

CAR CRUSH





CAR CRUISE

Achter de poort
bij autoverzamelaars

BERT VOET | THOMAS VANHAUTE

 | LANNOO



INHOUD

- | | | |
|----|--|--|
| 6 | VOORWOORD | RUBEN BOSCH |
| 8 | HENDRIK STOCKMAN
ARMSTRONG SIDDELEY
SAPPHIRE | 66 PORSCHE
911 S |
| 16 | ERIC WOLLANTS
CITROËN DS
21 PALLAS | 72 NICOLAS VAN FRAUSUM
FIAT 1100-103TV
(TURISMO VELOCE) |
| 26 | LUC RYCKAERT
MORGAN SPORTS
2 SEATER | 80 MARC BEHAEGEL
FIAT 8V
ZAGATO |
| 34 | ANDRÉ PLASCH
BUGATTI
TYPE 35A | 86 ALBERT WESTERMAN
PORSCHE 550 SPYDER 1500 RS
SPECIAL LE MANS COUPÉ |
| 42 | DIRK MOONS
LAGONDA M45 IN TOURIST
TROPHY-CONFIGRATIE | 96 PATRICK HANSSENS
MASERATI
3500 GT |
| 48 | DIRK VAN DEN BERGH
CHEVROLET BEL AIR
CONVERTIBLE | 104 NICOLAS HOLLANDERS DE OUDERAEN
FERRARI 250 GT
CABRIOLET |
| 58 | JAMES LAUREYNS
FORD V8
DELUXE COUPÉ | 112 ROGER VAN CANEGHEM
ROLLS-ROYCE
PHANTOM III |
| | | 122 THIERRY DEHAECK
CITROËN SM
MYLORD |
-

-
- | | | | |
|-----|--|-----|--|
| 132 | FREDERIK VAN ACKER
LOTUS
ESPRIT S1 | 186 | THEO JANSEN EN ZONEN DICK EN HARRY
LANCIA ASTURA DROPHEAD
CONVERTIBLE SERIES 2
PININ FARINA BY JAMES YOUNG |
| 138 | THEO VAN DER LAAN
CITROËN TRACTION
AVANT 15-SIX CABRIOLET
WORBLAUFEN | 194 | JEAN PRICK
BUGATTI TYPE 57
VENTOUX |
| 146 | TONY VOLCKERICK
VOLKSWAGEN
KARMANN GHIA | 200 | DIRK DE KEYZER
MORGAN
3 WHEELER |
| 152 | STEVE VAN DOREN
BMW 2000 CS | 208 | ALFONS VERVLOET
DELAGE DI 12
CABRIOLET |
| 158 | GINO DUPONT
HEALEY ABBOTT
DROPHEAD COUPÉ TYPE C | 214 | RONALD CRYNS
PORSCHE 356A/1500GS
CARRERA GT COUPÉ |
| 164 | PAUL VAN DE VELDE
JAGUAR E-TYPE
OPEN TWO SEATER | 222 | LUKAS STAES
CHEVROLET
CORVAIR 700 |
| 170 | ALFONSO MEDINILLA
BUICK SPECIAL
MODEL 41 | 228 | TIJS MICHIELS
DKW F7 FRONT LUXUS
CABRIOLET 2-SITZIG
KAROSSERIE WACHSMUTH |
| 178 | ROLAND DE CRAENE
TRIUMPH
TR3A | 236 | REGISTER |
-

VOORWOORD



De popartpionier James Rosenquist noemde de auto *the most potent image of modern consumer society*. In het boek *Driving Passion: The Psychology of the Car* (1986) omschreven de Oxfordpsychologen Peter Marsh en Peter Collett diezelfde auto als het meest expressieve, het meest geladen en gelaagde consumptieobject uit de geschiedenis. En legden al die laagjes bloot.

