”, later bekend als Autoworld.

De Croo, actief als minister van staat, voorzitter van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, hoogleraar of nog burgemeester van Brakel, stond erg dicht bij de Belgische koninklijke familie en was steeds een gepassioneerd voorvechter van het koningshuis en van België als land.

Hij is één van de oprichters van Autoworld en bleef tot vandaag, ondanks zijn vele andere bezigheden, als voorzitter van de Raad van bestuur erg aanwezig en waakte over de evolutie van het museum. Op zo goed als elk evenement dat Autoworld organiseerde, hoe klein of groot ook, nam hij het woord en zette hij alles in de kijker wat het museum zo mooi en tijdloos maakt.

Over Autoworld zei hij steevast hetzelfde: “Hier koesteren we het verleden en omarmen we de toekomst.”

Voor alles wat hij voor het museum heeft betekend tijdens zijn 36 jarig voorzitterschap, werd door het Autoworld-

team besloten om de Mezzanine in het museum om te dopen tot 'Herman De Croo Plaza'.

De Raad van bestuur koos unaniem voor Guy Verhofstadt als nieuwe voorzitter. Een echte autoliefhebber die de uitdaging enthousiast aanneemt om Autoworld niet alleen verder te ontwikkelen en de toekomst van het museum te verzekeren, maar ook om het extra leven in te blazen met zijn eigen persoonlijkheid en creatieve insteek.

Naast voormalig eerste minister, minister van staat en huidig Europees parlements lid is Guy Verhofstadt een autoliefhebber in hart en nieren. Hij houdt van auto's in het algemeen, maar heeft vooral een hart voor klassiekers. Als hobbycoureur rijdt hij regelmatig mee in rally's en autowedstrijden. Hij beheerst het Nederlands, Frans en Engels tot in de puntjes en heeft ook de taal van Dante geleerd uit liefde voor Italië, in het bijzonder Toscane. Geen wonder dat hij een zwak heeft voor Italiaanse bolides.



Herman De Croo en opvolger Guy Verhofstadt

Gezien...

■ Nom d'une Pipe

In ons vorige nummer hadden we het uitvoerig over de drie “schuurvonsten” uit Wallonië die door Bonhams werden geveild op 3 februari in Parijs. Het ging meer bepaald om een Belgische Pipe met Snutsel “roi-des-Belges” carrosserie, een Renault Type D van 1901 en een de Dion-Bouton type N 1903 met een Luikse Gamette carrosserie. Vooral de Pipe van 1904, voorzien van een 2,7 l viercilinder met 12 pk, was de auto waar naar werd uitgekeken. Met een geschatte opbrengst van 200-300.000 euro, die ons eerlijk gezegd wat aan de forse kant leek, waren de verwachtingen hooggespannen. Maar kijk, die geschatte waarde werd verpulverd: de Pipe werd afgehamerd op een ongelooflijke 756.000 euro, inclusief kosten. De auto zelf moet niet worden gerestaureerd – dat zou zonde zijn – maar wel opgekalefaterd. En om de mechaniek weer tot leven te wekken, na meer dan honderd jaar stilstand, zullen ook wel wat centen nodig zijn. Maar het is een unieke auto van een heel mooi Brussels merk, waarvan slechts enkele exemplaren overleefden. En hij werd gekocht door een Belgische verzamelaar. Dat geldt overigens ook voor de twee andere auto's. Volledigheidshalve hierbij ook hun veilingprijs inclusief kosten: De Renault werd afgehamerd op 89.125 euro en de de Dion Bouton op 52.900 euro (incl kosten).



▲ André Plasch, een heel bekend figuur uit de oldtimerwereld, poseert trots bij zijn jongste aanwinst, een Pipe viercilinder uit 1904.

◀ De drie auto's uit Wallonië werden allen door Belgen gekocht, ze staan hier samen op de foto met Philip Kantor van Veilinghuis Bonhams, tijdens een informele bijeenkomst.

