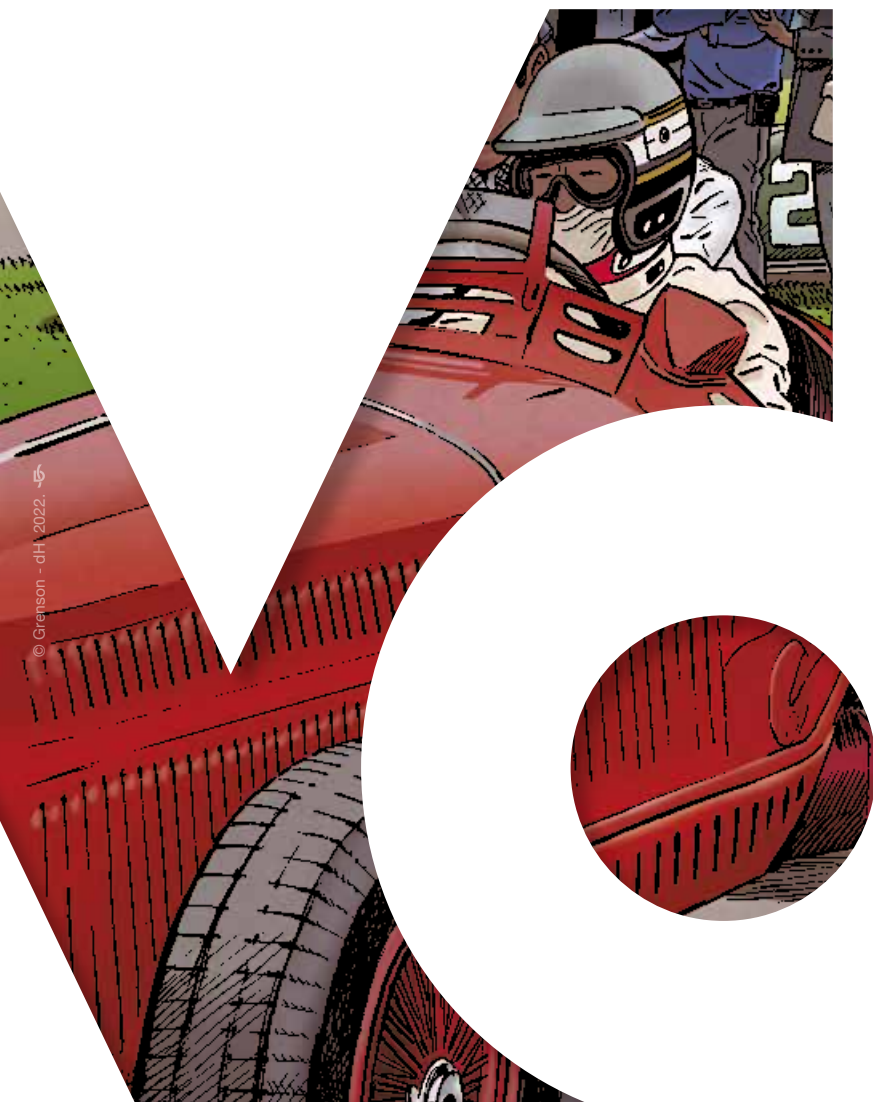


Fsa HISTORICAR

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





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

Werken mee aan dit nummer:

Tony Verhelle – Laurent Zilli – Febiac

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
Peugeot Club Belgium
Kon. Automobiellclub van Vlaanderen
Rolls Royce Entoussiasts' Club Belux
DwergAutoClub België
Skoda Driver Club
Rétro Club Wanzois

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

Een feestelijke honderdste editie



Als populairste beurs van België, met meer dan 500.000 bezoekers tijdens de laatste editie in januari 2020, maakt het Autosalon over enkele dagen zijn comeback op het internationale beurstoneel. De eerste editie werd in 1902 georganiseerd in één van de hallen van het Jubelpark. Toeval of niet, tegenwoordig is daar het Autoworld Museum gevestigd. Daar kan je auto's die toentertijd voor het eerst werden voorgesteld, opnieuw ontdekken.

Wie honderdste editie zegt, zegt ook feest. En terwijl een led- en lasershow de bezoekers dagelijks zal verrassen op de gevel van het iconische Paleis 5, worden in de Patio vijftien legendarische auto's uit de automobiellgeschiedenis voorgesteld. Bedoeling was om vijftien auto's voor te stellen die een wezenlijke bijdrage hebben geleverd aan de democratisering ervan. Een oefening die minder gemakkelijk bleek dan je zou denken. Naarmate de gesprekken van het selectiecomité vorderden werd de keuze niet louter beperkt tot het maatschappelijke aspect, maar was er ook oog voor de technologische innovatie.

Opvallend is dat voor wat de populariteit betreft, uiteindelijk steeds hetzelfde handvol merken opduikt. Renault en Citroën in Frankrijk, Fiat in Italië, Volkswagen in Duitsland en natuurlijk de oervader van de automobiell, de Ford T, de auto die de wereld op wielen zette. Er zijn uiteraard ook enkele auto's die zowel technologisch als maatschappelijk van grote betekenis waren, denken we maar aan de Austin Mini of de Volkswagen Golf. De Citroën DS staat dan weer in het lijstje omdat hij, zowel op esthetisch als op technisch vlak, echt revolutionair is te noemen. De Land Rover haalde de lijst als eerste civiele voertuig met vierwielaandrijving, dat bovendien niet enkel was ontworpen als voertuig, maar ook als werktuig. En ja, er moesten voor sommigen ook wat recentere auto's bij. Een Tesla, omdat dat Amerikaanse merk de tweede elektrificatiegolf misschien definitief heeft ingezet. Ikzelf ben daar nog steeds niet zeker van. Mogelijk leiden die synthetische koolstof-neutrale brandstoffen tot nieuwe inzichten... En ja, ik heb het over de tweede golf, want rond de vorige eeuwwisseling was elektriciteit ook veel populairder dan je zou denken. Eén derde van het Amerikaanse wagenpark was elektrisch aangedreven, in grote steden als Parijs of New York reden honderden elektrische taxi's rond, en het eerste wereldsnelheidsrecord van betekenis werd in 1899 gevestigd door onze landgenoot Camille Jenatzy die met zijn elektrische "Jamais Contente" 105 km/u haalde.

De vijftien geselecteerde modellen staan centraal in een klank- en lichtspel, aangevuld met de projectie van een film over honderd edities van het Autosalon van Brussel en specifieke activiteiten en animaties die door de exposanten zijn gepland. Natuurlijk kan je je afvragen waarom de "Traction Avant" er niet staat, die was toch ook revolutionair? Of de Renault 4, ook heel vernieuwend en tegelijk immens populair? Dat heb je dan met zo'n lijstjes. Er zijn zeker nog meer auto's die een plaatsje verdienen, maar er waren slechts 15 plaatsen beschikbaar. Waarom deze auto's het uiteindelijk hebben gehaald, dat lees je in deze speciale Historicar vanaf blz. 18. Maar eerst blikken we even terug op de ontstaansgeschiedenis van het Autosalon van Brussel. Dat werd vanaf 1902 ingericht door de "Syndicale Kamer voor de Automobiell en de Aanverwante Industrieën" Een voorloper van FEBIAC. Dat wil zeggen dat er op 121 jaar tijd 100 edities werden georganiseerd. De laatste onderbreking in de organisatie was in 2020 en 2021. Waarom, dat weten we nog allemaal...

Leo Van Hoorick

JAN 2023
14
22

**Early Bird
OFFER**

Koop je tickets nu online
en geniet van het presales-voordeel
Autosalon 100^{ste} editie!



SALON **100TH**

ANNIVERSARY EDITION



BRUSSELS EXPO 

Inhoud

3	Editoriaal
6 – 14	2023: de 100 ^e editie van het Autosalon van Brussel
16 – 17	Benz Patent-Motorwagen: De eerste automobiel
18 – 19	Ford Model T: De wereld op wielen gezet
20 – 21	Austin 7: De prijs van een zijspan
22 – 23	Fiat 500 “Topolino”: Kleine muis
24 – 25	Volkswagen Kever: Auto voor het volk
26 – 27	Citroën 2PK: Nooit meer geëvenaard
28 – 29	Renault 4 CV: De heropstanding van de Régie
30 – 31	Land Rover Series I: De eerste civiele 4X4
32 – 33	Citroen DS: Ontegensprekelijk de godin
34 – 36	Mini: Het ruimtewonder
37 – 38	Toyota Corolla: My Toyota is fantastic
39 – 40	Honda S800 Coupé: 10.000 toeren!
41 – 42	VW Golf: De klasseloze
43 – 44	Tesla: De trendsetter
45 – 46	BMW i3: Eigenzinnige stads-EV
Adverteerders	2 Vander Haeghen 4 Febiac 15 Porsche 35 Mercedes 47 www.historicar.be 48 KBC Private Banking
Agenda	12 – 15 januari 2023: Interclassics Maastricht Autoworld - tot 29 januari: Supercars 2 4 februari – 26 maart: Love Bugs Parade, the buzz edition 1 april – 28 mei: 24H of Le Mans, 100 Years of race history Voor meer details: www.autoworld.be
	Omslag Het eerste autosalon werd georganiseerd in de hallen van het Jubelpark. Voor de eerste editie in 1902 waren er 82 exposanten, de meesten Belg, maar te weinig om de immense hal te vullen. De organisatoren hadden een briljant idee: ze legden achteraan over de hele breedte een overdekte testpiste aan.



2023: de 100^e editie van het Autosalon van Brussel

Hoe het allemaal begon...

Leo Van Hoorick

Het eerste Autosalon van Brussel, georganiseerd door de “Syndicale Kamer voor de Automobiel en de Aanverwante Industrieën” vond plaats in 1902, in de Jubelpark te Brussel, beter bekend als de “Cinquantenaire.” Die syndicale kamer zou in 1969, na fusie met de “Federatie van de Belgische Auto- en Rijwielinindustrie” leiden tot de oprichting van Febiac, de federatie van de bedrijven van de Belgische auto- en tweewielerindustrie.

■ Voorgeschiedenis

Eerlijkheidshalve moeten we vermelden dat er eind de 19^e eeuw reeds autotentoonstellingen werden georganiseerd in Brussel. In 1896 werd voor het eerst een tentoonstelling van het “Rijwiel en de Automobiel” georganiseerd, een initiatief van de Union Vélocé Club. Eigenlijk was dat al hun 4^e tentoonstelling, maar voordien was die exclusief gewijd aan

rijwielen. Van automobielen was immers nog niet veel sprake in 1893 toen ze hun eerste tentoonstelling organiseerden in de “Pôle Nord”, een locatie die haar naam kreeg omdat daar een ijspiste was gevestigd. Tegen de eeuwwisseling werd die “Pôle Nord” in Schaarbeek omgedoopt tot het “Zomerpaleis”, maar het bleef wel de locatie waar de opeenvolgende “Salons du Cycle et de l’Automobile” werden georganiseerd.



In 1897 werd een Grote Wereldtentoonstelling gehouden in het Jubelpark maar dat schaadde geenszins aan het succes van de opnieuw door Prins Albert geopende automobieltentoonstelling. Het jaar nadien werd de zesde editie ingehuldigd door Z. H. Leopold II in hoogsteigen persoon. En nu stond de automobiel helemaal in het middelpunt van de belangstelling. Talrijke motoren, huurrijtuigen, kleine rijtuigen en petroleumwagentjes werden er tentoongesteld, de fietsen verdwenen steeds meer naar de achtergrond. In de lente van 1898 reden er in Brussel reeds een honderdtal automobielen rond, vooral Franse Panhards en Mors' maar ook enkele Britse Daimlers.

Rond de eeuwwisseling werkten er in België reeds zo'n dertienduizend arbeiders in de nog nieuwe auto-industrie. Frankrijk bekleedde de onbetwiste eerste plaats op wereldvlak, maar de Belgische auto-industrie bevond zich zeker in de kopgroep, daar is geen twijfel over. Tussen 1897 en 1902 kreeg de Belgische automobiellindustrie snel vorm, o.m. met de volgende merken:

Métallurgique, Pipe, FN, Delin, Pieper, Vivinus, Linon, Minerva, Nagant, Lefert, Janssens, Belgica, Van Langendonck, Pinart, Mans, Deschamps, Demissine, Ruhl, Malevez Frères, Bolide (ateliers Veuve Math-Snoeck), Antoine, Cambier, Delecroix en Construction Liégeoise d'Automobiles (Knap, CL en Duryea).

In de schoot van al deze bedrijven zou zich vlug een selectie voltrekken door het onderscheid dat werd gemaakt tussen de constructeurs die aan licentiebouw deden, de artisanale constructeurs en de echt industriële ondernemingen. Deze evolutie maakte een nieuwe organisatie noodzakelijk waarin de Belgische constructeurs zich verenigden. Aan de basis van deze "Syndicale Kamer voor de Automobiel en de Aanverwante Industrieën" lag Louis Mettwie, Schepen in de gemeente Molenbeek en zelf autoconstructeur onder de merknaam "Belgica". Hij was van oordeel dat zijn Syndicale Kamer voortaan de automobieltentoonstellingen zou moeten organiseren. Uiteraard zorgde dat voor wrijvingen met de eerbiedwaardige Brusselse Club die intussen de "Société



Royale Union Auto Veloce Club” was geworden. Zij organiseerden in 1901 nog hun IXe tentoonstelling, nu onder de benaming “Exposition des Locomotions Nouvelles” te vertalen als “Tentoonstelling van Nieuwe Vervoermiddelen”.

■ Niet één maar twee Salons

Het jaar daarop had Brussel niet één maar twee automobieltentoonstellingen. Mettewie organiseerde met zijn Syndicale Kamer in 1902 een eerste eigen tentoonstelling in

de Half-Eeuwfeestpaleizen terwijl de Koninklijke Vereniging U.A.V.B. een concurrerende expositie in het Zomerpaleis organiseerde. Het was hun tiende, maar tevens de laatste.

De eerste tentoonstelling van de jonge Syndicale Kamer werd als basis genomen van de door Febiac gevolgde nummering. De eerste *Auto-Rijwiel- en Sporttentoonstelling* lag in de lijn van de expositie van Parijs, toentertijd de onbetwiste automobielhoofdstad.

