

## De NV Noord Nederlandsche Automobielen en Motorenhandelmaatschappij “Wander” in Assen

Zo is het volgens de notities van de heer Lucas Hunse, een van de oprichters van Wander gegaan: eind 1918 besprak hij met veearts Staal de ‘wantoestanden op automobiel- en motorrijwielreparatiegebied in Assen’. Dat moest anders, vonden beide heren. Ze waren ongetwijfeld niet de enigen die zaten te springen om een zaak waar men zijn eigen materiaal in onderhoud had. Een derde, ondernemer Dieters, voegde zich bij het tweetal en kwam op zijn beurt koperslager Meijer tegen die ook wel oren had naar de grootse plannen. Een klein bedrijf zou volgens de heren, overigens alle vier enthousiaste auto- en motorliefhebbers, geen reden van bestaan hebben, dus gingen ze voor ‘hoofdvertegenwoordigingen voor geheel Nederland’. Dieters vertrok naar Duitsland om die vertegenwoordigingen in handen te krijgen en gesterkt door succes daarbij gingen de Assenaren op zoek naar een geschikte locatie. In 1919, het jaar waarin Nederland het algemeen vrouwenkiesrecht invoerde; in Duitsland de Weimarrepubliek werd opgericht; Theodore Roosevelt en Domela Nieuwenhuis stierven en Nat King Cole en Mary Servaes werden geboren, werd in Assen Wander opgericht.

Het viertal bestond uit drie ondernemers en een veearts, beter bekend als Dokter Staal, de baas van het abattoir. Dieters handelde onder meer in een toenmalige nouveauté: het orchestrion, soort van automatisch orkest, koperslager Meijer (vader van Willem Meijer, de latere “Bliksem Billy”, bekend door zijn bliksemafleiders) was een expert in zijn vak en ondernemer Hunse deed in ijzerwaren (hij was ook betrokken bij de Asser IJzergieterij) en agenturen op dit gebied. 10 maart 1919 tekenden alle vier voor het aandeelhouderschap van de NV Noord Nederlandsche Automobielen en Motorenhandelmaatschappij “Wander” en Dieters werd directeur. Het bedrijf was gevestigd in een complex gebouwen aan de Collardslaan 7-9 en de Gymnasiumstraat, gecentreerd in en rond de voormalige stalhouderij van de heer Hoefsloot. Waar de werkplaats kwam werden in korte tijd ruiven, kribben en palen gesloopt en vervangen door nieuw metselwerk en balklagen. De garage kwam in de wagenshuur. De Collardslaan was een laan geflankeerd door hoge bomen en statige herenhuizen, waar de Asser kermis nog werd gehouden. Een Caltex-benzinepomp kwam na enige tijd voor de deur te staan.



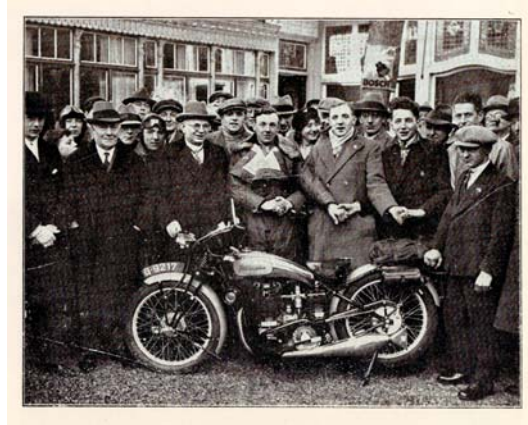
Het eerste jaar was direct ‘buitengewoon goed geweest’, zo lezen we in de notulen van de algemene vergadering van aandeelhouders in juni 1920. Dat werd niet alleen toegeschreven aan ‘de gunstig afgesloten koopen’, maar ook aan het ‘tekort aan motors en automobielen dat er heerschte’.

