

# Fsa HISTORICAR

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



AUDI  
KONFUZIUS-INSTITUT  
INGOLSTADT



## HET VERHAAL VAN DE AEOLIPYLE

de allereerste auto-mobiel  
in Peking gecreëerd in de XVII<sup>e</sup> eeuw  
door pater Verbiest S.J.

Uittreksels uit een studie van Dr Prof. Gerd Treffer

# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



## THE ZOUTE SALE<sup>®</sup>

Call to Consign

Important Collectors' Motor Cars

Knokke-Le Zoute, Belgium | 11 October 2019



With 50 entry slots available and several motor cars already consigned, the annual event in Knokke-Le Zoute is set to be another exciting auction from the Bonhams record breaking motoring department.

### ENQUIRIES

Philip Kantor  
+32 (0) 476 87 94 71  
Gregory Tuytens  
+32 (0) 471 71 27 36  
eurocars@bonhams.com  
[bonhams.com/motorcars](http://bonhams.com/motorcars)

*Matching numbers and Ferrari Classiche certified*  
**1965 FERRARI 275GTB/2 LONG NOSE ALLOY**  
Design by Pininfarina Coachwork by Scaglietti  
Chassis no. 08061  
Engine no. 08061  
**Estimate Refer Department**



# HISTORICAR

## Editoriaal

# Fsa

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

### Hoofredacteur:

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

### Uitgavedirecteur en verantwoordelijke uitgever:

Jacques Deneef  
Bosvoordesteenweg 15/85 - 1050 Brussel

### Werken mee aan dit nummer:

Jacques Deneef - Laurent Zilli –  
Marcel Pirotte – Didier Verriest –  
Dr. Gerd Treffer

### 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 Peugeots  
Kon. Automobielleclub van Vlaanderen  
Rolls Royce Entoussiasts' Club Belux

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 – 1761 Roosdaal  
BTW: BE0414.830.002

## De allereerste auto-mobiel



*De Confucius-instituten in Duitsland hebben als doelstelling bruggen te slaan tussen de Duitse en Chinese culturen. Momenteel is men aan het Audi Konfuzius-Instituut Ingolstadt (AKII) bezig met de reconstructie van de aeolipyle, een toestel dat werd ontwikkeld en gebouwd door de Vlaamse jezuïet Ferdinand Verbiest (1623-1688), in opdracht van keizer Kangxi, vierde keizer van de Qing dynastie en tweede staatshoofd dat regeerde vanuit de nieuwe hoofdstad Peking. Drijvende kracht achter dit initiatief is Dr. Dr. Gerd Treffer, een geschiedkundige verbonden aan het genoemde instituut. Tijdens zijn opzoekingswerk heeft hij voor eens en altijd vastgesteld dat de eerst automobiel – letterlijk te vertalen als “zelf-bewegend” - ter wereld in China reed. Hij werd aangedreven d.m.v. stoom en werd gebouwd omstreeks 1676-1678, lang voor de eerste stoommachine van Watt, Cugnot en de andere Franse en Britse pioniers. Dit eerste zelfrijdende voertuig kon geen passagiers vervoeren, het was een demonstratieobject om het principe van een stoom-aangedreven machine te verduidelijken. Al wat we over de automobiel van Verbiest intussen weten, is samengebracht in een boekje dat door Dr. Treffer werd geschreven en door het Konfuzius-Instituut in het Duits werd gepubliceerd: “Das erste Auto-mobile der Weltgeschichte” (de eerste auto-mobiel uit de wereldgeschiedenis). De belangrijkste bevindingen hieruit zijn samengevat in dit nummer van ons magazine. Misschien vraag je je wel af waarom?*

*De FSA (Fondation-Stichting Automobiel), onderdeel van de Koning Boudewijnstichting, heeft als opdracht de kennis van het Belgisch automobielpatrimonium te stimuleren en dit patrimonium ook te bewaren. Het is dus logisch dat we via ons magazine, de spreekbuis van de FSA, aandacht besteden aan dit belangrijke historisch werk dat in Duitsland, met de steun van Audi, wordt geleverd. We deden dit eerder ook al eens voor die andere miskende Belgische uitvinder uit de omgeving van Virton, Etienne Lenoir, die in 1860 de eerste echte verbrandingsmotor ontwikkelde, en hem zelfs op een rijtuig zou hebben gemonteerd, wat zorgde voor het eerste voertuig met een verbrandingsmotor, in 1863. Lang voor Gustav Otto, Carl Benz of Gottlieb Daimler van zich lieten spreken. Lenoir is nooit ontdekt door een marketing-machine en bleef daardoor in de schaduw, maar de hele automobiel-industrie is schatplichtig aan hem. En dat is ook het geval voor Ferdinand Verbiest, wiens grote verdienste het was om als eerste in te zien dat stoom kon worden aangewend als aandrijfmiddel, en dat ook meteen in de praktijk bracht.*

Leo Van Hoorick

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

# GREAT ITALIAN DESIGNERS

PININFARINA - BERTONE - ZAGATO - TOURING - GHIA

## BENTLEY CENTENARY

100 EXTRAORDINARY YEARS



**BESTEL ONLINE  
MET KORTING!  
INTERCLASSICS.BE**

KBC PRIVATE BANKING PRESENTS

# INTERCLASSICS BRUSSELS 2019

**15 / 16 / 17 NOVEMBER 2019**

**BRUSSELS EXPO**



Private Banking

Vander Haeghen & C°  
Specific Insurance Underwriters



AUTOWORLD  
BRUSSELS

Bonhams



La Motoserie  
AUTOMOBILE

AutoGids.be

Auto  
Werkld.be

laye AUTO

interclassics.be



CITROËN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

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

AR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL -

# Inhoud

<b>3</b>	<b>Edito</b>
<b>6 – 18</b>	<b>Ferdinand Verbiest en de eerste automobiel ter wereld</b>
<b>19 – 27</b>	<b>Markante bedrijven - Beherman (Deel 2)</b>
<b>26</b>	<b><a href="http://www.historicar.be">www.historicar.be</a></b>
<b>28 – 31</b>	<b>Joseph Lefert – Pionier van elektische voertuigen</b>
<b>32 – 34</b>	<b>Collectie Thiry: Schat aan motoren</b>
<b>35 – 38</b>	<b>Gezien...</b>

## *Adverteerders*

- 02 Bonhams
- 04 Interclassics
- 15 Audi
- 31 Delen Private Bank
- 34 ABN Amro Private Banking
- 37 15<sup>th</sup> Antwerp Concours d'Elegance
- 39 Livres FSA
- 40 KBC Private Banking

## *Agenda*

- Antwerp Concours d'Elegance: 8 september 2019
- Zoute Grand Prix: 10 – 13 oktober 2019
- Interclassics Brussels: 15 – 16 – 17 november 2019
- Interclassics Maastricht: 9 – 10 januari 2020

### *Autoworld*

- Citroën 100 years: 26 juni – 4 september 2019
- Cycling Legends: 20 juni – 26 augustus 2019
- Zagato 100 Years: 14 september – 1 december 2019
- So British!: 13 december – 26 januari 2020

Voor meer details: [www.autoworld.be](http://www.autoworld.be)

### *Omslag*

De eerste echte auto-mobiel werd gebouwd door een Vlaamse jezuïet omstreeks 1678. De grootste vinding van Ferdinand Verbiest was om stoom aan te wenden als voortbewegingsmiddel. Aan de universiteit van Ingolstadt bouwt men momenteel die eerste automobiel na, met de hulp van Audi. Ook zij steunden ons bij deze publicatie.





# Ferdinand Verbiest en de eerste automobiël ter wereld

*Dr. Gerd Treffer – Audi Konfuzius Institut Ingolstadt*



*Geromanceerde afbeelding  
van Ferdinand Verbiest*



Hij kwam als missionaris aan in Peking in 1660, en werd vervolgens de rechterhand van de “Meester van de hemelse geheimen” Johann Adam Schall von Bell, astronoom, vriend en raadgever van de Keizer van China, om hem vervolgens, in 1669, op te volgen als hoofd-astronoom en -wiskundige, directeur van de keizerlijke sterrenwacht van Peking en Mandarijn tweede Klasse, functies die hij bekleedde tot aan zijn dood in 1688. Ferdinand Verbiest was een “ingenieur” (ook al bestond die terminologie nog niet destijds) met een buitengewone verbeelding en inzicht, met een opmerkelijke veelzijdigheid en een buitengewoon doorzettingsvermogen. Hij liet kanonnen gieten als dat nodig was en, in 1674, ontwierp hij in zijn vrije tijd nieuwe “astronomische instrumenten om de positie, de hoogte, de hellingshoek, de beweging en de uren van opgang en ondergang van de sterren vast te stellen”.

De bouw en het in werking stellen van het eerste toestel dat autonoom kon bewegen zonder menselijke of dierlijke hulp, de eerste auto-mobiel uit de geschiedenis, wordt ook aan Ferdinand Verbiest toegeschreven, twee volle eeuwen voor Carl Friedrich Benz en Gottlieb Wilhelm Daimler en anderhalve eeuw voor James Watt (zijn voertuig gebruikte eveneens stoom). Het toestel dat Verbiest op poten (of veeleer op wielen) zette was eigenlijk een “speeltuig” dat hij speciaal ontwikkelde en bouwde voor de Keizer. Ongetwijfeld was zijn motivatie zijn drang om te experimenteren en om theoretische concepten en berekeningen in de praktijk om te zetten, en niet zozeer overmoed of zin om te spelen. Bovendien kon hij aldus aan zijn weldoener aantonen tot wat de Westerse wetenschap in staat was en kon hij hem zo aanzetten om na te denken over de perspectieven die een Chinees – “Europese” samenwerking konden openen.

## ■ Achtergrond: de Jezuïetenmissie in China

Om dit te begrijpen, moet men de redenen kennen waarom Jezuïeten naar China werden gezonden. Zij werden afgevaardigd naar het Keizerlijke hof van Peking met de duidelijke (maar daarom niet echt uitgesproken) opdracht om de Christe-

lijke Heilsboodschap (ook) uit te dragen in het verre Oosten. Als deze boodschap kon worden overgebracht was dat enkel dank zij de kennis die de priesters meebrachten naar dit gastland: kennis op het vlak van wetenschappen waarin het Westen voorsprong had op het Oosten. De jezuïeten die naar China werden gezonden maakten deel uit van een elite, afkomstig van het lerarenkorps van de Europese universiteiten. Bovendien was China (aanvankelijk) een “missiegebied” voorbehouden aan de jezuïeten, en dit op last van de Paus en met instemming van de andere religieuze orden.

De verspreiding van de Christelijke geloofsleer in alle continenten was een vast bestanddeel van het programma van de jezuïeten. Bovendien eiste men van de uitverkoren priesters een diepe geloofsovertuiging en de gave om met overtuiging te prediken. Eén enkele van deze troeven zou niet volstaan om het hoofd te bieden aan de Chinese beschaving.

Met verbazing ontdekten de Europese geleerden dat ginder, aan de andere kant van het dubbelcontinent Eurazië (ook al begreep men dat destijds niet als dusdanig), aan de andere kant van de wereld dus, er een cultuur bestond die evenwaardig was aan de hunne. Een cultuur die op haar eigen manier omging met het leven en de dagelijkse beslommingen, zijn eigen filosofie had, waarvan de waarden waarop de “staatsstructuren” en de grondvesten van de sociale en politieke samenleving waren gevestigd, een degelijk alternatief konden bieden waarover de Europese elite zich kon beraden (zoals werd gedaan door o.a. Leibniz in Duitsland en Voltaire in Frankrijk).

Om te kunnen omgaan met de hoogstaande Chinese cultuur, werd beroep gedaan op mannen met een uitstekende wetenschappelijke kennis die door de jezuïetenorde naar China werden gezonden om daar het vertrouwen en het respect van de Chinezen te winnen dank zij hun technologische expertise, maar ook dank zij hun eigen typische missioneringsmethode.

De jezuïeten slaagden erin om “de gunsten van de Keizer te winnen dank zij

De Vlaming  
Ferdinand Verbiest  
(1623-1688),  
was één van de  
leidende figuren  
van de bekende  
Jezuïeten-missie  
in China, hij werd  
beschreven als een  
“geniaal uitvinder  
en creatieve  
constructeur”.

Dr. Gerd Treffer – Audi Konfuzius  
Institut Ingolstadt





Caspar Castner

hun kennis van de wiskunde en astronomie. Met hun hulp werd de Chinese kalender, die nood had aan verbetering, opnieuw in overeenstemming gebracht met de seizoenen. Het doorvoeren van een kalender was één van de belangrijkste taken van de Keizer, want hiervan hingen de zaaiperioden af, maar ook die van de trouwfeesten, het zakendoen, en nog veel meer. De “Zoon van de hemelen” was de tussenpersoon tussen het volk en de hemel en als dusdanig ook verantwoordelijk voor de harmonie en hij moest ook de hemelse gebeurtenissen voorzien. In dat opzicht was werken voor het keizerlijk observatorium een zeer belangrijke politieke opdracht.

De invloed van de jezuiten groeide aan het keizerlijk hof van China dank zij hun vorming, maar ook dank zij

hun capaciteit om zich de cultuur, de denkwijze, de filosofie van hun gastland eigen te maken en door hun respect voor die cultuur te betonen.

Ze vermeden “het superioriteitsinstinct van de christelijke veroveraar” en toonden respect voor de lokale cultuur en mentaliteit, kleedden zich als Chinese geleerden en leerden de taal, pasten zich aan het Mandarijn-systeem aan, bestudeerden de filosofische traktaten en debatteerden over de leer van Confucius. De kunst om zich aan te passen was de sleutel tot het succes van de jezuiten. Het was dus een veelbelovende benadering van de intellectuele verschillen, met wederzijds respect onder gelijken, die deze eerste ontmoeting tussen de twee culturen kenmerkte.

