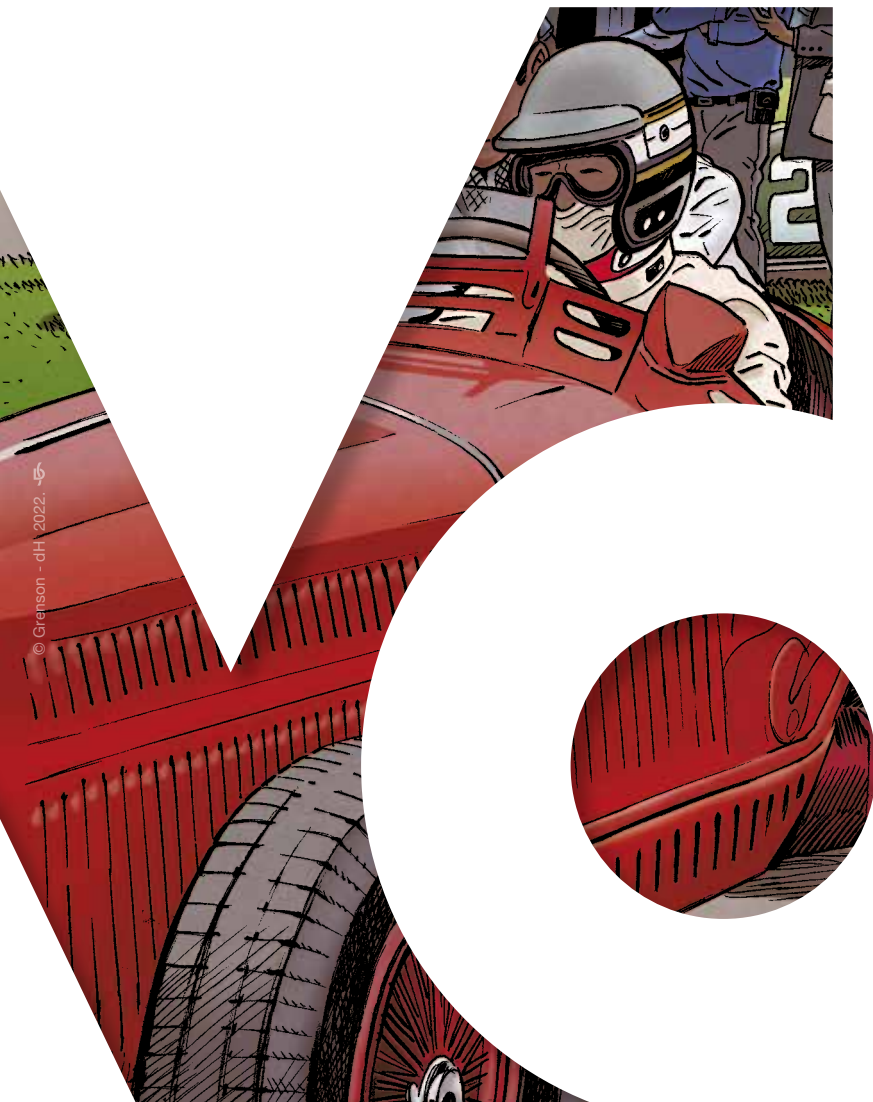


# ESA HISTORICAR

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).

**Hoofredacteur:**

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 - Laurent Zilli

**Lay-out:**

www.busybee.be

**Historicar wordt gesteund door o.m.:**

R.V.C.C.B.  
Historical Vehicle Club  
Belgian Vehicle Heritage  
British Classics & Rover Club Belgium  
Brussels Classic Car Club  
Forties and Fifties American Cars  
Enthusiasts  
A Merry Car Club  
Club des Anciennes Citroën  
Lancia Club Belgio  
Belgian Mercedes Club  
Spa Historic Racing Team  
Packard Chauffeurs Club  
Tank Museum  
Austin-Healey Club  
Classic Cadillac & La Salle Club  
Amicale bruxelloise Club des Décapotables  
Italia Car Club Belgium  
Jaguar Drivers Club  
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium  
Amicale Panhard Belgique  
DKW Auto-Union Club België  
The English Drivers Guild  
Meetjeslandse Oldtimer Club  
Club Lucien Rosengart France  
Ecurie Val d'Or  
KBC Classic Car Club  
Peugeot Club Belgium  
Kon. Automobiellclub van Vlaanderen  
Rolls Royce Entousiasts' 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. Draaiboombken  
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal  
BTW: BE0414.830.002

### Keuzestress



Er wordt me wel eens om raad gevraagd bij de keuze van een auto. Vroeger ging het gewoon over het ene of andere merk, maar tegenwoordig zijn de vragen veel ingewikkelder, gezien de grote keuzemogelijkheden van aandrijftypes. De keuze tussen diesel of benzine is al lang niet meer aan de orde. Wordt het een volledig elektrische, een plug-in, een mild hybrid en wat is er nog allemaal te krijgen dezer dagen?

Nu wordt ik zelf met het probleem geconfronteerd. Na zeven jaar vind ik het tijd voor een nieuwe auto, maar ook ik heb mijn twijfels. Als particuliere koper moet ik me niet teveel aantrekken van het fiscale aspect, da's al een plus. Voor een volledig elektrische of BEV (battery electric vehicle), zoals dat tegenwoordig heet, daar pas ik sowieso voor. In alle eerlijkheid, ik ben er vrij zeker van dat we over 10 jaar met onszelf zullen lachen als we eraan terugdenken dat Europa in 2022 afkondigde dat tegen 2035 alle brandstofauto's gebannen zouden worden. Een beslissing waaraan bitter weinig studiewerk vooraf ging als we kijken naar de problemen die zich aandienen. De opwekking van elektriciteit en de capaciteit van het net is in de meeste regio's problematisch, we moeten alleen nog maar naar ons eigen land kijken. En ook al gaat de technologie met grote sprongen vooruit, we zijn op batterijtechnisch vlak nog ver van wat het zou moeten zijn, willen we de fossiele brandstoffen op een adequate manier vervangen. Zelf ben ik oud genoeg om tot het eind van mijn dagen met een verbrandingsmotor te mogen rondrijden vermoed ik, en dat zint me wel. Een hybride vind ik persoonlijk nog steeds de beste keuze. Samen met grote autoconstructeurs die hun vol-elektrische dromen intussen ook al hebben teruggeschroefd. Dat de remenergie ten minste ten dele wordt gerecupereerd is een interessant aspect. En dat als de zon schijnt thuis "gratis" stroom kan worden getankt dank zij de panelen op het dak is ook mooi meegenomen. Dat waren dan ook de redenen die me uiteindelijk deden kiezen voor een PHEV (Plug-in hybrid electric vehicle) en niet voor een mild hybrid, die nauwelijks elektrische opslagcapaciteit heeft. Een PHEV kan tegenwoordig rond de 100 km ver komen met de inhoud van de batterij, en je blijft gespaard van 'range anxiety', de angst dat je er niet gaat geraken binnen een redelijke tijd. Dat de elektromotoren een handje helpen bij het weggrijden en er energie wordt gerecupereerd als je van het gas afgaat, scheelt al snel één of twee liter op 100 kilometer. Zeven jaar geleden had ik liefst een diesel-hybride gehad, maar dat kon toen niet, het gekozen model bestond enkel als benzine-hybride. Terloops, de batterijen van die toen nieuwe auto hadden een reikwijdte van 40 km. Daar blijven nu nog 15 km van over in ideale omstandigheden, dus mijn auto is ongewild een mild hybrid geworden.

En nu is het omgekeerd, ik wou liefst een benzine, maar het wordt een diesel plug-in hybride, omdat het model van mijn dromen als plug-in enkel met een diesel leverbaar is. Ik ben zeker niet afkerig van een diesel, alleen al omdat die nog steeds een stuk zuiniger (zeker 25%) is dan een benzine bij gelijk vermogen. En dan spreken we nog niet over de partikelfilters en ad blue die de uitstoot misschien zelfs minder schadelijk maken dan die van een benzine. Maar het risico blijft dat de nieuwste propere diesels op dezelfde hoop worden gegooid als die van tien jaar geleden, en dat ook zij te lijden zullen krijgen van gebruiksbeperkingen. Dus ik heb er toch een beetje een dubbel gevoel bij.

Van de andere kant, hoera voor Mazda, Subaru en Toyota die met nadruk laten weten dat zij de verbrandingsmotor verder blijven ontwikkelen omdat ze eraan twijfelen of een CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteit alleen met elektrische auto's kan worden opgelost. En omdat de verbrandingsmotor zeker nog niet is uitontwikkeld. Ook al kan die ontwikkeling serieuze achterstand oplopen nu de meeste autoconstructeurs vooral in batterijtechnologie en AI investeren...

Leo Van Hoorick

KBC PRIVATE BANKING PRESENTS

# IC INTERCLASSICS

## CLASSIC CAR SHOW

### BRUSSELS EXPO

15 | 16 | 17 | NOVEMBER 2024

TICKETS MET  
VROEGBOEK-  
KORTING!



## 110 YEARS MASERATI



Bonhams



# Inhoud

	<b>3</b>	Editoriaal
	<b>6 – 15</b>	De verrijzenis van een Muntz Jet: een droom die uitkomt!
	<b>17 – 26</b>	100 jaar 24 uur van Spa Francorchamps: Het eeuwfeest van een uithoudingsklassieker
	<b>28 – 35</b>	Vintage Revival Monthléry
<b>Adverteerders</b>		2 Vander Haeghen 4 Interclassics Brussel 16 D'Ieteren 27 Classic Days Antwerpen 36 KBC Private Banking
<b>Agenda</b>		<ul style="list-style-type: none"><li>• 20 – 21 juni: Zolder Historic Grand Prix, Circuit Zolder</li><li>• 21 juni: Concours d'Elegance, Zolder</li><li>• 8 september: Antwerp Concours, Wijnegem</li><li>• 13 – 15 september: Concours d'Elegance Mariënwaerd, Nederland</li><li>• 3 – 6 oktober: Zoute Grand Prix, Knokke-Heist</li><li>• 15 – 17 november: Interclassics Brussels</li><li>• 6 – 8 december: Prewar Days, Kortrijk Xpo</li></ul> <p><b>Autoworld</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 3 juli – 31 augustus: Fiat 125 years and Abarth 75 years</li><li>• 6 september – 15 december: When Cars become Art</li><li>• 19 december – 23 februari 2025: Maserati 110 years</li></ul> <p>Voor meer details: <a href="http://www.autoworld.be">www.autoworld.be</a></p>
		<b>Omslag</b>  Gezellige drukte in de paddock voor de start van de 24 uren in 1929. De drie Alfa Romeo's in de voorgrond zouden een 1-2-3 overwinning realiseren. Zie het artikel over 100 jaar 24 uur van Francorchamps p. 17.

