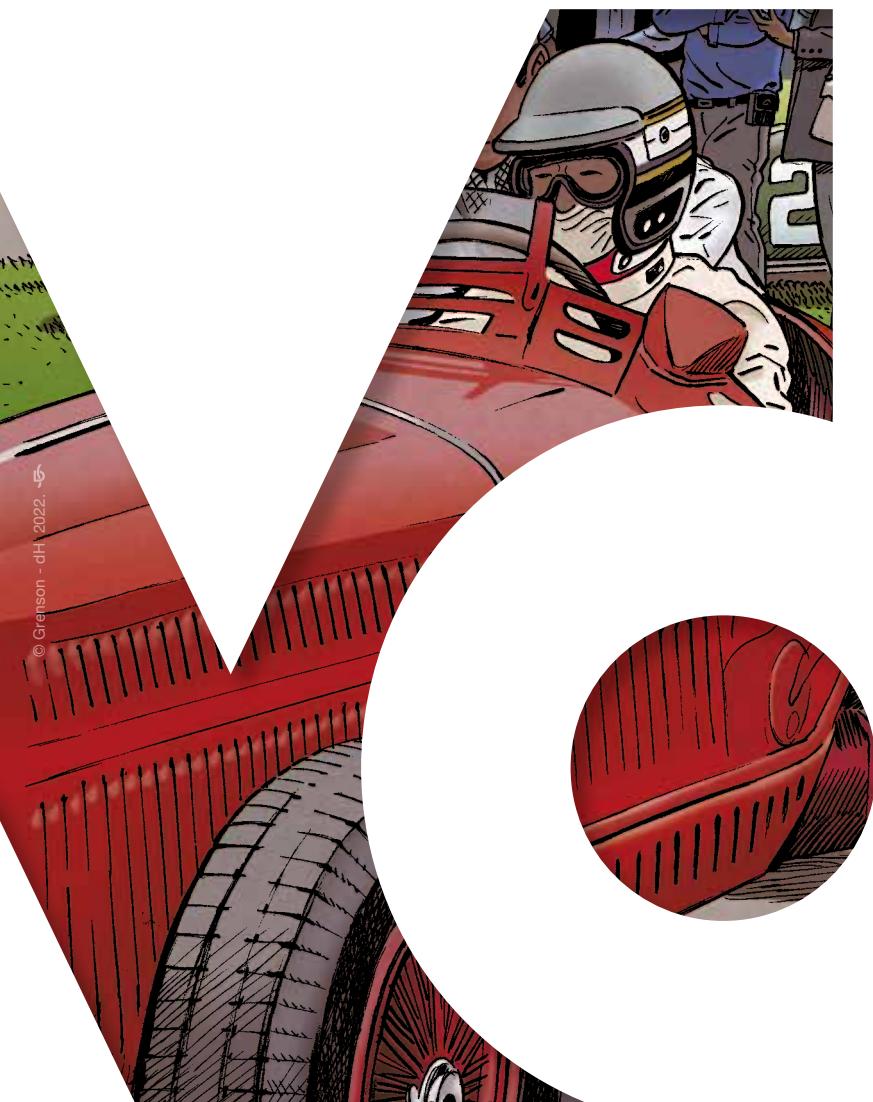


ESA HISTORICAR

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

Bosvoordesteeweg 15/85 – 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Nick Jonckheere, Laurent Zilli

Lay-out:

www.busybee.be

Historicar wordt gesteund door o.m.:

R.V.C.C.B.

Historical Vehicle Club

Belgian Vehicle Heritage

British Classics & Rover Club Belgium

Brussels Classic Car Club

Forties and Fifties American Cars

Enthusiasts

A Merry Car Club

Club des Anciennes Citroën

Lancia Club Belgio

Belgian Mercedes Club

Spa Historic Racing Team

Packard Chauffeurs Club

Tank Museum

Austin-Healey Club

Classic Cadillac & La Salle Club

Amicale bruxelloise Club des Décapotables

Italia Car Club Belgium

Jaguar Drivers Club

300SL Gullwing & Roadster Club Belgium

Amicale Panhard Belgique

DKW Auto-Union Club België

The English Drivers Guild

Meetjeslandse Oldtimer Club

Club Lucien Rosengart France

Ecurie Val d'Or

KBC Classic Car Club

Peugeot Club Belgium

Kon. Automobiellclub van Vlaanderen

Rolls Royce Entousiasts' Club Belux

DwergAutoClub België

Skoda Driver Club

Rétro Club Wanzois

Auto Retro Mosan

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

Onder vrienden



Er zijn te veel oldtimerbeurzen, en natuurlijk gaat dat ten koste van de kwaliteit. De organisatoren vissen allemaal in dezelfde vijver, en dat geldt zowel wat betreft de exposanten als de bezoekers. De enen hebben geen budgetten om aan meerdere beurzen deel te nemen en de anderen hebben geen zin om steeds dezelfde koopwaar voorgeschoteld te krijgen. Ook al wordt die vijver er zeker niet groter op, komt er voor elke beurs die stopt – dat gebeurde onlangs nog met Classic Event in Waregem – wel eentje in de plaats...

Als ik voor mezelf een lijstje maak van de beurzen die ik wel wil bezoeken, ben ik snel rond. Rétromobile in Parijs, natuurlijk. Interclassics in Brussel en Maastricht, zeer zeker. Technoclassica Essen was vroeger vaste prik, maar de laatste jaren sloeg ik ze wel eens over. De laatste editie ging ik er dan wel weer naartoe, maar daar had ik snel spijt van. Wat een ontgoocheling. Een groot aantal topdealers gaven verstek, de constructeurs decimeerden of supprimeerden hun prestigieuze stands... er bleven zelfs plaatsen leeg in de centrale hal.

En dan is er een buitenbeentje: Prewar Days in Kortrijk, intussen al aan zijn vierde editie toe. Die gaat tegen alle clichés in. De belangstelling voor vooroorlogse auto's is tanende? Niet in de Hallen van Kortrijk, begin december. De jonge autoliefhebbers hebben geen belangstelling meer voor vooroorlogse auto's? De organisatoren Michael en Lawrence Bossaert zouden mijn zonen kunnen zijn. Ze hebben trouwens nog meer pijlen op hun boog, ik denk aan de "100 Miles" die ze jaarlijks ook al in december organiseren: een nachtrally, exclusief voor vooroorlogse auto's. En met een wachtlijst.

Prewar Days is maar een kleine beurs, toegegeven. Maar de belangstelling groeit exponentieel, letterlijk, en de bezoekers en exposanten komen niet enkel uit België, verre van. Het is dan ook een beurs die haar gelijke niet kent in West-Europa. Ik ken geen enkele beurs die zo exclusief is gewijd aan de vooroorlogse auto's en motoren. De organisatoren slagen er ook in om een redelijk aanbod aan onderdelen, documentatie en kwalitatieve automobilia aan te bieden. Dat is iets waar veel beursorganisatoren van dromen, maar slechts weinigen in slagen. De formule zorgt er ook voor dat er een ongelooflijke sfeer hangt. Hier lopen alleen echte liefhebbers rond. Iedereen die je wil tegenkomen, ontmoet je op Prewar Days, zeg ik wel eens. In 2023 ging ik vrijdag, en ik keerde terug op zaterdag en zondag. Dat was zeker niet gepland, maar het was echt de moeite. Voor de voorbije editie in december: idem. Je bent voor een paar uur onder vrienden als het ware.

Misschien kan ik een parallel trekken tussen autobeurzen en magazines. Ook hier zijn er te veel, en de concurrentie van het internet is moordend. Het is telkens opnieuw een gevecht om voldoende adverteerders te vinden om een nummer "met zwarte cijfers" te kunnen afsluiten. Dat geldt ook voor ons, helaas. Daarom hebben we besloten dat dit de laatste papieren Historicar is. Misschien vinden we een partner om verder te doen? Mogelijk, maar het magazine zal niet meer in deze vorm verschijnen, zoveel is zeker.

Dank voor de vele positieve reacties die we in de loop der jaren mochten ontvangen. We zijn er ons van bewust dat we hiermee een aantal mensen zullen ontgoochelen en dat er een communicatiemiddel voor de instandhouding van het Belgisch automobielpatrimonium verloren gaat. Maar gelukkig zijn er voldoende fora op de sociale media om die taak over te nemen, niet?

