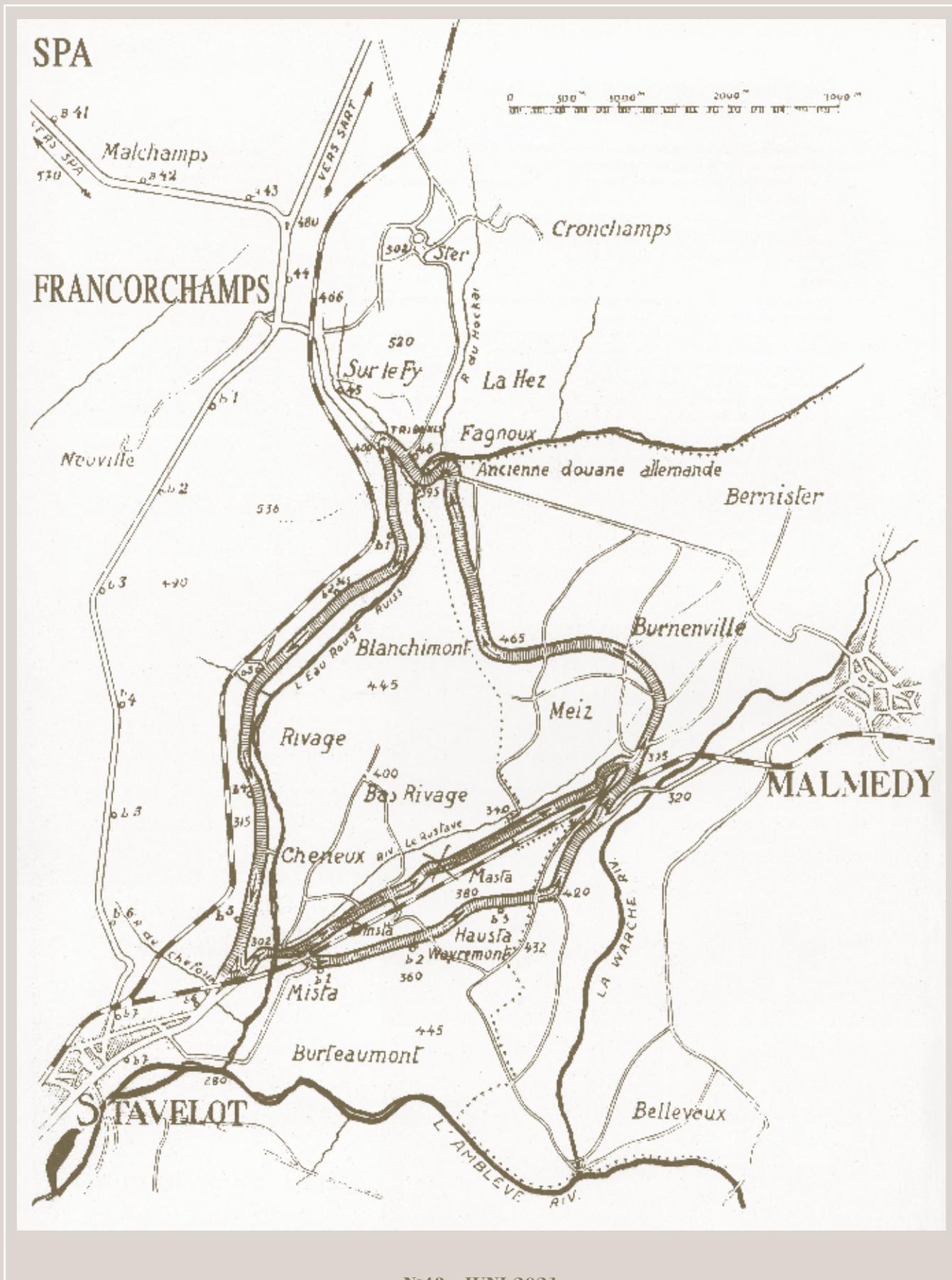


FSA HISTORICAR

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





CLASSIC CAR, PRESTIGE CAR, PRESTIGE HOME PROTECTION • FINE ART INSURANCE • DONATION COVER



VANDER HAEGHEN
THE ART OF INSURING PASSIONS



VdH wordt aanbevolen door de beste verzekeringsmakelaars!

Nerviërslaan 85, bus 2 - 1040 Brussel - Tel : +32 (0)2 526 00 10 - info@vdh.be - www.vdh.be - Follow us on



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:

Paul E. Frère – Nick Jonckheere –
Philippe Casse - Laurent Zilli

Lay-out:

www.busybee.be

Historicar wordt gesteund door o.m.:

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

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

100 Jaar Circuit Spa-Francorchamps

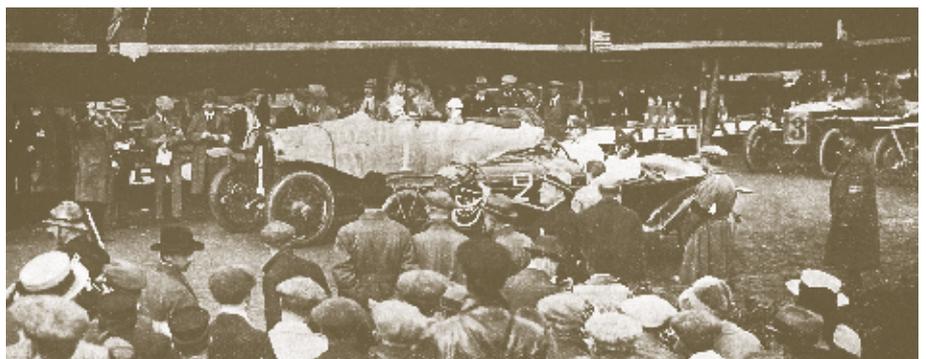


Op 12 augustus 1921 werd het Circuit van Francorchamps ingehuldigd, maar omdat er slechts één auto kwam opdagen werden enkel motorraces gehouden. Het zou nog exact een jaar duren vooraleer de eerste autowedstrijd werd georganiseerd: de Grote Prijs van de RACB werd er verreden over 600 km. Winnaar was een Belg, Baron de Tornaco, aan het stuur van een Impéria-Abadal voorzien van Engelbert banden. "Een driedubbele Belgische overwinning" zo lezen we in "L'Automobile Belge" van 20 augustus 1922. Maar dit is de mooie kant van het verhaal, lezen we iets verder: geen van de grote merken zoals Ballot, Peugeot, Sunbeam, Fiat of Bugatti verschenen aan de start, en ook de grote Belgische merken ontbraken op het appel: Minerva, Nagant en Excelsior. In totaal verschenen er nauwelijks 12 auto's aan de start... slechts 3 haalden de eindmeet. De reden van de magere opkomst? Een reglement dat heel wat categorieën van auto's uitsloot, en heel wat merken die de wedstrijd niet belangrijk genoeg achtten om een grote inspanning te leveren. Gelukkig voor het circuit zou deze geschiedenis zich niet herhalen...

Het eerste circuit was gevormd door drie stukken openbare weg, die grosso modo een driehoek vormden. Het circuit was met zijn lengte van net geen 15 km behoorlijk lang en het tracé volgde het natuurlijke reliëf, dus met flink wat hellingen en levensgevaarlijke afdalingen, zoals de Déscente de Masta. Het circuit was heel snel voor die tijd, er waren wel enkele heel scherpe bochten, zoals de Source en Stavelot, maar ook lange rechte stukken, met enkele verraderlijke bochten. Die combinatie werd menig racer fataal, en in 1970 werd de laatste Grote Prijs op het oude tracé gereden. Een weetje: het ronderecord op het oude tracé werd in 1973 gevestigd door Henri Pescarolo met een Matra 670B in 3 min 13 sec 04, aan een gemiddelde snelheid van 262,41 km/u. Het moest veiliger en korter wilde het circuit zijn internationale rol blijven spelen. In 1979 werd het nieuwe circuit ingehuldigd, het was 6,9 km lang, maar liep nog steeds een stukje over de openbare weg. Pas in 2003 werd het een permanent circuit met een lengte van 7,004 km.

Spa-Francorchamps wordt - in ieder geval in ons land - wel eens het mooiste circuit ter wereld genoemd. Of dat zo is laat ik in het midden, smaken verschillen. Maar over één ding is iedereen het eens: de Raidillon is één van de meest legendarische bochten ter wereld. En enkele keren per jaar zijn de ogen van heel de wereld erop gericht.

Leo Van Hoorick



Start van de eerste Grand Prix: op de voorgrond de toekomstige winnaar de Tornaco met Impéria-Abadal, daarachter de Chenard-Walker van Dauwergne, die het einde niet zal halen.

16th Antwerp Concours d'Elegance

- Great cars, great scenery -

Sunday, September 5, 2021 (*)
Kasteel Belvédère
Broekstraat 13 - Wijnegem
Doors: 10 A.M.



2021 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.

Inhoud

3
6 – 13
14 – 20
21 – 24
25 – 29
30 – 35
36 – 38

Adverteerders

Agenda

Edito

Ragheno Peugeot, Deel 2

Tentoonstelling: De Dames van Herstal

Belgisch Erfgoed: FN 2700A Pennock

De auto's van de familie de Laminne

De ontstaansgeschiedenis van de auto Deel 3

Brussels by Evermeulen

2 VdH Verzekeringen

4 Antwerp Concours

13 Delen Private Bank

39 Boeken: www.historicar.be

40 KBC Private Banking

• Antwerp Concours d'Elegance: 13 september 2021

• SpaItalia: 26 september 2021

• Zoute Grand Prix: 7-10 oktober 2021

• Interclassics Brussels: 19-21 november 2021

• Interclassics Maastricht: 13 -16 januari 2022

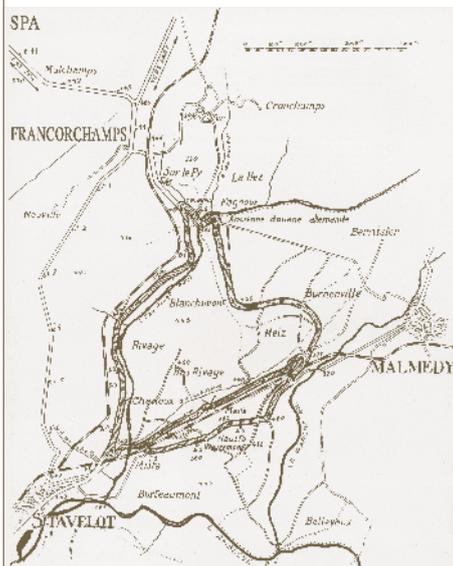
Autoworld

• Jaguar E-type, an icon turns 60: 4 juni – 29 augustus 2021

• Vespa 75 Anni: 1 juli – 15 augustus 2021

• Gillet 100: 30 oktober – 14 november 2021

Voor meer details: www.autoworld.be



Omslag

Het Circuit van Francorchamps zoals Jules de Thiers van de krant “La Meuse” het zich meer dan 100 jaar geleden voorstelde. Opvallend detail, het liep in tegenwijzerzin. Van de fameuze “Raidillon” was toen nog geen sprake.

Markante figuren

Ragheno Peugeot

Joseph Pieters en de Peugeot-assemblage in Mechelen – Deel 2 –

Door Paul E. Frère

Tien jaar geleden hadden we de gelegenheid een blik te werpen achter de schermen van het Peugeot-museum en de archieven in Sochaux. We werden er rondgeleid door Jean-Louis Laine, archivaris en Peugeot-fanaat. Op onze vraag of hij info had over de assemblage van Peugeot in België moest hij echter het antwoord schuldig blijven. We doken de archieven in en een medewerkster trachtte via verschillende zoektermen de gevraagde info uit de computer te voorschijn te toveren, echter tevergeefs. Opnieuw in België besloten we zelf een dossier te openen. Na een jarenlange zoektocht verzamelden we heel wat info over de naoorlogse autoassemblage in de Mechelse regio. Het eerste deel werd gepubliceerd in *Historicar* 42 van december 2020. We waren geïndigd met de investeringen van 1955 om de komst van de 403 voor te bereiden.

Heel wat nieuwe arbeiders hadden niet de minste ervaring met autoassemblage. Zij kregen aanvankelijk een laag loon. Met de hulp van Désiré Van Daele, de secretaris van de Centrale voor Metaalarbeiders voor Mechelen, werd een studie uitgevoerd. De lonen van enkele grote assemblagebedrijven als General Motors, Chrysler, Renault en D'Ieteren dienden als basis om de barrema's te bepalen die vanaf oktober 1954 golden. Désiré Van Daele werkte aanvankelijk als maatschappelijk assistent. Hij was actief in het ABVV en klom op tot secretaris van de Centrale voor Metaalbewerkers voor Mechelen. Het was een bezige bij die vanaf 1946 zetelde in de Mechelse gemeenteraad. Hij bekleedde de functie van Schepen (1947-1967) en volgde Antoon Spinoy op als burgemeester toen deze overleed. Z'n hele carrière was hij op een of andere wijze betrokken bij het reilen en zeilen van de *Usines Ragheno*. Zo adviseerde hij de directie van bij de start van *Ragheno-Peugeot* bij het bepalen van de werkuren. Uit briefwisseling blijkt dat er werd uitgegaan van een 48-uren week maar dat hij aandrong om de 44-uren week in te voeren verdeeld over 5 dagen. Op dat ogenblik was deze regeling net opgenomen in het statuut van de Centrale der Metaalbewerkers.

Frans Jacobs begon z'n carrière in 1955 bij *Ragheno-Peugeot*. Na een opleiding in wat men toen de vakschool noemde, was hij voorbestemd om bij het Arsenal te werken. Frans had echter meer interesse in auto's en via een familielid dat werkzaam was op de burelen van *Ragheno* kon hij bij Peugeot starten.



Het team van Ragheno-arbeiders dat de eerste Peugeot type 203 monteerde



Hij was de jongste werknemer en is er nu 83. Z'n eerste werk was het monteren van de koplampen. Hij verving iemand die enkele weken afwezig was. Nadien zou hij heel wat verschillende taken op zich nemen. Iedere ochtend zagen de arbeiders rond 8u de wagons met naakte koetswerken en kisten met onderdelen het terrein oprijden. De spoorwegverbinding met het rangeerstation van Muizen was er nog steeds. Er was een ploeg om de wagons te lossen en het materiaal te stockeren. De trein vertrok meteen leeg terug naar Frankrijk. Dit systeem

had als nadeel dat er bijna geen stock was. Ondanks de grote hangars op de Ragheno-site werd er enkel materiaal geleverd voor de dag zelf of de dag nadien. Wanneer er in Frankrijk een conflict was waren de gevolgen meteen te merken. De arbeiders in Mechelen waren regelmatig technisch werkloos. Soms voor meerdere weken. Het contract moest altijd worden nagekomen. Wanneer er niet kon worden gewerkt werd de verloren productie altijd ingehaald op zaterdag. Productiecijfers waren toen heilig.