### ■ Sint Franciscus Xavierius - Matteo Ricci - Johann Adam Schall von Bell - Ferdinand Verbiest

China is lang een afgesloten land geweest. Elke Europeaan die het trachtte te bezoeken, riskeerde zijn leven. De geschiedenis van Sint Franciscus Xavierius, die overleed voor hij China kon binnentreden (zoals Moses aan de voet van het Beloofde Land) inspireerde door de eeuwen heen talrijke auteurs, schilders en theologen. De apostel van Indië, medestichter van de Sociëteit van Jezus, samen met Ignatius van Loyola, overleed eenzaam in 1552 op het eiland Sancian, aan de poorten van China, zonder dat hij het land had kunnen betreden.

Eén van zijn opvolgers, Caspar Castner (geboren in München in 1655), oud-leerling theologie aan de Universiteit van Ingolstadt (destijds “Bayerische Landesuniversität” genaamd, Universiteit van Beieren), werd in 1700 naar Sancian gezonden om een kapel op te richten op de plaats waar Sint Franciscus Xavierius overleed. Een volledig verslag van zijn missie is bewaard gebleven en verdient een meer nauwkeurige analyse.

De eerste Europeaan van de moderne tijd die het Chinese grondgebied kon betreden was Matteo Ricci. Hij kreeg de toestemming om er zich te vestigen en wist het vertrouwen van de Chinezen



te winnen. Keizer Wanli verleende hem de titel “heilige, erudiet en leermeester van de wereld” en de titel van Mandarijn, een godsgeschenk voor de orde en voor zijn werk, wat van Ricci de onbetwiste grondlegger maakte van een vruchtbare evangeliseringsmissie. In 1610 stelde Keizer Wanli een stuk grond ter beschikking, net buiten de Westervoort van Peking, om er het lichaam van Matteo Ricci te begraven. Dit groeide daarna uit tot het beroemde kerkhof van Zalan, ook vandaag nog bekend als “begraafplaats van Matteo Ricci en andere buitenlandse missionarissen”, en dat werd toegevoegd aan de lijst van culturele monumenten van China in 1984.

In een afzonderlijke zone van dit kerkhof bevinden zich drie van de meest opmerkelijke graven: die van Ricci, Johann Adam Schall von Bell (1592-1666, geboren in Keulen), een man met een uitzonderlijk curriculum, bij leven priester en buitengewone wetenschapper, bijzonder gewaardeerd door de Keizer, maar dan in een kerker geïsoleerd en ter dood veroordeeld alvorens gered te worden door een aardbeving, voormalig Mandarijn eerste klas en “kamerheer van de Keizer”. Het derde graf in deze afgesloten zone is dat van pater Ferdinand Verbiest.

## ■ Naar China

Ferdinand Verbiest werd geboren op 9 oktober 1623 te Pittem, in de Spaanse Nederlanden (vandaag België). Hij trad in bij de jezuïeten in Mechelen in 1641. In 1657 werd hij op eigen vraag op missie gestuurd. Hij scheepte in op de Bom Jesus de Vidigueira en vertrok naar Macao waar hij in juni 1658 aanmeerde. Een aantal passages van het (overigens zeer avontuurlijke) leven van Verbiest werden doelbewust geromanceerd: zo wordt er verteld dat het schip er acht maanden over deed om Goa te bereiken, en nog zeven meer om in Macao te geraken, en dat in dit eerste jaar van zijn missie de overlevingskansen van de passagiers twee op drie waren. In 1660 vroeg Johann Adam Schall von Bell om hem in Peking te vervoegen. Er wordt verteld dat, tijdens zijn reis naar de hoofdstad, die wel glorieus maar ook weinig comfortabel was, er

een man voor zijn koets uit stapte met een bord waarop was geschreven: “De zeer illustere Doctor Ferdinand, die door de Keizer wordt geroepen.” Nochtans werd Verbiest bij zijn aankomst in Peking gevangengezet. “Aan elke voet werden drie kettingen van twaalf voet bevestigd, en ook drie aan elke hand en nog eens drie rond de nek.”

Tijdens de vervolging van de Christenen tussen 1664 en 1665, deelde hij de cel met Schall. Deze verrassende ommekeer kan worden verklaard door een politieke ommezwaai en de vreemdelingenhaat van de heersende regenten, wat ook leidde tot de vervolging van de christelijke missionarissen. Hun proces duurde vijf jaar, waarbij al hun wetenschappelijke theorieën nauwgezet werden nagegaan. Hun tegenstanders verweten hen onder meer de dag in 96 kwartieren te verdelen en niet in 100, en daardoor de dagen “korter” te maken. Vader Schall werd ter dood veroordeeld door zijn ledematen levend in 10 000 stukken te versnijden. Verbiest van zijn kant zou (enkel) worden opgehangen. De executies werden verhinderd door een aardbeving net ervoor, wat de rechter verontrustte. Daarop werden de jezuïeten van Peking naar Kanton gezonden, op vier na, die in de hoofdstad moesten blijven onder huisarrest en met de opdracht om hun astronomisch onderzoek verder te zetten. Verbiest was één van hen.

In 1667, bij zijn meerderjarigheid (14 jaar), besteeg Kangxi de Keizerlijke troon. Verbiest slaagde erin om de jonge Keizer te imponeren met subtiele demonstraties van zijn wetenschappelijke kennis, en wist zo de oude functie van Schall weer in te nemen. In 1669 werd hij zijn opvolger als hoofdastronoom en wiskundige van het Chinese Keizerrijk en behoudt de functie van voorzitter van het wiskundetribunaal tot aan zijn dood in 1688.

Het jaar zijn van benoeming weet hij ook het eerherstel van zijn voorganger te bekomen door aan te tonen dat, sinds de opsluiting van Schall, er een opeenstapeling van fouten gebeurde bij de berekening van de kalender. De jonge Keizer maakt gebruik van de berekeningen van Verbiest “om zich te ontdoen van zijn regenten”, en die



*De grafsteen van Ferdinand Verbiest*



Affiche voor de feestelijkheden te Pitthem ter gelegenheid van de 300<sup>e</sup> verjaardag van de geboorte van Verbiest

weet zich bij Kangxi te handhaven als raadgever en leermeester.

Van bij de ommezwaai in de situatie tot aan de jaren 1670 is Verbiest niet enkel de directeur van het keizerlijke observatorium maar ook raadgever (leermeester in wetenschappen in zekere zin) van de “Hemelse zoon”. Deze eiste dat er “geen dag voorbij mocht gaan zonder dat er hem nieuwe ontdekkingen werden aangebracht”. In 1674 is Verbiest Mandarijn geworden, hij is in de praktijk de hoofdingenieur van de Keizer, hij heeft de Chinese artillerie vernieuwd door 328 kanonnen te laten gieten volgens een procedé van zijn uitvinding en hij vervult ook de rol van topdiplomaat.

## ■ De veelzijdige jezuiet-ingenieurs

Naast zijn kennis van de astronomie was Ferdinand Verbiest zonder enige twijfel een geleerde man die zowel thuis was in verschillende wetenschappelijke disciplines als in talen, politiek en diplomatie. Buiten het zuiver onderzoek (in wiskunde, astronomie en natuurkunde), waren de zeer erudiete jezuieten ook ontdekkers en constructeurs (wat we vandaag ingenieurs zouden noemen). Dat was onder meer het geval voor Christoph Scheiner (1573-1650), jezuiet-professor in Ingolstadt die een vertrek op missie werd geweigerd en die Verbiest hoogstwaarschijnlijk heeft gekend. Hij was niet enkel een bekend astronoom (hij ontdekte de zonnevlekken, wat zorgde voor een bitter conflict met Galileo), Scheiner was ook een pionier op het vlak van optica, dank zij zijn talrijke ervaringen en observaties. In zijn werk “Oculus” weet hij uit te leggen hoe het oog zich aanpast aan verschillende licht- en afstandsomstandigheden. Hij ontdekte ook dat de retina het belangrijkste onderdeel is van het oog, en een bepaalde oftalmologische ingreep die ook vandaag nog wordt uitgevoerd, wordt aan hem toegeschreven. Hij ontwikkelde ook het eerste instrument ter wereld om beelden te reproduceren (met onder andere de mogelijkheid om te vergroten of te verkleinen), de pantograaf, die niet enkel kan worden gebruikt om reproducties in twee dimensies te maken, maar ook in drie dimensies (om lichamen nauwkeurig te reproduceren, voor standbeelden bijvoorbeeld). Geleerden als Scheiner waren zeker voorbeeldfiguren voor Verbiest en zijn tijdgenoten.

Verbiest zelf onderscheidde zich ook, zijn “ingenieursactiviteiten” omvatten ook een bijdrage aan de renovatie van de omwalling van Peking, en het gieten van kanonnen volgens de Europese technologie. Hij werkte ook aan Kunyu Quantu, een volledige wereldkaart. In 1673 speelde hij een doorslaggevende rol in de vernieuwing van het Keizerlijk observatorium. In 1674 ontwikkelde hij, zoals reeds vermeld, vernieuwende astronomische instrumenten. Zes van deze instrumenten (die ten tijde van hun creatie aan de spits stonden van de technologie), zijn vandaag opgesteld op het platform van het observatorium



(voorheen keizerlijk) van Peking en werden door Verbiest ontwikkeld.

Tijdens de periode tussen de Ming en Qing dynastieën was Ferdinand Verbiest volgens Zhang Xiping, “de man die op de meest duidelijke wijze de mechanica en de fysica kon uitleggen”. Het was een vindingrijke man, die de meest uiteenlopende mechanische apparaten bouwde. In 1679 slaagde hij erin om een thermometer en een hygrometer te bouwen, en schonk die aan Keizer Kangxi. In 1678 trad Verbiest op als vertaler en tussenpersoon tussen zijn werkgever, de Keizer van China, en de Russen, tijdens de onderhandeling van een verdrag met het oog op de opening van een verbinding over land tussen Rusland en China.

### ■ **Techniek – middel om het geloof te prediken**

De op zich reeds zeer opmerkelijke geslaagde overdracht van kennis was voor Verbiest, en ook voor zijn opvolgers in wetenschappelijke dienst voor China, maar ook voor de grote wetenschapper en missionaris Johann Adam Schall von Bell, slechts een middel voor de realisatie van hun hoofddoel: de evangeliseringsmissie. In een boodschap aan zijn opvolgers, raad hij hen aan “zich niet te laten verleiden tot het opgeven van de wiskundige disciplines. Want zoals de ster van Bethlehem ooit de drie Wijzen leidde naar het aanschouwen van de echte God, zo kan de kennis van de sterren deze leiders van het verre Oosten geleidelijk de God van van het Heelal leren kennen.”

Verbiest slaagt er in om de katholieke Kerk in China te laten erkennen door Kangxi, en haar een statuut te verlenen dat gelijk was aan dat van andere godsdienstvormen. Hij stichtte de “Kathedraal van het Oosten” van Peking (Dongtang) en was er de priester van. De verwezenlijkingen van Verbiest in China werden reeds bij zijn leven erkend in 1681, door een Pauselijke Bul.

### ■ **De Astronomia Europaea**

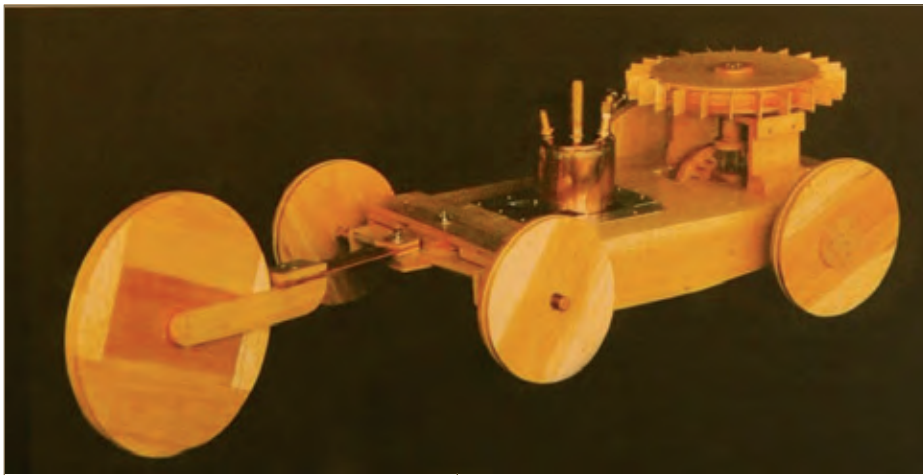
Welk wetenschappelijk werk de jezuiten in China presteerden wordt door Verbiest beschreven in zijn boek “Astronomia



Europaea Sub Imperatore Tartano Sinico Cam Hy” (Europese Astronomie onder Keizer Kangxi van China) kortweg de Astronomia Europaea, uitgegeven door de jezuiten in Dillingen (Duitsland) in 1687. Hierin wordt een overzicht gegeven van al wat er op het vlak van wetenschap werd gerealiseerd door de jezuiten – en Verbiest zelf – op de missie in China en wat er aan het Keizerlijk hof werd gedemonstreerd “ter lering en vermaak” zoals dat dan heet. In hoofdstuk 24, met als titel Pneumatica, beschrijft Verbiest de resultaten van zijn experimenten met druklucht en van het door hem gebouwde zelfrijdende apparaat – de eerste beschrijving van een zelfgebouwde en geteste automobiel.