Leo Van Hoorick

Maserati

110 YEARS



MORE INFO



20.12.24 - 23.02.25

EXHIBITION AT AUTOWORLD

Parc du Cinquantenaire 11 Jubelpark, 1000 Brussels

AUTOWORLD.BE



AUTOWORLD
BRUSSELS



Wolfgang - stock.adobe.com



Inhoud

3	Editoriaal
6 – 13	Niet te land maar wel ter zee en in de lucht: Poncelet
14 – 18	L to B 2024
20 – 24	Flandria Expo
26 – 30	Jacky Ickx – De onbetwistbare kampioen
32 – 34	De Alfa schatkamer van Dingwort Verlag
Adverteerders	2 Vander Haeghen 4 Autoworld 19 D'Ieteren 25 Mercedes 31 ViaFlavia 40 KBC Private Banking
Agenda	Autoworld • Tot 26 januari: Happy Birthday Jacky Ickx (scale models) • Tot 23 februari: Maserati 110 Years • 28 februari – 20 april: Rally Legends – From Dust to Glory • 25 april – 22 juni: Citroën DS – An icon turns 70 • 27 juni – 31 augustus: Big in Japan • 04 september – 19 oktober: Car Magazines – Driven by Ink • 23 oktober – 14 december: Restomods – Reborn Legends • 19 december – 1 maart 2026: Art Cars: Rolling Canvases Events • 16 februari: Love Bugs Parade • 27 april: Citroën Jumble Voor meer details: www.autoworld.be
	Omslag Op de autoshow van Turijn in 1954 werd een opmerkelijke auto onthuld: de Maserati 2000 Sport, een A6GCS voorzien van een elegant vormgegeven gesloten “Berlinetta” carrosserie van Pininfarina. Oorspronkelijk ontworpen als een open tweezitter voor wegraces, werd de 2000 Sport alom gewaardeerd door de piloten uit die tijd om zijn uitzonderlijke rijeigenschappen en prestaties. Omdat Pininfarina niet rechtstreeks voor Maserati mocht werken vanwege een exclusieve overeenkomst met Ferrari, bracht de in Rome gevestigde Maserati-dealer Guglielmo “Mimmo” het concept tot leven door zes kale A6GCS/53-chassis aan te schaffen. Vier daarvan kregen Pininfarina's prachtige berlinetta-carrosserie. Eén ervan werd prominent tentoongesteld op de Autosalon van Turijn in 1954 en wekte afgunst op in het Ferrari-kamp. Dit iconisch meesterwerk in de auto-geschiedenis werd tentoongesteld op de stand van Autoworld op de voorbije Interclassics te Brussel. Hij werd terecht bekroond tot “Car of the Show”. Deze en 47 andere adembenemende Maserati's zijn nog te bekijken in het Autoworld Museum te Brussel tot 23 februari 2025.



Niet te land maar wel ter zee en in de lucht: Poncelet

Tekst: Leo Van Hoorick – Beeld: Poncelet en Leo Van Hoorick

De geschiedenis van het bedrijf Poncelet is vooral die van een dubbele passie. Ten eerste een passie voor vakmanschap, want in de familie Poncelet rijmt “metier” altijd al op “kwaliteit”.

Ten tweede een passie voor pionierswerk, want Paul, Albert en Roger hebben zelden platgetreden paden gevolgd, maar veeleer die van uitvinding en ontdekking.

Al ruim 90 jaar koestert de firma Poncelet een knowhow door die nog steeds de bewondering oogst van liefhebbers van mooie gelakte houten boten of van vliegende oldtimers.

Met de komst van de gebroeders de Fabribeckers, start het bedrijf een nieuw hoofdstuk in zijn geschiedenis.



■ Een gepassioneerde pionier

Paul Poncelet droomde er aan het begin van de 20^e eeuw van een zweefvliegtuig te bouwen. Dat kwam er wel, zweven deed het echter niet meteen goed. Maar hij was een inventieve en handige vakman, en reeds in 1911 liet hij een houten propeller met drie bladen brevetteren. Tijdens de eerste wereldoorlog komt hij als mecanicien-schrijnwerker terecht op de luchtmachtbasis van Kievit, bij Hasselt. Na zijn dienstdtijd bij de net opgerichte Belgische luchtmacht, gaat hij aan het werk bij vliegtuigbouwer SABCA, in Evere. Intussen bouwt hij zelf een aantal gemotoriseerde zweefvliegtuigen die het wel doen. Eén daarvan, de Vivette, is nog steeds te bewonderen in het luchtvaartmuseum in het Jubelpark te Brussel, tegenover Autoworld.

In 1933 zet Paul een grote stap, hij richt zijn eigen bedrijf op. Specialiteit: houten propellers. Zijn bedrijf is nog steeds gevestigd in Evere, vlakbij het vliegveld, en in de schaduw van zijn vorige werkgever

SABCA. Vlak voor de oorlog zou hij daar trouwens naar terugkeren, maar eens de vijandelijkheden gestaakt, start hij weer als propellerfabrikant, deze keer samen met zijn zoon Albert. Het bedrijf diversifieert. Ze leveren ook houten cinemastoele en vanaf 1949... waterski's, ook uit hout natuurlijk. In 1953 bouwen de Ets Albert Poncelet hun eerste houten kano's. Niet veel later ook een eerste houten motorboot. De Poncelet vloot groeit en na een paar jaar staan er verschillende modellen in de catalogus. Intussen is ook de derde generatie, Roger, aangetreden. Het bedrijf kijkt naar de opportuniteiten en in de jaren zeventig wordt geëxperimenteerd met windmolens. Dat was niet zonder succes, zolang die slechts enkele meters groot waren. Met de komst van de ULM's in de jaren '80 krijgt de propellerfabricatie een nieuwe boost. Het bedrijf werkt ook mee aan restauratieprojecten van oude vliegtuigen. Ze bouwen de vleugels voor een replica van het toestel waarmee Blériot het Kanaal overvloed in 1909 en dat 100 jaar later nog eens overdeed, en ze bouwen

▲ *Under construction: vleugels voor historische vliegtuigen*



▲ Restauratie: een Poncelet uit de jaren 60 in de spuitcabine

drie paar vleugels voor drie replica's van Duitse Avionik verkenningsvliegtuigen uit de Eerste Wereldoorlog, in opdracht van filmregisseur en vliegtuigfanaat Peter Jackson (Lord of the Rings; The Hobbit Trilogy). Intussen is ook Marc Delterne op het toneel verschenen, een industrieel die zijn bedrijf in 2008 verkocht en partner werd in de Ets. Poncelet. Hij moderniseerde het bedrijf en verhuisde naar de industriezone van Fleurus.

■ Van de weg naar het water

Na zijn architectuurstudies en een opleiding autodesign in Valenciennes liep Louis de Fabribeckers stage bij BMW. In 2004 verhuisde hij naar Italië, waar hij even bij Idea aan de slag ging, waarna hij projectleider werd bij Touring Superleggera. Deze koetswerkbouwer was nog maar net heropgestart na 40 jaar inactiviteit. Naast restauratiewerk ging Touring zich toeleggen op het bouwen van kleine series eigen koetswerken rond bestaande sportwagenchassis. Na enkele mooie

conceptcars en een break-variant van de Maserati Quattroporte en Bentley Continental GT ontwierp de Fabribeckers een herinterpretatie van de legendarische Disco Volante. Daarna volgden onder meer de Touring Berlinetta, een zeer geslaagde Mini roadster concept car, enkele studies voor Gumpert en Artega, maar ook de elegante Sciadipersia, de gevleugelde Aero 3 en de fraaie Arese. Touring veranderde voor enkele jaren echter van eigenaar en Louis vertrok, richting Fleurus.

Reeds in 2012 kruiste hij het pad van Marc Delterne, die ook een paar fraaie oldtimers bezit. Misschien was dit wel de aanleiding? Marc vroeg toen aan Louis om een kleine boot te ontwerpen. Dat ontwerp kwam er, maar Marc, die Poncelet nog maar kort voordien had overgenomen, besloot het zekere voor het onzekere te nemen. Hij legde zich toe op de restauratie van oude Poncelet boten en ging zich verder bekwamen in de traditionele activiteiten van zijn



◀ Groepsfoto in het atelier:
(vlnr) Tom, Marc en Louis

bedrijf: het bouwen van vliegtuigvleugels voor historische vliegtuigen en het maken van propellers. Dit deed hij ongeveer tien jaar lang, grotendeels alleen.

Enkele jaren geleden kwamen de koppen weer bij elkaar. De broers Louis en Tom de Fabribeckers besloten zich met Marc te associëren. De plannen voor de nieuwe boot, die letterlijk en figuurlijk onder het stof, of eerder zagemeel lagen, werden weer opgepakt. Het trio bleek elkaar goed aan te vullen: Marc beschikt inmiddels over de nodige knowhow en ervaring, broer Tom is ingenieur, en Louis is het creatieve brein dat bovendien kaas heeft gegeten van het commercialiseren van luxeproducten.