Met de hulp van technici uit Sochaux werd een eerste productielijn opgezet in de oude gebouwen van de spoorwegafdeling bij Ragheno

Het hoofdgebouw van Ragheno dat in 2019 nog steeds werd gebruikt. Je merkt de spoorwegafslag richting productiehal





Iedere ochtend werden naakte koetswerken en kisten met wisselstukken aangevoerd

De koetswerken werden in de zogenaamde “schilderswinkel”, de verfafdeling, op een karretje geplaatst dat geleid werd door twee rails. Ze werden gewassen, geschuurd en gespoten. Enkele jaren later kregen de koetswerken in Sochaux een beschermlaag voor ze per trein naar Mechelen werden getransporteerd. Aanvankelijk was geen automatische ketting. Na het lakken werden de karretjes naar de montagehal geduwd waar het koetswerk volledig werd aangekleed. Deurpanelen, zetels, instrumentenbord en tapijten werden aangebracht. Dan volgde de *mariage* zoals de arbeiders het noemden; het koetswerk, dat ondertussen was opgetild, werd neergelaten op de motor, versnellingsbak en aandrijflijn. Uiteindelijk kwamen de auto's terecht

De wisselstukken voor de productie van een tot twee dagen werden gestockeerd in het magazijn



bij de *finition*, door de arbeiders ook wel de 25 meter genoemd. Het was de kwaliteitscontrole waar Frans Jacobs samen Jean In't Ven gedurende 7 jaar verantwoordelijk was als brigadier. De wagens werden er op vier rijen geplaatst. Iedere auto werd getest op het kleine circuit gelegen naast de montagehal. Er waren vier testrijders die met iedere wagen een tiental rondjes draaiden. Het circuit bestond uit verschillende delen. Zo had je een stuk grind, een deel met kasseien en natuurlijk ook asfalt. Nadien werden de auto's door de douche gereden om de waterdichtheid te testen. Vier vrouwen wreven de auto's opnieuw droog. Iedere Peugeot werd na de testrit op een van de zes bruggen geplaatst en grondig geïnspecteerd. Op de voorruit werden gebreken genoteerd zoals krasen, blutsen, slecht sluitende deuren, gebarsten ramen of een niet waterdicht schuifdak. Met de hand werden de auto's verder geduwd en ondertussen herstelden men de mankementen. Het was een erg arbeidsintensieve afdeling waar op het einde meer dan 100 arbeiders werkzaam waren. Overigens was er eveneens een onafhankelijke controle door Jean-Baptiste Leys, voor de arbeiders kortweg den Tist. Lukraak nam hij een auto om een grondige testrit uit te voeren buiten de Ragheno-site. Deze controles werden uitgevoerd in opdracht van Peugeot. Voor alle duidelijkheid was *Ragheno-Peugeot* een onderdeel van *N.V. Ragheno* maar maakte het geen deel uit van de groep Peugeot. *Ragheno-Peugeot* was volledig onafhankelijk, kocht onderdelen in Frankrijk en België, had als activiteit het assembleren en verkocht de afgewerkte voertuigen opnieuw aan een afdeling van Peugeot.

Frans Jacobs werkte meer dan 20 jaar bij *Ragheno-Peugeot*. Hij was er erg tevreden ondanks heel wat sociale conflicten. Zo waren er de stakingen rond de eenheidswet maar ook de altijd wederkerende discussies rond de productiepremie. Omdat er tot in 1969 geen automatische ketting was, bepaalden de arbeiders zelf het tempo. Zij werden per uur betaald maar kregen als aanmoediging een premie per gemonteerde auto. De onderhandelingen over deze premie zorgde zowel bij concurrent I.M.A.-Mercedes als bij *Ragheno-Peugeot* voor

heel wat overleg, prikacties en korte stakingen. Zo was er in 1955 het meningsverschil over de nieuwe Peugeot type 403. De arbeiders vonden dat het monteren van een type 403 tot 1,5 maal meer tijd vroeg dan de montage van een type 203. De directie antwoordde dat de verhouding slechts 1,075 bedroeg. Meteen was het hek van de dam.

Uit de getuigenis van Frans Jacobs bleek hoe anders de werksfeer toen wel was. De eerste jaren brachten de arbeiders zelf de werkkledij mee. Ook het wassen van werkpakken gebeurde thuis. Het middagmaal vond plaats in de assemblagehal. Soms zaten enkele arbeiders gewoon in een onafgewerkte auto. Het zou jaren duren voor er een refter ter beschikking was. Er was nog tijd voor grappen. Zo werd het begin en einde van een werkdag aangegeven met bel. Meermaals was het handvat van de bel ingesmeerd met vet. Nieuwelingen werden naar het magazijn gestuurd om een doosje court-circuits te gaan halen. Er verdween ook regelmatig materiaal. Bijna iedereen reed met een Peugeot. Was er een lampje stuk dan stak je het gewoon in je zak. Toen de eerste autogordels werden gemonteerd droomden alle werknemers van gordels in hun wagen. Er verdwenen dus heel wat gordels. Ooit stond er een motorblok buiten de site tegen een muur te wachten om meegesmokkeld te worden. Een opmerkelijk voorval vond plaats toen directeur Joseph Pieters, een fervent roker, z'n sigaretje stond te roken voor het raam op de eerste verdieping. Toevallig vertrok de lege trein opnieuw richting Sochaux. Tot zijn verbazing zag hij verschillende nieuwe autobanden liggen op de wagons. Van op de parking kon je dit zien. De politie werd erbij gehaald, enkele arbeiders brachten een nachtje door in de cel en nadien werd de controle door de portier verhoogd.

In het bedrijf werd meestal Nederlands gesproken. Wanneer een nieuw model werd gelanceerd kwamen er enkele technici uit Sochaux. Natuurlijk spraken zij Frans maar de meestergast of de brigadiers zorgen voor de vertaling. Het contact met deze technici was uitstekend. Zij logeerden gedurende enkele weken in hotel de Drie Paardjes in



De naakte koetswerken werden grondig gereinigd en ontvet. Hier enkele types 403. Aanvankelijk moesten de arbeiders zelf hun werkkledij kopen en wassen

Mechelen. In die tijd was legerdienst nog de normaalste zaak van de wereld. Ook Frans Jacobs werd op 2 januari 1958 onder de wapens geroepen en dit voor 18 maanden. Wanneer hij zich tijdens de zomer van 1959 opnieuw bij Peugeot kwam melden was hij meteen welkom. Nadien werd hij nog tweemaal opgeroepen wanneer het crisis was in Congo. Tijdens een valschermsprong viel hij ongelukkig op een termietenheuvel. Hierdoor werd z'n knie zwaar toegetakeld en hield hij er een kunstknie aan over. Telkens hij zich opnieuw bij *Ragheno* aanmeldde kon hij meteen aan de slag.

Het reinigen en ontvetten was een smerige klus. Alle types werden door elkaar gebouwd. Hier een type 403 en enkele types 404





Het transport verliep met karretjes die manueel werden geduwd. Enkel in de verfafdeling was er een geautomatiseerd transport

Het drogen gebeurde met lampen. De eerste jaren werd er ook op zaterdag gewerkt. Het was dan kuisdag. Een van de meest ongezonde klussen was het reinigen van de lampen

■ Sluiting van de spoorwegafdeling

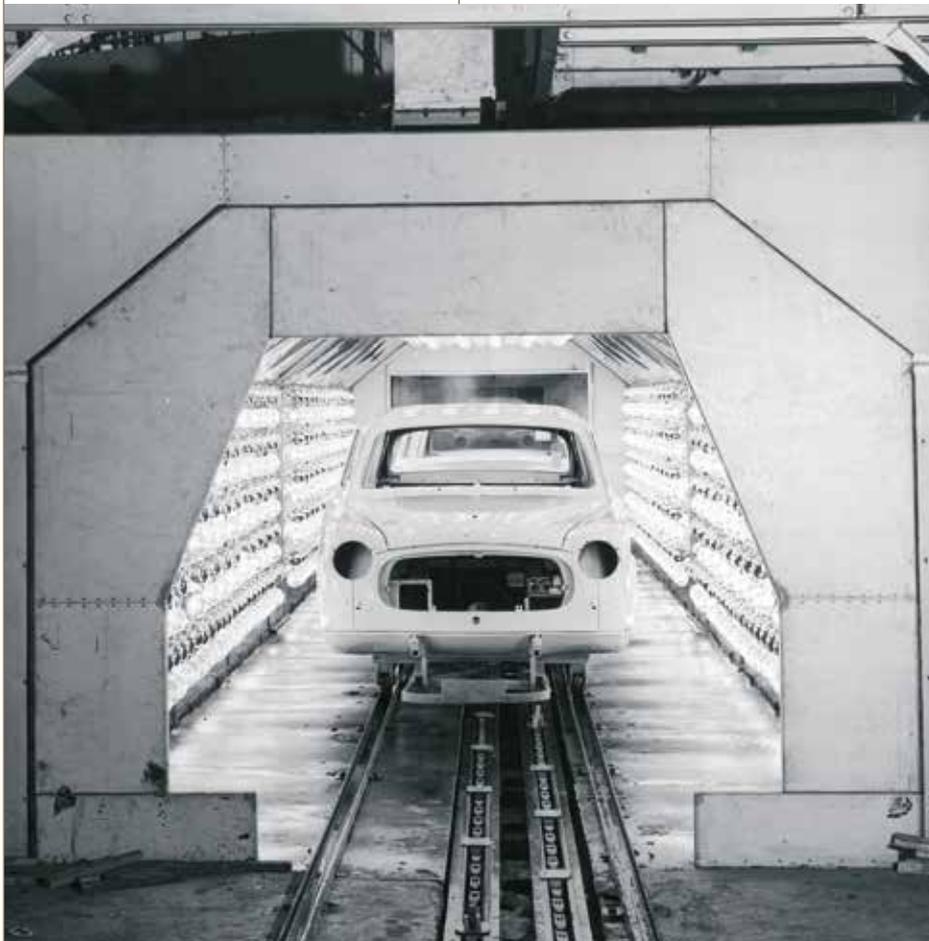
In het jaarrapport van 31 december 1951 stelde de directie van Usines Ragheno al dat de toekomst er niet erg rooskleurig uitzag. Het merendeel van de bestellingen was bijna afgewerkt en behalve enkele grote bestellingen voor Belgisch Congo kwamen er uit het buitenland geen orders meer binnen. Op een vergadering met de vakbonden in

november 1971 deelde directeur Pieters mee dat de afdeling Rollend Materiaal dringend behoefte had aan nieuwe opdrachten. De lopende bestellingen zouden worden afgewerkt in de zomer van 1972. In 1971 werkten er nog 165 mensen in deze afdeling. Deze mensen hadden nog werkzekerheid tot mei 1972 maar daarna zou het bedrijf stilvallen. Volgens directeur Pieters lag een gewijzigde relatie onder de verschillende constructeurs van spoorwegaanbouw aan de basis van deze evolutie. Tot dan verdeelden de vier Belgische bedrijven, gespecialiseerd in spoorwegaanbouw de overheidsopdrachten netjes onder elkaar. Deze stilzwijgende overeenkomst was doorbroken omdat er onvoldoende opdrachten waren. Met onrealistische prijsoffertes werd er een strijd op leven en dood gevoerd. Bovendien waren de lonen in ons land te hoog. Op 1 augustus 1972 sloot de afdeling Rollend Materiaal definitief. Een deel van de werknemers werd werkloos. Een ander deel kon bij *Ragheno-Peugeot* aan de slag. Even waren er geruchten dat Nissan interesse had in de Ragheno-site omdat het assemblage in Europa overwoog. Hier kwam echter niets van in huis.

Ragheno-Peugeot deed het ondertussen niet slecht. De productie was opgelopen van amper 18 wagens per dag in 1955 tot 120 wagens per dag. Hiervoor was er in 1969 geïnvesteerd in een automatische ketting. Waren de gemonteerde auto's vroeger voor de Benelux bestemd dan monteerde Mechelen nu vooral voor Frankrijk. In oktober 1971 werden de eerste wagens van het type 504, het nieuwe topmodel, geassembleerd. Het vertrouwen in het bedrijf leek OK. In 1974 werd de productie van het type 204 vervangen door het type 104. De eerste maanden ging dit met de nodige problemen gepaard omdat er onderdelen ontbraken. Directeur Pieters merkte op dat een hoge afwezigheidsgraad de oorzaak was dat tientallen wagens onafgewerkt op de testbaan stonden. De productie werd ongeveer gelijk verdeeld tussen de types 104, 304 en 504.

■ De sluiting in 1976

Ingewijden wisten dat met het definitief wegvallen van de douanerechten op





1 juli 1968 het voor *Ragheno-Peugeot* moeilijk zou worden. De concurrentie met de Peugeot-fabrieken in Frankrijk kon enkel in het voordeel van Ragheno uitdraaien indien de productiviteit hoog genoeg lag. Tijdens onderhandelingen met de vakbonden had directeur Joseph Pieters meermaals verwittigd dat de onderhandelingspositie van *Ragheno* t.o.v. Peugeot niet zo sterk was. Dit neemt niet weg dat *Ragheno-Peugeot* begin de jaren zeventig mooie cijfers kon voorleggen. De leden van de ondernemingsraad waren wel op de hoogte dat de vernieuwing van het 3-jarige contract in 1974 heel wat tijd had gevraagd.

Op de ondernemingsraad van januari 1976 kondigde Joseph Pieters echter aan dat de *SA Automobiles Peugeot* de wens had uitgedrukt het huidige contract, dat liep tot 31 december 1976, niet te vernieuwen. Na bijna 344.000 geassembleerde auto's wensten de Fransen de samenwerking met *Usines Ragheno* op te doeken. Er werden zelfs geen nieuwe onderhandelingen opgestart. Volgens de Fransen lagen industriële en economische noodwendigheden aan de basis van deze koerswijziging. Dit betekende onherroepelijk de sluiting van *Ragheno-Peugeot*. Directeur Pieters legde er in z'n verklaring de nadruk op dat *Ragheno-Peugeot* steeds alle investeringen had uitgevoerd die de Fransen hadden gevraagd. Hij schoof de verantwoordelijkheid volledig in de schoenen van de *SA Automobiles Peugeot* en drukte de hoop uit dat er

toch nog een nieuwe overeenkomst met Peugeot zou kunnen bereikt worden.

Het Mechelse stadsbestuur liet het er niet bij en trok op 3 februari naar staatssecretaris D'Hoore. Volgens de staatssecretaris kon ongeveer de helft van de getroffen arbeiders aan de slag bij Renault in Haren, dat van plan was uit te breiden.