Daarom is het interessant om te kijken hoe onze zuiderburen het Salon van Brussel bekeken. H. L. Baudry de Saunier, hoofdredacteur van het toen toonaangevende weekblad “La Locomotion”, stuurde een speciaal verslaggever, Adrien Gatoux, naar Brussel. In zijn artikel kunne we o.m. lezen dat “de Belgen natuurlijk de concurrenten zijn die ons het dichtst op de hielen zitten”, en verder dat “de verdiensten der Belgen nog groter zijn aangezien de wegen bijna allemaal slechter zijn dan de onze, sommige zijn zelfs nauwelijks berijdbaar. De strijd die zij voeren voor de ontwikkeling van een industrie, waarin zij rotsvast geloven, is juist daarom zoveel moeilijker”.

Het vervolg van Gatoux was niet minder belangrijk. “In het erecomité zeten de voorzitter van de ministerraad, de ministers van Justitie, Landbouw, Spoorwegen en Oorlog; de gouverneur van de provincie Brabant; de burgemeester van de Stad Brussel; de voorzitter van de Syndicale Unie en verder de voorzitters van de automobiellclubs van België, Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk, Nederland, Italië en Zwitserland.”

“Het Belgische Salon wordt gehouden in de immense hal van het Jubelpark, bereidwillig uitgeleend door het Bestuur van de Musea voor Schone Kunsten, en werd op zaterdag 8 maart ingehuldigd door Prins Albert. Deze eerste tentoonstelling lijkt in veel opzichten op de tentoonstelling die we hadden afgelopen december in het Grand Palais te Parijs. Enorme middenbeuk, versiering toevertrouwd aan de goede smaak van de exposanten,



1931

een luchtschip opgehangen boven de tribunes, luchtvaartafdeling, enz. De gelijkenis is bijna perfect. Het succes was vanaf dag één aanzienlijk; de zaken die daar worden afgehandeld zijn talrijk en succesvol. Het is dus een tentoonstelling die voorbestemd is om jaarlijks te worden georganiseerd, daar kan geen twijfel over bestaan.”

“Let in het voorbijgaan op de minutieuze netheid van alle stands, die er allemaal uitzien als verzorgde salons. We noteerden ook – dat mag gerust als voorbeeld dienen – de extreme beleefdheid en gedienschtigheid van alle medewerkers van de administratie van het Salon!”

De gezant van La Locomotion werd uitstekend ontvangen en zelfs in de watten gelegd. Voor de Franse stands maakt hij deze opmerking: “We hebben met veel plezier de stands gezien van verschillende van onze grote Franse merken die, zoals altijd, weten te demonstreren dat

men hen niet gemakkelijk het gras van voor de voeten wegmaait!”

■ Testbaan

De “Noordpool” was natuurlijk veel te klein geworden maar de verhuizing naar de onmetelijke hal van het Jubelpark was het andere uiterste. Hoewel er 82 exposanten waren, bijna allemaal Belgen, was de beschikbare expositieruimte slechts gedeeltelijk bezet. Maar de organisatoren hadden een geweldig idee. Ze richtten het teveel aan ruimte in als ... overdekte proefbaan. Dit kan je zien op de omslag van dit nummer van Historicar. Er werd een echt circus gebouwd met daaromheen een landelijk panorama dat de zomer evoceerde. Daar reden meer dan dertig automobielen rond, in “zomerse” omstandigheden, niet gehinderd door slecht weer of koude. Dat was een grote troef. Misschien denkt u dat dergelijke rijproeven de cliënt niet zouden kunnen overtuigen?



Weet echter dat men in de begindagen van de auto nog niet zo veeleisend was als nu. Voor de potentiële kopers van toen was het belangrijk dat ze konden zien hoe de wagens op gang werden gebracht en dat ze echt konden rijden.

Hoe sensationeel die oplossing ook was, toch was het maar eenmalig. Want het jaar nadien betwistten 148 exposanten elkaar de laatste vierkante meter aan beschikbare oppervlakte.

Voor de rest bleef de formule ongeveer dezelfde, maar de editie van 1903 stond nu onder de bescherming van de Koninklijke Automobiëclub van België met de medewerking van de Aeroclub, de Zeevaartlijnen, de centrale maatschappij voor Landbouw en zelfs de Belgische vereniging voor fotografie.

Naar het haast unanieme oordeel van de constructeurs was begin februari de meest gunstige periode en de opening werd bepaald op 7 februari. Daar waren twee belangrijke redenen voor. Enerzijds hebben de mensen in de winter meer tijd om dergelijke beurzen te bezoeken, dat is nog steeds zo. Maar er was nog een ander aspect dat we ons nu nog moeilijk kunnen voorstellen, maar destijds heel logisch was. Auto's waren toen in de eerste plaats bestemd voor de vrije tijd. Het duurde even om de tijdens de tentoonstelling bestelde wagens te fabriceren, daardoor konden ze slechts tegen de zomer worden geleverd. Als men het "Salon" in de lente of in de zomer zou hebben georganiseerd, dan zouden de wagens pas tegen de winter kunnen worden afgeleverd. En dat was de periode dat men nog in heel Europa de wagens "op stal zette". Ze werden op blokken gezet, flink gesmeerd en met een zeil afgedekt. Men kon er in barre weersomstandigheden toch niets mee aanvangen.

■ Expansie

De Belgische automobiëlandindustrie kende tot in 1914 een regelmatige expansie. Dat gold ook voor de jaarlijkse automobiëlsalons waaraan steeds meer Belgische merken deelnamen. De Belgische auto-industrie was belangrijk, zeker op Europees vlak, en had zich



volledig losgemaakt van de techniek en de modellen waarop zij zich in de beginjaren had geïnspireerd. In 1910 werden ongeveer 700 volledige auto's geëxporteerd, tegenover 209 in 1901. Nog sprekender cijfers: in datzelfde jaar werden ongeveer 1 miljoen kg aan chassis en onderdelen geëxporteerd, tegenover 20.000 kg in 1901. De eerste wereldoorlog brak die expansie af, en vele merken konden niet of nauwelijks overleven.

Het eerste naoorlogse Salon werd in 1920 georganiseerd. In 1925 bedroeg de jaarlijkse autoproductie in België ongeveer 2.000 Minerva's, 1.500 F.N.'s, 500 Métallurgiques, 300 Nagent's, 300 Impéria's, 100 Excelsiors en 100 Speedsports voor een totaal van 5.639 wagens. De grootste constructeur van bedrijfswagens was met 250 eenheden de afdeling Auto-Traction van Minerva. Daarnaast bouwde F.N., net zoals Gillet en Saroléa, om de drie belangrijkste te noemen, ongeveer 1.000 motorfietsen.

Minerva en Imperia streefden ernaar hun positie te versterken. Het Antwerpse bedrijf had in 1923 S.A.V.A. overgenomen en sloot een samenwer-





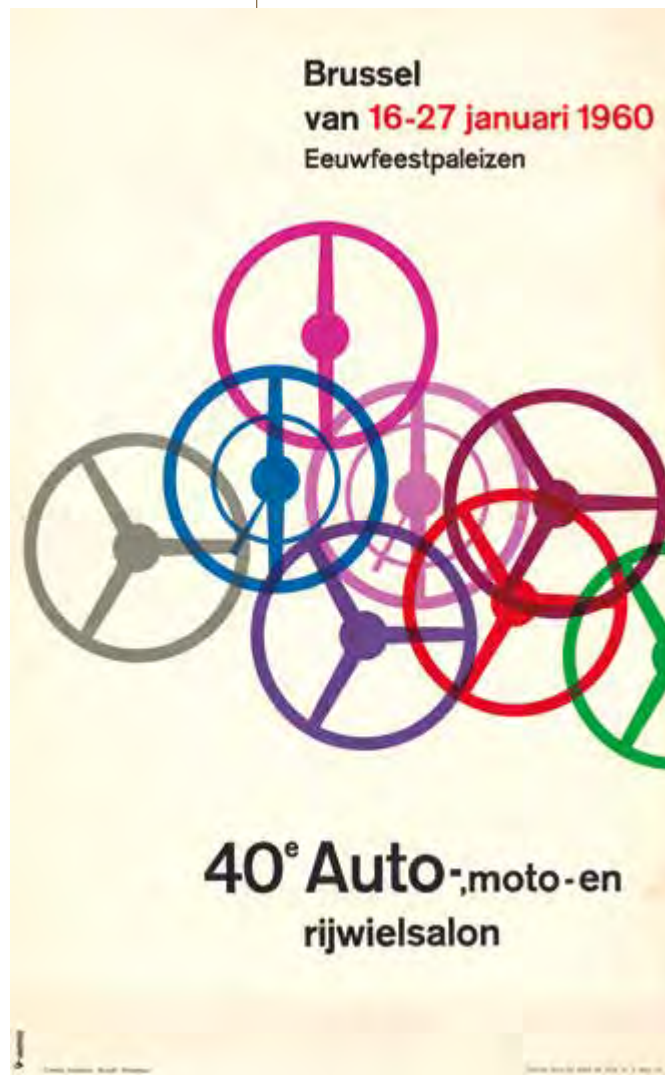
kingsovereenkomst met F.N. Imperia ontstond uit de samensmelting van de Ateliers Piedboeuf en Springuel (1910) en sloppte in 1927 Métallurgique, Excelsior en het carrosseriebedrijf Mathys & Osy en in 1928 de fabrieken van Nagant en Derihon (plaatpersbedrijf) op.

Zo bleven er slechts twee belangrijke groepen over. Impéria die in 1927 twee

chassis per maand construeerde rekende op een productie van 120 eenheden en grote baas Van Roggen onderhandelde met de Franse onderneming Voisin en streefde zelfs overeenkomsten na in Engeland, Spanje en Roemenië...

In 1930 telde ons land 158.000 ingeschreven voertuigen, daarvan waren 99.303 auto's. Tegen 1940 bedroegen





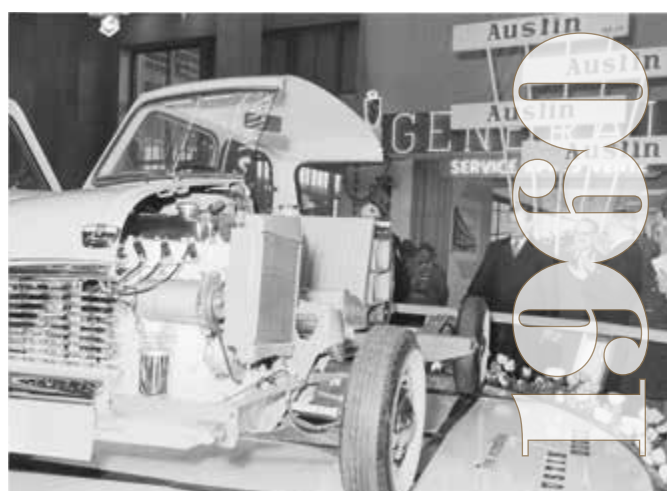
die aantallen respectievelijk 168.000 en 109.896. Intussen was Minerva onder het beheer van Imperia gekomen en stopte F.N. met de automobielpeductie.

■ Assemblage neemt over

Door de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1935 werden er geen Autosalons georganiseerd in 1934-35 en 36.

In 1937 verhuisde het Salon wegens plaatsgebrek naar zijn huidige stek, de Heizelpaleizen, intussen omgedoopt tot Brussels Expo.

De Tweede Wereldoorlog zorgde voor de langste onderbreking: er was geen Autosalon tussen 1940 en 1947. In 1950 was het voertuigenpark gegroeid tot 418.165, waarvan 273.559 auto's.





Om de malaise na het failliet van Minerva te compenseren had de regering beslist vanaf 1 mei 1935 de toltarieven op de onderdelen te verlagen. Talrijke Europese bedrijven namen deze gelegenheid te baat om een montagebedrijf te stichten of te ontwikkelen naar het voorbeeld van Ford en GM die zulks al hadden gedaan in resp. 1922 en 1924.

De assemblage-industrie die intussen sterk was ontwikkeld nam steeds maar in belangrijkheid toe. Niet in het minst omdat in oktober 1952 een wet was gestemd die bepaalde dat er slechts 250 auto's per merk mochten worden geïmporteerd aan een gunstig belastingregime. In de praktijk kwam het erop neer dat geïmporteerde auto's onderhevig waren aan 24% importbelasting, terwijl geïmporteerde onderdelen er met 12% vanaf kwamen. Assemblage bleek plotseling de voor ons land ideale oplossing te zijn, de Belgische automobiellindustrie bloeide als nooit tevoren om in de loop van enkele jaren in de schoot van de Europese Gemeenschap een benijdenswaardige plaats in te nemen.

Intussen was er omwille van de "Expo '58" op en rond de Heizelvlakte gedurende drie jaar (1957-1959) geen Autosalon. In 1960 was het Belgische voertuigenpark aangegroeid tot 929.797 eenheden, waarvan 753.136 auto's. Tegen 1970 was het voertuigenpark bijna 2,5 x zo groot en bedroeg het aantal auto's 2.059.616 stuks.

En ook al werden er omwille van de Covid-pandemie de voorbije 2 jaar geen salons georganiseerd, toch bleef het voertuigpark in België gestaag groeien. Vandaag zijn er nagenoeg 7,3 miljoen voertuigen ingeschreven, waarvan 5.947.500 auto's.

Vergelijk dit cijfer maar eens met de ca. 140.000 daadwerkelijk ingeschreven oldtimers in ons land... Dat is 1,91 % van alle voertuigen (zonder motorfietsen). Vergist de overheid zich niet van vijand?

Bronnen: Febiac; Gedenkboek van 50 jaar Auto- Motor- en Rijwielsalon (Philippe de Barsey – Paul Frère – Jacques Ickx); Het Grote Boek van de Belgische Automobiell (Kupélian – Sirtaine).





Een Porsche veroudert niet, hij krijgt meer karakter.

Om het karakter van uw Porsche te bewaren, verzorgen onze mechanici hem alsof het hun eigen wagen was. Zo hebben ze meer dan 50.000 originele onderdelen om zijn ware ziel helemaal intact te houden. Kiezen voor een officieel Porsche Centre garandeert u een goed onderhouden wagen die zijn waarde behoudt, door de jaren heen.