Hierbij een verkorte vertaling uit het boek (oorspronkelijk in het latijn):

*Drie jaar geleden, toen ik de krachten van de aeolipyle bestudeerde, liet ik uit licht hout een klein karretje bouwen van*



De maquette van Scheel

*twee voet lang, met vier wielen, zeer mobiel, in het midden waarvan ik een kom plaatste vol met gloeiende kolen en daarboven een aeolipyle. In de as van de voorwielen, monteerde ik een tandwiel uit brons, waarvan de dwarse vertanding parallel aan de horizon ingrepen op een ander klein tandwiel gemonteerd op een as, loodrecht op de horizon; op zo'n wijze dat als laatstgenoemde as draaide, het karretje bewoog. Ik stak deze as in een ander wiel, parallel aan de horizon, met een diameter van een voet; en heel de buitenomtrek van dit wiel voorzag ik paarsgewijs van kleine staafjes, die een soort van vleugeltjes ondersteunden. Door die te duwen, deed de wind die ontsnapte uit het kleine gaatje van de aeolipyle het hele wiel draaien en zette tegelijkertijd het karretje in beweging, het kon een redelijk grote snelheid aanhouden gedurende een uur en meer (tz zolang de krachtige uitstoot van wind door de aeolipyle bleef duren). Opdat het karretje niet te ver zou afwijken van zijn route, bevestigde ik pal in het midden van de as van de achterwielen een dissel die in alle richtingen zeer flexibel was en waarvan het uiteinde eindigde op een vork die een as droeg die door een wiel ging met een grotere diameter en daardoor ook heel gemakkelijk draaide. Op die wijze, eens de dissel scheef werd gezet naar links of naar rechts en op zijn plaats werd gehouden door een vijs, ging het karretje dat in beweging werd gezet door de wind van de aeolipyle onafgebroken draaien in een min of meer grote cirkel (al naargelang de afmeting van de koer of de zaal waar het werkte) al naargelang de dissel meer of minder was scheef gezet.*

Het zou kunnen doorgaan als de eerste "patentaanvraag" lang voor er van patenten sprake was. De auteur van een heden

nog steeds actuele biografie (uitgegeven in 1912) van Verbiest, H. Bosmans schrijft hierover "Dit hoofdstuk, dat tijdens het leven van zijn auteur klaarblijkelijk heel weinig verspreiding kende, lijkt sindsdien veel meer in de belangstelling te zijn gekomen, want daaruit mag blijken dat Verbiest het belang van stoom als aandrijfkracht heeft ontdekt".

## ■ Bemerkingen bij de beschrijving door Verbiest

### ■ De aeolipyle

De aeolipyle ("bol van Aeolus") is een toestel toegeschreven aan Heron van Alexandrië dat de uitzettingskracht van waterdamp aantoonde evenals het principe van tegendruk. Zijn principe was reeds gekend door de priesters van het oude Egypte, het gaat om één van de eerste "thermische motoren" waarvan geschriften bestaan. In de oudheid had de aeolipyle "geen enkel praktisch nut en werd het beschouwd als een curiosum". In zijn werk "Pneumatica" (een term die Verbiest overneemt als titel van een hoofdstuk), beschrijft Heron van Alexandrië andere praktische toepassingen, waaronder een systeem van "automatische" tempelpoorten.

### ■ De oudere broer van de Keizer

De broer waarvan sprake is Prins Fuquan (1653-1703). Verbiest vermeldt hem in de *Astronomia Europaea*, wat verklaart waarom "Imperatoris frater major, quam regulum magnum appellat" (de oudere broer van de grote kleine keizer), voorkomt in het uittreksel van het hoofdstuk *Pneumatica* hier eerder vermeld. Fuquan droeg sinds 1667 de titel en de rang van Prins Yu, en zijn belangstelling voor Europese artefacten wordt meermaals bevestigd.

### ■ Binos asserculos

Een moeilijkheid in de beschrijving door Verbiest schuilt in het begrijpen en de vertaling van de term "binos asserculos". Hierover schreef onderzoeker Noël Golvers in 1993:

"volledig in overeenstemming met de conventies van het Latijn uit die tijd, gebruikt Ferdinand Verbiest de distributieve eigenschap bini voor het reële getal duo, binos asserculos moet bijgevolg worden



vertaald als duo asserculos, wat “twee stralen” of “een paar stralen” betekent. Sommige vertalers, in een poging om het technische ontwerp van de motor te begrijpen, komen met vertalingen die in mijn opinie niet stroken met de Latijnse beschrijving. We moeten ervan uitgaan dat Ferdinand Verbiest twee staven gebruikte, die gekruist door het wiel liepen en aan weerszijden uitstaken, waardoor uit de wielomtrek vier “schoepen” uitstaken die de luchtstroom moesten opvangen en zo het wiel doen draaien. Volgens J.D. Scheel echter, zou een turbine met slechts vier schoepen nooit hebben gewerkt.”

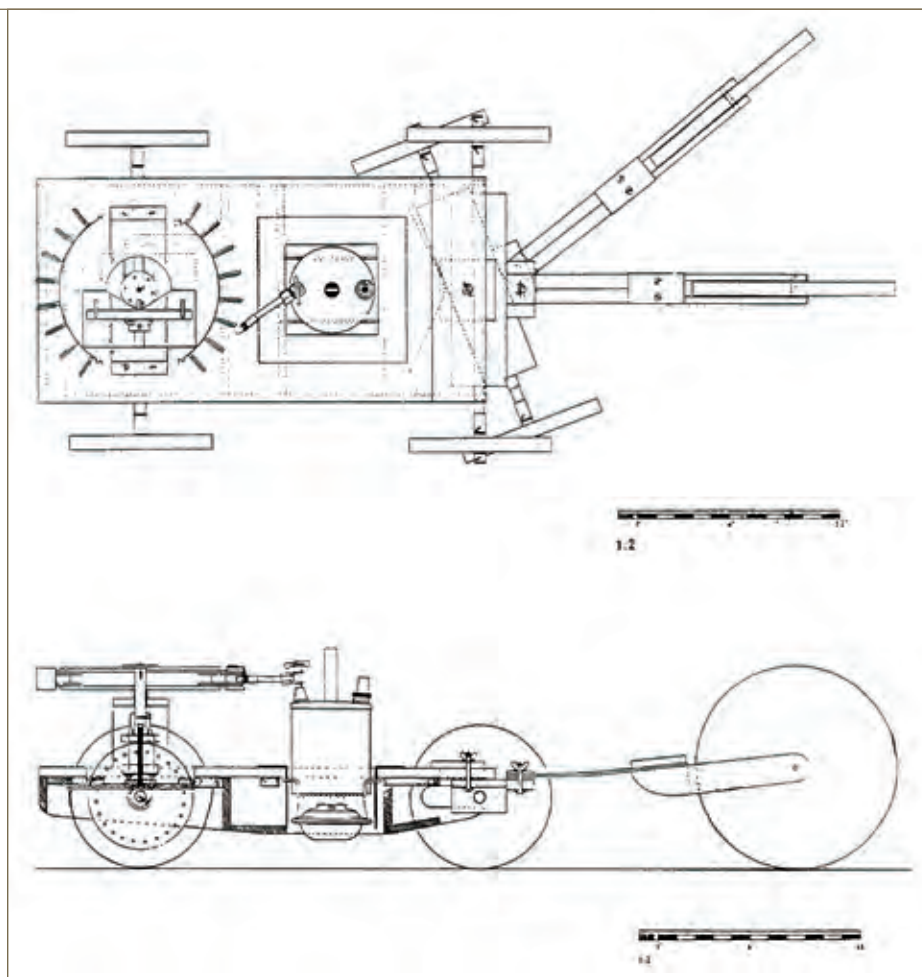
#### ■ Remmen

Zhang Xinping voegt aan de beschrijving van Verbiest (in de *Astronomica Europaea*) het volgende toe: “Ferdinand Verbiest construeerde ook een rem en een besturingssysteem voor het voertuig, zodat het kon vooruitrijden, stoppen en terugkeren.” In werkelijkheid kan met niet bevestigen dat er een rem was (vooral omdat niemand hem kon bedienen, gezien het vervoer van een passagier onmogelijk was, en dat ook niet de bedoeling was van het experiment).

#### ■ Bemerkingen bij de constructie: Jacques Ickx

Met betrekking tot de technische beschrijving door Verbiest, formuleert Ickx volgende opmerking (in “Ainsi naquit l’automobile”):

Net als Leurechon voor hem, dacht Verbiest de snelheid van de stoomstraal te kunnen gebruiken dank zij een ondersteunend apparaat van zijn vinding (de “demultiplicator”) die de beweging mogelijk moest maken. Hij richtte de straal d.m.v. buisjes schuin op een horizontale schijf die was verbonden met een kleiner tandwiel dat een groot wiel met zijdelingse vertanding aandreef dat op zijn beurt in verbinding stond met de transmissie-as. Bij de bouw van het voertuig zelf, moest Verbiest afrekenen met twee problemen: eens hij de aeolipyle en de vuurhaard in het centrum (van het voertuig) had geïnstalleerd, moest hij kiezen of hij de voor- of de achterwielen zou aandrijven. “Zijn keuze viel op de voorwielen; waarschijnlijk liet hij zich inspireren door het paard, hetzelfde als dat waarvan Wells zei

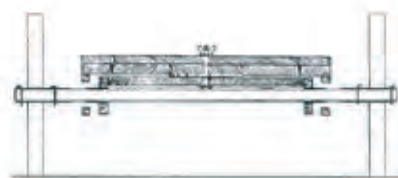
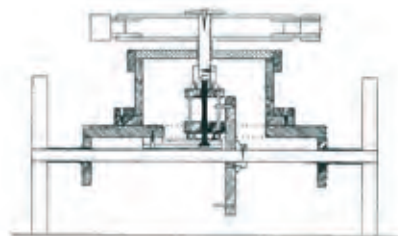


dat het steeds voor de treinen uitliep.” Omdat het voertuig voor een langere tijd kon rijden, was het nodig om iets te voorzien zodat het kon zwenken.

“Vandaag zou men zeggen dat er niets ingewikkeld aan is, maar het is belangrijk om in herinnering te brengen dat in de tijd dat Pater Ferdinand Verbiest Europa verliet, er nog geen sturende as bestond op de koetsen. Dikwijls veronderstelt men verkeerdelijk dat deze in het midden van de XVIe eeuw verscheen op de koetsen.... Een eeuw later hadden de koetsen nog steeds vier vaste wielen en van richting veranderen gebeurde brutaal, door de paarden schuin te laten trekken.”

“Ferdinand Verbiest werd geconfronteerd door hetzelfde probleem als Leonardo da Vinci toen laatstgenoemde zijn grotesk prototype tekende van een automobiel met veeraandrijving tussen 1482 en 1484, of als Simon Stevin die in 1600 een zeilwagen bouwde met 28 plaatsen voor Prins Maurits van Oranje Nassau.” Zoals da Vinci en Stevin, besliste Verbiest om er een “roer” aan toe te voegen, een mobiele as met aan het eind een bijkomend

*Technische tekening van Scheel. Zijn apparaat is voorzien van een sturende vooras, die volgens Jacques Ickx nog niet bestond ten tijde van Verbiest.*



*Een ontwerptekening van Scheel voor de aandrijving, en een model*

wiel. Maar in tegenstelling tot het project van Leonardo da Vinci en de zeilwagen van Simon Stevin, waar een man aan het stuur zat om de richting aan te geven, kon (en moest) het voertuig van Verbiest autonoom rijden: “Dat verklaart waarom werd gekozen voor een mobiele trekstang en een vijfde wiel dat groter was dan de andere vier. De trekstang was als een veer die door het wiel onder spanning werd gezet dank zij een hoger geplaatste as.”

#### ■ **Bemerkingen bij de constructie: Torchinsky**

In een vulgariserende voorstelling (met aangepast taalgebruik) schrijft Jason Torchinsky terecht dat de oorsprong van de automobiel veeleer vaag is en dat wanneer een ingenieur er de verantwoordelijkheid voor opeist, de waarheid meteen veel ingewikkelder wordt, want veel uitvinders droegen hun steentje bij tot wat ooit de auto zou worden. Hij vermeldt erbij dat de meesten de Franse officier en uitvinder Nicolas-Joseph Cugnot (1725-1804) als de uitvinder van de automobiel beschouwen.

De uitvinding van Cugnot maakte eveneens gebruik van een stoommachine, het is nochtans aan Verbiest dat Torchinsky de voorloper toeschrijft. “In werkelijkheid was het meer dan een eeuw eerder dat een jezuïet-missionaris het eerste zelfrijdend voertuig bouwde”, een klein karretje (ongeveer 60 cm lang) met vijf wielen, dat zich autonoom kon verplaatsen.

#### *Technische beschrijving gemaakt door Torchinsky:*

“Het karretje werkt dank zij een zeer eenvoudige stoomturbine, een verbeterde versie van de aeolipyle van Heron. De turbine van het voertuig van Verbiest was open en gebouwd rond een hydraulisch wiel. Ze bestond uit een ketel eindigend op een buis die naar het wiel was gericht, dit alles gemonteerd boven een vuur. De stoom die uit de buis ontsnapt, oefent druk uit op de schoepen van het wiel en doet dit zo draaien. Het wiel is horizontaal gemonteerd, de draaibeweging is 90 graden omgezet door een differentieeltandwiel.”

*Niettegenstaande zijn vulgariserende taal, weet hij waarover hij het heeft:*

“Dit relatief eenvoudig systeem is weinig

efficiënt, maar er is geen reden om te veronderstellen dat het niet zou hebben gewerkt met een klein voertuig. Vermits [Verbiest] kon rekenen op de beste leveranciers van metalen in het Oosten, lijkt het me nagenoeg zeker dat hij dit voertuig daadwerkelijk heeft gebouwd. Dat maakte het tot de eerste zelfrijdende machine door de mens gebouwd.”

Het voertuig van Verbiest is, volgens Torchinsky, “over het algemeen enkel in een voetnoot of in de marge vermeld, wat ik eerder oneerlijk vind. Ook al was het eerder klein, omvatte het alle elementen nodig voor een motorvoertuig, te weten een motor en een kader. Bovendien was het geen gewijzigde versie noch een verbetering van een bestaand voertuig of van een wielenset dat reeds bestond. Van bij de aanvang werd het ontworpen als een automobiel.”

