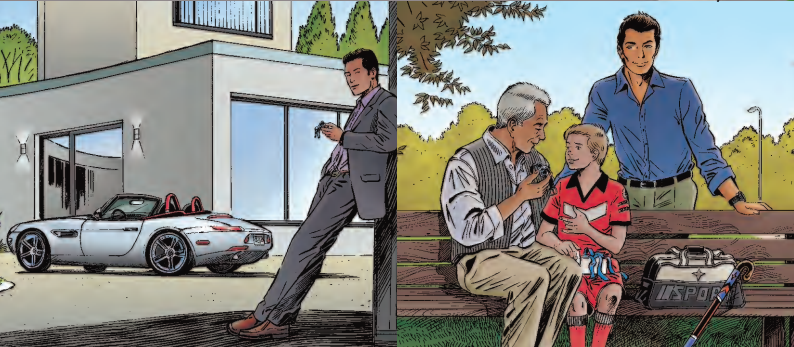
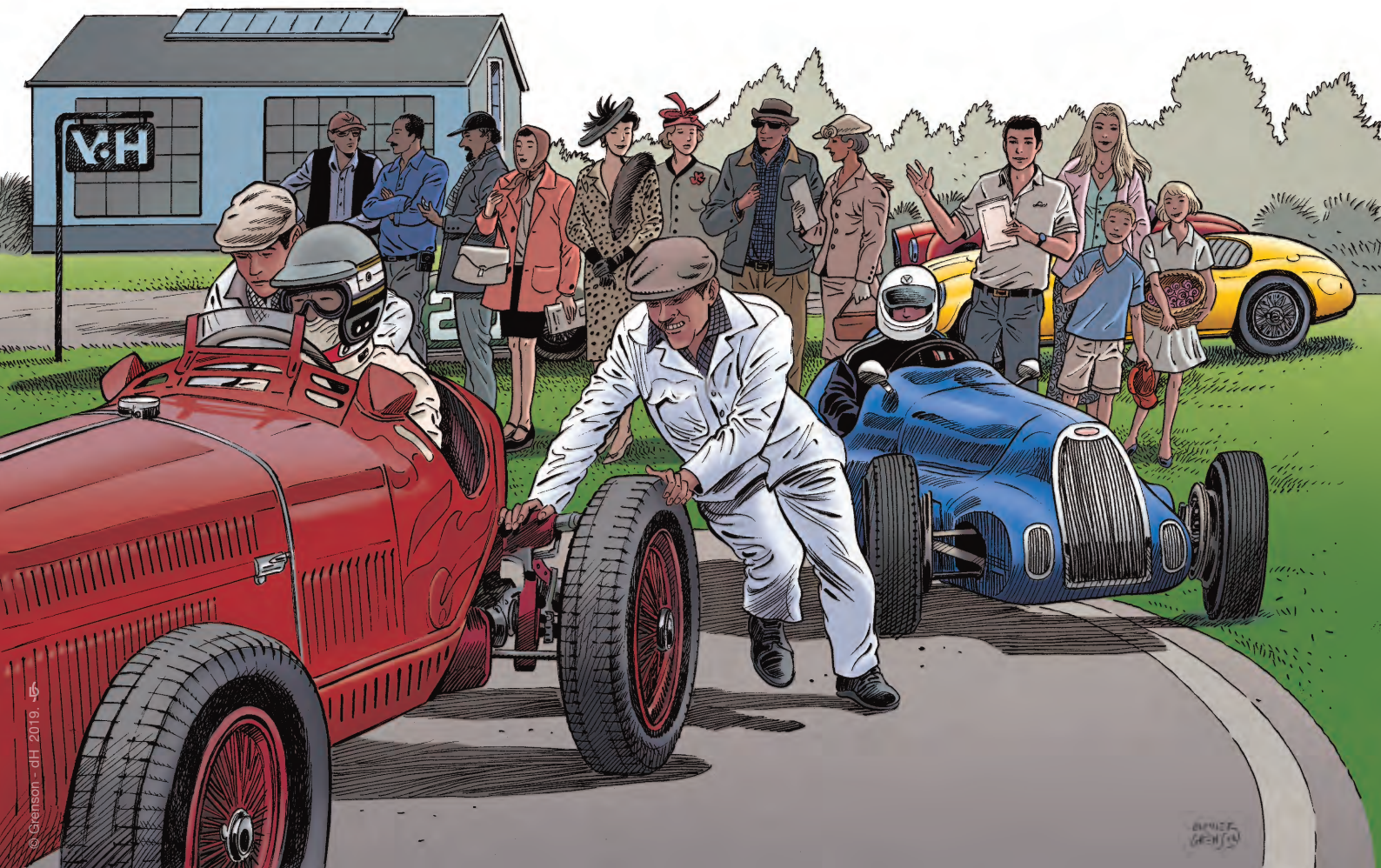


Fsa HISTORICAR

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 – Paul E. Frère –
Maxime Héron – Philippe Casse

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. Automobielenclub 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, B-1761 Roosdaal
BTW: BE0414.830.002

Een foto zegt meer..



Neen, geen verhaal over virussen in *Historicar*, daarvan hebben we er al genoeg gehad. En ook niet over afgelaste evenementen in binnen- en buitenland. Maar eentje over foto's misschien? Met de regelmaat van een klok krijgen we immers afbeeldingen toegestuurd van ongeïdentificeerde voertuigen met de vraag om merk, model en bouwjaar te noemen. Veelal een heel moeilijke opdracht, want niet zelden zijn die foto's van povere kwaliteit, en wanneer je ze wil vergroten om één of ander detail te ontdekken – een wielnaaf of een logo op de radiator om de meest voor de hand liggende te noemen – blijft er niets dan een sepiakleurige waas over. Maar het blijft steeds een boeiende opdracht, en het is heel prettig als je erin slaagt de vraag goed te beantwoorden.... of de oplossing te krijgen van één van de vrienden aan wie je ten einde raad de foto doorstuurt.

In het verleden plaatsten we al meermaals een oproep naar onze lezers om zelf foto's door te mailen van auto's uit het familie-archief. Niet met de vraag om mee te delen over welk model het gaat, maar om de foto(s) te delen met de *Historicar*-lezerskring. Hoogstwaarschijnlijk zitten er in de Belgische familiearchieven schitterende foto's van mooie of merkwaardige auto's, die vragen om gepubliceerd te worden. We willen graag het goede voorbeeld geven met deze foto van mijn grootouders, die ik onlangs ontdekte in de nalatenschap van mijn tante.

F.M. Leo Van Hoorick

– mijn grootvader

dus – was een

ex-officier in het

Belgisch leger en

een ondernemend

man. In 1937

trok hij met zijn

nieuwe Lancia

Augusta op

"maidentrip"

naar de Balkan,

samen met

zijn vrouw en

een bevriend

koppel. Niet meteen een

alledaagse bestemming in die dagen, en al zeker niet met de eigen wagen. We

zien hem hier, staande naast de auto, in de buurt van Dubrovnik. Mijn "bonmama" zit achter het stuur. Tiens, ik wist niet dat ze ooit met de auto heeft gereden.

"Een foto zegt meer dan 100 woorden" is eens te meer een waarheid als een koe.



Leo Van Hoorick

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

ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL -

ICKX

75TH BIRTHDAY // TRIBUTE TO A RACE LEGEND

65 YEARS ELVA
THE BIRTH OF MCLAREN

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



CITROEN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR -



Private Banking presents

INTERCLASSICS BRUSSELS 2020

20 / 21 / 22 NOVEMBER

BRUSSELS EXPO interclassics.be



VANDER HAEGHEN
THE ART OF INSURING PASSIONS



Bonhams

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

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

Inhoud

3

6 – 17

18 – 24

26 – 29

30 – 32

33

34 – 38

Adverteerders

Agenda



Edito

Markante figuren – De familie Mannerie, de S.B.M.A. opvolgers

Croisière Minerva – Deel 2

Mazda MX-5 – Toen Japan de beste Britse roadster ontwikkelde

Gezien...

Historicar website

Over de ontstaansgeschiedenis van de Auto

2 VdH Verzekeringen

4 Interclassics Brussels 2020

9 ABN-AMRO Private Banking

15 Delen Private Bank

25 16th Antwerp Concours d'Elegance

39 FSA Boeken

40 KBC Private Banking

• Antwerp Concours d'Elegance: 13 september 2020

• SpaItalia: 20 september 2020

• Zoute Grand Prix: 8-11 oktober 2020

• Interclassics Brussels: 20-22 november 2020

• Interclassics Maastricht: 8-10 januari 2020

Autoworld

• Porsche 356 70 years: 1 juli – 30 augustus 2020

• Porsche 356 and Coffee: 12 juli 2020

• Bonhams online sale @Autoworld: 4-6 september 2020

• Audi Quattro 40 Years: 11 september – 7 oktober 2020

• Mazda Centenary: 16 oktober – 13 december 2020

• Gillet 100: 29 oktober – 1 november 2020

Voor meer details: www.autoworld.be

Omslag

In 1953 bouwden zowel Ringborg als Valbo een convertible op basis van het Volvo 445 chassis, dat ook werd gebruikt voor de Duett stationcar. Er werden al naargelang de bron slechts 36 of 38 exemplaren van gebouwd. De geschiedenis van S.B.M.A. start op blz. 6 (foto Philippe De Smet).

Markante figuren

De familie Mannerie, de S.B.M.A. opvolgers

Door Paul E. Frère

In ons vorig nummer hadden we het over Emile des Grées du Loû, die omstreeks 1937 startte met de distributie van Volvo in ons land. We zijn nu aanbeland in de periode net voor dat deze van oorsprong Bretoense zakenman de beslissing nam om de fakkel door te geven. Hoewel hij zelf geen kinderen had, was de opvolging verzekerd via zijn achterneven, de gebroeders Mannerie. Deze geschiedenis konden we reconstrueren dankzij Jean-Michel Delattre uit Oostkerk en Jacques Mannerie, de jongste van de drie broers Mannerie.



Emile des Grées du Loû met een van z'n medewerkers uit Oostkerk, Julien Luyckx, en een Volvo PV-444 model 1950. (copyright: archief Jean-Michel Delattre)

Emile des Grées du Loû had een aangegetrouwde neef, Jean Mannerie, die reeds van bij de start was betrokken bij SBMA. Met zijn echtgenote Alexandrine Mann hadden ze drie zonen; Jean-Pierre (1929-2014), Charly (1930-) en de heel wat jongere Jacques (1944-). Hoewel deze drie jongens Emile des Grées du Loû als “oom” aanspraken was hij eigenlijk hun grootoom.

Vader Jean Mannerie was een echte selfmade-man. Jacques Mannerie vertelt: “Ik herinner me hoe hij technische lessen gaf aan mijn oudere broers en zich ergerde omdat ze het niet snel

genoeg begrepen. Hij zorgde ervoor dat zijn drie zonen een goede opvoeding en prima onderwijs genoten. We liepen school bij de Jezuïeten. Ik ben ervan overtuigd dat m'n vader zich heel wat zaken heeft ontzegd om z'n kinderen zoveel mogelijk kansen te geven. Hij werkte zeer hard en was een echte patriot. Het solidariteitsgevoel, het samen een bijdrage leveren om na de ellende van WO II het land opnieuw op te bouwen, was voor m'n vader erg belangrijk. Wanneer hij iemand met een Volkswagen of Mercedes zag rijden, kreeg die meteen het label “Incivique” opgekleefd. Ook al was zijn schoonvader, Charles Mann, de broer van Emile zijn vrouw, een Duitser, het heeft lang geduurd voor hij deze germanofobie heeft kunnen verwerken.”

Jean Mannerie had een commerciële functie. Het contact met Volvo Zweden verliep via Rolf Hanson, de commerciële directeur, die vlot Frans sprak. In die tijd wisten heel wat Zweden zich bovendien goed uit de slag te trekken in het Duits. Jean was perfect tweetalig en kon zich redden in het Engels en Duits. De eerste jaren van SBMA hield hij zich bezig met de dienst-na-verkoop. Aanvankelijk viel het magazijn met wisselstukken ook onder z'n verantwoordelijkheid, maar hij evolueerde snel naar een commerciële functie. Ook het uitbouwen van het dealernet was een activiteit waar Jean Mannerie

heel wat tijd in investeerde. Tot op het einde van z'n loopbaan bleef hij actief met het bezoeken van dealers. Wanneer er problemen opdoken hielp hij een oplossing te zoeken of te bemiddelen. Hij was veel onderweg en kwam soms heel laat thuis. Vrachtwagens verkopen was toen niet altijd eenvoudig.

■ De opvolging

In 1957 vierde Emile z'n 65^{ste} verjaardag maar hij dacht nog niet aan stoppen. De dag na de festiviteiten zat hij opnieuw achter z'n bureau, maar hij begon wel meer en meer taken te delegeren. Vooral z'n neef Charly genoot z'n vertrouwen. In een interview in de Volvo-krant van 1965 vertelde Charly Mannerie dat hij al in 1947 als 17-jarige bij SBMA begon in de administratie. Z'n loopbaan werd onderbroken door z'n legerdienst, maar nadien sprokkelde hij heel wat ervaring in verschillende functies in het bedrijf. Z'n oudere broer Jean-Pierre zou Charly niet veel later vervoegen. Hij had dezelfde commerciële feeling als z'n vader Jean die op dat ogenblik de commerciële leiding had in het bedrijf. Nadien heeft Jean-Pierre deze job overgenomen. Ook hij was goed tweetalig. Jean-Pierre reed met een oude vooroorlogse Ford die ooit toebehoorde aan z'n oom. Charly kreeg een Topolino tipo C met koplampen op de spatborden. Af en toe bracht hij z'n jonge broer Jacques met deze auto naar school.

■ Andere activiteiten

Na de bevrijding verkocht SBMA niet enkel Volvo. De vrachtwagenafdeling verkocht ook aanhangwagens van de merken Forss en Eylert, naast koetswerken van Nystrom. SBMA verdeelde ook industriële motoren van de merken Continental en Wisconsin. Voor de maritieme sector had men de motoren van het merk Archimedes in het aanbod. Om het gamma zware Volvo-vrachtwagens te vervolledigen, startte SBMA in 1950 met de import van het merk Praga uit het toenmalige Tsjechoslowakije. Er was echter een groot verschil in kwaliteit zodat na amper twee jaar de invoer werd gestaakt. In 1953 probeerde SBMA de markt van de compacte bestelauto te bespelen met de Reliant Regal Supervan.

Het was een ongewone verschijning met slechts één voorwiel. Deze driewieler woog amper 540 kg maar had wel een laadvermogen van 600 kg. De productie vond plaats in het Britse Tamworth. De eerste reeksen van de Regal, de Mark I en Mark II, waren nog uit staal en aluminium. Duurdere aluminium-prijzen deden de Britten vanaf 1956 overstappen op koetswerkpanelen uit glasvezel. Jacques Mannerie herinnert zich dat technische inspecteurs van het Volvo-dealernet op pad werden gestuurd aan het stuur van een Reliant-driewieler. De betrouwbaarheid liet echter te wensen over zodat er in 1955 een einde kwam aan de invoer.

■ Dealers

De eerste garagehouder die het duo Emile des Grés du Loû en Jean Mannerie in 1937 konden overtuigen om Volvo te verdelen was Eduard Panis in Antwerpen. Na de oorlog kwam zijn schoonzoon Charles Missotten (1925-2016) in beeld. Een zeer dynamisch en gedreven persoon die erg sociaal was ingesteld. Zo had de grote garage een eigen cafetaria-restaurant voor het personeel, dat ook beschikte over modern sanitair en douches. Garage Volvo Panis werd uiteindelijk overgenomen door een onderdealer, Charles Wenger.

Ook in Mechelen werd er al snel een dealer gevonden. Volvo Laenen was er enkele decennia een begrip. Gedurende de jaren vijftig drong SBMA aan op het bouwen van een nieuwe garage. Die kwam er in Mechelen-Noord en deze Volvo-concessie werd verder gezet door één van de zonen, Roger. Tegenwoordig wordt Volvo in Mechelen verdeeld door Garage Vermant. Ook deze familie is al enkele generaties verbonden met Volvo.

Een ander mooi verhaal is dit van Leon Soete uit Oostende, waarover we het al hadden in ons vorige nummer. Z'n vader, zaakvoerder van N.V. Beltrom, een bedrijf dat handelde in levertraan, kreeg z'n eerste PV-444 geleverd in 1948. Toen deze man in 1959 overleed namen de zonen de leiding van het bedrijf over, maar de vraag naar levertraan was tanende. Er waren al goede contacten met de familie Mannerie en

Volvo

SOC. BELGE DE MATERIEL AUTOMOBILE
33, rue des Deux-Eglises
Bruxelles. Tél. : 11.30.35.

