

exclusief autovisie

Internationale jury van 48 meest gezaghebbende automobi

PEUGEOT 504 AUTO

Gaandeweg is de door Autovisie georganiseerde „Auto van het Jaar“-verkiezing uitgegroeid tot één der allerbelangrijkste evenementen op internationaal automobieligebied. Wat zes jaar geleden in alle bescheidenheid werd opgezet, heeft zichzelf op autonome wijze verheven tot een gebeurtenis van de eerste orde. Dit jaar heeft de jury van 48 van de meest gezaghebbende automobielijournalisten uit 13 landen de Peugeot 504 tot „Auto van het Jaar“ gekozen. De meerderheid van stemmen voor de Franse wagen is ondubbelzinnig, alhoewel niet zó absoluut als de meerderheid,

DIT ZIJN DE VIJF OPMERKELIJKSTE WAGENS VAN 1968

1. Peugeot 504 119 pt. = 49,58% *)
2. BMW 2500/2800 77 pt.
3. Alfa Romeo 1750 76 pt.
4. Saab 99 72 pt.
5. Jaguar XJ6 68 pt.

*) percentage van het totaal te behalen aantal van 240 punten



dec. 1968.

Journalisten uit 13 landen kiest:

VAN HET JAAR 1968

waarmede vorig jaar de NSU Ro 80 verkozen werd.

De Peugeot verwierf 119 van de totaal maximaal te behalen 240 punten, dat is 49,6 procent. Een extreem hoge puntenwaardering voor één enkele auto was dit jaar ook niet zeer waarschijnlijk: 1968 zal de historie ingaan als een relatief rijk autojaar, waarin veel nieuwe modellen uitkwamen. En zoiets zet onvermijdelijk een stempel op een verkiezing als deze. In dit licht bezien is het stemmentotaal dat de Peugeot 504 verwierf dan ook niet alleen zeer veelzeggend, maar zelfs bepaald imposant.



De Peugeot 504 is in zekere zin een beetje onverwacht Auto van het Jaar 1968 geworden. Immers — het is op de keper beschouwd in het geheel geen bizar-originele automobiel. Eerder ouderwets-degelyk, (wat wat anders is dan degelyk-ouderwets), en onrevolutionair. In dit opzicht vormt deze Auto van het Jaar een uitzondering in de reeks, die tot nog toe vrij veel tamelijk opzienbarende automobielen telde. Zoals vorig jaar, toen de NSU Ro 80 de erepalm wegdroeg, een auto met vele nog nimmer eerder vertoonde details.

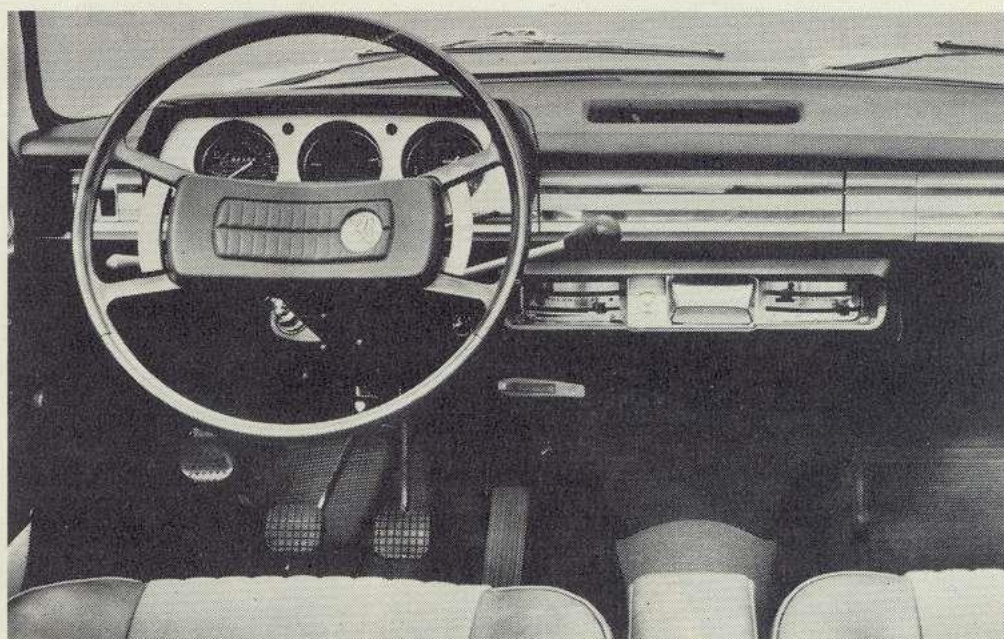
Misschien maakt dit alles de eretitel van Peugeot eigenlijk nog wel veel waardevoller. De Peugeot werd géén Auto van het Jaar doordat hij qua uiterlijk of qua technische specificatie epateerde — hij werd verkozen om het complex zijner eigenschappen, het totaal van zijn hoedanigheden. Als een automobiel dát voor elkaar weet te brengen, dan is er voorwaar sprake van een harmonische, uitgebalanceerde gebruikswagen!

