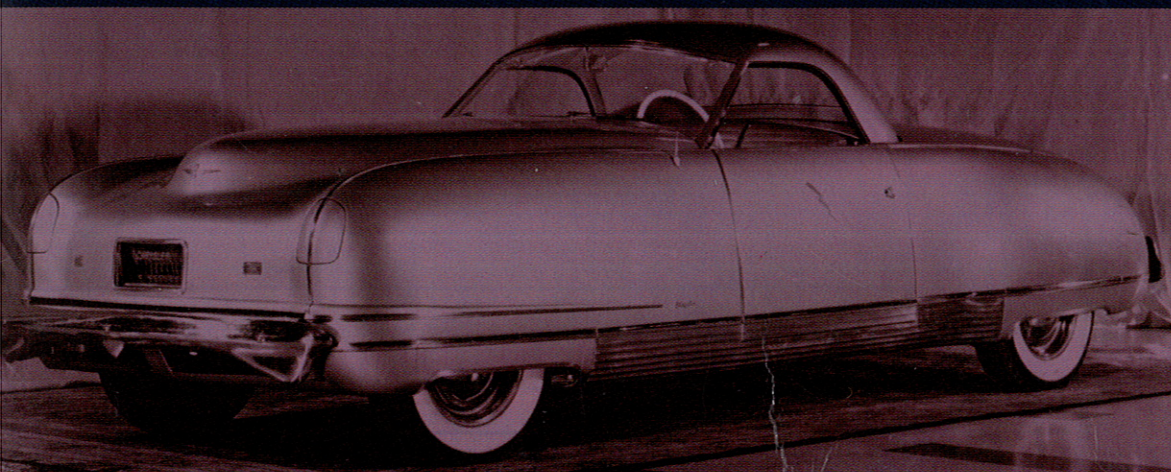


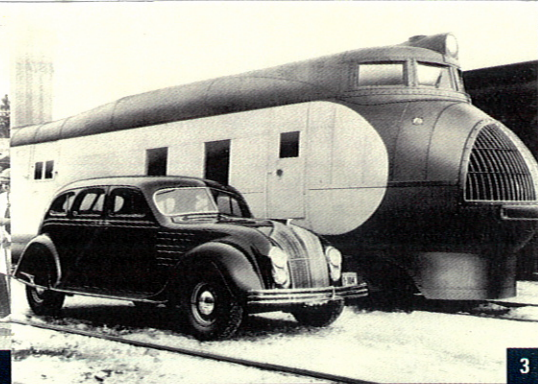
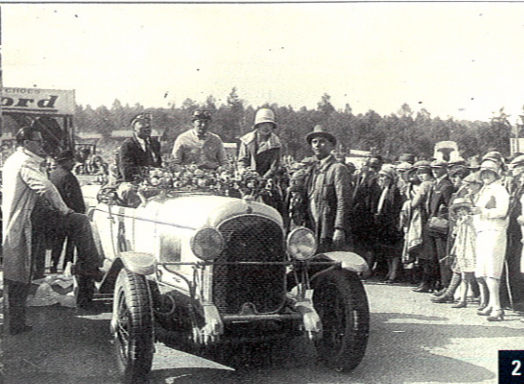
CHRYSLER®



75
JAAR

CHRYSLER IN BELGIË:

EEN RIJKE GESCHIEDENIS



1. 1925: stand Salon van Brussel

De aanloop naar de officiële oprichting van de NV Chrysler Corporation in België begon in 1925. Ter gelegenheid van het 19e autosalon in Brusselse Jubelpark werden op de stand van Chrysler/Maxwell al twaalf modellen met een 4 of 6 cilinder, voorzien van hydraulische remmen op de 4 wielen, tentoont gesteld.

2. 1928: 24u van Spa-Francorchamps

In 1928 nemen vijf seriewagens van Chrysler deel aan de 24u van Francorchamps. De beste eindigt tweede in het algemeen klassement, achter een Alfa Romeo racewagen. Een jaar later wordt een wintertocht van Riga naar Monte Carlo georganiseerd om de betrouwbaarheid van Chrysler in de verf te zetten.