Het verwerven van importagenturen was in die dagen nog een Europese aangelegenheid. Dieters kwam uit Duitsland terug als importeur van de Markranstädter

Automobilfabrik in Markranstadt (luchtgekoelde MAF automobielen) en van Wanderer automobielen en motoren, dat hoofdkwartier hield in het Duitse Schönau, bij Chemnitz.

Wanderer begon als fietsenreparateur om binnen korte tijd zelf fietsen te gaan bouwen. Na de eeuwwisseling kwamen daar schrijfmachines, motorfietsen en auto's bij. Ook leverde Wanderer militair materiaal aan het Duitse leger voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog. De eerste motorfiets werd in 1902 gebouwd en het eerste prototypemodel auto volgde in 1905.

In 1932 werd Wanderer opgenomen in een fusie van DKW (*Dampf Kraft Wagen*, met een voorloper in de 'stoomauto') samen met Audi en Horch. Aaneengesmeed werd het Auto Union, waarbij de merken op zichzelf bleven bestaan. Het huidige Audi is hier uit voortgekomen, het logo met de vier ringen staat voor de samenwerking van voornoemde merken. Na de Tweede Wereldoorlog stond de fabriek in - toen - Karl Marxstadt op communistisch grondgebied. Een aantal kopstukken van Auto Union ging vanaf 1939 echter verder in een soort herstart vanuit Ingolstadt, vlakbij Munchen, waarbij de naam al snel veranderde in uitsluitend Audi. De productie van Wanderer auto's verdween nagenoeg, maar fietsen met de merknaam Wanderer werden nog tot 2005 bij de Firma AT Zweirad GmbH in Munster gemaakt.



De voor het Asser bedrijf gekozen naam Wanderer bleek een tongbreker te zijn en dus werden de laatste twee letters geschrapt. Ook gaat het verhaal dat Auto Union, toen Wanderer opging in dat nieuwe concern, op zeker moment het gebruik van de naam Wander wilde verbieden. De rechter moest er aan te pas komen maar achtte tot geluk van de Assenaren het woord Wander dermate verschillend, dat het niet tot een verbod kwam. De vele reizen naar Duitsland maakte Dieters niet in z'n eentje. Op regelmatige basis vergezelden klanten hem naar Chemnitz om de in Assen bestelde wagens en motorfietsen op te halen. Dat waren feestelijke trips, goed van eten en drinken en plezierige hotelovernachtingen. Koolhaas Revers, van 'Het Motorrijwiel en de kleinauto' (het latere 'Motor') schreef in 1921 een zeer uitvoerig artikel over deze 'Wanderrit' onder de titel: 'Met veldheer Dieters naar de bakermat der Wanderer'. Men ging heen met de trein en reed gezamenlijk terug in de 'Wanderer-colonne'.

**WANDERER AUTOMOBIELEN**

Vert. voor N.-Holland:  
**ANTOON NEFKENS,**  
Weesperzijde 5, A'dam.

Vert. voor Z.-Holland:  
**J. Nefkens,**  
Kanaalweg, Scheveningen.

Vert. voor Friesland:  
**N.V. R.A.M.I.,**  
Leeuwarden.

Vert. voor Nrd.-Brabant  
**N.V. Vermeulen & Co.,**  
Breda.

Vert. voor Groningen:  
**N.V. Wouda's Auto Mij.,**  
Groningen.

**Importeurs: N.V. WANDER — ASSEN.**

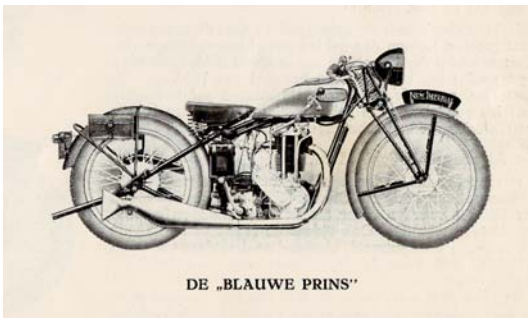
Een fragment: 'De duisternis was reeds lang ingetreden en onze lampen brandden lustig, toen we eindelijk, als adelaars uit het gebergte neerschietend, langs de laatste serpentine de lichten van Chemnitz beneden ons zagen schitteren en we spoedig daarna voor

