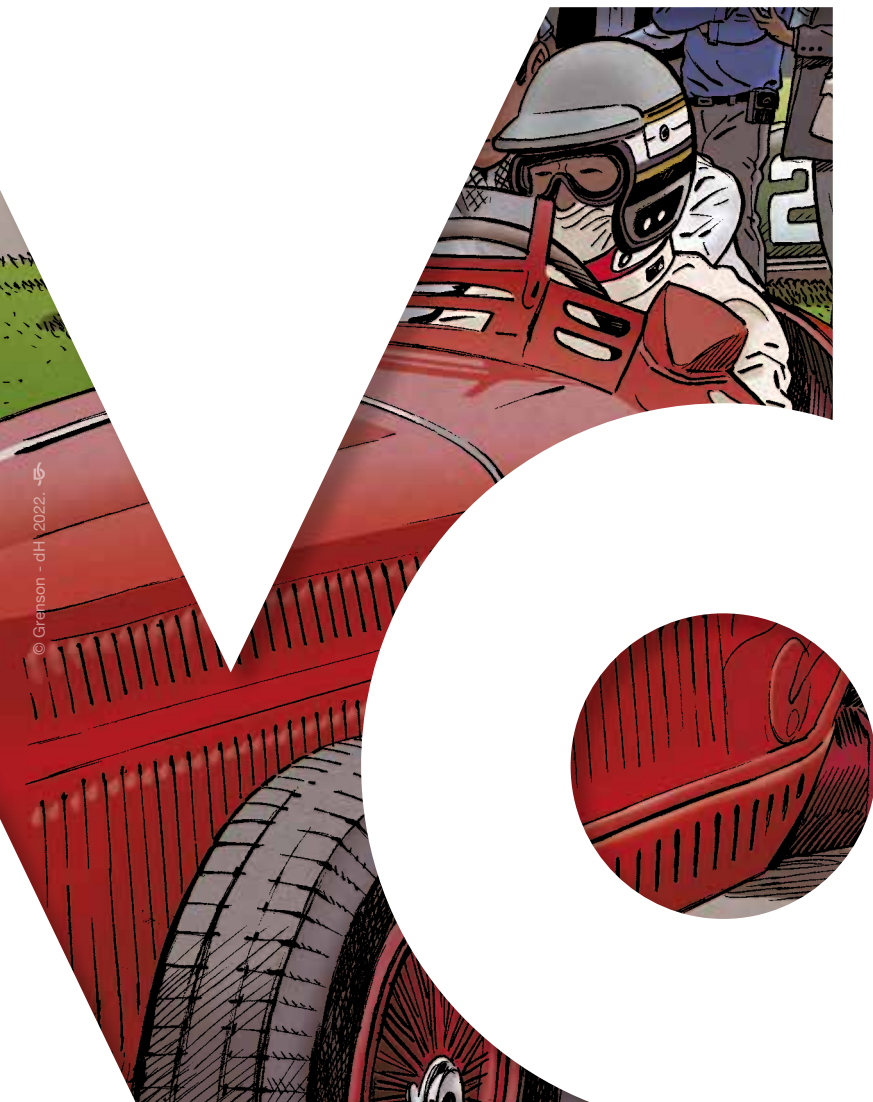


Fsa HISTORICAR

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





© Grenson - dH, 2022.

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



VANDER HAEGHEN
THE ART OF INSURING PASSIONS



VdH wordt aanbevolen door de beste verzekeringsmakelaars!

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

FSMA 0427 765 248

HISTORICAR

Editoriaal

Fsa

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

Hoofdredacteur:

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

**Uitgavedirecteur en
verantwoordelijke uitgever:**

Jacques Deneef
Bosvoordesteeweg 15/85 – 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Paul E. Frère - Christian Martin –
Luc Scournaux – Rik Van Wassenhove –
Laurent Zilli

Lay-out:

www.busybee.be

Historicar wordt gesteund door o.m.:

R.V.C.C.B.
Historical Vehicle Club
Belgian Vehicle Heritage
British Classics & Rover Club Belgium
Brussels Classic Car Club
Forties and Fifties American Cars
Enthusiasts
A Merry Car Club
Club des Anciennes Citroën
Lancia Club België
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. Automobielenclub van Vlaanderen
Rolls Royce Entouasiasts' 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. Draaiboomken
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
BTW: BE0414.830.002

Última Edición... ook voor het Salon



Is het niet ironisch? Ons vorige nummer stond in het teken van de 100^e editie van het Autosalon van Brussel. Sommigen koesterden zelfs de hoop dat dit misschien zou uitgroeien tot het enige belangrijke autosalon van Europa. En nu, 6 maanden later, maakt Febiac bekend dat er in 2024 geen fysiek Salon van Brussel meer zal zijn. Bij de vorige editie waren er al enkele belangrijke spelers zoals Mercedes, Volvo en Jaguar-Land Rover die afhaakten, en nu kiezen ook de andere twijfelaars ervoor om hun deelname te schrappen. Het autosalon was vele jaren de grootste beurs van België met in de hoogdagen tegen de 600.000 bezoekers. Voor de editie van 2023 kwamen nog 271.057 bezoekers opdagen. Maar dat zou dus wel eens de allerlaatste kunnen zijn.

We blijven nog even bij ons Salonnummer van december 2022, waarin we vijftien populaire auto's die een belangrijke rol speelden in de autogeschiedenis, de revue lieten passeren. Eén daarvan was de Toyota Corolla, als symbool van de Japanse golf die vanaf eind de jaren zestig de automarkt overspoelde. De Corolla beleefde in 1966 zijn première op het salon van Tokio en was in 1974 de meest verkochte auto ter wereld. We schreven dat de kleine Toyota in 1997 de meest geproduceerde auto aller tijden werd, ten koste van de VW Kever.

Lezer Chris Van der Snickt maakt hier – volledig terecht - bezwaar tegen. De Corolla behield enkel zijn naam, maar evolueerde in de periode van 1966 tot 1997 van een rudimentaire achterwielaandrijver met starre achteras en in de lengte geplaatste motor naar een succesvolle voorwielaandrijver met dwarsgeplaatste motor. Het ene had niets meer met het andere te maken, op de naam na dan. De laatste Kever die op 30 juli 2003 de Montagelijin verliet in de fabriek van Puebla, Mexico, de “Última Edición”, kon daarentegen nog steeds worden vergeleken met het prototype van de eerste Kever uit 1936, met zijn typische ei-vorm en een luchtgekoelde boxermotor achterin. Van de Kever werden in totaal 21.529.464 exemplaren gebouwd. In 1972 stak hij zijn illustere voorganger – de Ford Model T, waarvan er iets meer dan 15 miljoen van de band rolden – voor als meest geproduceerde auto aller tijden. Dit jaar is het ook exact 75 jaar geleden dat de Kever op onze markt werd geïntroduceerd door D'leteren, maar dit terzijde.

Wie vandaag de titel van “meest geproduceerde auto aller tijden” verdient, daar kan uitvoerig over worden gediscussieerd. Is het de Golf, die in 8 generaties met wat goede wil trouw bleef aan zijn klasseloze imago en nog steeds enkele stijlelementen van de eerste generatie in zich draagt? Neen, we opteren dan toch maar voor de Kever, wat ook de laatste “Última Edición” bleef helemaal trouw aan het basisontwerp.

Of het record van de Kever ooit nog zal gebroken worden is zeer de vraag. Automodellen evolueren sinds die “Última Edición” zodanig snel dat het basisconcept van een welbepaald model na enkele jaren al volledig is voorbijgestreefd. Zeker nu de industrie aan het begin van een volledig nieuw hoofdstuk staat. Het einde van de verbrandingsmotor?

Leo Van Hoorick

MAHY

A FAMILY OF CARS

THE BARNFIND COLLECTION



AUTOWORLD
BRUSSELS

EXPO
AT AUTOWORLD

07.07.23
03.09.23

PARC DU CINQUANTENAIRE 11, 1000 BRUSSELS
AUTOWORLD.BE / EXPO-MAHY.BE



Inhoud

3	Editoriaal
6 – 20	Markante figuren: Vic Heylen – Deel 2
22 – 27	Mahy – Wintercircus van Gent 1986
28	Autoworld en de Mahy collectie
29 – 34	Portret: Julien Vernaeve
Adverteerders	2 Vander Haeghen 4 Autoworld: Mahy – A Family of Cars 21 D'Ieteren 35 Historicar abonnementen 36 KBC Private Banking
Agenda	<ul style="list-style-type: none">• 22 – 23 juni: Zolder Historic Grand Prix, Circuit Zolder• 1 – 3 september: Concours Paleis Soestdijk, Nederland• 10 september: Antwerp Concours, Wijnegem• 5 – 8 oktober: Zoute Grand Prix, Knokke-Heist <p>Autoworld</p> <ul style="list-style-type: none">• 2 juni – 27 augustus: Corvette 70th anniversary• 7 juli – 3 september: Mahy, a family of cars• 7 juli – 27 augustus: James Bond – No time to die• 8 september – 3 december: Bugatti unseen• 9 december – 25 februari 2024: Porsche, driven by dreams <p>Voor meer details: www.autoworld.be</p>



Omslag

In 1986 ontdekte de Franse fotograaf Christian Martin Ghislain Mahy en zijn collectie auto's in het oude Wintercircus van Gent. Algemeen zicht van de binnenkant van het gebouw. Uiteraard in cirkelvorm, met een metalen structuur en de bekende Zeppelin-gondel die boven de werkruimte van het gelijkvloers zweefde.

Markante figuren

Vic Heylen

Transeurop Engineering: het verhaal achter de TE 2800 – Deel 2 –

Door Paul E. Frère

Hoe Vic Heylen na een opleiding bij het Britse Rootes de beslissing nam om een eigen bedrijf op te richten, beschreven we in nr. 45 (juni 2022) van Historicar. Hoewel de hoofdactiviteiten van het bedrijf Transeurop Engineering zich hoofdzakelijk in de racerij situeerden zou Vic Heylen door omstandigheden tot autobouwer evolueren. Zijn automerk Transeurop Engineering was echter een kort leven beschoren.