■ Doel

Het doel was een verfijnde kleine boot te bouwen, met moderne technieken en technologie. Als inspiratiebron diende niet geheel verrassend een auto, zo

verklapt Louis: de moderne Morgan Three Wheeler. De boot is ontworpen voor gebruik op meren en rivieren. De moderne technologie komt naar voren in de romp, die is opgebouwd uit koolstof- en glasvezel en onder vacuüm wordt gevormd, vergelijkbaar met het chassis van een Formule 1-wagen of een supersportwagen. Het verfijnde aspect wordt weerspiegeld in de combinatie van een structuur van essenhout en een dek van mahoniehout.

Het gebruik van koolstofvezel is uniek voor een boot van minder dan vijf meter; deze techniek wordt normaal gesproken alleen gebruikt voor wedstrijdzeilboten. Het resultaat is een unieke kleine boot zonder concurrentie, met een sterke identiteit. Het is niet de bedoeling om te concurreren met de Riva's van deze wereld, aldus Louis. Deze boot is veel kleiner, maar de markt voor boten die geschikt zijn voor meren en rivieren is veel groter.



▲▲ Een Endurance krijgt vorm

▲ Een romp uit koolstof en glasvezel

■ Praktische voordelen

Doordat de boot klein is, volstaat een motor van 60 pk. Bovendien is geen grote trailer nodig, evenmin als een zware SUV als trekvoertuig. De boot kan in de winter eenvoudig in een gewone garage worden gestald. Dit alles zorgt voor lage gebruikskosten. De boot zelf is echter duurder dan een doorsnee boot vanwege de gebruikte

technologie en de hoge kwaliteit. Maar, zoals Louis fijntjes opmerkt, een duur horloge wordt ook doorgegeven aan de volgende generatie.

■ De markt

De eerste boten, die nu worden gebouwd, zijn al verkocht op basis van virtuele presentaties. "Ik ben ervan



◀ *Mallen voor houten propellers, ook die worden hier nog gefabriceerd*

overtuigd dat de verkoop goed zal lopen zodra mensen de boot kunnen zien en ervaren," zegt Louis. De eerste boot wordt in de lente gelanceerd. Het gele model, 490 cm lang, waarvan er al een vergevorderd exemplaar bestaat, wordt in een oplage van 19 stuks geproduceerd. De gele kleur verwijst naar de historische Belgische racekleur.

De productiemethode lijkt op die van de auto-industrie: hetzelfde onderstel kan verschillende modellen ondersteunen, zoals een Seat Ibiza en een VW Golf GTI die eigenlijk dezelfde basis hebben. Deze boot heeft drie zitplaatsen, met de schipper centraal. De verhoogde achterkant achter de schipper is een beetje te

vergelijken met een Formule 1-wagen uit de jaren vijftig. Ja, de verwijzingen naar autodesign zijn nooit ver weg, hoe zou het anders kunnen?

Het andere model biedt plaats aan vier personen, rug-tegen-rug, met een rugleuning die kan worden neergeklapt om een soort sundeck te vormen. Dit is een meer klassieke boot, waarvan de productie niet gelimiteerd is. Maatwerk is uiteraard mogelijk, aangezien de productie volledig ambachtelijk verloopt. Wil je een boot met slechts één zitplaats? Dat kan. Zelfs een grotere boot, langer dan de basisromp van 4,90 meter, is mogelijk. Uiteraard spreken we dan over een heel ander prijsniveau.



▲ Zo zullen de nieuwe Poncelet's er gaan uitzien. Over enkele weken wordt de eerste geleverd



► Plannen van de "Diane" (bovenaan rechterpagina) en renderillustraties (linkerkolom hiernaast)

Plannen van de "Endurance"(onderaan rechterpagina) en renderillustraties (rechterkolom hiernaast)





▲ Twee deelnemers kwamen uit het Verenigd Koninkrijk, waaronder deze Adler van Duitse makelij dateert van 1901

L to B 2024

Tekst en Beeld: Nick Jonckheere

Vierde editie alweer van de LtoB, georganiseerd door de Royal Veteran Car Club Belgium, nu reeds een Belgische klassieker. Het begon ooit als een corona-alternatief voor de Londen-Brighton Veteran Car Run. De eerste editie ging van Loppem naar Blankenberge, vandaar de naam. Nu gingen we van Vlissegem naar Wenduine én weer terug, zodat alle logistieke problemen vermeden werden. Op 1 november daagden een twintigtal pre-1905 drie- en vierwielige automobielen op, ze kwamen uit België, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk.



De oudste machine, een Panhard-Levassor uit 1897, heeft nog een gloeibuis ontsteking, waarbij platina buizen roodgloeiend gestookt worden door een bunzenbrander, in plaats van bougies! Nog twee modernere versies van dit merk stalen de show, deze twee- en viercilinders zijn het toppunt van ontwikkeling en kwaliteit van die periode.

Het meest populaire merk is weliswaar De Dion Bouton, met verschillende 'Vis-à-vis' modellen present, allen uit 1901. Dit model werd opgevolgd door de 'Populaire', ook aanwezig in meerdere exemplaren.

Twee Belgische machines ook, waaronder een Delin uit 1901. Deze laatste was net na een periode in het Verenigd Koninkrijk teruggekeerd naar België en legde het parcours vlekkeloos af. De Minervette, bouwjaar 1904, is een licht wagentje uit de Mineva fabrieken, de

eerste automobiël die deze - toen nog - motorfietsfabrikant bouwde.

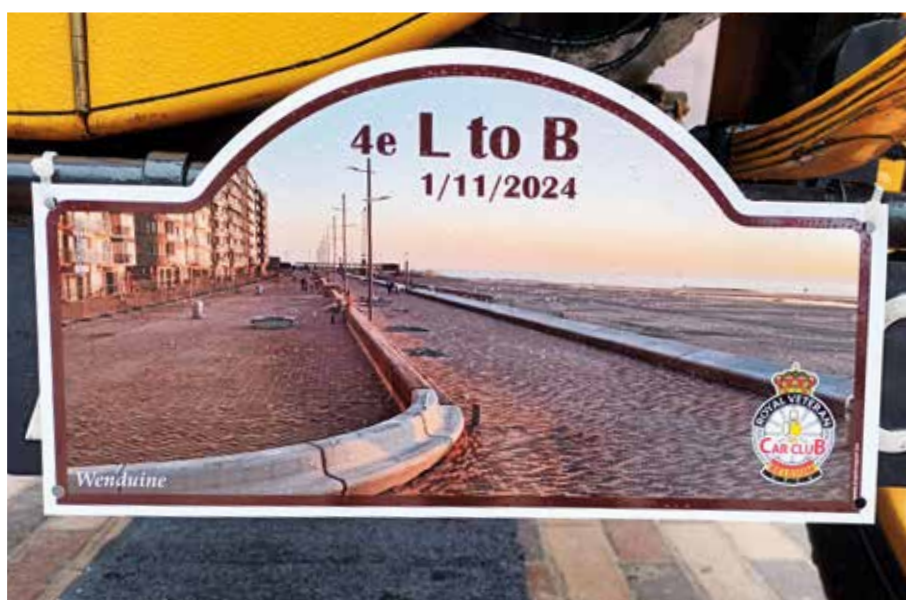
Een andere nieuwkomer was de Adler uit 1901 van Duitse makelij, maar toch met een De Dion Bouton motorblok. De Crestmobile uit 1902 heeft de motor helemaal vooraan op het frame, bizarre constructie uit de tijd dat het standaardontwerp van de automobiël nog niet helemaal op punt stond. Deze automobiël werd bij zijn lancering omschreven als 'The new world's wonder', en 'The only car that really can be operated and kept in repair by persons unused to motors'. Hij marcheert nu nog steeds perfect!

De tocht ging vanuit de Vlaamse polders naar kustplaats Wenduine, langs auto-luwe wegen. Af en toe een mankementje oplossen onderweg hoort erbij, maar de meeste van deze pionier automobielen zijn perfect onderhouden en deinzen niet terug voor vele kilometers plezier.

▲ Panhard-Levassor 1897, nog met grote wielen en volle banden, een echte pionier met gloeibuisontsteking



▲ Veel sfeer op de zeedijk van Wenduine



► LtoB 2024 ging van Vlissegem naar Wenduine, én terug



► De Decauville 'voiturelle' uit 1901 was vooruitstrevend door zijn tweecilinder motorblok en licht chassis



▲ Nog een prachtige Belg, de zeldzame om niet te zeggen unieke Delin bouwjaar 1901 uit Leuven



◀ Deze Decauville is uit 1900, reeds een hele verandering tegenover het 1899 model



◀ Prachtig gerestaureerde De Dion Bouton uit 1904, het populairste automerk in Europa in die periode



▲ Enthousiast team op de Minervette van 1904

Inzet: De Minervette is feitelijk een Voiture légère uit de Minerva fabriek

► De motor van de Crestmobile uit 1901 werd gewoon vooraan op het chassis geplaatst



► Panhard-Levassor was een kwaliteitsmerk, dit Type A uit 1903 heeft een koetswerk met 4 zitplaatsen



PORSCHE



Your Porsche has a glorious past, we guarantee it an exceptional future.

