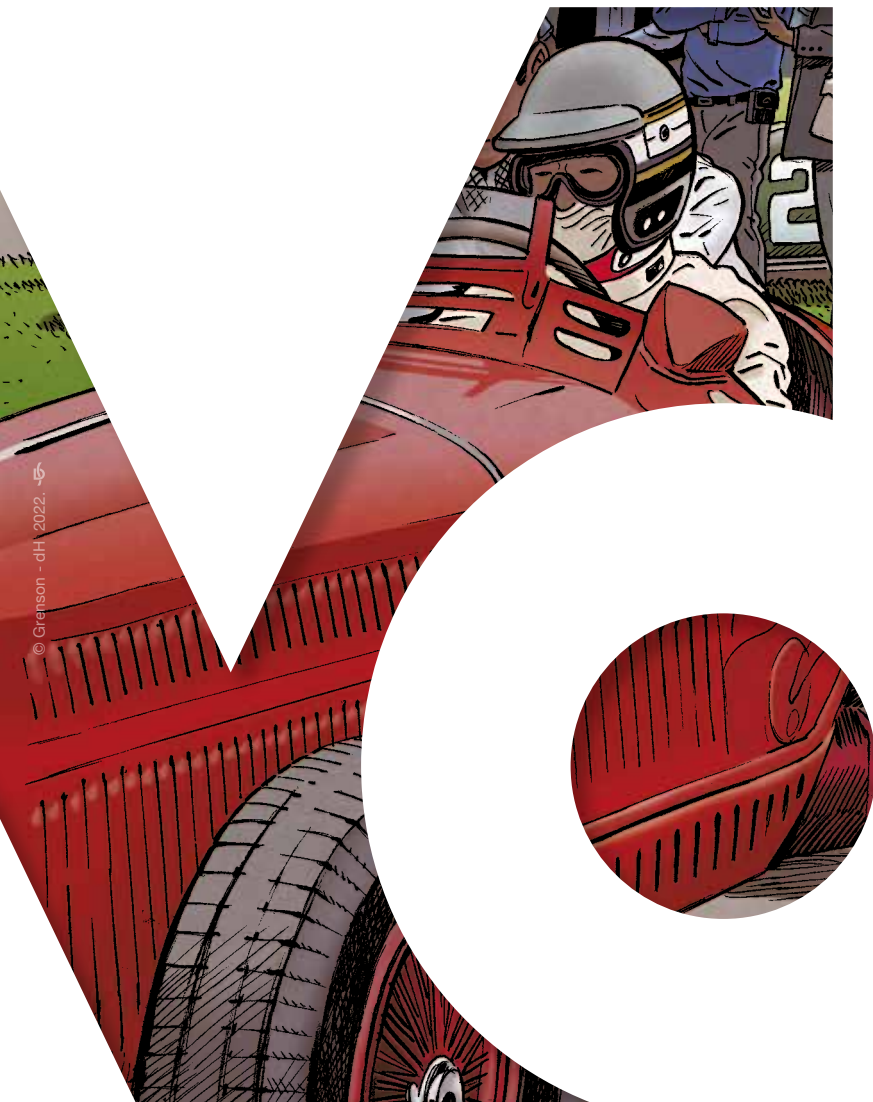


Fsa HISTORICAR

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





© Grenson - dH, 2022.

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!

Quatre Bras - Vier Armen Building, Steenweg op Mechelen 455/9 - 1950 Kraainem - Tel : +32 (0)2 526 00 10
info@vdh.be - www.vdh.be - Follow us on  

FSMA 0427 765 248

HISTORICAR

Editoriaal

Fsa

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

Hoofdredacteur:

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

**Uitgavedirecteur en
verantwoordelijke uitgever:**

Jacques Deneef
Bosvoordesteeweg 15/85 – 1050 Brussel

Werken mee aan dit nummer:

Alec Lavaerts - Luc Scournaux

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. Automobiellclub van Vlaanderen

Rolls Royce Entouasiasts' Club Belux

DwergAutoClub België

Skoda Driver Club

Rétro Club Wanzois

Auto Retro Mosan

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

Matching numbers



Er wordt al langer bijzonder veel belang gehecht aan de “Matching numbers” – letterlijk: overeenkomende nummers – van een klassieker. Ik zou zelf zeggen buitensporig veel belang. Het is redelijk ridicul om een advertentie te zien voor een Opel Record – ik zeg maar wat – met als laatste zinnetje “matching numbers”. Daarmee wil ik de eigenaars van een Record zeker niet voor het hoofd stoten, het is maar een voorbeeld.

Ik zou zelfs nog verder durven gaan: niet voor iedereen heeft het begrip “Matching numbers” dezelfde betekenis. Het begrip wordt door veel verschillende mensen op verschillende manieren geïnterpreteerd. In de breedste zin van het woord, zou je “overeenkomende nummers” redelijkerwijs kunnen interpreteren als een auto met alle originele onderdelen die serienummers bevatten, die op het voertuig werden gemonteerd toen het werd geproduceerd. Betekent dit nu dat als er een band is vervangen na een klapband, de auto niet langer nummergelijk is? Banden hebben toch nummers? Je denkt misschien dat ik overdrijf, maar we hebben allemaal wel eens een advertentie gezien waarin “originaliteit” tot in het extreme wordt doorgetrokken.

Voordat “matching numbers” een ding was, wilde je, als je motor onder garantie ontplofte, een nieuwe, en niet een gereviseerde motor. Maar op een gegeven moment begonnen mensen te geloven dat hun classic cars zo puur waren als sneeuw, dat Mr Ferrari, Porsche of Lamborghini het ding zelf hadden in elkaar gezeten.

De oorsprong van dat verhaal is vrij eenvoudig denk ik. Toen het allemaal zo nauw nog niet stak met klassiekers, kon het wel eens gebeuren dat er een motor of een versnellingsbak van een ouder of jonger model, of misschien zelfs van een ander merk in een auto terecht kwam bij de restauratie ervan. Denken we maar aan de Italiaanse sportwagens uit de jaren '50 die tegen eind de jaren '70 allemaal een Corvette motor in het vooronder hadden. Stopverf en polyester waren toen ook zeer populair in restauratie-ateliers. Maar naarmate de prijzen gingen stijgen ging men ook steeds meer toezien op de originaliteit van de auto. Dat er bijvoorbeeld een juiste motor van het correcte bouwjaar en met de correcte cilinderinhoud werd gemonteerd. Als dat de originele motor, versnellingsbak of achterbrug was, zoveel te beter. Maar men kan moeilijk gaan verwachten dat oude racewagens die een hard leven hadden op en rond de circuits, waarvan motoren werden opgeblazen of die al eens in het decor belandden, vele tientallen jaren later nog steeds “matching numbers” zijn.

De rol van de vele veilinghuizen in deze trend is niet te onderschatten. Alle middelen zijn goed om de koopwaar zo aantrekkelijk mogelijk te maken. En ook de handelaars doen hier vrolijk aan mee. Zelf de meest gereputeerde hoor ik wel eens verhalen vertellen over een tachtigjarige exclusieve Bugatti – ik zeg zomaar wat - waarvan ze vorig jaar bij toeval de originele motor terugvonden in een kelder of een zolder, waardoor de waarde van de auto plots een veelvoud wordt. Ik kan eindigen met een voorbeeldje uit mijn eigen ervaring. Voor twee jaar had ik te kampen met een gebarsten aluminium motorblok van mijn toen 95 jaar oude Lancia Lambda. In Italië maakt Storicar nieuwe blokken, gefreesd uit een massief blok aluminium. Bij de bestelling van een nieuw blok werd me droogweg gevraagd welk nummer erin moest worden geslagen. Ik koos voor hetzelfde als van de oude motor. Matching numbers?



