

PIERREUX

D'Iteren, Beherman en Moorkens behoren tot de Belgische auto-invoerders met een klinkende naam. Een naam die ook thuishoort in dat rijtje is Pierreux. Decennia lang verzorgde Pierreux de verkoop in België van Wartburg, Trabant en andere Oost-Europese wagens.

Men zou verwachten dat er heel wat informatie over de Belgische invoer van Wartburg en de familie Pierreux te vinden is, maar niets is minder waar. In dit artikeltje proberen we alvast een tipje van de sluier op te richten van de geschiedenis van het bedrijf en zijn oprichter. Hopelijk slagen we er in een later stadium in om ook eens een artikeltje te plegen over de modellen die in België vervaardigd werden maar op dit moment ontbreekt het ons hierover aan geschikte informatie (Als u toevallig nog wat informatie, foto's, enz. zou liggen hebben dan zal onze hoofdredacteur dit met plezier van u in ontvangst nemen)



Oprichter van Pierreux NV was François Pierreux. De jonge François werd in 1907 geboren uit een arbeidersgezin uit Halle. Zijn jeugd was niet gemakkelijk aangezien zijn vader eerst legerdienst moest doen (die duurde toen nog 4 jaar) en vervolgens voor 5 jaar werd gemobiliseerd toen de eerste wereldoorlog uitbrak.

François maakte zijn lagere middelbare studies af in Halle maar moest daarna gaan werken om financieel zijn steentje bij te dragen. Hij zocht een kantoorbaantje en wist in avondschool een getuigschrift wiskunde te halen aan het "Institut Solvay".

Met zijn diploma op zak begon de jonge François zijn carrière in de boekhouding van de Brusselse beursmakelaar J. Cahen & Ad. De Kinder. Door de dalende beurs kwam François, die ondertussen gehuwd was, tot de conclusie dat de toekomst elders lag en zo kwam het dat hij begon in de boekhouding van de nu niet meer bestaande bandenfabriek van Michelin in Zuun (Sint-Pieters-Leeuw). Later zou hij er opklimmen tot personeelschef en ook in het moederbedrijf bleven zijn talenten niet onopgemerkt, wat resulteerde in een training op het Michelin-hoofdkwartier in het Zuidfranse Clermont-Ferrand.

Eind de jaren dertig werd Pierreux dan commercieel verantwoordelijke voor Oost- en West-Vlaanderen. Hij bezocht groothandelaars en werd een graag geziene bezoeker van de ondernemersfamilies Bekaert, Vanneste, Vanden Avenne, De Poortere, Roman enz. Hij koos er volgens eigen zeggen bewust voor zijn langdurige zakenrelaties uit te bouwen op basis van vriendschappelijke contacten.

In 1939, op de vooravond van de tweede wereldoorlog, werd Pierreux gemobiliseerd. Hij werd officier in een legereenheid waarvan ook de schilder Albert Van Dijck deel uitmaakte. Hij kwam terecht in een krijgsgevangenenkamp in Oudenaarde. Voor de bezetter was hij een Franstalige: op zijn identiteitskaart stond, in de geest van die tijd ville de Hal als woonplaats vermeld en ook zijn familienaam maakte de zaak er niet gemakkelijker op. Pierreux wou liever als Vlaming geboekstaafd staan omdat de Vlaamse militairen eerder naar huis mochten dan de Franstalige. Zijn beperkte kennis van het Duits en de hulp van zijn commandant, Van Dijck, deden hem toch vrijkomen.

Tijdens de bezetting wou Pierreux de draad weer opnemen bij Michelin, maar vader Michelin had zijn personeel schriftelijk aangemaand niet te collaboreren. De Duitsers wilden de hand leggen op alle technologische geheimen van de bandenfabrikant, die toen al tot de meest geavanceerde bedrijven in de sector gerekend werd. De tegendraadse opstelling van de familie Michelin had tot gevolg dat de Michelin-groep door de bezetter aangeslagen werd. Ook de fabriek in Zuun werd geconfisqueerd, maar de Duitsers zagen zich genoodzaakt hun eigen bandenbedrijf Continental in de vestiging te laten produceren. Uit ontzag voor vader Michelin gaf François Pierreux gevolg aan diens oproep om niet te collaboreren. Hij begon daarop als zelfstandige met de verkoop van gasinstallaties voornamelijk voor vrachtwagens. Hij verkocht Comprigaz-flessen en 'gasogènes', brandstofsysteem die tijdens de oorlogsjaren werden gebruikt.