Porsche Centre Brussels
Porsche Classic Partner
Grand Route 395
1620 Drogenbos

Porsche Centre Liège
Porsche Classic Partner
Rue Laguesse 17
4460 Grâce-Hollogne

Porsche Centre
Antwerpen
Uilenbaan 200 B
2160 Wommelgem

Porsche Centre
Mechelen
Blokhuysstraat 47 P
2800 Mechelen

Porsche Service
Centre Arlon
Rue Claude Berg 11
6700 Arlon

Porsche Centre
Oost-Vlaanderen
Kortrijksesteenweg 11
9830 Sint-Martens-Latem

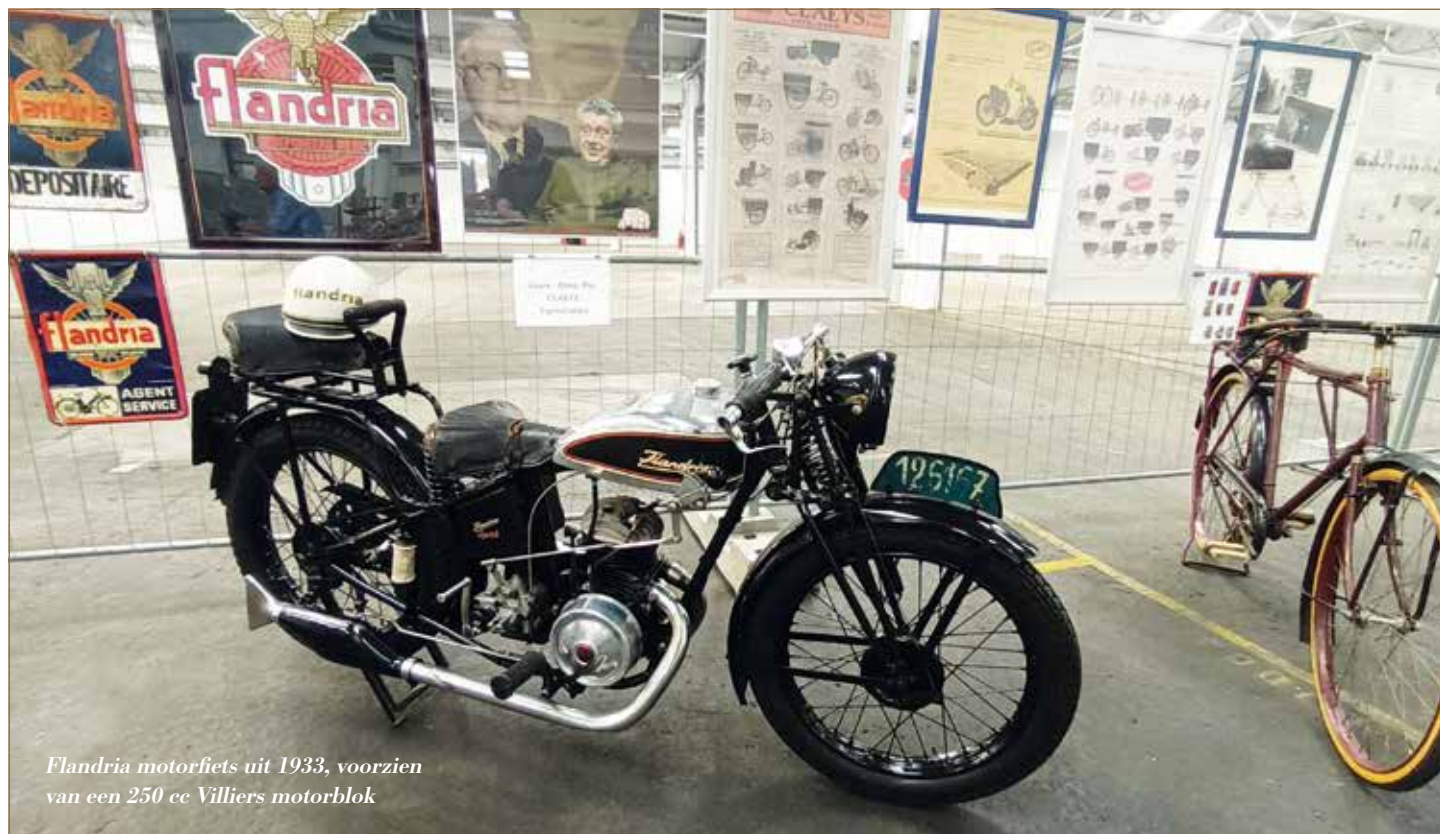
Porsche Centre
West-Vlaanderen
Kortrijkstraat 155A
8770 Ingelmunster

Porsche Centre
Paal
De Weven 6
3583 Paal-Beringen

Porsche Centre
Louvain-la-Neuve
Rue André Dumont 16
1435 Mont-Saint-Guibert

Porsche Centre
Knokke
Natiënlaan 144 a
8300 Knokke-Heist





Flandria motorfiets uit 1933, voorzien van een 250 cc Villiers motorblok

Iedereen van een zekere leeftijd moet er toch ooit een gehad hebben, een product van Flandria of Superia? Een fiets, hometrainer, grasmachine of brommer? Ze maakten zelfs invalidenwagens, triporteurs en motorfietsen... Maar waar kwam de naam Flandria vandaan? En hoe zat dat nu met Superia? Op 7 en 8 september, ter gelegenheid van Open Monumentendag, vond een retrospectieve plaats in de originele werkhuizen in Zedelgem. We namen onze Flandria fiets, en bezochten de expo 'De gebroeders Claeyns verenigd onder één dak'.

Flandria expo

Tekst en Beeld: Nick Jonckheere

In het gehucht 'De Leeuw' begon vader Louis Claeyns ooit met een kleine smederij. Hij had zeven zonen en drie dochters. Één daarvan, Leon, verliet de smederij en begon met de bouw van landbouwvoertuigen. Broers Alidor, Aimé, Remi en Jerome Claeyns richtten al vlug een fietsenfabriek op: Gebroeders Claeyns. In het begin kochten ze nog veel componenten in, bijvoorbeeld bij toeleverancier Flandria in Brugge, een bedrijf dat ze uiteindelijk overkochten. In de jaren dertig werden motorfietsen ontwikkeld, en daarna kwamen de bromfietsen. Dit werd een groot succes, met op een bepaald moment uitvoer naar 19 landen, en een totaal aanbod door de jaren heen van wel 500 verschillende modellen!

Maar in 1956 viel de familie uiteen en werd 'een muur' gebouwd in het midden van de fabriek. Twee aparte bedrijven werden vanaf 1 januari

1957 elkaars concurrent: "Flandria" A. Claeyns, en "Superia" Werkhuizen Remi Claeyns. Flandria bouwde fabrieken bij in Warneton en Zwevezele, en had verdeelhuizen in Roosendaal, Sluis, Portugal en Marokko, terwijl Superia ook een afdeling kreeg in Sluis en een gieterij in Lichtervelde. Superia maakte nog steeds bromfietsen, maar had ook groot succes met bijvoorbeeld radiatoren. In de jaren tachtig stopte alle productie, de twee hadden elkaar uiteindelijk doodgeconcurrereerd.