Een goed resultaat tijdens de 24-uren van Francorchamps kon je in de jaren '60 en '70 echt niet onderschatten. Toen de verantwoordelijken van General Motors Continental in 1968 besloten om het brave imago van Opel op te waarderen werden niet minder dan 5 Commodore's voor deze wedstrijd ingeschreven. Laat het duidelijk zijn, dit was geen officieel engagement omdat er bij GM in Detroit nog steeds een veto bestond tegen autosport. Vier wagens werden ingeschreven in Groep 2 en één wagen in Groep 5, de topklasse waarvoor een Europees kampioenschap werd ingericht. Deze

krachtigste versie werd bestuurd door de Fransman Henry Greder en onze landgenoot Chris Tuerlinx. Henry Greder was een ervaren piloot die in 1967 de overstap had gemaakt van Ford naar General Motors. Hij was in onvrede bij Ford vertrokken en hoopte op de nodige steun van GM-France om met een Camaro de strijd aan te binden met de Mustangs. De PR-man van GM France, Eric Tuffier, had Greder beloofd te helpen. Zo kwam hij in contact met Bob Lutz, die na een stage in de USA opnieuw Opel kwam vervoegen. Lutz kreeg tijdelijk de verantwoordelijkheid voor marketing en

▼ *De Manta zat niet in de planning van Opel. Een ontwerp voor een Kadett Coupé daarentegen wel.*
Foto: Adam Opel AG



verkoop in Frankrijk. Hij was een grote voorstander van autosport maar ook Bob Lutz botste voortdurend op het njet vanuit het GM-hoofdkwartier in Detroit. Aanvankelijk werd de Camaro in de Garage van Michel Danna in Monthéry voorbereid. Bob Lutz schilderde persoonlijk de motorkap in mat zwart. Het was ook zijn idee om de witte flanken te versieren met een rode en blauwe striping. Reed Henry eerst in opdracht van de PR-afdeling van GM France dan zou dit evolueren tot een onafhankelijke structuur, het Greder Racing Team dat in 1969 werd opgericht. Greder had echter al in 1967 deelgenomen aan de 24-van Francorchamps maar de voorbereiding van de Camaro bleek niet optimaal en hij haalde de eindmeet niet. Nu nam hij dus deel in opdracht van General Motors Continental (GMC) Antwerpen. Hoewel de wedstrijd werd gewonnen door de Porsche 911 van het Duitse team Kremer-Kelleners-Kauschen eindigde de Gr. 5 Commodore op een verdienstelijke 5^{de} plaats. Enkel 3 Porsches en een Ford Mustang gingen de Opel van Greder-Tuerlinx vooraf. De andere vier Commodore's eindigden bij de eerste 15. Bovendien bleek Opel een stevige kandidaat voor de Beker van de Koning maar moest ook hier Porsche de eer laten. Om op dit elan verder te gaan besloot GMC een onafhankelijke structuur op te richten om het raceprogramma te ondersteunen. Om deze onofficiële deelname te financieren werd het Opel Dealer Team opgericht. Een

van de voortrekkers was Jan Tuerlinx, vader van piloot Chris en GM-dealer in Herentals met afdelingen in Geel en Mol. Voor de organisatie en technische voorbereiding van de racewagens werd Vic Heylen aangesproken. Hiervoor richtte Vic in juli 1969 het bedrijf Transeurop Engineering op.

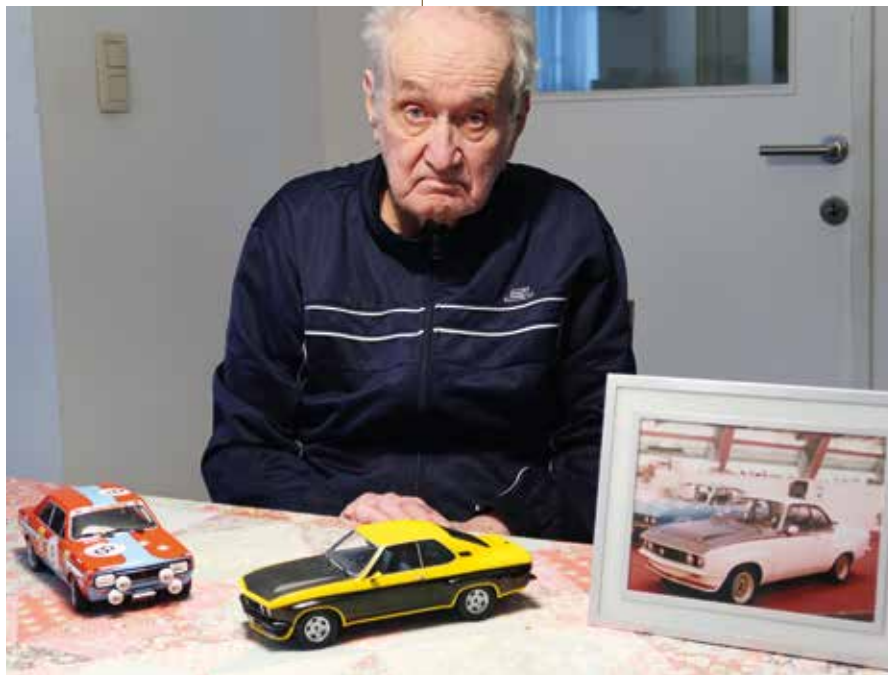
Het was meteen een hectische periode omdat amper enkele weken later de 24-urenrace zou plaatsvinden. Onder de naam Opel Racing Division schreef het team liefst 6 wagens in. Transeurop Engineering prepareerde 4 Commodore's Groep 1. De Groep 5 wagens werden in de garage van Jan en Chris Tuerlinx voorbereid. Twee Commodore's GS 2,5 l en een Camaro met V8-6,5 l werden er uitgekleeft en opnieuw gemonteerd voorzien van heel wat extra power. De trainingen waren veelbelovend. Het eindresultaat gaf een dubbel gevoel. De wagens voorbereid door het team van Vic Heylen behaalden de Beker van de Koning. De wagens in de Groep 5 klasse zorgden voor spektakel maar reden de wedstrijd niet uit. Op het autosalon te Brussel werd het behalen van de Beker van de Koning sterk in de verf gezet.

■ Onafhankelijke structuur

In 1970 volgde Adam Opel A.G. het voorbeeld van Zweden, België, Nederland en Frankrijk door beroep te doen op een onafhankelijke racestructuur. Bob Lutz had de top van Opel eindelijk

▼ Op deze tekening voor een nieuw Kadett-gamma zie je een Coupé met hetzelfde lijnenspel als de latere Manta.
Foto: Adam Opel AG





▲ De nu 93-jarige Vic Heylen getuigde vol overgave over Transeurop Engineering.
Foto: Archief MS

kunnen overtuigen om via de Duitse Tuner Steinmetz in de Groep 2 klasse uit te komen. Steinmetz had z'n sporen verdiend bij Abarth en BMW. In juni 1969 hadden enkele Opel-technici vernomen dat de overeenkomst tussen Steinmetz en BMW op het einde van dat jaar zou eindigen. Dit was voor Adam Opel A.G. de gedroomde kans om met Steinmetz in zee te gaan. Op amper drie maanden tijd werd de Commodore GS Groep 2 ontwikkeld. De cilinderinhoud van 2,5 l werd vergroot naar 2,9 l. Het onderstel werd flink onder handen genomen. Er werden ook vier Commodore's van het type GSE Groep 1 ingezet waarvan twee door het Opel Dealer Team m.a.w. wagens voorbereid door het team van Vic Heylen. Het semi-officiële team van Steinmetz maakte indruk tijdens de trai-

▼ In 1969 stelde concurrent Ford de Capri voor. Het werd een geduchte concurrent in de autosport. Opel had niet meteen een antwoord.
Foto: Ford Keulen AG



ningen en kwam aan de leiding wanneer de Camaro van Tuerlinckx-Grauls voor de eerste maal de pits inreed. Gedurende enkele uren waren de Commodore's Groep 2 duidelijk de baas over de Alpina BMW 2800 CS van Hubert Kelleners en Günther Huber. Enkel Commodore nr.11, met Prins Leopold von Bayern aan het stuur, knalde na 90 minuten in de vangrail. Na vijf uren reden de Commodore's op de plaatsen 1 en 2. Nadien zouden alle Opel's geprepareerd door Steinmetz één voor één uitvallen door problemen met de koppeling. Gelukkig waren er de vier Commodore's GSE Groep 1. Deze Belgische auto's draaiden als horloges en eindigden bij de eerst 15. De wagen van Wauters-Polak eindigde op een 9^{de} plaats en was zo 2^{de} in Groep 1, uiteindelijk de klasse die het dichtst aanleunde bij seriewagens.

Ondertussen zat de concurrentie niet stil. Ford had op het Autosalon van Brussel in 1969 de Capri boven de doopvont gehouden. Was de Mustang niet meteen voor ieders beurs dan bespeelde Ford met de Capri een erg breed marktsegment. Grote troef was de sportieve look en een ruime keuze uit motoren van 1300 cc tot 2300 cc. Al snel werd de Capri ingezet in wedstrijden. Het lichte koetswerk met de zescilindermotor van 2,3 l maakte van deze Ford een geducht wapen. In tegenstelling tot GM nam Ford wel officieel deel aan autosport. De raceafdeling in Keulen werd geleid door Jochen Neerpasch die o.a. van 1966 tot in 1968 fabriekspiloot was bij Porsche. Hoewel hij toen al een contract als teamleider voor Ford op zak had reed hij z'n laatste race met Porsche tijdens de 24-uren van Le Mans in 1968. Bij Ford was hij verantwoordelijk voor het inzetten van de Cortina en de Ford 20 M RS tot de Escort en de Capri op het toneel verschenen. In het begin had de Capri 2300 GT het moeilijk om te winnen. In 1970, hoewel Jochen Mass 2^{de} werd in het Europees kampioenschap voor Tourwagens, ontwikkelde het team van Jochen Neerpasch de Capri 2600 RS. Met deze bolide won Dieter Glemser niet enkel het Europees kampioenschap in '71, maar ook de 24 u van Francorchamps, en veroverde Jochen Mass de eerste plaats in het Deutsche Ründstreckenmeisterschap.



In Rüsselsheim was het alle hens aan dek. Op de presentatie van de Capri had men niet meteen een antwoord. Er werd gewerkt aan een opvolger voor de Opel Olympia, een luxueuze versie van de Kadett. Een echte opvolger voor de Kadett was niet meteen gepland. De koppen werden bij elkaar gestoken en het designteam onder leiding van Chuck Jordan kreeg de opdracht een coupé te ontwikkelen. Er was een ontwerp maar eigenlijk was dit voorzien voor een nieuwe Kadett Coupé. Er werd besloten om op basis van deze tekening verder te werken. De nieuwe coupé zou voorrang krijgen op de berline (de latere Ascona). In volle ontwerpfasie verliet Chuck Jordan het team om privéredenen. Hij vroeg de jonge George Gaillon om het ontwerp uit te werken tijdens z'n afwezigheid. Toen Jordan 6 weken later, mooi bruingebrand, opnieuw z'n opwachting maakte in de designstudio's van Rüsselsheim vroeg hij hoever het stond. Gaillon toonde z'n voorstel dat Jordan zonder veel omhaal goedkeurde. De Manta werd in een recordtijd van 18 maanden ontworpen. De nieuwe Opel Coupé werd in de nazomer van 1971 gepresenteerd. In tegenstelling tot de Capri was de motorenkeuze beperkt tot viercilindermotoren met een inhoud van 1,21 tot 1,91. Het was voor GM Antwerpen een belangrijke auto. De Manta bleef 18 jaar in productie. Van de 1.056.436 stuks werden er 757.453 in Antwerpen gebouwd. Het grootste aantal liep op Plant 2 van de band. Vanaf 1981 werd

de Manta enkel nog op Plant 1 gebouwd tot het laatste exemplaar in 1988.

Ondertussen was er in 1970 bij GMC te Antwerpen een nieuwe CEO aangesteld. Bob Price volgde Mc Cormack op die een nieuwe functie kreeg toegewezen op het hoofdkwartier van Opel in Duitsland. Voor Antwerpen was Price niet meteen een nieuw gezicht omdat hij bij GM Continental aan de Noorderlaan al van 1960 tot 1962 de leiding had over de sector niet-automobielen zoals Frigidaire, een merk van huishoudtoestellen. Later vervulde hij diverse functies bij GM. Zo had hij de leiding van GM in Peru gevolgd door Zwitserland tot hij werd overgeplaatst naar Antwerpen. Het was een enthousiaste kerel met het nodige charisma.