De latere auto-importeur zat ook in het verzetsleger waar hij de plaats innam van de Halse brouwer Armand De Boeck, die in krijgsgevangenschap stierf. Hij hield zich bezig met passieve verzetsdaden.

Na de bevrijding wilde Michelin dat Pierreux terugkwam, maar de handelaar bleef liever

zelfstandig werken. Toevallig leerde hij de baas kennen van de Garage du Luxembourg in de Rue du Parnasse in Eisenach, de vroegere invoerder van Austin. Hij kocht de garage die vrij groot was maar ook vrij bouwvallig zodat herstellingswerken zich opdroegen. Hij startte met de verkoop van tweedehandswagens. In 1946 vernam hij dat het Engelse Vulcanmotors exportplannen had en via enkele politieke vrienden slaagde hij er uiteindelijk in om het contract van invoerder voor België in de wacht te slepen voor zowel Vulcan Motors (vrachtwagens) als Allard Sports Cars (sportwagens).

Pierreux had echter te kampen met de levertijden van de Vulcan vrachtwagens die al gauw 6 maanden bedroegen. Via zijn contacten met de commandant van de Navy in België kwam hij echter te weten dat er nog 65 Vulcanvrachtwagens in Duitsland stonden die geen bestemming meer hadden. Dank zij de financiële ondersteuning van een vriend (Het betreft hier hoogstwaarschijnlijk een lid van de familie Krauch, toen eigenaar van het vilbeluik in Denderleeuw) kan Pierreux de vrachtwagens kopen. De Vulcandistributie is begonnen.



Foto: Garage du Luxembourg ; als u heel goed kijkt, vindt u ook nog het embleem van "Vulcan" in het witte vlak op het venster tussen twee hoofden van de werknemers in. (foto OSK archief)

In 1947 kwam het Pierreux ter ore dat de Russen een invoerder zochten voor 100 BMW's. De fabriek in Eisenach was immers onder de vleugels van "Awtowelo" terug begonnen BMW 321's te produceren. Dit in tegenstelling van het ondertussen volledig afgescheiden BMW in München waar de productie van nieuwe voertuigen nog niet echt goed



liep. In München lag de nadruk toen nog volop op het herstellen van voertuigen van het Amerikaanse leger.

Pierreux reisde af naar Oost-Berlijn en via bemiddeling van de "Belgische Dienst Voor Economische Recuperatie" werd toen een akkoord gesloten tussen Pierreux en BMW Eisenach. Het contract is steeds geldig gebleven, ook nadat ten gevolge van een rechtszaak van BMW München besloten werd om benaming BMW niet meer te gebruiken voor de wagens geleverd vanuit Eisenach. Zodoende stond Pierreux in januari 1948 met de eerste BMW 321's op het Brusselse Autosalon.

ETS. FR. PIERREUX S.P.R.L.

AUTOMOBILES IFA - 10 RUE DE VAUCAMPS - WUZINGEN - TEL.: 58.78.42
AUTOMOBILES IFA - 10 VAUCAMPSLAAN - HUIZINGEN - TEL.: 26.78.42

Cooperatief De Voorsorg
D' van '6 Huisoten
ROSELAAR

Pour vente et livraison de ce qui suit :
Voor verkoop en levering van

Huizingen, 3 Augustus 1956

Een camionnette RENAULT I955 in okkasie Type R 2065 Fourgon 7616 Chassis n° 232956 Motor n° 20566 Uitboring 85 Slagengte 88 Cylindrinhoud 1,996	aan de prijs van frank 57.000,- Taks II 1.270,- Totaal frank 58.270,-
---	---

Gardel Pierreux

Handel e.o. n.v.

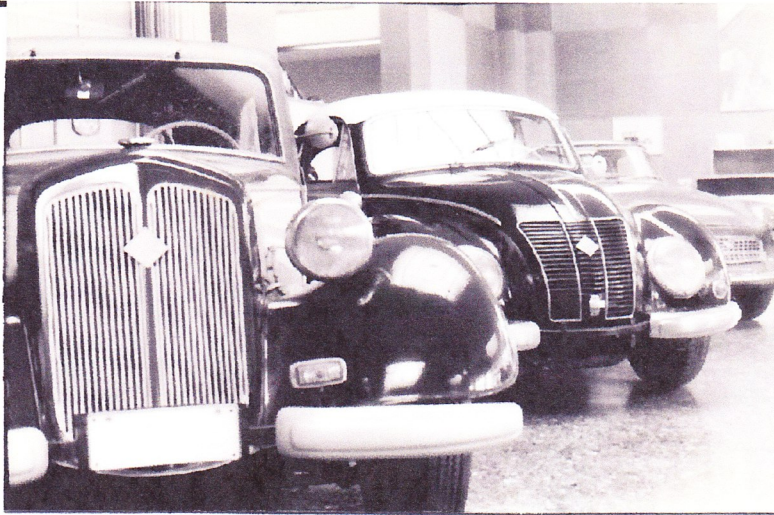
RECEPTE VAN VERKOOP
KANFOON DER RELASIE GEN
TE ROSELAAR - 1956
Gonselhofstraat n° 2

