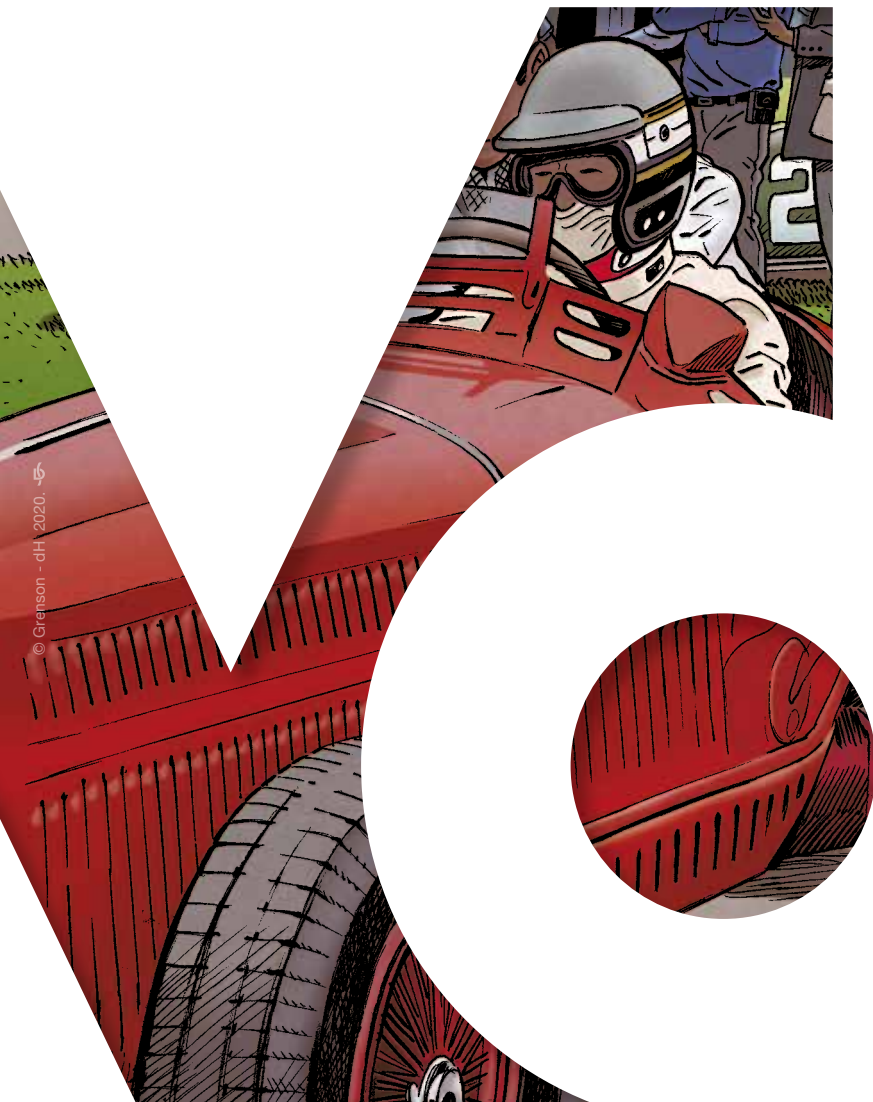


Fsa HISTORICAR

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





© Grenson - dH, 2020.

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

Werkten mee aan dit nummer:

Laurent Zilli – Paul E. Frère –
Nick Jonckheere – Eric Jansen

Lay-out:

www.buzybee.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. Automobiellclub van Vlaanderen

Rolls Royce Entouasiasts' 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

Passion for Cars



Er zijn in de voorbije maanden in ons land een aanzienlijk aantal boeken over auto's verschenen. Dat is eerder ongewoon in deze tijden van voortschrijdende digitalisering. De meest opvallende komen in dit nummer aan bod, ik denk aan de indrukwekkende trilogie die Christophe Gaascht, Claude Yvens, Serge Dubois, Pierre Van Vliet, Martin Businaro en Emeric de Baré bij elkaar penden voor de honderste verjaardag van het Circuit van Spa-Francorchamps, of nog de turf (3,5 kg) die in het Nederlands en het Frans verscheen over de ongelooflijk rijke geschiedenis van auto-importeur, -assembleur en-wat-weet-ik-nog-meer Beherman. Voor de liefhebbers van de taal van Molière verscheen er bij de Editions Mols onder de titel "Tout autour de nous" ook een boek met cursiefjes van Jacques Ickx. Hij was niet enkel de vader van Jacky en Pascal Ickx, maar in zijn tijd ook een vooraanstaand auteur en (auto)journalist.

Een ander boek dat de aandacht verdient is "Passion for cars". Het is, zeker in ons land, uitzonderlijk dat er een boek verschijnt over de autocollectie van één man (ook al ontbreekt het in ons land niet aan grote en rijke collecties). Laat u vooral niet afschrikken door de wat banale titel, tik een combinatie van beide woorden in en Google spuit een hele reeks computerbladzijden met mogelijke links. De collectie waarover het gaat is evenwel verre van banaal. Thierry Dehaeck is een gekende verzamelaar met een rijke staat van dienst. Zijn collectie is eclectisch te noemen. Ze omvat unieke auto's van verschillende merken, niet zelden in originele nieuwstaat. Alle Jaguar XK's, Maserati's, Ferrari's, Rollsens, Mercedes SL en SLS'sen.... Hij heeft een zwak voor Citroëns, en dan vooral voor SM's, waarvan hij praktisch alle modellen



bezit, inclusief de snelste: de recordwagen van de Amerikaan Jerry Hathaway waarmee op de zoutvlakten van Bonneville de snelheid van 332 km/u werd gehaald. Hathaway liet ook een SM pick-up met

speciale trailer bouwen – bekend als "The Rig" (zie foto) - waarmee de recordwagen werd vervoerd... en ook die is te bewonderen in het museum van M. Dehaeck, gelegen in Ieper. Zijn collectie telt een 50-tal auto's, en die komen allemaal uitgebreid aan bod, inclusief hun eventuele palmares. Hij verzamelde in de loop der jaren eveneens een mooie collectie kermiswagentjes van L'Autopède. Hij heeft er rekken vol van, maar ook een werkende kermismolen met de mooiste exemplaren.

Passion for Cars is geschreven in het Engels, telt 352 blz en heeft een formaat van 305x352 mm en kost 59 euro. Het is meer dan een koffietafelboek, ook al kan het die rol moeiteloos vervullen. Misschien nog een ideetje voor onder de Kerstboom? Het is online te bestellen via:

<https://cadycars.be/shop/product/passion-for-cars-the-collection-of-thierry-dehaeck/>

Leo Van Hoorick

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

À
PARIS

Final call for entries

Important Collectors' Cars and Fine Automobilia

Paris, France | 3 February 2022

ENQUIRIES

+33 1 42 61 10 11

eurocars@bonhams.com

bonhams.com/motorcars

Selected lots from

THE DOLLESCHEL COLLECTION

Inhoud

3
6 – 17
18 – 22
24 – 28
29 – 31
32 – 36
37 – 38

Adverteerders

Agenda

Edito

De eerste Japanse assemblagefabriek in Europa

100 jaar Gillet

Pioniersauto's in Waalse garage

Gezien

ENB in miniatuur

Boeken

2	Vander Haeghen
4	Bonhams
23	Mercedes-Benz
39	www.historicar.be
40	KBC Private Banking

- Retromobile Paris: 2-6 februari 2022
- Techno Classica Essen: 23-27 maart 2022
- Rétromoteur Ciney, 4-6 juni 2022
- Interclassics Days of Elegance: 18-19 juni 2022

Autoworld

- Tot 23/01/2022: Supercar Story
- Tot 30/01/2022: 100 jaar Spa-Francorchamps
- Februari-maart: Love Bugs
- Juli – augustus: Alfa Romeo

Voor meer details: www.autoworld.be

Omslag

Eerder dit jaar werden in een verlaten Waalse garage drie auto's uit het begin van de vorige eeuw ontdekt: een Renault uit 1901, een de Dion-Bouton uit 1903 en een Pipe uit 1904. Vooral de laatste is een echte ontdekking. Van dit belangrijke Brusselse merk zijn er nauwelijks nog overlevers, en dit is bovendien een unieke viercilinder met Snutsel-carrosserie. Misschien wordt het wel de jouwe: ze worden geveild door Bonhams in Parijs op 3 februari 2022. Lees er alles over vanaf blz. 25.



HONDA BELGIUM: de eerste Japanse assemblagefabriek in Europa

Door Paul E. Frère

Hoewel Honda nooit de verkoopcijfers van Toyota of Nissan haalde, was het één van de eerste Japanse merken die in Europa voet aan grond kreeg. Honda maakte eerst naam en faam via de motorsport. Schoorvoetend volgde de verkoop van “Mopetto’s”, de Japanse naam voor bromfietsen. Weldra zal het 60 jaar geleden zijn dat Honda in Aalst startte met de assemblage van tweewielers. Vanuit België wou Soichiro Honda, de bezielende kracht achter het gelijknamige merk, Europa veroveren. Het werd geen gemakkelijke opgave.

Voor velen hebben Japanse producten steeds deel uitgemaakt van het dagelijks bestaan. Denk maar aan merken als Canon, Nikon of Minolta. Culinair hebben velen onder ons reeds geproefd van sushi of mochi. Iets oudere lezers daarentegen herinneren zich nog maar al te goed de tijd dat Japan een ver, vreemd eiland was. De inwoners droegen er kimono's en het land werd geleid door een keizer. Het trad op de voorgrond tijdens de 2^{de} wereldoorlog door de zijde van Duitsland te kiezen. Drama's als de Japanse aanval op Pearl Harbor en de uiteindelijke overgave na het droppen van atoombommen op de steden Hiroschima en Nagasaki vergeet je niet gauw. Daarna werd het opnieuw stil rond Japan.

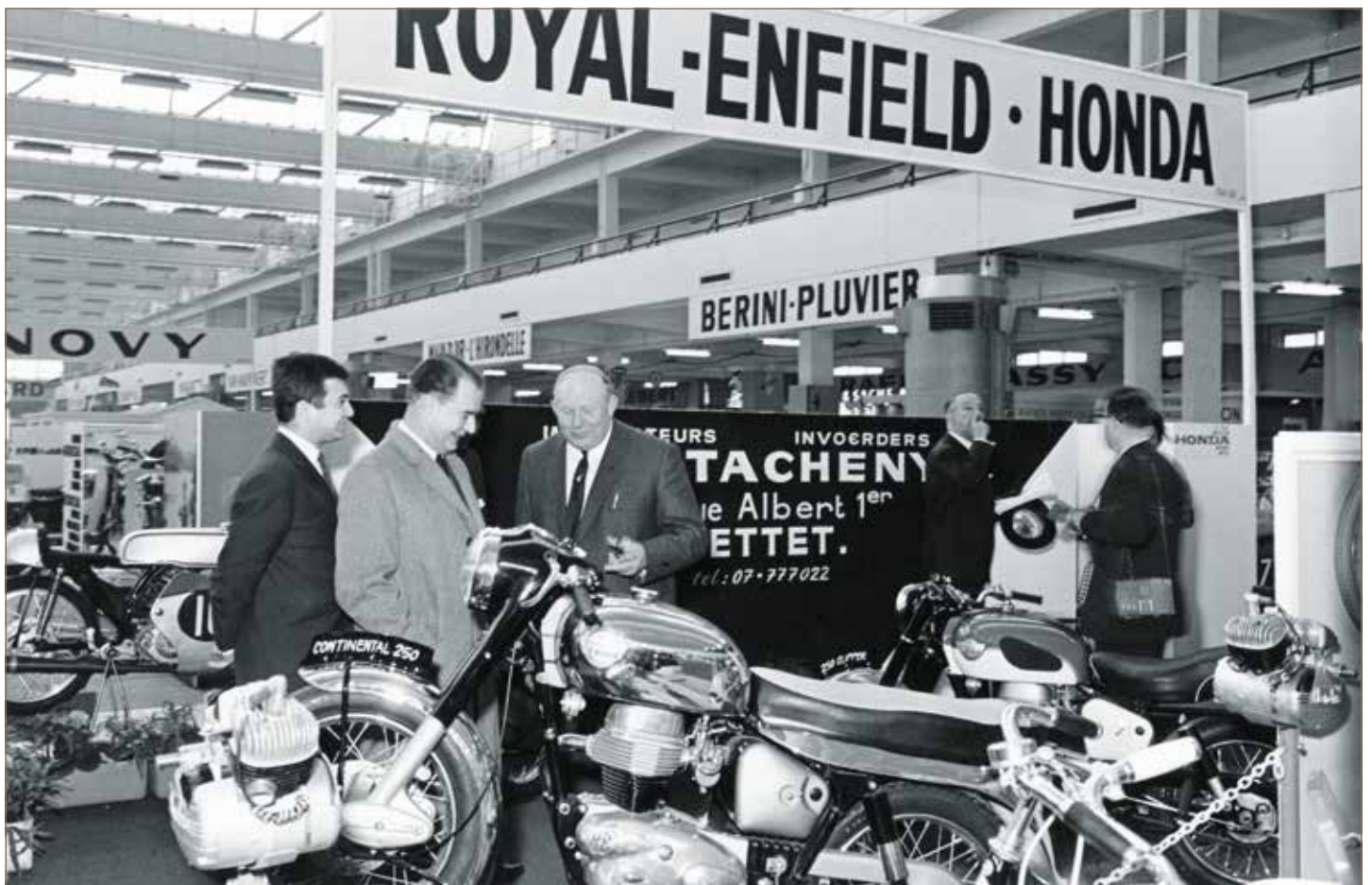
Het naoorlogse tijdperk betekende voor heel wat landen puin ruimen en de handen uit de mouwen steken. Ook in ons land kwam de autoassemblage langzaam maar zeker op gang. In 1950 werden er 57.978 nieuwe personenwagens ingeschreven. In Japan daarentegen bedroeg de productie van auto's met vier wielen amper 2000 stuks. Het gemotoriseerde verkeer bestond er dan ook hoofdzakelijk uit tweewielers en

driewielers. Van dit laatste type werden dat jaar liefst 62.265 exemplaren gebouwd. Bovendien moedigde de regering de productie van vrachtwagens aan. Dit was belangrijk voor de heropbouw. Bedrijven schoten als paddenstoelen uit de grond. Gedurende de jaren vijftig nam de productie met reusachtige schreden toe maar exporteren bleek niet zo eenvoudig.

