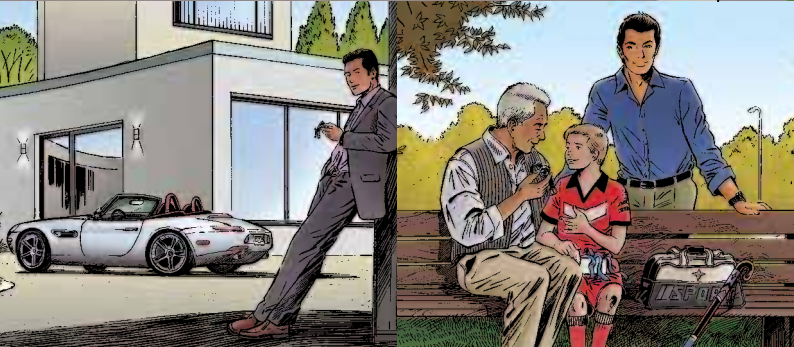
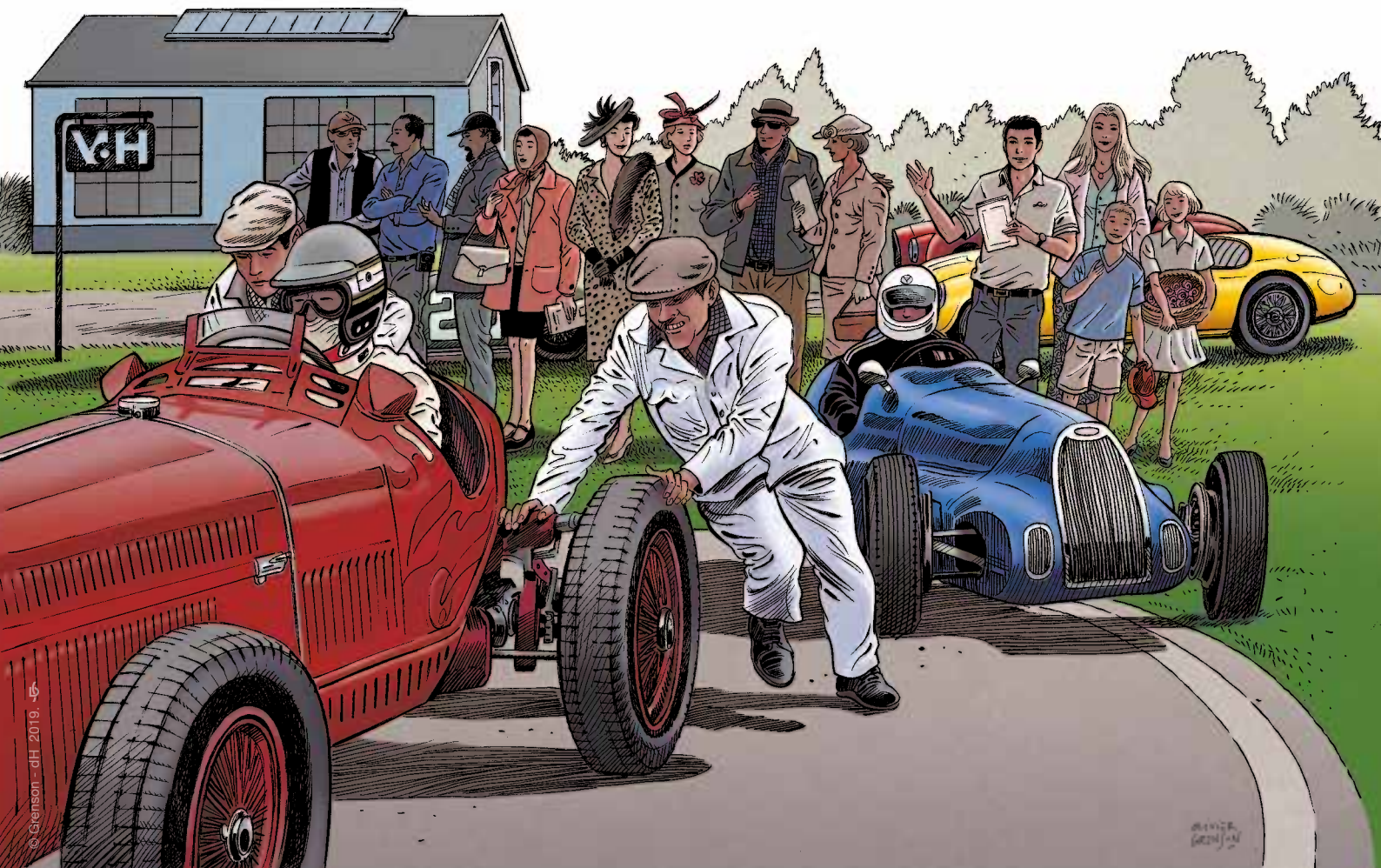


Fsa HISTORICAR

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





Sinds meer dan 20 jaar biedt
Vander Haeghen de ideale oplossing
voor het beschermen van uw vermogen.

Omdat ieder zijn eigen verhaal heeft...

Ontdek onze ongelooflijke voorwaarden en contacteer ons
via uw verzekeringsmakelaar voor een offerte op maat.

Classic Car Protection
Fine Art Insurance
Prestige Car Protection
Prestige Home Protection
Donation Cover,...



VANDER HAEGHEN
THE ART OF INSURING PASSIONS

Nerviërsaan 85, bus 2 - 1040 Brussel
Tel : +32 (0)2 526 00 10
info@vdh.be • www.vdh.be

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 – Bjorn Aerts
– Bart Lenaerts – Lies de Mol
– Paul E. Frère – Evermeulen

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. Automobielerclub van Vlaanderen
Rolls Royce Entousiasts' Club Belux

Enkel de auteurs zijn verantwoordelijk voor hun artikels. Overname of reproductie niet toegestaan voor alle media, inclusief het internet.

Uitgeversmaatschappij:

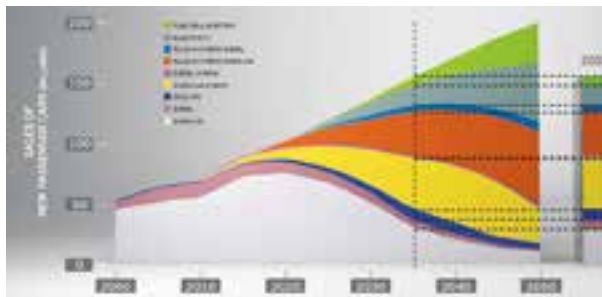
N.V. Draaiboomken
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
BTW: BE0414.830.002

De toekomst is niet alleen elektrisch



Bij het ontstaan van de automobiel ging het wat aandrijvingsmiddel betreft alle richtingen uit. Stoomaandrijving was er eerst, maar al snel kwamen er ook elektrische auto's. In 1899 werd het wereldsnelheidsrecord – 105 km/u – gevestigd door de elektrisch aangedreven "Jamais Contenté" van Jenatzy, en in verschillende grote steden reden elektrische taxi's rond. Maar het was de verbrandingsmotor die uiteindelijk het pleit won. Hij was relatief klein, licht, betrouwbaar en de brandstof distributie hield gemakkelijk gelijke tred met zijn ontwikkeling.

Onze mobiliteit moet groener. We worden door de beleidsmakers, zowel op nationaal als op Europees vlak, in de richting van elektrische aandrijving geduwd. Dat is niet de keuze van de automobiellindustrie. Is onze technologie daar wel klaar voor? En hoe zit het met de distributie? Het aantal laadpalen blijft belachelijk laag. En ieder jaar opnieuw worden we in het najaar verwittigd dat als het begint te vriezen er een afschakelplan in werking zou kunnen treden, want er is een dreigend tekort aan elektriciteit. Intussen wordt er volop gelobbyd over de sluiting van de kerncentrales, maar de vraagtekens over alternatieven blijven bestaan. De hernieuwbare energie dekt vandaag de dag nog geen 10% van de behoeften. En vergeten we niet dat in België 55% van de elektriciteit nog wordt opgewekt door koolwaterstoffen.



We staan nu terug op een kruispunt, en de oplossingen zijn talrijk. De industrie werkt hard aan alternatieve aandrijfmodi. Plug-in hybrides op waterstof, nieuwe klimaatneutrale synthetische brandstoffen... De toepassing zal mee bepalen welke aandrijving het best geschikt zal zijn. Bijgaande grafiek, ons ter hand gesteld door Mazda, geeft een prognose van welk type van aandrijving welk marktaandeel zou kunnen hebben in het totale voertuigpark. Benzine en diesel (grijs en roodbruin) zijn vandaag ongeveer op hun hoogtepunt. Tegen 2035 zou ongeveer 4,4% van het park gebruik maken van brandstofcellen (groen) en (slechts) 11,2% zou zuiver elektrisch zijn (grijsgroen). Dat betekent dat 84,4% van de voertuigen nog steeds geheel of gedeeltelijk gebruik zouden maken van een verbrandingsmotor, die ongetwijfeld veel zuiniger zal zijn dan vandaag en die waarschijnlijk ook minder vervuilende brandstoffen zal gebruiken. Elektriciteit alleen zal ons niet redden.

Leo Van Hoorick

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

ASSICURO AND CHUBB PRESENT

INTERCLASSICS MAASTRICHT '20

16 | 17 | 18 | 19 JANUARI 2020

MECC MAASTRICHT

BESTEL ONLINE MET KORTING
INTERCLASSICSMAASTRICHT.NL



FORGOTTEN CLASSICS

EPIC DESIGNS FROM THE PAST



CHUBB®



STATE OF ART
MENSWEAR

GASSAN



COYS
FOUNDED 1919

interclassicsmaastricht.nl

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

...OLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL - ...ASTON MARTIN - JAGUAR

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

Inhoud

3	Edito
6 – 14	Markante figuren – E. des Grées du Loû (Deel I)
16 – 21	Belgisch erfgoed – Imperia
22 – 23	Imperia museum
24 – 28	Croisière Minerva
29 – 32	Future classic: Alpine
34 – 35	Gezien...
36 – 37	In memoriam Patrick Van der Stricht
38	Boeken: Rally buiten categorie

Adverteerders

- 2 VdH verzekeringen
- 4 Interclassics
- 15 Circuit des Ardennes
- 29 Mercedes
- 39 FSA Boeken
- 40 KBC Private Banking

Agenda

- Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 16-19/01/2020
- Rétromobile Paris, 6-9/02/2020
- Antwerp Classic Salon, 6-8/03/2020
- Techno Classica Essen, 25-29/03/2020
- Spa Classic, 22-24/05/2020
- Rétromoteur Ciney, 30/5-1/06/2020

Autoworld

- Tot 26 januari: So British
- Februari: Kever Transformaties
- 16 februari: VW Love Bugs Parade
- Maart: Endurance motoren
- April - mei: Breaks & Station Wagons
- Juni: 125 jaar Touring Club België
- Juli - Augustus: Skoda 125 years

Voor meer details: www.autoworld.be

Omslag

In 1953 organiseerde Minerva een originele publiciteitsstunt: een expeditie met twee Minerva jeeps en twee Armstrong Siddeley berlines naar het verre India. Bjorn Aerts trok op onderzoek en brengt een stuk Belgische automobiëlgiedenis opnieuw tot leven. Het avontuur start op blz. 24.





Het officiële portret van Emile des Grées du Loû afkomstig uit het hoofdkantoor van S.B.M.A. te Vorst

In 1933 kocht Emile des Grées du Loû deze "Manoir", beter bekend als het Kasteel van Oisquerq (Tubize). In 1957 werd hij onteigend en twee jaar later werd dit huis met de grond gelijk gemaakt



Markante figuren

Emile des Grées du Loû, de man achter S.B.M.A.

Door Paul E. Frère

Wie in België Volvo zegt, denkt waarschijnlijk aan een van die vele westerse bedrijven die momenteel dankzij Chinees kapitaal wereldwijd goed scoren. Een mooi gamma, tijdig de weg van de SUV-rage ingeslagen en met nog steeds het imago van Zweedse degelijkheid. Kortom producten waar veiligheid en betrouwbaarheid belangrijke argumenten blijven. Dat we het verhaal van Volvo in ons land aan een Bretoen te danken hebben, is minder bekend. We konden het leven van Emile des Grées du Loû reconstrueren dankzij het onderzoekswerk van Jean-Michel Delattre, de man die van de geschiedenis van het dorpje Oostkerk, een deelgemeente van Tubeke, z'n levensdoel maakte. Ook Jacques Mannerie, een neef van Emile des Grées du Loû, getuigde over SBMA, het levenswerk van z'n oom.

De oorsprong van de familie des Grées du Loû gaat ver terug. Zo troffen we in de 14^{de} eeuw ridder Jean III des Grées aan die toen in dienst was van het bisdom van Saint-Malo. In de 19^{de} eeuw woonde Emmanuel des Grées du Loû in Rennes. Hij was een gerespecteerd advocaat en journalist. In 1899 richtte hij, samen met priester Félix Trochu, de krant l'Ouest-Eclair op, de voorloper van het huidige l'Ouest-France. Zijn zoon Emile, geboren op 23 april 1892, werd opgevoed in een welgestelde familie. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog zou de rest van z'n leven

bepalen. Tijdens de oorlog was hij o.a. verantwoordelijk voor de organisatie van het onderhoud van vrachtwagens, een nieuwe afdeling in de logistieke tak van het Franse leger. Door z'n goede scholing kwam hij al snel in aanmerking om een opleiding te volgen tot reserve-officier. Zo kwam hij in contact met ingenieur Henri Petit, dezelfde Petit die later één van de meest gerespecteerde raadgevers van diverse automobielconstructeurs zou worden. Petit was wellicht één van de meest objectieve technische journalisten van z'n tijd. André Laurent, de man die in 1942 het tijdschrift "Belgique Automobile" oprichtte, kende hem persoonlijk en stak z'n bewondering nooit onder stoelen of banken.

