

Streekp roduct



België heeft er een nieuw automerk bij. De naam Imperia wordt vanonder het stof gehaald en op de welgevormde kont van een hybride sportwagentje geplakt. De eerste exemplaren belanden volgend jaar op de weg, als alles volgens plan verloopt. Wij zijn in Luik al eens in de potten gaan neuzen.

Tekst: Hans Dierckx Foto's: Frieda Vanhauwaert

Het doet wat denken aan ons jongste bezoek aan Lotus in Norfolk. Het hoofdkwartier van de Engelse sportwagenbouwer ligt ergens tussen de velden, achterin de *countryside*, niet meteen een glamoureuze plek waar je de ateliers van een van 's werelds vooraanstaande sportwagenconstructeurs verwacht. De gebouwen van Imperia staan op een schijnbaar verborgen, nog deels te verkavelen industrieterrein in Angleur, aan de zuidkant van Luik tussen de

Ourthe en de Maas. Hier groeien de kiemen van een volledig Belgisch automerk. En dat is iets wat we anno 2011, op het piekleine Gillet na, al sinds mensenheugenis niet meer mochten meemaken.

Geen beginnelingen

'We hebben al een paar honderd voorbestellingen en ook enkele echte orders, zo verzekert ons Gilles Philippart, die de financiële en commerciële kant van de zaak voor zijn rekening

neemt. En dat is curieus, want de autobouwer Imperia is vandaag nog niet meer dan een lege loods, twee prototypes, waarvan één rijdend, en drie werknemers. Een zeer beperkte basis dus voor een bedrijf dat zich vanaf 2012 aan een beperkte serieproductie van de Imperia GP gaat wagen, voor een prijs van 94.490 euro. Inclusief btw, maar zonder ecopremies. Al is dat van die beperkte basis niet helemaal de waarheid. Imperia is dan wel één zaak, trek een van de binnendeuren open en je belandt

in een atelier waar het wél gonst van de bedrijvigheid. Hier werkt Green Propulsion, een spin-off van de Luikse universiteit die zich al tien jaar bezighoudt met het ontwikkelen van ecologische aandrijflijnen voor voertuigfabrikanten van over heel Europa. Het is ook Green Propulsion dat de hele technologie van dit model ontwikkelde, waarna ze op zoek zijn gegaan naar afnemers. In 2004 al trokken de Luikenaars naar enkele Engelse sportwagenbouwers, maar daar bleek destijds niemand ►►



'LIEVER EEN GEREPUTEERD MERK TOT LEVEN WEKKEN DAN EEN NIEUWE NAAM VERZINNEN'

geïnteresseerd in groene technologie. Vandaar het idee om dan maar zelf een auto te ontwikkelen, onder een eigen merknaam. Sinds twee jaar is Imperia Automobiles SA een volledig onafhankelijk bedrijf dat de productie en verkoop gaat doen van de GP, met Green Propulsion in de rol van leverancier. Dat die laatste overigens geen beginnelingen zijn, blijkt uit wat er in een hoekje van de garage staat. We hebben moeten beloven geen namen te noemen, maar daar zien we wel een model van een van de grootste autobouwers wereldwijd op de proefbank draaien, met aan boord een hybride aandrijflijn. Het bedrijf heeft in totaal al een vijftiental technische prototypes gebouwd voor grote constructeurs.

Samenraapsel

Ook de Imperia GP, de auto waarom het uiteindelijk allemaal draait, zal een hybride zijn. Van 0 naar 100 km/u in 4 seconden voor een CO₂-uitstoot van minder dan 50 g/km, het zijn alvast theoretische cijfers waarop elke autobouwer jaloers kan zijn. Nochtans is de technologie anno vandaag niet meer zo exotisch. De GP is opgevat als een parallelle plug-inhybride. Zoals een Prius dus, maar dan met een stekker. De verbrandingsmotor komt van bij BMW, het is de 212 pk sterke 1,6 liter-turbo van de Mini John Cooper Works. En daarnaast worden de

achterwielen aangedreven door een 120 kW sterke elektromotor. Eigenlijk wilden ze een V4-motor voor het sportievere geluid, maar dat is er niet van gekomen. De motor hangt aan een gerobotiseerde bak met vier verzetten, maar het echte innovatieve zit in de hybride architectuur, aldus Philippart. Omdat de patenten nog niet helemaal rond zijn, kan hij er echter jammer genoeg nog niets concreet over zeggen.