Snelkoers van den kilometer te Varsenaere

Door Nick Jonckheere

Het Europese wedstrijdseizoen in 1902 kende prachtige races, zoals Parijs-Wenen, en de eerste competitie op gesloten parcours, het Circuit des Ardennes, bij ons in België. Zo ook, maar dan op kleinere schaal, in Varsenare – toen nog Varsenaere geschreven – waar de Automobile Club des Flandres de ‘snelkoers van den kilometer’ organiseerde. Eind augustus wordt de 120^{ste} herdenking gevierd, hierbij een terug- en vooruitblik.

De overkoepelende Automobile Club de Belgique, opgericht eind 1895, steunde de oprichting van lokale autoclubs, en reeds in 1899 werd de Automobile Club des Flandres opgericht, toen gevestigd in Gent. Die kreeg in 1902 een Brugse afdeling, met als clublokaal het Deutsches Bierhaus op de markt van Brugge. Autobezit, en het lidmaatschap bij zo'n club, was nog gereserveerd voor de aristocratie en rijke industriëlen. Het enthousiasme in de nieuwe club was groot, en het bestuur besloot direct een wedstrijd in te richten.

De ‘snelkoers van den kilometer’ vond plaats op 28 augustus 1902 in Varsenare, waar de toenmalige burgemeester Camille van Caloen de Basseghem, die daar op het kasteel ter Straeten woonde, zijn dreef ter beschikking stelde, die liep kaarsrecht van zijn kasteel naar het centrum van het dorp. De wedstrijd was bedoeld voor *motocyclottes*, *tricycles*, *voitures légères*, en *grosses voitures*. Er werd het publiek aangeraden om achter de bomen van de dreef toe te schouwen en *nooit de dreef dwars overgaan, uit vreeze van gevaar*. De toegang voor toeschouwers was één frank.

In L'Automobile et le Véloce van 2 september 1902 vonden we de volledige deelnemerslijst, maar slechts van enkele machines is het merk gekend. Het waren hoofdzakelijk lokale leden, slechts enkelen waren op deze wedstrijd afgekomen



van buiten West- en Oost-Vlaanderen. De categorie *motocyclottes* en *tricycles* had volgende deelnemers: Georges Algrain, Adrien de Schie-



▲ Een Vivinus en een FN ezeltje motorfiets bij de herberg De Katteroghe, langs de baan van Brugge naar Blankenberge, circa 1902. Het is niet bekend wie de eigenaars waren, maar gelijkaardige machines namen deel aan de snelkoers. (Stadsarchief Brugge – verz. G. Michiels)

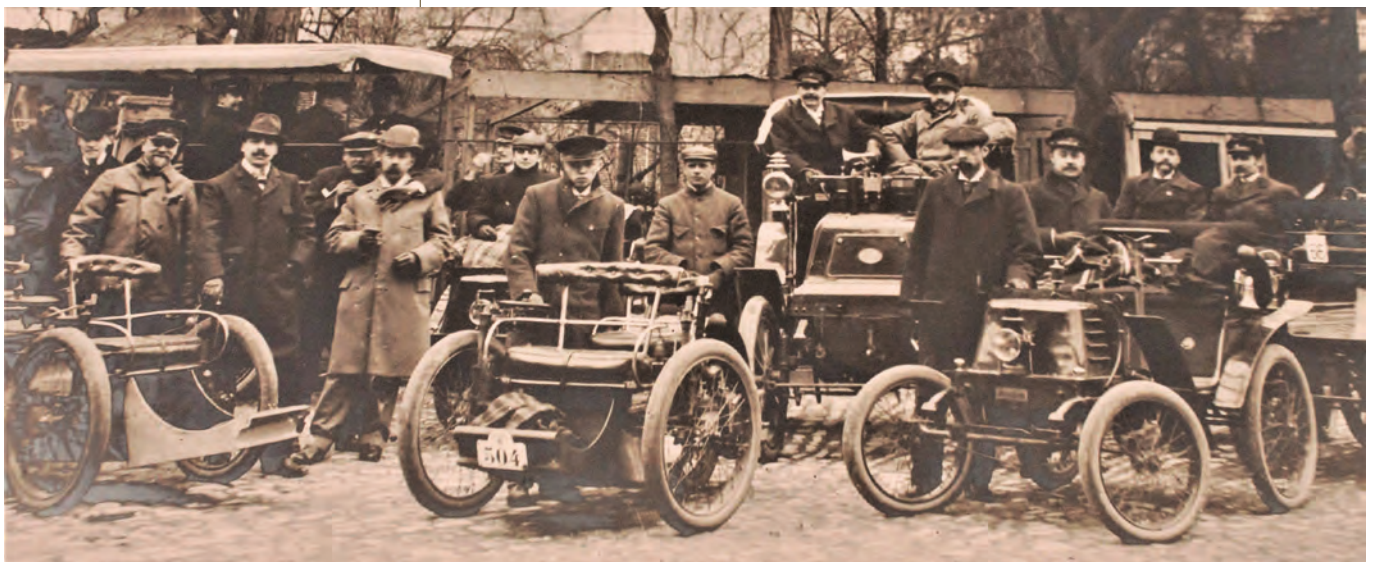
◀ Maurice Herreboudt nam deel aan de snelkoers in de categorie twee- en driewielers. We zien hem hier op een Minerva van circa 1902. (familie Raymond Herreboudt)