■ Grote Prijs van België voor motoren 1960

De wereldtentoonstelling in 1958 te Brussel zou ook voor de Japanse motoren auto-industrie deuren openen. Hier werden, weliswaar schoorvoetend, de eerste contacten gelegd. Hoewel er niet meteen contracten werden gesloten werd de aandacht gevestigd op het kleine België en dit op het ogenblik dat de praktische realisatie van de Europese Unie een feit werd. Bovendien had een bezoek van Koning Boudewijn aan Japan de contacten tussen beide landen een flinke boost bezorgd.

Honda, Japan's grootste motorenproducent, stuurde in 1959 een delegatie naar ons land om een invoerder te



zoeken voor het verdelen van motoren. Zo kwam de delegatie ook langs bij de Garage van Jules Tacheny in Mettet. De Japanners hadden hun huiswerk goed gemaakt. Wie een beetje thuis is in het wereldje van motoren legt meteen het verband tussen Jules Tacheny en de talrijke overwinningen aan het stuur van FN-motoren. In 1931 werd hij door het Luikse bedrijf opgenomen als fabriekspiloot waar hij als teammaat o.a. René Milhoux ontmoette. Na heel wat successen besloot hij zich in 1937 toe te leggen op z'n garage waar hij dealer van FN werd. Na WO II begon hij opnieuw met racen. Eerst met een FN, nadien aan het stuur van een Norton. Na enkele valpartijen en steeds weer de moeilijke revalidatie hing hij in 1952 definitief z'n helm aan de haak. Van dan af hield hij zich volop bezig met z'n garage en met de directie van het circuit van Mettet. In z'n garage verdeelde hij opeenvolgend Austin, Hudson en Jaguar. Hij was eveneens invoerder voor de tweewielers van Norton (1952) en nadien Royal Enfield (1956). Uiteindelijk werd hij de eerste invoerder van Japanse motoren. In 1959 sloot hij immers een deal met de delegatie van Honda. Op het Autosalon van Brussel

in 1960 toonde Jules Tacheny het volledige Honda-gamma voor de eerste maal aan het Belgisch publiek. Op 3 juli van hetzelfde jaar vond de Grote Prijs van België voor motoren plaats op het circuit van Francorchamps. Voor Wereldoorlog II werden de wedstrijden gedomineerd door Engelse merken als Norton, Sumbeam of Rudge. Na de bevrijding konden de Britten het niet meer halen van de Italiaanse MV-Agusta's, de Moto Guzzi's of Gileria's. Ook BMW stond z'n mannetje. In 1960 kregen de duizenden motorfans in Spa voor de eerste maal een Japans team voorgeschoteld met piloten als Kitano, Suzuki, Tanaka, Taniguchi of Shimazaki. In de eerste race, de 125cc-klasse, eindigde Kitano op een zevende stek. John Buelens, verslaggever voor het tijdschrift Autotoerist schreef: "Ik moet meteen zeggen dat de Honda's ons aangenaam verrast hebben wat kunnen en stijl betreft. Hun machines, knap van opvatting, prettig van uitzicht, zijn een beetje traag tegenover de ons meer familiale M.V.'s en Ducati's." De vijf Japanners kwamen eveneens aan de start in de 250cc-klasse maar de MV's waren oppermachtig. Een belangrijk initiatief vormde de reclameparade tus-

Jules Tacheny werd de eerste invoerder van Honda in ons land. Hij sloot een deal met Honda in 1959 en zou tot 1963 invoerder blijven.



▲ Aanvankelijk werden de machines van het Honda Racingteam bestuurd door Japanse piloten. Hier zie je Naomi Taniguchi aan het werk.

► Vanaf 1961 maakte de Zwitser Luigi Taveri deel uit van het Honda Team. Meteen regende het overwinningen.

►► Mike Hailwood bijgenaamd "Mike the Bike" behaalde van 1961 tot 1967 liefst vijf wereldtitels aan het stuur van een Honda.

►► Soichiro Honda aarzelde niet om persoonlijk promotie te maken voor z'n merk.

sen de verschillende races. De massaal opgekomen motorfans konden zo het volledige Honda-gamma bewonderen.

Een jaar later, op zondag 2 juli 1961, verscheen het Honda-team opnieuw op het appel. Slechts enkelingen geloofden in de kansen van de Japanse delegatie. Wat was er echter veranderd? Het pilotenteam bestond niet enkel meer uit Japanners. Enkele Europeanen kozen eveneens voor Honda. In de 125cc-klasse was het meteen raak. De Zwitser Luigi Taveri behaalde de overwinning. De drie eerste plaatsen waren voor Honda. Nadien volgde de race in de 250cc-klasse. Jim Redman uit Rhodesië snelde als eerste over de streep gevolgd door Tom Phillis (Australië) en Mike Hailwood (GB). De vier eerste plaatsen waren voor Honda. Op de vijfde en zesde stek volgden twee Yamaha's. Op plaats zeven Paddy Driver (Z-Afrikaan) aan het stuur van een Suzuki. De Japanse suprematie in de motorsport was een feit. Bovendien had Jim Redman het ronderecord scherp gesteld op 185,030 km/u. In 1962 triomfeerde Honda opnieuw in de Grote Prijs van België op Francorchamps. Werde de nieuwe categorie 50cc nog gewonnen door Suzuki dan waren de Honda's oppermachtig in de 125cc en de 250cc. Ook in het Verenigd Koninkrijk triomfeerde Honda door de eerste vijf plaatsen te behalen in de 250 cc en 125 cc klasse tijdens de TT-race op het eiland Man. Het was pas het derde jaar dat Honda aan dit evenement deelnam.

Inmiddels bouwde Honda 935.859 tweewielers in 1961 en werd zo de grootste producent van motorfietsen ter wereld. Het verkopen van deze reusachtige hoeveelheid tweewielers was een hele uitdaging voor Honda. De intrede op de Amerikaanse markt in 1959 was vlot verlopen. Het werd tijd om voet aan grond te zetten in Europa, waar er jaarlijks een markt van 2 miljoen motoren te bespelen viel.

■ De EEG als hindernis

Met het Amerikaanse succes in het achterhoofd startte Honda in dezelfde periode een Europese verkoopmaatschappij, European Honda GmbH, in het Duitse Hamburg. De Europese landen hadden de voorbije jaren een zeer restrictief invoerbeleid gevoerd om hun binnenlandse industrie te beschermen. De invoerbepalingen en de hoge invoerrechten zouden het Honda moeilijk succes te boeken.

Door op 1 januari 1958 de Europese Economische Gemeenschap op te vormen hadden West-Duitsland, Frankrijk, Italië en de drie Benelux-landen de stap gezet naar een grotere economische eenheid. Via de EEG konden de leidende naties van West-Europa meer gewicht in de schaal leggen bij het beconcurreren van de twee politieke en industriële grootmachten, de VS en de Sovjet-Unie. Het streefdoel van de EEG-landen was om tegen eind 1969



een gemeenschappelijke markt tot stand te brengen. Hierin zouden de douanetarieven tussen de zes landen worden afgeschaft en de verschillende markten zouden een geheel vormen. Landen buiten de EEG kregen te maken met hoge tarieven en invoerquota. Het beleid van de zes landen was erop gericht de groei van de industrie te bevorderen door bedrijven onbeperkte, belastingvrije distributie op een enorme markt te bieden. Wat betekende dit voor een bedrijf als Honda? De motorfietsen, na twee maanden transport van Japan naar Hamburg, zouden worden onderworpen aan een hoog tarief bij de douane. De verkoop van de tweewielers zou niet kostendekkend zijn tenzij de motorfietsen verkocht werden aan een aanzienlijk hogere prijs dan hun Europese tegenhangers. Vele landen, waaronder Japan, namen het beleid van de EEG niet echt ernstig, omdat zij geloofden dat het moeilijk georganiseerd en gehandhaafd kon worden. Uiteindelijk werden zij gedwongen hun mening te herzien.

■ Fujisawa op onderzoek in de EEG

Het beleid van de EEG was december 1961 hot news in de media van Japan en andere landen. Ook bij Honda volgde druk overleg. Takeo Fujisawa, sedert 1949 de commerciële rechterhand van Soichiro Honda en Hideo Iwamura, assistent general manager of administration, wisselden van gedachten over de te volgen strategie. De export van





▲ In 1962 werd het bedrijf Honda Motor of Belgium opgericht. De maquette van het nog te bouwen bedrijf werd voorgesteld.

► In het najaar van 1962 was België in de greep van een koudefront. IJzel en sneeuw zorgden ervoor dat de werken wekenlang werden stil gelegd.

▼ De eerste Honda C310 liep op 27 mei 1963 van de band. Het zou nog een hele tijd vergen voor de productie op kruissnelheid kwam.

motorfietsen naar de EEG naderde snel de toegelaten limiet. Het aantal verkochte tweewielers was echter te laag om winst te maken. Bovendien dreigden de hoge douanetarieven nog meer van de inkomsten van het bedrijf op te slokken. Men vreesde dat de export van motorfietsen niet langer rendabel zou zijn. Om Honda in staat te stellen haar activiteiten uit te breiden op gelijke voet met de concurrenten binnen de EEG, was er maar één oplossing. De beste maatregel zou zijn om Honda motorfietsen te produceren en de verkoop te organiseren in één van de landen van de EEG. Productie en verkoop binnen de EEG zou de kosten van distributie drastisch verlagen. Bovendien zou het aanwenden van lokaal aangekochte

onderdelen en dit tot 60% van de hoeveelheid onderdelen, het eindproduct het label "made in EEC" opleveren. Hierdoor kon het belastingvrij binnen de EEG-markt verdeeld worden. Meteen gaf Fujisawa aan Iwamura de opdracht een marktonderzoek uit te voeren in de EEG-landen. "Ik laat alles aan jou over, voel je vrij om te doen wat je het beste lijkt." Iwamura ging meteen aan de slag. In januari 1962 vormde hij, samen met Kenjiro Okayasu (Aankoop materialen) en Tetsuya Iwase (Afdeling Opleiding, Afdeling Personeel), het "Team voor het Bedrijfsproject Uitbreiding EEG-regio". Het onderzoek zou zich toespitsen op de keuze van een locatie voor de bouw van een productie-eenheid die motorfietsen zou kunnen bouwen. Ook de





mogelijkheid om plaatselijk materialen voor de productie aan te kopen zou worden onderzocht. Ook de omvang van de operatie zou moeten worden ingeschat. Het soort motorfietsen die zouden moeten worden geproduceerd moest eveneens worden bepaald. Het was geen gemakkelijke taak, aangezien de EEG bestond uit landen met onderling grote verschillen. Bovendien was het bij de keuze van een locatie duidelijk dat het gastland politiek stabiel moest zijn met een goede economische basis. Andere factoren in de vergelijking waren de behoefte aan geschoolde arbeidskrachten en een gunstige geografische ligging voor bedrijfsactiviteiten.

■ Conclusie van het EEG-onderzoek

Het onderzoeksteam begon met zich te richten op West-Duitsland, de meest stabiele economische macht van de EEG. Het team besloot om eind januari 1962 een bezoek te brengen aan het Europese Honda hoofdkwartier in Hamburg om zich op de hoogte te stellen van de marktsituatie. De drie leden van het onderzoeksteam bezochten gedurende meer dan twee weken de belangrijkste industriesteden van West-Duitsland. Ze kwamen tot het besef dat de bromfiets het meest gebruikte vervoermiddel was. Van de geschatte jaarlijkse vraag van 2 miljoen motorfietsen in Europa, waren er ongeveer 80 procent bromfietsen. Frankrijk was de grootste producent van bromfietsen in

de EEG, met een jaarlijkse productie van meer dan 1 miljoen stuks. Andere grote producenten van bromfietsen waren Italië, West-Duitsland en Engeland. Het werd al snel duidelijk dat West-Duitsland talrijke nadelen had. Het was de thuisbasis van verschillende grote fabrikanten van motorfietsen en bromfietsen, waaronder BMW. De arbeidsmarkt was bijna volledig bezet, en de minimumlonen hadden een hoog niveau bereikt. De West-Duitse grondprijzen waren ook hoger dan die van de overige vijf EEG-landen. Het zou dus aanzienlijk meer kosten om een kavel van behoorlijke omvang aan te kopen voor een industriebouw en de lonen van het personeel te betalen.

