

**CAR CRUSH**





# CAR CRUSH

Passion et secrets de  
collectionneurs automobiles

BERT VOET | THOMAS VANHAUTE

 | LANNOO



---

TABLE  
DES MATIERES

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

---

---

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

---

# AVANT-PROPOS



ames Rosenquist, pionnier du pop art, qualifiait l'automobile d'«image la plus puissante de la société de consommation moderne». Dans son livre *Driving Passion: The Psychology of the Car* (1986), Peter Marsh et Peter Collett, psychologues à Oxford, parlaient de cette même automobile comme l'objet de consommation le plus chargé en émotion et le plus controversé de l'histoire. Et ils mettaient ces controverses à nu...

A l'origine, l'automobile a été le symbole ultime de la période industrielle et de l'idée de prospérité qui y était liée. Les toutes premières voitures n'ont pas révolutionné la mobilité, mais bien le marché des biens de luxe. A cette époque, les nantis utilisaient l'automobile pour leur plaisir. Et pour aller loin, ils prenaient le train... Aussi la voiture est-elle restée liée à la notion de prestige. Or l'admiration que l'on peut avoir pour une voiture commence souvent par l'esthétique. Et la beauté d'une carrosserie est synonyme de statut social. Certains peuvent passer des heures à simplement *regarder* des automobiles. Quand on déjà conduit une voiture de sport, on connaît l'excitation que peuvent éprouver de tous jeunes enfants rien qu'en voyant passer ce genre d'automobile.

Ensuite vient le plaisir intellectuel : pénétrer les mystères de la technique et travailler sur les voitures. Le plaisir physique est un autre aspect des choses : certaines personnes n'hésitent pas à qualifier de musique la sonorité de certains moteurs, qui leur donnent littéralement la chair de poule. Lorsque l'on roule vite, que l'on accélère fort ou que l'on négocie à toute allure un virage difficile, des réactions physiologiques mesurables génèrent des émotions intenses. Ce dont il est question ici, c'est d'être capable de se battre contre les forces de la nature et aussi d'oser le faire... La course automobile constitue l'exemple par excellence de ce que l'économiste et sociologue américain Thorstein Veblen (1857-1929) a appelé le gaspillage démonstratif. C'est en quelque sorte l'équivalent moderne du *potlatch* que pratiquaient certaines tribus indiennes d'Amérique du Nord : une fête rituelle où les objets que l'on possède sont détruits massivement pour montrer sa prospérité et se forger un statut.

D'un autre côté, préserver des voitures les rend sacrées. On les conserve et les entretient pieusement pour les transmettre à ses héritiers. Restaurer ou non une voiture est une question délicate : certains remettent leur voiture à l'état neuf, ou même mieux que neuf. D'autres préfèrent que leur voiture porte les stigmates de son utilisation. Chaque voiture a une vie qui lui est propre, affirment les partisans de cette approche, alors qu'en réalité elle n'est qu'un témoin matériel de la vie de leur conducteur, voire même des changements dramatiques que cette vie peut connaître, que ce soit dans le cercle familial ou non. Nous avons vu couler des larmes dans certains garages que nous avons visités... A propos des voitures vendues, les regrets ne sont pas rares. Certains n'hésitent pas à racheter la voiture dont ils s'étaient séparés des années auparavant. La recherche, disons même la traque, de telle ou telle voiture peut demander des décennies de patience. Il en va toujours ainsi : l'un possède le rêve de l'autre...

Qui dit divinités, dit rituels, en groupe ou non. Nombreux sont ceux qui se réunissent pour honorer leurs voitures. Il y a des inconditionnels d'une seule marque et d'autres qui préfèrent collectionner les voitures de plusieurs marques. Les histoires qu'ils racontent, les mythes qu'ils colportent sur des

dieux comme Enzo Ferrari ou Ettore Bugatti n'ont pas besoin d'être historiquement exacts : il se suffisent à eux-mêmes. Certains deviennent de vrais fanatiques, au point que l'on finit par se demander ce qui compte : posséder l'objet ou être soi-même possédé ? Ils pensent continuellement aux voitures qu'ils ont ou voudraient avoir. Collectionner devient une stratégie mentale pour transformer la quête de possession en quelque chose qui a du sens. Mais précisons que quelques-uns parmi les collectionneurs que nous avons rencontrés ne savent même plus combien de voitures ils possèdent...

