



THE ULTIMATE
**CAR
CRUISE**

Achter de poort
bij autoverzamelaars

BERT VOET | THOMAS VANHAUTE

Lannoo



INHOUD

- 6 **VOORWOORD**
- PHILIPPE VANHOOF
- 8 **PACKARD EIGHT
CLUB SEDAN**
- PIET JANSSEN
- 14 **LANCIA ASTURA
ROADSTER PININ FARINA**
- ISABELLE SWINNEN
- 20 **OPEL KADETT
1900 GT/E**
- GEERT BOSSAERT
- 26 **RALLY NCP**
- EDDY VAN SASSEN BROUCK
- 34 **FERRARI 330 GT 2+2**
- ALBERT LEMAIRE
- 40 **BUGATTI 57C CABRIOLET
ARAVIS CARROSSERIE
LETOURNEUR & MARCHAND**
- ANTON GONNISSEN
- 46 **BENTLEY SPEED 8**
- PATRICK VAN REMOORTEL
- 52 **APAL COUPÉ**
- LILIANE ACHTERGAEL
& STEPHEN HARGREAVES
- 58 **FERRARI TESTAROSSA**
- PAUL MICHIELSEN
- 66 **FORD CRESTLINE COUNTRY
SQUIRE STATION WAGON**
- JEAN DE BARSY
- 70 **LANCIA FULVIA RALLYE 1300 S**
- JACQUES VANDEVELDE
- 76 **SABRA GT**
- IVO BRAEKEN
- 80 **MINERVA NN
QUARTER CABRIOLET**
- PIERRE RIEU
- 86 **DIAMOND T 981 TANK
TRANSPORTER**
- JEAN WERNER
- 92 **FRISKY FAMILY THREE**
- PASCAL PAUWELS
- 98 **PORSCHE 356 PRE-A
SPLIT WINDOW COUPÉ**
- THIERRY TÉCHY
- 104 **VEGA FV**
-

112	BERT HEYLEN FERRARI 308 GTS	172	STEVE JANSSENS LAMBORGHINI URRACO 250S
118	DORINE GHYSELINCK LANCIA AURELIA B24 SPIDER AMERICA	178	PETER OPPERMANS WARTBURG 353W
124	BART T'HOOFD PEUGEOT 402 ECLIPSE	184	CHARLOTTE DE COCK FORD TAUNUS TC GHIA
132	HERMAN DEROOST TRIUMPH RENOWN TDB	190	JULIEN VERHEYDEN VOLVO PV444 A-MODEL
138	LIEVEN GOEMAN ARNOLT BRISTOL DELUX S HARDTOP COUPÉ	196	BEN GRYSPEIRT MERCEDES 190 SL
146	EDDY VERMEULEN OLDSMOBILE 98 TWO-DOOR CLUB SEDAN	202	KOEN DE RIJCKER CADILLAC V-12 SPORT PHAETON
154	LEO VAN HOORICK MERCEDES 230 S UNIVERSAL	208	KOEN VAN NIEUWENHUYZE HUMBER 16/60 TOURER
160	KOEN ELSSEN ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT	216	PATRICK EN MARC VAN DER STRICHT DESOTO AIRFLOW COUPÉ
166	GRATIENNE LANNOY MORGAN PLUS 4	230	TIJS MICHIELS DKW F7 FRONT LUXUS CABRIOLET 2 SITZIG KAROSSERIE WACHSMUTH
		236	REGISTER

VOORWOORD



ijf jaar geleden verdedigden we in het boek *Car Crush* de stelling dat de auto het meest expressieve en het meest gelaagde consumptieobject aller tijden is. Dat hij om te beginnen al onze zintuigen prikkelt, zal ook weer uit dit vervolg blijken. In

The Ultimate Car Crush beweert Leo Van Hoorick bijvoorbeeld dat zijn Lancia Lambda naargelang het weer een andere geur heeft. En de eerste autoliefhebber die nog nooit een druppel olie heeft geproefd, zijn wij ook deze keer niet tegengekomen.

Auto's schenken ons vrijheid en laten ons de wereld verkennen. In *The Ultimate Car Crush* leest u hoe Koen De Rijcker al zeventig jaar tot de verbeelding sprekende reizen in al even fantastische vehikels maakt, en waarom velen avonturier Anton Gonnissen knettergek verklaren. Auto's geven ook esthetisch en fysiek genot. Ze dagen ons intellectueel uit en vormen een intieme, persoonlijke ruimte. Voor sommigen zijn ze een bron van competitief gedrag, voor anderen objecten voor zelfexpressie en verleiding. Ze staan voor individualisme, voor groepsvorming en voor familiale verbinding, zoals bij Albert Lemaire: hij kreeg zijn Bugatti meer dan 65 jaar geleden cadeau van zijn peter.