Leo Van Hoorick

ASSICURO ASSURADEUREN AND CHUBB PRESENT



INTERCLASSICS

CLASSIC CAR SHOW

MECC MAASTRICHT

11 | 12 | 13 | 14 JANUARY 2024



CELEBRATING 120 YEARS
FORD PERFORMANCE

SCAN DE CODE EN
BESTEL **TICKETS**
MET **KORTING**



CHUBB



GASSAN



Inhoud

3	Editoriaal
6 – 14	Grote Prijs van Brussel, 1946
16 – 23	Olivier Gendebien, Ferrari's "primus perpetuus" in Le Mans
25 – 29	Prewar Days
31 – 34	Auto e Moto d'Epoca, Bologna (Italië) <i>Europese musea vieren 40^e verjaardag</i>
Adverteerders	2 Vander Haeghen 4 Interclassics Maastricht 11 Mercedes 15 Historicar website 24 D'Ieteren 30 Autoworld: Porsche – Driven by Dreams 35 Historicar abonnementen 36 KBC Private Banking
Agenda	<ul style="list-style-type: none">• Interclassics Maastricht: 12 – 14 januari 2024• Retromobile Paris: 31 januari – 3 februari 2024• Techno Classica Essen: 4 – 7 april 2024• Rétromoteur Ciney: 8 – 20 mei 2024• Spa Italia, Francorchamps: 16 juni 2024 <p>Autoworld</p> <ul style="list-style-type: none">• Tot 25 februari 2024: Porsche, Driven by Dreams• 11 februari 2024: Love Bugs Parade• 1 maart – 28 april 2024: VW Golf 50th Anniversary <p>Voor meer details: www.autoworld.be</p>
	Omslag <p>Op de Italiaanse Auto e Moto d'Epoca in Bologna had de vereniging van de zes grote Europese multimerken automusea een gemeenschappelijke stand, met bij voorkeur een auto uit de eigen nationale productie. Autoworld toonde een Nagant Six serie 137 uit 1928 met een 6-cilinder van 1.980 cc met 45 pk. Nagant bouwde kwaliteitsauto's met sportief imago en was een van de talrijke constructeurs uit het Luikse. In 1928 verkocht de familie Nagant de fabriek aan Imperia, die de zescilinder bleef gebruiken tot in 1929. Het voorgestelde model werd bij de restauratie voorzien van een getrouwe replica van een sportieve Vanden Plas carrosserie. Zie het artikel over Bologna p. 31.</p>

Grote Prijs van Brussel, 1946

Tekst: Leo Van Hoorick

De oorlog was voorbij. Het leven kon weer op gang komen en de Koninklijke Automobielclub van België - die toen al haar vijftigste verjaardag vierde - besloot de eerste Grand Prix van Brussel te organiseren. En er was ook meteen een goed doel: de opbrengst ging naar de sociale dienst van het geheime leger. Datum van deze internationale wedstrijd: zondag 16 juni 1946.

Het werd de 9^e Grand Prix van België, en de eerste van Brussel. De meeste vooroorlogse edities werden verreden op het circuit van Francorchamps. Voorheen werd er twee maal een Grote Prijs van Europa in België georganiseerd: in 1925 en 1930. Die werd georganiseerd door de "Association Internationale des Automobile Clubs".

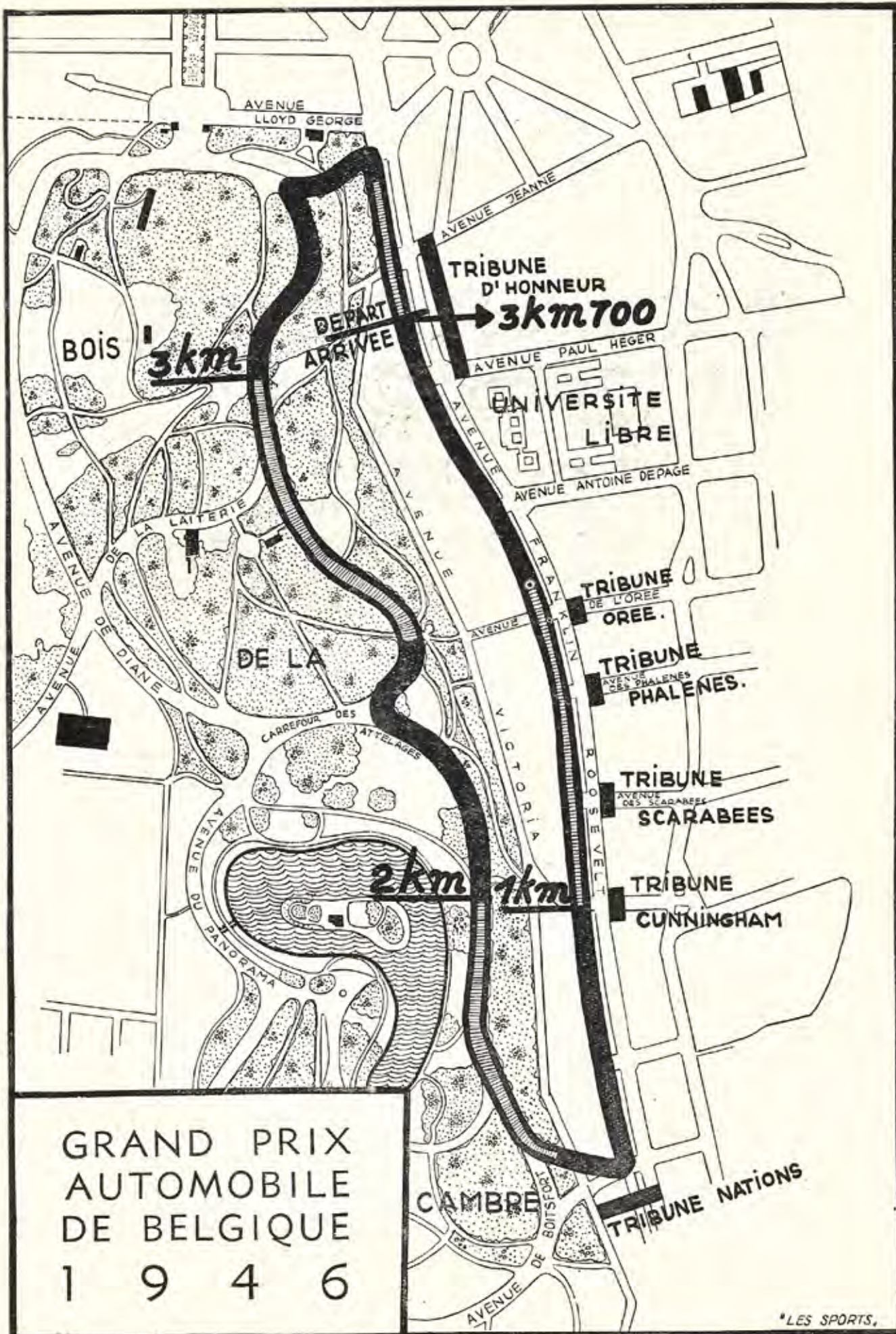
Het bleek echter niet gemakkelijk om hiervoor voldoende deelnemers warm te maken, vandaar dat die maar tweemaal werd georganiseerd. In 1931 werd de "Grand Prix de vitesse" georganiseerd, een wedstrijd van 10 uur, die een buitengewoon succes kende en die ook in 1933, 1934 en 1935 met behoorlijk veel succes werd georganiseerd. De Grote Prijs van 1937 heeft een bijzondere plaats in de annalen, het werd een strijd tussen de twee vooraanstaande Duitse merken (Mercedes en Auto Union) en de Italiaanse (Alfa Romeo en Maserati), in het bijzijn van de Koning, wat voor de organiserende R.A.C.B. een vooroorlogs hoogtepunt betekende.

Alle circuitrecords van Francorchamps werden verbroken, inclusief het ronde-record tegen 175,7 km/u, niettegenstaande de natte weersomstandigheden. Ook de Grand Prix van 1939 kende een groot succes, maar werd overschaduwed door de dood van de Britse Mercedes-rijder Richard Seaman. Terloops gezegd, in 1938 en 1939 werd door de "Sportieve Commissie" ook een Grand Prix van Antwerpen georganiseerd.