L'automobile à ceci de particulier que même ceux qu'elle n'attire pas les cajolent, en parlent, lui donnent un nom... Sur les photos de vacances, la voiture occupe souvent une position centrale : c'est un membre de la famille et une compagne de voyage à part entière. La voiture est aussi un territoire : c'est souvent le seul espace vraiment personnel qu'il reste à nos contemporains. C'est un aspect des choses à ne pas sous-estimer et qui explique pourquoi tant de gens préfèrent avancer au pas dans des embouteillages inextricables plutôt que d'y échapper en prenant le train. L'auto reste liée à l'idée de liberté, même lorsqu'elle est à l'arrêt !

L'automobile est une icône culturelle, dotée d'une identité nationale. Il y a des voitures allemandes, anglaises, françaises, italiennes, américaines... Par le passé surtout, les voitures avaient toutes leur propre caractère qui suscitait amour ou rejet. Lorsque les gens achètent une voiture ancienne, ils jettent souvent leur dévolu sur les voitures de leur jeunesse. Mais nous avons également rencontré des collectionneurs âgés d'une vingtaine ou d'une trentaine d'années qui propriétaires de voitures plus âgées qu'eux. Les voitures actuelles sont de moins en moins passionnantes. Bien que techniquement excellentes et regorgeant de technologie, elles ne parlent plus guère aux sens, à ces éléments qui, dans notre cerveau, restent indissolublement liés à la notion même d'automobile. Mais aujourd'hui un enfant de trois ans n'imité plus le bruit du moteur quand il joue avec une petite voiture : les automobiles sont devenues des boîtes silencieuses et stériles que nous ne conduisons plus, que nous ne maîtrisons plus. L'automobile est appelée à évoluer vers un hybride extrêmement sûr entre moyen de transport en commun et individuel. Un véhicule qui viendra nous chercher à la demande.

Pour la sécurité routière comme pour l'environnement, c'est une excellente chose. Mais pour la passion, c'est tout simplement mortel. Les zones basses émissions et une société de plus en plus sécuritaire font que les automobiles sont de plus en plus mal vues. Ceux qui les aiment ne peuvent qu'espérer que les pouvoirs publics les reconnaîtront comme héritage industriel et culturel, et qu'ils pourront continuer à les faire rouler à l'avenir. Parce que, ainsi que l'a souligné avec justesse un collectionneur, une automobile qui ne roule plus n'est plus une automobile ! ←

# UNE VOITURE EST UN PUZZLE



La voiture qui a la plus grande valeur émotionnelle pour moi, c'est la MGA (1961) que mon père a achetée neuve et dans laquelle je suis moi-même revenu de la maternité. Mon père l'a utilisée pendant treize ans. À l'âge de quinze ans, j'ai commencé à la restaurer. Je voulais avoir terminé pour mon dix-huitième anniversaire, mais j'ai mis deux ans de plus. Depuis, je roule avec cette MG... Depuis vingt-huit ans. »

Hendrik Stockman (48 ans) exhibe le bon de commande daté du 3 avril 1961 : 134 583 francs, roues à rayons et chauffage compris. « Regardez... Voici les preuves de paiement de la taxe de circulation, que l'on devait fixer au pare-brise à l'époque. Et voici les factures concernant ma restauration. Cette voiture est l'une des MGA les plus conformes au modèle original que l'on puisse trouver. Certains éléments de carrosserie ont été renouvelés et, l'an dernier, j'ai remplacé l'habillage du plancher. C'est à peu près tout. Ah oui, l'an dernier j'ai également refait les coutures de la capote. Je le fais généralement aussi pour l'habillage intérieur. C'est le travail typique à faire en hiver. »

Hendrik Stockman ouvre ensuite la porte de l'ancienne carrosserie derrière la maison paternelle et nous présente sa superbe Rover P6. Cette voiture a été achetée neuve par son père en 1974 et c'est la première voiture avec laquelle il a lui-même conduit sur route. Il nous montre des photos de détail de sa restauration. « Ici, la voiture a été démontée jusqu'au dernier écrou. À l'origine, je voulais commencer par l'Opel 1,2 l (1931), mais c'est finalement la Rover qui a eu la priorité. Je l'ai mise à nu, j'ai soudé des renforts métalliques et je l'ai passée dans un bain d'acide, avant d'apposer une première puis une seconde couche de fond. J'ai restauré les sièges d'origine... Tout a été terminé pour le Nouvel An 2015. Cette restauration a coûté cher : je voulais vraiment