Emile des Grées du Loû kreeg er een theoretische- en praktische vorming over militair transportmaterieel. De kwaliteit van deze opleiding was zo grondig dat hij er ter gelegenheid van z'n 65^{ste} verjaardag in 1957 nog steeds naar refereerde. Het was een harde opleiding maar Emile nam alle hindernissen, zodat hij in oktober 1915 werd ingezet in de Servische Campagne. Hij was verantwoordelijk voor een colonne vrachtwagens van het merk Packard. Tot

dan toe had hij enkel ervaring opgedaan om deze colonne in Frankrijk op min of meer berijdbare wegen rijdende te houden. Op de quasi onbestaande wegen in Griekenland, Servië en Moldavië was het andere koek. Nadien stuurde men hem op missie naar de rivier Piave in het noorden van Italië. De troepen van het Oostenrijks-Hongaarse Rijk hadden de Italianen een nederlaag bezorgd nabij Caporetto. Om het tijt te keren kregen de Italiaanse troepen begin 1918 versterking van Britse en Franse troepen. Enkele maanden later stuurde men Emile opnieuw naar Thessaloniki. Niet te verwonderen dat deze ervaringen van Emile een doorzetter maakten. In de meest penibele omstandigheden moest hij vooruit. Zowel problemen met materieel als met ontmoedigde manschappen oplossen was z'n taak. Door z'n kwaliteiten bracht hij het tot officier in het Franse leger. Tegen het einde van de oorlog had hij dan ook de reputatie een doorzetter en een optimist te zijn met een natuurlijk gevoel voor rede.

■ Oostende en Brussel

Gewapend met heel wat ervaring maakte Emile des Grées du Loû in 1919 er niet het minste probleem van om op vraag van Citroën naar Oostende te trekken om er een concessie te organiseren. In dezelfde periode werd hem door Graaf Jacques de Liedekerke, de geldschietster van Alexis-Eduard Vivinus, gevraagd zich te ontfemen over de organisatie van de voormalige Vivinus-fabrieken. In 1912 had de directie beslist de naam Vivinus te wijzigen in F.A.B. wat stond voor "Fabrique Automobile Belge". Het uitbreken van de oorlog betekende het definitieve einde van het merk Vivinus. In 1919 werden de gebouwen van het bedrijf, gelegen in de Destouvellestraat 52-56 te Brussel, gebruikt als uitvalbasis om o.a. de Automobiles Ariès in ons land te verkopen. Het merk Ariès was erg geliefd door de Franse baron Petiet, een erg belangrijk man in de Franse automobiellindustrie. Je merkt het, de kwaliteiten van Emile des Grées du Loû waren niet onopgemerkt gebleven.

Op privévlak is de passage van Emile in Oostende erg belangrijk. Het toenmalige Kursaal, een gebouw dat helemaal

niets te maken heeft met het huidige modernistische complex, had een enorme uitstraling. Vergeten we niet dat de titel "Oostende, koningin der badsteden" dateert van de eeuwwisseling. Leopold II bracht er z'n vrije tijd door in het Koninklijk Chalet. De bouw van de Koninklijke galerijen dateert overigens van 1905-1906. Kortom, het Oostende van toen had meer "grandeur" dan het Knokke-Zoute van nu. Een van de trekpleisters was natuurlijk het Kursaal dat in 1878 werd gebouwd. Begin vorige eeuw volgden heel wat uitbreidingen. Het eindresultaat was een somptueus gebouw met westerse en oriëntaalse stijlelementen. Er waren niet alleen speelzalen, een concertzaal en een balzaal maar na WO I werd er een dancing en een nachtclub aan toegevoegd. De zaalmeester van het restaurant, Charles Mann, was van Duitse komaf. De man sprak zeer goed Nederlands, Frans en Duits. De familie Mann kwam oorspronkelijk van de regio Mainz. Emile des Grées du Loû maakte er kennis met een jongere zus van Charles Mann en zou later met haar in het huwelijk treden. Deze Maria Joséphine Mann werd de meter van haar jongste neef Jacques Mannerie. Hij vertelde ons dat ze tot haar overlijden in 1982 altijd een zwak voor Oostende had behouden. Uit praktische overwegingen trok het jonge stel echter reeds spoedig naar Brussel.

■ Miesse

Ook Jules Miesse had in 1921 z'n oog laten vallen op deze jonge, talentvolle Bretoen. Hij kon Emile overtuigen om met hem in zee te gaan, en hij maakte er al snel carrière. Hij bracht het tot commercieel directeur. De eerste auto van Emile des Grées du Loû stamde uit deze periode. Het was een Ford die hij later aan z'n oudste neef, Jean-Pierre Mannerie zou schenken. Emile des Grées du Loû werkte in die periode niet alleen voor Miesse. Hij had ook een bedrijfje in autotoebehoren, "Des Grées en Co. Central Auto" gelegen in de Destouvellesstraat 58 - 60 op de grens tussen Schaarbeek en Laken. Hij hield deze zaak zeker tot in 1926. Vanaf 1929 tot aanvang 1933 woonde hij in de Transvaalstraat 66 in Anderlecht. In de telefoongidsen van toen werd



Jean Mannerie was niet alleen familie maar ook een medewerker van het eerste uur. Hij was o.a. verantwoordelijk voor het uitbouwen van een dealernet



De eerste Volvo, de ÖV4 uit 1927, hiervan werden 205 stuks gebouwd

hij vermeld als “Industrieel”. Emile had ondertussen niet slecht geboerd en had, samen met z’n echtgenote Maria, zijn oog laten vallen op het kasteel van Oisquercq. Plaatselijk noemde men het “Le Chateau” maar eerlijkheidshalve was het een groot burgerhuis, een soort “Manoir” gelegen in een park van 2 hectaren groot. Voor briefwisseling was het eenvoudig. Je schreef Chateau 2, Oisquercq op de enveloppe en gegarandeerd werd je brief juist besteld. Emile en z’n echtgenote kochten deze eigendom in het voorjaar van 1933 en woonden er tot in 1957 toen zij door de overheid werden onteigend.

In het automilieeu was het sterke karakter van Jules Miesse legendarisch. Nu was ook Emile, met z’n Bretoense achtergrond, geen katje om zonder handschoenen aan te pakken. Toch werkten Jules en Edmond Miesse vijftien jaar prima samen met Emile des Grées du Loû. Volgens André Laurent lag het wederzijds respect en de elkaar aanvullende kwaliteiten van het

Volvo PV52 van 1937: alle Volvo-modellen uit die jaren hadden praktisch dezelfde carrossievorm



trio aan de basis hiervan. In 1929 had vrachtwagenbouwer Miesse dank zij zijn bedrijvige commercieel directeur een grote bestelling gekregen zodat een verhoging van de productiecapaciteit noodzakelijk was. Toevallig deed zich op hetzelfde ogenblik de mogelijkheid voor om een fusie aan te gaan met de “Société Bollinckx” uit Buizingen. Zowel Jules en Edmond Miesse als Emile des Grées du Loû waren gewonnen voor deze oplossing en het nieuwe bedrijf werd “Miesse-Bollinckx” gedoopt. Enkele jaren later was de economische situatie gekeerd. De gevolgen van de wereldwijde financiële crisis in 1929 deden zich goed voelen. Ondertussen bouwde Miesse ook dieselmotoren, een licentie van het Britse Gardner, in de fabriek van Ateliers de Construction Mécanique de Tirlémont, kortweg CMT, te Tienen. Toen het in 1935 duidelijk werd dat Jules en Edmond Miesse de volledige productie naar Tienen wilden verhuizen, ging Emile op de rem staan. Hij gaf er de voorkeur aan voorzichtig te zijn en een deel van de activiteiten in de gebouwen in Buizingen te behouden. Vader en zoon Miesse bleven bij hun standpunt zodat Emile des Grées du Loû verkoos ontslag te nemen en een eigen bedrijf op te starten.

■ Import van Volvo

Het was z’n grote droom een merk te vertegenwoordigen. Z’n lange carrière als commercieel directeur in de vrachtwagensector had hem op diverse salons in contact gebracht met heel wat constructeurs. Ook was er de vriendschap met Joannis Saracakis, een Griekse zakenman, die hij had ontmoet tijdens de oorlog toen hij in de omgeving van Thessaloniki verbleef. Saracakis had reeds in 1923 in Thessaloniki een bedrijf opgestart om auto’s, vrachtwagens en onderdelen in te voeren en te verkopen. Later zou de familie Saracakis de machtige invoerder van Volvo in Griekenland worden. Lange tijd was Saracakis voor de Volvo-directie in Zweden “incontournable”. Ook nu nog is het bedrijf Saracakis Brothers een grote speler in Griekenland. Het is niet alleen actief bij import van Volvo-vrachtwagens en bussen maar ook bij de import van auto’s van Honda en

Mitsubishi. Vergeleken met Saracakis was SBMA slechts een kleine speler in de Volvo-groep. Volgens Jacques Mannerie zou het best kunnen dat het contact met Saracakis leidde tot de beslissing van Emile des Grées du Loû om met Volvo in zee te gaan. Beiden zijn immers altijd vrienden gebleven.

De oprichters van Volvo, Gustaf Larson en Assar Gabrielsson, bouwden pas in 1927 hun eerste voertuig, de ÖV-4. Larson behaalde z'n ingenieursdiploma in 1917 en werkte enkele jaren bij SKF in Göteborg. Assar Gabrielsson studeerde aan de Economische Hogeschool van Stockholm en werkte zich in 1923 op tot verkoopdirecteur bij SKF. Hij had ook al ervaring als commercieel verantwoordelijke van SKF in Frankrijk. Hier ondervond hij dat de Zweedse kogellagers voordeliger aan de man konden worden gebracht dan die van de concurrentie en dit niettegenstaande een betere kwaliteit. De oorzaak lag bij de lagere loonkost in Zweden. Hij leerde ook dat vele leveranciers van auto-onderdelen van kwaliteit niet meteen een hoofdprioriteit maakten. Meer en meer bedrijven produceerden enorme hoeveelheden onderdelen. Alles wat nodig was om een auto te bouwen, was beschikbaar op de markt. Je kon als het ware vanuit een kantoor een auto samenstellen. Voor Gabrielsson was het duidelijk dat een auto in Zweden bouwen best mogelijk was en dat de buitenlandse concurrentie. Hij sprak hierover met Gustaf Larson en in augustus 1924 besloten ze om samen een auto te bouwen. Het duurde echter nog tot 16 december 1925 voor beiden een overeenkomst op papier tekenden. De naam Volvo werd niet door Larson en Gabrielsson gekozen. Het was de naam van een merk voor kogellagers die reeds in 1915 werd geregistreerd. De naam Volvo is afkomstig van het latijn en betekent "Ik wentel". Het bewuste bedrijf kwam in handen van SKF en zij haalden deze naam vanonder het stof, toen ze besloten hun ex-medewerkers een handje te helpen. De enorme investeringen betekenden natuurlijk enkele jaren zonder winst. Om deze situatie zo snel mogelijk te doen keren werd besloten ook vrachtwagens



Op het autosalon in 1937 toonde S.B.M.A. voor de eerste maal vrachtwagens van Volvo-makelij. Men beperkte zich tot een onderstel met cabine

te bouwen. En inderdaad, de verkoop van vrachtwagens is voor Volvo tot de komst van de Amazone in 1957 steeds winstgevender gebleken dan die van de personenauto's. Een ander middel om uit de rode cijfers te geraken was exporteren. In 1928, amper een jaar na de introductie van de ÖV-4, startte de eerste buitenlandse dealer, in de Finse hoofdstad Helsinki. In 1929 verkocht Volvo 1383 voertuigen, waarvan slechts 76 personenwagens. Daarvan werden er slechts 27 uitgevoerd. Hoog tijd dus om werk te maken van de export. Na Finland kwam er activiteit in Denemarken en in 1930 werden de eerste auto's geleverd in Noorwegen. In 1931 doken de eerste advertenties op in Nederland waar een bedrijf uit Den Haag de verdeling op zich nam. In Zweden won Volvo langzaam aan populariteit door het leveren aan taxibedrijven en autoverhuurbedrijven. In januari 1932 werd een eerste lot van 40 PV-652's geleverd aan de Zweedse politie. In 1934 hoopte men 3000 voertuigen te bouwen. Ondanks de crisis werd dit cijfer met

In 1938 werden reeds vrachtwagens met opbouw getoond. Een onderstel met opbouw als bus was ook van de partij





LV101 "Spetsnos", 1945. Een lichte vrachtwagen gebaseerd op de PV801 taxi. Daarnaast een PV56 uit 1938, de luxeversie uit de 50-reeks.

2373 vrachtwagens en 611 personenwagens bijna gehaald. In Brazilië werden er in '34, het eerste afzetjaar, 80 stuks verkocht en op hetzelfde ogenblik begon ook in Spanje en Argentinië de verkoop te vloten. Ook naar Griekenland, Syrië en het toenmalige Perzië (nu Iran) kwam de export op gang.

Volgens de research van Jean-Michel Delattre zou Emile des Grées du Loû in 1934 door Paul Cousin getipt zijn. Cousin was de belangrijkste dealer van General Motors in Brussel en had vernomen dat de Zweedse ambassade op zoek was naar een investeerder. Het kersverse merk Volvo wou exporteren en zocht een partner om auto's en vrachtwagens in te voeren, te verdelen en eventueel te assembleren. In 1936 had Emile des Grées du Loû een ontmoeting met M. Berthelsson, een van de kopstukken van het jonge Zweedse Volvo. Het gesprek resulteerde in de opdracht om een agentschap in België en het Groot Hertogdom Luxemburg te organiseren. Samen met z'n vrouw Marie

De eerste na-oorlogse Volvo, een zeldzame PV60 met zescilindermotor.



Mann en trouwe medewerker Henri Vanderheyden richtte Emile het bedrijf "Société Belge de Matériel Automobile" (kortweg SBMA) op. Aanvankelijk was het gelegen in een bescheiden pand aan de Tweekerkenstraat in Brussel. Het gamma bestond bijna uitsluitend uit vrachtwagens zodat de beschikbare 1000 m² al na enkele maanden te klein bleek. Er werd uitgeweken naar een pand in de Dobbellenbergstraat 90 te Haren. Het was de fabriek waar van 1932 tot ongeveer 1938 de "Belga Rise" (een auto onder licentie van "Sizaire") werd gebouwd.