Het onderzoeksteam besloot nu alle EEG-landen onder de loep te nemen, met uitzondering van Luxemburg. Toen het team de omstandigheden in elk land vergeleek, werden Italië en Frankrijk van de lijst geschrapt om dezelfde reden als West-Duitsland. Uiteindelijk bleven er slechts twee landen over: Nederland en België. Van de EEG-landen hadden beide landen een zekere achterstand op het gebied van industrialisatie. Beide landen ontvingen de vertegenwoordigers van Honda met open armen. Regeringsambtenaren begeleidden het onderzoeksteam persoonlijk op rondleidingen, waarbij verschillende locaties werden bezocht. Langzaam maar zeker begonnen de onderzoekers de voorkeur te geven aan België als de meest geschikte locatie. Hoewel de bedrijven

▲ *Ondanks de strenge winter werd het gebouw in 8 maanden opgetrokken.*



▲ *Het Honda-team werd geleid door specialisten uit Japan. Het was aanvankelijk erg moeilijk om de taalproblemen te overbruggen.*

► *In 1963 bestond Honda 15 jaar. In september werd de fabriek in Aalst officieel geopend in aanwezigheid van o.a. Soichiro Honda.*

▼ *Het team uit Japan logeerde in een hotel in het Brusselse. Hier waren de eerste burelen en van hieruit werd een nieuw dealernet uitgebouwd.*



klein van omvang waren, stonden deze fabrieken bekend als zeer betrouwbare leveranciers van onderdelen aan de Duitse auto-industrie. In vergelijking met West-Duitsland was het minimumloon laag en waren er voldoende geschoolde werkkrachten voorhanden. Bovendien voerde het stadsbestuur van Aalst een charmeoperatie uit waar de Japanners niet ongevoelig voor bleken. De Oost-Vlaamse stad telde toen ongeveer 50.000 inwoners. Ze was gelegen binnen een straal van 40 kilometer van zowel Brussel als van de havenstad Antwerpen. De drie steden waren via snelwegen met elkaar verbonden. Bovendien was er een kanaal dat Aalst met Antwerpen verbond. Het onderzoeksteam opteerde uiteindelijk voor Brussel als kandidaat-locatie voor de bouw van Honda's nieuwe Europese hoofdkantoor. Van hieruit zou de verkoop worden georganiseerd. Aalst werd geselecteerd als kandidaat-locatie voor de bouw van de fabriek. De twee maanden durende studiereis was eindelijk ten einde.

■ **Eerste Japanse bedrijf dat een fabriek vestigt in de EEG**

In mei 1962 werd een team van twaalf personen samengesteld voor de oprichting van een nieuw bedrijf, Belgium Honda Motor. Allen werden lid van het Special Planning Team. Iwamura, die het onderzoeksteam van de EEG had geleid, werd aangesteld als manager van Honda Belgium. Het was zijn taak

om toezicht te houden op de productie in Aalst en de verkoop. Okayasu kreeg de functie van fabrieksmanager, waar hij algemene instructies kon geven met betrekking tot de bouw van de fabriek en de productieactiviteiten. Iwase kreeg de functie van administratief manager van de fabriek.

Om toestemming te krijgen van de Japanse regering voor de vestiging van Honda België, stelden de leden van het Special Planning Team een overzicht samen van de Belgische bedrijfsactiviteiten. Gewapend met de nodige dossiers, brachten de leden talrijke bezoeken aan het Ministerie van Internationale Handel en Industrie, het Ministerie van Financiën en de Bank van Japan. Net als bij de oprichting van de vestiging van American Honda drie jaar eerder, in 1959, zou de Japanse regering strenge beperkingen opleggen. Tijdens de onderhandelingen wist Honda bij de regeringsambtenaren begrip te kweken voor haar voornemen om in de EEG-regio een productiebedrijf op te zetten. Het zwaartepunt van de besprekingen lag bij het werkelijke bedrag aan buitenlandse valuta dat uit Japan kon worden opgenomen. De ambtenaren wilden dat bedrag tot een minimum beperken, terwijl Honda zich van voldoende middelen wilde verzekeren om zonder onnodige problemen een fabriek in België op te zetten. Uiteindelijk werd toestemming gegeven voor een totaal van 75 miljoen Belgische frank.



■ Amper 8 maanden

Honda België kocht een groot terrein dat berekend was op mogelijke uitbreiding. De oppervlakte van de fabriek zou 5.000 vierkante meter beslaan, met inbegrip van faciliteiten voor lassen, verven, assemblage en eindinspectie. Hier zouden drie soorten motorfietsen worden geproduceerd: bromfietsen, die ongeveer 80% van de motorfietsmarkt van de EEG uitmaken en twee Super Cub-modellen, de C100 en C110. De maandelijkse productiecapaciteit zou 10.000 motorfietsen bedragen, gebaseerd op een systeem met een dagploeg. Aangezien bromfietsen toen nog geen deel uitmaakten van het Honda-gamma, zouden zij worden ontworpen in Japan. De "Knockdown"-productie was gepland, waarbij alle onderdelen ter plaatse zouden worden aangekocht. Enkel de motor en enkele andere onderdelen werden uit Japan ingevoerd. De afgewerkte producten zouden aan de drie Benelux-landen worden verkocht via Honda Belgium, terwijl European Honda zou instaan voor de verkoop aan de andere EEG-landen. "Je zou kunnen denken dat de maandelijkse productiecapaciteit van 10.000 eenheden te klein was voor een markt met een jaarlijkse vraag van meer dan 2 miljoen motorfietsen," zei Okayasu. "We streefden ernaar om zoveel mogelijk te verkopen, zodat we de fabriek eventueel konden uitbreiden voor een grotere productiecapaciteit.

De officiële eerste steen voor Honda's fabriek in Aalst werd gelegd in oktober 1962. In de hoop klaar te zijn in de lente van 1963, had Iwamura enkele afgewerkte producten nodig. Hij gaf instructies om verder te gaan met de bouw van de fabriek zodat de productie in februari 1963 kon starten. Het tijdschema voorzag iets meer dan vier maanden. De Belgische aannemer die verantwoordelijk was voor de werken leek het tijdschema niet haalbaar. De bedrijfsleiders contacteerden Ryoji Matsui, de verantwoordelijke voor o.a. de afwerking en de energievoorziening van de fabriek. "In België," zeiden ze, "regent of sneeuwt het meer dan de helft van het jaar. We kunnen geen belofte doen over de exacte datum waarop de fabriek klaar zal zijn. We zouden dus graag zien dat u denkt in termen van het aantal effectieve werkdagen." Daarmee begonnen ze het proces uit te leggen, verwijzend naar hun tijdschema. Dat document bevatte een gedetailleerde beschrijving van de verschillende bouwprocessen en het tijdschema voor de werkzaamheden, met inbegrip van het aantal feitelijke werkdagen dat nodig was om elke stap te voltooien. De geplande voltooiingsdatum voor elk proces was echter blanco gelaten. "In Japan," zei Matsui, "weten de opdrachtgever en de aannemer wat ze moeten doen als de bouw vertraging oploopt, zonder dat ze veel hoeven te overleggen. Ze zullen hun uiterste best doen om de achterstand in te halen, zelfs als dat

▲ De sfeer in het bedrijf in Aalst was opperbest. Regelmatig werden er feestjes georganiseerd. Hier werd de nieuwe bromfiets type P50 voorgesteld aan het personeel.



▲ In 1966 bracht koning Boudewijn een officieel bezoek aan de Honda-vestiging in Aalst. Zoals bekend was Boudewijn een liefhebber van een ritje op de motor.

► In 1967 stond deze Honda S800 (of S600) te pronken op het Autosalon in Brussel. Het was een compacte sportwagen met een erg sportieve motor die liefst 8500 omw/min aankon.

betekent dat het aantal arbeiders moet worden verhoogd of dat de bouw moet worden versneld door overwerk in het weekend en op feestdagen. In België liet de wet dit niet toe. Toch vorderden de bouwwerken in een ongelooflijk tempo. Even leek het er zelfs op dat het werk op tijd klaar zou zijn. De winter was echter nog steeds in het land. Een plotse koudegolf waardoor de grond bevroor gevolgd door een dik pak sneeuw zorgde voor uitstel. De Japanse werknemers begonnen zich zorgen te maken.

Tot overmaat van ramp vaardigde de Belgische regering in december 1962 een tijdelijk verbod uit op het uitoefenen van bouwactiviteiten in de open lucht. Dit uit bezorgdheid voor de mensen die in de extreme koude moesten werken. Als gevolg daarvan werd de bouwwerf tijdelijk stilgelegd. De Japanse medewerkers gebruikten deze dode periode om routes uit te stippelen voor de aankoop van onderdelen. Deze routes zouden immers hun levensader zijn voor de regionale productie. Toch wisten zij dat er veel obstakels zouden zijn. Zij zochten in heel België naar bedrijven die onderdelen konden leveren die volgens de door Honda opgegeven specificaties waren gemaakt. Dit bleek geen gemakkelijke klus. De zoektocht moest worden uitgebreid tot Nederland en West-Duitsland. In Europa waren er toen reeds wetten van kracht om de consument te beschermen. Fabrikanten waren verplicht om producten minstens tien jaar te blijven leveren als ze eenmaal op de markt waren. Bovendien

waren zij verplicht om voor die periode voldoende voorraden aan te houden. Wat Honda in moeilijkheden bracht, was het feit dat België geen industriële normen had die leken op de Japanse JIS (Japanse Industrial Standard). Dat de situatie verschilde van land tot land in Europa maakte het verkrijgen van onderdelen nog moeilijker. De wintervertraging had vier maanden aangesleept, maar eindelijk konden de bouwwerken hervat worden. Het was maart 1963. De Japanners twijfelden of het bedrijf tijdig zou kunnen opstarten. "Het was het ene rampproject na het andere," herinnerde Iwamura zich. De plaatselijke bevolking daarentegen was verbaasd over de snelheid waarmee dingen werden uitgevoerd.

Op 27 mei 1963, ondanks het feit dat een deel van het gebouw nog niet af was, werd de fabriek in gebruik genomen en werd de allereerste Super Cub (C100) geproduceerd. "We konden de bouw van de fabriek in acht korte maanden voltooien, de periode waarin het werk werd onderbroken meegerekend, dankzij de inspanningen van het personeel van Honda Belgium, samen met onze aannemer," legde Okayasu uit. "De lokale bevolking had aanvankelijk moeite met onze methode om eerst de openingsdatum van de fabriek te bepalen en dan manieren te vinden om dat doel te bereiken. Maar toen we eenmaal ons doel hadden bereikt, zeiden ze: "Dit is zeker een andere manier om werk gedaan te krijgen!" Daarna begonnen ze ons echt te vertrouwen."



■ Assemblage-perikelen

Toch waren er nog heel wat moeilijkheden in het verschiep voor de Japanse medewerkers van Honda Belgium en voor de ongeveer 180 lokale medewerkers die met hen in de fabriek werkten. In die tijd was Honda Motor nog maar pas begonnen met het gebruik van onderdelen voor zijn exportproducten. Er was dus nog geen degelijk systeem voor knockdown operaties, omdat niemand ervaring had. Daarom moesten ze bij Honda Belgium een knockdown-productiesysteem opbouwen, waarbij ze gaandeweg ervaringen sprokkelden. De dagelijkse productieactiviteiten dienden daarbij als leidraad.

