



www.depov.be - info@depov.be

De Pajotse Oldtimer



Lidnr. 273



Driemaandelijks tijdschrift - P 912547

April-Mei-Juni 2017

AMBACHTELIJKE BAKKERIJ
DE DONCKER

Bakkerij De Doncker
Strijlandstraat 50
1755 Gooik
054 56 77 81 - info@bakkerijdedoncker.be

Maak kennis met onze ambachtelijke producten in een gezellig kader.

Openingsuren:
dinsdag en donderdag vanaf 7u. tot 15u30
vrijdag vanaf 7u. tot 16u30
zaterdag vanaf 7u. tot 12u.




APPELMANS Group
Uw partner voor opbouw van vrachtwagens & trekkers

9810 EKE Begoniastraat 32 T 09 382 86 10
8560 GULLEGEM Nijverheidslaan 18 T 056 42 19 40
1740 TERNAT Industrielaan 27 T 02 582 01 03

Uitgebreid SERVICE wagenpark voor herstellingen ter plaatse

www.Appelmansgroup.be info@appelmanstechnics.be

CENTRAAL OPROEPNUMMER 0475 / 26 59 17

Herstelling & Onderhoud
Alle merken



Hydraulische Laadkranen en containersystemen laadbruggen SERVICE Takelwagens Constructie

HIAB MULTILIFT ZEPRO UNIMOG OMARS kippers/containers

feestzaal bij KUIPER

anno 1906

DONDERDAG GESLOTEN
Guy & Jeannine Janssens - Massage
Scheestraat 129
1703 Schepdaal
02 569 6173

Café de RUSTBERG



klit BVBA
www.klit.be

partner in visuele communicatie

TERNAT



DE MEUTER

L&S DE MEUTER N.V.
TEL: +32 2 582 33 48
FAX: +32 2 582 33 88
INFO@DEMEUTER.BE WWW.DEMEUTER.BE

GROND EN AFBODINGWERK
GRONDSANERINGEN
ARBEIDVERBODING

DE MEUTER RECYCLING
TEL: +32 2 243 48 14
FAX: +32 2 243 48 12
INFO@DEMEUTERRECYCLING.BE WWW.DEMEUTER.BE

SOORTENRENUM VOOR BOUW EN KOOP/VER
VERHUUR VAN CONCRETE
OVERSLAG BOORTTRANSPORT BUREAU

DE MEUTER RECYCLING

BRANDWEG: 19, 203, 204, 205, 21, 211



CAFÉ SPOOR
3
Galmaarden



L&S VASTGOED

VERKOOP
VERHUUR
www.LSvastgoed.be
0473/96.11.22



L&S VASTGOED

Ninoofsesteenweg 84 te 1750 Eizeringen-Lennik

0473 96 11 22

www.LSvastgoed.be





Woordje van de Voorzitter

Tuut tuut

Na jaren van een slepende ziekte hebben we afscheid moeten nemen van ons bestuurslid Hugo Demetser. Hij was geliefd door iedereen, door zijn positiviteit en joviale karakter, maar vooral door zijn totale inzet. Hij heeft geogst wat hij zaaide, dat bewees een bomvolle kerk.



Ons clubfeest heeft hij gevolgd vanop zijn ziekbed door beelden op een Ipad. Het deed hem iets om de 170 glunderende gezichten te zien passeren, de opgestoken duimen maar vooral de vrolijke en gemoedelijke sfeer van de Pajotse Oldtimer Vrienden. Dat was zijn manier om afscheid te nemen van iedereen. Rust in vrede.

In naam van Martine, onze familie en mezelf, hartelijk dank voor de blijken van medeleven, steun en de vele bezoeken die Hugo kreeg.

Op de Algemene Vergadering op 21 april 2017 komt Curd Van Volsem van de firma Ces Car Cleaning uitleg geven over Woodgraining (zie tekst in magazine).

Jullie voorzitter

Tuut Tuut

Redactie

Eindredactie

Freddy Demetser

Medewerkers

Maggy Desmet
Björn Demetser
Loes Van der Sijpt

Magazine

Jonny Bens

Met dank aan

Hilde en Frans

Contactgegevens

Freddy Demetser
Heerbaan 39
1755 Gooik
0475/761119
www.depov.be
info@depov.be
Reknr: BE47 7340 1617 7080
op naam van De Pajotse
Oldtimervrienden



Het bestuur

Voorzitter: Freddy Demetser	0475/76.11.19
Secretaris: Martine Michiels	0474/68.07.82
Penningmeester: Björn Demetser	0478/02.73.06
Materiaalmeesters: Roger De Crick	0476/91.00.35
PR: Maggy Desmet	0496/87.19.22

B

Bouwpunt En je bent vertrokken

De Doncker
Ninove - Affligem - Borchtlombeek

Ninove Nederwijk-Oost 281 (Zone II) - 9400 Ninove
Affligem Bellestraat 24 - 1790 Affligem
Borchtlombeek Knoddelstraat 36 - 1761 Borchtlombeek
T 054 32 19 99 - info@dedoncker.be - www.dedoncker.be

FRITUUR 'T STEENWEG

STEENWEG 601
9470 DENDERLEEUV.

ZELFBEREIDE
GERECHTEN

OPENINGSUREN

MAANDAG	GESLOTEN
DINSDAG	GESLOTEN
WOENSDAG	11:30 - 14:00 & 17:00 - 22:00
DONDERDAG	11:30 - 14:00 & 17:00 - 22:00
VRIJDAG	11:30 - 14:00 & 17:00 - 22:00
ZATERDAG	11:30 - 14:00 & 17:00 - 22:00
ZONDAG	11:30 - 14:00 & 17:00 - 22:00

VOOR AL UW FEESTEN IS ER MAAR EEN ADRES!

Familie & Feest-**DISCOBAR...ELGUN**

MET UW DJ **MARC VAN VLAANDEREN**

H.TORLEYLAAN 27 HUIZINGEN

TEL 02/356.35.35...GSM 0475/93.39.05

ELGUN GEVRAAGD, FEEST GESLAAGD.

DMDconstruct

TEL 0477 44 83 93

INFO@DMDCONSTRUCT.BE • WWW.DMDCONSTRUCT.BE

NIEUWBOUW • VERBOUWINGEN • CONTAINERDIENST
AFBRAAKWERKEN • RIOLERINGSWERKEN • KLEINE GRONDWERKEN

TOTAL

TOTAL STATION (Chrifa bvba)
NINOOFSESTEENWEG 89
1750 LENNIK

WWW.CHRIFA.BE

Restaurant
De voet van Keizer Karel
Klupscheutstraat 41a
1741 Wambeek
02/582.77.72
info@devoetvankeizerkarel.be
www.devoetvankeizerkarel.be

Openingsuren
donderdag vanaf 18u
vrijdag vanaf 12u
zaterdag vanaf 15u
zondag vanaf 11u30

CES Car Cleaning

Uw specialist in
autoreiniging

Voor particulieren en bedrijven
0494 / 47 47 77

Specialisatie in :

- Reinigen van interieur en exterieur
- Polijsten van autolak
- Polijsten van alu & inox sierlijsten oldtimers
- Lakreconditionering van oldtimers
- Lakbescherming Carnaubawax of nanotech

Curd Van Volsem
Klein Broomstraat 6
1540 Herne
www.cescarcleaning.be
cescarcleaning@telenet.be

POV Clubfeest 2017



Welkom

Vanaf 17 uur begonnen de wagens – deze keer waren er geen oldtimers te zien – de parking op te rijden van Feestzaal Ter Heyde in Gooik, traditiegetrouw de place to be voor ons clubfeest. En dat dit feest door velen hoog in het vaandel wordt gedragen bewijst de grote opkomst: dit jaar maar liefst 170 personen! Freddy verwelkomt iedereen persoonlijk en de leden krijgen hun nieuwe lidkaart voor 2017.