**ARMSTRONG  
SIDDELEY  
SAPPHIRE**

**ANNÉE DE CONSTRUCTION**  
1953

**NOMBRE D'EXEMPLAIRES  
CONSTRUITS**  
prototype unique

**KILOMÉTRAGE**  
106 801 km

**MOTEUR**  
3,4 litres, 6 cylindres

**PUISSANCE**  
152 ch

**COUPLE**  
263 Nm

**TRANSMISSION**  
boîte de vitesses  
présélective électrique  
à 4 rapports

**POIDS**  
1 651 kg

**VITESSE DE POINTE**  
161 km/h

**0-97 KM/H**  
13 s

**PARTICULARITÉ**  
Il s'agit du seul  
prototype du cabriolet  
Sapphire, construit en  
Belgique chez Minerva.





† Armstrong Siddeley Sapphire (1953)  
➤ Rover P6 (1974)

faire de la P6 ma voiture de tous les jours. Enfin, «de tous les jours», c'est relatif, puisque je vais travailler en train... Quoiqu'il en soit, la valeur vénale de la voiture est moins élevée que la somme que j'y ai consacré. Mais je considère aussi l'opération comme un écolage. Le passage au contrôle technique n'a pas été une sinécure, surtout que les documents de bord avaient été perdus. J'ai dû y aller six fois ! Après huit mois d'efforts, j'ai enfin pu rouler. » La voiture a une immatriculation normale. « Ma Rover date de 1974 : ce n'est donc pas vraiment une ancienne », commente laconiquement Hendrik Stockman. « Il y a aujourd'hui beaucoup de voitures qui circulent en plaques O sans être des ancêtres dignes de ce nom ; ce sont des voitures assez récentes, souvent en piteux état. »

La plus grande fierté d'Hendrik est une authentique *classic car*, en l'occurrence sa majestueuse Armstrong Siddeley (1953). Elle a d'abord appartenu à la famille van Geluwe de Berlaere, qui



était alors propriétaire de la brasserie Liefmans, à Audenarde. Stockman père l'avait achetée en 1964 chez un démolisseur. Il construisait des modèles réduits et aimait les belles voitures. « Mais il ne connaissait pas grand-chose à la mécanique », précise son fils. « Aussi la voiture est-elle restée vingt-cinq ans dans son atelier. Lorsque j'ai retiré une aile, il y a de cela vingt-huit ans, il s'est fâché. Il trouvait que l'auto était belle telle quelle et il ne voulait pas que je la démonte. » Ce qui a pourtant fini par arriver... Hendrik a travaillé sur cette voiture durant treize ans. Même l'intérieur est d'origine. Il a posé dix couches de vernis sur le bois massif avec placage. Son propriétaire a gagné plusieurs prix avec cette Armstrong Siddeley, y compris en Angleterre.

La marque Armstrong Siddeley a été acquise en 1966 par Rolls-Royce. À cette époque, la production de ces magnifiques voitures avait été arrêtée. En 1973, le club de la marque en Angleterre a racheté le stock de pièces détachées ainsi que les archives complètes.



Jaguar E-type (1967)





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



« C'est ainsi que je me suis aperçu que je possédais une voiture exceptionnelle : il s'agit du seul prototype du cabriolet Sapphire, construit en Belgique chez Minerva. À l'origine, la voiture était une *4-light*, puis elle est devenue un cabriolet, avant qu'ils n'en fassent une *6-light*. » La couleur choisie n'a pas été déterminée en un jour. La voiture a d'abord été grise, puis bleu clair et enfin gris et bleu.

Hendrik Stockman me conduit maintenant dans son « *schoon kot* », là où tout se passe. J'y découvre sa Jaguar E-type (1967) qu'il a achetée l'an dernier sur eBay, sur la base d'une seule photo et de quelques coups de téléphone. C'est l'un des derniers exemplaires de la première série, mais avec les optiques de phare dépourvues de glaces de protection. Pour les connaisseurs, il s'agit d'une Series 1.25, une voiture très rare. « Elle n'en a pas l'air mais, à mes yeux, elle est dans un état fantastique. C'est vraiment un tout bon exemplaire. L'intérieur part en morceaux, mais on peut facilement acquérir un kit et l'installer soi-même. Cette Jaguar vient de Las Vegas, où elle est restée vingt ans dans un hangar. Le moteur et la boîte de vitesses avaient déjà restaurés avant. Lorsqu'elle est arrivée ici, j'ai rempli le réservoir, connecté une batterie et, à la deuxième tentative, le moteur a démarré. J'en ai eu la chair de poule... »

« J'ai un peu débosselé le plancher, décapé l'enduit du nez, rebouché les trous et restauré la forme. Une voiture comme celle-ci est