Eduard PANIS
5, rue de la Sambre
Anvers.

Ernest MERCIER
19, rue Bayard
Braine-l'Alleud.

ATELIERS JULIEN GHEYSSENS
160, chaussée de Gand
Courtrai. Tél. : 990.
Camions et tracteurs Volvo.

Nic. SIMON
Garage « AUX MOSAÏQUES ROMAINES »
Esplanade, Diekirch.

GARAGE DU MARAIS
71, place du Marais
Gand.

Armand MALCHAIRE
8, rue Astrid
Gosselies.

Jules NEYBRINCK
Garage « Den Hert
Harelbeke-lez-Courtrai.

VANDEN HENDE
22, rue Gustave Boël
La Louvière.

GARAGE PASQUIN
54, route de Rochefort
Marche.

ETABL. SALMON PETERS
Milmort.

GARAGE CHARLIER
66, rue Rogier
Namur.

GARAGE CALCOEN
2, avenue Elisabeth

SOCIETE FRICOV
88, Dève de la Station
Roulers.

Jules DUPONT
Garage
Thy-le-Château.

FUCHS
7, chaussée de Saint-Tromp
Tirlemont.

VANDENBULCKE
Garage de la Poste
rue de l'École
Tournai.

TYTGAT
22, avenue Maréchal Frenck
Ypres.

Joseph MULLEMAN
Garage Central
Virton-Saint-Mard.

*In 1958 had SBMA al
een uitgebreid Volvo-dealernet
(copyright: archief MFS)*

PRAGA
CAMIONS - AUTOCARS
Construction Tchécoslovaque
Fine mécanique

TYPE 2 TONNES : Moteur 4 cylindres — 2 litres 09 — Chemises amovibles
avec 7 pneus et cabine équipée

TYPE 4,6 TONNES : avec 7 pneus et cabine équipée

TYPE 4,6 TONNES « DIESEL » : avec 7 pneus et cabine équipée

à des prix étonnamment bas

PRINCIPAUX CENTRES : ANVERS : H. PANIS & C^e, 236, Lange Looibroecstraat.
LIEGE : Ets J. KREISCHER, Quai du Roi Albert, 100, BRESSOUX.
CHARLEROI : Ets MALCHAIRE d'OLNE, 8, rue Astrid, GOSSELIES.
NAMUR : Garage CHARLIER, Rue Rogier, 66.
MONS : Garage International, Bricade Saint-Denis, 63, OBOURG.
GAND : Garage du Marais, 21, Place du Marais.
BRUXELLES : SOCIETE BELGE DE MATERIEL AUTOMOBILE, 157, rue de Hal, FOREST. — Téléphones : 44.08.08 et 44.67.28.

CONCESSIONNAIRE : Visitez nos stands - A113-P714-P715-P716-C440

31 AGENCES ENCORE QUELQUES AGENCES A CONCEDER 71 STATIONS-SERVICES

▲ Met de lichtere vrachtwagens van het merk Praga trachtte SBMA vanaf 1950 het Volvo-gamma aan te vullen. De kwaliteit was echter niet overtuigend (copyright: archief MFS)

toen SBMA een dealer zocht voor Oostende als opvolger voor Garage Calcoen, werd Leon Soete in 1960 uitgenodigd in Brussel waar het contract snel werd geregeld. We bezochten de nu 96-jarige Leon Soete op z'n appartement boven de Recon-garage. Hij herinnert zich



nog levendig het etentje met Charly Mannerie en zijn medewerker Marcel Lallemand bij de ondertekening van het contract. Emile des Grées du Loû was er niet bij. Die heeft hij slechts zelden ontmoet.

Leon Soete had onder z'n trouw cliënteel een opvallende verschijning. Op 10 september 1975 leverde hij een donkerrode Volvo 264 aan Prins Karel, Graaf van Vlaanderen. Leon Soete benadrukt dat Prins Karel in onberispelijk Nederlands het woord voerde. Hij kwam in vrijetijdskledij en met laarzen de garage binnen. Overigens was de Prins niet aan z'n proefstuk toe. Hij bezat reeds een Amazon en een 164 van de eerste generatie. Ingewijden vertelden ons dat er op het domein Raversijde ook een Volvo 4x4, een zogenaamde Laplander, was gesignaleerd. De Volvo 264 was de laatste auto van Prins Karel. Na z'n overlijden in 1983 kwam de auto in een loods terecht. Hij zou daar vandaag nog steeds staan in een hoekje, met ongeveer 89.000 km op de teller.

In Gent werd Volvo jarenlang verdeeld door Garage du Marais. Omstreeks 1965 stopte zaakvoerder Rombauts ermee omwille van z'n leeftijd. Jean Mannerie ging op zoek naar een nieuwe vertegenwoordiger en kwam in contact met Garage Royale, gerund door de familie Marchand. Het was een bekende naam in het Gentse maar het liep niet zoals verwacht. In 1967 werd er door SBMA beslist om zelf de touwtjes in handen te nemen, maar enkel voor de personenwagens. De vrachtwagens werden immers zeer professioneel vertegenwoordigd door garage van de h. Van Moerkerke, Gentse Autoservice in Melle. De overeenkomst met de familie Marchand werd opgezegd en de zoektocht naar een geschikt pand kon beginnen. Charly Mannerie had z'n oog laten vallen op een oude melkerij in de Bagattenstraat, niet ver van de Vooruit. Toevallig kende Leon Soete de eigenaar en bracht beide partijen samen. Charly Mannerie, die uitsluitend Frans sprak, ontving beide

◀ Met de komst van de Volvo P-120 'Amazon' werden vanaf 1959 driepuntsgordels vooraan standaard aangeboden op de Scandinavische markten. Andere markten volgden later (foto Volvo Cars)

West-Vlamingen op het hoofdkantoor in Vorst, maar kwam niet tot een akkoord. Uiteindelijk betaalde hij voor het pand veel meer dan voorzien omdat de elektriciteitsmaatschappij eveneens veel interesse toonde. SBMA vond een uitstekende directeur voor deze zaak, de Gentenaar Jacques Haller.

Jacques Mannerie kreeg, op z'n 23^{ste}, de verantwoordelijkheid voor de afdeling wisselstukken aldaar. Dit bood hem de mogelijkheid z'n Nederlands bij te spijkeren. Iedereen had de opdracht om met Jacques Mannerie alleen Nederlands te spreken, ook al werd er in die tijd in Gent nog heel wat Frans gesproken. Toen was er in Gent zelfs nog een Franstalige krant, "La Flandre Liberale" net zoals er in Antwerpen "La Métropole" was.

Blijkbaar sprak Jacques met een verschrikkelijk accent waardoor er heel wat werd gelachen. Hij bleef er tot 1969 en heeft nog steeds uitstekende herinneringen aan deze periode. Hij werd in '69 door zijn broer Charly aangesteld



tot verantwoordelijke van de afdeling wisselstukken bij SBMA in Vorst.

In het Luikse volgden de dealers elkaar in een snel tempo op. Garage Pizzimenti verdeelde Volvo in de jaren '50 waarna La Société Liégoise de L'Automobile de service overnam begin jaren '60. Blijkbaar was het niet zo eenvoudig in de Luikse regio. SBMA besloot dan ook het voorbeeld van I.M.A. Mercedes te volgen om in eigen beheer een concessie uit te baten. Jacques Mannerie: "We heb-

Als waardering voor het pionierswerk van SBMA kreeg het Autosalon van Brussel in 1960 de wereldpremière van de Volvo P-1800. Het prototype zou nog wel enkele wijzigingen ondergaan (copyright: archief MFS)

 ABN·AMRO Private Banking



Uw investering vandaag?

Van onschatbare waarde voor de 'changemakers' van de toekomst.

Investeren met impact? Beleggen met het oog op de toekomst lijkt een evidentie. Maar wat als u die toekomst tegelijkertijd ook wat mooier kunt maken? ABN AMRO Private Banking biedt duurzame investeringsoplossingen dankzij een zorgvuldige selectie van ondernemingen die financieel én maatschappelijk rendement nastreven. Want wij geloven in de waarde van uw vermogen en in die van onze wereld. U ook?

Ontdek ons duurzaam beleggingsaanbod op abnamroprivatebanking.be.



In Alseberg werden in 1961 de assemblageactiviteiten gegroepeerd. Hier werd o.a. de Volvo P-120 'Amazon' gemonteerd. De koetswerken kwamen toe via de haven van Antwerpen (foto Volvo Cars)

ben in 1967 in de Rue de Fragnée een nieuwbouw opgericht. Het team deed z'n uiterste best maar in het Luikse waren de vakbonden erg actief. Na een tijdje ondervonden we bij SBMA dat dit een heel andere manier van werken was dan wat wij gewoon waren. Het ene conflict volgde op het andere. De vakbonden sloten het bedrijf. Ze verhinderden de klanten om 's avonds hun auto's op te halen, enz.... Dit was niet het klimaat om klanten tevreden te stellen. M'n broer Charly werd er gek van. Kortom, het was een catastrofe. Ik trachtte tijdens deze conflicten aanwezig te zijn om een oogje in het zeil te houden. Dit werd niet erg gewaardeerd. Regelmatig vond ik m'n auto terug met een platte band. Wanneer ik dan een draagbare compressor ging halen, stonden de stakers achter de gordijnen met me te lachen. Het was net na de olieschok in 1974. Charly had er de buik van vol. Hij wou de zaak sluiten. Met de dealer van Charleroi, Socaria, waren de relaties daarentegen uitstekend. De toenmalige zaakvoerder

De wagens werden voorzien van verschillende onderdelen van Belgische origine zoals de radiator, de ramen, de batterij, de bekleding en de banden (foto Volvo Cars)



Joseph Theys was een formidabel man. Z'n vennoot Lacasaigne was commercieel directeur. Het was een vrij kleine man die steeds erg verzorgd gekleed was zoals het hoorde om in die tijd niet alleen Volvo's maar ook Lamborghini's aan de man te brengen. De derde man, Wanet, was technisch verantwoordelijke. Theys stelde voor om de Luikse afdeling over te nemen. Als Waal had hij meer ervaring bij het onderhandelen met vakbonden. Hij kreeg Luik aan zeer gunstige voorwaarden en nam alle personeel over. Na de overname bracht hij heel wat tijd door in Luik, maar tevergeefs. Ook hij kon het tij niet keren. Een spijtige zaak omdat de regio Luik heel wat potentieel had voor de vrachtwagenverkoop. Joseph Thys werd geconfronteerd met gezondheidsproblemen op het ogenblik dat Volvo Zweden zelf de verdeling op zich nam. Hij hield het voor bekeken en is erin geslaagd om z'n bedrijven te verkopen. Wanet nam de zaak Socaria in Charleroi over en de naam werd veranderd in Wanet & fils.

■ Het einde van Emile des Grées du Loû

Charly ging niet de baan op zoals vader Jean, maar had een bureel vlak bij dat van zijn oom, en fungeerde als een soort raadgever. Emile des Grées du Loû bleef actief tot in het begin van de jaren zestig. Niet meer voor 100% maar wel duidelijk aanwezig op de achtergrond. Charly was reeds "patron" maar moest wel verantwoording afleggen bij zijn oom, die na de onteigening van het Kasteel van Oostkerk niet enkel naar Brussel was verhuisd, maar ook gescheiden. Hij bracht steeds meer tijd door in het gehucht Le Trayas, ergens tussen St-Maxime en Cannes, waar hij een bescheiden villa had, "Ker Rénil". Hier kon hij genieten van de zon in de laatste jaren van zijn leven, in 1962-1963 werd hij immers gediagnosticeerd met leverkanker. Het was ook hier dat hij overleed op 23 september 1966. Charly werd de officiële president van SBMA, maar dat veranderde weinig, voordien had hij al enkele jaren de feitelijke leiding van SBMA. Maar hij was geen aandeelhouder, de aandelen, toen nog "aan toonder", waren in handen van zijn oom en diens echtgenote Maria Mann.

■ Assemblage in Alseberg en Gent

Omdat Zweden nog geen deel uitmaakte van de EEG, werd Volvo voor de keuze gesteld om hoge invoerheffingen te betalen of wagens ter plaatste te assembleren. Bij SBMA opteerde men voor assemblage, ook al gebeurde dat op verschillende plaatsen.

Jacques Mannerie herinnert zich dat zijn oom daartoe een fabriekshal had gehuurd, ergens in de regio Antwerpen, maar hij is daar niet helemaal zeker van. Het was ook geen echte productielijn, het was meer een atelier waar de auto's werden afgemonteerd. Later verhuisde de assemblage naar Haren. "Maar ook hier kon je moeilijk van kwaliteitsvolle montage spreken, ik zou het eerder "bricolage" noemen" aldus Jacques Mannerie. Dit betekende dat de eerste Volvo's in onze contreien van erg wisselvallige kwaliteit waren. Vorst werd het verdeelcentrum en ook daar werden auto's gemonteerd. Niet veel, want het werd er al snel te klein. Als oplossing werd tijdelijk een ruim gebouw met verschillende verdiepingen gehuurd in Woluwe.

Met de komst van de PV-544 vond men bij SBMA een oplossing in een overeenkomst met Joseph Beherman die aanbood om de montage bij CIVA, de voormalige Minerva-site in Mortsels, te laten gebeuren. Eind 1957 werd gestart met de montage van Volvo-vrachtwagens en nadien volgde de Volvo PV-544. Op dat ogenblik monteerde CIVA in hoofdzaak Borgward en Skoda. Door de problemen bij Borgward in Duitsland verdween dat merk in 1961, en uiteraard ook de Belgische productie. Dat stemde de verantwoordelijken van SBMA tot nadenken. Het was beter om onafhankelijk te zijn. In 1961 werd er dan ook uitgekeken naar een locatie om de assemblage van Volvo's in eigen beheer te organiseren. Er werd een oude textiel-fabriek in Alseberg aangekocht waar zowel de productie van vrachtwagens als van personenwagens kon plaatsvinden. De assemblagelijne werd op 18 november 1961 ingehuldigd ter gelegenheid van de 25^{ste} verjaardag van SBMA. Het was een dag met heel wat vooraan-



staande aanwezigen waaronder Gunnar Engellau, de President Afgevaardigde Bestuurder van de Volvo-Groep, Rolf Hanson en Per Erikson, algemeen directeur verkoop van Volvo in Göteborg. Het was ook toen dat Emile des Grées du Loû aankondigde dat hij zich zou terugtrekken. Als afscheidsgeschenk kreeg hij een boot van het personeel van SBMA. Henri Vanderheyden, die in 1936 medeoprichter was, werd nu Directeur-Generaal bij SBMA.

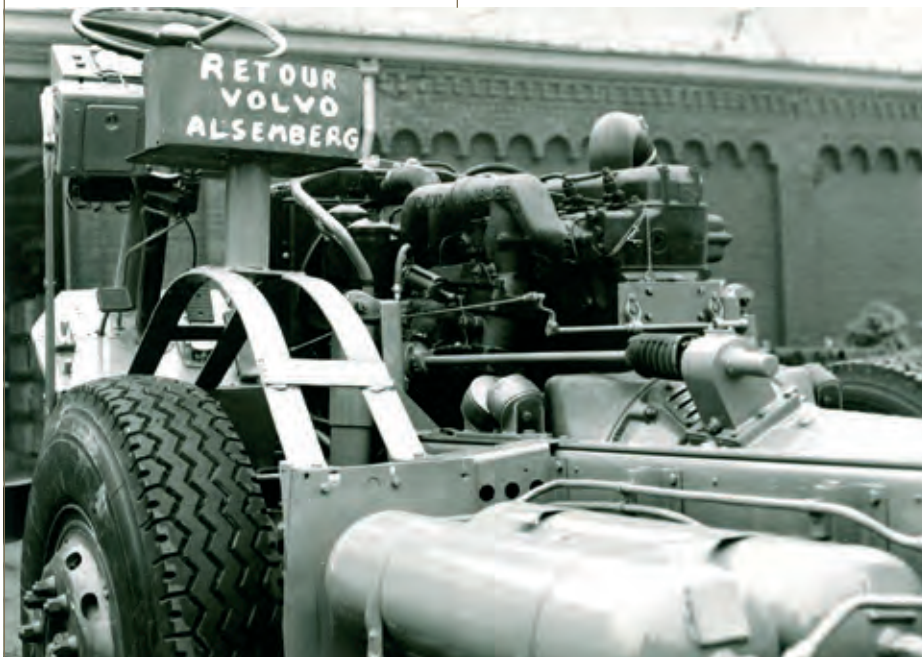
De vestiging in Alseberg was meer dan één hectare groot. In 1963 werkten er ongeveer 125 arbeiders die iedere dag 9 auto's en 4 vrachtwagens assembleerden. Indien nodig kon het ritme worden verdubbeld. De productielijn was verdeeld in 26 stations. In station 24 werden de befaamde veiligheidsgordels gemonteerd die het gewicht van drie auto's konden torsen. Belangrijk was ook de montage van een voorruit in gelaagd glas die, net als banden, radiatoren en bekleding, van Belgische origine was. De assemblage in Alseberg betekende meteen ook de start van de assemblage van de Volvo type 120 'Amazon' in ons land. Tot de opstart in 1965 van Volvo Europe in Gent bleef de productie van de Amazon hier gebeuren. Nadien werden er tot 1990 vrachtwagens gebouwd.

