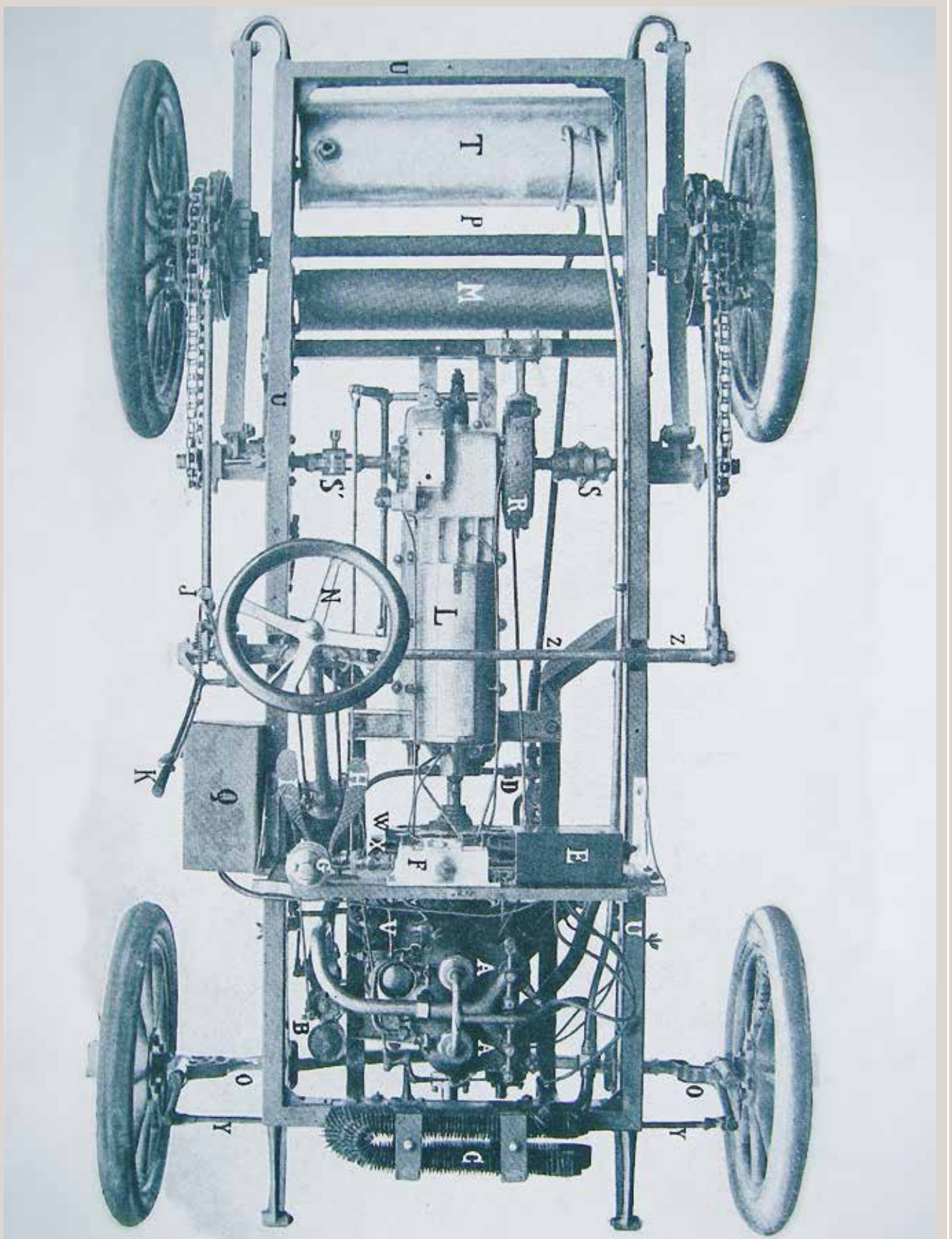


Fsa HISTORICAR

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



Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



**1950 PORSCHE 356 PRE-A
'SPLIT WINDOW' 4-DIGIT COUPÉ**
Coachwork by Reutter
€800.000 - 1.100.000



One of only 15 built
1926 BENTLEY 3-LITRE DROPHEAD COUPÉ
Coachwork by Freestone & Webb
€400.000 - 500.000



1928 BENTLEY 6½-LITRE SALOON
€1.200.000 - 1.400.000



Important Collection of Cars and Automobilia

Paris, France | 7 February 2019

FINAL CALL FOR ENTRIES

ENQUIRIES

+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com
bonhams.com/motorcars

Ex-Luigi Scarfiotti, Scuderia Ferrari

**1930 ALFA ROMEO 6C 1750 4TH SERIES
SUPERCHARGED GRAND SPORT SPIDER**
Coachwork by Zagato
Estimate: €1.200.000 - 1.600.000

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 – B-1761 Roosdaal
leo@historicar.be

Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef
Bosvoordesteenweg 15/85 – 1050 Brussel

Werkten mee aan dit nummer:

Jacques Deneef – Dominique Cruyt
Nick Jonckheere - Bart Lenaerts
Lies De Mol – Laurent Zilli
Marcel Pirotte – Eric Janssen

Lay-out:

www.busybee.be

Historicar wordt gesteund door o.m.:

R.V.C.C.B.
Historical Vehicle Club
Belgian Vehicle Heritage
British Classics & Rover Club Belgium
Brussels Classic Car Club
Forties and Fifties American Cars
Enthusiasts
A Merry Car Club
Club des Anciennes Citroën
Lancia Club Belgio
Belgian Mercedes Club
Spa Historic Racing Team
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey Club
Classic Cadillac & La Salle Club
Amicale bruxelloise Club des Décapotables
Italia Car Club Belgium
Jaguar Drivers Club
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium
Amicale Panhard Belgique
DKW Auto-Union Club België
The English Drivers Guild
Meetjeslandse Oldtimer Club
Club Lucien Rosengart France
Ecurie Val d'Or
KBC Classic Car Club
Belgische Club Oude Peugeot

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

LEZ



Een Brusselse vriend verkoopt de Volvo die hij nieuw kocht in 1995. Reden: vanaf 1 januari mag hij er niet langer mee rijden in zijn stad. Zijn auto is goed onderhouden, rijdt niet excessief veel kilometers en zou nog jaren goede diensten kunnen bewijzen. Niet dus. Het is een beetje pervers dat in Brussel auto's van meer dan 30 jaar oud met een O-plaat wel mogen rondrijden – we juichen dat toe – op voorwaarde natuurlijk dat zij voldoen aan het begrip 'oldtimer' en ook als dusdanig gebruikt worden. In al te veel gevallen is dat jammer genoeg niet het geval. Het feit dat de auto's tussen 25 en 30 jaar voortaan jaarlijks moeten gekeurd worden en nadien om de twee jaar (ook in Brussel, dat werd net goedgekeurd), zal die tendens misschien wat indijken. Maar dat lost het probleem van mijn vriend en zovele andere mensen niet op.

Milieutechnisch lost het ook al niets op. Auto's bouwen en afbreken vergt ook veel energie... Een open deur, ik weet het, maar er wordt te weinig aandacht aan geschonken. Waarom mogen die mensen hun auto niet "op-rijden" zoals dat heet? In Duitsland hebben ze het intussen wel begrepen, ze zijn daar ook al enkele jaren verder met hun LEZ-zones, die het vooral op het transit-verkeer hebben gemunt. In Stuttgart bijvoorbeeld kunnen de inwoners een toestemming vragen om hun oude maar nog niet versleten auto verder te gebruiken in hun stad. Zo moeilijk kan dat toch niet zijn?

Intussen zit de diesel in het verdomhoekje, slachtoffer van zijn vroegere reputatie. Een moderne diesel met SCR en roetfilter vervuult echt niet meer dan een moderne benzinemotor en is nog steeds 20 tot 30 % zuiniger. Maar we moeten van de politiek halsoverkop overstappen op elektriciteit. Die vervuult niet! In een roze toekomst misschien, want vandaag wordt meer dan 50% van de elektriciteit opgewekt met fossiele brandstoffen. Wie heeft het lef om te berekenen hoeveel een elektrische wagen per kilometer echt vervuult? En dan zwijgen we nog over de zeldzame grondstoffen die een moderne batterij vergt of over de ecologische belasting die batterijenfabricage en recyclage met zich meebrengt. Het marktaandeel van elektrische wagens bedraagt slechts luttele procenten, maar de constructeurs weten nu al niet meer hoe ze aan een stijgende batterijvraag moeten voldoen. Met de huidige technologie **schaffen wir das nicht**. En wat het wordt zonder kernenergie? België is nu door allerlei onheil aan een gedwongen – hopelijk tijdelijke – kernuitstap bezig. De afschakelplannen liggen klaar. En als we niet toekomen? Dan worden er wel enkele noodaggregaten in werking gesteld, zoals 40 jaar oude en afgeschreven straalmotoren. Maar wees gerust: niet in een LEZ.

Leo Van Hoorick

BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -

ASSICURO AND CHUBB PRESENT

INTERCLASSICS MAASTRICHT '19

10 / 11 / 12 / 13 JANUARI 2019

MECC MAASTRICHT

BESTEL ONLINE MET KORTING!
> INTERCLASSICSMAASTRICHT.NL



THEMA

LA GRANDEZZA DELLA LANCIA

SPONSORS


Assicuro CHUBB®


RSM
GASSAN



interclassicsmaastricht.nl 

 **mecc**
MAASTRICHT



- MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

CITROEN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL

AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY -

Inhoud

3
6 – 14
16 – 19
20 – 24
25 – 29
30 – 34
35
36 – 38

Adverteerders

Edito

Markante bedrijven - Beherman (Deel 1)

Belgisch erfgoed: Déchamps

Future classic: Touring Sciadipersia

Modellen made in Belgium

Dierenlogo's: de rest van de Ark van Noach (Deel 2)

www.historicar.be

Gezien...

2 Bonhams
4 Interclassics
15 Mercedes
29 Via Flavia
39 FSA Boeken
40 KBC

Agenda

- Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 10-13/01/2019
- Rétromobile Paris, 6-10/02/2019
- Antwerp Classic Salon, 1-3/03/2019
- Techno Classica Essen, 10-14/04/2019
- Spa Classic, 17-19/05/2019
- Rétromoteur Ciney, 8-10/06/2019

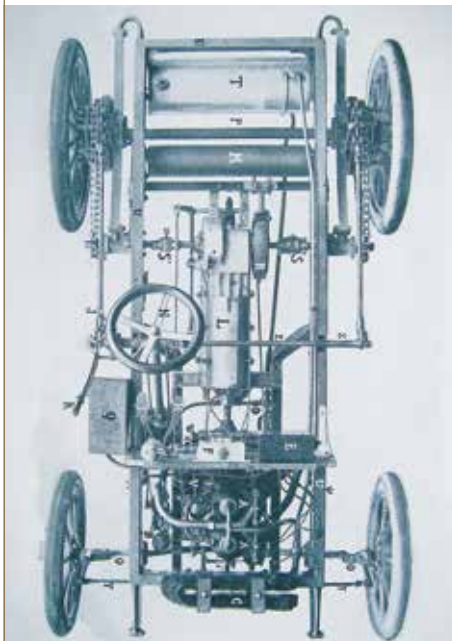
Autoworld

- Tot 27 januari: Porsche 70
- Februari: Belgische Buggy's
- 10 februari: VW Love Bugs Parade
- Maart-April: Mini 60 Years
- Mei-Juni: 100 jaar Bentley
- 20 juni: Bicycle Legends
- Juni-Augustus: 100 jaar Citroën

Voor meer details: www.autoworld.be

Omslag

Bovenaanzicht van de tweecilinder Déchamps uit 1902. Bij de allereerste Belgische automerken waren er verschillende die in korte tijd heel wat bereikten, maar ook snel weer ten onder gingen. Déchamps uit Brussel was een typisch voorbeeld hiervan. Lees ons artikel op pagina 16.



Joseph Beherman, een getalenteerde self-made man en bijna een halve eeuw een belangrijke figuur in de Belgische automobielwereld.

1929-2019: tachtig jaar speelt de familie Beherman in België, maar ook in het Groothertogdom een heel belangrijke rol in de assemblage, de import en de verdeling van prestigieuze en luxueuze automerken (Chrysler, Borgward, Rover, Facel Vega, Jensen, Rolls Royce, Bentley), maar ook sportieve, zoals Maserati of MG. Er waren er ook uit Oost-Europa (Skoda, Volga, Moskvitch) die hier wat marktaandeel wilden, maar ook nieuwe merken zoals het Japanse Mazda of het Zweedse Saab, dat begin de jaren vijftig stamde uit de aeronautica. Er waren ook assemblage-activiteiten, zoals Peugeot in Mechelen of in een nieuwe fabriek in Seneffe. En voor enkele jaren startte Jacques Beherman zijn volgende auto-avontuur op met de distributie van Mitsubishi.