# De verrijzenis van een Muntz Jet: een droom die uitkomt!

Door Marc Van der Stricht

*Dit verhaal begint in januari 1954, op het Autosalon van Brussel. Mijn broer Patrick en ik vergezelden onze ouders naar het Salon om alle nieuwe auto's te bekijken. We stopten voor een grote, massieve, gestroomlijnde, aerodynamische auto in glanzend zwart, met een wit dak, een krokodillederen interieur en enorme chromen bumpers: het was liefde op het eerste gezicht! Het was een Muntz Jet! Helaas leken onze ouders er niet klaar voor om er een te kopen, dus zwoeren mijn broer Patrick en ik dat we er ooit zelf een zouden kopen. We waren bijna 10.*



*De stand op het salon van Brussel, 1954. Links de Jaguar D-type van de ENB, in de achtergrond de zwarte Muntz Jet. Is de dame rechts misschien Joska Bourgeois?*

**L**ater, toen we oud genoeg waren om auto's te kopen, zochten we heel België af naar Muntz Jets, maar tevergeefs – ze leken verdwenen te zijn. We raadpleegden meer ervaren vrienden en bestudeerden Amerikaanse tijdschriften om meer te weten te komen over de geschiedenis van de Muntz Jets, die heel kort was: ze begon in 1950 en eindigde met het faillissement van de fabriek in 1954, kort na het Autosalon van Brussel. De aanwezigheid van de Muntz Jets op het Autosalon was te danken aan Joska Bourgeois, de legendarische Jaguar-importeur, die er – naar alle waarschijnlijkheid – slechts drie had geïmporteerd.

Eindelijk, na veel zoeken, vond mijn broer Patrick een Muntz Jet te koop in Parijs! Hij kwam uit Portugal, waar hij in 1953 nieuw was verkocht; hij was blijkbaar helemaal origineel, met veel patina maar geen roest, en hij had lang stilgestaan. De carrosserie was niet zwart, maar bordeaux rood metallic, het interieur was niet alligator, maar lichtgrijs vinyl, de hardtop was niet wit, maar zwart, en hij zag er te bol uit. Deze kleine verschillen met de Muntz op het Brusselse Salon weerhielden ons er niet van om deze uiterst zeldzame auto te kopen! De motor was een grote Lincoln V8 met kopkleppen, gekoppeld aan een Dual-Hydratic versnellings-



▲ *De Muntz van Marc Vander Stricht, Chateau de Ronfay 2023. Dit is de enige Muntz in België en één van de vermoedelijk zes overlevers in Europa.*

◀ *Zicht vanachter het stuur.*





▲ Een fraaie auto, in aangepast decor.

bak. Volgens de specificaties en het chassisnummer, 53M535, was dit één van de allerlaatste auto's die in de fabriek in Chicago werden gebouwd.

Wat een kick om weer voor onze droom-auto als tienjarige knapen te staan! De liefde op het eerste gezicht van 1954 was in de loop der jaren niet vervaagd of zelfs verzwakt, integendeel.

De wederopbouw begon met een zoektocht naar technische informatie en onderdelen: de meeste mechanische onderdelen en chassiselementen waren van Ford of Lincoln; de automatische versnellingsbak was een Dual Hydramatic; deze onderdelen waren verkrijgbaar in de VS. We begonnen de mechaniek nieuw leven in te blazen en alles weer operationeel te maken: motor, ontsteking, carburateur, automatische versnellingsbak, remmen, uitlaten, radiator, brandstoftank, elektriciteit, vooras, banden...

De carrosserie werd bijgewerkt en gerepareerd, het lakwerk werd opnieuw gepolijst, veel van het chroomwerk werd

opnieuw verchromd, de voorruit werd vervangen en er werden nieuwe afdichtingen aangebracht.

De hardtop, die te bol stond, bleek bij demontage van hout te zijn gemaakt! Er moest een nieuwe worden gemaakt, volgens historische foto's, met een metalen structuur zoals die van de Carson Tops en een vlak profiel, allemaal bedekt met wit vinyl, zoals bij het origineel.

De auto doorstond de technische keuring met slechts één (kleine) opmerking. De Muntz Jet was naar behoren verzekerd en geregistreerd. Nu alleen nog achter het stuur kruipen en rijden! En dat deed ik, met begrijpelijke emotie! De droom van 1954 was uitgekomen!

Aan het stuur, dat erg groot is (het is een Lincoln-stuurwiel), zit ik erg laag, met uitzonderlijk goed zicht omdat de dakstijlen erg dun zijn vergeleken met die van moderne auto's. Ik druk op de startknop en de grote V8 die onder de enorme gewelfde motorkap schuilgaat, ontwaakt. Het diepe geluid van zijn dubbele uitlaat lijkt op het gerommel van





een dinosaurus, genoeg om elektrische auto's te laten beven. Op de weg geeft de Muntz een indruk van degelijkheid, balans en stabiliteit, de besturing is licht en zeer aangenaam (er is geen stuurbevestiging), de motor is soepel en krachtig, de 4-traps Dual-Hydratic versnellingsbak werkt zoals het hoort

en de vering is stevig maar niet hard. Deze auto rijdt echt goed!

Hieronder ga ik in op de geschiedenis van de Muntz Jet en wat ik te weten ben gekomen over zijn zeer korte carrière in België. Het is een opmerkelijke auto, maar praktisch onbekend buiten de VS.

▲ *Vincent Jansen van het gelijknamige carrosseriebedrijf, grote hulp bij de restauratie.*



◀ *Marc Milis tijdens de restauratie.*



▲ Links een advertentie van Kurtis Kraft, waarop reeds de Kurtis Sports Car staat afgebeeld. Foto rechts: een vroeg exemplaar van de Kurtis Sports Car.

## ■ Een korte geschiedenis van de Muntz Jet

De Muntz Jet was een nazaat van de Kurtis Sports Car, een roadster met twee zitplaatsen die in 1949 werd ontworpen door Frank Kurtis, de beroemde Californische autofabrikant. Frank Kurtis was van plan om een kleine serie 100% Amerikaanse sportauto's te bouwen, met in massa geproduceerde mechanische onderdelen op een zeer stijf platformchassis; de carrosserie van aluminium en glasvezel was een zeer eenvoudig, zeer modern en zeer gespierd ontwerp: vergeet niet dat Frank Kurtis zijn carrière op 14-jarige leeftijd was begonnen bij carrosseriebouwer Don Lee, waar hij Harley Earl had ontmoet, de toekomstige directeur Styling bij General Motors, en dat hij ook lessen in architectonisch ontwerp had gevolgd. Met andere woorden, hij was geen beginneling.

Om te bewijzen dat het een echte sportwagen was, werd één van de eerste Kurtis Sports Car's, uitgerust met een super opgefokte Mercury V8 zijkleppen racemotor die 7.000 toeren per minuut draaide, in augustus 1949 op Bonneville geklokt op 240 km/u, waarmee het vorige record van een Jaguar XK120 met 16 km/u werd verbeterd. Het was een echte sportwagen!

De Kurtis Sports Car kon als bouw pakket worden gekocht voor \$ 1.500 of kant-en-klaar worden geleverd met een motor naar keuze, met prijzen die varieerden van \$ 3.500 tot \$ 5.000. De basismotor was een 3,9-liter Ford V8 met zijkleppen, opgevoerd tot 110 pk en gekoppeld aan een handgeschakelde drieviersnellingsbak.

Frank Kurtis had al ±18 Sports Cars gebouwd toen hij in 1950 het hele bedrijf

▼ 142,5 miles per hour in Bonneville, 1949. Omgerekend is dat 240 km/h.

*Here the Kurtis Sports Car is doing 142 mph at the Bonneville Speed Tests.*

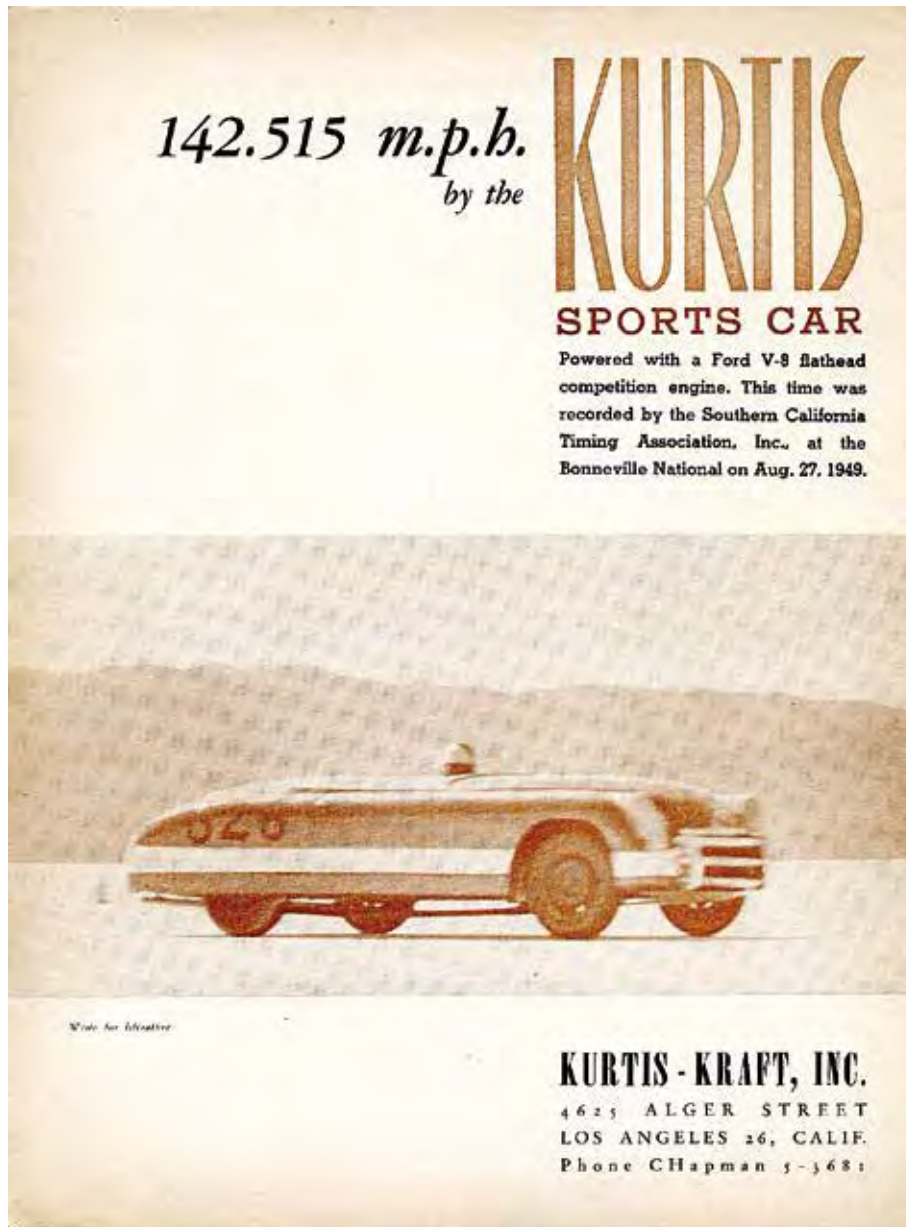


142.515 *m.p.h.*  
by the

# KURTIS

## SPORTS CAR

Powered with a Ford V-8 flathead competition engine. This time was recorded by the Southern California Timing Association, Inc., at the Bonneville National on Aug. 27, 1949.