3. 1934: Chrysler Airflow

Met zijn voor het jaar 1934 futuristische look, gestroomlijnde vorm, zijn ongewone details en de opmerkelijke technische innovaties was de Chrysler 'Airflow 8' zijn tijd ver vooruit. In 1934 en 1935 sleepte de 'Airflow 8' de felbegeerde designprijs voor aerodynamische vormgeving op het Concours d'Elégance in Monte Carlo in de wacht. De 'Airflow 8' heeft een watergekoelde acht-cilinder-in-lijn-motor met een cilinderinhoud van 4.9 liter. Reeds bij 3500 omwentelingen per minuut levert de 'Airflow 8' een topprestatie van 122 pk.

4. 1928: Chrysler 6-cilinder

In 1928 wordt bij Chrysler Corporation – op internationaal vlak – een nieuw jaarrecord aan wagens genoteerd, 1 200 000 om exact te zijn. Tevens wordt de 4 cilindermotor vervangen door de 6-cilinderkopklepper van 46 pk.

5. 1939: Concours d'Elégance

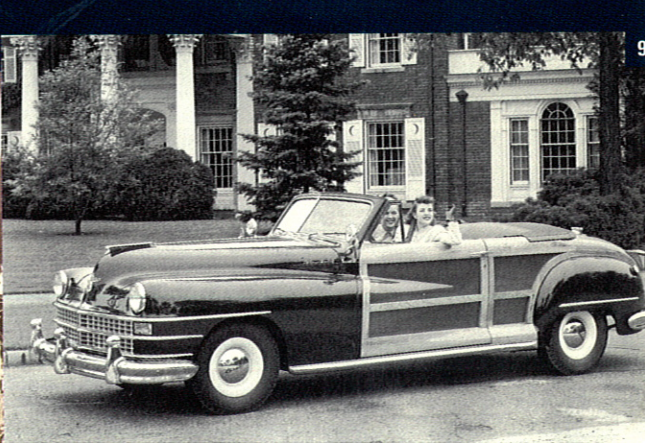
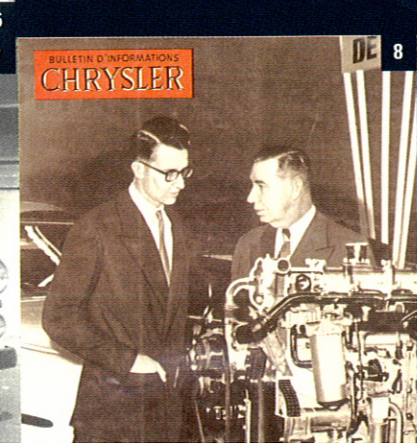
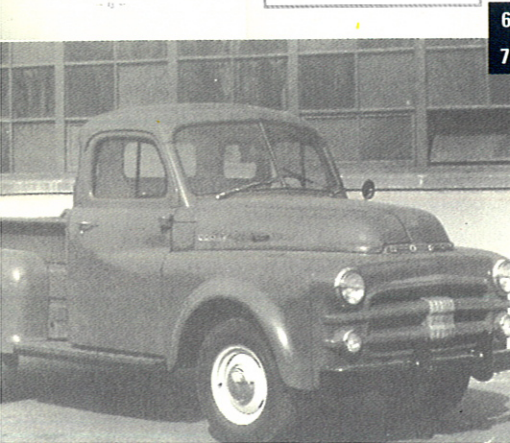
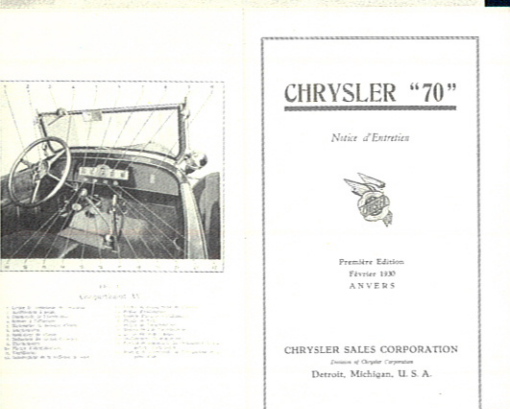
De elegantiewedstrijd tijdens de internationale tentoonstelling van Eau in Luik, was een groot succes voor de Chrysler Royal Windsor.