Tijdens de receptie werd alvast de toon gezet, de (late) nieuwjaarswensen vlogen door de lucht en was het een prettig en hartelijk weerzien met vrienden en kennissen.

Nadat ieder een plaatsje had gevonden aan tafel, begonnen we met een startersbordje, een oester, wat kreeft en zalm stilden de eerste honger. Nadien konden we ons bedienen aan het goedgevulde voorgerechtenbuffet, een beetje later gevolgd door het hoofdgerechtenbuffet.



INFO@DEPOV.BE

Sanitair & verwarming

PIETERS PATRICK

BVBA



Fazantenlaan 110
1742 SKL (Ternat)
T: 02 582 33 06
Gsm: 0475 71 09 82



Mazout Rudy Meert

De firma "Rudy Meert bvba" uit Vlezenbeek is actief als verdeler van **stookolie** in uw streek.

Onze voornaamste troeven:

- Scherpe prijzen
- Snelle en verzorgde levering na bestelling
- Kwaliteitsproduct

Contacteer ons op het nummer **02 / 569 11 00**, want uw comfort is onze zorg!



Groep/Groupe **Generalfrein-Stappers** bvba/sprl

Rue Waelhemstraat 110	Bergensesteenweg 223A	Affligemestraat 540/550
1030 - SCHAERBEEK	1600 SINT-PIETERS-LEEUW	1770 - LIEDEKERKE
Tel. 02 216 28 59	Tel. 02 609 51 51	Tel. 053 66 33 84
Fax 02 216 02 18	Fax 02 609 51 52	Fax 053 67 32 23

VDH



onderhoud • herstel • accessoires

Auto & Moto

alle merken

bandencentrale • occasies • onderhoud • herstel • accessoires
Aalstsesteenweg 143 • Idegem • 054 56 84 70 • www.vdh-automoto.be

Karweidienst Danny en Sabrina

Karweidienst Danny & Sabrina

een klusje hier, een werkje daar,

Hoogstraat 74
9472 Denderleeuw

0476/40 93 44

info@karweidienstanny.be



geef ons een seintje en wij maken alles klaar!

SERMANT



HET BESTE GEREEDSCHAP
VOOR HET BETERE WERK

SINT-BERLINDISSTRAAT 17 - 9402 MEERBEKE
T. 054.33 26 69 - F. 054.32 96 42
info@sermant.be - www.sermant.be

IJzerwaren

Gereedschap

Machines

Huishoudartikelen

Drogisterij

Bureelartikelen

Beroepskledij

Compressoren

Verhuur tafelgerei

verkoop butaan, propaan en Industriële gassen
AirLiquide - Antargaz - Primagas - Multigas

KÄRCHER

DE CRICK JORIS

Algemene bouwwerken

Kwadebeekstraat 1
1755 Leerbeek

GSM: 0472/35.64.56
jorisdecrick@hotmail.com

BTW: 0633.560.250



WWW.DEPOV.BE



Tussen “de soep en de patatten”, of in dit geval tussen het hoofdgerecht en het dessert werden de ritorganisators in de -figuurlijke – bloemetjes gezet en kregen zowel de mannen als de vrouwen een cadeautje. Ook Nicky Jones en Kathleen, DJ Marc Van Vlaanderen en Jonny Bens kregen een cadeautje.

Nadien konden we genieten van een uitgebreid desserts buffet.

Tot hun grote verrassing werden Monique en Freddy op de dansvloer geroepen, niet om de dans te openen, maar dit keer was er ook voor hen een cadeau – een initiatief van enkele ritorganisators en leden. Freddy was sprakeloos – wat zoals jullie weten echt niet dikwijls gebeurt – en Monique nam de micro om iedereen te bedanken.



Daarna was het echt tijd om te genieten van een optreden van Nicky Jones, waarna afwisselend Kathleen en Marc voor de muziek zorgden. De volle dansvloer getuigde ervan dat hun keuzes goed waren en dat iedereen genoot.





Ons oldtimerseizoen 2017 werd dus goed ingezet!

Maggy



Rosengart, de koning van de kleine auto!



Lucien Rosengart was een eigenzinnige constructeur. Geluk en een neus voor zaken maakten hem wel tot een uniek iemand met een niet te onderschatten aandeel in de ontwikkeling van de Franse auto-industrie.

Hij werd op 11 januari 1881 geboren in Parijs.

Zijn vader was een kleine industrieel van precisiemechaniek. Als kleine jongen vertoefde hij veel tussen de werknemers in de ateliers. Hij was gefascineerd door mechanica. Op zijn 12de behaalde hij zijn diploma van mecanicien (zijn enige trouwens) en hij ging als monteur aan de slag in het ouderlijke bedrijf. Hij groeide verder op in het atelier maar als gedreven autodidact verdiepte hij zijn technische kennis verder. Na zijn legerdienst kwam hij terug in het bedrijf maar zag geen evolutie. Hij wilde moderniseren en innoveren; afwachten was niets voor hem. Hij wilde op eigen benen staan en in 1903 stichtte hij zijn eerste eigen bedrijf en maakte er bouten, rondelen en speciale schroeven. Zes maanden later had hij al 10 mensen in dienst. Zijn uitvinding van een schroefbout om sporen vast te zetten (voor o.a. de bouwers van de "Chemin de Fer Métropolitain") leverde hem naambekendheid en het begin van zijn kapitaal. Onder leiding van deze vindingrijke man ging het zijn bedrijf verder voor de wind. Na drie jaar werkten er al 56 arbeiders onafgebroken om de bestellingen te kunnen volgen. In 1912 bouwde hij in de Rue de Saint-Mandé een nieuwe fabriek. Hij kwam steeds met nieuwe ideeën en uitvindingen op de proppen. In totaal deponeerde hij meer dan 130 brevetten voor de meest verscheiden zaken. Onderdelen voor fietsen, zoals dynamo's "Alternacycles" (1920), hulpmotoren "Moteurcycle" en generatoren, alternatoren en elektrodynamische verlichtingstoestellen voor de prille auto-industrie. Verder zaklampjes zonder batterij (Dynapoche), batterijladers en andere precisiemechaniek, waaronder zelfs een elektrodynamische platendraaier (Alternaphone), maar

ook andere zaken zoals b.v. het beroemde tafelfootbalspel, de reflector, de veiligheidsgordel...

In 1914, op zijn 33ste, werd hij gemobiliseerd. Hij was toen al gekend als industrieel en uitvinder en de directeur van het departement oorlogsindustrie riep hem terug en Rosengart moest in zijn fabrieken oorlogsmateriaal gaan produceren. Hij ontwikkelde en fabriceerde een ontstekingsmechanisme voor de beroemde obus "75" waarvan André Citroën, die zijn fabriek ook moest overschakelen op oorlogsmateriaal, er tot 50.000 per dag van produceerde. In Saint-Brieuc werd met steun van de regering, een nieuwe fabriek van 30.000 m² gebouwd. In 1916 was ze klaar. Ook de fabriek in Saint-Mandé werd al vlug te klein en de Boulevard Sault in Parijs werd er nog een nieuwe van 10.000 m² gebouwd. Er waren tot 4.500 personen tewerk gesteld (waarvan 3.000 vrouwen en 300 andersvaliden, waarvoor zelfs speciaal gereedschap werd ontworpen). In deze periode begon ook zijn jacht tegen de verspilling van materiaal. Op het einde van WO1 was de uitvinder-zakenman een gigant in de industrie en één van de rijkste mannen van Parijs geworden.