*Write for literature*

**KURTIS-KRAFT, INC.**  
4625 ALGER STREET  
LOS ANGELES 26, CALIF.  
Phone CHapman 5-3681

verkocht aan Earl Muntz, flamboyante superverkoper van auto's en pionier van de goedkope televisie.

Earl Muntz liet de Sports Car verlengen om hem een achterbank en 4 zitplaatsen te geven en voorzag hem van een 5,4-liter Cadillac V8-motor van 160 pk en een Dual Hydramatic automatische versnellingsbak. De nieuwe auto werd 'Muntz Jet' gedoopt. Overlopend van enthousiasme plande Earl Muntz om er 1.000 per jaar te bouwen!

In de daaropvolgende jaren verhuisde de fabriek van Glendale (Californië) naar Evanston (Illinois) en vervolgens naar Chicago; de Cadillac-motor werd vervangen door een 5,5-liter Lincoln V8 met zijkleppen en vervolgens door een 5,2-liter Lincoln OHV V8 met 205 pk; de auto werd nog langer en zwaarder en

de aluminium carrosseriedelen werden vervangen door staal. Voor puristen was het niet langer een 'sportauto', maar eerder een "personal luxury car".

De productie, die zeer kleinschalig was, bedroeg niet meer dan 50 tot 60 auto's per jaar. Dat is ver verwijderd van de geplande 1.000! De Muntz Jet was erg duur met een prijs tussen de \$ 5.000 en \$ 5.500, aanzienlijk meer dan een Cadillac cabriolet (\$ 4.000) of een Jaguar XK120 (\$ 3.800).

De verschijning in 1953 van de nieuwe Chevrolet Corvette, een sportieve 2-zits roadster, geprijsd voor slechts \$ 3.500, met bescheiden prestaties maar met het immense prestige van General Motors, betekende de fatale klap voor de Muntz Jet. Earl Muntz, wiens zwart-wit televisiebedrijf te lijden had onder de con-



▲ Een van de eerste Muntz Jet, 1950.

currentie van de nieuwe kleurentelevisie, besloot in 1954 de Muntz Motor Company failliet te laten verklaren.

Earl Muntz beweerde later dat hij ongeveer 400 Jets had gebouwd; bij gebrek aan fabrieksgegevens kwam het Muntz Registry, dat zich baseerde op een nauwgezette studie van de chassisnummers van bekende auto's, uit op een waarschijnlijker aantal van ±198, waarvan er destijds slechts ongeveer tien werden geëxporteerd.

Het aantal overgebleven Muntz Jets wordt geschat op 100 tot 125, waarvan er nog ongeveer 65 in rijdende staat zijn. De meeste overlevenden wonen in de VS, met een klein aantal in Canada. Buiten Amerika is er één in Nederland, één in Frankrijk, één in Spanje, één in Zweden, één of twee in Koeweit, één in Engeland, één in Australië en één in België.

## ■ Belgische Muntz Jets

Wat is er gebeurd met de Muntz auto's die in 1954 werden geïmporteerd door de Belgian Motor Company van mevrouw Bourgeois, die sinds 1947 ook Jaguars importeerde? Het zouden er minstens 3 geweest zijn: een zwarte en een witte, tentoongesteld op het Autosalon van Brussel in januari 1954, en een lichtblauwe, die tentoongesteld was bij Garage Van Auwegem, een Jaguar garage in Gent.

In de archieven van mijn broer Patrick vond ik een fotokopie van een Muntz-catalogus met de stempel van Garage Van Auwegem. Het toont een Muntz Jet uit 1952 met een Lincoln V8 zijklepper, die in 1953 verouderd was...

Het Muntz Registry bevat geen informatie over de Muntz modellen die naar België zouden zijn geëxporteerd.

Mijn onderzoek in de archieven van Mahymobiles in Leuze leverde wat aan-

# Producing and Delivering NOW!

Here at last is the world's most talked about Sports Car—the new Muntz JET. Styled and engineered to surpass the most expensive of Luxury Sports Cars, the Jet combines limousine comfort with unprecedented Sports Car speeds, performance and handling ease. Never before in the fine automobile field has there been a car to compare with the Muntz Jet . . . sweeping modern lines—magnificent coachwork . . . engineering precision. These are superb features that identify the Muntz Jet as the world's most advanced, most beautiful Sports Car.



## SPECIFICATIONS:

Height, 54 inches  
Weight, 3200 pounds  
Wheelbase, 116 inches  
Length, 181 inches  
Engine, Lincoln V8  
Transmission, Hydro-matic  
H.P., 156  
Seating capacity, 4  
Removable metal top

Box, 31 inches  
Stroke, 4 1/2 inches  
Piston displacement, 236 cubic inches  
Compression ratio, 7 to 1  
Standard gear ratio, 3.31 to 1  
Optional gear ratios, 3.24 to 1, 3.73 to 1, 4.10 to 1

STARTS QUICKER



STOPS QUICKER

MORE EASILY MANEUVERABLE



THAN ANY OTHER STOCK CAR

All prices and specifications subject to change, modification and improvement without notice.

For Export purchases and franchises, air mail or cable our Export Department:

The A. J. Alsdorf Corporation  
271 North LaSalle Street  
Chicago 1, U.S.A.

Cable address: Alsdorf-Chicago

The Muntz Jet is recognized not only for its beauty of line and custom-built features, but for its excellent mechanical characteristics as well. Component parts of the finest American motor cars are used throughout—thus assuring world-wide servicing. Muntz Jet offers the ultimate in fine-car styling combined with the matchless efficiency demanded by American engineers. The result

is the perfect combination of American automotive genius with style sophistication of the European custom-built automobiles. Now for the first time, international motoring Enthusiasts may experience the thrill of matchless speed and matchless performance. Here truly is the Master of the World's Highways—the Muntz Jet!

vullende informatie op: de Muntz Jet wordt vermeld in de prijslijst van het Autosalon van Brussel in 1953, een jaar eerder dus, maar zonder prijsindicatie. Kan er een Muntz Jet geweest zijn op het Salon van 1953? Het lijkt van niet, want er staat geen Muntz Jet in de Salon-uitgave van "Belgique Automobile" uit 1953. Misschien werd de Muntz Jet die in oktober 1952 op het Autosalon van Parijs was tentoongesteld, in januari 1953 in Brussel verwacht? Maar hij was verkocht aan de voormalige keizer van Vietnam, Bao Daï, voor \$ 6.500 tijdens het Salon van Parijs. Was het deze keizerlijke verkoop die mevrouw Bourgeois op het idee bracht om Muntz naar België te importeren, in de hoop op een koninklijke verkoop (wij hebben geen keizer)?

In het januari-nummer van 1953 van "Royal Auto" staat een foto van een Muntz Jet "nog te nieuw om bekend te zijn bij onze lezers", met een prijskaartje van ongeveer \$ 5.500. Maar het lijkt erop dat er geen Muntz was op het Autosalon van Brussel in 1953?

De lijst van exposanten op het Autosalon van 1954 vermeldt inderdaad

Proudly Presenting . . .  
a new triumph in motor car design

America's Sensational  
New  
Muntz  
**JET**

AWARDED FIRST PRIZE FOR MODERN DESIGN  
Testimony to the advanced styling of the beautiful new Muntz JET is the distinguished honor of having been awarded First Prize for Modern Design presented at the Chicago Automobile Show held at Navy Pier, Chicago.

No longer a dream, the American concept of a Sports Car is now a reality! Introduced quietly several months ago . . . rigorously road-tested in over a million owner miles . . . the Muntz Jet rapidly created consuming interest among Sports Car enthusiasts throughout the world. It represents a refreshing departure in design and mobility for the discriminating few who can afford the custom luxury of a new automotive experience.



▲ Links de fabriek van Evanston, waar de Muntz Jet aanvankelijk werden gebouwd. Foto rechts: De witte Muntz met nummerplaat 277, gekiekt in Francorchamps, 1954. Deze auto is ook afgebeeld in de encyclopedie van Nick Georgano.

2 Muntz Jets, tentoongesteld door de Belgian Motor Company, in Paleis 5, op stand 163-164, naast de Jaguars, maar op mysterieuze wijze zijn ze niet opgenomen in de prijslijst van het Salon... Anderzijds wordt de Muntz Jet beschreven in de uitgave van de Saloncatalogus van 1954 van "Belgique Automobile", met een foto waar gedeeltelijk een witte Muntz Jet staat; dit is duidelijk geen showroomfoto, noch een foto genomen op het Salon; misschien werd ze genomen in de garage van mevrouw Bourgeois?

De uitgave van Englebert Magazine van het autosalon in 1954 maakt geen melding van de Muntzes, misschien omdat ze niet waren uitgerust met Englebert-banden.

De serie autochromo's die in 1954 werd gepubliceerd door Chocolat Jacques uit Verviers toont een Muntz Jet zonder hardtop.

