Le Couter Lemmens – Le Couter

JAARMAGAZINE 2027 TIELT . WAREGEM



De nieuwe BMW i3: de elektrische toekomst is verzekerd

Tim Merlier en Bert Van Lerberghe: blind vertrouwen in de sprint

—

Elvis en de BMW 507: de mooiste vergissing van BMW








NYS | EXCLUSIVE

UURWERKEN

ROLEX - BREITLING - CHOPARD - OMEGA - HERMES - TUDOR

JUWELEN

ADOLFO COURIER - CHOPARD - DODO - FOPE - MESSIKA - PASQUALE BRUNI

LANGE STEENSTRAAT 18 KORTRIJK

WWW.NYS.BE



Werner Lemmens en Stijn Le Couter.

Met vertrouwen

Het duurt jaren om vertrouwen op te bouwen. Terwijl we dit magazine samenstelden, kwam dat besef telkens terug. Zelden is het terug te voeren naar één expliciet moment. Je verdient het door een opeenvolging van handelingen die soms een leven in beslag nemen. Telkens opnieuw beloftes inlossen, op niveau blijven, de juiste stappen zetten en het beste doen vergt inspanningen. En het leidt tot kwaliteit.

Die kwaliteit is soms tijdloos, en het kan even duren om ze te waarderen. De BMW 507, een auto die nooit het commerciële succes werd waarvan men droomde, is toch uitgegroeid tot een absoluut icoon. We bezochten het exemplaar van Elvis Presley in München, en vertellen het hele verhaal. Soms is kwaliteit overduidelijk vanaf dag één. De BMW X5 staat er meteen. Sterker dan ooit. In beide gevallen boezemt het eindresultaat vertrouwen in.

Vertrouwen krijgt een heel andere invulling bij Geert De Brauwer, die zijn lipizzaners jarenlang met evenveel geduld als liefde grootbrengt. De relatie tussen mens en dier levert een samenwerking op die er voor de buitenstaander heel natuurlijk en evident uitziet, terwijl ze ontzettend veel werk vergt en nooit vanzelfsprekend is.

Vertrouwen ontstaat ook tussen mensen. Bart Schols en Maarten Vangramberen leerden elkaar verrassend genoeg niet kennen in de stad waar ze allebei opgroeiden, maar delen ondertussen de typische, plagerige band die ontstaat wanneer collega's vrienden worden. Het is de omgekeerde volgorde van Tim Merlier en Bert Van Lerberghe. Hun vriendschap begon op de schoolbanken, ruim twintig jaar geleden. Het duo dat ze op de fiets vormen, is van veel recentere datum maar daarom niet minder hecht: in de laatste, beslissende meters van de massasprint vertrouwen ze elkaar blindelings.

Diezelfde beslissende meters hebben we heel even geteld toen we met de gloednieuwe BMW i3 sedan van München naar Debrecen reden. Om vervolgens trouw aan het thema van dit magazine vol voor vertrouwen te kiezen en zonder één moment van range anxiety een toprit te beleven.

Het heeft impact op hoe we naar de toekomst kijken. Met vertrouwen en in een nieuw jasje, want Retail.NEXT brengt een nieuwe manier van klantencontact naar Waregem en Tielt. Ook dat laat het vertrouwen alleen maar groeien.

We bedanken tot slot alle partners die deze jaargang mogelijk maakten voor het vertrouwen dat zij in ons blijven stellen.

Veel leesplezier!

Le Couter
Deinsesteenweg 16
8700 Tielt

0032 (0) 51 40 01 88
info@lecouter.net.bmw.be

—

Lemmens – Le Couter
Gentseweg 209
8792 Desselgem (Waregem)

0032 (0) 56 73 88 88
info@lemmenslecouter.net.bmw.be

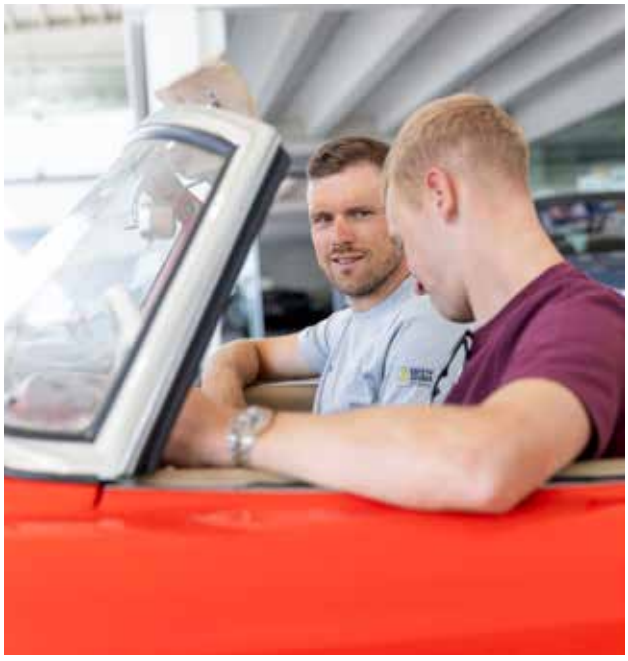
Van München naar Debrecen:
de elektrische toekomst is verzekerd

8

Tim Merlier en Bert Van Lerberghe:
sprinten op gevoel en kunde

20





en verder

32 BMW X5, de baas is terug
42 Bart Schols en Maarten Vangramberen, met veel overgave
54 Retail.NEXT, de showroom heruitgevonden

Geert De Brauwer:
het geduld achter het vierspan

60

BMW 507:
de mooiste vergissing

68





Le Couter
Lemmens - Le Couter

COLOFON
KIXX | Autobaan 5 . bus 0202 . 8210 Loppem | 051 72 78 30 | hello@kixx-concept.be | www.kixx-concept.be
REDACTIE Freelance Schrijfbedrijf | FOTOGRAFIE Adobe Stock | BMW | Geert De Brauwer
Petra Gryson | Mad Media | Marco Mertens | Francis Vermeulen Photography
VORMGEVING & RECLAMEREGIE KIXX – www.kixx-concept.be
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER Stijn Le Couter



SIEMOENS

BOUWONDERNEMING

T 051 63 39 53 | INFO@SIEMOENS.BE | WWW.SIEMOENS.BE | JULES VAN OOSTSTRAAT 49, AARSELE - TIELT

TE KOOP

LANGEMARK-POELKAPELLE
SCHIETHOEK
6 WONINGEN

Bij interesse mag men contact opnemen met Mieke Borret via mieke@siemoens.be of 0469 62 08 28







- 6 HALFOPEN NIEUWBOUWWONINGEN MET CARPORT
- ZUIDELIJKE ORIËNTATIE
- RUSTIGE LIGGING
- ENERGIEZUINIG | WARMTEPOMP | ZONNEPANELEN
- 3 RUIME SLAAPKAMERS

De elektrische toekomst is **verzekerd**





We rijden van München naar Debrecen met de nagelnieuwe i3 sedan. De kortste snelwegroute is goed voor ruim 900 kilometer, wat ons theoretisch in staat moet stellen om dat in één keer te doen. Zonder laadbeurt, inderdaad. Het zou een sterk staaltje zijn. En het kan, want zes BMW-ingenieurs deden het al eens in het najaar van 2025.

—Tekst **Ruben De Vooght** —Foto's **BMW & Adobe Stock**



Ze stuurden een iX3 – rechtstreekse familie van onze i3 sedan – succesvol over een afstand van 1007,7 kilometer. Twee dagen, geen laadbeurt en aan het eind van de rit bleef er 2% batterijlading over, wat hen nog een twintigtal extra kilometers had opgeleverd. Nu moeten we wel zeggen dat het zestal hun BMW iX3 uitrustte met 20-inch M aerodynamische wielen, en dat de verlichte contouren van de vernieuwde niervormige grille ontbraken. De kenmerkende dubbele koplampen bleven zoveel mogelijk gedoofd. Laat die nu net allemaal voor een sterke en expressieve uitstraling zorgen … Van airco of radio kon natuurlijk evenmin sprake zijn.

Zes ingenieurs, dat leverde ook een aangepaste route op, met een minimaal aantal verkeerslichten en uitsluitend over secundaire wegen. Ze reden bovendien zo technisch mogelijk, zonder het momentum te verliezen bij het op- en afrijden van rotondes. Stop-and-go-verkeer is immers nefast voor het rijbereik. Net als luchtweerstand. Vandaar het ontbreken van snelwegen. Anderzijds, de iX3 heeft een luchtweerstandscoëfficiënt van 0,24, en de BMW i3 sedan duikt nog onder dat indrukwekkende cijfer, dus in theorie …

Er is veel denkwerk aan voorafgegaan. Starten in München en de BMW i3 naar Debrecen rijden, tot zover geen probleem. De extreme maatregelen die de zes ingenieurs toepasten, en de zo aangename luxe van de BMW i3 waarvan we in München de sleutels mochten ontvangen, deden ons twijfelen. De zin om er een toeristische trip van te maken ook. Tussen München en Debrecen liggen Wenen en Boedapest. Bratislava is vlakbij en Salzburg niet ver weg … Schitterende steden, maar te druk om efficiënt met de batterijlading om te springen.

Geen range anxiety graag

Na lang wikken en wegen, waarbij we op een bepaald moment ook de topografie mee in de weegschaal gooiden en berekenden hoeveel een lang stuk bergaf ons kon opleveren, kwamen we tot de vaststelling dat we misschien wel het verkeerde wilden testen. Niemand vertrekt met een benzine- of dieselmotor na een week berekeningen maken en routes uitstippelen. Laat staan met alle

functies uitgeschakeld. De lichtstrook van het nieuwe BMW Panoramic iDrive begeleidt ons de hele rit door, rustig en vanzelfsprekend, zonder dat we ooit ergens in een menu moeten zoeken. Zodra het buiten donker wordt, kleurt het interieur mee met de sfeerverlichting, en op zo'n moment voelt het bijna absurd om al dat comfort op te offeren voor een handvol extra kilometers rijbereik.

We zijn dus gewoon ingestapt en vertrokken. Zonder stress. Zonder range anxiety. In de wetenschap dat we – in theorie – op een rijbereik van 900 kilometer konden rekenen. De huidige Michelingids werd rond 1900 gelanceerd om pionierende automobilisten van hun toenmalige range anxiety af te helpen door ze te laten zien waar ze brandstofpompen, restaurants en eventuele depannage-mogelijkheden vonden. En om autobanden te verkopen, dat ook wel, maar toch. Laat ons opnieuw pionieren. Zonder angst en met vertrouwen. Met alle functies die de i3 sedan aan boord heeft, en een niergrille die eruitziet zoals het hoort.

Van München ...

Het instappen en vertrekken gebeurt in München, waar BMW de i3 sedan bouwt. We krijgen er eentje ter beschikking in de buurt van het Olympisch Park, nadat we eerst nog even het BMW Museum binnenlopen om daar de gerestaureerde BMW 507 van Elvis Presley te bewonderen.

Niemand vertrekt met een benzine- of dieselmotor na een week berekeningen maken en routes uitstippelen. Waarom zou het elektrisch wél moeten?

De iconische 507 krijgt in dit magazine een eigen artikel, en dit unieke exemplaar moesten we gewoon ook even in het echt van dichtbij bekijken. Check.

... tot Salzburg

Tussen München en Salzburg verandert het decor nog net niet na elke bocht. De uitgestrekte, licht glooiende Beierse landbouwgronden en naaldbossen maken rond de Chiemsee plaats voor veengebied. Je hoeft niet eens van de weg af om een prachtig weids uitzicht over het water en de Chiemgauer Alpen op de achtergrond te hebben. We bereiken het blauwe meer via Gstadt am Chiemsee, vanwaar je een postkaartperspectief krijgt van het bekende eiland Fraueninsel. We volgen de oevers tot waar de rivier de Alz het meer verlaat, net voorbij Seebruck.

De grasstranden onderweg zien er zeer aantrekkelijk uit, maar de plicht roept. We rijden via de B304, en de bruisende districtshoofdstad Traunstein, het idyllische landbouwdorp Surberg en de *Marktgemeinde* Teisendorf tonen op een uur tijd drie verschillende gezichten van dit stukje Duitsland. Ondertussen verandert het landschap nog maar eens. Bergen rijzen omhoog terwijl de barokke skyline van Salzburg zich door de voorruit van de BMW i3 sedan laat zien. We wanen ons helemaal in een film als we de witte middeleeuwse Hohensalzburg opmerken. De burcht waakt vanop de Festungsberg over de stad.

Salzburg is zowat integraal wereld-erfgoed. De aan elkaar grenzende pleinen Residenzplatz, Mozartplatz en de Alter Markt vormen het epicentrum van alles wat je hier kan en wil doen. De sfeer is schilderachtig, maar ook groots en theatraal. De prins-aartsbisschoppen haalden alles uit de barokke kast om hier de reformatie een halt toe te roepen. Ze lokten Italiaanse vakmannen om dat voor hen te doen en van Salzburg het 'Rome van het Noorden' te maken. De pleinen zijn naar Oostenrijkse normen ongewoon groot, open en baden in het licht. De combinatie van dit Italiaanse theaterdecor met de ruige, groene, Oostenrijkse bergwanden op de achtergrond is precies wat de sfeer hier uniek en dramatisch maakt.



Op bezoek in Debrecen

Meer dan 400 hectare groot, en amper acht jaar geleden was het nog een investeringsbeslissing op papier: BMW Group Plant Debrecen is het eerste BMW-complex in Centraal-Europa en groeide in recordtempo uit tot een sleutelfabriek voor de hele Neue Klasse.

Omringd door een duizend jaar oud landschap, ontwikkelt de toekomst van het Duitse automerk zich hier op volle toeren. Wat Debrecen bovendien uniek maakt binnen het ruimere BMW-netwerk is het feit dat de fabriek niet vasthangt aan één moederfabriek, zoals elders gebruikelijk is, maar functioneert als een echte netwerkfabriek. De plaatstaalafdeling combineert knowhow uit Spartanburg en Swindon, en in de carrosseriebouw simuleerde BMW de positionering van bijna duizend industriële robots vooraf volledig digitaal.

Debrecen bouwde eind 2025 het eerste model van de Neue Klasse, de BMW iX3, en de productie liep sneller op dan bij eender welke andere nieuwe BMW-fabriek ooit: in juli 2026 rolde hier – minder dan een jaar na de start van de serieproductie – al de 50.000ste iX3 van de band.

Duurzaamheid maakt hier deel uit van de muren en het dak. Een zonne-installatie van 50 hectare, een van de grootste van Hongarije, levert ongeveer een kwart van het jaarlijkse stroomverbruik. Overtollige zonne-energie, bijvoorbeeld op dagen dat er niet gewerkt wordt, gaat naar een thermisch opslagsysteem van 1800 kubieke meter met een capaciteit van 130 MWh. Met resultaat: de productie van elke BMW iX3 in Debrecen, hoogspanningsbatterij inbegrepen, stoot op volle capaciteit ongeveer 90 procent minder CO_2 uit dan vergelijkbare productie elders in het BMW-netwerk.

De vertrouwde vingerstructuur, een geoptimaliseerde versie van het systeem dat in Leipzig opgezet is, levert 80 procent van de onderdelen rechtstreeks tot bij de juiste plek op de lijn. De hoogspanningsbatterijen zelf monteert BMW ook ter plaatse, volgens het 'local for local'-principe: Debrecen is de eerste van vijf fabrieken wereldwijd die met de zesde generatie batterijen in serieproductie gaat.

Mozart moest op allerlei manieren creatief zijn om zoveel mogelijk 'spielerei' in zijn partituren te krijgen en probeerde het bandwerk dat zijn opdrachtgever en baas vereiste luchtig en speels te houden.