Ondertussen werd in Göteborg gekeken naar de vestiging van een assemblage-bedrijf binnen de EEG. De fabriek in Alseberg was enkel voorzien voor de afzet op de Belgische en Luxemburgse markt, en dus te klein. Volvo belastte ir. Lars Malmros met de zoektocht naar een Europese productielocatie.

Bij de eindcontrole hoorde een testrit. Nadien werd er een oplossing gezocht voor de opmerkingen van de testrijders (foto Volvo Cars)

De montage van de vrachtwagens vond ook in Alseberg plaats. Hier zie je het "huwelijk" van een onderstel met een Volvo-motor (foto Volvo Cars)





▲ Aan de assemblage van
▲ personenwagens in Alseberg kwam
in 1965 een einde toen Volvo Europe in
Gent op volle toeren begon te draaien.
De vrachtwagenproductie bleef echter tot
1990 in Alseberg (foto Volvo Cars)

▲ De assemblage van personen- en
vrachtwagens verliep artisaan bij
S.B.M.A. Er was nooit sprake van een
lopende band (foto Volvo Cars)

Op aanraden van Emile des Grées du Loû werd naar de mogelijkheden in Gent gekeken, waardoor Antwerpen achter het net viste. Ook Jean Mannerie speelde een rol. Hij kende verschillende politici in Gent en bracht hen in contact met Malmros. Voormalig dealer J. Rombaut deed ook z'n duit in het zakje. De industriegrond in de Gentse haven bleek de voordeligste keuze. De haven was op dat ogenblik nog in volle ontwikkeling. Volvo had voorlopig ook nog niet de behoefte om grote schepen te ontvangen, zoals General Motors of Ford. De Zweden hebben zich op het juiste moment in Gent gevestigd en Volvo groeide mee met de haven.

■ Zoektocht naar imago

Na WO II heeft Volvo het erg lang met de PV-444 moeten stellen. Op een uit-

zonderlijke P-1900 na was het wachten tot 1957 voor de eerste P-120's, later bekend als Amazon, met mondjesmaat in ons land werden geleverd. In 1958 brak de Amazon echt door, maar hij was nogal duur en daarom stelde Volvo ook de PV-544 voor. SBMA kon dat jaar 847 Volvo's in ons land leveren. Dit bleef al bij al een beperkte afzet. Zeker in de beginfase was Volvo niet echt concurrentieel. Het zou tot de tweede helft van de jaren zestig duren voor er van een volledig gamma sprake kon zijn.

Het was niet zo eenvoudig om Volvo's te verkopen, dat had de directie in Göteborg ook wel begrepen. Zij wilden volop voor export gaan, maar hadden daarvoor een 'eyecatcher' nodig. Ondanks de slechte ervaring met de P-1900, die in 1956 op het Salon van Brussel werd voorgesteld maar totaal flopte, koos men opnieuw voor een sportwagen. De jarenlange uitstekende samenwerking met Emil des Grées du Lâu en de reputatie van het Autosalon van Brussel zorgden ervoor dat de wereldpremière in januari 1960 opnieuw in Brussel plaatsvond. De productiestart volgde in 1961 en dat jaar vonden 2 exemplaren de weg naar ons land. De eerste 6000 exemplaren haalden echter de gewenste Volvo-standaard niet. Ze werden in Engeland – bij Jensen – gebouwd en kampten met kwaliteitsproblemen. Het is pas met de komst van de 1800 "S" in 1963 dat de auto volgens Volvo-normen in Zweden, meer bepaald Lundby bij Göteborg, werd gebouwd. Toch bleef het succes te beperkt om met dit model geld te verdienen. Enerzijds was een sportwagen goed voor het jonge imago maar anderzijds zorgden de eerdere kwaliteitsperikelen voor een negatieve uitstraling, ook al hamerde Volvo in zijn communicatie altijd op veiligheid en kwaliteit. Met de komst van de TV-serie "The Saint" met Roger Moore in de hoofdrol, kreeg de 1800 "S" de nodige publiciteit. Hij werd in 1972 opgevolgd door de 1800 ES, een breakvariant met lange zijruiten en glazen laadklep. Die bleef tot in 1973 in productie. Er werden slechts 8077 ex. van gebouwd. Veel zeldzamer is de Volvo Amazon cabrio, een auto die nooit een officieel Volvo-product is geweest. Volgens Jacques Mannerie

was het in oorsprong een idee van zijn broer Charly. De wagen werd ontworpen en gebouwd door Carrosserie Jacques Coune uit Brussel, maar werd verkocht door SBMA. Er werden slechts enkele exemplaren van gebouwd. De Zweden waren helemaal niet te spreken over dit project. Het was nochtans een erg mooie verschijning.

Charly Mannerie droomde uiteraard van hogere verkoopvolumes. De Volvo Amazon was ondertussen 9 jaar op de markt. Zonder medeweten van z'n vader, z'n broers of andere verantwoordelijken van SBMA stak hij z'n nek uit. In 1966 engageerde hij zich in een project om met enkele andere Belgische invoerders een nieuwe maatschappij op te richten, de N.V. Motor Europe Company. Deze maatschappij zou Mazda in België lanceren. In december 1966 vertrok hij met enkele vennoten naar Japan om de deal te sluiten. Volgens Jacques Mannerie leidde dit tot verhitte discussies met z'n vader Jean en broer Jean-Pierre waarop Charly werd teruggefloten.

■ Opnieuw een zescilinder: de 164

De komst van de Volvo serie 140 in 1967 leidde tot een ongemakkelijke situatie. De wagen was zeer ruim maar zwaar en het verbruik lag hoog. Over een CX-coëfficiënt werd toen gelukkig nog niet gecommuniceerd. Met de komst van de grote bumpers voor de USA leek de auto op een grote schoendoos. Comfortabel was hij daarentegen wel. Met de introductie van de krachtigere 164 hoopte men het tamme Volvo-imago te veranderen.

Volvo had z'n eigen motorenfabriek in Skövde, ergens tussen Göteborg en Stockholm. In december 1968 werd er een nieuwe lijn ingehuldigd om de B-30 zescilinder te bouwen, de krachtbron van het nieuwe topmodel. Daarvan werden in het eerste jaar, 1969, 368 stuks verkocht in België. De motor was een doorontwikkeling van de bestaande 2 liter viercilinder, waaraan twee cilinders werden toegevoegd, zonder te raken aan boring of slag, wat zijn capaciteit op 3.000 cc. bracht. De eerste generatie B-30 motoren met carburatoren had-



den echter heel wat problemen met de koeling. Jacques Mannerie, destijds verantwoordelijk voor de afdeling wisselstukken, herinnert zich een grote hoeveelheid kapotte motorblokken in het magazijn. Door oververhitting waren ze onherstelbaar. Hij zal ook nooit vergeten dat hij één van de eerste exemplaren aan z'n schoonvader verkocht, ter vervanging van een Fiat 3200 zescilinder, toen een erg comfortabele luxewagen. Het werd een regelrechte ramp. Pas in 1972, met de komst van de B-30 E/F motor met injectie, was het probleem definitief van de baan en reed de 164 uitzonderlijk goed.

■ Volvo-diesel

Met de oliecrisis in 1974 nam de vraag naar dieselmotoren sterk toe. De verkopers konden de klanten enkel teleurstellen: een dieselmotor was bij Volvo niet aan de orde. Charly Mannerie bracht dit ter sprake in Zweden en ook andere Europese landen oefenden druk uit. Maar de Zweden bleven onwrikbaar. Eigenaardig, omdat Volvo erg sterk stond met z'n dieseltechnologie voor vrachtwagens. Uiteindelijk ging SBMA zelf contact zoeken met de Italiaanse motorenbouwer

In 1964 ondersteunde S.B.M.A. verschillende teams die in augustus deelnamen aan de rally Luik-Sofia-Luik. Hier zie je Jean Mannerie met een "Amazon" om de assistentie in goede banen te leiden (foto J. Mannerie)

Op vraag van Charly Mannerie ontwikkelde Carrossier Jacques Coune de Volvo P-122 S cabrio. Het was een erg mooie wagen. Er zouden 8 stuks gebouwd zijn (copyright: archief MFS)





Met de komst van de Volvo 164 trachtten men het imago op te waarderen. Heel wat motoren hadden echter problemen met de koeling (copyright: archief MFS)

VM, en ging op eigen initiatief Volvo 240's voorzien van een zescilinder dieselmotor. Maar die auto's hadden wel nog overbrengingsverhoudingen voor benzinemotoren en afgestemd op hogere toerentallen, waardoor de topsnelheid was beperkt. De dieselmotoren werden daarom enkel in combinatie met een overdrive gemonteerd, maar toch haalden ze nog geen 135 km/u. Bij Volvo was men niet te spreken over dit initiatief. SBMA werd met argusogen in de gaten gehouden. Er was dan ook geen sprake van om deze dieselvansie op een autosalon te tonen. Gelukkig bleef de druk op de directie in Göteborg erg hoog zodat die uiteindelijk besloot om een dieselmotor van Volkswagen-makelij in de 240 te monteren. Meer zelfs, die motor was afkomstig van de LT bestelwagen. De origine van die motor hielden de verkopers angstvallig verborgen voor de klanten. Een Volvo-diesel was immers geen goedkope auto en kon bezwaarlijk met een VW worden vergeleken. Jacques Mannerie herinnert zich nog dat dit nieuws niet geheim bleef, vermits er een VW-logo op het motorblok was te vinden. De klanten werden er toen van overtuigd dat deze motor exclusief voor Volvo werd gebouwd. Zelfs een

▼ *S.B.M.A. steunde het wielerteam Molteni met Eddy Merckx als kopman. Deze volgwagen is een van de trekpleisters van het centrum Ronde van Vlaanderen in Oudenaarde (copyright: archief MFS)*

► *De gebroeders Mannerie waren overtuigde wielertoeristen, lang voor dat zo populair was als nu: Jean-Pierre, Jacques en Charly in volle uitrusting (foto J. Mannerie)*

Audi-diesel had slechts vijf cilinders en geen zes! Het was een luidruchtige krachtbron, maar onverwoestbaar. Met de komst van de turbo-uitvoering en later de intercooler-versie leverde deze motor behoorlijke prestaties. Het contrast tussen de luxueuze aankleding van de elegante Volvo 760 Coupé en het geklak van z'n koude dieselmotor kon echter niet groter zijn.

Ondertussen investeerde SBMA in nieuwe markten. Ze startten met de distributie van Volvo-BM, de tak van het bedrijf die landbouwtractoren en later bouwmachines produceerde. In de SBMA-tijd enkel dumpers en wielladers, maar tegenwoordig onder de naam Volvo CE een wereldspeler.

■ Volvo-Daf

In 1975 nam Volvo de afdeling personenwagens van het Nederlandse Daf over. Dat merk had toen twee modellen, de 46 en 66, verkrijgbaar als sedan, break en ook coupé voor de 66. De 66 berline werd een jaar later ook als Volvo 66 op de markt gebracht. In 1978 stond SBMA nog enkel met de Volvo 66 op het Autosalon, van het merk Daf was er geen spoor meer. De Volvo 343, oorspronkelijk ontwikkeld als een grotere Daf, had ondertussen z'n opwachting gemaakt. De trouwe Volvo-klanten hadden het aanvankelijk moeilijk met die "kleine" Volvo's, die enkele als automaat waren te krijgen. Toch werden er door SBMA in 1975 reeds meer dan 6500 stuks van verkocht.

De gebroeders Mannerie hielden van wielrennen. Zo was SBMA medesponsor van het team Molteni rond Eddy Merckx.



Een oranjekeurige Volvo van dat team staat tegenwoordig te pronken voor het Centrum Ronde van Vlaanderen in Oudenaarde. Eddy Merckx stelde de broers Mannerie voor aan zijn mecaniciens, oud-wielrenner Charles Terrijn, die een vriend werd van de familie.

■ Foute investeringen

Charly Mannerie was steeds op zoek naar nieuwe uitdagingen. Op het einde van de jaren zeventig zag ook hij het stijgend succes van motoren. Joska Bourgeois, de dame achter het succes van Toyota, had via het bedrijf IMC een mooi aanbod met o.a. Harley Davidson in het programma. In 1979 wou Charly dit voorbeeld volgen door via het bedrijf Sodimo, met zetel op hetzelfde adres als SBMA in Vorst, de motorenmarkt te bespelen. Op het Auto- en Motosalon in januari 1980 pakte Sodimo uit met een uitgebreid gamma: de Italiaanse merken Fantic en MV-Agusta, en het Spaanse Sanglas. De markt werd echter te groot ingeschat en er werd heel wat geld verloren met dit avontuur. In dezelfde periode wou



Charly starten met een Volvo-distributie in Afrika. Hij associeerde zich met een Duitser, de invoerder voor de Canarische Eilanden Virgilio Suarez, en een Libanese zakenman, Samir Zarour, gevestigd in Ivoorkust. Ze verenigden zich in de Société Ivoirienne d'Importation de Vehicules, kortweg SIVE, in Abidjan. SBMA voerde toentertijd slechts sporadisch auto's of vrachtwagens uit en had nooit een vestiging ter plaatse. Wisselstukken daarentegen werden wel in grote hoeveelheden naar Afrika uitgevoerd. De inhuldiging vond plaats op 8 november 1980 in het bijzijn van Charly, in z'n functie van patron van SBMA, samen met Virgilio Suarez en Samir Zarour.

De Volvo reeks 240 kreeg heel wat veiligheidsoplossingen van het prototype VESC uit 1973. Kenmerkend waren de enorme bumpers (foto Volvo Cars)



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



De stationwagens hadden steeds een groot aandeel in de verkoop van Volvo. De erg ruime 145 werd in januari 1968 voor de eerste maal in ons land getoond (copyright: archief MFS)

Laatstgenoemde bleek een zeer sympathieke vent maar zowel Charly Mannerie als Suarez hebben zich op ongelofelijke wijze door deze Libanees laten inpakken. M.a.w., dit Afrikaanse experiment liep af op een dure sisser.

■ Sodiril in Strépy-Bracquegnies

De zoektocht om te diversifiëren bracht de broers Mannerie op het idee om te investeren in een nieuw centrum voor wisselstukken. De winstmarges op onderdelen waren immers aanzienlijk. Er werden heel wat wisselstukken voor vrachtwagens geleverd in Afrika. Het aantal onderdelen voor personenwagens daarentegen was bescheiden. Er werd een nieuwe maatschappij opgericht, Sodiril, die echter geen rechtstreekse banden had met SBMA, maar de aandeelhouders van SBMA waren wel betrokken. Na de oliecrisis waren ondernemers met interesse om in Wallonië te investeren erg gezocht. Als mogelijke vestigingsregio lieten Charly en Jacques hun oog vallen op Henegouwen. Ze vonden een groot terrein in het nieuwe industriepark van Strépy-Bracquegnies voor amper 20 BEF (0,5 euro)

De vrachtwagenverkoop was voor SBMA altijd erg belangrijk. Het is pas met de komst van de Volvo 140 en 240 dat de verkoop van personenwagens de bovenhand kreeg (copyright: archief MFS)



per m². Bij de eerste spadesteek bleek de ondergrond van ondermaatse kwaliteit te zijn. Geen nood, de toenmalige PS-kopstukken Guy Mathot en Robert Urbain zorgden meteen voor de oplossing. Gedurende meerdere weken reden reusachtige vrachtwagens af en aan met materiaal van de omliggende mijnterrils, tot het bouwterrein voorzien was van een prima bovenlaag, betaald door de Waalse Regio. Om het gebouw te verwarmen was brandstof nodig. De politici drongen erop aan om aardgas te gebruiken, ook al was er geen gasvoorziening op het industrieterrein. Geen nood, er werd een speciale pijpleiding aangelegd. Sodiril was het eerste bedrijf in de regio dat voorzien werd van aardgas. Om arbeiders naar het afgelegen bedrijf te brengen zorgde de regionale vervoersmaatschappij voor een buslijn met halte ter hoogte van het bedrijf. De opslagruimte bestond uit een hal van 11.000 m². Er waren ook 800 m² burelen. Het bedrijf werd geleid door Jacques Mannerie en stelde een 50-tal mensen te werk. Er werden gedurende enkele jaren uitstekende cijfers behaald. Het keerpunt kwam echter in 1984.