Door Marcel Pirotte



Het verhaal begint bij Joseph Beherman (1910-1991), een visionair en selfmade man. Dit “commerciële genie” werd in 1910 op 2.000 km van België geboren in Bessarabië, vandaag verdeeld onder Moldavië en Oekraïne. In 1929 zou de familië Beherman, onzeker over de toekomst van hun land, emigreren naar België, meer bepaald naar het Antwerpse. Joseph is nog maar 19. Maar al snel ontwikkelt hij een groot gevoel voor observatie en handeldrijven. Er zijn meerdere Amerikaanse en Europese autoconstructeurs die een assemblage-

bedrijf hebben in ons land en die op die manier de hoge belasting op afgewerkte producten proberen te omzeilen. Hij ziet ook dat er drie assemblagebedrijven voor Amerikaanse wagens in de omgeving van Antwerpen zijn gevestigd, en dat de Belgen wel erg veel houden van die Amerikaanse bakken. Ford startte met de bouw van de Model T in 1922, drie jaar later volgde General Motors met een eerste fabriek op het Europese vasteland voor de assemblage van Chevrolets. In 1926 is het aan Chrysler om in de Metropool een assemblagebedrijf te starten,

CHRYSLER



NEWYORKER - 8 cilindres met fire power motor in «V» met hydraulische stuurrichting.
WINDSOR DE LUXE - 6 cilindres met fluid drive.

PLYMOUTH



6 cilindres 15 HP., vanaf Frs. 135.400
6 cilindres 18 HP.
6 cilindres 18 HP. met Overdrive of Hy-Drive

Lastwagens FARGO
ALLE TONNEMATEN

Voor alle inlichtingen zich wenden tot de Officiële Verdelers:
Etablissements BEHERMAN-DEMOEN n.v.
HARINGRODESTRAAT 104, Antwerpen
Tel. : 39.39.80



inclusief de zetel van de naamloze vennootschap Chrysler die de commerciële belangen van de Groep Chrysler behartigt in België, maar ook Luxemburg. Ze verdelen de merken Chrysler, DeSoto, Dodge, Plymouth, maar ook de Fargo trucks. Onze man ruikt zijn kans en wordt in het midden van de jaren '30 de jongste concessionaris ter wereld van deze Amerikaanse groep.

Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog trouwde hij met Simone Demoen en ze krijgen drie zonen: Jacques, Christian en Thierry.

■ Amerikanen

Joseph blijft niet bij te pakken zitten en richt in 1946 de nv Beherman-Demoen op, gespecialiseerd in het opkalfateren van het rollend materieel dat door de geallieerden was achtergelaten en dat kon worden verkocht aan landbouwers en transportbedrijven. Met dergelijke vruchtbare handel werd de economie weer op gang getrokken. Ook de distributie van de modellen van de Chrysler-groep komt weer op gang, het zijn hoogdagen voor de Amerikaanse auto's in België. Er komt een eerste garage met showroom in de Prinsestraat in Antwerpen. Niet veel later volgt Brussel, in de Henninstraat. De Suezcrisis van 1956 en vooral de gevolgen ervan op de brandstofprijzen, remmen het succes van de niet zo zuinige zes- en

achtcilinders wat af. De assemblagefabriek van Chrysler in Antwerpen wordt hier zwaar door getroffen en sluit de deuren in 1959. In 1956 werden nog meer dan 1.700 auto's van de Chrysler Groep in ons land verkocht. Sommige taxibedrijven, zoals die van Gent, kiezen voor de Plymouth Savoy berline met 6 plaatsen, maar vervangen de zescilinder benzine voor een eerder amechtige Britse Perkins Diesel met 63 pk. Een "verstandshuwelijk" dat we te danken hebben aan Joseph Beherman. Het is stilaan het einde van de prachtige en immense Amerikanen, die niet langer in de gunst van de automobilisten liggen.

■ Het avontuur met Carl Borgward

Joseph Beherman is een man met visie, die tijdens de jaren vijftig al begreep

◀ *Goed gesteund door publiciteit (destijds had men het nog over reclame) weet Beherman-Demoen zijn verkoopcijfers van Chrysler en Plymouth in de hoogte te jagen. Er breken gouden jaren aan in Europa en de V.S.*

▲ *Kort na de oorlog ontvangt Joseph Beherman een hoge gast van Chrysler US in zijn eerste Antwerpse garage: C.B. Thomas (de man met de hoed).*

Plymouth Savoy, taxi's in Gent... met een Perkins dieselmotor.





▲ Joseph Beherman is een meester in de communicatie en hij organiseert talrijke evenementen, zoals deze première van een Hollywoodfilm in Antwerpen, inclusief starlet en verklede chauffeur achter het stuur van een Plymouth XXL !

▼ Chryslergarage, Henninstraat in Elsene: een Plymouth in vol ornaat op het eind van de jaren '50.



Prinses Paola, erevoorzitster van de Belgische afdeling van een internationale stichting voor verlaten kinderen, AMADE genaamd, die actief wordt gesteund door Joseph Beherman (links).



dat hij zijn zaak enkel draaiende kon houden door zich naar andere merken te gaan richten. Hij werd zo multi-merken invoerder en concessionaris, voor daar bij anderen sprake van was. Zijn interesse ging naar de Duitse groep Borgward. Op het einde van de jaren '50 is dat de derde grootste autobouwer in Duitsland, na Mercedes en Opel.

Het verhaal van Carl Borgward start in 1924 in Bremen met het merk Goliath, dat kleine driewielige lastwagens bouwt, de "Blitzkarren". Vijf jaar later koopt hij de fabrieken van Hansa en Hansa-Lloyd. Hij bouwt kleine Goliath auto's maar ook meer luxueuze Hanse 1700's en Privat's en de Borgward 2000 op het eind van de jaren '30. Er staan ook lichte vrachtwagens op het programma. Tijdens de oorlog wordt overgeschakeld op militair materieel. Aan het eind van de oorlog liggen de fabrieken in puin en wordt Carl Borgward als oorlogscrimineel veroordeeld en twee jaar opgesloten. In 1948 wordt hij bevrijd en kan hij zijn zaak heropstarten. In 1949 wordt de Hansa 1500 voorgesteld. Heel vooruitstrevend: pontoncarrosserie, chassis met centrale balk en met vier onafhankelijke wielen, 1500cc benzine. Een 1800 diesel volgt in 1953. In 1954 verbaast hij met de mooie Isabella, een tweedeurs berline met zelfdragend koetswerk, vier onafhankelijke wielen, comfortabel en met een 1500 cc benzinemotor van 60 of 75 pk voor de TS. Daarna volgen nog een Kombi, een fraaie coupé en zelfs een cabriolet. De auto kent behoorlijk wat succes en er worden meer dan 200.000 exemplaren van verkocht.

Naast de Goliath direct ingespoten tweetak, viseert Borgward met de Lloyd het segment van de compacte auto's. In 1959 komt de sierlijke Arabella uit, een miniatuur Isabella met een viercilinder boxermotor van 900cc en met 38 of 45 pk, vier onafhankelijke wielen en vier versnellingen. Datzelfde jaar wordt ook de "grote" Borgward voorgesteld op het Salon van Fankfurt. Een serieuze concurrent voor de andere luxeberlines uit die tijd. Het is een mooi uitgerust vierdeursmodel met 5/6 plaatsen, 4,72m lang en aangedreven door een zesclinder van 2,3l met 100 pk en 160km/u snel. Niet lang daarna volgt een automatische versnellingsbak en een luchtvering.

Het gamma was snel gegroeid en de lancering van nieuwe modellen kostte handenvol geld, op de kleine Arabella bv verloor het bedrijf 800 Mark per auto. De baas heeft dus wat zorgen en gaat aankloppen bij de regio Bremen om een waarborg te vragen voor een lening van 10 miljoen Mark, terwijl de omzet van zijn onderneming 630 miljoen bedraagt. Maar dat loop niet zoals gepland in 1961, en hij krijgt niets. Het plaatselijke parlement wordt geadviseerd door ene Johannes Semler die ook voorzitter is van de toezichtraad van... BMW en stemt tegen. De andere Duitse constructeurs wrijven zich in de handen. Enkele maanden later wordt het bedrijf failliet verklaard, voortijdig, zullen sommige specialisten en historici beweren. Het faillissement wordt trouwens later herroepen, maar te laat. Carl Borgward overleed als een verbitterd man in 1963.

In het begin van de jaren '50 worden de merken Borgward, Goliath en Lloyd geïmporteerd door de Ets Goodwill, een Britse vennootschap met zetel op de Woluwelaan te Haren. Er is ook een atelier waar Borgward Isabella's en Goliaths worden geassembleerd. Op het eind van 1955 weet Joseph Beherman Carl Borgward ervan te overtuigen om hem de import toe te vertrouwen. Er wordt tevens een assemblagebedrijf voor de Isabella opgezet in Mortsel. Daartoe wordt een nieuwe vennootschap opgericht, C.I.V.A. (Construction et Importation de Véhicules Automobiles) maar enkel insiders weten dat Joseph Beherman hierachter zit. Van 1956 tot 1961 zal deze onderneming 8.000 Borgwards, 2.500 Lloyds en 1.150 Goliaths verkopen in België, niet slecht.

■ Assemblage van Peugeot in Mechelen

Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog blijft er van de Peugeot-fabrieken niet veel meer over. Het Marshall-plan moet Europa er weer bovenop helpen, en de Morgan bank leent geld aan Peugeot voor de wederopbouw en de lancering van de 203 in 1948. Om inkomsten te verwerven worden montagefabrieken opgericht in Zuid-Afrika en Australië, in Ierland en ook in België, met de firma



Ragheno uit Mechelen, totdantoe gespecialiseerd in spoorwegmaterieel. Vanaf 1954 wordt gestart met de assemblage van auto's volgens het CKD principe (Completely Knocked Down). Joseph Beherman is één van de belangrijkste aandeelhouders, alvorens hij de volledige controle verwerft. Na de 203 is het

Rover, Borgward en Arabella delen een zeer drukke werkplaats in de Henninstraat in Brussel.

Een Borgward Isabella Coupé tentoongesteld op het Brouckèreplein in Brussel, aan de vooravond van het autosalon 1959.



de beurt aan de 403, de 404, de 204 en ook de 504. De fabriek wordt echter gesloten in 1976 en 635 arbeidsplaatsen gaan verloren. Er worden in totaal zo'n 700.000 Peugeots gebouwd in België.

In het begin van de jaren '70, worden Peugeots (hier de 504) geassembleerd in de fabrieken van Ragheno, oorspronkelijk constructeur van spoorwegmaterieel.



De Octavia steelt de show op de Skoda-stand op het salon van Brussel in het begin van de jaren '60. Voor een zeer kleine prijs (69.900 BEF), krijgt men een mooi uitgeruste middenklasse berline.

Journalist en begenadigd piloot Paul Frère staat hier voor een Chrysler New Yorker in korte broek (hij was nochtans reeds 36) naast S.G. Keevil, Managing Director van Chrysler n.v. Antwerpen na zijn overwinning in de race voor toerismewagens in Francorchamps, in juni 1953.



■ Facel Vega en Maserati, luxe en sport

Met twee belangrijke merken, Chrysler en Borgward, is Joseph Beherman een man van aanzien in de jaren vijftig. Hij ziet dat er in België een markt is voor buitengewone auto's, zoals het Franse prestigemerke Facel. Aan het hoofd staat Jean Daninos, in 1945 teruggekeerd uit de V.S. Hij heeft heel wat ambitieuze plannen, zoals de bouw van speciale carrosserieën voor grote Franse merken zoals Simca, Panhard of Delahaye, maar vooral om zijn eigen merk op te richten, Facel Vega. Het is zijn broer, de bekende journalist en schrijver Pierre Daninos die hem suggereert om er de naam Vega aan toe te voegen, één van de meest schitterende sterren in het sterrenbeeld Lier, symbool van kracht en prestige.

Hij doet ervaring op met de bouw van zeventien Bentley Cresta's in samenwerking met Pininfarina alvorens in 1952 een prototype te bouwen van een prestigecoupé. Hij doet beroep op Chrysler voor de levering van de motor, een V8 van 4,5l en 180 pk, goed voor een topsnelheid van 200 km/u. Deze auto is de ster van het Salon van Parijs in 1954, en Jacques Beherman wordt de importeur voor België. Andere modellen volgen en het succes culmineert in de HK 500 met 360 pk. Die is 237 km/u snel, wat wordt bewezen op een speciaal daartoe afgezet stuk autoweg door Paul Frère, de bekende journalist en piloot. Jean Daninos droomt ook van een kleiner model, de Facellia, die begin van de jaren '60 op de markt komt met een viercilinder van eigen makelij. Maar die geraakt nooit op punt en kost het bedrijf handenvol geld. Financiële problemen steken de kop op, de Franse Minister van Industrie snelt ter hulp, maar niets mag baten, in oktober 1964 gaan de boeken toe. In tien jaar tijd verkoop Beherman slechts 75 stuks van deze exclusieve Franse wagen.

In het midden van de jaren vijftig wordt Maserati, de constructeur van sportwagens uit Modena, in België vertegenwoordigd door les Grands Garages d'Ixelles. Het is niet meteen een succes: in 1955 wordt één auto verkocht, in 1957 nog één. In 1959 neemt Beherman vol goede moed de import over. Het merk heeft intussen een mooie coupé, de 3500GT, en er volgt ook een mooie spider met Vignale carrosserie. Het merk kampt echter met allerhande technische problemen en het onderhoud is geen lachertje. De verkoop komt nooit echt van de grond en de importeur geeft er de brui aan in 1963.