Aanvankelijk was de auto het ultieme symbool voor het industriële tijdperk en de daarmee verbonden idee van welvaart. De allereerste auto's veroorzaakten geen revolutie inzake mobiliteit, wel in de beschikbare prestige goederen. De welgestelden, wiens eergevoel een knauw had gekregen toen de koets aan waarde had ingeboet door de komst van de trein, gebruikten auto's zuiver voor recreatie en plezier. En de auto is een pauwenstaart gebleven. Schoonheid is status, en de verwondering voor auto's begint vaak bij de esthetiek. Sommigen kunnen urenlang enkel naar hun auto's *kijken*. En wie ooit in een sportwagen reed, kent de wilde opwindning van zeer jonge kinderen die 'm vanop de arm van vader of moeder in het vizier krijgen.

Later volgt het intellectuele plezier: de techniek doorgronden en aan auto's werken. Het fysieke genot is nog een ander laagje. Sommige mensen omschrijven het geluid van een motor als muziek. Het geeft hen letterlijk kippenvel. Als we snel rijden, accelereren of moeilijke bochten nemen genereren meetbare fysiologische reacties intense emotionele gewaarwordingen. Vechten tegen de natuurkrachten moet je ook kunnen en durven, natuurlijk. Daar wordt de pauw een haantje. Racen is overigens ook een loepzuiver voorbeeld van wat de Amerikaanse econoom en socioloog Thorstein Veblen (1857-1929) demonstratieve verspilling noemde. En een equivalent voor de potlatch bij Noord-Amerikaanse indianenstammen: het rituele feest waarbij bezittingen massaal worden vernietigd om welvaart te tonen en status te verwerven.

Auto's bewaren maakt ze sacraal. Ze worden ook doorgegeven aan goedgekozen erfopvolgers. Restaureren is een delicate kwestie. Sommigen maken hun auto's beter dan nieuw. Anderen conserveren ze en koesteren de gebruikssporen. Elke auto had een leven, klinkt het dan. Terwijl hij in realiteit natuurlijk slechts een materiële getuige is van het leven van zijn berijders. Ook van dramatische wendingen daarin, al dan niet in familiekring. Soms vloeiden tranen in de garages die we bezochten. Over verkochte auto's weerklonk niet zelden spijt. Sommigen kochten het exemplaar terug dat ze vele jaren eerder verkochten. De jacht op één specifieke auto kan decennialang volgehouden geduld vergen. De ene bezit de droom van de andere. Zo gaat het altijd.

Heiligdommen gaan gepaard met rituelen, al dan niet in groep. Mensen komen samen om hun auto's te eren. Er zijn merkenfans en allrounders. De verhalen die ze vertellen, de mythen over goden zoals Enzo Ferrari of Ettore Bugatti, hoeven uiteraard niet zo nodig historisch correct te zijn. Sommigen worden fanatiek. Waarbij je je afvraagt wat overweegt: de bezitter zijn, of de bezetene. Het is uit de hand gelopen, zeggen ze dan. Ze denken voortdurend aan de auto's die ze bezitten of waarnaar ze hunkeren. Verzamelen is een mentale strategie om hebzucht om te buigen tot een betekenisvol verlangen. Maar sommigen in dit boek weten niet meer hoeveel auto's ze hebben.

Ook wie zogenaamd niets met auto's heeft streeft ze, praat ertegen, geeft ze namen. Op vakantiefoto's staan ze centraal gepositioneerd, als volwaardige gezinsleden en reisgezellen. Een auto is ook een persoonlijk territorium. Vaak de enige echt eigen ruimte die mensen nog hebben. Dat is een niet te onderschatten laagje, want een van de redenen waarom zovelen liever stilstaan in de file dan vooruit te komen met de trein. Nog steeds ervaren we dat als vrijheid.

De auto is een cultureel icoon, getooid met een nationale identiteit. Duitse, Engelse, Franse, Italiaanse, Amerikaanse auto's: zeker vroeger hadden ze allemaal een eigen karakter, dat zowel liefde als misprijzen opwekte.