■ Einde van SBMA

Grote automobielconstructeurs streefden er in die jaren naar om de distributie van hun merk rechtstreeks te kunnen doen. Dat was niet anders bij Volvo in Zweden. Zeker voor België, waar het merk zijn grootste vrachtwagenfabriek ter wereld had en de op één na grootste autofabriek. De plaatselijke distributie in eigen handen nemen, hoefde niet zo'n grote investering te zijn. Het contract tussen SBMA en Volvo was steeds een overeenkomst met beperkte looptijd geweest en die liep af in 1984. In hun zoektocht naar een reden om het contract niet te vernieuwen, kregen de verantwoordelijken in Zweden lucht van een nota die Charly Mannerie had verspreid. We laten Jacques Mannerie aan het woord. "M'n broer Charly was een uitstekend zakenman. Noch Jean-Pierre noch ik zouden van SBMA gemaakt hebben wat Charly gepresteerd heeft. Af en toe nam hij echter onhandige beslissingen. Hij was een overtuigende "Franskiljon" en de Nederlandstaligen

hadden het bij SBMA soms hard te verduren. Charly hield er niet van dat er op de werkvloer Nederlands werd gesproken. Hij beging de stommitieit een dienstnota uit te vaardigen waarin zwart op wit stond geschreven dat alle interne contacten in de Franse taal moesten gebeuren. Het ging om een interne nota die normaal het bedrijf niet mocht verlaten, maar de inhoud was natuurlijk in strijd met de taalwetgeving. Deze nota is in september 1983 via Volvo Europe in Gent bij de hogere directie in Zweden beland. De reactie was hard. Van de ene dag op de andere werden de leveringen van auto's en wisselstukken geblokkeerd. SBMA ontving geen bout of moer meer! Zonder onderhandelingen heeft Volvo dit als reden gebruikt om het contract met SBMA niet te vernieuwen en dit na een samenwerking van meer dan 45 jaar." Charly bracht z'n broers meteen op de hoogte. Het was een echt familiedrama. "Met de hulp van een advocaat heb ik de blokkering van de wisselstukkenleveringen ongedaan laten maken. Sodiril maakte immers geen deel uit van SBMA. Maar de sfeer tussen Zweden en de familie Mannerie was plots helemaal verzuurd. Na een tijd werd er opnieuw gesproken en werd ons gevraagd of we interesse hadden om de verdeling van Volvo voor Henegouwen, Vlaams Brabant en Waals Brabant op ons te nemen. M'n broer Jean-Pierre zag dit wel zitten. Ik deelde z'n mening. Er kwam een overeenkomst uit de bus waarbij vanaf 1 februari 1984 SBMA geen invoerder van Volvo meer was maar wel een hoofddealer. De zaak werd nu geleid door Jean-Pierre. Charly was voor de Zweden plots "persona non grata". Volvo ging zo ver dat zij eisten



dat Charly geen aandelen bezat van de nieuwe maatschappijen die werden gevormd om de verdeling in de diverse provincies te verzekeren."

De contacten met Zweden werden vervangen door de mensen in Gent. "Aanvankelijk verkochten we goed maar Volvo bleef stelselmatig de druk op de dealers verhogen door allerlei investeringen te eisen. Toen Jean-Pierre z'n 60^{ste} verjaardag naderde hebben we besloten een overnemer te zoeken. Dit gebeurde in twee fases. Omstreeks 1989-90 verkochten we de helft van de aandelen van SBMA. Ook Sodiril zat in de deal. Door een verschil in visie verkochten we het overige 50% niet veel later. Aanvankelijk leken de zaken goed te gaan, maar 1994 volgde een faillissement."

Wat gebeurde er met de gebroeders Mannerie nadien? Charly vertrok uit België en vestigde zich in Canada. Jean-Pierre verhuisde met z'n Franse echtgenote naar Frankrijk.

Jacques, heel wat jonger dan de anderen, verkocht aanvankelijk occasionwagens en werd nadien consulent. Hij werkte o.a. voor Educam, een afdeling van Federauto. Intussen is hij al vele jaren gepensioneerd en woont in het Brusselse.

In 1980 besliste de directie van SBMA om een afzonderlijke maatschappij voor wisselstukken op te richten.

In 1981 opende SODIRIL z'n deuren onder leiding van Jacques Mannerie. De uitvoer van onderdelen naar Afrika was een belangrijke activiteit (foto J. Mannerie)

◀ *Toen Volvo de afdeling personenwagens van het Nederlandse Daf overnam werd enkele jaren later de Daf 66 omgedoopt in Volvo 66. Een commercieel succes (copyright: archief MFS)*

▼ *De overname van Daf-personeelwagens door Volvo viel samen met de presentatie van de Daf 46. Het was een eenvoudige uitvoering met slechts één riem als aandrijving in de plaats van de gebruikelijke twee (copyright: archief MFS)*



Croisière Minerva – Deel 2 –

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. In ons vorige nummer (40) verscheen het eerste deel van dit verslag. De expeditieleden zijn intussen vertrokken richting Damascus, in twee groepen.

Tekst: Bjorn Aerts

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

■ Ongeval

Pierre Levie's eerste stop is Bursa, waar de Groene en de Blauwe Moskee worden bezocht. Ze moeten nog 450 km rijden tot Izmir en vermits het toch al donker wordt, kan er toch niet meer worden gefilmd. De volgende dag wordt de groep gesplitst. Pierre Levie gaat met de Minerva naar de warmwaterbronnen in Denizli, Suzette Levie en cameraman Gerard Perrin gaan met de conservator van het Ephesus museum en een Turkse gids naar de tempel van Darius in de 107^{er} Land Rover. Na de ruïnes te hebben gefilmd wil Perrin ook nog de zonsondergang op de ruïnes filmen vanop een nabijgelegen berg. Ze haasten zich nog 2 km verder op de bochtige weg, maar ze laten zich verrassen door een scherpe bocht en in volle vaart gaat de Land Rover van de weg en maakt een koprol in het lager liggende veld. Suzette is ongedeerd en klimt uit

het op zijn kop liggende voertuig. De bagage en de uitrusting ligt overal verspreid. Gerard Perrin zit nog in de auto, hevig bloedend aan het aangezicht, en bewusteloos. De Turkse gids zit achteraan, bedolven onder de zware uitrusting. Hij schreeuwt het uit van de pijn, zijn been is gebroken. Suzette helpt hem uit de auto. Perrin is nog steeds bewusteloos, maar na een 10-tal minuten opent hij toch de ogen. Niettegenstaande dat hij erg bloedt, lijkt alles voor de rest toch in orde. Alhoewel ze erg onder de indruk is van het gebeuren, start Suzette met de praktische zaken, ze haalt de bagage uit de omgekeerde auto en verzamelt alle gerief dat rond de auto ligt. Intussen is er hulp komen opdagen en ook de plaatselijke politie is er. De Turkse gids wordt naar een hospitaal afgevoerd. Met de hulp van een vrachtwagen wordt de Minerva weer op zijn wielen gezet en



De route van Turkije naar Iran

Enkele beelden van het ongeval met de Land Rover 107^{er} bij de ruïnes van de Tempel van Darius



naar Ephesus gesleept. Hij blijkt nog te kunnen rijden, maar de voorruit is gebroken, en het dak en de vleugels zijn geblutst.

Pas de volgende morgen slaagt Suzette erin om haar man te bereiken. Die keert onmiddellijk terug en samen rijden ze met de beschadigde 107, zonder voorruit of deuren, naar een garage in Izmir voor de nodige herstellingen.

Diezelfde avond ontvangt de rest van het gezelschap, op bezoek in de Turkse hoofdstad Ankara, een korte telegram van Suzette: 'Land Rover ging over de kop, geen ernstige verwondingen. Enige vertraging verwacht'. Ze maken zich geen onnodige zorgen en plannen een trip voor de volgende dagen die hen via oude dorpen in Anatolië naar de mooie landschappen van Cappadocië zullen brengen.

■ Herstellingen

In Izmir bekommt Suzette samen met enkele andere leden van het team van de emoties, terwijl de rest van de filmploeg verder werkt en tempels en ruïnes in de omgeving vastlegt op pellicule. De herstellingswerken aan de grote Minerva duren langer dan verwacht, en pas na drie dagen kan hij worden opgehaald aan de garage. De verf is echter nog niet helemaal droog, en ze kunnen dus pas de volgende morgen vroeg – om 4 u – vertrekken. Bedoeling is om zo ver mogelijk te rijden teneinde de rest van het team te vervoegen. Jammer genoeg zijn er op weg naar Kutaya nog problemen voor de 107. Eerst een lekke band, dan een weerspannige koppeling en veel onrustwekkend geluid komende van de lagers van de achterwielen ma-



Urgup in Turkije, met een stukje Armstrong in de voorgrond

ken een nieuwe stop aan een garage in Kutaya noodzakelijk. Die garage heeft meer weg van een smidse dan van een garage, maar ze slagen er toch in een nieuwe wiellager te monteren. Klaar voor de volgende dag...

■ Syrië en Libanon

De rest van het team doorkruist inmiddels de bergen van Cappadocië. De Armstrong Siddeley van Paul Frère doet het meeste werk, wat hij vervoert de rest van het filmteam en hun zware materiaal naar verre dorpen en burchten verscholen in de bergen, veelal over onverharde wegen. Paul Frère noteert dat in sommige van de dorpen nog nooit een auto is geweest, en al zeker geen luxeberline als de Sapphire. De auto doet het overigens verbazend goed, niettegenstaande de zware lading en de slechte wegen.

Ze nemen de tijd om het kleine dorpje Ürgüp en de oude Hittitische nederzetting Göreme, reeds bewoond sinds 1200 VC, te documenteren en te filmen. In de zachte rotsen in de omgeving

◀ *Pierre en Jean-Pierre Levy met de Minerva bij Romeinse ruïnes*

▼ *Typische bouwwerken langsheen de weg naar Homs, Syrië*





*Romeinse ruïnes in Damascus,
met rechts de Minerva*

werd een labyrint van tunnels, grotten en huizen uitgehouwen die dienst doen als werkplaats, woning, winkelder of schuilplaats. Pierre Levie laat weten dat de Minerva niet zal wachten op de 107”, en hen in Aleppo zal vervoegen om te helpen bij het filmen en het transporteren van de uitrusting. De reis gaat verder langs uitstekende geasfalteerde wegen doorheen de bergen, richting de Syrische grens.

Het contrast van Syrië met Turkije kan niet groter zijn. De landschappen zijn wijds en leeg, de boeren gaan gekleed in traditionele Arabische gewaden, terwijl ze de donkere vruchtbare grond bewerken met ezels. De dorpen bestaan uit witgekleurde woningen uit klei met bolle daken, sommigen worden gebruikt als graanschuren. In de ondergaande zon die het landschap donker-oranje kleurt, rijden ze verder richting Aleppo.

De volgende dag wordt gewijd aan de ontdekking van de oude soeks van Aleppo, een labyrint van smalle straatjes, volgestouwd met winkeltjes en werkplaatsen. Ze worden ontvangen door de Belgische consul in een vierhonderd jaar oud paleis, te midden van de soeks.

*Locale boeren wijzen de weg in Banyas,
Syrië*



Daar worden ze vervoegd door het echtpaar Boschmans, dat is vergezeld door de familie Naman, destijds de Ford-importeurs in Syrië. Paul Frère, autojournalist en opkomend race-talent is blij om met hen eens over auto's te kunnen praten.

Ze besluiten om al hun auto's een naam te geven: de Armstrong van Paul wordt 'Ali Baba' gedoopt, en mevrouw Naman schildert de naam met veel zorg op de motorkap van de Sapphire. Later zal de 107” "Ferblantine" worden gedoopt, een naam afgeleid van het Franse woord 'ferblantier', wat zoveel betekend als blikslager en verwijst naar de schurende en kloppende geluiden die de 'Land' maakte sinds zijn ongeval in Turkije.

Pierre en Suzette zijn intussen weer onderweg, een lange en vermoeiende rit van Turkije naar Aleppo. Na een zware non-stop rit van 750 km komen ze 's avonds laat aan in Adana, waar ze de kleine Minerva treffen met ontstekingsproblemen. Dat betekent weer tijdverlies door sleutelwerk de volgende dag. De laatste etappe richting Aleppo voert hen door de bergen. Rond middernacht komen ze totaal uitgeput aan. Ze checken in in Hotel Baron, toen één van de beroemdste hotels van Syrië.

■ Uitstap in Libanon

Het Armstrong-team, met Paul Frère en de andere cameramen, reisde intussen naar Libanon. Ze hielden halt aan een oud kasteel uit de tijd van de Kruisvaarders, bij Homs. Ze namen alle tijd om het te bezoeken en te filmen voor een documentaire die Pierre Levie plande te draaien over de geschiedenis van de Kruisvaarders. Op hun weg naar Libanon worden ze tegengehouden door enkele plaatselijk leiders, die hen uitnodigen voor thee en een maaltijd. De Dambachi-familie, die heerste over dat deel van het land, ontvangt hen met veel egards. Er wordt een grote tent opgezet, en een feestmaal wordt opgediend. De 71-jarige leider, zijn 3 vrouwen en 18 kinderen leiden het grootste deel van het jaar een Nomadenleven, maar zijn nu bezig met de oogst van katoen, mais en rijst. Ook al leiden ze een zeer traditioneel boerenleven,

zijn ze zeer welstellend. Verschillende kinderen hebben in Europa gestudeerd en spreken vloeiend Engels of Frans. Na een heerlijk maal toont de leider zijn collectie antieke wapens, genoeg om een leger van 1500 man te bewapenen.

Laat die avond komen ze toe in Beiroet waar ze twee dagen zullen blijven om het beroemde cederwoud, het nabijgelegen kustplaatsje Saïda en de oude soeks en het kasteel te filmen.

Op de terugweg naar Syrië, waar ze eindelijk zullen worden herenigd met de rest van het team, maken ze nog een omweg om het tempelcomplex van Baalbek te filmen. Deze stad, ten tijde van de Romeinen bekend als Heliopolis, is rijk aan ruïnes, waaronder tempels opgedragen aan Jupiter en Bacchus, die een sterke indruk nalaten. Er wordt vele uren gefilmd en gewandeld in het complex, waar geen ander bezoekers zijn.

■ Weer samen

Het hele team is uiteindelijk weer compleet in Damascus. Er worden verhalen uitgewisseld, de sfeer is opperbest. Het ongeval met de 107" stuurde de plannen van Pierre Levie in de war. Hij verloor een aantal dagen in zijn filmplanning en de generator, nodig voor de verlichting bij avondlijke filmopnames doet het niet. Totnogtoe werden de voertuigen enkel behandeld als een middel om de bestemming te bereiken, maar door het ongeval zijn ze zorgzamer geworden en iedereen rijdt voorzigtiger nu.

De reis gaat verder richting Jordanië waar een deel van het team wordt uitgenodigd op een huwelijksfeest. In de dagen nadien vergezellen ze de Belgische consul

naar een doopfeest, aan de boorden van de rivier de Jordaan. Ze maken van nabij kennis met de lokale gebruiken.

Paul Frère kreeg de opdracht om erop toe te zien dat de 107 een grondige servicebeurt kreeg. Dat gebeurt bij de Land Rover dealer in Amman, Mr. Malhas. Zijn garage is uitstekend uitgerust, en er zijn in die tijd veel Land Rovers in gebruik bij het leger, dus wisselstukken vormen ook geen probleem. Een grondige inspectiebeurt van de achteras en het differentieel levert niet meteen een ernstig mankement op, maar heel wat bouten zijn losgekomen op het voertuig. De veren worden opgespannen, de stuurinrichting afgesteld en na anderhalf uur werk is de 107 weer goed voor dienst bevonden. De manager wil niets voor al het werk en hij biedt zelfs aan om alle andere auto's van de expeditie te servicen. Enkel koffies later kan Paul Frère eindelijk de garage verlaten. Hij is onder de indruk van de gastvrijheid van de garagist en zijn team.

