

# Romeinse Godin



**Veel autofabrikanten begonnen ooit met de bouw van rijwielen. Zo ook het prestigieuze merk Minerva dat in zijn hoogtijdagen met gemak kon wedijveren met de grootste, meest luxueuze automerken ter wereld. Een merk dat bij maharadja's, keizers en grootindustriëlen op het landgoed stond.**

**O**f de grondlegger Sylvain de Jong dit al bij de opstart van zijn firma voor ogen had, is de vraag. Sylvain werd op 5 januari 1868 geboren in Amsterdam en verhuisde op zijn dertiende met zijn ouders naar Brussel. Op 28-jarige leeftijd startte hij samen met zijn broers Henri en Jacques en nog drie handelaren een bedrijf in Antwerpen aan de Karel Oomstraat, waar zij fietsen begonnen te maken onder de naam 'Mercury Cycle Co'. Gezien de Engelse naam had men hoogstwaarschijnlijk internationale aspiraties. De zaken gingen goed,

want al snel verlieten 200 fietsen per week de werkplaats! In 1896 ging Sylvain op studiereis naar de VS om daar de fabricagemethodes te bestuderen en waar hij meteen ultra-moderne gereedschappen kocht voor de uitrusting van zijn eigen fabriek die hij in 1897 startte onder de naam 'S. De Jong & Co'. Hij deponeerde Minerva als merknaam. Minerva, de godin van de wijsheid en de kunsten. Sylvain had dus een duidelijke voorkeur voor mooie vormen, anders verzijn je zo'n naam niet. De godin Minerva werd het symbool voor de fietsen, motorfiets-



sen (vanaf 1900) en auto's (vanaf 1904), die Sylvain onder deze naam bouwde. De motorfietsen waren van een simpel ontwerp: men monteerde een 172 cc motor op de voorste framebuis. De verkopen stegen aanzienlijk en dit ook buiten de Belgische grenzen; in Londen werd zelfs een assemblageplaats opgericht. Men was ook niet onfortuinlijk in wedstrijden.

In 1903 leverde Minerva overigens al motorblokken aan gerenommeerde tweewielerfabrikanten als Adler, Opel, Humber en Royal Enfield die

in sommige gevallen onder de naam 'Romania' werden verkocht. By the way: in 1903 werd de naam aangepast in Minerva Motors Ltd en David Citroen - een neef van André Citroën - die de import verzorgde voor Groot-Brittannië, werd mededirecteur.

De wijsheid die de godin Minerva vertegenwoordigt, komt tot uiting in 1908 wanneer Sylvain de rechten koopt op de Knight schuivenmotor. In plaats van op en neer tikkende kleppen, vinden de in- en uitlaatgassen bij een dergelijke motor hun weg langs schuiven. Zolang de



toerentallen niet te hoog worden, is dit een zeer geruisloze oplossing. En geruisloos moesten de Minerva's zijn, want zij waren bedoeld voor de meest gefortuneerden der aarde, die Sylvain de Jong verweende met luxueuze, prachtig afgewerkte, snelle en geheel naar wens gebouwde automobielen. De koning van België liet zich uiteraard vervoeren in een Minerva, maar ook de prins van Roemenië en de koning van Noorwegen, de koning van Siam plus de puissant rijke maharadja's in India. Maar ook Henry Ford had er één.

De productie van de auto's eiste alle aandacht op en daarom wordt besloten in 1908 de productie van motorfietsen te staken, alhoewel de verkoop van nieuwe motorfietsen nog tot in 1910 doorging. De Minerva-fabriek groeide en groeide en was in 1911 met 1.600 personeelsleden de grootste fabriek in België! Men was toen wereldleider op het gebied van inbouwmotoren voor tweewielers. In Antwerpen-Berchem

berg en het Hollandse Spyker goede zaken deden. Echter, 24 oktober 1929 werd een zwarte dag die veel, heel veel zou gaan veranderen in de wereld. Dit was de dag waarop de beurs in New York in elkaar klapte en de wereldwijde economie mee de afgrond inzoog. De vraag naar topautomobielen à la Minerva werd hierdoor nagenoeg tot nul gereduceerd. Sylvain maakte dit niet meer mee; hij overleed in 1928 aan kanker. Hij had nog wel een aantal investeerders gevonden die zijn geesteskind de crisis door moesten leiden. Dit deden zij door te fuseren met een ander Belgisch topmerk, Imperia.