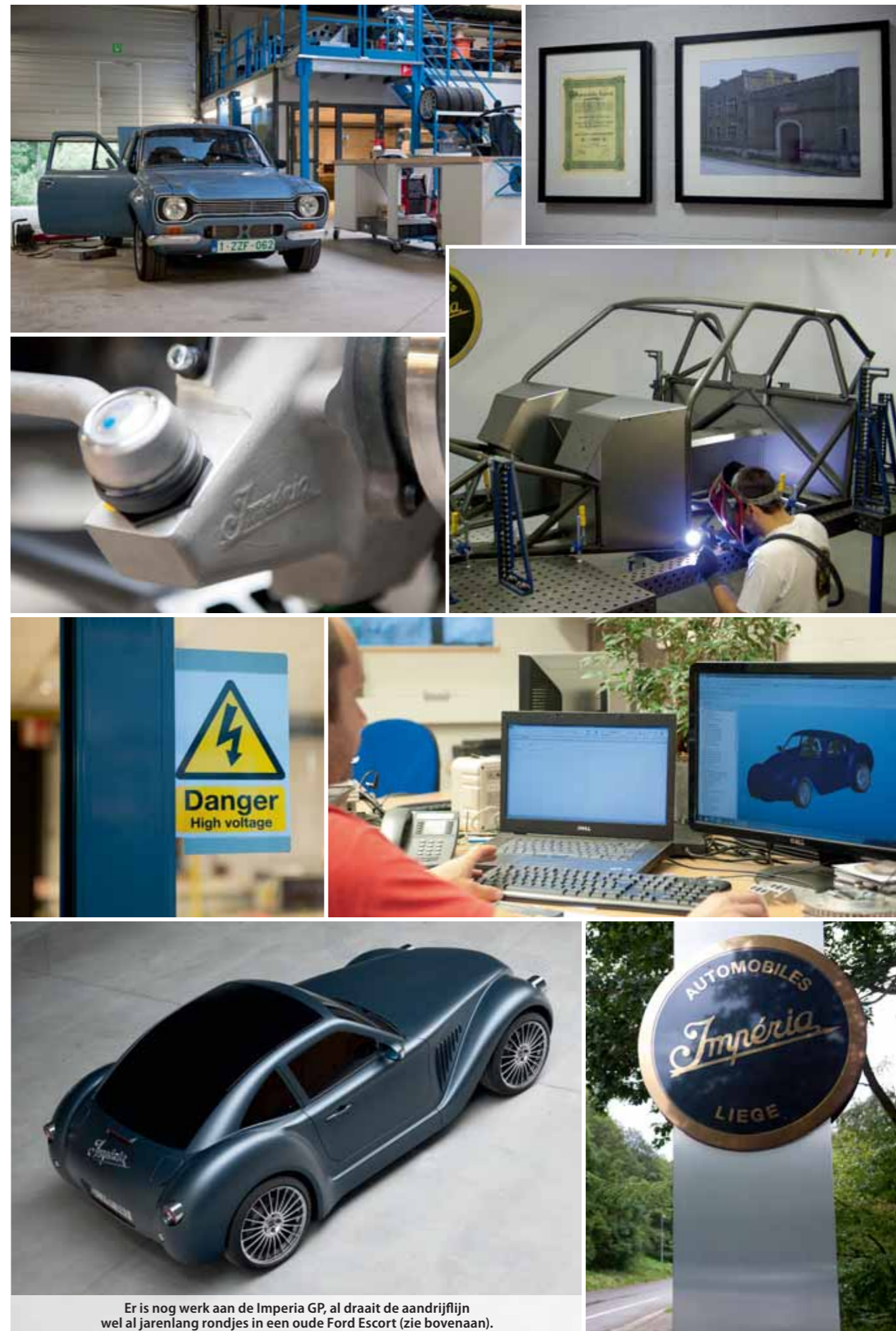
Anderhalve auto staat er momenteel te bewonderen in Luik. Een maquette op ware grootte, het matgrijze exemplaar dat je in deze reportage ziet en dat in januari ook op het Brusselse autosalon stond, en een rijdend chassis dat later in Zweden en Spanje tests onder extreme weersomstandigheden zal ondergaan. Er komt nog een derde prototype om het interieur te ontwikkelen.