Volgens Jacques Mannerie werden er vooral vrachtwagens verkocht. Emile des Grées du Loû hoopte wel op de PV-51, een gezinswagen iets duurder dan de concurrentie, maar de faam van Volvo zou dit nadeel compenseren. Nu was de naam Volvo in onze contreien nog niet zo bekend zodat het succes eerder bescheiden bleef. Jacques Mannerie herinnert zich dat toen jaarlijks slechts enkele wagens aan de man werden gebracht. De vrachtwagens daarentegen deden het uitzonderlijk goed. Jacques Mannerie vermoedde dat z'n oom tijdens de eerste maanden van het bestaan van SBMA nog een beetje bijkluste bij Miesse. Beide partijen hadden een andere visie maar respecteerden elkaar in die mate dat ze altijd contact hielden. Na de opstartfase werkten enkele technici en een bediende, een zekere H. Bleck, bij SBMA.

Jean Mannerie, een familielid van Emile des Grées du Loû, stak een handje toe. Z'n hoofdberoep was vertegenwoordiger van verfproducten bij het bedrijf "S.A. Belges des Couleurs et Vernis", gevestigd in de Bisséstraat in Anderlecht. Hij reed eerst met een Imperia en later met een Citroën type 11 "Légère" het hele land af om z'n producten aan de man te brengen. Voor Emile des Grées du Loû een gedroomd figuur om ook vrachtwagens en auto's te verkopen en vooral om dealers te zoeken. De eerste verdeler was Edouard Panis die toen een garage had in de Samberstraat te Antwerpen. Het was een ex-marinier die zeer lang trouw gebleven is aan het merk Volvo. In 1938 had SBMA reeds een dealernet van 18 garages waarvan

het grootste deel werd aangezocht door Jean Mannerie. Op de drie vooroorlogse autosalons op de Heizel werden enkel vrachtwagens getoond. Het was duidelijk wat op dat ogenblik het belangrijkste product was. In 1939 werden er reeds een 150-tal Volvo vrachtwagens in onze contreien verkocht.

■ De donkere jaren

Het uitbreken van de vijandelijkheden in september 1939 zorgde voor een bruusk einde van de verkoop van Volvo. De Zweden hielden eraan hun neutraliteit te benadrukken door de leveringen stop te zetten. Emile des Grées du Loû was verplicht om andere activiteiten te zoeken, ook al bleef SBMA de dienst na-verkoop van Volvo verzorgen. Zoals zovelen investeerde hij in de verkoop en de montage van gasgeneratoren, waardoor voertuigen konden (blijven) rijden op houtskoolgas. Na onderhandelingen met de in Luik gevestigde invoerder van Gohin-Poulenc, werd hij de exclusieve verdeler van deze gasgeneratoren van Franse makelij in de provincie Brabant. Hij had hiervoor een uitstekende technicus, Lucien Allard, die al snel opklom tot de post van technisch directeur en deze functie behield tot op het einde van de jaren vijftig. Emile des Grées du Loû verstond de kunst zich te omringen met bekwaam personeel. Hij maakte heel wat publiciteit door o.a. te adverteren in het nieuwbakken tijdschrift "Belgique Automobile". Emile kende hoofdredacteur André Laurent al lang. In de zomer van 1942 nam hij deel aan een tentoonstelling in het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel over vervangende brandstoffen. SBMA toonde er niet alleen producten van Gohin-Poulenc maar eveneens toebehoren van het Zweedse Electrolux en het merk Hartson. Heel wat van deze toebehoren zoals filters en condensator-ketels werden met honderden bij SBMA gebouwd. Om het publiek te overtuigen van de kwaliteiten van een gasgenerator liet Emile des Grées du Loû een toestel op een Citroën 11 Légère monteren. Z'n vriend André Laurent kreeg de kans om de Citroën uitvoerig aan de tand te voelen. Natuurlijk verscheen er een uitgebreid artikel over dit voertuig in

"Belgique Automobile". Vanaf 1943 werden er ook aanhangwagens en kantelbakken gebouwd en verkocht. Onder de slogan "Verdubbel uw capaciteit" werd getracht de markt de bespelen. Ondertussen bleef er wel contact met het hoofdkantoor van Volvo in Göteborg. Zo was Emile des Grées du Loû op de hoogte van de plannen om een Volks-Volvo te bouwen. Jean Mannerie en hijzelf gingen op pad om contracten te verkopen voor de nieuwe auto, waarvan de technische kenmerken nog helemaal niet bekend waren. Zo getuigde de 96-jarige Leon Soete uit Oostende. Het bedrijf van z'n vader, Beltrom, een bedrijf waar levertraan werd verwerkt, had bij SBMA twee vrachtwagens laten uitrusten met een gasgenerator. Emile des Grées du Loû kwam op bezoek bij z'n vader en verkocht hem een auto. Van dan af betaalde z'n vader maandelijks een aflossing maar verder werd hier in alle talen over gezwegen. Ook werd er getracht om zoveel mogelijk contracten voor nieuwe vrachtwagens af te sluiten zodat de klanten dadelijk na de bevrijding hun voertuig konden verwachten. Het resultaat was dat dadelijk na de bevrijding Emile des Grées du Loû naar Göteborg trok met honderden bestellingen onder de arm. Hoeveel juist konden we niet achterhalen, maar het is zeker dat dit voor de directie van Volvo een extra motivatie was om de productie aan te zwengelen. Zo meldde "Belgique Automobile" in mei 1945 dat de Zweden de productie verdubbelden van 10 000 naar 20 000 stuks.

In het najaar van 1947 toonde Volvo in "Le Grand Palais" de PV-444. Je merkt o.a. Assar Gabrielsson en Gustaf Larson, commercieel directeur Rolf Hanson en helemaal rechts Jean Mannerie



La qualité du matériel
VOLVO
est basée sur la supériorité des aciers suédois et sur le soin probe apporté au moindre détail de sa construction

VOLVO Concessionnaire pour la Belgique, Grand-Duché de Luxembourg et Congo belge
Société Belge de Matériel Automobile
90, rue du Dobbelenberg - HAREN-NORD - BRUXELLES - Tel. 15.01.52 - 16.15.98 - 15.15.99

Een publiciteit in 1947 waarbij de PV-444 werd aangekondigd

■ De Volks-Volvo of de PV-444

De grote ommezwaai zou er voor Volvo en voor SBMA komen met de komst van de “kleine” auto. Hij kreeg de benaming PV-444 waarbij “PV” stond voor personenwagen en “444” voor 4 plaatsen, 4 wielen en 4 cilinders. Het plan om een zogenaamd kleine gezinswagen te bouwen was zeker niet nieuw. Reeds 1933 werden er verschillende vergaderingen georganiseerd met dealers om over dit onderwerp van gedachten te wisselen. Er werd zelfs een compacte Opel en een Willys gekocht om de concurrentie te bestuderen. Het is pas in 1942/43 dat de directie van Volvo ervan overtuigd werd dat na WO II de vraag naar compacte auto's zou stijgen. Op het einde van 1943 werden definitieve knopen doorgehakt. Hoewel een tweetakmotor met acht cilinders was overwogen alsook een 90° gekantelde viercilinder, hakte

Een folder van de net gelanceerde PV-444 in de enige kleur zwart



Gustaf Larson de knoop door. Hij koos voor een conventionele viercilinder maar ditmaal wel met kopkleppen, de uiterst betrouwbare type B4B. Maanden had men ook gewerkt aan het ontwerp van een betrouwbare voorwielaandrijving, met het succes van DKW in het achterhoofd. Maar uiteindelijk koos men ook hier voor de traditionele en solide oplossing van de achterwielaandrijving. Het ontwerp van het koetswerk was erg beïnvloed door het lijnenspel van de toenmalige ontwerpen van Pontiac en Ford.

In 1945 werd de Zweedse staalindustrie getroffen door langdurige stakingen. Bovendien was er een tekort aan brandstof waardoor de testritten van de PV-444 beperkt bleven. Het enige prototype reed heel Zweden rond en sprokkelde zo'n 30000 km bij elkaar. Met de verzamelde info konden de laatste technische verbeteringen worden uitgevoerd. De serieproductie kwam in zicht en Assar Gabriëlsson stelde een voormalig medewerker, Carl Lindblom, aan als baas van de Ontwikkelingsafdeling Personenwagens. Lindblom startte meteen met het afsluiten van contracten met leveranciers. Het grootste probleem op dat ogenblik bleek het tekort aan plaatstaal voor het koetswerk van de PV-444. De hele Amerikaanse automobiellindustrie aasde hierop, zodat voorlopig niemand bereid was staal naar Zweden uit te voeren. Lindblom liet uiteindelijk in 1946 het eerste prototype naar de USA vershippen en bezocht alle mogelijke leveranciers. Toen de Amerikanen kennis maakten met deze eerste Volvo PV-444 kwamen ze aarzelend over de brug. Door de problemen met productiecapaciteit bij de leveranciers ondergingen de eerste PV-444's een aantal wijzigingen. Zo werd bvb. de elektrische installatie niet bij Bosch aangekocht maar bij Autolite. Het zou tot begin 1947 duren voor een eerste serie van 10 stuks van de productielijn kwam. In februari volgde de echte productiestart en dat jaar zouden er 1920 Volvo PV-444 gebouwd worden.

In 1947 werd er voor de eerste maal een PV-444 in België getoond. Hoewel de eerste auto's slechts druppelsgewijs werden geleverd nam de nieuwe Volvo reeds deel aan het “Concours d'Elegance” in Oostende. Het exemplaar

van de familie Soete werd pas in 1948 geleverd. Het droeg het chassisnummer 444-1792 en het motornummer B4B-1721. De wagen bleef tot in de zestiger jaren in de familie.

De eerste 2300 Volvo's PV-444 werden met verlies verkocht. Het ging om wagens die voor de productiestart voor 4.800 Kronen werden verkocht. Bij de eerste leveringen was de prijs gestegen tot 6050 Kronen. Er werden in 1948 zo'n 2988 auto's afgevoerd. Het waren bijna allemaal PV-444 maar ook de PV-60 en enkele types 800, een taxiversie, werden gebouwd. In 1949 verkocht Volvo voor de eerste maal meer personenwagens dan vrachtwagens en autobussen. De winst per voertuig was bij een bedrijfswagen wel merkbaar hoger dan bij een PV-444. Overigens waren al deze PV-444 op enkele uitzonderingen na zwart. Het zou tot 1950 duren voor er een andere kleur beschikbaar werd.

In 1949 werden er nieuwe gebouwen in gebruik genomen. SBMA verhuisde naar Vorst waar in de Hallestraat het nieuwe hoofdkwartier werd ingericht. In dit complex van 2000 m² werden niet alleen burelen maar ook een showroom en ruime werkplaatsen ondergebracht. Dit werd de definitieve locatie van SBMA tot de overname door Volvo in 1984.

Hoewel het gamma uit slechts één basismodel bestond, deden de dealers hun uiterste best om de PV-444 te promoten. Zo stelde Edouard Panis in oktober 1950 het exemplaar van z'n verkoper, een PV-444 met reeds 111.290 km op de teller, een dag ter beschikking van ingenieur-journalist Gaston Asselbergs. Het testverslag kon je lezen in het tijdschrift "De Autotoerist". Hij reed 334 km via Mechelen, Leuven naar Luik en zo via Mont-Theux opnieuw naar Luik en Hasselt tot Antwerpen. Hij haalde een topsnelheid van 130 km/u en een testverbruik van 9,6 km/100 km. Het commentaar was erg positief, vooral over de solide indruk. Een speciale vermelding kreeg het gebruik van staalplaat van 1,2 mm dikte. In deze prijsklasse mocht enkel de bekleding iets "royaler" zijn. In november 1950 opende SBMA in Brussel een fonkelnieuwe showroom in de Leopoldstraat, net achter de Muntschouwburg. Om z'n diepste respect voor



Het zou tot in 1950 duren voor de PV-444 ook in andere kleuren verkrijgbaar werd. Hier de vloot testvoertuigen ter gelegenheid van het autosalon

Na W.O.II werden er in ons land verschillende autobussen verkocht.



In de periode na W.O.II lag de nadruk op het verkopen van vrachtwagens. Op de PV-444 na was het gamma personenwagens van Volvo erg beperkt





Bij C.A.M. werden er niet alleen PV-444 gemonteerd maar ook Packard's



S.B.M.A. verkocht de eerste 20 jaar telkens meer bedrijfsvoertuigen dan personenwagens

Om hoge invoertaxen te vermijden besloot S.B.M.A. om auto's in ons land te assembleren bij C.A.M. in Antwerpen. Jean Mannerie en Emile des Grées du Loû staan naast de montagelijijn

Emile des Grées du Loû te tonen was Gustaf Larson aanwezig op de opening samen met heel wat vertegenwoordigers van de pers, trouwe klanten en politici.

Ook bij SBMA werd assemblage overwogen. Om sneller te kunnen leveren en om de hogere invoerrechten die verplicht



werden vanaf 1 januari 1954 te kunnen vermijden zocht Emile des Grées du Loû een partner. Z'n oog viel op het in Antwerpen gevestigde C.A.M. dat sedert 1932 auto's assembleerde. Dit bedrijf was het resultaat van de opsplitsing van de Etablissements Pilette S.A., invoerder van het Amerikaanse Packard. C.A.M. was de dochteronderneming die instond voor de assemblage. Dit bedrijf bevond zich vanaf 1936 in een voormalige opslagplaats van General Motors in de Lange Elzenstraat. Het gebouw van 165 m lang met een breedte van 21,50 m was ideaal om een montagelijijn in te richten. Bovendien was er nog een aangrenzend terrein van 4000 m² dat eventueel in gebruik kon worden genomen.

Voor W.O. II assembleerde C.A.M. er de Packard's voor België, Nederland en nog enkele Europese landen. Na de oorlog duurde het tot 1947 eer C.A.M. opnieuw operationeel was. Ditmaal werden er niet alleen Packard's geassembleerd maar eveneens Hudson's voor rekening van l'Auto-Locomotion, toenmalig invoerder van Fiat, Simca en Hudson. De gebouwen van Auto-Locomotion waren door de bezetter zo zwaar beschadigd dat het bedrijf niet bij machte was om de assemblage in hun eigen infrastructuur opnieuw op te starten. Vandaar dat zij een deal sloten met C.A.M. Vanaf 1951 werden er bij C.A.M. ook Volvo's gemonteerd. Er bestaat een bekende foto met een assemblagelijijn van de Volvo PV-444.