■ Terkamerenbos

Voor de eerste naoorlogse Belgische Grote Prijs werd een circuit getekend dat voor een groot deel door het Terkamerenbos liep. Van de Franklin Rooseveltlaan en vervolgens de Natiënlaan, ging het richting Bosvoorde. Vervolgens draaiden de racewagens rechtsaf naar de Braziliëlaan in de richting van de Dennenboslaan, en verder de Floralaan. Dan ging het rechtsaf de Cereslaan op om dan terug te keren naar de





*LES SPORTS.



▲ Bertani met Fiat, winnaar van de eerste race (categorie tot 1.100 cc)

▼ Levegh wordt tweede in de 3^e race aan het stuur van een Talbot. Zijn naam zal voor altijd verbonden blijven met de tragedie van Le Mans in 1955

Rooseveltplaan. De lengte van het circuit was 3.700 m, er dienden 35 ronden te worden afgelegd, goed voor een totale afstand van 129,5 km.

Naast de ULB werd een eretribune gebouwd. Aan de overkant bevond zich een mededelingenbord en de stand voor de tijdwaarneming. De pits voor de deelnemers bevonden zich ter hoogte van de start- en finishlijn.

Sommige sceptici hadden hun bedenkingen geuit over de moeilijkheidsgraad van het parcours, met name de reeks snelle bochten in het bos. De organisatoren waren dus wel benieuwd naar wat de coureurs te zeggen hadden.

De eerste trainingssessie was gepland op woensdag, van 18.00 tot 22.00 uur. Alle twijfels over de veiligheid van de route werden snel weggenomen: de vooraanstaande coureurs Sommer, Chaboud, Chiron, Levegh en Horsfall gaven hun onvoorwaardelijke goedkeuring.

De dag voor de race werden de auto's tentoongesteld op de Grote Markt in Brussel, tot groot genoegen van de toeschouwers. Daar vond ook de "scrutineering" van de racewagens plaats. De RACB controleerde ook de identiteit van elke deelnemer om iedereen uit te sluiten die op de lijst van "*collaborateurs met de vijand*" stond! Er was geen sprake van om zo'n verrader toe te laten tot wat de 'Grand Prix van de Bevrijding' zou kunnen worden genoemd...

Die zaterdagavond verzamelden coureurs, organisatoren en VIP's zich op het



“Bal du Cinquantenaire”. Op zondag, na een korte nachtrust, gingen de races van start.

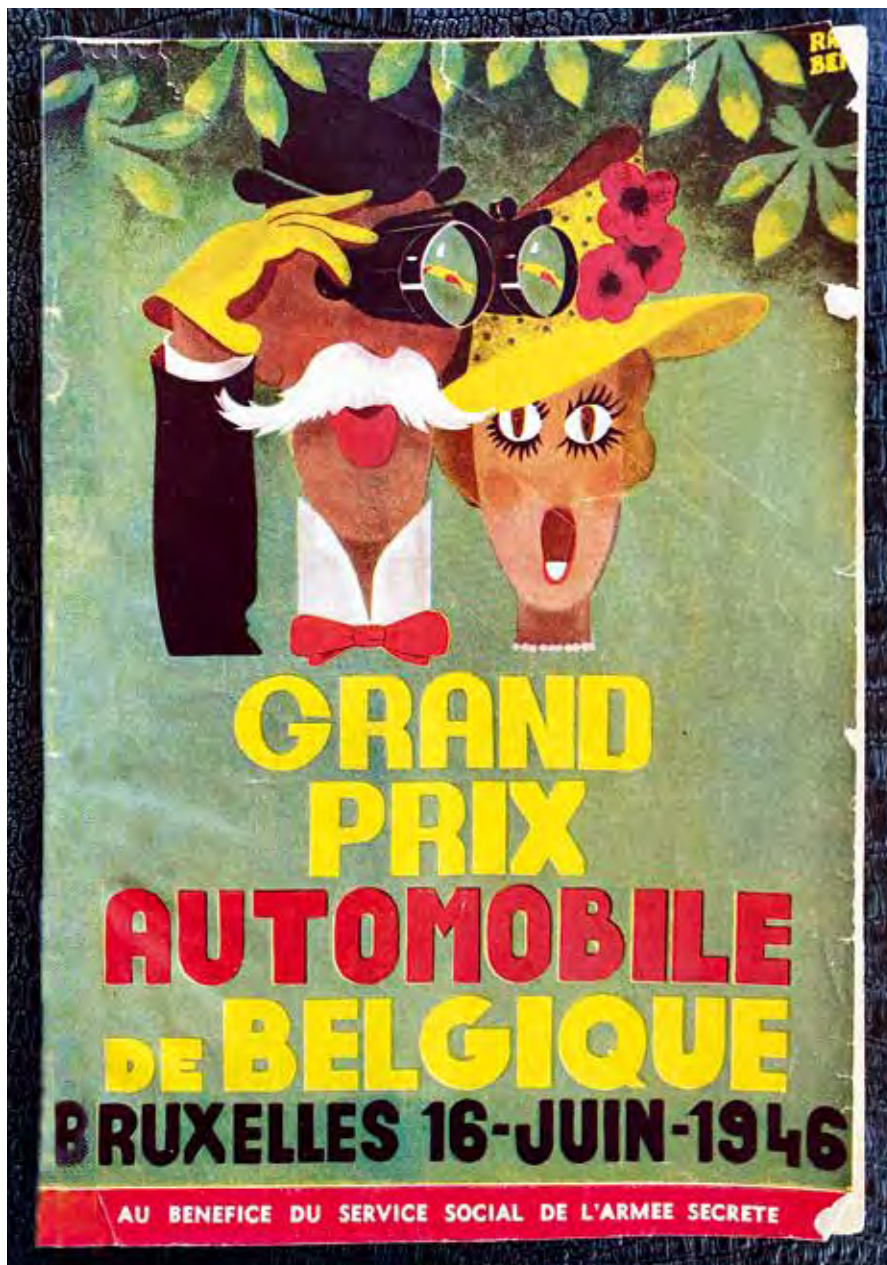
■ De racewagens

Aan het einde van de oorlog waren er praktisch enkel auto's beschikbaar die gebouwd waren voor 1940 en die tijdens het conflict bewaard waren gebleven, vaak verborgen in schuren of in kelders. Auto's van na de oorlog waren een grote zeldzaamheid. Het reglement bepaalde dat de auto's moesten voldoen aan de voorschriften van het Art. 247, Annex C van de Internationale sportieve code, maar er waren ook enkele versoepelingen aangebracht. In die dagen was het vinden van een goede auto en accessoires zoals banden en zelfs smeermiddelen een groot probleem, vandaar.

Zo werd er bepaald dat ook auto's zonder zijdeuren werden toegelaten, linnen daken en voorruitniet noodzakelijk waren, een reservewiel niet hoefde en een “vrije” uitlaat was toegelaten, op voorwaarde dat die geen stof opwierp. Tussen de motor en de piloot diende wel een afdoende brandscherm te worden voorzien.

Er waren drie races gepland, voor evenveel categorieën, gebaseerd op de cilinderinhoud. Het was een internationale wedstrijd, maar er stonden maar een handvol Belgen aan de start.

- **Race 1:** <1.100 cc over 33 ronden (122,1 km) met 13 deelnemers, waaronder één landgenoot, Nicolay met een M.G. Een andere opvallende naam: Amedée Gordini met een Simca-Fiat.
- **Race 2:** 2L zonder compressor en 1L met compressor over 35 ronden (129,5 km). 27 deelnemers waaronder vier Belgen: Gillard en Adant met Bugatti en Claessens en Marchand, beiden met een BMW.
- **Race 3:** 2.000 – 4.500 cc zonder compressor en 1.000 – 2.250 cc met compressor over 35 ronden (129,5 km). Geen landgenoten hier, maar van de 21 deelnemers waren er 14 afkomstig uit Frankrijk, 4 uit Groot-Brittannië, 2 uit Nederland en 1 uit Italië.