Na de oorlog hernam de auto-industrie, zonder aan de modellen van 1914 veel te veranderen. André Citroën gooide echter roet in het eten van de andere constructeurs en bracht in mei 1919 de 10CV Type A uit, de eerste Franse gebouwd volgens de principes van Ford: goedkoop, snel gebouwd, afgewerkt en compleet geleverd en voor het grote publiek. Maar Europa likte nog de wonden van de oorlog en vooral de auto-industrie leed hieronder. Er kwam geen geld binnen en de banken wilden, ook onder druk van de andere constructeurs, onder wie Louis Renault, geen kredieten meer toestaan. In oktober 1919 was de financiële situatie van Citroën, die alles in zijn fabriek geïnvesteerd had, tragisch en de sluiting van de Quai de Javel bijna onafwendbaar. Citroën en Rosengart hielden van het nachtleven: Folies Bergères, Moulin Rouge... Hij wist dus ongeveer waar hij Rosengart kon vinden en legde hem zijn plannen uit. Rosengart was heel rijk,

ALGEMENE DAKWERKEN **NIEUWBOUW HERSTELLINGEN**



Straetmans D. B.V.B.A.

Uw partner voor Algemene dakwerken - Nieuwbouw en herstellingen

Straetmans D. B.V.B.A. is een geregistreerd aannemer van dakwerken met +35 jaar ervaring in zowel nieuwbouw als renovatie voor dakwerken en dak-timmerwerken.

Bent u op zoek naar een specialist in dakrenovatie of dakwerken, dan bent u bij onze firma op het juiste adres. Voor meer informatie over onze werken en mogelijkheden, neem dan met ons contact op. We staan u graag te woord!

Meer info: www.straetmansd.be

**PANNEN
LEIEN
ZINK
ROOFING
TIMMER
DAKISOLATIE**

Hofmeersstraat 3
1760 Roosdaal
Tel/Fax: 054 32 77 33
straetmans.d@telenet.be
BTW BE 0475.701.262
RPR Brussel



TROPICAL BEACH

de lekkerste sandwichbar van Temat

Statiestraat 52 - 1740 Ternat - 02 582 82 10
info@tropicalbeach.be - www.tropicalbeach.be

SL BANDEN
WHEEL SPECIALIST




GSM 0497 / 91 83 57
TEL. 02 / 460 - 09 06 WWW.SL-BANDEN.BE
Ifterbeeksebaan 67, 1700 Dilbeek - slbandendilbeek@gmail.com

VANDERHAEGEN CONSTRUCT

Kleine & grote verbouwingen
ons team staat klaar voor u

Bel Ons Voor Vrijblijvende Offerte
0496 41 26 85
(Aankomst, Samen, Voorstellen)

Specialiseert in verbouwing en
extensie (bouw), sloopten,
bouw (bet., hout) (over)g., te trapwerk,
plafonds

Vanderhaegen Construct | Bouwstraatweg 12, 1000 Halle
tel. 02 306 91 32 | mobile 0496 41 26 85 | email info.vanderhaegenconstruct@skynet.be

 **Café "Het Vijfde Wiel"**
bij Brigitte & Freddy

een café met een  in het van Oetingen
Kerkstraat 1
Tel. 054 56 65 66

Kapsalon Deknop

Dames Bruneastraat 100 Heren
1755 Kester
054 56 65 04

Maandag enkel op afspraak
Dinsdag 8.30-11.00 uur en 13.30-19.00 uur
Woensdag 13.30-19.00 uur
Donderdag 8.30-11.00 uur en 13.30-19.00 uur
Vrijdag 7 uur doorlopend tot 15 uur
Zaterdag



SA Garage Verhaeghe NV
Spécialiste Mercedes Specialist

Chée d'Ath 196 / Steenweg op Aat 196 • 7850 ENGHEN / 7850 EDINGEN
Tel. 02 395 33 90 • Fax 02 395 31 21 • E-mail: garageverhaeghe@skynet.be

M. ROOSELEER & C°
TUINMACHINES - QUADS

Hunselberg 4-1760 Roosdaal-Tel. (054) 33.13.82
Fax (054) 33.13.92

BTW BE 0424.887.813
H.R. Brussel 455.301
Dexia IBAN BE68 0682 1263 4434 Zondag en maandag gesloten



maar toch niet verkwistend. Hij dacht na maar vond het risicodragend kapitaal te hoog en hij wilde het risico niet alleen dragen. Bovendien had Robert Peugeot hem gevraagd voor een directiefunctie in de Peugeot-fabrieken. Toch nam Rosengart de uitdaging aan, belde enkele vrienden op en 's anderdaags werd de S.A.D.I.F (Société Auxiliaire de l'Industrie Française) opgericht. Met het geld (20 miljoen francs) van vrienden, financiers, de Banque de France en het Crédit Français werd Citroën op de valreep van het failliet gered.

Na de B2 (10CV) blijven Citroën en Rosengart de idee delen om een seriewagen te bouwen die werkelijk aangepast was aan de noden van de tijd. Samen met Jules Salomon (ook ontwerper van de Zèbre) werd de 5 CV Type C ontwikkeld.



Rosengart doet zelf de proefritten en het autovirus heeft hem blijkbaar definitief te pakken. In 1922 draaide de fabriek weer op volle toeren, de financiën waren gezond, de productie was van kwaliteit en in bestendige ontwikkeling. In de stad was na het verdwijnen van de paardenkoetsen geen nieuw transportmiddel in de plaats gekomen. Samen met Citroën stichtte hij daarom de "Compagnie des Taxis-transport" waarvan Rosengart tot 1952 directeur bleef.

De geldschietters hadden goed geld verdiend. Hoewel Rosengart een contact van 15 jaar had vroeg Citroën, die moeilijk kon verdragen dat hij, ingenieur, bevelen kreeg van iemand met amper een CAP-diploma en daarenboven ook niet graag roem deelde, of Rosengart geen afstand wilde doen van het voogdijschap dat hem destijds was opgedrongen. Rosengart zag zijn taak als volbracht en trok zich terug. Hij was trouwens al een tijd door Robert Peugeot en de Banque de France gevraagd om de negen van bedrijven van de Société des Cycles et Autos Peugeot te rationaliseren.

Rosengart wendde zich terug tot zijn vrienden om de nodige fondsen te verzamelen voor de herstructurering van de Peugeot-fabrieken en richtte de S.E.I.A. (Société d'Extension de l'Industrie Automobile) op. In oktober 1923 ging hij als gedelegeerd-bestuurder bij Peugeot aan de slag. In tegenstelling met de firma van de Quai de Javel lagen de vestigingen van Peugeot zeer verspreid. Na een grondige studie van het bedrijf splitste hij de productie van fietsen en andere producten af van deze van de auto's. Voor deze laatste liet hij een grote fabriek bouwen in Sochaux. Er werden een aantal succesrijke nieuwe modellen ontworpen en alles werd in het werk gesteld om het imago van Peugeot op te krikken; de leeuw was al het merksymbool maar die straalde niet genoeg stoutmoedigheid uit en Rosengart liet het embleem hertekenen en de leeuw opstaan, klauwend en brullend, zodat hij agressiever voorkwam.

In 1926 maakte Rosengart met Eugène en Robert Peugeot en een aantal ingenieurs een studie- en promotiereis naar de V.S. Daar raakte hij onder de indruk van de verhoging van de efficiëntie van de bedrijven door fusies; maar om deze praktijk hier te kunnen toepassen moesten de Europese structuren en denkwijzen nog veranderen. De lancering van de Peugeot-wagens in de V.S. mislukte echter en de familie zou het hem altijd kwalijk nemen. Ook de verstandhouding met de zoon Jean-Pierre, die intussen aan het bewind stond, verliep niet goed. Na 4 jaar samenwerking kon de "Leeuw" toch weer klauwen en Rosengart verliet Peugeot.