Op de foto merk je Emile des Grées du Loû samen met z'n medewerker Jean Mannerie. Op de achtergrond zijn ook enkele Packards te zien. Er werden nadien ook Volvo PV-444's geassembleerd in de voormalige gebouwen van Carrosserie Van den Plas. In de loop van 1950 installeerde Robert Helaers, de hoofdverdelers van Skoda en Minor zich in de ruime gebouwen in de St-Michiels Collegestraat 30-32 te Brussel. Hier was ruimte te over om ook de PV-444 te assembleren. Wanneer in 1957 de verdeling van Skoda werd overgenomen door het bedrijf CIVA in Mortsels kwam er een einde aan de assemblage in de St-Michiels Collegestraat.

(Wordt vervolgd)

7th Commemoration

CIRCUIT DES ARDENNES

3-5 july 2020

ENTRIES ARE NOW OPEN !
www.circuit-ardennes.be • circuit.ardennes@gmail.com

BASTOGNE • MARCHE • LIBRAMONT • NEUFCHÂTEAU • HABAY



Imperia TA 7B 'Mouette' 1937

Tekst en foto's: Leo Van Hoorick

Onze zoektocht naar Belgische auto's die bewaard zijn gebleven bracht ons deze keer naar Aalter, waar we konden kennis maken met een Imperia TA 7B tweedeurs berline uit 1937. Die behoort tot een grote collectie, destijds bekend als het Aalters Automobielmuseum van wijlen dr. Leon Thiery.



■ Een beetje geschiedenis

Adrien G. Piedboeuf, de oprichter van Imperia, begon zijn automobielcarrière in het begin van de 20^{ste} eeuw bij Cudell en Métallurgique. In 1904 ging hij onder eigen naam motofietsen bouwen in Luik. Al snel schakelde hij over op auto's en in 1906 liet hij de naam vastleggen waaronder zijn auto's bekend zouden worden, Imperia, met als embleem de kroon van Karel de Grote, die tot het einde in diverse verschijningsvormen het embleem van het merk zou blijven. De werkplaats in de Rue de Fragnée was nogal klein. Piedboeuf kocht de Pieper-fabrieken in Nessonvaux, waar Imperia zich begin 1908 vestigde. Eind 1911 verkocht Piedboeuf Imperia aan de firma Springuel, onder de algemene leiding van Jules Springuel. Op het salon van Brussel in januari 1912 deelden beide merken dezelfde stand onder de naam "Springuel-Imperia".

■ Imperia-Abadal

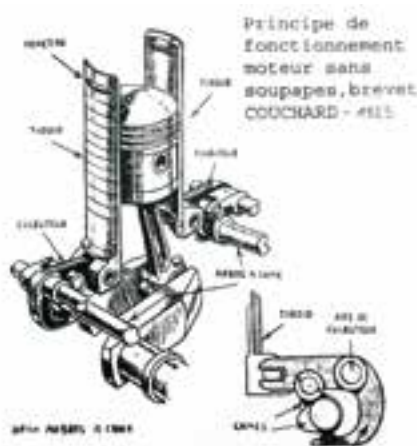
In het begin van 1913 nam Spaans sportman en oud-wielrenner Francesco Abadal contact op met de fabriek in Nessonvaux om er sportwagens te laten bouwen. Hij had in Spanje al de Hispano-Suiza's gecommmercialiseerd, waaronder de bekende "Alfonso XIII". Abadal wou zijn eigen merk lanceren als concurrent voor Hispano en de auto's door Imperia laten bouwen. Imperia ingenieur Paul Henze ontwierp een model dat erg op de Alfonso XIII geleek en Imperia leverde de onderdelen aan Abadal. De assemblage gebeurde in Spanje, waar ze onder de naam Abadal werden verkocht. Imperia verkocht deze auto's met V-vormige radiator ook onder eigen naam, zonder de vermelding Abadal.

Aan de vooravond van de eerste wereldoorlog was het ééngemaakte bedrijf Springuel-Imperia redelijk belangrijk. De productie van Springuel in Huy bedroeg een 100-tal auto's per jaar, terwijl de fabriek in Nessonvaux zonder twijfel het dubbele realiseerde. Na de oorlog kwam het bedrijf in handen van Mathieu van Roggen, een man die een heel grote rol zou gaan spelen in de Belgische automobiellndustrie. Begin 1920 werd de productie hernomen en alle auto's kregen de naam Imperia-Abadal. Vanaf het einde van 1920 tot het midden van 1923 werden er niet veel meer dan 200 auto's gebouwd. In 1922 won een Imperia-Abadal wel de Grote Prijs van België, de eerste wedstrijd op het toen splinternieuwe circuit van Francorchamps.

■ Grote ambities

Mathieu van Roggen geloofde niet in grote auto's en liet een lichte moderne wagen ontwikkelen, met schuivenmotor, een viercilinder van 997 cc. die merkelijk verschilde van het "Knight"-systeem. Al snel groeide die tot 1.094 cc met een vermogen van 25 pk. Deze auto – bekend als 8 pk - was behoorlijk succesvol in diverse competities met o.m. klasse overwinningen in de 24 u van Francorchamps en de Monte Carlo Rally, maar hij bleek ook duur in onderhoud. In 1927 volgde een zescilinder volgens hetzelfde principe, met 1.650 cc en 40 pk. In 1929 was die geëvolueerd tot een 1.794 cc met 50 pk.

Van Roggen droomde er ook van om een consortium op te richten, waarin alle Belgische constructeurs zouden verenigd worden. Daarin zou hij gedeeltelijk slagen. In 1927 nam hij Métallurgique en Excelsior over. Na-



Werkingsprincipe van de schuivenmotor van Imperia, met twee onderliggende nokkenassen

gant en het carrosseriebedrijf Matthys & Osy volgden in 1928. In 1927 kreeg de nieuwe vennootschap de naam “SA des Automobiles Imperia-Excelsior”. In 1928 werd de fabriek in Nessonvaux merklijk uitgebreid en uit die tijd stamt ook de beroemde testbaan, die op het dak gebouwd werd. Naast de Lignotto-fabriek van Fiat in Turijn was dit de enige automobielfabriek in Europa met een testbaan die (gedeeltelijk) op het dak was aangelegd. De resten bestaan nog steeds, maar in zeer povere staat. Eigenlijk zou dit een geklasseerd en gerestaureerd monument moeten zijn.

Van Roggen wou zijn consortium-idee tot Europa uitbreiden. Zo vatte hij in 1925 gesprekken aan met Benz en wat later met Wolseley in Engeland, maar dit draaide op niets uit. Meer geluk had hij met het Franse Voisin, waar hij een participatie in het kapitaal nam. Zo hoopte van Roggen om in Frankrijk Imperia's te bouwen, maar slechts enkele zes-cilinders kregen in Issy-les-Moulineaux een “Voisin” koetswerk. In dezelfde periode startte Imperia de productie van motorboten met het oog op een grotere afzet voor de motoren.

In 1930 zette het merk enkele mooie sportieve prestaties neer, maar de economische recessie leidde tot een dramatische terugval van de productie in 1931. Met de steun van de leveranciers kon een faillissement vermeden worden en in april 1932 werd de “Société Nouvelle des Automobiles Imperia” met een kapitaal van 5 miljoen frank opgericht. De modellen waren echter verouderd. Ondanks hydraulische remmen en een meer gestroomlijnde carrosserie zou de situatie niet verbeteren.

■ Adler licentiebouw

De middelen ontbraken om een nieuwe moderne auto te ontwikkelen. Mathieu van Roggen ging dus over de grenzen kijken om een licentie op een buitenlandse auto te nemen. Op het einde van 1933 kocht hij de Duitse Adler Trumpf-licentie. Die auto was door een bekende Duitse ingenieur, Hans-Georg Röhr, ontwikkeld. Het ging om een zeer vooruitstrevend ontwerp. Een berline met voorwielaandrijving



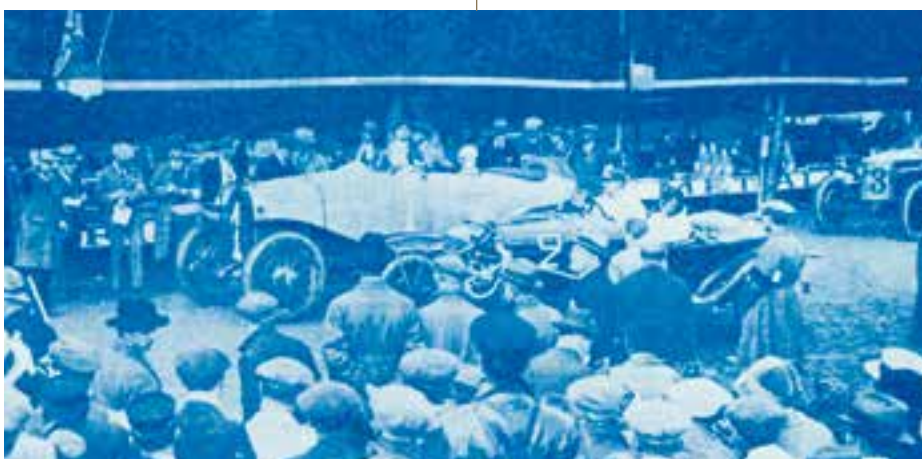
met een viercilinder van 1.494 cc, zijkleppen, 32pk bij 3.500t/min, een verlaagd caisson-chassis, waarop de carrosserie was gelast, een tandheugel besturing, vier onafhankelijke wielen en een vierversnellingsbak. De Trumpf (letterlijk ‘troef’) werd in het begin van 1932 voorgesteld en was de eerste Europese auto met voorwielaandrijving, vier onafhankelijke wielen, stalen koetswerk en viertaktmotor die op grote schaal gebouwd werd, ruim twee jaar voor de eerste Citroën ‘Traction Avant’. De Adler bleek zeer goed ontwikkeld te zijn, robuust, comfortabel, met een goede wegligging en in staat om 95 km/u te halen.

De Franse industrieel Lucien Rosengart had de licentie voor Frankrijk gekocht en bouwde de auto's vanaf het einde van 1933 onder de naam “Supertraction”.

De in licentie gebouwde Trumpf's verlieten de fabriek van Nessonvaux à rato van twee exemplaren per dag vanaf begin 1934 onder de naam Imperia 9pk. Hetzij met een 1.494 cc motor, hetzij met een 1.645cc. Imperia maakte de onderstellen, ophanging en koetswerken, terwijl Adler de motoren en transmissies leverde.

Op het salon van Brussel 1930 toonde Imperia ook een boot op zijn stand

De start van de Grote Prijs van België 1922. De Imperia-Abadal nr. 2, met aan het stuur Deryn, zou de wedstrijd winnen





Imperia TA9 "Diane", 1937

Wat later bracht Imperia ook een 6pk met dezelfde techniek op de markt, een viercilinder 995 cc met 24 pk bij 4.000 t/min, afgeleid van de Adler Trumpf Junior die in het begin van 1934 gelanceerd was. Het grootste verschil tussen de twee modellen zat in de ophanging achteraan.

Imperia zette in de "10 Uren van België", die in juli 1934 in Francorchamps verreden werden, drie modellen met een 1.650 cc motor in. Zij wonnen de Beker van de Koning tegen een gemiddelde snelheid van 100 km/u. Het was de laatste overwinning voor een Belgisch merk in Francorchamps.

Op het salon van Brussel in december 1934 stelde Imperia verschillende modellen voor. Op de stand stond een TA-9 met 1.644 cc en 38 pk als vierdeurs berline (Albatros) en een cabriolet met vier plaatsen naast de

Imperia Sport Roadster 1938



TA-7 met 995 cc en 25 pk tweedeurs binnenstuurmodel met vier plaatsen (Mouette), als tweedeurs met openschuivend dak en als cabriolet met vier plaatsen. De prijzen varieerden tussen 26.900 en 45.000 frank. Van de Albatros werden er 947 exemplaren gebouwd. In de catalogus stonden verder een TA-4 SS en een TA-10 als voorwielaangedreven model met een schuivenmotor, die door Imperia ontwikkeld was, een viercilinder 1.880 cc met 50 pk, maar die werd nooit echt gecommercialiseerd.

In 1936 produceerde de fabriek tien voertuigen per dag. De chassis bestonden uit caissons van geplooid en gelast staal. De koetswerken hadden een houten geraamte dat in mallen was gevormd en nadien met plaatstaal was bekleed.

In de lente van 1936 werden de Imperia's onder handen genomen. De mechaniek bleef dezelfde, maar de koetswerken werden aangepast. Het koetswerk van de TA-9B onderging enkele wijzigingen, de radiatorgrille werd schuiner, terwijl ook de plaats van de deurklinken wijzigde. De achterkant kreeg een vloeiendere vormgeving die het reservewiel bedekte, terwijl de koffer meer in het koetswerk werd geïntegreerd. De verticale sleuven in de motorkap werden door een verchromd motief met vier aaneensluitende vierkanten vervangen. Deze TA-9 berlines kregen de naam Diane en er werden 1.482 exemplaren van gebouwd. Imperia keerde terug naar de 24 Uren van Francorchamps met vier sport roadsters, die met een 1.900 cc schuivenmotor uitgerust waren. De wagens waren snel, haalden de 160 km/u, maar de één na de andere motor liep vast. Geen enkele haalde de eindmeet. Het ontbrak de motoren aan afstelling, waarschijnlijk ten gevolge van stakingen die de fabriek kort daarvoor teisterden. Het Adler-team won tijdens dezelfde wedstrijd de Beker van de Koning met een klassieke zijkleppenmotor (1.645 cc) ingebouwd in een zeer mooi geprofileerd koetswerk. Deze tegenslag betekende het einde van de schuivenmotor uit Nessonvaux.



■ Onze testwagen

De TA-7B modellen voor 1937 behielden de naam “Mouette” (Frans voor meeuw) voor de tweedeurs berline. Er was ook een open sportmodel met twee plaatsen, “Hirondelle” (zwaluw) genaamd.