Tegelijk staat de auto nog meer dan in 2017 onder druk. Het genot van snelheid wordt ingeperkt, zelfs de muzikale klanken die uit een V8-motor stromen, worden aan banden gelegd. De mondialisering maakt dat auto's hun nationale identiteit verliezen en de elektromotor veegt hun karakter uit. Dat heeft allemaal goede redenen: wat kunnen we opwerpen tegen politici die samen met de auto-industrie naar zero-emissie en nul verkeersdoden streven? Niets. Maar de *thrill*, die verdwijnt beetje bij beetje. Anno 2022 komen we verdomd dicht bij de perfecte, steriele dozen die auto's al even aan het worden zijn. Hoe ingenieus ook, naarmate de autonome auto nadert, verliest de vierwieler een belangrijk deel van zijn verleidingskracht.

Toch blijven die oudjes met hun lekkere schoonheid en hun aanlokkelijke gevaar een onweerstaanbare aantrekkingskracht uitoefenen, en niet enkel op mannen. Uit de getuigenissen van bijvoorbeeld Dorine Ghyselinck en Liliane Achtergael blijkt dat ook zij hun bolides weten uit te kiezen. Desnoods trekken ze ervoor naar de verste uithoeken van de aardbol.

De ene verzamelaar besteedt een paar honderd euro aan een gammele karakterbak, de andere betaalt miljoenen voor een uniek icoon. In *The Ultimate Car Crush* brengen we hen samen. Als je een auto wil waarvan er maar één bestaat, dan moet je ofwel onwaarschijnlijk veel geluk hebben, zoals Lieven Goeman met zijn Arnolt-Bristol, ofwel moet je

betalen wat de verkoper ervoor vraagt. Soms worden dergelijke auto's compleet herbouwd, zoals de Lancia Astura van Piet Janssen, de Nederlander die kind aan huis is op de meest prestigieuze *concours d'élégances* ter wereld, zoals dat in Pebble Beach, Californië.

Sommige mannen en vrouwen in dit boek parkeren hun auto's in hun living, om ze vervolgens van ontroering te bewenen. Ze smeden velgen en vriendschappen, die bij momenten uitmonden in naijver en bedrog. Ze bewaren de auto's waarmee ze de kraamkliniek verlieten. Ze restaureren de auto van hun grootvader. De gevierde illustrator Ever Meulen werkt al een halve eeuw aan zijn eigen Oldsmobile. De tijd begint te dringen, maar geen nood: hij is bijna klaar. En te bedenken dat sommige anderen daar nooit aan zouden beginnen. Steeds meer worden auto's geconserveerd in plaats van geres taureerd. Omdat ze maar één keer origineel zijn.

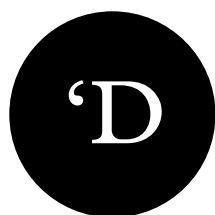
Overigens geldt ook hier dat een banale auto die wordt bewaard, gekoesterd en in stand gehouden, soms veel schoonheid in zich draagt. Eddy Van Sassenbrouck heeft peperdure VW-busjes en Ferrari's, maar houdt ook een heel gewone Volkswagen Polo bij. Ziekelijke bewaardrang? Wat kan het hem schelen.

In *The Ultimate Car Crush* verzamelden we opnieuw pareltjes die getuigen van een vervlogen bestaan. Het zijn dankbare bronnen voor kunstenaars. Kunstenaars zijn gek op auto's. Als geen ander kunnen ze verhalen vertellen over de ontwerpers, de ingenieurs en de eigenaars ervan, en geven ze hun auto's een goed gekozen plek. Philippe Vanhoof had er ei zo na één in een boom in zijn tuin gehangen.

Maar kunstenaars noch andere autoverzamelaars hebben het eeuwige leven. Sommige collecties worden pijnlijk ontmanteld, zoals de Humbers van André Mol – zijn schoonzoon verwerkt de resterende onderdelen nu tot kunstwerkjes. Soms gaat een complete verzameling over naar de volgende generatie – bij de familie Bossaert verbindt ze er intussen vier. Of naar een koper. Zoals Bart T'Hooft, die de volledige collectie van de overleden verzamelaar Leon Thiery heeft gekocht.