AUTO  
BIOGRAPHIE

**VOITURE D'USAGE QUOTIDIEN**  
Rover P6 (1974)

**PREMIÈRE VOITURE**  
Volkswagen Coccinelle (1973)

**MEILLEURE VOITURE**  
Rover 620sd (1992)  
420 000 km sans toucher une  
seule fois à la mécanique !

**PIRE VOITURE**  
Aucune. La P6 n'est que la deu-  
xième voiture de tous les jours.

**UN REGRET**  
Cela peut encore arriver...

**VOITURE DE RÊVE**  
Un modèle d'avant 1914, dans le  
genre de la Dion-Bouton.

un puzzle. Naturellement, il est impossible de tout mettre par terre. Il faut savoir où l'on va. J'espère avoir terminé d'ici trois ans. Mais cela peut tout aussi bien prendre cinq. »

Nous montons l'escalier. L'atelier est situé à l'étage. Hendrik travaille avec des moyens basiques, mais son esprit d'ingénieur n'est jamais loin. C'est ainsi qu'il a réalisé lui-même une sableuse et un système qui lui permet de faire tourner la voiture autour de son axe, pour pouvoir y travailler plus aisément. « J'ai peu à peu appris à souder, modeler, fabriquer des pièces moi-même, restaurer les garnitures, ainsi qu'à nettoyer, assouplir et teinter le cuir... Je ne révisé cependant pas les moteurs : ce genre de travail nécessite un outillage lourd dont je ne dispose pas. »

Hendrik nous montre encore une Rover à cannibaliser et, dans un coin, une Volkswagen Coccinelle (1973), cadeau de son grand-père pour ses onze ans. Il avait été question avec son cousin de la transformer en une F1. Comme cela n'a pas abouti, l'idée de la restaurer s'est fait jour. C'est à cette époque qu'Hendrik a commencé à conduire. « Ici, sur cette petite allée. En marche avant et en marche arrière. »

Aujourd'hui, tout son temps libre est consacré aux voitures. « Peut-être est-ce également une fuite ? Ou une forme de thérapie ? Je suis séparé depuis quelque temps. Ce fut un moment difficile à vivre. Mais le travail de restauration m'a aidé à garder la tête hors de l'eau. » ←

## **WWW.LANNOO.COM**

Enregistrez-vous sur notre site et vous recevrez régulièrement une lettre d'information vous tenant au courant de la sortie des nouveaux livres et d'offres intéressantes, exclusives.

### **TEXTES**

Bert Voet

### **PHOTOGRAPHIE**

Thomas Vanhaute

### **RELECTURE DES TEXTES**

Katrien Meuleman

### **CONCEPTION GRAPHIQUE**

Pieter Willems et Brecht Van Stappen (Pjotr.be)

Si vous avez des remarques ou des questions, n'hésitez pas à prendre contact avec notre rédaction: [redactiestijl@lannoo.com](mailto:redactiestijl@lannoo.com).

© Uitgeverij Lannoo nv, Tielt, 2017

D/2017/45/536 – NUR 653/656

ISBN: 9789401447577

Tous droits réservés. Aucune partie de cet ouvrage ne peut être réimprimée, reproduite ou utilisée sous quelque forme que ce soit par aucun procédé électronique, mécanique ou autre déjà connu ou à venir, en ce compris la photocopie et l'enregistrement, ou dans tout système de stockage ou de récupération d'informations, sans l'accord préalable par écrit des éditeurs.

Ce livre réunit les 30 meilleurs articles de trois années de la rubrique «Garage not for sale», que publie *Sabata*, le magazine week-end de *L'Echo*.

Hendrik Stockman: septembre 2014, Eric Wollants: septembre 2016, Luc Ryckaert: octobre 2015, André Plasch: mars 2016, Dirk Moons: novembre 2015, Dirk Van Den Bergh: mars 2016, James Lauryns: octobre 2014, Ruben Bosch: mars 2015, Nicolas Van Frausum: avril 2016, Marc Behaegel: mai 2014, Albert Westerman: novembre 2016, Patrick Hanssens: novembre 2016, Nicolas Hollanders de Ouderaen: septembre 2014, Roger Van Caneghem: janvier 2017, Thierry Dehaeck: mai 2016, Frederik Van Acker: mars 2017, Theo Van der Laan: février 2017, Tony Volckerick: mai 2014, Steve Vandooren: octobre 2016, Gino Dupont: novembre 2016, Paul Van de Velde: avril 2017, Alfonso Medinilla: août 2016, Roland De Craene: novembre 2016, Theo Jansen et fils Dick et Harry: mars 2017, Jean Prick: juin 2016, Dirk De Keyzer: octobre 2015, Alfons Vervloet: novembre 2016, Ronald Cryns: août 2016, Lukas Staes: avril 2015, Tijs Michiels: avril 2016.