Onze auto is zo'n Mouette. Hij heeft een kleine viercilinder van 995 cc die 25 pk levert. De vierversnellingsbak is voor de motor geplaatst, wat een logische opstelling is voor een voorwielaandrijver. De remmen zijn nog mechanisch. Het gewicht in rijklare toestand bedraagt 820 kg, wat maakt dat de auto niettegenstaande zijn luttel 25 pk toch behoorlijk uit de voeten komt. De wielbasis bedraagt 2.630 mm, de spoorbreedte 1.210 mm. De carrosserie is in twee kleuren gespoten, bruin en beige. De stalen grille helt licht achteruit en is omgeven door een klein chromen biesje. Boven de grille is een vrij fors chromen embleem, dat de kroon van Keizer Karel moet voorstellen. De ruitenwissers zitten bovenaan de voorruit, omdat die ook naar voor kan opklappen. Het centrale deel van het dak is uit linnen, destijds een courante manier om enkele kilootjes en centjes extra te

besparen. De relatief kleine achterraut is in twee delen, het reservewiel is open en bloot op de achterkant gemonteerd. Een kofferdeksel heeft de TA-7 niet, de bagage moet achter de achterzetel worden opgeborgen. De gesloten stalen wielen in carrosseriekleur hebben kleine chromen wieloppen.

De kleine Imperia biedt plaats aan 4 personen, het maximale laadvermogen volgens de fabrieksgegevens bedraagt 250 kg. Het model heeft twee relatief grote ‘zelfmoord deuren’, die dus van voor naar achter openen. Instappen vooraan gaat vlot, achteraan iets minder, omdat enkel de rugleuning van de zetels naar voor klapt, en de zitting tot net voorbij de deuropening komt. Ergonomie was toen bijzaak. De auto heeft een niet origineel bruin vinyl interieur, voorzien van witte afboording, in harmonie met de buitenkleur. Het dashboard is in staal, geschilderd in de carrosseriekleur, met centraal een snelheidsmeter die ook een benzine-meter, een oliedrukmeter en een kilometer teller omvat. Het zwart bakelieten stuur heeft drie spaken. Rechts is een minuscule open handschoenvakje. De

Onze testwagen met gewichtsbeparend linnen dak en zelfmoorddeuren



Zicht op de cardan die de voorwielen aandrijft, daaronder een stuk van de wielophanging





*Relatief kleine achterraut en open
reserwiel. Dit model heeft geen
kofferdeksel*



*Combi-instrument met benzinemeter en
oliedrukmeter*

*Zicht onder de motorkap.
De versnellingsbak zit vooraan, erboven
is de dynamo gemonteerd, die ook de
ventilator aandrijft*



versnellingspook zit aan de stuurkolom, met een as die naast de stuurkolom in het dashboard verdwijnt. De handrem zit centraal en rijst op uit de vloer. Starten gebeurt middels een pedaaltje boven het gaspedaal. Schakelen kan zonder gekraak mits men de nodige tijd neemt. De kleine Imperia rijdt behoorlijk vlot en zou een top hebben van 95 km/u. Dat hebben we niet geprobeerd, maar we vermoeden dat dit enkel mogelijk is bergaf en met de wind mee. We zijn aangenaam verrast door de relatief kleine draaicirkel van 10m, niet slecht voor een van de eerste voorwielaandrijvers uit de geschiedenis.

Deze auto werd destijds nieuw verkocht in Luxemburg, dr. Thiery was slechts de vierde eigenaar. Van dit model zou slechts één rijdend exemplaar overleven.

■ Minerva-Imperia

Enkele TA-9's verlieten de fabriek van Voisin in 1937 en 1938, ze werden in Frankrijk verkocht onder de naam

Minerva, die in het buitenland veel bekender was dan Imperia. Van Roggen had in 1935 het failliete Minerva overgenomen en had ook een belang in Voisin, vandaar. Op de stand van Imperia op het salon van 1938 werd een interessante auto voorgesteld, een sportcoupé op het onderstel van een TA-9, heel gestroomlijnd en met een V-vormige radiatorgrille. Een ontwerp van de bekende Franse ingenieur Andreaeu die even samenwerkte met Imperia, maar het bleef bij een prototype.

In de lente van 1938 werd de TA-9 door de TA-11 of Jupiter vervangen, verkrijgbaar in drie versies, een vierdeurs berline, een vierdeurs met opengaand dak en een tweedeurs cabriolet met vier plaatsen. De motor was de nieuwe Adler Zweiliter, (80 x 92), 1.912 cc, 50 pk. De afmetingen waren lichtjes vergroot en de topsnelheid lag in de buurt van 110km/u. De Jupiter, die door de Franse stylist Chadefeu getekend werd, was zeer geslaagd. Hij was zeer elegant en had een V-vormige radiatorgrille, afgeleid was van de Andreaeu sportcoupé. Ook het logo werd veranderd. Een gecompliceerd motief met rood en zilver verving de kroon van Karel de Grote en deed eerder aan een tiara denken. Tussen 1938 en 1942 werden 1.380 Jupiters gebouwd. Begin 1939 volgde de TA-7 met een nieuw koetswerk, geïnspireerd op dat van de Jupiter. De tweedeurs berline werd Mésange genoemd, de open versie Alouette. Van de TA-7 werden van 1934 tot 1942 in het totaal 3.315 stuks gebouwd. Van Roggen besloot niet lang voor de oorlog om zich met de fabriek van Minerva in Mortsel bezig te houden en verkocht Imperia aan de groep wolweverijen Gérard-Hauzeur in Verviers, die door baron Zurstrassen geleid werd.

Tot in 1941 kon Imperia nog enkele TA-7 B's leveren aan een burgercliënteel mits toelating van de bezetter, op voorwaarde dat er met een houtgasgenerator gereden werd. Dit bleef echter niet duren en de Duitsers bezetten de fabriek. Er werden aanhangwagens gebouwd en Adlers van de Wehrmacht onderhouden. Koelkasten en werktuigmachines voor burgerdoeleinden mochten ook nog gebouwd worden.

■ De laatste echt Belgische auto

Na de oorlog kreeg Imperia de fabriek terug en startte meteen met de invoer van de Engelse wagens van het merk Standard. De firma werd ook gecontacteerd om Volkswagen in België in te voeren, maar de directie weigerde het voorstel op patriottische gronden. In augustus 1946 werd de voorbereiding van een nieuwe Imperia met voorwielaandrijving aangekondigd onder de technische leiding van Alfred Mathieu. De productie werd in maart 1947 gestart en men hoopte er 200 per maand van te bouwen. De mechaniek van Adler was uiteraard niet langer verkrijgbaar, maar er werden motoren en transmissies bij Hotchkiss gekocht. Het betrof een viercilinder van 1.340 cc. De onderstellen wijzigden nauwelijks, maar er kwam een hydraulisch remsysteem en het stuur werd rechts geplaatst. Deze nieuwe TA-8 was leverbaar als tweedeurs berline, die op de Mésange uit 1939 geleek en als cabriolet met semi-geïntegreerde vleugels en een luxueuze afwerking. In 1948 werd een roadster met twee plaatsen aan het gamma toegevoegd. Die wordt wel eens de laatste echt Belgische auto genoemd. In het begin van 1949 stopte Imperia definitief met de productie van de TA-8, na er enkele honderden van gemaakt te hebben. Deze mooie wagen had enkele zwakke punten, met name de betrouwbaarheid van de motoren en transmissies van Hotchkiss. De laatste 50 exemplaren werden naar Zuid-Amerika uitgevoerd.

■ Nessonvaux wordt assemblagebedrijf

Naast de productie van de TA-8 assembleerde de fabriek in Nessonvaux ook de Standard 8 en 14- modellen en de Triumph 1800, als berline en cabriolet. Enkele chassis van de Standard 14 kregen een koetswerk van een tweedeurs berline, waarvan de lijn geïnspireerd was door de TA-8. Na het stopzetten van de productie van de TA-8 werd er in mei 1949 een nieuwe montage-lijn ingehuldigd, waarop de Standard Vanguard zou gebouwd worden. Zo konden er in 1950 tot 300 Vanguard's per



*Zicht op het interieur.
De vinylbekleding van de zetels is niet origineel*

maand gebouwd worden. In de loop van 1950 presenteerde Imperia een cabrioletkoetswerk op een Vanguard-chassis van de hand van Franz Pardon, hoofd van het ontwerpburo in Nessonvaux. Tussen 1950 en 1955 werd een beperkt aantal gebouwd. De montage van de Triumph TR2 en TR3 sportwagens, bracht de fabriek op het idee op deze basis een coupé met twee plaatsen en met een vast metalen dak te lanceren, die de naam "Coupé Francorchamps" kreeg. Midden in het metalen dak zat een schuifdak in gekleurd plexi. Er werden slechts 22 exemplaren gebouwd in 1954 en 1955, waarvan de meesten in lichtblauw metallic gespoten werden. In de loop van de jaren '50 ondernam de fabriek o.m. de montage van Adler moto's, Alfa Romeo personenwagens en Büssing vrachtwagens. Ook het bouwen van werktuigmachines, een activiteit die in 1934 startte, werd voortgezet. Alle activiteiten in de automobielsector werden in 1958 stopgezet. Enkele jaren later werd Imperia vereffend.

Een zeer zeldzame Vanguard Cabrio, waarschijnlijk de enige overlevende, ontworpen door Franz Pardon, voor de poorten van de Imperia-fabriek in Nessonvaux



Imperia Museum

In Fraipont bij Luik is er jarenlang een klein Imperia museum opengehouden door Dany Hody. Jammer genoeg is het gebouw waarin dit museum was ondergebracht recent verkocht, en dat betekent meteen het einde van het museum. De site van de fabriek in Nessonvaux, je weet wel, de fabriek waar ooit een testcircuit over het dak liep, wordt echter gerenoveerd, en een geklasseerd onderdeel van de fabriek, met name de voorgevel en een stukje van de testpiste zal hierin worden geïntegreerd.

Er is ook een plan om hier een klein Imperia-museum in te richten.

Hierbij enkele foto's uit het oude museum, dat hopelijk in een nabije toekomst een nieuw onderkomen zal vinden in Nessonvaux.

Twee Imperia TA-8 Roadsters met links daarvan een TA-7 "Découvrable"

Een Imperia SS "Sans Soupapes" van 1927, bewaard in zijn originele toestand



In Nessonvaux werden ook Adler motorfietsen gebouwd



Standard Vanguard 1960



De Standard 10 was het kleinste model dat na de oorlog in Nessonvaux werd gebouwd. Deze is van 1948

Croisière Minerva

– Deel 1 –

In 1953 organiseerde Minerva een originele publiciteitsstunt: een expeditie met twee Minerva jeeps en twee Armstrong Siddeley berlines naar het verre India.

Bjorn Aerts trok op onderzoek en brengt een stuk Belgische automobielsingeschiedenis opnieuw tot leven.

Tekst: Bjorn Aerts

Foto's: Françoise Levie, Paul Frère, Bjorn Aerts



De route van Brussel naar Petra (Libanon).

Een Minerva jeep met lange wielbasis? Een foto van twee Minerva jeeps op de omslag van een boek trokken mijn aandacht. Ik had nooit geweten dat Minerva terreinvoertuigen met lange wielbasis op basis van het Land Rover chassis had geproduceerd. Het boek was getiteld: “La Croisière Minerva, sur les routes des Indes” (vrij vertaald: De Minerva Croisière: de route naar Indië) door Paul Frère. Ik was al langer bezig met de geschiedenis van de “Société Nouvelle Minerva” die na de oorlog startte met de assemblage van Series 1 Land Rovers ten behoeve van de rijkswacht en het leger, en natuurlijk was mijn belangstelling meteen gewekt.

Na heel veel opzoekingswerk werd het beeld veel duidelijker, en het is nu tijd om dit vergeten verhaal opnieuw te vertellen. Niet alleen was de expeditie naar Indië van 1953 goed gedocumenteerd en gefilmd door een professionele crew, maar alle foto's, films en dagboe-

ken lagen ergens verscholen in enkele dozen op een vergeten zolder. Ze bieden een fascinerende kijk op een publiciteitsstunt en een regelrecht avontuur uit de jaren '50.

■ Société Nouvelle Minerva

Na de Tweede Wereldoorlog deed de Société Nouvelle Minerva haar uiterste best om de assemblage van auto's opnieuw op te starten in haar zwaar beschadigde fabriek in Mortsel bij Antwerpen. Het bedrijf was opgericht door Mathieu van Roggen in 1935, nadat hij de activa van het failliete Minerva had overgenomen. Van Roggen was een bekend figuur in de Belgische automobielnijverheid. Op 19 jarige leeftijd erfde hij de familiale steengroeve in Sprimont bij het voortijdige overlijden van zijn vader. Maar hij was meer geboeid door de opkomende auto en in 1922 nam hij de leiding over van Imperia uit Luik, een merk dat hij sterk liet groeien door het samensmelten van verschillende kleinere constructeurs uit het Luikse. Hij wou meespelen op de Europese markt, liet zijn auto's deelnemen aan internationale wedstrijden en liet door zijn chef ingenieur Arnold Couchard een eigen schuivenmotor ontwikkelen. In 1951 werd hij benaderd door de Belgische Strijdkrachten die behoefte hadden aan een licht 4x4 voertuig. Er werden vergelijkende tests georganiseerd tussen Willy's Overland, de bouwers van de fameuze Jeep, en de nieuwkomers van

Vertrek van de expeditie in Brussel.



Rover, die in 1948 hun Land Rover op de markt hadden losgelaten. Van Roggen slaagde er in een eerste contract voor de assemblage van 2500 Land Rover Series I binnen te halen, met een aanzienlijke lokale input, die ook in Antwerpen zouden worden gebouwd. Vermits Rover in Groot Britannië worstelde met grote tekorten op de staalmarkt, kwam het meeste staal uit Belgische fabrieken. Tegen 1953 beschikte de Société Nouvelle Minerva over een moderne assemblagefabriek waar gemiddeld 25 voertuigen per dag van de band rolden. Toen de bestelling van naar schatting iets minder dan 9000 voertuigen op zijn einde liep, ging Van Roggen zich toeleggen op de burgerlijke en exportmarkten, en startte hij met de assemblage van een lokale versie van de 86" (wielbasis) Series I, maar nog steeds met een licentieovereenkomst met Rover. Hij droomde ook van een luxeberline, in de traditie van de vooroorlogse Minerva's. Maar vermits de eigen ontwikkeling van zo'n auto financieel niet haalbaar was, werd geopteerd voor de lokale assemblage van de Armstrong Siddeley Sapphire 346, een luxueuze berline, aangedreven door een 3,4 l zescilinder en een concurrent van de Jaguar MK IV. De auto's zouden worden geleverd als CKD-kits voor assemblage in Mortsel.