Clashen met Mozart

De monumentale, theatrale barokstad die de protestanten moest imponeren en terugwinnen, was al even klaar toen ene Wolfgang Amadeus Mozart er geboren werd. Meer nog: de kerk en de staat waren zowat geruïneerd en moesten dringend moderniseren, rationaliseren en vooral versoberen. Prins-aartsbisschop en verlichte geest Hieronymus von Colloredo dwong het muzikale wonderkind om functioneel, sober en direct te werken, betaalde hem slecht en behandelde hem als een bediende. Mozart wilde groots uitpakken met instrumenten, koren en complexe composities. Hij moest op allerlei manieren creatief zijn om zoveel mogelijk 'spielerei' in zijn partituren te krijgen en probeerde het bandwerk dat zijn opdrachtgever en baas vereiste luchtig en speels te houden. Zijn galante muziek klinkt daardoor vaak alsof hij met een knipoog de regels



Hallstatt

van de aartsbisschop uitdaagt: kort en compact zoals geëist, maar ook vliegensvlug, virtuoos en vrolijk.

Niet dat het hielp. De eindeloze discussies tussen beiden zouden Mozart uiteindelijk letterlijk een schop onder de kont opleveren, in mei 1781, en maakten van hem de eerste freelancecomponist uit de geschiedenis. Waarna hij prompt zijn zin ging doen en opera's als *Don Giovanni* en *Die Zauberflöte* schreef.

Drie bergen taart

Het duurt geen twee opera's om Salzburg te verkennen. De Dom, het opvallend gele geboortehuis van Mozart, maar ook de te bezoeken kamers van de aartsbisschoppen en zelfs de FestungsBahn – de kabeltrein – die je in 54 seconden naar de Hohensalzburg brengt, ze liggen hier op amper een paar minuten stappen van elkaar. Het zou je ertoe kunnen verleiden om Salzburg snel af te haspelen. Doe dat toch maar niet. In een ideale wereld kan je hier een paar dagen doorbrengen. Je hebt er al minstens één nodig om een Salzburger Nockerln naar binnen te werken. Hoewel gigantisch, is dit dessert toch vederlicht en symboliseert het zowaar de drie 'huisbergen' van de stad: de Festungsberg, Mönchsberg en Kapuzinerberg. In Café Konditorei Fürst, direct aan de Alter Markt, moet je natuurlijk ook de originele, handgemaakte Mozartkugeln testen. Ze worden nog altijd gemaakt volgens het recept uit 1890 met marsepein, pistache, nougat en donkere chocolade. Let erop dat ze in een zilverblauwe wikkel zitten, dat zijn de enige echte. Drink er een Melange bij. Het is de Oostenrijkse, mildere variant van de cappuccino.

IJzertijd of Instagram

De snelste autoroute richting Hallstatt duurt ongeveer 1 uur en 15 minuten en brengt je via de B158 over een afstand van 72,6 kilometer. Je vermijdt de snelweg en krijgt er een fabelachtig mooie rit voor in de plaats. Dwars door het Salzkammergut, met zijn spectaculaire meren en torenhoge alpenreuzen. Alweer wanen we ons in een ansichtkaart. En dat wordt enkel nog sterker wanneer we twee van de mooiste meren van Oostenrijk passeren. Zowel de Fuschlsee als de Wolfgangsee zijn wereldberoemd. Stop even in het schilderachtige Sankt Gilgen als je een sfeerbeeld wil. Hier lukt dat beter dan straks in Hallstatt. Via Bad Ischl, een kuuroord waar het zomerverblijf van keizer Franz Joseph en keizerin Sisi nog altijd staat, gaat het langs de Traunrivier naar de Hallstätter See. Een goede tip is om een paar kilometer eerder te overnachten, in Bad Goisern.



Technische fiche: BMW i3 50 xDrive

De BMW i3 sedan is het tweede model van de Neue Klasse, na de iX3.
Twee elektromotoren, één per as, leveren samen 345 kW (469 pk) en een koppel van 645 Nm, goed voor een sprint van 0 naar 100 km per uur in 4,7 seconden. De zesde generatie eDrive-technologie combineert een 800V-architectuur met snelladen tot 400 kW: tien minuten aan een snellader voegt tot 423 kilometer actieradius toe. Het WLTP-bereik (volgens vaste labotest) loopt op tot 912 kilometer. De wagen ondersteunt bidirectioneel laden, zowel naar het eigen huishouden (V2H) als naar het elektriciteitsnet (V2G). De productie startte in augustus 2026 in München, de showroomintroductie is een feit vanaf 31 oktober 2026.

Hallstatt zelf ligt tussen de steile rotswanden van het Dachsteinmassief en het spiegelgladde water geklemd en is volledig verkeersvrij. Het dorp telt 700 vaste inwoners en lokt op drukke zomerdagen tot 10.000 bezoekers. Waanzin. De Hallstattcultuur waarover we in de middelbare school leerden, maakte plaats voor de hedendaagse Instagramcultuur. De parkeergarages zijn hier 24 uur per dag geopend en door er vóór 8.00 uur aan te komen en rond 10.00 uur alweer weg te rijden, vermijden we zowat 8000 van die bezoekers. Al kruisen we die in de tientallen bussen die aanrijden wanneer wij het hazenpad kiezen en van de parkeerplaats koers zetten naar het zuiden en het oosten, via de B166.

Wild water

De Koppenpas, een pittige bergroute, leidt ons naar Bad Aussee, waarna we met de B145 een brede provincieweg voor de wielen geschoven krijgen. Die loodst de BMW i3 sedan stil, ontspannen en vloeiend het brede Ennstal in. Hoewel we hier tussen best wel indrukwekkende bergtoppen rijden, missen we het gevoel dat daarbij hoort een beetje. Het kan aan het grote comfort van de wagen liggen, of aan de breedte van de baan, en het verandert zodra we na Liezen de Gesäuse-vallei inrijden. Het gelijknamige nationale park beslaat een van de ruigste en meest spectaculaire rivierkloven van Oostenrijk, waar de rivier de Enns zich met wild water door loodrechte rotswanden perst.

Voorbij Hieflau wisselen we nog maar eens van rivier en van vallei. Het heldere, smaragdgroene water van de Salza is vanaf nu onze metgezel. Het gebied waar we doorrijden is quasi leeg. En voldoende ruig om ons weer een avontuurlijk gevoel te bezorgen. De naam van het plaatsje waar we doorrijden past perfect bij het uitzicht: Wildalpen. Het wilde water is een walhalla voor kajakkers, al is dit toch iets heel anders dan de Lesse afvaren. De houten bruggen zijn ideale uitkijkposten voor de iets minder avontuurlijke mensen onder ons.

Bidden, bidden, bidden

Het bedevaartsoord Mariazell komt in zicht, in de vorm van een uit de kluiten gewassen basiliek. De Basilika Mariazell is eenvoudigweg de reden dat het stadje bestaat. Twee barokke koepeltorens flankeren een slanke, gotische toren. Hier binnenstappen is een evidentie en tegelijk een eerbetoon aan de miljoenen pelgrims die je al voorgingen. Allemaal kwamen ze voor één ding: het 12e-eeuwse Mariabeeld in lindenhout dat zich in de *Gnadenkapelle* bevindt. Zodra we oostwaarts de stad verlaten, maakt de gezellige drukte plaats voor groen en natuur.

Roetsjbaan met de BMW i3

De B21 is een bochtige maar vloeiende bergweg die ons na ons moment van contemplatie dwars door

de kalksteentoppen van de Neder-Oostenrijkse Alpen voert. Net na Sankt Aegyd am Neuwalde bevinden we ons op de Ochsattel, een bergpas die de ene bocht na de andere lijkt te leggen en waar we bij momenten tot 10% op en neer gaan. We hebben op rollercoasters gezeten die minder spanning brachten, al ligt dat naar alle waarschijnlijkheid vooral ook aan de uitstekende kwaliteiten van de BMW i3 sedan.

De afdaling brengt ons tot bij Kalte Kuchl, waar de herberg dé ontmoetingsplaats voor motor- en autoliefhebbers uit de wijde omtrek blijkt te zijn. We bereiken het Piestingtal, de rust keert terug achter het stuur van de BMW i3 en we volgen de rivier de Piesting door een diep en bebost dal. De dorpjes volgen elkaar op en we snappen waarom veel Oostenrijkse dichters en schilders zich lieten inspireren door de romantische, bij momenten mysterieuze sfeer hier.

We bevinden ons nu stilaan ten zuiden van Wenen. Natuur ruimt plaats voor cultuur. Het wordt drukker. Direct na Nadelburg – een fascinerende tussenstop want een intact gebleven modeldorp uit de industriële revolutie – verandert het decor ook definitief. De lange, vlakke weg loopt een tijdje parallel aan alweer een nieuwe rivier, de Leitha. Wanneer we iets verderop de luchthaven van Wenen passeren,

Hallstatt telt zowat 700 vaste inwoners en lokt op drukke zomerdagen tot 10.000 bezoekers. Waanzin.

zien we aan onze linkerkant de Donau en zoeven we probleemloos richting Bratislava. Tussen Berg en Bratislava-Petržalka kruisen we de grens met Slovakije.

Glimmend putdeksel

Hoewel Bratislava veel te bieden heeft, moeten we keuzes maken en willen we hier eigenlijk maar één ding doen: de rioolwerker *Čumil* over zijn helm wrijven. Het bronzen beeld lijkt de passanten te begluren vanuit zijn putdeksel en het zou geluk brengen als je hem even aanraakt. Dat je daarvoor een hele tijd staat aan te schuiven, is minder plezant. Het feit dat we ondertussen tientallen pogingen zien om tot een originele pose te komen, helpt evenmin. Het geeft ons wel de tijd om te ontdekken dat het verkeersbord 'man at work' dat naast de lachende *Čumil* staat vooral moet voorkomen dat er – zoals al gebeurde – auto's overheen rijden. Er zijn trouwens nog meer bronzen bewoners van Bratislava. We merkten onder andere een soldaat uit het leger van Napoleon op, en een paparazzifotograaf die om de hoek loert en stiekem kiekjes staat te schieten. Met nog een ijsje om de innerlijke mens te versterken, kunnen we het stuur richting Hongarije richten.

De knie van de Donau

De autoroute binnendoor van Bratislava naar Boedapest volgt de historische Donauknie. Het is te zeggen: de snelste weg doet dat niet, de kortste ook niet, maar hier en nu krijgen we de kans om dat gewoon wél te doen en we zullen het ons niet beklagen. Ten zuiden van Bratislava steken we bij Rajka de landsgrens over. Dwars door de groene vertakkingen van de Donau slingeren we de BMW i3 naar de historische barokstad Győr, om daarna parallel aan de Slovaakse grens te rijden tot Komárom in zicht komt. Van daaruit gaat het naar Esztergom. Het kost ons geen enkele moeite om de eerste borden richting Boedapest straal te negeren en verder de Donau te volgen, terwijl aan de andere kant het beboste Pilis-gebergte ons flankeert.

De Koningin van de Donau blijft geduldig op ons wachten. Langs de kades van Boeda genieten we van een theatrale intrede. We zien het groene Margaretha-eiland en na de



Het bisschopskasteel en de kathedraal torenen boven de rivier uit in de Hongaarse stad Győr.

Dwars door de groene vertakkingen van de Donau slingeren we de BMW i3 naar de historische barokstad Győr, om daarna parallel aan de Slovaakse grens te rijden tot Komárom in zicht komt.

Margarethabrug volgt een climax met een panoramisch uitzicht op het Hongaarse Parlementsgebouw aan de overzijde van de rivier. En terwijl we nog naar de neogotische koepel staren, duikt hogerop aan onze rechterhand het Vissersbastion op. Een minuut later moeten we opnieuw onze aandacht spreiden en kijken we naar de Kettingbrug. Die is 330 meter lang en bijna honderdtachtig jaar oud. Het is de oudste brug van de stad en dus verbindt ze Boeda en Pest met elkaar. Het waterpeil staat laag.

De toekomst tegemoet

We nemen hier de tijd om op te laden. Onszelf én de BMW i3. In de tijd die we nodig hebben om langs de *Batthyány tér*-kade een terrasstoel te vinden, een sterke koffie met Krémes te bestellen, die luchtige tompoes naar binnen te werken en van het uitzicht op de overzijde te genieten, tikt de snellader onze batterij voor 80% weer vol. Het is meer dan genoeg om onze reis verder te zetten en een goede laadtip in het algemeen: opladen tot 80% is voldoende, het is snel en het gebeurt zeer efficiënt. Over de Vrijheidsbrug (*Szabadság híd*) rijden we onze Hongaarse toekomst tegemoet, en we steken er meteen ook over naar de Pest-zijde.

De kaarsrechte Üllői-stadsboulevard leidt de BMW de stad uit en zodra de luchthaven achter ons ligt, verandert het landschap vrijwel meteen. De provinciebaan waar we als vanzelf op komen, gaat dwars door de Hongaarse poesta. Het is – nog maar eens – een nieuw en uniek landschap, waar de eindeloze steppes enkel onderbroken worden door de houten hefbomen van de lukraak rondgestrooide waterputten. We lijken terug in de tijd te rijden, aan een tempo van een halve eeuw per uur, terwijl we in werkelijkheid net het omgekeerde doen en net voor Debrecen de wagen naar BMW Körút sturen. De cirkel is rond: onze ondertussen vertrouwde BMW i3 sedan stopt bij de hypermoderne BMW Group Plant Debrecen, de geboorteplek van de Neue Klasse en de toekomst van elektrisch rijden.

Die toekomst is verzekerd. Hier grazen kuddes vee in een landschap dat duizend jaar oud is. Kar en paard dokkeren er langs de weg. En toch is het ook hier mogelijk om met een van de allereerste exemplaren van de volledig elektrische BMW i3 sedan probleemloos je weg te vinden. *Tegentijds*, maar zonder stress. Zonder elke drie minuten naar de batterijlading te kijken. Zonder range anxiety, of een nieuwe gids die ons daar vanaf moet helpen. ●

AUDIO
VIDEO
LED-SCHERMEN
VIDEOCONFERENCING
AUTOMATISERING



Audiovisuele totaaloplossingen
voor ruimtes waar technologie,
design en beleving samenkomen.

www.vangils.pro

VAN GILS

CHAMPAGNE

Diamant

VRANKEN

Maison fondée en 1976

CRÉÉ EN CHAMPAGNE, DÉGUSTÉ DANS LE MONDE



VRANKEN POMMERY BENELUX
INFO@VPB.BE



CRÉATEUR DU BRUT DEPUIS 1874

CHAMPAGNE
POMMERY
À REIMS-FRANCE

VRANKEN POMMERY BENELUX
INFO@VPB.BE



Sprinten op **gevoel en kunde**



Er waren eens ... twee jongens uit het VTI van Waregem die uitgroeiden tot het meest gevreesde sprintersduo van het wielerpeloton. Tim Merlier en Bert Van Lerberghe vormen intussen een vaste tandem bij Soudal Quick-Step, en die lijn willen ze graag nog even doortrekken.

—Tekst **Ruben De Vooght** —Foto's **Petra Gryson**



Tim Merlier vervelde van een degelijke, snel uit de startblokken schietende veldrijder tot de snelste sprinter van het wegpeloton. Het is een opmerkelijke transitie, want hoewel hij ooit in een zwart wielertenue zijn wedstrijden afwerkte, is zowat iedereen het er ondertussen over eens: er is geen snellere man om mee richting finish te rijden in een wegwedstrijd. Het palmares illustreert dat. Belgisch kampioen in 2019 en in 2022. Europees kampioen in 2024. In alle Giro's en Tours waar hij aan de start kwam, won hij ritten, vaak al vanaf de eerste dag. In de meeste 'kleinere' rondes waar hij aan de start kwam, deed hij hetzelfde. De Scheldeprijs en Nokere Koerse bleken de voorbije jaren zowat garanties op succes.