Auto's op zich leven natuurlijk níét, zoals sommigen beweren. Mensen leven. Ze reizen, ze werken, ze beminnen en haten, ze jagen, ze slagen en ze falen. Ze rijden verloren en vinden de weg terug. Of niet. Auto's zijn materiële getuigen van dat alles. Het zijn niet meer dan objecten, maar dan wel beladen met schoonheid, vernuft en emotie zoals geen ander object in de geschiedenis dat ooit is geweest. ←

OP DE OUDERLIJKE ACHTERBANK



it is een familieauto, geen collectiewagen. Hij ruikt nog steeds naar mijn jeugd.' In de garage van de mooie ouderlijke woning die hij betreft, toont kunstenaar Philippe Vanhoof zijn Packard Eight Club Sedan (1950). Er hangt ook een

foto van de auto, genomen bij klokken- en juwelenwinkel Den Gouden Ring, die zijn grootvader en vader op de Grote Markt in Mechelen uitbaatten. 'Met deze auto kwam mijn vader mijn moeder en mezelf ophalen aan de kraamkliniek. Het is de eerste auto waarin ik zat, en ik rijd er nog steeds mee. Bovendien is hij klaar voor de volgende generatie.'

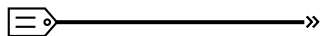
'Is dat geen toonbeeld van duurzaamheid?' lacht hij, en hij toont nog een foto, waarop hij als vijfjarige de auto wast. 'Ik heb er ook talloze nachten in geslapen. Als we op reis gingen, lag ik in mijn pyjamaatje op deze achterbank. Ik zie de straatverlichting nog zo passeren, niet wetende waar ik was. In die tijd lieten ouders hun kinderen ook nog gewoon achter in de auto terwijl zij op restaurant gingen. Niemand die een auto pikt als er een kleine in ligt. Ik heb het allemaal overleefd.' *(lacht)*

'Van dit type heeft mijn vader er vier gehad – hij kocht altijd hetzelfde model. Onderdelen wisselden voortdurend van auto. Hij reed er gewoon mee rond, ja. In de jaren 1970 kostte dat niks. Ze slurpten veel benzine, maar hij deed weinig kilometers. Dit was zijn laatste, waarmee hij op zondag rondreed. Ik heb er veel 8mm-filmpjes van.'

Er zitten minuscule deukjes in, maar de ongerestaureerde Packard is in goede staat. Hij heeft nauwelijks meer dan 80.000 kilometer op de teller. Mechanisch pakte Vanhoof de auto wel aan. 'De rubbers, de kleppen, een nieuw remsysteem...



PACKARD



**PACKARD EIGHT
CLUB SEDAN**

BOUWJAAR
1950

PRODUCTIEAANTAL
5179 in 1950

KILOMETERSTAND
50.000 miles

MOTOR
achtcilinder flathead,
4719 cm³

VERMOGEN
135 pk

TRANSMISSIE
Ultramatic
tweeversnellingsbak,
achterwielaandrijving

GEWICHT
+/-1700 kg

TOPSNELHEID
140 km/u

0-100 KM/U
+/- 17,8 seconden

BIJZONDER OMDAT
Vanhoof in deze auto de
kraamkliniek verliet.



Maar de motor is niet open geweest. En het interieur is origineel. Hij heeft de Ultramatic Drive, een door Packard zelf ontworpen automatische versnellingsbak, waar het evenwel snel van afstapte. Die bak is groter dan de achtcilindermotor. Ik heb er twee in reserve – ze zijn zo goed als onvindbaar.’

Recentere auto’s zijn moeilijker om een band mee te creëren, vindt hij. ‘Ik kan er ook niet aan sleutelen: ze zijn als kinderen die je naar de onthaalmoeder brengt zodra er iets verkeerd gaat. Naar deze auto staan de mensen van de technische controle te kijken als een koe naar een trein. Van de techniek kennen ze niets. Het is ook schandalig hoe liefhebbers van klassieke auto’s soms worden afgeschilderd. Ik rijd er jaarlijks gemiddeld 150 kilometer mee, als ik eens naar een treffen ga. Dat kan tel-



len als milieu-impact, niet? Nog zo iets: doordat het een erfstuk is, mag ik de originele nummerplaat van mijn vader in principe houden. Maar... niet als ik hem als oldtimer inschrijf. Die moeten O-platen hebben. Ik begrijp dat allemaal niet.’