Tekenend is ook — en hier klappen we even uit de school — dat de Peugeot ondanks zijn eerste plaats niet de auto was, die de meeste „vijfjes” heeft vergaard: zoals U weet waardeert de jury zijn keuze met één der cijfers tussen één en vijf, waarbij vijf de hoogste waardering aangeeft. Het

was wél de automobiel, die verreweg het meest constant scoorde. Op welhaast élk jurylid (met bijzonder weinig uitzonderingen) heeft de 504 kennelijk een stevige indruk gemaakt.

We hebben, traditiegetrouw, weer een aantal markante uitspraken uit de juryrapporten gehaald — U vindt ze elders op deze pagina afgedrukt. Tekenend is, dat daaruit steeds weer waardering spreekt voor de uitgebalanceerde, afgewogen en harmonische totaliteit, die deze auto is.

De uitslag vertoont een uitgesproken merkwaardigheid. Waar namelijk de Peugeot met 119 punten een ruime meerderheid haalt (bijna de helft van het totaal haalbare maximum aan punten) zitten de vier „volgende” wagens er verrassend „op een kluitje” achteraan. Tussen de BMW 2500/2800, de Alfa Romeo 1750, de Saab 99 en de Jaguar XJ6 zit niet méér dan negen punten verschil onderling. We kunnen



Enkele markante uitspraken uit de juryrapporten

- De Peugeot 504 is één van de weinige werkelijk nieuwe wagens, die in het afgelopen jaar zijn geïntroduceerd. In deze auto zijn prestaties, comfort, betrouwbaarheid en gunstige prijs op lofwaardige wijze verenigd.
- Een harmonieus uitgebalanceerd ontwerp: geen enkele eigenschap is extra benadrukt of verdoezeld ten gunste of ten koste van andere kenmerken. De auto is ruim, gerieflijk, mechanisch verfijnd en niet luidruchtig, snel en bovendien veilig. In esthetisch opzicht is de 504 bijzonder geslaagd, zij het dat de vormgeving van de achterzijde kritiek zou kunnen ontmoeten. Voor een redelijke prijs zijn de beste Peugeot-tradities in deze wagen verwezenlijkt.
- In deze auto culminereren alle bekende Peugeot-eigenschappen, waarbij het prestatieniveau, de binnenruimte en de achterwielophanging nog boven het gemiddelde zijn verbeterd.
- Een bijzonder knappe creatie, die merkwaardig genoeg berust op traditionele constructiedetails.
- Een verstandig gebouwde wagen, die uitblinkt in eigenschappen als comfort, geruisloosheid en prestatie: zonder in extreme constructies te vervallen heeft de 504 het Peugeot-imago een nieuw gezicht gegeven.
- Niet in de eerste plaats een Franse wagen, meer een uitgesproken Europese automobiel, die tegen zijn grootste concurrenten is opgewassen.
- Een Pininfarina „huls” met een Peugeot „vulling” vormt een gelukkige combinatie, die zonder meer garant staat voor een topconstructie.
- Goed gebouwd en evenredig afgewerkt: beslist de beste all-round productie-wagen van 1968. Voor een 1800 cc familiewagen liggen de prestaties op een zeer redelijk niveau, terwijl ruimte, comfort, wegligging en handelbaarheid boven kritiek verheven zijn.
- De Peugeot 504 biedt van alle nieuwe creaties van het Jaar 1968 veruit het „meeste auto voor het geld”.
- De verrassend originele vormgeving doet plezierig aan in een tijd waarin auto's steeds meer op elkaar gaan lijken.
- Gezien tegen de achtergrond van de vakbekwaamheid waarmee de 504 is gemaakt, de kennelijke duurzaamheid en de grote mate van „ingebouwd” comfort, biedt de wagen een goede tegenwaarde voor zijn prijs. Bovendien is hij in technisch opzicht zeer verfijnd en gezond van conceptie.
- De 504 is gezinszins verbazingwekkend, maar wel zéér verleidelijk.