D'leteren  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.** Afgebeelde wagen niet te koop.

Adverteerder/V.U.: D'leteren Automotive SA/NV, Porsche Import, Vincent Struye, Maliestraat 50, 1050 Elsene, KBO 0466909993.



PORSCHE

De Benz Patent-Motorwagen

De eerste automobiel



Beeld uit de film over de eerste rit van Bertha Benz

Algemeen wordt aanvaard dat de eerste echte automobiel de Benz Patent Motorwagen is die door Carl Benz werd gebouwd. Hij liet zijn tricycle (toen nog Velociped genaamd) patenteren op 29 januari 1886, onder het nummer 37435.

De 40-jarige Benz bouwde met zijn bedrijf Benz & Co Motorenfabriek in Mannheim tweetaktmotoren voor stationair gebruik en zoals velen droomde hij ervan om een motor op een koets te bouwen. Hij ontwikkelde daartoe een 4-takt ééncilindermotor die meer dan 300 t/min draaide en een vermogen van 2 tot 3 pk leverde. De originele Patent-Motorwagen is bekend als de Modell I.

Na de eerste voorzichtige tests de binnenplaats van zijn fabriek, waagde Benz zich met zijn auto door de straten van Mannheim, waarbij hij geleidelijk de afgelegde afstand groter maakte. Dat zorgde voor de nodige ophef. De kran-

ten prezen de uitvinding of, zoals vaak gebeurt, waarschuwden voor de gevolgen die zo'n duivelse uitvinding zou kunnen hebben.

■ Stalen chassis

Niet enkel de motor was een nieuwigheid. Benz beperkte zich niet tot de montage van een motor op een bestaande paardenkoets zoals de meeste anderen, maar ontwierp een origineel licht chassis, opgebouwd uit stalen buizen, aangepast aan de motor. Die was achterin gemonteerd, bij de aandrijfwielen. De beweging werd door een leren riem overgebracht op een secundaire as: een differentieel bracht ze via twee kettingen over naar de wielen. De besturing gebeurde via een stang en de ophanging bestond uit bladveren in de lengterichting. De wielen met stalen spaken en andere designkenmerken waren geïnspireerd op de fietsenbouw uit die tijd. Die eerste auto had ook maar drie wielen, omdat een efficiënt stuursysteem

voor een auto met vier wielen niet zo eenvoudig was om te bouwen.

De aangepaste Modell II was oorspronkelijk ook als driewieler gebouwd maar werd nadien als experiment getransformeerd tot vierwieler. Dit voertuig, waarop onder meer ook een besturing met dubbele kruiskoppeling werd getest, betekende opnieuw een belangrijke stap in de evolutie naar de auto die wij kennen. Vermoedelijk werd hiervan echter slechts één exemplaar gebouwd. De Modell III ten slotte was de eerste automobiel die in kleine aantallen werd verkocht en daarmee is dit de eerste seriewagen. Tegen 1894 waren er in totaal 25 van gebouwd, met een motorvermogen dat varieerde tussen 1,5 en 3 pk. In het begin had Carl Benz het niet gemakkelijk om zijn Patent-Motorwagen aan de man te brengen, tot de Fransman Emile Roger uit Parijs de zaak overnam als enige vertegenwoordiger voor Benz-voertuigen en -motoren in Frankrijk.

■ De eerste automobilist was een vrouw

Op 1 augustus 1888, heel vroeg in de ochtend, maakte een zeer vastberaden dame zich klaar voor een avontuur dat de loop van de geschiedenis zou veranderen: Bertha Benz, vrouw van Carl Benz, vertrok buiten diens medeweten voor de eerste langeafstandsrit ooit in de automobielgeschiedenis. Ze deed dat in een Benz Patent-Motorwagen Type III, samen met haar twee zonen Eugen en Richard. De reis ging van Mannheim naar Pforzheim, waar Bertha Benz geboren was, 106 km ver.

De rit was succesvol: Bertha Benz leverde het bewijs dat de Patent-Motorwagen in principe geschikt was als vervoermiddel en bovendien bracht ze enkele belangrijke verbeteringen aan. Zo stelde zij bijvoorbeeld voor een bijkomende korte versnelling toe te voegen aan de tweerversnellings-transmissie, voor het oprijden van hellingen. En ze vroeg ook betere remmen.

Niet onbelangrijk detail: de auto is lang een mannenzaak geweest, maar de eerste echte automobilist uit de geschiedenis was wel een vrouw!



Modell I

Ongelooflijk toeval, op minder dan 80 km van Benz waren twee andere mannen, Gottlieb Daimler en Wilhelm Maybach, bezig met de ontwikkeling van een snellopende motor die ze in 1885 op een tweewieler bouwden, de Reitwagen. Een jaar later bouwden ze hun motor op een kleine paardenkoets, dat was de eerste vierwielige auto uit de geschiedenis. Daimler en Benz hebben elkaar nooit ontmoet, maar in 1926 fuseerden hun beider bedrijven om Daimler-Benz te vormen.



*Carl Benz en
commercieel medewerker
Josef Brecht 1887*

■ Benz Patent-Motorwagen 1886

- Cilinderinhoud: 1.660 cc – 1-cilinder, ligroën
- Vermogen: 2,5 pk
- Topsnelheid: 16 km/u
- 0-100 km/u: haalt hij niet
- Aandrijving: 2 V, achterwielaandrijving
- Productiejaren: 1886-1888
- Aantal exemplaren: 25

Ford Model T

De wereld op wielen gezet



■ Mondiaal succes

De Ford T was de eerste betaalbare auto geworden. Dat weerspiegelde zich in het wereldwijde succes van het model. In 1918 was de helft van alle auto's in de wereld een Ford T. Henri Ford ging ook spoedig produceren buiten de VS. Daarmee werd de Ford T de eerste wereldauto. In 1911 reeds kwam er een assemblagebedrijf in Canada en een in het Verenigd Koninkrijk (Manchester). In 1917 werd in Munster, Ierland een productiebedrijf opgestart en na de oorlog werden assemblagebedrijven gevestigd in Duitsland, Argentinië, Frankrijk, Spanje, Denemarken, Noorwegen, Brazilië, Mexico en Japan. Eén van de eerste Europese vestigingen kwam er in Antwerpen, in 1922. Vier jaar later werd een nieuwe vestiging in Hoboken in gebruik genomen en in 1931 verhuisden ze naar een nieuwe fabriek aan het Kanaaldok, waar de productie van de opvolger, de Ford A, startte. Hier werden tot in 1964 auto's gebouwd.

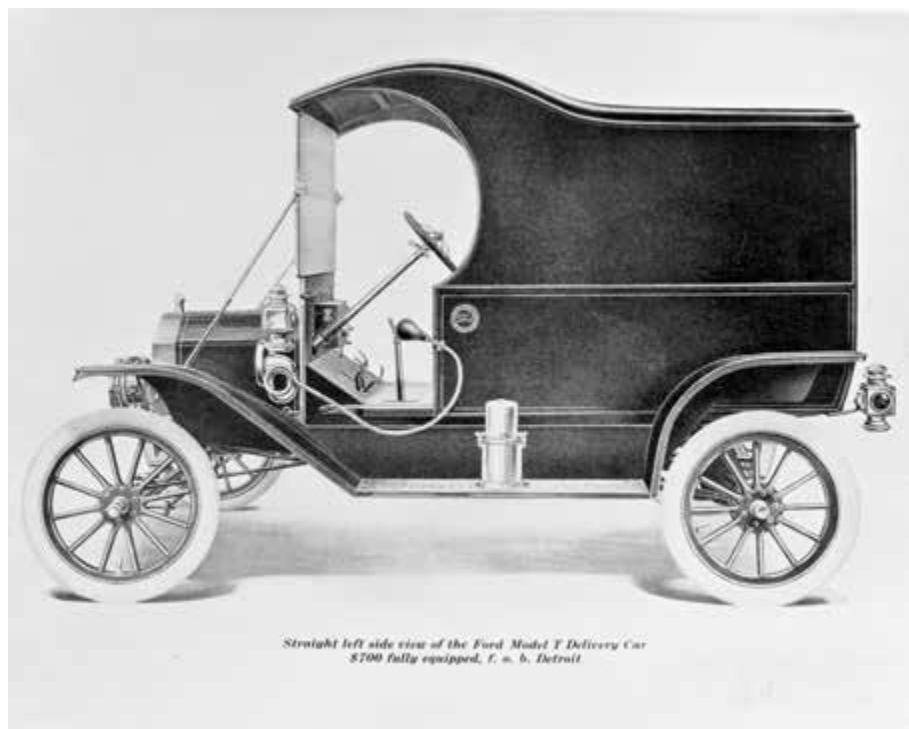
In 1913 bouwde Ford reeds meer model T's in Europa (6.319) dan de auto's die door andere constructeurs werden gebouwd: Peugeot was nr. 2 met 5.000 stuks en Renault kwam op de 3^e plaats met 4.704 auto's.

■ Liefst in het zwart

Om de massaproductie efficiënt te kunnen houden zou Henry Ford over deze auto hebben gezegd: "Je kunt hem bij ons in alle kleuren kopen, als het maar zwart is." Dat verhaal klopt niet helemaal. In de eerste jaren kon je kiezen uit enkele kleuren, maar vanaf 1913 klopte dat verhaal van de zwarte kleur wel voor een jaar of twee. Men was intussen overgeschakeld naar een "lopende band" en zwarte verf droogde veel sneller dan andere kleuren (tot Dupont de Nemours celluloselak op punt stelde). Bovendien was zwarte verf stukken goedkoper.... De kleurkeuze kwam echter terug uit



Algemeen wordt aangenomen dat de Ford T de eerste auto is die "aan de lopende band" werd geproduceerd. Dat was niet het geval toen de productie startte op 27 september 1908, de bewegende assemblagelijijn kwam er pas in 1913. Maar het was wel één van de eerste auto's die in massa werd geproduceerd (de eerste die die titel echt verdient was de Oldsmobile Curved Dash waarvan tussen 1901 en 1903 ongeveer 19.000 stuks werden geproduceerd). Henri Ford wou een auto produceren die ook kon worden gekocht door zijn werklieden. Dat werd gerealiseerd door een verregerende vereenvoudiging van het productieproces, waarbij elke werknemer slechts één handeling verrichtte. En hij slaagde grandioos in zijn opzet. Een vierzitter open tourer kostte bij aanvang van de serieproductie 850 dollar. In 1913 was de prijs gezakt naar 550 dollar en de daling zette zich verder, in 1924 kon je een nieuw exemplaar kopen voor slechts 290 dollar.



commerciële overwegingen. Stilaan liep de vraag terug, het model evolueerde veel trager dan de producten van de concurrentie, en men hoopte om met een uitgebreider kleurenpalet de klanten te kunne verleiden.

De prijs was een stevig verkoopargument, maar bij zijn introductie reeds had de T een aantal bijzondere kenmerken die ook een grote rol speelden in zijn succes. Zo was hij eenvoudig van ontwerp, gemakkelijk om mee te rijden en gemakkelijk in onderhoud en herstelling. Dat was zeker niet het geval bij de meeste van zijn tijdgenoten. Bovendien waren onderdelen zo kwalitatief en precies gebouwd dat ze gemakkelijk onderling verwisselbaar waren. Dat was natuurlijk wel noodzakelijk als men aan massaproductie wou doen, maar zeker in de eerste jaren dat de T op de markt was, was dat eerder uitzonderlijk.

De productie in de V.S. stopte in het midden van 1927, in Europa liep die nog door tot het eind van het jaar. De Ford T was intussen echt wel verouderd tegenover de auto's van de concurrentie. Vreemd genoeg was de opvolger – de Ford A – nog niet helemaal klaar, het zou nog bijna een jaar duren eer zijn productie echt op gang kwam.

In totaal werden er op 20 jaar tijd meer dan 15 miljoen Ford T's geproduceerd.

Een record dat zou standhouden tot in 1972. Toen werd de fakkel overgenomen door de Volkswagen Kever.



■ Ford T 1908

- Cilinderinhoud: 2.896 cc – 4-cilinder in lijn, benzine
- Vermogen: 20,3 pk
- Topsnelheid: 70 km/u
- 0-100 km/u: haalt hij niet
- Aandrijving: 2+1V, achterwielaandrijving
- Productiejaren: 1908-1927
- Aantal exemplaren: 15.458.781

De prijs van een zijspan



Super Swallow 1934, een sportief wagentje op basis van de Seven. Na de oorlog zou het merk verdergaan als Jaguar.

In 1922 verbaasde Herbert Austin vriend en vijand met het nieuws dat hij weldra een kleine auto op de markt zou brengen die de kopers van motoren met zijspan van gedachten zou doen veranderen. Austin was er zich van bewust dat dit de enige manier was om zijn bedrijf, dat reeds onder toezicht stond, van het faillissement te redden. De economische toestand was in 1922 niet rooskleuring; niet enkel in het Verenigd Koninkrijk, maar in heel Europa probeerde men te herstellen van een monetaire crisis.

Anderzijds was er een grote vraag naar automobielen bij de opkomende middenklasse en er lag een beloftevolle markt te wachten voor wie goedkope auto's zou kunnen produceren. Velen hadden dit reeds geprobeerd, zeker in Engeland en Frankrijk, maar ze hadden over het algemeen meer moed dan financiële middelen of technische kennis.

De goedkope auto's waren toen om fiscale redenen ingedeeld in twee wel-

omschreven categorieën: lichte auto's (die konden worden beschouwd als volwaardige auto's, zij het niet echt goedkoop) en cyclecars. Dit waren veelal eerder rudimentaire voertuigen, met een techniek afgeleid van motorfietsen, met één- of tweecilinder luchtgekoelde motoren en ketting- of riemaandrijving.

Op een paar lovenswaardige uitzonderingen na, werd dikwijls ook technisch te zeer vereenvoudigd. Deze cyclecars waren niet altijd betrouwbaar en ook een netwerk van agenten, een vereiste voor een succesvolle marktpenetratie, ontbrak in vele gevallen.