Op het moment dat we dit stuk begonnen te schrijven, stond de teller op 75 overwinningen. De in Kortrijk geboren renner is al een paar jaar de kwalitatieve én kwantitatieve sterkhouder van Soudal Quick-Step/ Soudal Safety Jogger, met twee opeenvolgende jaren (2024 en 2025) van 16 overwinningen. Ondertussen kwam er een rit in de Ronde van Groot-Brittannië bij, wat ook in 2026 voor dubbele cijfers zorgt.

Bert Van Lerberghe was in de eerste jaren van zijn profcarrière vaak goed voor top 10-noteringen. Zowel in de Omloop Het Nieuwsblad, Kuurne-Brussel-Kuurne, Parijs-Brussel, Classic Brugge-De Panne, Nokere Koerse, Handzame Classic en het Kampioenschap van Vlaanderen stond ie 'op het eerste blad'. Sinds hij deel uitmaakt van de Wolfpack-sprinttrein, als vaste lead-out voor beste vriend en oude schoolkameraad Tim Merlier, bewijst hij evenwel op een andere manier zijn waarde.

Beiden staan bekend om hun bijna ouderwetse 'vista'. Ze lezen de koers, kennen hun vak en voelen wanneer het tijd is om 'te gaan'. In tijden van doorgedreven analyses, veel data en communicatie vanuit de volgwagen, behoren ze daarmee stilaan tot een uitstervend ras. En vormen ze een formidabel duo dat gevreesd wordt door zowat het complete profpeloton.

Je zou het niet meteen vermoeden wanneer ze de showroom binnenkomen 'in burgerkledij'. Scherp zijn ze zeker, maar ook ontspannen.

Hem eens laten winnen? Dat is mijn grote droom, maar *mijne maat* wil niet, hé.

Er wordt rustig rondgekeken. De BMW Skytop kan op veel aandacht rekenen, net als een snelle M2. Maar de snelle mannen zijn ook vaders die één (Tim) tot drie (Bert) kinderen in zwemlessen en op hobby's moeten krijgen. En ze blijven praktisch ingesteld.

Van de BMW iX3 wordt de koffer geïnspecteerd. "Daar kan mijn fiets wel in", klinkt het. Die vaststelling gaat niet op bij de BMW 507 die wordt voorgereden. Grote kenners noemen ze zichzelf niet, maar de mooie lijnen en de belofte van snelheid die de rode oldtimer in zich draagt, weten ze duidelijk te waarderen. Niet toevallig, bij twee mannen die van snelheid hun specialiteit maakten.

Alhoewel. Specifieke aandacht heeft Bert ook voor de mortextafel waaraan we op een bepaald moment plaatsnemen. "Mooi gemaakt", knikt hij. "Ik kan daar als enthousiaste amateur-schrijnwerker wel van genieten, van een goede tafel. Voor mij is dat een manier om mijn zinnen te verzetten. Na onze carrière kan ik daar iets mee doen, en dan kan Tim voor mij komen werken."



Tim Merlier

Van hobby naar duo

"We kennen elkaar al een eeuwigheid. Van in het eerste middelbaar in het VTI van Waregem. We zaten niet altijd in dezelfde klas, Bert volgde sanitair en ik deed lassen, maar we kwamen elkaar snel op de koers tegen", opent Tim. Een aantal namen van leerkrachten en herinneringen aan lessen passeren de revue, om vervolgens weer bij de fiets uit te komen. "Ik deed op mijn twaalfde al aan wielrennen. En in het begin ging dat goed. Winnen deed ik niet, maar tussen plaats twee en vijf was alles mogelijk. Nadien ging het even wat minder. De rest werd beter en ik niet. Ik moest wat langer wachten op mijn groeispurt. Pas vanaf de tweedejaarsnieuwelingen kon ik weer mee op de weg."

Bert: "Ik ben iets later gestart, rond mijn veertiende. Enkel op de weg ook. Crossen, dat mocht niet van mijn vader, herinner ik me. En het lag me ook niet echt. Ik kon wel direct mee op de weg, want bij de jeugd won ik dus wél."

Tim: "Hij was beter toen. Die competitie hebben we trouwens nog wel, hoor. En nu lijkt het alsof wij al jaren een duo vormen, maar dat is voor alle duidelijkheid pas het geval sinds ik bij de ploeg kwam, in 2023. Dat we elkaar al bijna ons hele leven kenden, zorgde ervoor dat ze ons misschien wat vaker samen op pad stuurden. Het klikt op en naast de fiets en dat scheelt altijd. Maar tot voor een paar jaar reden we nog elk voor onszelf."



Bert Van Lerberghe

Mijn taak is niet: Tim afzetten op 200 meter. Mijn taak is: Tim in de beste situatie afzetten om hem de kans te geven voor de winst te sprinten.

Ik heb veel vertrouwen in *Bertie*. Als ie me passeert, volg ik hem. Hij weet wat ie doet.

Op de manier van toen ook, want jullie zijn niet de mannen die de beloftencategorie oversloegen, zoals ze tegenwoordig wel durven doen?

Tim: "Goh. Misschien wel. Ik kan me niet herinneren dat ik bij de jeugd ooit in het donker getraind heb. Woensdag en zaterdag, ja, maar op een weekdag na school … Voor ons was het relatief lang een hobby. Ik fietste gewoon heel graag, maar er was nog zoveel naast het fietsen. Bij de junioren zat ik na school al eens op de rollen, maar met de bmx ravotten en spelen was lang de maatstaf."

Bert: "Dat klinkt inderdaad als een andere tijd. Vandaag zie je bij de jeugd al goedgetrainde atleten. Tijdens de eerste ploegstage in december moet je soms opletten, of die jonge gasten rijden je eraf. Het is nochtans geen eeuwigheid geleden dat wij startten, hoor."

Goede knecht of matige kopman

Dat ze sinds 2023 wel degelijk als een duo beschouwd worden, werd vorig jaar duidelijk toen ze allebei een nieuw contract onderhandelden. "Los van elkaar, voor alle duidelijkheid. Maar ik denk dat alle andere ploegen eigenlijk wisten dat wij graag samen bleven en dat is vlot gelukt", klinkt het. Vriendschap: check. Mogelijkheden: idem. De gunfactor tussen beide heren zit ook goed. En toch is er maar één volgorde om juist over de finishlijn te komen.

"Hem eens laten winnen? Dat is mijn grote droom, maar *mijne maat* wil niet, hé. En ik vertrouw hem niet. Hij is in staat om te stoppen met trappen", lacht Tim.

"Direct! Durf niet, hé", reageert Bert meteen. "Ik heb geen ambitie om zelf een koers te winnen. Ik zou inderdaad de benen stilhouden. Ik rij niet meer voor mezelf. Dat is een knop die ik heb omgedraaid, en dan rijd je 100% in dienst. Beter een goede knecht dan een matige kopman. Ik heb het bij Cofidis geprobeerd, maar winnen was moeilijk. In mijn idee moet een kopman vijf tot tien koersen per jaar winnen. En dat lukte mij niet. Ik ben geen killer. Dus ik koos iets anders. Liever mijn taak perfect uitvoeren dan ontgoocheld zijn met een vierde of vijfde plaats. Dat eerste is wel belangrijk: ik wil er een bijdrage aan leveren. Mijn job doen. Het kan dan nog alle kanten uitgaan, hé. Er zijn heel weinig wedstrijden waarin alles perfect loopt. Net daarom maakt het winnen veel goed. Zoveel dat we de ontgoochelingen erbij nemen."

Aanvoelen, geen woorden

"We verstaan elkaar wel goed. Dat is een voordeel", zegt Tim. "Zelfs als het niet perfect loopt, lossen we het soms nog op. Net omdat we elkaar goed aanvoelen. Er is geen vast stramien dat we moeten volgen om het te doen lukken. Ik heb veel vertrouwen in *Bertie*. Als ie me passeert, volg ik hem. Hij weet wat ie doet."

Bert: "Omgekeerd ben ik quasi zeker dat Tim mee is. En dat we in veel verschillende situaties een ander scenario kunnen volgen. Soms zit mijn taak erop wanneer ik hem op 750 meter afzet in het juiste wiel. Ook dat kan een perfecte lead-out zijn. Het is een kwestie van aanvoelen en de koers lezen. We zijn niet alleen, hé, in die laatste kilometers. Er zijn er nog die daar zitten, en je kan meedrijven of net initiatief nemen, of durven wachten … Elke keer is het anders. Mijn taak is niet: Tim afzetten op 200 meter. Mijn taak is: Tim in de beste situatie afzetten om hem de kans te geven voor de winst te sprinten."

"Soms verbazen we onszelf", vult Tim aan. "Dan kijken we na de finish naar elkaar en stellen we vast dat het precies vanzelf ging."

"Dan is het inderdaad extra genieten", beaamt Bert. "Maar ik kan dus ook blij zijn met hoe ik mijn taak uitvoerde zonder dat Tim wint."

Tim: "Wij doen heel veel op gevoel. Als ik echt goed ben, hoor ik de laatste 〉



Om een perfecte, georganiseerde lead-out te creëren, moet je al met vier man voor je uit in de laatste kilometer komen. En dan moeten die nog elk 200 meter voluit gaan.

vijf kilometer niet veel meer. Het is sowieso ook niet de bedoeling dat er dan nog veel aanwijzingen via het oortje komen, en onder elkaar is het ook hectisch, maar ik kom ook echt in een 'zone'. Ik zoek ook niet nadrukkelijk naar Bert. Hij is er, daar ga ik van uit."

Bert: "We panikeren vooral niet snel. *'Ik geraak er nog wel'* is iets wat ik vaker denk dan het omgekeerde. Veel is ervaring. Elkaar aanvullen. Elkaar begrijpen. Hoogstens kijk ik heel even onder mijn arm ter bevestiging. En er zijn een paar basisregels, zoals niet aantrekken voor iemand anders. Maar een specifieke situatie kan er net om vragen dat je nog iemand tussenlaat, dus het is niet noodzakelijk dat we in elkaars wiel vastkleven. Als wij het zo willen, hé. Soms proberen ze ertussen te komen als we wél samen willen blijven, en dan moeten we op onze strepen staan."

Zeventig per uur

"Naar de buitenwereld toe is mijn verdienste inderdaad minder zichtbaar dan die van Tim", erkent Bert. "Hij staat op het podium hé. Binnen de ploeg en binnen de wielerwereld kijken ze daar anders naar. Een sprinter kan ook winnen zonder lead-out. Of een lead-out kan goed zijn, en toch wint de sprinter niet. Ik word sowieso afgerekend op mijn werk, los van het resultaat. Het niveau is vandaag zo hoog dat er niet veel mag misgaan. En onder andere daardoor ligt de tijd van de echte sprinttreintjes achter ons. Het is wel zo dat een sterke ploeg de tegenstand demotiveert. Goeie ploegmaats maken altijd een verschil. Als je in het hoofd van de tegenstander kan kruipen ..."



Tim: "De snelheid in de laatste kilometer gaat tot 70 en meer. Als je tien jaar terug 60 tot 65 per uur haalde in een sprint, kwamen er niet veel meer overheen. Dat is een serieus verschil. Vroeger zag je een peloton dat breed over de weg ging, en wist iedereen: ze rijden rustig. Als ze vandaag breed over de weg rijden, is dat vooral omdat iedereen gewoon heel erg snel kan rijden. Achteraan lossen op dat moment renners. Om echt een perfecte, georganiseerde lead-out te creëren, moet je dus al met vier man voor je uit in de laatste kilometer komen. En dan moeten die nog elk 200 meter voluit gaan. Dat is bijna niet te doen. In de huidige manier van koersen en sprinten, hebben we onze plek wel gevonden."

En hoe. Eén handelsmerk is dat je ook gewoon de eerste rit van een ronde wint.

"Liefst. (lacht) Hoe meer je wint, zeker in een rittenkoers, hoe meer ruimte je de volgende etappe krijgt. Op dag twee kijken ze al naar je. Dat merk je. Als Bertie ziet dat ik er niet ben, stopt hij met trappen. De rest weet dat ook, dus laten ze me zijn wiel.

Ondertussen hebben we natuurlijk ook een beetje naam en faam, ook dat helpt. Behalve in de laatste Tour dan. Het was lang geleden dat ik nog zo moest vechten voor positie. Dat was ik niet meer gewoon."

Bert: "We kennen ook iedereen die we tegenkomen in die fase van de wedstrijd door en door. Van sommigen weet je dat ze allergisch zijn aan de wind en pas op het allerlaatste moment iets gaan proberen, van anderen weet je dat ze makkelijk vallen, er zijn er die wat sneller remmen … Iedereen sprint natuurlijk voor zijn plek."

Het ziet er voor de kijker wel waanzinnig chaotisch en gevaarlijk uit.

Tim: "Eigenlijk net niet. De finale van een koers is apart terrein. Dat maakt het voor wie daar thuis is net overzichtelijker. De eerste kilometer zijn er 180 renners die kunnen winnen. De laatste vijf kilometer denken er nog twintig dat ze kans maken. Je kan onderweg iemand als Quintana tegenkomen als het op de kant gaat, en dan merk je aan alles dat hij daar niet in zijn element is. Hij is dat niet gewoon. Dat is een risico. De laatste kilometers van een sprintetappe zijn net simpeler: wie daar is, kan het."

Nog één ding

"Het blijft nog altijd plezant, hoor", zegt Tim. "Het is natuurlijk veel



De finale van een koers is apart terrein. Dat maakt het voor wie daar thuis is net overzichtelijker.

serieuzer dan bij de jeugd, en de druk is toegenomen. Komt er nog bij: weinig renners winnen tegenwoordig veel koersen, dus er blijft niet veel over voor de rest. Maar wij hebben altijd nog het voordeel dat we een sprinter en lead-out zijn. De mannen met echte klassementsambities leven veel meer met de weegschaal. Dat maakt het mentaal nog lastiger. Wij mogen af en toe nog een stukje taart eten." Terwijl ze het zeggen, schuiven de heren vlot een stuk aardbeientaart naar binnen.

Hoe kijken de mannen van de sprint eigenlijk naar iemand als Tadej Pogačar?

"Eigenlijk kijken we daar redelijk weinig naar", lacht Tim. "Wij zien die niet zo vaak. Alleen soms als hij vertrekt."

Bert: "Dat gaat dan in een grote ronde gepaard met een klein beetje schrik bij de rest. En rekenwerk. Hij duwt waarden die wij niet halen, dus moet je vol aan de bak om binnen tijd te finishen."

"Wij gaan daarom – onder andere – ook op hoogtestage voor een Tour de France. Meestal voel ik daar de positieve effecten van. Ik ben altijd een believer geweest. Maar het mag duidelijk zijn: als je geen 110% bent bij de start, is het bijna niet meer te doen om nog te presteren in het huidige peloton."

Zijn er nog ambities? Die ene perfecte sprint die nog gereden moet worden? Dingen die afgevinkt moeten worden?

Tim: "Er is in 2028 natuurlijk het WK in Abu Dhabi. Zoveel kansen zijn er niet voor sprinters in een carrière. Om daar te raken, moeten we eerst nog een paar jaar ons huidige niveau aanhouden én vervolgens ook geselecteerd geraken. Het is dus geen evidentie. Maar het staat zeker op de lijst van zaken die ik graag nog zou doen. Net zoals een Vueltarit winnen, want die mis ik nog. Ik heb één Ronde van Spanje gereden maar won toen niet. En dat is meteen ook de enige grote ronde waarin ik niet won. Maar ik zou misschien die twee dingen inruilen voor winst in Gent-Wevelgem."

Bert: "Wat? Zot! Wereldkampioen, dat is wel een trui hé man."

Tim: "Ja, ik weet het, maar toch … Gent-Wevelgem staat echt hoog op mijn lijstje. Kan ik hier niet ergens tekenen voor alle drie? Dan is iedereen blij."