■ Auto's uit het Oostblok

In de jaren dertig maakte men in West-Europa reeds kennis met de populaire Tsjechische Skoda's, met de modellen 420, Popular, Rapid en Superb. Na de Tweede Wereldoorlog liggen de fabrieken in een zone die wordt gecontroleerd door de Sovjets, maar toch zal het Belgische publiek weer langzaam maar zeker opnieuw kunnen kennis maken met deze modellen die kwalitatief duidelijk beter



Skoda advertentie van Sobetec, 1960.

zijn dan de rest van wat achter het IJzeren Gordijn komt. Vanaf 1948 worden de Skoda's in België geïmporteerd en verdeeld door de firma Helaers die ook drie Skoda's inschrijft voor de 24 u van Francorchamps. Het gaat om het model 1101, dat volledig standaard is, op een grotere brandstoftank van 55 l na. Ze stellen niet teleur en behalen de drie eerste plaatsen in de toerismecategorie tot 1100 cc, de snelste is in handen van de gebroeders Delhaes, die 1.969 km afleggen met een gemiddelde van 82 km/u en een verbruik van 8 l/100 km laten optekenen.

In 1956, na meer dan 8.500 auto's te hebben verkocht, verandert het merk van importeur. Voortaan is dat de nv Sobetec, gecontroleerd door Jacques Beherman en gevestigd aan de Alsebergsesteenweg 305 in Brussel. Dat zal zo blijven tot in 1964, wanneer Skoda Motor een Belgisch filiaal opricht en het merk met de 1000MB op de markt komt, een auto met een watergekoelde motor achteraan, de 'kever van de Balkan'.

Sobetec verkocht zowat 13.000 Skoda's, niet enkel berlines van het type 440 en 445, maar ook de 450 cabrio, de Octavia en de Felicia cabrio. De firma C.I.V.A. uit Mortsel, zal naast Borgwards ook Skoda's assembleren, het gaat om de modellen 440 en Octavia, in totaal zo'n 11.500 stuks "made in Belgium".

6 buitengewoon comfortabele plaatsen vier deurs, met slaapzetels stevig in alle opzichten verbruik : gasol 6,5 liters per 100 kilometer voordelige inkooprijke en onderhoudskosten in België gemonteerd vervangstukken steeds voorradig Benzinemotor op aanvraag

N.V. SOBIMPEX
Osaalkerkelijkheidstraat, 33
Brussel 8
Tel. : 22.66.16 - 22.66.17

BON : voor een gratis goedkeurende documentatie, te sturen naar SOBIMPEX.

NAAM : _____
ADRES : _____
WOONPLAATS : _____

Volledige waarborg, vervangstukken en werken.
Diesel : 12 maanden zonder kilometerbeperking
Benzine : 12 maanden of 20.000 kilometer

115.000 F
ALLE bijbehorende inbegrepen

■ De Russen komen

Moskvitch en Volga waren twee Russische merken die zonder veel scrupules Duitse en Amerikaanse modellen kopieerden. Voor Moskvitch was dat de Opel Olympia, voor de Volga de Frans-Amerikaanse Ford Vedette. Verouderde modellen met een te zwakke motorisatie. Op de Expo van Brussel in 1958 wordt een nieuwe Volga berline voorgesteld, geïnspireerd op de Ford Customline van 1952. Maar het is nog wachten tot het begin van de jaren '60 alvorens Beherman deze beide merken zou gaan invoeren via de firma SobimpeX. Zij worden in de fabriek van Mortsel van hun motor voorzien: sommigen krijgen een Perkins viercilinder dieselmotor met 48 pk die ook zwakke prestaties levert, maar wel 3 l/100 km zuiniger is dan de benzineversie. Die diesel wordt vanaf 1963 vervangen door een 2,3 l van Rover met 65 pk, goed voor een top van 125 km/u. In 1969 wordt de

▲ Een folder voor de eerste Volga Berline uit het midden van de jaren '60.

▼ Moskvitch 407 voor het Atomium in 1960. In die jaren werden deze auto's geassembleerd in Mortsel.



Garage Beherman, Rover-agentschap, Henninstraat, Elsene in het midden van de jaren '60.



De aantrekkelijkste wagen uit zijn categorie...

SCALDIA



Scaldia-catalogus, een Russisch merk dat werd ingevoerd door Sobimpex tot de Russen hun eigen distributiebedrijf oprichtten in België in 1971.

De assemblagefabriek in Senefte in volle glorie, na de overname door BLMC. Zij kende haar hoogtepunt in 1978 met 3.300 medewerkers en een weekproductie van nagenoeg 2.000 voertuigen. Tien jaar later was het afgelopen...

Volga M24 als berline en break voorgesteld op het Salon van Brussel. In 1971 wordt een nieuwe importeur aangesteld: Scaldia-Volga Belgium, een Russische onderneming. De Lada Jigouli, niet van de Fiat 124, doet zijn intrede.

■ Een lang Brits verhaal

Rover startte zijn activiteiten met de bouw van fietsen in 1877. Maar al snel wordt overgeschakeld op auto's en het merk krijgt de reputatie van luxemerik. In 1949 verschijnt de P4 berline met zescilindermotor, die tot in 1964 in productie blijft. Het is ook in de jaren '50 dat Rover experimenteert met de turbinemotor, de bekende Jet 1 breekt

een snelheidsrecord in Jabbeke in 1952, 150 mph of bijna 240 km/u. Dat maakt indruk, ook op Joseph Beherman die in 1957 de import van de P4 opstart, weldra gevolgd door de luxueuze P5 met zelfdragend koetswerk die in 1958 wordt voorgesteld met een drieliter zescilinder, en de lievelingsberline is van Koningin Elisabeth II van Engeland. In 1963 lanceert Rover een "executive car" die zijn tijd ver vooruit is. Deze P6 heeft een fraaie carrosserie en een moderne 2 l viercilinder met bovenliggende nokkenas en 90 pk. Achteraan is een de Dion-as gemonteerd.

Intussen was de portefeuille ook uitgebreid met Morris. Het is de periode van de Minor en de Oxford, een berline getekend door Pininfarina in 1959 met een 1500 cc van 56 pk of de Isis zescilinder van 2,6 l en 90 pk. 1959 is ook het introductiejaar van de Mini, een kleine voorwielaandrijver met 850 cc en 37 pk die de wereld van de compacte auto op zijn kop zal zetten. Er volgt ook een Mini Countryman naast een sportieve versie die door 'tovenaars' John Cooper werden ontwikkeld en die zowel op circuit als in rally's zoals de Monte Carlo sneller is dan veel grotere auto's. De Mini wordt ook de basis voor een ruimer model, de 1100 met 50 pk en 'Hydrolastic' vering, die in de praktijk toch niet zo efficiënt bleek.

Er was ook MG, het sportieve merk



van BMC. Dat introduceerde in '55 een heel mooie roadster die brak met het verleden van de oudbollige T-modellen. Hij hat een 1500cc met 68 pk en was beschikbaar als roadster of coupé. Drie jaar later volgde de Twin Cam met 1600cc, dubbel bovenliggende nokkenas, 109pk en schijfremmen. In de jaren '60 volgt een nieuwe berline de 1100, niet van de Morris 1100 met een motor van 56pk met twee carburatoren. Er komt ook een nieuwe grote berline, de Magnette, afgeleid van de Oxford, maar met MG grille, een nieuw interieur en een nieuwe 1622cc motor met 68pk. En niet te vergeten de roadsters zoals de Midget van 1961.

Op het Salon van Parijs 1962 is het tijd voor de opvolger van de MGA, logisch wordt dit de MGB. Een tweezits roadster die tot 1980 in productie zou blijven en waarvan bijna 500.000 ex werden gebouwd.

Maar het is ook de periode dat de Britse industrie grondig wordt dooreengeschat. Rover komt in handen van Leyland die ook al Standard Triumph heeft overgenomen. In 1968 is British Leyland een feit. De groep telt alle merken van BMC (Austin, Morris, MG en een aantal kleine merken) maar ook Jaguar, Rover en Triumph. Dat betekent het einde van de Rover-import voor Beherman, maar ook van Morris en MG, twee merken die er in de loop der jaren waren bijgekomen. Land Rover is de enige overlevende.

■ Seneffe

Reeds bij het begin van de jaren '60 speelt Joseph Beherman met het idee om al zijn auto-assemblagebedrijven samen te brengen onder één dak. Die kans doet zich voor in Seneffe, provincie Henegouwen. Vanaf 1963 worden hier, met een 200-tal medewerkers de eerste Mini's geassembleerd, aan een ritme van 15 tot 20 stuks per dag. Al snel volgen de MG 1100 en 1300MKII. Vanaf 1964 worden hier Moskvitch en Volga omgevormd tot "diesels" met een Britse motor. Later worden er ook MGB's, Triumph Spitfires en zelfs Jaguars geassembleerd. De auto's worden in onderdelen aangevoerd vanuit Engeland, motoren en ophanging komen toe



Montage van Land Rovers in de Henninstraat, in een afgeschermd deel van de garage.

in houten kisten en worden in België gemonteerd. De fabriek wordt achtereenvolgens overgenomen door BMC, en vervolgens, in 1967, door Leyland. Ze kent haar glorie tijd in 1978 met meer dan 3.300 medewerkers die ongeveer 2.000 auto's per week produceren. Maar als een donderslag bij heldere hemel wordt de assemblagefabriek gesloten in 1981. Zij blijkt niet langer rendabel. Enkel de afdelingen afwerking en de voorbereiding van de auto's voor aflevering blijven nog bestaan. Maar ook dit is een eindig verhaal, en de fabriek sluit definitief in 1987.

■ Land Rover: geniaal concept

1948 Salon van Amsterdam. Het publiek kan eindelijk de Land Rover ontdekken, een 'Jeep op Britse wijze' ontworpen door de hoofdingenieur van Rover, Maurice Wilks, die wordt gesteund door de Britse overheid die zoveel mogelijk nieuwe producten wil exporteren. Het ontwerp is in grote lijnen gebaseerd op

Een van de eerste Land Rovers van de Belgische Rijkswacht. De opvolger van de Minerva.





Een Range Rover van de Rijkswacht met zijn meegevoerde uitrusting.

Van 1968 tot 1976 is Beherman importeur van het exclusieve merk Jensen. Op het Salon van Brussel verwelkomt Jacques Beherman acteur Roger Moore op zijn stand.



de Amerikaanse Jeep die tijdens de oorlog duidelijk had bewezen dat hij was opgewassen tegen de behoeften van de Amerikaanse strijdkrachten en dat hij na de vijandelijkheden ook heel wat diensten kon bewijzen aan landbouwers maar ook aan de burgerbevolking. De 'Britse Jeep' gebruikte hem als inspiratie, met een stalen ladderchassis, starre assen en een aluminium carrosserie, zonder een inschakelbare 4x4 aandrijving te vergeten. Als motor werd gekozen voor een Rover 1,6l benzine met 50 pk. Het Britse leger maakt er zijn strijdros van, in 1949 worden reeds 1.787 stuks besteld, uiteraard in kakikleur. Tot in 2016 zal dit hoekige voertuig vele evoluties kennen zowel wat betreft chassis als motorisering, in totaal zullen er vier generaties worden gebouwd.

Nadat hij had gezien dat de firma Minerva in Antwerpen Land Rovers assembleerde met slechts enkele kleine aanpassingen in opdracht van het Belgisch leger, reageert Joseph Beherman door "originele versies" van de Land Rover voor te stellen aan de Belgische Rijkswacht. Korte Land Rovers van de Series I uiteraard helemaal in het blauw geschilderd, maar ook grote breaks voor de mobiele eenheden, Series III zescilinders die plaats bieden aan 12 zwaar uitgeruste Rijkswachters. De Land Rovers kunnen praktisch overal komen, ze zijn betrouwbaar en zijn niet stuk te krijgen. In het midden van de jaren zeventig wordt een nieuw contract met de Rijkswacht afgesloten, deze keer wordt de wegpolitie uitgerust

met prachtige witte Range Rovers, een vijftigtal, aangedreven door een V8 van Buick-origine, met 130 pk. De "Rolls onder de terreinwagens", met een permanente 4x4 aandrijving. Een voorloper van de luxe SUV's van vandaag. Ook vandaag nog zet een Range aan tot dromen. In 1994 wordt Land Rover overgenomen door BMW. Gedaan met het mooie verhaal met Beherman, dat, zoals we hebben gezien, in 1957 begon.

■ Jensen, Quattro avant la lettre

Dit bedrijf uit West Bromwich ontstond aan het begin van de jaren vijftig, onder leiding van de gebroeders Richard en Alan Jensen. Het begon met de eerste Interceptor, coupé en cabrio, en drie jaar later met de 541 R coupé met glasvezel koetswerk. In 1962 wordt de CV-8 beschouwd als de snelste vierzits-coupé ter wereld, hij wordt aangedreven door een Chrysler V8 van 6l. en nochtans werd het geen succesverhaal, er werden minder dan 500 ex. van geproduceerd. De firma kon overleven als onderaannemer voor de assemblage van de Volvo P1800, maar ook van de Sunbeam Tiger en niet te vergeten, de Austin Healey 100 Roadster. Om de geflopte CV-8 te vervangen door een veel modernere auto, doet Jensen beroep op de Italiaanse carrossier Touring die samen met Vignale een nieuwe Interceptor coupé met vier plaatsen gaat ontwikkelen en produceren. Deze auto heeft een onmiskenbare eigen stijl, die in de hand wordt gewerkt door de enorme glazen achterklep. Deze auto wordt in 1966 gelanceerd en ontsnapt niet aan de aandacht van Joseph Beherman, die er twee jaar later de importeur en distributeur van wordt. Intussen heeft de V8 een inhoud van 7,2 liter. Het is ook de periode dat de Interceptor FF op de markt komt. FF staat voor Ferguson Formula, een vierwielaandrijving met mechanische Maxaret ABS. Van deze "Quattro avant la lettre" worden een 300-tal exemplaren gebouwd, daarvan gaan een 10-tal naar België. Jensen zelf gaat failliet in 1973, maar heeft intussen wereldwijd meer dan 6.400 exemplaren van de Interceptor verkocht.