"In het begin," herinnerde Iwamura zich, "bleken sommige onderdelen die we ontvingen defect te zijn. En vaak waren we niet in staat om de lijn te bedienen omdat de onderdelen niet op tijd binnenkwamen. Een keer, toen de onderdelen niet aankwamen vanwege een staking bij de douane, gingen we zelfs rechtstreeks met hen praten. We hebben bij hen moeten pleiten om de staking te beëindigen." Veel van de lokale medewerkers van Honda Belgium hadden geen ervaring met massamontage, wat de zaken nog ingewikkelder maakte. Daarom was het aantal motorfietsen dat per dag werd geproduceerd aanvankelijk zeer gering. Op instructie van het Japanse personeel herhaalden de medewerkers het proces van assemblage en demontage steeds opnieuw, om zo hun vaardigheden te verbeteren. Door de ervaring haalde men uiteindelijk een

respectabel niveau. "Het probleem van de handhaving van de kwaliteit was het eerste waar we mee te maken kregen toen we eenmaal met de fabriek begonnen", zei Okayasu. "Maar we hebben ook hard gewerkt om een vriendelijke, vertrouwensvolle omgeving te creëren waarin Belgen en Japanners konden samenwerken." De grootste hindernis voor het Japanse personeel van Honda Belgium waren de verschillen in gewoonten en talen. België is immers een land waar er officieel drie talen worden gehanteerd. Het leek dus helemaal niet op de situatie in Japan. Bovendien vormde Brussel het scheidingspunt tussen de twee belangrijkste talen. Dit had een grote invloed op de communicatie tussen de medewerkers. De meeste Japanse personeelsleden spraken slechts een beetje Engels, en slechts één van hen sprak vloeiend Engels en Frans. Zakelijke instructies van het Japanse personeel, zowel op de productielocatie als op het verkoopkantoor, werden via

▲ *Op hetzelfde ogenblik werd de kleine N360 voorgesteld. Het was een stadswagen met voorwielaandrijving en een dwarsgeplaatste, luchtgekoelde motor met 2 cilinders.*

▼ *In 1970 had Honda enkel het N400 en N600-gamma in de bieding. De Civic zou pas in 1973 z'n opwachting maken. Het marktaandeel van Honda op de Belgische markt steeg nu pijlsnel.*





▲ Tijdens de jaren zeventig zorgde het succes van de Honda Camino ervoor dat de fabriek in Aalst op volle toeren draaide.

► Hoewel Soichiro Honda reeds in 1973 een stap terug had gezet kwam hij in 1985 en 1989 nogmaals op bezoek in Aalst.

Engelssprekende Belgische managers overgebracht. Verschillende van deze managers hadden een tijd in Congo verbleven. Zij hadden ervaring met het organiseren, het werken met mensen van diverse culturen en het spreken van verschillende talen. Toch duurde het niet lang voordat de Japanse medewerkers de frustratie begonnen te ervaren dat zij niet vrij hun mening konden geven. Zij waren zich er voortdurend van bewust dat het extra tijd en moeite zou kosten om via tolken te communiceren. Het Japanse personeel had ook moeite om de lokale manier van denken te begrijpen. Bijgevolg stonden meningen en opvattingen vaak haaks op elkaar. "Ook al waren er verschillen in taal en denkwijze, we konden geen goede producten maken zonder onze gedachten uit te wisselen," zei Iwamura, terugkijkend op die periode. "Ik heb altijd tegen onze medewerkers gezegd dat ze met de lokale mensen moesten bespreken wat ze wilden doen, hoe lang het ook mocht duren."

Honda Belgium vierde zijn eerste verjaardag met de officiële openingsceremonie van de fabriek op 5 september 1963. De volgende dag werd een groots gala georganiseerd in het kasteel van Beloeil. Het feest werd o.a. bijgewoond door afgevaardigden van de Belgische regering en van de stad Aalst. Soichiro Honda, de president van het Japanse moederbedrijf, kwam overgevlogen uit Japan. Hij verbaasde de aanwezigen door spontaan de medewerkers aan te

spreken, hen de hand te schudden en met hen te poseren voor de traditionele foto. De lokale gemeenschap was over het algemeen zeer vriendelijk voor de Japanse medewerkers van Belgium Honda.

■ Donkere wolken

Het overwinnen van een aantal hindernissen voor en na de opening van de fabriek was hoopgevend. Toch zou Honda Belgium nog heel wat hindernissen moeten nemen voor er sprake kon zijn van een volwaardige productie op kruissnelheid. Het meest problematisch was het feit dat de nieuwe bromfiets van het bedrijf (Type C310), niet aan de verkoopverwachtingen voldeed. Bovendien begonnen zich al snel na het opstarten van het nieuwe dealernetwerk problemen voor te doen met de producten van de klanten. Steeds vaker werden producten teruggestuurd naar de fabriek met klachten van gebruikers. Er was te weinig tijd besteed om de C310 conform te maken aan de in Europa geldende bromfietsregelgeving. Men had zich te veel geconcentreerd op de opening van de fabriek. De C310 was een aangepaste versie van de Super Cub, een product dat in Japan en de V.S. een enorm succes had gekend. In de bromfietsconfiguratie werd het vermogen van de viertaktmotor echter teruggeschroefd om de maximumsnelheid van 40 km per uur niet te overschrijden. Net als bij andere bromfietsen in Europa werden er ook pedalen aan



de C310 toegevoegd. De Honda-versie was echter groter en zwaarder dan de erg populaire tweetakt bromfietsen. Voor de Europese klant leek de Honda bromfiets te veel op een motorfiets. De ontwerpers veronderstelden dat Europeanen, die over het algemeen groter en zwaarder gebouwd waren, de C310 zouden omarmen. De eerste Europese Honda slaagde er echter nooit in te bekoren. Het kersverse dealernet kreeg te kampen met meerdere problemen. Zo waren er klanten die net als voorheen bij een tweetaktmotor een mengsel van benzine en olie gebruikten bij het tanken. De Honda, met z'n viertaktmotor, had enkel behoefte aan benzine. Ondanks de inspanningen van dealers om klanten te overtuigen dat de viertaktmotor in alle opzichten superieur was bleef de door Honda gewenste verkoopstijging gewoon uit. De inkomsten waren onvoldoende om kwalitatief goede onderdelen aan te kopen. De situatie bij Belgium Honda ging bergaf, waarbij vele factoren een rol gingen spelen. Het leek erop dat de fabriek zou moeten sluiten. Een bezorgde Fujisawa bracht een bezoek aan Honda Belgium om de situatie goed te kunnen inschatten. "Uiteindelijk," zei hij, "is de basisregel van een bedrijf om slechts zoveel stuks te produceren als er aan de man kunnen gebracht worden." Met man en macht werd er gewerkt om de productiemethode en de producten te verbeteren. Ook Japan verleende de nodige steun om producten die meer afgestemd waren op de Europese markt te ontwikkelen. Wie herinnert zich niet

de Honda Camino, de bestseller die gedurende de jaren zeventig de fabriek in Aalst op volle toeren liet draaien. Hoewel de eerste jaren niet zonder slag of stoot verliepen bleven de meeste medewerkers van het eerste uur Honda trouw en besloten zij solidair te zijn met het Japanse personeel. Jammer genoeg zouden de uitdagingen nog enkele jaren duren. In 1964 werd Koichiro Yoshizawa aangesteld om de verkoopafdeling van Honda Belgium te leiden. Hij kreeg als opdracht het bedrijf nieuw leven in te blazen. Fujisawa zei hem verschillende keren: "Als je je eenmaal terugtrekt, kun je nooit meer terugkomen. Dat zou een enorme hoeveelheid geld en moeite kosten, en het zou zeker onze reputatie schaden. Dus zullen we jullie ook vanuit Japan helpen. Laat de situatie alstublieft doorgaan, hoe moeilijk het ook wordt." Velen van hen die in België moeilijke tijden doormaakten, werden later betrokken bij Honda's wereldwijde groei en hielpen bij het runnen van productie-eenheden over de hele wereld.

Honda Belgium in Aalst kwam de moeilijke periode te boven en bouwde motorfietsen tot in 1995. Uiteindelijk werden er 1.410.285 tweewielers gebouwd. Ook nu nog, na 60 jaar, is Honda aanwezig op deze site. Honda is de eerste Japanse constructeur van tweewielers die in België voet aan wal zette. Bovendien is Honda de enige Japanse constructeur die steeds trouw bleef aan z'n historische locatie: Wijngaardveld 1 te Aalst.

▲ In Aalst werden er tot in 1995 tweewielers gebouwd. Daarna kwamen er verschillende andere activiteiten op de Honda-site.

Tentoonstelling in Autoworld

100 jaar Gillet



101 jaar Gillet in Autoworld, ook ooit de locatie van de Belgische auto- en motorsalons.

Van de drie ‘Demoiselles de Herstal’, de grootste Belgische motormerken – de andere twee waren Saroléa en FN – was Gillet de jongste. Naast een oerdegelijk aanbod moto’s voor dagelijks gebruik bouwde Gillet ook een sterke reputatie op in competitie. Wegens de pandemie werd het eeuwfeest een jaartje uitgesteld, maar de inspanningen van Gillet-adepten Yves Campion, Vincent Derdeyn, Michel Degueldre en Jan Leus zorgden voor een uitstekende terugblik op 101 in plaats van 100 jaar Gillet. De historische locatie, Autoworld in het jubelpark, kon niet beter zijn; daar werden de vooroorlogse auto- en motorsalons gehouden.

Tekst en foto’s: Nick Jonckheere

Reeds in 1919 startte boekhouder Léon Gillet het nieuwe motormerk, met een door Fernand Laguesse ontworpen tweetakt motor als krachtbron, het jaar daarop rolden de eerste motoren de fabriek uit. Bij de eerste Grote Prijs van België in 1921 te Francorchamps ging de overwinning naar Kiecken op Gillet. Ook Parijs-Nice en het Circuit des Vosges werd door Gillet gewonnen, waarmee een stevige reputatie in competitie was ingezet. Vandaag superzeldzaam, maar

wél aanwezig op de tentoonstelling, is de V-twin Gillet, die vanaf 1922 op de markt kwam, gemotoriseerd door een 1000 cc Zwitsere MAG. Zo ook twee originele machines die in de jaren twintig werden gebruikt voor epische raids, die van de wereldreis van Robert Sexé (samen met Henri Andrieu) in 1926-1927 en de zijspancombinatie waarmee luitenant-vliegenier Robert Fabry in 1927 Luik-Elisabethville-Luik realiseerde.



Technisch gezien waren die eerste Gillets onconventionele buitenbeentjes. De kenmerkende roterende inlaat zorgde voor een krachtige maar betrouwbare motor. Het exploit van Sexé hernoemde het 'Confort' model vanaf dan gepast in 'Tour du Monde'. Vanaf 1926 introduceerde

Gillet viertaktmotoren, en de competitie-afdeling maakte overuren. Het ultieme resultaat werd de ACT, met bovenliggende nokkenas. René Milhoux – 'de Witte Duivel' - behaalde in november 1929 een recordsnelheid van 195.8 km/u op de vliegende kilometer!

Het eerste Gillet model, de 3 hp in Luxe versie van 1920.

AJOUTANT
8 nouveaux Records
à son palmarès, le

GILLET
porte à 34 le nombre de
RECORDS DU MONDE

QU'ILS DETIENNT
sur toutes d'anciennes RECORDS DE BELGIQUE

LISTE DES NOUVEAUX RECORDS

Catégorie 800 cc. cylindres - Kilomètres depuis arrêté à	131,800
Catégorie 800 cc. cylindres - Mille depuis arrêté à	121,247
Catégorie 800 cc. cylindres - Mille depuis départ à	140,708
Catégorie 1000 cc. cyl. - Kilomètres depuis arrêté à	148,817
Catégorie 1000 cc. cyl. - Kilomètres depuis départ à	127,208
Catégorie 100 cc. cyl. - Mille depuis arrêté à	149,220
Catégorie 750 cc. cyl. - Kilomètres depuis arrêté à	148,817
Catégorie 750 cc. cyl. - Kilomètres depuis départ à	

195 km 800
la plus grande vitesse qui ait jamais été réalisée par un véhicule en Belgique.