6. 1930 Onderhoudsboekje Chrysler Corporation

7. Onmiddellijk na het einde van WOII was men al begonnen met vrachtwagens te assembleren, die de Belgische regering had gekocht om het 'nationaal wagenpark' te herstellen. Dat was immers onmisbaar om het economische leven er weer bovenop te helpen. Deze assemblage van duizenden voertuigen gebeurde in de lokalen van het voormalige station van Stuyvenberg en in de onmiddellijke omgeving.

8. In 1951 wordt het "Chrysler Nieuwsbulletin" opgestart. Een informatief maandblad voor klanten over het rijden en zeilen van het merk. In het magazine wordt geschreven over de overwinningen van de Belgische piloot Paul Frère in de Mille Miglia van 1953 (samen met André Milhoux aan het stuur van een auto, die het halfweg koers zonder remmen moet stellen en die eerder 'ongeschikt voor de verkoop en het verkeer' werd verklaard nadat hij tijdens de onweders en de overstromingen van de Antwerpse haven tijdens de winter van 1952 – 1953 volledig onder water was gelopen.) en later in Francorchamps tijdens de GP voor seriewagens in 1954. Er wordt tevens gesproken over de invoering van de veiligheidsgordel op de modellen van 1955, over de uitvoer van Plymouths met dieselmotor vanuit ons land naar Portugal (1956) en over de talloze successen op diverse schoonheidswedstrijden.

9. Vandaag de dag straalt de Chrysler Cabrio 'Town & Country' nog steeds een ongewone aantrekkingskracht uit. Vele kopers van deze luxe-auto waren Hollywood- en filmsterren uit die tijd, zoals bijvoorbeeld Tyrone Power en Leo Camillo. Met een prijskaartje van 3395US\$ - waarmee hij duurder was dan het vergelijkbare model bij Cadillac – behoorde deze Chrysler tot de topmodellen van zijn tijd. De elegante vierzitter cabrio aangedreven door een 135 pk sterke acht-cilinder-motor haalde een topsnelheid van 155 km/u.



3 MAART 1926.

Officiële oprichting van de NV Chrysler Corporation in de Antwerpse Rigastraat. De start van de geschiedenis van de Amerikaanse autogroep Chrysler in België. De Chrysler Corporation is verantwoordelijk voor de bouw van de auto's van de merken Chrysler, Dodge, De Soto en Plymouth en van de vrachtwagens van Dodge en Fargo en wordt tevens het Europese verkoopcentrum.

België treurt in het jaar 1926 om de overleden Kardinaal Mercier, de Belgische frank is gedevalueerd, het Vlaams Economisch Verbond wordt opgericht onder het voorzitterschap van Lieven Gevaert, wielrenner Lucien Buysse wint de Ronde van Frankrijk, journalist Théo Fleischmann leest het eerste radionieuws op Radio Belgique en prins Leopold (later Leopold III) trouwt met prinses Astrid van Zweden.

In 1928 gaat in Antwerpen de assemblage van de Chrysler-modellen definitief van start. Het grootste deel van de productie is bestemd voor de export. De verkoopactiviteiten van de groep worden in België evenwel aan onafhankelijke groepen uitbesteed. Het aantal Belgische verkooppunten van Chrysler, Dodge, De Soto en Plymouth voor de personenwagens en van Dodge en Fargo voor de vrachtwagens neemt alsmaar toe. De firma Doyen, Algemeen Agent Chrysler en Plymouth en de firma Brondeel, invoerder van Dodge voor België, Luxemburg en Belgisch Kongo, zijn er enkele van. Opmerkelijk is dat in de Antwerpse gebouwen van de firma Brondeel ook auto's en vrachtwagens van het merk Dodge worden geassembleerd. Een unieke gunstmaatregel toegekend door het Amerikaanse moederhuis.

Het exacte productie-aantal van de in Antwerpen geassembleerde wagens is niet gekend. Geschat wordt dat er tussen 1928 en 1940 verschillende tienduizenden van de band rolden. Bij het uitbreken van WOII worden de activiteiten van de fabriek op een lager pitje gezet. De productie-eenheid wordt al snel door de Duitse strijdkrachten ingenomen om er hun militaire voertuigen te herstellen.