■ Een volwaardige auto

Herbert Austin besloot een echte auto te produceren, zij het met beperkte afmetingen, maar met een kleine 4-cilinder watergekoelde motor (en dus redelijk geruisloos), een klassieke transmissie met cardan en remmen op alle vier de wielen, wat toen zeker nog niet algemeen werd toegepast. Een andere troef was een carrosserie met vier zitplaatsen: de Seven was een gezinsauto. Het werd meteen een commercieel succes, mede door de lokale omstandigheden: de Britten hadden voldoende respect voor een mechaniek die nog aan de fragiele kant was. Het Britse publiek was ook vrij behoudsgezind, wat mag blijken uit het feit dat de Seven tot in 1939 in productie bleef. Er werden in die tijdspanne van 17 jaar ongeveer 300.000 stuks van gebouwd.

Dat die lokale gewoonten een rol speelden mag blijken uit het feit dat de Seven in verschillende landen in licentie werd gebouwd, met weinig succes. We denken aan Rosengart in Frankrijk, Dixi en later BMW in Duitsland, of nog Bantam in de Verenigde Staten en Datsun in Japan.

Alle proporties in acht genomen kunnen we stellen dat de Seven een ver-

gelijkbaar belang had als de Ford T, als het gaat om het stimuleren van de motorisering van de massa. In Europa leek de Seven dezelfde privileges te hebben als de Ford T in de VS, en hij lag aan de basis van gelijkaardige legendes, karikaturen en, ook niet onbelangrijk, eenzelfde rijkdom aan speciale versies. Hoe ongelooflijk het ook mag lijken voor een chassis met een wielbasis van nauwelijks 2 m, er werden taxi's van gebouwd, racewagens die de legendarische grens van 100 mijl/u overschreden met slechts 750 cc, bestelwagens enz.

De oorspronkelijke cilinderinhoud bedroeg slechts 696 cc (54 x 76,2 mm). De wel heel kleine boring, werd gerechtvaardigd door het feit dat de belastinggrondslag in Engeland geen rekening hield met de slag, maar alleen met de diameter van de zuigers. Tevens werd het aantal onderdelen tot een minimum beperkt, om de productie- en montagekosten maximaal te drukken.

■ Steeds goedkoper

De standaard carrosserie was een tourer, d.w.z. een open vierzitter, met voorruit en linnen kap. De geadverteerde prijs, op zichzelf al revolutionair, was 225 Britse pond voor de complete auto, maar in december 1922, toen reeds een groot aantal exemplaren aan agenten was geleverd, maakte Austin een reis naar de Verenigde Staten om er nieuwe massaproductietechnieken te ontdekken. Als gevolg daarvan werd de productie verder gemechaniseerd en de prijs van de Tourer verlaagd tot 165 pond. Zijspannen en cyclecars waren nauwelijks goedkoper en voor een prijsvoordeel van enkele ponden gaven nieuwe automobilisten de voorkeur aan een echte auto.

Anderzijds kregen de andere kleine auto's op de markt er een stevige concurrent bij, die bovendien stukken goedkoper was. Het succes van de Seven was bijgevolg groot maar ook verdiend: vanaf 1923 werden er 200 ex. per week van gebouwd.

Voor het modeljaar 1925 kreeg de Seven een ruimere carrosserie en betere uitrusting en een motor van 747cc. Toch



werd hij nog goedkoper. Een naakts chassis kostte 120 pond, terwijl de tourer slechts 155 pond kostte.

Boven: In Duitsland werd de Austin 7 gebouwd door Dixi, de voorloper van BMW

Onder: De Seven is een prima basis voor het bouwen van specials, zoals deze Ulster

■ Austin 7 1922

- Cilinderinhoud: 749 cc – 4-cilinder in lijn, benzine
- Vermogen: 10,6 pk
- Topsnelheid: 84 km/u
- 0-100 km/u: haalt hij niet
- Aandrijving: 4+1V, achterwielaandrijving
- Productiejaren: 1922-1939
- Aantal exemplaren: ± 300.000

Fiat 500 “Topolino”

Kleine muis



Fiat 500A Topolino 1936

In het begin van de dertiger jaren was er vooral in Duitsland een echte “boom” in kleine en vooral goedkope auto’s op drie of vier wielen. Die waren nogal rudimentair en vooral, ze hadden praktisch allemaal een tweetakt motor. Bij Fiat, dat het ook vooral moest hebben van populaire auto’s, liet men zich hierdoor inspireren. Maar er waren een paar kenmerken die van op voorhand werden uitgesloten, zoals een stinkende tweetaktmotor of een minder stabiele driewielige configuratie. De kleine Fiat moest er beter uitzien dan al die andere kleine auto’s, en hij moest zeker comfortabeler zijn.

■ Legende of niet?

Volgens de legende kwam het oorspronkelijke idee voor deze mini-auto van de fascistische dictator Benito Mussolini, die toen aan de macht was in Italië. In 1930 had de “Duce” Fiat-oprichter Giovanni Agnelli ontboden om hem te informeren over de “dringende noodzaak” om de Italianen te motoriseren met een zuinige auto waarvan de prijs niet hoger zou zijn dan 5000 Lire.

Dit idee had zo'n effect, en diende de propaganda van de fascistische partij zo goed, dat Hitler, nauwelijks benoemd tot Rijkskanselier, meteen het idee “pikte” en Ferdinand Porsche ontbood. Die kreeg de opdracht om een auto te ontwikkelen die niet meer dan 1000 Mark mocht gaan kosten. Uit deze eisen ontstonden de Fiat 500 Topolino in Italië en de VW Kever in Duitsland. Of dit allemaal klopt, laten we in het midden.

Wat er ook van zij, volgens het lastenboek, opgesteld onder supervisie van Fiat-baas *Senatore Agnelli* mocht de nieuwe kleine Fiat niet meer kosten dat 5000 Lire. Hij moest functioneel en bedrijfszeker zijn en uiteraard moest de productie zo goedkoop mogelijk zijn, ook wat te gebruiken grondstoffen betrof. Volgens een van de hoofdontwerpers, Dante Giacosa, was één van de grootste problemen nog de keuze van de motor. Die moest nieuw worden ontwikkeld en moest ongeveer 20 pk leveren terwijl het aantal fiscale pk's maximaal 6 mocht zijn. Er werd gekozen voor een klassieke opstelling: een watergekoelde viercilinder voorin, gecombineerd met achterwielaandrijving.

Het was niet enkel de eerste Fiat die in grote aantallen werd gebouwd, men kan gerust stellen dat deze Fiat 500-A bij zijn lancering in 1936 de eerste kleine auto ter wereld was die volgens de principes van massaproductie werd gebouwd. Al snel bereikte de productie 100 auto's per dag.

Men kan de "500" gerust een echte auto in miniatuur noemen. Uiterlijk en mechanisch was hij geïnspireerd op de "Balilla", de best verkopende Fiat tot dan toe. Hij werd aangedreven door een viercilindermotor van 595cc die was gekoppeld aan een vierversnellingsbak. Hij beschikte over hydraulische remmen en haalde een topsnelheid van 85 km/u. Het verbruik van 6 l/100 was gunstig voor die tijd. Niettegenstaande zijn beperkte afmetingen was hij comfortabel te noemen. Hij bood plaats aan 2 personen + 50 kg bagage. Zijn rijklaar gewicht bedroeg 535 kg. En dat alles voor 8900 Lire, wel heel wat meer dan de prijs uit het lastenboek, maar toch nog steeds zeer gunstig geprijsd.

■ Drie generaties

In een Brits magazine werd de 500 kort na zijn lancering omgedoopt tot "Little Mouse", refererend naar Mickey Mouse, die Walt Disney niet veel vroeger op de wereld had losgelaten. Die heet in het Italiaans...Topolino, een naam die intussen in heel veel talen wordt gebruikt om deze kleine Fiat te benoemen.

Het was de eerste Fiat waarvan meer dan 500.000 exemplaren werden geproduceerd, vooral dan na de oorlog. Aanvankelijk had de motor zijkleppen, maar toen de productie in 1948 werd heropgestart, werd gekozen voor klepstoters. Er kwamen nieuwe varianten zoals de kleine stationwagens Giardiniera en Belvedere. Vooral deze laatste zou na verloop van tijd enorm populair worden, omdat hij plaats bood aan vier personen i.p.v. twee. In Frankrijk ging de Topolino in productie bij Simca, en werd hij op de markt gezet als "Cinq". Maar hij werd ook geproduceerd in Duitsland door Fiat-NSU, in Oostenrijk door Steyr, in Indië door Premier en in Polen door Polski-Fiat.



Boven: dwarsdoorsnede van de Fiat 500A Topolino

Onder: Fiat 500C Belvedere 1951

De Topolino bleef in productie tot 1955. Alleen al in Italië werden er 519 847 exemplaren gebouwd, in drie series, A (1936-1939) – B (1948-1949) en C (1949-1955).

Het model werd opgevolgd door de Fiat 600, de eerste Fiat met motor achterin. Die was een beetje groter en liet in het gamma plaats voor een kleiner model. Dat werd dan de 500, met luchtgekoelde tweecilindermotor achteraan. Voor velen is dat de echte opvolger van de Topolino.

■ Fiat 500-A Topolino 1937

- Cilinderinhoud: 569 cc – 4-cilinder in lijn, benzine
- Vermogen: 13,2 pk
- Topsnelheid: 85 km/u
- 0-100 km/u: haalt hij niet
- Aandrijving: 4+1V, achterwielaandrijving
- Productiejaren: 1936-1955
- Aantal exemplaren: 519 847

Volkswagen Kever

Auto voor het volk



■ Vooroorlogse prototypes

Reeds in 1935 waren er enkele prototypes klaar. Het eerste van deze projecten, V 1 genaamd, had een tweecilinder viertaktmotor, terwijl het tweede was uitgerust met een tweetaktmotor met dubbele zuigers. Beide motoren waren luchtgekoeld en achterin gemonteerd.

Het jaar nadien volgden nog eens drie prototypes, ze waren praktisch identiek en kregen de typebenaming V3. Ze kunnen worden beschouwd als de eerste drie Volkswagens in de geschiedenis, met de kenmerken die zouden bijdragen aan het succes van de toekomstige Kever. Zoals de achterin geplaatste luchtgekoelde viercilinder boxermotor met korte slag (70 x 64 mm voor een totaal van 985 cc), vierversnellingsbak en onafhankelijke vering rondom. De typische eivormige carrossievorm was ook al aanwezig. Het motorvermogen bedroeg 23,5 pk bij 3.000 t/min.

Niet veel later volgde nog een reeks prototypes, type Volkswagen 30. Dat was de eerste keer dat de naam Volkswagen officieel werd gebruikt. Ze waren gebouwd door Mercedes-Benz omdat Porsche niet beschikte over adequate productiemogelijkheden. Samen legden ze 2,4 miljoen testkilometers af, een buitengewone prestatie. In 1938 startte men met de bouw van een fabriek in Fallersleben, op enkele tientallen kilometer van Hannover. Men zou er niet enkel een fabriek bouwen maar ook een stadje, met huizen voor de personeelsleden. Op het einde van dat jaar waren er reeds 169.741 Volkswagens besteld (en betaald). Het uitbreken van de oorlog zorgde voor een totale ommezwaai.

De productie van de Kever startte wel degelijk in 1940, maar het ging om een aangepaste open versie bestemd voor het leger, de Kübelwagen, voorzien van een 1.131 cc motor met 25 pk: het oorspronkelijke model bleek onvoldoende

Een auto voor het volk, dat was het plan van de propagandamachine van Hitler. Elke Duitser kon sparen voor zijn auto, en intussen zou de economie met de productie ervan een sterke impuls krijgen. Reeds in 1934 kreeg Ferdinand Porsche de opdracht om een auto te ontwikkelen.

De eerste Kever was het resultaat van de ervaring die hij had opgedaan bij verschillende constructeurs, maar hij nam ook bepaalde oplossingen over die geïnspireerd waren door andere ontwerpers zoals Hans Ledwinka (Tatra), Josef Ganz (Standard-Superior), Böhrler (Hanomag), Edmund Rumpler (aerodynamische auto's) en Martin Stolle (boxermotor).



krachtig voor militair gebruik. In 1942 kreeg de terreinversie gezelschap van een amfibievoertuig, de Schimmwagen. De vele geplaatste bestellingen voor normale auto's werden niet uitgevoerd en in de naoorlogse periode kreeg Volkswagen te maken met een lange reeks rechtszaken wegens niet-uitvoering van bestellingen, aangespannen door kopers die vooraf hadden betaald, en waarvan het aantal inmiddels was opgelopen tot 336.000.

■ Gered door de Britten

Op 10 april 1945 trokken Amerikaanse troepen het fabrieksstadje binnen, een maand later werd het omgedoopt tot Wolfsburg. De fabriek was voor twee derden verwoest, maar in juni reeds werd de productie langzaam hervat, onder leiding van de Britse Majoor Ivan Hirst: tegen het eind van het jaar hadden slechts 1.785 auto's de fabriek verlaten. Die waren grotendeels bestemd voor de bezetter en voor de posterijen.

Pas in 1948 verbeterde de situatie: in mei kwam de 25.000^e Volkswagen van de band. Nog het vooroorlogse model, maar met de 1.131cc-motor.

Deze auto, Standard-Model genaamd, bleef tot 1953 zonder noemenswaardige wijzigingen in productie. In 1949 verscheen het Export-Model, een beetje luxueuzer qua afwerking maar nog steeds met de 1.131 cc motor. Dat jaar werd ook de Cabrio voorgesteld, identiek vanuit mechanisch oogpunt.



Naarmate de situatie verbeterde ging Volkswagen op zoek naar internationale afzetmarkten. Reeds in 1948 werd een overeenkomst gesloten met D'Ieteren, één van de eerste buitenlandse contracten.

Er zijn in totaal 21 529 464 Kevers gebouwd. De laatste klassieke Volkswagen Kever verliet op 30 juli 2003 de fabriek in Puebla, Mexico.