Op 17 februari 1976 trok een Mechelse delegatie onder leiding van burgemeester Désiré Van Daele naar Parijs. Zij werden er ontvangen door dhr. Pelletier, de directeur-generaal voor buitenlandse investeringen van *SA Automobiles Peugeot*. Het werd een grote ontgoocheling. Peugeot bleef bij z'n standpunt. Er werd een kleine opening gelaten om eventueel bromfietsen in Mechelen

Na het huwelijk werden nog enkele laatste ingrepen uitgevoerd voor de wagens naar de eindcontrole werden geduwd

Hier word het huwelijk tussen gemonteerd koetswerk en de aandrijflijn voorbereid. Bovenaan de foto zie je hoe beiden samenkomen





▲ ▲ In de eindcontrole werd iedere wagen uitvoerig gecontroleerd op technische gebreken, koetswerkschade en waterdichtheid. De Peugeot type 404 werd lange tijd in Mechelen gemonteerd

▲ Tijdens de jaren zeventig steeg de productie naar gemiddeld 120 auto's per werkdag. Er werden toen duizenden type's 204 en 304 gemonteerd. Op de foto merk je ook reeds het type 504

▼ Ieder geassembleerd voertuig werd enkele rondjes over de testpiste gejaagd om nadien op de brug een technische controle te ondergaan



te monteren. Pelletier stelde dat er in Frankrijk grote investeringen werden gedaan in een nieuwe productie-eenheid nabij Mulhouse. In deze vestiging was er nog capaciteit vrij. De Fransen engageerden zich wel om het contract tot op de voorziene datum van 31 december 1976 na te komen. Schepen Vanstappen herinnerde Peugeot eraan dat zij in maart 1973 de vraag hadden gesteld om over een terrein van 60 ha te kunnen beschikken en dit met het oog op een nieuwe vestiging in het Mechelse. In z'n antwoord bleef Pelletier behoedzaam op de vlakte. Peugeot had inderdaad in 1973 buiten het weten van de directie van *Raghenò* om, gesprekken gevoerd met het stadsbestuur van Mechelen. Ondertussen had Peugeot in stilte deze plannen van tafel geveegd en enkel in Frankrijk geïnvesteerd. De oliecrisis in 1973 had ook in Frankrijk voor een schokeffect gezorgd. Président Valéry Giscard d'Estaing had af te rekenen met heel wat werkloosheid. Om de vakbonden en kiezers ter wille te zijn werd er de voorkeur gegeven om buitenlandse productiefaciliteiten op te doeken en de productie zoveel mogelijk in Frankrijk te concentreren. Vergeten we niet te vermelden dat Peugeot in deze crisistijden net het noodlijdende Citroën had overgenomen. Vanaf het ogenblik dat Peugeot in Parijs aankondigde om het contract met *Raghenò* niet meer te vernieuwen werd er koortsachtig gezocht naar andere activiteiten. De kranten volgden het dossier op de voet. Zo melde de "Gazet van Mechelen" op 20 december 1976 "Dat Mazda niet naar Mechelen komt". De Japanse constructeur zocht een locatie om een centraal magazijn in te planten. Uiteindelijk viel de keuze op Willebroek. Ook werden er gesprekken gevoerd met het Japanse Hino dat plannen had om tractoren te assembleren. Ook twee Britse bedrijven toonden zich kandidaat. Een ervan zou koelkasten produceren en zo werk voor 200 arbeiders werk verschaffen. Het Britse Panther zocht een partner om een nieuwe sportwagen te assembleren in opdracht van General Motors. Er was sprake om jaarlijks 5 tot 10 000 stuks te bouwen. Panther voerde echter ook gesprekken met I.M.A., het bedrijf dat in Mechelen aanvankelijk personenwagens van Mercedes-Benz



monteerde en nadien de assemblage van Saab verzekerde. Al deze gesprekken leverden echter niets op. In 1977 verscheen ondernemer Joseph Beherman ten tonele. Hij zag in de verouderde Ragheno-site heel wat mogelijkheden. In oktober 1977 slaagde hij erin om via de maatschappijen *N.V. International Mechanical Industries*, kortweg

I.M.I. en de maatschappij *N.V. Hennin* een meerderheid van de aandelen in *N.V. Usines Ragheno* te verwerven. In 1979 organiseerde hij een fusie tussen twee van zijn bedrijven, de *N.V. Bruxelloise d'Auto-Transports*, kortweg *B.A.T.*, met de *N.V. Usines Ragheno*. In 1985 veranderde de naam definitief in *N.V. Beherman Auto-Transports*.

Aanvankelijk assembleerde Ragheno-Peugeot hoofdzakelijk voor de Benelux. De wagens vertrokken rechtstreeks per vrachtwagen naar de dealers



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 dames van Herstal

Nog tot 10 oktober in het Musée de la Vie Wallonne in Luik

Tekst en beeld: Leo Van Hoorick



België, en dan meer bepaald de regio Luik, heeft van in het begin tot de jaren '60 van vorige eeuw een niet te onderschatten rol gespeeld in de ontwikkeling van de motorfiets. Tientallen kleine familiebedrijven stonden, ondanks hun beperkte productie, bekend voor hun onmiskenbare en erkende kwaliteit. Algauw staken er drie met kop en schouders bovenuit: Saroléa, de Fabrique Nationale (FN) en Gillet, die de bijnaam “Les Demoiselles de Herstal” (de dames van Herstal) kregen. Ze raakten ook bekend in het buitenland, waardoor ze tot wel 20.000 motorfietsen per jaar konden produceren. Ze bewonderden elkaar en daagden elkaar uit. Door deze concurrentie zagen buitengewone motorfietsen het levenslicht die gelijke tred hielden met de technologische innovaties en sportoverwinningen, en dat tot het begin van de jaren 60.

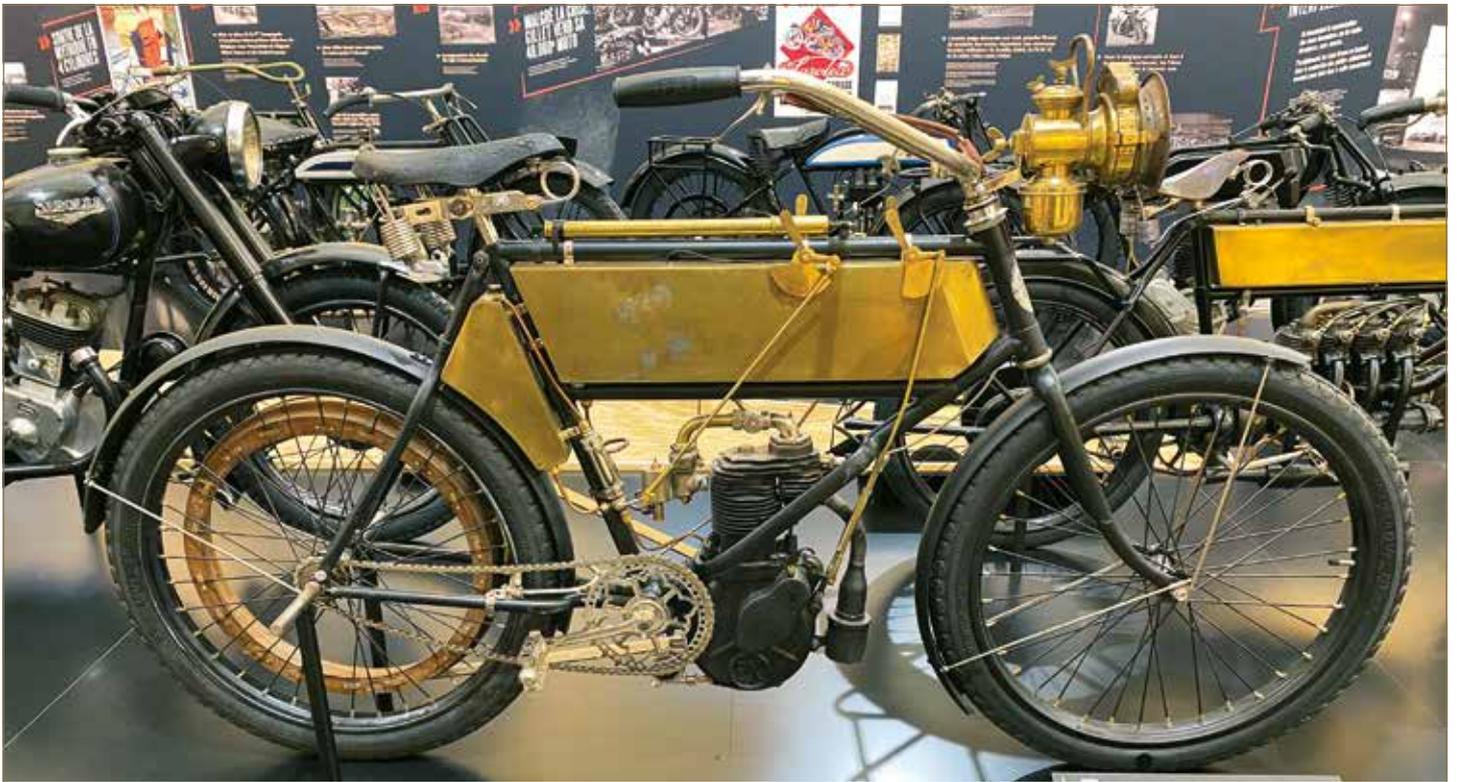
Het “Musée de la Vie Wallonne” te Luik bezit een zeventigtal, voor het merendeel Luikse, oldtimermotorfietsen. Deze collectie werd opgebouwd door verschillende giften en aankopen in de loop der jaren. Omstreeks 2013 werd gestart met de restauratie van dit buitengewone erfgoed. Zo wordt de collectie beschermd met eerbied voor de unieke historische kenmerken van elk voertuig. Voor deze tentoonstelling, die volledig aan dit erfgoed is gewijd, werden heel wat opzoekingen gedaan door museummedewerkers William Ramacciotti en Sandra Damus. Hun werk is niet enkel van grote waarde voor de expositie, maar was ook een gewaardeerde hulp bij de totstandkoming van dit artikel.

■ De eerste Belgische motorfietsen

Aan het eind van de 19^e eeuw begonnen tal van Luikse wapenfabrikanten en ondernemers fietsen te produceren. Fietsen evolueerden voortdurend en werden almaar populairder. In 1892 produceerde Saroléa de “Royal

Saroléa” en vier jaar later stelde FN de Acatène voor, een fiets met cardan in plaats van kettingaandrijving. Technisch vakmanschap, efficiënte werknemers en overvloedige grondstoffen werkten een vlotte overstap naar het produceren van motorfietsen in de hand. Rond de eeuwwisseling produceerden meer dan een honderdtal kleine fabrieken buitengewone motoren. Daaronder Antoine, Bovy, Brondoit, Eole, Légia, Marek, Piedboeuf, Spring, enz.

De eerste motorfietsen waren eigenlijk gewoon oncomfortabele en gevaarlijke fietsen met een motor. De motor dreef het achterwiel aan met een lederen riem, zonder versnellingsbak of koppeling. De trappers werden gebruikt om hem te starten en remmen deed men door terug te trappen of met remblokjes. De juiste hoeveelheid lucht, benzine en olie moesten handmatig worden geregeld. Vanaf 1905 werden de motorfietsen gemakkelijker te bedienen, dank zij de technologische evoluties.



■ Meer dan wapens alleen

Om een gigantisch order voor de staat te kunnen uitvoeren, sloegen twaalf wapenfabrikanten in 1889 de handen in elkaar om een fabriek in Herstal op te richten: de Fabrique Nationale d'armes de guerre, kortweg FN. Zeven jaar later werd de productie uitgebreid tot fietsen en daarna, in 1902, motorfietsen. Met het model van 1905 werden de grenzen verlegd: de fabriek pakte uit met het paradepaardje van het merk, de eerste motorfiets met een viercilinder in lijn, een wereldprimeur!

In 1923 innoveerde de firma door de M-60 met kettingaandrijving aan te bieden. Er werden maar liefst 17 Wereldrecords mee gevestigd. De wedstrijden volgden elkaar in snel tempo en er werden in alle sportdisciplines tal van topprestaties neergezet: snelheid, raid, trial en cross. In de jaren 50 ging het echter zienderogen bergaf met de productie van grotere cilinderinhouden. De directie besloot toen om zich te gaan toeleggen op kleinere motorfietsen, zoals de Rocket en de Princess. In 1965 werd uiteindelijk een punt gezet achter de productie van motorfietsen.

■ De Benjamin

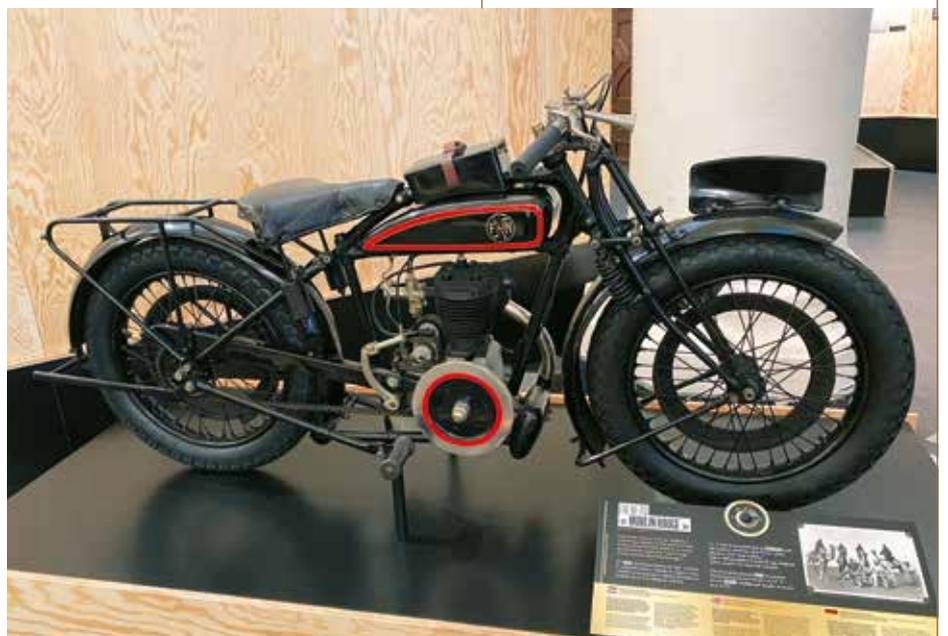
In 1919 werd Gillet opgericht. Het jonge bedrijf nam ir. Fernand Laguesse in

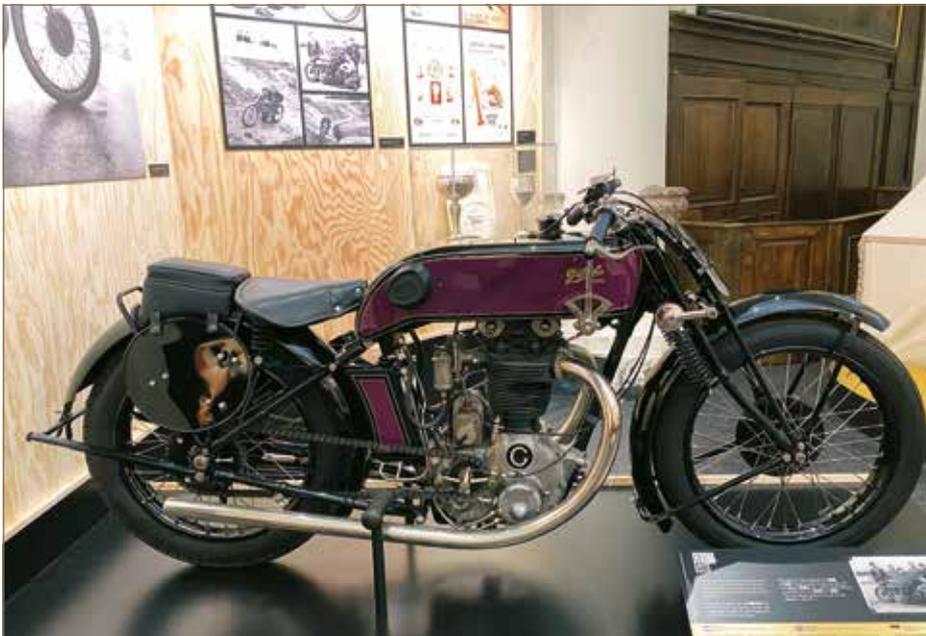
dienst om een eenvoudige en robuuste éencilinder tweetaktmotor te ontwerpen. Vanaf 1920 oogstte die krachtbron veel bijval bij het publiek. Gillet vestigde 85 Wereldrecords en won tot driemaal toe de beroemde Bol d'Or uithoudingswedstrijd. De modelreeksen van 1930 en 1937 werden naar deze legendarische race genoemd. Deze overwinningen zorgden ervoor dat van overal ter wereld orders binnenstroomden: Gillet verkocht in 1931 zijn 40.000^e motor!