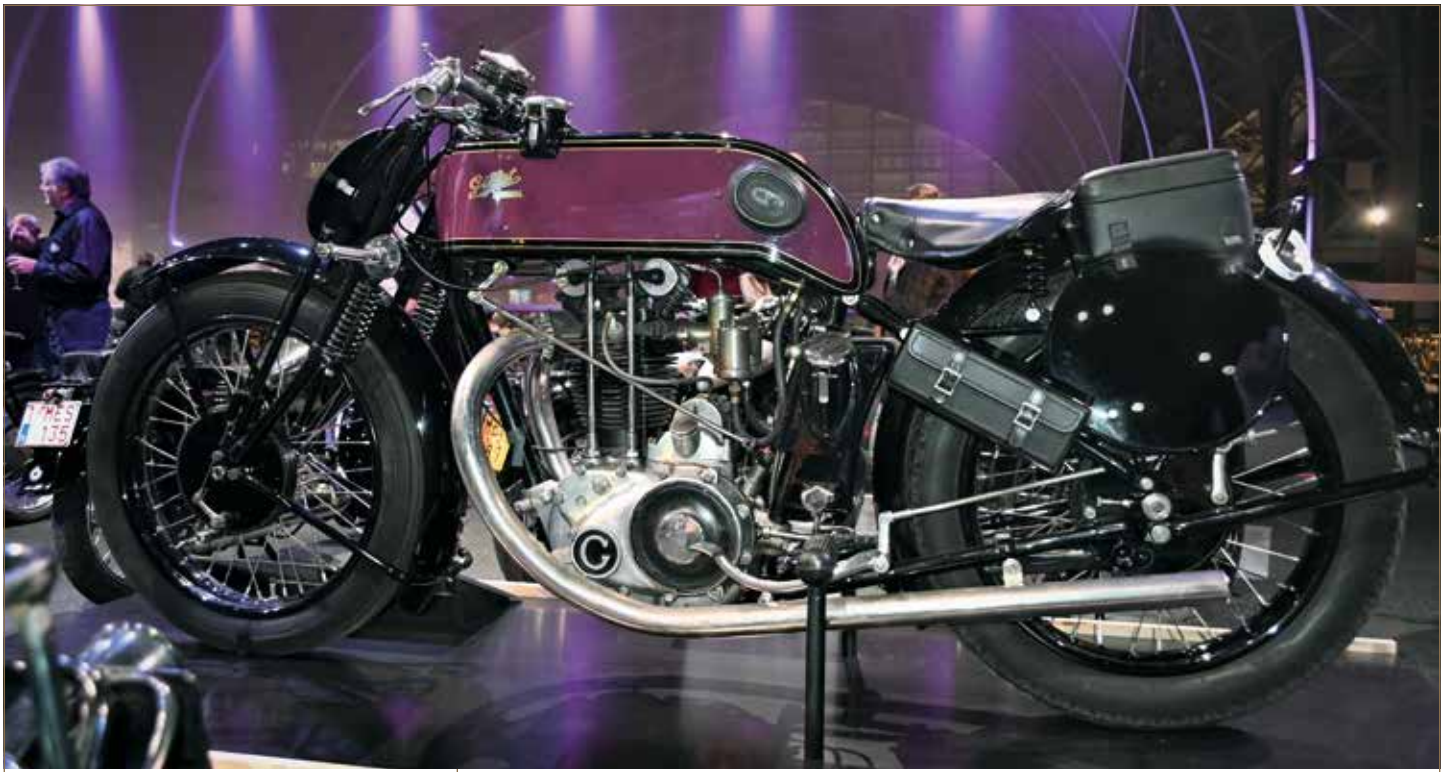
Tous ces records ont été réalisés par **RENE MILHOUX** dans le monde des départs de: Chateau Cornillon - Pommé Esclapart - Bois, Sauteraine - Hainaut - Province de Liège - Carrefour Arlon - Belgique - Pommé - Cornillon - Province de Liège - Belgique.

LA MOTO DE MILHOUX
EST EXPOSÉE AU
SALON DE L'AUTOMOBILE (du 10-18-1929)
avec les GILLET 1930
qui, bénéficiant d'une longue mise au point et des modifications qui ont fait des appareils sportifs, représentent en cet état de plus parfait en motocyclettes

Tous les modèles GILLET sont vendus payables comptant, en 12 ou 18 mois

Geen enkele van deze bovenliggende nokkenas Gillet racers overleefd, dus werd deze exacte replica gebouwd aan de hand van de originele blauwdrukken.



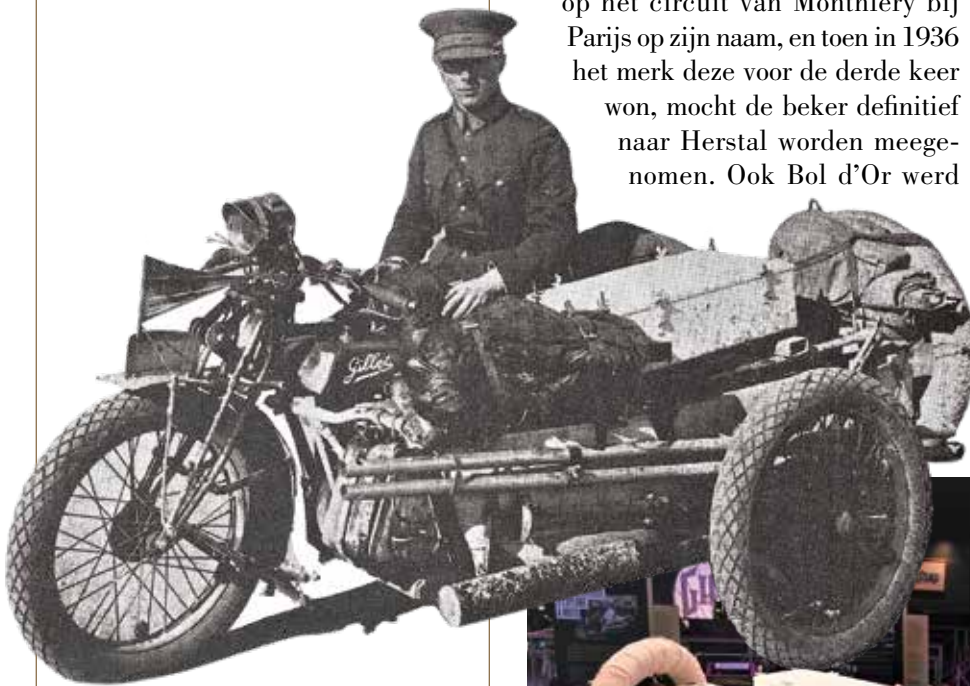


Nog een unieke racemachine uit 1929, deze heeft 600 cc, met een slag van 107 mm, en boekte successen in Monthléry.

In 1928 en 1929 schreef Victor Vroonen voor Gillet de overwinning van de prestigieuze 24 uren Bol d'Or competitie op het circuit van Monthléry bij Parijs op zijn naam, en toen in 1936 het merk deze voor de derde keer won, mocht de beker definitief naar Herstal worden meegenomen. Ook Bol d'Or werd

zo een welverdiende typebenaming. Gillet trok verschillende malen terug naar Monthléry, om snelheidsrecords te verbreken, tussen 1928 en 1930 niet minder dan 8!

Ook in de jaren dertig ging Gillet voluit, nu met ingenieur Van Oirbeek (samen met zijn assistent Marcel Doffein, weggehaald bij FN) achter de tekenafel: competitie in snelheid, grastrack, motocross, militaire bestellingen, en vanaf 1932 ook terug een gamma tweetakten, om na de wereldcrisis weer klanten met een kleinere portefeuille te kunnen bedienen.



De originele Tour du Monde waarmee Luitenant-vlieger Robert Fabry in 1927 Afrika doorkruiste.



Voor de motorisering van het Belgische leger, in aanloop van de tweede wereldoorlog, werden de 'Drie Groten' (FN, Saroléa en Gillet) elk verzocht een nieuwe motorfiets te ontwikkelen. Gillet kwam op de proppen met de verbazingwekkende 720 AB, een tweecilinder tweetakt voorzien van een kloek zijspan met aangedreven wiel.

Voor de volledigheid toonde de tentoonstelling ook Gillet-fietsen, en de uiterst geslaagde cyclecar met Gillet blok, gebouwd in 1937 door Corneille Dasoul en Pierre Thibaut.

Na de oorlog hervatte de productie eerst met lichte tweetakten. Om de betrouwbaarheid van zijn producten te bewijzen, nam het merk steeds vaker deel aan regelmatigheidswedstrijden, met tal van gouden medailles als resultaat. De meest indrukwekkende zege was ongetwijfeld die van Kempeneers in Luik-Milaan-Luik in 1953, hetgeen leidde tot de nieuwe typenaam Milan. De Superconfort werd geproduceerd met zowel tweetakt als viertakt motoren en een aantal andere motormerken gebruikten ook Gillet-blokken, zoals Star, Salvator, Volta en Bury.

In die naoorlogse periode verdwenen snelheidswedstrijden in België naar de achtergrond door de groeiende belangstelling voor motorcross. Ook daar schitterde Gillet door in 1946 en 1948 het Belgische kampioenschap te winnen.

In de jaren vijftig werd even meegesprongen op de scootermanie, maar om zware investeringen te vermijden werden Franse Bernardet scooters voorzien van een Gillet badge. Het werd geen succes. Ook de 50 cc brommers kwamen niet uit het eigen huis, maar van bij Royal Nord.

In 1962 werd de concurrentie met de buitenlandse merken te groot, en ging Gillet finaal in liquidatie. Meer dan veertig jaar Gillet motorfietsen werden in Autoworld geïllustreerd door bijna 100 machines samen te brengen. Een unieke en geslaagde expo voor dit voor-
aanstaand Belgisch merk!



Milan en Belgica modellen, degelijke werkpaarden voor dagelijks gebruik in de jaren vijftig (boven) – militaire machine uit 1947 met Bernardet zijspan en een tweecilinder tweetaktmotor van 720 cc (midden) – De Gillet scooters werden gebouwd door Bernardet (onder)



▲ Prachtige cyclecar met Gillet blok, gebouwd in 1937 door Corneille Dasoul en Pierre Thibaut.

▼ De fameuze 'Jovite', een Gillet 400 cc uit 1931, overladen met badges.






Oldtimer voertuig gebruikt als illustratie en niet beschikbaar voor verkoop.

Old-timers maken nieuwe vrienden.

Mercedes-Benz Classic alle fans van de ster samen.
Welkom op [mercedes-benz.com/classic](https://www.mercedes-benz.com/classic).

   MercedesBenzMuseum

Mercedes-Benz





Pioniersauto's gevonden in Waalse garage!

Renault, De Dion

▲ *De drie veteranen op hun vindplaats.*
(Bonhams)

Een verlaten garage met wat rommel en een laken over enkele meubelstukken. Dat is wat een heer uit Wallonië dacht te zien toen hij een geërfd huis inspecteerde. Groot was zijn verbazing toen echter bleek dat het drie stokoude auto's betrof, die sedert nieuw in zijn familie gebleven waren. De 1903 De Dion Bouton lijkt ooit rood overschilderd te zijn, maar de 1901 Renault en de 1904 Pipe zijn bewaard in uitzonderlijke originele conditie. De Pipe is een zeldzame overlever van een Belgische autoproducent met grote ambities!

Tekst: Nick Jonckheere

Foto's: Bonhams



Bouton, Pipe

De twee oudste wagens zijn beide voorzien van een De Dion-Bouton motor. Dit merk was toen in Europa de grootste bouwer van auto's, en verkocht ook losse motorblokken aan andere makers, zoals Renault. Louis Renault had eind 1898 zijn eerste automobiel gebouwd, voorzien van een tweedehands De Dion-Bouton motorblok. Typisch voor die eerste Renaults, én als zodanig gepatenteerd, was de 'prise directe', de directe aandrijving in derde versnelling. De Renault, een type D van 1901, verkeert in een prachtige ongerestaureerde conditie. Getuige een plaatje aan elke kant van de vloerplaat, werd de Renault gekocht bij een Belgische agent voor die periode: Loppart & Cie uit Luik. Loppart had zelfs het recht op Renault licentiebouw voor België, het

was Germain uit Charleroi die de bouw voor zijn rekening nam vanaf 1902. Ook is de originele nummerplaat 1831 nog aanwezig, net als de naam 'Caraco', we hebben het raden naar de betekenis...

De De Dion-Bouton is een type N uit 1903. De Dion-Bouton was ooit begonnen met stoomauto's, maar schakelde op tijd over naar de benzinemotor, en domineerde begin jaren 1900 de Europese automobielmarkt. Met de De Dion-Bouton driewieler had dit merk eind jaren 1800 de markt geopend voor de meer betaalbare automobiel (want een Panhard-Levassor of een Peugeot kostte toen fortuinen), en het zette deze trend voort met hun Vis-à-vis voiturettes en daarna hun ééncilinder auto's zoals deze Type N met 6 pk krachtbron. Ook



Volledig origineel, een ongelooflijke schuurvondst. (Bonhams)



▲ *De Renault dateert uit 1901 en werd gekocht bij de Luikse agent Loppart. (Bonhams)*

► *Ook de De Dion Bouton, bouwjaar 1903, is uit Luik, afkomstig van Gamette Fils. (Bonhams)*

▼ *Het extraheren en verplaatsen van de automobielen gebeurde niet zonder slag of stoot... (Bonhams)*

deze automobiel is in originele conditie, maar het lijkt alsof een jonge enthousiasteling met de grove borstel de volledige auto in het rood gezet heeft... Nog leesbaar is het plaatje met 'Carrosserie Gamette Fils, Liège', die ook agenten voor De Dion-Bouton waren in 1904.

De meest indrukwekkende van het trio is echter de Pipe uit 1904, een uitzonderlijke overlever van deze belangrijke Belgische autobouwer. Het is een 12 pk viercilinder van het type E19, met serienummer 1518. De Pipe draagt een typeplaatje 'Cie Belge de Construction d'Automobiles, Rue Ruysdael, Bruxelles, Voitures et Moteurs "Pipe"'. De carrosserie is van de hand van Lucien Snutsel, de bekende

koetswerkbouwer uit Brussel, en ook de koperen koplampen zijn van Belgisch fabrikaat, van Willocq-Bottin. Ook hier is de originele Belgische nummerplaat 6043 er nog!

Het automeerk Pipe ontstond rond 1900. De bouwer was de Compagnie Belge de Construction d'Automobiles, die recent grote nieuwe werkplaatsen had gebouwd op Kasteleinsplein, nabij de Louizalaan in Brussel. Toen al was de motor een tweecilinder van 6 pk. Koetswerken werden gebouwd door de nabije specialisten zoals D'Ieteren en Snutsel. Baron de Crawhez was een grote fan van het merk, en gebruikte in de winter van 1901-02 een Pipe voor zijn reis naar Algerije.