Boven: alle kever-generaties op een rij

Onder: de miljoenste kever. Er zouden er nog meer dan 20 miljoen volgen

■ Volkswagen Kever 1949

- Cilinderinhoud: 1.131 cc – 4-cilinder boxer, benzine
- Vermogen: 25 pk
- Topsnelheid: 100 km/u
- 0-100 km/u: 25 sec
- Aandrijving: 4+1V, achterwielaandrijving
- Productiejaren: 1947-2003
- Aantal exemplaren: 21.529.464

Citroën 2PK

Nooit meer geëvenaard



2CV "Charleston"

Het is altijd een goed teken als auto's bijnamen krijgen. Het wijst erop dat de auto in kwestie iets losgemaakt heeft bij zijn gebruikers, maar ook in de bredere kring van mensen daarrond. De iconische 2PK is zo'n auto. Bij de Vlamingen veelal bekend als "deusjevo" of "geitje", bij onze noorderburen eerder als (lelijke?) "eend".

In moederland Frankrijk heet onze eend een "Deuche", als verkorting van de naam 2CV ofte deux chevaux vapeur, twee (fiscale) paardenkrachten. In Duitsland is de 2PK ook een "Ente", in Engeland spreekt men van de "Tin Snail" ofte tinnen slak, ongetwijfeld refererend naar de gezapige prestaties die deze gedoodverfde alleskunner leverde.

Na de dood van André Citroën en de overname van het noodlijdende autobedrijf door bandenfabrikant Michelin, kwam Pierre-Jules Boulanger aan het hoofd te staan. Hij is niet alleen de vader van de al even beroemde Traction Avant, in het begin van de jaren '30 broedde hij ook op een kleine, eenvoudige auto die het Franse platteland zou kunnen mobiliseren. Deze TPV of Toute Petite Voiture omschreef hij als "een paraplu op wielen".

Het lastenboek dat Boulanger aan zijn ingenieurs overhandigde was dan ook op maat van de belangrijkste doelgroep: de Franse plattelandsmensen. Zo moest de TPV niet alleen zuinig, betrouwbaar, goedkoop en eenvoudig te bedienen en te repareren zijn, hij moest ook in staat zijn om de boer en zijn vrouw en zeker 50 kg vracht over de slechtste wegen comfortabel te transporteren. Een mand met eieren mocht daarbij na de rit geen enkel gebroken exemplaar vertonen, en de opgedofte heer des huizes moest met zijn hoed op naar de zondagsmis kunnen karren. Eén ding bleek geen vereiste: de auto moest niet mooi zijn.

■ Uiterst lange genese

In 1935 was het eerste prototype klaar, het was (om de kosten te drukken) een cycloop, met slechts één koplamp links vooraan en één lampje links achteraan, oorspronkelijk met een aluminium koetswerk en een keuze uit twee motoren, watergekoelde boxers met twee of vier cilinders van 375 of 750 cc. Ontelbare varianten op het thema passeerden de revue en in 1939 zou de TPV zijn intrede maken op het Salon de L'Automobile in Parijs. Wereldoorlog II zou alles op zijn kop zetten en de prototypes werden verstopt op een kasteelzolder in La Ferté-Vidame (nu nog steeds een testcentrum van Citroën) opdat ze niet in Duitse handen zouden terechtkomen.



2CV Fourgonnette

Reeds tijdens de oorlog werd in het geheim verder gewerkt aan de 2PK en werd heel het concept in vraag gesteld omdat de kosten het initiële budget met 40% oversteeg. De 2CV werd herwerkt maar bleef trouw aan de oorspronkelijke principes. Op het autosalon van 1948 zal de 2PK dan ook eindelijk aan het grote publiek worden voorgesteld. Nogal wat mensen zijn dan redelijk geschokt door zijn alle conventies tartende vormgeving. Zijn bescheiden motorisering wordt nog een tijd later, in 1949, onthuld. In het vooronder zit een luchtgekoelde tweecilinder boxer van 375 cc (2 fiscale PK) die als maximaal vermogen 9 pk levert. Waar oorspronkelijk aan een hydropneumatische ophanging was gedacht, heeft de auto nu een systeem met wrijvingsschokbrekers en een interactie tussen voor- en achterzijde die de wielen permanent in contact met de weg houdt. Een lanceerprijs van 228.000 oude Franse francs wordt uiteindelijk vastgelegd, beduidend minder dan alles wat de concurrentie te bieden heeft. De enige beschikbare kleur was grijs, wielen inbegrepen. De 2PK was een instant hit en in het begin zullen er wachttijden van ettelijke jaren ontstaan om er een eentje te bemachtigen.

■ 41 jaar in productie

In de loop der jaren zullen cilinderinhoud en vermogen geleidelijk groeien tot 602 cc en 29 pk. Gedurende een aantal jaren ('58 tot '70) heeft Citroën ook een vierwielaangedreven off-road versie aangeboden, oorspronkelijk 4x4 Sahara genoemd en daarna 2CV Bimoteur, omdat hij twee identieke motoren en versnellingsbakken combineerde, een voor- en een achteraan. Van deze mythische auto zijn slechts in totaal 694 exemplaren gefabriceerd en nog bestaande exemplaren in goede staat zijn makkelijk meer dan 100.000 euro waard.

In totaal zijn er tussen 11 juli 1949 en 27 juli 1990 5.144.946 2 PK's gebouwd, waarvan zo'n 3,9 miljoen 'gewone' en 1,25 miljoen als bestelwagenversie of "fourgonnette". Als je de zustermodellen op dezelfde technische basis meerekent, zoals de Dyane, de



Boven: 2CV prototype TPV

Onder: 2CV "Sahara"

Ami, en de vrijetijdsversies Méhari en FAF meerekent, komt het uiteindelijke productie-aantal op zo'n 9 miljoen.

Voor veel mensen blijft de 2PK een begrip. Het basisconcept van de auto als eenvoudig, betrouwbaar en comfortabel vervoermiddel werd daarna nooit meer op dezelfde manier geëvenaard.

■ Citroën 2CV 1949

- Cilinderinhoud: 375 cc – 2-cilinder boxer, benzine
- Vermogen: 9 pk
- Topsnelheid: 60-70 km/u
- 0-100 km/u: heeft u een half dagje en een lange aflopende weg?
- Aandrijving: 3+1V, voorwielaandrijving
- Productiejaren: 1949-1990
- Aantal exemplaren: ± 5.145.000

De heropstanding van de Régie



Presentatie van de 4CV op het Salon van Parijs, 1946

In de tweede helft van 1944 was de oorlog voor Frankrijk zo goed als voorbij en alle sectoren kenden een schuchter herstel. Niet bij Renault, daar was de situatie dramatisch: meer dan de helft van de fabrieken waren verwoest door de bombardementen. Louis Renault kan de heropbouw niet organiseren: beschuldigd van collaboratie wordt hij opgesloten in de gevangenis van Fresnes waar hij op 24 oktober van dat jaar overlijdt.

Op 16 januari 1945, op bevel van generaal de Gaulle, wordt Renault een "Régie Nationale", het bedrijf wordt genationaliseerd en het algemeen beheer komt onder leiding van Pierre Lefauchaux. Hij heeft de moeilijke taak om de productie nieuw leven in te blazen en vooral om te beslissen wat er geproduceerd zal worden. Hij is van mening dat de enige manier om een lage verkoopprijs te garanderen enkel kan worden gerealiseerd

door een uniek model te bouwen dat is aangepast aan de marktvraag.

Na grondige evaluatie valt de keuze op een kleine gezinswagen waarvan het prototype tijdens de oorlogsjaren grotendeels clandestien werd ontwikkeld. Die auto zou je kunnen bestempelen als een soort VW-kever in Franse stijl. Dat is geen toeval, aangezien Ferdinand Porsche, een tijd "dwangarbeider" in Frankrijk, ook werd geconsulteerd toen de auto werd ontworpen. Deze auto met 4 fiscale pk's (vandaar de naam 4 CV) breekt met de technische traditie van vroeger en is geïnspireerd door de toenmalige Duitse ontwerptrend: alles achterin. Hij had dus de motor achterin, was kleiner dan de Volkswagen, maar toch voorzien van 4 deuren. De motor was een watergekoelde 4 cilinder van 760 cc die 19 pk ontwikkelde en een topsnelheid van 100 km/u mogelijk maakte. Dezelfde architectuur zou later worden gebruikt voor de Dauphine, de R8 en de R10.

■ Bolhoed

De officiële presentatie vindt plaats ter gelegenheid van het Salon van Parijs, 1946. De productie start pas in de zomer van 1947, als gevolg van de schade die de industrie tijdens de oorlog had opgelopen en de vertragingen die er waren door de herstelling van de machines.

De "Renault van de hoop" is aanvankelijk alleen verkrijgbaar in zandgeel, een verf die haastig werd gebruikt voor de eerste modellen en afkomstig was van het Duitse leger, als onderdeel van de herstelbetalingen. Deze verf was aangebracht om de tanks van het Afrika Korps te schilderen! De nieuwe Renault krijgt meteen de bijnaam "motte de beurre" (klompje boter), niet enkel omwille van de kleur, maar ook vanwege zijn vorm. Bij ons wordt hij bekend als "bolhoed".

Het succes van de 4 CV is overweldigend en Renault is niet in staat om aan

de bestellingen te voldoen. De Franse markt, letterlijk verzot op auto's, vond in de zuinige 4 CV het ideale product om de vraag naar vierwielers te bevredigen. Hij symboliseert de terugkeer naar de vrede en welvaart omdat het de eerste Franse auto is die bereikbaar is voor de grote massa, zoals aangegeven door de reclameslogan die destijds werd gebruikt: "4 paarden, 4 deuren, 444.000 francs! ".

■ De eerste die de een miljoen overschreed

De dagelijkse productie bedroeg 15 voertuigen in 1948 en bereikte 375 eenheden in 1950, een indrukwekkend aantal voor die tijd. De leveringstijd bedraagt meer dan een jaar, niet alleen vanwege de grote vraag, maar ook vanwege fabricageproblemen. De 4CV, die wordt gebouwd op grote geautomatiseerde en geïntegreerde lijnen om de kostprijs te verlagen, staat symbool voor het begin van de massaconsumptie.

Het gamma werd in 1948 uitgebreid met twee afwerkingsniveaus (luxe en normaal), en met een "grand luxe" afwerking in 1949. Die "grand luxe" heeft 4 pk meer, tot 21 pk en heeft ook een openrollend canvas dak. In 1950 ziet de R1063 het licht, een sportversie van 32 pk, die deelneemt aan vele wedstrijden, waaronder Rally van Monte-Carlo 1949, de 24 u van Le Mans 1951, de Mille Miglia 1952 en vele andere. De naam "1063" werd gekozen om de code-naam van de productieversie te volgen, die was namelijk "1062". Van dit model werden 80 exemplaren gebouwd. Deze auto zal ook aan de basis liggen van de eerste Alpines.

Tot 1954 was de 4 CV de best verkochte auto in Frankrijk. Toen de productie in juli 1961 stopte, waren er in totaal 1.105.547 exemplaren van geproduceerd. Het was de eerste Franse auto waarvan meer dan een miljoen exemplaren werden gebouwd.

Samen met de Dauphine was de 4CV bijna vijftien jaar lang het belangrijkste model dat door Renault op de markt werd gebracht.



Het aantal chroomstrips van de eerste exemplaren werd snel gehalveerd

■ Renault 4CV 1949

- Cilinderinhoud: 760 cc – 4 cilinders in lijn, benzine
- Vermogen: 19 pk
- Topsnelheid: 100 km/u
- 0-100 km/u: ± 28 seconden
- Transmissie: 4 versnellingen, achterwielaandrijving
- Productiejaren: 1946-1961
- Geproduceerde exemplaren: 1.105.547

Land Rover Series I

De eerste civiele 4X4



De auto van het Salon van Amsterdam, 1948 – 80 inch wielbasis

In de nasleep van de Tweede Wereldoorlog werden grondstoffen in Groot Brittannië strikt gerantsoeneerd en voornamelijk geleverd aan bedrijven die (land)bouw- of industrieel materieel produceerden, of producten maakten die op grote schaal konden worden geëxporteerd om de noodzakelijke deviezen voor het land te verdienen.

Omdat die rantsoenering de bouw van gewone auto's verhinderde, kwam Maurice Wilks, de hoofdontwerper van autobouwer Rover, met een plan om een licht landbouw- en bedrijfsvoertuig te produceren. Het concept was gelijkaardig aan dat van de Willy's Jeep, maar dan meer toegespitst op gebruik in de landbouw. Hij werd mogelijk geïnspireerd door de Standard Motor Company, die met soortgelijke problemen kampte en kon overleven door de zeer succesvolle Ferguson TE20-tractor te bouwen. Maar hij kon net zo goed zijn geïnspireerd door zijn eigen ex-leger Jeep op zijn boerderij in Noord-Wales.

■ Veelzijdig

Hij voegde een PTO-functie toe, aangezien tractoren die functie wel boden, maar minder flexibel waren als trans-

portmiddel. Het oorspronkelijke Land Rover-concept – een kruising tussen een lichte vrachtwagen en een tractor – is vergelijkbaar met de Unimog, die in dezelfde periode in Duitsland werd ontwikkeld.

De bouw van een eerste prototype begon in 1947. Wilks werkte samen met zijn broer Spencer, algemeen directeur van Rover. Hij startte met een Jeep-chassis en -assen. Zijn prototype had een opvallend kenmerk: het stuur was in het midden gemonteerd. Het werd daarom bekend als de "centre steer". Hij werd aangedreven door een motor en versnellingsbak van een Rover P3-sedan. De carrosserie werd met de hand gemaakt van een aluminium/magnesiumlegering genaamd Birmabright, om te besparen op staal, dat gerantsoeneerd was.

Dit prototype bleek een capabele en veelzijdige machine. De aftakasaandrijving aan de voorkant van de motor en van de versnellingsbak naar het midden en de achterkant van het voertuig zorgde ervoor dat het landbouwgereedschap kon aandrijven, precies zoals een tractor dat zou doen. Het werd ook getest tijdens het ploegen en het uitvoeren van andere landbouwtaken. Terwijl het voertuig werd klaargestoomd voor productie, werd er minder nadruk gelegd op de concurrentie met een tractor en liet men ook de centrale besturing vallen om praktische redenen. De carrosserie werd vereenvoudigd om de productietijd en -kosten te drukken en er werd een grotere motor gemonteerd, samen met een speciaal ontworpen transfertbak ter vervanging van die uit de Jeep. Het resultaat was een voertuig dat geen enkel Jeep-onderdeel gebruikte en dat iets korter was dan de Amerikaanse inspiratiebron, maar breder, zwaarder en sneller was en de aftakasaandrijvingen behield.