Vanhoof koestert een passie voor legervoertuigen. In zijn garage staat ook een Willys Jeep (1964) en een imposante Dodge WC-54 (1942), een ambulance van het Amerikaanse leger. ‘Hiermee reed ik vroeger wel vier of vijf keer per jaar naar de Ardennen en Normandië – voor legervoertuigen is de Ardennen zo iets als de Griekse eilanden voor zeilboten. Nu ga ik nog af en toe. Ik bezoek er treffens, waar ik graag luister naar de verhalen die veteranen onder elkaar vertellen. Je kunt je niet inbeelden wat die mensen hebben meegemaakt en opgeofferd voor alles wat wij nu evident vinden. Mijn vader was WO II-veteraan. Mijn grootvader had de beide wereldoorlogen meegemaakt. De ziekenwagen ruilde ik zowat vijftien jaar geleden voor een van de Packards – de beste deal van mijn leven. Ik heb hem totaal gerestaureerd. Ik heb nog een tweede, identiek exemplaar uit 1943. Van Jean-Paul, mijn overleden buurman.’ ‘Als eerste auto wilde ik iets moois in plaats van nuttigs’,



† Packard Eight Club Sedan (1948)





vertelt hij. ‘Ik kocht een rotte MGB. Voor sleutelwerk ging ik altijd bij mijn oom, tot die het beu was. Vervolgens leerde Jean-Paul me alles over mechaniek en werd mijn beste vriend. Daarna kwam er een Opel Blitz, een vrachtwagentje. Ik moest naar het leger, en met die lekkende open sportkar lag dat moeilijk. Ik vond hem bij een groenteboer voor 1100 Belgische frank – nu 27,5 euro – en kreeg er ook nog eens drie broccoli’s bij. Mijn vader was tegen die aankoop, maar thuis zei ik dat ik drie broccoli’s gekocht had en er een auto bij had gekregen. Ik restaureerde hem terwijl ik hem gebruikte. Ook in de kazerne werkten mensen van het leger eraan – vaak gratis. Ik heb ook een tijd zonder laadbak rondgereden. Achteraan heeft hij dubbele wielen. Als het regende, kwamen achterliggers in een soort Niagarawaterval terecht.’

In zijn grote tuin staat zo’n Opel Blitz (1956). ‘Die was van Chris, ook een goeie vriend. Hij werd gebruikt voor de onderdelen.’ In diezelfde tuin ook nog een tot wrak verweerde Packard Eight Club Sedan (1948). ‘Dat was onze allereerste, nieuw gekocht door mijn oma. Hij had een bijzonder interieur en stond in de showroom klaar voor een ambassadeur in Congo, maar die deal ging niet door. Zijzelf reed niet, neen. Nonkel Frenne voerde haar en mijn grootvader erin rond.’ We zien de auto’s staan vanuit zijn schitterende woonruimte, waar een haard knettert. ‘Ik kijk er graag naar, ja. Eigenlijk wilde ik ze in de bomen hangen.’ ↩



AUTO- BIOGRAFIE

PHILIPPE VANHOOF (*1963)

DAILY

Dodge RAM (2014)

EERSTE

MGB (1968)

BESTE

Jeep Cherokee V8 (1979)

SLECHTSTE

‘Geen, dat is zoals je kinderen.’

MET SPIJT VERKOCHT

Allemaal

DROOM

Dodge
Ambulance
Kickdown en
Willys GPA

PIET JANSSEN

EEN KWESTIE VAN DE JUISTE WRAKKEN

In Lottum, Nederlands-Limburg, leidt Piet Janssen ons door de tuin naar zijn privémuseum, waar de oogst van veertig jaar passie uitgestald staat. Zelf omschrijft hij die passie zo: ‘Wrakken kopen, restaureren en op naar de volgende!’ Rijden doet hij zelden. ‘Je staat te vaak langs de weg. En ik ben ook wat bang geworden: de auto’s zijn veel geld waard.’

Op de gelijkvloerse verdieping staan er twaalf auto’s, in de kelder drie, plus onderdelen en een chassis. Vroeger waren ze verspreid, waardoor hij ze zelden zag. Maar nadat hij de smidse van zijn overleden buurman had gekocht en tot zijn droomgarage verbouwd, kon hij ze in 2015 eindelijk samenbrengen.