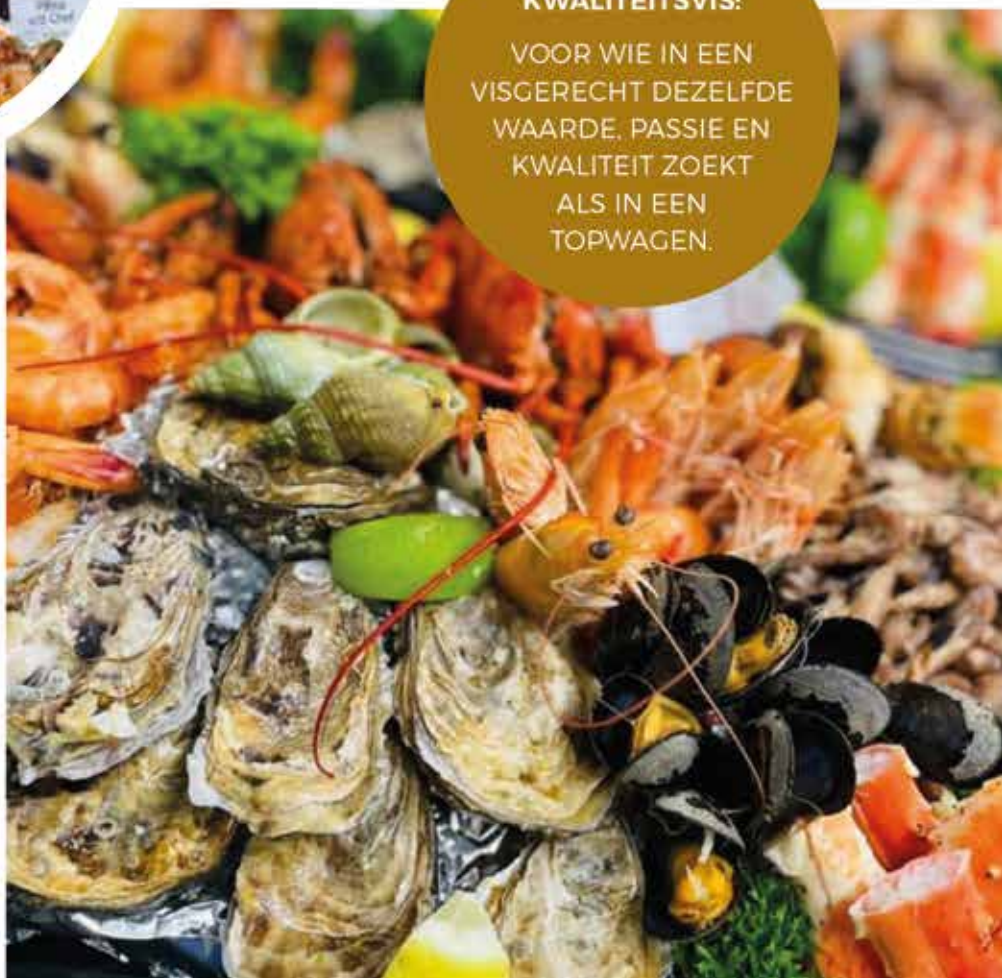
WELKOM BIJ WOUTER'S KWALITEITSVIS

Wouter's Kwaliteitsvis is sinds 1990 een vaste waarde op de markt van Tielt. De viswinkel en traiteurzaak specialiseert zich in fruits de mer-schotels, huis-gerookte zalm, bouillabaisse en hand-gerolde garnaalkroketten.

Twee generaties zaakvoerders en een sterk team van gedreven medewerkers presenteren elke dag meer dan 20 soorten verse vis en ruim 25 meter aan lekkere traiteurgerechten. De hoofdingredienten daarvoor komen recht van de vismijnen in Zeebrugge en Urk.

WOUTER'S KWALITEITSVIS:

VOOR WIE IN EEN VISGERECHT DEZELFDE WAARDE, PASSIE EN KWALITEIT ZOEKT ALS IN EEN TOPWAGEN.



Dinsdag tot zaterdag open van
08:00 - 18:30 uur
Zondag open van
08:00 - 12:00 uur foodstore
Maandag gesloten
Onze webshop 24/24 7/7
(shop snel en eenvoudig online)

Markt 41, Tielt - T 051 40 40 22
info@wouterskwaliteitsvis.be
www.wouterskwaliteitsvis.be

WOUTER'S
KWALITEITSVIS
VIS - TRAITEUR - FOODSTORE

GHEERAERT
SLAAPCOMFORT
WAREGEM

GHEERAERT SLAAPCOMFORT WAREGEM

JOUW WAKKERE SLAAPEXPERT

Bij Gheeraert Slaapcomfort in Waregem helpen Kurt & Barbara je al bijna 40 jaar aan een betere nachtrust. Met hun jarenlange ervaring, zorgvuldig geselecteerde topmerken en persoonlijk advies zoeken ze naar het slaapcomfort dat echt bij jou past. Ook na je aankoop blijft deskundige service centraal staan, met gratis levering en plaatsing. Kom langs in onze showroom en ontdek het zelf!

- **Uitstekende productkennis**
- **Kwalitatieve merken**
- **Persoonlijk advies**
- **Service na verkoop**

BARBARA & KURT HETEN JE GRAAG WELKOM!





Gentseweg 224 Waregem (Desselgem)
T 056 70 42 11 **M** info@gheeraert.com
www.gheeraertslaapcomfortwaregem.be

MA Op afspraak (namiddag) **DI - VR** 9u30 - 12u & 14u - 18u30 **ZA** 10u - 12u & 14u - 18u
Gesloten op maandagvoormiddag en op zon- en feestdagen.



TRECA
PARIS



Sommige bedden bieden comfort, andere een unieke slaapervaring.

Al meer dan 90 jaar staat het Franse Treca Paris bekend om zijn uitzonderlijke slaapervaring en bewuste keuze voor natuurlijke materialen.

Het resultaat? Een slaapcomfort dat je niet alleen voelt als je gaat slapen, maar ook wanneer je uitgerust wakker wordt.

Puur Vakmanschap

Sinds 1935 worden de bedden van Treca Paris ambachtelijk vervaardigd in Frankrijk, met een uitzonderlijk oog voor detail, comfort en afwerking.

Elk bed vertelt een verhaal van traditioneel vakmanschap, verfijnde materialen en tijdloze elegantie. Geen massaproductie, maar een unieke slaapervaring waarin rust, ondersteuning en luxe samenkomen.

Treca Paris wordt wereldwijd gewaardeerd in luxe hotels en premium interieurs en behoort tot de absolute top binnen het hoogwaardig slaapcomfort.





ONTDEK TRECA PARIS EN NOG ZOVEEL ANDERE KWALITEITSMERKEN IN ONZE WINKEL.

Bella Donna · Brinkhaus · HASENA · KREAMAT · lysdeka · nill spring · NJX · philrouge · PULLMAN · swissflex · TRECA PARIS · VIKING


X5
De baas is **terug**



De nieuwe BMW X5 keert terug naar het segment dat hij zelf uitvond én voegt er meteen een aantal dimensies aan toe. Vijf, om precies te zijn, in de vorm van vier aandrijfmogelijkheden én het vooruitzicht van een eerste door waterstof aangedreven productiewagen. 'The boss is back', zeggen ze dan in Amerika.

—Tekst **BMW/Ruben De Vooght** —Foto's **BMW**



Een kwarteeuw na zijn eigen uitvinding keert de BMW X5 terug naar zijn oorspronkelijke rol: die van referentie in het segment dat hij zelf op de kaart zette.

De vijfde generatie van de BMW X5 combineert voor het eerst vijf verschillende aandrijftechnologieën in één model.

In januari 1999 debuteert de eerste BMW X5 op de North American International Auto Show in Detroit, en meteen zet BMW een nieuw begrip op de kaart: het Sports Activity Vehicle of SAV. Bewust geen Sports Utility Vehicle (SUV), want waar de klassieke terreinwagens van toen op een stevig ladderchassis bouwen, kiest BMW voor de monocoque-architectuur van de 5-reeks (E39). Het is een verschil dat het segment herschrijft: de X5 rijdt als een BMW sedan, ondanks zijn gewicht en zijn hoogte, iets wat in 1999 simpelweg ongezien is.

BMW bouwt de eerste generatie exclusief in Spartanburg, USA. Het is de eerste keer dat het Duitse automerk op zo'n schaal in de Verenigde Staten produceert. Meer dan 3 miljoen verkochte exemplaren later, een derde daarvan in de Verenigde Staten zelf, staat de vijfde generatie van de X5 klaar. En die generatie neemt zijn oorspronkelijke rol als marktsegmentleider nog altijd ernstig: de nieuwe BMW X5 combineert voor het eerst vijf verschillende aandrijftechnologieën in één model.

Vijf aandrijflijnen, één auto

Geen enkel ander BMW-model biedt zoveel keuze. Naast benzine- en dieselversies met 48V mild-hybridtechnologie en plug-in hybride-varianten, voegt de vijfde generatie ook de eerste volledig elektrische BMW iX5 toe aan de familie. Later volgt nog de BMW iX5 Hydrogen, de eerste waterstofaangedreven BMW die in serieproductie gaat. Jazeker. BMW Group Plant Spartanburg wordt daarmee de eerste site binnen het wereldwijde productienetwerk die een en dezelfde wagen met vijf verschillende aandrijftechnologieën op dezelfde assemblagelijn bouwt.

Even inzoomen

De **BMW X5 40 xDrive** combineert een 3,0-liter zescilinder lijnmotor met 48V mild-hybridtechnologie tot 400 pk en 580 Nm, goed voor een sprint van 0 naar 100 km per uur in 5,3 seconden en een begrensde topsnelheid van 250 km per uur. De **BMW X5 40d xDrive** zet dezelfde mild-hybride aanpak in met een 3,0-liter zescilinder dieselmotor, en haalt 313 pk en 680 Nm koppel. Nieuw in het gamma is bovendien een heuse **M Performance plug-in hybride**, een primeur voor deze aandrijfvorm binnen de X5-reeks.

De **volledig elektrische BMW iX5 60 xDrive** draait op de zesde generatie BMW eDrive-technologie, met cilindrische cellen en 800V-technologie. De bruikbare energie-inhoud loopt op tot 144 kWh in de Amerikaanse uitvoering en 141 kWh in Europa, wat van deze accu de grootste hoogspanningsbatterij maakt die BMW ooit in een volledig elektrisch model monteert. Het levert een rijbereik op tot 845 kilometer. Twee elektromotoren, één per as, werken samen met BMW xDrive voor de vierwielaandrijving. Snelladen, 800V-technologie en bidirectioneel laden maken het pakket compleet.

De **BMW iX5 Hydrogen** volgt in 2028 als eerste waterstofaangedreven BMW-productiemodel. De derde generatie van het brandstofcelsysteem zorgt voor een compact en efficiënt aandrijfpakket, terwijl de nieuwe BMW Hydrogen Flat Storage-technologie zeven hogedruktanks in koolstofvezelcomposiet parallel met elkaar verbindt in een robuust metalen frame.



BMW X5





Die lay-out benut de beschikbare ruimte optimaal, zonder dat de wagen ruimte in de cabine inlevert. Het bereik loopt op tot 750 kilometer.

Neue Klasse-taal voor de segmentpionier

De vijfde generatie van de BMW X5 zet ook op designvlak een grote stap. De voorkant krijgt een rechtopstaande signatuur, met de verticaal geplaatste BMW-nieren en Iconic Glow-verlichting, aangevuld met de nieuwe 'double-X' lichtsignatuur die hier voor het eerst in een BMW verschijnt. De BMW Winglets, verzonken deurgrepen die de elektrisch bediende portieren met een lichte aanraking openen, combineren een vooruitstrevend design met functioneel gebruiksgemak. Elf exterieurkleuren en velgen tot 23 inch completeren het gamma, en de BMW X5 M60e xDrive fungeert als de sportieve vlaggendrager binnen de reeks.

Binnenin zet BMW als eerste autobouwer wereldwijd leisteen in als optioneel decoroppervlak, naast glas. Het BMW Panoramic iDrive-systeem, aangedreven door BMW Operating System X, brengt technologie uit de recente Neue Klasse naar de X5: een vrij uitgesneden Central Display, de BMW 3D Head-Up Display, de optionele BMW Passenger Screen (een primeur voor de X5) en de BMW Panoramic Vision, die over de volledige breedte van de voorruit projecteert.

De BMW iX5 Hydrogen volgt in 2028 als eerste waterstofaangedreven BMW-productiemodel.







RUIG

CATERING

WWW.RUIGCATERING.BE

Pelikaanstraat 22, 8620 Nieuwpoort • kenny@ruigcatering.be • +32 474 85 01 86



BMW Symbiotic Drive laat mens en machine samenwerken zonder de bestuurder buitenspel te zetten.

Heart of Joy en rijdynamiek

De nieuwe X5 haalt zijn rijdynamische besturingseenheid, het Heart of Joy, rechtstreeks uit de Neue Klasse. Dat centrale sturingssysteem werkt tien keer sneller dan de vorige generatie en past aandrijving, remmen, stuurinrichting, laden en recuperatie binnen milliseconden aan. In de BMW iX5 en de BMW iX5 Hydrogen zorgt dat voor een bijzonder vloeiende Soft-Stop-functie bij het remmen. De standaard geleverde adaptieve ophanging stuurt elke wielophanging afzonderlijk elektronisch aan, bij een gewichtsverdeling die de 50:50-verhouding benadert. Optioneel breidt Adaptive Chassis Control Professional dat pakket uit met tweeassige luchtvering, actieve stuurbekrachtiging en actieve rolstabilisatie.

Ook de rijhulpsystemen putten uit de Neue Klasse-mogelijkheden. In tijden van zelfrijdende technologie is de BMW Symbiotic Drive een interessante en opmerkelijke optie. BMW Symbiotic Drive laat mens en machine samenwerken zonder de bestuurder buitenspel te zetten: het systeem grijpt enkel in bij onbedoeld gevaar, en de bestuurder blijft op elk moment zelf sturen, remmen en versnellen.

Spartanburg blijft het thuisfront

BMW bouwt de X5 al sinds 1999 onafgebroken in Spartanburg, en die fabriek krijgt met de vijfde generatie een nieuwe primeur: Spartanburg bouwt ook de BMW iX5, de eerste volledig elektrische BMW ooit op Amerikaanse bodem.

Een nieuwe batterijfabriek net naast de site levert de zesde generatie hoogspanningsaccu's zonder fossiele brandstof in het productieproces. De productie van de eerste varianten startte in augustus 2026, de markt-lancering volgt eind november 2026 en de elektrische en plug-in hybride versies komen begin 2027 in de toonzalen.

Een kwarteeuw na zijn eigen uitvinding keert de BMW X5 terug naar zijn oorspronkelijke rol: die van referentie in het segment dat hij zelf op de kaart zette. Alleen doet hij dat deze keer met vijf keuzes in plaats van één. •



De kunst van een natuurlijke uitstraling

Bij ***Lutice Clinic*** combineren we internationale medische expertise met de nieuwste technologie. Onze benadering richt zich op esthetische en longevity behandelingen die u meer energie geven en natuurlijk laten stralen.

Want echte schoonheid is geen oppervlakkig laagje, maar het resultaat van een vitaal lichaam dat van binnen én van buiten optimaal functioneert.

Waregem, Ronse, Oostende I www.lutice.clinic

LUTICE
CLINIC

ADVERTORIAL

Twee werelden. Eén BMW-gevoel.



Wie BMW zegt, kent het gevoel. De combinatie van technologie, design en vooral het plezier om zelf aan het stuur te zitten. Dat gevoel gaat ook verder op twee wielen. Binnen de wereld van BMW Motorrad krijgt diezelfde filosofie een andere dimensie. Dichter bij de weg, dichter bij de omgeving en misschien nog iets intenser verbonden met de machine.

TECHNIEK IN DIENST VAN RIJPLEZIER

Het is precies die overeenkomst die de werelden van BMW en BMW Motorrad zo mooi met elkaar verbinden. Uiteindelijk draait het om de glimlach wanneer de weg zich voor je opent en je zelf bepaalt waar je naartoe gaat.