Dat Imperia en Green Propulsion zo opvallend kleinschalig zijn, ligt voor een groot deel aan het feit dat de auto eigenlijk een samenraapsel is van een heleboel elders ontwikkelde componenten. De motor komt dus van BMW, het chassis is door een Frans bedrijf ontwikkeld, specialist Sobelcomp bouwt het polyester koetswerk en op de schappen zien we dozen en kratten van ronkende namen als Recaro, Eibach en Brembo. 'Beproefde technologieën, op dat vlak is het niet onze bedoeling te innoveren.' Op het tweede prototype, dat voor de rijtjests

gaat dienen, ontwaren we duidelijk de eenvoudige structuur met een buizenchassis, met rondom dubbele wishbones, de vooraan in de lengte geplaatste 1.6 en achteraan de ruimte waar de lithium-polymeerbatterijen gaan komen. Aan het stuur zien we schakelpeddel, en richtingaanwijzers die we kennen uit Citroëns en Peugeots.

Hybride oldtimer

Maar eigenlijk hebben ze al vele duizenden kilometers afgemaald. Twee meter verder staat in de werkruimte van Green Propulsion ook een lichtblauwe Ford Escort Mk1 uit 1970, met proefritplaten. Een oldtimer, maar onder zijn klassieke lijnen schuilt op de verbrandingsmotor na de volledige hybride transmissie die ook de Imperia gaat voortbewegen. En waarmee deze oude knar van 0 naar 100 km/u gaat in 5 seconden. 'We rijden er al drie jaar lang quasi elke dag mee', aldus Philippart. 'Er zijn verschillende redenen waarom we voor dit model gekozen hebben. In de eerste plaats wilden we geen bestaande klanten tegen de schenen schoppen, daarom deze Escort die eerder als mooie klassieker dan als een specifiek model wordt gepercipieerd wordt en daardoor ook neutraler is. Daarnaast zijn de afmetingen en het gewicht bijna dezelfde als die van de Imperia. En je vindt nog gemakkelijk wisselstukken voor zo'n oude Escort.' ►►



Er is nog werk aan de Imperia GP, al draait de aandrijflijn wel al jarenlang rondjes in een oude Ford Escort (zie bovenaan).

Minerva of Imperia?

Ook de Imperia GP zal klassieke lijnen torren, van de hand van onze landgenoot Denis Stevens. 'Het design moest het oude Imperia weer tot leven wekken, daarom dat we absoluut die onafhankelijke spatborden, dat grote radiatorrooster en die zijdelingse koelsleuven erbij wilden. Voor een soort neo-retrolook, dus. Anders zou de link met de merknaam niet logisch zijn. En het is ook een kwestie van centen: klassieke lijnen zijn tijdloos en moeten dus niet om de twee of drie jaar worden opgefrist.'

Hoe ze eigenlijk bij de merknaam Imperia zijn uitgekomen? Philippart: 'Tot de jaren '30 hadden de Belgische autobouwers internationaal een zeer sterke reputatie, die met de Tweede Wereldoorlog verloren is gegaan. Dat wilden we weer tot leven wekken, liever dan een nieuwe naam te verzinnen.' Aangezien de naam Minerva niet beschikbaar was, kwamen ze bij Imperia uit. Met de leuke bijkomstigheid dat dat merk destijds ook uit het Luikse kwam en

dat verre voorvader Henri Pieper begin 20ste eeuw al een hybride aandrijving had uitgedokterd (zie kader).

Geld zoeken

Vanuit het niets een autoproducent worden, een mens zou het niet mogelijk achten in tijden dat zelfs de grootste spelers er soms niet in slagen winst te maken met hun producten. Kan het eigenlijk wel, een volledige auto ontwikkelen en met een jaarproductie van 200 exemplaren rendabel zijn? 'Om investeerders aan te trekken moet je wel een winstgevend *business plan* hebben. Nu, jullie weten net zo goed als ik dat je als autobouwer, tenzij je Porsche bent of zo, geen astronomische bedragen binnenrijft per verkochte auto. Maar kijk naar Tesla, dat ook technologie verkoopt aan Daimler en Toyota. Imperia gaat dat ook doen, we hebben zelfs een contract binnen met een grote constructeur uit Zuid-Europa, maar we hebben genoeg papieren moeten tekenen om geen namen te noemen (*glimlacht*).

Al is het eerste doel weldegelijk een klein volume auto's met winst te verkopen.' Philippart maakt de vergelijking met Wiesmann, dat toevallig een gelijkaardige designtaal hanteert, maar met een jaarlijks volume van 300 modellen ook zelfbedruipend is.

Tesla heeft hij al genoemd, samen met Fisker de belangrijkste jonge autobouwer die enthousiast op de groene golf surft. Of ze een parallel durven te trekken? 'In België is het moeilijk om fondsen te vinden, vergeleken met de VS waar Tesla en Fisker om de zoveel tijd honderden miljoenen dollars kunnen gaan lenen bij de overheid. Tesla had ook al honderden auto's verkocht voordat ze er één gebouwd hadden. Bovendien vind je daar veel meer risicokapitaal, in Silicon Valley bijvoorbeeld.'