Dit is de felbegeerde trofee, die ieder jaar door Autovisie wordt aangeboden aan de fabrikant van de door de internationale jury verkozen „Auto van het Jaar”. Deze trofee, die bestaat uit een zwaar verzilverd kroonwiel en pignon op een ebbehouten voetstuk, werd ontworpen door Fred Julsing Sr. en uitgevoerd door de Alkmaarse edelsmid J. Mantel.

Het ligt in de bedoeling dat deze onderscheiding, vergezeld van een certificaat, officieel zal worden uitgereikt door de hoofdredacteur van Autovisie aan de heer François Gautier, President-Directeur-Generaal van de S.A. Automobiles Peugeot tijdens een feestelijke bijeenkomst in het Hilton Hotel te Amsterdam op donderdag 13 februari 1968.

Het is een tastbaar bewijs van de hoge erkenning, die dit door Peugeot uitgebrachte model heeft gekregen.

Op het voetstuk van de trofee is de volgende tekst aangebracht:

DISTINCTION
„L'AUTOMOBILE DE L'ANNÉE
1968
à la S.A. Automobiles Peugeot
pour sa
PEUGEOT 504
éluë par un jury international de
journalistes de l'automobile,
comme étant la voiture la plus éminente de
l'année 1968.
Offerte par: Autovisie - Hollande

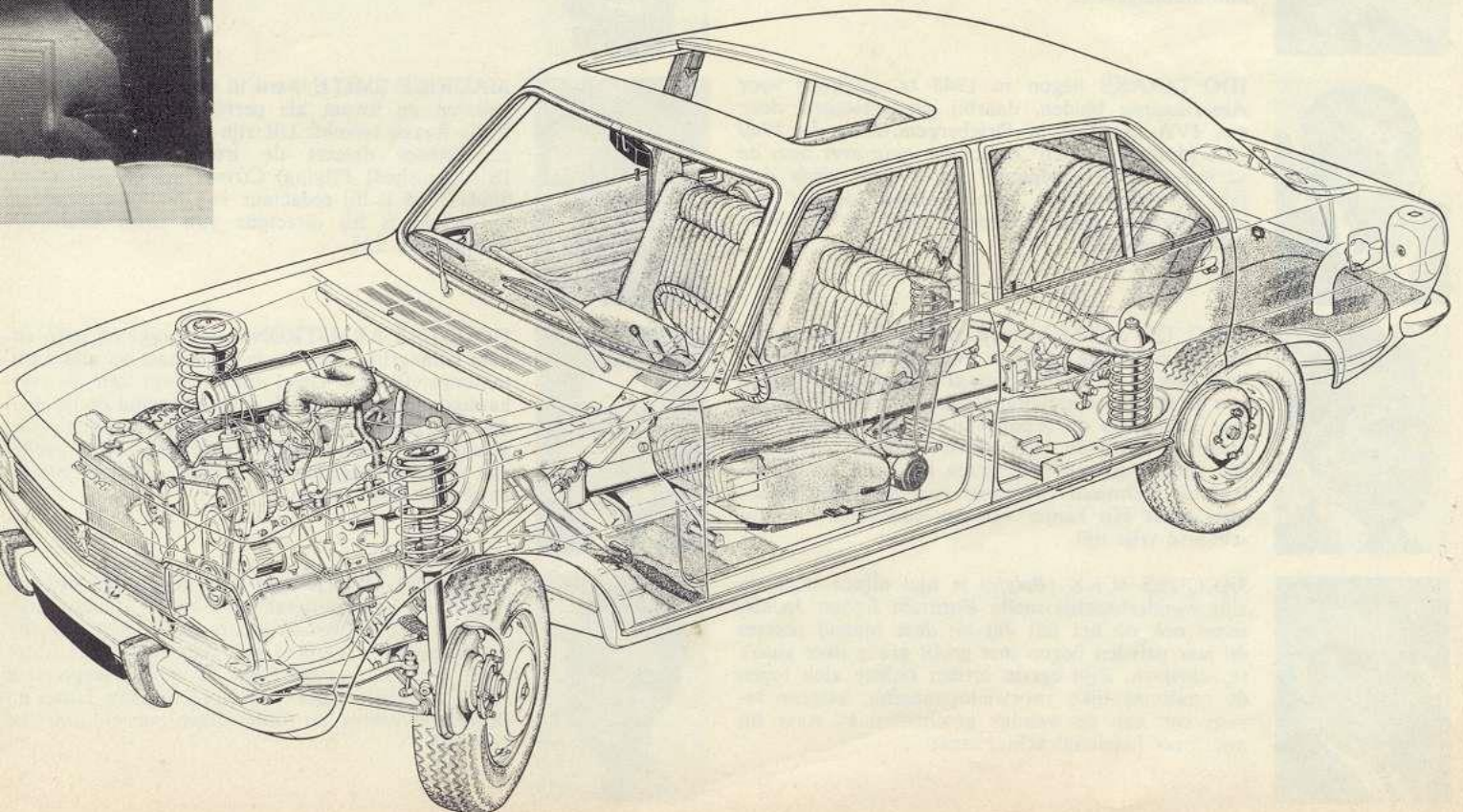
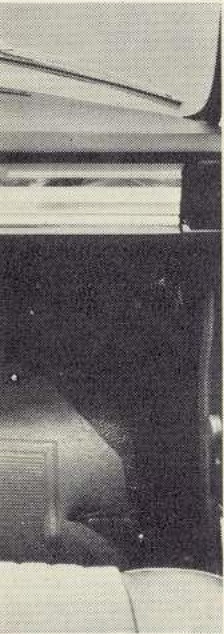
stellen, dat deze vier wagens vrijwel evenhoog aangeslagen werden door de toch zo kosmopolitische jury. Des te merkwaardiger, als men bedenkt, dat het alleen al qua prijs bepaald uiteenlopende automobielen zijn.