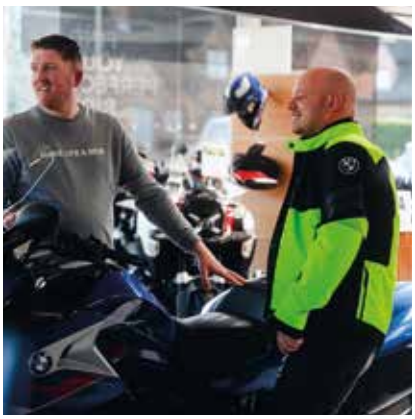
BM CENTER, WAAR MOTORRIJDERS ELKAAR VINDEN

BM Center is al 25 jaar het vertrouwd gezicht voor liefhebbers van BMW Motorrad in regio Brugge. Een plek waar motorrijders binnenstappen voor een gesprek over hun geliefde motor, terwijl ze een lekker kopje koffie drinken, meerijden op één van onze evenementen ...

HET M-DNA OP TWEE WIELEN

Ook de M-wereld heeft bij BM Center een bijzondere plaats. De BMW M 1000 XR, M 1000 R en M 1000 RR laten zien hoe breed het BMW Motorrad-verhaal kan zijn. De BMW M 1000 RR haalt de motorsport naar de straat en naar het circuit.

De M 1000 XR brengt performance en veelzijdigheid samen. De M 1000 R maakt van de openbare weg haar speelterrein.
Drie totaal verschillende karakters, maar met hetzelfde uitgangspunt dat BMW-liefhebbers ook op vier wielen herkennen: techniek in dienst van rijplezier.







BM CENTER

BM Center
Sint-Elooisstraat 135
8020 Oostkamp
050 82 24 05
verkoop@bmcenter.be



“Met veel overgave,
of helemaal niet”



Twee drukbezette journalisten aan één tafel krijgen in het midden van een sportzomer is onbegonnen werk. De Argentijnen krijgen het al Spaans benauwd terwijl we een verrassende Belgische wielerkampioen kronen, Tim Merlier sprint even later de pannen van het dak in de Tour en op het moment dat de renners Montmartre beklimmen, wordt in Zwitserland alles al in gereedheid gebracht voor de Tour de France Femmes by Zwift.

—Tekst **Ruben De Vooght** —Foto's **Marco Mertens**



Maarten Vangramberen en Bart Schols zijn een soort rode draad in het maandenlange sportfeest. Ze loodsen televisiekijkend Vlaanderen, als bakens van rust, kennis en vertrouwen, door disciplines en prestaties. Soms wisselen ze elkaar een dagje af maar net zo vaak hebben ze samen een gesprek in Het Journaal, de een als anker en de ander op locatie. Wie even niet oplet en zich door de warmte laat verrassen, begint ze zo alomtegenwoordig als Ruben Van Gucht te beschouwen. Het ontgaat hen ook zelf niet. Maarten Vangramberen is onderweg als hij inbelt. "Ik zit in het mooiste bureau dat er bestaat én ik heb deze morgen al gelopen, gezwommen en aan krachttraining gedaan." Bart Schols heeft maar één voorzet nodig om op doel te schieten. "En hij ziet eruit als Ruben Van Gucht!" Bam, maar de parade is op niveau: "Veel gespierder, man!"

Beide heren komen uit Aarschot en studeerden in Leuven. Ze leerden elkaar nochtans pas kennen bij de regionale zender ROBtv (Regionale Omroep Brabant, red.). Sindsdien zijn ze collega's, klankbord voor elkaar en vrienden. O ja, en ze hebben elkaar aan een BMW geholpen, of toch ongeveer, maar daarover later meer.



Eerste vraag: jullie staan bekend als gedegen journalisten, die zelden in de fout gaan en er als het ware vaak nog een laagje duiding bovenop leggen. Dat vergt iets. Is wat jullie doen topsport?

Maarten: "Goh. Ik heb dat de voorbije jaren als een vanzelfsprekendheid beschouwd. Als je elke avond vol aan de bak moet, zoals Bart dat lang gedaan heeft, moet je daar bijna maniakaal mee bezig zijn. Dat zijn vier kranten per dag, van 's morgens vroeg 'aan' staan en om middernacht thuiskomen. Het gaat bijna niet anders."

We bevinden ons in een wereld die volop verandert. Hoe we ons daarin gedragen, maakt vaak het verschil. (Bart Schols)

Bart: "Maarten zou wel een makkelijkere weg kunnen nemen, maar hij kiest ervoor om dat net niet te doen. We bevinden ons in een wereld die volop verandert. Hoe we ons daarin gedragen, maakt vaak het verschil. Maarten bereidt zich voor op een manier die ik herken. Zijn expertise en zijn kennis zijn indrukwekkend. Ik ben zelf gepassioneerd door atletiek, maar als ik een tijd of een hoogte zeker wil weten, vraag ik dat aan hem. De kans is reëel dat hij gewoon antwoordt. Hij is niet de enige op de sportredactie, maar dat begint stilaan wel een schaars goed te worden."

Bart: "De mensen die op die manier in hun job staan, verdwijnen. Tegenwoordig gaat het over heel veel andere dingen, zoals de vorm en de leukerigheid en van alles en nog wat. Niet de kennis, niet de ervaring, niet het métier. Ik heb het er gisteren met een andere collega op de sportredactie over gehad: ik hoop dat we op dat vlak geen uitstervend ras zijn. Misschien – wellicht – zal de slinger op een bepaald moment ook terugslaan."

Maarten: "Het is passie voor wat je doet, wat Bart ook bedoelt. En er zijn er zeker nog anderen, hoor. Gelukkig. Het is de aard van het beestje. Ofwel doe je de dingen met zoveel overgave, ofwel doe je ze niet. Je zal het altijd merken als het maar half is. En dat betekent, in mijn geval, drie kranten per dag, maar ondertussen ook drie sportpodcasts. Minstens. Eigenlijk beluister ik die in deze fase van het jaar, met alle evenementen die bezig zijn, of op til, constant. En dan zoek ik nog een en ander op. Een goede voorbereiding is alles, en dat staat een beetje onder druk vandaag. Maar net daarom is en blijft het een verschilmaker. Net daarom zijn context en duiding belangrijk. Ook al is het hedendaagse nieuwsformat snel en is daar soms weinig ruimte voor. Maar voor alle duidelijkheid: ik weet te veel van topsport om wat wij doen in die categorie te stoppen. Nee, wij zijn geen topsporters. Veeleisend voor onszelf, de mensen rondom ons en ons sociaal leven, dat wel, en zo zou je wel een link kunnen leggen."

Bart: "Als jij in de Tour zit, is dat toch ook een beetje topsporten, vriend. Dan kruip je voor twaalf uur niet in je bed, toch?"

Maarten: "Nee, en om zeven uur belt Studio Brussel, en daarna belt Radio 2, en dan zit ik op de motor,

Een goede voorbereiding is alles, en dat staat een beetje onder druk vandaag. Maar net daarom is en blijft het een verschilmaker. (Maarten Vangramberen)

en dan is er Het Journaal, en daarna nog Vive Le Vélo. Dat is volle sigaar, absoluut. Vandaar misschien dat we zelf ook veel sporten, om fit genoeg te zijn om dat allemaal te kunnen."

Als ik het over de topsportvisie had, had ik het vooral over de aanpak. De mindset om er inderdaad andere dingen voor te laten, ermee opstaan en gaan slapen. Dat vind ik wel een uitstraling die jullie allebei hebben in wat jullie doen. Ook wanneer jullie interviewen, krijg je zelden het gevoel dat het dezelfde vragen zijn als de vorige keer.

Maarten: "Dat is werken, originele vragen proberen te bedenken. Als je originele vragen stelt, krijg je soms ook originele antwoorden. Je kunt ook alleen maar originele vragen stellen als je genoeg kennis hebt. En diezelfde kennis laat je soms ook toe te wachten op het antwoord. Om dat te gebruiken. Oké, soms moet je natuurlijk ook de klassieke vragen stellen. Kennis is dus een vorm van macht, en het verwerven ervan betekent ook op vakantie bezig zijn met je vak, met nieuws, met achtergrond … Ik laat dat eigenlijk nooit los."

Bart: "Ik heb nu een zomer als sportanker in Het Journaal, en dat creëert iets meer ruimte. Dat voel ik. Alhoewel, gisteren kreeg ik een stukje en daar stond in dat Neymar in de ploeg was gekomen voor Vinicius Junior. Ik ben dat even gaan checken want het leek me vreemd en effectief: niet correct. Matheus Cunha was de man die Vinicius Junior kwam vervangen. Als ik dat niet check, lees ik op nationale televisie dus iets voor waarvan elke voetbalkenner zegt: 'Wat bazelt die nu? Cunha is in beeld en *'hij die nog even naar de sport verhuist om uit te bollen en er niets van afweet'*, denkt dat het Neymar is.' Dat zijn van die dingen die je dus niet wil. Die blijven aan je kleven. Wie een lange, gevarieerde carrière ambieert, moet er dus gewoon elke dag aan werken. Een keer het bos in, en je mist wellicht kansen."

Maarten: "Pas op: dat betekent niet dat je foutloos blijft, hé. Iedereen mist wel eens, maar het mag niet fundamenteel zijn. De essentie moet correct zijn."

Bart: "En als we bij elkaar zo'n fout opmerken, maken we elkaar natuurlijk ook heel graag kapot. Dat is plezant."

Dat kan alleen omdat jullie band – persoonlijk én professioneel – wat kan verdragen?

Bart: "Klopt, ik heb Maarten op de VRT leren kennen. Ik was binnengeraakt na een examen en hij werkte er op dat moment al. Waarop hij me meteen terug naar de regionale zender verwees (lacht)."

Maarten: "Wel, ik heb Bart toen bij ROBtv geïntroduceerd. Daar zochten ze namelijk presentatoren, en daar was ik zelf ook nog actief. De regionale televisie is onze connectie. Niet Aarschot, waar we dus allebei vandaan komen. Daar ben ik op mijn zeventiende vertrokken en nooit meer echt teruggekeerd."

Bart: "Zijn belangrijkste band met Aarschot was zijn middelbare school, hé. Sancta Maria was een meisjesschool, dus toen is het allemaal begonnen. Ze spreken er nog van. Ken je dat gebruik om in klaslokalen portretten van de koning en koningin te hangen? Of minstens een kruisbeeld? Wel, in het Sancta Maria Instituut hangt Maarten Vangramberen in elk lokaal."

Maarten: "Dat zou me verbazen. Dat was een goede school, maar we waren met drie jongens en zeventien meisjes … "

Bart: "En je vond dat erg? *(Tot de interviewer)* Kan je dat proberen





checken, alstublieft? Zat Gwendolyn Rutten daar niet bij? En Goedele Wachters?"

Laat het ons anders eens over 't Sportkot hebben? Jullie zijn allebei aan de *KU Leuven Sportcampus Arenberg* gepasseerd?

Bart: "Wel, ik heb wat gebasket op enig niveau en dan is Lichamelijke Opvoeding een aantrekkelijke keuze. Twee zware knieoperaties later zat mijn potentiële topsportcarrière er min of meer op, en ondertussen had ik in de opleiding ook kennisgemaakt met psychologie, dus ben ik veranderd. Maar het had dus ook anders kunnen lopen."

Maarten: "Ik wilde gewoon een universiteitsdiploma. Ik dacht, ik zie wel wat ik daarmee doe, maar ik studeer iets wat me interesseert. Sport dus. De inspanningsfysiologie, die wetenschappelijke vakken ... Dat boeide me heel erg. En ik wilde sportjournalist worden, maar dat leek me een onbereikbare job. Mijn pa heeft hetzelfde gestudeerd, en ik kreeg les van profs waar hij ook les van had gekregen. Ik vond dat zo'n magische omgeving. Ik ben er altijd verliefd op geweest. *(Tot Bart)* Zeg, we hebben alle twee interesse in media, allebei interesse in sport, zijn allebei zelf ook sportief ... als jij daar was gebleven, hadden we elkaar dan nog gemist wegens het leeftijdsverschil?"

Bart: "Nee, want ik heb eerst een paar jaar gereisd en ben pas daarna naar de unief getrokken. We moeten elkaar zowat afgelost hebben. Wat een potentiële strijd zijn we daar mislopen, zeg ..."

Zijn jullie competitieve mensen misschien?

Bart: "Dat moet je in deze branche wel een beetje zijn, hoor. Het vraagt wel een minimum aan ego om met je gezicht op televisie te verschijnen."

Maarten: "Nee, laat ik dat even in het juiste perspectief zetten: Bart is vóór mij beginnen presenteren op VRT, maar hij heeft mij wel enorm geholpen om zelf presentator te worden door met mij te trainen in de studio op de VRT. 'Kom, we oefenen. Let op hoe je die zin neerlegt, probeer het eens op een andere manier, ja, dat is beter zo ...'"

Je bent natuurlijk maar zo goed als je laatste presentatie, studiogesprek, live-tussenkomst of interview. De lat moet dus altijd hoog liggen. (Maarten Vangramberen)

Bart: "Je onderschat wat je eigen verdiensten daarin zijn, en overdrijft mijn bijdrage. Al probeer ik de competitie inderdaad wel te richten. Je moet niet altijd en overal over lijken gaan. Ik gunde hem evengoed de wereld. En het feit dat hij die kans benut, vind ik dan ook weer tof. Mijn persoonlijke ambitie staat geen collegialiteit in de weg. Bij veel mensen is dat misschien wel het geval. Het feit dat je daar nu nog zo op terugkijkt, is mooi. Maar nogmaals: mijn bijdrage was beperkt."

Maarten: "Goh … ik heb daar toch veel uit geleerd. Méér dan uit mijn opleiding. Terwijl ik op dat moment – en dat weet Bart – een concurrent ben, ook al waren we in andere sporten geïnteresseerd. Doe het maar. Ik ben het nooit vergeten en ik heb het aan collega's die later startten ook voorgesteld. Sommigen willen dat, anderen niet."

Bart: "Mensen die in deze wereld terechtkomen, hebben vaak een … (zoekt het juiste woord) verhaal. Iedereen zoekt betekenis in zijn leven en televisie is een gigantische vergaarbak van potentiële betekenis. Dat trekt bepaalde karakters aan. En daarom vind ik het zo schoon dat het kan om een betere band te laten ontstaan. We zijn doorheen de jaren ook wel eens gebotst maar zoals we nu ten opzichte van elkaar staan, dat vind ik fantastisch. Deugddoend. En zo zal het nu wel blijven ook, denk ik."

Moet je toch ook niet een beetje karaktermensen zijn om 25 jaar te doen wat jullie doen?

Maarten: "Je bent natuurlijk maar zo goed als je laatste presentatie, studiogesprek, live-tussenkomst of interview. De lat moet dus altijd hoog liggen. Veel mensen dromen hiervan, dus er is concurrentie en het enige wat je kan doen is jezelf blijven uitdagen. Dat is zeker pittig, ja. Maar het is ook het verlengstuk van mijn passie: sport. De rest is erbij gekomen. Dat blijft zo. Op de motor, in koers, denk ik soms 'Allez, zie mij hier nu zitten, terwijl Tadej Pogačar naast me rijdt … Hier heb ik altijd van gedroomd.'"

Bart: "Van daaraan denken, krijg ik al kippenvel. Dat snap ik helemaal. Zeker in de koers blijf ik me verbazen over de manier waarop die absolute toppers in het leven staan. En hoe ze beide voeten op de grond houden."

Bart, jij begint in januari 2027 met een theater- en zaaltournee.

Bart: "Het is meer dan dat en het ligt in de lijn van diezelfde honger naar meer weten, naar meer dingen kennen en er op zoek naar blijven gaan. Context en duiding, weet je wel. Samen met Karel Van Mileghem ga ik in gesprek met een aantal grote denkers van nu, over hoe de wereld er over vijftig jaar uitziet. Zowel in een podcast, die we ook gaan filmen, als in een voorstelling met muzikanten. Er liggen veel lijnen open op dit moment, en we willen graag ontdekken waar het naartoe gaat met de mens. De ambities liggen hoog. Zeg, mag ik trouwens nog eens iets anders vertellen?"