Geld vinden bleek in België veel moeilijker, vooral doordat Imperia tot voor kort nog geen auto kon tonen. En dat er in 2008 een financiële tsunami losbarstte, heeft ook niet bepaald geholpen. Tijd om namen te noemen: wie betaalt hier de facturen? 'Belgische privé-

fondsen en een buitenlandse investeerder, terwijl we parallel een lening hebben gekregen van het Waalse Gewest. Om de productie op te starten gaan we in een tweede ronde kapitaal ophalen.'

Leve het internet

De nog verdacht lege productiehal moet tegen eind dit jaar stilaan gevuld raken. Met een twintigtal mecaniciens, bijvoorbeeld, die de auto op een kleine productielijn met vijf of zes posten met de hand gaan bouwen. 'De eerste zes maanden zal het vooral een kwestie van leren zijn, dan zullen we nog niet veel auto's bouwen. De bedoeling is in eerste instantie alleen de Belgische markt te bedienen, kwestie van het overzicht te bewaren.'

Nochtans zou er wereldwijd best wel interesse zijn voor de Imperia, vooral uit de VS en de Emiraten, curieus genoeg. Met dank aan het internet ook, via sites en blogs verspreidt nieuws zich snel. Zelf hebben ze, behalve enkele persberichten en een bescheiden aanwezigheid op

het Brusselse autosalon, nog geen proactieve communicatie gedaan over de GP.

Geloofwaardigheid

De hamvraag is natuurlijk of het wat wordt. Eerst zien en dan geloven, niet? We hebben al veel autobouwers met mooie prototypes ontdekt, die dan nadien toch in een doodlopend straatje halthouden. Dat er op het moment van ons bezoek nog geen rijdend exemplaar was, doet ook geen goed aan de geloofwaardigheid. Maar die gedachte moeten we ook omdraaien. We wilden er immers zelf al vroeg bij zijn en het ontstaan van een nieuw Belgisch automerk van bij de ontwikkelingsfase bijwonen, dus dan mogen we niet moeilijk doen over het feit dat nog niet alles in kannen en kruiken is. De auto zelf ziet er in elk geval zeer veelbelovend uit.

De invloedrijke Amerikaanse blog Jalopnik schreef in februari ietwat sceptisch: 'wij kraken een Orval als de Imperia ooit op de weg belandt.' Wij zetten er vast ook enkele koud. ■

Het oude Imperia

Het nieuwe Imperia gaat niet voorbij aan de geschiedenis van de merknaam. De Belgen kochten zelfs een oude TA-11 Jupiter uit 1939 over van een Zwitser, die er meer dan zestig jaar mee had gereden en de auto aan hen kwijt wou omdat hij er om medische redenen niet meer mee kon rijden.

Het merk was een van de exponenten van de toonaangevende Belgische auto-industrie van voor de Tweede Wereldoorlog. Stichter Adrien Piedboeuf bouwde zijn eerste auto in 1906, maar Imperia zou pas groeien nadat het in Nessonvaux, tussen Luik en Verviers, een autofabriek overneemt van Henri Pieper, die met zijn gepatenteerde Auto-Mixte al een vroege hybride transmissie heeft uitgevonden. De fabriek in Nessonvaux is vooral bekend voor zijn testbaan, die uit plaatsgebrek bovenop de gebouwen was gelegd. Een unieke architectuur die het enkel deelt met de Lingotto-fabriek van Fiat in Turijn en Palacio Chrysler in Buenos Aires. Een 20.000-tal auto's bouwde Imperia tussen 1906 en 1940, met soms vernieuwende technologie aan boord. Baron de Tornaco wint in 1922 op Spa zelfs een voorloper van de Grand Prix van België aan het stuur van een Imperia. Met, stel je voor, een halfuur voorsprong op de tweede.

Het is vooral onder de Nederlandse eigenaar Mathieu Van Roggen dat het merk hoge toppen scheert. Eind jaren '20 bouwde het 500 auto's per jaar en fusioneert zelfs met



Minerva, die andere grote Belgische autobouwer. Daarna slaat echter de financiële crisis toe en bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog neemt de Duitse bezetter de boel over. Na 1945 wil Volkswagen zowaar Kevers komen maken in de fabriek, maar de arbeiders willen niets meer met onze oosterburen te maken hebben. Het worden Standards en Triumphs onder licentie. In 1958 gaat de fabriek definitief toe.