► De Pipe uit 1904 is een zeldzame overlever van het ambitieuze merk uit Brussel. (Bonhams)

Het motorblok is een 12 pk viercilinder van eigen makelij. (Bonhams)

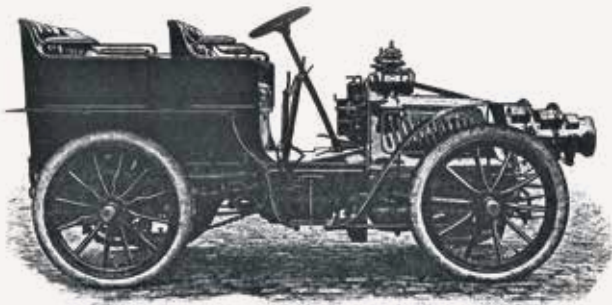
Zelfs de lantaarns zijn Belgisch, van Willocq-Bottin. (Bonhams)

Het typeplaatje vermeldt het chassisnummer 1518 uit de serie E19. (Bonhams)

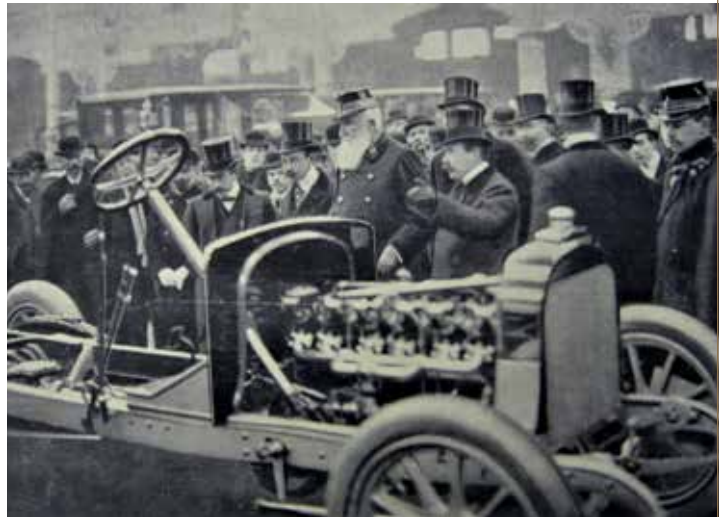
Het koetswerk is gebouwd door de bekende Brusselse carrossier Lucien Snutsel. (Bonhams)

De Pipe is bewaard in een prachtige originele conditie. (Bonhams)





Type Tonnau 12 H. P. 4 places.



Van boven naar onder, in wijzerszin:

In de Pipe catalogus van 1904 kost een 12 pk met carrosserie en lantaarns 9500 Frs.

1901 Pipe in race uitvoering door D'Ieteren. (Galerie D'Ieteren, Brussel)

Leopold II op de Pipe stand van het autosalon in 1909. Ook Albert I was een fan van Pipe auto's.

Lucien Hautvast met een gestroomlijnde Pipe waarmee hij deelnam aan de Gordon Bennett in 1904. (Ariejan Bos)

Pipe vond ook gauw zijn weg in de competitie, en nam deel aan de Semaines de Spa en Ostende, maar ook aan internationale wedstrijden zoals het Circuit des Ardennes en de Gordon Bennett. Ook voor Parijs-Madrid, in 1903, waren vier Pipes ingeschreven, twee kwamen aan in Bordeaux, waar de race door de vele ongelukken stilgelegd werd, in niet onverdienstelijke 23^{ste} en 27^{ste} positie.

Er waren agenten voor Pipe in Londen en zelfs in New York. Voor korte tijd was de magnetische 'Jenatzy-koppeling' beschikbaar, maar het bleek geen succes. Vanaf 1905 was een nieuw motorblok gemonteerd, een vooruitstrevend ontwerp van de Duitse ingenieur Otto Pfänder met hemisferische kop en in- en uitlaatkleppen onder een hoek. Het beste resultaat in competitie werd door Pipe gehaald in de Kaiserpreis van 1907, als tweede na Felice Nazzaro met een Fiat.

Beide koningen Leopold II en Albert I waren fervente gebruikers van Pipe

automobielen. Ferréol Jenatzy, de broer van Camille, maakte in 1910 en 1911 furore met een enorme Pipe, voorzien van een zeppelin motor. In die periode bouwde Pipe ook auto's met zescilinder motoren. Het merk probeerde na WO I opnieuw te herrijzen, maar ook de bouw van vrachtwagens hield de zaak niet recht en ze werden overgekocht door Brossel, die nog Bovy-Pipe vrachtwagens bouwde tot ongeveer 1950.

Deze drie automobielen uit het prille begin van de 20^{ste} brachten hun vroege leven door als vervoermiddelen van een vooraanstaande familie. Dat ze twee oorlogen overleefden is op zich al een wonder, waarschijnlijk werden ze zorgvuldig weggeborgen, en zagen ze voor tientallen jaren geen daglicht. Hun recente herontdekking is de vondst van het jaar te noemen! De drie pioniers worden op 3 februari 2022 geveild door Bonhams in Le Grand Palais in Parijs .

Info: <https://www.bonhams.com/auctions/27526/?department=MOT-CAR#!>

Gezien...

■ Renault viert de R4

Zestig jaar geleden, op het Parijse Salon van 1961, stelde Renault een revolutionaire kleine auto voor in 4 verschillende varianten: de Spartaanse R3 met slechts 2 zijruiten, de R4, R4L en R4 Super. De R3 zou na minder dan een jaar uit productie gaan en enkele jaren later zou de “R” in de typebenaming wegvallen en kreeg de kleine Renault een naam die de geschiedenisboeken inging: 4L of voluit “Quatrelle”, ook al blijft die in het Nederlands vooral bekend als R4.

Het model werd gelanceerd als “la voiture blue jean” (de blue jean auto) die zoals het kledingstuk jong en oud moest aanspreken en rang noch stand kende. Een opdracht waarin hij wonderwel is geslaagd. De grootste innovatie was de opengaande achterdeur uit één stuk en de vlakke laadvloer. Renault claimt wel eens dat ze hiermee de eerste waren, maar die opengaande achterkant heeft vele vaders en werd her en der ook al toegepast voor de oorlog, zij het niet op zo’n kleine auto en op zo’n grote schaal. Men kan niet ontkennen dat Renault de filosofie van zijn wereldauto bij de deux chevaux van Citroën haalde: goedkoop, licht en praktisch. Voornaamste gemeenschappelijke kenmerken: twee-volume carrosserie, zacht afgeveerde wielen met gelijkaardige stalen velgen met 3 bouten, grote bodemvrijheid, voorwielaandrijving, zetels met buizenframe en een versnellingspook van het paraplu-type. Grootste verschillen: de Renault heeft een volledig stalen carrosserie, een achterklep en een watergekoelde viercilinder. Maar tussen de eerste 2CV en de eerste R4 liggen net geen 15 jaar, dat verklaart veel.

De R4 bleef in productie tot 1992. In die 30 jaar werden er officieel niet minder dan 8.135.424 van gebouwd (eigenlijk

zijn het er meer, want het model bleef nog een jaar langer in Afrika in productie). Daarmee was het tot voor kort de 3^e meest geproduceerde auto (met ongewijzigd uiterlijk) uit de geschiedenis, na de Kever en de Ford T.

Nog een weetje: eind november verkocht het Franse veilinghuis Artcurial een zeer originele beige 4GTL van 1988 met 35.900 km op de teller voor een duizelingwekkende 29.670 euro. Maar R4 eigenaars, alvorens te gaan dromen: dit is een waarschijnlijk nooit te evenaren recordprijs, de auto had een schattingswaarde van 8.000 – 12.000 euro. Af en toe gebeuren er nog accidenten op veilingen... gewoonlijk is dat wel in de andere richting.



Dertig jaar bleef de Renault 4 in productie: op de voorgrond één van de eerste R3's met slechts 2 zijruijtes, en daarachter de allerlaatste 4GTL uit 1992, beiden onderdeel van de Renault collectie.

Onder: De Renault 4 “Plein Air” werd door Sinpar gebouwd, maar was geen succes omwille van zijn hoge prijs. Hier een zeer zeldzaam rechts gestuurd exemplaar. Dat de R4 erg populair was bij openbare diensten, wordt geïllustreerd door de auto's op de achtergrond. In België waren ze jarenlang het uithangbord van Touring en de Post.



Gezien...

■ Edmond Pery en La Casino

De vader van APAL (Application Polyester Armé Liège) en zonder twijfel de grootste Belgische autobouwer van na de oorlog, overleed begin september van dit jaar op 90-jarige leeftijd. Amper vier dagen later werd één van zijn eerste

creaties in polyester, een prototype op basis van een DKW 1000 - bijgenaamd 'La Casino' - bekroond met de speciale prijs van de jury op het 16^e Antwerp Concours d'Elegance. De auto werd in de voorbije jaren met veel zorg ge-

restaureerd door Apal-kenner en -verzamelaar Patrick Van Remoortel. Een uniek stukje Belgisch erfgoed met een niet alledaagse lijn, zoals uit bijgaande foto mag blijken. En een mooie hommage aan Monsieur Pery.



■ Koninklijke trouwauto

Tijdens de voorbije Zoute Grand Prix werd door Bonhams een wel zeer bijzondere koninklijke auto geveild, met name de Cadillac Series 62 uit 1954 waarin Koning Boudewijn in 1960 trouwde met Koningin Fabiola. De auto is in vrij originele staat met lak die op meerdere plaatsen is doorgesleten van het vele poetsen. Het



meest opvallende kenmerk is een afneembaar plexiglas dak. Bonhams stelt in de catalogus dat dit werd geleverd door Duchatelet uit Luik, maar dat is historisch niet mogelijk. Ik las ooit dat het was gemaakt op aanwijzingen van de Koning zelf door Vanden Plas Brussel. Maar de nieuwe eigenaar, een echte liefhebber met bovendien een levenslange carrière als

carrossier, is er zeker van dat het unieke dak werd gebouwd bij een andere grote Belgische naam van weleer: Vesters & Neyrinck, ook al uit Brussel. Eigenlijk had de "Caddy" er al vele jaren dienst aan het hof opzitten, voor hij werd omgebouwd. Het was een familiestuk waar Koning Boudewijn een bijzondere band mee moet hebben

gehad, want, van een autoliefhebber als hij, zou je verwachten dat hij voor een nieuwere auto zou hebben gekozen. De Cadillac is intussen al enkele keren geveild en was de laatste jaren onderdeel van een Franse collectie. Maar nu is hij dus terug in België, bij een eigenaar die hem in de eerste plaats kocht om hem in het land te houden. Hulde aan hem.

Gezien...

■ Interclassics

Interclassics Brussel was voorlopig één van de laatste grote beurzen die zonder veel beperkingen kon worden georganiseerd. Eind november trokken meer dan 20.000 bezoekers naar de Heizel. En ook dit jaar werden er weer prijzen uitgereikt, onder meer aan een Belgisch product uit het begin van vorige eeuw. Deze Nagant Gobron-Brillé uit 1900 op de stand van Arie-Jean kreeg de speciale prijs van de jury. Deze auto met een verassend modern buizenchassis heeft een bijzondere motor, ontwikkeld door de Franse constructeur Gobron-Brillé. Die heeft namelijk twee cilinders waarin vier tegenover elkaar geplaatste zuigers bewegen. Voordeel was dat deze motor zachter draaide dan een conventionele motor, de Engelse invoerder verkocht de Gobron-modellen overigens onder de naam "Vibrationless".



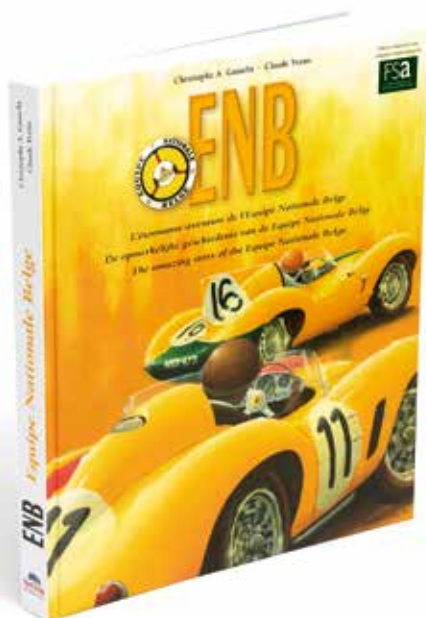
■ Concours zolder

In de jaren '70 was circuit Zolder één van de eersten om Historic Grand Prix in Europa te organiseren. Voor enkele jaren nam men in Limburg opnieuw de draad op, nu in combinatie met een Concours d'Elegance. Vorig jaar lukte dat niet om de bekende reden, dit jaar werd op 22 augustus de vierde editie van dit concours georganiseerd. Er waren zeven klassen, waarvan twee gewijd aan Pininfarina. Verder noteerden we Iconic Supercars, Racing for Zolder, Banzai, Youngtimers en de dit jaar onvermijdelijke 60 Years of Jaguar E-type. De "Car of the show" kwam uit de Iconic Supercars: een bordeauxrode en volledig originele BMW 507 uit 1960 met nauwelijks 20.000 km op de teller, ooit de persoonlijke auto van BMW-importeur Albert Moorkens. Hij werd in Zolder voorgesteld door de huidige eigenaar Adriaan De Maegt, die daarmee reeds voor de derde maal met de hoofdvogel aan de haal ging. Indrukwekkend!