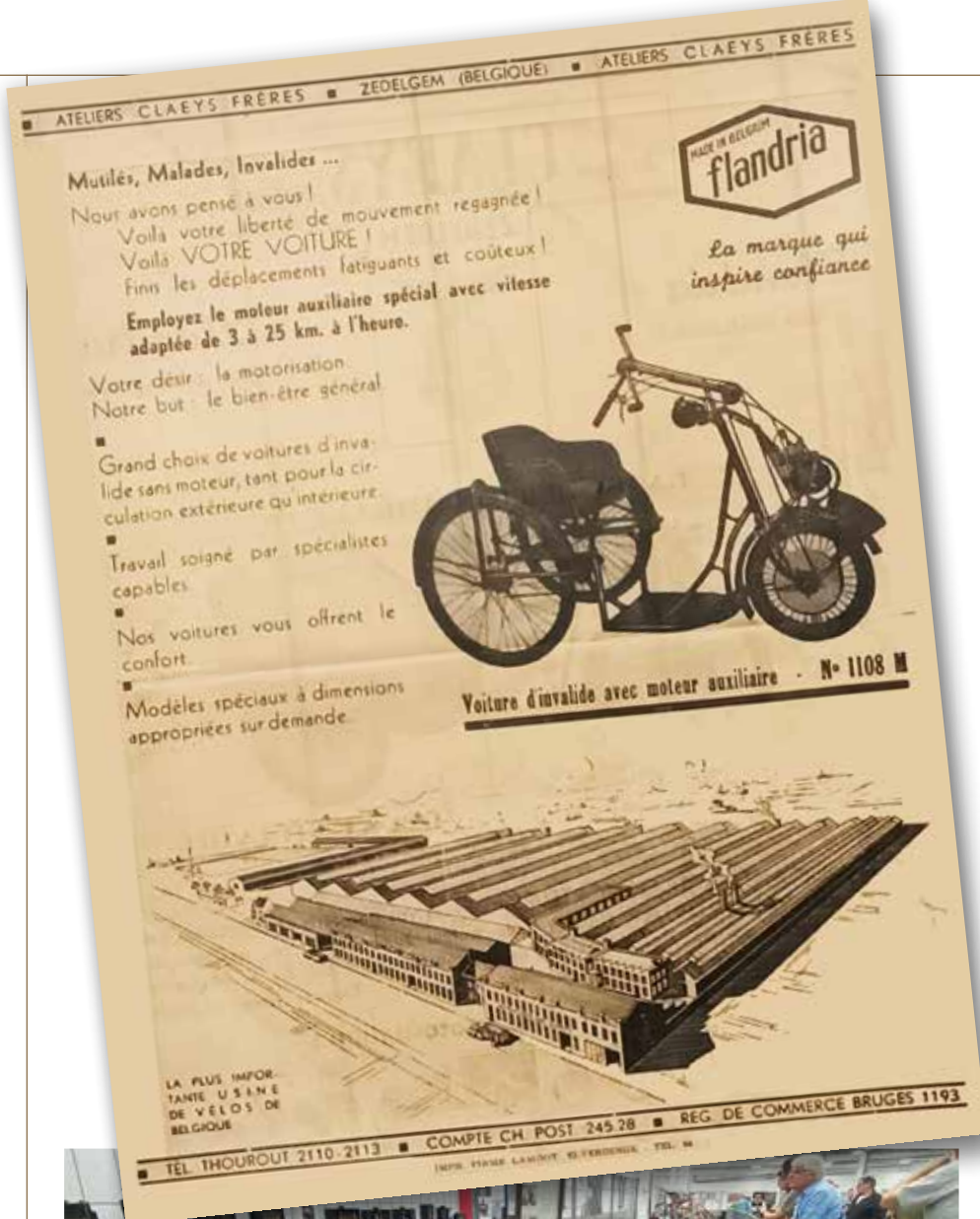
De tentoonstelling vond plaats in wat ooit de Flandria persenhal was, en het was opmerkelijk hoeveel verhalen je hoorde van toeschouwers die bij de laatste generatie oud-werknemers hoorden. De opkomst was enorm, en dat benadrukt nog eens het grote belang van deze West-Vlaamse merken.

Met dank aan Danny Van Severen en Bart Goovaerts.



◀ Flandria
was sterk in
plaatwerk,
zichtbaar hier
met King
en Kingline
modellen

► Met bijvoorbeeld oorlogsinvaliden als voorziene klanten werden deze wagentjes ontwikkeld, met of zonder motor. De fabriek in Zedelgem werd steeds groter



► Rond 1958, geïnspireerd door Britse go-carts, werden twee Flandria motorblokken op een polyester chassis geplaatst. Er zouden er slechts 6 van gebouwd worden



► Door het succes van lokale wedstrijden in West- en Oost-Vlaanderen kwam deze koersbrommer met Itom motorblok op basis van een Claeys Zephyr kader. Zijn bijnaam 'de meesteker' kwam omdat vaak meegetrapt werd





◀ *De Flandria Rekord was natuurlijk een paradepaardje dat een groot succes kende*



◀ *Flandria Rekord FI Special 4-V*



◀ *Ook fietsen werden in alle formaten en versies gemaakt, van kinderfietsen tot koers*

► *Laatste modellen Flandria...*



► *Bij de opsplitsing ging de merknaam Superia naar Remi Claeys, Flandria naar Aimé Claeys*



► *Superia bouwde de Baltour, ook 'pousse-pousse' genoemd, voor de Expo 1958*



Mercedes-Benz

TESTED BEYOND LIMITS.

ONZE WAGENS WORDEN GETEST IN EEN WINDTUNNEL, ONDER EXTREME
OMSTANDIGHEDEN EN IN TEMPERATUREN TUSSEN -40°C EN +60°C.
ZO GARANDEREN WE UITZONDERLIJKE KWALITEIT EN BETROUWBAARHEID.
WAAR U OOK HEEN GAAT, U KUNT ALTIJD OP UW MERCEDES-BENZ REKENEN.

BECAUSE IT'S MERCEDES-BENZ.



16,6 - 21,4 kWh/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP).

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Geef voorrang aan veiligheid.

Jacky Ickx

De onbetwistbare kampioen

Tekst: Eric Janssen – Beeld: Wout Hendrickx – Copyright: MCTS BV

Op 1 januari 2025 werd Jacky Ickx tachtig. En gezegende leeftijd voor één van de weinige piloten uit een boeiende, maar donkere periode, die het kan navertellen. Eén van de meest polyvalente rijders aller tijden, de “rain master” zonder discussie. Een markante persoonlijkheid, discreet en op en top gentleman. Zijn palmares zal moeilijk te evenaren zijn. Vooral in de jaren zestig waren de meeste GP-rijders huurlingen, die voor verschillende merken in diverse disciplines konden en mochten rijden. Zo reed hij o.m. de grote prijzen F1 voor Ferrari, terwijl hij in toer- en uithoudingswedstrijden de Ford kleuren verdedigde.



▲ Duel naar de finish tussen Ickx en Hermann. Le Mans 1969. Ford GT40 (Provence Moulage) en Porsche 908 (Solido) in 1:43

■ Een rijk gevulde carrière

Als piloot actief gedurende 32 seizoenen, op de eenzitters na in het gezelschap van een zestigtal copiloten en/of navigators. Acht overwinningen in de Formule 1 met Brabham en Ferrari en tweemaal vicewereldkampioen. Zo vond hij ook in 1970 dat de wereldtitel aan de in Monza verongelukte Jochen Rindt toe kwam. Wel twee wereldtitels in de uithoudingswedstrijden. Maar liefst 47 overwinningen en 80 podia. Zes overwinningen in Le Mans leverden hem de titel van “Monsieur Le Mans” op. In 1979 won hij met een Lola T333CS de titel in het Amerikaanse Can-Am kampioenschap voorbehouden aan eenzitters. In Afrika werd hij, zo zegt hij zelf in meerdere interviews, een ander mens, met aandacht voor de meest belangrijke dingen in het leven. Ook daar toonde hij zijn talent en won in 1982 de Dakarrally. Vergeten wij ook zijn talrijke titels als Belgisch kampioen niet, terwijl hij in 1982 uitgeroepen werd tot sportman van het jaar. Ook een gevierde held in de stripalbums van Michel Vaillant. Hij vergeleek auteur Jean Graton dan ook met Pininfarina. Een beetje jaloers op de populaire Franse piloot, eeuwig jong en vaak onklopbaar, vertrouwde hij mij met de glimlach toe. Leeftijdsgenoot Eddy Merckx behoort nog steeds tot zijn boezemvrienden.

■ Allrounder bij uitstek

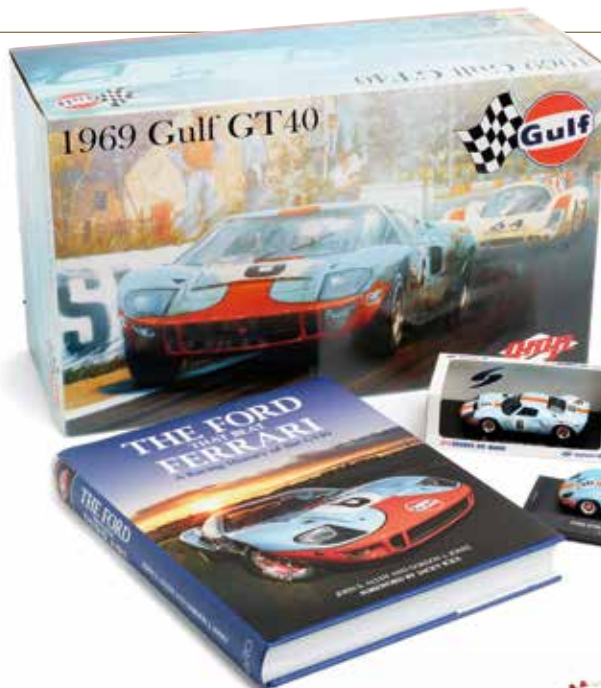
Op 15 maart 1961 neemt hij met een Zündapp 50 cc deel aan zijn eerste race. De start van een boeiend verhaal, dat meer dan drie decennia zou duren. Niet dat het leven altijd over rozen liep, want in 1963 vloog hij met een BMW 700 Coupé tijdens de heuvelklim van La Roche-en-Ardenne voor de camera's in het decor. In 1970 ontsnapt hij in Jarama tijdens de Grote Prijs van Spanje F1 ternauwernood aan de dood, wanneer hij na een aanrijding met Jacky Oliver in een brandende Ferrari geklemd zat. Drie weken later gaat hij in de Grote Prijs van Monaco van start. Van karakter en doorzettingsvermogen gesproken.