Een niet geconfirmeerd verhaal, genoteerd door mijn broer Patrick, vertelt dat Koning Boudewijn interesse had getoond in de Muntz Jet, maar dat tijdens een testrit een motorsteun losraakte; de Koning kocht geen Muntz en mevrouw Bourgeois sleepte de fabriek voor de rechter; de garage Van Auwegem moest de lichtblauwe Muntz teruggeven aan Mevrouw Bourgeois en helaas ging de Muntz Motor Company rond dezelfde tijd failliet.

Francis De Prins, die in 1956 of '57 voor mevrouw Bourgeois werkte, herinnert zich twee of drie Muntzes onder dekzeilen te hebben gezien in de 2<sup>e</sup>

kelder van de Jaguar Garage aan de Kantersteen, Brussel. Of waren deze auto's geblokkeerd door de rechtszaak die mevrouw Bourgeois had aangespannen tegen de failliete Muntz Motor Company?

Francis De Prins vond in zijn familiearchief ook een foto uit de jaren 1950 van een witte Muntz op Francorchamps, met een Belgische nummerplaat met het nummer '277'. Misschien werd hij bestuurd door mevrouw Bourgeois? Een van de Jaguars die mevrouw Bourgeois bestelde bij Stabilimenti Farina, en tentoonstelde op het autosalon van Turijn in 1952, droeg het nummer '278': we zouden dus kunnen aannemen dat het nummer '277' ook van mevrouw Bourgeois was?

Dezelfde witte Muntz Jet, met dezelfde "277" plaat, staat afgebeeld in "The Complete Encyclopedia of Motor Cars" uitgegeven door G.N. Georgano.

Journalist Luc Scournaux zette me op het spoor van een Muntz Jet folder gezien op een beurs in Ath; deze folder dateert waarschijnlijk van eind 1953. Hij toont een tekening van een Jet met 4 bumpers, en foto's van een oudere Jet met 2 bumpers, uit 1950-51. Het draagt het stempel van Garage A.G.Lefèvre in Namen, die agent was van Kaiser, Henry J en Jaguar: Verspreidde Mevr. Bourgeois Muntz Jet catalogi onder alle Jaguar agenten in België? Zou er een Muntz Jet te koop zijn geweest in Namen?

Ivan Mahy herinnert zich dat hij in de jaren 1960 een zwarte Muntz zag die net verkocht was in een garage voor



◀ Een fraaie sportwagen van Frank Kurtis op basis van een Buick, 1941.

tweedehandsauto's op de Waterloolaan in Brussel. Wie had de auto gekocht? Dat heeft hij niet kunnen achterhalen.

De archieven van Mahymobiles bevatten ook een foto uit 1954 van een zwarte Muntz Jet, met een witte hardtop, naast een Dodge uit 1954; op de achtergrond is een reclame voor Glasso autolakken te zien: zou dit de auto kunnen zijn die tentoongesteld werd op het Autosalon van Brussel in 1954? Die welke mijn broer en ik hadden bewonderd en waarvan we hadden gezworen er ooit een te bezitten?

Luc Scournaux stuurde me een foto uit het boek "Jaguar en Belgique", van Roland Urban, waarop de zwarte Muntz te zien is op het Brusselse salon van 1954, tussen Jaguars en Dodges – het is dezelfde auto. En het moet dezelfde auto zijn die Ivan Mahy een paar jaar later in Brussel zag! Wat is ermee gebeurd?

Er zijn nog veel vraagtekens, en de zeer zeldzame foto's uit die tijd waarop de Muntz in België te zien is, hebben een beetje het wazige, korrelige karakter van foto's van vliegende schotels.

### ■ *Geconsulteerde bronnen over Muntz en Kurtis*

- Some Interesting People and Times, by Irving Wallace, 1941-1948
- Motor Trend, nov. 1950
- Road and Track, sept. 1951
- Popular Science, sept. 1951
- Science and Mechanics, feb. 1952
- Modern Man, aug. 1952
- Auto-Journal, Salon de Paris 1953
- Illustrierte Automobilrevue 1953
- Royal Auto, 1953
- Muntz Jet catalogi, 1954
- Belgique Automobile, jan. 1954
- De Autotoerist, jan. 1954
- Special-Interest Autos, jul-aug. 1971
- The Complete Encyclopedia of Motorcars, edited by G.N. Georgano, 1973
- The Kurtis-Kraft Story by Ed Hitze, 1978
- Harley Earl and the Dream Machine, by Stephen Bayley, 1983
- Auto-Retro n°133 (1991)
- Automobile Quarterly, vol. 39, nr 3, oktober 1999
- Muntz Jet Registry, by BV. Munsen, 2012
- Undiscoveredclassics.com
- Kustomrama.com
- Motor Trend Car Reviews
- Hemmings.com
- Abandonedcarsandtrucks.com

### ■ *Welgemeende dank aan:*

- Alain De Praeter (mechaniek, onderdelen)
- Marc Milis (mechaniek, onderdelen, elektriciteit, voorruit, diversen)
- ATT (Hydrumatic versnellingsbak)
- Carrosserie Janssens (carrosserie, hardtop, chroom, technische controle)
- BV Munsen (documentatie, Muntz Registry)
- Philippe Van Buggenhout (algemene bijstand)
- Bernard Logist (bekleding hardtop)
- Paul Lombart (klaxons)
- Michel Landuyt (reservewiel)
- Francis De Prins (souvenirs)
- Ivan Mahy (archieef, souvenirs)
- Jacques Deneef (aanmoedigingen)
- Luc Scournaux, Christian Bouchat (Muntz catalogi)
- Patrick Van der Stricht (alles)

# PORSCHE



Your Porsche has a glorious past,  
we guarantee it an exceptional future.

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

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

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

**Porsche Centre**  
**Mechelen**  
Blokhuistraat 47 P  
2800 Mechelen

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

**Porsche Centre**  
**Oost-Vlaanderen**  
Kortrijksesteenweg 11  
9830 Sint-Martens-Latem

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

**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







▲ Springuel-Becquet met hun Bignan, de winnaar van de eerste etmaalwedstrijd op Francorchamps, net 100 jaar geleden.

100 JAAR 24 UUR VAN SPA FRANCORCHAMPS

# Het eeuwfeest van een uithoudingsklassieker

Tekst: Alec Lavaerts

Beeld: Archief Englebort, persoonlijk archief, BMW, Mercedes-Benz

*In 1924 organiseerde de Koninklijke Automobielclub van België voor de eerste maal een etmaalwedstrijd op het gloednieuwe circuit van Francorchamps. Met de jaren is de wedstrijd uitgegroeid tot een legendarische race waarin tot op de dag van vandaag heroïsche duels plaatsvinden.*



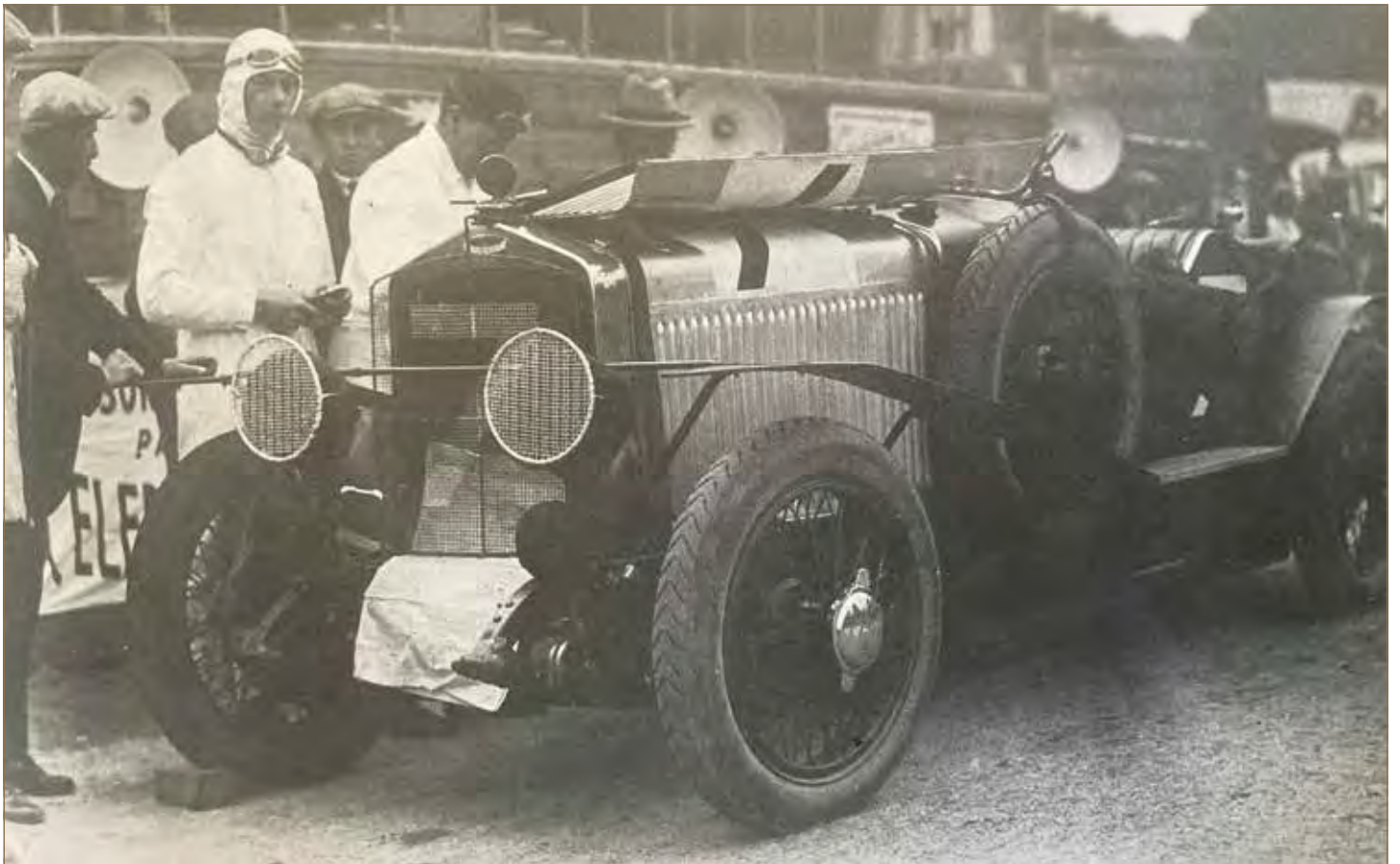
▲ Het voltallige FN team, klaar om de Beker van de koning te veroveren in 1925.