Absoluut.

Bart: "Ik ben mijn moeder verloren toen ik dertien was. En zij droomde, om een reden die ik nooit gekend heb, altijd van een BMW. Mijn vader is op een gegeven moment bankdirecteur geworden en toen mocht hij een auto kiezen. Dat is een BMW 316i geworden. We spreken van 1985, 1986. Dat is bij mij altijd een beetje blijven hangen. Ik rijd nu zelf BMW en heb mijn partner ook

—BART SCHOLS EN MAARTEN VANGRAMBEREN



richting dat merk geloodst. Mijn huidige wagen komt trouwens van BMW Le Couter, op voorspraak van Maarten ..."

Maarten: "Waar een fietstochtje (met Stijn Le Couter, red.) in de marge van het WK wielrennen in Rwanda al niet toe kan leiden."

Bart: "Weet je wat ik wel nog eens zou willen doen, ooit? Een soort testdag op een circuit. Moeten we niet eens alle M-modellen van BMW testen, of zo? Kan ik dat via deze weg eventueel geregeld krijgen? Moet ik het ergens pitchen? Ik heb een jaar of vijf motorcross gereden, dus wat kan er misgaan?"

Zien jullie elkaar vaak buiten het werk? Anders moet je er meteen een dagje van maken?
Maarten: "Niet superveel. Onze schema's zijn niet complementair en we zijn beiden druk bezig. Maar soms past het, en dan is het altijd plezant. Het is mijn ambitie om eens wat vaker af te spreken. Alleen, Bart is stapelgek van mijn vrouw en dat leidt soms tot gênante situaties ..."

Bart: "Ja, met Annick (partner van Maarten Vangramberen, red.) had het ook helemaal anders kunnen lopen natuurlijk. Ze heeft me gebeld toen duidelijk was dat ik bij de VRT vertrok. Zeg, wil jij mijn lief nog eens goeiedag zeggen?"

Maarten: "Ik ga ze niet lang bezighouden, hoor. Gewoon even goeiedag zeggen. Ze is aan het werk waarschijnlijk? Iemand moet bij jullie de centen binnenbrengen natuurlijk ..."

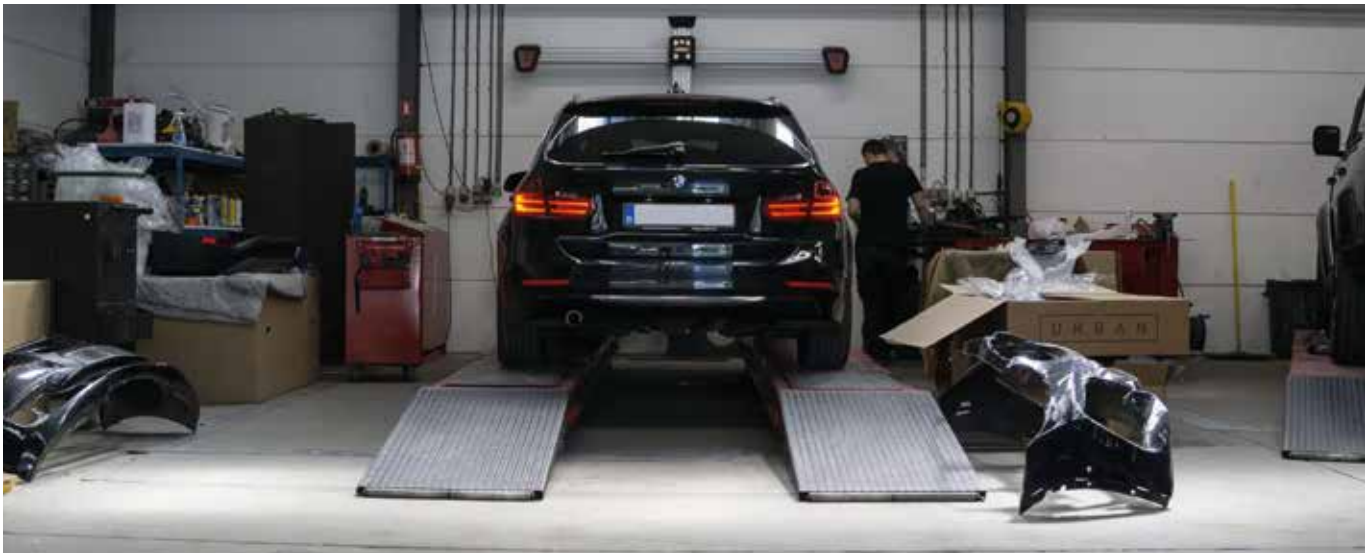
(Snel) Oei, de verbinding heeft het wat moeilijk hier. Dank u, heren, tot ziens, veel plezier nog en tot een volgende keer.

De regionale televisie is onze connectie. Niet Aarschot, waar we dus allebei vandaan komen.

Uw wagen verdient ons vakmanschap!







Bij **Carrosserie Vromman** in Wingene staat kwaliteit en service voorop. Wij bieden uitgebreide herstellingen voor zowel particulieren als bedrijven: van carrosserieherstellingen, velgen repareren, tot glasbreuk en lakwerk. Dankzij onze jarenlange ervaring en moderne technieken garanderen wij perfectie bij elke klus. Met erkenning door diverse verzekeraars en een focus op duurzaamheid, bent u verzekerd van snelle én milieuvriendelijke service. Ons team staat altijd klaar met persoonlijk advies en een klantgerichte aanpak.

VROMMAN
CARROSSERIE

Ruiseledesteenweg 88
8750 Wingene

051 65 73 80
info@carrosserievromman.be

carrosserievromman.be

ADVERTORIAL

LUTICE
CLINIC

Het geheim van *tijdloze* klasse

WAAROM WARE SCHOONHEID VAN BINNEN ÉN VAN BUITEN GROEIT

In de wereld van hoogwaardige automotive draait alles om precisie, innovatieve techniek en een ontwerp dat de tand des tijds moeiteloos doorstaat. Een auto die perfect onderhouden is, levert niet alleen topprestaties, maar straalt ook een onmiskenbare elegantie uit. Maar hoe zit dat met ons eigen 'ontwerp'? In de regio Zuid-West-Vlaanderen vinden we een medische praktijk die precies dezelfde filosofie hanteert voor ons lichaam en onze uitstraling: Lutice Clinic.

In een stijlvolle en discrete setting herdefinieert Lutice Clinic de moderne esthetische geneeskunde waarbij preventie en regeneratie centraal staan bij niet-invasieve esthetische en longevity behandelingen, ondersteund door de nieuwste wetenschappelijke inzichten en innovaties.



Internationale expertise op topniveau

Aan het roer van Lutice Clinic staan twee gedreven medisch specialisten die resoluut kiezen voor uitmuntendheid. Beide artsen zijn internationaal opgeleid en behaalden hun diploma's aan de toonaangevende American Academy of Aesthetic Medicine (AAAM) — wereldwijd de autoriteit op het gebied van esthetische en regeneratieve geneeskunde.

Deze internationale scholing vertaalt zich in een werkwijze volgens de strengste wereldwijde protocollen en voortdurend meegaand met de allerlaatste medische evoluties. Gecombineerd met de jarenlange praktijkervaring en persoonlijke aanpak van beide artsen garandeert Lutice Clinic een niveau van expertise door toegewijde professionals die de anatomie van het gelaat en lichaam tot in de kleinste nuance begrijpen.



De kracht van de nieuwste, niet-invasieve technologieën

Wie een bezoek brengt aan Lutice Clinic, merkt meteen dat de focus en benadering bij niet-invasieve en minimaal-invasieve behandelingen ligt. Dankzij geavanceerde medische apparatuur en doordachte technieken is een operatieve ingreep niet langer nodig om indrukwekkende resultaten te boeken.

Denk aan innovatieve huidverbeteringstechnieken, collageenstimulerende behandelmethoden en doordachte injectables die de natuurlijke contouren van het gelaat herstellen zonder de eigen expressie te verliezen. Omdat er geen sprake is van operatieve ingrepen, is er nauwelijks of geen hersteltijd nodig. U wandelt de praktijk uit en kunt vrijwel meteen uw dagelijkse activiteiten hervatten — met een frisse, uitgeruste en stralende blik.

Het uitgangspunt van de artsen is steeds hetzelfde: subtiliteit en je zowel innerlijk als uiterlijk goed voelen. Het mooiste compliment is immers niet *"Wat heb jij laten doen?"*, maar wel *"Wat zie jij er goed en energiek uit!"*

Longevity: Mooi van buiten én gezond van binnen

Wat Lutice Clinic écht onderscheidt, is hun diepgaande visie op longevity (langlevigheid en vitaal ouder worden). Esthetiek kan volgens de artsen immers nooit los gezien worden van de algemene gezondheid en vitaliteit. Schoonheid is geen oppervlakkig laagje; het is de reflectie van hoe u zich van binnen voelt.

> Dr. Liesbet Huyghebaert: "Het mooiste compliment dat u kunt krijgen is niet 'Wat hebt u laten doen?', maar 'Wat ziet u er energiek en goed uit!'"
>
> Dr. Joyce Tiek: "Schoonheid wordt mee gevoed door innerlijk welzijn."

Samen met het natuurlijke verouderingsproces verandert er veel in onze celstructuur, onze hormoonhuishouding en ons energieniveau. Lutice Clinic kijkt daarom verder dan alleen de buitenkant. Door esthetische behandelingen te combineren met inzichten uit de preventieve en regeneratieve geneeskunde, helpt de kliniek u om uw biologische klok als het ware te optimaliseren.

Wanneer uw lichaam van binnen optimaal functioneert — ondersteund door de juiste voeding, cellulair herstel en een evenwichtige levensstijl — straalt uw huid dat van nature uit en blijft u zich fit, krachtig en aantrekkelijk voelen. Het is de ultieme synergie tussen een energieke geest, een vitaal lichaam en een frisse, natuurlijke uitstraling.

Een persoonlijke benadering

Geen enkel gelaat en geen enkel lichaam is hetzelfde. Een behandeling bij Lutice Clinic begint dan ook altijd met een uitgebreide, persoonlijke consultatie. De artsen nemen de tijd om naar uw wensen te luisteren, uw huid- en gezondheidsconditie grondig te analyseren en een behandelplan op maat op te stellen. Transparantie, veiligheid en discreet comfort staan hierbij centraal.

Zoals een topingenieur een hoogwaardige motor met de grootste zorg en precisie afstelt om hem jarenlang soepel, krachtig en efficiënt te laten draaien, zo benaderen de artsen van Lutice Clinic het menselijk lichaam: met oog voor detail, passie voor kwaliteit en het doel om u optimaal te laten stralen — van binnen én van buiten.

Wilt u ontdekken wat de nieuwste niet-invasieve esthetische behandelingen en longevity-therapieën voor u kunnen betekenen? Neem een kijkje op **www.lutice.clinic** en maak kennis met een nieuwe standaard in esthetische geneeskunde.



Retail.NEXT

de showroom heruitgevonden



BMW Group tekent wereldwijd opnieuw uit hoe een concessie eruitziet en werkt. Het vernieuwde showroomconcept heet Retail.NEXT en het wordt stap voor stap ook in België geïntroduceerd. BMW Le Couter en Lemmens-Le Couter integreren de nieuwe ‘look & feel’ binnenkort.

—Tekst **BMW/Ruben De Vooght**
—Foto’s **Francis Vermeulen Photography**



BMW Group rolt Retail.NEXT wereldwijd uit als de nieuwe standaard voor alle concessies. Het concept combineert fysieke en digitale interactie tot een nieuwe ervaring die BMW zelf 'phygital' doopt: klanten starten de configuratie van hun wagen thuis, verfijnen die keuze in de showroom en vinden de definitieve droomconfiguratie nadien opnieuw thuis terug. Sales en service smelten zo samen tot één geheel, met één ingang en onder één dak. Het geheel vormt één logisch en intuïtief traject.

Ander design

De eerste Retail.NEXT-vestiging opende de deuren al in december 2023 in het Indiase Agra. Die showroom toonde meteen wat het concept in de praktijk betekent: een compacte tentoonstellingsruimte met een select aantal wagens, een lifestyle- en accessoirehoek en een werkplaats met eigen servicecapaciteit, allemaal met dezelfde hoge kwaliteitsstandaard voor service, onderdelen en administratie.

Dat verschilt niet zoveel van wat er nu is, denk je? Wel ... het design van de ruimte draagt in het Retail.NEXT-concept mee de boodschap uit. Verlaagde plafondelementen in wisselende vormen leiden de blik naar specifieke aandachtspunten, terwijl planten en groene wanden de duurzaamheids- en elektrificatieambities van het merk visueel vertalen. Toen de eerste Canadese concessie het concept omarmde, in Québec, integreerden ze een zonnewand en een opvangbekken voor regenwater. De showroom maakt er ook integraal deel uit van een energiezuinig gebouw.

Digitale én fysieke klantenreis

Digitalisering loopt in het nieuwe concept als een rode draad doorheen de klantreis. Dankzij 3D-configuratietools kunnen klanten hun toekomstige BMW in detail visualiseren, van binnen en van buiten. En het gaat soms nog verder dan dat. Bij de Singaporese concessie herkent een cameragestuurd systeem elke wagen die voor onderhoud binnenrijdt en volgt een applicatie het volledige traject op de voet, zodat de klant precies weet waar zijn of haar wagen zich op elk moment bevindt. Ondertussen volgden de Europese pilots in Berlijn en München, waar BMW sterk inzet op VR-showrooms: klanten verkennen er virtueel elk model in detail, ook de wagens die niet fysiek op de vloer staan.

De implementatie van Retail.NEXT breidt zich intussen uit over Duitsland, terwijl ook de Verenigde Staten en het 〉



GENTLE MAN'S FAIR

10th edition

gentleman's fair

6/7/8 NOVEMBER 26

WAREGEM EXPO BELGIUM

AUDIO / AUTO'S / BIER / BOYS' TOYS
DESIGN / EROTICA / FOOD / GADGETS
GAMES / GASTRONOMIE / GEZONDHEID
HORLOGERIE / INTERIEUR / KUNST
MODE / MOTOREN / OUTDOOR
REIZEN / SIGAREN / SPIRITS / SPORT
TECHNOLOGIE / VIDEO / WIJN
...

It's a man thing.



info & tickets:
GENTLEMANSFAIR.BE

GentlemansFair
gentlemansfair
TheMadGroup

ONTDEK OOK:



GENTLEMAN'S RALLY /// 7 NOVEMBER 2026

The autumn rally for the Gentleman Driver.

Een classic car rally met start en aankomst op Gentleman's Fair en voor vele deelnemers de traditionele afsluiter van het seizoen.

www.gentlemansrally.be

GENTLEMAN DRIVER









Verenigd Koninkrijk hun concessies ombouwen. Het spreekt voor zich dat daarbij ook lokale accenten blijven bestaan. In de Verenigde Staten staan bijvoorbeeld minder wagens in de showroom, omringd door lounge-achtig meubilair: het resultaat oogt bijna als een boetiekhotel.

Concessie als contactpunt

Achter al die elementen schuilt één cruciale gedachte: een merk bouwt zijn reputatie niet langer alleen op het product, maar net zo goed op de kwaliteit van het contact. BMW wil de concessie daarom herwaarderen tot een echt aanspreekpunt in de buurt, een plek die ook ruimte biedt aan evenementen, technische workshops of culturele activiteiten. Het concept legt dan ook geen uniform keurslijf op: elke markt en elke regio krijgt een flexibel kader dat de eigen identiteit van de concessie intact laat. BMW voorziet de volledige, wereldwijde uitrol tegen 2028.