Maar Van Roggen wou die ook op spectaculaire wijze lanceren in de pers. Hij ging te rade bij Raymond Boschmans, vice-president van de RACB en bekend met avontuurlijke autoreizen en met een ruim netwerk in de wereld van de diplomatie. Boschmans had in de jaren '30 verschillende keren Afrika doorkruist per auto en hij startte met de voorbereiding van de 15.000 km lange rit naar India.

■ De voorbereiding en het team

Niemand minder dan de bekende journalist en steeds succesvollere autopiloot Paul Frère werd benaderd om met één van de Armstrongs te rijden en tegelijk een reeks artikels te schrijven over de reis, die zouden worden gepubliceerd in meerdere magazines. Later zou het hele avontuur dan het onderwerp worden van een boek. Er werd ook een filmploeg

verzameld onder de leiding van de enthousiaste Pierre Levie, die documentaires en films draaide. Zijn vrouw Suzette en hun zoontje Jean-Pierre zou hem vergezellen, samen met cameramannen Philippe Colette en Gérard Perrin en twee assistenten Guy De Pierpont en Jean-Pierre Douret. Pierre Levie was bereid de leiding van de expeditie op zich te nemen als hij tijdens de reis ook mocht werken aan een reeks documentaires over de culturele rijkdom van de doorkruiste landen.

Mathieu Van Roggen zou zorgen voor de Land Rovers en voor de aanpassingen die nodig waren. Van Roggen bestelde een grote pick-up met 107" wielbasis die zou dienen om de uitrusting van de filmploeg te transporteren. Deze pick-up met lange wielbasis was de eerste in zijn soort die in België werd geleverd. In Mortsel werden de nodige aanpassingen uitgevoerd. Er werd een tweede brandstoftank gemonteerd en er werd een generator, aangedreven door de PTO, gemonteerd tussen de voorzetels, die zou de stroom leveren die nodig was voor de filmcamera's en de belichting. Er werd in Mortsel ook een hardtop gefabriceerd, daarvoor werden naar het schijnt twee hardtops van het korte model gebruikt. In de laadruimte werden stalen rekken gemonteerd voor het filmgerei en de originele voorspatborden van de Land Rover werden vervangen door de schuin aflopende spatborden van de Minerva-Jeep, zodat het leek alsof hij ook bij Minerva was gebouwd. De tweede Minerva was een korte (80") wielbasis. Vermoedelijk afkomstig van de eerste reeks voertuigen



Ulm (Duitsland): een eerste stop om de veren aan te passen.



Groepsfoto van het team. Paul Frère in wit hemd.



De familie Levie met de cameraman.

die voor de rijkswacht werden gebouwd. Het was een Land Rover chassis met PTO aftakking, verzinkt voorruitkader en Land Rover brandstoftank. Deze Minerva diende hoofdzakelijk voor het transport van de kabels van de filmploeg, en was voor de rest volgestouwd met bagage. De twee Armstrong Siddeley Sapphires waren volledig standaard, enige aanpassing was een imperiaal op één van beide auto's. Voor het comfort onderweg waren ze ook allebei voorzien van een Philips autoradio. Dank zij de relaties van Mr. Boschmans beschikte het hele team over diplomatieke paspoorten, om het overschrijden van de grenzen wat te vergemakkelijken. De reis zou hen door Joegoslavië, Turkije, Syrië, Irak, Iran, Pakistan en Indië voeren.

■ De start

Op 2 oktober 1953 stonden de auto's vertrekkensklaar voor het huis van M. Boschmans, op de Tervurenlaan in Brussel. Ze vertrokken richting Nederlandse grens, vergezeld door Mathieu van Roggen, die zelf wou toezien op de administratieve afhandeling van de voertuigdocumenten aan de Nederlandse grens. De reis verliep voorspoedig en al snel was de expeditie onderweg op de Duitse Autobahn. Het weggedrag van de zwaar overladen 107 en 80" Minerva's liet echter veel te wensen over, en daarom werd besloten om die avond in Ulm te stoppen en op zoek te gaan naar een garage die de achtervering van beide terreinvoertuigen kon versterken. De volgende dag was die klus geklaard en ze konden hun weg verderzetten naar Salzburg, waar ze rond 17u hun reisgezellen in de Armstrongs, die reeds waren doorgereden, opnieuw vervoegden. Van

Pierre Levie naast de korte Minerva.



Oostenrijk ging het verder oostwaarts, langs uitstekende wegen, naar Belgrado. Daar werden ze laat op de avond ontvangen door de Belgische ambassadeur.

■ Van Joegoslavië naar Griekenland

Hoe verder ze naar het oosten reden, hoe slechter het weer werd. Dat had ook zijn invloed op de rijomstandigheden uiteraard, temeer daar de wegen slechter en smaller werden. De temperatuur in de Land Rovers daalde snel en sommige wegen werden onbegaanbaar door het vele water. De gemiddelde snelheid daalde tot nauwelijks 40 km/u. Ze planden te overnachten in het 12^e-eeuwse Studenica Klooster in Servië, maar toen ze daar arriveerden bleek er geen plaats meer te zijn. Er zat niets anders op dan in de nachtelijke duisternis verder te reizen naar Skopje, 210 km verder. In het stadje Mitrovica vond het team van Paul Frère een klein restaurantje, waar de plaatselijke bevolking aanschouf en een zigeunerorkestje speelde. Er waren ook enkele slaapplekken beschikbaar. Zeker geen toplocatie, maar er was weinig keuze, dus brachten ze de nacht door in gammele bedden met vuile lakens. De volgende morgen leerden ze dat een ontbijt in het toenmalige Joegoslavië niet tot de geplogenheden behoorde en dat de meesten het hielden op enkele slokken Slivoviç brandewijn. Ze zetten hun route verder, richting Skopje. De andere teams hadden minder geluk en reden het grootste deel van de nacht door, om uiteindelijk te slapen achteraan in de overvolle Land Rovers, bij gebrek aan een hotel. De volgende dag werd gewijd aan het bekomen van filmtoleringen voor enkele tempels en Romeinse ruïnes die Pierre Levie absoluut op pellicule wou vastleggen. En natuurlijk ook om wat slaap in te halen alvorens verder te reizen naar Griekenland.

De wegen tussen Skopje en de Griekse grens waren behoorlijk, stoffige kiezelwegen dat wel, maar in goede staat, en zoals Paul Frère noteerde, vrij aangenaam om over te rijden. Vergelijkbaar met de wegen in de Dolomieten van voor de oorlog. Eens in Griekenland werden de omstandigheden weer slechter en opnieuw zorgden immense stortbuien voor



een gevaarlijke nachtelijke rit. Het leek wel of ze midden in de nacht door een oceaan waren omgeven, het water stroomde over de motorkap en de diepe voren in de weg waren niet langer zichtbaar. Die nacht arriveerden de chauffeurs uitgeput in hun hotel in Thessaloniki, waar ze konden genieten van een warm bad. Na één week rijden hadden ze 2960 km afgelegd en de Oosterse invloeden lieten zich meer en meer voelen, zowel wat het eten als de cultuur betrof.

■ Van Thessaloniki naar Istanbul

Pierre Levie plande dat er twee dagen nodig waren om de evolutie van de verschillende Byzantijnse kerken in de omgeving van de kustplaats Thessaloniki op pellicule vast te leggen. Samen met de verantwoordelijke van de Griekse monumenten bezocht hij de kerken die in restauratie waren. Een brand had de stad in 1917 in de as gelegd en de heropbouw en de restauratie waren nog steeds niet voleind.

Later die dag kreeg de groep per telefoon nieuws van M. Boschmans, die met zijn Armstrong Siddeley reeds verder was getrokken richting Alexandroupoulos. De hevige regenval had de wegen richting Istanbul praktisch onberijdbaar gemaakt, en hij had besloten om zijn auto op de trein richting Turkije te zetten. Paul Frère en de filmploeg moesten zelf maar uitmaken wat te doen.. Zij waren het erover eens dat ze het toch moesten proberen, en met de Land Rovers zou dit toch geen probleem mogen zijn.

De volgende morgen om 5:30 zette de karavaan zich in beweging richting Turkse grens. Het regende hevig en er was veel

wind, de wegen waren weliswaar glad, maar toch berijdbaar. Slechts 300 km verder stopten ze om hun eerste kudde kamelen te filmen, niemand had verwacht die zo snel tegen te komen. Na te hebben getankt in Alexandroupoulos, werden de weersomstandigheden nog slechter. Het grootste deel van het land was overstroomd, het was nauwelijks mogelijk om de ondergelopen weg en de omliggende overstroomde velden van elkaar te onderscheiden. Door het opspattende water was het noodzakelijk om regelmatig te stoppen om de bougies van de Armstrong te drogen. De Minerva's daarentegen waren in hun element en deden het uitstekend. Dicht bij het plaatsje Souphli kruiste de weg een sterk gezwollen rivier via een houten brug die nog nauwelijks zichtbaar was. Er werd besloten om de kleine Minerva vooruit te sturen om te kijken of de weg verderop niet slechter werd. Ze keerden terug met het bericht dat de volgende brug was afgesloten, maar dat er een mogelijkheid was om via een spoorwegbrug wat verderop over te steken. Omdat de avond reeds viel werd besloten terug te keren naar Alexandroupoulos. De volgende morgen vertrokken ze opnieuw richting Souphli, de 107 geladen met houten planken om de spoorwegbrug over te kunnen

Foto boven: Jean Pierre Levie op de motorkap van de 108.

Foto links: voor Romeinse ruïnes.

Overstroomde wegen in Griekenland.





De Armstrong Siddeley van Paul Frère op de overstroomde wegen van Griekenland.

steken. Bij aankomst in het dorp werd de groep weer verenigd met de heer en mevrouw Boschmans, die de nacht hadden doorgebracht in hun Armstrong, die nog steeds op een spoorwegwagon stond die hen naar Istanbul moest brengen. De trein zou die dag verder rijden omdat het minder hard regende, maar de rest van het team besloot om de reis verder te zetten via de weg. Het waterniveau van de rivier, dat hen de dag voordien nog had verhinderd om verder te reizen, was wat gedaald en de drie auto's zetten hun weg verder langsheen wegen die een mix waren van modder, stenen en water. Slechts enkele km verder werden ze gestopt door een 6x6 legertruck. Die verwittigde hen ervan dat verderop de weg in zeer slechte staat was en dat een andere 6x6 truck wast vastgereden. Na een voorzichtige poging met de kleine Minerva, waagden ook de twee anderen zich aan de oversteek van het overstroomde gebied. Iedereen, en zeker de militairen, waren onder de indruk van de rijkunsten van de Belgen, en zeker van de chauffeur die de Armstrong Siddeley zonder kleerscheuren naar de overkant reed.

De Turkse grens was niet meer veraf nu, maar in zes uur tijd werd slechts 90 km afgelegd. Een ander moeilijke passage in de buurt van het dorp Didmotichon werd overbrugd met de hulp van een grote bulldozer, die de weg voor hen vrijmaakte. Na vele uren te hebben gereden in de duisternis, en met een weinig gedetailleerde landkaart als enige houvast, bereikten ze de Griekse grenspost. Na de paspoortcontrole stapte één van de douaniers in de Armstrong Siddeley om Paul Frère te begeleiden op de modderige weg door niemandsland. Dit was werkelijk het slechtste stuk weg dat ze totnogtoe voor de wielen kregen. Tien minuten nadat de eerste auto was aangekomen kwam het slechte nieuws. De kleine Minerva Jeep was

van de weg gegleden en zat vast in een sloot te midden van niemandsland. De 107 werd erop uitgestuurd en niet veel later kon de weg richting Turkse grens worden verdergezet. Daar werden ze opgewacht door de familie Boschmans, die hun auto intussen hadden afgeladen, en het zich niet beklagden dat ze voor de gemakkelijksoplossing hadden gekozen. Er moesten nog 280 km worden afgelegd, maar nu langs goed onderhouden wegen. In Istanbul wachtten hen een week van rust en genot van de Oosterse cultuur, na zo'n 4000 km te hebben afgelegd in 10 dagen.

■ Istanbul

De eerste twee dagen zijn hoofdzakelijk gewijd aan het onderhoud en het kuisen van de auto's. Zij overleefden de barslechte wegen van Joegoslavië en Griekenland zonder problemen. Enkel het rek achteraan in de Minerva Jeep dat werd gemonteerd om de bagage op te leggen is afgebroken, waarbij de splinternieuwe koffer van Gerard Perrin werd beschadigd. "Expedities over land versterken misschien het karakter, maar zij beschadigen uw bagage" is zijn commentaar. De overige rustdagen zijn volledig gewijd aan toerisme. Het oude Istanbul heeft veel bezienswaardigheden, zoals de prachtige kathedraal en natuurlijk de Hagia Sophia moskee. Een stad van vele contrasten, zo noteert Paul Frère, waar Oost en West samenkomen en oud en nieuw naast elkaar leven. Een stad waar veel bedelaars zijn en waar arme mensen werken als slaven, maar waar ook prachtige Ottomaanse paleizen en grote burgerwoningen zijn te bewonderen.

Op 17 oktober 1953 wordt de groep in tweeën gesplitst: de twee jeeps met Pierre Levie en zijn team gaan op ontdekkingsstocht in Anatolië om er de Romeinse ruïnes te filmen. Paul Frère, het echtpaar Boschmans en de rest van het gezelschap zullen met de Armstrong Siddeleys verder rijden naar Ankara, waar een ontmoeting is gepland met de Belgische consul en waar de visa en de andere toelatingen voor het vervolg van de reis naar Jordanië, Libanon en Syrië in orde worden gebracht.

(Wordt vervolgd)

Veel van de originele foto's en films van deze expeditie zijn de consulteren op de website www.croisiereminerva.be

Ook het boek de Paul Frère erover schreef is er te consulteren.



Oldtimer voertuig gebruikt als illustratie en niet beschikbaar voor verkoop.

Oldtimers maken nieuwe vrienden.

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

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

   MercedesBenzMuseum

Mercedes-Benz

The best or nothing.