Te midden van de schoonheden serveert Janssen broodjes en koffie. ‘Van mijn ouders moest ik zo snel mogelijk een vak leren’, vertelt hij. ‘Ik kon kiezen: hout of metaal. Houtsnippers vond ik stinken, dus leerde ik op de ambachtsschool in Venlo hoe je van stukken ijzer werktuigen maakt. In 1975 begon ik voor mezelf, met één slijpmachientje. Het bedrijf groeide snel. Toen er een manager nodig was, deed ik mijn overall uit en ging aan een bureau zitten nadenken. Dat was moeilijk! En ik miste het handwerk. Op het einde van de dag voelde het alsof ik niets had uitgevreten.’

Dat gevoel, in combinatie met de foto van een gerestaureerde MG TA, deed hem ertoe besluiten om auto’s een tweede leven te geven. Hij wijst naar een Austin-Healey MK2A (1963). ‘Ik vond hem in 1977. Elke avond en elk weekend werkte ik eraan. Daar keek ik telkens enorm naar uit. Ik kreeg ook weer energie op het werk. Over Donald Healey en zijn pure, lichte sportwagens las ik alles. De techniek is simpel: met gezond boerenverstand kom je al ver, en door voortdurend raad te vragen aan anderen leer je zeer snel.



**LANCIA ASTURA
ROADSTER PININ
FARINA**

BOUWJAAR
1935

PRODUCTIEAANTAL
1

KILOMETERSTAND
60415

MOTOR
V8, 2973 cm³

VERMOGEN
82 pk

TRANSMISSIE
Handgeschakelde
vierversnellingsbak,
achterwielaandrijving

GEWICHT
1500 kilogram

TOPSNELHEID
+/- 128 km/u

BIJZONDER OMDAT
dit een uniek exemplaar is,
dat er na een indrukwekkende restauratie weer
precies uitziet zoals in 1935.

THE Austin Healey 100



PM-01-88

NOJ 389

AM 55 19

DC 34

AE 03 40

18768-F

Healey gebruikte onderdelen van andere merken. Toen hij in 1952 zijn eerste auto presenteerde op de Earls Court Motor Show in Londen, was het een enorm succes. Maar hij had slechts tien man in dienst, dus kwam hij ter plekke tot een akkoord met Austin: de productie zou in hun fabriek gebeuren. En nog tijdens die beurs werd 's nachts de badge van de auto veranderd tot "Austin-Healey". Ze kwamen van dezelfde productielijn als de MG's. Uiteindelijk heeft het merk slechts twintig jaar bestaan.'

Toen zijn eigen Austin-Healey na vijf jaar klaar was, was Janssen apetrots. De voorbije veertig jaar heeft hij er iets meer dan 4000 kilometer mee gereden. Intussen kwamen er ook een Austin-Healey BN1 (1954), BN2 (1955), BN6 (1958) en BJ8 (1967) bij. 'Ik weet wel: niets is slechter voor die auto's dan hier stil te staan. Soms pushen vrienden me en maken we samen een ritje. Ooit werd ik met vier Austin-Healeys tegelijk geflitst tegen 59, 60, 61 en 62 kilometer per uur. Dan rijd je eens!'

Nadat Janssen eind jaren 90 zijn bedrijf had verkocht, had hij plots een zee van tijd. In het Nederlands Automobielmuseum ontmoette hij Raoul San Giorgi, de rechterhand van eigenaar Evert Louwman. Die gaf hem een advies: stop met die Healeys en begin met het echte werk. 'Ik ging met San Giorgi mee naar Italië, waar hij restauraties opvolgde. Daar gingen mijn ogen open. Sindsdien restaureer ik niet meer zelf. Ateliers bezoeken in binnen- en buitenland is ook leuk. Tijdens een van die reizen vond ik de Alfa Romeo 6C 2500 SS Coupé (1947), een prachtontwerp van Superleggera Touring. Voor het eerst vroeg ik me ook af wat een wrak waard is na restauratie en probeer ik de juiste wrakken te kopen. Als je 300.000 euro spendeert aan een auto die maar 200.000 waard is, dan ben je een beetje dom.'