Wat nóg verbazingwekkender is (maar dat leest U in de tabelletjes niet) is, dat „onder” dit viertal weer „een hele tijd niets komt”. Het is echt wel zo, dat de vijf wagens van het lijstje bepaald de hele oogst aan „uitspringers” van het hele aan nieuwe auto's toch zo rijke jaar 1968 zijn.

We geloven, dat deze zaken bewijzen, dat de criteria, die we imperatief stellen aan de juryleden, goed gefundeerd zijn. Geen wagen krijgt de kans door één of andere, zeer bizarre of buitengemeen opvallende eigenschap een „onredelijk” hoog aantal punten te scoren. Een auto moet echt all-round zijn om een kans te maken de eretitel deelachtig te worden.

U weet, de criteria, die de jury bezigt zijn: algehele vormgeving, technische conceptie (waarbij speciaal aandacht ook aan de veiligheid wordt geschonken), „value for money”. Alleen een wagen, die op alle drie deze punten opmerkelijke dingen te bieden heeft, „valt in de prijzen”, zoals dat met een sportterm heet.

Ook dit jaar werd weer uitdrukkelijk vastgesteld, dat uitsluitend automobielen, die daadwerkelijk in het jaar 1968 werden geïntroduceerd als produktiewagen, in aanmerking kwamen voor mededinging. Dat wil zeggen, dat wagens, die laat in november voor het eerst het licht der openbaarheid zagen, niet konden mededingen: beoordeling van een wagen, die slechts „als plaatje” bekend is geworden, heeft geen enkele zin — op z'n minst moet elk jurylid de kans hebben gehad op gedegen wijze met de wagens, die in aanmerking komen, kennis te maken. Dat wil zeggen, dat dit jaar enkele auto's hebben meegedongen, die nog eind 1967 geïntroduceerd werden, doch pas in 1968 nader bekend zijn geworden. En het wil ook zeggen, dat sommige wagens, die in 1968 zijn geïntroduceerd (zoals bij voorbeeld de Honda 1300 of de Audi 100) niet hebben medegedongen. Zij zullen als de oogst van volgend jaar worden beschouwd.



DE WIJZE MANNEN

Jury „Auto van het Jaar”



J. KOOLHAAS REVERS (*Nederland*) is er met zijn 77 levensjaren niet weinig trots op als de oudste actieve autojournalist van ons land te boek te staan. Kwam na een militaire carrière als beroepsofficier in 1931 in contact met de journalistiek en heeft dit tot nu toe niet betreurd. Huidige functie: hoofdredacteur „Auto- en motortechniek”.



IR. J. W. VAN WAMELEN mag evenmin een nieuweling in het vak genoemd worden. Vond het eveneens nodig om in de crisisjaren zijn geluk te beproeven met het schrijven over auto's. Loopbaan sindsdien excelsior, culminerend in functies als hoofdredacteur van „De Auto” ('39-'51), „Auto-revue” ('51-'56) en vervolgens als free-lance deskundige en journalist.