ons hotel stil hielden, waar een genoegelijk souper ons nog lang vereenigd hield. En toen we eindelijk in de beste stemming, maar flink vermoeid, ons kuisch etui opzochten om den laatsten nacht in Chemnitz door te brengen, toen beseften we allen wel, dat ons bezoek aan deze stad ons in latere tijden altijd zou bijblijven, alleen al door de schitterende ontvangst, die ons van de zijde der Wanderer-Werke en hare vlotte directeuren ten deel was gevallen’.

Het ontbrak Koolhaas Revers niet aan superlatieven.

### Stunt met de blauwe prins

Wander was eigenlijk twee bedrijven in een. Men opereerde als retailer in auto’s en motoren voor Drenthe en een deel van Groningen en werkte daarnaast als importeur



voor verkoop in heel Nederland, ook via agenten. Het bedrijf is een van de oudste General Motors dealers in Nederland. GM, een Amerikaans conglomeraat, werd opgericht in 1908 en ontpopte zich tot de grootste speler op de markt. Het Duitse Opel werd in 1929 ingelijfd. Wander werd GM-dealer in 1924.

Wander verkocht auto’s, vrachtwagens en motoren. In die laatste categorie zat ook het

Britse New Imperial. Om het merk onder de aandacht te brengen bedacht Dieters in 1930 De Blauwe Prins-rit. Het model *Blue Prince* zou – hartje winter - 25.000 kilometer afleggen om de degelijkheid ervan aan te tonen. Om ook de landelijke pers te halen koos Dieters als start- en finishplaats Hotel De Rozenboom in Bussum. De coureurs Bertus van Hamersveld, Geert Timmer en Piet van Dinther legden 25 dagen lang iedere dag een parcours van 250 kilometer af. Niet eenmaal, maar vier keer per dag werd deze afstand gereden, vanaf 5 december tot aan oudejaarsdag.

Dieters was een man met gevoel voor publiciteit en genereerde een hoop aandacht met de Blauwe Prins. Langs het parcours stonden duizenden mensen en de kranten berichtten dagelijks over het evenement. De fabriek in Engeland had de rit aanvankelijk afgeraden, omdat men dacht dat hun *Blue Prince* een dergelijke krachttoer niet aankon. Een advies dat Dieters in de wind sloeg, niet het enige overigens. Een anekdote wil dat de motoren, verzegeld en al door de KNMV, even makkelijk weer werden losgetrokken voor reparatie. De heren uit Assen beschikten immers zelf ook over zegellak. Een nu vermakelijk detail is dat de gecontracteerde ‘filmmaatschappij uit Hollywood’, die een en ander voor het wereldtoneel zou vastleggen er onverrichter zake met het honorarium vandoor ging.

Een jaar later roemde de latere directeur, maar toen nog coureur, Geert Timmer de New Imperial tijdens zijn deelname aan de TT. In het blad ‘Motorsport’ lezen we het volgende: ‘Nou kijk eens – Wright heeft mijn machine opgefokt en heelemaal klaar gemaakt. Hij zeide mij: “Rij nu de eerste ronden kalm aan en daarna kun je gas geven. Je kunt zoover open draaien als je wilt: kapot gaat er aan de New Imperial toch niets.”’