Torchinsky haalt ook enkele technische overwegingen aan, waaronder de mogelijkheid om de plannen van Verbiest aan te passen aan een grotere schaal indien dat gewenst zou zijn (of er bijvoorbeeld plaats zou zijn om passagiers of goederen te vervoeren): “Indien men de schaal zou vergroten, dan heb ik mijn twijfels over de prestaties. Bovendien vormt de gloeiende stoomstraal zo’n gevaar, dat een vergroting van de schaal van het bestaande ontwerp niet aan te raden is. Een eenvoudige aanpassing (zoals het aanbrengen van een fijn metaal omhulsel rond de turbine) zou de stoomstraal beter richtbaar maken en de energie ervan maximaliseren, en tegelijkertijd de passagiers en de voorbijgangers beschermen.”

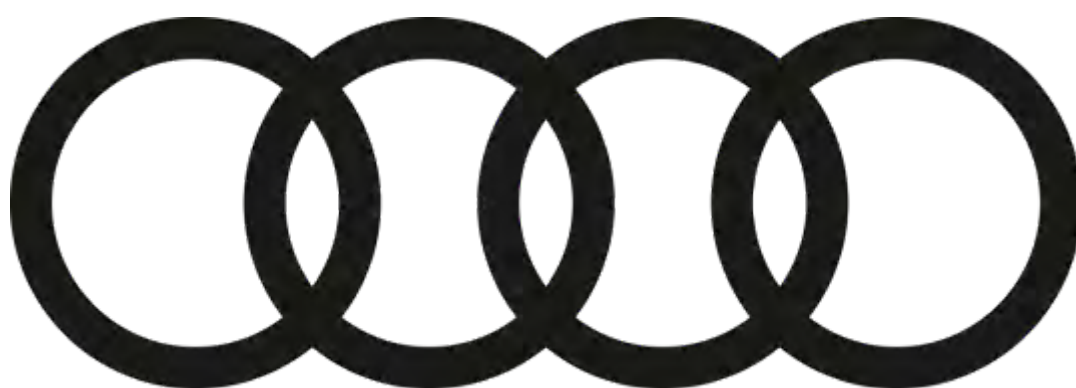
#### ■ **Van wanneer stamt de eerste automobiel uit de geschiedenis?**

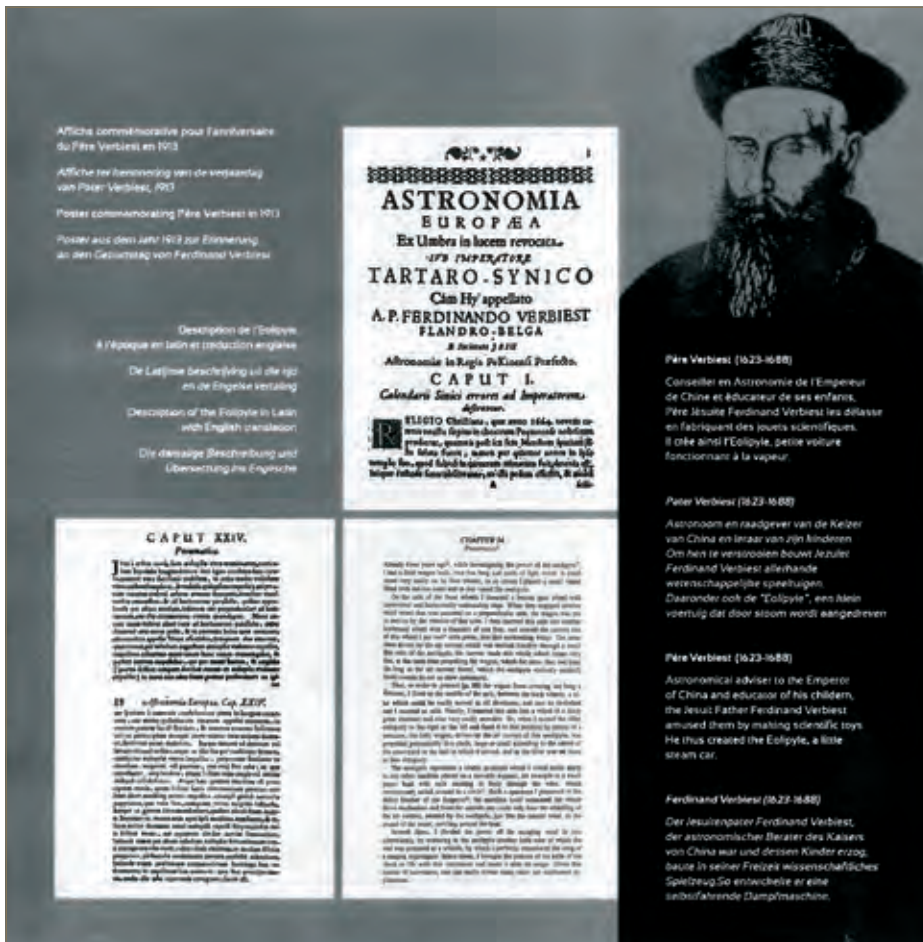
Het is moeilijk om exacte gegevens te vinden m.b.t. de juiste datum van de “uitvinding” van dit «eerste model van zelfaangedreven stoomvoertuig ter wereld”. Het is echter wel mogelijk om een tijds kader te definiëren.

In zijn werk over Johann-Adam Schall von Bell en de missie in China citeert Ernst Stürmer 1672 als het jaar van de uitvinding van Verbiest. Deze datum



MET DE STEUN VAN





duurde nog even eer het in Dillingen aankwam en werd gedrukt en uitgegeven door “Joannis Caspari Bencard, Bibliopae Academici per Joannem Federle”.

Het jaar waarin het manuscript China verliet, 1681, is het eerste mogelijke vertrekpunt om de “drie jaar” die Verbiest vermeldt, te herrekenen (dat zou dus 1678 betekenen). Maar alvorens de bouw ervan werd gestart, als men rekening houdt met de tijd nodig voor het ontwerp, de ontwikkeling, de afwerking enz, is het mogelijk om nog verder in de tijd terug te gaan. Rouleau start van 1678.

Verbiest leefde in Peking vanaf 1660, de jezuiteten werden vervolgd in 1664 en 1665, Johann-Adam Schall von Bell werd op 15 januari 1665 ter dood veroordeeld en vervolgens vrijgesproken, hij overleed in juli 1665. Er waren vele jaren hard werken nodig om de reputatie van de jezuiteten te herstellen alvorens Verbiest Schall kon opvolgen. Als we met dit alles rekening houden, bleef er hem voor de aanvang van het jaar 1670 weinig tijd over om zich te gaan toeleveren op een wetenschappelijk project (dat niets te maken had met astronomie). Wetenschappelijke ontdekkingen zijn bovendien zelden het gevolg van geniale invallen, maar veeleer het resultaat van achtereenvolgende ontwikkelingen wat een zekere periode van rijping vereist. We mogen er dus van uitgaan dat de ontwikkeling van de eerste automobiel (die het werk is van Verbiest alleen, en niet van een team wetenschappers) gebeurde tussen 1670 en 1678, een periode die ook door J.D. Scheel als plausibel wordt beschouwd.

Zelfs Henri Bosmans, auteur van een biografie van Verbiest in 1912, stelt zich de vraag: “Van wanneer dateert deze uitvinding?” Zoals Verbiest zelf bevestigde in zijn *Astronomia Europaea* dat hij het idee “drie jaar geleden” kreeg, komt het erop aan wanneer “het (werk) juist werd geschreven. Couplet liet het in 1687 drukken in Dillingen, maar volgens Bosmans, werd het veel vroeger geschreven. “Verbiest en zijn vriend Philippe moeten de publicatie in China toch hebben overwogen” en toen Couplet van Macao naar Europa vertrok

Het bord in de “Belgische zone” van Autoworld, Brussel

werd ook overgenomen in recente vulgariserende werken.

Jezüet-historicus Francis Rouleau, van zijn kant, baseert zijn benaderende datumbepaling op de teksten van Verbiest: die schrijft in het hoofdstuk *Pneumatica* dat hij startte met de bouw van zijn voertuig “voor drie jaar” (dat betekent dus drie jaar voor hij zich voor samengeperste lucht ging interesseren). Die zin werd echter niet geschreven in het jaar dat *Astronomia Europaea* (1687) werd gepubliceerd. Volgens Rouleau, weten we van “vele tijdgenoten dat de auteur het originele manuscript toevertrouwde aan een vriend die eveneens missionaris was, Pater Philippe Couplet (1623-1693), in 1681.” Couplet stond toen op het punt om terug te keren naar Europa. In 1687 verscheen in Parijs het schitterende “*Confucius Sinarum Philosophus sive scientia Sinesis latine exposita*” (“*Confucius, Chinees filosoof, of Uiteenzetting van de Chinese wetenschap in het Latijn*”), de vrucht van de samenwerking van verscheidene jezuiteten, onder leiding van Couplet.

Couplet bracht het werk van zijn landgenoot Verbiest mee naar Europa, en het



in 1681, nam hij het manuscript mee in zijn bagage. “Verbiest heeft anderzijds duidelijk nog tot op het allerlaatste moment gewerkt aan de Astronomia.”

Bosmans zet dus aan om te besluiten dat “als dit het geval zou zijn, dan zou zijn stoomvoertuig omstreeks 1678 zijn gebouwd”. Blondeau haalt ook 1678-1679 aan, een veronderstelling die volgens Golvers “onjuist” zou zijn. Wat het jaar 1678 betreft, herinnert Jacques Ickx aan het (nagenoeg onmogelijke) experiment van Isaac Newton, en Bosmans van zijn kant verwijst naar Papin “als een interessante vergelijkingsdatum”: “Ik herinner aan het artikel “Nieuwe manier om het water op te pompen door de kracht van vuur” waarin Denis Papin zijn beroemde stoommachine beschrijft, dat in Leipzig werd gepubliceerd in 1707, terwijl zijn “Nova methodus ad vires motrices rali-dissimas levi pretio comparandas” (een nieuwe methode om op goedkope wijze extreem grote bewegingskrachten op te wekken) werd gepubliceerd in de Acta Eruditorum van 1690.”

Golvers is veel uitgesprokener wat betreft de voorstellingsdatum van de eerste automobiel: «De Astronomia Europaea werd in 1679 (begin 1680) geschreven, het jaar in kwestie moet 1676 (1677) zijn.” Volgens hem kan deze datering verklaren “waarom deze uitvinding vergeten werd of zelfs onbekend bleef voor de andere Europese bronnen die in China werden gepubliceerd”. Tussen 1674 en 1677, “verbrak Peking letterlijk alle contacten met het zuiden van China, Macao en Europa, als gevolg van de San Fan oorlog. De Litterae Annue van 1677 tot 1680 trachtten een kort overzicht te geven van de gebeurtenissen en ontdekkingen van de laatste vijf jaren en er moest bijgevolg een keuze worden gemaakt.”

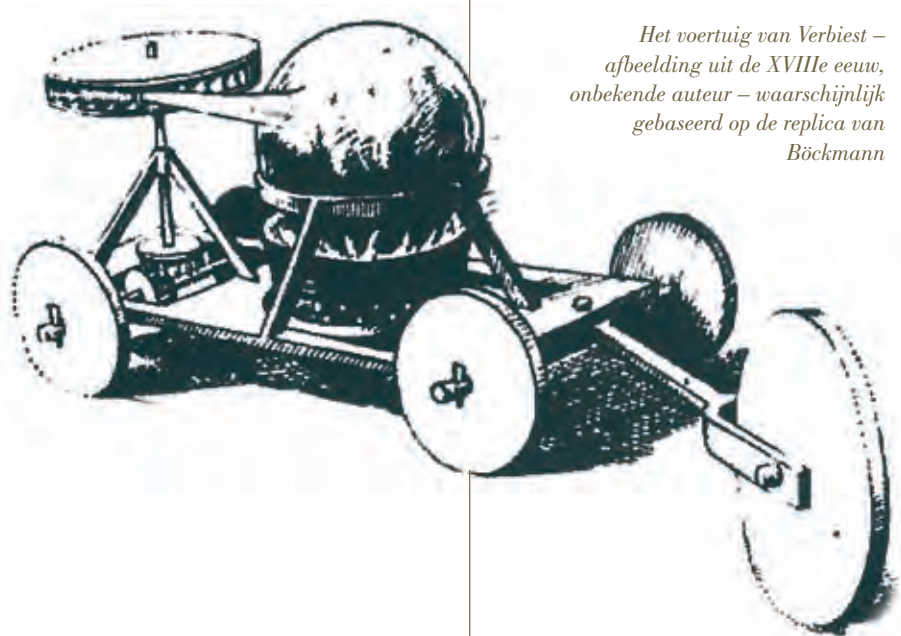
Indien 1676-1677 als vertrekpunt wordt genomen, sluit men in geen geval uit dat de uitvinding van Verbiest over een langere periode werd ontwikkeld, hij had “meer dan waarschijnlijk reeds geëxperimenteerd met stoom voor die datum”. Een concreet voorbeeld zou het kleine bootje kunnen zijn, waarvan sprake in de tekst. Lo-Shu Fu spreekt inderdaad van een “uitvinding van Ferdinand Verbiest, een speeltuig op stoom dat op het

water kan drijven en muziek maken, een uitvinding die zo in de smaak viel bij een Prins van koninklijken bloede, de broer van de Keizer, dat hij besloot hen (de jezuiten) te helpen om hun plaats in de raad van de astronomie weer in te nemen”. Ferdinand Verbiest toonde de “stoomboot” aan Prins Fuquan dus voor de jezuiten weer aan het hoofd van de Keizerlijke sterrenwacht kwamen, dus voor 1669, hij deed zijn experimenten dus terwijl hij huisarrest had (tussen 1665 en 1669).