Wanneer mensen een klassieker kopen, grijpen ze doorgaans terug naar de auto's uit hun jeugd. Niettemin ontmoeten we achter verrassend veel poorten twintigers en dertigers met auto's die ouder zijn dan zijzelf. Nieuwe auto's wekken steeds minder passie op. Hoewel het schitterende staaltjes van technologisch vernuft en ontwerpknust zijn, kalven veel van de hier aangehaalde laagjes geleidelijk af. De laagjes die auto's zo krachtig vasthaakten in ons brein. Nog even en het broemgeluidje dat een driejarige maakt als-ie met miniatuurtjes speelt, is verdwenen. Auto's worden stille, steriele dozen die we niet langer zelf besturen, niet langer zelf beheersen. De auto zal evolueren naar een hybride vorm tussen openbaar en individueel vervoer, die ons op afroep oppikt. En perfect veilig is.

Voor de verkeersveiligheid en het leefmilieu is dat een uitstekende zaak. Voor de *thrill* en de passie is het dodelijk. Lage Emissiezones en een maatschappij die bezeten is door veiligheid maken de auto tot een publieke vijand. Wie hem koestert, kan enkel hopen dat ook onze overheden hem zullen erkennen als industrieel en cultureel erfgoed. En dat we er ook in de toekomst nog kunnen mee rijden. Want zoals een verzamelaar het uitdrukte: een automobiel die niet meer rijdt, is geen automobiel meer. ←

Bert Voet
Thomas Vanhaute

EEN AUTO IS EEN PUZZEL



e auto met de grootste emotionele waarde is de MGA (1961) die mijn vader nieuw kocht en waarmee ikzelf uit de kraamklinik ben gekomen. Hij heeft er dertien jaar mee gereden. Toen ik vijftien was, begon ik aan de restauratie ervan. Ik wilde op mijn achttiende klaar zijn, maar het heeft twee jaar langer geduurd. Intussen rij ik er zelf al 28 jaar mee.'

Hendrik Stockman (48) toont de bestelbon van 3 april 1961: 134.583 frank, inclusief spaakwielen en verwarming als opties. 'Kijk, de bewijsjes dat je wegenbelasting had betaald en die mijn vader achter de voorruit moest bevestigen. En de facturen van mijn restauratie. Het is een van de meest originele MGA's die je kunt vinden. Delen van het plaatwerk zijn vernieuwd en vorig jaar heb ik de vloerbekleding vervangen. Dat is het zowat. De kap heb ik wel opnieuw genaaid. Dat laatste doe ik meestal ook met binnenbekledingen en zo. Typisch winterwerk.'

Hij trekt een poort van het voormalige koetshuis achter zijn ouderlijke woning open en er verschijnt een wondermooie Rover P6. Die kocht zijn vader nieuw in 1974 en het was de eerste auto waarmee hij zelf op de openbare weg reed. Hij toont detailfoto's van de restauratie. 'Hier ligt hij tot de laatste schroef uit elkaar. Oorspronkelijk zou ik de Opel 1,2l (1931) aanpakken, maar uiteindelijk kreeg deze voorrang. Ik heb hem gestript, stukken metaal ingelast, een zuurbad gegeven, een eerste en tweede grondlaag aangebracht, de oude zetels hersteld... Rond Nieuwjaar 2015 was hij klaar. Het was een dure restauratie: ik wilde er echt mijn dagelijkse auto van maken – al is 'dagelijks' relatief: ik ga met de trein werken. In elk geval: de economische waarde is lager dan wat ik erin stak,



**ARMSTRONG
SIDDELEY
SAPPHIRE**

BOUWJAAR
1953

PRODUCTIEAANTAL
uniek prototype

KILOMETERSTAND
106.801 km

MOTOR
3,4 liter, zescilinder

VERMOGEN
152 pk

KOPPEL
263 Nm

TRANSMISSIE
preselector elektrisch
geschakelde vier-
versnellingsbak

GEWICHT
1651 kg

TOPSNELHEID
161 km/u

0-97 KM/U
13 sec.

BIJZONDER OMDAT
dit het enige ca-
brio-prototype van
de Sapphire is dat
werd gebouwd bij
het Belgische Minerva.