ENB - Equipe Nationale Belge in miniatuur

*Tekst: Eric Jansen
Foto's: Wout Hendrickx*

Geel, de nationale Belgische racekleur, is de rode draad in dit verhaal. Een boeiend verhaal dat zich hoofdzakelijk afspeelt in de periode 1951 – 1966. Oprichters van de ENB waren Jacques Swaters en Pierre Stasse, een fusie van de Ecurie Francorchamps met de Ecurie belge van piloot en jazzmuzikant Johnny Claes. Heel wat roemrijke namen van rijders, waarvan de meeste inmiddels in de vergetelheid zijn geraakt, helaas. De meesten wegens hun inmiddels respectabele leeftijd, enkelen in een tragisch ongeval tijdens een race. Sommige waren ook uitblinkers op internationaal vlak. Olivier Gendebien won maar liefst viermaal de 24 uren van le Mans, terwijl ook Willy Mairesse, de broers Bianchi en piloot/journalist Paul Frère het zelfs tot fabriekspiloten schopten. De klemtoon lag op Ferrari, niet zo verwonderlijk vermits Jacques Swaters niet alleen een persoonlijke vriend van Enzo Ferrari was, maar bovendien ook invoerder van het Italiaanse sportwagenmerk in België. Porsche, Jaguar, Lister, Abarth, Alfa Romeo en Maserati waren de andere merken, waarmee de Belgen zich in binnen- en buitenland in de kijker reden. Eén van de meest bekende gentleman drivers was de gefortuneerde zakenman Jean Blaton, alias “Beurlys”.



▲ ENB - De drietalige bijbel over de Equipe Nationale Belge

► Ferrari 750 Monza en Cooper Norton (Tekno), Lancia Ferrari D50 F1 (Brumm)

In 2011 verscheen het boek ENB, de opmerkelijke geschiedenis van de Equipe Nationale belge, uitgegeven in samenwerking met de FSA, geschreven en samengesteld door Christophe A. Gaascht en Claude Yvens. Uitvoerig geïllustreerd en in drie talen (Frans/Nederlands/Engels). Warm aanbevolen voor alle fans van dit boeiende hoofdstuk in de Belgische racegeschiedenis.

De ENB was zowel actief in de éénzitterij als de sportwagen races. In de Formule 2 met een Cooper Climax, later een Cooper T45 en een F1 Emeryson met Maserati motor als laatste in de rij. Niet meteen het verhoopte succes, waarvoor de geldmiddelen duidelijk ontbraken. Twee decennia lang (1950 - 1970) kende het team meer succes in de sportwagenraces. In 1953 eindigden Charles de Tornaco en Roger



Laurent aan het stuur van een Jaguar C-Type op een negende plaats in Le Mans. Swaters/Laurent deden beter in 1954 met een vierde plaats, terwijl Claes-Swaters in 1955 met een Jaguar D-Type als derde finishten. Lucien Bianchi/Georges Harris wonnen in 1957 de klasse tot twee liter met een Ferrari 500 TRC. Le Mans werd de jaarlijkse vaste afspraak met het mooiste resultaat wellicht in 1965 voor Willy Mairesse/Jean "Beurlys" Blaton met een Ferrari 275 GTB op een derde plaats algemeen en winnaars in de GT-klasse. 1978 betekende de laatste deelname voor de ENB in le Mans, waar Pilette/Blaton/Touroul met een 512 BB helaas de finish niet haalden.

Dit verhaal verdient de nodige plaats in onze vitrines, en gelukkig zijn er heel wat schaalmodellen op de markt verschenen. Het wordt allicht de "yellow corner" in de vitrine. De meeste exemplaren zijn op de populaire schaal 1:43, met enkele mooie uitschieters op 1:18. De koek wordt verdeeld onder een twaalfstal merken. Ruim tien jaar geleden kwam er een speciale serie op de markt "The Official Collection Ecurie Francorchamps" met een 15-tal modellen op 1:43 op basis van modellen uit de reeksen van Brumm, Bang en M4. Op basis van 500 exemplaren per referentie en je kon hiervoor ook een plexi vitrine bestellen.

► *The Official Ecurie Francorchamps Collection (Brumm/Bang/M4)*

Official Collection Ecurie Francorchamps

Francorchamps Ecurie

EXC-EF Ecurie Francorchamps plexiglass display

+ Ecurie Francorchamps box
+ chassis history leaflet (28-17)
+ serial laser-number label

EF01 Ferrari 500 F2 chassis 0206	EF02 Ferrari Dino 156 F1 chassis 0002	EF03 Ferrari 330 P4 Coupé chassis 0656
EF04 Ferrari Dino 246 F1 chassis 0005	EF05 Lancia Ferrari D50 chassis 0009	EF06 Ferrari 512S Coupé chassis 1030
EF07 Ferrari 250 GTO 62 chassis 04153	EF08 Ferrari 250 GT Berlinetta PL chassis 0677	EF09 Talbot T26C chassis 110006
EF10 Jaguar D type	EF11 Ferrari 512Bis LM chassis 27577	EF12 Ferrari Testa Rossa 58 chassis 0736
EF13 Ferrari 250 GT Berlinetta PC chassis 02129	EF14 Ferrari 750 Monza spyder chassis 0552	EF15 Ferrari 166MM Barchetta Touring ch. 0064

The Official Ecurie Francorchamps Collection is manufactured 100% in Italy by Bang, Brumm and M4 modelcars.
website www.brumm.it/francorchamps



▲ *Van links naar rechts:
Jaguar C-Type 1953
(Top Model)
Jaguar D-Type - kit wit
metaal - fabrikant onbekend
Jaguar D-Type 1957
(Spark Model)*



► *Henschel HS 140S -
één van de ENB sponsors
(Minichamps LE1008)*



▲ Abarth Simca 1300 -
Le Mans 1962 (Spark Model)

► Alfa Romeo TZ1 Tubolare
(Best)



▼ Ferrari 166 MM 1948 (Art Model)
en 250 GT Tour de France (Box)



▼ Ferrari 250 LM en 250 GTO
uit 1965 (Box)



◀ Ferrari 412P - Daytona 1967



▲ Ferrari 500 TR Prova
zonder race nrs 1956 (Azrt Model)



▲ Ferrari 750 Monza
Scaglietti 1955 (Best)

Wij maken een alfabetisch overzicht op 1:43 en gaan van start met de Abarth Simca 1300, waarmee Dubois/Harris in 1962 in Le Mans op een 14^{de} plaats eindigden. In het Abarth museum in Lier staat er trouwens een heel mooie replica van deze auto (Spark Model). Zowel Gosselin als Lucien Bianchi zouden in 1965 de Alfa Romeo TZ1 Zagato op circuit als in de rally besturen. Een diecast model dankzij het Italiaanse Best. De Emeryson F1 ontbreekt helaas op het appel. Ferrari neemt uiteraard het leeuwenandeel van het wagenpark voor zijn rekening dankzij de Italiaanse fabrikanten Art Model, Best, Box en Brumm. Wij vermelden de types 166MM, 250GT, 250LM, 250GTO, 412P, 500TR, 750 Monza Scaglietti Dino 246 en 500 F2. De Cooper Climax vond genade bij de Franse merken Solido en Jade (leuke kits van Jean Damon). Een buitenbeentje is de gele Ford GT40 (1968) in de Le Mans serie van Ixo. In de jaren '50 reed de ENB zich met de Jaguars C- en D-Type in de kijker tot zelfs een derde plaats in de dramatische editie van 1955. Van J naar L brengt ons bij de Lancia Ferrari D50 (1955), waarmee Teddy Pilette o.m. aan de Grote Prijs van België F1 deelnam. Uiteraard een exemplaar bij Brumm. De Porsche 550A Spyder (1957) kreeg in gelimiteerde oplage een plaats in de Minichamps catalogus. De Talbot Lago HP275 F1, waarmee in 1951 de hele story begon is er dan weer dankzij Brumm. Spark Model produceerde onlangs de Connaught A, waarmee Johnny Claes in 1953 aan de Grote Prijs van Frankrijk deelnam op 1:43. In de jaren '80 zijn er uiteraard ook bouwkits in kunststof en witmetaal geweest o.m. dankzij B.A.M. (gemaakt door André Marie Ruf) e.a. Twee collectors items om dit rijtje af te sluiten, een Cooper Norton en Ferrari 500 TR van het Deense label Tekno uit de jaren '60. De Turbot F1, waarmee Robbedoes het in het stripalbum "De Erfgenamen" racet is een leuke parodie op de Talbot F1 uit de jaren '50.

De schaalmodellen op 1:18 zijn van recente datum. CMC biedt zowel de Jaguar C-Type (1953) als de Lancia Ferrari D50 (1955) aan. Hiervoor moet je echter fors in de geldbuidel tasten. De C-Type kost € 499,00 terwijl de Lancia

alleen verkrijgbaar is in een doos met twee modellen, waarvoor u al € 995,00 moet neertellen. Enkele jaren geleden stond er zowel een knalgele 250 GTO als SWB in de catalogus, zij het zonder racenummers. Een sublieme detaillering rechtvaardigt de prijs. Ook de modellen van Tecnomodel zijn niet spotgoedkoop en worden in zeer beperkte oplage gemaakt, ca. € 230,00 voor een kant en klaar gedetailleerd model. Een “sealed body” of vrij vertaald een model waarvan er niets opengaat. Voorbeeld de Ferrari 512S Coda Lunga, waarmee Hughes de Fierlandt/Alistair Walker in 1970 in Le Mans aantraden. Een 275 GTB/C (1965) is voorlopig het laatst geproduceerde model. In dit rijtje passen ook de Ferrari 500 F2 (1952-53) en 250 LM (1964) van Exoto. CMR (Duitsland) biedt dan weer een zestal modellen aan tegen democratische prijzen. Maar liefst vier Ferrari's en twee versies van de Jaguar D-Type (Le Mans 1956 en 1957), respectievelijk bestuurd door Swaters/Rousselle en Frère/Rousselle. Een Ferrari Dino 246 F1 (1956), 156 Sharknose (1961), 275 GTB (Le Mans 1966) en een 512M (Le Mans 1971).

Ook op een lager niveau en/of raceklassen reden enkele Belgische piloten zich verdienstelijk in de kijker met knalgele bolides of zullen wij het maar toerwagens noemen! Gilberte Thirion, wiens vader invoerder was van AC Delco in de jaren '50 zeker geen nobele onbekende. Zij reed zowel rally's als circuitraces en was wellicht de eerste succesvolle dame in de Belgische autosport. Jean-Paul Delsaux, journalist en automobielhistoricus wijdde een boek aan haar, “Gilberte Thirion – Une Femme au volant”.

Minder bekend is wellicht haar overwinning in de Tour de Corse 1956 aan het stuur van een Renault Dauphine, in het gezelschap van de Zwitserse navigatrice Nadège Ferrière. Dankzij Spark Model kunnen wij dit leuk hebbedingetje in de vitrine plaatsen (richtprijs € 65,00). Met een gelijkaardige auto kwam zij trouwens aan de start van de 12 Uren van Sebring in 1957 (35^{ste} in het algemeen klassement). Ook Paul Frère kwam in dezelfde race aan de start met een Dauphine Spéciale. Ook deze exemplaren vinden wij bij Spark Model.

► Ford GT40 Le Mans 1968 (Ixo)



◄ Ferrari Lancia D50 Formule 1 - 1956 (Brumm)



► Porsche 550 A Spyder - Le Mans 1957 (Minichamps)



◄ Talbot HP275 F1 (1951) van Brumm



► Connaught A - GP Frankrijk 1953 (Spark Model)



◄ Fictieve Turbot Racer uit het Robbedoes album "De Erfgenamen" (Spirou Collection)



▲ Ferrari 156 Dino Sharknose (1961) en 246 Dino (1960) - (Official Collection Ecurie Francorchamps)





▲ Renault Dauphine 1953
(Spark Model)



▲ Dyna Panhard X84 - Le Mans 1950
(Spark Model)



▲ Ferrari 275 GTB-C uit 1965
(Tecnomodel 1/18)

► Audi R8 WRT 2018
LMS FIA GT Nations Cup
(Spark Model) -



In dit rijtje past de gele Dyna Panhard X 84 waarmee de Belgen Eggen-Escale in 1950 aan de start van de 24 uren van Le Mans verschenen. Zij eindigden op een verdienstelijke 29^{ste} plaats tegen de gemiddelde snelheid van ± 85 km/u. Niet slecht voor een twee cilinder van 611 cc. Dat jaar wonnen Louis en Jean-Louis Rogier met een Talbot Lago T26 GS de wedstrijd.