■ Prototype Manta V6

Voor het jaarlijkse treffen op Francorchamps engageerde Opel zich in 1971 met liefst 7 Commodore's waarvan twee in Groep 1. De troepen van Klaus Steinmetz hadden de Groep 2 auto's van 1970 grondig onder handen genomen. Het team van Transeurop Engineering stond in voor een Groep 2 wagen alsook de Groep 1 wagen van Wauters-Goemans. Enkel deze laatste Commodore zou de eindstreep halen. Al bij de trainingen bleek de snelste Opel met een 9^{de} plaats te traag om de Ford Capri's, de BMW's 2800 CS en de onverwachte AMG Mercedes 300 SEL het vuur aan

▲ Om het imago op te peppen werden sportieve modellen gebracht. De Commodore GS en later GS/E vormde de basis deelname aan autosport in Groep 2.
Foto: Adam Opel AG

▼ Bob Lutz was een groot voorstander van autosport. Hij steunde Vic Heylen in het TE-project tot hij onverwacht overstapte naar BMW. Hier zou hij mee aan de wieg staan van BMW-Motorsport.
Foto: GM Heritage





▲ Ook BMW maakte het Opel ferm lastig. Eerst met de 2800 CS en later volgde de legendarische 3.0 CSL.
Foto: BMW Press

de schenen te leggen. Alle wagens van Steinmetz vielen uit door problemen met de oliedruk of de oliepomp. De enige Commodore Groep 2 die op enkele honderden meters van de finish strandde was de wagen bestuurd door Joossens-Byttebier, een Commodore voorbereid door het TE-team van Vic Heylen. Voor Opel was de frustratie des te groter omdat Ford met drie Capri's het podium domineerde. Transeurop Engineering had tijdens deze race eveneens de voorbereiding en de logistiek verzorgd van het Scaldia-Volga-team dat met drie Moskvitch 412 in de 1600-klasse aantrad. Net voor de race eiste de Russische ingenieurs om een motor te openen. Vic Heylen protesteerde omdat dit enkel tijdverlies was. Uiteindelijk gaf hij toe omdat het vertegenwoordigers van z'n opdrachtgever waren. Twee Moskvitch 412 reden zonder het minste probleem de race uit, één wagen staakte de strijd. Toevallig de auto die door de Russische ingenieurs gecontroleerd werd.

Na het debacle, waarbij de Commodore's helemaal niet meer competitief bleken tegenover de Ford Capri's en de BMW Coupé's werden bij Opel de wonden gelikt. Verschillende vertegenwoordigers van General Motors te Antwerpen waaronder dhr. H. Mabile (Opel Racing Team), Jean Proot en F. Fillet (Manager GM-dealer relations) vroegen Vic's mening. Hij opperde meteen dat vergeleken met de concurrentie de Commodore 200 kg te zwaar was. Ideaal zou zijn om de zescilindermotor van de Com-

modore in het koetswerk van de Opel Manta te bouwen naar het voorbeeld van Ford met de Capri 2600 RS. Bob Price was meteen enthousiast en had niet veel moeite om ook Robert Lutz, op dat ogenblik hoofd marketing van Adam Opel A.G. in Duitsland, te overtuigen. Zoals reeds vermeld was Lutz een grote voorstander van autosport. In Antwerpen liet Bob Price het idee niet koud worden. Hij was een man van handelen. Meteen zorgde hij voor de nodige budgetten en al snel stond er een Manta 1900 SR bij Transeurop Engineering samen met een splinternieuwe zescilinder 2,8 l-krachtbron volgens de Commodore GS-specificaties.

Het idee om een Manta te voorzien van een zescilinder was niet zo nieuw. Reeds in september 1970 bouwde de afdeling "Produktentwicklung Erprobung und Konstruktion", kortweg Opel PEK, een prototype met de zescilinder van de Commodore A-serie. Begon men met de 2,5 liter in S-uitvoering die goed was voor 115 pk dan volgde in een tweede fase de 2,5 liter H-motor met 130 pk. Opel PEK werkte hiervoor nauw samen met het designteam onder leiding van George Gaillon in Rüsselsheim. Het resultaat werd aan een selecte groep journalisten getoond. Zo publiceerde Style Auto, het gezaghebbende Italiaanse designtijdschrift in het juni/juli nummer van 1971 enkele foto's van wat werd omschreven als een Groep II-prototype met verbrede wielkasten. Het prototype had wielkasten in Fiberglass van 3 mm dikte. De Manta-body werd

meteen 100 mm breder. In mei '71 werd er echter beslist om het project met codenaam 1450-9 vroegtijdig te beëindigen. De escalatie van vermogens in het wereldje van Groep 2 ging erg snel. Bovendien was er de verplichting van de FIA om jaarlijks 1000 auto's te produceren wat uit commercieel oogpunt niet meteen rendabel bleek. De studie had wel tot zinvolle bevindingen geleid. De basisstructuur van de Manta bleek uiterst geschikt om de hogere vermogens van de zescilindermotoren aan te kunnen. De wagen stuurde wel zwaarder door het hogere gewicht op de vooras. De motor kon immers niet verder naar achteren worden ingebouwd omdat het schutbord een obstakel vormde. Dit onderdeel wijzigen zou het project te duur maken.

André Van Steenkiste, een gerespecteerd journalist die in de 2^{de} helft van vorige eeuw erg actief was, bezocht Transeurop Engineering meermaals en publiceerde een interview met Vic Heylen. Hierin had Vic het uitvoerig over een heikel punt: de gewichtsverdeling. Ideaal zou zijn om de motor op dezelfde plaats te monteren als de viercilinder. Dit was zo ingrijpend dat hiervoor het schutbord gewijzigd moest worden. De motor zou gedeeltelijk in het interieur komen en de plaatsing van de versnellingsbak zou volledig moeten worden herzien. Vic opteerde voor een goedkopere oplossing. De voorste dwarsbalk van het zelfdragende koetswerk werd verwijderd zodat de motor vooraan meer ruimte kreeg. Een grotere radiator werd vlak achter de grille gemonteerd. Een dwarse versteviging in stevig buisprofiel zorgde voor de nodige torsiestijfheid. Het koetswerk werd voorzien van verbrede wielkasten in kunststof en de metalen motorkap kreeg een luchtinlaat. Hoewel het eerst de bedoeling was om de achteras van een Commodore te monteren bleek het goedkoper om het exemplaar van de Manta te behouden. De versnellingsbak met vier verhoudingen daarentegen werd wel ontleend aan de Commodore. De krachtbron met een inhoud van 2,8 l. leverde in de H-uitvoering 142 DIN-pk. In een eerste fase werden er testen uitgevoerd met een opgevoerde versie van 165 pk. Dit betekende een standaard motorblok, standaard cilinderkop maar



wel 3 Weber 40 DCOE carburatoren. Voor een eerste deelname aan een rally werd er een versie met 185 pk gemonteerd. Deze motor had een gewijzigde cilinderkop. Transeurop Engineering verkocht dit gewijzigd motortype aan klanten met een Commodore. Belangrijk is dat hierbij het standaard motorblok, de gewone drijfstangen en geen speciale uitbalanceren werden gebruikt. Er was dus nog marge om meer vermogen te halen uit deze krachtbron. Om het hogere gewicht van de motor te compenseren, een verschil van toch wel 40 kg, werd de batterij in de kofferruimte geplaatst. Op de achterraut stond TE-2800 S vermeld. Een benaming die later opnieuw zou gebruikt worden.

■ Ronde van België 1971

De opdracht die de verantwoordelijken van General Motors aan Vic Heylen

▲ *Op het hoofdkwartier van Opel in Rüsselsheim rekende men op Klaus Steinmetz om Ford en BMW te counteren. De Duitse racewagens bleken onbetrouwbaar. De door Transeurop Engineering getunede Commodore's haalden meestal wel de eindstreep.*
Foto: Adam Opel AG

▼ *In 1970 werd er in de ontwerpafdeling van Opel een experimenteel voertuig gebouwd. Uitgerust met een zescilindermotor werden de nodige tests gedaan. Het initiatief kende geen vervolg.*
Foto: Adam Opel AG





▲ Nadat de beslissing gevallen was om het team van Vic Heylen een prototype te laten bouwen, was er een hechte samenwerking met George Gallion, de ontwerper van de Manta.
Foto: Archief Vic Heylen

▼ Vic Heylen legde persoonlijk heel wat testkilometers af aan het stuur van het prototype. In de garage stond er een Porsche 911 en een Alfa-Romeo Alfetta om het weggedrag te vergelijken.
Foto: Archief Vic Heylen

hadden gegeven was een prototype bouwen om na te gaan of een Manta met zescilindermotor mogelijkheden had als competitiewapen. Bovendien moest worden nagegaan of op dezelfde basis een wagen kon ontwikkeld worden als snelle GT voor dagelijks gebruik, maar voor een betaalbare prijs. De grote uitdaging is niet zozeer de bouw van een prototype of de bouw van een auto maar wel de ontwikkelingskosten die moeten verdeeld worden over een kleine productie. Vic Heylen had een testprogramma van 5000 km uitgestippeld om kleine mankementen op te sporen. Als surplus had hij de deelname aan de Ronde van België in november 1971 gepland. Hij redeneerde dat die extra 1700 testkilometers, bestaande uit opeenvolgende acceleraties en zware remproeven, zouden volstaan om ernstige tekortkomin-

gen aan het licht te brengen. Het duo dat werd aangezocht om de wagen te besturen was niet van de minste. Piloot Chris Tuerlinx, in het milieu “de Chris” genoemd werd geassisteerd door Etienne Stalpaert. Bij de start op 11 november had “de Chris” het nog wat moeilijk om met de okergele Opel Manta 2800 S in het ritme te komen. Het was enkele jaren geleden dat hij zich volop gesmeten had in het rallygebeuren. Gelukkig duurde de Ronde van België vier volle dagen. Eens Tuerlinx op dreef begon iedereen met verbazing de kwaliteiten van de Opel Manta te bewonderen. Er waren 2 circuitproeven voorzien. Dat “de Chris” schitterde in Zolder, eigenlijk de thuisbasis voor Transeurop Engineering, kon je nog voorspellen. Dat hij op het circuit van Nijvel de Alpine van Darniche met 10 seconden zou kloppen wekte heel wat verbazing. Uiteindelijk eindigden ze op een 8^{ste} plaats. Door de korte overbrenging haalde de Opel Manta op circuit zo’n 7000 omw/min. Met een standaardoverbrenging haalden deze motoren maximum 6500 omw/min. Niet te verwonderen dus dat een van de drijfstangen het begaf. Vic had “de Chris” geen toerentallimiet gegeven. Dit probleem zorgde voor tijdverlies maar uiteindelijk was de deelname aan de Ronde van België een groot succes. Alle serieonderdelen, op die ene drijfstang na, hadden het volgehouden onder zeer zware omstandigheden. Uiteindelijk ging het erom de bedrijfszekerheid van deze onderdelen te testen voor dagelijks



gebruik en dit met een standaard-krachtbron van 142 pk. Voor Bob Lutz was het duidelijk. Er kon een eerste reeks van 1000 exemplaren gebouwd worden om te voldoen aan de homologatienormen voor Groep 2. Een belangrijke voorwaarde; de Manta 2800 mocht niet onder de merknaam Opel gecommmercialiseerd worden. Bij Adam Opel AG begon men anders te denken over autosport maar het hoofdkwartier van GM in Detroit weigerde mee te gaan in dit verhaal. Het duurde niet lang of er werd besloten om Transeurop Engineering als merknaam te hanteren. De Manta 2800 veranderde in TE-2800. Het logo werd door Bob Lutz himself op een blaadje geschetst tijdens een van vele de vergaderingen. Het was net even groot als de cirkel van het oorspronkelijke Opel Blitz-logo. Uit briefwisseling met George Gaillon blijkt dat ook hij verantwoordelijk is voor de definitieve styling van het logo. In dezelfde brief is er overigens sprake van een logo voor een typebenaming TE-3000. Men hield toen al rekening met een 3-liter krachtbron.