■ Zelfstandig merk

De Land Rover ging in 1948 in productie, die eerste versie zou wat later de "Series I" worden genoemd. Hij was ontworpen voor gebruik op de boerderij en voor licht industrieel gebruik. Van in het begin had de Land Rover een stevig kokerchassis en omwille van het naoorlogse staaltekort en het aluminiumoverschot, een niet-roestende aluminium carrosserie. De kleurkeuze werd gedicteerd door overvloedige voorraden uit de vliegtuig oorlogsindustrie: verschillende tinten lichtgroen.

Oorspronkelijk was de Land Rover slechts in één uitvoering leverbaar, die van 1948 tot 1951 een wielbasis van 80 inch (2,03 m) had. De 1,6-liter benzine-motor die ongeveer 51 pk produceerde en de vierversnellingsbak van de Rover P3 werden behouden, samen met de nieuwe tweeversnellings-transferbak. Hij had ook een origineel aandrijvings-systeem, met een vrijloop (zoals gebruikt op verschillende Rover-auto's uit die tijd). Hierdoor kon de vooras worden losgekoppeld, waardoor een vorm van niet-permanente vierwielaandrijving mogelijk werd. Bij zijn lancering was dit de eerste in massa geproduceerde civiele auto met vierwielaandrijving.

Oorspronkelijk was de Land Rover ontworpen om slechts twee of drie jaar in productie te blijven en om cashflow en exportorders voor de Rover Company binnen te halen, zodat de productie van luxeauto's weer kon worden opgestart.



Maar toen dat gebeurde, bleek de Land Rover nog steeds veel beter te verkopen en werd besloten om er een afzonderlijk merk van te maken.

Boven: een Series I in zijn element, als reddingsvoertuig

Onder: het Centre Steer Prototype uit 1947

■ Land Rover series I – 1948

- Cilinderinhoud: 1600 cc – 4-cilinder, benzine
- Vermogen: 51 pk
- Topsnelheid: 90 km/u
- 0-100 km/u: haalt hij niet
- Aandrijving: 4+1 V x2, 4x4 aandrijving
- Productiejaren: 1948-1958

Citroën DS

Ontegensprekelijk de godin



Stuurwiel met slechts één spaak

In 1955, zoals dat de gewoonte was op het autosalon in Parijs, werd de opvolger van de toen al legendarische 'Traction Avant' van Citroën voorgesteld. De verwachtingen waren dus hooggespannen, maar de auto sloeg niettemin in als een bom. De naam verwees niet toevallig naar een godin (la déesse), 'zij' werd binnen de kortste keren de godin van de weg. Belangrijke auto's krijgen ook vele troetelnamen en dat was bij deze godin niet anders: met uitzondering van de in Vlaanderen nogal gebezigde naam 'het strijkijzer', werden ook hier vooral dierenassociaties gemaakt: de snoek (Nederland), de Haifisch of Flunder (haai of schol, Duitsland), de Squalo (haai, Italië) of de Boca de Sapo (kikkerbek, Portugal) en Padde (pad, Noorwegen).

De vader van de DS is ongetwijfeld André Lefebvre, een van oorsprong vliegtuigbouwkundig ingenieur die bij Voisin aan raceauto's had gewerkt, die door de te vroeg verongelukte visionair en Citroën-directeur Pierre-Jules Boulanger naar Citroën was gehaald om er leiding te geven aan een groep van vooruitstrevende ingenieurs die

'l'usine des cerveaux' werd genoemd, de hersenfabriek. Voor het uitwerken van een waardige opvolger van de Traction Avant kregen ze bij wijze van spreken 'carte blanche' en dat heeft Citroën en de hele wereld geweten.

■ Hydropneumatisch

Het (letterlijk) pompend hart van de auto was een hydraulisch systeem dat gebruikt werd voor de vering, de besturing, het remmen en zelfs de bediening van de versnellingsbak, waar dat bij haast alle auto's in die tijd volledig mechanisch was. Bovendien had de DS, net zoals zijn voorganger, voorwielaandrijving (haast onbestaand in deze grootte-categorie), en was hij voorzien van schijfremmen op de voorwielen (ook zeker nog geen evidentie).

Voor het koetswerk werd een druppelvorm gekozen, met een brede neus en veel smallere achterkant, wat de stroomlijn ten goede moest komen. Al deze dingen, samen met een zeer lange wielbasis (dus ongekend veel ruimte binnenin, zeker voor de achterpassagiers), een laag zwaartepunt en een vrij extreme ge-

wichtsverdeling met nadruk op de vooras (66% van het totale gewicht), zorgden voor een bijzonder grote rechthoekstabiliteit en een zeer gezonde wegligging.

Oorspronkelijk zou Citroën ingenieur Walter Becchia voor de DS zescilinder boxermotoren ontwikkelen, maar dat liep niet van een leien dakje. Toen men dan toch maar besliste om de oude, klassieke maar zeer robuuste en slijtvaste viercilinder in lijn van de voorganger Traction Avant te gaan gebruiken, diende die een heel eind naar achter te worden geschoven om onder de duikende, lage motorkap te passen. De viercilinder motor reikte met zijn achterkant zelfs tussen de benen van de voorste inzittenden, men zou haast kunnen spreken van een middenmotor. Dat verschuiven van het zwaartepunt naar achter was uiteraard ook zeer goed voor de wegligging en algehele stabiliteit.

Daarenboven werd alles in het werk gesteld om het gewicht zoveel mogelijk te beperken, onder meer door het gebruik van een polyester dak, een aluminium motorkap en, in de eerste jaren, zelfs een plexiglas achterraut. Omdat die snel vrij ondoorzichtig werd, schakelde men later terug over op een echt glazen exemplaar.

Opvallend in het zeer luchtige, ruime interieur waren het overvloedig gebruik van nieuwe kunststof materialen, het dashboard bijvoorbeeld was het grootste in één stuk vervaardigd nylon van die tijd. Voor de zachte en supercomfortabele stoelen werden ook plastic vezels gebruikt, het stuurwiel had slechts een spaak en aangezien de remmen bekrachtigd waren via het hydraulisch systeem, was het rempedaal geen pedaal maar gewoon een ronde knop (de 'champignon'). Het zorgde ervoor dat bij een noodstop sneller kon geremd worden, maar hij werd later toch afgevoerd omdat heel wat gebruikers er niet aan konden wennen. Doseren met een dergelijk systeem was niet eenvoudig.

■ Bochtverlichting

Last but not least moet nog iets gezegd worden over de koplampen. Die waren vanaf 1966 'zelfstellend' en voorzien van een vrij gesofisticeerd systeem om



steeds op dezelfde hoogte te schijnen om tegenliggers niet te verblinden. In 1968 kwamen koplampen en verstralers achter een grote glasplaat te zitten, waarbij de binnenste verstralers meedraaiden met de wielen in de bochten, weer via een gesofisticeerd systeem van kabels en veren.

De DS had ook een goedkopere, meer 'uitgeklede' variant vanaf 1956 die ID werd genoemd. Aangezien een aantal dingen (zoals schakelen) hier mechanisch bleven, kon het hydraulisch systeem vereenvoudigd worden, wat uiteraard ook de prijs drukte.

Een zo innovatieve en speciaal vormgegeven auto kon natuurlijk niet iedereen bekoren, gewend als men was aan veel klassiekere automobielen. In zijn 20-jarig bestaan ('55 tot '75, in 1974 werd zijn opvolger CX gelanceerd) werden er zo'n 1.456.000 stuks van verkocht, wat niet bijzonder veel was. Er werden trouwens meer exemplaren van de eenvoudiger en conventionele ID verkocht dan van de excentrieke DS. De ID was natuurlijk ook een stuk goedkoper. Bijna heel de tijd is er ook een break-versie geweest die al even onconventioneel oogde en er zijn ook nog een aantal cabrio's vervaardigd die bij verzamelaars nu hoge ogen gooien.

Er bestond ook een breakversie

■ Citroën DS 1955

- Cilinderinhoud: 1911 cc – 4-cilinder in lijn, benzine
- Vermogen: 75 pk
- Topsnelheid: 145 km/u
- 0-100 km/u: ± 17 s
- Aandrijving: 4V, voorwielaandrijving
- Productiejaren: 1955-1975
- Aantal exemplaren: ± 1.455.000

Mini

Het ruimtewonder



De eerste mini's hadden een afgeronde grille

In de tweede helft van de jaren vijftig was de British Motor Corporation (BMC) nog een heel belangrijke autofabrikant, toen geleid door Leonard Lord (de latere Lord Lambury). In 1956 was er de Suez-crisis en de bijhorende brandstofperikelen en Lord zag dat kleine auto's 'van over het kanaal' op een groeiende populariteit konden bogen.

Hij riep zijn meest excentrieke ingenieur, Alec Issigonis, technische vader van de toen erg populaire Morris Minor, begin 1957 bij zich en beval hem een zeer compacte auto te ontwerpen die bestaande onderdelen van BMC gebruikte en toch ruim plaats bood aan 4 personen. Issigonis zette zich onverdrotten aan het werk en dacht altijd en overal aan zijn opdracht, zodat hij ook in restaurants op servetjes technische schetsen zat te maken voor zijn nieuwste ontwerp.

Om zoveel mogelijk plaats over te houden voor passagiers en bagage opteerde Issigonis voor voorwielaandrijving. Hij nam de A series viercilinder in 850 cc-versie van BMC en plaatste hem overdwers voorin, in een zeer compact ontwerp samen met de versnellingsbak die dezelfde olie deelde. Door de wielen op de hoeken te plaatsen, ze bijzonder klein te houden (10 duims) en een be-

roep te doen op de erg compacte rubber ophanging van zijn vriend Alex Moulton. Op die manier kon hij een ongehoord plaatsaanbod creëren in een autootje dat nauwelijks 3 meter lang was (3,05 m om precies te zijn).

De auto kwam uiteindelijk al in augustus 1959 op de markt, onder twee merknamen (en bijhorende logo's) nog wel: bij Austin werd hij de Seven 850 genoemd, bij Morris de... Mini Minor. In 1970 zou het uit BMC voortgekomen British Leyland de naam Mini als merk naar voor schuiven.

■ John Cooper

Van zodra de Mini werd gelanceerd waren de kritieken erover vooral lovend. De auto werd door velen, en door de autojournalisten in het bijzonder, geroemd om zijn levendig rijgedrag, zijn snedig karakter en zijn uitstekende wegligging. Dat de rubberveren van Moulton, de zogenaamde hydro-elastische ophanging, niet al te comfortabel was, onder meer omwille van de bescheiden veerwegen, bleek geen probleem te zijn, zeker niet voor zijn geestelijke vader. "Een chauffeur die oncomfortabel zit, is een alerte chauffeur," liet Issigonis ooit optekenen.

Een van Issigonis' vrienden was John Cooper, die onder meer raceauto's bouwde (zelfs Formule 1) en voor andere race-toepassingen dikwijls gebruik maakte van opgevoerde versies van BMC's A-motor. Een en ander resulteerde in een Cooper-versie van de Mini, die in 1961 verscheen en een uitgeboorde (997 cc) en opgevoerde motor had die geen 34 maar 55 pk produceerde. Hij kreeg ook een dubbele SU-carburator mee en vooraan schijfremmen. Een paar jaar later verscheen een nog performantere versie, met een tot 1275 cc vergrote krachtbron die zo'n 80 pk kon leveren en Cooper S werd genoemd. Met deze kleine bolide wonnen rijders als Paddy Hopkirk en Timo Mäkinen niet min-



By Mercedes-Benz.



INDIVIDUALISTEN HOREN SAMEN.

Al 50 jaar lang vinden comfort, luxe en state-of-the-art technologie elkaar op onnavolgbare wijze in de 116 Serie berline. Het is een echte klassieker die de lat telkens hoger legt. Geen twijfel mogelijk: deze S-Klasse en stijlfanaten zijn voor elkaar gemaakt – zowel vandaag als een halve eeuw geleden.



Boven: de "Cooper" versie, onder de "Clubman" uitvoering

der dan 4 keer de legendarische rally van Monte Carlo, van 1964 tot 1967. Ze maakten er veel grotere auto's en merken belachelijk en sommige chauvinistische Franse officials zo pijnlijk dat ze de Mini in 1966 diskwalificeerden omdat hij zogenaamd onreglementaire lichten had. Citroën won uiteindelijk officieel die uitgave.

■ Mini revisited

Zoals het een icoon betaamt, werden van de Mini heel wat varianten en kopies geproduceerd. Er waren de varianten van de constructeur zelf, de Coopers, de Clubman estate versies, de open Mini Moke strandjutter, zelfs een pick-up. Maar ook de Engelse merken Wolseley en Riley maakten hun (luxe)versies en in Italië bouwde ook Innocenti een hele tijd Mini's (met een door Bertone gewijzigd koetswerk).

In 1986 werd het overkoepelende British Leyland omgedoopt tot Rover Group en in 1994 kocht de Duitse autobouwer BMW deze groep, onder impuls van toenmalig CEO en anglofiel Bernd Pischetsrieder. Deze laatste had zijn liefde voor de auto opgedaan in de Engelse BMC fabrieken van Longbridge, waar hij was geïntroduceerd door zijn nonkel... ene Alec Issigonis. In 2000 besloot BMW alleen Mini te houden en de rest van de merken (Rover, MG, Jaguar Land Rover, etc.) af te stoten. In 2001 bracht BMW zijn nieuwe versie van de MINI (nu met hoofdletters om het onderscheid te maken), ondertussen uitgebouwd tot een merk met verschillende voertuigen. Hun meest sportieve modellen krijgen nog steeds het logo 'John Cooper Works'.