Wie anders dan creatieveling Pascal Witmeur kon de ENB nieuw leven inblazen. Om de 100^{ste} verjaardag van de KABC/RACB te vieren bedacht hij een uniek project. Een Belgisch trio nam deel aan de 24 Uren van een Le Mans 1996 met een Ferrari 333 SP. De Vlaming Marc Goossens, een Brusselaar Eric Bachelart en Eric Van de Poele als vertegenwoordiger van Wallonië. Zij vielen helaas uit, maar het project werd bekroond met de Golden Award op de World Pro Awards in de USA. Schaalmodellen hebben wij o.m. te danken aan Provence Moulage (in kitvorm) en Red Line als resincast op 1:43. De knalgele Audi R8 van het team WRT (LMS- FIA GT Nations Cup Bahrein 2018) mag dit Belgische hoofdstuk afsluiten.

Geen probleem dus om de vitrinekasten te vullen. Heel veel modellen zijn echter niet meer in de handel, maar nog wel te vinden op ruil- en oldtimerbeurzen of op eBay.

Copyright: MCTS-bvba - "eerder gepubliceerd bij Modelauto".



▲ Expo Belgian Racing Legends in Autoworld (2011)

Er is ook heel wat literatuur verschenen:

- Gilberte Thirion – Une femme au volant (Delsaux Jean-Paul)
- Freddy Rouselle – Mes Fantaisies Motorisées (Gaascht C. & Yves C.)
- Olivier Gendebien – Parcours d'un gentleman-driver (Gendebien Louis)
- L'Histoire des Bianchi (Van de Wiele Chris)
- Les 10.000 km de Spa (Ubags Jacques)
- Georges Hacquin – Mes 250 départs
- Paul Frère (Dubois Serge)
- 120 Jaar Belgische Autosport – Trilogie – (Delsaux Jean-Paul – Vertaling Eric Janssen)
- Catalogus Belgian Racing Legends (Expo Autoworld 2011)
- Englebert Magazines

Indrukwekkende boeken over de Belgische autogeschiedenis

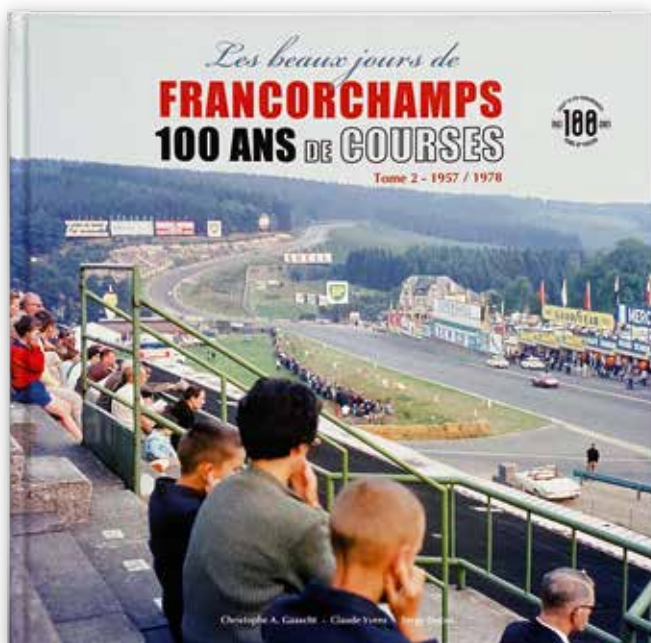
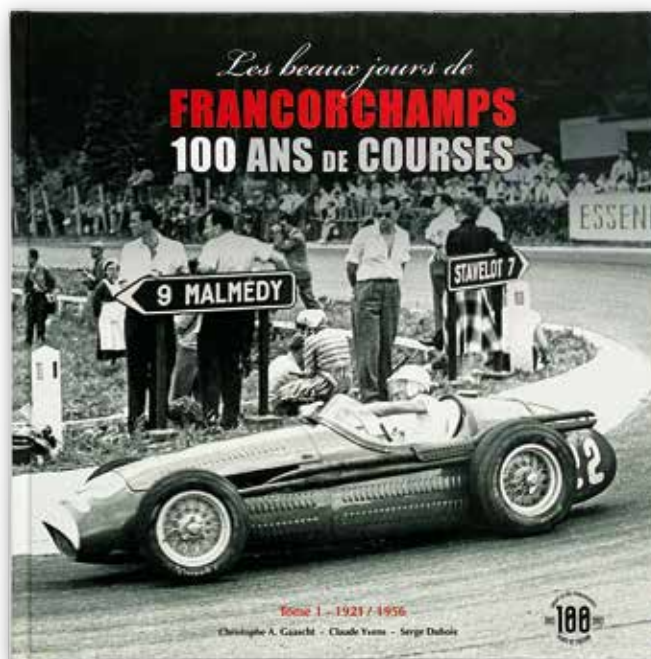
■ Les beaux jours de Francochamps

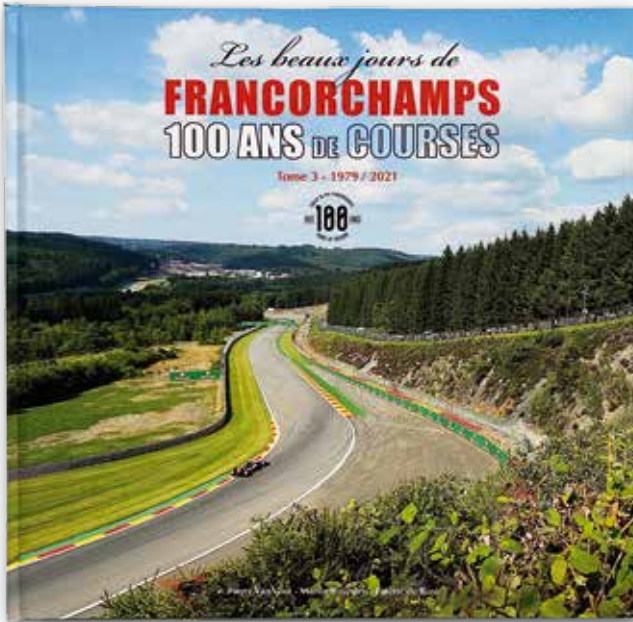
In het afgelopen jaar vierde het Circuit van Spa-Francorchamps zijn honderdste verjaardag. Er ging veel gebeuren om dit eeuwfeest luister bij te zetten, maar naast een prachtige tentoonstelling in Autoworld (nog toegankelijk tot 30 januari e.k.) gebeurde er niet veel... behalve dan de publicatie van een driedelige monografie van "het mooiste circuit van de wereld". Het boek is uitgegeven door Serge Dubois, maar het initiatief kwam als we het goed hebben begrepen van Christophe Gaascht en Claude Yvens, auteurs die al heel wat interessante boeken over de Belgische autogeschiedenis op hun palmares hebben staan. Serge Dubois overigens ook. Zij lieten zich in dit titanenwerk bijstaan door Formule 1 autoriteit Pierre Van Vliet, journalist Martin Businaro en Emeric de Baré. Deel 1 handelt over de periode 1921 tot 1956. Het vertelt de ontstaansgeschiedenis van het circuit, de evolutie van het tracé, de stands en de omgeving, en natuurlijk ook de wedstrijden en de strijd om ook internationaal een rol van betekenis te verwerven.

Het tweede deel is opgedeeld in twee periodes: de periode 1957 tot 1966 en de periode 1967-1978. De inspanningen om het circuit veiliger te maken, de terugkeer van de 24 uren van Francorchamps, de internationale wedstrijden. Maar ook de grote en kleine drama's op en rond het circuit. Het werk in de garages rond Francorchamps die jaar na jaar een tijdelijk hoofdkwartier werden van gerenommeerde teams.... En uiteindelijk de plannen en de aanleg voor een nieuw, kleiner en veiliger circuit, noodzakelijk om internationaal nog te kunnen meetellen.

Het derde deel gaat in detail in op het nieuwe circuit en de opkomst van Thierry Boutsen, Schumacher, Senna. Veel aandacht voor de F1, dat zal wel de hand van Pierre Van Vliet zijn.

De drie delen munten uit door de rijke illustraties. Ik was onder de indruk van de honderden foto's – zeker die uit de jaren voor de eeuwwisseling, die ik eerder nog nooit zag. En dat mag een troost zijn voor de ongetwijfeld vele liefhebbers voor wie Frans een (verre) tweede taal is, want de boeken zijn enkel in het Frans gepubliceerd. Misschien jammer, maar ik begrijp het wel. De publicatie van zo'n boeken kost handvol geld, en hoe je het ook draait of keert, het publiek ervoor is eerder beperkt. We hebben met de FSA al





genoeg boeken uitgegeven om dat te begrijpen. Maar toch vind ik deze drie boeken hun geld (49,00 euro per deel) waard, alleen al omwille van het mooie overzicht van de Belgische autosport en de indrukwekkende fotocollectie.

Te koop in de meeste boekhandels en in de shop van Autoworld, Brussel

■ **Beherman: ons verhaal**

Het verhaal van de familie Beherman en wat ze hebben betekend voor de Belgische automobielgeschiedenis is al verschillende keren aan bod gekomen in *Historicar*, en met reden: ze hebben – veelal op een discrete manier – een heel grote rol gespeeld in de Belgische automobielgeschiedenis. Er was al lang sprake van een boek over de rijke geschiedenis van de familie Beherman. Verschillende journalisten waren eraan bezig, maar het heeft lang op zich laten wachten. Dat wachten blijkt de moeite te zijn. Stamvader Joseph Beherman was een Moldavier die in 1929 in Luik ging studeren, datzelfde jaar reeds startte met de verhuur van auto's zonder chauffeur en niet veel later vertegenwoordiger werd voor Chrysler en Plymouth. De rest is geschiedenis, zullen we maar zeggen, want het boek, een echte turf van 3,5 kg en 376 blz, is iets te uitgebreid om in detail te bespreken. De geschiedenis van de familie Beherman en de ontwikkeling van hun zakenimperium loopt gelijk met de Belgische autogeschiedenis, in dat opzicht alleen al is dit boek meer dan de moeite waard. Het beperkt zich niet tot de familiechroniek, maar situeert de evolutie ook in de tijd, met oog voor sociale en economische ontwikkelingen.

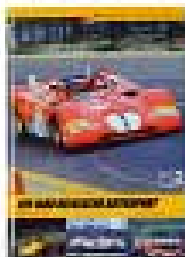
Er is het verhaal van de “Usines Ragheno” in Mechelen, waar spoorwégmaterieel en trams werden gebouwd, en waar na de overname door Beherman ook bussen en auto's (Peugeot) worden geassembleerd en militaire voertuigen ontwikkeld. De Bruxelloise d'Auto-Tansports, kortweg BAT, is een ander hoofdstuk. Oorspronkelijk een taxibedrijf (Taxi Verts) evolueert het naar een importbedrijf van Morris en MG en vanaf 1971 van Mazda. Merkenvertegenwoordigingen waren talrijk binnen de groep: Chrysler, Borgward, Hansa, Facel Vega, Maserati, Skoda, Scaldia Volga... om de belangrijkste te noemen. En dan het Britse hoofdstuk: BMC, later BLMC (ook een grote assemblagefabriek in Seneffe), Jensen, Land Rover, Rolls Royce en Bentley. Na Mazda kwam Mitsubishi, Fuso en Ssangyoung en niet te vergeten, Saab.

Een niet onbelangrijk deel is gewijd aan de competitie, verrassend genoeg niet enkel autosport, maar ook andere domeinen waar Beherman optrad als sponsor. Ruim voldoende stof om de 376 blz van dit boek te vullen.

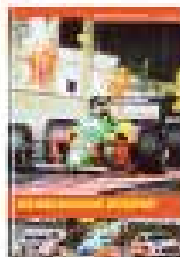
Het boek “Beherman, ons verhaal” is gepubliceerd in het Nederlands, Frans en Engels. Het meet 320 x 255 x 46 mm, kost 65,00 euro en kan worden besteld via de uitgever Rushmore: info@rushmore.be



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

[Winkelmand](#)
[Details](#)


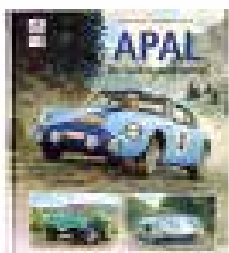
120 Jaar Belgische Autosport
- Volume 2: 1966 - 1999
€ 59,00

[Winkelmand](#)
[Details](#)


120 Jaar Belgische Autosport
- Volume 3: 1901-2006
€ 59,00

[Winkelmand](#)
[Details](#)

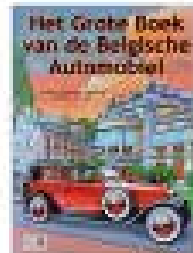

BOX 120 jaar Belgische
Autosport
€ 195,00

[Winkelmand](#)
[Details](#)


APAL, De Luukse uitdaging
€ 40,00

[Winkelmand](#)
[Details](#)


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

[Winkelmand](#)
[Details](#)


Het Grote Boek van de
Belgische Automobiel
€ 72,00

[Winkelmand](#)
[Details](#)


Paul Frère
€ 49,00

[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 automobielen geschiedenis: 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