PIET OLYSLAGER zal ons in de hopelijk zeer verre toekomst weliswaar geen vliegmachien nalaten, maar wél een indrukwekkend aantal technische publikaties over automobieltechniek in verschillende talen. Heeft kantoren in ons land, Engeland en Frankrijk; is vooral bekend als samensteller van de beroemde „Vraagbaken” en studiewerken op automobielgebied.



IDO IZAAKS begon in 1945 te schrijven voor Amerikaanse bladen, daarbij geruggesteund door een IVA-opleiding in Driebergen. Hielp in 1949 „De Motorkampioen” oprichten, ging over naar de verwante „Autokampioen” en is daar sinds drie jaar hoofdredacteur. Is niet alleen ido-laai van automobielen, maar waardeert alles wat het leven plezierig maakt.



NICO DE JONG behoeft nauwelijks introductie als immer-luchtig schrijver over grofstoffelijke zelfbewegers in dit blad. Kreeg al lang geleden genoeg van de strakke maatschappelijke keurslijven, huwde een journaliste en begon van de weeromstuit ook maar te schrijven. Verzamelt sindsdien minstens één rimpel en een paar gram autobuik per kwartaal als technisch redacteur van Autovisie, benevens zeker één kanjer van een snoekbaars in zijn schaarse vrije tijd.



JACQUES ICKX (*België*) is niet alleen trots op zijn wonderbaarlijk-snelle Formule 1-zoon Jackie, maar ook op het feit dat hij deze maand precies 40 jaar geleden begon met groot gezag over auto's te schrijven. Zijn eerste artikel richtte zich tegen de onafhankelijke voorwielophanging, hetgeen tevens een van de weinige geschriften is, waar hij niet meer helemaal achter staat ...



PAUL FRÈRE, nog niet lang geleden autocoureur van grote reputatie, deelt deze hobby al sedert 1946 met een iets minder gevaarlijke toewijding aan de autojournalistiek. Een overwinning op Le Mans in 1960 en het presidentschap van de Belgische vakjournalisten-organisatie markeren zijn succes langs deze levenspaden voldoende.



GASTON ASSELBERGS karakteriseert zijn nationaliteit zelf als „Belgo-Hollandaise”. Dat is niet zo verwonderlijk als men bedenkt dat hij zijn HTS-opleiding in Nederland kreeg en altijd als een fervent verdediger van het Vlaamse taaleigen bekend heeft gestaan. Asselbergs gaat door het leven als onafhankelijk technisch automobieljournalist.



TOM WISDOM (*Engeland*) bereikt als auto-adviseur van de gigantische Daily Mirror-groep een zeer groot lezerspubliek en blijft als directeur van de British School of Motoring bijzonder goed bij de tijd. Als journalist, als schrijver van boeken, maar ook als coureur en rallyrijder heeft hij een grote reputatie van vakmanschap opgebouwd.



MAURICE SMITH werd in de autostad Coventry geboren en kwam als perfectionist al gauw bij Rolls Royce terecht. Uit zijn R.A.F.-tijd als wing-commander dateert de trotse lettercombinatie D(istinguished) F(lying) C(ross) achter zijn naam. Sinds 1955 is hij redacteur van het blad Autocar; bovendien is hij directeur van Iliffe Transport Publications Ltd.



DOUGLAS ARMSTRONG ontbreekt bij geen enkele belangrijke race en is vaste gast op alle autotentoonstellingen. Geen enkel aspect van de veelkantige autojournalistiek is hem vreemd en hij doet daarvan melding in een groot aantal publiciteitsorganen. Bovendien is hij een autoriteit op het gebied van uitgelezen spijzen en dranken, liefst in combinatie met verre reizen.



MAXWELL BOYD was een goed-ingevoerd reclame- en modiefotograaf tot hij zo onverstandig was om zijn hobby — autoraces — met zijn vak te combineren. Werd al snel redacteur van „Auto-sport” en was van het begin af aan correspondent voor Autovisie. Werkt ook voor Sunday Times en Britse televisie; is het fotograferen bepaald nog niet verleerd.



RONALD BARKER wenst vooral genoemd te worden als bezitter van een aantal verrukkelijke antieke auto's, waarmee hij zich in de merkwaardigste evenementen stort. Zijn carrière wordt gekenmerkt door de techniek, waarin hij onder meer als Grand Prix-monteur zijn kwaliteiten bewees. Als journalist werkte hij een tiental jaren voor „Autocar”, schreef hij boeken en beweegt hij zich thans als free-lance door het vak.