## ■ Het prille begin

In het begin van de jaren '20 opperde de RACB het idee om opnieuw een "grote wedstrijd" te organiseren. Een welgekomen evenement na het verdwijnen van het "Circuit des Ardennes" in 1907, 's werelds eerste wedstrijd verreden op een vast en afgesloten parkoers dat enkele malen diende afgelegd te worden. Een schril contrast met de vorige uithoudingswedstrijden die werden verreden van stad tot stad. Inspiratie was er genoeg in die periode. In 1922 werd de "Bol d'Or" boven de doopvont gehouden. De eerste 24 uursrace in Europa, georganiseerd voor motoren en cyclecars. Het jaar daarop vierde de GP d'Endurance, alias de 24 uur van Le Mans, zijn debuut waarbij "productiewagens met vier zitplaatsen", al dan niet verbeterd, geconfronteerd werden met hun naaste concurrenten op het circuit van La Sarthe. Het in 1921 opgerichte 17,262 km lange circuit van Francorchamps, naar de plannen van Jules de Thier, kwam als een geschenk uit de hemel. Aanvankelijk kende het circuit een moeilijk debuut. Pas in 1922 had voor het eerst een autowedstrijd plaats, de 3<sup>de</sup> GP van de RACB. Francorchamps kon dus wel een duwtje in de rug gebruiken.

## ■ Start

Jules de Thier kreeg de volle steun van RACB president Baron Nothomb om tegen 1924 een etmaalwedstrijd te organiseren op Francorchamps, de "Grand Prix de Belgique" genaamd. Net als in Le Mans was de uithoudingsproef voorbehouden aan "productiewagens" waaraan beperkte technische verbeteringen mochten aangebracht worden "ter bevordering van de veiligheid". Het werd een overdonderend succes. Het weekend van 20 en 21 juli meldden zich 27 deelnemers. Meer dan in Le Mans! Het sprak voor zich dat er heel wat deelnemers uit waren op weerwraak voor de "GP d'Endurance des 24 H du Mans" die plaatsvond in juni. In tegenstelling tot de Franse proef werden de deelnemers ditmaal in klassen verdeeld, afhankelijk van de cilinderinhoud, waardoor iedereen een extra kans maakte om zijn klasse te winnen. Het heuvelachtige, bochtige Ardeense circuit verschilde behoorlijk van het vlakke Sarthe-circuit met zijn lange rechte stukken. Kleine, wendbare wagens met een laag gewicht zouden daardoor wel eens extra voordeel kunnen halen. Daarbij bleek de staat van het wegdek in Francorchamps ook veel beter, al kijken we nu met enige verbazing naar de foto's uit die tijd. Klokslag



16 u ging de wedstrijd van start. Meteen bonden de Bignans van het type 11CV Torpedo Sport uit de 2-literklasse de strijd aan met hun krachtigere concurrenten uit de 3-liter klasse. Het Franse merk uit Levallois-Perret stond bekend om zijn compacte, sportieve constructies voorzien van een moderne motor met 4 kleppen per cilinder die ook in Le Mans van zich lieten horen. Het werd een helse strijd waarbij een gemiddelde snelheid van 98 km/h in het 2<sup>de</sup> wedstrijd uur werd geklokt! Na 24 uur ging het duo Spinguel-Becquet met hun Bignan als eerste over de streep. De Beker van de Koning, uitgereikt aan het merk dat de beste gemeenschappelijke prestatie van een team met 3 wagens beloonde, ging naar Citroën.

Het geweldige succes van de eerste editie zorgde voor een stimulans die de globale auto industrie aanspoorde tot deelname aan deze ultieme betrouwbaarheidstest op Francorchamps. Een signaal dat de Belgische fabrikanten ook niet links lieten liggen. In 1925 telde de deelnemerslijst niet minder dan 48 deelnemers waardoor Le Mans opnieuw werd overklast. Zowel Excelsior, Imperia, FN als Nagant meldden zich present. Een enorme menigte kwam opdagen om

de strijd te aanschouwen. Nadat Prins Leopold de start had gegeven namen de 3 Excelsiors onmiddellijk het voortouw. Tot op het laatste moment ging het er spannend aan toe. Op enkele minuten voor het einde bevond de Chenard et Walker 4 liter 15CV Sport van Lagache, de Le Mans winnaar van '23, zich in de 3<sup>de</sup> stelling. Op dat moment nam Glazman met de andere Chenard et Walker de leiding over van de Ballot gepiloteerd door René De Buck, de Belgische invoerder van het merk, die de pits indook wegens een alarmerend lawaai in de aandrijflijn. Na een grondige inspectie zette de Ballot de achtervolging in maar kort daarop diende hij de strijd staken met een kapotte achteras. In zijn haast om De Buck af te houden ging Glazman van de baan in de bocht van Francorchamps waardoor zijn merkgenoot Lagache nog in extremis met de overwinning aan de haal ging. Ook dat jaar wint FN de Beker van de Koning, voor veel teams een doel op zich. Op het einde van het jaar besliste de RACB om geen GP voor zuivere racewagens meer te organiseren. De GP van Europa, voor het eerst verreden in Francorchamps, was immers op een saaie wedstrijd uitgedraaid toen de Alfa Romeo P2 de concurrentie gewoon wegblies. Het

▲ 1925 betekende de terugkeer van Excelsior naar de racerij met de Adex Sport.



▲ Pitstop voor de winnende Excelsior-Albert I van Senechal-Caerels in 1927.

▼ 1932 blijft de eerste officiële overwinning van de Alfa 8C 2300 MM buiten Italië.

jaar daarop had dus enkel de “GP de Belgique des 24 Heures” plaats, zoals de uithoudingsproef sindsdien officieel heette. Dat jaar was het de Peugeot 174 S met schuivenmotor van de tandem



Boillot-Rigal die won, met in zijn kielzog de Excelsior Albert I van Dils-Carels. Ondanks aanhoudende zware regenval gedurende 20 uren tijdens de wedstrijd zou het merk uit Zaventem het jaar daarop wel zorgen voor een compleet Belgische overwinning, ook dankzij de nieuwe Engelbert banden met “double chevron gescheiden door een diepe naad”, een speciaal profiel voor slechte weersomstandigheden.

## ■ Nieuwe start

De tweede helft van de jaren ‘20 betekende de start van een nieuwe generatie sportwagens met een nooit geziene efficiëntie en betrouwbaarheid. Alfa Romeo was daarbij de absolute voorloper. Sinds de komst van de geniale ingenieur Vittorio Jano zijn de overwinningen van de Milanese constructeur niet meer te tellen. In 1928 vierde de kleine Alfa 6C 1500 MMS zijn debuut op Spa. Ook dat jaar zorgden de Franse merken voor een grote invasie. Voor het eerst meldde Bugatti zich aan de start met een viertal wagens waaronder een duo van het type 43, afgeleid van de GP racer type 35B. Bentley gaf voor de 2<sup>de</sup> maal forfait. Met een verbazingwekkend gemak domineerde de Alfa de wedstrijd. Ivanowski-Marinoni wonnen met ruime voorsprong. Voor het eerst werd er een gemiddelde van meer dan 100 km/h opgetekend. Goed voor een afstand van 2464,900 km. Na een jaartje afwezigheid vierden de Belgische merken in 1929 hun wederoptreden. De hamvraag was of de loodzware Minerva AKS 32 CV’s een kans maakten tegen de efficiënte Alfa’s? Zoals verwacht draaide het opnieuw uit op een Milanese aangelegenheid met een driedubbele overwinning. In 1930 werd het Italiaanse feestje nogmaals herhaald. Ook de volgende jaren bleken een kolfje naar de hand van het Italiaanse prestigemerik. Hun absolute dominantie bleef gehandhaafd tot en met de laatste editie voor de Tweede Wereldoorlog. Niet minder dan 7 overwinningen werden opgetekend in acht edities. Telkens gingen de afstandsrecords aan diggelen. Zo erg dat de concurrentie er moedeloos van werd. In 1932 boekten de Alfa Romeo’s 8C 2300 MM van de Scuderia Ferrari een



▲ De start van de 24 u in 1936.

historische dubbelslag. Voor het eerst prijkte de legendarische “scudetto” met het steigerende paardje op de motorkap van de wagens ingeschreven door de Scuderia Ferrari buiten Italië. Na 1933 had er enkel in 1936 en 1938 een “GP de Belgique des 24 Heures” plaats. In een poging om de kosten te drukken tijdens de moeilijke jaren van heersende recessie verkoos de RACB om af te wisselen met wedstrijden binnen het kader van de “Grand Prix de Vitesse”, uitgeschreven voor GP-wagens.

In 1948, een jaar voor Le Mans, organiseerde de RACB de eerste naoorlogse etmaalwedstrijd in Francorchamps. Op 10 juli verschenen niet minder dan 41 bolides aan de start. De nieuwe Ferrari 166 SC van Chinetti-Chiron vertrok als favoriet en leidde de dans tot half wedstrijd. Het lage octaan gehalte van de benzine veroorzaakte detonatie waardoor de koppakking van Chinetti’s wagen het begaf. Daardoor ging de winst naar de Aston Martin 2-litre van Horsfall-Johnson. Maar de

▼ Horsfall-Johnson met hun Aston Martin 2-litre schreven de eerste naoorlogse editie van de Spa 24 u op hun naam in 1948.





▲ In 1953 telde de 24 uur van Francorchamps mee voor het WK Uithouding. Hawthorn-Farina wonnen met hun Ferrari 375 MM.

Italo-Amerikaan kwam het jaar daarop terug en zegevierde in Spa, net als op Le Mans dat jaar, met een Ferrari 166 MM. Ditmaal vergezeld door Jean Lucas.