Ondanks het succes van de 250 cc Superconfort in 1947, en vervolgens van de kleinere motorfietsen zoals de Milan

FN éencilinder 300 cc, 2 ¾ pk, 1904. Er werden zo'n 6000 ex. van verkocht, de start van de sterke expansie van de FN motoren.

FN M-70 "Moulin Rouge" » 1927, éencilinder viertakt 350 cc. In 1926 ontwikkeld door Ir. Guinsbourg. Het vliegwiel is versierd met een rode cirkel, vandaar de bijnaam "Moulin Rouge". Met een gelijkaardige machine doorkruisten Kapitein Bruneteau, Luitenant Gimié en mecaniciens Weerens in 1927 de Sahara, een prestatie die voorheen nog nooit slaagde met een motor. Het model werd tot in 1936 gebouwd, er werden ruim 41.000 stuks geproduceerd, een record voor FN





▲ Gillet 600, ééncilinder viertakt 600 cc, kopkleppen 1926

► Riemaangedreven Gillet voor “Dames en Geestelijken”, ééncilinder tweetakt 350 cc, 1925. In de jaren twintig werden een aantal zeldzame modellen op de markt gebracht om tegemoet te komen aan een cliënteel waarmee tot dan toe geen rekening werd gehouden

▼ Saroléa Monotube “Grégoire” 1935, ééncilinder 500 cc, viertakt. Robert Grégoire was een legendarische piloot die reed voor Saroléa. Hij behaalde talrijke overwinningen, waaronder het Belgisch Kampioenschap 500 cc in 1932 en 1933. Hij vestigde eveneens het record over één kilometer vanuit stilstand met een gemiddelde van 134,68 km/h. Hij verongelukte tijdens testritten in 1933

reeks of de Gillet Bernardet scooters die in de jaren '50 op de markt werden gebracht, was de langzame erosie van de productie onafwendbaar. In 1959 kocht de gemeente Herstal de gronden en gebouwen, wat meteen het einde betekende van dit legendarische merk.

■ De ouderdomsdeken

Na de oprichting van zijn wapenfabriek in 1850 ging Joseph Saroléa vanaf 1892 fietsen produceren. Na zijn dood nam zijn weduwe Dieudonné Dessart de teugels van de onderneming in handen, bijgestaan door ir. Martin Fagard. Onder zijn impuls werden in 1901 de eerste motorfietsen op de markt gebracht. De internationale faam van Saroléa groeide met innovaties zoals

de 23G Supersport, een 500 cc die in 1924 tot wel 120 km/u haalde. De voortreffelijke verkoopresultaten werden nog versterkt door de sportprestaties van kampioenen zoals Robert Grégoire, Jacques Ickx en René Baeten. Tussen 1923 en 1930 werden meer dan 28.000 motorfietsen verkocht. Ondanks het succes van de kleinere motorfietsen en de samenwerkingsverbanden die het bedrijf had gesloten met zijn twee grote concurrenten, was er halverwege vorige eeuw geen ontkomen aan de neergang van het bedrijf. Vanaf 1959 nam Saroléa niet langer deel aan wedstrijden. Een jaar later werd het overgenomen door Gillet. Er werden nog enkele contracten afgesloten met het Belgische leger, maar in 1973 werden de boeken neergelegd.





■ Voor het vaderland

Op 30 maart 1913 organiseerde de jonge Luikse militair Albert Snyers een test om het Belgische leger ervan te overtuigen motorfietsen voor militaire doeleinden in te zetten. Het succes van deze demonstratie trok Generaal Leman over de streep om de “Compagnie d’Estafettes Motocyclistes Militaires” op te richten, toen in augustus 1914 de oorlog uitbrak. Zij moesten hoofdzakelijk observeren, rapporteren en berichten bezorgen. België werd door deze beslissing een baanbreker in de geschiedenis van de legermotorfiets. Toch bleef men naast de legermotorfietsen gewoon paarden gebruiken.

In 1935 daagde het Belgische leger “Les Demoiselles de Herstal” uit om motorfietsen te produceren die minstens drie soldaten en hun wapens konden vervoeren tegen een gemiddelde snelheid van 80 km/u. De uitdaging werd tot een goed einde gebracht met de FN M-12, de Gillet 720 cc en de Saroléa 38H die beschikten over een achteruitversnelling en een aangedreven zijspanwiel. Het einde van de oorlog betekende niet dat het leger geen orders meer plaatste. De FN serie XIII uit 1953 is hiervan het mooiste bewijs.

■ Avonturiers en pioniers

Vanaf het begin van de 20^e eeuw werden motortochten georganiseerd om de prestaties van de machines onder de

▲ *Saroléa 24S, ééncilinder viertakt 500 cc kopkleppen, 1929. Deze motor ziet er totaal anders uit dan de andere modellen door zijn verlaagd kader en de brandstoftank die erboven is gemonteerd*

◀ *Saroléa ééncilinder 300 cc van 1903*

▼ *Gillet Sport “Tour du Monde”, ééncilinder tweetakt 350 cc, 1926. In 1926, doorkruisen de Franse journalist Sexé en zijn metgezel Andrieu meer dan 50 steden, met vertrek vanuit Parijs. Na 22.000 km te hebben afgelegd in zes maanden, wordt de 350 cc. Sport omgedoopt tot “Tour du Monde”*





▲ In 1957 vertrokken de Brusselse Robert en Eva Dupont voor een reis naar de Kaap in Zuid Afrika. Hun FN M-22 tweetakt 250 cc trekt een aanhangwagen die is geladen met meer dan 200 kg levensmiddelen en materiaal. Na 4 maanden bereiken ze hun bestemming en keren dan terug naar Brussel op 11 juli 1958. Hun FN heeft dan 42.000 km op de teller

► Gillet Sport "Tour du Monde" 350 cc van Luitenant Fabri

▼ FN Série XIII "Raid Kamina" 1950, ééncilinder 450cc viertakt. Speciaal uitgerust voor een militaire missie in het voormalige Belgisch Congo: extra tanks, verstevigde bagagedrager en reservewiel

aandacht te brengen. Het ging vooral om de weerstand op ongebaande wegen en in extreme omstandigheden te testen en te verbeteren. Deze tochten dienden ook om het talent van beroemde piloten in de verf te zetten, wat dan weer een belangrijke bijdrage leverde tot de naam en faam van de merken waarmee ze hun avonturen beleefden.

Grenzen verleggen, de loggroep van verre horizons, het verlangen naar vrijheid, nieuwe mensen leren kennen... geen gebrek aan redenen om een roadtrip te maken.

■ Afrika per motorfiets

In 1925 ging de luchtverbinding tussen België en Congo via vele omwegen. Lui-

tenant-vliegenier Robert Fabry droomde van een rechtstreekse vlucht over de Sahara. Deze vliegroute kon alleen over land worden uitgestippeld. Hij begon dus in 1927 aan een hachelijke tocht door de woestijn met talrijke rampen die maar op het nippertje konden vermeden worden. Zijn Gillet Sport «Tour du monde» motorfiets met zijspan die 350 kg materieel kon meevoeren, moest 27 keer uit elkaar worden gehaald om lange trajecten, waar niet kon worden gereden, op de rug van lastdieren te overbruggen. Na deze expeditie, een spannende avonturenfilm waardig, werd hij bij zijn aankomst in Elisabethville, na meer dan 20.000 km in 10 maanden, overladen met eerbetoon. De nieuwe luchtverbinding werd in 1930 door Fabry zelf uitgetest.





■ Ongelooflijke prestatie

Justine Tibesar, een 22-jarige dame uit Aarlen, begon in 1931 aan de grootste uitdaging van haar leven: ze reisde van Viëtnam naar België op een motorfiets.

Ze had zich een 350 cc FN M-70 aangeschaft. Op 3 dagen tijd behaalde zij haar rijbewijs en reisde af naar Cambodja. Zelfs een ernstige val kon haar niet weerhouden van haar reis door Azië voort te zetten. Waar ze ook kwam, kon ze rekenen op flink wat belangstelling. Om de dorre gebieden in Pakistan, Iran en Perzië te doorkruisen, schafte de avonturierster zich een zijspan aan om haar water en brandstofvoorraden te vervoeren. Het laatste deel van haar reis ging door Oost-Europa.

In januari 1932 kwam ze aan in Aarlen met 22.000 km op de teller. In Herstal werd ze triomfantelijk onthaald door de directeurs van de motorfietsafdeling van de Fabrique Nationale.

■ Modder en hindernissen

Motorcross, een discipline op het crosscountrycircuit, nam in België omstreeks 1950 een hoge vlucht met pioniers zoals Victor Leloup of René Baeten. Het Belgische overwicht in de discipline werd voorgoed een feit met de verpletterende overwinningen van Joël Robert vanaf 1964. In de jaren 70, 80 en 90 vierde de motorcross hoogtij met Gaston Rahier, André Malherbe, Georges Jobé en recenter met Joël Smets. Sinds de oprichting van het

▲ FN M-86 met side-car, éencilinder viertakt 500 cc, 1935. Met een vierversnellingsbak haalt hij een top van 130 km/u. Er bestaat ook een raceversie van, waarmee 81 records worden verbroken en talrijke Grand Prix worden gewonnen. Eén van de meesterwerken van het merk

◀ Viercilinder, viertakt, 380 cc, 1912. Deze baanbrekende FN, ontworpen door ir. Clarus, werd voorgesteld op het Salon van Brussel in 1905. Hij zal de motorwereld op zijn kop zetten

▼ Gillet Milan, éencilinder viertakt 250 cc, 1953. De naam werd omgedoopt tot Milan na de overwinning van Kempeneers in de Liège-Milan-Liège het jaar voordien. Het is het laatste model dat nog bijna volledig in de fabriek werd gebouwd





▲ *Socovel, met 45 Ah elektrische motor, 1941. Door een gebrek aan benzine gingen sommigen experimenteren met elektriciteit. De best ontwikkelde tweewieler is de Socovel van de gebroeders Limelette. Dit model weegt 75 kg, heeft een actieradius van 50 km en haalt een maximumsnelheid van 25 km/u. De 3 batterijen van 6V worden in 10 u opgeladen. Er werden tot in 1943 zo'n 500 exemplaren van gebouwd*

▼ *La Mondiale toermotor, éencilinder tweetakt, 3,5 pk, 1923. De mechaniek zit verstopt onder een indrukwekkend chassis en door een beschermplaat vooraan die ook als beenbescherming fungeert. Het zadel is gemonteerd op de brandstoftank en de uitlaat zit in de voetsteunen. De laatste exemplaren werden in 1934 gebouwd*

wereldkampioenschap in 1957 sleepte België maar liefst 56 overwinningen in de wacht, waardoor het behoort tot de wereldtop in de discipline.

In de trialsport, waar niet zozeer de snelheid maar wel de behendigheid primordiaal is, schitteren de families Crosset en Lejeune sinds de jaren '80. België geniet ook internationale bekendheid met wat het «Monaco» van de Trialsport wordt genoemd: een manche van het Wereldkampioenschap die al een aantal jaren in Comblain-au-Pont wordt georganiseerd.

■ De teloorgang

Beide wereldoorlogen, de financiële crisissen en de democratisering van de auto brachten de markt zware klappen toe. Halverwege vorige eeuw werd de motorfiets met de komst van de goedkope auto's en het succes van

de kleinere buitenlandse motorfietsen, een vrijetijdsvoertuig. Massaproductie, technologie en elektronica deden hun intrede in de motorenwereld. Zo kwam vanaf de jaren '50 stilaan een einde aan het Luikse succesverhaal. De komst van de verrassende Honda CB 450 Black Bomber in 1966 stond symbool voor deze overgang en bracht de productie van Luikse motorfietsen een vernietigende slag toe. Ondanks het feit dat Saroléa, Gillet en FN aan de alarmbel trokken bij de Belgische Staat, kwamen er geen invoerbepalingen en dienden de eens zo trotste bedrijven, die er niet in slaagden om te concurreren met de voornamelijk Japanse merken, hun motorenproductie te staken of de boeken neer te leggen.

Maar er worden nog motoren gebouwd in het Luikse. Enkele ambachtshuizen bouwen nog hoogwaardige machines. Hiervan getuigen de wereldberoemde creaties van de Luikenaar Krugger en de werdergeboorte van Saroléa dankzij de investeringen van de gebroeders Robbens.



■ Bezoek

Musée de la Vie wallonne
Cour des Mineurs,
4000 Luik
www.viewalonne.be

Open van dinsdag tot zondag van
9:30 tot 18:00 u

**Gratis elke eerste zondag van
de maand**



Belgisch Erfgoed

FN 2700A Coupé Landalet Pennock

Tekst en beeld: Leo Van Hoorick

Onze zoektocht naar Belgische auto's leidde ons deze keer naar Wervik, bij Albert Valcke, een bekende figuur in de wereld van Minerva omwille van de vele Minerva's die hij verhandelde, waarvan verschillende werden teruggehaald uit de VS. Maar vandaag gaat het niet om Minerva's, maar om een FN met unieke carrosserie van Pennock uit Den Haag. Dus niet enkel Belgisch erfgoed, maar ook Nederlands.

Wapenfabrikant FN startte in 1896 met de productie van fietsen. In 1899 volgde een eerste kleine voiturette met twee verticale cilinders en 3,5 pk. In 1901 volgde de eerste motorfiets. Een grandioos succes, men kon nauwelijks de vraag bijhouden. Wat automobielpductie betreft ging het Luikse merk zich al snel toeleggen op lichtere modellen, viercilinders met een cilinder-

inhoud tussen 1400 en 2000 cc. In 1911 werd een nieuw model geïntroduceerd: het type 2400 van 16/24 pk, met viercilinder zijklepper. Dat was het zwaarste model uit het gamma. Hij volgde de "lange slag" mode van die tijd, en was voorzien van een vierversnellingsbak. In 1913 werd deze "2400" een "2700", met een cilinderinhoud van 2740 cc en een vermogen van 24 pk.





De carrosserie is een coupé-chauffeur-landaulet, met opengaande achterkant



De FN was te zien in de televisiereeks "In Vlaamse velden", het was de auto van hoofdfiguur dr. Boesman

■ Koloniale geschiedenis

De geschiedenis van onze auto begint op 10 maart 1914, wanneer chassis nr. 1005 de FN fabriek in Herstal verlaat, richting Den Haag, Nederland. Over vijf maanden zal de Eerste Wereldoorlog hier uitbreken, maar Nederland blijft neutraal. Daardoor ontsnapt de auto aan het strijdgewoel. Het chassis wordt afgeleverd bij Pennock, een Haags koetswerkbedrijf dat in 1884 werd opgericht en aanvankelijk was gespecialiseerd in spoorwegrijtuigen. Door het groeiende succes van de auto, gaat het bedrijf zich ook toelagen op carrosseriebouw, en dan vooral in het luxesegment. Het wordt één van de belangrijkste koetswerkbouwers in Nederland. Maar zoals zovele koetswerkbedrijven krijgt Pennock het moeilijk na de Tweede Wereldoorlog en de activiteiten – inmiddels voornamelijk vrachtwagen- en busbouw – worden definitief stopgezet in 1954.