Frans Een nieuwe Alp



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

Toen de FIA – de Internationale Autosportfederatie – in 1973 eindelijk op de proppen kwam met een heus wereldkampioenschap rally, stonden de grote merken in de rij om deze eerste prestigieuze trofee binnen te hengelen. Fiat, Saab, Ford en zelfs Porsche bikkelden hard voor de knickers, maar op het eind van het seizoen graaide één verrassende speler zowat alle prijzen mee: Alpine. De compacte A110 liet alle andere kansen zijn iele achterlichten zien, hoewel achterin slechts een bescheiden vierpitter lag die varieerde tussen 1.100 en 1.800 cc en die zelfs in zijn heetste configuratie nauwelijks in de buurt kwam van 200 pk. Maar het ding had wel perfecte tractie dankzij de motor die net als bij de Porsche 911 helemaal achterin hing, en het woog twee keer niks.

Alpine was in 1955 opgericht door Jean Rédélé, een man die steevast kleine sportwagentjes bouwde rond goedkope en betrouwbare Renault-onderdelen – een beetje zoals Carlo Abarth dat in Italië deed – en zo jarenlang onder eigen vlag bleef zeilen. Pas in 1972 nam Renault een meerderheidsaandeel in de activiteiten van die kleine neringdoener die hen al zoveel gratis publiciteit had opgeleverd, om het nog iets later volledig over te ne-

men. Daarna verloor Alpine echter ook flink wat van zijn pluimen. Elk nieuw model werd iets groter, chiquer, maar vooral zwaarder terwijl het prijskaartje steeds verder aandikte. Bovendien rammelde de afwerking en mankeerden de avant-gardistische modellen voldoende premium-uitstraling om het in de showroom op te nemen tegen het leukste van Porsche of de zotste sportwagens die de Japanse merken in de jaren '90 durfden los te laten op het publiek. In eerste instantie werd Alpine daarop een dankbaar label voor de sportiefste varianten van de Renault 5, maar met de komst van de Clio zag Renault meer heil in het RS-logo waarna Alpine in 1994 een stille dood stierf om nooit meer terug te keren.

Zo leek het tenminste, want sinds 2017 is Alpine terug onder de levenden. Na een moeilijke start en een mislukte vrijage met het Engelse Caterham besliste moederhuis Renault om de rug te rechten en dit sportwagenmerk van een wit blad papier nieuw leven in te blazen. Dat doen de Fransen zelfs zo fanatiek dat ze er dus een gloednieuw merk voor boven de doopvont hebben gehouden. Dit is immers een Alpine A110, geen Renault Alpine zoals veel mensen verkeerdelijk denken, ook al

blauw ine, is dat wat?



is hij ontworpen door Renault-designers, steunt hij op Renault-hardware en wordt hij bij een aantal uitverkoren Renault-dealers in kleine oplages aan de sportieve man gebracht.

Gedurfd is deze aanpak alleszins, aangezien de markt voor betaalbare sportwagens niet bepaald groot meer is. Vroeger durfde iedere autofabrikant die het ergens voelde kriebelen wel een gekke coupé of een plezant koersmachientje in de steigers te zetten, van Capri's tot Calibra's en van een Lancia Beta Monte Carlo tot een Saab Sonett. Die frivoliteiten gingen echter allemaal onverbiddelijk voor het bijltje, uitgezonderd de Lotus Elise die al decennialang tegen alle businesslogica in overleeft. En dan is er de nieuwe Toyota Supra, al is dat eigenlijk een vertimmerde BMW Z4. Want tegenwoordig moeten zelfs zulke giganten blijkbaar de krachten bundelen om een sportwagenproject nog ietwat rendabel te krijgen. Om dezelfde reden komen er trouwens geen opvolgers meer voor de iconische Audi TT en de olijke Mercedes SLC die aan zijn final edition toe is. Knap dus, dat Renault – sorry, Alpine – er wel vol voor gaat. Niettemin heeft de A110 dit segment nog steeds niet helemaal voor zich alleen.

Eén concurrent staat nog overeind, én wat voor eentje. De Porsche Cayman is een geweldige sportwagen die de prestaties van een 911 combineert met het quasi onverslaanbare prijskaartje van de Alpine. En dan is er ook nog eens de Porsche Boxster, een Cayman zonder dak die bovendien iets goedkoper is dan zijn gesloten broertje.

Alpine is niet in de val getrap om deze oude, beresterke naam op te warmen met iets halfzacht of met een aanfluiting in de ogen van de kenners. Sterker zelfs, men opteerde voor een messcherp retrodesign dat wel heel direct knipoogt naar de oude A110. Indrukwekkend oogt hij niet en macho's zullen hun geluk elders moeten zoeken. Deze Alpine verleidt met compacte afmetingen, sierlijke lijnen en elegante verhoudingen. Geslaagd is het alleszins. Overal waar de Alpine zijn guitige snoet laat zien, krijgt hij opgestoken duimen of zelfs fanatieke aanmoedigingen om het gas te vloeren en nog wat sneller voort te jakkeren. Het is vooral een sympathiek design, eentje zonder tafelbrede spoilers of blaartrekkende graphics. Hij lijkt uiterst modern, maar flirt overduidelijk met de jaren '60 toen het leven nog simpeler en sportwagens nog heerlijk





onschuldig waren. Al heeft deze nostalgische aanpak wel één nadeel zoals de VW New Beetle of Fiat 500 eerder illustreerden: wat volgt erna?

Binnenin kan men de charmante stijl van het exterieur niet helemaal volhouden. Daar vechten de modernste onderdelen die men van bestaande Renault-modellen leende ietwat met de uitgepuurde atmosfeer van weleer en de digitale tellers zijn niet volledig op hun plaats. Bovendien voelt het lichtjes geforceerd om verschillende tellers te presenteren naargelang de comfort- of de sportrijstand werd geselecteerd. Zo'n auto heeft dit soort blingbling niet nodig. De Sabelt-kuipstoelen staan erg laag – zonder storend te zijn – bieden zelfs voor langere afstanden voldoende comfort en omvatten je lijf als een drukpak. Wel blijft de afwerking hier en daar onder de maat, heeft het interieur een ontstellend gebrek aan bergvakjes of aflegmogelijkheden en is het infotainmentsysteem lastig om te bedienen en een tikje té ouderwets vormgegeven. Hoewel de A110 zowel vooraan als achteraan over een aparte kofferruimte beschikt, kan je er in totaliteit niet eens 200 liter in kwijt. Een weekendje weg met twee lukt dus net, als je tenminste erg behoedzaam pakt en onderweg ver blijft van souvenirwinkeltjes.



Eens je kilometers maalt, vergeet je die praktische besognes echter meteen. Dit is namelijk een heuse Alpine van kop tot kont, eentje die in iedere vezel van zijn lijf inzet op één aspect: een zo laag mogelijk gewicht. Uiteindelijk gooit de A110 ocharme 1.1 ton eigen gewicht op de weegschaal dankzij veel aluminium en slim engineeringwerk. Het was daarbij vooral zaak om de vicieuze cirkel te doorbreken waaraan zoveel sportwagens ten onder gaan. Als de basis uitgepuurd is, volstaan namelijk kleinere remmen, een minder complexe versnellingsbak, een eenvoudiger ophanging, smallere wielen en nog zoveel zaken meer die samen het gewicht binnen smakelijke contreien houden.

Om die reden hangt er achterin een compacte 1.8-liter vierpitter uit de Mégane RS die men voor de gelegenheid zelfs omlaag heeft getuned van ruim 300pk tot 252pk en 310Nm koppel. Dat lijkt pover, nu zelfs veel hot hatches met dergelijke vermogens spelen. Toch volstaat het ruimschoots voor een sprintje van 0 tot 100km/u in nauwelijks 4,5 seconden terwijl hij lekker blijft doorduwen tot er trots 250km/u op de teller prijkt. Al schittert deze combinatie voornamelijk tijdens het betere bochtenwerk. Het stuur mocht wat meer feedback geven, maar de auto leeft zo fel onder je gefortuneerde

kont dat je hem met veel vertrouwen en nog meer plezier doorheen een bocht jaagt, terwijl de zesbak met dubbele koppeling en schakelflippers aan het stuur het beste uit de aandrijflijn puurt. Vooral in sportstand schildert de Alpine voortdurend een brede lach op je lippen. Dan klinkt hij ook wat flinker, al blijft het een ietwat kunstmatige kakafonie van hees schuren, stout ploffen en extatisch kissebissen. Hoewel het een autootje is voor erbij om af en toe eens de beest uit te laten, is hij comfortabel genoeg om dagelijks mee te kunnen leven.

Onder de streep is het een heerlijke machine die zijn plaats onder de zon absoluut verdient en zijn hoogdravende naam helemaal waar maakt.



Gezien...

■ Een eeuw Citroën: du pain, du vin, du Citroën

Tijdens het weekend van 21 juli werd het eeuwfeest van Citroën gevierd in La Ferté Vidame, waar ooit het ontwikkelings- en testcentrum van Citroën was gevestigd. Het leek wel een belegerde stad, vele wegen waren afgesloten. Zaterdag was de hoogdag met lange files, een beetje Goodwoodiaanse toestanden. Er was een enorme variatie aan Citroëns te ontdekken, ook in de wijde omgeving,

niet enkel wat modellen betreft, maar ook wat betreft de landen van herkomst. Ook heel wat bestelwagens en kleine vrachtwagens. Zo'n event is de ideale gelegenheid om op zoek te gaan naar het ongewone en zeldzame. Er waren meer dan 60.000 bezoekers, waarvan 1/3 afkomstig uit het buitenland. Over de drie dagen werden nagenoeg 4200 klassieke Citroëns geteld.



Van boven naar onder: een B12 Normande, CX autotransporter, een 2PK op 1/2 formaat en onze C5 Aircross in Vuitton-look die veel bekijks had.



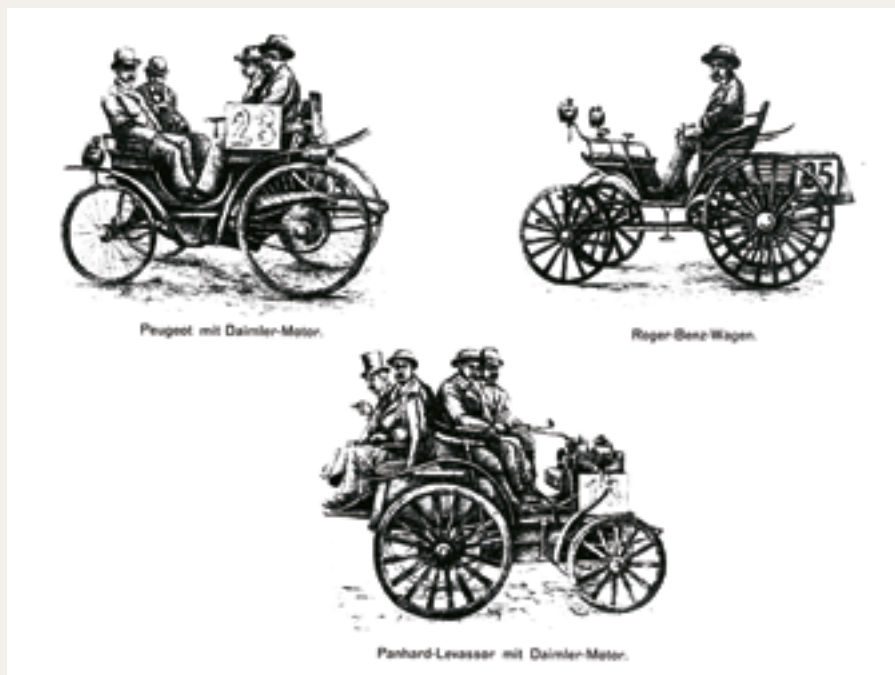
Van boven naar onder: een Renard & Beck naar een ontwerp van Geo Ham, een Clabot 1939 op basis van een Traction die zijn inspiratie opdeed bij Graham Paige en nog een specialeleke op Traction basis: Splendilux.

Gezien...

■ 125 jaar autosport

Op 22 juli 1894 werd in een Parijse voorstad de start gegeven voor de eerste autowedstrijd uit de geschiedenis, Paris-Rouen. De wedstrijd over een parcours van 126 km was niet zomaar een wedstrijd tegen de klok, maar een wedstrijd waarbij ook betrouwbaarheid en gebruiksgemak een rol speelden. De winnende auto moest uitblinken in volgende criteria: “zonder gevaar zijn, gemakkelijk te bedienen zijn door de reizigers en niet te duur zijn in gebruik” (“être sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et de ne pas coûter trop cher sur la route”). De wedstrijd was ingericht door “Le Petit Journal” dat eerder, in 1891, ook al de fietswedstrijd Paris-Brest had georganiseerd.

Om 7 u 's morgens ging de wedstrijd van start, er waren 21 deelnemende voertuigen die in de drie dagen voordien al verschillende kwalificatieproeven hadden afgelegd. Er waren 15 voertuigen met verbrandingsmotor en 6



stoomwagens aan de start. 17 deelnemers bereikten de aankomst. Na 5 u en 40 min bereikte de stoomtractor van Graaf de Dion als eerste de aankomst. Maar vermits dit voertuig niet helemaal conform het reglement was, werd de eerste prijs verdeeld tussen Peugeot en

Panhard-Levassor, die slechts enkele minuten na de Dion over de aankomstlijn reden. Op de afbeelding, de Peugeot en de Panhard-Levassor, beiden met een Daimler motor, kregen gezamenlijk de eerste prijs. Boven links de Benz die vijfde werd. (Foto Daimler-Benz).

■ Mustang wereldrecord en hommage aan de GT40



Ford vestigde op Ford Lommel Proving Ground in september een nieuw wereldrecord voor de parade met het meeste aantal Ford Mustangs. Een gerechtsdeurwaarder telde 1.326 Mustangs die een onafgebroken rijdende kolonne vormden. De wagens reden met een afstand van minder dan 20 meter van elkaar. Daarmee wordt het vorige record van 960 voertuigen in Toluca, Mexico verpletterd! Een passend eerbetoon voor de 55^{ste} verjaardag van de Ford Mustang.