De toekomst voor Transeurop Engineering zag er rooskleurig uit. De volgende stap was een voorstelling op het Autosalon van Brussel in januari 1972. Hoewel het de bedoeling was om het prototype als Opel Manta "Rally" en kreeg hij een prominente plaats op de Opel-stand.

■ Vertrek Robert Lutz en Bob Price

Er volgde echter enkele onverwachte opdooffers. Toen Vic Heylen aanvang 1972 bij General Motors Continental in Antwerpen een vergadering had met Robert Lutz bleek dat deze Opel had verlaten. Lutz was benaderd door de jonge CEO van BMW, Baron Eberhard von Kuenheim. De reputatie van Bob Lutz als succesvol manager in verkoop en marketing had z'n ronde gedaan en hij was niet ongevoelig voor een fikse loonsverhoging. In een van z'n boeken geeft Lutz ruiterslijk toe dat hij op het aanbod inging omdat hij tienmaal zoveel kreeg aangeboden als bij General Motors. Bovendien kreeg hij de beschikking over een riante woning in de omgeving



van München, twee BMW's, een voltijdse chauffeur en enkele moto's van het Duitse merk. Deze stoelendans ging erg snel. Ook de toenmalige CEO van Adam Opel A.G., Alex Cunningham getuigde dat hij in december 1971 compleet werd verrast door dit vertrek. Voor General Motors en meer specifiek voor Opel was dit een donderslag bij heldere hemel. Bovendien zou Robert Lutz enkele weken later geheime onderhandelingen voeren met Jochen Neerpatsch. In de zomer van '72 verliet Neerpatsch de raceafdeling van Ford om in opdracht van Lutz de raceactiviteiten van BMW te bundelen. In deze nieuwe afdeling werd de BMW 3.0 CSL geboren.

In dezelfde periode werd Bob Price door GM Overseas Operations verzocht om orde op zaken te stellen in Zuid-Afrika. In tegenstelling tot Robert Lutz bracht Bob Price de boodschap van z'n nieuwe opdracht zelf over aan Vic Heylen. De twee hadden elkaar op enkele maanden leren waarderen en al snel volgde er voor Vic een uitnodiging voor een weekje Zuid-Afrika. Tijdens z'n verblijf werd er natuurlijk over de toekomst van het TE-project van gedachten gewisseld. Bob Price drong bij Vic aan om een project in Zuid-Afrika op te zetten. Er volgde meteen een bestelling van twee TE-2800 met rechts stuur. Toen ik Vic in het najaar van 2022 over Bob Price sprak herinnerde hij zich dat dit, op de twee prototypes na, de eerste auto's waren die werden gebouwd en dit mogelijk al

▲ *Op dit prototype lees je duidelijk Manta SR. Op de achterraut waar de vermelding 2800 S staat. Dit wijst erop dat er een krachtigere motor gemonteerd was.*
Foto: Archief Vic Heylen



▲ Ondanks het plotse vertrek van Bob Lutz stond de TE-2800, voor de gelegenheid Manta "Rallye" gedoopt, op de GM-stand in 1970 op het Autosalon te Brussel.
Foto: Archief MS

in 1972. In Zuid-Afrika nam minstens één van beide sportcoupés deel aan een rally maar verdere gegevens over het lot van deze auto's konden we niet vinden. Vic is echter nooit ingegaan op de voorstellen van Price om een zaak in Zuid-Afrika op te starten. Maar goed ook! Bob Price kwam in januari 1974 al terug naar Europa ditmaal om het zieke Vauxhall op het goede spoor te zetten maar dat is een ander verhaal.

■ Overlijden Jan Tuerlinx en Ivo Grauls

Het vertrek van Lutz en Price zorgden ervoor dat Vic Heylen opnieuw aan het lobbyen moest om het project TE-2800 van te grond te krijgen. Het bouwen van een productierijp prototype en de homologatie hiervan stonden op de agenda. De opvolgers van Lutz en Price waren minder enthousiast. Gelukkig vond Vic

Heylen veel steun bij Jan Tuerlinx en andere dealers zoals de familie Verbeeck en Mabilie. Jan Tuerlinckx had een grote garage in Herentals met filialen in Geel en Mol en het carrosseriebedrijf Perfecta. Z'n zoon kon zich naar hartenlust concentreren op z'n carrière als piloot. Jan was natuurlijk een groot supporter van "de Chris". In het voorjaar van 1972 worstelde Jan met z'n gezondheid. Tegen het advies van z'n dokter in maakte hij z'n opwachting in Zolder om "de Chris" aan te moedigen, maar hij stuikte daar in elkaar. Ondanks een snelle interventie van de hulpdiensten is het nooit meer goed gekomen, op 28 maart 1972 overleed Jan Tuerlinx. Het Opel Dealer Team verloor een van z'n grootste voorvechters. Chris volgde z'n vader op. Deze reus van een vent maar erg timide van karakter had reeds enkele jaren de harten veroverd van autosportminnend België door samen met z'n vriend Ivo Grauls met Camaro's te racen. Deze pk-monsters waren een waarborg voor spektakel. De finish halen was niet meteen hun sterkste eigenschap maar sterke rondetijden waren hun deel. Op 21 mei 1972 zou echter een fatale dag worden. Tijdens de 41^{ste} "Grand Prix des Frontières" op het circuit van Chimay raakte Ivo Grauls bij een inhaalmanoeuver tegen 250 km/u met twee wielen op het gras. De Camaro raakte uit evenwicht en vloog met een smak in een dieperliggende spoorwegberm. Ivo overleefde de crash niet. General Motors Continental verloor een van hun spectaculairste en snelste piloten.

■ Overlijden Chris Tuerlinckx

Ondertussen kon Vic Heylen langzaam maar zeker de verantwoordelijken van GM in Antwerpen en Rüsselsheim overtuigen het TE-project te steunen. Hij bood Alex Cunningham en "Chuck" Chapman, de verantwoordelijke Opel-ingenieur voor nieuwe ontwikkelingen aan om met de TE-2800 proef te rijden. Het resultaat was een lovende brief van Chapman. Er werd een marktstudie uitgevoerd bij de invoerders in Europa waaruit heel wat belangstelling bleek voor de TE. Er was een markt voor honderden auto's. Toch zou het nog tot mei 1973 duren voor er een overeenkomst

met General Motors werd gesloten. Bijna op hetzelfde ogenblik kreeg het team van Vic een nieuwe opdoffer te verwerken. Toppiloot Chris Tuerlinx verongelukte aan het stuur van z'n Corvette op de Boudewijn-snelweg op maandag 7 mei 1973. Hij was op weg naar een vergadering in Zolder. Op amper een jaar tijd verloor de familie Tuerlinx zowel vader Jan als z'n opvolger, "de Chris".

De echtgenotes van Jan en Chris zagen het runnen van drie garages niet zitten en verkochten de zaak aan Autobedrijven Leendert Vriens, een grote Opel-dealer uit Breda. De samenwerking met Transeurop Engineering werd nooit meer hetzelfde.

Ondertussen werd er werk gemaakt van het in productie brengen van de TE-2800. Een van de moeilijkste problemen voor GMC was de planning van de productielijn. Vic stelde voor om wekelijks enkele Manta's zonder motor te bouwen. Hij voorzag een productie van 6 tot 10 auto's per maand. De toenmalige directeur productie, vond dit niet meteen de goede oplossing. Hij vertelde Vic dat er al bijna tien jaar een vraag



was om de auto's voor Afrika van een aangepaste uitrusting te voorzien en dat dit nog steeds niet gerealiseerd was. En nu kwam Vic Heylen hier zomaar enkele honderden auto's zonder motor bestellen? Uiteindelijk besloot deze man om op Plant 2 een reeks van 500 Manta's te bouwen volgens de specificaties die Vic had opgegeven. Deze auto's waren allemaal in okergeel geschilderd en waren uitgerust met een sperdifferentieel. Hierover zijn oudere werknemers van

▲ De wagens werden geleverd zonder bumpers, motorkap of motorblok. Ze waren allemaal okerkleurig. Andere kleuren werden later aangebracht.
Foto: Archief Vic Heylen

▼ Op de productieversie merk je de welving in de motorkap uit kunststof. De spoiler en bumper waren eveneens uit hetzelfde materiaal. Het ontwerp van de voorbumper is bijna identiek aan de bumper in chroom van de Manta.
Foto: GM-Continental





▲ De TE-2800 werd erg positief onthaald door de pers. Vooral de neutrale wegligging kreeg veel lof.
Foto: GM-Continental

GMC het eens. Bovendien blijkt uit een brief van Jetten Conversions, de toenmalige TE-invoerder in Nederland, dat dit model enkel in okergeel te leveren was. Liefhebbers van de TE-2800 durven hierover weleens van mening verschillen maar onze getuigen zijn formeel. De 500 onvolledige wagens werden op de parking van Plant 2 geplaatst en het grootste deel zou hier 1,5 jaar blijven staan. Dit gebeurde in het najaar van 1973.

■ De oliecrisis

Amper een week later zou de Jom Kipoeroorlog opnieuw voor een enorme kater zorgen. Omdat Israël door Syrië en Egypte werd aangevallen kozen heel wat Westerse landen de kant van Israël. De olie-exporterende landen besloten om olie als economisch wapen in te zetten. De olieprijs van een vat ruwe olie verviervoudigde op een jaar tijd. Files aan de benzinstations, autoloze zondagen en scholen die leerlingen naar huis stuurden omdat er geen mazout meer voor handen was. Sportieve wagens werden plots verketterd. In deze sfeer werden in december '73 de eerste TE-2800's gebouwd onder leiding van Vic en meestergast Marcel. De productieversie verschilde op enkele punten met het prototype. Er werden 7-duims ATS-velgen gemonteerd. Hierdoor konden de wielkastverbredingen slanker

gevormd worden. Overigens werden de aanpassingen aan het Manta-koetswerk ontworpen door het team van George Gaillon. De motorkap was voorzien van een lichte welving en vervaardigd uit kunststof. Vooraan was er een spoiler met geïntegreerde bumper eveneens in kunststof. Deze lichtgewicht onderdelen werden vervaardigd door een éénmans-bedrijfje in Oevel. Vooraan werd de TE-2800 uitgerust met geventileerde schijfremmen van 238 mm doorsnede die een optie waren op de Manta 1,9 SR. Achteraan behield men de trommelremmen. De schokdempers werden vervangen door regelbare exemplaren met dubbele werking. De voorste veren werden eveneens vervangen door stevigere exemplaren. Het interieur werd voorzien van Recaro-sportstoelen. Het met leder beklede sportstuurwiel kwam van Nardi. Standaard werden Kléber V10 GTS banden in de maat 195/70 HR13 gemonteerd. De verhouding van de achterbrug werd gewijzigd. Was dit bij de Manta SR 1,9 nog 3,64 dan werd dit 3,18 voor de TE-2800. Het sperdifferentieel heeft een werking tot 40 %. Volgetankt bracht deze krachtpatser 1040 kg op de weegschaal.