▲ *Het programmaboekje*

▼ *Amedée Gordini met zijn gestroomlijnde Simca-Fiat rijdt de snelste ronde in de categorie tot 1.100 cc*





▲ Horsfall met Aston-Martin, winnaar van de 2^e race (1.100-2.000 cc en <1.000 cc met compressor). In 1949 zou hij met een gelijkaardige auto de 24 u van Francorchamps winnen

De uitslagen van de races

RACE 1:

1. Bertani (I - Fiat) met een gemiddelde snelheid van 97,270 km/u.
2. Gordini (F - Simca-Fiat)
3. Scaron (F - Simca-Fiat)

Snelste ronde: Gordini met een gemiddelde snelheid van 104,716 km/u

RACE 2:

1. Horsfall (GB - Aston Martin) met een gemiddelde snelheid van 104,41 km/u
2. Johnson (GB - Frazer-Nash)
3. Waeffler (CH - Frazer-Nash)

Snelste ronde: Horsfall aan een gemiddelde snelheid van 107,073 km/u

RACE 3 (gedeeltelijk in de regen):

1. Eugène Chaboud (F - Delahaye) aan 108.127 km/u
2. Pierre Levegh (F - Talbot) op 4 seconden.
3. Raymond Sommer (F - Talbot)

Snelste ronde: Chaboud met een gemiddelde snelheid van 110,907 km/u

(De foto's bij dit artikel zijn afkomstig uit een foto-album dat destijds met veel zorg werd samengesteld door een neef van de toenmalige voorzitter van de Sportieve Commissie van de RACB Henri Langlois van Ophem. De naam van de neef hebben we jammer genoeg nergens kunnen terugvinden.)

DEFINING CLASS

since 1886



De Mercedes-Benz 300 SL is niet langer beschikbaar voor verkoop.



▲ Chaboud, hier tijdens een demonstratierit met een passagier, met zijn winnende Delahaye, startnummer 24

► Gespanhoek (Carrefour des Attelages)



► Vergis je niet, dit is een Fraser-Nash (van Johnson – GB) en geen BMW. Het Britse merk kreeg na de oorlog de rechten op BMW in het kader van de herstelbetalingen, vandaar

▼ Marchand (B) met een BMW 328



Deelnemerslijst 1^e Wedstrijd

Cilinderinhoud: 1.100 cc

33 rondes van 3.700 m – Totaal 122,1 km

Nr	Piloot	Nationaliteit	Merk
1.	Gordini	France	Simca-Fiat
2.	Brault	France	Simca-Fiat
3.	Alain	France	Simca-Fiat
4.	De Saugé	France	Fiat
5.	Van Rompay	Nederland	Fiat
6.	Nicolay	België	M.G.
7.	Ondet	France	Amilcar
8.	Savoie	France	Singer
9.	Riche	France	Impéria
10.	Jeff	France	Amilcar
11.	Foiret	France	Amilcar
12.	Scaron	France	Simca-Fiat
14.	Bertani	Italia	Fiat

Deelnemerslijst 3^e Wedstrijd

Cilinderinhoud 2.000 – 4.500 cc – 2.250 cc compressor

35 rondes van 3.700 m – Totaal 129,5 km

Nr	Piloot	Nationaliteit	Merk
52.	Chiron	France	Talbot
53.	Herkuleyns	Nederland	M.G.
54.	Seylair	France	Delage
55.	Levegh	France	Talbot
56.	Sommer	France	Talbot
57.	Lacour*	France	Delahaye
58.	Trillaud	France	Delahaye
59.	Johnson	GB	Darracq-Talbot
60.	Garland	GB	Delage
61.	De Wit	Nederland	Delahaye
62.	Borelli	Italia	Alfa-Romeo
63.	Wimille*	France	Alfa-Romeo
64.	Flahault	France	Amilcar
65.	Villeneuve	France	Delahaye
66.	Grignard	France	Delahaye
67.	Pozzi	France	Delahaye
68.	Chaboud	France	Delahaye
69.	Lascaud	France	Amilcar
70.	Chotard	France	Delahaye

* Verscheen niet aan de start

Deelnemerslijst 2^e Wedstrijd

Cilinderinhoud 1.100 – 2.000 cc – 1.000 cc compressor

35 rondes van 3.700 m – Totaal 129,5 km

Nr	Piloot	Nationaliteit	Merk
20.	Sommer	France	B.M.W.
21.	Richard	België	B.M.W.
22.	Gillard	België	Bugatti
23.	Jolly	France	J.L.
24.	Bonnet	France	D.B.
25.	Deutsch	France	D.B.
26.	Lachaize	France	D.B.
27.	Martin	France	B.M.W.
28.	Renault	France	B.M.W.
29.	Constantin	France	Maserati
30.	Gordini	France	Simca-Fiat
31.	Chauvin	France	C.L.R.
32.	Césure	France	B.M.W.
33.	Demarchi	France	Bugatti
34.	Romani	France	Bugatti
35.	Brunot	France	Riley
36.	Waeffler	Suisse	Frazer-Nash
37.	Milroy Gay	GB	Frazer-Nash
38.	Moore	GB	Frazer-Nash
39.	Johnson	GB	Frazer-Nash
40.	Dunham	GB	Alvis
41.	Horsfall	GB	Aston-Martin
42.	Adant	België	Bugatti
43.	Claessens	België	B.M.W.
44.	Jacques	France	Riley
45.	Reuchet	France	Bugatti
46.	Marchand	België	B.M.W.

▼ De sterk aangepaste BMW van Claessens





▲ De Fransman Riche aan het stuur van een Imperia in de klasse tot 1.100 cc

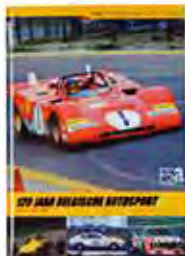
► Op de Grote Markt in Brussel, keuring van de wagens, met op de voorgrond de Alfa Romeo van Borelli (I) naast de Bugatti van onze landgenoot Gillard



► J.L. van de Fransman Jolly, een gestroomlijnde Citroën, met daarnaast de Aston Martin van Horsfall



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 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.

Olivier Gendebien, Ferrari's "primus perpetuus" in Le Mans

Door Alec Lavaerts

Foto's: Ferrari en collectie auteur

In de jaren '50 en '60 maakten de Belgische piloten furore in de internationale autosport die in deze periode een ongekende bloei kende. In alle takken van de racerij waren onze landgenoten te vinden, de een al wat succesvoller dan de andere. Er waren ook enkelen die er echt bovenuit staken. Een daarvan was Olivier Gendebien, de Belg die tot 4x toe goud scoorde in de 24 Uur van Le Mans, telkens aan het stuur van een Ferrari. Daardoor troonde deze stuurvirtuoos zich als "Il Cavallino's" meest succesvolle Le Mans winnaar ooit. Een portret van deze "as du volant".

■ Sportsman

Olivier Gendebien werd op 12 januari 1924 in Ukkel geboren als derde van zeven kinderen uit een gegoede familie. Zijn vader was dokter in de rechten, zijn moeder niemand minder dan de kleindochter van Ernest Solvay. Olivier kende een normale jeugd zonder opmerkelijke gebeurtenissen. Hij werd onderworpen aan een strenge, klassieke opvoeding. Sport maakte daarvan een belangrijk deel uit. Een goede zaak voor de ontwikkeling van karakter en lichaam, aldus vader Gendebien. In zijn jeugd maakte hij kennis met tal van sporten. De gezonde competitiedrang, de instinctieve drang om te winnen en obstakels te overwinnen, bleek bij Olivier reeds op prille leeftijd prominent aanwezig. Al snel bleek dat disciplines met een bijzonder uitdagend karakter en uitzonderlijke hoge eis van precisie een bijzondere aantrekkingskracht op hem uitoefenden. Zo bleek paardrijden hem bijzonder goed te liggen. Een bijzondere sport die tal van speciale eisen bundelt waaronder de controle, de discipline en de houding van het lichaam tot een zekere "presence" met respect voor het paard. Een straf verhaal deed de ronde dat hij reeds op 10-jarige leeftijd derde eindigde in een internationale

wedstrijd in Brussel voorbehouden aan cavalerie-officieren. De voorliefde voor "mechanische paarden" kreeg Olivier te pakken van zijn vader. Die bezat reeds in de jaren '30 tal van exclusieve wagens waaronder een Avions-Voisin, een Cord en enkele Bentley's. Zoals bij vele jongens maakte de auto ook op Olivier een grote indruk. Al snel ontstond de wens om te leren rijden. Het was de chauffeur des huizes die hem dat leerde aan het stuur van de Cadillac van zijn vader. Kort daarop brak de Tweede Wereldoorlog uit.