■ Petra

Een 300 km lange tocht op onverharde en stoffige wegen voert hen van Amman naar Wadi Musa, waar de piste stopt. Ze trekken verder te paard naar de oude site van Petra. Na een sterrenrijke nacht in een grote tent in de woestijn, is het tijd om het antieke complex te bezoeken. De oranje en rode tinten van de rotsen en het zand, de uitgestrektheid van het complex en de structuren maken een grote indruk op de filmploeg. Voor iedereen is Petra de meest betoverende site die ze totnogtoe hebben bezocht.

Na drie dagen keren ze terug naar Amman. Dank zij de relaties van M. Boschmans wordt een deel van het



Mevr. Naman schildert de naam Ali Baba op de Armstrong Siddeley van Paul Frère

◀ *De weg loopt doorheen de ruïne van een Romeinse tempel*

▼ *Een Armstrong-Siddeley bij Adana in Syrië*





Van links naar rechts:

Syrische herders poseren met Suzette Levie naast de 107" in de vallei van Orontes

Een geasfalteerde weg doorheen de Iraakse woestijn

De kegelvormige minaret van de Grote Moskee, de Malwiya, in Samarra

Rijkelijk maal bij sheik Hassan al Souhail

Pick-nic in de woestijn

Tocht door de Iraanse woestijn voorbij Ispahan

team ontvangen op het paleis. Koning Hussein, toen nog maar net 19 jaar oud, had pas het jaar voordien de kroon overgenomen van zijn vader. Hij luistert met veel interesse naar het relaas van de belevenissen van de Minerva-expeditie.

Intussen onderneemt Pierre Levie een kleine trip naar de Dode Zee en het Arabische deel van Jerusalem. De volgende morgen begint met nog meer slecht nieuws van de 107", die al helemaal is geladen en klaar voor een dag filmopnames in Jerusalem en Bethlehem. Eén van de achterste bladveren is gebroken en de achteras en het differentieel maken vreselijk lawaai. Snel wordt alles overgeladen in de Minerva en de Armstrong Siddeley Sapphire en de 107" wordt teruggebracht naar de Land Rover dealer in Amman voor een grondige revisie van de achteras.

■ Door de woestijn naar Bagdad

Goed voorbereid op de langste etappe van de expeditie totnogtoe, vertrekken beide Minerva's en de Sapphire voor een 900 km lange rit door de woestijn, van Amman naar Bagdad. Het gaat vlot, over de geasfalteerde weg doorheen een vulkanisch woestijnlandschap. Geen teken van leven, geen vegetatie, enkel zwarte basalten rotsen die de weg afboorden gedurende honderden kilometer. Er zijn slechts twee bewoonde plekken langsheen deze route, zij heten de H4 en H5 pompstations, het zijn de enige plaatsen waar kan getankt worden en waar water is te krijgen.

Plots stopt de weg en de zandwoestijn neemt over. Nu is het enkel nog zand, zand en duinen zo ver het oog reikt. Niet veel later worden ze opgeslokt in een storm van sprinkhanen, wat het gevoel van totale isolatie nog versterkt. Ze zijn echt helemaal in het midden van nergens, dit is het avontuur waar ze allemaal van droomden.

De grensformaliteiten worden vlot afgehandeld en na een tankbeurt in Ramadi wordt de Eufraat overgestoken. Ze zijn nu in het oude Mesopotamië, waar laat op de avond de machtige Tigris opdoemt. Ze hebben intussen ongeveer 10.000 km afgelegd, wanneer ze aankomen in Bagdad.





■ 1001 nachten in Bagdad

Die aankomst was veeleer ontgoochelend. De sprookjes van 1001 nacht bleken niet meteen overeen te stemmen met de werkelijkheid. Paul Frère vond het een vieze en vuile stad met heel veel verkeer maar weinig bezienswaardigheden, op enkele goed bewaarde monumenten en de schatten in het Nationaal Museum na. Vooral de bedelaars en de dienaars die onafgebroken om 'backsheesh' vragen werken op de zenuwen van de vermoeide reizigers.

Sheikh Hassan al Souhail, hoofd van de Banu Tanim stam, nodigde de expeditieleden uit in zijn residentie, 30 km ten oosten van de stad. Ze worden er ontvangen als koningen en worden vergast op een rijkelijk banket, opgediend in een tent naast het paleis. Eerst waren er massa's kleine gerechten en dan volgde de hoofdschotel, enorme schotels met lam en rijst. Op de weg terug maakt de groep een ommetje langs de ruïnes van de ziggurat van Dur-Kurigalhu, een complex dat dateert uit de 14^e eeuw voor Christus. Dat is volledig opgetrokken uit zongedroogde bakstenen en rietmatten, en weerstond de elementen gedurende duizenden jaren.

Een ander hoogtepunt tijdens hun bezoek aan de hoofdstad van Irak waren de ruïnes van het oude Babylon. Veel van de gebouwen zijn inmiddels verdwenen, enkel de muren van de Ishtar-poorten stonden er toen nog, in opvallend goede

staat, met bakstenen muren, versierd met bas-reliëfs van stieren, draken en leeuwen. De ruïnes van wat ooit de grootste stad ter wereld was, werden uitvoerig gefilmd.

Terwijl de rest van het team uitrustte in Bagdad voor de reis werd hervat, reisde Pierre Levie en zijn filmploeg 185 km naar het noorden, naar het antieke Abbasid, hoofdstad van Samarra. Het meest opvallende gebouw was daar

Slecht weer op weg naar Teheran





Ontvangst door de Shah van Iran

de kegelvormige minaret van de Grote Moskee, de Malwiya, met een spiraaltrap aan de buitenkant.

Terug in Bagdad moesten de papieren voor Iran nog in orde worden gebracht, en Suzette en de kleine Jean-Pierre Levie werden naar de luchthaven gebracht, hun reis eindigde hier, en zij keerden terug naar België met de reeds opgenomen filmrollen.

■ **Ontmoeting met de Shah van Iran**

Op 17 november 1953 vertrokken de overblijvende acht leden van de expeditie van Bagdad naar de Iraanse grens, waar ze werden opgewacht door een lokale gids, die hen gedurende hun hele reis in Iran zou vergezellen. Ze reisden met 4 in de overladen Armstrong Siddeley, de Iraanse gids kon de rijstijl van Paul Frère op de kiezelwegen maar matig appreciëren en besloot dan ook snel van voertuig te wisselen. Cameraman Philippe Collette was het beu om met de Minerva jeep te rijden en was blij van plaats te kunnen wisselen.

Na een halte in het dorp Kermanshah ging het weer verder richting Teheran, in een onophoudelijke stortbui en langs-

heen diep doorgroefde woestijnpijstes. Er moest steeds opnieuw worden gestopt na enkele kilometer om de voorruit en de lichten te ontdoen van de modder, en om het allemaal nog erger te maken stopte de dynamo van de 107 met laden en deden ook de ruitenwissers het niet meer. Moeizaam ploeterden ze verder, ze kwamen pas midden in de nacht aan in Teheran.

De oosterse charme die ze zo misten in Bagdad was wel ruim aanwezig in de hoofdstad van Iran. De stad ligt op 1200 m hoogte en is omgeven door besneeuwde bergtoppen. Het was er ijskoud in november, maar de ligging was adembenemend mooi.

De expeditie werd bij hun aankomst verwelkomd door de Minister van Buitenlandse Zaken, en er werd een ontmoeting geregeld met de Shah van Iran de volgende dag. Slechts twee maanden eerder moest de Shah, Mohammad Reza Pahlavi, het land enkele dagen ontvluchten naar Italië, na politieke onrust en een conflict met de Eerste Minister, die na het conflict werd opgesloten.

De Belgische expeditieleden werd ontvangen in de tuinen van zijn privépaleis, en hij luisterde met veel belangstelling naar hun avonturen. De Shah was een welopgevoed en zeer welstellend man, die goed op de hoogte was van de politieke situatie in België en die lang met het team sprak, in een vlekkeloos Frans. Nadien kregen ze nog een geleid bezoek van het prachtige Golestan Palace, dat normaal gezien niet toegankelijk is voor het publiek. Paul Frère noteerde achteraf dat dit paleis zeker een inspiratiebron moet zijn geweest voor de Sprookjes van 1001 nacht.

(Wordt vervolgd)

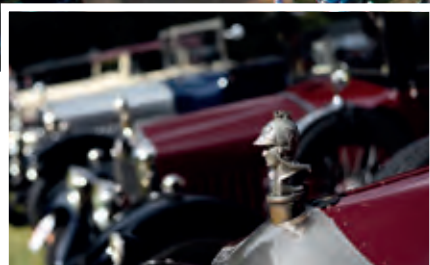
Veel van de originele foto's en films van deze expeditie zijn te consulteren op de website www.croisiereminerva.be

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

16th Antwerp Concours d'Elegance

- Great cars, great scenery -

Sunday, September 13, 2020 (*)
Kasteel Belvédère
Broekstraat 13 - Wijnegem
Doors: 10 A.M.



2020 Special Prewar Exposition 'Pre-45 Sports, Style & Luxury'

+ 8 classes including 70yrs
Lancia Aurelia, Bubblicious,
1950s Grand Sport & Luxe, ...



Expression of thanks to all competitors, partners and concours crew.

Concours competitors and supercars on invitation only.

For more information and last updates: www.antwerpconcours.com Contact: info@ecuriebelge.com

*Event date subject to approval by the National Security Council.
Antwerp Concours org. reserves the right to cancel the event at any time.
The safety and well-being of our competitors and visitors is our first priority.

Mazda Toen Japan de beste Brit



Test: Maxime Hérion
Beeld: Mazda

De roadster is al bijna even oud als de automobiel zelf, hij verwierf snel zijn adelbrieven dank zij de heerlijke sensaties die een rit in openlucht verschaft aan zijn rijder en zijn passagiers. Aanvankelijk was dit een privilege waar enkel gefortuneerden van konden genieten, maar eind de jaren '30 werd dit genot toegankelijker, met name dank zij MG die kleine kekke autootjes bouwde voor een vrij betaalbare prijs.

Het was echter wachten tot na de Tweede Wereldoorlog alvorens de Britse automobiellindustrie grootschalig ging investeren in deze markt, die ze al snel helemaal domineerde, en dat bijna 40 jaar lang. Het recept was nochtans eenvoudig: men neme een motor van een populaire auto en monteert die in een laag chassis, vervolgens zorg je voor een sportief gelijnd koetswerk en we zijn er. De Britse roadster was betaalbaar en zo sympathiek, dat hij verkocht als zoete broodjes, de wereld over. Jammer genoeg ging de Britse autoindustrie eind de jaren '80 ten onder aan bloedarmoede en wanbeleid. De roadster verloor zijn mooiste vertegenwoordigers in snel tempo: Austin-Healey, Sunbeam, Triumph,

MG, enz. Deze automobiele specialiteit dreigde helemaal te verdwijnen, maar werd gered door... Japan!

■ Nostalgische journalist

Robert Hall startte als autojournalist, maar ontpopte zich tot designer en ging aan de slag bij het Amerikaanse ontwerp bureau van Mazda. Van kindsbeen af was hij geobsedeerd door de Britse roadsters die echt brokken maakten in de USA (dat was trouwens veruit de grootste markt voor dit type van auto), en hij kon hun verdwijning maar moeilijk verkroppen. Daarom bedacht hij een roadster die niet enkel leuk was, maar ook eenvoudig en goedkoop, maar toch aangepast aan de moderne marktvereisten. Wat aanvankelijk meer een *spielerei* was dan een concreet plan, kwam op een mooie dag toch terecht bij de Mazda-directie. Aanvankelijk is die bovenal weigerachtig om zich te lanceren in de ontwikkeling van een voertuigtype dat eigenlijk van de markt is verdwenen, maar laat zich toch verleiden tot het idee. De ontwikkeling van de toekomstige MX-5 (wat staat voor Mazda eXperiment project 5) komt op gang in het begin van de jaren '80. Er

MX-5

se roadster ontwikkelde



wordt op twee domeinen gewerkt: de techniek wordt in Japan uitgedokterd terwijl het koetswerk in California vorm krijgt. Interessant om weten is dat het team slechts buiten de reguliere uren aan dit project werkt, want andere modellen worden als prioritair voor het merk beschouwd.

Bij de ontwikkeling van de MX-5, twijfelen de ingenieurs enige tijd over de architectuur: sommigen verkiezen een voorwielaandrijving, anderen hebben het voor een achterwielaandrijving, enkelen dromen zelfs van een centrale motor, naar het voorbeeld van de Toyota MR2. De eerste oplossing zou zeker de goedkoopste zijn geweest, want zo kon men gemakkelijk de hele mechaniek van een berline van het merk inbouwen met minimale aanpassingen, maar toch wordt gekozen voor een achterwielaandrijving, omdat men zo de feeling van een lichte open sportwagen volgens het oude recept kan bewaren. Dat betekent wel dat Mazda speciaal voor de MX-5 een volledige aandrijflijn moet ontwikkelen: dat is de prijs die moet worden neergedokt voor puur rijgenot! Wanneer finaal wordt gekozen voor een cabriolet met

achterwielaandrijving (een coupé is ook even de revue gepasseerd), volgt het team dat instaat voor het project de “Jinba Ittai” filosofie (letterlijk “de ruiter en zijn rijdier”), om de basis van wat de MX-5 zou worden te definiëren. Meer dan dertig jaar later wordt deze terminologie nog steeds gebruikt, niet enkel voor deze cabriolet, maar ook voor de andere modellen van Mazda.

■ De Elan als inspiratiebron

De eenvoudige en zachte lijn van de MX-5 van de eerste generatie – NA voor de ingewijden – vindt haar inspiratie in de stilistische vormgeving van modellen die symbool staan voor de jaren ‘60, niet in het minst de Lotus Elan met zijn wegklapbare koplampen. Zonder exuberant te zijn, moet de Miata – zijn naam in de USA – het hebben van een suggestieve lijn, zonder in overdrijving te vervallen. Zijn charme werkt zonder omwegen, dank zij ondermeer met veel zorg ontworpen details, eveneens geïnspireerd door het kleine Britse referentiemodel. Denken we maar aan de “obus” achteruitkijkspiegels of de kleine verchromde deurklinken, zo



onmiskkenbaar “sixties”. In 1987 wordt de auto getoond aan 220 Amerikaanse “happy few” die het design van de auto valideren. Twee jaar later wordt de nieuwe Mazda op de Noord-Amerikaanse markt gelanceerd. Het succes is overweldigend. In Europa blijken de gegadigden zo ongeduldig (de eerste exemplaren zullen er pas in 1990 worden geleverd), dat talrijke auto’s vanuit de Nieuwe Wereld worden geïmporteerd via niet-officiële kanalen.

De auto’s die in de VS worden verkocht zijn rijkelijk uitgerust (servostuur, airco, elektrische ruiten), die voor de Belgische markt moeten het met heel

wat minder stellen. In 1994 wordt het vermogen van de 1.6 teruggeschroefd van 115 pk naar 90, maar er wordt wel een 1.8 met 130 pk toegevoegd aan de catalogus. Er zijn ook enkele detailwijzigingen aan de koets en het interieur, en zo blijft de MX-5 NA tot 1997 op de markt. Dan is het tijd voor de volgende generatie, die logischerwijze de codenaam NB meekrijgt. Die is wat stijl betreft een beetje gladder, maar blijft wel trouw aan het concept. Er is keuze uit 110 en 140 pk. De overbrengingsverhoudingen zijn wat langer wat het comfort ten goede komt, maar daardoor boet de NB wat aan snedigheid in. Niemand die daarom maalt, het rijplezier is onaangetast! In 2001 volgt er alweer een update: de koplampen worden hertekend, er komen mistlichten in de voorbumper en de achterlichten krijgen een roedere kleur. Ook de zetsels worden herwerkt en zijn voortaan voorzien van ingebouwde hoofdsteunen. De 1.6 blijft ongewijzigd, maar de 1.8 krijgt 5 pk extra.

In 2005 is het tijd voor de derde generatie van de MX-5, codenaam... NC, wat had je gedacht? In vergelijking met de twee eerste versies kan je deze gerust als burgerlijk bestempelen. Naast de klassieke linnen kap is er nu ook een oplooibaar vast dak, wat praktischer is in dagelijks gebruik. Onder de motor-kap is er keuze uit twee moderne maar



nog steeds atmosferische vierpitters: een 1.8 met 125 pk of een 2.0 met 160 pk. Vier jaar later krijgt de NC een eerste opfrissingsbeurt, wat tot uiting komt in een hertekende neus en diverse verbeteringen in het interieur. Eind 2012 is de meest zichtbare wijziging de hertekende grille, die een vrolijkere grijns krijgt.