Op het einde van de zomer van 1944 worden de gebouwen aan de Rigastraat volledig in de as gelegd, waardoor naast de productie-eenheid ook het volledige archief verloren is gegaan.

Zodra het vredesverdrag is ondertekend, worden de gebouwen van de Chrysler groep aan de Antwerpse Kaaien, de hoofdloods van de douane, het goederenstation en het stadscentrum in amper negen maanden heropgebouwd. De fabriek wordt weer volledig uitgerust en vanaf begin 1946 wordt er opnieuw geproduceerd met een capaciteit die voortaan meer dan 6 000 auto's en enkele honderden vrachtwagens per jaar bedraagt.

Vanaf 1946 legt de fabriek, die officieel haar intrek in de Napelsstraat nummer 50 had genomen, zich toe op de productie van personenwagens van Chrysler, Plymouth, De Soto en ook Dodge. De firma Brondeel laat de assemblage van 'haar Dodge' omwille van rationalisering en om de kostprijs te drukken aan de NV Chrysler Corporation over. De Dodge vrachtwagen blijft de firma Brondeel evenwel zelf bouwen.



10



10. In de jaren '60 probeert Chrysler zijn rol in Europa uit te breiden. Net zoals Ford en General Motors, trouwens. De Amerikaanse constructeur neemt achtereenvolgens de Britse groep Rootes (eigenaar van de merken Humber, Hilleman, Singer en Sunbeam) en het Franse Simca over. In 1970 wordt Rootes omgedoopt tot Chrysler United Kingdom en Simca wordt Chrysler France.

11. De Chrysler 160 en 180 (Plymouth Cricket in de VS en Chrysler Cricket in Engeland) maken in de jaren '70 een opgemerkt entree op het autosalon van Parijs. De auto's hebben een Engels koetswerk en een Franse motor.

11

Als Chrysler met de Europeanen gaat praten betekent dat: in Europa een 100% Europese klassewagens bouwen.



We hebben er de tijd voor genomen. Want we wilden niet voor de dag komen met een "Amerikaan" die alleen maar een Europees tintje had. We wilden een echte Europese wagen bouwen. Een wagen met brein, wegvast, handig, maar wel een wagen met typische Chrysler-kwaliteiten: luxe, comfort, strenge

veiligheidsnormen en -laten we't maar bekennen - prestatie! Kortom: een totaal nieuwe wagen. En we hebben hem gebouwd. Dank zij de Chrysler/Simca-samenwerking. In Europa, vanzelfsprekend. Tegen een Europese prijs (3 modellen: 1600-1600 GT en 1800. Vanaf 104.900 F.). Details? 170 chrono voor de 180.

Bovenliggende nokkenas. Servoremmen. Pook op de vloer. 5 ruime plaatsen en een reuzenofficer. Echt een wagen die alles heeft. Een geknipte wagen voor u bijgevolg! Kom er eens naar kijken, al was het uit louter nieuwsgierigheid. Kom er eens mee rijden... Chrysler is toch nog wat anders. Niet?

Made in Europe

CHRYSLER



Kijk naar de Plymouth

Kijk naar de Valiant

[illegible]

KWALITEITSONDERZOEK 1988 CHRYSLER INTERNATIONAL



12

12. Reclamecampagne uit 1962

13. Een blik op de Chrysler stand tijdens het autosalon van Brussel (1960)

14. De Chrysler 300J werd in 1963 als 'negende en nieuwste' versie van de Chrysler 300-serie op de markt gebracht. De koplampen werden horizontaal aangebracht en het zogenaamde 'razor edge' design was eenvoudig, maar elegant. De acht-cilinder-motor, een seriemotor met groot vermogen, die ooit in de sportversie van de Chrysler 300 werd ingebouwd, presteert 390 pk bij 4 800 omwentelingen per minuut. Zijn maximaal koppel van 485 Nm (Newtonmeter) wordt bereikt bij 3 600 toeren per minuut.