■ Eerste contact

Olivier's carrière in de autosport startte na de oorlog. Autosport won in de jaren '50 enorm aan populariteit. Iets wat Gendebien niet ontging. Hij contacteerde een zekere Jacques Swaters, medeoprichter van de "Ecurie Francorchamps" en de latere invoerder van Ferrari, om hem een Veritas RS te verhuren voor zijn racedebuut in de XXII Grand Prix des Frontières. Die vond op 19 juni 1952 plaats op het circuit van Chimay. Daarvoor legde hij een bedrag van maar liefst 20.000 frank neer, een klein fortuin in die tijd. De richtlijnen voor de wedstrijd



waren duidelijk. *“Je rijdt je eigen wedstrijd. Zodra er snelle deelnemers in aantocht zijn ga je opzij zodat ze geen hinder ondervinden,”* kreeg hij te horen. De dag van de wedstrijd verliep alles vlekkeloos. Zoals afgesproken liet Gendebien zijn concurrenten galant voorbij steken. Na de wedstrijd heerste er algemene verstomming. *“Waarom liet je routinier ‘Pappy’ Arthur Legat met zijn Veritas in de laatste ronde voorbij? Hij probeerde je ronden lang tevergeefs in te halen...”*, aldus een ontgoochelde wedstrijdleiding.

■ Ferrari debuit

Steeds meer raakte Olivier in de ban van de autosport. Hij vond er de grote uitdaging die hij ook voorheen in zijn passie voor de paardensport ervaarde: controle en beheersen van een “vurige kracht” tot een zo efficiënt mogelijke prestatie.

Op 17 mei 1953 vonden de “Coupes de Spa” plaats op het nationaal circuit van Francorchamps. Kort daarvoor had Olivier van Jerry d’Hendecourt, een gepassioneerd autofanaat en vriend die hij van vroeger kende vanuit het paardenmilieu, zijn Ferrari 166 MM

ingeschreven voor deelname aan de wedstrijd voorbehouden aan GT en sportwagens. De kwalificatieritten leken Olivier het uitgelezen moment om Jerry een bezoekje brengen. Inmiddels was er een hevige strijd losgebarsten met Max Thirion, de te kloppen piloot dat weekend met zijn Jaguar XK120, en nog twee andere Ferrari’s van Jacques Herzet en André Meert. Verschillende pogingen om de beste tijd tijdens de kwalificaties te realiseren mislukten. *“Wil jij eens een keertje proberen Olivier,”* vroeg Jerry ontgoocheld. Een vraag die je geen twee maal hoefde te stellen hoewel Gendebien aanvankelijk toch aarzelde. Nooit eerder had hij op Francorchamps gereden. Hij accepteerde de uitdaging. *“Overschrijd nooit 7500 t/min,”* verwittigde d’Hendecourt. Na enkele opwarmingsronden gaf Gendebien de 166 MM de sporen. Tot zijn grote verbazing bereikte de Ferrari tijdens de afdaling van Masta onmiddellijk zijn maximale toegelaten toerental. Maar zoals afgesproken hield Olivier zich aan het opgelegde maximum. Een tweetal ronden later dook hij weer de pits in en vertelde zijn vriend zijn ervaring met de voorbarige conclusie dat de eindreductie van de Ferrari misschien

▲ *Coupes de Spa 1953: Gendebien's eerste deelname met Ferrari resulteerde meteen in een overwinning met de 166 MM*



▲ Een schitterende prestatie met de Ferrari Berlinetta 250 GT in de Mille Miglia van 1957

te kort was. Die reageerde verbaasd en trachtte zoveel mogelijk details over de eigenaardige situatie te weten te komen. Tot zijn grote ontsteltenis kwam Olivier ter ore dat de Ferrari over vijf versnellingen beschikte. Een technisch zeer ongewoon hoogstandje in die tijd waarvan hij niet werd ingelicht. Dat verklaarde waarop hij onmiddellijk het maximale toerental bereikte tijdens de afdaling van Masta! Met deze openbaring sprong Gendebien meteen terug in de Ferrari. Kort daarop klokte hij de snelste tijd en verwees Thirion naar een tweede stelling. De vooravond van de wedstrijd stelde Jerry sportief voor dat Olivier de wedstrijd de volgende dag zou rijden in zijn plaats. Zo gezegd zo gedaan. De wedstrijd ontspoon zich in een bloedstollende strijd tussen de deelnemende Ferrari's en de Jaguar van Thirion. In het heetst van de strijd haakte de Britse GT af. Ook de 212 Inter van Meert schoot tekort waarop een duel losbrak tussen Gendebien en Herzet. Kopposities wisselenden constant, records werden gebroken. Tijdens de voorlaatste ronde op het stuk tussen Burnenville en Masta slaagde Olivier erin een gestage voorsprong op te bouwen. Voldoende om wat later een

prachtige overwinning op zijn naam te schrijven, de eerste met een Ferrari maar zeker niet de laatste!

■ Sterke prestaties

De volgende jaren ontpopte Olivier zich als een echte veelzijdige piloot die zich thuis voelde in alle disciplines. Lange rallyraids waaronder Luik-Rome-Luik, de 14 000 km lange Alger-Le Cap Rally en de Tulpenrally die hij samen met Pierre Stasse won aan het stuur van een Alfa 1900 TI. Ook nationale wedstrijden waaronder de 12 Uur van Hoei en de Rallye des Routes Blanches bleken een kolfje naar zijn hand. Samen met zijn neef Jacques Washer, een getalenteerde navigator, vormden ze een ijzersterk duo. Op 10 juli 1955 verscheen Gendebien aan de start van de IX Coppa d'Oro delle Dolomiti. Daar versloeg hij de 750 Monza van Eugenio Castellotti, een rasechte racer ingeschreven door de Scuderia Ferrari!

■ Il Commendatore

De spectaculaire zege in de "Coppa d'Oro delle Dolomiti" in 1955 kwam Enzo Ferrari al snel ter ore. Reeds een



tijdje had hij de uitstekende resultaten van “Il giovane Belga” in het vizier die zich duidelijk in de kijker reed sinds zijn “bijna overwinning” in het GT-klassement van de Mille Miglia dat jaar. Nog dezelfde avond zelf kreeg Olivier bezoek van Nello Ugolini, directeur van de Scuderia Ferrari. Die bracht de boodschap dat Enzo Ferrari hem dringend onder vier ogen wilde spreken. Een beetje verbaasd aanvaarde hij het voorstel. Kort daarop meldde Gendebien zich in Maranello. Na een lang gesprek verliet “l'écureuil des Ardennes”, zoals Enzo hem noemde, de plaatselijke fabriekspoorten met een contract op zak, als fabriekspiloot voor Ferrari met onmiddellijke ingang en voor het volledige seizoen 1956. In augustus had XVII Aosta-Gran San Bernardino plaats. Een gereputeerde heuvelklimwedstrijd waar fabrieksteams van zowel Ferrari als Maserati officieel aan deelnamen. Deze wedstrijd betekende het debuut van Gendebien in de Scuderia Ferrari. Met een 500 Mondial eindigde hij eerste in de 2-liter klasse, goed voor een 2^{de} plaats in het algemene klassement, achter zijn teamgenoot Umberto Maglioli met een 750 Monza maar voor de Maserati's. Nogmaals een geslaagd debuut!