## Relatie Wander en TT

Na het oprichten van Wander richtten de heren ook hun blik op de sport. Alledrie (de heer Meijer was inmiddels uitgekocht en Geert Timmer deed als leerling zijn intrede in 1924) waren ze ook actief in de Motorclub Assen & Omstreken en de KNMV. Toen in 1925 de Motor- en Rijwielwet werd veranderd, waardoor ook in ons land geracet kon worden, vond de heer Dieters al snel een parcours (Rolde – Schoonloo – Borger – Rolde) waarop de eerste TT plaatsvond. In 1926 verhuisde de TT naar Assen en Dieters zei: “Eens zal de TT bezocht worden door honderdduizend mensen en zal Assen baden in een zee van licht”. Hij werd toen uitgelachen, maar kreeg later wel gelijk!



## De jaren dertig

In de jaren dertig liep er zeker wel zo'n dertig man personeel rond aan de Collardslaan. Monteurs waren veelal in hun vak geschoold, maar verkopers kwamen uit alle gelederen. Uit de kringen van werknemers die na een opleiding bij Wander vertrokken om voor zichzelf te beginnen kwamen weer nieuwe automobielbedrijven voort. De Vries en Baas bijvoorbeeld, en Tappel (dit bedrijf bestaat nog steeds). Andere namen zijn o.m. Smit (en Schoenmaker), Eisses, en Woud.

In 1935 beschikte Wander over de volgende agentschappen: Standard, Plymouth, Chrysler en Adler voor de auto's, Fargo, Diamond T en Adler voor trucks en voor de motorfietsen New Imperial en Zündapp. Het handhaven van verschillende merken was een bedrijfseconomische noodzaak en het toelagen op uitsluitend Opel kwam pas later. Dat nam niet weg dat uit contacten met GM blijkt, dat laatstgenoemde daar wel pressie op uitoefende; zelfs wilde dat er voor de verkoop van Opel een eigen, exclusieve locatie kwam. In 1936 lezen we in het jaarverslag dat een contract met GM is getekend voor Chevrolet, Opel en Bedford. Over Buick, Oldsmobile en Pontiac was men nog in onderhandeling. Wat die eigen Opel-locatie betrof dacht men met een gerust hart een en ander te kunnen trainen.



**N. V. Wander - Assen**  
Importrice der beroemde

Wanderer  
New-Imperial  
Francis Barnett } **Motorrijwielen**  
en der

Wanderer  
Selve  
Chevrolet } **Automobielen**

Districts-Agentschap voor het Noorden der  
B.S.A. Motorrijwielen

Districts-Agentschap voor Drenthe der  
STUDEBAKER Zes cylinder Automobielen

EERSTE KLAS REPARATIE-INRICHTING

Benzine — Banden — Olie  
TELEFOON 291



Geert Timmer was op zestienjarige leeftijd begonnen als leerjongen en klom via de functies van verkoper en bedrijfsleider in 1937 op tot directeur, terwijl Dieters toen met pensioen ging. Wel bleven de drie overgebleven oprichters, samen met Geert Timmer, aandeelhouder. Timmer was een gedegen directeur die goed had gekeken naar zijn voorganger. Waar Dieters was begonnen met zijn publiekstrekkers maakte Geert Timmer goede sier met de 'glazen wagen', een grote truck voorzien van glazen zijwanden met daarin op hun paasbest uitgestalde

motorfietsen. Hij reed er onder meer mee naar Eindhoven, waar de ingenieurs van Philips motoren aanschafften. In die tijd ging verkoop gepaard met demonstratie en Geert draaide daar zijn hand niet voor om.

## De oorlogsjaren

Het bedrijf draaide naar vermogen door in de oorlogsjaren. De Duitsers vorderden wagens en materiaal en menig personeelslid werd verplicht tewerkgesteld. Ook reed er zo nu en dan een vrachtwagen van Wander richting het westen, gevuld met aardappelen. Het Duitse merk Opel werd al lang voor de oorlog gevoerd en daar kwam ook geen verandering in. Wel was het tijdens de bezetting verboden Amerikaanse automerken te verkopen.