JOHN BOLSTER is behalve als roadtester voor „Autosport” bekend om zijn gevoel voor decorum, dat hem als een getrouwe replica van Sherlock Holmes op bijna iedere foto herkenbaar maakt. Hij was een succesvol coureur ... tot hij in 1949 zijn nek brak en besloot dat hij het gerust wat kalmer aan kon doen. De foto is een van de weinige die er van hem zonder de karakteristieke pet bestaan.



CHARLES BULMER werkte lange tijd als ontwikkelingsingenieur in de luchtvaartsector, maar werd in 1960 toch bekeerd tot het autovak als technisch redacteur van „Motor”. Voordien had hij al naam gemaakt als succesvol deelnemer aan races, rallyes, heuvelklims en zuinigheidsritten. Achter zijn naam vermeldt hij gewoonlijk als hiërogliefen BSc, C. Eng, AFRAeS.



MARCEL REICHEL (*Frankrijk*) steekt onze eigen Koolhaas Revers aardig naar de kroon met een leeftijd van 73 jaar. In 1924 al kwam hij na een technische en militaire opleiding in de auto-journalistiek terecht. Sinds die tijd heeft de auto het grootste deel van zijn leven in beslag genomen; uit de lange rij functies vermelden we slechts die van secretaris-penningmeester van de Internationale Federatie van Automobielljournalisten.



EDOUARD SEIDLER is de Autovisie-lezers ongetwijfeld bekend als bekwaam interviewer van verschillende grote mannen in de auto-producerende wereld. Hij doet dat in zijn functie als hoofd van de autosectie van de Franse krant l'Equipe. Schreef boeken en behaalde onder meer een graad in ... de politieke wetenschappen.



BERNARD CAHIER. Bekend als veelzijdig automobielljournalist met meer dan middelmatig gevoel voor humor. Is sinds jaar en dag vast correspondent van Autovisie, vindt verder dat er over hem niet veel meer geweten hoeft te worden.



ALAIN BERTAUD heeft zich dit jaar bij het bereiken van de veertigjarige leeftijd definitief teruggetrokken uit de autosport, waarin hij goede resultaten behaalde in grote „klassiekers” als Luik-Sofia-Luik en de 24 uren van Le Mans. Zo mogelijk met nog meer geestdrift dan voorheen zal hij voortaan uitsluitend inhoud geven aan het hoofdredacteurschap van „Moteurs” waarvoor hij als roadtester al sinds 1954 werkt.



REINHARD SEIFFERT (*W.-Duitsland*) is al sinds 1956 redacteur van het befaamde blad „Auto, Motor und Sport”, hetgeen tamelijk verwardelijk is als men bedenkt dat hij niet alleen technische wetenschappen, maar ook psychologie en filosofie heeft gestudeerd. Misschien is hij daarom wel zo'n „leesbaar” en gewaardeerd journalist, benevens schrijver van een boek als: „Beter rijden — geen geheim”.



GÜNTHER MOLTER kan het niet eens zijn met zijn vermelding in deze kolommen. Hij vindt dat een jury anoniem moet blijven, want het gaat slechts om het resultaat. Volgens principiële Günther moet men maar aannemen dat „Autovisie” de juiste mensen voor haar jury heeft weten te vinden. (Dat is zo, daarom zit Molter er ook in! Red.)



RAINER GÜNZLER vertoont zijn karaktervolle gelaatstreken nogal eens op de Duitse beeldbuis, terwijl zijn stemgeluid ook via de radio in vele huiskamers klinkt. Hij is een soort Duitse Frans Henrichs met een grote kennis over ijshockey, boksen, voetbal en ... autosport. Bovendien heeft hij sinds 1954 enige honderden autotests voor de TV gebracht.



OLAF BARON VON FERSEN werd geboren in Estland, maar maakte in Duitsland al spoedig kennis met de automobielljournalistiek. Baron Olaf deed zeer veel ervaring op in dienst van het agentschap United Press, werd in 1957 perschef van de Lloyd-fabrieken, kwam kort daarna de staf van „Automobil” versterken en koos in 1963 voor het zelfstandige free-lance-bestaan.



HANS SIMON kwam 43 jaar geleden wèrkelijk in een auto ter wereld en zijn beroepsvoorliefde is dus bijna een jeugdtrauma te noemen. Niettemin maakt hij een zeer evenwichtige indruk; óók als hoofdredacteur van het Duitse automobiellclubblad „Motor, Reise, Revue”.