15. Chrysler Cordoba

De Chrysler Cordoba was het antwoord van Chrysler in het door de oliecrisis snel groeiende segment van de middenklasse. De zeer goed uitziende Cordoba was het kleinste Chrysler-model van de laatste 10 jaar en verkocht beter dan zijn naaste concurrenten. Ook de daaropvolgende, nog kleinere Le Baron, die de openluchtcultuur weer invoerde, was succesvol. Beide modellen hebben bewezen dat Chrysler de hoge comfortstandaarden ook in kleinere modellen kon leveren.



14

In 1950 schat men dat de NV Chrysler Corporation in vier jaar tijd zowat 20 000 Chryslers, Plymouths, De Soto's, Dodges en Fargo-vrachtwagens heeft gebouwd. Voortaan staat de NV Chrysler Corporation ook in voor de distributie van die auto's in België. Ze werkt daarvoor met een net van een zeventigtal agenten.

Het bedrijf stelt ongeveer 500 mensen te werk en heeft een club waar de werknemers kunnen toneel spelen en onder meer voetballen, tafeltennissen en zwemmen. Nog in 1950 stort het bedrijf 57 miljoen frank aan invoerrechten in de Belgische schatkist en heeft het voor 58 miljoen frank onderdelen van Belgische leveranciers gekocht. De lonen en salarissen zijn opgelopen tot 29 miljoen frank.

IN HET BEGIN VAN DE JAREN '60 wordt in de dokken van

Rotterdam een ultramoderne Chrysler fabriek neergezet. Die moet de 'verouderde' infrastructuur van Antwerpen vervangen. Chrysler Corporation ziet het groot en reorganiseert wereldwijd haar activiteiten. In Genève wordt het algemeen Europees hoofdkwartier geopend en op commercieel vlak is België voortaan – net als de rest van Europa – afhankelijk van Engeland. In Antwerpen blijft alleen het onderdelendepot aan Kaai 138 over dat aan alle Europese verdelers levert. In dit depot worden tevens alle Chryslers voor de Amerikaanse troepen, verblijvend in Europa, aangemaakt. De commerciële directie van Chrysler, verantwoordelijk voor de Benelux, neemt eveneens haar intrek in Antwerpen.

Alles lijkt mee te zitten voor de groep, die intussen internationale afmetingen heeft aangenomen en zich in België in de kantoren van Simca in Nijvel installeert.

In 1973 barst echter de oliecrisis los. Deze crisis zet de hele auto-industrie, en Chrysler Corporation in het bijzonder, op zijn kop. In 1976 wordt 'Rootes' opgegeven en een jaar later wordt Simca aan Peugeot-Citroën verkocht.



13

In de nasleep van de oliecrisis treedt Claude Dubois naar voren. Deze voormalige piloot van de Belgische nationale ploeg baat samen met Philippe Bervoets een garage van het prestigieuze merk De Tomaso uit. Het is niet bepaald het moment voor dure en krachtige wagens en de zaken gaan dan ook niet bijzonder goed. Die van Chrysler evenmin, trouwens.

Claude Dubois gaat dat jaar, in opdracht van de Luikse BMW-dealer Petit die zijn portefeuille met een ingevoerd product uit Amerika wil opsmukken, op verkenning bij Chrysler. Claude Dubois treft in Detroit, de hoofdstad van de Amerikaanse autoindustrie, een gedeprimeerd



15



16



17



18

merk op de rand van het faillissement aan. Zijn verslag is bijgevolg ongunstig. De firma Inchape krijgt in de VS zonder veel moeite de toelating om Chrysler in België in te voeren.

1980. De verkoop van De Tomaso blijft slinken en Claude Dubois biedt zijn diensten aan bij Inchape. In zijn 'bagage' zit de invoervergunning van De Tomaso en hij belooft ook die van Maserati binnen te halen. In ruil neemt hij deel aan het beheer van de afdelingen Lotus en Rolls-Royce.

Twee jaar lang bouwt hij aan de verkoop van die twee merken tot Inchape besluit zijn afdeling 'exotische wagens' op te doeken. Bij de scheiding recupereert Claude Dubois de invoer van De Tomaso en die van de auto's van de Chrysler groep. Maar deze wagens zijn, door de hoge dollarkoers (bijna 70 bef) tweemaal zo duur als een vergelijkbaar Europees model en ze waren een stuk minder krachtig. Met andere woorden, de Chryslers waren zo goed als onverkoopt.