En toen kwam de volgende heftige gebeurtenis die een grote tegenslag teweegbracht voor de Minerva-fabrieken in Mortsel. De Duitse bezetter gebruikte de fabriekshallen voor de fabricage van vliegtuigonderdelen en deze werden regelmatig doelwit van de geallieerden met veel slachtoffers als gevolg. Na de Twee Wereldoorlog pakte de toenmalige eigenaar Mathieu van Roggen de draad weer op door in licentie Land Rovers te bouwen voor met name de Belgische defensie. In de jaren '50 profiteerde men enigszins van de tweewielershype door MV Agusta scooters in licentie te bouwen en bromfietsen met een ILO-motor.

**“De Minerva-fabriek groeide en groeide en was in 1911 met 1.600 personeelsleden de grootste fabriek in België!”**



en Mortsel stonden de twee grootste Minerva-fabrieken met meer dan 46.000 m<sup>2</sup> oppervlakte! In Marchienne-au-pont en Anderlecht stonden eigen werkplaatsen die componenten produceerden. Charles Rolls was een vriend van Sylvain de Jong en was agent voor Minerva, de enige auto die voldeed aan zijn wensen en hoogstwaarschijnlijk de inspiratiebron was voor zijn latere samenwerking met Henri Royce om het prestigieuze merk Rolls-Royce op te richten.

In de Eerste Wereldoorlog roofden de bezetters de fabriekshallen leeg, maar Sylvain hervatte zich weer en wist vervolgens door te groeien naar een bedrijf met 6.500 werknemers in 1927. Men produceerde toen ook autobussen die veelvuldig het straatbeeld vulden meestal voorzien van een Kromhout-motor, bijvoorbeeld in dienst van de Haagse Tram Maatschappij (HTM). De jaren '20 waren duidelijk de 'gouden jaren' voor luxueuze automerken, waarin ook Rolls-Royce en Duesen-

berg en het Hollandse Spyker goede zaken deden. Echter, 24 oktober 1929 werd een zwarte dag die veel, heel veel zou gaan veranderen in de wereld. Dit was de dag waarop de beurs in New York in elkaar klapte en de wereldwijde economie mee de afgrond inzoog. De vraag naar topautomobielen à la Minerva werd hierdoor nagenoeg tot nul gereduceerd. Sylvain maakte dit niet meer mee; hij overleed in 1928 aan kanker. Hij had nog wel een aantal investeerders gevonden die zijn geesteskind de crisis door moesten leiden. Dit deden zij door te fuseren met een ander Belgisch topmerk, Imperia.

En toen kwam de volgende heftige gebeurtenis die een grote tegenslag teweegbracht voor de Minerva-fabrieken in Mortsel. De Duitse bezetter gebruikte de fabriekshallen voor de fabricage van vliegtuigonderdelen en deze werden regelmatig doelwit van de geallieerden met veel slachtoffers als gevolg. Na de Twee Wereldoorlog pakte de toenmalige eigenaar Mathieu van Roggen de draad weer op door in licentie Land Rovers te bouwen voor met name de Belgische defensie. In de jaren '50 profiteerde men enigszins van de tweewielershype door MV Agusta scooters in licentie te bouwen en bromfietsen met een ILO-motor.



8



9



deze pagina's is dus ook voorzien van een uniek design dat de handtekening draagt van het in Antwerpen gevestigde carrosseriebedrijf Van den Plas. Hij creëerde een vijfpersoons tweedeurs cabriolet met een wielbasis van 3 meter en 90 centimeters! Een Toyota Yaris meet 3,89 meter in zijn totaliteit!