Van de zwarte Aston Martin DB Mark III Fixed Head Coupé (1958), die hij in 2005 als wrak kocht in de VS, werden er bij Zagato 551 gebouwd. De Talbot-Lago T120 Baby Sport Cabriolet (1939), die zag Janssen in 2004 op het event Maastricht Interclassics. 'Het was op donderdag en ik ben er urenlang bij gaan zitten. Op vrijdag en zaterdag deed ik hetzelfde, waarna ik hem op zondag kocht. Met de originele sleutelhanger van de eerste Amerikaanse eigenaar, en zijn adres als opschrift. Het esenhouten skelet bleek rot. Dat opnieuw bouwen alleen al vergde twee jaar werk. Toen de auto na zeven jaar klaar was, leverde het atelier Classic Skills er een boek bij. Ik trok ermee naar het Concours d'Elegance in Pebble Beach. Van daaruit ben ik 500 kilometer naar de dochter van die eerste eigenaar gereden. Maar ze was niet thuis.'

De auto werd toen getaxeerd op 625.000 euro. Nu is hij anderhalf miljoen waard. Dat Talbot minder dan 50 auto's per jaar bouwde, speelt daarin mee, dat Janssens' auto *Best of Show* werd op het concours van Schloss Dyck en Castello di





↑ Alfa-Romeo 6C 2500 SS Coupé (1947)
← Lancia Astura Roadster Pinin Farina (1935)



AUTO-BIOGRAFIE

PIET JANSSEN (*1946)

DAILY

Jaguar XJ 5.0 (2013); Aston Martin Vantage (2007)

EERSTE

Citroën 2CV (1959). 'Die zou ik nog opnieuw willen.'

BESTE

Daimler V8 (1999), 'Liefst 450.000 km op de teller en in topstaat. Die houd ik.'

MET SPIJT VERKOCHT

Lamborghini 400 GT (1967). 'Daar word ik emotioneel van.'

Miramare in Trieste natuurlijk ook. 'Dergelijke evenementen bezoek ik altijd samen met de restaurateurs. Dat is een bevestiging van de kwaliteit van hun werk.'

Van de Franse fabrikant Avions Voisin heeft hij een C11 Coupé Châtelaine (1927) met prachtig art-decostempel en een C23 Cabriolet Graber (1932). 'Gabriël Voisin was in oorsprong een vliegtuigbouwer. Alles moest functioneel zijn. Om de C11 te kunnen kopen verkocht ik twee Jaguar E-Types – als broer en zus: een open en een gesloten variant, beide van eerste eigenaar, van hetzelfde jaar en in dezelfde kleur. Deze heeft meer museumwaarde: niemand heeft er ooit van gehoord.'

Buitenshuis is een vijftal schoonheden in restauratie. 'Het liefst koop ik auto's met unieke koetswerken, zoals de Lancia Astura Cabriolet (1933) met een koetswerk van Stabilimenti Farina. Die heb ik in Italië op de kop getikt voor 70.000 euro, in redelijke staat.'

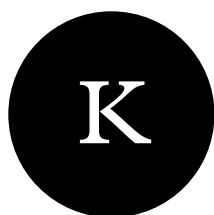
Een tweede Astura (1933) haalde hij uit de wereldberoemde Malmerspachcollectie. Een derde, uniek exemplaar (1935) met koetswerk van Battista 'Pinin' Farina onderging gedurende tien jaar een verregaande restauratie en moest zelfs deels herbouwd worden. 'Ik vraag vooraf niet wat het kost. Het is een werk van lange adem. Als je daar niet tegen kunt, moet je er niet aan beginnen. Ook de finale waarde van dergelijke *one-offs* is niet nauwgezet te bepalen, want er zijn geen referenties.' Deze auto beschouwt hij als zijn levenswerk. 'Het is een waar kunstwerk op wielen, van het driemanschap Lancia, ontwerper Farina en penseeltekenaar Mario Revelli de Beaumont. De imponerende, robuuste voorkant die via de druppelvormige wielkasten en het briljante art-decolijnenspel overgaat in die unieke achterzijde: mooier is nauwelijks denkbaar.' In 2021 won de auto de tweede prijs op het Concours d'Elegance in Pebble Beach.

Janssen heeft zich er al bij neergelegd dat hij het einde van alle restauraties niet meer zal meemaken. 'Enkele jaren geleden ben ik gestopt met auto's zoeken, maar ik sta er wel nog voor open om de collectie te upgraden. Of ik meer plezier beleef dan iemand met één Volvo Amazon weet ik niet. Maar ik geniet er wel enorm van. Zeker als ik ze kan delen, hier aan tafel. Soms ben ik hier ook alleen. Bij een glas wijn kan ik uren naar mijn Ferrari 250 Europa (1953) kijken. Pure kunst vind ik dat. Zo bestaan er zestien. Die auto is nu bij de stoffeerder.'