Kort na zijn vertrek werd hij nog door constructeurs De Dion Bouton en Bellanger, die ook in enorme moeilijkheden verkeerden, aangesproken, maar voor hen was geen redding mogelijk.

Ondertussen draaiden Rosengarts andere fabrieken op de Boulevard Sault en Légué in Bretagne gewoon verder met de productie van schroeven, rondelen, smeer- en luchtpompen, ventielen... In bijna elke Franse auto zat wel een één onderdeel van Rosengart.

De Etablissement L. Rosengart waren toen al vertegenwoordigd in Bordeaux, Lille, Reims, Antwerpen, Barcelona, Algiers en Londen.

Hij zetelde in meerdere besturen van ondernemingen en verenigingen en ontving verschillende eretitels.

Een kleine robuuste auto

Rosengart droomde al lang om een ook een eigen wagen te gaan bouwen. Maar er waren er al zoveel in Frankrijk, dus moest een gat in de markt gevonden worden. Hij kon zich wel een avontuur veroorloven, maar het was begin 1928 en hij wilde toch ook geen foute keuze maken. Daarom liet hij een enquête uitvoeren en mede door de resultaten ervan was hij nu overtuigd van de noodzaak om een klein, lichte, handelbare, economische en toch robuuste en betrouwbare auto te commercialiseren. En dit dan nog tegen een redelijke prijs.

Hij kocht de oude fabriek Bellanger in Neuilly en ging om de investeringskosten te minimaliseren Herbert Austin's "Seven" van 1923 in licentie bouwen (dit deden trouwens ook BMW met de Dixi, Bantam in de USA en het Japanse Datsun) en paste de auto's aan de Franse marktwensen aan.

Hij richtte ondertussen de Société des Automobiles L. Rosengart op, met participaties van Delahaye, Donnet en Chenard & Walker.

Na de testen door J. Loiret werd op 29/08/1928 de LR2 gehomologeerd. In oktober 1928 stonden op het Salon vier modellen van zijn eerste 5CV's met de roos als embleem en onder zijn slogan "La Rosengart, la grande marque des petites voitures".



Weinig nieuwheden dus; houten opbouw deels met staal en doek bekleed, een kleine laterale 747cc 4-cilinder motor, maar licht en goedkoop. Alhoewel sommigen het hoekige model niet echt mooi vonden, gingen de elegante kleine coupés, cabriolets en andere speciale modellen regelmatig grotere en duurdere auto's voor op de Concours d'Elegance.

En, hoewel de LR2, ook sportief gezien, niet echt een geduchte tegenstander leek, werd in 1929 op het circuit van Monthléry, in de klasse tot 750cc, met een model "Sport" een 24 uur-wereldrecord gevestigd tegen een gemiddelde snelheid van 109 km/u en een ronderecord van maar liefst 123 km/u. In de periode 1929-1930 werden op 81 wedstrijden maar liefst 80 eerste plaatsen behaald en dit veelal zelfs met gewone particuliere auto's.

Toch liep de verkoop niet zoals Rosengart verwacht had.

Rosengart maakte echter gretig gebruik van de puike resultaten in wedstrijden en Concours en overstelpte de pers met publiciteit over de kwaliteiten van zijn auto's. Met profetische woorden (overvolle steden en wegen, dure en schaarse benzine...) promootte hij de kleine wagen (4m² voor 4 personen...) verder. Stilaan loonde de publiciteit zich en liep de verkoop beter. De kleine Rosengart, tot dusver misprezen en geridiculiseerd door de "betere klasse", werd stilaan aanvaard als een echte auto met enorme mogelijkheden.

Hij trachtte de verkoop nog meer te stimuleren door zelfs een soort afbetalingssysteem aan te bieden, maar dit liep bijna slecht af. Daarnaast werd ook nog een bedrijfje "France Transport" opgericht waar men een Rosengart - zonder chauffeur - kon huren.

Om de betrouwbaarheid van de auto te bewijzen reed Lecot in de herfst van 1930 gemiddeld 900km gedurende 111 dagen tussen Lyon en Dijon. Zo werden 100.000 km afgelegd zonder enig incident; enkel diende na 55.000 km een stel nieuwe banden gemonteerd te worden.

De LR2 ging zich meer en meer onderscheiden van de Austin-Seven.

In 1931 kwamen de LR4 (wielbasis van 2,20 m i.p.v. 1,90 m bij de LR2). Om concurrentieel te blijven moest Rosengart echter grotere auto's op de markt brengen. In augustus 1931 kwam de LR44 (2,35 m wielbasis), later de LR45 (2,35 m) en de LR48. Rosengart dacht deze grotere auto's vooral de LR45 dan, in groten getale als taxi te kunnen verkopen, daar er minder taksen moesten betaald worden door de kleinere cilinderinhoud, in vergelijking met deze van de taxi's van b.v. Renault. Met de komst van de LR49 verdween de

rechte verticale radiator en kwam er een meer aerodynamische vorm.



In de loop van de jaren kwamen er dus talrijke varianten van chassis en carrosserieën op de markt en hoewel het gewicht van de auto verhoogd was, werden weinig belangrijke technische veranderingen aangebracht en bleven de motoren dezelfde. De spaakwielen bleven behouden tot 1933-1934 en het stuur aan de rechterkant zelfs tot de oorlogsjaren.

Om aan de vraag van het breder publiek te kunnen voldoen, werd in de loop van 1930 een 6-cilinder motor ontwikkeld. Aan de bestaande 4-cilindermotor van 747cc werden gewoon 2 cilinders toegevoegd wat de inhoud op 1097cc bracht. Deze serie LR6, LR62, LR63, LR64 en LR65 "Supersix", voorgesteld op het Salon van Parijs van 1931, werd van 1932 tot 1935 gebouwd en zoals steeds waren de meest verscheiden carrosserieën leverbaar. En toch kenden ook deze auto's niet het verhoopte succes.



Daar de eerste 100.000 km-rit niet officieel gecontroleerd werd, deed Lecot deze in maart 1932 nog eens over met een LR4 (chassisnummer 50839 en motor 8267) in 105 dagen op het traject Lyon-Parijs-Lyon en dit maal onder toezicht

van de Automobile Club de France.

In 1932 was Rosengart uitgegroeid tot het 5de grootste merk van Frankrijk, met een 1000-tal concessiehouders en ongeveer 5000 in gans Europa.

Gustave Baehr, een van de bekendste Franse autoverkopers en verdeler van "grote" merken zoals Voisin, Talbot, Delage en Hispano zou Rosengart gesproken hebben over een buitengewoon interessant voertuig dat bij Adler in Duitsland ontwikkeld werd. In maart 1932 trok Rosengart naar Frankfurt/Main en ontmoette er Gustav Rohr, die hem de "Trumpf", een auto met voorwielaandrijving voorstelt. Otto Göckeritz toonde hem het zustermodel van de "Trumpf", de "Primus". Deze auto was wel nog achter aangedreven, maar had toch al hydraulische remmen op de vier wielen. In beide modellen lag een 4-cilindermotor van 1504cc (32pk) en vanaf 1933 een 1645cc (38pk). Rosengart was overtuigd van de voordelen van de voortractie en kocht een "Trumpf". Hij wilde natuurlijk ook het brevet op het concept voor Frankrijk binnenhalen en zou onmiddellijk een contract afgesloten hebben voor de bouw van 2.000 stuks van elk, dit alleen voor de Franse markt.