Een innovatie als gevolg van de oorlogsschaarste, want benzine was er nauwelijks meer te krijgen, was de Gortim. Geert Timmer construeerde met collega Gorter uit Roodeschool een gasgenerator, 'Gortim' geheten. Voor het functioneren ervan hadden Timmer en Gorter zelf een turf-cokes maatschappij in Emmen opgericht om aan de broodnodige brandstof te komen. Omslachtig maar doeltreffend en er waren vele meters filterdoek bij nodig, waarvan een groot deel nog jaren als kostuums in de verkleedkist van de familie Timmer circuleerde. De Gortim werd in de eigen smederij gefabriceerd door smid Loman. (Na de oorlog, vanwege anders overbodige lasapparatuur, werden er duizenden fietspompen gemaakt, maar ook tribunes voor het TT-circuit).

De Gortims vonden hun weg naar particulieren en bedrijven, bijvoorbeeld naar het wagenpark van de Asser conservenfabriek Wilco (in 1942 beschikte die over een Massey Harris tractor en een Citroën bestelwagen, uitgerust met een Gortim gasgenerator).



## Na 1945

Wander zelf was zonder al te grote kleerscheuren en directe verliezen de oorlog doorgekomen. In het jaarverslag over 1945 wordt de vreugde uitgesproken over het feit dat de zaak voor het oorlogsgeweld gespaard is gebleven, 'zodat wij in staat zullen zijn aan de opbouw van Nederland mede te werken'. Dat deden ze al meteen na de bevrijding, zo lezen we in de Provinciale Drentsche en Asser Courant van 20 april 1945. Er werd gewag gemaakt van het feit dat de N.V. Wander 'door middel van een enkele dagen voor de komst der Geallieerden gebouwde eigen krachtinstallatie, stroom [had] kunnen verschaffen aan het ziekenhuis en enkele militaire en andere officieele instanties'.

Maar na de oorlog was er niks. Samen met GM-collega's Bram Vriens, van de Ennam Groningen en Lammert Steinvoorte uit Leeuwarden reisde Geert Timmer naar Italië. Daar kochten ze auto's en motorblokken afkomstig uit de Amerikaanse dump, materiaal dat tijdens de landing van de geallieerden in het water terecht was gekomen.

Per schip kwam het spul aan door de Drentse Hoofdvaart en aan de Collardslaan werd alles gereviseerd.

Toen na 1945 het Duitse Zündapp feitelijk niet meer bestond - veel was weggebombardeerd - trok Geert naar Hongarije om daar Csepel motorfietsen te kopen. Helaas was het makkelijker een inreisvergunning te krijgen dan de benodigde uitreispapieren. Wander werd toen een tijdje importeur van de Franse Terrot motorfiets ('Terrot is verrot') samen met het Motorpaleis Rotterdam, totdat Zündapp er weer bovenop kwam en later ook de Bella scooters op de markt bracht. New Imperials werden na de oorlog niet meer gefabriceerd.

Heel Nederland leek tegelijk te motoriseren en daar hadden niet alleen de leveranciers baat bij. Ook de Gelmok leren jassenfabriek in Assen spon garen bij de massale aanschaf van brommers, scooters en motoren. Voor auto's hadden velen nog geen geld, bovendien waren ze na de oorlog nog een tijdlang op de bon.

In Europa had GM twee fabrieken van personenwagens: Opel in Duitsland en Vauxhall in Engeland. Wander verkocht beide merken, maar toen er een splitsing van deze twee dealernetwerken kwam, moest Geert Timmer kiezen. Het advies van de importeur was: neem Vauxhall, want Engeland heeft de oorlog gewonnen. Geert was eigenwijs en koos voor Opel, achteraf een goede keus want van Vauxhall bleef weinig over in Nederland.