F. GERT POHLE schreef een boek over „Defensief Rijden” en doet dat kennelijk zelf zo goed, dat hij voor het blad „Die Welt” zo'n 80.000 kilometer per jaar aflegt in zeker 40 verschillende wagens. Zo gaat dat met Pohle al twintig jaar lang en hij heeft er nog steeds een niet-agressief plezier in.



FLAVIANO MOSCARINI (*Italië*) is beminnelijker dan de foto doet denken. Hij is zó helemaal „auto”, dat zijn persoonlijkheid het best wordt geschetst met de vermelding van een paar (!) functies: hoofdredacteur „Auto Italiana”, adj.-hoofdredacteur „Quattroruote”, lid van de technische commissie van het ministerie van verkeer, voorzitter van de Vereniging van Automobielltechnici, enzovoort, enzovoort.



PIERO CASUCCI verzorgt wekelijks een autorubriek voor de radio, treedt op als producer en commentator voor de Italiaanse TV (voor verkeersdocumentaires bij voorbeeld), heeft een grote naam als autosportverslaggever en is reisredacteur voor „Quattroruote”.



FRANCO LINI is een heel bekende en veelgenoemde figuur geworden als race-manager voor Ferrari. Zózeer werd zijn naam aan het steigerende paard verbonden, dat men vergat dat hij voordien een zeer succesvol autosportjournalist was geweest. Inmiddels is debeweeglijke Lini weer eigen baas als medewerker aan „Autosprint” en correspondent voor l'Equipe. Hij ziet zijn deskundige pennevrouwen in vele Westerse talen en zelfs in het Japans vertaald.



GIANNI ROGLIATTI verliet in 1946 zijn geboorteplaats Turijn (nomen est omen), maar bleef in het verre Argentinië toch aan auto's en zijn vaderland denken. Hij stond al spoedig als correspondent voor „La Gazzetta dello Sport” op de betaaltrol, keerde in 1960 terug onder Romeinse zon en is op het ogenblik technisch redacteur van „l'Automobile”, medewerker aan „La Stampa” en correspondent voor buitenlandse bladen.



MARIO POLTRONIERI vergaarde voor Abarth meer dan honderd nationale en internationale records, ontdekte in 1960 dat hij zijn kennis van het autorijden zeer bekwaam in woord en geschrift kon omzetten en werd snel bekend als roadtester, sportjournalist en tv-commentator. Hij verhuurt zijn niet geringe talenten aan dag-, week- en maandbladen.



ETIENNE CORNIL is Belg van geboorte, maar heeft zijn hart verloren aan een Italiaanse brunette, de Italiaanse zoon en ... de Italiaanse auto's. Etienne is een klein baasje, maar zijn woordgebruik is gróóts, hetgeen in Autovisie is te constateren wanneer zijn barokke regelen de vertaling overleven. Het is vaak kiezen bij Cornil: de fraaie taal moet het bij de bewerking vaak verliezen van de onmiskenbare deskundigheid.



SERGIO FLAVIA DEL CORE is nog jong (33), maar kan al een indrukwekkende lijst verrichtingen en verworvenheden tonen. Hij werkt in Rome als correspondent voor buitenlandse bladen als het Amerikaanse „Automotive News”, is in dezelfde kwaliteit verbonden aan Italiaanse organen en werd sinds kort zakelijk leider van het blad „Motor”.



HANS PATLEICH (Oostenrijk) wordt groot onrecht aangedaan met een fotografische reproductie van zijn beeltenis in een luttel formaat. Hans is namelijk een zeer gewichtig man. Hij test voor het grote dagblad „Kurier” het liefst grote, krachtige wagens omdat die accorderen met zijn omvangrijke gestalte en gewicht van ... ruim 150 kilogram. Vergis U echter niet: als rallyrijder is hij nauwelijks te verslaan ...



JOHANNES CZERNIN begon als autojournalist bij wijze van liefhebberij, daarbij geholpen door een technisch-commerciële achtergrond, maar werd in 1961 „beroeps” bij het blad „Auto-Touring”. Op het ogenblik werkt hij als free-lance, voornamelijk voor „Kurier”. Geregeld levert hij ook bijdragen aan buitenlandse bladen.



MARTIN PFUNDNER snoof voor het eerst aan gloeiend metaal in de klokkengieterij van zijn vader en bleef deze sensatie genieten in zo'n 50-tal rallyes van verschillende warmtegraad. Terwijl hij studeerde voor chemisch ingenieur, verzeeilde hij in de auto-journalistiek, richtte en passant het Oostenrijkse blad „Autorevue” op en verdeelt sindsdien zijn activiteiten over dit blad, de nog steeds bestaande gieterij en zijn gezin.