Bij het moederhuis, Chrysler Corporation USA, vat Lee Iacocca het plan op om het merk er weer bovenop te helpen. De eerste maatregelen in die zin zijn onmiddellijk voelbaar. Daar waar aan de andere kant van de oceaan een optimistische wind heerst, wacht men in België evenwel op betere tijden. Claude Dubois spoort de 3 000 Belgische eigenaars van een Chrysler of een Plymouth op om hen de nodige onderhoudsservice te verlenen en, indien nodig, aan reserve-onderdelen te helpen.

In 1984 telt het Chrysler-net vier dealers in België. In dat jaar komt de Minivan, die de naam Voyager meekreeg, op de Amerikaanse markt. Het duurt echter nog jaren voor de Voyager zijn intrede in Europa doet. In 1985 gaan de zaken beter dankzij een bestelling van het ministerie van Binnenlandse Zaken voor 35 Dodge-vrachtwagens voor de brandweer.

Het jaar daarop daalt de prijs van de dollar waardoor de Chrysler modellen, met name de Dodge Daytona en de Chrysler GTS, aantrekkelijker worden. In totaal worden 120 exemplaren verkocht. Op het einde van het jaar ziet Chrysler de toekomst positief tegemoet en kondigt de constructeur zijn terugkeer naar Europa aan.

In 1985 koopt Lee Iacocca het merk Jeep® over. Na de introductie van de Voyager is dit de tweede grote stap in de veroveringsstrategie van de Chrysler groep.



16. Claude Dubois

17. Lee Iacocca, die in 1979 tot president van Chrysler Corporation werd benoemd, vertelde: " Aan de mensen die me vragen wat bijgedragen heeft tot de heropstanding van Chrysler, antwoord ik met slechts twee woorden ' de excellente techniek' van dit merk."

18. De Voyager, de eerste monovolume ter wereld, heeft in zeer belangrijke mate bijgedragen aan de heropstanding van Chrysler.

19. Jeep Grand Cherokee



19

Verliefd of niet,
dit is de ware!



Cherokee

Chrysler stelt eind 1987 aan Claude Dubois en Philippe Bervoets voor om de "officiële invoerders" van het merk in België te worden. Voorwaarden zijn evenwel dat er een dealernet wordt uitgebouwd, dat nieuwe en ruime kantoren worden gezocht, maar vooral dat er een kredietlijn van een miljard Belgische frank wordt gevonden. De laatste voorwaarde blijkt een struikelblok. Bervoets trekt zich terug en Claude Dubois verkoopt "zijn zaak" aan de Nederlandse groep Louwman. Dubois van zijn kant wordt Gedelegeerd Bestuurder van Chrysler Import Belgium, dat zijn intrek in de industriezone van Wautersbrakel neemt. De toonzaal van de bescheiden infrastructuur biedt plaats aan drie auto's.

Op het salon van Brussel in 1988 delen Chrysler en Jeep® dezelfde stand. Het is de aanzet van de heropstanding van Chrysler en Jeep in België. Op vijf jaar tijd stijgt de omzet van het merk in ons land van 150 miljoen naar 2,5 miljard Belgische frank. Het aantal dealers gaat van 6 naar 36 en de verkoop van nieuwe auto's stijgt van 220 naar 3 300 eenheden.

IN DE JAREN '90 neemt het personeelsbestand van Chrysler in België aanzienlijk toe en wordt de Grand Voyager met een 'Europese motorversie' beschikbaar. Dit wil zeggen met een vrij luidruchtige, maar gewillige en relatief krachtige turbodieselmotor. Het succes in de Verenigde Staten, doet de minivan nog een keer in Europa over. Met de komst van de Grand Cherokee (Jeep), een op en top Amerikaanse 4 x 4, krijgt de verkoop van de groep in België opnieuw een fikse duw in de rug.

1996 wordt een recordjaar voor de Belgisch-Luxemburgse invoerder met ongeveer 4 500 leveringen. Op het autosalon van Brussel wordt een stand van 100m² gereserveerd en een paar weken later zetten twee Chrysler Neons een opgemerkte prestatie neer door een in alle opzichten feilloze 24u van Francorchamps te rijden.