Met zijn ontwikkeling van stoomaandrijving was Verbiest dus (slechts) drie of vier jaar vroeger dan Isaac Newton, die zich pas in 1680 met de zaak ging bezighouden – “hij had op technologisch vlak een duidelijke voorsprong op hem”. Newton besteedde niet veel energie aan zijn speeltuig, hij ging zich veeleer bezighouden met de tegendruk. De snelheid van zijn voertuig bedroeg slechts de helft van die van het gas, dit type van aandrijving is “slechts een kort moment doeltreffend» en zijn kleine voertuig zou zich slechts enkele tientallen meter per uur kunnen voortbewegen.

## ■ Afbeeldingen

Van het voertuig van Verbiest werd nooit een afbeelding teruggevonden die dateert uit de tijd van zijn constructie, er staat geen enkele afbeelding in de Astronomia Europaea. De afbeeldingen die nu in omloop zijn, zijn allen veel recenter.



*Het voertuig van Verbiest – afbeelding uit de XVIIIe eeuw, onbekende auteur – waarschijnlijk gebaseerd op de replica van Böckmann*



*Afbeelding van Ferdinand Verbiest in Chinese klederdracht*

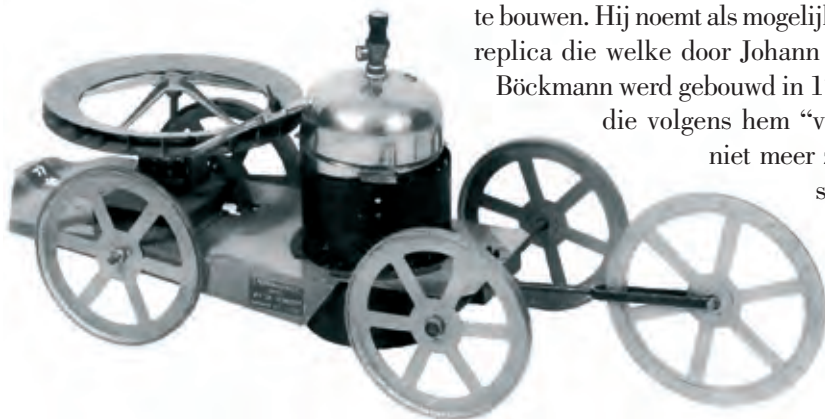


*De fantasierijke afbeelding van de boot van Zhan Xiping*



*Het standbeeld van Ferdinand Verbiest in Pittem*

*De replica gebouwd door het VTI van Tiel in 1988*



Golvers geeft aan dat die allemaal zijn terug te brengen tot de replica gebouwd door Böckmann.

We vinden afbeeldingen in het artikel van Torchinsky en bij Ernst Stürmer. Dezelfde afbeelding, maar Stürmer verduidelijkt in het bijschrift “afdruk van de XVIII eeuw, auteur onbekend”. Het werk van Golvers daarentegen bevat grotere en beter gedetailleerde plannen. Zhan Xiping, van zijn kant, noteert: “Vandaag nog vindt men een standbeeld van Ferdinand Verbiest in België, in het automobielmuseum. In Autoworld, het grote automobielmuseum van Brussel, staat er nochtans geen standbeeld, maar in de zone die is gewijd aan België bevindt zich wel een vergrote reproductie van de affiche daterend uit 1923, ter gelegenheid van de 300<sup>e</sup> verjaardag van de geboorte van Verbiest, evenals een bordje met in het Nederlands, het Frans en het Engels en het Duits: “Affiche van de 300<sup>e</sup> verjaardag van Ferdinand Verbiest. De jezuïet Ferdinand Verbiest, raadgever en astronoom van de Keizer van China en leermeester van zijn kinderen, bouwde in zijn vrije tijd speeltuigen voor wetenschappelijke experimenten. Zo vond hij een zelfrijdende stoommachine uit.” De affiche toont de titelpagina en het hoofdstuk “Pneumatica” van de *Astronomia Europaea*.

Het andere grote automuseum van België, Mahymobiles (Leuze-en-Hainaut), heeft ook geen standbeeld van Verbiest in de verzameling, maar vermeldt dat er één staat in Pittem, van de hand van beeldhouwer Jacques Lelong.

## ■ Replica's

In zijn *Histoire de l'Automobile*, vermeldt Golvers dat er slechts weinig pogingen zijn geweest op het voertuig van Verbiest na te bouwen. Hij noemt als mogelijk eerste replica die welke door Johann Lorenz Böckmann werd gebouwd in 1775, en die volgens hem “vandaag niet meer zou bestaan”.

Een tweede poging om het opnieuw te bouwen werd in de jaren '30 ondernomen door Charles E. Duryea (1861-1938). Die tekende een plan op basis van de beschrijving uit de *Astronomia Europaea*, maar slaagde er niet in om een replica te bouwen. Golvers haalt die informatie bij Max Rauck (1907-1996), historicus van de techniek, ingenieur en hoofdconservator van het Deutschen Museum in München. Wat een replica betreft “van het voertuig van Pater Verbiest met een moderne cilindervormige stoomketel (...) en een groot koetswerk versierd met een draak met klauwen en hoorns», stelt Jacques Ickx dat dit om een “zuiver apocriefe” fantasie gaat van Charles Duryea.

Een nieuwe poging werd ondernomen door J.D. Scheel, “die erin slaagde een werkende replica uit te werken”: “hij ging eerst de tekst analyseren van de *Astronomia Europaea*, en kwam tot de vaststelling dat die onvolledig was, waardoor Scheel zijn toevlucht moest nemen tot een hypothese m.b.t. een belangrijk element” schrijft Noël Golvers, die hierbij verwijst naar de stichter van het Ferdinand Verbiest Instituut van de KU Leuven, Jeroom Heyndrix. Deze voerde een correspondentie met Scheel en kreeg ook foto's van hem, die hij publiceerde in de catalogus van de tentoonstelling “China Hemel en Aarde”. Wat er van deze replica is geworden is onbekend.

Een meer recente replica, in 1988 gebouwd door het Vrij Technisch Instituut van Tiel, vlakbij Pittem (waar Verbiest vandaan kwam) staat vandaag in het Bezoekerscentrum Ferdinand Verbiest, in het centrum van Pittem. Een andere “replica”, in 2014 gebouwd door de plaatselijke historicus W. de Conink, wordt er eveneens tentoongesteld, maar stemt niet overeen met de beschrijving van de *Astronomia Europaea*.

Wat de stoomboot betreft, In het boek van Zhang Xiping staat er een afbeelding van. Maar vermits de beschrijving ervan door Verbiest in de *Astronomia Europaea* niet voorzien is van een illustratie, moet het hier gaan om een latere versie, meer dan waarschijnlijk ontsproten aan de verbeelding van de tekenaar (zowel op gebied van werking als wat betreft de voorstelling).



*Markante figuren*

# Beherman, een boeiende automobiël-saga

deel II



1929-2019: negentig 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 een groot aantal automerken. Eind vorig jaar schetste autojournalist Marcel Pirotte voor ons kort de geschiedenis van dit bedrijf. Het eerste deel serveerden we in ons nummer 38 van december 2018, het tweede deel krijg je hier. Jammer genoeg kan Marcel dit niet meer meemaken, hij overleed vrij onverwacht op 14 mei j.l.

## ■ 1971, de komst van Mazda

Op het Autosalon van Brussel 1967 zijn de Japanners voor het eerst sterk vertegenwoordigd: Honda, Toyota, Datsun, Hino en ook Mazda maken hun opwachting. Laatstgenoemde is het automerk van het grote Toyo Kogyo concern, dat in 1920 ontstond, dank zij Juhiro Matsuda, die kurken stoppen ging fabriceren voor de sterk groeiende wijnteelt in het land van de rijzende zon. Tien jaar later gooit hij het over een andere boeg en brengt hij een klein driewielig voertuig uit, de Mazda-Go, die wel eens werd vergeleken met een riksja, populaire transportmiddelen in China en Indië. Tijdens de Tweede Wereldoorlog schakelt Toyo Kogyo over op een grootschalige wapenproductie voor het Japanse leger. In 1945, wordt Hiroshima van de kaart geveegd door een atoombom, maar de fabrieken van Mazda worden gespaard en de voertuigproductie wordt hervat. Aanvankelijk enkel kleine bedrijfsvoertuigen, vanaf 1960 volgt er ook een kleine personenwagen, de R360, een tweedeurs coupé-model met motor achteraan. Twee jaar later volgt de vierdeurs berline Carol

*Rolls Royce Corniche: één van de fraaiste  
cabrio's uit de geschiedenis*



*De maatschappelijke zetel van Mazda BAT in Bornem*



*Mazda Beherman: praktische opleiding bij de importeur*

en in 1966 wordt de fraaie Mazda Luce, getekend door Bertone, voorgesteld.

Het is ook het jaar waarin Mazda naar België komt, via een onafhankelijke importeur, met name Motor Europe Company, die is gevestigd aan de Waversesteenweg in Brussel. Het gaat om kwaliteitsproducten, met een behoorlijk complete standaarduitrusting. Zelfs reservezekeringen zitten in het pakket. Het gamma bestaat uit de 1500 berline en break, beiden getekend door Bertone en de 3,60 m compacte 1200, die beschikbaar is als berline, coupé of break. In 1967 weet deze importeur 50 auto's te verkopen, het jaar nadien zijn het er al 500 en tegen 1970 wordt de kaap van de 2000 gerond. Er is dus wel zeker een markt voorhanden, temeer daar het gamma steeds verder wordt uitgebreid met middenklasse berlines en breaks en de opvallende R100 coupé met een wankelmotor van 110 pk.

De kwaliteit en de scherpe prijzen maken dat de Beherman groep (maar ook de Ets Hollebecq, invoerders van NSU

en Lamborghini) met begerige ogen gluurt naar deze auto's uit Hiroshima, die bovendien al kunnen steunen op een goed uitgebouwd dealernetwerk en een nieuwe hoofdzetel in Bornem. Bij de aanvang van 1971 neemt Beherman Auto, onder leiding van Jacques Beherman, de distributie van Mazda over. Met een heel nieuw team moet het lukken. En het lukt uitstekend, een "love story" die 45 jaar zou duren.

## ■ Wankelmotor

Net als NSU, maakt Mazda van de Wankel rotatiemotor zijn paradepaard. Dit motortype ontstaat in 1961 met een "motor met driehoekige rotor" en met slechts één verbrandingskamer. In 1967 introduceert Mazda de ranke Cosmo Sport, een tweezitter die wordt aangedreven door een dubbele Wankelmotor van 982 cm<sup>3</sup> die 110 pk levert bij 7000 t/min. Om hun betrouwbaarheid te bewijzen schrijft Mazda in 1968 twee wagens in voor beruchte 'Marathon van de Weg', een uithoudingswedstrijd van 84 uren non-stop, die wordt verreden in de 'Groene Hel' de Nordschleife van de Nürburgring, 28 kilometer lang en met meer dan 170 bochten per ronde. Beide Mazda's hebben een motor die is opgefokt tot 130 pk. Ze draaien als horloges tot in het 81<sup>e</sup> uur, wanneer de eerste auto moet opgeven omwille van een gebroken achterwiel. De andere Cosmo, met een 100% Belgisch team (Jean-Pierre Ackermans, Yves Deprez, en Leon Last), eindigt op de vierde plaats, hij legde net geen 345 ronden af, goed voor 9.500 km. In 1969, schrijft het moederbedrijf 3 R100 Coupés in voor de 24 u van Francorchamps. Niettegenstaande diverse mechanische



*Mazda Cosmo coupé: de eerste "sportwagen" met een wankelmotor, voorgesteld in 1967*



hoofdbrekers eindigen ze op een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> plaats. Helaas verliezen ze ook een piloot, de Belgische veteraan Eldé (Leon Dernier) die verongelukt in de S van Masta. Een jaar later keren de R100's terug en missen ze de overwinning op een haar na. Om 12u22 ontploft de motor van de leidende Mazda, en een uur later ondergaat de auto van Katakura-Baker hetzelfde lot en maakt zo de baan vrij voor de BMW nr. 14 van Huber-Kelleners.

Mazda ziet het nog groter met de RX2, een bi-rotor van 2 x 573 cm<sup>3</sup>, met 130 pk en een top van 190 km/u. Om nogmaals de betrouwbaarheid aan te tonen, rijdt een RX2 coupé, gesponsord door brandstofmerk Fina, door heel Europa, van noord naar zuid en van west naar oost. Talrijke etappes worden non-stop afgelegd, in totaal zo'n 100.000 km, zonder enig probleem.

In 1978, zorgt de nieuwe coupé RX7, 2+2 met 105 pk en vijfbak voor sensatie. Puur rijplezier, en dat wordt nog beter wanneer er twee jaar later 10 extra pk's worden gevonden en vier schijfremmen worden gemonteerd. Dit model inspireert Jacques Beherman en zijn PR Umberto Stefani, om via het team TWR van eigenaar-piloot Tom Walkinshaw twee RX7's te laten deelnemen aan de 24 Uren van Francorchamps 1981. De eerste wordt mede-bestuurd door Pierre Dieudonné, succesvol piloot en journalist, de tweede door een Brits team, versterkt met Marc Duez. Met 255 pk bij een toerental van 8.000 t/min, zal de RX7, die minder dan 1000 kg weegt, het opnemen tegen veel krachtigere machines en toch de wedstrijd winnen, de tweede RX7 eindigt vijfde. Op het Salon van Tokyo 1981, zal een apertotse Jacques Beherman de beker van de overwinning van de 24 u van Spa aan de baas van Mazda overhandigen. Een onverwacht resultaat dat de aandacht weer vol op de RX7 met intussen 150 pk, zal vestigen. Er volgt nadien nog een turbo met eerst 200 pk, vervolgens 240 pk. In de jaren daarop lopen de verkoopcijfers van de RX7 geleidelijk terug. Maar Mazda zal de belangstelling voor de Wankelmotor weer aanwakkeren met een overwinning in de 24 u van Le Mans in 1991 met



*Mazda RX2 coupé: non-stop testrit van 100.000 km doorheen Europa met de hulp van Fina, om de betrouwbaarheid van de wankelmotor aan te tonen*

een 787 B die o.a. door de Belg Bertrand Gachot wordt gereden, en met Jacky Ickx als "coach" in de pits. Met zijn vier rotoren, een vermogen van 700 pk en 600 Nm koppel en een toerental beperkt tot 9000 t/min., gekoppeld aan een door Porsche geleverde vijfbak, is deze 787B zo efficiënt dat de Wankelmotor, onder druk van de andere constructeurs, na deze spannende wedstrijd niet meer mag worden ingezet in wedstrijden voor "sport prototypes".