Zijn eerste overwinningen behaalt hij aan het stuur van toerwagens. In 1969 al wint hij met de Duitser Hubert Hahne de 24 Uren van Francorchamps. Zo krijgt hij het vertrouwen van Ford Belgium. Aan het stuur van Escorts, Cortina's en andere Mustangs toont hij zijn verbluffend talent in Francorchamps, Zandvoort en Zolder. In 1974 neemt hij zelfs, helaas zonder succes, met een discrete VW Scirocco deel aan de etmaalrace in de Ardennen.

In 1967 verbaast hij vriend en vijand tijdens de Grote prijs van Duitsland, wanneer hij met een Matra MS5 F2 heel wat Grand Prix rijders het nakijken geeft. Twee jaar later wint hij op dezelfde Nürburgring de race met een Brabham BT26 Ford tegen een gemiddelde snelheid van 175 km/u! Acht overwinningen en tweemaal vicewereldkampioen met Brabham en Ferrari. Ondanks zijn enorm talent blijven verdere successen bij Lotus uit. Verder nog sporadisch enkele wedstrijden aan het stuur van een McLaren, Ensign, Williams en tenslotte Ligier.

■ De koning van de uithoudingswedstrijden

Ongetwijfeld de discipline, waarin hij gedurende twintig jaar uitblonk als geen ander. Zijn eerste overwinning dateert uit 1967 wanneer hij met een Ford GT in het gezelschap van de Amerikaan Thompson zijn klasse wint in de 24 Uren van Daytona. Overwinningen en talrijke podiumplaatsen met Porsche



◀ Een erg mooie 1:12 GT40 (GMP) met 1:43 Spark Model en Ixo

► Citroën CX 2400 GTI - Parijs-Dakar 1981 - J.Ickx/C.Brasseur - Altaya/Norev

▼ Toyota Landcruiser 1995. Limited edition 1:24 gebaseerd op een Tamiya kit



▼ Mercedes-Benz 280 GE Texaco van de winnaars Ickx/Brasseur van de editie 1981 (Norev/Serie Presse op 1:43)



▼ Peugeot 45 T16 - Parijs-Dakar 1989 - De overwinning werd beslist door een munt. 1:43 resin kit van Provence Moulage



▲ Porsche 959 Rothmans - De 1985 en 1986 versies van de Parijs-Dakar rally. Vonckmodel 1:43



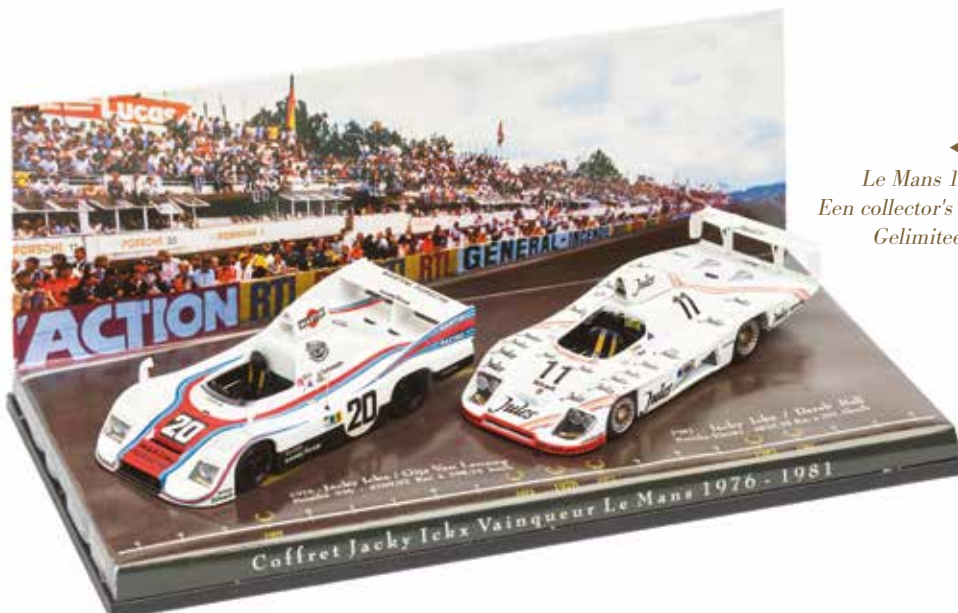
◀ Porsche 924 GTS Gitanes -
Boucles de Spa 1982 (Vonkmodel)



► Ferrari 312 PB Long Tail 1973.
Ickx/Redman winnaars van de
1000 km van Monza



▼ Team Gulf John Wyer
met vrachtwagen en auto's.
Schaal 1:43 van
Spark Model/Bizarre/
Solido en Provence



◀ De Jacky Ickx
Le Mans 1976 - 1981 box.
Een collector's item bij uitstek.
Gelimiteerde uitgave van
Trofeu 1:43

► De Porsche 936 familie



► Porsche 956 Rothmans.
Ickx/Bell winnaars op Le Mans
in 1985. Spark Model Series -
winnaars op Le Mans in 1/43



▼ Brabham BT26A - Ickx
winnaar van de Grand Prix
van Duitsland 1969.
Vonkmodel



▼ Nog een goedkopere 312B
van Brumm in schaal 1:43



▲ Ensign N176 (1976) en N177 (1977)
gereproduceerd door Spark Model



► Ligier JS11 Gitanes F1
tijdens de Grand Prix van
Nederland in 1979 (Spark Model)



(935, 936, 956 en 962), Ford GT, Mirage M1, GR7 en GR8 Gulf Wyer, Ferrari 312 PB, Alfa Romeo 33TT12 WKRT en Matra V670C-01. Zes overwinningen in Le Mans, een record dat tot nu toe alleen door de Deen Tom Kristensen verbeterd werd. Vooral zijn eerste overwinning in 1969 blijft voor eeuwig in onze geheugens gegrift. Bij de start naar zijn wagen toe stappen en de wedstrijd nadien in een ultieme sprint (met tactisch vernuft) winnen tegen de Porsche 908 van veteraan Hans Hermann. Ickx is ook altijd één van de stuwende krachten geweest ter verdediging van de actieve en passieve veiligheid voor piloten en circuits.

■ Rally en rally-raids

Slechts een sporadisch optreden in de Boucles de Spa in 1982 met een Porsche 924 GTS samen met John Goossens,

de grote man van Texaco België. Op zoek naar nieuwe horizonten wordt hij onvoorwaardelijk verliefd op de Sahara. In 1981 gaat hij samen met de Franse acteur Claude Brasseur voor de eerste maal van start met een Citroën CX 2400 GTI. Eén jaar later triomfeert hij al met dezelfde navigator met een Mercedes-Benz 230G Texaco. Ook kan hij Porsche overtuigen om een 953 (later een 959) klaar te stomen voor deze wedstrijd, die dankzij zijn kennis en ervaring in 1986 door zijn vriend René Metge gewonnen wordt. In 1995 rijdt hij met een Toyota Land Cruiser zelfs solo uit en wint hiervoor de speciale trofee. In 2000 neemt hij in een Toyota Land Cruiser Belgacom samen met zijn dochter Vanina voor de laatste keer deel en zij eindigen op een eervolle achttiende plaats.

■ Een leuk verhaal in de vitrines van Autoworld

Jacky Ickx kan en mag in de verzameling van ieder rechtgeaard autosport fan niet ontbreken. Het wordt trouwens een gevarieerd plateau. Onze nationale held nam maar liefst het stuur van 25 verschillende automobielen en fungeerde als officieel piloot voor Ferrari, Ford, Porsche, Citroën en Peugeot. Een gedroomd thema voor het opbouwen van een collectie. De meeste exemplaren bestaan op de schalen 1/43 en 1/18 met enkele uitzonderingen op 1/24 en 1/12. Niet meteen een sinecure, want een verzameling telt al vlug meer dan 100 exemplaren. Industriële exemplaren (diecast) dankzij Box, Brumm, Exoto, GMP, Minichamps, Norev, Solido, Trofeu en Vitesse. Kits in kunststof in de catalogi van FDS, Grand Prix Models, MRE, in kunststof dankzij Gaffe, Off-Road, Provence Moulage en Starter. Hand gebouwde modellen uit Italiaanse hoek via BBR, Looksmart en Tecnomodel of Spark Model. De collectie kan trouwens verder uitgebreid worden met helmen, figuurtjes en andere automobilia. Ook aan documentatie geen gebrek. Zie onderstaand lijstje. Al dit moois is trouwens tot 26 januari 2025 te bekijken in Autoworld in Brussel waar dankzij enkele verwoede verzamelaars de carrière van Jacky Ickx op schaal in beeld gebracht wordt.