(Wordt vervolgd)



Oldtimer voertuig gebruikt als illustratie en niet beschikbaar voor verkoop.

Old-timers maken nieuwe vrienden.

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

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

   MercedesBenzMuseum

Mercedes-Benz
The best or nothing.



*Déchamps,
ambitieuze merk
uit Brussel*

London- Brighton met een Belgische driewieler

Nick Jonckheere



*Vrolijk onderweg. Enkel de steilste
heuvel kon niet volledig op eigen kracht
beklimmen worden. Even duiven is geen
schande, want verschillende auto's worden
door een 4x4 met een touw naar boven
getrokken.. (foto: Gilles Marion).*



*J. Burns was de eerste agent voor
Déchamps in Engeland.*

Bij de allereerste Belgische automerken waren er verschillende die in korte tijd heel wat bereikten, maar ook snel weer ten onder gingen. Déchamps uit Brussel was een typisch voorbeeld, het behoorde tot de vroege pioniers en maakte snel faam in binnen- en buitenland, maar slechts enkele jaren later was de vlam alweer uit. Merkwaardig genoeg overleeft één van hun vroegste voertuigen, een driewieler gebouwd in 1899. Wanneer de vraag kwam of ik er de Londen-Brighton Veteran Car Run mee wou rijden, was het antwoord snel gevonden.

■ Ambitieuze, maar kort geleefd

De Société Anonyme des Ateliers H.-P. Déchamps werd opgericht in oktober 1898 door Henri Charles Paul Déchamps. De fabriek en burelen waren in de Boudewijnlaan 38 en de Frère Orbanstraat 31 in Brussel-Noord, en hun eerste producten waren gemotoriseerde driewielers, d  hype van die tijd. In tegenstelling tot de meeste van zijn soortgenoten, ni t voorzien van een De Dion Bouton motorblok, maar eentje van eigen makelij. Déchamps bouwde ook al vroeg vierwielige auto's, en vanaf 1900 waren een luchtgekoelde tweecilinder met drie versnellingen (300 kg), maar ook al een viercilinder van 8 pk te koop, deze was watergekoeld en woog 700 kg.

J. Burns uit West Londen was toen de verdeler voor Engeland (van de 'Most elegant two-seated car on the market'). Voor de 1000 Miles Trial in april 1900 schreef Burns een 9 pk viercilinder Déchamps in. Dit was de allereerste grote test van auto's in dat land, maar de auto geraakte niet aan de start. Tijdens de rit van Brussel naar Antwerpen, vanwaar de auto naar Engeland zou verscheept worden, kreeg H.-P. Déchamps een ongeluk waarbij mens en machine buiten strijd werden gesteld.

In 1901 bestond het aanbod uit tweecilinders van 4   of 6 pk, en viercilinders van 8 of 12 pk.

Aarzelend begon H.-P. Déchamps zelf aan wedstrijden, en zijn eerste was niet de minste. Met een 6 pk Déchamps startte hij op

26 juni 1901 moedig aan de Parijs-Berlijn race, maar moest al gauw opgeven...

In 1902 was Léonard Lang uit Amsterdam, de verdeler voor Nederland en zijn koloniën, voor Frankrijk waren het Roch-Brault & Torchon in Parijs. In Engeland was het intussen The Graphic Cycles Syndicate Ltd uit London S.E., later The Graphic Motor and Engineering Company Ltd. Verschillende koetswerken waren beschikbaar, en van de vierzitter 'tonneau' kon vaak het achterste gedeelte gedemonteerd worden, zodat een sportievere tweezitter ontstond. De ontsteking was van Dumont en er was ook een 'zelf-starter' aanwezig, 'met een druk op de knop, zonder de bestuurdersstoel te verlaten'.

1902 zou hét grote jaar voor Déchamps moeten worden, met ambitieuze deelname aan verschillende internationale wedstrijden. De eerste race-deelname was op 15 en 16 mei 1902, met H.P. Déchamps en Cozic, elk met een 20 pk, aan het Franse Circuit du Nord, een proef waarbij moest aangetoond worden dat alcohol een waardige brandstof was. Déchamps haalde de finish niet, maar Cozic werd vijfde in de categorie 'lichte auto's'.

Op 1 juni 1902 namen twee Déchamps auto's deel aan de automobiel meeting van Namen. Eén won er de heuvelklim voor auto's tussen 650 en 1000 kg, de andere werd tweede in de klasse tussen 400 en 650 kg, merkwaardig genoeg hadden beide voertuigen telkens 20 pk. De dag erna, identieke resultaten voor de vliegende kilometer, de snelste aan 73,8 km/u.

Maar dan kwam de wedstrijd Parijs-Wenen, van 26 tot 29 juni 1902. Het fabrieksteam bestond uit vier 20 pk auto's, bestuurd door H.-P. Déchamps, Cozic, Rivière en Tenaerts. De 990 kilometer gingen via Belfort, Bregenz en Salzburg naar Wenen. Geen lichte opgave, met slechte wegen en gevaarlijke bergpassen. Alle vier haalden de eindstreep, met de beste plaats voor Henri-Paul, die tiende werd in zijn klasse (lichte auto's), en een zeer verdienstelijke 21^{ste} plaats behaalde in het eindklassement. Cozic werd 51^{ste},



Rivière 57^{ste} en Tenaerts 80^{ste} en laatste in het klassement, op een totaal van meer dan 200 deelnemers.

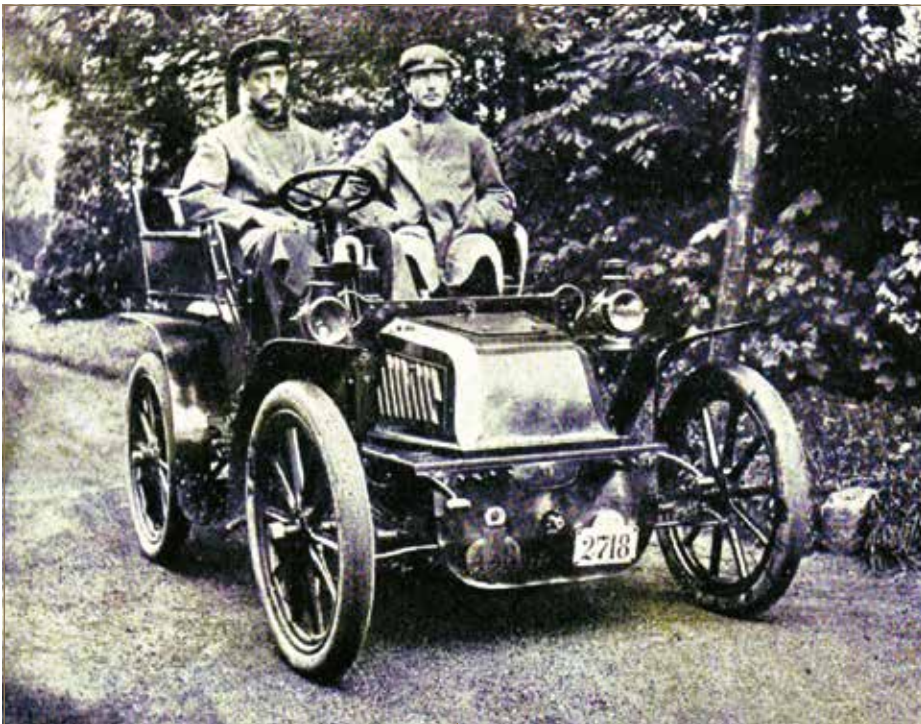
Voor het allereerste Circuit des Ardennes, op 31 juli 1902, waren terug vier Déchamps auto's ingeschreven, maar er namen slechts twee deel, een 'lichte auto' bestuurd door H.P. Déchamps zelf, en Rivière met een 'zware toerisme auto'. Déchamps verscheen niet aan de start, Rivière viel uit na vier ronden.

Op het einde van 1902 sprak een advertentie van verdelers in Engeland, Duitsland, Frankrijk, Italië, Zwitserland en Rusland. Maar het hoogtepunt was al voorbij... In 1903 waren enkel de bijstandsvoertuigen van het Circuit des

Een der eerste Déchamps vierwielaars, uit 1900, beschikbaar in twee- en viercilinder versie. (Ariejan Bos).

In 1902 nam Paul Rivière met een Déchamps deel aan het Circuit des Ardennes, maar hij viel uit na vier ronden.





▲ Deze 1901 Déchamps was luchtgekoeld, want er is geen radiator te bespeuren.

▼ 1902 Déchamps viercilinder van 12 pk, met dakje, de zogenaamde 'dais'. (Ariejan Bos).



In de wedstrijd Parijs-Wenen van 1902 zijn de vier deelnemende Déchamps succesvol. Henri-Paul Déchamps behaalt de beste plaats, 21^{ste} in het algemene klassement.

Ardennes Déchamps machines. Dat jaar werd het adres Van Volxemlaan 252, Brussel, maar het bedrijf werd opgeslorpt door de Britse International Automobile Manufacturing Co, Ltd. Henri-Paul had de zaak al verlaten, en stierf in 1904. De merknaam veranderde nog in Baudouin, en ook het merk Direct kwam nog uit dezelfde fabriek, maar al gauw was het verhaal volledig over.

■ Londen-Brighton 2018

Als de eigenaar van een overlevende Déchamps vraagt of je er de Londen-Brighton mee wil rijden, is er weinig twijfel. De machine is een driewieler, ge-

bouwd in 1899, en nieuw verkocht door verdeler Burns in Londen. Het zou dus wel de eerste keer kunnen zijn dat een Belg met deze Belgische machine rijdt! Driewielers waren dé hype van de periode tot 1900, het waren toen de meest betaalbare automobielen, de meeste volgden het populaire De Dion Bouton model. Het bijzonder interessante nieuwe boek van Michael Edwards, 'The Tricycle Book' (Surrendenpress.co.uk), ontsluit dat Déchamps de componenten kocht bij P. Dupressoir in Maubeuge.

Na rij-instructies op zaterdag staan we op zondag 4 november klaar in Hyde Park, Londen, de start wordt gegeven bij zonsopgang. Temidden meer dan 400 andere veteraanmachines worden we als 24^{ste} losgelaten. De volledige 2 3/4 pk geeft ons een kruissnelheid van zo'n 30 km/u, en de optionele Bozier versnellingsbak geeft ons het voordeel van een koppeling. Vele driewielers uit deze periode hebben deze luxe niet, en moet men na elk rood verkeerslicht weer op gang stampen...

De Déchamps is een snelle machine, want we steken verschillende voertuigen voorbij, en met enkele voertuigen houden we wedstrijdjes, zoals de 1900 Gladiator van vader en dochter Pilla uit de Pyreneeën.

De 36 mijl tot aan Crawley gaan vlekkeloos, we tanken vol met Ultimate benzine bij BP, maar er is geen merkbaar verschil. We zetten de weg verder, ook Hammer Hill en Burgess Hill gaan vlotjes, maar de laatste, steilste helling – Clayton Hill – is een maat teveel, en de laatste 200 meter moet er geduwd worden.

De intocht in Brighton via de A23, een autosnelweg, verloopt zonder kleerscheuren, maar onder de spoorwegbrug merk ik dat er iets niet klopt. Blijkt dat een framebuis gebroken is. Metaalmoetheid is natuurlijk geen wonder bij een machine die bijna 120 jaar oud is. De eigenaar neemt het me niet kwalijk, hij is namelijk metallurgist, met een doctoraat in metaalmoetheid. De laatste anderhalve mijl duw ik de machine, om toch officieel de finish te halen, geholpen door mijn nieuwe vrienden Lara en Luke. Wat een belevenis !



Een primitieve machine, maar wel met twee (optionele) versnellingen en koppeling.

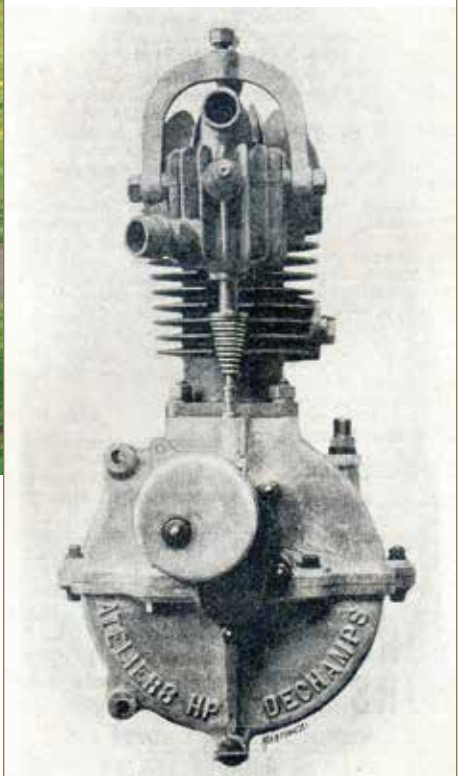


Framebreuk... Metaalmoetheid is niet abnormaal bij een voertuig van bijna 120 jaar oud.



Duwen tot aan de finish, met mijn nieuwe vrienden Lara en Luke.