De Germain automobiel van Maurice Herreboudt gefotografeerd voor zijn drukkerij op de Dijver in Brugge, circa 1900. (Foto: familie Raymond Herreboudt)



▲ Alexander Joostens had enkele weken voor deze snelkoers nog tweede positie behaald tijdens het Circuit des Ardennes met zijn ultra snelle Korn driewieler.

▼ De organiserende Automobile Club des Flandres had in 1900 een uitstap gedaan met deze auto's: twee Léon Bollée driewielers, in het midden een Germain, en helemaal rechts een Delahaye. (Automobile Club des Flandres)



tere de Lophem, C. Van de Walle, Dr. Aimé Leun, René Brondel, Jules Esquenet, Baron Maurice van Zuylen van Nyevelt, Maurice Herreboudt, Leon Claeyns, Alexander Joostens, Em. Maertens, François Hoflack en Ritter. De *voiturettes* van minder dan 400 kg: Edouard Coppieters Stochove, Charles Dryepont, Firmin de Thibault de Boesinghe, Albéric de Formanoir de la Cazerie, Adrien de Schietere de Lophem, Etienne de Thibault de Boesinghe, J. Van de Poelle, Jules Vermeersch, Ridder Clément van Outryve d'Ydewalle, Edouard 'Eddy' Lebret, Auguste de Breyne nog eens Dr. Aimé Leun. Vele dubbele familienamen dus, maar Eddy Lebret bijvoorbeeld was voetballer!

Bij de *voitures légères*, tussen de 400 en 650 kg: Graaf Charles d'Ursel, Albéric Kervyn, Ridder Etienne de Vrière, L.

Huyghebaert, Andre Verté, Albert Kervyn d'Oudt Mooreghem, Ernest Maeterlinck, Alexandre De Hemptinne, F. Van Hoorebeke, Roels L.P., Dr. Joseph de Cooman en E. Christiaens.

Bij de *grosses voitures*, de grootste (en duurste) voertuigen, telden we slechts vier deelnemers: Graaf Joseph de Hemptinne, Georges de Hemptinne, Auguste Fleurman-Leclercq en graaf H. Visart.