■ Phil Hill

In 1956 nam de Scuderia voltallig deel aan de Argenijnse Temporada, de seizoensopener van het WK der Piloten (zoals de F1 toen heette) en het WK der Merken (huidig bekend als World Endurance Championship, kortweg WEC). In de uithoudingswedstrijd, de 1000 km van Buenos Aires, vormde Gendebien voor het eerst een team met Phil Hill aan het stuur van een Ferrari 857 S. Het “Autódromo

▲ *Vergezeld door zijn trouwe copiloot Jacques Washer rijfde Gendebien in 1957 met de Berlinetta 250 GT een indrukwekkend palmares samen. Hierboven aan de start van de Giro di Sicilia in 1957*

▼ *Le Mans 1957, Olivier aan het stuur van de 250 Testa Rossa, gevolgd door de 500 TRC van de Equipe National Belge gepiloteerd door Jacques Swaters*





▲ *Le Mans 1958, de eerste overwinning van Gendebien met de 250TR58 van de Scuderia Ferrari*

Municipal-Avenida Paz”, een natuurlijk circuit op bestaande wegen inclusief een grote rotonde, bleek al snel moordend zwaar te zijn voor zowel de piloten als voor de techniek. Vooral de remmen kregen het hier bijzonder hard te verduren. Gendebien-Hill trotseerden de moeilijke omstandigheden met brio om als eerste Ferrari, net achter de winnende Maserati 300 S van Moss-Menditéguy, te finishen. Meteen wordt hierdoor het magische duo gevormd dat, zeker in Le Mans, nog veel van zich zou laten horen. Voor langere, niet circuitgerelateerde wedstrijden vormde hij dan weer een perfecte tandem met zijn neef Jacques Washer. Zo wonnen beiden het GT-klassement in de Giro di Sicilia en de Mille Miglia voor een horde fabrieks 300 SLs aan boord van een Ferrari “Berlinetta” 250 GT. Ook latere jaren bleek de combinatie Gendebien-Washer-Ferrari 250 GT “LWB” ongenaakbaar. Daarvan getuigden de vele overwinningen waaronder een viervoudige zegenreeks in de “Tour de France Automobile”, tweemaal de 12 Uur van Reims, de Giro di Sicilia en de Gran Premio Tazio Nuvolari, een

prestigieuze wedstrijd tussen Mantova en Brescia.

■ Le Mans

Uiteraard stond de prestigieuze Grand Prix d’Endurance des 24 Heures van Le Mans van in begin op het verlanglijstje van Gendebien. Hoewel zijn eerste deelname reeds in 1955 plaatsvond met een bescheiden Porsche van de Equipe National Belge verscheen hij in 1956 aan de start aan het stuur van een 625 LM, ingeschreven door de Scuderia Ferrari, die hij met Maurice Trintignant deelde. Ondanks zijn bescheiden 2,5 liter motor reed het duo een intelligente wedstrijd en klom op van 6^{de} plaats in het eerste wedstrijd uur naar een mooie derde stelling achter de winnende Jaguar D-Type en een Aston DBR-S. Ook in 1957 verscheen Olivier met Trintignant aan de start van de uithoudingsklassieker die werd georganiseerd op het circuit van de Sarthe. Ditmaal gaf hij de splinternieuwe 250 Testa Rossa de vuurdoop. Spijtig genoeg diende hij de strijd te staken nadat een zuiger van de krachtige V12



de geest gaf. Een eigenaardige situatie. Dezelfde motor zat immers onder de motorkap van zijn Berlinetta 250 GT waarmee Gendebien ervoor probleemloos de loodzware “Giro di Sicilia” had gewonnen. Een topprestatie die hij niet veel later in de “Gran Premio Nuvolari” wist te herhalen.

1958 betekende de absolute doorbraak voor Gendebien in Le Mans. Dat jaar vergezeld Phil Hill hem voor de ultieme uitdaging op het Sarthe-circuit. Erbarmelijke weersomstandigheden maakten de traditionele loodzware wedstrijd dat jaar tot een bijna onmogelijke opdracht. Toch doorzwom de magische tandem de hevigste stormbuien en schreef geschiedenis. De Scuderia stond oog in oog met het fabrieksteam van Aston Martin. Stirling Moss nam een zeer sterke start en vertoefde prompt op kop. Ferrari maakte gebruik van een “legendarische” Le Mans strategie, die van “de haas” waarbij een of meerdere wagens van hetzelfde team de concurrentie probeert op te jagen, in de hoop dat ze de strijd niet overleefden!

En effectief, na het 2^{de} wedstrijd uur ging de leidende Aston aan de kant met een oververhitte motor. Oliviers 250TR/58 vertoefde reeds vanaf het 3^{de} wedstrijd uur op kop, om de leiding niet meer af te staan. Hiermee was de derde overwinning voor Maranello in zijn geschiedenis een feit.

Een jaar later verscheen Gendebien opnieuw op de erelijst van Le Mans. Dat jaar was het Paul Frère die hem flankeerde bij zijn 2^{de} succes in “La Sarthe” aan boord van de Ferrari 250 TR/60. Tot hiertoe de enige 100% Belgische overwinning in Le Mans ooit. Toch ging het er niet makkelijk aan toe. Een toenmalige reglementswijziging dicteerde dat de voorruit van de open wagens het volledige gezichtsveld van de piloot diende te beschermen. Een regel die in de praktijk op een regelrechte ramp uitdraaide. Zeker bij regen die er met momenten met bakken uitviel waardoor je werkelijk niets meer zag. Sommige piloten konden nog net boven de ruit uit kijken. Anderen gebruikten een kussen om hoger te zitten. In 1960 domineerde

▲ Een schitterende 100% Belgische zege in Le Mans 1960, gerealiseerd door de tandem Gendebien-Frère



▲ De start van de 24 uursrace van Le Mans in 1961. Olivier Gendebien spurt zich naar zijn Ferrari met startnummer 10

“Il Cavallino Rampante” Le Mans compleet met 6 wagens in de top 7.

Speciaal voor Le Mans 1961 kwam Maranello aandraven met een duo 250 TRI/61s. Een voor Olivier Gendebien-Phil Hill en de andere voor Mike Parkes en de Belg Willy Mairesse die voor het eerst aantraden met een sportprototype van de Scuderia op La Sarthe. Tijdens de wedstrijd geraakte Gendebien-Hill verward in een bloedstollend duel met de “Rodiguez-broers” die een Dino 246 SP van NART piloteerden. Om 14.10u sloeg Luigi Chinetti, teambaas van NART, alarm. Een losgeslagen olieleiding had de smering van de motor in het gedrang gebracht. De bolide kon nog net de pits bereiken, maar het feest was voorbij... Hoewel Gendebien het nu wat rustiger aan kon doen bleef hij nog steeds zeer scherpe tijden draaien. Het absolute afstandsrecord lag voor het grijpen!

De 24 Uur van Le Mans in 1962 zal Gendebien's laatste “officiële” wedstrijd worden. Traditioneel verscheen hij aan de start met zijn collega Phil

Hill. Dat jaar werd het WK voor merken voor de eerste maal uitgeschreven voor Gran Turismo wagens. Toch schreef de Scuderia Ferrari hem in op een 330 TRI LM, een experimenteel prototype voorzien van een dikke vier liter V12 motor. Het zou op Oliviers makkelijkste Le Mans overwinning uitdraaien in zijn carrière. Reeds tijdens de kwalificaties bleek de weinig homogene Ferrari almachtig, zodat de wedstrijd uitdraaide op een “gezondheidswandeling” voor het Belgo-Amerikaanse expertenduo, met weinig uitdaging. Een zeer speciale Ferrari GTO voor Parkes-Bandini, uitzonderlijk voorzien van dezelfde 4 liter motor als hun prototype, kon het hen eventueel moeilijk maken. Zowel Gendebien als Hill namen het zekere voor het onzekere en reden een voorzichtige wedstrijd met respect voor de mechaniek. Gecontroleerd met brio. Typisch Gendebien! Deze uitzonderlijke “feeling” maakte hem misschien wel de meest bekwame “uithoudingspiloot” ooit in de geschiedenis. Zeg maar de Fangio van de endurance! Reeds in de eerste ronde schoof Parkes met de



experimentele GTO in Arnage van de baan in een poging om een aanrijding met de aanstormende Aston Martin van Graham Hill te vermijden en reed zich vast in de zandbak. Vanaf het 2^{de} uur vertoefde de rode Ferrari op kop en ging regelmatig in gevecht met de Dino 246 SP van de gebroeders Rodriguez. De Mexicaanse broers die later terugvielen en tenslotte opgaven met een slippende koppeling! Nu lag de weg helemaal open voor Olivier die zijn vierde en laatste

overwinning op Le Mans vierde! Na de aankomst nam hij een grote beslissing. Nooit zou hij nog deelnemen aan internationale wedstrijden. Een donderslag bij heldere hemel voor omstaanders maar Gendebien had er goed over nagedacht. Het was voldoende zo! Ferrari zou de volgende jaren nog drie maal zegeviëren in de 24 uur van Le Mans wat het aantal overwinningen op Le Mans op 9 zeges bracht. Inmiddels is er dit jaar nog ééntje bijgekomen!