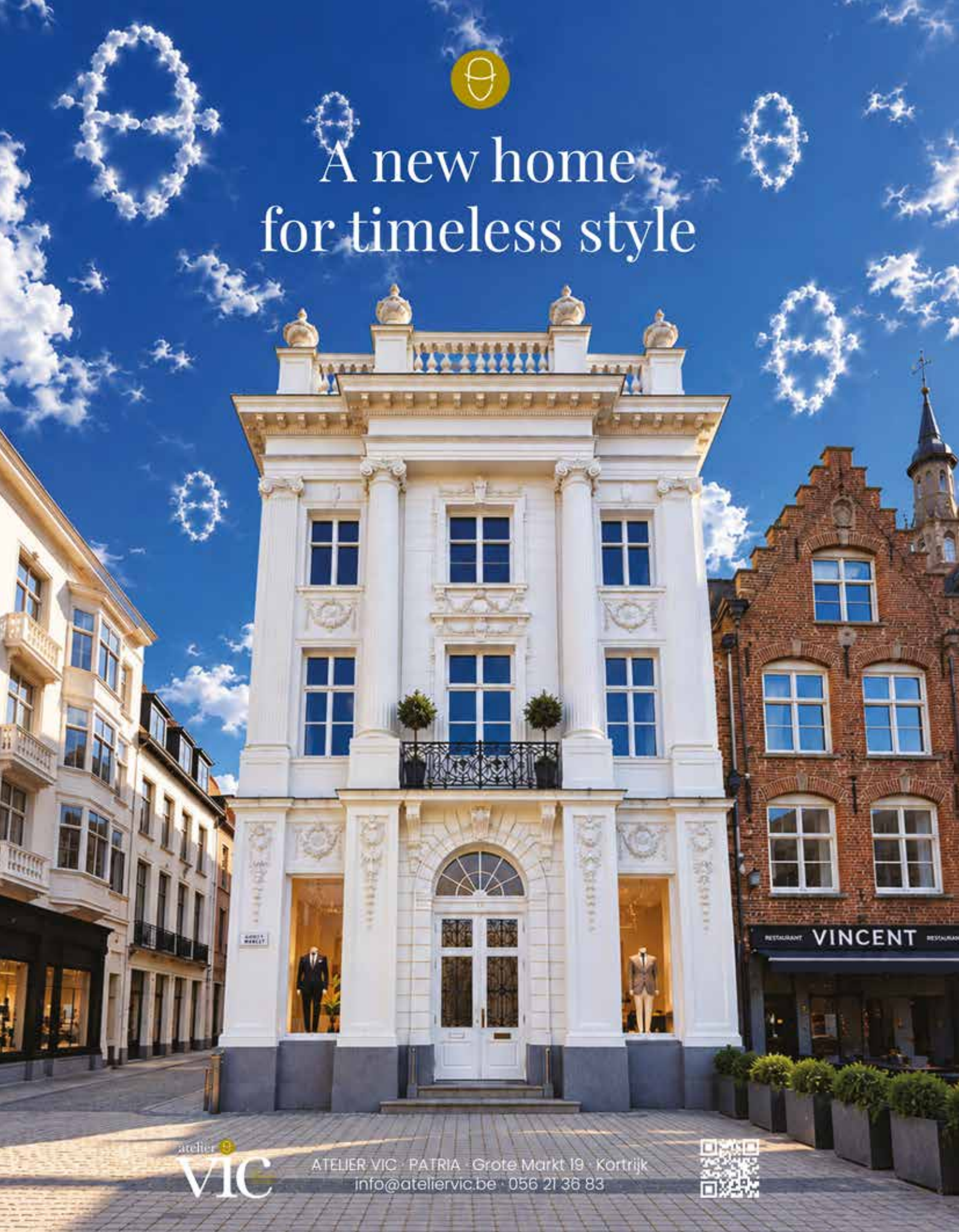
BMW Le Couter plant Retail.NEXT

BMW Le Couter en Lemmens-Le Couter zijn concessies met een eigen identiteit. Die vindt voor een stuk haar oorsprong in de zeventigjarige geschiedenis van het familiebedrijf, en is ook een gevolg van eerdere investeringen en keuzes. "Daar blijven we achter staan, en dus streven we ernaar om inderdaad onze eigen accenten én het Retail.NEXT-concept op een goede manier aan elkaar te koppelen", leggen Stijn Le Couter en Werner Lemmens uit.

"Wat nu al vaststaat: we willen dat onze klanten bij ons vinden wat ze van een premiummerk verwachten, met de combinatie van een praktische, digitale werking én het persoonlijk contact dat BMW wereldwijd vooropstelt."

Het eindresultaat zal een nóg betere beleving zijn. In een nóg aangenamere omgeving. •




A new home
for timeless style
VINCENT
atelier VIC
ATELIER VIC · PATRIA · Grote Markt 19 · Kortrijk
info@ateliervic.be · 056 21 36 83



GEERT DE BRAUWER



“Voor de toeschouwer ziet het eruit **alsof het vanzelf gaat”**

Een vierspan ogenschijnlijk moeiteloos mennen is een werk van jaren. Al helemaal als je ook zelf voor de paarden wil zorgen. Geert De Brauwer fokt al dertig jaar lipizzaners. Vanuit een doordachte visie en met veel zorg en aandacht voor de hoofdrolspelers in dit verhaal. “Er zijn weinig dingen heerlijker dan een vierspan met een paar vingers en lichte bijsturingen voelen bewegen.”

— Tekst **Ruben De Vooght**
— Foto's **Geert De Brauwer**



Tien jaar lang vroeg het bedrijf al mijn aandacht en was er geen ruimte voor paarden. Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan.

Geert De Brauwer en echtgenote Mieke Pollie verwelkomen ons in hun stoeterij in Tielt. Via camera's en een groot beeldscherm komen de lipizzaners mee het gesprek binnen. "Ik hou graag een oogje in het zeil", klinkt het. Zowel Mieke als Geert spreken in de twee uur die volgen met voornamen over hun paarden, en ze delen met sommigen van hen een lange geschiedenis. Er gaat veel passie uit van wat ze ondertussen al dertig jaar op hoog niveau doen.

"Ik had al een pony toen ik zeven was. Samen met Geert Michels – de buurjongen die later dierenarts is geworden – reed ik hier op mijn tiende in de buurt met de koets rond. Hooi ophalen bijvoorbeeld. Of mest rondvoeren. Geert Michels had een ezel, dus we amuseerden ons daar als kleine jongens al mee. Later hadden we elk een paard – Ola en Vincent – waarmee we tijdens de vakantieperiodes allerlei landbouwwerken uitvoerden op de weides. We reden onder het zadel, maar ik had ook redelijk vroeg een koets, voor trouwfeesten en zo. Een antiek exemplaar was dat, heel mooi."

Tien jaar tussenuit

"Ik liep school aan het college van Melle, bij de paters Jozefieten, en toen ik 18 werd, stapte ik in het bedrijf. Mijn vader had het slachthuis in Tielt overgenomen en dat vroeg veel van mijn aandacht en energie. Ondertussen overkomt het leven je ook, en de jaren gaan snel. De paarden verdwenen tijdelijk naar de achtergrond. Zeker toen in 1985 de Afrikaanse varkenspest uitbrak, vroeg het bedrijf een tijd al mijn focus. En dat bleef tien jaar het geval. Maar, het bloed kruipt waar het niet gaan kan."

In 1995 had Geert een sterk team rond zich gecreëerd, waarin hij het volste vertrouwen had. En nog altijd heeft. Het creëerde stilaan weer wat meer tijd. "Via via kocht ik een Arabische volbloed. Daarmee reden we onder andere Sinterklaas rond. 'We', dat was opnieuw Geert, de buurjongen die ondertussen mijn schoonbroer werd. Dat paardje was evenwel niet echt geschikt om voor de koets te spannen. Het was al wat ouder, en een Arabische volbloed is relatief tenger. Maar de microbe was wel helemaal terug."

Wie is menner Geert De Brauwer?

Ondernemer en paardenfokker Geert De Brauwer startte zijn mensportcarrière eind jaren 1990 in het enkelspan en plaatste zich met lipizzaner Maestro Gaetena voor het WK in Gladstone (2000). Vanaf 2001 zette Geert de stap naar het vierspan. Hij won in die periode regelmatig nationale en internationale wedstrijden, met dank aan een goed gestructureerd team dat hij rond zich bouwde. Het leverde hem in 2004 de titel van Mensportpersoonlijkheid van het jaar op.

Geert was geruime tijd lid van het Belgische team. Dat behaalde in 2004 een bronzen medaille op het WK in Kecskemét (Hongarije). In 2006 volgde goud op CHIO (Aken) en zilver op het WK in Aken (Duitsland). Mooie herinneringen zijn er aan de Coupe Ibérique (Spanje & Portugal) en CHIO Aken, met verschillende podiumplaatsen. "Voor mij zijn dat de twee topwedstrijden van het seizoen, en we namen er jaarlijks aan deel."

Geert De Brauwer heeft vandaag nog altijd twee startklare vierspannen op stal staan. Alle paarden zijn eigen fokproducten van Debra-Farm, de eigen lipizzanerstoeterij. Vandaag zijn de activiteiten van Debra-Farm gespreid over Tielt en Knokke-Heist.



WK in Waregem

Kort daarna kon Geert als groom mee naar het WK mennen in Waregem, waar Valère Standaert met een vierspan van lipizzanerfokker en Domo-CEO Jan De Clerck aantrad. "Samen met Felix-Marie Brasseur en Gert Schrijvers veroverde hij er de **gouden medaille** in het landenklassement. Felix-Marie Brasseur haalde ook individueel goud. Ik zag er van dichtbij hoe makkelijk die toppers het laten lijken. De realiteit bleek een pak lastiger (lacht), al probeerde ik toen met een enkelspan wel zelf ook al een en ander. De kiem was gelegd. En die zou de volgende dertig jaar alleen verder groeien."

Hongaarse lijn

"Ik kreeg twee lipizzaners van Valère om mee te rijden, en kocht ondertussen ook zelf drie merries in Hongarije die na het WK bij hem zouden worden opgeleid. Later kwamen er acht uit Nederland bij. Dat was een belangrijke stap, om twee redenen: we evolueerden op die manier echt richting fokkerij. Daar moest je toen tien merries voor hebben. En ik maakte ook de duidelijke keuze voor Hongaarse lipizzaners. Die zijn groter en krachtiger, meer 'modern sportpaard'. De lipizzaners die van bij ons komen, zijn gemiddeld 1 meter 68 hoog. Dat is tien centimeter meer dan wat andere richtlijnen zoals de Spaanse rijschool of Lipica in Slovenië voor het ras voorschrijven. De combinatie van de Hongaarse merries met een Kroatische dekhengst uit Dakovo leverde paarden op die eigenlijk perfect passen voor de koets. Daar mag gerust een beetje meer pak aan zijn. Ik ben ondervoorzitter van het Belgisch Stamboek van de lipizzaners en daar ben ik met mijn voorliefde voor grotere, sportieve paarden wel consequent in de minderheid (lacht)."

"Behalve op die hoogte, hebben we altijd gefokt op karakter. Dat is iets wat door onze klanten geapprecieerd wordt, en waaraan we echt heel veel belang hechten. Onze dieren zijn bijna herkenbaar door hun gedrag, en dat is positief. Ik nam met Peter Cornelissen een menner in dienst die ze leerde wat nodig was. Ja, een paard moet letterlijk leren in het gareel te lopen. Zeker als ze met vier samen voor de koets staan, moeten ze als een team handelen. Dat is iets wat ze aanleren. En ik hou



ervan om dat proces ook echt hier te laten plaatsvinden. We leveren dus getrainde paarden af. Die hebben hun volledige jeugd ontspannen in de kudde doorgebracht en worden daarna getraind om voor de koets te lopen."

Paard in opleiding

Elke lipizzaner start na een jaar of drie met een heuse opleiding, leggen Geert en Mieke uit. "Ze leren het vak in tweespan, met een ervaren paard naast zich. Nadien worden ze ook onder het zadel opgeleid in dressuur, en dat blijven we bewust ook lange tijd doen. Van daaruit gaat het richting vierspan – eigenlijk een vijfspan, want je wil altijd een paard als invaller – en zo worden ze uiteindelijk deel van een vast team. Het welzijn van het paard is cruciaal hier. Ze beleven ongedwongen en rustig hun jeugd. Na hun opleiding zorg ik zelf nog voor de finesses, samen met vriend des huizes en tweevoudig wereldkampioen Felix-Marie Brasseur. Het is die finesse die ervoor zorgt dat het er makkelijk uitziet, hé. En het is zoals met een goede wagen of een motorfiets: je wil daar graag een eigen nuance in voelen, toch?"

De voorbije dertig jaar zijn op die manier honderdtwintig veulens geboren op Debra-Farm. "Ongeveer drie of vier per jaar dus. Dat lijkt niet veel, maar dit is geen industrie natuurlijk. Het zijn individuen. Om vers bloed te introduceren heb ik een paar jaar van hengst gewisseld met Jan De Clerck, die toen nog fokker was. Ondertussen is hij



naar Spanje verhuisd met zijn paarden en gestopt met fokken. Vandaag zijn we eigenlijk de enige grote fokker in België met zelf gefokte en gekeurde dekhengsten. Wij zijn trouwens weer volop bezig met de zoektocht naar nieuw bloed, in de vorm van een nieuwe Kroatische hengst. Vaste trainer Felix-Marie Brasseur helpt me daarbij. De zeven volwassen merries waar we vandaag mee fokken, komen ook uit de eigen stal. Lloyd, mijn eerste zelf gefokte hengst, maakt sinds 2005 deel uit van het span."

De mensport: drie proeven, vier paarden

De 'mensport' is de koetssport in wedstrijdvorm. Variaties zijn het enkelspan, tweespan, tandem en vierspan, zowel met pony's als paarden. Het vierspan – vier paarden voor de koets, met altijd een vijfde als reserve – is de meest spectaculaire en technisch veeleisende vorm. Een samengestelde menwedstrijd bestaat altijd uit drie proeven: dressuur, marathon en vaardigheid.

Bij de **dressuur** rijdt de menner een vaste proef in een afgebakende piste. Het gespan wordt beoordeeld op regelmatigheid, harmonie en ongedwongenheid van de bewegingen, en op de samenwerking tussen de paarden onderling. Voor een leek ziet het er misleidend rustig en bijna eenvoudig uit. Kenners weten hoeveel werk hieraan voorafgaat.

De **marathon** is het spektakelstuk. De menner legt een traject af door een natuurlijk terrein, met hindernissen die zo snel mogelijk genomen worden. Waterhindernissen zorgen voor het meeste spektakel. Op de koets staat een groom, die het voertuig in evenwicht houdt en de menner helpt de route door de hindernissen te onthouden.

De **vaardigheidsproef** is een test van precisie en stuurmanskunst. Genummerde poorten van kegels met ballen erop moeten in de juiste volgorde worden doorgereden. Voor elke bal die valt, krijgt de menner strafpunten.

Naast de samengestelde menwedstrijden bestaat ook de **traditiemensport**. Deze aparte discipline ontstond in België vooral onder impuls van baron Jean Casier uit Nokere. Het historisch rijtuig – de koets of coach – staat er centraal. Menner én koets worden beoordeeld op presentatie, authenticiteit en techniek. De antieke rijtuigen dateren vaak van een eeuw geleden. Het traditiemennen is een eerbetoon aan iets wat anders verloren dreigt te gaan.

Wedstrijden vinden plaats indoor en outdoor, van lokale competities tot het Europees kampioenschap en het Wereldkampioenschap. De mensport trekt traditioneel veel ondernemers aan: het vraagt niet alleen rijvaardigheid, maar ook de middelen en de organisatie om vijf paarden, een koets en een team grooms naar wedstrijden te brengen.