■ Bibliografie

- Jacky Ickx – Mes Souvenirs noirs et blancs (Dennis Asselberghs)
- Historickx – Le petit Jacky illustré (Clovis)
- Jacky Ickx – A bâtons rompus (John J. Goossens)
- Jacky Ickx – L'enfant terrible (Dossiers Michel Vaillant – Jean Graton)
- Jacky Ickx - (Pierre van Vliet)
- Jacky Ickx – Stripalbum – 2 Delen
- Catalogus Expo Merckx/Ickx 70 Jaar
- Flat 6 Magazine (Février 2020) avec une Interview détaillée exclusive
- Michel Vaillant légendes – Effroyable Saison – Stripalbum
- Michel Vaillant – Dossier Jacky Ickx – Een “enfant terrible”

The greatest part of a road trip isn't arriving at your destination



Nu bijna niemand nog zonder navigatiesysteem de weg opgaat, blijft het vaak heel leuk om zonder zo'n hulp wegen te ontdekken die zelden op de kortste route liggen tussen vertrek- en aankomstpunt. Zalig met de wagen toeren op zulke wegen gebeurt dan ook meestal tijdens de vrije tijd en geeft heel veel voldoening. Meestal in groep

of verenigingsverband toeren elk weekend honderden autoliefhebbers rond op onze wegen, op zoek naar rust en ontspanning.



Tegelijkertijd ontdekken ze ook unieke landschappen of historische locaties. En dit op uitgestippelde routes, aan de hand van een gedetailleerd roadbook. Uitgerekend hiervoor kunt u bij ViaFlavia terecht.

Op maat ontwikkelde routes en roadbooks voor verschillende toepassingen



Toeristische rally's voor clubs & verenigingen



Testritten & autopresentaties



Teambuilding & bedrijfsevenementen



Plezierwedstrijden & Zoektochten

ViaFlavia
ROADBOOKS AND MORE

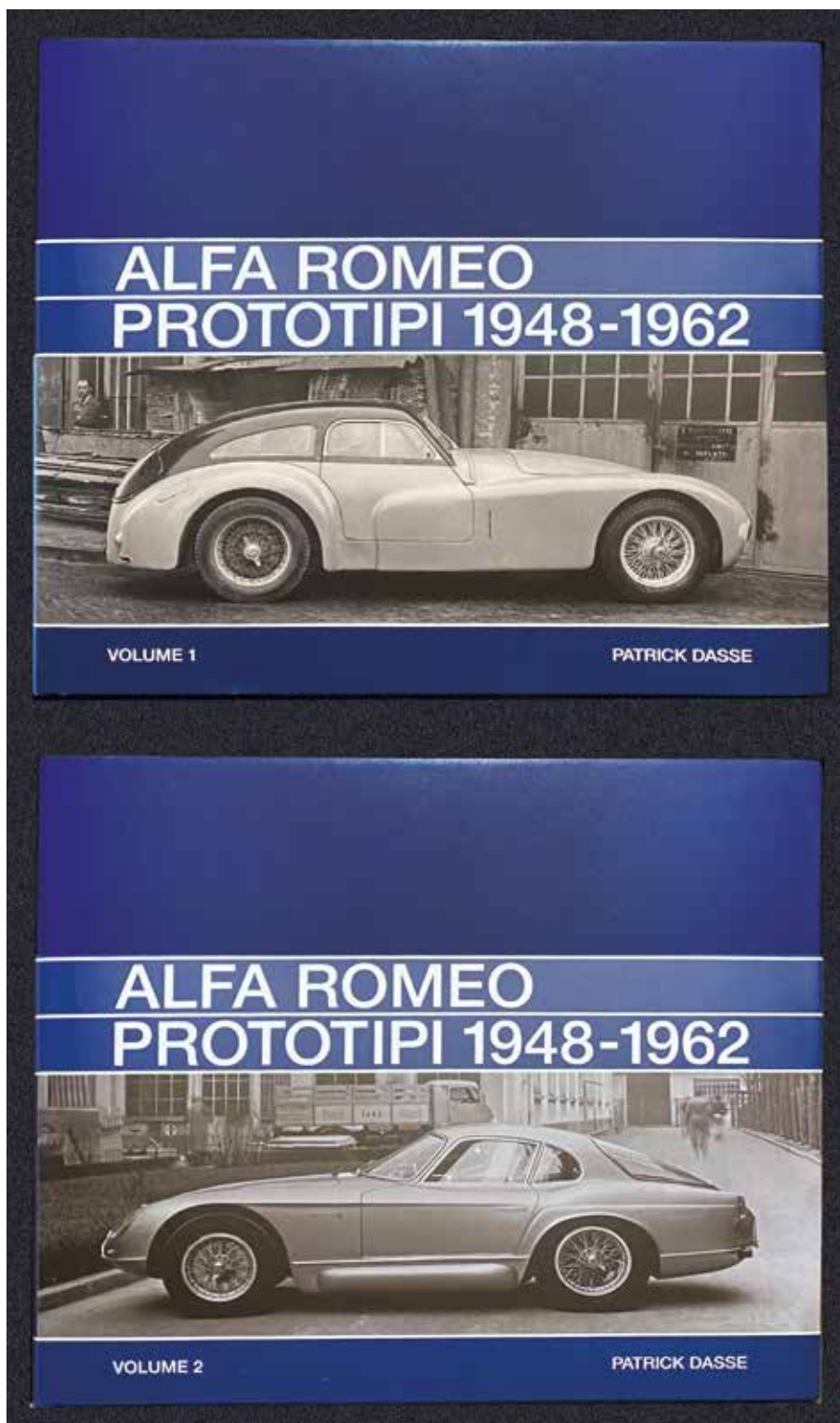
Via Flavia, powered by **busybee** | Boesbergstraat 12 | 1933 Sterrebeek | Belgium | Tel: +32 475 27 00 03 | Contact: info@busybee.be

www.viaflavia.be

Patrick Dasse leerde ik zo'n 15 jaar geleden bij toeval kennen. Hij was een jonge Duitse fotograaf en vooral Alfista, die ervan droomde om het fameuze boek Alleggerita van Tony Adriaenssens heruit te geven. Het boek had in Alfa-kringen een legendarische status en was sinds lang uitverkocht. Mijn vriend Tony zag een heruitgave echter niet zitten. Ik, die al een hele carrière in de uitgeverij achter mij had, vond het echter geen slecht idee, en niet zonder moeite wist ik beide partijen samen te brengen. De rest is geschiedenis. Patrick Dasse heeft sinds die tijd een indrukwekkende bibliotheek over de Alfa-geschiedenis gepubliceerd – 18 boeken, een heel vak in mijn boekenkast vol – en in de voorbije 12 maanden zijn er nog eens 4 stuks bijgekomen. Allen even mooi en zorgzaam uitgegeven en vooral geweldig goed gedocumenteerd. Ik ben er best trots op dat ik een klein beetje mee aan de basis lag van deze Alfa-schatkamer...

De Alfa schatkamer van Dingwort Verlag

Tekst: Leo Van Hoorick



■ Alfa Romeo Prototipi 1948–1962

Een jaar geleden publiceerde Patrick Dasse's uitgeverij Dingwort Verlag een tweedelig volume, uitgegeven in een mooie doos zoals gewoonlijk, over de Alfa Romeo prototypes. Patrick heeft alweer een opmerkelijk aantal niet eerder gepubliceerde foto's gevonden voor dit boekwerk. Terwijl andere bedrijven in die tijd hun prototypes in de loop der jaren vaak vernietigden, is het volgens de legende waarschijnlijk aan Alfa Romeo-medewerker Luigi Fusi te danken dat veel van deze prachtige voertuigen vandaag de dag nog steeds bestaan. Een aantal zijn te bewonderen in het Alfa Museum in Arese.