▲ Een derde zege van Olivier in de 24 uur van Le Mans 1961, de vijfde voor Ferrari

▼ Na zijn verpletterende 4^{de} overwinning in de etmaal race van Le Mans 1962 zette Gendebien een punt achter zijn carrière



PORSCHE



60 years old and still green.

CELEBRATING 60 YEARS OF PORSCHE 911.

**Porsche Centre
Mechelen**
Blokhuysstraat 47 P
2800 Mechelen

**Porsche Centre
Antwerpen**
Uilenbaan 200 B
2160 Wommelgem

**Porsche Centre Brussels
Porsche Classic Partner**
Grand Route 395
1620 Drogenbos

**RS Motors - Porsche Centre
West-Vlaanderen**
Kortrijkstraat 155A
8770 Ingelmunster

**Porsche Service
Centre Arlon**
Rue Claude Berg 11
6700 Arlon

**Porsche Centre
Liège**
Rue Laguesse 17
4460 Grâce-Hollogne

**Porsche Centre
East-Flanders**
Kortrijksesteenweg 11
9830 Sint-Martens-Latem

**Porsche Centre
Paal**
De Weven 6
3583 Paal-Beringen

**Porsche Centre
Louvain-la-Neuve**
Rue André Dumont 16
1435 Mont-Saint-Guibert

**Porsche Centre
Knokke**
Natiënlaan 144 a
8300 Knokke-Heist





Prewar Days

Tekst en foto's: Leo Van Hoorick

Het is al enkele jaren geleden dat de gebroeders Lawrence en Michael Bossaert in het kader van een afstudeerproject van één van beiden, met het idee kwamen om een beurs te organiseren die exclusief was gewijd aan vooroorlogse auto's. Intussen ligt de 3^e editie achter ons.

Die werd georganiseerd tijdens het eerste weekend van december in Kortrijk Xpo. Jammer genoeg werd er 20 km verder, in Waregem, op hetzelfde moment nog een oldtimerbeurs georganiseerd. Een "ongelukkig toeval" dat misschien vermeden had

kunnen worden. De organisatoren van de derde editie van Prewar Days zullen hier zeker een beetje onder geleden hebben wat bezoekersaantallen betreft. Hopelijk vinden beide organisaties volgend jaar een overeenkomst om elk een ander weekend te kiezen.

▲ Excelsior D4 (2.400 cc) uit 1911.
De auto werd tentoongesteld op de Motor Show van Earls Court in Londen in 1912 en verhuisde vervolgens naar Australië. Hij werd daar herontdekt met een boom die er dwars doorheen was gegroeid. De auto werd compleet gerestaureerd en kwam in 1986 terug naar België. Hij staat nu in het Bossaert museum



▲ Pipe M22 uit 1913. De auto heeft een Engelse carrosserie van Salmson & Sons. Bijzonder is de elektrisch bediende versnellingsbak van Albert Henry Midgley, die bediend wordt via een soort tweede stuurwiel. Volgens papa Geert Bossaert is dit de enige bekende auto met zo'n versnellingsbak

▼ Deze Minerva Type F/M8 4 liter V-8 uit 1938 is een van de laatste personenwagens van het prestigieuze merk uit Antwerpen, dat toen reeds was overgenomen door Imperia. Hij werd nieuw verkocht in Groot-Brittannië en was lang onderdeel van de bekende verzameling van wijlen Jacques Vanderstappen

Maar voor de rest was het zeker een succes. De Bossaerts hadden het goede idee om als thema de Belgische auto's te kiezen. Zij haalden daarvoor uit hun eigen museum in Lo-Reninge een Pipe, een FN en een Imperia. Maar ook Mahymobiles uit Leuze toonde drie auto's en Autoworld eveneens drie. Er was een ruimte vrijgemaakt waar de meeste van die auto's, maar ook een vijftal motorfietsen, samen stonden, jammer genoeg stonden ze kort open gepakt.

De Belgian Vehicle Heritage toonde naast een Minerva XX uit 1924 ook twee motorfietsen, en op de stand van de RVCCB stonden naast een Vivinus en een Minervette een heel zeldzame Miesse. Maar ook andere standhouders deden hun best, we denken bv aan PrewarCar die een imposante en glimmende Minerva type M tentoonstelden.

Maar vooral de sfeer zat heel goed. Ik herinner me van vorige editie dat iedereen die ik wilde tegenkomen daadwerkelijk rondliep in Kortrijk, in zoverre dat ik niet één dag ging zoals gepland, maar twee. En dat was dit jaar niet anders.

Prewar Days is een beurs die zeker haar bestaansrecht heeft, en die nog veel groeimarge heeft. Er liepen trouwens heel wat Nederlanders, Fransen en Britten rond, en er waren ook diverse buitenlandse standhouders. Eerlijk, we kijken nu al uit naar de volgende editie, en waarom niet: die Belgische autogeschiedenis mag opnieuw een thema zijn wat ons betreft.





▲ FN 1300 Torpedo met een carrosserie van Demeuse-Scaillet uit het Bossaert-museum



◀ Op de stand van de RVCC stond een zeldzame Miesse een merk uit Anderlecht dat actief was vanaf 1896 en aanvankelijk stoomauto's bouwde. Het merk bleef tot na de oorlog actief als constructeur van vrachtwagens en autobussen. Dit type C uit 1909 heeft een 4-cilinder van 2.240 cc en met 12 pk



▲ Enkele vroege Belgische motoren op een rij: 1902 Kelecom Antoine; 1903 Antoine; 1902 FN "Ezeltje"; 1904 FN; Minerva 2-cilinder 1908

► Minerva 433 cc mono cilinder met 3,5 pk, uit 1905.
De voorvering was een optie

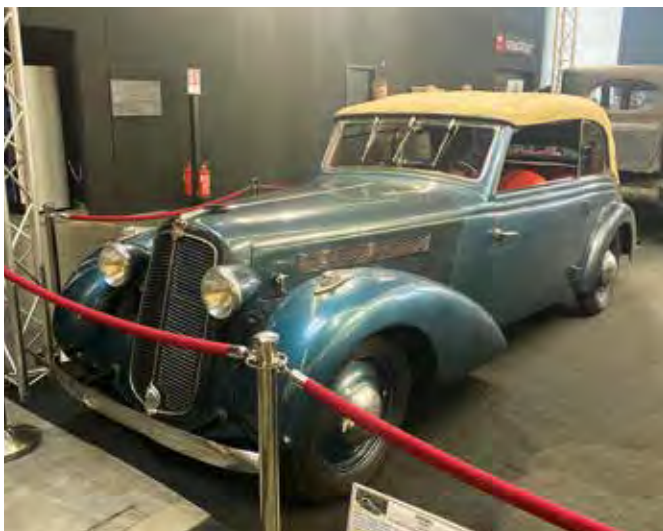
▼ Minerva fiets met "clip-on" motor van 211 cc en 1,5 pk





▲ Een Brusselse Vivinus “voiturette” uit 1899 met een luchtgekoelde éencilinder van 708 cc en met 3,5 pk. Daarnaast een Antwerpse Minervette uit 1904 met watergekoelde 636 cc van 5 pk