Maar terug naar 1914. Het FN-chassis wordt voorzien van een coupé-chauffeur carrosserie, waarbij de chauffeur

vooraan min of meer in open lucht zit en de passagiers achteraan in een afgesloten cabine. Wie de bestelling plaatste bij Pennock is niet bekend. Dergelijke auto's waren duur en werden enkel op bestelling gebouwd. Feit is dat de auto terecht komt in Java, toen nog een Nederlandse kolonie. Hij behoorde toe aan Sultan Hamengkoe Boewono VIII, die verbleef in Yogyakarta, aan de voet van de vulkaan Merapi. Over het jaar dat de auto naar Nederlands Indië werd verscheept is enige onduidelijkheid. In het boek *Autopioniers van Insulinde* door F.F. Habnit is het volgende te lezen over de FN: 1916, "belangstelling voor de auto in Djocjakarta, de kroonprins koopt een FN limousine." In 1968 legt de verantwoordelijke van de gebouwen van de Sultan volgende verklaring af: "When Sultan Hamengkoe Boewono VIII paid a visit tot he Netherlands, he brought the automobile with him. Purchase took place in 1918 when this automobile was also shown on exhibition at Semarang". De auto zou dus zijn meegenomen door de Sultan n.a.v. een bezoek aan



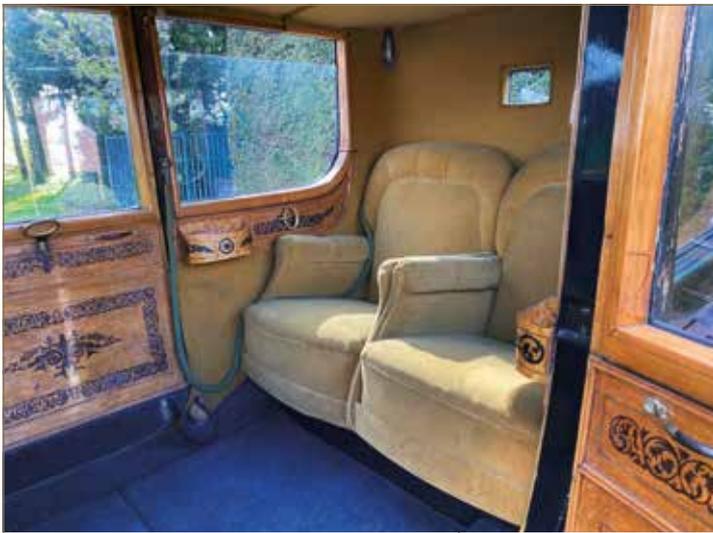
Nederland in 1918. We zijn geneigd om eerder dit te geloven, want reizen of auto's voor particulier gebruik verschepen tijdens een wereldoorlog lijkt ons een hachelijke onderneming. Hij voegt er ook nog aan toe dat de auto enkel werd bestuurd door "Blanda's" (Hollanders).

In 1936 gaat de auto definitief uit dienst en wordt hij in de "wagenger" van het vorstenverblijf opgeborgen en verdwijnt voor 30 jaar uit de belangstelling. In juni 1967 schrijft ene M. Van Huystee, werkzaam voor de Deli-maatschappij, een Amsterdamse handelsfirma die een aantal



◀ De FN heeft nog een oude nummerplaat, maar zoals in de vorige *Historicar* was te lezen, is deze plaat van later dan 1914, in die jaren waren ze bleekblauw met 5 witte cijfers tussen 10.000 en 30.000. Deze dateert waarschijnlijk van 1921

◀ Sober dashboard, maar ook met ingelegd hout. In de loop der jaren kwamen er wat instrumenten bij, maar de grote kilometerteller is origineel. Rechts de hefboom voor de achterwielremmen, tevens handrem



▲ *Knus interieur met prachtig ingelegd houtwerk (marquetterie). Van binnen is niet te zien dat heel de achterkant open kan*

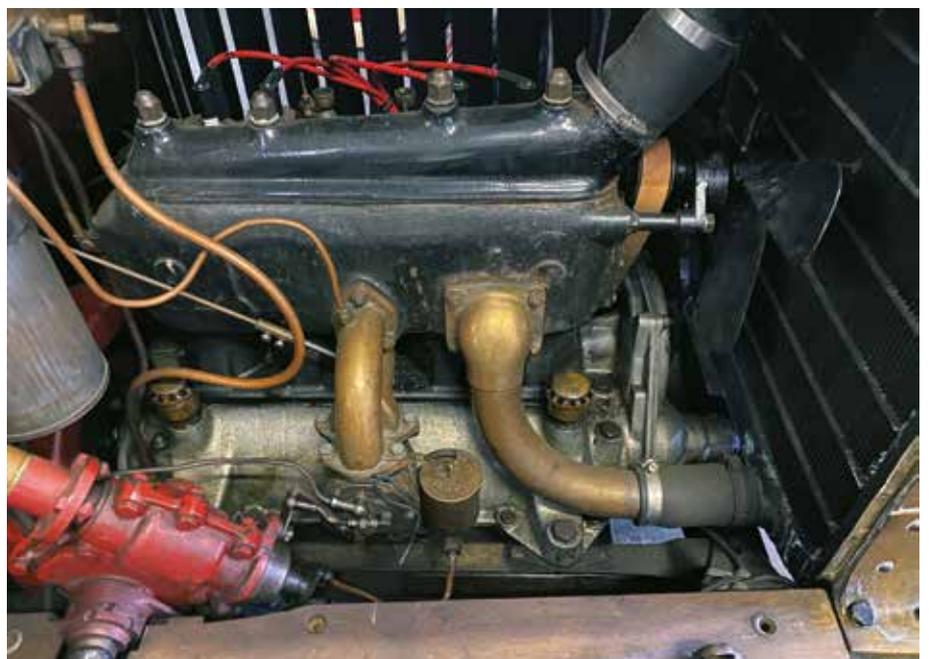
► *Twee klapstoeltjes verdwijnen in de tussenwand*

plantages in Indonesië uitbaat, aan de h. Louwman van het Nationaal Automobielmuseum te Leidschendam: “Over de prijs waarvoor de Sultan deze auto zou willen verkopen, heb ik geen vaste mening”. Het zou om ongeveer 10.000 Gulden hebben gegaan (5.000 euro). De deal gaat echter nooit door. Niet veel later wordt de auto gekocht door K.J. Mellaert, directeur van Philips Indonesië. Maar hij houdt hem niet lang, omdat hij een Spyker op de kop kan tikken. De FN wordt verkocht aan ene Ir. Bartels, directeur van een consortium van Nederlandse aannemers in Indonesië. Hij besluit de auto mechanisch te restaureren en haalt daartoe de carrosserie van het chassis. De FN blijkt in uitstekende conditie te verkeren. Alle onderdelen zijn nog als nieuw en er is geen corrosie te bespeuren. Wel is de auto geleidelijk aangepast aan de moderne tijd: zo

werd een dynamo gemonteerd voor de elektrische verlichting (ter vervanging van de carbid lampen) en zijn er richtingaanwijzers toegevoegd.

In 1974 wordt de auto naar Nederland verscheept, maar een jaar later moet de eigenaar weer voor een aantal jaren naar Indonesië en de FN wordt uitgeleend aan het Lips Autotron museum in Drunen, waar hij weer tot 1992 stil staat.

Albert Valcke kocht de auto omstreeks de eeuwwisseling. De auto werd technisch helemaal nagekeken en er was toch wat werk aan. De originele FN carburateur was niet correct gemonteerd, er werd een vacuümsysteem gemonteerd op de brandstoftoevoer (voordien diende de brandstoftank onder druk te worden gezet) en zo nog één en ander herinnert Valcke zich. Hij kreeg zijn echte vuurdoop in het eerste Circuit des



► *Viercilinder, 2700 cc en 24 pk, originele FN carburateur die erg veel weg heeft van een Zenith*



◀◀ Communicatie met de chauffeur ...

◀ Houten wielen met stalen velgen

▼ De talrijke smeerpunten zijn mooi weggewerkt



Ardennes 2002, en nam intussen reeds drie maal deel aan dit evenement. Bij de laatste deelname aan het Circuit kon ook de waterdichtheid worden getest, weet Albert Valcke ons te vertellen. Een proef die met glans werd doorstaan.

■ Klaar om te vertrekken

De FN is nog in grote mate origineel. De koplampen werden zoals reeds vermeld, omgebouwd en zijn nu elektrisch, wat uiteraard nog niet bestond voor de eerste wereldoorlog. De lichten ter hoogte van de voorruit zijn nog carbidlampen. De auto heeft afneembare houten wielen. Hij heeft enkel remmen op de achterwielen uiteraard, die worden bediend via een hefboom naast de chauffeur. Van voorremmen was nog geen sprake toen, maar de auto's hadden wel een transmissierem, verbonden met het rempedaal. Dat is nauwelijks genoeg om deze 1800 kg zware auto tot stilstand te brengen, zeker op de Ardense wegen, zo kon Albert Valcke constateren, elke afdaling was een hachelijke onderneming.

De carrosserie is van het coupé-chauffeur type. Bovendien is het een landaulet: de achterkant van de cabine kan open. Wat daarbij opvalt is dat het dak boven de passagiers niet in canvas maar in hout is. Als de achterkant wordt geopend, klapt dit dakpaneel naar voor, enkel de achterkant is in canvas en plooit naar achter zoals bij een cabriolet.

Het chauffeurscompartiment is voorzien van bruine leren zetels, het houten dashboard heeft slechts enkele instrumenten, waarvan de grote snelheidsmeter het

meest opvalt. Het passagierscompartiment is voorzien van velours zetels, met een vaste steun in het midden. Het doet heel erg denken aan een kleine treincoupé uit die tijd, en dat mag niet verwonderen, Pennock bouwde ook spoorwegrijtuigen. De zijpanelen en de deuren zijn in hout uitgevoerd, met ingelegde motieven en in zeer mooie staat van bewaring. Of dat houtwerk van bij Pennock komt, of in Indonesië in opdracht van de Sultan werd aangebracht, is een open vraag. Er zijn ook twee klapstoeltjes die verdwijnen in de voorwand. Alle ramen kunnen open. Ze verdwijnen in de onderzijde van de deur en de zijwand, uiteraard is er nog geen opdraaimechanisme, maar een klem waarmee de ruit in de gewenste positie kan worden vastgezet.

Een zeldzame auto, in een zeer originele staat van bewaring.

(bronnen: *Het Grote Boek van de Belgische Automobiel* (Kupélian, Sirtaine); *Automobiel ca. 1998* (John A. Mulder).

■ Concours Soestdijk

Op 28 en 29 augustus e.k. wordt voor te tweede maal een Concours georganiseerd op het Paleis Soestdijk in Nederland. Er zal ook een "tentoonstellingsklasse" zijn van Nederlandse koetswerkbouwers. Pennock, als bekendste Nederlandse koetswerkbouwer (naast Spijker, maar die gingen dan zelf auto's bouwen) zal goed vertegenwoordigd zijn. Misschien zal ook onze FN daar te zien zijn.

De auto's van de familie de Laminne

Door Nick Jonckheere

De broers ridders Jules (1876-1957) en Louis (1882-1966) de Laminne waren zoons uit het tweede huwelijk van ridder Ernest de Laminne (1821-1888) met Hélène Schwab.

Jules was afgestudeerd aan de universiteit van Luik als doctor in de rechten, en werd zakenman in de zinkindustrie en zetelde in besturen van spoorwegmaatschappijen, een papier- en een plantaardige zijdefabriek. Beide hadden sterke interesse in de automobiel, en namen vanaf 1904 deel aan wedstrijden zoals de Semaine d'Ostende, Semaine de Spa en de Coupe de La Meuse. Hun auto's evolueerden van De Dion Bouton naar de later geprefereerde merken Rochet-Schneider en Vivinus.

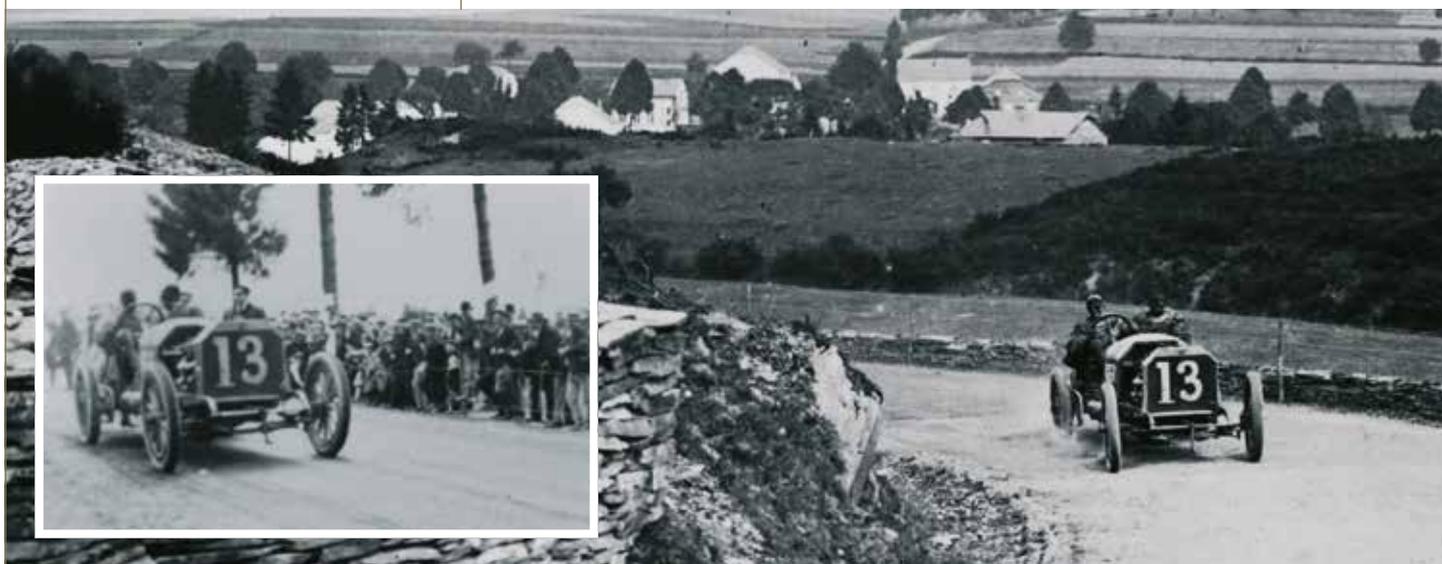
Ridder Louis de Laminne behaalde tijdens het Circuit des Ardennes van 1907 de vierde plaats in de Grand Prix klasse. (Pol Sonet)

De auto was volgens de ene bron een de Laminne-Duchesne, een andere vermeldt een Belgische Rochet-Schneider. FN bouwde in die periode Rochet-Schneider onder licentie en noemde ze ook La Locomotrice. (Pol Sonet)

Louis de Laminne was bestuurder in bedrijven als de Usine des Venes, die gietstukken maakte voor waterbuizen. In 1905 had hij samen met Jules Dehon het agentschap voor Minerva in Liège, op de Place St-Lambert. Maar zijn ambities waren nog groter. In 1907 verscheen hij aan de start van het Circuit des Ardennes, toen een internationale wedstrijd met de beste racers uit Europa. Zijn racewagen was volgens de ene bron een Laminne-Duchesne, volgens andere een Belgische Rochet-Schneider (ook genoemd 'La Locomotrice'). Beide zijn mogelijk, het Luikse FN had in die periode een licentierecht op het bouwen van auto's van dit merk voor

de Belgische markt. Vermoedelijk heeft die zekere Duchesne samen met Louis de Laminne hiervan een race-versie ontwikkeld.