Hoewel de eerste auto's werden afgewerkt in december '73 was de homologatieprocedure pas rond in januari 1974. Adam Opel A.G. had de veiligheidstests voor z'n rekening genomen.



Een TE-2800 werd opgeofferd om volgens de Amerikaanse normen de nodige crashtests te ondergaan. Voor de verschillende landen was een afzonderlijke homologatie vereist. Jack Hoppenbrouwers, Manager Product Engineering bij GM-Continental zorgde ervoor dat Transeurop Engineering erkend werd als Automobielconstructeur. Hierdoor was Vic verantwoordelijk voor de homologatietesten in verschillende Europese landen. Hij herinnerde zich maar al te goed de testen in Brussel waar de gewichtsverdeling werd gecontroleerd. De verhouding tussen het gewicht op de voor- en achteras moest immers identiek zijn aan de verhouding van een Opel Manta. Bij de metingen dook er echter een verschil op van 10 kg te veel op de vooras. Hierdoor kreeg Transeurop Engineering een goedkeuring voor 1 persoon vooraan en 2 passagiers achteraan. Opnieuw in Zolder gekomen werd de bumper achteraan gevuld met lood. Vic nam opnieuw contact om een afspraak te maken. Hij gaf er een draai aan door te zeggen dat het op de eerste dag van de keuring had gesneeuwd. Opgehoopte sneeuw aan de voorophanging had waarschijnlijk het evenwicht verstoord. Hij kreeg te horen dat voor deze meting hij ook terecht kon in Hechtel. Dit bespaarde hem een rit naar Brussel. Door de verzwaarde bumper werd de TE-2800 goedgekeurd en werd de auto gehomologeerd voor 2 personen vooraan en 2

op de achterbank. Bij de homologatie in Frankrijk was er een probleem met de ontstoring. De kunststof motorkap was hiervoor verantwoordelijk. Vic reed het controlecentrum uit, kocht in de omgeving een lading repen chocolade en lijm. Hij beplakte de binnenzijde van de motorkap met de aluminiumfolie van de verpakking en het probleem was opgelost. Liefst 180.000 testkilometers werden er afgehaspeld om tot een optimale afstelling te komen.

■ Weigering op Salon Genève

De productie was eindelijk een feit. De economische context was echter dramatisch. De TE-2800 had tot dan toe nooit op een Autosalon gestaan. De première was voorzien voor het Salon van Brussel in januari 1974. Door de oliecrisis werd het Salon afgeblazen. Vic stelde z'n hoop op Genève. Hij diende een aanvraag in voor een stand. Hij kreeg droogweg te horen "dat het economische klimaat niet van die aard was om initiatieven als de TE-2800 te tonen". Toen Vic opmerkte dat Ferrari en Porsche toch wel een stand kregen was het antwoord dat het om gevestigde waarden ging. De PR-afdeling bij GMC in Antwerpen, onder leiding van Paul Stefens, heeft Vic altijd gesteund. Niet alleen kochten zij enkele auto's maar zorgden zij ook voor persfoto's, gaven

▲ *De verbrede wielkasten op de serieversie waren eleganter dan op het eerste prototype. De velgen hadden nu een breedte van 7-duim i.p.v. 8-duim.*
Foto: GM-Continental



▲ Onder de motorkap van de TE-2800 trof je zescilindermotor van de Commodore GS met 142 DIN-pk. De soepelheid van deze krachtbron zorgde ervoor dat 4 versnellingen volstonden. Voor sportiever gebruik was een 5-bak van ZF-makelij verkrijgbaar.
Foto: GM-Continental

▼ Het interieur was erg verzorgd. Sportzetels van Recaro en een lederen stuurwiel van Nardi sprongen meteen in het oog.
Foto: GM-Continental



een catalogus uit en organiseerden een persevenement met alle sportieve wagens uit het GM-assortiment. Op de persfoto staat de TE-2800 dan ook broederlijk naast een Manta GT/E, een Chevrolet Corvette of een Vauxhall Magnum. Daardoor werd er opnieuw en in erg positieve bewoordingen geschreven over de TE-2800. De oliecrisis zorgde echter voor een klimaat waardoor de het bijna misdadig was om een sportwagen aan te schaffen. In Frankrijk bracht Henry Greder enkele auto's aan de man, in Nederland kon Jetten Conversions er een tiental verkopen. In ons land werd er amper 10 % van de productie

aan de man gebracht. In Duitsland kreeg invoerder Steinmetz Autosport het steeds moeilijker en uiteindelijk werd de samenwerking gestopt.

■ Snelle interventievoertuigen

In 16 juni 1974 schreef het Ministerie van Landsverdediging een openbare aanbesteding uit voor de aankoop van 135 snelle voertuigen voor de Rijkswacht. De Belgische Rijkswacht had in 1973 reeds 20 Porsche 911 E's in dienst genomen. Zij hadden lessen getrokken uit de eerste ervaringen met snelle interventievoertuigen en opteerden nu voor "een uitvoering met afneembaar dak". Dit maakt het immers mogelijk om op de zit van de passagierszetel recht te staan en zo instructies te geven aan het verkeer.

Vic besloot deel te nemen met een TE-2800 S met uitneembaar dakpaneel. Deze wijziging aan het koetswerk werd door carrossier Mathieu Martens op een avond en een nacht gerealiseerd. De motor was een krachtigere versie vandaar de toevoeging "S". Het dossier werd uiterlijk op 4 september '74 voor 15u in Brussel verwacht. Ditmaal waren er maar twee kandidaten. De TE-2800 S zou het moeten opnemen tegen de Porsche S Targa. Op 16 september ontving Vic een schrijven van de Rijkswacht. Hierin werd hij uitgenodigd om op 23 september met een testvoertuig aanwezig te zijn op het Logistiek centrum van de Rijkswacht te Brussel. In hetzelfde schrijven werden de testdata medegedeeld. Op 23 september zouden er in de namiddag rijtsten volgen op het circuit van Nijvel, op 24 september zouden de acceleratievermogens worden gecontroleerd. Woensdag 25 september zou de topsnelheid worden gemeten en tot slot zouden op donderdag 26 september de leden van de commissie het voertuig op de openbare weg aan de tand voelen. De brief was getekend door Kolonel Stafbrevethouder en voorzitter van de commissie Beurir.

De testen zouden tot ontvullende resultaten leiden. Het meten van de topsnelheid was een debacle. Het voorziene

meettoestel bleek defect. Kortom, de metingen moesten worden overgedaan op 11 oktober '74.

Op 24 oktober 1974 schreef Vic Heylen de toenmalige Voorzitter van het Hoog Comité van Toezicht aan met de opmerking dat de TE-2800 S perfect aan het lastenboek van 16 juni beantwoorde. In dit lastenkohier stond letterlijk "een afneembaar dak dat in het voertuig kon worden meegenomen". Vic wees erop dat bij de voorstelling van de auto op 23 september enkele aanwezigen opmerkten dat het uitneembare dakpaneel geen "TARGA"-uitvoering was. Nu is Targa geen technisch begrip maar een commerciële benaming gebruikt door Porsche voor een versie met uitneembaar dakpaneel. Het was meteen duidelijk dat de aanbesteding was uitgeschreven op maat van Porsche.

Vic Heylen bood ook aan om een TE 2800 S met een dakconstructie zoals Porsche aan te bieden en dit met een zwaardere motor. De Targa-oplossing eiste immers verstevigingen die een hoger gewicht van 30 kg met zich mee brachten. Deze gewijzigde versie zou voor dezelfde prijs aangeboden worden. De economische compensaties bleven ongewijzigd en bedroegen ongeveer 50 % van de investering. De kostprijs van de Porsches was ongeveer het dubbele van de aankoopprijs van een TE-2800 en Porsche had nauwelijks economische compensaties te bieden. Vic stelde voor om ofwel een nieuwe aanbesteding uit te schrijven ofwel deze gewijzigde versie toe te laten in het kader van de bestaande aanbesteding, maar zonder resultaat. De commissie had immers beslist dat enkel voertuigen waarvan de offerte op 4 september 1974 voor 15u werd ingediend mochten deelnemen. Het grote prijsverschil en het ontbreken van compensaties moet toch roet in het eten hebben gegooid. Het voorstel van Transeurop Engineering was zo sterk dat uiteindelijk de aanbesteding werd ingehouden. Er kwam een nieuwe aanbesteding op het ogenblik dat de Manta A uit productie ging en de groep D'Ieteren, invoerder van Porsche, haalde de bestelling binnen. Het ging nu niet meer over 135 voertuigen maar over 20.



■ Einde van Transeurop Engineering

Hoewel in januari '75 het Autosalon in Brussel wel plaats vond en de TE-2800 eindelijk in serie-uitvoering aan het Belgische publiek werd getoond zat de mot erin. In het voorjaar van 1975 besprak journalist Philippe Wuilkin met Vic Heylen de situatie van Transeurop Engineering. De toestand bleek niet erg rooskleurig. In september zou Opel de Ascona en Manta B lanceren. Vic hoopte ook van deze nieuwe Manta een TE-versie te bouwen. In de Duitse pers was er echter vroegtijdig informatie over de nieuwe Opel's gelekt wat Rüsselsheim deed besluiten een algemene informatiestop in te lassen. Normaal had Transeurop Engineering al een preproductiemodel moeten krijgen om de TE-3000 voor te bereiden maar Duitsland loste geen informatie meer. Ondertussen had Irmscher de invoer van Klaus Steinmetz overgenomen. Vic hoopte dat zij de TE-2800 wel op het Salon van Genève konden tonen wat uiteindelijk lukte. Vic besloot echter geen bestellingen meer te aanvaarden. De productie eindigde in de zomer van 1975. Over het juiste aantal gebouwde TE-2800 lopen de meningen uiteen. Volgens Vic Heylen zijn het er 79. Volgens de cijfers van Comaubel werden er 58 geleverd. Journalist Guido De Vreker had ooit een prachtexemplaar in z'n bezit en deed heel wat research naar de geschiedenis van Transeurop Engineering. Hij vond echter geen productielijsten

▲ *Op een avond en een nacht werd deze TE-2800 voorzien van een uitneembaar dakpaneel. De commissie die een keuze moest maken tussen de Porsche Targa en de TE-2800 maakte er een zootje van. Er zijn heel wat aanwijzingen dat de keuze op voorhand al was gemaakt.*

Foto: Archief Vic Heylen



▲ Door de lage productie is een originele TE-2800 een begeerd verzamelstuk. Enkele jaren geleden werd een nieuwe reeks chassisplaatjes vervaardigd. Dit zorgde ervoor dat het erg moeilijk is een omgebouwde TE van een originele te onderscheiden.