## Naar de Vaart

Na ruim drie en een half decennia aan de Collardslaan gezeten te hebben, groeide Wander uit z'n jas. Met grote belangstelling werd gekeken naar het terrein waar nu zorgcentrum De Boshof is gesitueerd, in een lommerrijk deel van de Beilerstraat. De aandeelhouders gaven echter de voorkeur aan een ook te koop zijnde locatie aan de Vaart. De verhuizing naar wat tot 2006 de vaste stek van de Wander bleef, Vaart 29 en 31, kwam vanaf 1948 van de grond. Vaart



29 was een herenhuis, in 1895 gebouwd door de familie Westra van Holthe en Vaart 31 was het belendende koetshuis. Veel van de oorspronkelijke bebouwing verdween met de komst van Wander. Fruitbomen en rozenpoortjes uit de immense achtertuin, een vijver, een belendend heuveltje en twee tennisbanen moesten het ontgelden. In die jaren bestond de Prinses Irenestraat nog niet en grensden de tuinen van de Vaart direct aan die van de Nassaulaan. Geert Timmer kocht ook Vaart 33 ten bate van Wander, hij splitste het perceel in tweeën en bouwde op de vrijgekomen grond een garagebedrijf. Hij verkocht het huis in 1953 door aan de Staat die er jarenlang de Cultuurtechnische Dienst huisvestte. In datzelfde jaar was ook het voorste gedeelte van Wander af,

alsmede een aantal autoboxen. Stap voor stap werd aan het nieuwe bedrijf gebouwd. De Collardslaan werd nog lang aangehouden voor opslag en in de jaren vijftig was er een uitdeuk- en spuitinrichting ondergebracht. Aan de straatkant kwam een benzinepomp te staan en daarachter de showroom, met aanvankelijk plaats voor slechts twee auto's. In 1950 werd de nieuwe garage aan



de Vaart met stille trom in gebruik genomen. De verkoop van motoren verschoof allengs naar de achtergrond om tenslotte helemaal te verdwijnen, helemaal toen Wander in de jaren vijftig het importeurschap van Zündapp kwijtraakte.

Jarenlang haalde Wander zelf de auto's op uit de Rotterdamse haven De latere directeur, en zoon van Geert, Jaap Timmer wist via een ingenieus schema op een dag drie auto's naar Assen te rijden. Vaak reisden de klanten van de aangekomen wagens mee, daaronder bevonden zich ook regelmatig dames. Jaap herinnert zich een klant die, nadat de kleur van de wagen was uitgezocht, door wilde naar het centrum om bijpassende lipstick en japonnen te kopen. De combinatie van auto's en vrouwelijk schoon bereikte overigens een plaatselijk hoogtepunt in het Concours d'Elegance aan de Collardslaan

### **Elpegee Assen**

Begin jaren zestig richt Geert Timmer met Jan Willem van der Ziel, toen nog Forddealer aan de Groningerstraat (later Volkswagen), de N.V. Elpegee Assen op. Dit werd gestimuleerd door de heer Mijnhardt, die LPG als nieuwe en goedkope brandstof in Nederland introduceerde en overal probeerde de Ford en de Chevrolet dealers bij elkaar te brengen om LPG-tankstations te exploiteren. Met name de Amerikaanse benzineslurpers konden immers veel goedkoper op LPG rijden.

De heren bleven elkaar overigens veelvuldig tegenkomen aangezien Van der Ziels dochter Willy en Geerts zoon Jaap in 1965 in het huwelijk traden.

### **De jaren daarna**

Twee jaar later volgde Jaap Timmer zijn vader op, na een gedegen leerperiode bij o.a. Spoormaker in Rotterdam. Jaap continueerde de link met de motorsport, door de verkoop van motoren, eerst aan de Collardslaan, later op het industrieterrein en door z'n bemoeienissen met de TT, de FIM en via radio en TV. Jaap breidde Wander uit in de jaren zeventig. Naast het bedrijf aan de Vaart ontstonden er Chevron-service stations aan de Talmastraat en de Overcingellaan en kwam er de motorzaak 'Tweewieler Trefpunt Noord', later "TT Motoren" te Assen en Zwolle.