'Mijn twee zonen wonen in Spanje', zegt hij nog. 'Als ze in Nederland zijn, komen ze zelfs niet kijken naar de auto's. Mijn dochter heeft meer interesse. Maar als ik sterf, wordt heel de handel geveild. En daar zit ik hoegenaamd niet mee.' ←



HUILBUIEN EN KNALPOTFUN



an iemand met één auto in een boek over verzamelaars? Bewaarders van rijdend erfgoed liggen ons nauw aan het hart. En de manier waarop Isabelle Swinnen de auto koestert die ze na 37 jaar overnam van haar vader, raakt iedere liefhebber. Het antwoordt luidt dus volmondig ja.

In 1977 kocht Richard Swinnen een splinternieuwe Opel Kadett 1900 GT/E. Die kostte toen ruim 170.000 frank of 4250 euro – zowat het dubbele van een basis-Kadett. Richard was jong en wild, waardoor zijn jongensdroom twee jaar later eindigde met een perte totale en veel hartzeer. Maar in 1982 kon hij een ander exemplaar overnemen van een garagehouder in de buurt. De auto, die al 70.000 kilometer had gereden, zou de familie nooit meer verlaten. Het is er een uit de zogenaamde 1000-serie: de eerste duizend exemplaren uit de tweede reeks, gebouwd als homologatiemodel voor Groep 1B in de rallysport. In Nederland moest je een racelicentie voorleggen om er een te mogen kopen. De auto was zo'n succes dat Opel er later ruim 1200 extra bouwde.

Inmiddels is een originele GT/E vrijwel onvindbaar. Niet alle bestuurders konden de brutale bak beheersen. Ook in de autosport sneuvelden veel exemplaren. Maar niet die van Swinnen. 'Met een vriend die ook een GT/E had, ging ik eens naar een sprintwedstrijd in Zutendaal', vertelt hij. 'Omdat zijn auto geen rolkooi had, mocht hij niet starten. Ik wel, en ik won. Het hek was van de dam. Rally was toen nog een volkssport.'

Het fotoalbum komt op tafel. We zien Isabelle als baby op de voorstoel van de eerste GT/E. En verderop: het huidige exemplaar in het voorjaar van 1984, op onder meer de



OPEL KADETT 1900 GT/E

BOUWJAAR

1978

PRODUCTIEAANTAL

1000

KILOMETERSTAND

272.000 km

MOTOR

2.0 EH-motor

VERMOGEN

115 pk

TRANSMISSIE

ZF-competitieveversnellingsbak – die je ook in de Maserati Biturbo vindt

GEWICHT

918 kg

TOPSNELHEID

+/- 185 km/u

0-100 KM/U

+/- 10 seconden

BIJZONDER OMDAT

deze zeldzame auto onlosmakelijk verbonden is aan de familiegeschiedenis van de Swinnens.



59

GTE

B BELLE-78





Course de Côte de Sy en de sprint van Overpelt. In bijbehorende artikels wordt Richards gevoel voor show geprezen. ‘De handremspecialist’, staat er te lezen. Hij reed sprint, heuvel klim en slalom. Thuis heeft hij een kast vol trofeeën.

In die tijd leverden de sportversies Opel veel trouwe volgelingen op. De Kadett GT/E was de concurrent van de Ford Escort RS 2000, Renault GT Turbo en de eerste Golf GTI – die hij in de cijfers klopte. ‘Wonderboy Patrick Sneyers had er ook een’, zegt Richard. ‘En Guy Colsoul heeft nog met de mijne gekoerst. Ikzelf stopte omstreeks 1990 met competitie. Ik voelde de hete adem van de Renault R5 GT Turbo en de Golf GTI 16v in m’n nek, en ik wilde mijn auto niet in de vernieling rijden. Hij werd nooit zwaar beschadigd, want ik was snel maar voorzichtig. Toen ik in 1991 bij een ongevalletje betrokken raakte, was ik daar echt ziek van. Ik heb toen heel België en Nederland afgezocht naar enkele koetswerkonderdelen. In de twee jaar die volgden,



AUTO-
BIOGRAFIE

ISABELLE SWINNEN
(°1978)

DAILY

Abarth 595 Pista (2018) – Scoda Octavia Combi RS (2014). ‘Ook met de Abarth word ik wegens het geluid overal herkend.’

EERSTE

Opel Corsa (1987)

BESTE

Volkswagen New Beetle Cabrio 1.9 tdi (2006). ‘Daarin zijn we getrouwd.’