ARMSTRONG SIMPSON



- † Armstrong Siddeley Sapphire (1953)
- Rover P5 (1974)

maar ik zie het ook als een soort studie. De keuring was nog een heel karwei doordat de boorddocumenten ooit verloren zijn gegaan. Zes keer ben ik teruggegaan. Na acht maanden kon ik eindelijk rijden.’ De auto heeft een gewone nummerplaat. ‘Hij is van 1974: dat is geen echte oldtimer’, zegt Stockman laconiek. ‘Er rijden er veel rond met O-platen die dat niet waardig zijn: vrij recente auto’s en in slechte staat bovendien.’

Zijn grootste pronkstuk is wél een echte klassieker: de majestueuze Armstrong Siddeley (1953). De eerste eigenaar was de familie van Geluwe de Berlaere, de toenmalige eigenaars van brouwerij Liefmans in Oudenaarde. Stockmans vader kocht hem in 1964 op een autokerkhof. Hij was



modelbouwer en bezeten van mooie auto's. 'Maar van mechaniek kende hij niet veel', vertelt de zoon. 'Gevolg was dat de auto 25 jaar in zijn atelier heeft gestaan. Toen ik er 28 jaar geleden op een avond een spatbord afhaalde, barstte hij in woede uit. Hij vond hem mooi zoals hij was en wilde niet dat ik hem zou demonteren.' Maar het onvermijdelijke gebeurde. 13 jaar werkte hij eraan. 'Ook het interieur is origineel. Op het massieve hout met fineer bracht hij tien lagen vernis aan. Hij won er meerdere prijzen mee. Ook in Engeland.'

Armstrong Siddeley werd in 1966 gekocht door Rolls-Royce. In die tijd lag de productie van de prachtige wagens stil. In 1973 kocht de merkclub in Engeland zowel de stock



Jaguar E-type (1967)





aan onderdelen als het complete archief. ‘Zo kon ik achterhalen dat ik een bijzonder exemplaar bezit: het enige cabrio-prototype van de Sapphire dat werd gebouwd bij het Belgische Minerva. Maar van die auto waaiden de voorportieren open, waarna ze er opnieuw een met dak gingen monteren. Oorspronkelijk was dit een *4-light*, dan een cabrio, en vervolgens maakten ze er een *6-light* van.’ Ook de kleur die hij hem gaf, is weloverwogen. Eerst was hij grijs, dan lichtblauw, nu grijs en blauw.

Hij leidt me naar het ‘schoon kot’, waar het allemaal gebeurt. De Jaguar E-type (1967) kocht hij vorig jaar op eBay, op basis van niets meer dan een foto en enkele telefoontjes. Het is een van de laatste exemplaren van de eerste serie, maar zonder glazen over de koplampen – voor de kenner: een Series 1.25. Zeer zeldzaam. ‘Hij ziet er niet uit, maar in mijn ogen is hij in fantastische staat. Het is best een goed exemplaar. Het interieur is vergaan, maar je kunt makkelijk een kit kopen en die zelf installeren. Hij komt uit Las Vegas, waar hij twintig jaar in een hangar heeft gestaan. Vóór die tijd werden de motor en versnellingsbak al gerestaureerd. Toen hij hier arriveerde, vulde ik de benzinetank en koppelde een batterij aan, en bij de tweede duw op de startknop sloeg de motor aan. Man, dat was schrikken.’

- Opel 1.2L (1932)
- ↳ Volkswagen Kever (1973)
- ↓ MGA (1961)





AUTO-
BIOGRAFIE

DAILY
Rover P6 (1974)

EERSTE
Volkswagen Kever (1973)

BESTE
Rover 620sd (1992),
420.000 km zonder één keer aan
de mechaniek te sleutelen

SLECHTSTE
Geen. De P6 is pas de tweede
dagelijkse auto.

MET SPIJT VERKOCHT
Dat kan nog komen.