Bij de tweewielige *motorcycles* was Georges Algrain, een fietsenhandelaar uit Brugge, de snelste, die met zijn tijd van 1 min 20,6 sec een gemiddelde behaalde van 44,6 km/u, op zijn FN motorfiets van 1.25 pk, het zogenaamde *ezeltje*, de allereerste FN motorfiets. Georges Algrain zou later een der eerste garagehouders zijn in Brugge, met een FN agentschap zelfs. De categorie *motorcycles* werd echter uitgebreid met de driewielers – 13 machines in totaal –, en Joostens uit Antwerpen werd met zijn 9 pk Korn driewieler eindwinnaar van de klasse. Eind juli was hij nog tweede geworden in de driewieler categorie tijdens het Circuit des Ardennes. Ook in Varsenare behaalde hij een toptijd van 51 seconden, de gemiddelde snelheid van 70,58 km/u was de snelste van de dag!

In de categorie *voiturettes onder 400 kg* namen 12 voertuigen deel, en de winnaar werd de Gentse industrieel Auguste de Breyne, actief in de katoenspinnerij en de chicorei. Hij was ook ballonvaarder en stichtend lid van de Aéro-Club

HERDENKINGSWEEKEND 120 JAAR (28 AUGUSTUS 1902)

“SNELKOERS van den kilometer te Varsenaere”

“COURSE- RECORD du Kilomètre à Varsenaere”



ZONDAG 28
AUGUSTUS 2022
www.snelkoersvarsenaere.be



▲ Hof ter Straeten, het kasteel van de burgemeester van Varssenaere, Camille van Caloen de Basseghem. In de dreef van het kasteel tot in het centrum van het dorp werd de snelkoers gereden.



▲ Camille van Caloen de Basseghem was burgemeester van Varssenaere van 1891 tot 1903. (André Franchoo)

► In 1902 kon vanuit Brugge de trein van 2u39 genomen worden om op tijd getuige te zijn van de snelkoers. Ook in de 2022 editie is dit gerestaureerde station een halte na de snelkoers.

des Flandres. Met zijn 6.5 pk Darracq deed hij 1 min 34 seconden over de kilometer.

Ook de *voitures légères* categorie – voertuigen van 400 tot 650 kg – had 12 deelnemers, en het was A. Kervyn d'Oudt Mooreghem, een adelman uit Mariakerke bij Gent, die de beste tijd neerzette. Met zijn Panhard-Levassor had hij 1 min 6 sec nodig voor de kilometer, gemiddeld 54.54 km/u. Met dezelfde wagen had hij 12 dagen voor de snelkoers nog een vergunning aangevraagd om in de Nederlandse provincie Zeeland te mogen rijden.

De zwaarste auto's namen als laatste deel, de categorie *grosses voitures* was bedoeld voor wagens van meer dan 650 kg. Graaf Joseph de Hemptinne had 58.80 seconden nodig voor de afstand,

zijn gemiddelde was dan 61.22 km/u, het is echter niet duidelijk met welke auto. In *Historicar 42* schetsten we reeds een beeld van deze Gentse industrieel en de auto's in zijn familie.

De genodigden op het *kasteel ter Straeten* van burgemeester van Caloen de Basseghem telden talrijke leden van de Brugse adel, en het werd een mondain feest. De voorzitter van de *Automobile Club des Flandres*, dokter de Cooman, riep na afloop van de competitie de resultaten af, en mevrouw van Caloen de Basseghem overhandigde de prijzen. Het evenement was een groot succes geworden, maar kende geen navolging. Tot nu, want op 28 augustus 2022 organiseren enkele lokale enthousiastelingen een herdenking van dit evenement, voor auto's en motorfietsen tot 1907. In de ochtend maken de deelnemers, die uit binnen- en buitenland komen, een tocht door de omgeving langsheen historische locaties. Later in de namiddag wordt 'de kilometer' terug gereden, maar het betreft géén wedstrijd, wel een demonstratie! Verschillende afstammelingen van de originele deelnemers beloofden present te zijn.

Alle info op www.snelkoersvarsenare.be.

Bronnen: *Contactgroep Automobiel- en Motorrijwielhistorie, Stadsarchief Brugge-Erfgoed, 'Varsenare en zijn rijk verleden – deel 1' (André Franchoo). Dank aan Ariejan Bos en Servaas Sierens.*





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 automobielsingeschiedenis: 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

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



Private Banking