Wanneer in 2005 de vierde generatie MX-5 ND wordt voorgesteld, zijn er intussen reeds meer dan één miljoen exemplaren van dit succesnummer geproduceerd. Er wordt een overeenkomst getekend met de FCA Groep, waarin wordt vastgelegd dat het model de basis zal vormen voor de revival van de Fiat 124 Spider. We weten intussen dat hier geen vervolg aan zal worden gebreid. Dankzij zijn tijdloze ontwerp wordt de MX-5 een jaar later gekroond tot de “World Car of the Year”. Het canvas dak blijft uiteraard standaard, maar men kan nu ook opteren voor de RF-versie met een opvouwbaar dak in Targa-stijl. De Skyactiv-mechaniek biedt keuze uit een 1.5 met 131 pk (132 vanaf 2018) en een 2.0 met 160 pk (184 vanaf 2018). In 2019 lanceert Mazda, ter gelegenheid van de 30^{ste} verjaardag van zijn succesnummer, een speciale reeks “30th Anniversary”.

■ Tijdloos plezier

Men kan er niet naast kijken, met die Racing Orange kleur! De 30th Anniversary is weliswaar gebaseerd op de klassieke uitvoering met linnen kap, maar biedt het beste van wat er op de MX-5 is te krijgen. Krachtbron is de “zware” 2-litermotor. Vooraan zitten Brembo remmen en achteraan zijn het er van Nissin. Het “Sport Pack” omvat verder ook een differentieel met beperkte slip. Kortom, alles is gericht op onvervalst rijplezier. Het interieur is in dezelfde stijl, met Recaro kuipstoelen bekleed met Alcantara, een materiaal dat ook voor de dashboardbekleding wordt gebruikt, en dat alles is afgewerkt met oranje stiksel, cool. Tijd om de auto te ontdekken. Je zit laag, net boven de grond eigenlijk. Opvallend is de ultra korte versnellingspook, als een joystick, die reeds in 1989 werd geïntroduceerd.



Deze kleine Japanner voelt licht en agiel aan, net een kart, het plezier is er vanaf de eerste meters. Het lage zwaartepunt, gecombineerd met de uitstekende grip van de banden, geven het gevoel van onlosmakelijk te zijn verbonden met het bitumen. De tweeliter heeft een mooie bas en laat de toerenteller vrolijk op en neer gaan. Het koppel van 205 Nm is ruim voldoende om relax te cruisen, de elleboog door het raam. Niettegenstaande het echte sportgevoel dat hij kan geven, is het vooral dit aspect van de MX-5 dat wordt geapprecieerd: men hoeft echt niet snel te rijden om er plezier aan te beleven. Kers op de taart, dat plezier wordt niet afgerekend aan de pomp, wij kwamen tijdens onze testweek toe met een gemiddelde van 7,5 l/100 km, en we hebben, eerlijk gezegd, niet heel de tijd rustig gecruised.

De MX-5 30th Anniversary is een mooi eerbetoon aan de kleine Mazda die de roadster redde van de vergetelheid. Maar, alvorens je nu naar de Mazda-garage te reppen, het slechte nieuws: de 3.000 genummerde exemplaren van de “Anniversary” zijn al heel lang uitverkocht. Maar eigenlijk is dat zo erg niet, ook zonder die Recaro-stoelen, de alcantara bekleding of de oranje kleur, blijft de MX-5 een juweeltje en een ideale remedie om de moeilijke periode die we nu hopelijk helemaal achter de rug hebben, te vergeten.



Tenstoonstelling in
Autoworld, Brussel:
Mazda Centenary
16 oktober – 13 december
2020

Gezien...

■ TEDG Jan van der Steen Trophy

De Jan van der Steen Trophy werd dit jaar uitgereikt aan Ron Nieuwenhuis zijn MG TC uit 1947, met een 1.250 cc 4-cilinder motor.

Min Gijselings, de secretaris van TEDG geeft ons een woordje uitleg over de Trophy:

“Jan van der Steen was geen onbekende in de The English Drivers Guild. Jan was als zeer toegewijd lid, op bijna alle meetings aanwezig. Hij had altijd het beste voor met de club en haar leden. Als beroepsfotograaf maakte hij ook prachtige foto's van de leden hun auto's en dit altijd kostenloos.

Zijn kennis over oude auto's was enorm, hij kende bijna elk model en niet alleen de Engelse! Aan geïnteresseerden kon hij vlot de bijzonderheden en productieaantallen van bijna elk model mee delen. Jan was soms wel een pechvogel en ook met zijn gezondheid zat het niet goed. Er werd een zeer agressieve ziekte

vastgesteld die Jan binnen de kortste keren zou vellen.

Tijdens zijn begrafenis was uiteraard de hele club aanwezig was en zijn kist werd gedragen door TEDG-leden.

Bij het opruimen van zijn omvangrijke collectie automobilia en zijn geschreven nota's, werd het idee geopperd om de herinnering aan Jan levend te houden binnen de TEDG.

Zijn familie ging ermee akkoord dat zijn boekencollectie zou geveild worden binnen de club. Een deel van de opbrengst kwam naar de club en daarmee werd de Jan Van der Steen trophy in het leven geroepen. Er werd een mooie zilveren schaal aangekocht.

En elk jaar, sinds 2011, wordt er onder de auto's van clubleden die dat jaar aan minstens één rit hebben deelgenomen, de auto gekozen waarin Jan het liefst zou gereden hebben.



Jan had altijd een voorliefde voor het niet alledaagse en laten we eerlijk zijn, de Britten hebben wel wat geproduceerd wat onder deze noemer mag gecatalogeerd worden!

Zo houden wij Jan levend in onze gedachten als een zeer aangename persoon met een heel groot hart voor onze club, The English Drivers Guild.”

■ Uit de oude doos

Geert De Coninck zond ons bijgaande foto's.

Op de ene zien we een Ford Model A, vermoedelijk werd de foto gemaakt tijdens een familie-uitstap in 1936.

Op de foto zien we zijn grootvader Joannes, zijn vader Jean en zijn tante Christianne De Coninck.



De andere is een communiefoto.

Links staat tante Christianne De Coninck en daarnaast zijn vader Jean De Coninck.

Het moet omstreeks 1934-1935 geweest

zijn denkt M. De Coninck. Volgens ons is het wat later. Maar de vraag is: welke auto is dit?

Gezien...

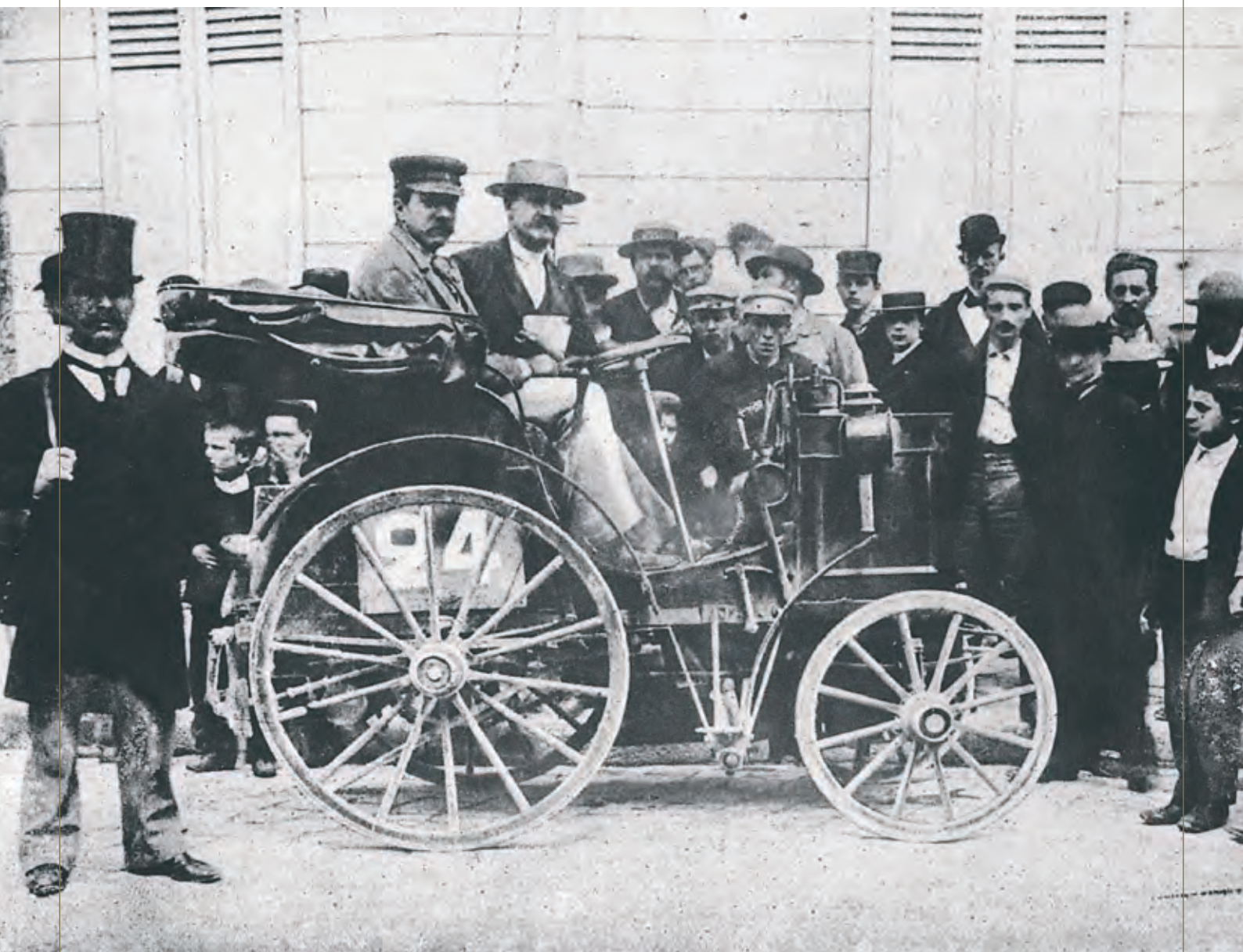
■ Het eerste stuurwiel

In 1894 werd voor het eerst een stuurwiel op een auto gemonteerd. Tenminste, daar bestaat een concreet bewijs van. Bij de eerste officiële motorsportwedstrijd uit de geschiedenis, de race van Parijs naar Rouen, georganiseerd door "Le petit Journal", verscheen een Panhard & Levassor aan de start, voorzien van een stuurwiel. Die auto, met een Daimler-motor, was ingeschreven door ingenieur Alfred Vacheron. Bovendien waren de auto's voor hun besturing voorzien van diverse soorten hefbomen, gaande van een enkele staaf tot een lat,

centraal op een stuuras gemonteerd, met twee rechtopstaande handvatten op de uiteinden, en alle mogelijke variaties daar tussenin. Het eerste stuurwiel, een houten ring die via spaken was verbonden met een stuurstang, was veel preciezer. Het liet bovendien een meer intuïtieve besturing toe, en automatisch ook hogere snelheden. Ander voordeel, men kon het gemakkelijk draaien, zodat de overbrenging tussen het stuur en de stuuras niet meer rechtstreeks hoefde te zijn. Er kon immers een stuurhuis tussen worden gemonteerd. Daardoor

kon men de wielen in meerdere stuur-omwentelingen van de ene naar de andere richting bewegen, wat met een staaf natuurlijk niet mogelijk was. Ir. Vacheron monteerde zijn stuur bovendien op een schuin naar de chauffeur gerichte stuurstang, iets wat pas na de eeuwwisseling gemeengoed zou worden.

De Panhard & Levassor van ir. Vacheron aan de start van Paris-Rouen in 1894: het eerste stuurwiel uit de geschiedenis (foto Daimler-Benz)



Gezien...

■ Hoe ver staat de elektrische aandrijving?

Artikel verschenen in "L'Illustration" van 9 november 1901

Op 16 oktober j.l. reed de h. Louis Kriéger, in het gezelschap van onze collega Georges Prade, in één ruk van Paris naar Châtellerault (307 kilometer) aan boord van een elektrische auto. De reis verliep zonder incidenten in vijftien uur en een kwart, hetzij met een gemiddelde snelheid van 20 kilometer per uur.

Vanaf het moment, nog heel recent, dat de elektrisch aangedreven automobiel het test-stadium heeft verlaten om in de praktijk te worden ingezet, zijn de constructeurs zich gaan toeleggen op de vergroting van de actieradius, tzt. de afstand die kan worden afgelegd zonder de in de accumulatoren opgeslagen energie te moeten aanvullen.

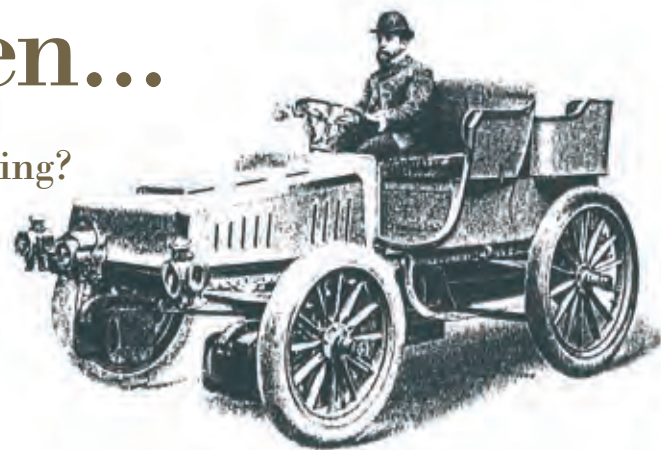
Reeds in 1885 slaagde M. Trouvé erin om een driewieler voorzien van een accumulator, over een korte afstand te laten rijden. In 1894 konden de elektrische voertuigen van de HH. Jeantaud en Kriéger een parcours van 30 kilometer afleggen. Die afstand werd snel vergroot. In 1898, ter gelegenheid van een wedstrijd voor elektrische koetsen, moesten de deelnemers 60 kilometer afleggen zonder tussentijdse oplading van de batterij. Vorig jaar dan, bracht de h. Garcin het record voor een elektrische automobiel op een afstand van 267 kilometer tussen Parijs en Alésia.

Het is dit record dat nu ruimschoots werd verbroken door de h. Louis Kriéger met de 307 kilometer van Parijs naar Châtellerault.

Het voertuig waarmee deze prestatie werd geleverd is een elektrische automobiel met 15 paarden, bedacht door deze constructeur, en voorzien van accumulatoren van Fulmen. Uiterlijk verschilt die slechts weinig van de gewone reisautomobielen, maar het weglaten van alle gecompliceerde mechanismen, het startgemak, het rustige rijden, vooral de afwezigheid van alle geur, van alle geluid en van alle trillingen, lijdt al snel tot de conclusie dat het hier om een elektrisch voertuig gaat.

Het is door de vereenvoudiging van de mechanische onderdelen, door gebruik te maken van motoren die met zorg werden berekend en accumulatoren die het maximum aan energie leveren dat praktisch realiseerbaar is, dat de h. Kriéger erin slaagde om het elektro-mechanisch rendement van zijn voertuig in hoge mate te vergroten.

Zoals is te zien op de afbeelding en het schema, gaat het om een automobiel met vier plaatsen en een zogenaamde tonneau carrosserie. De accumulatoren zijn ondergebracht in twee kisten, de ene vooraan, de andere onder de voorzetel. de motoren, opgehangen voor de eerste as, drijven de voortrein aan, alsof het voertuig wordt voortgetrokken door vijftien elektrische paarden, gevangen in deze motoren en gevrijwaard van galop of zweepslagen. Het gewicht van de auto, in rijklare toestand, bedraagt 2.200 kilogram. De

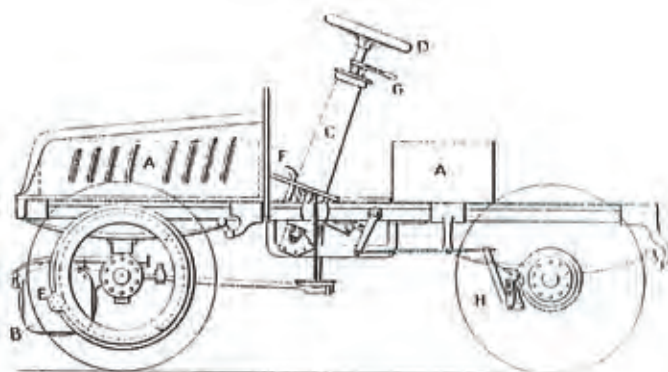


accumulatoren wegen 1.200 kilo en worden opgeladen met een spanning van 120 Volt. Voor de ingewijden kunnen we er nog aan toevoegen dat het verbruik, per ton en per kilometer 60 tot 65 Watt-uur bedraagt bij snelheden van 25 tot 30 kilometer. In de rit van Parijs naar Châtellerault, bereikte de kostprijs van de elektriciteit, indien we de kilowatt-uur rekenen aan 0 fr. 60, het getal van 0 fr. 16 per kilometer, inbegrepen het onderhoud van de batterijen. De bediening is uiterst gemakkelijk en de combinator, het bedieningstoestel op de stuurkolom, laat niet enkel toe om de verschillende versnellingen en de achteruit in te schakelen, maar ook om energie te recupereren tijdens de afdalingen: dan werken de motoren als dynamo's die de batterijen opladen.