Foto GM-Continental

met chassisnummers. In het voorjaar van 1975 kregen enkele arbeiders van General Motors Continental Plant 2 de opdracht om de resterende okergele Manta's zonder motor (ongeveer 480 stuks) van de parking te halen. Ze werden opnieuw op de productielijn geplaatst en afgewerkt. Deze wagens hadden meer dan 1,5 jaar in weer en wind tevergeefs op een zescilindermotor gewacht. Bij Transeurop Engineering werden er sporadisch nog enkele kits voor sportieve Opel's verkocht. De race-activiteiten beperkten zich tot de Opel Commodore BP die René Tricot in Groep 2 bestuurde en de Commodore van Vermeulen. Het was het laatste jaar dat Transeurop Engineering met Opel in zee ging. In 1976 wisselde GM het geweer van schouder. Voor Opel was er geen budget meer voorhanden. Het zieke Vauxhall kreeg alle aandacht. Voor Vic was het een oude bekende die bij Vauxhall tot nr. 1 werd gepromoveerd. Bob Price, terug uit Zuid-Afrika, had op amper 2 jaar tijd de verkoopcijfers, die in vrije val verkeerden, kunnen ombuigen. Om de cijfers op het vaste land een boost te geven werd beslist om met de Vauxhall Magnum, voorzien van een 2,3 l krachtbron, de strijd aan te gaan. Natuurlijk stonden de 24-uren van Francorchamps op het programma en ja, ook Jean Proot, die ondertussen was opgeklommen tot Staff Manager Vauxhall Passenger Cars was opnieuw

van de partij. Door het beperkte budget kwam er slechts een Magnum aan de start en trad het team van Vic Heylen aan in een afgeslankte bezetting. In 1976 zorgde Marshall-Lanfranchi voor spanning door de Capri van Spice-Clark onder druk te zetten tot de motor van de Vauxhall de geest gaf. In 1977 daarentegen werd het een ware triomf. De Magnum's behaalden de beker van de Koning. Bovendien zorgde de voortdurende regen dat Gerry Marshall in een denderende finale een 2^{de} plaats behaalde in het algemeen klassement. Ondertussen had Transeurop Engineering in Zolder de deuren gesloten.

In 1978 vertrouwde Vauxhall de leiding van een rallyprogramma toe aan Vic Heylen. De Magnum, eigenlijk een herdoopte Firenza, werd niet meer naar het vasteland geëxporteerd. Het nieuwe wapen was de Chevette HSR. Het hoofdkwartier verhuisde naar Zandhoven, de technici werden ditmaal in Engeland gerekruteerd. Een groot succes werd het rally-avontuur niet. Van de naam Transeurop Engineering was geen spoor meer te bekennen.

Dit artikel was enkel mogelijk dankzij heel wat getuigenissen. Speciale dank aan Vic Heylen, Guido De Vreker, Paul Stefens (†), Bruno Costers en Albrecht De Peuter.



We hebben iets te vieren.



75 jaar geleden introduceerde invoerder D'leteren de eerste Volkswagens in België. Het waren de iconische Kevers. Sinds die dag volgden de befaamde modellen elkaar op.

Van de Volkswagen Golf en de Golf GTI in de jaren 70 tot en met het huidige elektrische ID. gamma. Zo'n jubileum verdient gerust een bladzijde in de Belgische autogeschiedenis. En in uw magazine.





▲ Ghislain Mahy in zijn alledaagse tenue, met stofjas en hoed

Mahy - Wintercircus van Gent, 1986

Mooie herinneringen
van een Franse fotograaf...

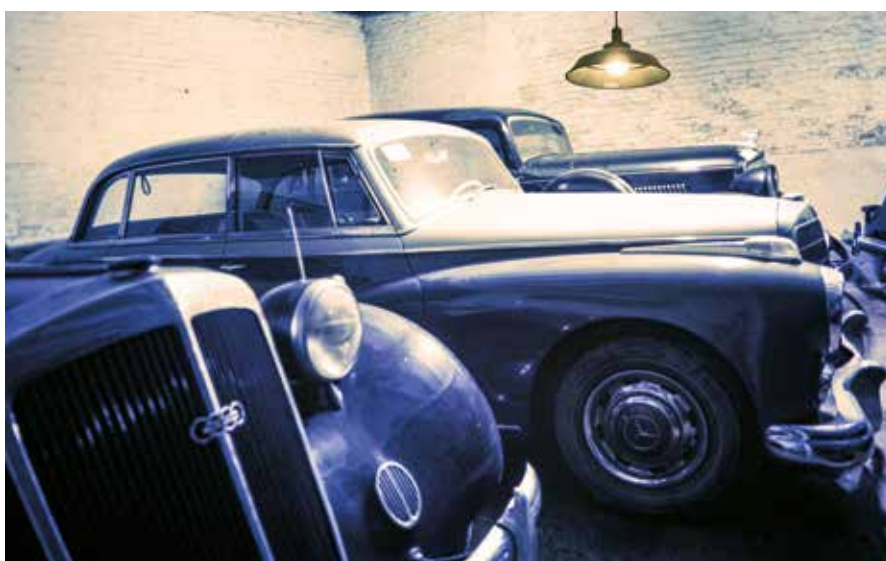
Tekst: Luc Scournaux
Beelden: Christian Martin

In 1986 ontdekte de Franse fotograaf Christian Martin Ghislain Mahy en zijn collectie auto's in het oude Wintercircus van Gent. Hij spendeerde een dag tussen de carrosserieën in alle uithoeken van het museum: hij was verrast door die omgeving en hij denkt met veel genoegen terug aan die memorabele dag.

Christian Marin is een ervaren fotograaf. Hij werkte voor verschillende magazines en maakte foto's van de mooiste auto's in de meest ongelooflijke collecties. Weinig van die ervaringen lieten echter een grotere indruk na dan de Mahy-collectie in Gent en de bijzondere ontmoeting met Ghislain Mahy: "Ik maakte foto's van auto's uit de Baillon-collectie voor Artcurial, dat was buitengewoon. Mijn foto's werden overal getoond, er werd zelfs een boek van gemaakt. Nochtans, op die dag heb ik gezegd dat er één onderwerp was dat ik nooit zou vergeten, de Mahy-collectie in Gent. Een waanzinnig verhaal!"



Voordien had hij een reportage gemaakt die was gewijd aan carrossier André Lecoq. Het was toen dat hij voor het eerst hoorde spreken van Mahy, waarvan men vertelde dat hij moeilijk te benaderen was en dat hij de pers niet wou ontvangen bij hem: "André Lecoq had net de restauratie van een Bugatti Atlantic beëindigd. Hij sprak me van Mahy, en die man interesseerde me meteen. Lecoq gaf me zijn telefoonnummer en vertelde me dat hij honderden auto's had in Gent, maar dat hij geen journalisten wou ontvangen. Maar ik liet me niet afschrikken: ik belde hem en we hadden meteen een goed contact. Mahy maakte meteen een afspraak voor de volgende morgen. Ik laadde mijn gerief dus in mijn Volvo break en om 5 uur 's morgens ben ik naar Gent vertrokken. Toen de deur werd geopend overviel me meteen een sterke olie- en benzinegeur. Dan zag ik de werkplaats, waarboven een grote glazen koepel rustte op stalen pijlers. Op het gelijkvloers zag ik verschillende mensen werken aan auto's."



Na een moment van verrassing, gaat de fotograaf in op wat hij ziet: "Ik vroeg hem waarop hij zich baseerde om de restauratie van een of andere auto aan te vatten en hij antwoordde me dat wanneer een auto uitstak, die naar beneden werd gehaald en de restauratie werd aangevat!" De Parijse fotograaf bracht er de dag door, in de wolken over dit fantastische universum, omringd door auto's die al een lange tijd stil stonden, onder een fijn laagje stof of afgedekt door een dun velletje doorschijnende plastic. Hij



Van boven naar onder:

Hispano-Suiza, Minerva en nog vele andere auto's van voor de Tweede Wereldoorlog, in volgestouwde kamertjes van het Wintercircus van Gent.

Auto-Union, Mercedes en soortgelijken, in afwachting van een mogelijke restauratie of tentoonstelling in één of ander museum, gelotografeerd door Christian Martin.

Op het gelijkvloers, onder een plafond dat wordt ondersteund door stalen pijlers, lijkt deze Renault racewagen reeds een restauratie achter de rug te hebben. Hij vond intussen een onderkomen in de "sport en competitie" afdeling van het Autoworld museum.



herinnert zich de zeer steile opritten die naar de verdiepingen leidden, naar nog meer auto's, in andere gangen en zelfs in "ondergrondse" ruimtes. Het Circus van Gent was als een immense Gruyèrekaas, ingericht als garage ten dienste van het beroep en de passie van zijn eigenaar. De auto's werden er sinds lange tijd opgeslagen, in de hoop dat ze ooit in een museum zouden terechtkomen. De cabine van een Zeppelin zweefde boven alles uit.

"Ik heb enorm veel oude auto's en zelfs hele collecties gefotografeerd, maar deze Mahy-collectie in Gent, dat is mijn mooiste herinnering. Er waren overal auto's, het was een waanzinnig verhaal en Ghislain Mahy heeft me werkelijk laten werken zoals ik het wou. Ik gebruikte een driepikkel, zonder lampen of flitslicht, om het zachte natuurlijke licht niet te verstoren. In die tijd werkte ik enkel met dia's.»

■ "Er is nog meer!"

s'Middags trokken beide mannen naar een restaurant in de buurt en nadien trok Ghislain Mahy zich terug om wat te rusten. De fotograaf mocht vrij rondwaren in het grote gebouw. Martin had het vertrouwen gekregen van de heer des huizes, hij kon zich uitleven op het gelijkvloers, de verdiepingen, de gangen, de hoekjes en de kantjes en rond de ontelbare pijlers. Zelfs de kelders waren volgestouwd met auto's.

"Rond zessen kwam Mahy terug met de boodschap dat ik zeker nog niet alles had gezien. En hij deed een doorgang open naar nog een ander deel van de opslagplaats! Er kwam maar geen einde aan!"

De fotoreportage werd gepubliceerd in een magazine, maar Ghislain Mahy heeft die nooit gezien. Christian Martin maakte sindsdien nog ontelbare prachtige foto's voor catalogi van veilinghuizen, hij maakte zelfs studiofoto's van de legendarische Ferrari 250 GT SWB California spider van de Baillon-collectie, na de restauratie. Maar zijn passage bij Ghislain Mahy in het Wintercircus van Gent blijft in zijn geheugen geprent als zijn beste herinnering!



Van boven naar onder:

Werkelijk alle ruimte werd benut, zelfs deze gang waar nog een plaatsje werd gevonden voor een Packard.

Ghislain Mahy was een vooruitziend man. Hij verzamelde ook banden voor zijn auto's, zodat ze ooit misschien weer de weg op konden.

Zo krijg je er een idee van hoe het circus van Gent er destijds uitzag : auto's op alle niveaus!



■ Het einde van het circus

Enkele maanden later werd het gebouw ontruimd, Ghislain Mahy zag zijn auto's vertrekken richting Autoworld in 1986 en naar Mahymobiles in Leuze in 1997. Vele kunnen nu worden bewonderd door het publiek, maar nog meer bleven in de reserves van Mahymobiles.