Dasse begint deel één met een overzicht van alle 6C 2500 Competizione-chassis, die enkele racesuccessen boekten, waaronder een tweede plaats in de Giro di Sicilia van 1949, een derde plaats in de Mille Miglia van dat jaar en winst in de sportwagenrace in Pescara. In 1950 eindigden twee auto's als eerste en zesde in de Giro di Sicilia en Fangio werd tweede in de Mille Miglia. In het boek staan ook foto's van deze en andere races en heuvelklims. De auto's raceten door tot 1952 en het hoofdstuk eindigt met een lijst van eigenaars en Italiaanse registratienummers. Voor de Mille Miglia van 1950 werd een drieliterversie gebouwd, maar die crashte. Om een idee te geven van de details en de rijkdom aan foto's, beslaan deze drie auto's alleen al de eerste 80 pagina's. Het volgende deel behandelt zowel de twee- als de drieliter versies van de beroemde Disco Volantes, oorspronkelijk bedoeld als showauto's. Er was een gesloten coupé bij en één van de twee spiders werd naar New York gevlogen voor de Motor Show. Een derde tweeliter had een aangepaste carrosserie en werd gebruikt voor races. De auteur gaat verder met de 6C 3000CM (vaak ten onrechte ook Disco Volante genoemd) waarmee in 1953 werd geraced. Fangio werd beroemd door zijn tweede plaats in de Mille Miglia in één van de coupés. De fabrieksgeschiedenis eindigt met de spider waarmee Fangio in Merano won. En opnieuw verbaast de auteur ons met nooit gepubliceerde foto's, waaronder verschillende van de ontwikkelingsauto

met kortere wielbasis (3000PR) nadat deze was gecrasht in 1954.

Het tweede deel rondt het verhaal van de 6C 3000CM af en gaat dan verder met de viercilinder prototypes van de jaren vijftig. Natuurlijk komt ook de opvallende Sportiva uitgebreid ter sprake. Er werden door Bertone twee van gebouwd, naar een ontwerp van Scaglione. Ook een Abarth recordbreker komt aan bod, met een achterin gemonteerde 1100 cc Alfa motor, die meerdere duurrecords vestigde. De laatste auto die aan bod komt is de voorganger van de beroemde TZ uit het begin van de jaren 1960. De auteur sluit af met een aantal hoofdstukken over het Alfa Romeo Museum, de drie legendarische BAT's, een Conrero Alfa en nog enkele buitenbeentjes. Een indrukwekkend boekwerk over de inspanningen van de experimentele/racingafdeling van Alfa Romeo in de periode voor de grote successen die werden geboekt met de TZ en TZ2's en andere Tipo 33's.

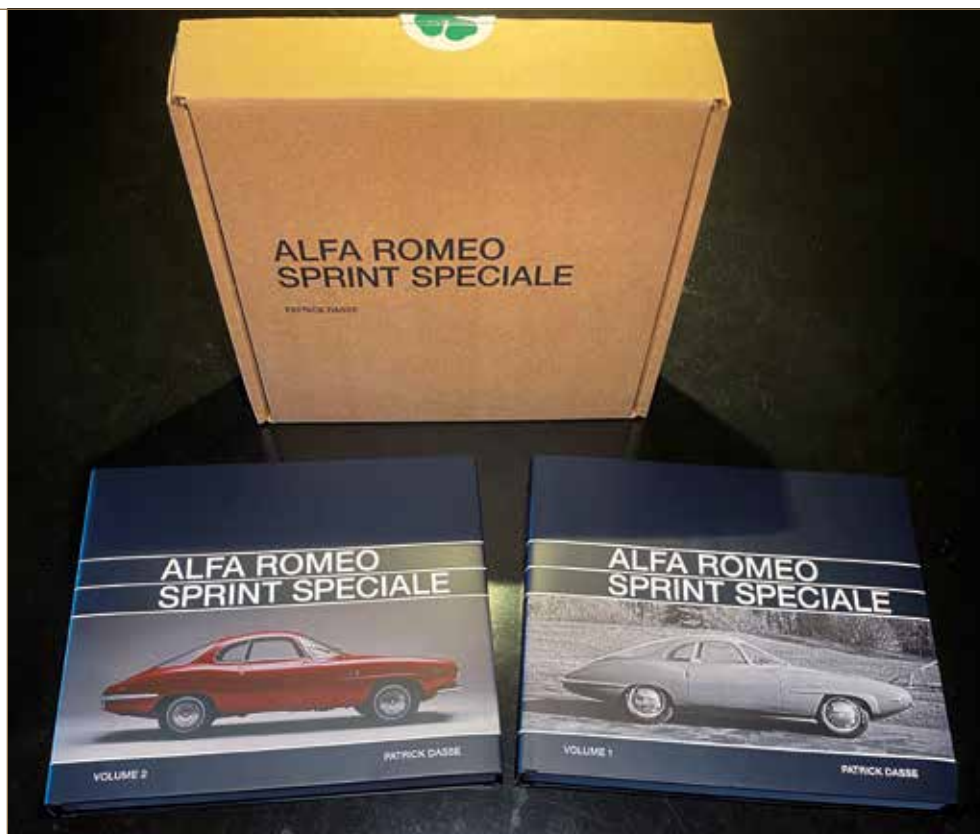
Het boekwerk bestaat uit 2 delen in Engels en Duits, met in totaal 600 blz. Volume 1 telt 300 blz, 311 zwart-wit foto's en 28 foto's in kleur. Volume 2 telt eveneens 300 blz, 302 zwart-wit foto's en 49 in kleur.

ISBN 978-3-87166-094-8

■ Alfa Romeo Sprint Speciale

Het nieuwste boekwerk in de reeks gaat over de Giulietta Sprint Speciale. Het gaat over een box met twee boeken – nr. 21 en 22 van deze Alfa Romeo-bibliografie, als we goed hebben geteld.

De Sprint Speciale werd in 1957 speciaal ontwikkeld voor de GT-klasse in de autosport, maar het model werd pas eind juni 1959 leverbaar. Al na de eerste races werd duidelijk dat de Giulietta Sprint Speciale niet zo succesvol was als gehoopt. Misschien is dit de reden waarom het grote belang van de eerste 101 geproduceerde auto's, bijgenaamd "Musso basso" ("lage snuit" in het Italiaans), in de vergetelheid is geraakt, en niet de erkenning kreeg die het model eigenlijk verdiende in de



geschiedenisboeken van Alfa. Immers, zonder dit model zou er nooit een Tipo 101.26 Giulietta Sprint Zagato zijn geweest, en dat was uiteindelijk niet meer of minder dan een Giulietta Sprint Speciale met Zagato body.

Het feit dat Alfa Romeo in 1960 toch de productie startte van de Giulietta Sprint Speciale met een licht gewijzigde carrosserie, is voor het grootste deel te danken aan het prachtige ontwerp van Franco Scaglione, toen in dienst bij Carrozzeria Bertone.

Vandaag is Sprint Speciale erkend als iconisch model van de Milanese constructeur en krijgt hij in dit boek de erkenning die hij verdient.

Het boek met in totaal 600 blz. geschreven in Engels en Duits, bestaat uit twee delen.

Deel 1 - 300 pagina's, 222 zwart-wit foto's, 30 kleurenfoto's.

Het eerste deel documenteert grondig de ontwikkeling van de Giulietta Sprint Speciale Tipo 101.20/750 SS, de Giulietta Sprint Speciale Tipo 101.20, de Giulietta Sprint Speciale U.S.A. Tipo 101.17, en de Giulia SS Tipo 101.21, evenals de racegeschiedenis van de Giulietta Sprint Speciale Tipo

101.20/750 SS in Italië van juni 1959 tot mei 1960.

Deel 2 - 300 pagina's, 231 zwart-wit foto's, 12 kleurenfoto's.

Het tweede deel bevat een register van de eerste 101 geproduceerde Giulietta Sprint Speciale Tipo 101.20/750 SS. Verder ook een lijst van auto's uit de Giulietta Sprint Speciale Tipo 101.20 en de Giulia SS Tipo 101.21 reeksen, waarvan gedocumenteerd is dat ze hebben deelgenomen aan races of rally's. Daarnaast bevat het voertuigen die van bijzonder belang zijn vanwege speciale aantekeningen in het productieboek of vanwege hun voertuigidentificatienummer, motornummer of productiedatum.

ISBN 978-3-87166-055-9

Patrick Dasse is een Alfista in hart en nieren. Ik vermoed dat dit ook de voornaamste bestaansreden is van zijn uitgeverij. Wat zijn volgende plannen zijn weet ik niet, maar ik weet wel dat ik met de publicatie van elk nieuw boek verstoeld sta en met veel plezier mijn boekenkast aanvul. Alfa Romeo heeft intussen zijn eigen afdeling in mijn bibliotheek!

www.dingwort-verlag.de



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.



Private Banking.
Beweegt met je mee.

www.kbcprivatebanking.be