Het is echter niet met een automobiel van dit type, die speciaal werd uitgerust om het record te vestigen, en die zonder onderbreking zijn maximaal vermogen moest leveren, dat men zich een exact idee kan vormen van de elektrische voertuigen in de praktijk.

Zonder afbreuk te willen doen aan het mooie record van de h. Kriéger, die aantoonde dat men zich voortaan "elektrisch" kan begeven op de meeste Franse wegen met de zekerheid dat men steeds op tijd een plaats kan bereiken waar men de batterijen weer kan opladen, denken we dat het op korte termijn interessanter is om de jaarlijkse kostprijs vast te stellen van een stadswagen waarvan men vereist dat die dagelijks gemiddeld 60 kilometer kan afleggen.

Dit artikel werd 119 jaar geleden gepubliceerd...



Schematische voorstelling van de elektrische automobiel van de h. L. Kriéger

A. accumulatoren; B. één van beide motoren; C. combinator;

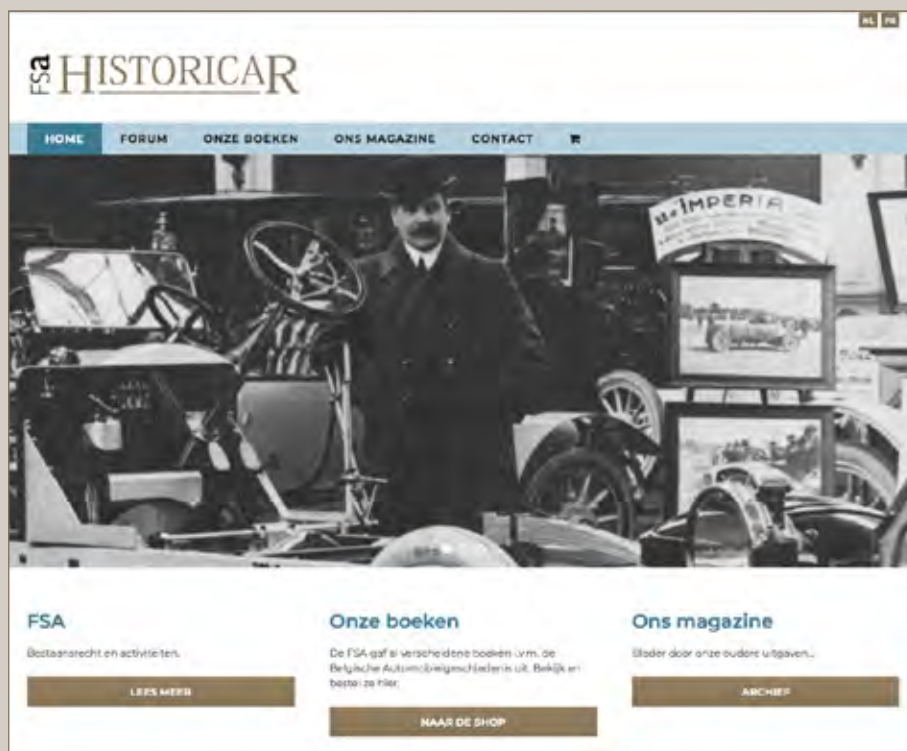
D. stuurwiel; G. bedieningshendel van de combinator; E.

aandrijfwielen van de motor naar de vooras; F. rempedaal; H.

hefbomen voor de bediening van de remmen

Historicar website

www.historicar.be



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

De FSA – Stichting Fondation Automobile – helpt niet enkel om Historicar te publiceren, maar geeft ook prachtige boeken uit. Die hebben allemaal op een of andere manier te maken met onze Belgische automobielgeschiedenis: boeken zoals **120 Jaar Belgische Autosport**, **Het Grote Boek van de Belgische Automobiel**, het levensverhaal van één van onze grootste autorenners, **Paul Frère**, of het eind vorig jaar verschenen boek over **Apal** kunnen eenvoudig en snel worden besteld. Binnen enkele dagen worden ze bij jou afgeleverd. Opgelet, deze boeken zijn enkel via onze website

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

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



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

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

Over de ontstaansgeschiedenis van de Auto

Tekst: Philippe Casse

Er zijn redenen genoeg om Philippe Casse, na een lange carrière in de automobielwereld, de titel van autohistoricus te verlenen. Ook vandaag is hij nog actief in die wereld, maar nu van de hobbykant. De autogeschiedenis is zijn passie, het ontstaan van de automobiel is één van zijn stokpaardjes. Hij gaf er reeds talrijke lezingen over, en nu stemde hij ermee in om zijn geschriften over dit onderwerp te publiceren. Hierna de eerste aflevering.

Naar schatting rijden er tegenwoordig ongeveer 1,35 miljard wagens rond op aarde, en we weten wel dat zij ontelbare en soms onvervangbare diensten aan al hun gebruikers leveren.

Gedurende de winter van 2017-2018, heeft een concessiehouder aan een klant ergens op onze aardbol, de 3 miljardste auto van de geschiedenis geleverd. Niet dat hijzelf of zijn klant zich hiervan bewust waren! Het simpele feit dat er elke seconde, dag en nacht, 2 mensen zijn die een nieuwe wagen aankopen, heeft als gevolg dat geen enkel automerk de eer kan opeisen dat die auto zijn logo droeg. Dat is ook de reden waarom deze mijlpaal in de geschiedenis werd bereikt zonder dat daar in de media sprake van is geweest.

Intussen werden er al meer dan 3,1 miljard auto's geproduceerd. Zo'n hoog aantal zegt genoeg over het belang van deze uitvinding en haar invloed op de wereldontwikkeling. En deze prestatie werd door 9.000 merken, waaronder 158 Belgische, in 131 jaar geleverd: niet meer dan een minieme tijdsfractie in de wereldgeschiedenis. Toch is in deze

periode van nauwelijks meer dan een eeuw onze wereld zo radicaal veranderd, zonder twijfel even ingrijpend als met de eerste impuls die werd gegeven door de uitvinding van het wiel, ongeveer 7.000 jaar geleden.

Volgens mij zijn er drie elementen die uitvinding van de auto mogelijk gemaakt hebben:

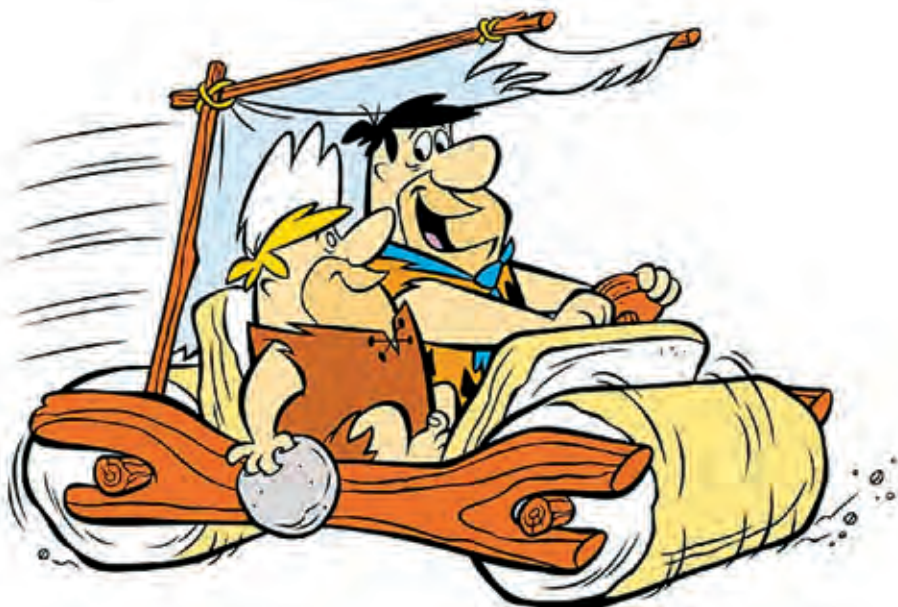
- de neiging van de mens om steeds verder te willen gaan;
- zijn streven om een externe kracht te gebruiken om zo zijn eigen kracht of die van dieren te sparen;
- de creativiteit van zoveel mannen en vrouwen om technische oplossingen te vinden.

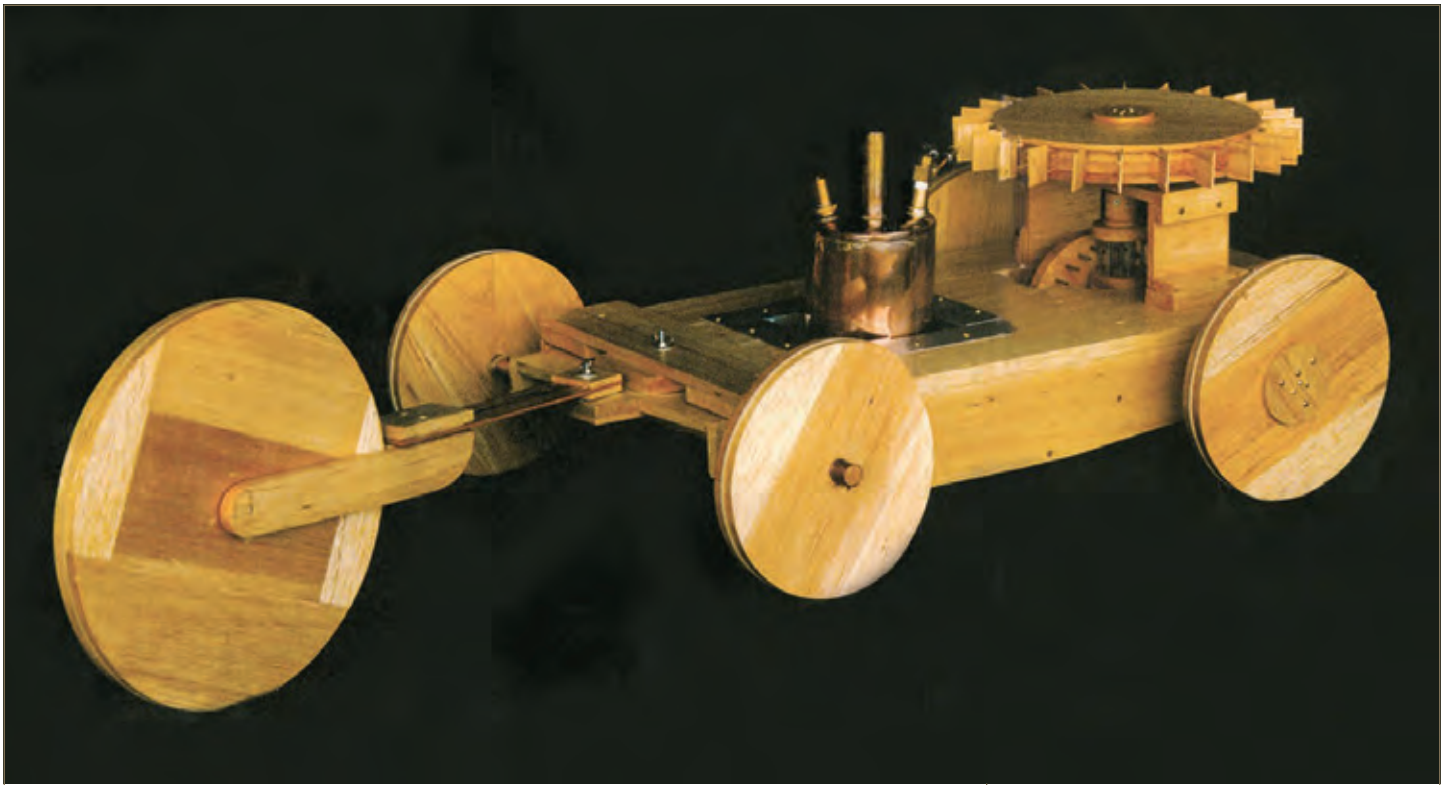
Een overgrote meerderheid van de automobilisten gebruikt zijn auto zonder aandacht te schenken aan zijn geschiedenis, minder nog, aan het ontstaan ervan. Nochtans is dit een zeer boeiende geschiedenis.

Zoals ikzelf, hebt ook u op televisie gezien hoe de Flintstones ons ervan trachtten te overtuigen dat de auto al bestond in de prehistorie. Ernstiger nu: zouden wij niet moeten aanvaarden dat de filosoof Aristoteles de echte vader is van het idee van een zelfbewegend voertuig? Hij droomde immers van een kar die in beweging kon komen zonder de hulp van mens of dier. En wanneer was dat? 400 jaar voor Christus.

Daarom is de geschiedenis van de auto veel vroeger begonnen dan wat de meerderheid van de mensen denken.

Jammer genoeg bestond er twee en een half millennium geleden geen enkele krachtbron om van de droom van Aristoteles een fysische realiteit te maken. Dat is ook de reden waarom de geschiedenis





in essentie bestaat uit de zoektocht naar een krachtbron die aan boord kan worden genomen.

De allereerste persoon die een voertuig door een eigen aandrijving aan boord in beweging kon zetten was Pater Ferdinand Verbiest. Hij was een Belgische Jezuiet, geboren in Pittem en één van de leermeesters van de toekomstige Keizer van China, Kang Xi.

Omstreeks 1678 bouwde hij voor zijn leerling een 5-wielig speeltuig met een stoomketel waarvan de stoomstraal een schoepenrad in beweging bracht, dat op zijn beurt via een tandwiel een van de wielassen aandreef.

In realiteit was de kracht van zo'n motor uiterst gering, en amper genoeg om dit speeltuig in beweging te brengen. Toch beschouwen de meeste historici deze "aeolipyle" als het allereerste zelfbewegende (auto-mobiel) voertuig, ook al kon het nog geen persoon vervoeren.

De mogelijkheden van stoom hadden al meerdere wetenschappers geboeid, maar de wereld moest wachten op de uitvindingen van de Nederlander Christian Huygens in 1673 en de "stoomketel" (la marmite) van de Fransman Denis Papin in 1690 om eindelijk van een motor te kunnen spreken.

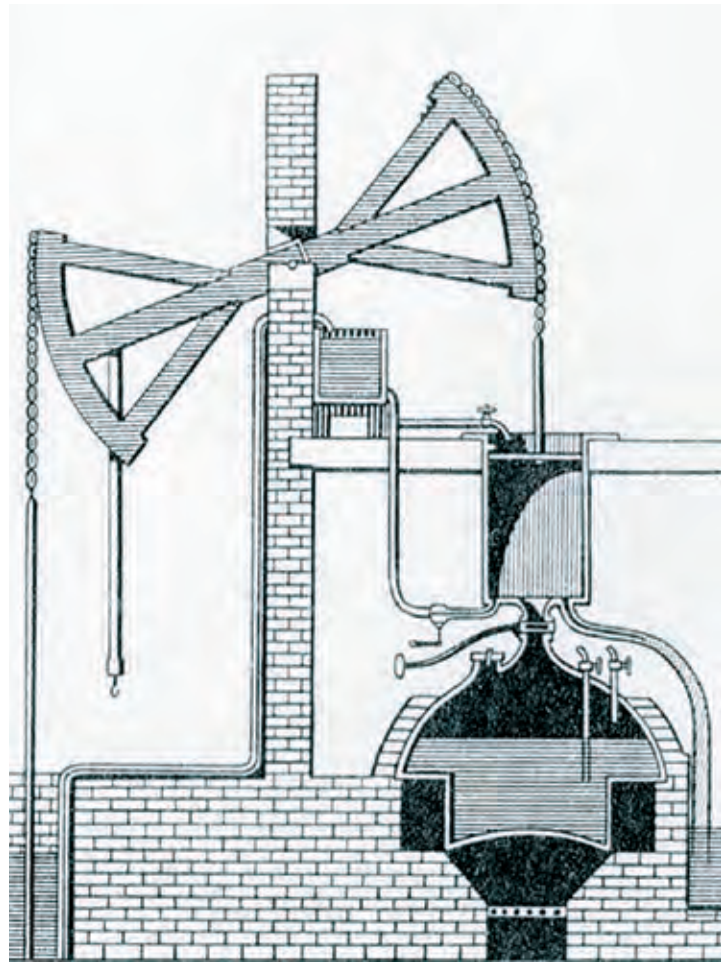
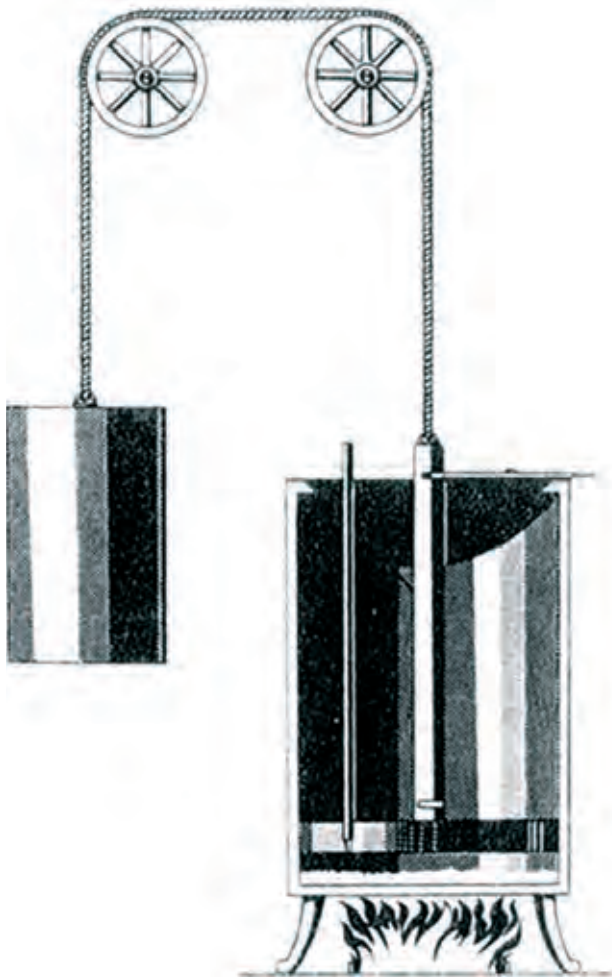
Beiden waren erin geslaagd om de expansiekracht van stoom door een zuiger in een cilinder op te vangen. Het was een eerste beslissende stap maar ze maakten enkel gebruik van de drukdaling veroorzaakt door de afkoeling en de condensatie van de stoom en niet van de uitzettingskracht ervan.