▲ *Het Déchamps team voor de 'Paris-Vienne' van 1902, vermoedelijk voor de fabriek op de Boudewijnlaan: vlnr Déchamps, Rivière, Cozic, Tenaerts.*



▲ *De 2 3/4 pk luchtgekoelde motor, zoals in de overlevende driewieler.*

Touring Superleggera Sciadipersia



Een Maserati die er geen meer is, getekend door een Belg? Dat moet de Sciadipersia van Touring Superleggera zijn.

*Tekst: Bart Lenaerts
Foto's: Lies De Mol*

Coachbuilding is een uitgestorven vak. Bijna toch. Vroeger, toen luchtvervuiling nog geen stokpaardje was, foto's zwart-wit bleven en auto's bijna allemaal op een simpel ladderchassis steunden, was het nochtans bon-ton dat rijkelui een chassis kozen bij gerenommeerde merken zoals Rolls-Royce, Bugatti, Alfa Romeo, Delage, Talbot Lago of Mercedes om dat nadien naar eigen smaak en goeddunken te laten aankleden door een coachbuilder met minstens evenveel renommée. Vaak waren dat fabrikanten van koetsen die zich vlotjes hadden aangepast aan de nieuwe tijd en mobiliteit. In België kon je terecht bij D'Ieteren of Vandenplas, in Frankrijk rolden Saoutchik, Gangloff, Antem en anderen over elkaar heen, in Engeland had je Barker of Mulliner en in Duitsland deden Karmann of Erdmann & Rossi mooie dingen. Nadat zelfdragende chassis doorbraken na de oorlog stierf dit mooie beroep echter stilaan uit. Italiaanse huizen zoals Pininfarina, Zagato of Bertone konden zich nog handhaven door slim te vervellen tot designhuizen, maar zowat alle anderen gingen kopje onder om slechts in de geschiedenisboe-

ken bijgeschreven te worden als helden van schoonheid in staal en aluminium.

Tot een vijftiental jaren geleden deze schone stiel terug de kop op stak. Geld rolde rijkelijk, zeer welvarende autoliefhebbers wilden graag iets bijzonders en nieuwe technologieën lieten eindelijk weer toe om een nieuw huidje rond een bestaand koetswerk te draperen. De revival begon met Pininfarina dat enkele Ferrari's tegen het licht hield, waarna Bertone zich in de arena wierp en anderen kwamen meebikkelen. Inclusief een vergeten naam die gelukkig terug werd afgestoofd: Touring Superleggera. Ondanks een onwaarschijnlijk palmares en een fraaie staat van dienst was dat Milanese huis halfweg de jaren '60 failliet gegaan om schijnbaar nooit meer terug te komen. Tot in 2008 een nieuwe eigenaar opdook die meteen de indrukwekkende Maserati A8 GCS Berlinetta toonde. Die kwam nooit aan rijden toe, maar alle knapperds nadien wel. Dat ging van een Maserati Bellagio die eigenlijk een Quattroporte met vijf deuren was, over een Bentley Continental Flying Star Shooting Brake



tot de fabelachtige Alfa Romeo Disco Volante en Disco Volante Spider, waarvoor telkens een Alfa 8C op het kapblok moet. Dan was er nog de ontzettend elegante Berlinetta Lusso op basis van een Ferrari F12, een Mini Roadster concept, twee andere concept cars voor Gumpert en Artega en nu deze onvolprezen Sciadipersia.

Al die schoonheid is het werk van de jonge, razend charmante Louis de Fabribeckers. Als hij niet had bestaan, had Touring hem moeten uitvinden. Hij praat als een kruising tussen James Bond en een Walt Disney-prins, oogt als een Hollywood-ster, is altijd kinderlijk enthousiast zonder ooit dommig naïef te zijn en tekent als Michelangelo.

Apetrots is hij op zijn nieuwste scheping, deze Sciadipersia waarvoor een Maserati Granturismo tot aan zijn ingewanden werd uitgekleeft. Niet makkelijk, uiteraard, want ondanks zijn gevorderde leeftijd is de Maser een koppendraaier van de eerste orde.

De lichtjes controversiële naam is overi-

gens mooi Italiaans voor 'Sjah van Iran', zoals Mohammad Reza Pahlavi werd genoemd. Juist, de Iraanse alleenheerser die in 1968 bij Touring een fonkelende one-off Maserati 5000 bestelde, maar vooral wereldberoemd werd door zijn liederlijke uitspattingen.

Het leek Touring wel wat om die schoonheid precies 50 jaar later te eren met een psychologische opvolger. Nochtans vertrouwde Louis de Fabribeckers zes jaar geleden reeds de eerste lijnen toe aan het papier. 'Ik ben al eeuwig verliefd op de typische grand coupé uit de jaren '60, met een lange motorkap, compacte bovenbouw en gestrekte kont', vertelt het blonde godenkind, 'Dat zit zelfs zo diep dat ik opdrachten voor middenmotor-sportwagens automatisch doorschuif naar de andere jongens uit mijn team. Bovendien ligt Maserati me na aan het hart. Het is een schitterend merk dat mikte op koningen en keizers. Daarnaast is Ferrari toch meer een speeltje voor de sterren. Het stond gewoon in de sterren geschreven dat ik na onze A8 GCS van tien jaar terug weer een Maserati onder handen zou nemen. Nochtans hadden

Designer Louis de Fabribeckers



we geen klant die vroeg naar een nieuwe interpretatie van de 5000. Ik kauwde eigenlijk al jaren op dit concept tot ik plots besepte dat dit de ideale auto was voor één van onze klanten die reeds een Maserati Bellagio bezit. Gelukkig hapte de man direct nadat ik tekeningen en een 1/5^e model toonde. Hij viel niet alleen voor het ontwerp, maar voor het hele verhaal', aldus Louis die vandaag gek genoeg voor het eerst met de Sciadipersia kan sturen.

Toen de auto in 2018 werd onthuld op het salon van Genève zag niet iedereen meteen de link met de eerste Maserati 5000, en zo hoort het ook volgens de Fabribeckers: 'Beide auto's hebben niet één lijn of detail met elkaar gemeen, uitgezonderd het knikje in de achterklep. Dat is zo mooi, dat kon ik niet laten liggen. Natuurlijk is een link met de geschiedenis altijd welkom. Als je

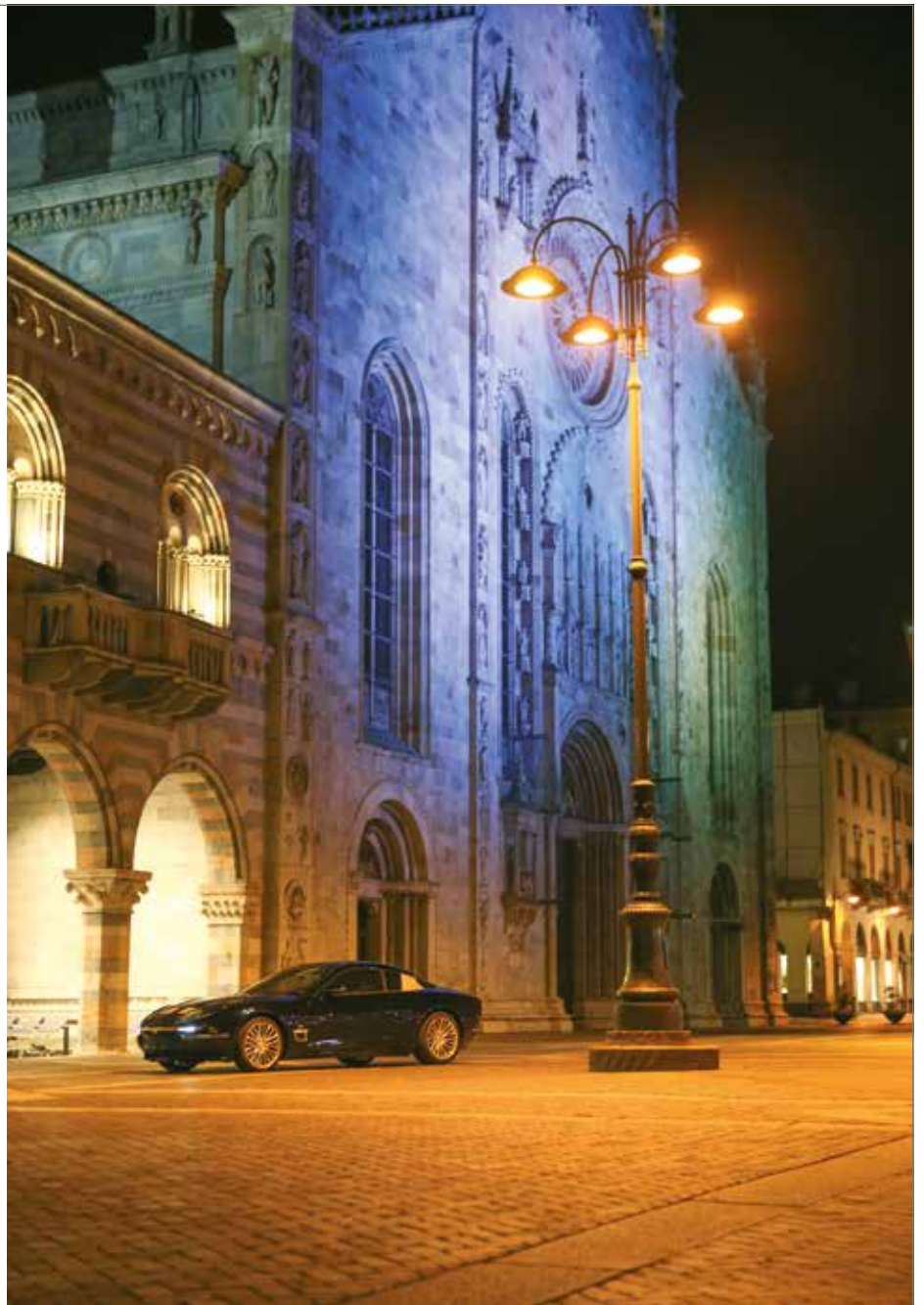
de toekomst wil uitzetten, moet je het verleden beheersen. Maar retrodesign of copy/paste past niet binnen onze filosofie. We kunnen onze sterke naam slechts eren door vooruit te kijken, niet door flauwtjes oude kost op te warmen', aldus de Belg die de 5000 aanvankelijk niet eens in het vizier had: 'Gek genoeg dook die link pas op toen ik voelde dat de proporties eindelijk goed zaten. Dat haakje maakte het nadien uiteraard veel eenvoudiger. De huidige Maserati-neus wilde ik evenmin recupereren. Dat is namelijk slechts één van de vele interpretaties uit de rijke Maserati-geschiedenis, zelfs een Ghibli of 3500 hebben al een heel andere tronie. Ik koos liever iets dat echt past bij dit ontwerp. So wieso ben ik al die agressieve gezichten op onze wegen beu. Tegenwoordig is de neus zo bepalend voor auto's dat de chauffeur ernaast in het niets verzinkt. Ik beschouw een wagen liever als een



goed passend kostuum dat de eigenaar naar een hoger niveau verheft. Hoe mooi deze Sciadipersia ook is, voorbijgangers kijken vooral naar jou. Je ziet er geweldig uit dankzij de auto. Niemand oogt bijzonder elegant achter het stuur van een Miura, hoe knap die auto op zich ook is. Hier wel', illustreert hij hoe hij het Italiaanse *fare una bella figura* – een excellent beeld ophangen – naar de praktijk vertaalt.

Naar een geschikte basis moest men dus niet lang zoeken. De Maserati Granturismo klinkt als een klok, heeft voluptueuze proporties en rijdt als een echte... nuja... *gran turismo*. Het is geen rauwe sportwagen die circuits sneller rondt dan alle anderen en op gewone wegen je nieren uit je lijf daveret. Met deze smeuge coupé is het heerlijk kilometers malen op Europa's mooiste wegen. Onderhuids blijft alles identiek, maar uiterlijk blijven uitsluitend klinken en voorruit behouden. Het koetswerk wordt quasi volledig opgetrokken uit koolstofvezel, slechts de deurpanelen bestaan uit aluminium. Voor het gewicht maakt het allemaal niet zoveel uit, wel voor de kostprijs. Koolstofvezel is iets sterker en laat makkelijker complexe vormen toe, al is het vooral sneller en goedkoper als men tenminste voldoende exemplaren aan de rijke man kan brengen om de aanzienlijke materiaalkost terug te verdienen. 'Voor één auto is aluminium voordeliger, maar ditmaal hopen we op tien stuks', rekt Louis voor.

Hoewel Touring destijds een kort chassis gebruikte voor de A8 GCS, gingen men ditmaal aan de slag met een coupé die de volle vijf meter op de meetstok zet: 'Toch was dat nooit een probleem



want hij heeft goede verhoudingen en een mooie luxury distance tussen de voorwielen en de deur, terwijl de hoek van de voorruit perfect zit. De wielbasis bleef identiek, maar onze staart is nog verder uitgestrekt. Dat oogt net zo elegant als een rokkostuum uit de





jaren '30', benadrukt de Fabribeckers dat klassieke schoonheid primordiaal is. 'Dit is een auto voor kenners, omdat hij uitgewogen proporties combineert met pure lijnen. Alle ballast overboord gooien, dat is altijd het lastigste.'