Deze editie van het Circuit des Ardennes was hoofdzakelijk een race onder de regels van de Kaiserpreis competitie, zoals de wedstrijd die enkele weken voordien in Duitsland was gereden, met een enorm succes. Ook in het Circuit des Ardennes reed het grootste aantal deelnemers in die klasse, die was bedoeld voor auto's met maximum 8 liter cilinderinhoud. Maar er was ook een Grand Prix klasse, die was niet gelimiteerd. Daar namen slechts zes auto's de start, waaronder





Camille Jenatzy en baron Pierre de Caters (elk met Mercedes), Guinness met een Darracq, Laxen en Harrison elk met een Weigel. de Laminne startte met nummer 13, hetgeen hem geen ongeluk bracht want hij werd vierde in de eindstand, met een gemiddelde snelheid van 81 km/u. Winnaar baron de Caters haalde 92 km/u.



◀ Ridder Ludovic de Laminne de Bex (een neef van Jules) had pech met zijn Renault van circa 1908. (Cédric Olbrechts)

▲ In 1906 nam Louis de Laminne deel aan de Semaine d'Ostende met zijn Rochet-Schneider, hier tijdens de stop in Blankenberge. (Familie Ghys)

De opkomende luchtvaart in Europa wekte ook hun interesse, en het was Louis die al in 1909 een eigen vliegtuig bouwde, geïnspireerd op de tweedekker van de gebroeders Wright, aangedreven door een 60 pk Vivinus motor. Er zijn vliegpogingen geweest, maar het was geen groot succes...

► Ridder Jules de Laminne was mede-oprichter van het vliegveld van Kiewit en voerde in 1910 en 1911 vele vluchten uit met zijn Farman. (Daniel de Moffarts)

▼ In 1892 kocht de weduwe van Ernest de Laminne het kasteel Oudoumont in Verlaine. In het park van dit domein werd op 5 september 1911 deze foto genomen. Ridder Jules de Laminne was met zijn Farman gevlogen vanaf Kiewit. (Daniel de Moffarts)



De auto's van de familie de Laminne



Fernand de Laminne de Bex, zijn verloofde Monique de Potter d'Indoye en zijn zus Martine (toekomstige echtgenote van Alfred van Wassenhove) organiseerden in september 1929 een reis per automobiel naar de Vogezes. Deze foto werd genomen aan het kasteel van Harzé, eigendom van de weduwe van Edgard de Potter d'Indoye, vanwaar de reis vertrok. (Daniel de Moffarts)

Broer Jules' belangstelling ging ook hogerop, maar zijn aanpak was anders. Hij behaalde op 2 mei 1910 het negende Belgische vliegbrevet en legde samen met de andere pionier vliegeniers Al-lard, Benselin en Lanser het vliegveld Kiewit aan bij Hasselt, vandaag nog steeds in gebruik. Zijn toestel was een Franse Farman, en in juli van dat jaar gaf hij Tsaar Ferdinand van Bulgarije (die de Cockerill fabrieken in Luik kwam bezoeken), én zijn twee zonen, een luchtdoop. Jules lag ook aan de basis van de Belgische militaire luchtvaart. In juli 1910 nam hij generaal Hellebaut, de minister van oorlog, mee voor een luchtdoop en leidde de twee eerste militaire piloten op. In 1910 en 1911 voerde Jules vele vluchten uit met zijn Farman, onder andere in oktober 1910 en september 1911 naar het kasteel van zijn moeder, Oudoumont in Verlaine. Zelfs zijn moeder ontsnapte niet aan een luchtdoop !

Ook leden van de andere takken van de familie de Laminne hadden interesse in automobielen. De afstammelingen uit het eerste huwelijk van Ernest de Laminne, ridder Fernand de Laminne de Bex en zijn zus Martine gingen in 1929 op reis naar de Vogezes, ver-



Fernand en Monique de Laminne de Bex in 1930, kort na hun huwelijk in een 1930 Ford A Roadster. (Daniel de Moffarts)

trekkend van het kasteel van Harzé, eigendom van de weduwe van Edgard de Potter d'Indoye, Gabrielle Dekens. Het gezelschap omvatte ook nog Monique de Potter d'Indoye, dochter van Edgard en Gabrielle en verloofde van Fernand de Laminne de Bex en verder nog leden van de families de Laminne, de Patoul, van Wassenhove en Briers de Lumey.

Ridder Fernand de Laminne de Bex trouwde in 1930 met Monique de Potter d'Indoye, en we zien op verschillende foto's de jonggehuwden, en later hun oudste dochter met een 1930 Ford A Roadster.

Vele jaren later zien we de naam de Laminne nog een keer terug, en dit bij de trouwauto van koning Boudewijn met Fabiola, een Cadillac met koetswerk van Vesters & Neirinck. Het plexiglazen dak werd gemaakt door de firma Obra uit Luik, die toen onder bewind stond van Pierre de Laminne en Paul de Hemptinne.

Met dank aan Daniel de Moffarts, Christian de Hemptinne, Pol Sonet en Stephan Ghys. Luchtvaartbronnen: Vieillestiges.be en Luchtvaartgeschiedenis.be



▼ Links Ford A in 1932 met Michèle de Laminne de Bex, de oudste dochter van Fernand de Laminne en Monique de Potter d'Indoye. Michèle trouwde later met baron Emmanuel de Moffarts, dit zijn de ouders van Daniel de Moffarts. (Daniel de Moffarts)

Hieronder nog steeds de Ford A, links Michèle de Laminne de Bex, rechts Françoise van Wassenhove, de nicht van Alfred en Martine de Laminne de Bex. (Daniel de Moffarts)



De trouwauto van Boudewijn en Fabiola in 1960 was een Cadillac met een speciale carrosserie van Vesters & Neirinck uit Brussel. Het plexiglas dak van was een realisatie van de firma Obra uit Luik, toen bestuurd door Pierre de Laminne en Paul de Hemptinne. (Christian de Hemptinne)

Over de ontstaansgeschiedenis van de Auto – Deel 3 –

Tekst: Philippe Casse

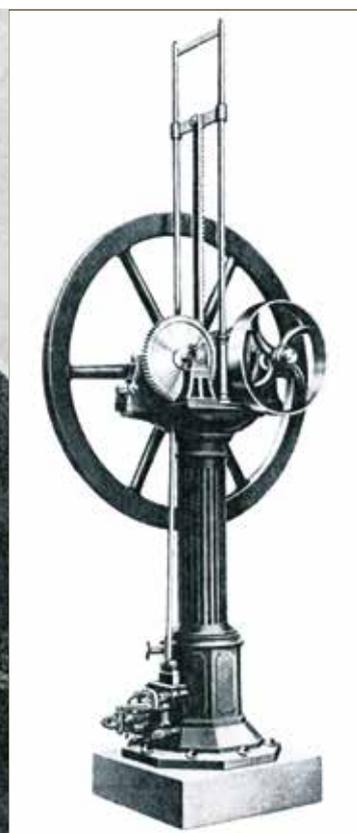
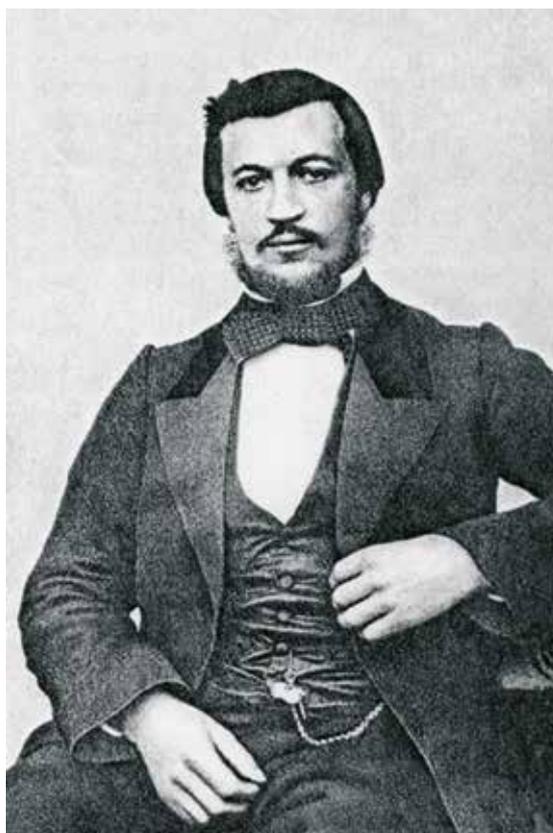
Er zijn redenen genoeg om Philippe Casse, na een lange carrière in de automobielwereld, de titel van autohistoricus te verlenen. Ook vandaag is hij nog actief in die wereld, maar nu van de hobbykant. De autogeschiedenis is zijn passie, het ontstaan van de automobiel is één van zijn stokpaardjes. Hij gaf er reeds talrijke lezingen over, en nu stemde hij ermee in om zijn geschriften over dit onderwerp te publiceren. In ons nummer 41 stak hij van wal, hier volgt het derde en laatste deel.

In 1860 kwam ook een Duitser vanuit zijn geboortestad Stuttgart naar Parijs. Zijn naam was Gottlieb Daimler. Hij had een technisch diploma en kon, toen hij kennis maakte met de Lenoir-motor, ook snel de zwakke punten onderkennen. Hij was ook op zoek naar een job en vond die bij Périn, een fabrikant van houtbewerkingsmachines. Toeval of niet, in 1886 werd dit bedrijf omgedoopt tot Panhard & Levassor!

Een andere Duitser maakte kennis met de Lenoir-motor, maar dan in Keulen. Het was August Otto die tot hetzelfde besluit kwam als Daimler. Hij experimenteerde lange tijd met alle elementen van deze motor, en omdat

hij er niet meteen in slaagde om de brandstof samen te persen bij de inlaat, had hij het geniale idee om de zuiger van de motor hiervoor te gebruiken en “Eureka”: de viertaktmotor was uitgevonden! Om het vermogen op te wekken dat nodig was voor deze compressieslag, ontwikkelde hij een 4 cilindermotor. We schrijven 1862.

August Otto associeerde zich met Eugen Langen om motoren te gaan bouwen, die eigenlijk te vergelijken waren met die van Barsanti & Matteucci, maar dan beter. Zodoende beroofden zij de Italianen strikt genomen van hun welverdiende winst. De Otto & Langen motoren waren veel te groot



August Otto en de viertakt Otto-motor

om in een voertuig te monteren en kenden bijgevolg enkel succes als stationaire motoren.

Maar Langen was bevreesd van de dromende Otto en schoof hem op een weinig elegante manier aan de kant om vervolgens mee de Deutz maatschappij te stichten. Daar vond Daimler op 1 juli 1872 eindelijk een emplot in de motorenbranche. Net voordien hadden Deutz en Langen ook de geniale maar bescheiden Wilhelm Maybach aangevonden. Daimler buitte hem jarenlang uit als bron van uitvindingen die hij zelf zo graag had gedaan.

In 1881, verliet Daimler de Deutz fabriek om zijn eigen firma te stichten, maar hij vergat niet om Maybach mee te nemen. De eerste Daimler-motor van 1883 was eigenlijk niets anders dan een Maybach-motor! Het is ook opvallend dat Daimler, Otto, Panhard en Levassor elkaar leerden kennen door toedoen van de Belg Edouard Sarrazin.

Sarrazin was de vertegenwoordiger van Daimler in Frankrijk en hij verkocht de productielicentie van de motoren

aan Panhard & Levassor. Hij stierf op Kerstavond 1887 op de jonge leeftijd van 47 jaar. Zijn weduwe Louise zette zijn zaak verder. Drie jaar later zou ze trouwen met Emile Levassor!

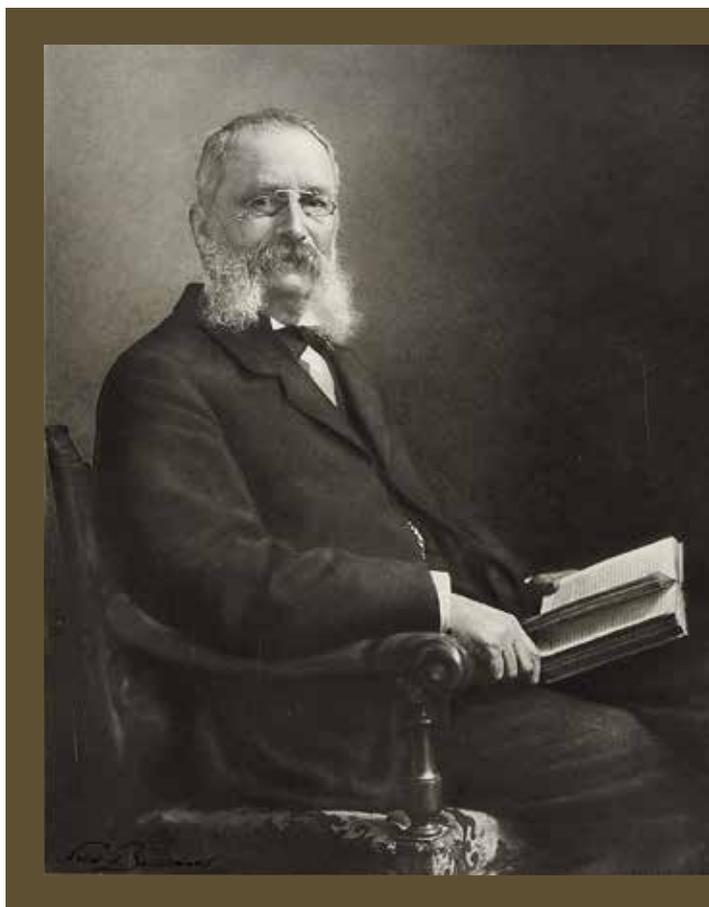
Het staat vast dat er op het einde van 1887 een driewieler met verbrandingsmotor rondreed in Brussel, en helemaal zeker is dat die de avond van 9 januari 1888 meermaals het traject aflegde tussen de Schaarbeekse- en Louisapoort met een snelheid van 5 tot 8 km/u, en met als passagiers ondermeer Léon Monnoyer en Paul Janson. Een handige smid, Jean Dheyne, bouwde er de van verbrandingsmotor van, met een elektrische ontsteking met batterij. Alhoewel ik geen gedetailleerde beschrijving van deze motor terugvond, lijkt he me dat het een eencilinder tweetaktmotor was met inductiepomp. Hij zou 90 kg zwaar zijn geweest. Zoals is te zien had dit eigenaardige voertuig twee aangedreven voorwielen en een sturend wiel achteraan.