Huygens en Papin publiceerden hun fundamentele onderzoeken in het Frans en in het Latijn. Het is zeer de vraag of hun geschriften werden gelezen door Thomas Newcomen voor zijn uitvinding. Hij was een bescheiden smid en ijzerwarenhandelaar uit Dartmouth in County Devon, Engeland. Men moet inderdaad de machine van Newcomen als de geboorte van de stoommachine

Reconstructie van de aeolipyle van Verbiest

De Nederlander Christian Huygens was de eerste die de expansiekracht van stoom in een cilinder wist op te vangen





Schematische voorstelling van de stoommotor van Papin (links) en de machine van Newcomen (rechts)



Denis Papin

beschouwen, die toen vuurpomp werd genoemd. Maar een enkele werkcyclus van deze machine nam ongeveer een minuut in beslag, wat ze totaal ongeschikt maakte voor de montage op een voertuig.

Toch is het deze uitvinding die de industriële revolutie in gang zette.

De volgende stap was het geniale idee van James Watt. Hij kreeg het tijdens herstelwerkzaamheden aan een machine van Newcomen, aan de universiteit van Glasgow. Zijn idee was de stoom buiten de cilinder te laten condenseren met de bedoeling niet te veel efficiëntie te verliezen.

De eerste toepassing volgde in 1769, en geleidelijk aan maakte hij zijn stoommachine steeds groter, om uiteindelijk een machine met een vermogen van 200 pk te bouwen.

Met een cilinderdoorsnede tot 5 meter, waren deze eerste “vuurpompen” te groot en te zwaar voor de montage in een voertuig. Het is dan ook niet

verwonderlijk dat in die tijd niemand hieraan dacht.

Behalve dan de Fransman Nicolas Cugnot! Hij was een bescheiden gepensioneerde artilleriesoldaat met één obsessie: transport met behulp van stoomkracht.

In 1763 stootte hij eerder toevallig op de theoretische studies van de Duitser Jakob Leupold. Die hadden als onderwerp het principe van het rechtstreekse gebruik van stoomkracht en werden in het “Theatrum Machinarium” gepubliceerd.

Deze eerste reuzestap voorwaarts werd dus gezet met het idee om de stoomkracht te gaan gebruiken om de zuiger in de cilinder aan te drijven, en niet enkel de atmosferische druk te gebruiken en de onderdruk die ontstaat door de condensatie van de stoom.

Oud-artillerist Cugnot besloot om op eigen kosten een model op 1:2^e schaal te bouwen van een voertuig bestemd om een kanon te vervoeren. Hij wilde dat aan de hoofdinspecteur van de ar-

tillerie voorstellen. Hij gaf zijn voertuig de naam “fardier” wat in het Frans “lastvervoerder” betekent.

Deze “lastvervoerder” was echt sensationeel omdat hij meteen de vier principes integreerde die anderhalve eeuw later de basis zouden vormen van alle gemotoriseerde voertuigen, met name:

- de functie;
- beperkte afmetingen;
- de reductie van de massa;
- een relatief evenwicht in het ontwerp.

Het principe van de drijfstang en kruk of krukas om een heen-en-weergaande beweging om te zetten in een draaiende beweging werd al in de 13^{de} eeuw uitgevonden. Cugnot gebruikte echter een tandwiel dat slechts in één enkele richting kon draaien waarmee één wiel werd aangedreven via drijfstangen. Dit systeem had 4 voordelen:

- het was compact en licht;
- door de combinatie van 2 cilinders, kreeg men een ononderbroken beweging;
- Het zorgde voor een overbrengingsverhouding van 4 op 1 tussen de beweging van de drijfstangen en de draaisnelheid van het wiel.

Maar het totaalconcept van het voertuig was toch gedoemd om te mislukken: vooreerst was de dichting tussen de zuigers en de cilinderwand verre van perfect, waardoor veel kracht verloren ging. Anderzijds was de enorme massa van de ketel en de motor, die voor het

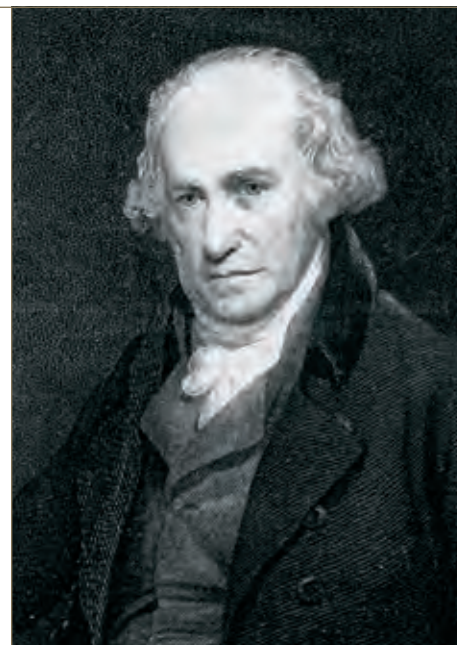
enkele aandrijfwielen waren gemonteerd, er de oorzaak van dat het voertuig bijzonder onstabiel was.

Cugnot werkte hard aan de ontwikkeling van zijn “lastvoertuig”, maar was er zich niet van bewust dat de grootste tekortkomingen van zijn ontwerp verborgen bleven door de beperkte schaal.

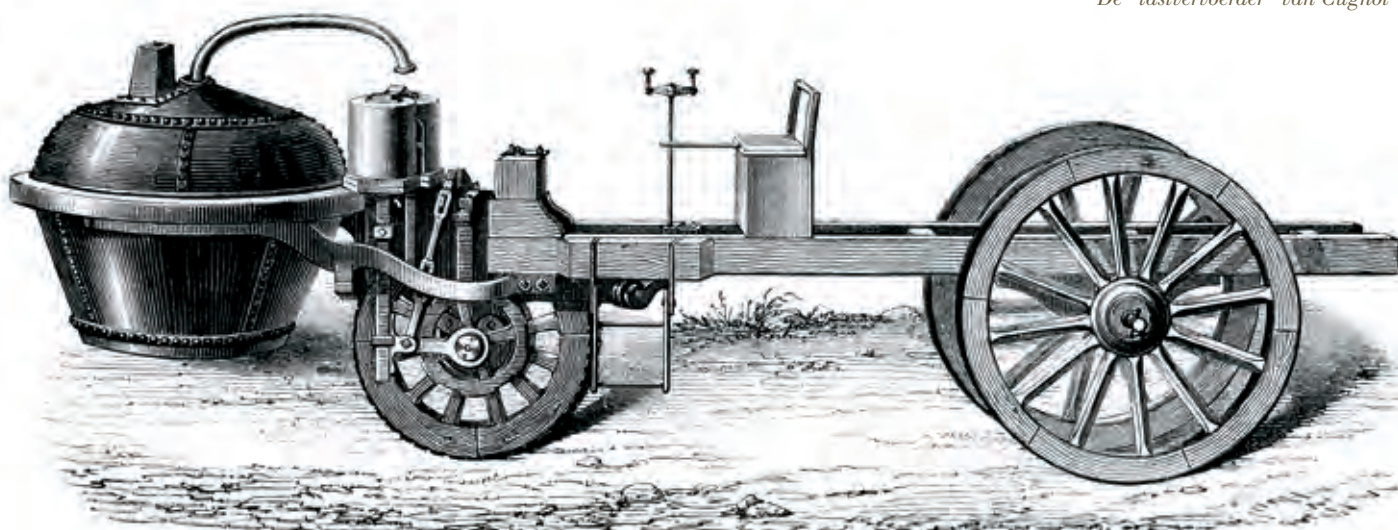
De eerste officiële test vond plaats in april 1770 in aanwezigheid van niemand minder dan Eerste Minister Choiseul. Het voertuig demonstreerde dat het 3 tot 4 km/u snel kon rijden met 180 drijfstangbewegingen per minuut. Het vervoerde ook 4 soldaten. Maar Choiseul bleef niet blind voor de zwaktes van het zeer rustieke ontwerp.

Dit schaalmodel werd bij latere testen vernietigd en de onrust ten gevolge van de Franse Revolutie maakte dat het voertuig nooit op ware grootte werd gebouwd en getest. Maar het is duidelijk dat het was gedoemd tot mislukken, en dan zou het misschien helemaal vergeten zijn.

Laten wij terugkeren naar Schotland waar James Watt de Newcomen machine hersteld had. Zijn wetenschappelijke geest maakte dat hij in contact wilde komen met Matthew Boulton, een bekende industrieel uit Birmingham die drie belangrijke eigenschappen had die aan de basis lagen van zijn uitstekende reputatie: hij was intelligent, eerlijk en rijk. Maar James Watt slaagde er pas na vijf jaar in om de samenwerking te starten.



James Watt



De “lastvervoerder” van Cugnot



Matthew Boulton
© Birmingham Museum

Richard Trevitick

Destijds ontbraken nog twee essentiële principes om een universele motor te bouwen: de continuïteit van de beweging en de regelmatigheid van de zuiger-



bewegingen. James Watt deed er vijf jaar over om hiervoor een oplossing te vinden: het principe van het dubbeleffect (compound). Hiervoor maakte hij gebruik van de schitterende uitvinding van zijn medewerker Humphrey Potter: de schuifklep, later gewoon schuif genoemd.

De moderne stoommachine was geboren en James Watt liet die in 1795 door een patent beschermen, maar hij weigerde hardnekkig om een voertuig te bouwen dat hierdoor aangedreven zou worden.

James Watt was een puritein. Hij was ervan overtuigd dat het risico te groot was eens de stoomdruk 1,5 atmosfeer zou overschrijden. Hij zorgde ervoor dat alle pogingen om een stoomvoertuig te bouwen verhinderd werden en ging zelfs zover om aan het Britse Parlement te vragen om de productie van alle motoren met een druk van meer dan 1,5 atmosfeer te verbieden.

Een jonge kerel van 20 jaar, een self-made man uit Cornwall, Richard Trevitick, zocht James Watt op om hem ervan te overtuigen om de stoomdruk te verhogen. Er is weliswaar geen spoor te vinden van deze ontmoeting, maar de diepgewortelde haat van Watt jegens Trevitick was zo groot, dat ze niet mogelijk zou zijn geweest zonder een ontmoeting.

Toen Trevitick in 1795 zijn eerste machine bouwde en verkocht aan een mijn in Cornwall, diende Boulton klacht in tegen hem. Maar Trevitick reageerde hierop door zijn machine voor te stellen als de bevrijder van de fabrikanten uit Cornwall tegenover de despoten van Birmingham!

Twee jaar later, startte Trevitick met de ontwikkeling van een wegvoertuig. Zijn machine met twee cilinders kan werkelijk als de voorloper van de mechanische voortbeweging worden bestempeld.

(Wordt vervolgd)

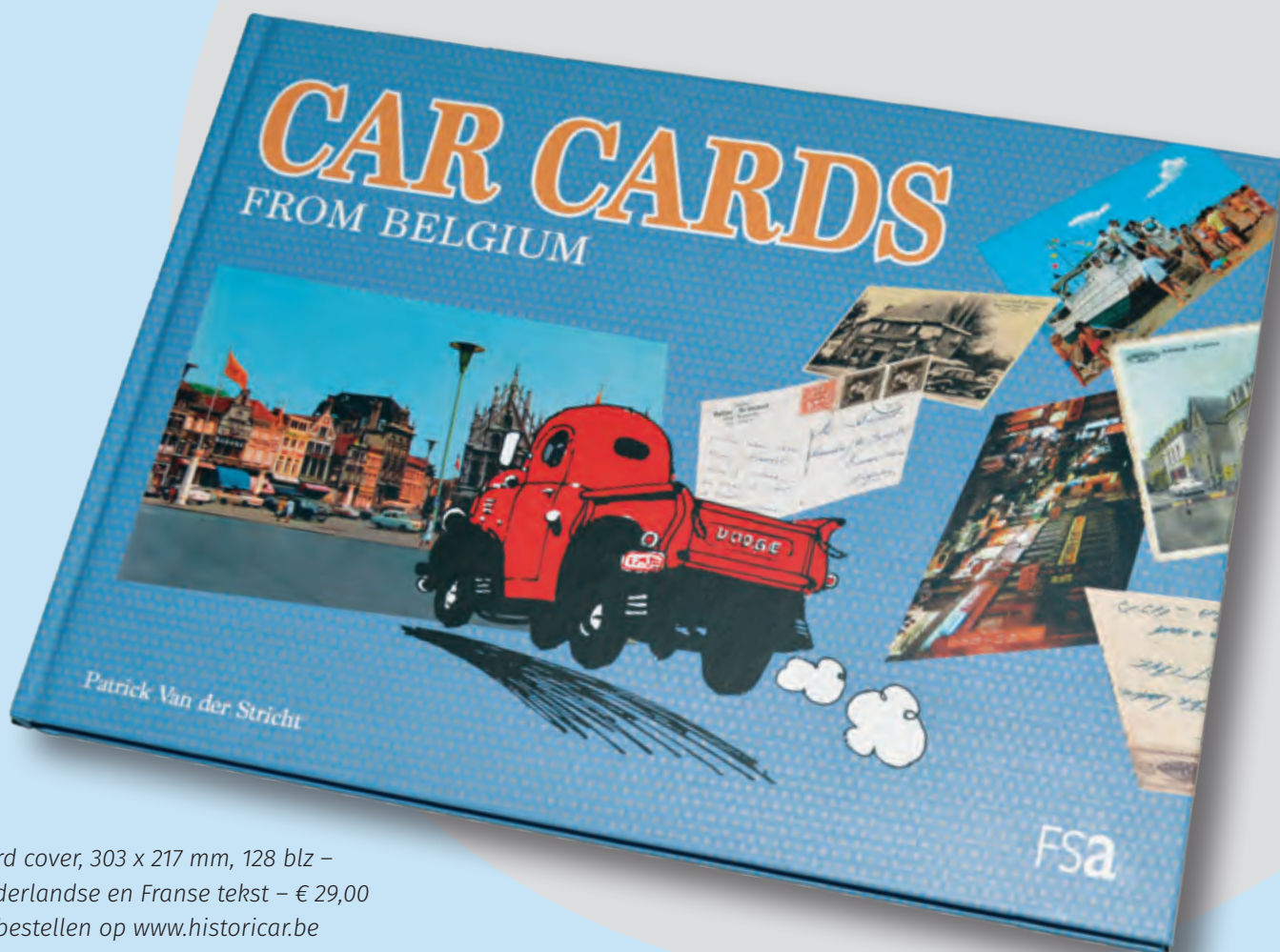
NIEUW

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