ROGERS SØGAARD (Denemarken) zegt van zichzelf: „Ik heb de afgelopen 15 jaar de schrijfmachine vóór en/of tégen het verschijnsel automobiel gebruikt.” Deze uitlating tekent zijn evenwichtige beoordeling, die zijn artikelen en roadtests in „Bilen og Bäden” (Auto en Boot) zeer lezenswaard maakt. Bovendien publiceert hij in de doe-het-zelf-sector; reden waarom hij nogal eens met vuile handen rondloopt ...



TAGE SCHMIDT benadert auto's intellectueel; hij wordt dan ook het liefst „semi-technisch auto-journalist” genoemd. In het bijzonder richt hij zich op de veiligheidsaspecten van de auto, hetgeen hij beroepshalve doet voor het dagblad „Jyllands-Posten”, het weekblad „Motor” en „Bilen og Bäden”. Hij weet bovendien tijd te vinden voor zeilen, muziek, boeken en fotografie.



JAN ULLÉN (Zweden) is precies zo sympathiek als hij er uit ziet. Precies zo artistiek óók, want hij is van huis uit illustrator. Hij bekeerde zich gelukkig snel tot het schrijven, liet tóch zijn baard staan en werkt nu alweer een jaar of vijftien als technisch redacteur voor het blad „Vi Bilägare”. Ook publiceert hij in kranten, schrijft hij boeken en waagt hij zo af en toe nog een oogje aan industriële vormgeving.



STIG BJÖRKLUND was op zijn negentiende jaar al journalist, besloot op zijn dertigste om voor de autosector te kiezen, bereikte op zijn vierendertigste de positie van hoofdredacteur van „Teknik för Alla”, maakte zich op zijn zevenendertigste weer onafhankelijk en schrijft sindsdien voor een groot aantal binnen- en buitenlandse bladen. Stig is nu 43 en zijn werk bevalt hem en zijn opdrachtgevers nog steeds uitstekend.



MAURI SALO (Finland) wijdt al sedert 1959 zijn beste krachten aan het blad met de moeilijke naam „Tekniikan Maailma” en is voor die inspanning in juni van dit jaar beloond met een benoeming tot eindredacteur. Mauri neemt zeer vaardig deel aan de beruchte Finse rallyes en races. Voor de curiositeit vermelden we (ongehuwde) Mauri's adres in Helsinki: Kallioliinantie 16 B 12.



AMI GUICHARD (Zwitserland) verricht jaarlijks één topprestatie, waar hij alle 365 dagen handenvol werk aan heeft. Guichard is namelijk de auctor intellectualis achter het fameuze standaardwerk „Auto Jahr”, dat in drie verschillende talen over de wereld gaat. Geen autoliefhebber zou zonder Guichard ooit volmaakt gelukkig kunnen zijn; de jury van „Auto van het Jaar” (what's in a name?) evenmin.



KARL LUDVIGSEN (Ver. Staten) leerde het voetwerk als ontwerper en ook als voorlichter bij General Motors. Werkt sinds enige tijd als freelance-journalist voor talloze (ook Europese) auto-bladen en besteedt nog een deel van zijn tijd aan researchwerk. Heeft een wat exotische smaak voor automobielen hetgeen mag blijken uit het bezit van een Mercedes 300 SL en een Citroën 2 CV ...



FRANÇOIS MERSCH (Luxemburg) heeft nooit aan de 24 uren van Le Mans deelgenomen, maar zou daar in ieder geval het snelst van start zijn gegaan. Hij is namelijk de trotse houder van de 30 jaar oude Luxemburgse records op de honderd meter hardlopen (10,6 sec.) en verspringen (7,44 m). Heeft niettemin de autosport uitstekend geënd als oprichter van het blad „Auto-revue”, waarvan hij sinds 1948 hoofdredacteur is.

Enkele juryleden zonden geen foto's of gegevens. Hun namen volgen hieronder:

Philippe de Barys (België): redacteur „l'Echo de la Bourse” en „Virage Auto”, medewerker internationale bladen. **Louis Léger** (Frankrijk): redacteur „l'Argus Automobile” en o.a. correspondent Autovisie. **Jean Bernardet**: chef nieuwdienst automobielsectie l'Equipe. **Jabby Crombac**: hoofdredacteur van „Sport Auto”. **Jerry Sloniger**: Amerikaan, die in Duitsland woont. Bijdragen aan „Foreign Car Guide” en o.m. Autovisie.