Intussen in Mannheim, stonden ingenieur Carl Benz en zijn mooie echtgenote Bertha Ringer aan de rand van het faillissement van hun handel in



Wilhelm Maybach

Edouard Sarrazin en zijn echtgenote Louise, later mevrouw Levassor





De geheimzinnige auto van Dheyne

bouwmaterialen, terwijl ze er ook van droomden om motoren te gaan bouwen. Het lijkt erop dat Daimler en Benz elkaar nooit ontmoetten, maar ze werden wel snel concurrenten.

Benz Patentmotorwagen uit 1886, officieel de eerste auto uit de geschiedenis

De eerste realisatie van Daimler was een eenvoudige motorfiets uit hout die hij "Einspur" doopte, of "enkelspoor" in het Nederlands. Het was niet veel meer



dan een eenvoudige testbank om de zeer vooruitstrevende motor van Maybach verder te ontwikkelen.

Op 10 november 1886 zou Daimler met deze vreemd ogende motorfiets uit hout 3 km hebben afgelegd van Bad-Cannstadt naar Untertürkheim, in de omgeving van Stuttgart.

Enkele weken later, op 31 december 1886, draaide de motor van Carl Benz op de testbank! In vergelijking met de motor van Daimler, was het ontwerp van Benz helemaal anders, want hij had zijn lichte motor ontworpen als integraal onderdeel van de structuur van een klein driewieling voertuig met sturend voorwiel. De aandrijving had twee versnellingen en gebeurde via riem en kettingen.

Benz was een typische ingenieur en was bovendien naar het schijnt nogal introvert. Hij dacht dat zijn ideeën succes zouden hebben, enkel en alleen door zijn voertuig te testen bij zijn werkplaats en door af en toe even een gewaagde rondrit te maken in de buurt. Gelukkig had zijn charmante echtgenote een betere kennis van de basisprincipes van wat we tegenwoordig marketing noemen.

Het is ook bekend dat ze rechtstreeks was betrokken bij de ontwikkeling van hun "Patentwagen", niet enkele samen met haar echtgenoot maar ook met hun twee zonen Richard en Eugène, respectievelijk 12 en 14 jaar oud. Maar Bertha wou boven alles dat de wereld eindelijk de auto en de motor van haar man zou ontdekken en dat er over gesproken zou worden!

Niemand was getuige van de conversatie die Bertha ongetwijfeld heeft gehad met haar man, de avond van 4 augustus 1888, maar men kan zich levendig voorstellen dat ze aan haar man zou gezegd hebben: *"Liefste, morgen ga ik mijn moeder bezoeken samen met de twee jongens. Ik zal de eerste trein nemen naar Pforzheim (106 km van Mannheim). Je hoeft niet op te staan! Ik stuur je wel een telegram van zodra we zijn aangekomen."* En zoals alle brave huisvaders, zal Carl die woorden letterlijk genomen hebben.



Bertha Ringer, alias mevrouw Benz, de eerste autoreiziger uit de geschiedenis

Maar die sluwe Bertha had een ander plan in haar hoofd. De volgende morgen, voor dag en dauw, duwde ze, samen met haar twee zonen, de Patentwagen naar buiten en ze vertrokken samen voor een spannende reis. Ze moesten zich in brandstof bevoorraden bij de drogisterijen onderweg, want de motor draaide op wasbenzine, een product dat destijds in de droogkuis werd gebruikt. Ze moesten ook regelmatig water bijvullen, want de motor werkte met waterkoeling, maar zonder radiator. Na twintig uur bereikten ze hun bestemming.

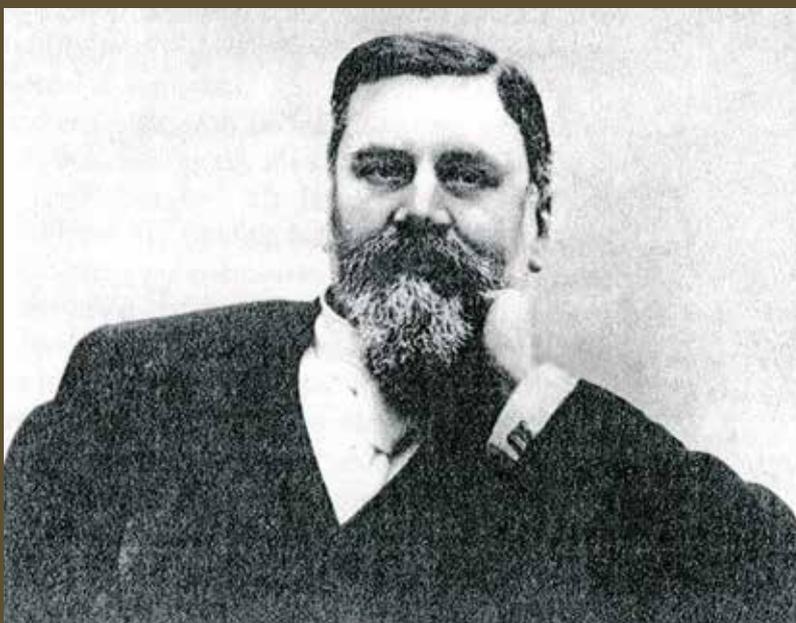


De eerste autoreis, opnieuw in scène gezet door Mercedes-Benz voor een reclamefilm

Die dag vond Bertha Benz niet meer of minder dan het Automobilisme uit. Alle automobilisten ter wereld hebben dit te danken aan deze charmante en ondernemende dame. De pers deed verslag van deze avontuurlijke tocht en aan de andere kant van de grens maakte Armand Peugeot zich de bedenking dat de automobiel wel een interessante groeipool zou kunnen zijn voor de familiale onderneming, gespecialiseerd in de fabricage van zagen, gereedschappen en keukengerie.

Intussen verkocht de weduwe Sarrazin Daimler motoren aan Panhard & Levassor.

Emile Levassor en Armand Peugeot





Deze de Dion-Bouton met Rothschild carrosserie is te zien in Autoworld. Het was in 1901 de persoonlijke auto van Graaf de Dion.

Er zijn uiteraard meerdere redenen die verklaren waarom Frankrijk het eerste land was waar de automobiel een commercieel succes werd. De Fransen, en meer bepaald de Parijzenaars, waren altijd al tuk op nieuwe modes en de eerste automobielen waren een typisch speeltje voor de welstellende burgers, die enkel maar wilden gezien worden aan het stuur ervan, ook al reden ze slechts 15 km/u. Men mag ook niet vergeten dat Frankrijk destijds over het meest ontwikkelde wegennet beschikte.

De gebroeders André en Edouard Michelin

Panhard-Levassor en Peugeot waren dus de pioniers die de eerste vonk

gaven aan de automobiemarketing, intussen 130 jaar geleden.

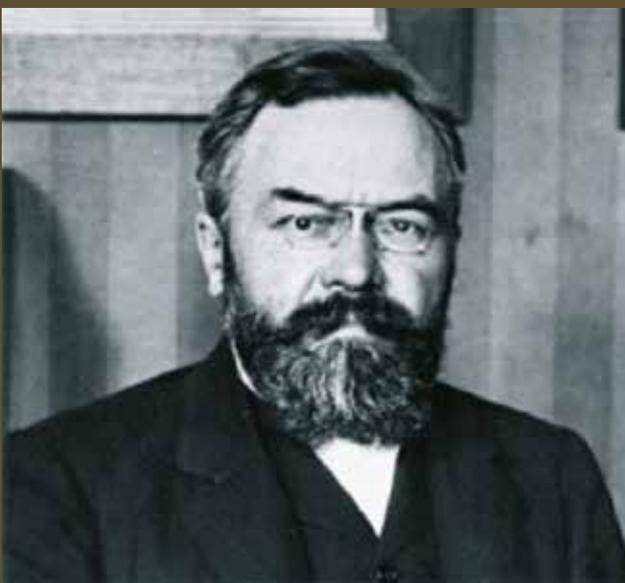
Er ontstonden in hun kielzog honderden andere merken, waarvan er velen de motoren van Benz en Daimler zouden gebruiken, of van enkele andere constructeurs die het voorbeeld volgden, zoals Markies Albert de Dion, ook van Belgische afkomst!

Reeds vanaf 1880 bouwde de Dion in Parijs verschillende lichte stoomvoertuigen, maar hij was er al snel van overtuigd dat ze veel gemakkelijker in gebruik zouden zijn met een verbrandingsmotor. Zijn vennoot Georges Bouton ontwikkelde een knappe viertakt éencilindermotor die een gigantisch succes zou kennen.

Hij zou door talrijke kleine constructeurs worden gebruikt, om dat ze niet de middelen of de mogelijkheden hadden om zelf motoren te gaan produceren. Zelfs de briljante Louis Renault was één van hen bij het begin van zijn carrière.

Er bleef slechts één element uit te vinden om het rijden te vergemakkelijken en in het bijzonder om snel te kunnen rijden, ook al was dat toen eerder relatief: lucht tussen de velg en de weg brengen!

Veearts John Boyd Dunlop was de eerste die erin slaagde een opblaasbare





Het eerste stuurwiel uit de autogeschiedenis was te vinden op de Panhard & Levassor van Vacheron in de legendarische Paris-Rouen van 1894, de eerste autowedstrijd uit de geschiedenis.

band te fabriceren voor de fiets van zijn zoon in 1837. Maar de industriële productie van luchtbanden hebben we te danken aan André en Edouard Michelin, zonder ook de Schotse Elisabeth Pugh-Parker te vergeten.

De snelle ontwikkeling van de auto is uiteraard ook te danken aan de motivatie van die eerste automobilisten. De auto werd al gebruikt voor wedstrijden, lang voor hij een werktuig werd! De eerste wedstrijd werd in 1894 georganiseerd, en de sport werd zeer

snel één van de belangrijkste basissen voor de technologische ontwikkeling, maar ook een formidabel marketing-instrument.

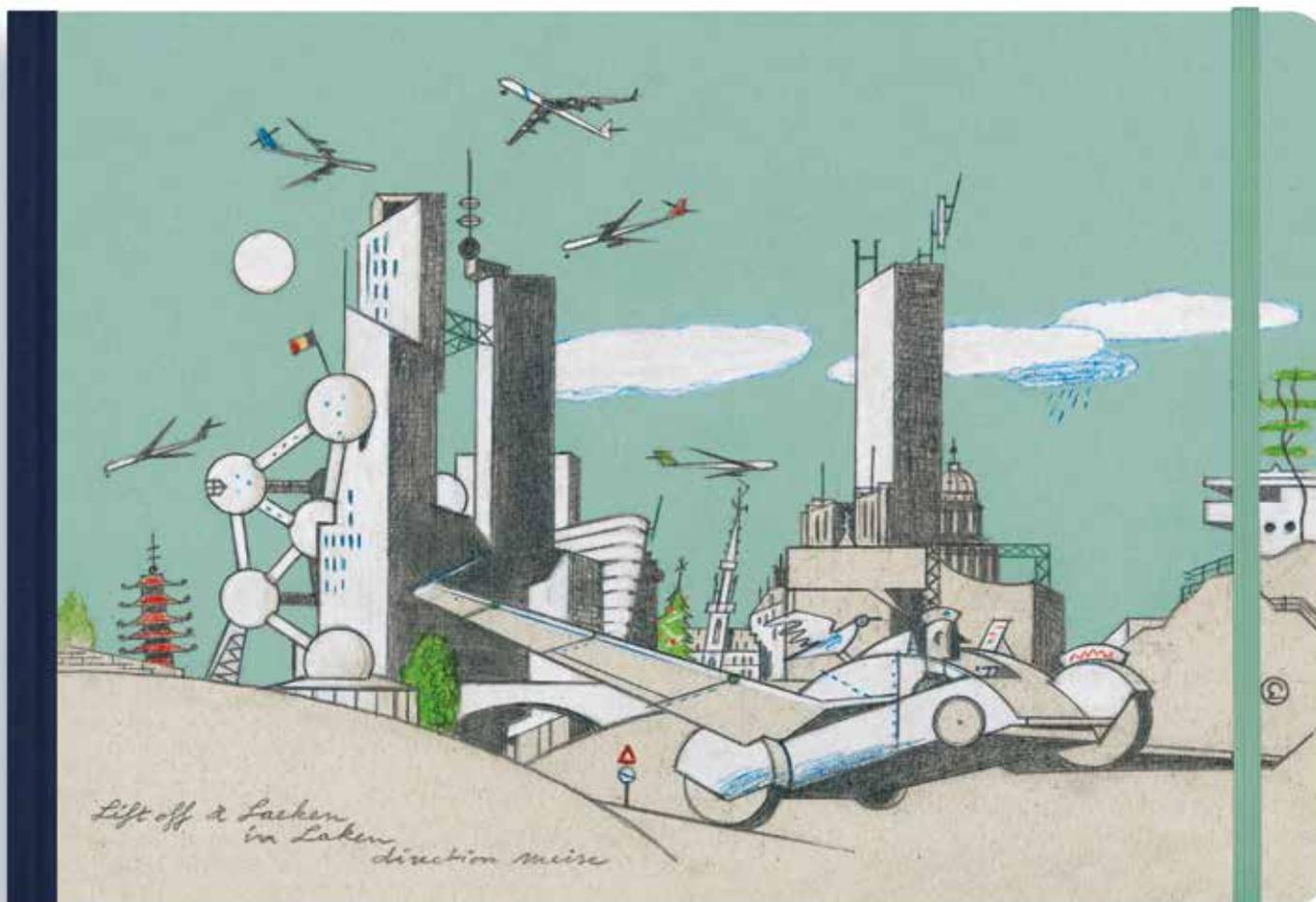
Er was even concurrentie tussen benzine, stoom en elektriciteit, maar vanaf het begin van de XXe eeuw namen de koolwaterstoffen de bovenhand tot in recente tijden waar, om vele redenen die niet allemaal met de automobielwereld hebben te maken, de elektriciteit weer komt opzetten. Maar dat is een ander verhaal...



De elektrische auto is misschien de auto van de toekomst. We zouden bijna vergeten dat het eerste wereldsnelheidsrecord in 1899 werd gevestigd met een elektrische auto, de Jamais Contente van de Belg Camille Jenatton: 105 km/u!

Brussels by Ever Meulen

Koffermaker ofte Malletier Louis Vuitton startte enige tijd geleden met een reeks boeken over de steden waar het toe doet, en ging daarvoor te rade bij kunstenaars die een bepaalde band hebben met de stad die hen werd toegewezen. Brussel mocht natuurlijk niet ontbreken in dit pantheon, en ze kwamen terecht bij een geadopteerde Brusselseir: Eddy Vermeulen, beter bekend als Ever Meulen.