De schuivenmotor met acht cilinders in lijn levert 130 pk uit 6.625 cc. Minerva deed destijds mee in 'de race' met Bentley en Mercedes-Benz naar steeds grotere motoren. De brandstof vindt zijn weg via een enkele Zenith-carburateur. De 'gangwissel' geschiedt middels een vier-versnellingsbak. De statige Minerva wordt op de weg gehouden door een wielophanging bestaande vóór en achter uit een starre as met half-elliptische bladveren. De vier trommelremmen waren overigens al voorzien van een rembekrachtiging. Zal wel nodig geweest zijn om de kinetische energie te smoren. Om het achterliggende verkeer hierop te attenderen, is een bordje op de achterbumper gemonteerd 'Minerva Servo'. Leuk detail. Dit doet mij denken aan enkele decennia geleden toen achterop auto's het opschrift 'ABS' prijkte om aan te geven dat de remweg van de auto voor je korter is dan gebruikelijk. In de jaren '30 werd dit dus aangegeven middels 'Servo'.

De autohistoricus Philippe Boval heeft de AL Cabriolet met chassinummer 80139 prominent op de cover van zijn boek Les Minerva d'Aujourd'Hui geplaatst. Hij schreef dat er vrij weinig bekend is over deze wagen. Alhoewel men weet dat Van den Plas een nagenoeg identieke versie aanbood. Philippe Boval bezat chassinummer 80139 overigens enige tijd. Hij kocht hem in de VS en liet de wagen restaureren volgens de originele specificaties. Vervolgens is de wagen verkocht aan de Amerikaanse verzamelaar Paul Emple. Hij was blijkbaar niet geheel tevreden met de eerder uitgevoerde restauratie, want hij gaf het befaamde restauratiebedrijf van Alan Taylor in California opdracht 'het nog 'ns over te doen' met als doel om mee te doen in het Pebble Beach Concours d'Élégance. Iets wat genoeglijk succesvol bleek te zijn (zie hierboven).

In een recent telefoongesprek vertelde Alan Taylor dat de wagen compleet was, afgezien van een paar kleine stukjes bekleding in het interieur en de Belgische Supralux-lampen op de voorschermen. Deze werden respectievelijk opnieuw gemaakt en gevonden op de beurs Rétro-

1 Interieur van olijfgroen leer met bedieningshendels voorzien van een laagje zilver. 2 De contactsleutel vindt zijn plaats in een prachtige console op het dashboard. 3 Twee olietemperatuurmeters en een toerenteller die aangeeft dat er bij 2.500 geschakeld dient te worden. 4 Het is niet altijd goud wat er blinkt. 5 In 1922 kregen de auto's een mascotte met het hoofd van de Romeinse godin Minerva op de radiator, ontworpen door Pierre de Soete. 6 De Belgische Supralux koplampen werden gevonden op de beurs Rétromobile. 7 Dit zegt het allemaal: 'Minerva Motors Anvers' chassinummer 80139. 8 Eén van de oorkondes die behaald werden. 9 Gereedschapsset uit de tijd van overgrootopa.

mobile in Parijs. Het originele plaatwerk kon nagenoeg nog geheel gebruikt worden. Het onderstel was in excellente conditie net zoals het houten frame onder het plaatwerk van de carrosserie.

Het is wellicht op de foto's niet goed te zien, maar de wagen is gespoten in drie verschillende tinten. Dit zie je enkel als er fel zonlicht op schijnt. Het interieur is bekleed met olijfgroen leer en hier en daar ingelegd met aalglad gepolijst hout. Veel bedieningsknoppen en -hendels zijn voorzien van een zilverlaagje, conform de originele specificaties. In de kofferbak bevindt zich een gereedschapsset en een kofferset.

Al met al kostte de laatste restauratie 18.000 manuren en dat zal niet voor een paar tientjes per uur zijn gefactureerd... Ik vermoed dat de totale restauratie 'tegen de 2 ton' heeft gekost.

Paul Emple won er dus meteen de 'Best of Class' trofee mee op Pebble Beach in 2007 en werd genomineerd voor 'Best of Show'. Eveneens werd 'Best of Class' bijgeschreven op het palmares van de AL Cabriolet op het Amelia Island Concours d'Élégance hetzelfde jaar en op de Meadowbrook Concours d'Élégance in 2008. Meerdere volgden, waarvan de laatste in 2014.