In mei 1998 wordt de internationale fusie van Chrysler Corporation met Daimler-Benz AG aangekondigd. Op 17 november van dat jaar is ze een feit en in 1999 wordt de fusie op Belgische niveau gerealiseerd. Voortaan zitten de merken Chrysler en Jeep, samen met Mercedes-Benz en smart onder hetzelfde dak "DaimlerChrysler Belgium Luxembourg".

Het productoffensief van Chrysler kent begin 21ste eeuw een hausse met de introductie van de innovatieve PT Cruiser, de lancering van de vierde generatie van de Voyager en van de Sebring, beschikbaar als berline en cabrio.



WALTER P. CHRYSLER, EEN SUCCESVERHAAL OP Z'N AMERIKAANS

Walter Percy Chrysler werd in 1875 in Kansas geboren in een familie van Duitse emigranten. Op 17-jarige leeftijd is hij als leerling-technicus actief in de locomotiefabriek 'Union Pacific Railway', waar zijn vader werkt. Zijn carrière bij Union Pacific Railway neemt een hoge vlucht, maar gaandeweg interesseert Walter P. Chrysler zich meer en meer voor de auto.

In 1908 koopt hij op het autosalon van Chicago een 'Locomobile Touring Car' voor de niet onaardige som van 5 000 US\$. Via het spoor krijgt hij de wagen thuis waar hij hem uit elkaar haalt en weer in elkaar steekt, zonder dat Chrysler er ook maar één keer mee had gereden. Hij wilde precies weten hoe de wagen was geassembleerd, hoe elk stuk gemaakt was en waaruit elk stuk bestond. Zijn fascinatie was meer dan louter mechanisch. In de auto zag hij de toekomst van het transport. Zijn toekomst.

In 1912 gaat hij aan de slag bij Buick, waar hij het in 1919 tot Vice-Algemeen Directeur van General Motors brengt. Op 45-jarige leeftijd verlaat hij General Motors om het noodlijdende Willys-Overland er bovenop te helpen. Na een succesvolle operatie trekt hij zich het lot van Maxwell & Chambers aan. In 1923 geeft hij drie jonge ingenieurs – Carl Breer, Fred Zeder en Owen Skelton – de opdracht om het prototype, van een auto waarvoor hijzelf de plannen tekende, te bouwen. De auto heeft een middelgrote zescilinder motor, vandaar de naam, Chrysler Six. Het is de eerste seriewagen met hydraulische remmen op de vier wielen.

Walter P. Chrysler wilde zijn Chrysler Six in januari 1924 op het autosalon van New York voorstellen. Omdat de auto nog niet op de markt was en daardoor volgens de organisatoren van het salon niet meer dan een prototype was, werd hem de toegang geweigerd. Geen probleem voor Walter P. Chrysler, die de lobby van Hotel Commodore, net naast het New Yorkse autosalon gelegen, huurde. Precies daar waar alle 'belangrijke mensen uit de auto-industrie' en alle journalisten logeerden. Het succes maakt dat de productie meteen wordt opgestart en nog datzelfde jaar worden 32 000 Chrysler Six gebouwd.

Op 6 juni 1925 richt Walter P. Chrysler de Chrysler Corporation op. Twee weken later neemt een Chrysler Six deel aan de 24u van LeMans, waarmee wordt aangeknoopt met een sportieve traditie. De zaken gaan bijzonder goed wat de jonge Chrysler Corporation ertoe aanzet om in 1928 de Dodge Brothers Company te kopen en nog datzelfde jaar twee nieuwe automerken in het leven te roepen: De Soto (met 6 cilinders) en Plymouth (4 cilinders).

De toekomst van de Chrysler Corporation is verzekerd en in 1935 staat hij zijn functie van Algemeen Directeur af aan K.T. Keller. Hij blijft evenwel voorzitter van de Raad van Beheer tot hij op 18 augustus 1940 overlijdt.

Walter P. Chrysler met zijn 'drie musketiers' – Carl Breer, Fred Zeder en Owen Skelton – bij één van de eerste Chrysler Six. 'De drie musketiers' is de naam voor het innoverende ingenieurstrio dat in de jaren '30 het design van Chrysler bepaalde en de Chrysler Six ontwikkelde.



CHRYSLER.