## ■ Rally

De sportieve successen inspireren Jacques Beherman en zijn onafscheidelijke Public Relations Umberto Stefani, en ze gaan zich interesseren voor de rallysport, er is immers een Mazda model dat hiervoor geknipt is, een vrij kleine

*De eerste internationale overwinning van een wankelmotor in uithoudingswedstrijden. De Mazda RX7 TWR van Tom Walkinshaw en Pierre Dieudonné wint de 24 u van Francorchamps 1981. Een onverwacht succes.*





*Autosalon Brussel 1982. Jacques Beherman verzamelt de equipe die achter het historische succes van de Mazda RX7 in Francorchamps stond. V.l.n.r. de winnaars Pierre Dieudonné en Tom Walkinshaw, Umberto Stefani (PR Mazda België-Luxembourg), Jacques Beherman, Jean Libotte (algemeen directeur Mazda België-Luxembourg) en Marc Duez, die als 5<sup>e</sup> eindigde met zijn teamgenoten Allam en Nicholson.*

*Foto links: Mazda 323 4WD Gaban-Lux: wereldkampioen rally groep N in 1988 en de Mazda 323 4WD van Grégoire de Mévius, FIA wereldkampioen rally in de categorie van de productiewagens (P-WRC ) 1991, rechts*

vierwielaangedreven berline, de 323 4WD. Een jonge beloftevolle piloot, Pascal Gaban, krijgt er zijn eerste kans. Hij is de zoon van Jean-Pierre Gaban die in 1967 niet enkel de 'Rally des routes du Nord' wist te winnen, en datzelfde jaar ook een mooie overwinning behaalde in de 24 u van Francorchamps, tweemaal met een Porsche 911. De zoon rijgt de successen aan elkaar en wordt in 1988 wereldkampioen rally in de categorie van de productiewagens (P-WRC ) met zijn Mazda 323 4WD.

Mazda Belgium geeft ook een andere talentvolle piloot een kans: Grégoire de Mévius, afkomstig uit Namen. Hij wordt een waardige opvolger van Pascal Gaban, nog steeds met een Mazda 323 4WD. In 1991 wint hij het FIA rallykampioenschap voor productiewagens. In 1992 wordt hij verdiend uitgeroepen tot Belgisch kampioen bij de piloten, een titel die wordt uitgereikt door de RACB. De Groep Beherman hielp dus twee Belgische piloten om zich te onderscheiden op internationaal niveau aan het stuur van een 'Belgische' Mazda.

## ■ Verzelfstandiging betekend het einde

In de loop der jaren verovert Mazda een plaats in nagenoeg alle marktsegmenten. In het compacte segment met de 121 en 323 die vanaf 1980 een voorwielaandrijver wordt, de 929 in het segment van de grote berlines, de Demio bij de compacte monovolumes en de MPV bij de grote. Er zijn ook de pick-ups B2500 en later BT-50, en de eerste SUV's, met benzine en dieselmotoren. De MX-5 roadster is een publiekslieveling die sinds 1989 voor veel rijplezier zorgt. Intussen zijn er al meer dan een miljoen van geproduceerd, en ook vandaag is het de goedkoopste echte sportwagen die er is te krijgen. In het begin van de jaren '90 wordt een nieuwe 121 voorgesteld, met zijn sympathieke lijn, extra veel binnenruimte en een linnen dak dat tot achteraan reikt, zoals bij een 2PK. In 1992 wordt een coupé voorgesteld zoals ze die nu niet meer maken: de MX-3 heeft een V-6 van 1800 cc die 136 pk levert. De Japanse constructeurs lonken ook naar het luxe-segment: Toyota lanceert Lexus, Nissan komt met Infiniti en Mazda heeft dezelfde ambities met de Xedos V6. Die is afgeleid van de Mazda 6 en de 9, met dezelfde technologie en met vier sturende wielen, maar het wordt geen succes.

Terug echter naar 1979. Donderslag bij heldere hemel in Hiroshima: de Amerikaanse reus Ford verwerft een vierde van het Mazda-kapitaal! Doel van de operatie is om door middel van deze 'alliantie' een nieuwe afzetmarkt te vinden voor de Ford platforms en motoren, maar tegelijk drukt dit de Mazda-kennis een beetje in de hoek. In 1996 verhoogt





Ford zijn aandeel in het Mazda-kapitaal tot 33,4%, en wordt meteen ook de hoofdaandeelhouder. Henry Wallace, een Amerikaanse Ford-pion, neemt de plaats in van de “Japanse chairman” Yoshihiro Wada, maar het moment is slecht gekozen. De nieuwe fabriek van Hofu draait vierkant en Mazda gaat door een financiële crisis zonder voorgaande. Het totale productiecijfer valt terug tot 800.000 in vergelijking tot 1.400.000 in 1990. Dat laat zich ook in België voelen. In het begin van de jaren '90 verkoopt Beherman nog 20.000 auto's per jaar, maar dat cijfer valt terug tot 15.000. Het zit Beherman niet mee: de Yen is superduur, de productie kan niet volgen, er volgen productiequota en de verkoopcijfers vallen verder terug tot nauwelijks 5.000 auto's per jaar. In het begin van deze eeuw herstelt het merk langzaam. Maar Mazda richt in 2007 een eigen Belgisch filiaal op. Dat betekent het einde van Beherman Auto, dat sinds 1971 meer dan 400.000 Mazda's wist te verkopen op de Belux-markt.

### ■ BDX, een pantserwagen voor de luchtmacht en de Rijkswacht

In het begin van de jaren zeventig ontwerpt ingenieur Timoney in opdracht van de Ierse firma Technology Investments een prototype voor een gepantserd 4x4 voertuig, bestemd voor troepentransport. Het Ierse leger bestelt er tien stuks van. Joseph Beherman weet dat het Belgisch leger en de Rijkswacht overwegen om een pantserwagen op banden te kopen. Hij verwerft de licentie om in Bornem zo'n Timoney voertuigen te assembleren. Tussen 1978 en 1981 worden 123 voertuigen afgeleverd. Daarvan zijn er 43 bestemd voor de Luchtmacht, ze worden ingezet voor de verdediging van de vliegvelden, de rest wordt geleverd aan de Rijkswacht. Ze zijn voorzien van een bepantsering van 13 mm en weerstaan hiermee aan lichte wapens, ze hebben een NBC bescherming en wegen ongeveer 11 ton. Ze hebben een theoretische autonomie van 500 km. Krachtbron is een Chrysler V8 benzinemotor die 160 pk levert, genoeg om in theorie 100 km/u te kunnen bereiken en met voldoende vermogen om ook 'off-road' hun mannetje te staan. Maar hun gewicht is een



*BDX voor troepentransport*



*BDX voorstelling tijdens het defilé van 21 juli 1979*

handicap en bovendien is die Chrysler V8 verre van zuinig en levert hij te weinig vermogen en koppel om goed te zijn. Bovendien brandden er een aantal exemplaren volledig uit. In het midden van de jaren tachtig is het verhaal van BDX uit. Vickers nam de zaak over, maar zonder succes.

### ■ Saab, de constructeur uit het noorden

Op het einde van de jaren veertig, in de nasleep van de oorlog, start Saab (acroniem van Svenska Aeroplan Aktiefbolaget, wat kan worden vertaald als

*Saab 93 met Jacques Beherman en Umberto Stefani tijdens de Mille Miglia*





*Saab 93, collectie Beherman tijdens een Zoute Grand Prix*

Zweedse vennootschap voor de bouw van vliegtuigen) met de bouw van auto's. In het begin van 1949 komt de 92-reeks op de markt, een voorwiel-aangedreven tweedeurs met een gestroomlijnde carrosserie, wat zijn aeronautische origine verraad. Krachtbron was een tweetakt DKW 746 cc van 25 pk, of 35 voor de rallyversie, een discipline waarin het merk veel energie gaat steken en er aldus voor zorgt dat zijn producten wereldwijd bekend zullen worden. Niet in het minst is dat te danken aan de "huispilot" Eric Carlsson, bijgenaamd "on the roof" (op het dak), want hij slaagde er regelmatig in om op zijn dak te belanden. Hij was getrouwd met Pat, de jongste zus van Stirling Moss, en ook een begenadigd rallyrijdster. Hij zal in de loop der jaren gewoon bekend worden als "Mr. Saab". Hij won talrijke internationale rally's waaronder tweemaal de Monte Carlo, in 1962 et 1963.

In de jaren vijftig neemt de Saab 93 het over met een nieuwe driecilinder van 33 pk. Er is ook een break, de 95, en op het einde van de jaren '50 wordt de 96 voorgesteld. Die heeft aanvankelijk nog steeds een tweetakt driecilinder, maar die wordt gaandeweg vervangen door een Ford V4 viertakt. Van dit model worden ruim 550.000 exemplaren gebouwd, de productie stopt in 1980.

Aanvankelijk wordt Saab in ons land verdeeld door de Ets Brondeel, gevestigd in de Tweekerkenstraat in Brussel, en dat tot in 1974. Dat is ook de periode waarin de Belgische assemblage hoogdagen kent. Mercedes importeur IMA, die een assemblagebedrijf bezat in Mechelen, verhuurt hier een deel van aan Saab/Scania Zweden, en de Saab-productie start hier in 1973. IMA

had in zijn showrooms naast Mercedes ook graag Saab verkocht, maar ze stuitte op een veto van de Duitsers. Daarom richtte IMA in november 1974 Sobelmotor op, een distributiebedrijf voor Saab in België, maar in 1977 wordt de productie van de Saabs "Made in Belgium" stopgezet. In totaal werden in Mechelen zowat 25.000 Saabs geproduceerd, voornamelijk het model 99. IMA wil af van Sobelmotor en sluit een overeenkomst met Beherman. Vanaf 1 januari 1979 wordt de onderneming Beherman European Distribution de officiële invoerder van het merk in België en het Groothertogdom Luxemburg.

In 1978 voltrekt zich een technologische revolutie bij Saab met de introductie van de 99 Turbo, een tweeliter met 145 pk. De Zweedse constructeur is er in geslaagd om de turbo "te temmen", hij werkt nu progressief en lineair. Dat jaar worden er iets meer dan 72.000 Saabs gebouwd, dank zij de Turbo zal weldra de kaap van de 100.000 worden gerond. Voor '79 schommelden de verkoopcijfers rond de 500 eenheden, in zijn eerste jaar deed Beherman meteen veel beter met 700 stuks! Dan is het de beurt aan de serie 900, die meer binnenruimte biedt dan de 99, in veel versies wordt aangeboden waaronder een combi coupé met de 2 l turbo van 145 pk. In een uitvoering met 16 kleppen stijgt het vermogen naar 175 en later 185 pk. In het midden van de jaren tachtig wordt een cabrio aangekondigd, die komt in 1986 op de markt met de turbo, maar ook met een gewone atmosferische 2,1 liter. In 1994 wordt de productie van deze klassieke cabrio gestopt, in totaal worden er ongeveer 49.000 van gebouwd. De 900 zal het meest succesvolle model van Saab worden, met meer dan 900.000 afgeleverde exemplaren.

In 1984 wordt er een gezamenlijk platform ontwikkeld dat zal leiden tot de Fiat Croma, Lancia Thema en Alfa 164, en de grote Saab 9000. Een vijfdeurs berline met achterklep, 4,67 m lang, met een ruime koffer en een gezellig interieur. Onder de motorkap van deze voorwielaandrijver zitten enkel benzinemotoren, 2 l; 2,3 l of een drieliter V6. ABS is standaard.

*Saab 9000 CS van de autowegpolitie, hier echter een "afschrikkings-model" in karton*





In '93, wordt de 9000 CS Aero met 225 pk voorgesteld, hiervan worden 45 stuks aan de Belgische autowegpolitie geleverd. In 1998 wordt de productie van de serie 9000 gestopt, er werden meer dan 500.000 geproduceerd.

In 1990 neemt het Amerikaanse General Motors een aandeel van 50% in het kapitaal van Saab. De andere helft is in handen van Saab/Scania. Maar dat blijft niet zo, tien jaar later is het Zweedse merk voor 100% onder controle van de Amerikanen. Die invloed vertaalt zich reeds in 1994 met een 900 NG (new generation), die werd ontwikkeld op het platform van de Opel Vectra. Het begin van het einde.

In 1997 wordt de 9-5 voorgesteld als opvolger van de 9000 reeds. GM tempert het enthousiasme van de Zweedse ontwerpers en opteren voor een "goedkope" productie van deze grote vijfdeurs berline. Een goede twaalf jaar later wordt de productie van deze eerste serie 9-5 stopgezet. De productieteller staat op iets meer dan 483.000 eenheden, waarvan 231.000 breaks.