Het interieur ziet er ongelooflijk strak gerestaureerd uit. Zou de wagen ooit ook zo uit de fabriek zijn gerold? In het voetencompartiment kan een luikje open gezet worden om de warmte, die vanuit de machinekamer het interieur in komt, af te voeren. Aan de buitenzijde zitten de openingen verscholen achter de reservewielen.

De Jaeger-dashboardklokken zitten verzameld in een hoogglans gelakt zwart paneel. Wat opvalt zijn de twee olietemperatuurmeters; voor



1



2



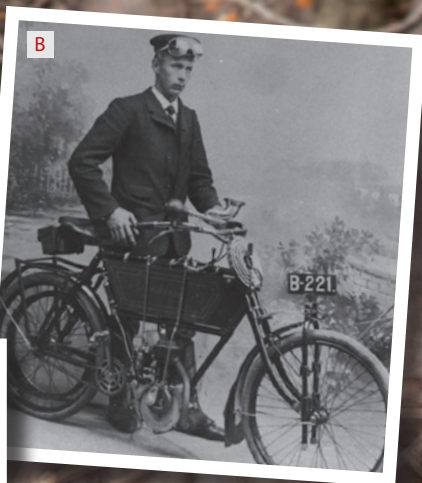
3



4



5



1 Ornamenten die niet misstaan op de voorplecht van een statig automobiel. 2 Deze tankdop wil je enkel aanpakken met een fluwelen handschoen. 3 Twee bijpassende valiezen in de kofferbak. 4 Pas op! Deze auto remt bovengemiddeld goed, dankzij zijn rembekrachtiging. 5 De machinekamer. A De J.M. Brabazon zou de nieuwe Minerva moeten worden. B Een gemotoriseerd Minervarijwiel uit 1905. C De Haagse Tram Maatschappij reed rond met Minerva autobussen.

motor en versnellingsbak? De toerenteller geeft met een okergele tekst 'tours maximum' duidelijk aan wanneer de chauffeur de lange pook tussen de voorstoelen dient vast te pakken en naar een hoger verzet dient te dirigeren. Dat maximum toerental wordt reeds bereikt bij 2.500 toeren. De contactsleutel behoort in een prachtig vormgegeven ornament op het gepolitoerde houten dashboard gestoken te worden,

## SPECIFICATIES PORSCHE

Motor	watergekoelde achtcilinder V-schuivenmotor
Cilinderinhoud	6.625 cc
Vermogen	130 pk
Transmissie	handgeschakelde 4-bak
Aandrijving	achterwielen
Wieloph. v/a.	starre as met half-elliptische bladveren
Remmen v/a.	trommels
Wielbasis	3,90 m
Gewicht	2.400 kg
Topsnelheid	115 km/h
Waarde nu	€ 1.000.000,-



vóór de bijrijder. De handrem bevindt zich links.

Een deel van de voorruit kan worden open gedraaid voor extra frisse lucht, zeker als de cabriokap gesloten is.

Hoe rijdt nu zo'n Minerva? Àwiel, ik kan het u niet uit eerste hand vertellen. De wagen zou geveild gaan worden door RM Sotheby's voor het respectabele bedrag van tussen de \$ 1.100.000 en \$ 1.390.000, maar werd teruggetrokken. In 2014 is deze wagen door een ander veilinghuis, Gooding & Company, verkocht voor slechts \$ 159.500,-. Reportages of artikelen over Minerva's zijn schaars. Ik heb gezocht in mijn archief met duizenden (klassieker) tijdschriften, maar nauwelijks iets

gevonden. Jammer... heel erg jammer dat er zo weinig over Minerva is geschreven. Zelfs boeken zijn er nauwelijks van uitgegeven. Dus 'even kennismaken' gaat in dit geval niet verder dan een beschrijving. Niettemin vond ik het meer dan de moeite waard...

Op het internet wordt de indruk gewekt op [www.minerva-automobiles.com](http://www.minerva-automobiles.com) dat men het merk weer wil laten herleven middels een zeer snelle, luxueuze hybride sportwagen genaamd J.M. Brabazon, vernoemd naar John Theodore Cuthbert Moore-Brabazon, een Britse hertog die ooit met Minerva's racete. Ik vrees dat het bij een idee blijft, omdat hierover sinds 2013 nauwelijks nieuws is verschenen. Jammer... |