Niettemin heeft de auto opmerkelijke, ietwat bevreemdende aluminium panelen langs zij en achterop die niet iedereen kan smaken: 'Ik was dolblij zodra het silhouet vastlag. Het oogde echt perfect. Maar om een echte one-off te zijn, moest er iets extra komen. Dat werd deze knipoog naar de rare achterkant van de Maserati Khamsin. Veel mensen vinden hem daardoor nog mooier, voor anderen doet het afbreuk. Dat is prima. Wij streven naar het wow-effect, ook als het sommigen afschrikt. Klanten kunnen de Sciadipersia trouwens zonder dat paneel bestellen, dat ziet er totaal anders uit', zet Louis het verschil tussen one-offs en gewone sportwagens in de verf. 'Als dit een opdracht voor Maserati was geweest, had ik het alu en de panoramische achterraut weggelaten, gecombineerd met een veel conventioneelere boog van A-stijl naar C-stijl. Van de Disco Volante leerde ik dat een one-off gerust mag polariseren. Voor iedere mens die het niks vindt, vindt een andere het geweldig.'

Binnenin blijkt wel dat de Maser op jaren is gekomen en het oubollige navigatiesysteem valt echt uit de toon. Dus dook Touring diep in de trukendoos om alles naar een hoger niveau te tillen. Zo kregen de klokken een nieuwe grafiek,

zijn de stemmig verlichte asbakken uit aluminium opgetrokken, met zelfs een geinig stripje dat de neus dupliceert, en zit er nieuw leder over boordplank en zetels, terwijl de hogere gordellijn andere deurpanelen vereiste: 'zo kon ik het interieur nauwer laten aansluiten bij het exterieur, met dezelfde horizontale lijn die doorloopt in het dashboard. En we gebruiken twee kleuren, dat voelt heel anders.'

Een groot glazen dak en een panoramische achterraut creëren tegelijk veel ruimtelijkheid: 'Veel licht maakt het rijden zoveel prettiger. We bouwden eveneens slankere A-stijlen, want daarover klagen echt al onze klanten. Dus als mijn collega's van de grote merken meezezen: als het even kan graag dunnere A-stijlen. Voor ons is het immers telkens een loodzware investering', lacht hij guitig.

Toch beseft de Belg hoe gelukkig hij is bij deze kleine fabrikant met grootse ambities: 'Wij acteren in een andere wereld, eentje met meer en tegelijk minder vrijheid. Ik kan bijvoorbeeld geen nieuwe koplampen laten ontwikkelen, maar tegelijk moet ik slechts aan één persoon verantwoording afleggen: de klant. Bovendien moeten de grote merken hun ontwerpen propvol elementen steken, zodat ze voor een facelift iets kunnen veranderen dat gewone mensen opmerken. Daarvan hoef ik niet wakker te liggen. Daarom is deze auto helemaal zoals ik het wilde. Als iemand hem niet leuk vindt, is dat dus volledig mijn schuld.'

Miniaturen Made in Belgium

Tekst: Eric Janssen – Foto's: Wout Hendrickx



Karrier "Patates Frites"
van Corgi Toys uit de jaren '60.

Eric Janssen, één van de meest vooraanstaande verzamelaars van schaalmodellen van het land en een autoriteit op dit vlak tot ver over onze landsgrenzen, ging voor ons op speurtocht naar mooie schaalmodellen met een Belgische connectie.

■ Publicitaire bestelwagens en Belgische merken

Ijskremkarretjes zijn er legio (o.m. dankzij Oxford), terwijl frietkramen eerder zeldzaam zijn. Vandaag komen die onder het mooie label "food trucks"! Een mooi voorbeeld hiervan is de knalgele Citroën 2 PK van Frituur Kris (Norev of Ixo?), waarvan het echte exemplaar vaak in de Antwerpse regio rondrijdt. Zeldzamer is de blauwe Karrier (Rootes Group) van Corgi Toys, waarvan de Belgische invoerder in de jaren '60 in beperkte oplage een mobiele frietkraam liet produceren. Bij frieten hoort een frisse pint. Voor dorstige verzamelaars zijn er enkele leuke hebbedingetjes, zoals de twee Renaults Estafette in de kleuren van Stella Artois of Hoegaarden (Belgisch witbier), gemaakt door Vitesse.

De geel-blauwe Bedford van brouwerij Maes Pils hebben wij aan Ixo te danken. Kenners zullen meteen twee foutjes opmerken, het rechtse stuur en een Franse nummerplaat, blijkbaar het nadeel van een bestaande basis in de Franse serie "Camions d'Autrefois" (vrachtwagens van vroeger). Wie liever een glas melk drinkt kan de Mercedes-Benz 1113 in de kleuren van Stassano (Lacsoons), een Belgische melkcentrale kopen! Brouwerij Haacht uit Boortmeerbeek (tussen Mechelen en Leuven) reed in de jaren '30 met Minerva vrachtwagens. In de shop van de brouwerij ontdekten wij een Minerva (Auto Traction) vrachtwagen met huid uit 1930 op 1:43. Het betreft een promotioneel model dat door Rich Creation Int'l Ltd uit Hong Kong in opdracht v/d brouwerij geproduceerd werd. Minerva's zijn sowieso een zeldzaamheid in modellenland. Het Type AR001 Berline uit 1932 werd door André-Marie Ruf (AMR) geproduceerd onder de merknaam GYL, de initialen van drie verzamelaars uit het Antwerpse! Het type AL uit 1930 bestaat dan weer in twee kleurvarianten, lichtblauw en bordeauxrood dankzij Ixo (Museum Collection). Betaalbaar en dan weer gemakkelijker te vinden.

Citroën 2 PK
van Frituur Kris



Renault Estafette "Hoegaarden"
en "Stella Artois" (Vitesse)





*Bedford TJ 6S Brewery Truck
Maes Pils 1965 (Ixo)*



*Minerva Auto Traction
van de Brouwerij Haecht*



*FN Brosseel Miesse
Type 62C-4 RM van Belgium Trucks*

Aan Belgium Trucks hebben wij enkele mooie handgebouwde modellen in witmetaal te danken (o.m. de Minerva Jeep of een Landrover met Belgische licentie), terwijl de in Tsjechië gemaakte modellen nog zeldzamer zijn. Voor de eerste wereldoorlog en tussen de twee wereldbranden behoorde België trouwens tot de toonaangevende landen in de automobielpeductie. Hierover bestaat een zeer mooi en uitgebreid boek, geschreven door Yvette en Jacques Kupélian, "Het Grote Boek van de Belgische Automobiel", nog steeds verkrijgbaar in het Nederlands en het Frans via de website www.historicar.be. Van dezelfde auteurs is er ook het boek "Minerva", dat in 1985 verscheen, maar

rijkswacht. Een mooi exemplaar is de FN Brosseel Miesse Type 626-4RM (Belgium Trucks) uit 1954, waarmee wij in de jaren '60 zelf nog vele kilometers reden. Een andere bekende naam is dan weer APAL (Application Polyester Armé Liège), opgericht in 1961 door Edmond Péry. Bekend o.m. uit de Formule Vee, buggy's in polyester op een Volkswagen onderstel en een mooie Apal Coupé, gebouwd tussen 1961 en 1965 met een Porsche 356 mechaniek. Dankzij FMM (Francorchamps Mini Models) tellen wij enkele mooie handgebouwde exemplaren in kunststof op 1:43. Een andere exclusieve sportwagen is de Vertigo, sinds 1992 gebouwd door voormalig heuvelklimkampioen Tony Gillet uit Gembloux, in de buurt van Namen. Hiervan zijn er enkele leuke exemplaren op 1:43. Eén van de eerste exemplaren is van Authentic Scale Models (een Belgisch fabricaat), verder enkele modellen bij Spark Model en het eerdergenoemde FMM. Voor de oorlog bouwde Imperia een mooie roadster met voortractie, waarvan er een bouwkit uit 1982 bestaat dankzij Ecma, gemaakt door de Franse maquettist Dominique Esparcieux.

*Twee Minerva's: een AL
uit 1930 (Ixo) en eentje
uit 1932 (AM-GYL)*





Austin A125 Sheerline
met vanden Plas Carrosserie



Cadillac Series 62
Wedding Cabrio
1960

De Koninklijke familie heeft altijd een grote passie gehad voor snelle en luxe auto's. Leopold III had ooit een Bugatti 35 en na WWII was hij één van de eerste eigenaars van een Austin A125 Sheerline. Boudewijn en Fabiola gaven in 1960 mekaar het jawoord en werden door Brussel gereden in een Cadillac Series 62 "Wedding Cabriolet".

bestelwagentjes blijven een brok nostalgie. De set van Minichamps op schaal 1:64 wordt stilaan een collectors item, terwijl de rode Ford Mercury bestelwagen dat al jaren is.



Maar terug naar het begin en de publicitaire bestelwagens. De Belgische chocolade is wereldvermaard en één van de topmerken is Côte d'Or, bekend voor zijn lekkere repen, tabletten en bonbons. Op het dak van de Volkswagen T1 prijkt een Chokotoff, een smakelijke bonbon met caramelvulling. Fabrikant is het Portugese Vitesse, dat in de jaren '80 een hele resem publicitaire bestelwagens maakte. De beige Ford V8 uit de jaren '30 is dan weer van Eligor. Supermarktketen Delhaize fuseerde met de Nederlandse concurrent Albert Heijn (Groep Ahold). De Renault AG (1910) is van Matchbox (Models of Yesteryear) en dateert van 1987. Electrogigant Van den Borre is een specialist van koffiezetmachines en andere huishoudapparatuur, tv-schermen en laptops. Enkele jaren geleden boden zij voor een goed doel een leuk schaalmodelletje aan (€5,00) op schaal 1:64 en gemaakt door Norev. B-Post is de huidige naam voor de Belgische Posterijen, maar de rode



Volkswagen T1 en Ford V8
in de kleuren van Côte d'Or

Voertuigen van de
Belgische Post



Renault AG 1910
"Delhaize"
(Matchbox Models of Yesteryear)



Gillet Vertigo
Road Version 1998 (Spark Model)



Apal Coupé 1961
(FMM - Francorchamps
Mini Models)





International Loadstar van het brandweerkorps uit Verviers (Ixo)

Leuke modellen van Touring Wegenhulp



Mercedes-Benz Takelwagen van de VAB/VTB



Een VW Transporter en Porsche 911 SC van Minichamps, een Mazda 6 van J-Collection, twee Range Rovers, een Volkswagen Kever van Tomica Dandy en een Ford Consul van Vanguard's. De International Loadstar Type 1627 Autopompe Wasterlain (1971) deed dienst bij het brandweerkorps van Verviers (zo'n twintig km verwijderd van Francorchamps). Een heel mooi en indrukwekkend exemplaar, dat wij terugvinden in de serie "Les plus beaux camions de Sapeurs-Pompiers", geproduceerd door Ixo. De MOL-brandweervagen rijdt in Frankrijk, maar de constructeur is het Westvlaamse MOL, gespecialiseerd in het bouwen van off-road trucks en trailers, voor het gebruik in extreme omstandigheden, zoals operaties in olievelden of in woestijngebieden in configuraties van 4x4 tot 10x10. Een mooi exemplaar van het Franse Alerte (Perfex), een merk dat door de Franse distributeur Momaco gecommmercialiseerd wordt.

■ Interventievoertuigen

In België kennen wij Touring Wegenhulp/Secours en VAB/VTB als pechverhelplingsdiensten. Al in de jaren '50 gingen de eerste wegwachters op pad met een motor met sidecar. Later volgde de populaire Renault 4 CV, de R4 en F6 Fourgonette en zelfs een Landrover met lange wielbasis. Sinds de jaren '60 volgden meerdere schaalmodellen mekaar op, terwijl wij van de VAB/VTB slechts één takelwagen, een Mercedes-Benz met lepels, hebben teruggevonden. Ook politieauto's horen in dit rijtje thuis en hier is er al meer keuze.

Belgische politievoertuigen



■ Stripverhalen

België is ook de bakermat van heel wat bekende stripverhalen, die de jongste jaren heel wat schaalmodellen hebben opgeleverd. Denken wij maar aan Kuifje, Robbedoes, Blake & Mortimer en de onvermijdelijke Michel Vaillant. De meeste modellen zijn nog gemakkelijk te vinden op ruilbeurzen of op eBay. Michel Vaillant staat nog steeds in het middelpunt van de belangstelling dankzij een nieuwe stripreeks, uitgegeven

door Philippe Graton, en de Rebellion Vaillante, die voor enkele jaren in Le Mans voor furore zorgde.

(Copyright: MCTS bvba - dit artikel verscheen eerder in 'Modelauto')



Pegaso Z-102C Bisiluro - Snelheidsrecords in Jabbeke (1953)

Een Belgische Brossel als lijnbus in het Franse Valenciennes

ViaFlavia

ROADBOOKS AND MORE



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 & bedrijfs evenementen



Plezierwedstrijden & Zoektochten

Tel: +32 2 445 18 29
info@viaflavia.be

www.viaflavia.be

Dierenlogo's

de rest van de Ark van Noach (Deel 2)

door Dominique Cruyt

Onze landgenoot Dominique Cruyt schrijft voor het magazine van de Club Mille Miglia van Brescia. Deze prestigieuze club gaf ons de toestemming om enkele van zijn artikels te publiceren. Dit is er één van.



De dierenwereld heeft dan wel de strijd verloren in die voortbeweging, maar ze verloren zeker niet de symbolenstrijd. In onze voorgaande nummers hadden we het al uitgebreid over de dierenlogo's. Paarden uiteraard, want die zijn de meest voorkomende. In nummer 37 kwamen via de olifant terecht bij de katachtigen, zoals de tijger, de luipaard of de panter... en nu eindigen we met de koning der dieren: de leeuw.