In 1998, vervangt Saab-GM de 900 NG reeks door de 9-3 berline, nog steeds op het onderstel van de Opel Vectra. Een eerder saaie auto die in 2002 uit productie ging na 326.000 exemplaren. De tweede generatie van die 9-3 berline wordt aan het begin van deze eeuw gelanceerd in een onzeker klimaat. Hij maakt gebruik van het GM Epsilon onderstel. Een tweede en laatste reeks van de 9-5 wordt in september 2009 gelanceerd op het Salon van Frankfurt, maar de productie wordt reeds stopgezet in de zomer van 2010. GM zelf is in zwaar weer beland en wil zo snel mogelijk af van Saab, waarvan de verkoopcijfers gevaarlijk snel afglijden van 95.000 auto's in 2007 tot slechts 20.800 in 2009. Gedurende tien jaar ontmantelde GM de Saab erfenis en ging op een bepaald moment zelfs Cadillacs produceren op basis van de 9-3 reeks, maar ook Subaru's en zelfs grote SUV's (Saab 9-7) die waren gebaseerd op een grote Chevrolet. De laatste Saab 9-5 berline was ook gebaseerd op een GM onderstel maar kon wat lijn betreft weer een echte Saab worden genoemd.



*De eerste Saab loopt van de band in Mechelen, oktober 1973*

2010 is ook het jaar waarin de omstreden Nederlandse zakenman Victor Muller, reeds eigenaar van Spyker Cars, Saab overneemt van GM voor 400 miljoen dollar, een bedrag dat hij naar verluidt nooit zou hebben betaald! Na deze mislukking, "overgoten met Hollandse saus", enkele mooie beloften van Chinese kandidaat-overnemers en een ultieme overnamepoging door NEVS, een nieuwe Zweedse constructeur die de opdracht kreeg om de 9-3 om te vormen tot een elektrische auto, verdwijnt de merknaam Saab officieel in 2016, een triestig einde!

In 2009, zag het er al vrij benard uit, Beherman European zou de distributie in de Benelux op zich nemen maar in 2011 worden deze activiteiten opgedoekt. Beherman slaagt er anderzijds wel in om een groot deel van de onderdelenvoorraad van Saab voor een groot deel van Europa over te nemen.

## ■ Rolls Royce en Bentley, de diamanten van de familie

In de jaren zestig en zeventig worden de merken Rolls Royce en Bentley in België verdeeld door de firma Novarobel, aan een ritme van zes tot zeven auto's per jaar. Novarobel, gevestigd aan de Steenweg op Charleroi in Brussel, is ook importeur

*Op het Salon van Brussel 2010, de laatste keer voor Saab*





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 automobielsingeschiedenis kunnen online besteld worden. Enkel verkrijgbaar via onze website, niet te vinden in de reguliere boekhandel.

# 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 automobielsingeschiedenis: boeken zoals **120 Jaar Belgische Autosport**, **Het Grote Boek van de Belgische Automobiel**, het levensverhaal van één van onze grootste autorenners, **Paul Frère**, of het eind vorig jaar verschenen boek over **Apal** kunnen eenvoudig en snel worden besteld. Binnen enkele dagen worden ze bij jou afgeleverd. Opgeliet, 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](http://www.historicar.be).



voor Alfa Romeo. Aan het begin van de jaren '80 wordt de distributie overgenomen door IMC, voluit International Motor Company, gevestigd in Diegem (onderdeel van de Britse groep Inchcape, die ook nauwe banden heeft met de nieuwe eigenaar van Rolls Royce/Bentley, de Vickers groep). IMC importeert ook de Japanse merken Toyota en Daihatsu, maar zal er niet in slagen om een succes te maken van de distributie van de twee prestigemerken. Vrij snel werpen ze de handdoek in de ring en Beherman ruikt zijn kans. Zij worden de Beneluxverdelers voor beide prestigemerken vanaf 1984. Het gamma evolueert echter nauwelijks en is nogal conservatief, onder meer met de V8 van 6.750 cc die nauwelijks evolueert. Ook al is het klimaat niet echt gunstig, slaagt Beherman er toch in om 28 stuks te verkopen in 1992 tegenover 26 het jaar voordien. Revolutie op het einde van dat decennium wanneer de Volkswagengroep in 1998 alle aandelen van beide merken overneemt. Rolls Royce wordt doorverkocht aan BMW en Bentley wordt een merk dat de Duitse technologie combineert met de Britse traditie op het vlak van comfort en afwerking. Vierwielaandrijving en een sportief karakter zijn nieuw voor het merk. Deze overname betekent logischerwijze ook het einde voor Beherman.

## ■ 2012, een nieuwe start met Mitsubishi

In het begin van de jaren zeventig verschijnt er nog een Japanse constructeur op de Belgische markt, met name Mitsubishi, het merk met de "drie diamanten". Het is onderdeel van een groot conglomeraat: actief in de bankenwereld, diverse belangrijke industriële activiteiten, producent van kernenergie, de grootste scheikundige onderneming van Japan en niet te vergeten, een belangrijke leverancier van elektronica, vliegtuigconstructeur en dus ook autobouwer, met ook een afdeling bedrijfswagens, Fuso. Terloops: niet toevallig wordt dit merk – intussen onderdeel van Daimler-Benz - al vele jaren door Beherman in België verdeeld.

Mitsubishi kwam hier op de markt met de kleine Colt, de Lancer en de Galant berlines. Mitsubishi was ook snel syno-



*Bentley turbo R, nog steeds met de 6 ¾ litermotor, maar nu versterkt met een turbo*

niem met 4x4's dank zij de Pajero (met een hoofdrol in vele "Dakars") zonder de L200 pick-ups te vergeten. Het merk vind hier snel ingang dank zij de dynamische vertegenwoordiging van het netwerk van importeur Moorkens, die aan het begin van deze eeuw wordt bedankt voor bewezen diensten. Mitsubishi wil het zelf gaan doen, via de creatie van Mitsubishi Motors Belgium. Dat is geen onverdeeld succes. Er worden weinig nieuwe modellen gelanceerd en het merk verliest snel marktaandeel. Het hoofdhuis verkiest dan maar om weer met onafhankelijke importeurs in zee te gaan.

Beherman is een uitstekende kandidaat. Bekend bij de Japanners als jarenlange distributeur van Fuso, groot genoeg en vrij na het "verlies" van Saab. In 2012 wordt de groep aangesteld als importeur van het merk met de drie diamanten voor Belux. Het gamma is niet erg uitgebreid, er is de vernieuwde L200 pick-up en een beloftevolle SUV, de 4X4 Outlander, plug-in hybride met benzinemotor. Een techniek die de Japanners goed schijnen te beheersen en waarvan we nog meer modellen mogen verwachten. Het feit dat Mitsubishi Motors Corporation sinds 2016 voor 34% onderdeel is van de alliantie Renault-Nissan, is ook geruststellend voor de toekomst. Schaalvoordelen, gemeenschappelijke onderstellen en delen van technologie moeten de toekomst van het merk, dat in 2017 toch goed was voor 1,1 miljoen auto's, verzekeren. Datzelfde jaar vierde het merk overigens zijn honderdste verjaardag!

Beherman is ook toe aan een verjaardag, en we weten uit goede bron dat er later dit jaar een boek uitkomt over de geschiedenis van de groep.

*Mitsubishi Outlander PHEV, de bestverkopende benzine hybride SUV in Europa*





Joseph Lefert en zijn dochter Maria zitten vooraan, achteraan zit nog een passagier rug-aan-rug op een soort van elektrische phaeton met volle banden. Nr van de auto: 57; op de achtergrond staat Louise Lefert-Thirifay.



*Fidèle Joseph Lefert*

# Pionier van elektrische voertuigen

Joseph Lefert werd in 1852 geboren in Namen. Hij trouwde in 1878 in Soye met Louise Thirifay, en ze kregen samen zeven kinderen. Joseph was, volgens de documenten uit die tijd, ondernemer en carrossier. Rond de eeuwwisseling bouwde hij zes elektrische automobielen. Een achterkleinzoon van hem, Didier Verriest, deed wat geschiedkundig en familiaal onderzoekswerk en bezorgde ons dat, samen met een aantal unieke foto's. Lefert zou in Antwerpen en Brussel agenten hebben gehad. Wie hier meer over zou weten mag altijd contact opnemen met M Verriest: tel 0475/235602 of e-mail [info@argus-photo.be](mailto:info@argus-photo.be).



Op 4 oktober 1899, werd er vanuit Londen een postkaart verstuurd naar M. Auguste Lefert, Peperstraat 17, Gent - België: "Beste Auguste, ik zag vandaag verschillende carrosseries, en ik kan je zeggen dat we in België beter werken dan hier." (getekend JL) .

Auguste was de oudste zoon van Joseph Lefert, de ondertekenaar "JL" van de postkaart. In 1899 was hij twaalf jaar oud. Misschien had hij al zijn liefde betoond voor de mooie machines die zijn vader, carrossier van beroep, de voorbije jaren bouwde op basis van of geïnspireerd door paardenkoetsen. Joseph (alias Fidèle) - die reeds drie jaar later zou overlijden - dacht niet onterecht dat het stilaan tijd werd om zijn oudste nazaat in te prenten dat de automobielen van Lefert geduchte concurrenten konden worden voor de producten van het trotse Albion. De nog prille onderneming was immers beloftevol. Diezelfde 4<sup>e</sup> oktober 1899 vertrok er nog een andere postkaart met de initialen "JL" van aan de oevers van de Thames naar hetzelfde adres, maar gericht aan Maria, de oudste dochter, toen 19, met de volgende boodschap: "Liefste Maria - Vergeet niet van een oogje in 't zeil te houden tijdens mijn afwezigheid, en zorg ervoor zoveel mogelijk in het kantoor aanwezig te zijn."

Joseph was afkomstig van Namen. Volgens zijn huwelijksakte was hij aannemer. Aanvankelijk werkte hij met zijn vader Julien, aannemer van bezettingswerken, zij bezetten onder meer de plafonds van het station en het casino van Namen. Omstreeks 1884 verlaat Joseph echter de onderneming van zijn vader en aanvaardt hij een voorstel van de Naamse carrossier Michotte, Boulevard Gauchy: de overname van een agentschap in Gent. Niet veel later verhuist de familie naar het Prinsenhof in Gent, ze wonen er op het nr. 13 tot omstreeks 1895. Het is ook daar dat Joseph Lefert karren en "dog-carts" bouwde en herstelde.

## ■ Octrooien

Joseph Lefert moet al snel onafhankelijk zijn geworden van Michotte, want de octrooien die hij liet vastleggen in 1887 waren op zijn naam ingeschreven. Hij vond of perfectioneerde toestellen



die de zitkussens van 'dog-carts' of andere voertuigen waarin men rug aan rug zat, automatisch naar achter schoof, opplooid of ontplooid (Brussel, brevet nr 76169 van 1 februari 1887)

Er is ook een Brits brevet, gedateerd in Londen op 28 maart 1887: "Patent for improvements on means or apparatus for balancing two-wheeled carriages such as dog-carts and other vehicles in which the seats are similarly arranged back to back according to the weight they carry" Brevet n° 4595.

Het "Ministère du Commerce et de l'Industrie" van Frankrijk levert onder het nummer 182324 op datum van 16 augustus 1887 een brevet af met een looptijd van 15 jaar voor een equilibringsysteem voor tweewielige voertuigen, dog-carts of Engelse karren genaamd, en andere voertuigen waarin men rug-aan-rug plaatsneemt. Is het dan dat Joseph start met de bouw van zijn elektrische automobielen? Bodden het huis en de werkplaats in het Prinsenhof niet meer voldoende plaats? Mogelijk... of was de keuze om elektrische wagens te gaan bouwen onder een andere structuur (wijziging van vennootschapsvorm) die aanleiding gaven tot de verhuis?

## ■ De Peperstraat

Eind 1894 verhuist de hele familie naar een grote woning, Peperstraat 17. Was dit huis eigendom van de familie van de nieuwe vennoot van Joseph Lefert, de familie Waterloos uit de Brugge-

*Publicitaire postkaart voor de Parijse Wereldtentoonstelling van 1900 met daarop een vierwielig voertuig van Lefert. Ze werd verstuurd door de oudste dochter Maria aan haar oom en tante. Op de achterkant staat te lezen:*

*"Papa reed van Antwerpen naar Brussel met zijn auto zonder te moeten laden onderweg en de reis verliep voorspoedig; hij had nog 15 km autonomie over. Gent, 28 april 1900"*



*Kaart van exposant op naam van Jos. Lefert voor de "Grand Concours international des Sciences et de l'Industrie", Brussel 1888.*



*Boven: Joseph Lefert, alleen aan het stuur van een elektrische "fiacre", blinkend en met open kap, luchtbanden een veel gesofisticeerder aandrijfsysteem dan op auto nr 57, deze heeft nr 1119.*

*Rechts: hetzelfde voertuig met de kap open.*



straat, daar vlakbij? Wat was overigens de aard van hun samenwerking, die tot doel had elektrische voertuigen te bouwen. Aan de ene kant was er de financier (Waterloos), en was Lefert verantwoordelijk voor de technische kant? In de beschikbare documentatie over carrossier Lefert komt de naam Waterloos niet voor.

De enkele "Lefert" auto's die ooit werden gebouwd, kwamen uit de Peperstraat. Zij die aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw kozen voor een elektrische aandrijving lagen voor op hun tijd. Maar ze hadden af te rekenen met een aantal technische obstakels waarvoor men nu pas oplossingen aan het uitwerken is. Het gewicht van de batterijen die veel te snel ontladden en veel te lang moesten opladen bijvoorbeeld waren handicaps die de ontwikkeling van elektrische voertuigen tegenhielden.

De eerste auto's van Lefert waren – zoals uit de foto's blijkt - ontegensprekelijk ontwikkeld op basis van de karren waarvan sprake in de brevetten van 1887 "waarin men rug-aan-rug plaatsnam", met dat verschil dat de auto's vier wielen hadden, in tegenstelling tot de twee wielen van de karren.