### ■ Wereldkampioenschap

In 1953, na 4 jaar afwezigheid, herrees de 24 Uur van Spa-Francorchamps. Ditmaal telde de wedstrijd mee voor het WK voor sportwagens van de FIA dat in 1953 voor de eerste maal werd georganiseerd. De uithoudingsproef vond het weekend van 25-26 juli plaats

▼ De start van de eerste 24 uur voor toerwagens had plaats in 1964.

als eerstvolgende afspraak na de 24 uur van Le Mans. Een uitstekende gelegenheid om het verlies op het Circuit de la Sarthe goed te maken dacht Ferrari. De Scuderia Ferrari meldde zich goed vertegenwoordigd met drie Berlinetta's 375 MM tegen een vrij magere concurrentie vertegenwoordigd Fangio-Sanesi met een Alfa Romeo 6C 3000 CM, een privé ingeschreven Aston Martin DB3-S voor Mayer-Parker, een Talbot Lago T26 GS Coupé voor Nias-Branckart en een drietal Jaguar C-types: één van Ecurie Ecosse voor Gale-Scott-Douglas, een andere van de Ecurie Francorchamps voor Swaters-Laurent en een derde voor de Nederlanders Roosdorp-Ulmen. Het werd een ware uitputtingsslag. Daarbij bleek het snelheidsverschil met de eveneens toegelaten toerwagens een serieus probleem te stellen. De maximum snelheid van een 375 MM bedroeg ongeveer 290 km/h. Een schrill contrast met de Panhard Dyna's die in de beste omstandigheden 110 km/h haalden! Uiteindelijk was het de Ferrari van Farina-Hawthorn die won. Wegens de vele uitvallers hield deze laatste er naar het einde toe een gezapig tempo op na. Uitrijden om punten voor het wereldkampioenschap te scoren, dat was de boodschap! Desondanks legden de winnaars 3671 km af, goed voor een gemiddelde snelheid van 152,742 km/h.





## ■ Een nieuwe adem

Na een onderbreking van 11 jaar kende de 24 u van Francorchamps in 1964 een zoveelste wedergeboorte. Hubert de Harlez, secretaris van de RACB, en Paul Frère staken de koppen bijeen om alles te organiseren. Zij kregen daarbij hulp van de Belgian Shell Company. Zou het ditmaal lukken om de “24 uren” definitief terug op de rails te zetten? Er werd geopteerd om de wedstrijd open te stellen voor toerwagens. Op zich een zeer tactische keuze. Sinds het begin van de “Golden Sixties” kende het racen met “gewone wagens die je op het straat tegenkwam” een enorm succes. Het was een soort van “democratisering” van de autosport. Onder impuls van Will Stenger stichtte de FIA in 1963 het eerste “Europees kampioenschap voor toerwagens”. Constructeurs gingen mee met trend en brachten sportieve versies van hun berlines op de markt, al dan niet extra getuned. Daarmee werd behoorlijk hard geracet. Iedereen, van amateurs tot F1-piloten, nam deel aan deze wedstrijden wat resulteerde in bloedstollende duels. Toerwagens brachten het grote publiek naar het circuit! Op 25 juli verschenen er 56 toerwagens aan de start van de “nieuwe” 24 Uur van Francorchamps. Het was de officiële Mercedes 300 SE van de “reserveploeg” Crevits-Gosselin die de 2 andere fabriekswagens uit Stuttgart overleefde en won. De eerste editie was een succes, niet enkel op sportief vlak. Ook de tribunes zaten eivol. De daaropvolgende edities van de 24 Uur van Francorchamps groeiden en wonnen aan populariteit. Steeds meer garagisten en invoerders verschenen aan de start met professioneel getunde wagens die

dikwijls niet moesten onderdoen voor de fabrieksteams. Toerwagenracerij stond steeds garant voor spectaculaire verrassingen. Zo kreeg Porsche zijn 911, een rasechte GT, tot iedereens verbazing gehomologeerd als toerwagen. Het nieuwe groep 5-reglement in 1968 liet nog meer vrijheid toe om toerwagens competitiever te maken. In 1970 kwam daar een einde aan hoewel het toenmalige, herziene groep 2 (verbeterde toerwagen) reglement zeker zo liberaal bleek. Dat resulteerde in spectaculaire “monsters” die extreme prestaties leverden. Zo legde in 1972 de winnende Ford Capri 2600 RS van Hans Joachim Stuck-Jochen Mass in 24 uur tijd 4498,436 km af, goed voor een gemiddelde van 187,431 km/h. Er leek geen einde aan te komen. Het jaar daarop haspelde Stuck met een BMW 3.0 CSL gr. 2 “Batmobile” een ronde af tegen 221,5 km/h. Het snelheidsverschil tussen de “silhouette racers” en de echte toerwagens was te groot geworden, met alle gevaar van dien! Tijd om in te grijpen besloot de RACB. Vanaf 1974 werden enkel toerwagens toegelaten conform groep 1: serietoerwagens, voorzien van beperkte modificaties, onder de benaming “groep Francorchamps”. Om de gemiddelde snelheid op het snelle circuit te breken werd het asfaltlint van Francorchamps in 1979 flink ingekort. Dat maakte geen einde aan de zegereeks van BMW en Ford. Vanaf 1970 tot 1998 werd de koek telkens verdeeld tussen beide merken op 1981 (Mazda RX7), 1984 (Jaguar XJS) en 1991 (Nissan Skyline GTR) na. In 1987 boekte Eric Van de Poele, alias “Mister Francorchamps”, zijn eerste zege op de CiBiEmme BMW M3 gr. A. Uitzonderlijk werd de 24 Uur van Francorchamps in 1993 uitgeschre-

▲ Links: in 1972 stonden de 24 Uren in het teken van het duel tussen Ford en BMW. Het was de Capri van Stuck die zegevierde.

Foto rechts: In 1992 klopte Steve Soper nipt Van de Poele. Beiden reden met een BMW M3 van Fina Team Bastos.

▼ In 1974 zorgde een reglementswijziging voor deelname van meer standaard toerwagens.



27 - 28 JUILLET 1974

24 HEURES

FRANCORCHAMPS  
NOUVELLE FORMULE !



## ■ GT

In 2001 verschenen voor het eerst sinds 8 jaar opnieuw GT-wagens aan de start van de 24 uur van Spa. De wedstrijd ontpopte zich als de belangrijkste proef meetellend voor het FIA-GT kampioenschap, het officiële kampioenschap voor Gran Turismo's. De Chrysler Viper GTS/R van Bouchut-Belloc-Duez ging met de bloemen lopen. De imposante Amerikaan herhaalde zijn prestatie het jaar daarop. Extreem slechte weersomstandigheden zorgden in 2003 voor enorme chaos waarbij de Freislinger Porsche van Ortelli-Lieb-Dumas dankbaar gebruik maakte om de dikke Vipers en Ferrari's te verschalken. Het jaar daarop zorgde de Zwitserse Liliane Bryner voor een première door als eerste vrouw de 24 Uur van Spa te winnen. Zij deelde de Prodrive Ferrari 550 Maranello van BMS Scuderia Italia met Enzo Calderari, Luca Cappalleri en Fabrizio Gollin.

Eind 2004 maakte de Maserati MC12 GT1 zijn intrede in de FIA-GT op het circuit van Imola. Al snel bleek de Italiaanse bolide de te kloppen GT. Ook tijdens de 24 Uur van Spa toonde deze Maserati zijn superioriteit. Het Vitaphone Team van Michael Bartels won

▲ In 2001 telde de 24 uur van Spa voor de eerste maal mee voor het FIA-GT kampioenschap. Ondanks barre weersomstandigheden behaalden beide Vipers van Labre Competition een mooie dubbelslag.

▼ In 2012 won Audi voor de 2<sup>de</sup> maal met de R8 LMS Ultra van Phoenix Racing met Frank Stippler - René Rast - Andrea Piccini.

ven voor GTs. De Porsche 911 RSR van Alzen-Jarier-Fittipaldi werd als winnaar afgevlagd na 15 uur wedstrijd, wegens de dood van Koning Boudewijn. 2000 was het laatste jaar dat er toerwagens in de Ardeense etmaalwedstrijd te zien waren. Bouvy-Mollekens-Defourny wonnen met hun Peugeot 306 GTI. Reeds enkele jaren was het enthousiasme voor wedstrijden met toerwagens aan het slabakken. Tijd voor verandering!