REG. COMMERCE 86.340 - G. C. P. 7014.21 - BANQUE SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE BELGIQUE 621.81
plaat n° W 3578

Pierreux bereikte ook een akkoord met de autofabriek van DKW in Karl Marx-Stadt (het huidige Chemnitz). Ook die partner onderging zoals u weet een aantal naamsveranderingen (IFA, Zwickau, Trabant).

Hoeveel een auto toen kostte is niet gemakkelijk te achterhalen. De prijs van een BMW 321 bedroeg in 1948 in Eisenach ongeveer 10367 Mark. Exacter kunnen we zijn enige tijd later want we weten dat een zekere Mijnheer en Mevrouw Votron op 5 Augustus 1954 bij Pierreux een IFA type F8 Meisterklasse kochten voor een bedrag van 51.262 Belgische Franken (12% BTW inbegrepen).

	Import & Assemblage ETN. FR. PIERREUX Vaucampelaan 26, 1511-Huizingen Tel. 02/56.72.32 - 56.70.42 (Wijzigingen voorbehouden)	UW VERDELER Garage OLBRECHTS Lallestr. 31, ST-KATELJINE-WAVER Tel. 756.63



Daarenboven lakeerde Pierreux de Wartburg 353 ook in "Westfarben"

Pierreux experimenteerde ook met wijzigingen aan andere voertuigen. Zo werden in de jaren 80 enkele Barkas bestelwagens uitgerust met een 1.8 liter Endura Dieselmotor van Ford. Deze wijziging werd door de Oost Duitsers niet geïmplementeerd zodat het bij enkele exemplaren gebleven is. Ook andere typische Pierreux wijzigingen aan Wartburg zoals de Oleomatic of de elektrische onsteking zijn genoegzaam bekend.

Hoeveel Wartburgs werden nu in België geleverd? Ik

heb geen exacte statistieken maar ik heb ergens het cijfer van 28000 Wartburgs gevonden die tot 1989 in België geleverd werden.

Daarnaast werden ook een 6900 Wartburgs geassembleerd door Pierreux waarvan er een groot stuk naar Zuid-Afrika werden geëxporteerd. In tegenstelling van wat vaak gedacht wordt sloegen ook de nieuwere modellen aan want zo werden in 1985 een totaal van 1080 Wartburgs verkocht in België.

Dit zijn uiteraard uitstekende cijfers maar tegelijkertijd moeten ze ook wel gerelativeerd worden. Zo importeerde Scaldia Volga in het jaar 1989 een totaal van 17000 Lada's in België. Lada stond dat jaar trouwens in de top 10 van best verkopende automerken in België.

Te noteren valt dat het politiek niet haalbaar was in de DDR om auto's te leveren aan Zuid-Afrika aangezien de DDR dit regime niet goedgunstig gezind was. Dit gegeven leverde voor Pierreux bijgevolg een zeer lucratieve markt op. Het was trouwens ook in Zuid-Afrika dat vader en zoon Pierreux voor het eerst geconfronteerd werden met de opmars van de Japanners toen ze er de Toyota Tiara, een Japanse kopie van de Opel Rekord zagen. Ondanks veel moeite grepen ze naast het importcontract voor Toyota maar later werd Pierreux geselecteerd door Datsun (nu Nissan). Datsun Belgium werd in de tweede helft van de jaren zestig opgericht. Echter na enkele jaren

De Oost-Duitse omzwervingen van Pierreux maakten hem eveneens tot de importeur van bestelwagens van Barkas en van lichte IFA vrachtwagens. Oost-Duitse voertuigen werden geregeld via België naar de Bondsrepubliek geëxporteerd.



Maar Pierreux beperkte zich niet tot invoeren. In juni 1955 begon Pierreux met de assemblage van de F9 in Huizingen. De

auto's die in Huizingen van de band rolden waren van het type IFA F9 "Belle Vue". De Belle Vue was een speciale uitvoering van de IFA F9 die enkel door Pierreux vervaardigd werd. Later zouden ook de 311 en 312 geassembleerd worden door Pierreux (bijgenaamd "President").