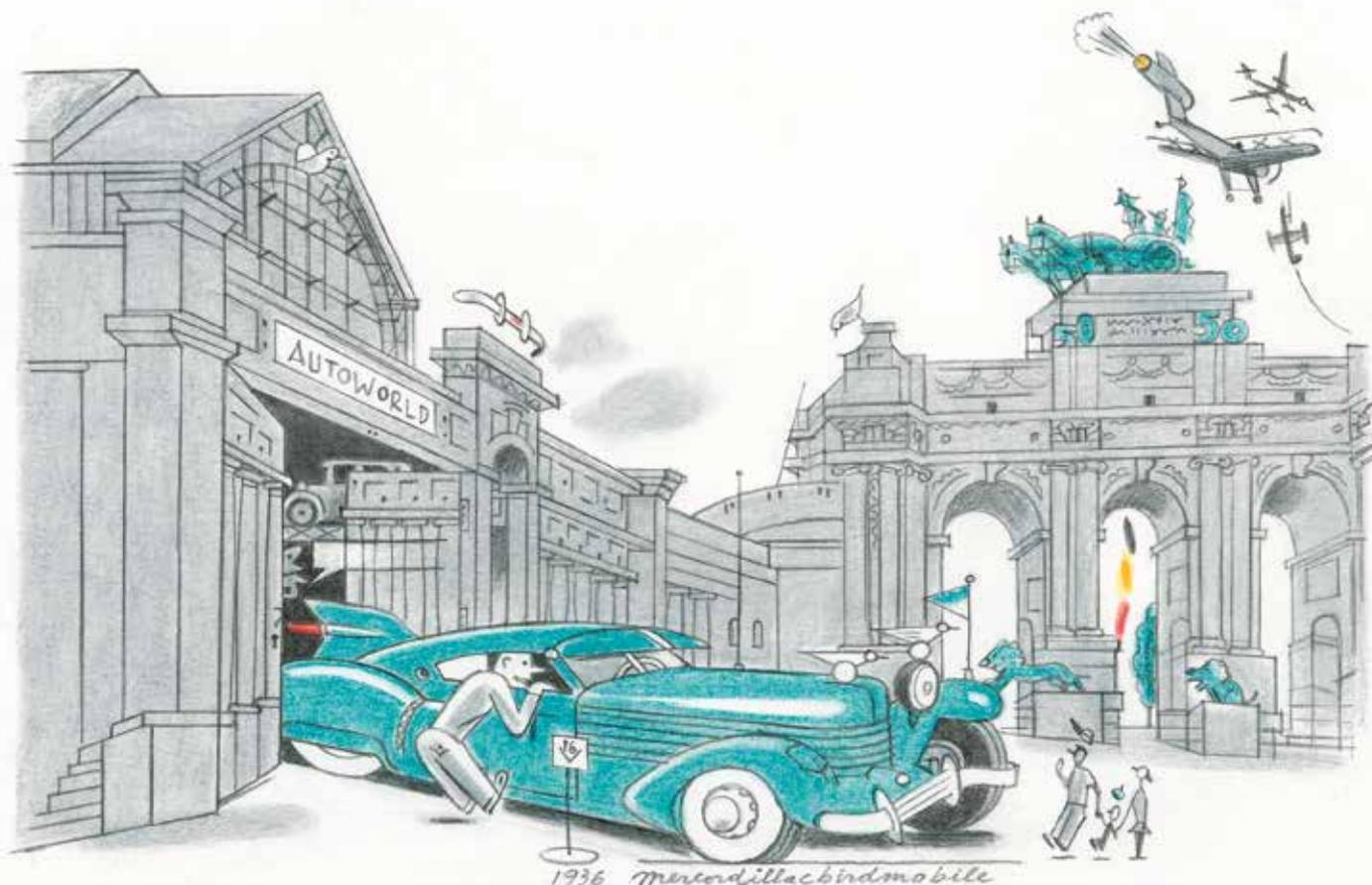


Ever Meulen is een gereputeerd graficus die in stilte internationale roem verwierf, tot in de USA. Ironie is alomtegenwoordig. Gaandeweg ontwikkelde hij een verrassend en uniek idioom. Zo werd hij de uitvinder van zijn eigen vrije, poëtische en geestige wereld met heel vaak de carrosserieën van een klassieke auto als zijn favoriete model. Zijn klare tekenstijl verwierf faam en navolging tot ver over de landsgrenzen. Hij werkt voor binnen- en buitenlandse tijdschriften, maakt affiches, postzegels en platenhoezen. In ons land is hij onlosmakelijk verbonden met zijn werk voor Humo en zijn affiches voor muziekfestivals. Hij is afkomstig uit het West-Vlaamse

Kuurne, maar bleef na zijn studies aan Sint Lukas hangen in Brussel.

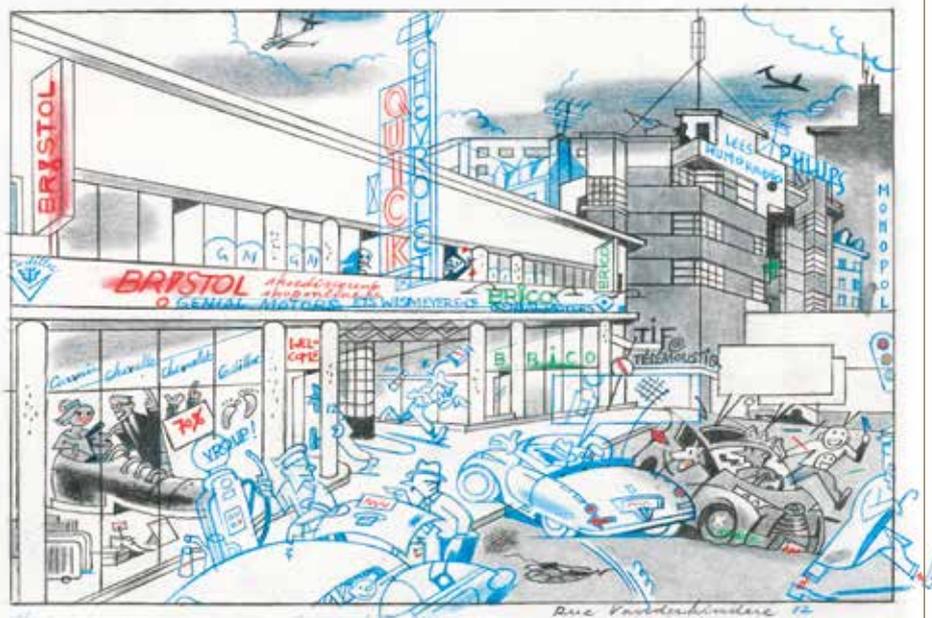
“Met dit boek wil ik hulde brengen aan Brussel. Aan deze stad heb ik alles te danken. Brussel heeft me als jongeman binnengeloofd in de twintigste eeuw, en me mijn helden geschonken: René Magritte, Hergé, Jacques Brel, Eddy Merckx, Jacky Ickx, Arno. Bovendien teken ik het liefst dingen waar ik van hou, en die ik dus goed ken”, zegt hij daarover.

Eddy is een *car guy*. Hij heeft een Oldsmobile Rocket die maar niet klaar geraakt en hij verplaatst zich de laatste



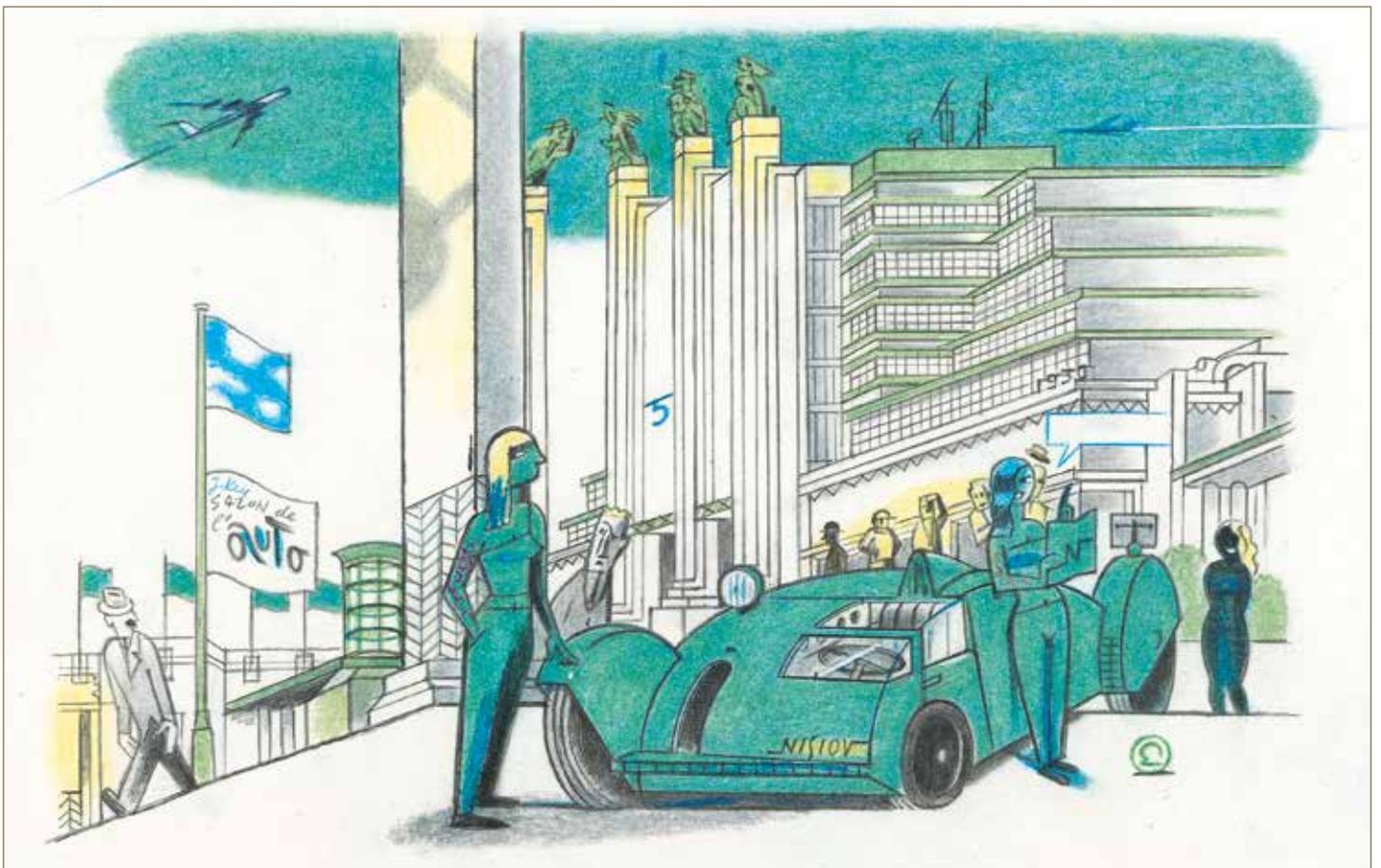
jaren graag in een schitterend originele Chevrolet Corvair coupé uit 1960, kleur Cascade Green, want hij heeft iets met groen, de kleur dan toch, en dat is ook te zien aan zijn jongste worp. Zijn liefde voor de automobielen komt tot uiting in bijna elke tekening. Er is er eentje die regelmatig terug opduikt, de Nisiov, een asymmetrische onmogelijke automobiel. Nisiov is een anagram van (Gabriel) Voisin, een automobiele en aeronautische kunstenaar die met zijn "Laboratoire" de nodige brandstof leverde.

Evermeulen heeft zo nog een paar dada's die regelmatig terugkeren in de georganiseerde chaos van zijn tekeningen, zoals de man met de pijp en een hoedje (tiens ik weet niet of Eddy (nog) rookt), een vogeltje of een vliegtuig. Of fictieve perspectieven. Hij is een adept van de "klare lijn" die Hergé op de wereldkaart zette, maar hij geeft er telkens weer een draai aan. Als hij gebouwen tekent, en hij doet in dit boek eigenlijk niet anders, dan lijkt het of de stijl van zijn tekening is aangepast aan het werk van de architect in kwestie. Elke tekening is een verhaal op zich en er zijn zoveel referenties en dubbele bodems dat het een plezier is om ze allemaal te ontcijferen.



Ook al ontsnappen er waarschijnlijk nog even veel. Geometrie is een constante, met scherpe vormen en een ironische, vaak nostalgische blik op de kleine en grote veranderingen van de stad.

"Mijn Brussel is eerder het Brussel van de rand dan het centrum, eerder het Atomium dan de Grote Markt. Ik ben niet op zoek gegaan naar de stad die je op postkaarten ziet. Ik heb elders gekeken."



Ever Meulen, Brussels

Louis Vuitton, 152 blz.
45,00 euro (Nederlands,
Frans en Engels).

Tentoonstelling van 17 juni
tot 5 september in het MAD
in Brussel.

In zijn Brussel is er in ieder geval nog ruim plaats voor de auto. Het is bij elke auto opnieuw een hele klus om uit te maken waar hij zijn inspiratie haalde, maar een voorliefde voor “Amerikanen” is zeker niet weg te cijferen.

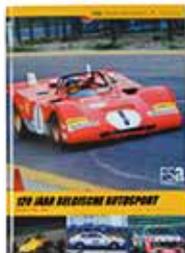
“Brussels” is ook een staalkaart van zijn onnavolgbare stijl die zo dikwijls werd geïmiteerd (maar nooit geëvenaard, om er een cliché tegenaan te gooien). Een

prachtig boek, met een frisse kwaliteit die je doet twifelen of de kleuren van de wasco's wel helemaal zijn opgedroogd. Uren nostalgisch kijkplezier, niet enkel voor de liefhebbers van Europa's hoofdstad en de architectuur, maar ook voor de car nuts en zeker voor de liefhebber van details en visuele grapjes. Neen, de beste adressen van onze hoofdstad ga je niet terugvinden, maar je krijgt zeker wel geesting om op exploratie te gaan.





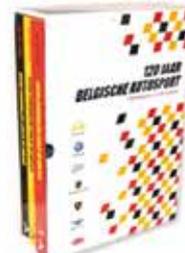
120 Jaar Belgische Autosport
– Volume 1: 1896 – 1965
€ 59,00

[In winkelmand](#)
[Details](#)


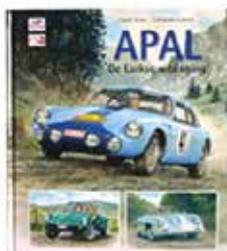
120 Jaar Belgische Autosport
– Volume 2: 1966 – 1980
€ 59,00

[In winkelmand](#)
[Details](#)


120 Jaar Belgische Autosport
– Volume 3: 1981-2016
€ 59,00

[In winkelmand](#)
[Details](#)


BOX: 120 jaar Belgische
Autosport
€ 195,00

[In winkelmand](#)
[Details](#)


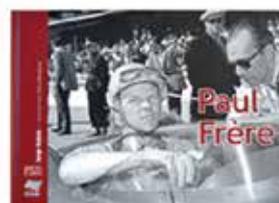
APAL, De Luikse uitdaging
€ 40,00

[In winkelmand](#)
[Details](#)


De Odyssee van de Auto-
Kanon-Mitrailleurs
€ 35,00

[In winkelmand](#)
[Details](#)


Het Grote Boek van de
Belgische Automobiel
€ 72,00

[In winkelmand](#)
[Details](#)


Paul Frère
€ 49,00

[In winkelmand](#)
[Details](#)

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

www.historicar.be

U bent uniek. Maar nooit alleen.

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



www.kbcprivatebanking.be



Private Banking