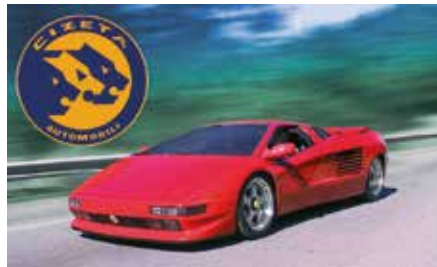
■ Nog andere katachtigen

In de parade van katachtigen zijn sommige zo snel dat we ze nauwelijks kunnen identificeren:

- **Standard** (Duitsland 1933-35), opgericht door Wilhelm Gutbrod;



- **Andersen** met Mini Moke mechaniek (Verenigd Koninkrijk);
- **Albar-buggy** (Zwitserland);
- en **Cizeta Moroder**, een Italiaanse supercar getekend door Gandini in 1988.



■ Leeuw

Al de katachtigen zijn uiteindelijk leden van het hof van de leeuwenkoning, die niet enkel de koning van het dierenrijk is, maar ook de autologo's overheerst:

Duitsland

- **Büssing** (MAN/Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg groep) met een geschiedenis die teruggaat tot smederijen in 1758;
- Het eerste logo van **Opel** bestond uit 3 leeuwen, waaronder die van het 'Land von Hesse';



- **Tornax** (1934-36), een kleine constructeur van sportwagens met DKW motor;



- **Liedtke** (1987), producent van elektrische stadsvoertuigen, intussen herdoopt tot Selekra;
- **Strohm** (1991-94), Lamborghini replica's met PRV (PeugeotRenault-Volvo) V6 motor;



- **Mannesmann** (1923-29), luxe-auto's, het logo bestaat uit een leeuw met daarboven de ster van de druïden, talisman van de oude Germanen;

Oostenrijk

- reeds in 1836, maakte **Gräf & Stift** sloten, vervolgens ook metalen gebruiksvoorwerpen en fietsen, en vanaf 1898, ook auto's. Deze Oostenrijkse 'Rolls', is bekend omwille van het droevige feit dat Aarts Hertog Franz-Ferdinand is vermoord toen hij in zo'n auto zat in Sarajevo in 1914. Deze politieke moord lag aan de basis van de Eerste Wereldoorlog.

GRAF & STIFT



België

- na een voorzichtige start met kleine auto's, startte wapenfabrikant **Nagant** (Luik 1896-1928) met de automobiellbouw, met een licentie van **Gobron-Brillié**;



- het prestigieuze merk **Germain** (1897-1914), startte met de fabricage onder Daimler-licentie;



- het logo van **Linon** (Enival/Verviers, 1900-1914) bevatte de drie leeuwen uit het wapenschild van Verviers. Vanaf 1896 bouwden zij fietsen onder de merknaam 'Cyclope', maar niet veel later verschenen de eerste 'voiturettes' met **De Dion-Bouton** krachtbron en auto's volgens een licentie van **Gautier-Wehlé**;



Tsjechoslowakije

- het merk **Praga** (1907-47) bouwde eerst eigen auto's, maar gebruikte nadien licenties van **Isotta-Fraschini**,



Charron en Renault. Na de 2^e Wereldoorlog werd onder het communistisch regime overgeschakeld op bedrijfsvoertuigen;

- Achilles**, was vooral bekend omwille van zijn motoren, maar bouwde ook auto's tot 1912;



Zwitserland

- Tecoplan-Leo** bouwde in 1988 een prototype van een micro-stadswagen (2,5m en 450kg) met naar keu-



tecoplan

ze een elektrische of een thermische (Fiat) motor. Er was wel belangstelling van **Ikarus** (Hongarije) en **Sumitomo** (Japan), maar toch kwam dit project nooit van de grond.

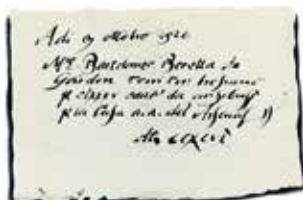
Schotland

- Het oude merk van **Glasgow Argyll** (1899-1932);
- The **All British Car** (1906-1908), opgericht door Johnston en overgenomen door **Arrol-Johnston**;

Engeland

- de **Bean** holding, constructeur van koetsen sinds 1826, bouwde in de jaren '20 ook auto's, naast koetswerken voor de in Engeland gebouwde **Fiat 501's**;
- British Lion**, aanvankelijk wapenfabrikant, bouwde ook auto's (1903-1904);
- de **Lion** (1905) onderscheidde zich van de rest door sommige onderdelen te verzilveren;
- het Britse filiaal van **Ford** had een eigen logo versierd met een leeuw;
- Triumph** was aanvankelijk een fabrikant van fietsen en motoren. Zij bouwden hun eerste auto in 1923, een driewieler met **Minerva-motor**;
- dank zij de mysteries van de genetica brachten de leeuwen uit de logo's van **Talbot** en **Sunbeam**, in 1959 een elegante **Tiger** voort!
- alvorens hij **Jaguar** oprichtte, verkocht William Lyons de afdeling 'sidecars' van **Swallow Sidecars** aan een ondernemer die, op basis van de **Triumph TR2**, voor de Californische markt 276 **Swallow Doretti** cabrios zou bouwen (1954-55).





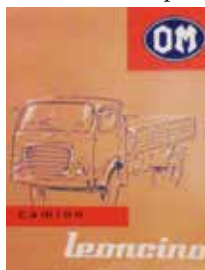
■ iedereen kent de elektrische onderdelen van **Lucas** en de 'Prince of Darkness' koplampen, maar wie herinnert zich nog dat, bij de eerste oliecrisis, dit merk trachtte te diversifiëren met elektrische bestelwagens en taxi's die waren ontworpen door David Ogle (zie foto links)?



Italië

■ **Maggiora** (1905) assembleerde in Padova (Venetië) de Tsjechische **Laurin & Klement** en gebruikte als logo de Venetiaanse leeuw van San Marco;

■ De **Alfa Romeo Leontina**, replica (1975) van de legendarische '1750' uit de jaren '30 (zie foto links);



■ de **OM Leoncino** vrachtwagen; ■ het embleem van de **Greca** brommobielen;



■ van de **BBC-Benelli**, een kleine tweecilinder in V van 750 cc (zie foto links) werden drie exemplaren gebouwd als gevolg van de samenwerking (1948) tussen Giuseppe Benelli, Giuseppe Beretta (de oudste wapenmaker ter wereld met een geschiedenis die teruggaat tot 1526 (zie document links)



en Graaf Luigi Castelbarco. Later zou ook de grote Enzo Ferrari trachten om samen te werken met Beretta voor het 'Ferrarina' project: een wapenmaker, bovendien gepassioneerd door auto's, trachten warm te maken voor de bouw van een auto, dat gebeurde ook reeds bij het prille begin van de autogeschiedenis. De wapenfabriek van Beretta is nog steeds in Brescia gevestigd en de familie zijn enthousiaste deelnemers aan de Mille Miglia.

Finland

■ Koetsenbouwer **Finlandia** bouwde na de Eerste Wereldoorlog enkele voertuigen die nadien werden gebruikt door de plaatselijke brandweer.



U.S.A



■ **Stevens-Duryea** was een bedrijf dat in 1901 werd opgericht nadat de pioniers van de Amerikaanse auto, de gebroeders Duryea, uit elkaar gingen;

■ De luchtgekoelde motoren van die andere pionier **Franklin** (1901-34) hadden aluminium zuigers vanaf 1915;



■ Het merk **Flanders** (logo met twee 'Vlaamse' leeuwen) werd in 1912 overgenomen door **Studebaker**, waarmee Walter E. Flanders voordien veel samenwerkte;



■ Eveneens in 1912 brandde de fabriek van **Lion** (1909-1912), constructeur uit Michigan, helemaal uit, samen met een voorraad van 150 modellen 'Forty';



■ de **Chrysler Windsor** (1960) had een springende leeuw in het midden van zijn grille;



■ **Meyers-Manx**, een belangrijke constructeur van polyester buggy's in Californië, leerde met het materiaal werken door boten te bouwen;



- de **Mercury Monarch** van de jaren '50.



Japan

- De **Subaru 'Leone'** (1972);



Australië

- **Lion XK-SS, Jaguar** replica's door de constructeur Gerard (1985>), maar met **Chevrolet**-motoren.
- **Holden**, aanvankelijk koetsenbouwer, bouwde in 1914 zijn eerste auto en gebruikte hiervoor een **Lancia** chassis. Het logo van 'de leeuw en de steen' vond zijn oorsprong in één van de legendes over het ontstaan van het wiel, waarbij een Egyptenaar zijn inspiratie zou hebben gehad bij het zien van een leeuw die met zijn poot een steen liet rollen. **Holden** werd onderdeel van **General Motors** ten gevolge van de crisis van 1929.



Frankrijk

Als er wordt gesproken van de leeuw in Frankrijk, denkt men onveranderlijk aan het bedrijf **Peugeot**, dat in 1810 werd opgericht, maar men kent gewoonlijk niet zijn origine. Men vergeet bovendien de vijf andere leeuwen uit de Franse automobiellindustrie, die weliswaar minder bekend zijn:

- **Aster** (1900-1910), fabrikant van motorfietsen, kleine auto's en vooral motoren voor de merken **Gladiator, Ariès, Darracq, Dennis, Argyll...**



- **Fasto**, een auto van de klassieke stempel, die de crisis van 1929 niet overleefde;
- de ambachtsman



uit het noorden van Frankrijk **Bossaert** (logo met leeuwenhoofd) die in de jaren '60 speciale Citroën DS'sen bouwde volgens een ontwerp van Piero Frua;

- **Buire** (1904-30) en **Rochet** (1899-1910), twee automerken die de leeuw uit het wapenschild van de stad Lyon gebruikten....

... Het toeval wil dat de familie Peugeot ook uit deze stad stamt. Dit zou meteen ook een eerste logische verklaring zijn voor de **Peugeot leeuw**, maar het is niet de enige...

■ De leeuw van Peugeot



Een mogelijke oorsprong van de *leeuw* van **Peugeot** zou kunnen liggen in het beeldhouwwerk in roze zandsteen van Pérouse (22m x 11m) op een rotswand in Belfort, stad in de Franche Comté, waar de wieg van het merk **Peugeot** stond. Hij werd gemaakt door Bartholdi (de beeldhouwer van het Vrijheidsbeeld in New York), deze leeuw is een eerbetoon aan een klein deel van de Elzas dat niet werd bezet in 1870, niettegenstaande de nederlaag van de Fransen tegen de Pruisen, maar deze interpretatie klopt niet met de historische chronologie.

De leeuw van **Peugeot** verschijnt voor het eerst in 1847. Hij werd in 1858 gebrevetteerd, en was op veel van hun producten gegraveerd, zoals op hun pepermolen (uitvinding van Peugeot), koffiemolen (foto rechts) de fietsen en de metalen gereedschappen. We mogen niet vergeten dat in de XIX^e eeuw, het grootste deel van de bevolking analfabeet was en dat dankzij visuele symbolen – voorlopers van de pictogrammen – dagelijkse gebruiksvoorwerpen herkenbaar werden gemaakt. Afbeeldingen van dieren (leeuw, olifant, eekhoorn, gan-



BOSSAERT





zenveer...) waren eenvoudige symbolen voor kwaliteiten (stevigheid, zachtheid, lichtheid...). Destijds stonden de zaagbladen van **Peugeot** bekend omwille van hun flexibiliteit, hun robuustheid en vooral omwille van de stevigheid van de tanden.

Vanaf 1897 en dit gedurende een tiental jaren, splitst de familie zich en gaat elke tak zijn eigen industriële weg: de 'Automobiles **Peugeot**' voor het topgamma en 'les Fils de Peugeot Frères' voor de lichte auto's die vanaf 1905 bekend werden als **LION-Peugeot**, herkenbaar door het logo met een leeuw op een pijl.



Na symbool te hebben gestaan voor de kwaliteit van de gereedschappen, wordt de leeuw het herkenningsteken van het automobiëlmerk.



In de loop der jaren wordt de leeuw geresyled en vanaf 1933 wordt hij de mascotte van de 201, 301, 401, 402... In 1948 ondergaat deze leeuw een heraldische metamorfose op de 203. De pijl verdwijnt en hij krijgt een azuurblauwe achtergrond met gouden accenten, zoals in het wapenschild van de provincie Franche-Comté*. Hij evolueert verder op de 403 tot in 1959, dan verdwijnt hij van de motorkap omdat hij werd beschouwd als een gevaarlijk uitsteeksel bij een ongeval.



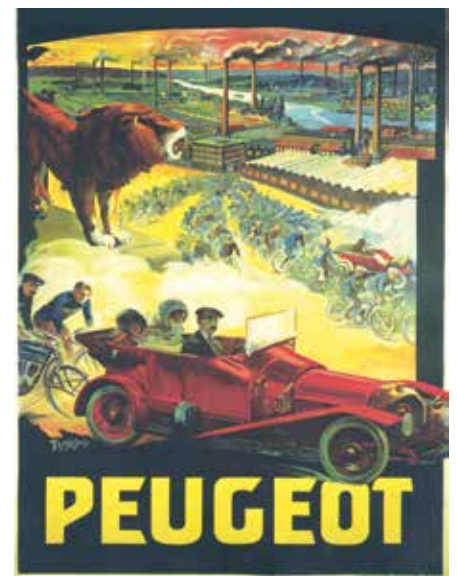
Tot besluit kunnen we stellen dat, zoals voor het paard van Ferrari (zie Historicar 36), meerdere opeenvolgende of



gelijklopende redenen aan de basis kunnen liggen van een logo.