Op 30 september was het circuit van Spa-Francorchamps het decor voor een hommage aan de 4^{de} opeenvolgende overwinning van de Ford GT40 in de 24 uur van Le Mans

van 1969. Niemand minder dan Jacky Ickx, in 1969 samen met Jackie Oliver piloot in de zegevierende Ford, vlagde aan de finish de drie generaties Ford GT40 en drie GT's in kenmerkende 'Nummer 6' Gulf-livrei af. Net als bij de legendarische Le Mans-start in 1969 vertrokken de drie 'winnende' wagens laatst om als eerste te eindigen. De drie generaties van de Ford GT40/GT -1964, 2005 en 2018 - waren met 69 exemplaren bovenop de drie winnende 'Nummer 6' wagens, bijzonder goed vertegenwoordigd. Naast Belgische, Luxemburgse, Duitse en Franse deelnemers, was er ook een grote delegatie uit het Verenigd Koninkrijk. Zelfs een deelnemer uit Finland en een Canadees wilden het evenement niet missen.



Gezien...

■ In memoriam Patrick van der Stricht



Patrick was een goede vriend, dat was niet moeilijk want we hielden van dezelfde dingen. Ook in ons tekenwerk konden we elkaar zeer gemak-

kelijk vinden. Hij kende en apprecieerde elk detail van mijn grafisch werk en ik bewonderde zijn buitengewone fantasie en verrassende humor in zijn tekeningen.

Hij inspireerde mij en deed mij altijd lachen, zijn boek *The Pen and Ink Garage* is het grappigste autobook in mijn bibliotheek. Hij was een uniek kunstenaar.

Ik teken hem hier (rechts) op weg naar zijn persoonlijk paradijs in het hiernaams. Het vreemde vehikel dat hem onderweg verwelkomt bestaat uit aangename en herkenbare vormen (zijn favoriete auto was de Cord uit 1935) en ook het gezelschap aan boord ziet er goed uit, het zal er voor zorgen dat Patrick verder kan genieten van zijn favoriete voorwerpen en verzamelingen. Hij zal er zetelen naast Hud (die van Hudson, een ander geliefd automerk) of hij kan verder werken in het Gulden Boek op de bovenste verdieping.

Het achterdek is namelijk uitgebouwd tot een riant plek met zicht op zee, met daaronder een garage die plaats biedt aan een gestroomlijnde DeSoto en ook een rode Dodge pick-up is mee.

Verder is er veel wat Patrick nauw aan het hart lag, a lot of A Merry Car Club memories, favoriete lekkernijen en zelfs de oude hond Snoopy wacht hem op. Een exotische straat is naar hem genoemd en de vlag van de notoire familie Van der Stricht hangt aan de kasteeltoren. Beneden, op zijn achtergelaten tekentafel zien we een architecturaal Chrysler Town & Country project en daar onder een rode Muntz Jet, zijn hemel op aarde...

Mijn tekst onderaan is een mengelmoes van landstalen waarin we spraken over onze geliefde Amerikaanse auto's.

Evermeulen

■ Mooiste Stand

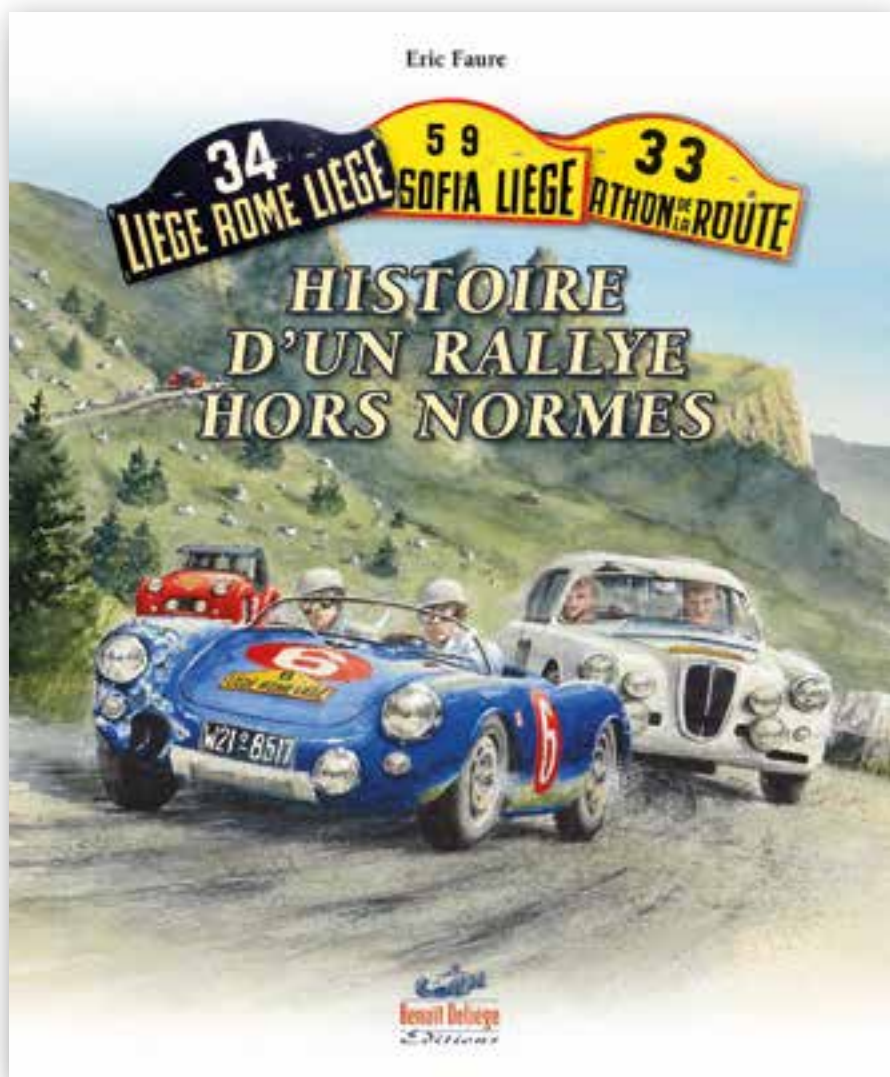
Op Interclassics Brussel waren dit jaar vier hallen gevuld, de B.F.O.V. van zijn kant vulde een half paleis met voornamelijk clubstands. Bovendien was er ook een wedstrijd aan verbonden. Er

was een prijs voor de mooiste auto, in casu een spectaculair gerestaureerde O619 bus op de stand van de Mercedes Club België. Er was de bijzondere B.F.O.V. Award die werd uitgereikt aan de Retro Auto Moto Club Lorraine en

tenslotte was er de prijs voor de mooiste stand, die voor de tweede maal op rij werd uitgereikt aan de BCOP, de Peugeot Club die een London-Brighton Peugeot voorstelde voor een werkend café in 1900-stijl.



Geschiedenis van een rally buiten categorie



als ware helden verwelkomd bij hun aankomst in Spa, op zondagnamiddag.

Ze kwamen van overal ter wereld, in hun dagelijkse auto die maar lichtjes was aangepast, of in een schitterende GT die met veel zorg was voorbereid of aan het stuur van een ongewoon prototype, maar allen droomden ze ervan om hun naam te kunnen bijschrijven op de erelijst van dit monument van de autosport, dat de Engelsen met veel respect 'The Liège' noemden.

Het groeiende wegverkeer maakte een einde aan deze wedstrijd, die nog een kort vervolg kende op de legendarische Nürburgring na een dertigtal memorabele edities op de weg, waarvan alle deelnemers in dit boek zijn vernoemd.

■ Sterke punten:

Dit boek werd geschreven door autojournalist Eric Faure. Hij vertelt in detail het verhaal van de dertig edities van deze ongeëvenaarde rally die werd ingericht door de Royal Motor Union van Luik tussen 1931 en 1971. Het boek is doorspekt met vele getuigenissen van de deelnemers.

Het is geïllustreerd met meer dan 450 foto's en documenten en verlicht met 10 aquarellen van de artist-uitgever Benoît Deliege.

■ Doelpubliek:

- Van 9 tot 99 jaar
- Voor alle liefhebbers van oude wagens, waargebeurde verhalen en grote avonturen.
- Formaat: 24 x 29cm – 224 blz – hard cover, Franse tekst, vierkeurendruk
- Prijs: 49 euro
- www.benoitdeliege.be

Luik-Rome-Luik, Luik-Sofia-Luik, Marathon van de Weg: woorden die klinken als een klok voor al diegenen die ooit hebben gehoord van deze wedstrijden die hun gelijke niet kenden.

Vier dagen en vier nachten, zonder onderbreking, om naar Rome, later Sofia, te rijden en terug naar Luik via de meest gevreesde Alpengolfs en over wegen die meer weghadden van een met stenen bezaaide onverharde weg dan van een moderne "départementale."

Ze waren met velen om aan dit spannende avontuur te beginnen, maar slechts weinigen slaagden erin om binnen de tijd terug te keren. Velen gaven gedisillusionneerd of totaal uitgeput op, anderen moesten de strijd staken na een ongeval of omdat ze de uitdaging niet aankonden. De gelukkige overlevende, soms waren dat er minder dan een tiental van de meer dan honderd starters, werden

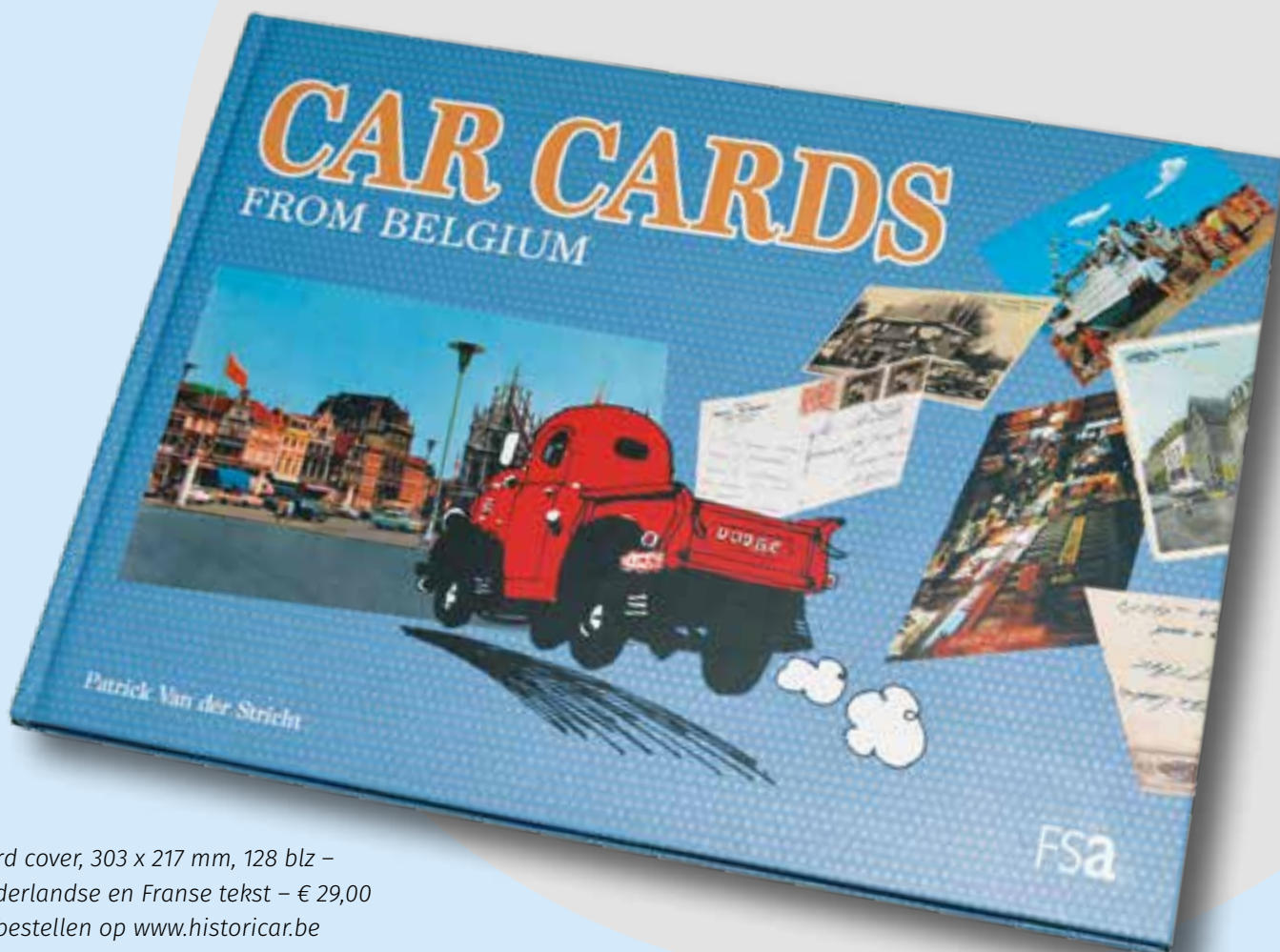
NIEUW

CAR CARDS

FROM BELGIUM

Patrick Van der Stricht was architect, tekenaar, autoliefhebber en ook verzamelaar. Eén van zijn verzamelingen betrof oude postkaarten. Enkel die waar auto's op stonden kwamen in aanmerking. Hij vatte het plan op om een boek uit te geven met een bloemlezing van zijn Belgische postkaarten. Hij selecteerde er 182. Helaas overleed hij onverwacht midden in de werkzaamheden, zijn taak werd overgenomen door zijn tweelingbroer Marc, eveneens architect. Het boek is ingedeeld per provincie, en er is ook een hoofdstukje gewijd aan de Belgische ex-kolonie, Belgisch Congo. De meeste postkaarten, voor een groot deel nog in zwart/wit, dateren uit

de periode vlak voor de oorlog en de jaren '50 en '60. Praktisch elke kaart is voorzien van een kort en dikwijls ironisch commentaar. De postkaarten zijn niet enkel interessant omwille van de auto's die erop te zien zijn, maar ook omwille van de architectuur en de manier waarop we onze omgeving hebben gevormd en soms naar de verdoemenis hebben geholpen. Ook geschiedkundig zijn ze interessant. Het boek is als een nostalgische reis door een land dat niet meer bestaat. Om het met de woorden van de auteur te zeggen: Een boekwerk dat de schoonheid van de oude auto's in de vrolijke wanorde van het Belgische landschap zal verheerlijken!



Hard cover, 303 x 217 mm, 128 blz –
Nederlandse en Franse tekst – € 29,00
Te bestellen op www.historicar.be

BEZOEK ONZE WEBSHOP www.historicar.be

Rubriek: ONZE BOEKEN

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



Private Banking