Terug thuis demonstreerde hij André Citroën en diens ingenieurs in het Bois de Boulogne en op een nat wegdek de uitstekende wegligging van de Adler... Citroën was overtuigd en ook zijn volgende auto zou een "traction avant" worden. Aanvankelijk werkten beiden in de fabrieken van Rosengart in het geheim aan de verdere technische ontwikkeling. De automatische transmissie die Citroën wilde, werkte echter niet en dat verontrustte Rosengart. Hij ging terug zijn eigen weg en presenteerde op 21/12/1932 zijn eerste 10/45 Supertraction LR500 – 10 CV met een 1645cc motor. Die was qua model bijna identiek met de Adler "Trumpf". In 1934 werd de auto gerestyled en werd het de LR505.



Pas in de lente van 1934 lanceerde Citroën zijn "7".



De techniek van de voorwielaandrijving was echter wel niet zo nieuw want vanaf 1925 reden er al Tracta's, gebouwd door J.A. Grégoire. Ook het Belgische Imperia had in 1934 een licentie gekregen om de TA-9 van Adler in productie te nemen.



De andere modellenreeks, afgeleid van de Adler "Primus", werd verkocht onder types LR130, LR135, LR140, LR145, LR150 en LR155 (8CV). Een andere grote luxewagen was de 8/40 Superdix op basis van de LR145, maar nog met achterwielaandrijving.

Met de LR4N2, een nieuwe 5CV – Supercinq op basis van de LR49, verdween in 1935 de

hoekige carrosserie van de LR4 volledig. Ook bij deze serie weer een grote verscheidenheid aan modellen.



In december 1937 werd een nieuwe 6-cilinder gepresenteerd; nu met een dubbele Solex-caburator en aluminium cilinderkop – LR70 – Supersept en naar het model van de LR4 N2, maar op een verlengd chassis. Alle radiatorroosters van deze modellen kregen het "schermmasker" aangemeten.



Ook het model van de 10/45 CV Supertraction evolueerde. Op het Salon van 1938 werd de nieuwe Supertraction LR539 met de motor (4-cilinder – 1911cc), voor- en aandrijf-as van de 11CV van Citroën, voorgesteld. Het was een imposante verschijning; 4,95m lang, 1m80 breed, laag en aerodynamisch, luxueus en plaats voor 4 à 5 personen. De LR539 was als 2-deurs Berlina en Cabriolet (met "Milord"-dak waarmee ook "halfopen" kon gereden worden) verkrijgbaar. Met deze elegante verschijning werden tal van concours d'élégance gewonnen.

Er werden ook enkele 4-deurs Limousines gebouwd.



De investeringen in zijn eigen automerk hadden echter niet geredend zoals verwacht en Rosengart moest in 1938 een deel van zijn fabrieken verkopen aan de Société Industrielle de l'Ouest Parisien (S.I.O.P.) waarvan hij voorzitter van de raad van bestuur werd.

Voor Frankrijk begint een moeilijke periode en in 1939 breekt de tweede wereldoorlog uit. De productie moest weer op oorlogsmaterieel overgeschakeld worden en Rosengart werd ont-eigend. Hij moest in Tarbes een munitiefabriek reorganiseren. Wat ondertussen in zijn fabrieken gemaakt werd is echter niet bekend.

Daar hij van Joodse afkomst was moest hij bij de Duitse invasie van Parijs onderduiken. Onder zijn bekenden die eveneens moesten vluchten was ook Gabriëlle Aline Maugey; de vrouw die Rosengart meermaals in Parijs ontmoet had. Zij bezorgde hem een militaire pas onder de schuil-naam Lagrave.

Na de terugtrekking van de Duitsers vroeg het bestuur van het kleine dorp Roquelaure wie de man was die zij al die tijd verstopt had en als haar oom had laten doorgaan. Zij waren dan ook totaal verrast toen zij zijn echte naam te weten kwamen: Lucien Rosengart, de autoconstructeur. Ze konden het maar niet begrijpen en stelden voor hem burgemeester te benoemen, wat op 15/07/1945 ook gebeurde. Hij bleef deze functie waarnemen tot 02/11/1947.

In het najaar van 1945 vestigden Rosengart en Madame Maugey zich terug in Parijs en op 12/11/1945 huwden zij.

Ondertussen had hij zijn fabrieken leeg en geplunderd teruggevonden. Ook het overgrote deel van de archieven van de fabrieken van Rosengart zijn in de oorlog verloren gegaan.

Na de bevrijding was alles gecontingenteerd en kregen alleen de grote constructeurs van vrachtwagens materiaal toegeleverd. Rosengart, ontgoocheld en intussen 64 jaar geworden, besloot dan ook zijn activiteiten zelf niet meer terug op te starten. Hij liet zijn fabrieken volledig over aan de S.I.O.P.

Op de autosalons van 1946, 1948, en 1949 werden nog enkele prototypes voorgesteld gebaseerd op de vooroorlogse modellen, maar daar bleef het bij.

Dit was ook het geval met de "SuperTrahuit", een gerecupereerde kas van een LR539 maar met een Mercury-V8 (3900 cc – 95 PK) motor erin, die op het Salon van Genève van 1947 werd voorgesteld.

Deze auto bleef altijd in het bezit van Rosengart.

In 1950 trok Rosengart zich uit de leiding van de S.I.O.P. terug, verkocht al zijn bezittingen in Parijs en kocht de "Villa Bagatelle" in Villefranche-sur-Mer. Daar wijdde hij zich aan de

naïeve schilderkunst.

Van 1951 tot 1953 produceerde S.I.O.P. nog verder auto's onder de naam en het embleem van Rosengart. De bestelwagens Vivor, Robor en Labor (LR4 PL) in 1950, de Ariette (LR4 SA coupé en cabriolet) in 1952, de Scarlet, de Sagaie (LR4 FT1 – met flat twin van de Dyna-Panhard) in 1954 en de Marathon (naar de Duitse Trippel SK10 maar met een glasvezelcarrosserie van Rosengart).



De concurrentie van de 4CV van Renault en de Dyna van Panhard was echter veel te sterk. In 1955 liep dan ook de laatste "Rosengart" van de band.

Op 8 juli 1976, op zijn 96ste, stierf Lucien Rosengart in Villefranche-sur-Mer.

Rosengart leefde discreet en buiten de schijnwerpers. Hij werd door velen geheld maar toch kon niemand hem verwaandheid noch snoeverij verwijten. Uit zijn gloriejaren aan de top van de Franse industrie, hield hij echter niet veel over. Maar dat hij de maatschappij vooruit geholpen heeft en Frankrijk liet schitteren gaf hem voldoening en dat was geen valse bescheidenheid, zeker als men ziet van wat tot wat hij het bracht.



Dirk Vermeersch

Regionaal afgevaardigde voor België en Nederland

Club L. Rosengart France

Oudenaardestraat 41, 9870 Zulte

Gsm 00 32 (0)494/61 86 28

rosengart-belgium@hotmail.com

Carrosserie Nerinckx Johan



Alle koetswerkherstellingen & Restauraties

Parochiestraat 29, 9472 Iddergem
Tel. 053 67 21 33 - GSM 0472 33 07 53

HORTA
Uw partner voor tuin & dier

Ternat Van Rossem
Assesteenweg 115

CARROSSERIE – KOETSWERK



GILBERT

Réparations – Herstellingen
Peinture – Schilderen

+32 (2) 380 77 99
+32477/42 80 57

Termeulenstraat 12b – 1640 Sint-Genesius-Rode
T.V.A. 0571 933 477 B.T.W.

STRABO
WEGENBOUW

FRANCIS CAUWENBERGHS & PIET DE GROEF
Beigemsesteenweg 77 – 1850 Grimbergen
Tel: 02/ 270 85 51 – Fax: 02/ 270 85 53
Mail: info@strabo-wegenbouw.be



0477 59 83 43

Dak & Roofing
Werken

Van De Gucht

Terlostraat 92 - 1755 Gooik
www.dakwerkenvandegucht.be



Uitnodiging Karweirit

Danny en Hilde nodigen jullie op 23 april 2017 uit om deel te nemen aan de karweirit die ditmaal in het teken staat van de lentebloesems.