■ Morris Mini Minor 1959

- Cilinderinhoud: 847 cc – 4-cilinder in lijn, benzine)
- Vermogen: ± 35 pk
- Topsnelheid: ± 130 km/u
- 0-100 km/u: ± 23 s
- Aandrijving: 4V, voorwielaandrijving
- Productiejaren: 1959-2000
- Aantal exemplaren: ± 5.300.000



Toyota Corolla

My Toyota is fantastic

In het begin van de jaren '60 trachtte de nog jonge Japanse auto-industrie voet aan grond te krijgen in Europa. In België was het Nippon-auto dat in het najaar van 1962 vanuit Diest een eerste offensief inzette. Er werden in 1963 enkele PMC-modellen verkocht maar een succes was het niet. Kort daarop trachtte Hino zich te vestigen maar ook dit werd niets. Honda paste een andere strategie toe door eerst met scooters en motorfietsen onze markt te veroveren. Ook Datsun zocht een plaats op de Europese markt.

In januari 1966 werd de International Motor Company, kortweg I.M.C., opgericht door Joska Bourgeois, die Toyota-baas Toyoda eerder toevallig ontmoette. Reeds maanden ervoor werden sommige dealers gepolst naar hun interesse. Dominique Holvoet herinnert zich dat z'n vader gelijktijdig twee Japanse auto's tentoonstelde. Een Datsun en een Toyota Corolla. De afspraak was duidelijk. Welke auto het eerst verkocht werd, met dat merk gingen de Holvoet's verder zaken doen. De Toyota vond eerst een koper en nu, 55 jaar later, is de naam Holvoet nog steeds synoniem voor Toyota in Dendermonde, maar ook bij verzamelaars.

Op het autosalon in 1966 was het zover. Twee modellen pronkten op de stand. De Corona, een eerder bescheiden gezinswagen met een viercilinder van 986 cc, die niet veel later zou vervellen tot de Corolla, en de Crown, een grotere berline. Volgens Comaubel werden er in dat eerste jaar reeds 922 Toyota's geleverd.

■ Klein kroontje

De compacte Corolla, geïntroduceerd in 1966, was in 1974 de meest verkochte auto ter wereld en is nog steeds een van de bestsellers op de wereldmarkt. In 1997 werd de Corolla de best verkochte auto aller tijden, ten koste van de Volkswagen Kever. En in 2021 bereikte Toyota



de mijlpaal van 50 miljoen verkochte Corolla's in twaalf generaties.

De naam Corolla maakt deel uit van Toyota's naamgevingstraditie om namen voor berlines te gebruiken die zijn afgeleid van de Toyota Crown, "corolla" is Latijn voor "kleine kroon".

De eerste modellen hadden achterwiel-aandrijving, later werd overgestapt naar voorwiel-aandrijving. Er zijn ook versies met vierwiel-aandrijving geproduceerd. De traditionele concurrenten van de Corolla waren de Nissan Sunny, die in hetzelfde jaar als de Corolla in Japan werd geïntroduceerd, de Honda Civic en de Mitsubishi Lancer.

De eerste auto, de KE1x-serie, was eerder klein, met een wielbasis van 2285 mm. Hij had een vierversnellingsbak of een

Première op het Salon van Tokio 1966



Corolla break

automatische transmissie met twee versnellingen, de Toyoglide. In Japan werden transmissies met vloerschakeling destijds alleen geschikt geacht voor vrachtwagens, terwijl vier versnellingen impliceerden dat de motor niet genoeg koppel had. Meer koppel zorgt er immers voor dat elke versnelling een grotere spreiding van het motortoerental heeft en er dus minder versnellingen nodig zijn. Dit was een grote gok van Toyota, maar de effectiviteit van het nieuwe systeem nam vlug alle vooroordelen weg.

Eenvoudig interieur



■ Toyota Corolla KE1 1966

- Cilinderinhoud: 1.077 cc – 4-cilinder, benzine
- Vermogen: 60 pk
- Topsnelheid: 140 km/u
- 0-100 km/u: 20 sec
- Aandrijving: 4+1 V achterwielaandrijving
- Productiejaren: 1966-
- Aantal exemplaren: >40 miljoen

■ Eenvoudig en betrouwbaar

De ophangingsvooraan bestond uit MacPherson-veerpoten die werden ondersteund door een dwarse bladveer, de starre as achteraan rustte op twee bladveren. De motor was oorspronkelijk bedoeld voor de belastingklasse onder de 1000 cc, maar werd laat in het ontwerpproces gewijzigd in 1077 cc om de Datsun 1000 te verslaan. In Japan werd hij hierdoor in de motorrijtuigenbelastingklasse van 1000 cc geplaatst, maar kreeg hij enig prestige ten opzichte van de Datsun 1000 – geholpen door zijn reclamecampagne "100 cc voordeel". In mei 1967 kwamen een vierdeurs sedan (KE10F) en een driedeurs stationwagen (KE16V).

In maart 1968 kreeg de hele eerste generatie een facelift, voornamelijk veiligheidsupgrades om te voldoen aan de nieuwe Amerikaanse wetgeving. Er kwamen ook krachtigere motoren en in 1968 werd gestart met de eerste assemblage buiten Japan.

Toyota bleek van bij de start een schot in de roos. Het gamma werd jaar na jaar uitgebreid, er kwamen steeds dealers bij en het merk bleef maar groeien. Aanvankelijk was de techniek niet erg vooruitstrevend maar anderzijds bleken ze zeer betrouwbaar. Bovendien had je veel waar voor je geld en was het cliënteel erg tevreden. Het aantal Toyota-eigenaars die telkens weer opnieuw voor Toyota kozen was uitzonderlijk hoog. In 1972, na amper 6 jaar, kreeg Toyota aansluiting bij de topmerken in ons land.

Honda S800 Coupé

10.000 toeren!

Honda, het belangrijkste Japanse merk van motorfietsen, stelde in 1962 zijn eerste auto voor. De productie was in de eerste jaren gebaseerd op kleine modellen die werden aangedreven door motoren afgeleid van het gamma motorfietsen. Nagenoeg allemaal met luchtgekoelde viertaktmotoren.

De eerste Honda auto was een kleine, sportief ogende spider, uitgerust met een voorin geplaatste 531 cc viercilindermotor die 44 pk produceerde bij 8000 t/min. Verbazingwekkend was het feit dat de eindaandrijving werd verzekerd door twee kettingen, één per wiel. Dit model maakt zijn debuut in Europa na zijn presentatie op het Autosalon van Genève in 1964. In 1965 werd op het Salon van Tokyo een coupéversie aan de spider toegevoegd. Dit moest de nieuwe imago-auto van het merk worden. De motorinhoud werd verhoogd tot 800 cc – vandaar zijn benaming S800 – en ook de spider kreeg deze motorisatie. Het specifieke vermogen van deze kleine 4 cilinders met twee bovenliggende nokkenassen lag bij 110 pk/l. Indrukwekkend voor die tijd, net als de rode zone die pas bij 9.500 t/min begon.

Het Japanse merk was intussen – vanaf 1964 – ook actief in de Formule 1 met de RA271 die de wereld verbaasde met zijn dwarsgeplaatste V12 van 1.500 cc. waar de concurrentie zijn vertrouwen stelde in V-8 motoren in de lengterichting.

■ Coupé of roadster

De S800 moest het opnemen tegen de Austin-Healey Sprite, MG Midget, Triumph Spitfire, Datsun Fairlady en Fiat 850 Spider. Net als de S600 was de S800 verkrijgbaar als coupé of roadster. De kleurkeuze was in het begin wel beperkt: wit, rood en geel voor de cabrio, wit, rood en zilver metallic voor de coupé. De nieuwe sportieve Honda zette de geavanceerde technologie van



Honda S800 MK1

zijn voorgangers voort. De 791 cc grote viercilinder-in-lijn had eigenschappen die zelfs de meest verfijnde Europese GT's niet kenden: hij was volledig uit aluminium en had een cilinderkop met dubbele bovenliggende nokkenassen. Hij beschikte over vier carburatoren en produceerde 78 pk bij 8.000 t/min. De Honda zette iets meer dan 700 kilogram op de weegschaal en bereikte een topsnelheid van 160 km/u. Daarmee was dit Honda's snelste auto, maar hij verbruikte nog steeds minder dan 7l/100 km. In april 1967 werd de auto uitgeroepen tot de snelste 1-liter seriewagen ter wereld dankzij de hoogtoerige motor (tot 10.000 t/min) en de ervaring Honda als constructeur van snelle motorfietsen.

De eerste geproduceerde exemplaren bleven de kettingaandrijving en onafhankelijke wielophanging achterin trouw. Er werden zo 752 roadsters en 242 coupés geproduceerd. Daarna schakelde Honda over op een meer betrouwbare conventionele aandrijving, met een starre as en een Panhard-stang. 604 roadsters en 69 coupés later werden de trommelremmen vooraan vervangen door schijfremmen, het is ook in die configuratie dat de eerste modellen in Europa op de markt kwamen in 1967, aan een scherpere prijs dan bijvoorbeeld een Mini Cooper of een Triumph Spitfire. Zijn belangrijkste nadelen waren de beperkte binnenruimte en een zeer stugge vering.



Boven: S800 Roadster
© Gaschwald – Shutterstock.com

Onder: S800 MK2, herkenbaar aan de zijreflectoren

■ Honda S800 Coupé 1967

- Cilinderinhoud: 791 cc – 4-cilinder, benzine
- Vermogen: 78 pk
- Topsnelheid: 160 km/u
- 0-100 km/u: 14 sec
- Aandrijving: 4+1 V, achterwielaandrijving
- Productiejaren: 1966-1970
- Aantal exemplaren: 11.536

■ “Amerikaanse” versie

In februari 1968 werd de S800M (ook bekend als S800 MK2) geïntroduceerd met verzonken deurgrepen aan de binnenkant, dubbel remcircuit en veiligheidsglas. Markeringslichten op de flanken waren uiterlijk het herkenningspunt van deze laatste configuratie. Die aanpassingen kwamen er in de eerste plaats voor de Amerikaanse markt, maar de auto is nooit officieel naar daar geëxporteerd. Hij slaagde immers niet voor de toen reeds strenge Amerikaanse uitlaatgasnormen.

De levendige, betaalbare en krachtige S800 had niet alleen kwaliteiten, maar ook mindere kanten: de klank van de viercilinder ging na een tijd storen, het grote driespakige stuurwiel miste precisie, de remmen waren maar net goed genoeg en de afwerking kon voor Europese normen iets beter, met namaakhout en goedkoop aandoend plastic. De productie eindigde in mei 1970 met 11.536 geproduceerde S800's. Dat is uiteindelijk minder dan je zou verwachten, maar heel wat potentiële kopers haakten af omwille van het beperkte distributienetwerk en het intensieve onderhoud van de motor.

VW Golf

De klasseloze

We schrijven eind jaren '60. Volkswagen teert al jaren op het succes van zijn Kever, zowat alle andere VW-modellen van die tijd zijn er trouwens technisch van afgeleid, inclusief de beroemde VW Bus. Al meerdere malen zijn pogingen gedaan om het keverconcept te moderniseren, maar geen enkel werd weerhouden.

Er komt ook sleet op het alles achterin principe, meer en meer concurrenten komen met compacte, maar binnenin ruimere voorwielaandrijvers. Vanaf 1967 lopen de verkoop- en winstcijfers ook serieus terug. In Wolfsburg broeden ze op een opvolger en ze vragen de jonge maar veelbelovende Italiaanse designer Giugietto Giugiaro (Italdesign) hun een ontwerp voor een compacte, voorwielaangedreven 'hatchback' voor te stellen, terwijl de ingenieurs al een tijd bezig zijn de technologie ervoor te ontwikkelen.

Giugiaro stelt in augustus 1970, trouw aan zijn wat hoekige 'origami' vormgeving, een kleine tweevolumer met achterklep voor, met drie of 5 deuren, functioneel maar daarom zeker niet oubollig of banaal ogend. Het ontwerp valt bij VW in de smaak en krijgt een duidelijke go. Zo'n vier jaar later, in mei 1974, ziet de eerste generatie van de Golf het licht.

De motoren komen van bij Audi. In eerste instantie zijn dat twee compacte viercilinders, watergekoeld. Ze worden voorin overdwers gemonteerd en hebben een bovenliggende nokkenas met riemaandrijving. Uit de EA111 motorenfamilie komt de 1,1 liter (later ook 1,3) die initieel 50 pk levert en 20° naar voor gekanteld in het vooronder wordt gemonteerd. Uit de EA827 familie komt de 1,5 liter (later ook 1,6 en 1,8) van 70 pk die 15° naar achter gekanteld wordt gemonteerd. Zij zitten gekoppeld aan een manuele vierversnellingsbak of een drietraps automaat.



Golf : ontwerp van Giugiaro

De ophanging bestond uit McPherson veerpoten voor en een torsieas achteraan. Die zorgde ervoor dat deze Golf zijn karakteristieke kunstje vertoonde in snel genomen bochten, namelijk zijn binnenachterwiel van de grond tillen.

■ Vernieuwend: D, GTI en Cabriolet

De initiële Golf-kraftbronnen waren vrij modern, maar niet echt vernieuwend. Die vernieuwing kwam er toen Volkswagen in 1976 een kleine dieselmotor onder de kap van de Golf dropte, afgeleid van de EA827 benzinekrachtbronnen. Ook hij had een cilinderinhoud van 1,5 liter en hij leverde 50 pk. De compacte Golf reed ook als diesel vinnig, was bijzonder zuinig voor die tijd en had in het begin, op Peugeot na, geen concurrenten. Naar het einde toe van de Golf 1-cyclus (1982) kwam er ook nog een GTD-versie (in GTI-livrei maar met dieselmotor) waarbij de Garrett turbolader het vermogen opkrikte tot 70 pk en een laag verbruik aan flukse prestaties koppelde.

Aan de andere zijde van het vermogenspectrum werd er ook (eerst een beetje in het geniep) gewerkt aan een sportversie. Na eerdere experimenten



Boven: de Golf GTI: legendarisch

Onder: cabrioversie met geïntegreerde rolbeugel

nam men de 1,6 liter injectiemotor over uit de Audi 80 GTE, die 110 pk leverde. Als sportief topmodel kreeg hij het toevoegsel GTI mee, voor ‘Gran Turismo Iniezione’, een naam die een begrip zou worden voor sportieve afgeleiden. In het begin was er redelijk wat weerstand binnen VW tegen deze “zotternij”, maar er werd toch op minstens 5.000 verkochte exemplaren gemikt om de auto te kunnen homologeren voor diverse race-toepassingen. Uiteindelijk zouden tussen 1976 en 1983 zo’n 450.000 van deze sportieve Golfjes verkocht worden. Het specifieke interieur met ruitjesmotief en de ‘golfbal’

als schakelpookknop waren het werk van een vrouwelijke ontwerper, Gunhild Liljequist.

