

RICHARD MILLE



RM 65-01
Calibre squeletté à remontage automatique
Réserve de marche de 60 heures (± 10 %)
Platine et ponts en titane grade 5
Chronographe à rattrapante
Sélecteur de fonctions et mécanisme de remontage rapide
Rotor à géométrie variable
Boîtier en Quartz TPT® bleu

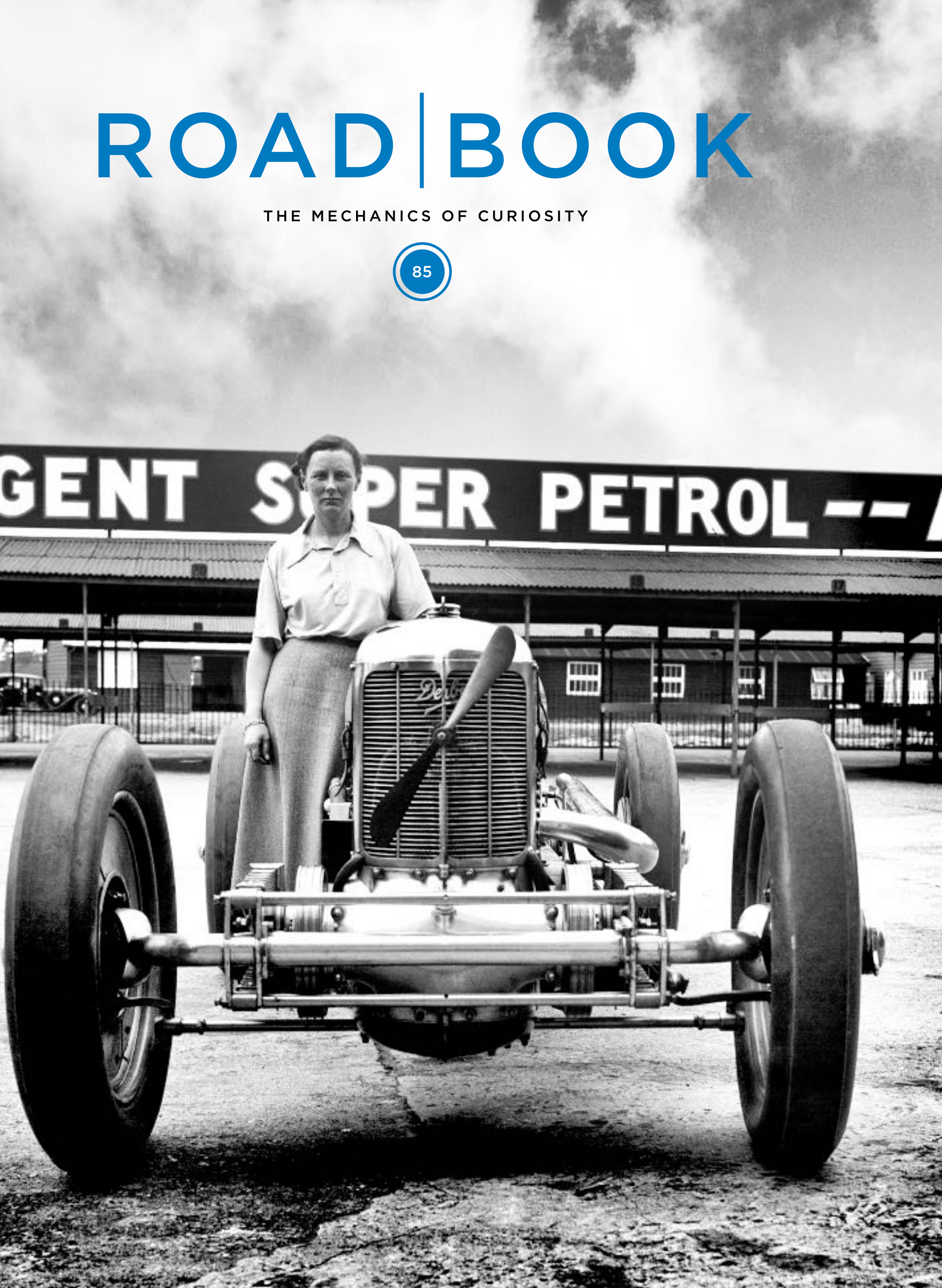
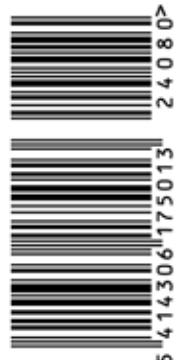
A Racing Machine
On The Wrist

ROAD|BOOK

THE MECHANICS OF CURIOSITY

85

Trimestriel N° 85 • D. décembre 2025 - Janvier - Février 2026
Driemaandelijks tijdschrift, N° 85 • December 2025, Januari - Februari 2026
Bureau de dépôt - Bruxelles X • Afgiftekantoor - Brussel X • P404055