Samenkomst : afrit 12 Dilbeek.

Daar vertrekken we stipt om 8.15 uur richting Sint-Truiden.

Ontbijt in buffetvorm :

- Alle soorten broodjes, alsook koffiekoeken, spek en eieren, worstjes, kaas, hesp, confituur....*
- Thee, koffie, melk, choco... naar hartelust te verkrijgen.*
- vanaf 9 u 30 in Taverne Panderosa,*

Hasseltsesteenweg 369 te Sint-Truiden.

Een ritje van ongeveer 120 km met vooraf briefing en route uitgetekend in bol-pijl.

Voorzie je eigen picknick voor onderweg.

We worden terug verwacht tussen 17 en 18 uur in Taverne Panderosa. Opgelet : avondeten ter plaatse of elders is naar eigen keuze.

Prijs : 25 euro per persoon (leden/niet-leden).

Inbegrepen in deze prijs : ontbijt, roadbook, rallyplaat en verzekering.

Enkel oldtimers zijn toegelaten.

Betaal voor 13 april op rekeningnummer BE47 7340 1617 7080 op naam van POV met vermelding van het aantal personen.

Niet betaald = niet ingeschreven.

Veel rijgenot :Danny en Hilde *in samenwerking met Triumph-club*

0476/ 40. 93.44 053/ 66 08 64

DRB bvba
Brandstoffen De Ridder
Beeckmans
 Containerdienst - Grond- en afbraakwerken

Herdebeekstraat 245, 1701 Dilbeek
 Tel. 0496 26 20 94 (Stefan)
 02 309 92 52 (Cindy)
 BTW BE 0882.947.052

**MAKING YOUR
 OLD PARTS LIKE NEW
 ORIGINAL EQUIPMENT**

DIVISION OF SODABLAST BELGIUM



Super Finish makes your old engine parts like factory original
 with sodablasting vapor blasting

0032 485 088 990

Super Finish
surface treatment solutions

SOFTBLAST SODABLAST BELGIUM
www.sodablast.be

N.V. Elektro Baetens



Affligemstraat 55
 1742 Ternat
 Telefoon: 053/66.20.88
 FAX: 053/67.25.45
 www.baetens.be
 E-mail: info@baetens.be

Bank BE68 2930 2643 0434

B.T.W. BE 472.019.123

OPENINGSUREN

Maandag	Gesloten
Dinsdag	9:00 - 18:30
Woensdag	9:00 - 18:30
Donderdag	9:00 - 18:30
Vrijdag	9:00 - 18:30
Zaterdag	9:00 - 17:00
Zon- en feestdagen	Gesloten

SIEMENS **BOSCH** **Miele**

CAMMAERT TRUCKS
 SERVICE IS ONZE ERFTUIG, MAATWERK ONZE PASSIE



NINOOPEESTENWEG 48 - 1750 Goolik - TEL. 054 56 58 67 - FAX 054 56 51 38 - BE 0429 918 840
 www.cammaertnv.be - goolik@cammaertnv.be

“OPLETTEN GEBLAZEN!

In smalle straten waar auto's fietsers niet zonder risico kunnen inhalen, fiets je beter meer in het midden van de weg dan rechts. Zo voorkom je dat een achteropkomende automobilist dat gevaarlijke manoeuvre uitvoert en jou meesleurt.

Automobilisten in de stad zijn trouwens verplicht om zich aan te passen aan de snelheid van de fietsers!”

Eenzijds wordt aan de fietsers “aangeraden” om hun plek op te eisen, en anderzijds zorgt dit voor veel wrevel bij de automobilisten!

*Soms is er zoveel wat we voelen,
maar zo weinig wat we kunnen zeggen.*

*Woensdag 15 februari 2017 hoorden we het
droevige nieuws dat Hugo was overleden.
Reeds geruime tijd vocht hij tegen zijn ziekte.
Spijtig genoeg heeft hij de strijd moeten opgeven on-
danks zijn toch nog jonge leeftijd.*

Bedankt Hugo omdat we je mochten leren kennen,

Bedankt Hugo voor alle grapjes die je ons vertelde,

Bedankt Hugo, voor alle goede raad die je ons gaf,

*Bedankt Hugo, voor al die keren dat je op onze auto's
lette tijdens een uitstap,*

*Bedankt Hugo, voor zoveel dingen, duizend maal
dank!*

*Weet dat iedere keer als we een rode Mustang zien, jij
in onze gedachten zult zijn.*

Je oldtimervrienden





UITNODIGING ONTDEKKINGSRIT OP 25 juni 2017

Samenkomst: De Kring, Stevens-De Waelplein 15 te
Lembeek vanaf 10 uur

Vertrek: 10 u 30



Voorzie een picknick voor 's middags.

Avondmaal met aperitief, hoofdschotel en dessert

Prijs pp leden (piloot + co-piloot) : 31 €

Prijs < 12 jaar : 15 €

Prijs pp niet leden : 35 €

Prijs pp zonder eten : 10 €

Inschrijving door storting op rekening van de Pajotse Oldtimer Vrienden

BE 47 7340 1617 7080 met vermelding van het aantal personen/kinderen vóór
18 juni 2017

Organisatie van Werner, Audry, Annick en Judith

Verkiezing bestuur

In oktober 2017 is het weer tijd voor een bestuursverkiezing.

We zijn op zoek naar mensen die het huidige bestuur willen komen versterken.

Wie interesse heeft kan contact opnemen met de voorzitter Freddy, of met één van de bestuursleden.

Stel je kandidaat en help je club!



Juweliers nachtergaele
Ninove

exclusieve uurwerken & juwelen

centoventuno

Omega • Centoventuno • Montblanc • Marco Bicego • Balmain • Hamilton • Nona

Oudstrijdersplein 20 - 22 | 9400 Ninove | 054 33 45 89

INFO@DEPOV.BE

Herdenkingsrit Hugo Demetser



Wat kan men beter doen wanneer een lid, een bestuurslid, een vriend, een oldtimerliefhebber van onze club wegvalt, dan hem eren met een herdenkingsrit?

Op zaterdag 4 maart komen meer dan 30 wagens en hun bestuurders en bijzitters samen in café In 't Vagevuur in Sint-Pieters-Leeuw.

Bij de inschrijving krijgen we een zwart lintje, als teken van rouw, als teken ook van samenhang en hiermee Hugo te herdenken.

Een rit van ongeveer 75 kilometer leidt ons langs plaatsen die belangrijk waren voor Hugo. In de omgeving van de VRT zendmast rijden we zijn ouderlijk huis voorbij. Daar werd hij als zesde van negen kinderen geboren. Hij was de laatste die thuis geboren werd.

Nadat we de kerk waarin Hugo gedoopt werd, voorbijrijden, komen we langs een appartementsblok dat vroeger een groot herenhuis was en waarin Hugo zijn jeugd jaren doorbracht.

Ook de plaats waar hij school liep, is natuurlijk een punt om herinneringen op te halen : de spelletjes die hij speelde op de speelplaats, de kleine ru-zietjes om een knikker maar ook de punten op zijn rapport. Waren ze goed of niet? In elk geval van ons een dikke tien op tien voor zijn knuffelgehalte.

Samen met Martine en de andere bestuursleden was hij er bij toen de POV werd opgericht in 2005 . Hugo stond in de club bekend als materiaalmeester.





Hij was dan ook diegene die voor de wagens een speciaal boontje had. Vele malen hield hij de wacht wanneer de bestuurders en bijzitters één of ander museum gingen bezoeken. Zo was hij zeker dat er niemand onze wagens zou aanraken, laat staan beschadigen.