Om dit verhaal over de auto's en de katachtigen te besluiten, een vrolijke overpeinzing bij deze publiciteit van de leeuw, met een publicitaire boodschap die vandaag een beetje oubollig overkomt:

*Alles is gecentreerd rond de leeuw: uit goedmoedigheid bijt hij niet maar toont hij enkel zijn tanden, liefelijk bijna, zoals een poes. Hij lijkt er wel over te waken dat de arbeiders recht naar hun cités terugkeren, zodat ze de volgende morgen fris en uitgerust zouden zijn. In perfecte syndicale harmonie rijden ze in gesloten rangen, blij dat ze elk een fiets bezitten.... Bij voorkeur van **Peugeot**. Ze kunnen daarnaast ook dromen van het mooie leven van de echtgenote van de baas: zij koos om net op het einde van de dag discreet te vertrekken om te gaan shoppen in de stad. Iedereen is gelukkig, ook de chauffeur van de fabriek, die het voorrecht geniet om met een luxueuze **Peugeot** type 145 van 1913 te mogen rijden... Was het leven niet idyllisch met een achtergrond waarin de ecologische poëzie van de fabrieksmook nog meer kleur verleende aan de stralen van de zonsondergang?*



Historicar website

www.historicar.be



Sinds begin dit jaar heeft Historicar samen met de FSA een eigen website. Een deel is volledig gewijd aan reeds verschenen nummers van Historicar waarin u onbepaald kan grasduinen of die u ook kan downloaden als u dat wenst. Alle nummers van de laatste jaren zijn ter beschikking. Oudere nummers worden ingescand en zullen in de komende maanden ook online ter beschikking zijn.

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 automobielgeschiedenis: boeken zoals **120 Jaar Belgische Autosport**, **Het Grote Boek van de Belgische Automobiel**, het levensverhaal van één van onze grootste autorenners, **Paul Frère**, of het eind vorig jaar verschenen boek over **Apal** kunnen eenvoudig en snel worden besteld. Binnen enkele dagen worden ze bij jou afgeleverd. Opgelet, deze boeken zijn enkel via onze website

bestellen, u zal ze niet vinden in de reguliere boekhandel.

Ga dus snel een kijkje nemen op www.historicar.be.



Eerder verschenen nummers van Historicar zijn online te raadplegen of als .pdf te downloaden.

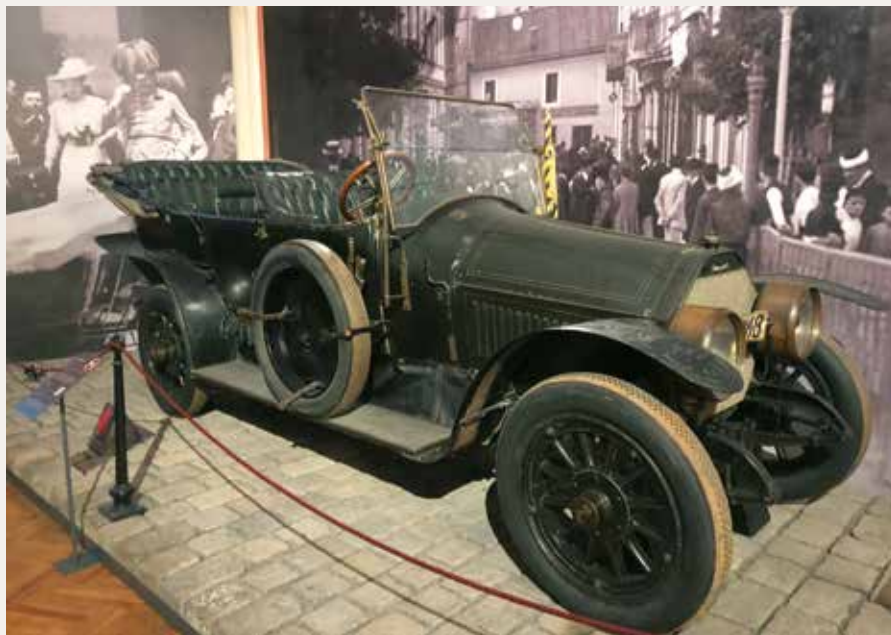
Een hele reeks boeken die allemaal op één of andere manier te maken hebben met de Belgische automobielgeschiedenis kunnen online besteld worden. Enkel verkrijgbaar via onze website, niet te vinden in de reguliere boekhandel.

Gezien...

■ Gräf & Stift

Wenen is een schitterende stad met vele musea, waaronder een heel interessant militair museum net buiten de stad in het Arsenaal, dat hoofdzakelijk is gewijd aan de Eerste Wereldoorlog. En met buiten de ijdele boodschap dat een Oorlog enkel in het museum zijn plaats zou moeten hebben.

De geschiedenis van de Eerste Wereldoorlog wordt er op een andere manier verteld dan wij gewoon zijn, wat het Oostenrijks-Hongaarse rijk stond “aan de andere kant”. Alleen daarvoor al is een bezoek de moeite. Eén van de topstukken is de Gräf & Stift 28/32 van 1910 - een Oostenrijkse auto - waarin Aardshertog Franz Ferdinand en zijn echtgenote Gravin Sophie von Hohenberg op 28 juni 1914 in Sarajevo werden neergeschoten door Gravilo Princip. Langsheen het parcours van de aartshertog waren verschillende schutters opgesteld, het feit dat ze waren uitgerust met toen hypermoderne



wapens, Belgische Browning pistolen van FN, wijst er op dat we hier te maken hebben met een goed voorbereide aanslag, en niet met een geïmproviseerde actie van enkele partizanen. Deze aanslag was de rechtstreekse aanleiding tot de Eerste Wereldoorlog.

De auto is in merkwaardige staat van bewaring en heeft nog de inslag, net achter het rechtse achterportier, van de eerste kogel die werd afgevuurd en de aartshertogin fataal raakte.



■ Racer 500 cc

Net na de oorlog waren wedstrijden van Racers 500 cc erg populair. De discipline ontstond in het Verenigd Koninkrijk waar lichte monoposto's werden voorzien van 500 cc motorfietsmotoren die met een ketting een starre achteras aandreven. Sommige

constructeurs zouden later nog van zich laten spreken, zoals John Cooper. Dat geldt ook voor enkele piloten, waarvan Stirling Moss zeker de bekendste was. Er werd ook in België mee geraced, in 1950 bv worden er zes Grote Prijzen voor georganiseerd, met een internationaal deelnemersveld.

Gregory Tuytens (bekend van Bonhams) bezorgde ons deze foto van een DB Panhard 500 racer die waarschijnlijk van 1949 is. Zijn grootvader Norbert Feys kocht die nieuw, de foto is in de show-room gemaakt vermoedelijk. Hij nam hiermee deel aan plaatselijke straatraces, die in die periode her en der werden georganiseerd, er waren immers nauwelijks veiligheidsvereisten. Dat deed hij voordien ook reeds, met een zelfgebouwde auto. Met deze auto eindigde hij derde in de “Vliegende Kilometer” die ergens begin van de jaren vijftig werd georganiseerd in Knokke. Zijn topsnelheid bedroeg een bloedstollende 233,34 km/u! Hij verkocht de auto nadien aan de Brusselse racer van Hauw. In 1952 eindigde die daarmee 6^e in de Internationale Grote Prijs van Brussel, in het Terkamerenbos. Zou de auto nog bestaan?

Gezien...

Photo: © Bruno Dugauquier 2018



■ Antwerp Concours d'Elegance

Het Antwerp Concours d'Elegance, voor de 14^e maal georganiseerd door Nicolas Van Frausum, heeft al jaren zijn vaste stek in Kasteel Belvédère in Wijnegem. Best of show werd dit jaar de Lancia Astura van Eddy Leemans. Deze auto werd in 1938 besteld bij "Fabbrica automobili Torino Pinin Farina" door de Zweedse Ambassade in Rome voor de toenmalige Ambassadeur Bo Gunnar Hägglöf. De kleur

werd gekozen door zijn echtgenote, zo wil de overlevering. Van in de jaren 60 tot 1974 werd de Astura bewaard door de AHK (Automobil Historical Club) in Stockholm /Zweden. In 1974 werd hij door Bo Gunnar Hägglöf verkocht aan Professor Archeologie Peter M. Fischer van de Universiteit van Gothenburg die de wagen 42 jaar lang in zijn bezit hield. Antwerps verzamelaar Leemans is dus nog maar de 3^e eigenaar van deze nooit gerestaureerde wagen.

■ Zoute Concours d'Elegance

België heeft een oldtimer-event dat intussen kan meespelen op het allerhoogste niveau: de Zoute Grand Prix die volgend jaar aan zijn 10^e editie toe zal zijn. Eén van de onderdelen is het Concours d'Elegance, dat in zijn genre ook al tot de top in Europa kan worden gerekend. Dit jaar werd het gewonnen

door een schitterende Alfa Romeo Villa D'Este Touring 1948 van Johan van Puyvelde, de man met de zonnenbril en de grote beker links van de auto. Naast hem juryvoorzitter Philip Kantor en helemaal links Philippe Bourgoon van de Zoute Grand Prix, rechts zijn 'partners in crime' Philippe Van de Ryse en David Bourgoon.



Gezien...

■ Mooiste Stand

Op de recente Interclassics in de Heizelpaleizen in Brussel waren dit jaar vier hallen gevuld met naar verluidt meer dan 1.000 voertuigen. De B.F.O.V. van zijn kant vulde bijna een half paleis met voornamelijk clubstands. Bovendien was er ook een wedstrijd aan verbonden. Er was een prijs voor de mooiste auto, in casu een kanariegele BMW 2002 Bauer die op de BMW Bavaria clubstand was tentoongesteld. Er was de bijzondere B.F.O.V. Award die werd uitgereikt aan de '40 and '50 American Car Enthusiasts en hun onvermoeibare voorzitter Dirk van de Bergh (ook een heel mooie stand trouwens) en tenslotte was er de prijs voor de mooiste stand, en die was voor de BCOP, de Peugeot Club die twee 203's van 1958 voorstelde (één van de thema's van de beurs) in een zeer verzorgde aangepaste setting.

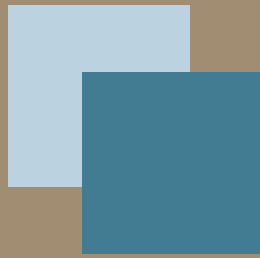


■ Pegaso in Autoworld

Autoworld Brussel organiseerde in november een zeer bijzondere tentoonstelling rond het Spaanse merk Pegaso. Bij ouderen is Pegaso nog bekend omwille van de vrachtwagens, 'El Camion Espanol'. Maar niet iedereen weet dat het merk in het begin van de jaren vijftig ook een reeks exclusieve sportwagens bouwde, 84 om exact te zijn. De auto's hadden een nogal gecompliceerde V8 met vier bovenliggende nokkenassen. Eerst 2,8 l, niet veel later 3,2 l en het laatste prototype – een Serra Spider, die nooit werd verkocht maar ook nog nooit werd tentoongesteld en nu dankzij IVECO naar Autoworld kwam – had een 4,7 l met een eenvoudigere constructie: hij heeft slechts één bovenliggende nokkenas. In totaal stonden er 13 Pegaso's in Autoworld, plus één Comet vrachtwagen uit 1962. Elke Pegaso is uniek. Enkelen kregen een carrosserie van eigen Enasa-makelij, enkelen werden door de Spaanse carrossier Serra aangekleed, of door het Franse Saoutchik. Touring Superlegerra bouwde ongeveer de helft van alle Pegaso carrosseries. Een van de meest spectaculaire is de rood-zwarte Thrill die werd gebouwd als showmodel voor het Salon van Turijn en Parijs in 1953. Hij staat op de voorgrond op de foto boven. Het groene model rechts is de oudste nog bekende Pegaso, en de tweede die ooit werd gebouwd. Op de foto onder de Z-103 Serra Spider van 1955 die wordt bewaard door het Centro Histórico Pegaso, in de oude Pegaso-fabriek in Madrid, vandaag eigendom van IVECO. Hij was bestemd om de nieuwe V8 motor met enkele nokkenas te testen en werd nooit verkocht.



bezoek onze webshop:



www.historicar.be

rubriek: ONZE BOEKEN

APAL, de Luikse uitdaging



Dit boek vertelt het verhaal van het gewaagde avontuur van één van de laatste Belgische automerken met getuigenissen van de twee oprichters, Bruno Vidick en Edmond Pery, en van hun naaste medewerkers.

Geschreven door Claude Yvens en Christophe Gaascht. Uitgegeven door Benoit Delière Editions in samenwerking met de FSA, Belgische Stichting voor het Auto- en Motorenpatrimonium.

- + 250 foto's en documenten
- 176 bladzijden in een Nederlandstalige en een Franstalige versie
- Formaat: 24x27cm
- Prijs: 40 euro + 15 euro portkosten

U kan dit boek online bestellen via www.historicar.be

Elk vermogen heeft zijn eigen verhaal.

Net zoals elke familie en elk bedrijf heeft ook elk vermogen zijn eigen verhaal. Een verhaal waar we graag naar luisteren. Daarvoor kunt u terecht in een van onze 20 KBC-privatebanking-kantoren. Vertel ons hoe u de toekomst ziet.

Best
Private Banking
BELGIUM - EUROMONEY

2018

2015 - 2014 - 2013



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be