De foto's van Christian Marin doen vele vragen rijzen. Hoe slaagde Ghislain Mahy er in om zoveel auto's te verzamelen in een tijd waarin enkel mondeling werd gecommuniceerd, of via de post en de telefoon? Door de foto's te zien kan eenieder zich laten gaan en ervan dromen van zelf een oude auto te ontdekken in een wat vreemd oud gebouw of in de garage van een verlaten huis... Wat blijft er over van onze passies zonder dromen?

Ghislain Mahy was reeds 78 jaar oud toen deze reportage werd gemaakt, en zij die hem toen hebben gekend, bestempelen hem als eerder stil. Hij kocht zijn eerste oude auto in 1944: een Ford T die hem herinnerde aan de reizen met zijn familie, toen hij nog een kind was. Zijn kooplust verhevigde vanaf 1948. Hij vestigde zich reeds in het Wintercircus van Gent in 1939 maar startte er zijn garageactiviteiten pas echt vanaf 1954, na grote werken. Hij werkte er van 8 u 's morgens tot 8 u 's avonds voor zijn bedrijf en nadien voor zijn collectie, samen met zijn twee zonen. Hij restaureerde zo'n acht auto's



Van boven naar onder:

Zomaar een auto buitenhalen, dat was uitgesloten! Ze stonden zij aan zij geparkeerd met nauwelijks tussenruimte, het was nauwelijks mogelijk er een tussenuit te halen. Rechts zien we een Buick limousine van 1937 met een opengaand dak en de nummerplaat "8" wat erop zou kunnen wijzen dat hij toebehoorde aan een minister of een andere hoogwaardigheidsbekleder.

Een plasticen afdekking over de auto en daarboven binnen-en buitenbanden.

We herkennen duidelijk een Packard, maar in werkelijkheid waren er overal auto's geparkeerd in de gangen van het gebouw.



per jaar. De tests werden in het circus gedaan: de opritten waren steil genoeg om de remmen, de versnellingsbakken en het vermogen van de motoren te testen...

Ivan Mahy herinnert zich de reportage van Christian Marin niet. Na de publicatie van een deel van de foto's in "La Vie de l'Auto" een goed jaar geleden, zei hij ons het volgende: "Slechts weinig fotografen en journalisten bezochten het Wintercircus, ik herinner me een Antwerpse fotograaf die wel drie dagen is gebleven. Ja, er waren veel ruimtes die vol stonden met auto's en die mensen zagen zelfs niet alles, want we hadden in die tijd ook nog een opslagplaats zo'n 15 km van Gent verwijderd. Daar lieten we zelfs geen bezoekers toe want men moest letterlijk over de auto's kruipen om vooruit te geraken, ze stonden echt tegen elkaar geparkeerd. Wat de gondel betreft die boven de ruimte van het gelijkvloers hing, dat was een replica van een Zeppelin-gondel die was gebouwd voor een Amerikaanse film. We kregen hem als schadevergoeding voor een auto-ongeval in de buurt van Versailles. We ruilden hem later met het Nederlandse Autotron-museum voor een Stanley Steamer, nadien werd hij verkocht aan het Louwman museum in Den Haag."

Van boven naar onder:

De beschikbare werkruimte voor restauraties was nogal beperkt. Waar er geen auto's stonden, was de vloer bezaaid met allerhande wisselstukken.

Deze Packard van net naar de oorlog is nog getooid met een radiatormascotte.

De Peugeot VLV, "véhicule léger de ville" (of "lichte stadswagen") met elektrische motor werd van 1941 tot 1943 geproduceerd in 377 exemplaren. Hij haalde een topsnelheid van 35 km/u en had een reikwijdte van 80 km. Hij was erg in trek bij postbodes en dokters, zo werd gezegd. Hoe geraakte dit exemplaar tot bij Ghislain Mahy?



*Van boven naar onder, van links naar rechts:
Italianen en Amerikanen broederlijk naast elkaar in de
Mahy-collectie in Gent.*

*Een Panhard Dynamique berline, een model dat vanaf 1936
werd gebouwd, zij het in kleine aantallen. Het surfte mee
op de aerodynamische golf die toen opgeld maakte in de
automobielnijverheid. Bijzonder kenmerk zijn de gebogen
hoekraampjes vooraan, maar voor de rest viel de te zware
carrosserievorm tegen. Zeker een zeldzame auto, die kon
gered worden door Ghislain Mahy. Ook erg interessant is de*

*Talbot-Lago T26 die er achter staat. Die was ook te zien op de
expositie in Gent voor enkele jaren.*

*Niet alle auto's zagen er even aantrekkelijk uit.
Wat is er geworden van deze door zuur aangetaste Ford?*

*Deze Humber Pullman uit 1948 vervoerde destijds zonder twijfel
heel belangrijke personen. Let op de constructie op het dak, die de
belangrijke passagier moest toelaten om het volk te groeten.*

*Het Circus van Gent was in de eerste plaats een opslagruimte,
geen expositiezaal!*

Autoworld en de Mahy Collectie

Door Leo Van Hoorick

Het overgrote deel van de auto's die in Autoworld zijn tentoongesteld, zijn afkomstig van de bekende Mahy-collectie. Het was met bijna 1.000 auto's ooit één van de grootste autoverzamelingen van Europa.

Gentenaar Ghislain Mahy startte ermee, kort na de tweede wereldoorlog. Voor de oorlog baatte hij reeds een garage uit en vanaf 1939 huurde hij het voormalige Wintercircus in Gent – een vijf verdieping tellend rond gebouw, 35 meter hoog en met een doormeter van 29 meter - om daar een grote garage in onder te brengen. Jammer genoeg strooide de oorlog roet in het eten en werd de “Cirque” pas na de oorlog een volwaardige garage, annex opslagplaats voor de steeds groeiende verzameling van vader Ghislain, die al snel de hulp zou krijgen van zijn zonen Ivan en Hans.

De eerste auto van de collectie was een Ford T uit 1921, nog tijdens de bezetting gekocht voor 150 frank. Die auto kreeg intussen een aparte plaats in het Autoworld-museum. Maar we lopen op de zaken vooruit.

De collectie groeide, maar ze werd niet echt tentoongesteld, enkel anders kregen ze te zien. In 1970 kwam daar verandering in. In het Provinciaal domein van Houthalen kwam één van de eerste automusea in Europa, dat 85 gerestaureerde auto's uit de Mahy-collectie toonde. Het was bekend tot ver over de grenzen maar toch besloot de provincie Limburg het in 1983 te sluiten om financiële redenen. Uiteindelijk wist Ivan het nog drie jaar open te houden, maar dan viel het doek definitief. Gelukkig werden intussen plannen gesmeed door de toenmalige Minister Louis Olivier en zijn secretaris-generaal

Robert De Paepe om de collectie onder te brengen in het toen net gerenoveerde Wereldpaleis aan het Jubelpark. Daartoe werd in 1984 een vzw opgericht onder voorzitterschap van de toenmalige Minister van Verkeerswezen Herman De Croo. Het Autoworld museum opende de deuren in 1986.

Aanvankelijk werden er ongeveer 230 auto's van de Mahy-collectie tentoongesteld. Men kan dus stellen dat Autoworld er in de eerste plaats kwam als onderkomen voor de Mahy-collectie. Maar vermits de nadruk van die collectie vooral op de vooroorlogse periode ligt, is er sindsdien hard gewerkt aan de verjonging van de museuminhoud. Dat gebeurde door acquisities, maar vooral ook door samenwerking met andere verzamelaars, ook al blijft de rol van de Mahy-collectie van groot belang met nog steeds ruim 150 auto's.

■ Zomertentoonstelling

In 2021 werd op de Vinckier-site in Gent een grote Mahy-tentoonstelling georganiseerd met de meest bijzondere auto's uit de collectie. Een veertigtal auto's, ongerestaureerd. Een prachtige tentoonstelling met een mooi boek, uitgegeven door Lannoo. Maar in de nasleep van de coronacrisis niet helemaal met het verhoopte succes. Daarom werd besloten om de traditionele grote zomertentoonstelling van Autoworld te wijden aan deze unieke verzameling “schuurvonsten” onder de titel: “A family of cars”. Je kan hiervoor in Autoworld terecht vanaf 7 juli tot 3 september 2023, dagelijks van 10 tot 18 u.

Deze Aston Martin DB2 behoorde ooit toe aan Koning Boudewijn. Hij zal ook te zien zijn tijdens de tentoonstelling “A Family of cars” in Autoworld



Portret Julien Vernaeve

Door Rik Van Wassenhove



Als iemand de naam Julien Vernaeve hoort, denkt men meteen aan racende Mini's. Zijn bijnaam "Mister Mini" had hij te danken aan de vele overwinningen in België en omstreken met deze kleine auto's. Deze autolegende reed in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw dan wel meestal met dergelijke auto's, maar was echt veelzijdiger dan dat, hij behaalde ook grote successen met andere auto's.

Julien Vernaeve werd geboren in Gent op 29 maart 1931 als zoon van garagehouder Emiel Vernaeve. Vrienden van hem zeiden dat hij goed kon rijden en moedigden hem aan om het eens op circuit te proberen. Zijn legerdienst en de overname van de garage betekenden echter een pauze in zijn ontluikende liefde voor racen. Een ontmoeting met Jean Niclaus in de autoclub Dragon deed de racemicrobe weer opleven.

Gedurende de week had hij zijn job in de garage, in het weekend trok hij er op uit om circuitraces en rally's te gaan rijden. Hierdoor had hij een wel nadeel tegenover fulltime racers, die het te rijden traject voordien konden verkennen.

Vernaeve hield van afwisseling en reed circuitraces, rally's, slaloms, rodeo's en heuvelklims door elkaar, soms zelfs meerdere per weekend.

Eind de jaren '50 reed Vernaeve meestal met zijn eigen Volkswagen Kever of met een Porsche 356 van bevriende eigenaars. In die jaren konden er op de vele nieuwe wegen allerlei speciale races georganiseerd worden, zoals de Grote Prijs van Gent die eenmalig doorging rond de Watersportbaan of ook de Stilstaande en Vliegende Kilometer van Gent die werd verreden op de R4 tussen Sidmar (het huidige Arcelor-Mittal) in Zelzate en de Moervaartbrug tussen 1967 en 1976, beide georganiseerd door de Koninklijke Automobielclub der Vlaanderen (RACF).



1



2



3

- ▲
- 1 - 1961 Course de côte de La Roche en Ardenne (R.F. Kockaerts Photographie Koekelberg)
- 2 - 1961 Grand Prix Benelux Zandvoort (R.F. Kockaerts Photographie Koekelberg)
- 3 - 1962 Rallye Automobile de Monte-Carlo (Photo Junior Nice)
- 4 - 1964 Tour de Belgique (J Stourme Braine L'Alleud)
- 5 - 1965 Slalom International (Evan Selwyn-Smith 41 Friar Road Orpington Kent)

In 1960 reed hij zijn eerste races met een Mini 850, die toen nieuw op de markt was gekomen en al snel een goede racewagen bleek.

Na een periode met een Fiat Abarth Zagato begin jaren '60 en een zeldzame race met een andere auto, zoals een Lotus Elite, schakelde Vernaeve begin van de jaren '60 over naar de nieuwe Austin Cooper. Met behulp van motortovenaar Don Moore, een bescheiden man met een kleine garage in Cambridge, werd de Cooper van Vernaeve een geducht wapen op de Europese circuits.