Tijdens een tussenstop in het Vijfde Wiel wordt er uiteraard nagekaart over de gereden kilometers maar evenzeer over : 'heb je de school gezien?' of 'ik wist niet dat Hugo hier gewoond heeft.....? '.



We komen voorbij de laatste rustplaats van Hugo. Het wordt stil in de wagen. Even een traantje wegpinken en een krop in de keel doorslikken. Rust zacht vriend Hugo.

Het huis waar Hugo en Martine wonen staat er wat verlaten bij. Het is alsof zelfs de bomen en struiken rondom de woning treuren. Wat wil je? Deze zelfde voormiddag werd immers de moeder van Martine ten grave gedragen.



Nadat we nogmaals aan het kerkhof passeren rijden we richting restaurant Casy in Vlezenbeek.

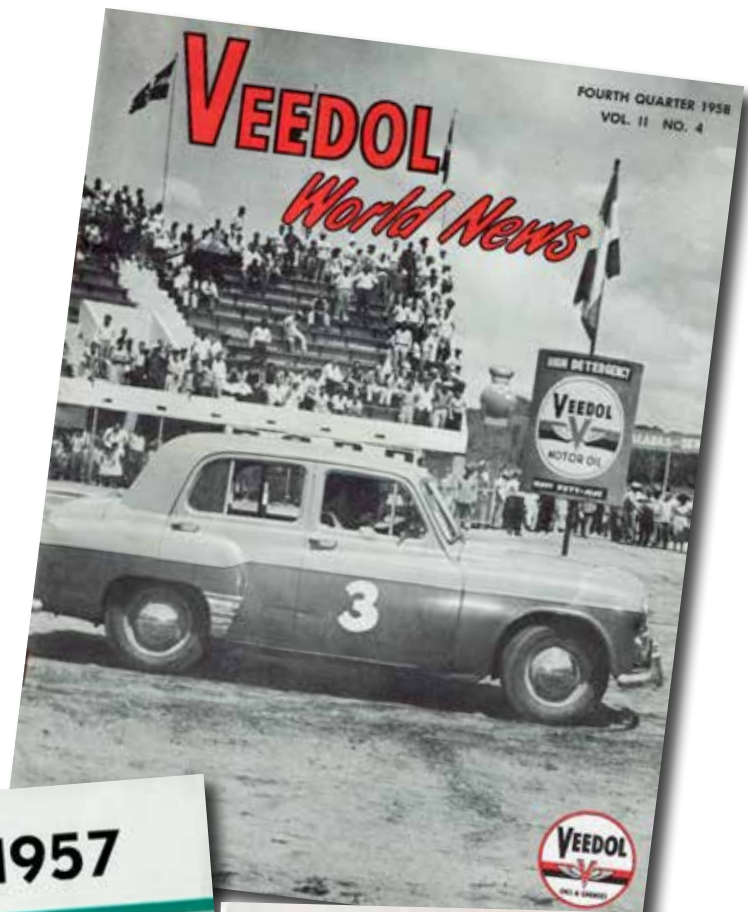
Martine, we hopen dat onze talrijke aanwezigheid jou een echte steun mag zijn.

Hugo, voor altijd ben je weg, heel ver maar toch blijf je in ons hart heel dichtbij.

HVS



Uit de oude doos



FORD VRACHTWAGENS 1957



GANS NIEUW VAN DE GROND AF

Sports car buyer's guide: 1972 Corvette





Aluminium-constructie

Ramen en deuren in aluminium
 Profielen **VAN BEVEREN**
 Type b70 Thermo
 Schuifdeuren B45 en Super-slide
 Veranda's
VERATOP - VERAZUR
 Kantelpoorten NOVO-Ferm
 Sektionale poorten
 Garage boxen

Kosijnski B.V.B.A.
 Ziekhuizenstraat 2
 9406 Outer
 Tel. 054 33 19 11
 Fax 054 33 19 11
 GSM 0477 74 00 60
 www.kosijnski.be
 Info@kosijnski.be



www.nickyjones.be

Vergalle Jozef
 Lombeeksesteenweg 24A
 1750 Lennik
 Tel: 0478 88 27 18

UW TUIN, ONS WERK



UW TUINMAN VOOR ONDERHOUD EN AANLEG

N.V. BORREMANS H. BVBA VANDERGUCHT P. SELF CALOR

VOGELPERS 4-6 - 1500 HALLE
 Tel. 02/360.07.55 - borremansnv@hotmail.com
 www.borremansnv.be
 van ma. tot vrijdag. 7.30u. - 12.00u.
 13.00u. - 18.00u. & zat. 8.00u. - 12.00u.

TOONZAAL SANITAIR + VERWARMING

MATERIAAL VOOR CENTRALE VERWARMING EN SANITAIR DOOR U OF DOOR ONS GEPLAATST



Wandketels Bulex



GRATIS OFFERTE

Kom met uw plan naar
 onze showroom of bel ons,
 wij komen ter plaatse om U een
 gedetailleerde offerte te maken
 zonder verplichting

café in 't vage

VUUR

Pardees-Belrens
 Raymond & Marina

Vlezenbeeklaan 91
 1600 Sint-Pieters-Leeuw
 telefoon 02 377 89 20
 btw 747.081.825



Bodegemstraat 15
1740 Ternat

DE MARIE
 N.V.

Woodgraining van uw oldtimer interieur volgens het origineel proces

Geschiedenis

Terug in de vroege 1900's werd een fotografisch printproces uitgevonden dat de uitstraling van echt hout benaderde.

Het werd rond de jaren 1920 door de Oostenrijker Geito Von Webern naar de United States gebracht. Dit proces werd dermate aangepast om de meest prachtige houtnerf structuren na te bootsen.

Vanaf 1930 tot de jaren 1950 gebruikten meer dan 65 autofabrikanten deze techniek om hun interieurs van houtstructuur te voorzien. Deze techniek werd echter ook gebruikt in de productie van onder meer vliegtuig controle panelen, jukeboxen, radio's en winkelkassa's.

Geëtste metalen platen die verschillende houtstructuren vertoonden, werden ontworpen en volop gebruikt. Een korrelmengsel van verschillende tinten en soorten werd dan aangebracht op de plaat en speciale rollers werden gebruikt om de overdracht te maken tussen de etsplaten en de verschillende onderdelen.

Er waren destijds grote bedrijven die alle speciale gereedschappen fabriceerden die men hieromtrent nodig had. Maar in het begin van 1950 begonnen dingen te veranderen! Amerikaanse automobielfabrikanten vonden het goedkoper om hun interieurs simpelweg te lakken met gewone autolak zoals we die de dag van vandaag nog steeds kennen.

Met dit besluit van de Amerikaanse automobielfabrikanten werd de productie van al deze gereedschappen stil gelegd en al snel waren nergens nog gereedschappen te verkrijgen om dit werk uit te voeren. Jaren gingen voorbij en het woodgrain proces werd al snel een verloren kunstvorm. Nadien werden er veel alternatieven van middelmatige kwaliteit ontworpen die nooit de originele houtstructuren van destijds konden evenaren. Niemand had echter nog de ervaring en de middelen om het oude proces aan te brengen.

Gelukkig werd deze oude kunstvorm terug tot leven gewekt en kan deze opnieuw worden toegepast.

Sinds lang ben ik gepassioneerd door oldtimers, de werking van de motor, herstel van in- en exterieur.