— GEERT DE BRAUWER

Karakter en finesse

Geert beschrijft het mennen van paarden en koets met veel enthousiasme en kennis van zaken. “Er zijn weinig dingen heerlijker dan een vierspan met een paar vingers en lichte bijsturingen voelen bewegen. Met een zachte correctie de energie veranderen. Voelen hoe die paarden bewegen. Het is een dressuurmatige vorm van rijden. Voor een leek ziet dat er allemaal uit alsof het vanzelf gaat, maar de kenners weten wat eraan voorafgaat. Het blijven vier paarden, hé. Die hebben elk hun eigen karakter en wil. Al moet ik wel zeggen: ik heb jarenlang met vier dekhengsten in een vierspan gereden. Men verklaarde me gek, maar dat lukte perfect.”

Dat de man weet waarover hij spreekt, illustreert zijn palmares. “Tussen 1997 en 2000 reed ik met Maestro enkelspanwedstrijden. Ik dwong een selectie voor het WK in Amerika af, maar een uitbraak van het westnijlvirus strooide roet in het eten. Afgelast. Kort daarna, in 2001, maakte ik de overstap naar het vierspan en na een aantal kleinere wedstrijden behoorde ik tussen 2002 en 2015 tot het Belgische team. In 2010 werd ik opnieuw geselecteerd voor een WK in Amerika. We trokken in 2009 zelfs op verkenning naar Kentucky, waar we onze collega’s Chester Weber, Tucker Johnson en Jimmy Fairclough bezochten. Spijtig genoeg kreeg ik een trombose en dus moest ik noodgedwongen opnieuw forfait geven. Sinds 2016 laat ik het over aan de jonge menners. En aan onze paarden. Dries De Griek is bijvoorbeeld volop bezig om lipizzaners van onze fokkerij klaar te stomen voor indoorwedstrijden op hoog niveau. Wij houden het zelf ondertussen op traditiewedstrijden. En op het fokken van toppaarden voor de mensport natuurlijk.” •

> **Ik heb jarenlang met vier dekhengsten in een vierspan gereden. Men verklaarde me gek, maar dat lukte perfect.**







Eiken. *passie*

Eiken keukens - Deuren - Trappen - Parket - Wanden - Meubilair

CHOOSE WOOD

De prachtige eiken interieurs en het exclusief maatwerk van Europort, opgetrokken uit massief gerecupereerd Frans eikenhout, hebben alles om u te beroeren. Tot in de diepste vezel.

EUROPORT

Bezoek onze showroom!

Brugsesteenweg 100, 8740 Pittem

www.europort.be

De **mooiste vergissing** van BMW



Het verhaal van de BMW 507 begint niet in München, maar in New York, en het eindigt niet met een verkoopsucces, wel met een absoluut icoon. De BMW 507 mist zijn droomstart volledig en toch ook weer niet. Of hoe zelfs fantastische ideeën soms te snel komen, met een New Yorkse importeur in een hoofdrol en 'de King' in een bijrol.

—Tekst **Ruben De Vooght** —Foto's **Mad Media**











Er is in de jaren 1950 plaats voor een sportieve BMW roadster met een verkoopprijs rond de 5000 dollar. En Max Hoffman wil er meteen duizenden per jaar bestellen.

Max Hoffman importeert in de jaren vijftig Europese luxewagens naar de Verenigde Staten en oefent vanuit die exclusieve monopoliepositie een enorme invloed uit. Volgens sommige bronnen vertelt hij zowat elk Duits, Brits en Italiaans premiummerk simpelweg welk autotype hij wenst. Waarop de Europeanen dat gewoon bouwen. Oké, de in Oostenrijk geboren en in 1941 geëmigreerde Hoffman had een onmiskenbare neus voor design én hij wist donders goed wat zijn klanten wilden. Die combinatie leidde vaak tot succes. De vleugeldeuren van de Mercedes-Benz 300SL 'Gullwing' en de Porsche 356 Speedster komen er op zijn verzoek, en zelfs het Porsche-logo zou door hem getekend zijn, op een servet tijdens een etentje in New York.

Hij belooft Alfa Romeo om meteen zeshonderd stuks van een open Giulietta-versie af te nemen, dus wordt die geproduceerd.

In 1954 richt Hoffman zijn pijlen op BMW. Tussen de betaalbare maar weinig verfijnde Britse roadsters van MG en Triumph, en de peperdure maar indrukwekkende Mercedes 300SL, is volgens de autohandelaar plaats voor een sportieve BMW roadster met een verkoopprijs rond de 5000 dollar. En Max wil er meteen duizenden per jaar bestellen.

Een haai

BMW-ingenieur Fritz Fiedler ontwikkelt een verkort chassis op basis van de bestaande 501- en 502-sedans, en ontwerper Ernst Loof tekent de eerste versie van

Ook vandaag is rijden met een BMW 507 nog een zeer pure en mechanische activiteit, waarbij een aantal calorieën overboord gaan.

de carrosserie. 'Onveilig en niet aantrekkelijk', zegt Hoffman. BMW heeft de Amerikaanse markt te hard nodig om tegen die kritiek in te gaan en stuurt Ernst Loof de laan uit. In zijn plaats stelt Hoffman een eigen kandidaat voor: Albrecht von Goertz, een Duits-Amerikaans ontwerper die hij kent uit New York. Von Goertz tekent de 507, en levert BMW daarmee een van de mooiste auto's uit zijn geschiedenis. Later zal hij ook de 503 nog op papier zetten.

Von Goertz wist de degelijke Duitse techniek te verpakken in een adembenemend sensuele, bijna Italiaans aandoende carrosserie. In amper 20 weken tijd. Hij kiest voor een neus met brede, horizontale nieren tussen ronde koplampen in plaats van de toen gebruikelijke hoge en smalle BMW-grille. Het zorgt voor een agressievere, haai-achtige uitstraling. De gechromeerde kieuwen – luchtroosters – met het BMW-logo versterken dat gevoel nog. De motorkap loopt opvallend lang door en de bestuurder zit ver naar achteren, vlak voor de achteras. Achteraan loopt de carrosserie smal en elegant af in een 'boat tail'-vorm, met subtiele achterlichten en een slanke chromen bumper. BMW levert de 507 als soft-top cabriolet, met een optionele handgemaakte aluminium hardtop die er een coupé van maakt.

1330 kilo alu

Het dashboard wordt gespoten in de kleur van de carrosserie en oogt bewust minimalistisch: een centrale klok, een snelheidsmeter en een toerenteller pal achter het grote, driespaaks stuurwiel. Dat forse formaat is nodig, want stuurbekrachtiging bestaat nog niet. Ook vandaag is rijden met een BMW 507 nog een zeer pure en mechanische activiteit, waarbij een aantal calorieën overboord gaan. Leder bekleedt het volledige interieur en de diepe kuipstoelen bieden verrassend veel comfort voor een sportwagen uit die tijd. Onder de lange motorkap ligt de eerste in massa geproduceerde aluminium V8 ter wereld. Tot dan is zwaar gietijzer de voor de hand liggende materiaalkeuze. Het blok en de cilinderkoppen in aluminium houden de voorkant van de BMW 507 licht en zorgen voor een uitstekende gewichtsverdeling. In totaal zet deze levendige en wendbare wagen amper 1330 kilogram op de weegschaal.

Series I en Series II

Eenmaal in productie herwerkt BMW de auto nog eens grondig, en dat onderscheid creëert een Series I en een Series II. De eerste exemplaren hebben een brandstoftank van maar liefst 110 liter achter de zetels liggen, wat de ruimte zeer krap maakt en de BMW 507 ook naar benzine laat ruiken.

In de Series II verkleint BMW de tank tot 65 liter en verplaatst die, wat meer bruikbare kofferruimte oplevert en de zitplaatsen naar achteren opschuift. Het dashboard krijgt meteen ook een moderner ontwerp. De 3168 cc grote V8 met een blokhoek van 90 graden bouwt voort op de motor uit de BMW 502, waar hij 100 tot 120 pk leverde. Voor de 507 monteert BMW twee dubbele Zenith-carburateurs en kiest voor een scherpere nokkenas. Men verhoogt de compressieverhouding nog eens wanneer de Series II er komt en dat levert uiteindelijk 150 pk op bij 5000 toeren, wat goed is voor een tijd van 11 seconden om van 0 naar 100 te sprinten.



BMW voorziet extra koeling voor het lichte aluminium blok en drijft de nokkenas aan via een dubbele distributieketting, wat de betrouwbaarheid ten goede komt. De laatste Series II-exemplaren uit 1959 wisselen de trommelremmen vooraan nog in voor schijfremmen.

Het mag allemaal niet baten.

Handwerk is duur werk

De BMW 507 wordt nooit de pure racewagen die hij misschien wou zijn en bovendien werd de kostprijs van bij de start compleet onderschat. BMW bouwt de auto niet aan de lopende band, maar vrijwel volledig met de hand. Vaklui kloppen de aluminium carrosseriepanelen over houten mallen, en omdat er geen echte officiële mallen bestaan, zijn ook geen twee 507's exact identiek. Zelfs een optionele hardtop van de ene wagen past blijkbaar zelden op de andere. Het ambachtelijke proces drijft de kostprijs torenhoog op.

Max Hoffman mikte aanvankelijk op een verkoopprijs van 5000 dollar. De realiteit is dat de 507 bij zijn lancering al 9000 dollar moet kosten en uiteindelijk overstijgt het prijskaartje de symbolische grens van 10.000 dollar. De markt waarop gemikt werd – welgestelde maar niet superrijke kopers – geraakt nooit aangeboord. Van de 'duizenden exemplaren per jaar' die verkocht zouden worden, komt niets in huis. Integendeel. In de vier jaar dat de 507 in productie blijft, verlaten in totaal 254 wagens de fabriek, de twee prototypes inbegrepen. Op elk exemplaar verliest BMW geld.

Zijn tijd vooruit?

De Amerikaanse export levert niks op, en in het naoorlogse Europa is er simpelweg onvoldoende koopkracht voor een luxeproduct van dit kaliber. In 1959 staat BMW financieel met de rug tegen de muur. Een kapitaalinjectie van de familie Quandt redt de autoproducent op het nippertje, en het latere succes van de betaalbare BMW 700 en de eerste 'Neue Klasse' zet het merk stilaan weer op de rails.

> **Eenmaal in productie herwerkt BMW de auto nog eens grondig, en dat onderscheid creëert een Series I en een Series II.**

Soms komt iets te snel. Zo snel dat de wereld niet kan volgen. Misschien is dat wel het verhaal van de BMW 507? Wie zich eind jaren 1950 een exemplaar kon veroorloven,

Lanssens

RAMEN - DEUREN - LUIKEN - POORTEN

Uw stijl, ons vak.











Lanssens Ramen nv

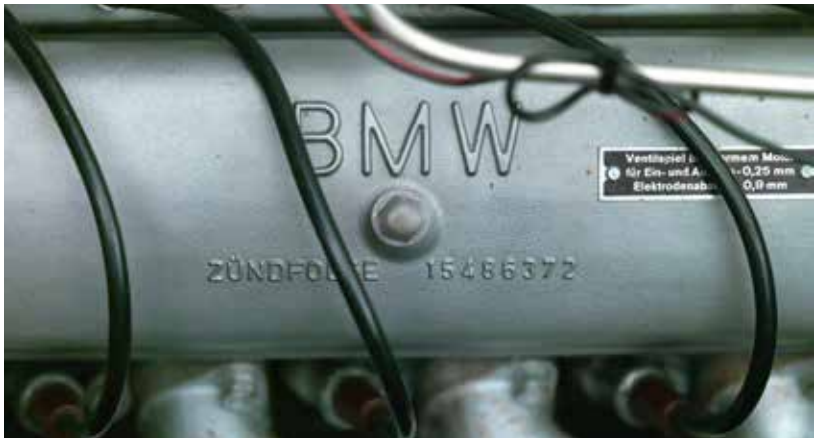
Meulebekesteenweg 6
8720 Dentergem

t 051.63.61.09

info@laramen.be
www.laramen.be

Meer realisaties ontdekken?





Het model faalt in zijn eigenlijke opdracht en jaagt BMW zelfs bijna de afgrond in, maar is van bij het begin ook een van de mooiste auto's die het merk ooit bouwde.

behoorde tot de topklasse. En tot de adel, het acteursgild of … de muziekscene. In december 1958 ziet Elvis Presley, op dat moment gelegerd in Duitsland als Amerikaans soldaat, een BMW 507 bij een dealer in Frankfurt staan. Hij maakt een proefrit en koopt de tweedehandse, witte roadster. Het exemplaar met chassisnummer 70079 heeft een verleden als testauto voor de pers en de legendarische coureur Hans Stuck won er een aantal wedstrijden mee. Elvis rijdt er dagelijks mee naar de kazerne. Onopvallend is anders, en in 1958 wordt 'de King' al overal opgewacht door vrouwelijke fans. Ze schrijven met rode lippenstift hun liefdesverklaringen en telefoonnummers op de witte lak. Elvis heeft geen zin in het eeuwige schoonmaken en laat de auto in Duitsland opnieuw spuiten. Hij kiest een fel 'brandweerwagen-rood' om de lippenstift niet meer te laten opvallen.

Pompoenloods

Na zijn diensttijd neemt Elvis de rode 507 mee naar de Verenigde Staten, en ruilt hem kort daarna in bij een Chrysler-dealer. Chassis 70079 verdwijnt van de radar, wisselt nog een paar keer van eigenaar, krijgt zelfs een andere motor ingebouwd en verzamelt uiteindelijk tientallen jaren stof in een pompoenloods, tot een Amerikaanse journalist het spoor terugvindt. In 2014 draagt de toenmalige eigenaar de auto over aan BMW Group Classic, dat hem in twee jaar tijd volledig restaureert en terugbrengt naar zijn originele witte kleur. De wagen is vandaag in het BMW Museum te bewonderen.

De iconische status van de BMW 507 is al snel in zijn bestaan duidelijk. Chassis 70223 belandt in 1959 bij de Zwitserse barones von Thyssen in Lugano. Chassis 70227 gaat datzelfde jaar nieuw naar de toenmalige Griekse kroonprins Constantijn II. De gemiddelde autoliefhebber – de initiële doelgroep uit het plan van Max Hoffman – heeft de BMW 507 eigenlijk nooit binnen bereik. Daarin schuilt de paradox van de BMW 507: het model faalt in zijn eigenlijke opdracht en jaagt BMW zelfs bijna de afgrond in, maar is van bij het begin ook een van de mooiste auto's die het merk ooit bouwde.

Die erfenis reikt ver

Wanneer BMW decennia later de Z8 ontwikkelt, grijpt het Duitse merk bewust terug naar de lijnen en de ziel van de 507. De auto die zijn tijd financieel niet overleeft, wint uiteindelijk toch, alleen op een heel andere manier dan Max Hoffman ooit voor ogen had. Soms volstaan een oog voor design en goede marktkennis niet, en gaat het over passie, creativiteit, scherpe lijnen en onvoorwaardelijke, universele schoonheid. ●

BLIND TIGER®

handcrafted gin

BRAMBLE BLOOM



Stare the Blind Tiger in the eye and you'll be roaring for more

ALCOHOLMISBRUIK SCHAADT DE GEZONDHEID | L'ABUS D'ALCOOL NUIT LA SANTÉ
LAUWBERGSTRAAT 141A, 8930 LAUWE BELGIUM

KERNKRAKERS OP EXPEDITIE NAAR DE ESSENTIE.



Hoe dieper je graaft, hoe meer je over het verleden én de toekomst leert. Dat doen wij ook bij KIXX. We graven diep tot op een plek waar niemand anders komt: de kern van jouw business, jouw markt en jouw doelgroep. We keren terug met kostbare inzichten die we omzetten in concrete marketingacties. Zo maken we van kernkracht groeikracht.

WWW.KERNKRAKERS.BE

Autobaan 5
8210 Loppem (Brugge)
+32 51 72 78 30

KIXX.
STRATEGY IN COMMUNICATION