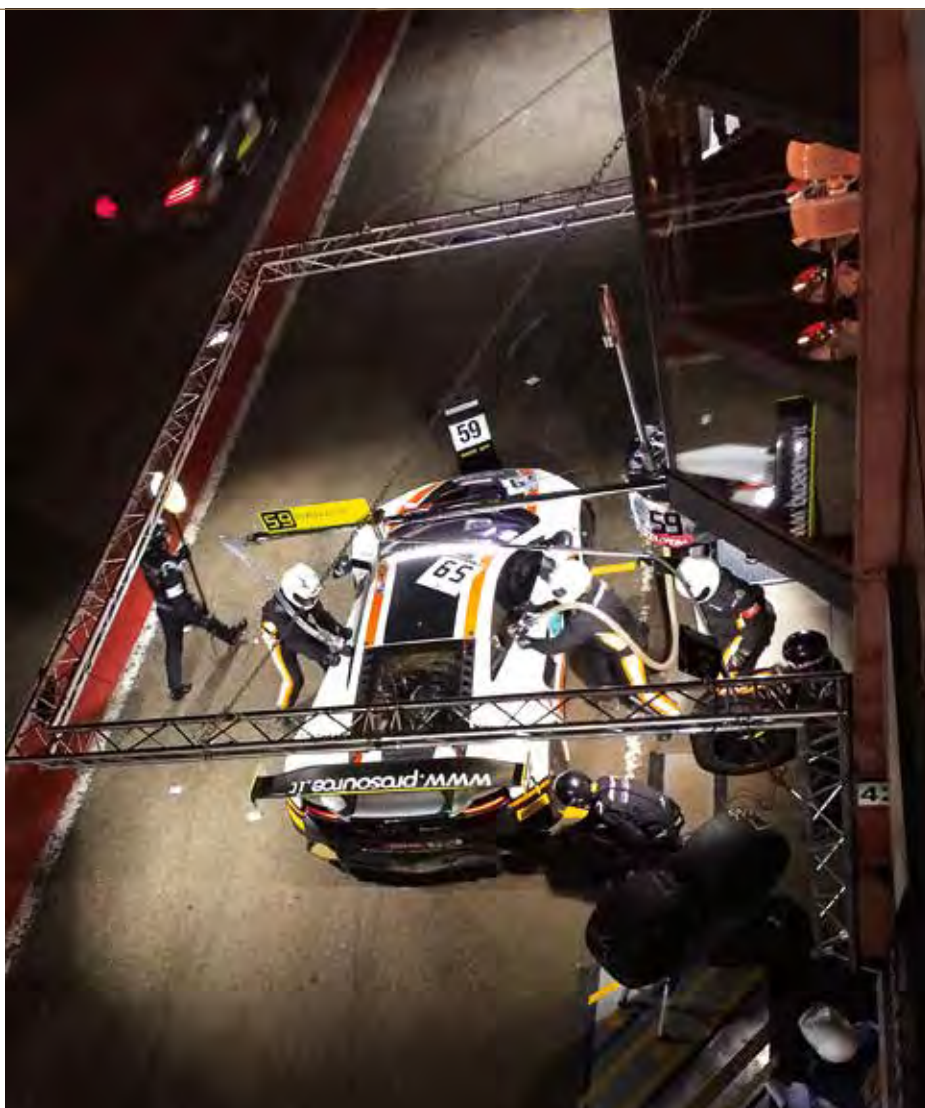




in 2005, 2006 en 2008. Telkens maakte Eric Van de Poele deel uit van het winnende rijdersteam waardoor hij tot hiertoe de meeste overwinningen in de Ardeense etmaalwedstrijd op zijn naam mocht schrijven. In 2006 realiseerde de Maserati van Bartolini-Van de Poelle-Bartels 4092,691 km, de grootste afstand die ooit in een 24 uursrace op het “korte” circuit van Francorchamps tot op heden werd gehaald. De Corvette C6R ging met de andere edities aan de haal. Zo zegevierde Carsport Holland in extremis nadat de leidende Maserati een uur voor het einde van de baan schoof. In 2009 ging PK Carsport met de bloemen aan de haal. Kumpen-Mollekens-Hezemans-Menten trotseerden de grillige weersomstandigheden met glans wat zich vertaalde in een verdiende overwinning.

► *De magie van de nacht in Francorchamps. Hier een pitstop van de McLaren 650S GT3 van Garage 59 in 2016.*

▼ *In 2005 zegevierde de Maserati MC12 voor de eerste maal in Spa. De Italiaanse bolide herhaalde zijn prestatie in 2006 en 2007. Van de Poele maakte telkens deel uit van de winnende equipe.*





▲ Vorig jaar bezorgde Philipp Eng - Marco Wittmann - Nick Yelloly BMW zijn 25<sup>ste</sup> overwinning in de etmaalwedstrijd van Spa.

Na een eenmalige wedstrijd voor GT2-wagens in 2010 maakten GT3-wagens het jaar daarop hun intrede in de Ardeense 24 uur, de belangrijkste wedstrijd van de nieuwbakken Blancpain Endurance Series. Een reglementswijziging die vrijwel onmiddellijk zijn vruchten afwierp en tot op heden nog steeds garant staat voor een goed gevuld startveld van diverse plumaage waarbij de deelnemers zich van start tot finish bekampen met het mes tussen de tanden. Doordat de verschillen gedurende de hele wedstrijd zo klein zijn speelt de tactiek hier meer dan ooit een belangrijkere rol. Het was de R8 LMS van Audi Sport Team WRT, gepiloteerd door Franchi-Scheider-Ekström die eerste GT3-editie van de 24 Uur van Spa op zijn naam schreef.

In 2015 hield de organisator SRO de Blancpain GT Series voor GT3-wagens boven de doopvont waarbij sprintwedstrijden de uithoudingsproeven verhoogden. Daar vertoefde de 24 Uur van Spa nog steeds als de belangrijkste proef op de kalender. Een status die de etmaalwedstrijd bleef behouden, ook na

de oprichting van de “Intercontinental GT Challenge”, het eerste wereldkampioenschap voor GT3-bolides. Het typische microklimaat van de regio, vaak gekenmerkt door hevige regen, maakte het voor de deelnemers dikwijls niet makkelijk. Zelfs in moderne tijden heeft dit een behoorlijke impact op de wedstrijd. Zo haspelde in 2019 de winnende Porsche 911 GT3-R van Kevin Estre-Michael Christensen-Richtard Lietz slechts 2542,45 km af, goed voor een gemiddelde snelheid van 105,78 km/h. Een zwakkere prestatie dan de winnaar in 1930! In 2020 werd wegens de COVID-pandemie, voor het eerst achter gesloten deuren geracet. Het jaar daarop lukte het Ferrari met de 488 GT3 Evo 2020, gepiloteerd door Alessandro Pier Guidi-Côme Ledogar-Nicklas Nielsen, voor het eerst de Duitse hegemonie te doorbreken sinds het bestaan van het GT3-tijdperk. Vorig jaar scherpte BMW zijn palmares aan als meest succesvolle merk van de etmaalwedstrijd: totnogtoe kwam de constructeur uit Bayern 25 maal als eerste over de streep.

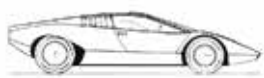
# 19th Antwerp Concours d'Elegance

## Great cars, great scenery

Sunday, September 8, 2024  
Kasteel Belvédère - Kijckuit  
Broekstraat 13 - Wijnegem  
Doors: 10 A.M.



  
**RESSENCE**  
AHEAD OF TIME  
2024 OFFICIAL TIMEKEEPER



## 2024 Main theme : Tributo Marcello Gandini (1938 - 2024)



Other classes: Liege-Rome-Liege, Cyclecars & Voiturettes, Preservation cars,  
Big in Japan, Supercar madness, Ever Greens, Happy 70th birthday 300SL,...



Expositie Ever Meulen

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

Concours competitors and supercars on invitation only.

For more information and last updates: [www.antwerpconcours.com](http://www.antwerpconcours.com) Contact: [info@antwerpconcours.be](mailto:info@antwerpconcours.be)

Online pre-sale tickets available from 1 August.

Free parking in Broekstraat and Schijnparklaan. A shuttle service will bring you to Belvédère and back to your car.

# Vintage Revival Monthléry

Tekst en foto's: Leo Van Hoorick

*Al vele jaren wordt er op het legendarische Circuit van Linas-Monthléry, ten zuiden van Parijs, de Vintage Revival georganiseerd. Dit jaar met een speciaal sausje, want het circuit viert zijn honderdjarig bestaan. En minder prettig, er wordt gefluisterd dat het de laatste editie zou zijn, want het onderhoud van het circuit, dat al niet in topstaat verkeert, kost enorm veel geld, en het zou veel interessanter zijn om er een woonproject op te ontwikkelen. Maar anderzijds zou het project zijn gekocht door Peter Auto... op het ogenblik dat we dit schrijven gaat het enkel om geruchten, maar het zou de redding betekenen van een belangrijk stuk Franse racegeschiedenis.*



AUTODROME  
LINAS-MONTLHÉRY

**D**e Revival kent in ieder geval een enorm succes bij de liefhebbers van vooroorlogs materiaal. Volgens de organisatie waren er meer dan 850 voertuigen ingeschreven. Veel Franse auto's uiteraard, ze waren duidelijk in de meerderheid, maar toch ook enkele merkwaardige Britse deelnemers, de meest bizarre cyclecars (ook overwegend Frans) en veel motoren, met een hoofdrol voor de Belgische Herstaliennes Sarolea, FN en Gilet.

Het circuit is niet meer in goede conditie, dus worden er geen races georgani-

seerd, maar eerder demoritten waar de auto's en motorfietsen in verscheidene categoriën onderverdeeld enkele rondjes mogen rijden op het circuit. Daarbij is het grootste deel van de "banking" verboden terrein. Omwille van de vele oneffenheden die verhinderen om grote snelheden te ontwikkelen.

De sfeer is ongedwongen en zeer vriendschappelijk. Hier wordt niet gepoet met unieke auto's, maar iedereen is enthousiast en in de paddock overheest cameraderie en hulpvaardigheid. De wereld van de "prewars" wordt



jammer genoeg steeds kleiner, maar anderzijds, iedereen die je graag tegenkomt, loopt hier ook rond. Alles en iedereen is bereikbaar. Geen koorden of nadarafsluitingen. Ook deze editie was niet alleen een eerbetoon aan de rijke geschiedenis van het Autodrome de Linas-Montlhéry, maar ook een viering van de passie voor klassieke auto's en motorsport. Het houdt de herinnering levend aan een tijdperk waarin het circuit een centrum van innovatie en competitie was.

## ■ Honderd jaar geschiedenis

De Linas-Montlhéry Autodrome is een circuit in de regio Essonne in Frankrijk waar auto-, motor- en wielervedstrijden worden gehouden. Het werd in 1924 gebouwd door architect Raymond Jamin op initiatief van industrieel Alexandre Lamblin.

Deze uitvinder en industrieel, geboren in 1884, had zijn fortuin gemaakt met de productie van radiatoren voor vliegtuigen en vervolgens voor auto's. Hij was een fervent sportman en eigenaar van een gespecialiseerde krant, L'Aéro.

In het begin van de jaren 1920 was de auto-industrie in volle opgang en records

breken, vooral snelheidsrecords, behoorde tot de orde van de dag. Ongekende uitdagingen, zoals races tussen een auto en een vliegtuig, waren in die tijd helemaal in en konden op veel belangstelling van het grote publiek rekenen.

Groot Brittannië had al in 1907 het circuit van Brooklands, de Verenigde Staten hadden sinds 1911 het circuit van Indianapolis, en in 1922 opende men in Italië het circuit van Monza. Al deze circuits hadden een "banking", verhoogde bochten waarop nooit geziene snelheden konden worden gehaald.

▲ Bert Vanderbruggen en zijn team hadden veel bekijks met hun Maserati 6CM. Tussen 1936 en 1939 werden er 27 van gebouwd voor de Voiturette-raceklasse, daarvan 16 met een zescilinder met compressor, goed voor 155/175 pk.

▼ Leyat Hélica, een Frans 'vliegtuig zonder vleugels', dat wordt aangedreven door een propellor ipv via de wielen. De auto wordt bestuurd via de achterwielen. De carrosserie is gemaakt van multiplex en weegt slechts 250 kg. In 1927 haalde een Hélica een snelheid van 171 km/u op het circuit van Montlhéry. Tussen 1919 en 1925 werden er een 30-tal van verkocht.





▲ Erwin Beerens met zijn Bugatti Type 54. Deze ex-Achille Varzi, Monza Grand Prix-fabrieksauto, is één van de 4 overgebleven Bugatti Formule Libre-raceauto's. In de periode 1931-32 werden er 9 van gebouwd.

▲ In Monthléry zijn auto's geen exclusieve mannenzaak.