DROOM
een auto van voor 1914, genre
Dion Bouton

‘Ik heb de bodem al wat uitgebuit, het plamuur van de neus gehaald, de gaatjes dichtgelast en hem weer in model geklopt. Zo’n auto is een puzzel. Maar natuurlijk kun je niet zomaar alles uit elkaar gooien. Je moet weten waar je naartoe gaat. Ik hoop er over drie jaar mee klaar te zijn. Al kan het ook vijf jaar worden.’

We gaan de trap op. Boven is zijn atelier. Stockman werkt met elementaire middelen, maar zijn ingenieursgeest is nooit ver weg. Hij heeft zelf een zandstraalkast gemaakt en een constructie waarmee hij auto’s rond hun as kan laten draaien, om makkelijker te kunnen werken. ‘Ik leerde geleidelijk aan lassen, plaatwerk modelleren, zelf onderdelen maken, bekleding restaureren, leder reinigen, soepel maken en kleuren... Motoren reviseren doe ik niet zelf: daarvoor heb je zware machines nodig.’

Hij toont nog een donor-Rover en, in een hoek, een Volkswagen Kever (1973). Die kreeg hij op zijn elfde cadeau van zijn grootvader. Niet veel later smeedden zijn neef en hij het plan om er een F1-auto van te maken. Toen dat niet lukte, ontstond het idee om hem te restaureren. In die tijd begon hij ook te rijden. ‘Dáár, op die smalle strook. Voorwaarts en achterwaarts.’

Nu gaat al zijn vrije tijd op aan auto’s. ‘Misschien is het ook een vlucht. Of een vorm van therapie. Een poos geleden ben ik gescheiden. Een zware dobber. Maar restaureren helpt daar tegen.’ 

WWW.LANNOO.COM

Registreer u op onze website en we sturen u regelmatig een nieuwsbrief met informatie over nieuwe boeken en met interessante, exclusieve aanbiedingen.

TEKSTEN

Bert Voet

FOTOGRAFIE

Thomas Vanhaute

REDACTIE

Katrien Meuleman

VORMGEVING/OPMAAK

Pieter Willems en Brecht Van Stappen (Pjotr.be)

Als u opmerkingen of vragen heeft, dan kunt u contact nemen met onze redactie: redactiestijl@lannoo.com.

© Uitgeverij Lannoo nv, Tielt, 2017
D/2017/45/535 – NUR 653/656
ISBN: 9789401447560

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Dit boek bundelt het beste uit drie jaar 'Achter de poort', de rubriek in *Sabata*, het weekendmagazine van *De Tijd*.

Hendrik Stockman: bezocht september 2014, Eric Wollants: bezocht september 2016, Luc Ryckaert: bezocht oktober 2015, André Plasch: bezocht maart 2016, Dirk Moons: bezocht november 2015, Dirk Van Den Bergh: bezocht maart 2016, James Lauryns: bezocht oktober 2014, Ruben Bosch: bezocht maart 2015, Nicolas Van Frausum: bezocht april 2016, Marc Behaegel: bezocht mei 2014, Albert Westerman: bezocht november 2016, Patrick Hanssens: bezocht november 2016, Nicolas Hollanders de Ouderaen: bezocht september 2014, Roger Van Caneghem: bezocht januari 2017, Thierry Dehaeck: bezocht mei 2016, Frederik Van Acker: bezocht maart 2017, Theo Van der Laan: bezocht februari 2017, Tony Volckerick: bezocht mei 2014, Steve Vandooren: bezocht oktober 2016, Gino Dupont: bezocht november 2016, Paul Van de Velde: bezocht april 2017, Alfonso Medinilla: bezocht augustus 2016, Roland De Craene: bezocht november 2016, Theo Jansen en zonen Dick en Harry: bezocht maart 2017, Jean Prick: bezocht juni 2016, Dirk De Keyzer: bezocht oktober 2015, Alfons Vervloet: bezocht november 2016, Ronald Cryns: bezocht augustus 2016, Lukas Staes: bezocht april 2015, Tijs Michiels: bezocht april 2016.