Na een lange zoektocht kwam ik met de juiste mensen in contact die deze techniek hanteerden in Amerika. Het proces om me de techniek eigen te maken en de platen en rollers te hanteren, het volgen van de contouren van complexe onderdelen, detail aanbrengen met de airbrush, het mengen van pigmenten en kleuren om een bepaalde houtsoort te creëren werd een intensief oefenproces. Omdat de aanhouder altijd wint, kon ik het interieur van mijn wagen, een Chevrolet Fleetline Aerosedan van 1947 in de originele staat herstellen en dit met het enige echte originele ambacht, een techniek die + 67 jaar geleden verdween.

Dashbord Chevy '47, Butt Walnut



Deur handschoenkastje Chevy '47



WWW.DEPOV.BE

Het proces om een interieur in zijn originele staat terug te brengen is een zeer arbeidsintensief proces en vraagt de nodige tijd.

Het merendeel van de onderdelen wordt gedemonteerd gerestaureerd, niet demonteerbare onderdelen daarentegen kunnen zonder probleem in de wagen zelf gerestaureerd worden. Daarna worden de onderdelen zorgvuldig gereinigd, gezandstraald en voorbereid. Een zinklaag wordt aangebracht en indien nodig worden imperfecties weggewerkt.

Vervolgens wordt een grondlaag aangebracht, basiskleur, korrelmengsel en toner volgens houtsoort, Butt walnut, Straight grain, Burl, Mahogany, Oriental wood, Primavera Wood, Curly Maple enz.

Daarna worden er 6 tot 8 lagen hoogglans vernis aangebracht die na droging glad geschuurd worden en vervolgens tot hoogglans gepolijst worden, dit met de hoogste precisie om het best mogelijke resultaat te bekomen.

Het resultaat hiervan is een uniek, origineel gerestaureerd dashboard of interieuronderdelen met een prachtige houtstructuur om mee uit te pakken. Dit geeft elke oldtimer een uniek cachet en een onmiskenbare meerwaarde.



Stuur Pontiac Streamliner 1946



Verwarming Chevy '47, Butt Walnut



Burl Wood

Bent u geïnteresseerd in woodgraining voor uw oldtimer dan kan u ons steeds vrijblijvend contacteren op 0494 / 47 47 77 (Curd Van Volsem) voor verdere inlichtingen of info rond uitvoering van een bepaald project.



Wood Art for Classic Cars, Klein Broomstraat 6 te 1540 Herne. Tel : 0494 / 47 47 77, www.cescarcleaning.be

Restauratie: verzijn eer je begint, want er komt van alles onverwacht aan te pas!



Op een mooie dag krijg ik een telefoontje van de voorzitter of ik een camionneke kon ophalen in Molenbeek, het betreft een zogezegde “schuurvondst”, maar dan in een echte paardenstal! Daar aangekomen stond er al een ploeg POV-ers van het eerste uur klaar die al de nodige voorbereidingen hadden gedaan om hem te kunnen opladen, wat gezien de erbarmelijke staat toch een heel karwei was.

Bij het opladen werd me te verstaan gegeven dat het de bedoeling was dit camionneke te restaureren....., weet dat ik bij het naar huis rijden mijn snelheid moest aanpassen omdat ik nogal wat stukken zag wegvliegen, stukken van het vermolmde zeil en van het houtwerk dat dit zeil moest samenhouden vliegen alle kanten op.

Intussen dacht ik: wat heb ik mij nu weer over mijn rug gehaald?

Thuis toegekomen had dat camionneke natuurlijk veel bekijks en een hoop klassieke en gekende



vragen werden gesteld o.a. wat gaat ge daarmee doen?



Daar stond hij dus, een USA model ingevoerd net na de oorlog via plan Marshal - voor de heropstart van Europa – waarvan er bijna geen meer te zien zijn. Na wat onderzoekwerk in mijn Europese en USA oldtimer-abonnementen zag ik al wat meer klaar in de originele modellen en uitvoeringen. En oef, de schuurvondst was er ééntje met een in ons land opgebouwde cabine en laadbak, alles in hout en op genagelde platen, gemaakt door carrosseriebouwers!

Dan maar op zoek naar o.a. een originele cabine-interieur, maar hier is die niet te vinden. Na beraad met Joris en Patricia besloot ik dan maar op zoek te gaan op de Amerikaanse markt, maar voor vrachtwagens is dat niet evident. En toch, er stond er eentje al 10 jaar stil onder de bomen in Rennselaerville, op 80 miles van New York, was vele jaren geleden opgefrist geweest. Het betrof een Dodge dually dump truck, niet rijdend, voor loop of sloop volgens de eigenaar. Dat was het dan, dus kopen, een Nederlands “shipping agency” zorgde voor het transport per boot naar Rotterdam. Hier kon ik die dan gaan ophalen met de nodige douane documenten. Wat me opviel was dat ik geen “certificate of title” had, maar wel een vignet van 8 cm op 8 cm als identiteit van de vrachtwagen uitgegeven door New York City. Dit vignet was geldig voor de douane in Nederland en België, maar niet voor de technische keuring...



Dus werd het een hele rompslomp om een “certificate of title” te laten maken door de Staat New York- die nog maar enkele jaren geleden gesticht werd (het vignet werd afgeleverd vóór die tijd, en dat wisten ze hier niet). Het certificaat moest ook door de vroegere rechtmatige Amerikaanse eigenaar Thomas DELP worden aangevraagd en opgehaald in New York, en omdat zijn vrouw – Amerikaans staatsburger - die documenten ging afhalen kreeg ze die dus niet. Thomas moest ze zelf gaan ophalen. Gelukkig leefde die vroegere eigenaar nog, want het duurde al een hele tijd tussen aankoop, invoeren, dedouaneren, restaureren en dan constateren dat de documenten niet werden aanvaard...



De restauratie is ook een heel verhaal op zich, de nodige looks, uitstraling, kleur en tijdsdruk zorgden ervoor dat er heel wat (late) uurtjes en weekends nodig waren (zie vorige verslagen) Bij de technische keuring was er nog een probleem voor het rijbewijs B, ze vonden het plaatje met de vermelding van het gewicht niet! En ja, wat dacht je, ik had dat opzettelijk weg-

gelaten om alle discussies te vermijden en mijn ervaring met bedrijfswagens te kunnen uitspelen, omdat bij het wegen van de lege wagen het gewicht lager ligt dan 3.5 Ton! Dit is een vereiste om een vrachtwagen te kunnen de-tonneren, en hier nodig omdat het een oldtimer betreft die niet gebruikt wordt voor commercieel transport. 't Is dus allemaal niet zo simpel!

Frans



The New **FARGO**



Kalender 2017

04/02/2017



POV Clubfeest

18/02/2017



Valentijntjesrit

19/03/2017



Baronrit

21/04/2017



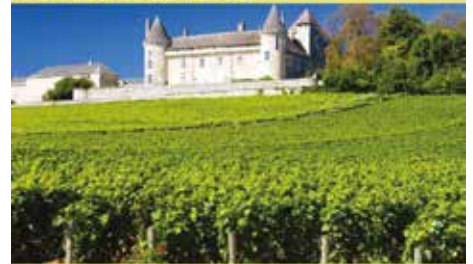
Alg. vergadering

23/04/2017



Karweirit

24-28/05/2017



Meerdaagse Bourgondië

25/06/2017



Ontdekkingsrit

16/07/2017



Wie weet da? rit

20/08/2017



Ritje van de Voorzitter

17/09/2017



Dakpannenrit

24/09/2017



Jaarmarkt Gooik

08/10/2017



Meesterrit

21/10/2017



Jaarmarkt Ternat

04/11/2017



Halloweenrit

Meer datums worden later bekend gemaakt.

Retouradres:
De Pajotse Oldtimer Vrienden:
Freddy Demetser
Heerbaan 39
1755 Gooik

Driemaandelijks tijdschrift P 912547
Afgiftekantoor 1755 Gooik