Aan de Industrierweg werd door Elpegee Assen, inmiddels geheel eigendom van Wander na overname van de aandelen van Jan van der Ziel, een nieuw pand gebouwd, dat voornamelijk bedoeld was voor de gebruikte wagen afdeling van Wander. Deze nieuwbouw vond plaats naast het bestaande tankstation met wasautomaat, die aanvankelijk werd geëxploiteerd door de gezamenlijke Asser garagisten onder de naam WAAG: Was Automaat Asser Garagehouders. Het pand aan de Collardslaan ging vervolgens over naar Dick's Kampeerhal.

De autoverkoop concentreerde zich vrijwel geheel op het merk Opel, al werd er af en toe ook - naast de Amerikaanse GM producten - een ander merk verkocht, zoals b.v. de Spaanse vrachtauto Ebro. De motorzaken in Assen en Zwolle waren intussen



verzelfstandigd. In 1987 verkocht Jaap Timmer, die in de loop der jaren alle aandelen van de erfgenamen van de oprichters had overgenomen en daarmee enig aandeelhouder was geworden, het bedrijf om zich volledig te wijden aan commerciële activiteiten inzake motorsport, TV e.d. Dit mede omdat zoon GeertJan had aangegeven er niets voor te voelen om autodealer te worden, een mening die hij overigens jaren later herzag. De nieuwe directie, de Deege-groep, concentreerde de activiteiten weer op één plek, in het pand aan de Vaart.

### **GeertJan Timmer**

In 1994 bestond Wander 75 jaar. Het jaar daarop deed de toen 28-jarige GeertJan Timmer, zijn intrede als directeur. GeertJan verkocht toen al enige tijd occasions in een eigen bedrijf aan de Philipsweg en aanvaardde na gedegen overleg met zijn partner Alexia Oostland het voorstel dat de Deege-groep hem deed om leiding te geven aan Wander.

Na een omvangrijke brand in 1992, teruglopende economische omstandigheden en moeilijke tijden voor Wander, zette hij als derde Timmer-directeur de schouders eronder. Plannen om te verhuizen waren er in 1994 al, maar het kwam er de eerste tien jaar niet van. In 1997 nam hij het bedrijf geheel over, met overigens als enige telg in het Timmer geslacht een op de branche toegesneden opleiding aan het IVA in Driebergen en een GM-training in Amerika. Maar wel met net als zijn vader en beide grootvaders de dikwijls gememoreerde benzine in zijn aderen. Het pand aan de Vaart werd door de jaren heen uitgebreid en aangepast, maar qua logistiek en uitbreidingsmogelijkheden voldeed de locatie niet meer aan de moderne eisen.

### **Nieuwbouw**

In 2006 vindt de verhuizing naar de Balkengracht plaats. Een centrale plek, vlak naast de A28. GeertJan runt Wander vandaag de dag samen met zijn echtgenote Alexia en het bedrijf biedt werk aan vijfenzeventig man/vrouw personeel. Wander is nu een holding met daaronder resorterend een Opel personen- en bedrijfswagendealer, een Kia en Mazda dealership en de service dealerschappen van Saab en Cadillac/Corvette, AutoRent autoverhuur en Leasemaatschappij Lease Quality aan de Balkengracht.

Het vertrek van Wander uit de rand van de Asser binnenstad is wel met gemengde gevoelens gepaard gegaan. Drie generaties directeuren betekent

drie generaties klanten. En waar de een z'n neus ophaalde voor bijvoorbeeld de futuristisch ogende voorgevel aan de Vaart bestempelt een ander de oude werkplaats met boogstructuur tot industrieel erfgoed. Wanneer Vaart nummer 31 uit louter woonhuizen zal bestaan, is er weinig meer over dat ons herinnert aan een van Assens oudste en grootste garagebedrijven op die plek. Maar aan de Balkengracht zullen ze weinig heimwee hebben...