## ■ Het einde

Maar op 13 maart 1902, kwam alles tot een abrupt einde. Vatte Joseph kou op een van zijn machines die weinig bescherming boden tegen de elementen? Een longontsteking liep in die tijd niet zelden fataal af. Joseph liet zijn vrouw en zeven kinderen wezenloos achter, hun leven zou volledig overhoop gehaald worden. Er was niets geregeld voor de opvolging, zijn oudste zoon was amper 15 jaar, en de oudste dochter Maria (21



*Een omnibus met koetswerk door "Ateliers Lefert, Gand" voor het Grand Hôtel de Liège (Kupelian)*





*Blik op de werkplaats.  
Er werkte veel volk bij Lefert in Gent.*



jaar) had er de kwalificaties niet voor. Het was in die tijd ook gewoon ondenkbaar dat een meisje zo'n bedrijf zou overnemen en leiden, niettegenstaande al het werk dat ze tot dan toe al had verzet in de administratie en alle belangstelling die

ze had betoond voor de zaak. De geschiedenis van de autobouwer Lefert eindigt dus onverwacht, door het overlijden van haar bezieler.

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

**DELEN**

PRIVATE BANK



# Collectie Thiry: Schat aan motoren



*Tekst en beeld: Jacques Deneef*

*Een FN 1903 in concours-conditie, klaar voor een London-Brighton Run...*

*De familie Thiry is geboren en getogen in Habay, in de provincie Luxemburg. Marcel Thiry is van kindsbeen af gebeten door mechaniek, en in 1946 bouwt hij zelf een motorfiets met onderdelen die hij her en der verzamelt. De motor is een DKW, maar het karter is lekgeslagen door een kogel. Kogellagers zijn afkomstig van een Amerikaans "Vliegend Fort" dat in de omgeving neerstortte, de as van het voorwiel werd gerecupereerd van een heel oude Citroën...*

*De zelfgebouwde MT uit 1946*

Deze motorfiets, MT gedoopt (van Marcel Thiry, wat had je gedacht?), rijdt vandaag nog steeds, en kan worden beschouwd als de eerste van de collectie.

In de jaren vijftig start Marcel Thiry met de verkoop van Vespa's, hij vertegenwoordigde het merk voor de provincie Luxemburg. Daarna volgden de auto's van DKW, tot het merk werd overgenomen door Audi.



Na DKW kwam Land Rover, een voertuig dat meteen aanslaat in deze bosrijke streek. Dank zij de Britse connecties wordt het aanbod vervolgens uitgebreid met Jaguar. De concessie groeide uit tot een groot bedrijf, dat vandaag wordt geleid door de drie kinderen van Marcel Thiry. De indrukwekkende gebouwen zijn zichtbaar vanaf de E 411 autosnelweg. In de loop der jaren ging Marcel Thiry steeds meer tijd spenderen aan zijn collectie motoren die vandaag ruim honderd machines telt. Daaronder veel



zeldzame stukken, maar ook een Messerschmidt micorcar.

In het Autoworld museum in Brussel is sinds vele jaren een « Garage Thiry » ingericht met voornamelijk Belgische motorfietsen, stuk voor stuk zeldzame exemplaren. Een mooi erbetoon aan deze uitzonderlijke collectie.

De Thiry-verzameling zelf is eveneens te bezoeken voor groepen, maar enkel op afspraak.

*Albert Thiry , de man die de collectie verderzet  
(links, bij een bezoek van Bob Smiths,  
Boardmember Veteran Car Club of Great Britain)*



*De Marcel Thiry garage in Autoworld*



*Zicht op de collectie (onder)  
en een ruime voorraad onderdelen  
(links)*







*Achter deze anonieme gevel – de eerste garage van Marcel Thiry – bevindt zich een schatkamer aan motoren*




*In de tijd van de DKW's maakte Marcel Thiry wel eens auto's klaar voor Luik-Sofia-Luik...*



## GOED VOOR DE WERELD GOED VOOR UZELF

U heeft een **mooi vermogen** opgebouwd en weet dat u een waardevolle bijdrage kunt leveren aan onze wereld, zonder in te leveren op uw rendement. U bent niet alleen. Omdat we samen het verschil kunnen maken, bieden wij **duurzame beleggingen** aan die ook uw vermogen laten groeien. Bekijk voorbeelden van rendementen op onze duurzame oplossingen op [abnamro.be/sustainability](https://abnamro.be/sustainability) en bespreek met onze specialisten hoe ook u het verschil kunt maken.

 **ABN-AMRO** Private Banking





# Gezien...

## ■ Touring Superleggera Sciàdipersia Cabriolet

In de vorige Historicar schreef Bart Lenaerts lyrisch over de jongste creatie van Louis de Fabribeckers (met mooie foto's van Lies de Mol): de Touring Superleggera Sciàdipersia, gebaseerd op de Maserati Grantourismo. Toen de eerste Sciadipersia in de Jaren '60 werd gebouwd, was ook gebaseerd op Maserati-techniek. En de opdrachtgever, tja, die gaf er toen zijn naam aan.

Touring komt nu met een cabrio-versie die de luxe en de elegantie, die synoniem was met de auto's uit de gouden jaren '60, wil doen herleven. Hij biedt vier echte plaatsen, en alles wat nodig is om optimaal te kunnen genieten van de zaligheid van één van de laatste atmosferische V8-motoren. De sterke lijn van de coupé wordt bij deze cabrio nog verder geaccentueerd. De flank suggereert een pijl die klaar is

om te worden afgeschoten: een scherp front, een krachtige zijlijn en een grote scherp afgesneden overhang – een zgn Kamm-tail – achteraan. Scherpe boorden en vlakke oppervlakken verwijzen naar de elegantie van de jaren '70. Subtiel gebruik van verschillende afwerkingmethoden voor het blanke metaal zijn dan weer een verwijzing naar de nog echt ambachtelijke koetswerkbouw.

Het resultaat is kenmerkend voor de Touring ontwerpen: prachtige proporties en ingehouden elegantie die geen nood hebben aan blitse ornamenten. Een eenvoudig, klassiek en tijdloos design, dat zich duidelijk onderscheidt van de eenheidssoep die ons dagelijks wordt voorgeschoteld. En we mogen er best trots op zijn, wat dit is ook een beetje Belgisch...



## ■ De eerste “massageproduceerde” auto

De Benz Motor Velocipede debuteerde 125 jaar geleden in april 1894: een kleine en lichte (280 kg) auto met een éencilindermotor van 1,5 pk (1.1 kW). Hij kan worden beschouwd als de eerste bruikbare kleine auto. Eén van de belangrijkste innovaties van deze vierwieler, beter bekend als de Benz Velo, is het stuursysteem met wielen die niet op een vaste as zijn gemonteerd, maar zwenken middels een stuurstang, een systeem dat werd doorontwikkeld door Carl Benz. Hij kreeg er een patent voor in februari 1893 en paste het datzelfde jaar voor het eerst toe op de Benz Victoria en Vis-à-Vis modellen. De Velo kan ook worden beschouwd als de eerste auto die een “massaproductie” kende. Van 1894 tot 1902 werden er van de Velo



en zijn afgeleiden zo'n 1200 exemplaren gebouwd. En ze werden niet enkel

in Duitsland, maar ook ver daarbuiten verkocht.

# Gezien...



## ■ Berliet T100 6x6

De grootste blikvanger – letterlijk en figuurlijk – op het voorbije Salon

Rétromobile in Parijs was zonder twijfel de Berliet T100 6x6 die in 1958 werd ingezet bij petroleumprospectie

en -ontginning in de Sahara. In die jaren had men het over een “Vaisseau du désert”, letterlijk een “Schip van de woestijn”. Er werden in de periode 1957-1959 vier stuks van gebouwd. Het exemplaar dat werd tentoongesteld, was het tweede in de reeks. Normaal bevindt hij zich in Lyon, in het indrukwekkende museum van de Fondation Berliet, waar meer dan 200 vrachtwagens, niet enkel van Berliet maar ook van andere Franse merken zijn tentoongesteld. Deze T100 heeft een rijklaar gewicht van 50 ton en is 15 m lang, 5 m breed en 5 m hoog. Hij wordt aangedreven door een Cummins V12 diesel die 700 pk levert. De zes wielen worden aangedreven via een Clark versnellingsbak met vier versnellingen en hydraulische koppelomvormer.

## ■ Zone 1910 in Autoworld

Bij Autoworld wordt permanent werk gemaakt om de ruimtes aantrekkelijker te maken, het prachtige museumgebouw nog beter te benutten en natuurlijk de bezoekers een leerrijke dag te bezorgen.

Daarom werd net een gloednieuwe zone geopend die de link tussen het huidige automuseum en de geschiedenis van het gebouw in de kijker zet: Salon 1910. Wist u dat het adembenemende gebouw waarin Autoworld al meer dan 30 jaar gevestigd is, de locatie van de allereerste auto- en fietssalons was? Die werden er georganiseerd van 1902 tot 1934.

‘Salon 1910’ is ingericht in een bijna 1000 m<sup>2</sup> grote ruimte in de rechtervleugel van het museum. De zone dompelt u onder in de sfeer van het tijdperk en neemt u mee terug naar de allereerste Salons aan het begin van de vorige eeuw. In die tijd werden auto’s besteld en op maat geproduceerd: de toekomstige eigenaar kocht een chassis met motor en bezocht daarna een carrossier, die samen met hem de carrosserie van de auto ontwierp.



In de leerrijke nieuwe zone vindt u tal van foto’s en uitvergroete afbeeldingen, een showroom met chassis en afgewerkte auto’s, videofragmenten uit de

oude doos en natuurlijk een dertigtal auto’s uit die periode, opgesteld alsof u werd teruggeflitst in de tijd.



# 15th Antwerp Concours d'Elegance

Sunday, September 8, 2019  
Kasteel Belvédère  
Broekstraat 13 - Wijnegem



## Special 2019 Exposition

'The Jaguar Years:  
Speed & Elegance'

70 years of Jabbeke speed runs



The new Jaguar XK120 at Jabbeke.  
May 30, 1949 with Ron "Soapy" Sutton.

Concours competitors and supercars on invitation only.  
Entrees are now invited. For more information: [www.antwerpconcours.com](http://www.antwerpconcours.com)  
Contact: [info@ecuriebelge.com](mailto:info@ecuriebelge.com)

## Saturday, September 7, 2019

'15 years' Antwerp Concours jubileum tour

Open to former Antwerp Concours competitors and guests.  
Participation on invitation and limited to 50 cars only.

## Sunday, September 8, 2019

15th Antwerp Concours d'Elegance

- 8h Concours cars will arrive at Belvédère
- 10h Open for visitors
- 13h Concours d'Elegance, some 80 cars & bikes will be presented and judged by the jury
- 16h Prize Giving Ceremony



Kasteel Belvédère - Broekstraat 13 - Wijnegem - Belgium





# Gezien...

## ■ Peugeot e-Legend Concept

Het designteam van Peugeot leverde enkele maanden geleden een heel sterk ontwerp af met de e-Legend Concept, een elektrisch aangedreven coupé. Hij is volgens de marketingmensen een verlokkelijke en iconische toekomstauto, die ook de genen en de elegantie van het merk Peugeot verzinnebeeld. Hij werd voorgesteld op het wereldberoemde concours van Villa d'Este, eind mei. Mooi is hij in ieder geval. Voor de gelegenheid is hij hier gefotografeerd naast

een andere iconische – maar naar ons gevoel nog steeds missende - 504 Coupé. Velen weten niet dat die werd getekend door Pininfarina. De Italiaanse meester was van in de jaren '50 met de 403, tot begin de jaren '90 de huiscarrossier van het merk uit Sochaux. Het heeft even geduurd, maar in de voorbije jaren heeft het designteam van Peugeot naar ons gevoel weer het juiste pad gevonden.



## ■ Jan Van der Steen Trophy

The English drivers Guild, kortweg TEDG, is een club van en voor mensen met een passie voor Engelse wagens van uiteenlopende merken. Jaarlijks organiseren ze heel wat leuke activiteiten en ritten, maar één van de hoogtepunten is zonder twijfel de aanwezigheid op het Antwerp Classic Salon.

Dat is ook de gelegenheid om de “Jan Van der Steen Trophy” uit te reiken. Hij was een vooraanstaand lid van de club met een onwaarschijnlijke kennis over en passie voor Engelse wagens. Jan was gepassioneerd door wagens met een bijzondere geschiedenis, beroemde/beruchte eigenaars, een uitzonderlijk en goed gedocumenteerd verleden, een apart verhaal of een bijzondere staat van bewaring. Ter nagedachtenis van de man werd beslist om elk jaar een trofee uit te reiken aan een auto die “speciaal” is en door Jan zeker geapprecieerd zou worden. Dus zeker

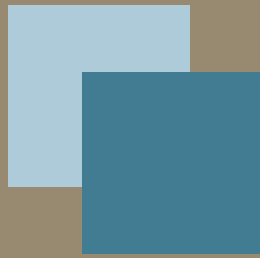


geen alledaagse oldtimer. Dit jaar was de laureaat de met zorg gerestaureerde “off white” Austin A40 Sports uit 1952 van Louis Vandessel. Van deze zeldzame cabrio werden net iets meer dan 4000 exemplaren gebouwd van 1950 tot 1953. De aluminium carrosserie werd in elkaar gevezen door Jensen Motors, en vervolgens afgewerkt in de Austin

fabriek van Longbridge. Een raket was het zeker niet: de 1,2 liter vierpitter met twee SU carburatoren was goed voor een theoretische 46 pk, maar het rijklaar gewicht van 965 kg was dan weer een voordeel. Een typisch Brits product uit de jaren '50, waar slechts weinig overlevens van zijn.



*bezoek onze webshop:*



[www.historicar.be](http://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](http://www.historicar.be)

## U bent uniek. Maar nooit alleen.

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



[www.kbcprivatebanking.be](http://www.kbcprivatebanking.be)



Private Banking