SLECHTSTE

Kia Picanto (2010)

MET SPIJT VERKOCHT

Volkswagen New Beetle Cabrio 1.9 tdi (2006)

DROOM

Porsche 911 Carrera Cabriolet

ging de auto tot de laatste bout uit elkaar. Motor en versnellingsbak werden gereviseerd. De auto had toen de Irmischer-trim. Bij de restauratie bracht ik hem terug naar de originele kleurstelling.’ Hij toont het complete onderhoudsboek en reportages over zijn auto in internationale magazines. Hoewel Richard sporadisch op de weg bleef rijden, zijn het gros van de 272.000 kilometer op de teller competitiekilometers.

Ondanks zijn zeldzaamheid is de GT/E zo’n auto waar vijftien jaar geleden niemand naar omkeek. Inmiddels wordt hij wel naar waarde geschat. In 2019 kreeg Swinnen een bod van 32.000 euro. Bij dochter Isabelle viel dat nogal slecht, haar man Christopher moest wekenlang haar huilbuien ondergaan. Maar tot een verkoop kwam het niet: in december 2019 kreeg ze de auto.

‘Papa en ik zijn samen naar de keuring geweest – blanco’, vertelt ze. ‘De auto is toevallig van mijn geboortjaar. Ik ben ermee groot geworden. Onderweg naar papa’s wedstrijden zaten mijn broer en ik stevast op de achterbank, een frigobox tussen ons in. Ook thuis hoorde ik papa altijd van ver aankomen. Het is een stuk van hem. Geregeld kom ik een oproep tegen van mensen die hopeloos op zoek zijn naar de auto die ooit aan hun vader of moeder heeft toebehoord. Dat wilde ik voorkomen. Aan mijn broer heb ik zijn deel uitbetaald.’

De nummerplaat kreeg ze van haar lieve man. ‘Isabelle wordt wild van die auto’, lacht Christopher. ‘Of vrolijk, als ze even down is. ’s Avonds zit ze naar filmpjes over de GT/E te kijken.’

Zijzelf kirt al van plezier als ze in de garage rond de auto loopt – de Abarth, waar ze dagelijks mee rondrijdt, heeft ze naar buiten verbannen. Met de Opel durft ze pas te rijden sinds ze hem van haar vader cadeau kreeg. ‘Hoe harder je gaat, hoe beter hij aanvoelt. Vorige week heb ik tweehonderd kilometer afgelegd met Adeline erbij, mijn dochter van vijftien. In een industriezone heb ik hem toen eens dwars gezet, met de handrem. Maar echt rijden zoals hij het deed, dat moet papa me nog leren. Nu, ik wil de auto absoluut niet stukmaken. Ik parkeer hem ook altijd in het zicht. En treffens vind ik lastig: ik verdraag niet dat mensen eraan zitten. Ook regelmatigheidsrally’s waarvoor je over slechte wegen moet, vermijd ik.’

Vader Richard demonstreert nog eens het angstaanjagende geluid. ‘Als ik zin heb om eens uit te breken, kom ik hem halen’, grijnst hij. ‘En na afloop geef ik een kus op het stuur, zoals ik vroeger na elke koers deed.’ ➡



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

Nicolas Quaghebeur

VORMGEVING/OPMAAK

Pieter Willems en Erin Scott (PJOTR.BE)

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

© Uitgeverij Lannoo nv, Tielt, België, 2022
D/2022/45/28 – NUR 462/656
ISBN: 9789401482226

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvoudigd, 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 acht jaar 'Achter de poort', de rubriek in Sabata, het weekendmagazine van De Tijd.



In *The Ultimate Car Crush*, de opvolger van *Car Crush* uit 2017, brengen auteur Bert Voet en fotograaf Thomas Vanhaute opnieuw een selectie van autocollecties in woord en beeld. Gebeten als ze zijn, vertellen 35 mannen én vrouwen over het virus dat hen opzadelde met die zalige autoziekte, in al haar lagen. Over hoe ze zich laven aan aroma's van benzine en olie. Over hoe ze sleutelen tot hun vingers verkrampen. En over hoe ze hun rijdende sculpturen vonden, losweekten, over de weg jagen en koesteren, soms generaties na elkaar. Een technische identikit van de piece de résistance uit hun collectie en een 'autobiografie' maken hun getuigenis compleet.

www.lannoo.com



9 789401 482226 >