In 1922 besloten Alexandre Lamblin en het Aéro-team om een locatie voor alle sporten te creëren. In 1923 kocht hij grond op het plateau Saint-Eutrope in Linas. De grond was goedkoop en lag slechts 30 km van Parijs. Er zou een tweeënhalve kilometer lange snelheidsring worden gebouwd, die dan zou worden uitgebreid met een wegcircuit. Voor Alexandre Lamblin was de

snelheidsring heel belangrijk. Hij zag het als “een gigantische velodroom, op de schaal van de snelheden die toen mogelijk waren”. Het ontwerp is bedoeld om voertuigen van één ton in staat te stellen snelheden van 220 km/u te bereiken aan het einde van de bochten. Gemeten langs de centrale as is het circuit precies 2.548 meter lang. Duizend ton staal en achtduizend kubieke meter beton waren nodig om het werk in zes maanden te voltooien. Het gebruik van geprefabriceerde elementen maakte het tot een avant-gardistische bouwplaats. De autodroom werd ingehuldigd op 4 oktober 1924

### ■ Een tijd van records

Het circuit bleek een groot succes. Twee maanden na de opening waren er al een honderdtal records gevestigd. Het circuit profiteerde van elektrische verlichting, waardoor het mogelijk was om 's nachts te rijden en duurrecords te vestigen. Bovendien veroorzaakte het geen overlast voor de omgeving.





Tussen 1925 en 1939 werd hier 86% van de “mechanische” wereldrecords gebroken.

In 1925 werd het circuit uitgebreid met een baan van 12,5 kilometer die de snelheidsring verlengde, waardoor het mogelijk werd om de Grand Prix van de Automobile Club de France (ACF) te organiseren. Jammer genoeg verongelukte dat eerste jaar Antonio Ascari tijdens de Franse Grand Prix van 1925.

Het was niet allemaal rozengeur en maneschijn. De uitbreiding van het circuit met de snelheidsring leidde tot extra kosten. Onderhoud bleek te duur, en reeds in 1926 werd het circuit failliet verklaard.

In 1928 kregen de bedrijven van Alexandre Lamblin ook financiële problemen, waarbij het financiële gewicht van het circuit een extra belasting was. Zijn bedrijf werd in oktober 1932 failliet verklaard.

In 1936 werd de autodroom gesloten. Gezien de hoge exploitatiekosten en de verslechterde staat van het betonnen oppervlak, dat niet langer geschikt was voor éénzitters met hoge snelheden, moesten de beheerders van de autodroom zich neerleggen bij de verkoop in 1939. De zevenhonderdvijftig hectare van het landgoed werden aangekocht door het Domaine National, dat ze ter

▲ *Waarschijnlijk de meest originele Delahaye 135 CS (Compétition Spéciale) uit 1936 werd gepresenteerd door Thibault de Meester. Deze auto heeft een rijke racegeschiedenis, waaronder 4 deelnames aan de 24 u van Le Mans in 1937-38-39 en 1949.*

▲ *Sommigen kwamen met aangepast transport. Op de voorgrond, een Sénéchal en een Sociable.*





▲ *Nicolas van Frausum, bekend van het Antwerp concours, met zijn jongste aanwinst: een Bontemps Type A 300 cc, gebouwd door een gelijknamige heer omstreeks 1920 in Tulle, regio La Sarthe (F). Een artisanale cyclecar, waarvan slechts één exemplaar werd gebouwd, waarschijnlijk uit samengezochte onderdelen. De motor is een F.N. Mono 300 cc bouwjaar 1904/1905 vermoedt kenner Stany Wouters. Staub 3 versnellingen, stuurwiel ±1910-1915 en vooras van een triporteur, vermoedelijk 1898-1900. En het rijdt!*

beschikking stelde aan het Ministerie van Oorlog. In september 1939 richtte het hoofdkwartier van het leger er een trainingskamp op. Van november 1940 tot april 1942 werd het gebruikt als interneringskamp voor zigeuners en nomaden. Vanaf midden 1944 gebruikten de Amerikanen de autodroom als opslagplaats en doorgangskamp.

In december 1946 tekende de Franse regering een beheerscontract met

CETAC. In ruil voor de betaling van een jaarlijkse vergoeding aan de Domaines, kreeg de Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle (UTAC) een langlopend huurcontract, op voorwaarde dat de ring werd opgeknapt, onderhouden en er wedstrijden werden georganiseerd. Het circuit werd heropend in 1947, het werd voornamelijk gebruikt voor technische tests. UTAC kocht de site in 1973. Er werden nieuwe verbeter-



▲ *Een zijklepper kenden we reeds, maar er bestaan ook zij-motors blijkbaar.*



▲ *Een Bugatti Type 13 "Brescia" toont al zijn geheimen. Op de achtergrond een Tsjechische Aero.*





ringen aangebracht zodat het circuit de Coupes du Salon en de Grand Prix de l'Âge d'Or kon blijven organiseren. De homologatie voor competitie werd in 2004 niet verlengd; om het circuit op niveau te brengen zou meer dan vijftien miljoen euro nodig zijn geweest.

Het circuit liep toen het risico om te worden ontmanteld: een vereniging voor het behoud van de Linas-Monthéry autodrome (ASALM) werd opgericht en

een nieuwe homologatie (niet-competitief rijden) werd toegekend voor 2010. Sindsdien worden er elk jaar ongeveer tien evenementen gehouden.

### ■ Eerst met... de fiets

De eerste persoon die een record probeerde te breken op het nieuwe circuit was een wielrenner, de Belg Léon Vanderstuyft. Op 1 oktober 1924 haalde hij 107,7 kilometer per uur op zijn fiets.

▲ Ook nu weer plaats voor de meest bizarre voertuigen. Op de voorgrond een Bédélia uit 1912, één van de 3 aanwezig, van de 11 die nog bekend zijn in de wereld.



▲ De Napier-Railton werd in 1933 gebouwd voor John Cobb. Hij is aangedreven door een 24 L W-12 Napier vliegtuigmotor die 580 pk levert. Tussen 1933 en 1937 brak hij 43 snelheidsrecords, waaronder ook enkele op het Circuit van Monthléry.



▲ Getrouwe replica van de Leyland Thomas Special N°1 waarmee recordman Parry-Thomas 15 wereldrecords verbrak. Hij verongelukte op het strand van Pendine Sands (GB) in 1927 met "Babs" een evolutie van deze auto.



*Boven: Stany Wouters bracht verschillende motoren mee naar Monthléry, waaronder deze Sarolea 500 cc racemotor uit 1930.*

*Rechtsboven: Nogmaals Stany Wouters, nu met unieke FN 500 cc racemachine met magnesium motorblok met bovenliggende nokkenas uit 1938.*

*Rechtsonder: Een Flandria scooter "dans son jus".*

Amper twee maanden na de opening waren reeds bijna honderd records gevestigd. Het eerste record werd gevestigd door Rolland Pilain en het ronderecord was lange tijd in handen van Gwenda Stewart op Derby Miller, met een gemiddelde snelheid van 234,681 km/u. Vervolgens kwamen er vele recordpioniers naar het circuit, vooral uit Groot-Britannië waar de geluidsbepalingen die de autoriteiten oplegden hun enthousiasme aan banden legden.

Op 7 mei 1939, tijdens de Coupes de Paris-meeting, vestigde Raymond Sommer het absolute snelheidsrecord op de snelheidsring met 238,897 km/u, met een Alfa Romeo 3 L met compressor.

Op 27 september 1953 brak een 2 CV "barquette", ontworpen door Pierre Barbot en bestuurd door Jean Vinatier, negen wereldrecords, waaronder: twaalf uur met een gemiddelde snelheid van 90,96 km/u en vierentwintig uur met een gemiddelde snelheid van 85,02 km/u.

Op 17 september 1957 voltooide een Simca Aronde een recordrit van achtendertig dagen in handen van acht verschillende coureurs en legde 102.873,243 km af met een gemiddelde snelheid van 112,8 km/u en won veertien wereldrecords (1.100 tot 1.500 cm<sup>3</sup>, klasse F).

## ■ Wedstrijden

Er werden talloze races georganiseerd op de verschillende combinaties van het circuit.

Na de oorlog streden twee Grand Prix-evenementen voor de aandacht van het publiek: de Grand Prix du Salon en de Grand Prix de Paris. Er werden verschillende Formule 2-races gehouden op Linas, maar de twee meest tot de verbeelding sprekende waren de Franse Grand Prix in 1964 en 1966. De 1000 km van Parijs (1956 tot 1995) blijft de wedstrijd die het nauwst verbonden is met de heropleving van de autodroom.



Maar er werd niet enkel met auto's op Monthléry gereden, er werden ook talloze records met motorfietsen gebroken. En daarnaast was het ook het toneel voor meerdere "Grand Prix de France". De Bol d'Or, georganiseerd door de Amicale

motocycle-cariste de France (AMCF) is ongetwijfeld de meest emblematische motorrace die ooit in Linas-Monthléry is gehouden, en wel van 1937 tot 1939, van 1949 tot 1950, van 1952 tot 1960 en van 1969 tot 1970.

*Linksboven: laatste evolutie van de FN 4-cylinder. Wat een contrast met de machine rechtsonder.*

*Linksonder: Philippe Grenier met zijn prachtige Sarolea 3.5 HP uit 1914.*

*Rechtsboven: Yvens Campion, de grote Gilet-specialist, bracht verschillende van die Luikse motoren mee. Daaronder deze prachtige 600 cc racemachine uit 1928.*

*Er werden niet minder dan 83 records mee gevestigd. In 1928 en 1929 won Victor Vroonen hiermee Bol d'Or, net als René Milhoux in 1928 in de zijspan-categorie. Geen wonder dat dit model daarna als "Bol d'Or" bekend was.*

*Rechtsonder: Een mooie FN viercilinder uit 1922. Toen dit model werd geintroduceerd in 1908, was dit de eerste motorfiets met viercilindermotor.*

◀ *"The Beast of Turin" is een legendarische FIAT S76 recordwagen met een 28,4 l viercilinder (!) vliegtuigmotor die 290 pk ontwikkelt. Maar het meest verbazende van al, eigenaar Duncan Pittaway kwam ermee naar Monthléry via de weg vanuit Engeland. "Ik heb maar 11 x moeten tanken, denk ik".*



# 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.



Private Banking.  
Beweegt met je mee.

[www.kbcprivatebanking.be](http://www.kbcprivatebanking.be)