Al vlak na de introductie van de Golf Mk1 was er sprake van een open versie. Die kwam er uiteindelijk in 1980 en zou tot 1994 worden geproduceerd, bij koetswerkbouwer Karmann. Hij had een versterkte structuur en liet zich uiterlijk opmerken door de kap die helemaal toch achteraan doorliep en de roll-bar ter versterking van de structuur net achter de voordeuren.

Andere afgeleiden waren een klassieke sedan, die onder de naam Jetta werd vermarkt en heel duidelijk een Golf was met daar een aparte kofferruimte achteraan gehangen. In Europe gooide deze eerste Jetta geen hoge ogen, maar in de VS was hij bijzonder populair. Daarnaast was er ook nog een pick-up versie die ook hier in Europa werd verkocht onder de naam Caddy.

■ Tijdloos

In totaal zijn er zo’n 6,8 miljoen exemplaren van de eerste Golf verkocht en toen hij in Europa in 1983 werd afgelost door de Golf Mk2, werd zijn productie in Mexico nog verdergezet tot 1987 en in Zuid-Afrika zelfs tot in 2009 (onder de naam Citi Golf).

Op dit ogenblik zitten we aan de achtste generatie van wat uitgegroeid is tot een derde icoon voor VW (na de kever en de bus) en het einde is nog niet in zicht: onlangs liet de nieuwe VW Groep CEO Oliver Blume zich ontvallen dat er een negende generatie Golf komt, maar dan waarschijnlijk geheel elektrisch, onder de naam ID. Golf.

De VW Golf bestaat dus niet alleen al bijna 50 jaar, naast tijdloos kan men hem ook als klasseloos beschouwen. Geen enkele sociale klasse, van de laagste tot de hoogste, schuwt het om in een Golf te worden gezien, de auto is dan ook zijn merk overstegen. Als je Golf-rijders vraagt in welke auto ze rijden, zullen er heel weinig antwoorden dat ze in een VW rondhollen. Ze hebben gewoon ‘een Golf’, en iedereen weet waarover ze het hebben.

■ VW Golf 1.1 1974

- Cilinderinhoud: 1093 cc – 4-cilinder in lijn, benzine
- Vermogen: 50 pk
- Topsnelheid: 145 km/u
- 0-100 km/u: ± 17 s
- Aandrijving: 4V, voorwielaandrijving
- Productiejaren: 1974-1983 (tot 2009 in Zuid-Afrika)
- Aantal exemplaren: ± 6.800.000

Tesla

De trendsetter

Tesla is een merk dat nog geen 20 jaar geleden (in 2003) werd opgericht door Martin Eberhard en Marc Tarpenning. Het merk werd genoemd naar Nikola Tesla (1856-1943), een naar Amerika geëmigreerde Servo-Kroaat die heel wat elektrische patenten op zijn naam heeft staan, de vader van de wisselstroom wordt genoemd, maar die veel meer excentrieke geleerde was dan zakenman, waardoor hij commercieel het onderspit moest delven tegen zijn voormalige werkgever en collega-uitvinder Thomas Alva Edison.

Eberhard en Tarpenning wilden een elektrische sportwagen bouwen op basis van de T-Zero van AC Propulsions. Een jaar later investeert een jonge snaak, die net zijn start-up x.com heeft verkocht aan wat later PayPal zal worden, een groot bedrag in Tesla. De man is Elon Musk. Onder zijn impuls wordt de elektrisch aangedreven Tesla Roadster ontwikkeld. Musk zegt dan al dat het vervangen van de auto met verbrandingsmotor door de elektrische auto Tesla's missie wordt.

In 2008 verstevigt Musk zijn greep op Tesla, ontslaat Eberhard en investeert zowat zijn hele privévermogen om Tesla te redden uit de financiële crisis van 2008. Begin 2009 onthult Tesla het eerste prototype van de Model S, een volledig elektrische sedan met sportieve aspiraties. In 2012 wordt de definitieve versie gelanceerd. Dat de Model S van bij het begin toch redelijk opvalt in het straatbeeld is te danken aan Franz von Holzhausen, een Amerikaanse designer die zijn carrière begint bij Volkswagen in 1992 en na tussenstops bij GM en Mazda in 2008 bij Tesla terechtkomt, waar hij nog altijd designchef is en voor alle Tesla's tot nu toe tekent, ook de nog te lanceren modellen zoals de Cybertruck pick-up, de Semi elektrische vrachtwagen en de toekomstige opvolger van de roadster.



■ Onderschat

In eerste instantie doen de gevestigde concurrenten enigszins meewarig over hun nieuwe uitdager en er worden tot 2016 niet echt veel auto's geproduceerd (zo'n 50.000 in 2015, iets meer dan 75.000 in 2016). Tesla stapelt ook de verliezen op, maar het belet Elon Musk niet om in verschillende rondes veel geld op te halen bij investeerders. Daaronder zijn zelfs een tijdje Mercedes-Benz en Toyota, maar hun interesse taant snel, onterecht zo zal later blijken.

Boven: de eerste Tesla, gebaseerd op een Lotus Elise

Onder: Model S





In 2013 wordt een geplande fusie met Google afgelast en gaat Tesla publiek. De koers van het aandeel stijgt snel naar onverwachte hoogten.

2016 wordt het jaar van de ommekeer voor Tesla op verkoopsvlak. De kleinere en goedkopere Model 3 komt op de markt en in een mum van tijd haalt Tesla meer dan 230.000 bestellingen binnen. De verkoop begint te draaien, van net boven de 100.000 in 2017 tot een half miljoen in 2020 en bijna 1 miljoen in 2021. Vanaf 2020 wordt ook winst geboekt en dat jaar wordt Tesla op de beurs ook het meest waardevolle autobedrijf ter wereld.

Een van de meesterzetten van topman en enfant terrible Elon Musk is dat hij tegelijkertijd met het aanbieden van zijn elektrische auto's van bij het begin ook infrastructuur aanbood om ze op te laden. Samen met zijn auto's bood Tesla een heel netwerk van zogenaamde 'Superchargers' aan, snelladers waar de klanten van een Model S of Model X gratis konden laden in de beginjaren. Nu is dit netwerk nog altijd een van de meest performante op de markt en heeft Tesla het ook opengesteld voor eigenaars van andere BEVs dan van het eigen merk.

■ Here to stay

Met een zeer flamboyant persoon als Elon Musk als grootste aandeelhouder en CEO weet je nooit helemaal zeker waar de dingen naar toe gaan in de toekomst. De ondernemende duizendpoot stuurde al een Tesla met zijn eigen raketsysteem (SpaceX) de ruimte in, hij buigt zich over andere vormen van transport zoals de Hyperloop (reizen aan hoge snelheden in een soort van zitcontainers doorheen een buis) en heeft recent Twitter aangekocht voor de bagatel van 44 miljard dollar.

Feit is dat Tesla, het lelijke eendje dat nog wat meewarig werd bekeken zo'n 10 jaar terug, duidelijk zijn (elektrische) stempel heeft gedrukt op de auto-industrie van het laatste decennium. Met de introductie van de Model 3 en zijn SUV-variant Model Y heeft de constructeur zich verzekerd van een vraag waarmee het zijn 'giga-fabrieken' die het over de hele wereld wil inplanten draaiende kan houden. Niet alles verloopt daarbij rimpelloos, vertragingen kunnen ook bij Tesla voorkomen, zoals de steeds weer uitgestelde productie van de Cybertruck pick-up of van de Semi, maar dat is wat je kan verwachten met een dergelijke geniale maar ook wispelturige man aan het roer. Van een ding mogen we zeker zijn: Tesla is ongetwijfeld nog een hele tijd "here to stay". Elon Musk zag het ooit zelf als volgt: "In feite interesseert het me niet echt dat alle mensen in een Tesla zouden rijden, als ze maar allemaal in een elektrische auto rijden, liefst met een door mij geproduceerde batterij." Het minste wat je kan zeggen is dat hij de elektrificatie bij heel wat van zijn concurrenten versneld heeft doen plaatsvinden.

■ Tesla

- Cilinderinhoud: elektrische motoren
- Vermogen: 400 – 1000 pk
- Topsnelheid: 200-250 km/u
- 0-100 km/u: 2,6 -6 s
- Aandrijving: geen versnellingsbak, achter- of vierwielaandrijving
- Productiejaren: 2012 – ?
- Aantal exemplaren: ± 3.000.000 tot nog toe

BMW i3

Eigenzinnige stads-EV



Tijdens de eerste jaren van het nieuwe millennium was er bij sommige constructeurs toch een verhoogde activiteit te merken op het vlak van elektrische auto's. Bij BMW uitte zich dat in het uitdenken van een sub-merk dat eenvoudigweg i werd genoemd. De eerste twee modellen voor dit geëlektrificeerde merk konden niet verder uit elkaar liggen: de i3 was een compacte stads-EV, de i8 een hybride supersportwagen.

In 2011 werd een conceptauto van de i3 voorgesteld om de markt af te tasten. Die droeg ook een tijdje de naam Mega City Vehicle. Het concept was vrij revolutionair, het design ook, zeker voor een constructeur als BMW. De BMW-ingenieurs wilden niet dat hun compacte stadsauto van 4 meter door het gewicht van de batterij meer dan anderhalve ton zou gaan wegen. Dus kozen ze voor de duurste oplossing die er was: de dragende structuur was geheel uit koolstofvezel, net als bij een F1-racewagen.

Ook opvallend waren het design en

de inplanting van de techniek. De i3 had de wielen helemaal op de hoeken (technisch veel gemakkelijker als je met een elektrische auto te maken hebt), een heel kort neusje en twee breed openende voorportieren. Daarachter bevonden zich echter ook kleine, achteraan scharnierende deurtjes om de instap voor de achterpassagiers te vergemakkelijken. De i3 is een vierzitter. De gordellijn loopt niet in een lijn door van de motorkap naar de achterlichten, maar heeft een knik ter hoogte van de achterdeur met een grote ruit en daarachter nog een kleintje. Een zijaanzicht dat ook door de i8 werd gevolgd en recent (gedeeltelijk) terug te vinden is bij heel wat nieuwe SUV-modellen.

■ Achterwielaandrijving

BMW opteerde voor achterwielaandrijving, wat de manoeuvreerbaarheid aanzienlijk verbeterde, maar ook voor de motor achterin. Dat was een elektrische synchronomotor van 125 kW/170 pk die het wagentje sportieve prestaties bezorgde. Maar weerom om het gewicht niet uit de hand te laten lopen (en de prijs)

i3 Concept: Mega City Vehicle uit 2011



Groot voorportier en een klein achterportier voor een gemakkelijke toegang

werd een relatief compact lithium-ion batterijpakket van 22 kWh voorzien. De reikwijdte varieerde dan ook (afhankelijk van rijstijl en rijomstandigheden) tussen een krappe 160 km en een miezerige 100 km.

Daar hadden de ingenieurs echter iets op gevonden voor 'veelrijders': achterin, naast de elektromotor, onder de koffer, was nog plaats voor een tweede krachtbron, een tweecilinder benzine van 647 cc die door BMW bij Kymco werd betrokken en ook in BMW tweewielers werd gebruikt. Deze verbrandingsmotor kon echter niet de wielen aandrijven maar enkel elektriciteit produceren om

de batterij te voeden. Hij diende dus enkel als generator. Een kleine benzinetank van 9 liter in de neus zorgde, bij een gemiddeld verbruik van 6 l/100 km, voor een verdubbeling van het rijbereik.

Om de i3 zo zuinig mogelijk te laten rijden werd extra aandacht besteed aan de luchtweerstand, maar ook aan de wrijvingsweerstand. Zo opteerde BMW voor 'fietsbanden' op de i3 (155 mm loopvlakbreedte), maar dan wel op reuzengrote wielen (19 of zelfs 20 duim). Het maakte de kleine zonderling er niet minder aangenaam om rijden om.

Gezien de gesofisticeerde techniek kreeg de auto ook een vrij gepeperd prijskaartje mee toen hij in 2013 werd gelanceerd: 35.500 euro voor de gewone versie, 39.950 euro voor de i3 met bijkomende benzinemotor die REX werd gedoopt (voor Range Extender).

De i3 zou het negen jaar lang uithouden en in de loop der jaren groeide de batterij over 33 naar 42 kWh en kwam er ook een iets krachtiger S-versie. Bij de introductie van de laatste versie verdween de REX-uitvoering uit de catalogus.

■ Collectors item

In juni 2022 liepen de laatste i3 in de fabriek in Leipzig van de band. In 9 jaar zouden er zo'n 250.000 van verkocht worden. Geen indrukwekkende cijfers en de reden lag voor de hand: het prijskaartje voor zo'n kleine auto, er moge dan nog een BMW-logo op de neus prijken. Het maakte van de i3 een zeldzame maar opvallende verschijning, waarbij de 'early adopters' elkaar groetten wanneer ze kruisten op de openbare weg, zoals motards dat ook nog plegen te doen.

Het feit dat BMW er nooit in slaagde de koolstofvezelproductie qua prijs omlaag te krijgen en het atypische uiterlijk dat veel klassieke BMW-kanten afschrikte, maakten dat de i3 voor München een financiële kater werd, ook al verkocht hij na 9 jaar nog even veel als in het eerste jaar. Het zorgde ervoor dat men in München nog wat de kat uit de boom keek alvorens nieuwe EVs uit te brengen en zo bijna de trein miste. Maar de i3 wordt een 'collectors item', dat staat nu al vast.

■ BMW i3 2013

- Cilinderinhoud: -, elektrische synchroonmotor)
- Vermogen: 170 pk (125 kW)
- Topsnelheid: 150 km/u
- 0-100 km/u: ± 7-8 s
- Aandrijving: geen versnellingsbak, achterwielaandrijving
- Productiejaren: 2013-2023
- Aantal exemplaren: ± 250.000



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 automobielschiedenis: 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 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

Je bent uniek. Maar nooit alleen.

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



www.kbcprivatebanking.be