Wartburg

Ook de opvolger, de Wartburg 353, werd nog een tijdlang geproduceerd. Lange wachttijden had men überhaupt niet bij Pierreux, men diende in 1974 slechts een tweetal weken te wachten op een auto.



na de start kochten de Japanners de aandelen van François Pierreux terug.



Foto : Bezoek Fr. Pierreux aan de Datsun fabrieken (Foto OSK archief)



Foto : Fr Pierreux komt persoonlijk bij Datsun in Japan een kijkje nemen... hij verheugt zich al op wat er op onze Belgische wegen gaat rijden.... spijtig genoeg heeft dit liedje niet lang mogen duren... en de Japanners gingen met Moorkens in zee... (Foto OSK archief)

Bestond er ook een deal tussen Pierreux en Sidmar gelijkaardig aan zoals deze ook bv bestond tussen Scaldia Volga en Sidmar voor leveringen aan VAZ in Tolgiatti? Ja, werd mij mondeling bevestigd maar het schriftelijk bewijs, laat staan exacte cijfers over deze handel, heb ik nog niet gevonden. Het principe zat eigenlijk vrij ingenieus in elkaar: de staalproducent (Sidmar) levert staalplaten aan de autofabriek (AWE in casu). Deze staalplaten werden betaald door de invoerder (Pierreux) als voorschot op de levering van auto's. Aldus moest de DDR voor de invoer van het staal geen schaarse externe deviezen aanwenden.

De Val van de Berlijnse Muur op 9 november '89 was het begin van het einde voor de samenwerking tussen

Pierreux en Oost-Duitsland. 'De Wende was voor ons een zware klap', bekent Jean-Paul Pierreux, zoon van de oprichter. 'Wij koesterden de stille hoop dat onze Oost-Duitse partners het hoofd boven water zouden houden, maar het mocht niet zijn.

Maar de Firma Pierreux is zoals u hierboven al gelezen hebt niet enkel actief geweest met het Importeren van DDR-voertuigen. Ze voerden ook nog enkele andere merken in (sommige van korte duur) andere zelfs tot enkele jaren na de "Wende" Hieronder vindt u een kort overzicht van deze merken welke Pierreux ook nog ingevoerd heeft. Vanaf +- 1990 werd kreeg de firma ook een andere naam (DISTRIMOTOR) (welke ook in het korte overzicht zal vermeld staan) Maar grote succes zoals behaald met de auto's uit de DDR werd echter niet meer geëvenaard.

-Datsun (Nissan) : Pierreux is de pionier geweest om Datsun te importeren... maar deze import is vrij snel naar Moorkens overgegaan in het begin van de 70er jaren (gespecialiseerd in Japanse en later ook Koreaanse wagens)

-Morretti : deze Italiaanse sportwagen importeerde Pierreux in de 60er en 70er jaren

-EBRO : het Spaanse vrachtwagentje, importeerde Pierreux vanaf naar mijn weten de 60er jaren (misschien zelfs vroeger) later eind 80er jaren werd EBRO overgenomen door Nissan (en de huidige Nissan vrachtwagentjes) komen uit de fabrieken van EBRO ... (wat goed te zien is in de modellen 3,5ton tot 15 ton)

-Seat : hiervan zijn we niet 100% zeker van import door Pierreux ... maar vanaf midden 80er jaren (vanaf model "IBIZA") is Seat onder de VAG groep gegaan, dus import via D'ieten van die periode

-Zastava-Yugo : ook dit merk is al heel lang onder de hoede van Pierreux : vanaf 60er-70er jaren (juiste data ontbreken me) , dit merk is ook net als de IFA merken uit de DDR altijd één van de peilers geweest van Pierreux, ook dit merk overleefde de "wende" en werd later nog onder Distrimotor geïmporteerd tot de Yugo Miami/Florida toe ... midden jaren 90.

-Polski Fiat – FSO : is al heel lang ingevoerd door Pierreux. FSO is na 1990 één van de merken die onder Distrimotor verder werden geïmporteerd, ook werden de FSO's later ook geleverd met een PSA 1,9l dieselmotor tot midden jaren 90.

-TATA (de Indiaanse Jeep) : is een van de laatste "pogingen" begin 90er jaren om Distrimotor nieuw leven in te blazen ... in een opkomende markt toen van 4x4 voertuigen... spijtig genoeg was Tata nog te onbekend hier, en wat te "exotisch" en kreeg hier ook nooit echt de verwachte afzet.

Get.uw nederige dienaar achter de schrijftafel

W.S.



25