▼ Imperia TA9 BS uit 1938. Imperia trachtte te overleven met de licentiebouw van de vooruitstrevende Duitse voorwielaandrijvers van het merk Adler. Hetzelfde huis dat ook heel bekende schrijfmachines produceerde



▼ Imperia Grand Prix 1930. De enige overblijvende van vier fabriekswagens. Deze finishte o.m. als 7^e in de Grand Prix van Europa die op het Circuit van Francorchamps werd gereden in 1930. De auto stond lang in het museum van Stavelot, maar is nu op zoek naar een nieuw onderkomen





PORSCHE

DRIVEN BY DREAMS

08.12.23 - 25.02.24

EXPO AUTOWORLD MUSEUM BRUSSELS

AUTOWORLD.BE



AUTOWORLD
BRUSSELS



PORSCHE



Voor het Musée de la Voiture et du Tourisme in het Château de Compiègne was de logische keuze om deze uitzonderlijke "La Mancelle" van Amédée Bollée tentoon te stellen, een stoomauto uit 1878 die snelheden tot 40 km/u kon halen

Auto e Moto d'Epoca, Bologna (Italië)

Europese musea vieren 40^e verjaardag

Tekst en foto's: Luc Scournaux

In oktober vierde de Italiaanse Auto Moto d'Epoca in Bologna haar 40^e verjaardag.

De grote verandering bij deze gelegenheid was de verhuizing van de thuisstad Padua naar een nieuw complex met grotere, heldere en ideaal gelegen gebouwen in de hoofdstad van Italië's Motor Valley. Een aantal grote Europese musea namen deel aan de viering van de 40^e verjaardag door een aantal auto's uit de productie van hun land te sturen. Autoworld was er met een Nagant.



▲ Een van de Fiats die door het Turijnse museum werd tentoongesteld was een 35/45 met de naam "Palombella": een luxueuze landaulet met carrosserie van Cesare Sala uit Milaan voor koningin Margaretha van Savoye. Het chassis is dat van de Itala "Peking - Parijs" uit 1907, licht aangepast, in het bijzonder met twee aparte rempedalen

Als het om de geschiedenis van de auto gaat, is Italië een must, en deze show heeft een ongevoelbaar aantal speciale, luxe, race- en populaire auto's. De geschiedenis van Fiat, Lancia, Ferrari, Alfa Romeo en de vele andere merken die in dit land hebben bestaan, zorgt elk jaar weer voor een fantastische tentoonstelling. Voeg daarbij de beroemdste carrosseriebouwers, de meest gerenommeerde tuners, de meest gedurfde ambachtslieden en een gepassioneerd publiek, en je hebt de ingrediënten voor een heel mooi evenement. Met zijn nieuwe locatie in Bologna is de Auto e Moto d'Epoca show ongetwijfeld een van Europa's meest toonaangevende evenementen op dit gebied. Als je bovendien de tijd neemt om het artistieke, culturele, gastronomische en andere erfgoed van Italië te ontdekken in de prachtige stad, dan ben je in de hemel!

De deelname van de grote Europese musea, naast alle Italiaanse musea, verenigingen en clubs, betekende dat er enkele uitzonderlijke historische auto's

te zien waren. Het Turijnse MAUTO fungeerde als gastheer voor de andere musea en toonde een Ferrari 312 T5 uit 1981, bestuurd door de legendarische F1-coureur Gilles Villeneuve. Daarnaast stonden Vincenzo Lancia's eigen Lancia Lambda uit 1929 en Fiat's uit het begin van de 20^e eeuw. Ook de recordbrekende "Bisiluro" auto's Tarf I (1948) en II (1951) werden tentoongesteld. Het Musée de Compiègne (F) bracht de stoomauto van pionier Amédée Bollée père mee, "La Mancelle". Het Louwman Museum stuurde naast de Tarf II ook een unieke Lancia D23 Spider uit 1951 met een carrosserie van Pininfarina, twee auto's die profiteerden van het aerodynamische onderzoek uit die tijd. De Schlumpf-collectie van het Franse nationale museum toonde één van zijn paradepaardjes, de Bugatti Type 251 uit 1955, waarvan slechts twee exemplaren werden gebouwd en die ondanks enkele interessante ideeën niet de verwachte resultaten opleverde in de competitie. En natuurlijk was Autoworld er ook bij, vertegenwoordigd



door de Nagant Six Type 137 met zijn 6-cilinder motor van 1980 cm³.

We herinneren eraan dat België deze vereniging van Europese automusea al in 2017 had geïnitieerd: Autoworld en Interclassics presenteerden toen 15 auto's van de 5 grootste musea naast elkaar op de Brusselse beurs.

Het is onmogelijk om alles wat we in Bologna hebben gezien de revue te laten passeren, maar we kunnen deze recensie niet afsluiten zonder één origineel element te belichten: de introductie van thematische rondleidingen om bezoekers door de verschillende hallen van het complex te leiden op basis van hun favoriete thema (auto's, reserveonderdelen, motoren of klassieke auto's). En er is nog een groot voordeel aan deze beurs: bezoekers kunnen van hun reis gebruik maken om de stad Bologna te ontdekken, tot in Modena en/of Maranello te gaan, of zelfs een toer te maken langs de beste adressen in de Motor Valley (www.motorvalley.it)!

▲ De 1955 Bugatti Type 251 tentoongesteld in het Musée National de l'Automobile in Mulhouse kon 260 km/u halen dankzij een 2,5 L, 230 pk motor

▼ Op de voorgrond, een Lancia Lambda met Weymann carrosserie met 6 plaatsen uit 1928; dit was de persoonlijke auto van Vincenzo Lancia. Op de achtergrond een Fiat 520 HP, eveneens uit 1928. (MAUTO, Turijn)





*Deze Maserati 26 B uit 1928 begon zijn sportieve carrière met een 3^e plaats in de Targa Florio in 1927, bestuurd door Alfieri Maserati.
8-cilinder motor, 1980 cm³, 155 pk en 180 km/u*



Wat een buitengewone machine! Deze Taruffi One is een recordbrekende machine met "bisiluro" carrosserie van piloot/ingenieur Piero Taruffi

HISTORICAR

Mis nooit nog een nummer van Historicar

ABONNEER U

U kan inderdaad een abonnement nemen op Historicar. Het abonnementsgeld bedraagt **18 euro voor 1 jaar** (2 nummers) of **28 euro voor 2 jaar** (4 nummers).

Gelieve het overeenkomstige bedrag over te schrijven op bankrekening nr. **BE17 4262 2197 9121** ten name van Draaiboomken, met vermelding Historicar.

Vergeet niet het juiste verzendadres te vermelden.



Historicar is het semestriële magazine van de FSA (Stichting automobiel). Die heeft tot doel de kennis en het behoud van het **automobielpatrimonium in België** te bevorderen, met speciale aandacht voor het Belgisch patrimonium.

De Stichting kan ondermeer:

- voertuigen en automobilia verwerven via schenkingen, legaten, bruikleen op lange termijn, aankoop, lijfrente, huurkoop of elke andere geschikt geachte formule;
- dit patrimonium beheren (restauratie, onderhoud, verkoop enz.);
- locaties en middelen vinden voor de conservering van dit patrimonium;
- tentoonstellingen en andere evenementen organiseren om de collecties aan het grote publiek te tonen;
- vergaderingen, colloquia en alle andere activiteiten organiseren die kunnen bijdragen tot de bekendheid en de doelstellingen van de Stichting;
- een publiek toegankelijke bibliotheek oprichten en beheren;
- met andere instellingen of organisaties samenwerken om de doelstellingen van de Stichting te verwezenlijken.

Fsa

De FSA maakt deel uit van de Koning Boudewijnstichting.



Je bent uniek. Maar nooit alleen.

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

EUROMONEY
PRIVATE BANKING 2023
BELGIUM
BEST DOMESTIC PRIVATE BANK



Private Banking.
Beweegt met je mee.

www.kbcprivatebanking.be