In het begin van de jaren zestig kon je met minimale aanpassingen aan een circuitraceauto ook meerijden in rally's. Ook vertrok men meestal gewoon van thuis over de gewone wegen rijdend met de raceauto. Pas later werd het de

gewoonte om de auto's op een aanhangwagen mee te voeren. Samen met zijn broer Victor, die een begenadigd mecanicien was, struinden ze vele circuits en rally's in België en Europa af.

In 1964 reed Vernaeve met een jonge Jacky Ickx de Coupe des Alpes in Frankrijk met een Cooper S. Onderweg hadden ze een probleem met de gasklep die bleef open staan. Jacky Ickx stond Vernaeve bij door telkens het contact aan en uit te zetten om af te kunnen remmen voor een bocht en nadien weer te versnellen. Bij een iets scherpere draai vlogen ze uit de bocht en doken een paar meter dieper in een gracht. Ze kwamen er met de figuurlijke kleerscheuren van af. Na het takelen, moesten ze nog terugrijden naar België, met diezelfde auto. De verbrijzelde voorruit van de Mini werd tijdelijk, zo goed en zo kwaad als mogelijk, vervangen

6

3e DU MARDI 19 MAI 1964

COUPES DE SPA A FRANCORCHAMPS

1er MORRIS

TOURISME 850 A 1300 CC.

1er Julien VERNAEVE
sur MORRIS COOPER „5”

Record du tour par J.VERNAEVE - moyenne 162 km 067

MORRIS EST IMBATTABLE !

Importateur Distributeur E.A.T. HANGKANT (BRUX) Tel. 264.20.86.

Distributeur E.A.T. officiële 74, rue Faidherbe, Bruxelles 4 - Tel. 32.26.16.
pour Equipements BEHERMAN - DEMOEN S.A. Bruxelles 19-21, rue de Wavre, Bruxelles 5. - Tel. 42.02.72.



7



8



door een voorruit van een Renault R4.

Door zijn opvallend goede resultaten sprong Vernaeve in het oog bij het officiële British Motor Corporation team. Van dan af mocht hij regelmatig plaatsnemen achter het stuur van de officiële Mini Coopers, en later ook met andere auto's van de BMC groep.

Vernaeve had ook een rol in de grote successen van het officiële BMC team in de rally van Monte Carlo. Met zijn uitgebreide ervaring, stuurden ze Vernaeve enkele uren vóór de echte rally over het te rijden traject. Hierdoor konden ze de sneeuw- en ijskwaliteit noteren en de rallynota's aanvullen met actuele gegevens. Deze zogenaamde "ice notes" waren bedacht door teambaas Stuart Turner en waren zo'n succes dat het jaar nadien alle andere teams ook gebruik maakten van deze techniek.

■ Marathon de la Route met MGB

Een van de bekendste successen behaalde Vernaeve niet in een Mini maar in een MGB. In 1966 reden Vernaeve en Hedges de Marathon de la Route. Deze opvolger van de legendarische Liège-Sofia-Liège die over de steeds drukker wordende wegen te gevaarlijk was geworden, was een 84-uursrace (sic!) op de Nürburgring Nordschleife. Voor de eerste editie was het aantal rijders beperkt tot twee per team, wat deze uitputtingslag veranderde in een echte heroïsche race. Naast het rijden moesten de piloten ook zelf tanken. Ondanks het feit dat Hedges al in de 2^{de} ronde van de baan ging door losliggende delen op de weg, wonnen ze uiteindelijk de race door de regelmatigheid waarmee ze reden en door de talrijke opgaves van veel snellere deelnemers met bv. Ferrari's.

6 – 1964 Coupes de Spa

7 – 1965 Slalom International pour la Coupe d'Europe des Écuries
(Foto J Van Lent Den Haag)

8 – 1966 Criterium des Cévennes met Yves Deprez (Photo Junior - Nice)

9 – 1966 Marathon de la Route
(BMC Competitions News service)

10 – 1966 Marathon de la Route
(Photo Robyns Liège)





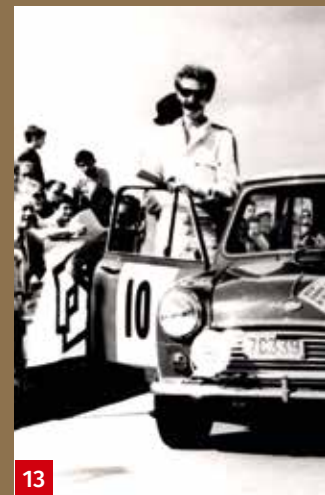
11

11 & 12 - 1969 12 Uur van Zolder met Yves Deprez (fotograaf onbekend)

13, 14 & 15 - 1969 Tour de France Automobile (Photo Junior - Nice)



12



13

Records sneuvelen op Monza

In september 1967 reed een team van 5 piloten 7 dagen en 7 nachten aan 1 stuk (met een rijderswissel iedere 3 uur) met een Austin 1800 Balanza op het oude circuit van Monza in Italië. Dit was een ca. 20 km lang circuit, inclusief een stuk met een “banking” of kombocht. De totale afgelegde afstand was 25 089 km.

Chevron-Mazda met huilende wankelmotor

In 1970 en 1971 reed Julien Vernaeve samen met Yves Deprez diverse races in Europa, waaronder de 24u van Le Mans, met een Chevron-Mazda B16 2 liter. Vernaeve had Deprez jaren eerder leren kennen tijdens een race, toen hij de gestrande Deprez deparreerde met een wisselstuk, zodat Deprez weer verder kon. Door zijn goede connecties had Deprez bekomen dat Mazda hen met de revolutionaire wankelmotor wou sponsoren. De plaatsing van de motor gebeurde in Engeland, onder het toezien van een afgevaardigde van Mazda die de motor geen ogenblik uit het oog verloor. De wankelmotor draaide zeer hoge toerentallen en was extreem luid. Dit was de eerste Mazda met wankelmotor die racete in Le Mans, 21 jaar vóór de overwinning met de Mazda 787B.

Samen met zijn copiloot slaagde Vernaeve er in om 7 records te breken in de internationale “E”-klasse (1500 tot 2000 cc). Zo werd bij voorbeeld de 25 000 km afgelegd aan een gemiddelde snelheid van 149,31 km/u.



16



17



18

19





14

15

Eind de jaren '60 maakte hij ook deel uit van het Mazda-team in de 24 u van Francorchamps.

■ Gevaarlijke tijden

In de jaren '60 waren er op de circuits niet zelden ongevallen met tragische gevolgen. Tijdens trainingsritten voor de 1000 Kilometer Rennen op de Nürburgring in 1970 zag Julien Vernaëve de in Finland geboren rijder Hans Laine met zijn Porsche 908/02 meermaals overkop gaan. De wagen bleef omgekeerd liggen en vloog in brand. Ondanks pogingen om de auto te blussen, kon niemand helpen en overleed Hans Laine ter plaatse.

Dit maakte een diepe indruk op Vernaëve en deed hem nadenken over de grote gevaren van racen met steeds krachtigere auto's. Een vrouw, kleine kinderen en de garage waar hij verantwoordelijk voor

was, deden hem beslissen om niet verder te gaan in de steeds sneller wordende categorieën maar integendeel terug te keren naar meer lokale races met touringwagens.

■ Nadagen racecarrière

Na nog enkele jaren met Mini's, maakte Julien Vernaëve vanaf 1974 de overstap naar de Triumph Dolomite Sprint. Dit leidde echter niet tot de verhoopte resultaten. De betrouwbaarheid van de Triumph was een groot probleem in de eerste jaren. Talrijke pannes waren toe te schrijven aan het feit dat de motor te krachtig bleek voor de rest van de auto. Zo kon de achteras de belasting bleken niet opgewassen tegen hun taak.

Op het einde van zijn actieve racecarrière reed Vernaëve op vraag van be-

16 & 17 – 1970 Chevron-Mazda B16, Trophée des Ardennes - Francorchamps (fotograaf onbekend)

18 – 1972 Coupes Bénélux Nivelles (Ediphoto Bruxelles)

19 – 1973 Coupes de Belgique (Ediphoto Bruxelles)

20 & 21 – 1973 eigen collectie JV (vermoedelijk in eigen garage gefotografeerd)



20

21



22



23



▲
22 – 1974 Met de Triumph Dolomite

23 – 1977 Int. ADAC
Saisonabschlussrennen - Zolder
(W. Kotaschek Sternweg Köln)

vriende coureurs ook nog enkele races en rally's. Met Georges Hacquin reed hij bijvoorbeeld twee keer de "Rallye de Tunisie" met een Range Rover, in 1980 en 1982.

■ Palmares

In zijn hele racecarrière reed Vernaeve meer dan 270 races (op circuit, heuvelklims en rally's), waarvan hij meer dan 100 keer eerste was in zijn categorie of klasse.

Met een eerste plaats in het Kampioenschap van België voor Heuvelklims in "Tourisme Amélioré" (1961), 1^{ste} plaats in het Kampioenschap van België voor

Toerismewagens in 1964 en 1^{ste} plaats in het Kampioenschap van België voor Nationale Rally's in 1963 was hij ook een heel regelmatige rijder.

■ Garage Vernaeve

Julien Vernaeve bleef ondertussen steeds actief in de garage van de familie. Na het opnieuw onafhankelijk worden van de garage in 1985, namen rond het jaar 2000 zijn kinderen Eveline en Luc Vernaeve de garage over. Door het verdwijnen van verschillende Britse merken en de diverse overnames, is de garage nu verdeler van Jaguar en Land Rover in de regio Gent.



24

►
24 – 2013 Mini centenary (Autofans.be)

HISTORICAR

Mis nooit nog een nummer van Historicar

ABONNEER U

U kan inderdaad een abonnement nemen op Historicar. Het abonnementsgeld bedraagt **15 euro voor 1 jaar** (2 nummers) of **25 euro voor 2 jaar** (4 nummers).

Gelieve het overeenkomstige bedrag over te schrijven op bankrekening nr. **BE17 4262 2197 9121** ten name van Draaiboomken, met vermelding Historicar.

Vergeet niet het juiste verzendadres te vermelden.



Historicar is het semestriële magazine van de FSA (Stichting automobiel). Die heeft tot doel de kennis en het behoud van het **automobielpatrimonium in België** te bevorderen, met speciale aandacht voor het Belgisch patrimonium.

De Stichting kan ondermeer:

- voertuigen en automobilia verwerven via schenkingen, legaten, bruikleen op lange termijn, aankoop, lijfrente, huurkoop of elke andere geschikt geachte formule;
- dit patrimonium beheren (restauratie, onderhoud, verkoop enz.);
- locaties en middelen vinden voor de conservering van dit patrimonium;
- tentoonstellingen en andere evenementen organiseren om de collecties aan het grote publiek te tonen;
- vergaderingen, colloquia en alle andere activiteiten organiseren die kunnen bijdragen tot de bekendheid en de doelstellingen van de Stichting;
- een publiek toegankelijke bibliotheek oprichten en beheren;
- met andere instellingen of organisaties samenwerken om de doelstellingen van de Stichting te verwezenlijken.

Fsa

De FSA maakt deel uit van de Koning Boudewijnstichting.



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.

EUROMONEY
PRIVATE BANKING 2023
BELGIUM
BEST DOMESTIC PRIVATE BANK



Private Banking.
Beweegt met je mee.

www.kbcprivatebanking.be