TOM KRISTENSEN



24 HOURS OF LE MANS



JAMIE CHADWICK



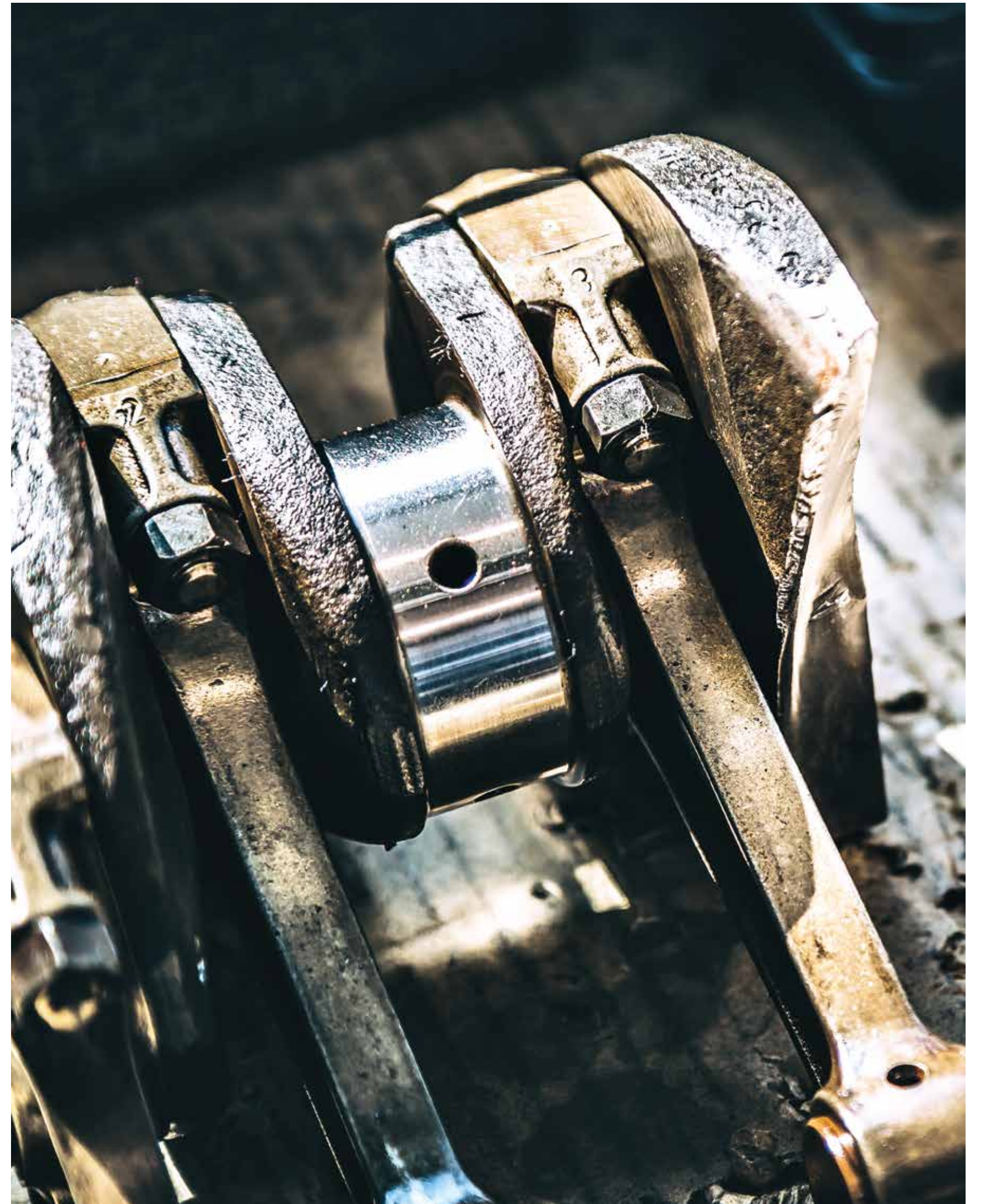
ROLEX 24 AT DAYTONA

REACH FOR THE CROWN

SUPPORTING ENDURANCE RACING SINCE 1959



THE COSMOGRAPH DAYTONA



EMBIELLAGE D'UNE CÉLÉBRISSE ALLEMANDE CONNUE POUR SES FABULEUX FLAT-SIX !
KRUKAS VAN EEN ZEER BEROEMDE DUITSE AUTO, BEKEND OM ZIJN FANTASTISCHE ZESCILINDER BOXERMOTOREN!



Mercedes-Benz

THE NEW ELECTRIC CLA.

The new CLA redefines electric driving with effortless performance. Efficient on both short and long journeys, with a range up to 775 km (WLTP) and a rapid charge delivering 325 km in just 10 minutes.*

A new benchmark for electric mobility.



12,5 - 14,1 kWh/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

Contact your dealer for all information regarding the vehicle's taxation. Environmental information k6.19/3/2034 - www.mercedes-benz.be - Prioritize safety.

*More info at mercedes-benz.be



*Parce que votre projet est unique,
votre couverture de piscine doit l'être aussi !*

La Coverseal est une couverture de piscine 4 saisons basée sur notre technologie brevetée qui assure une qualité d'eau irréprochable, un confort d'utilisation inégalé ainsi qu'une sécurité optimale à votre espace de baignade et ce, toute l'année. Conçue et fabriquée sur mesure dans notre usine en Belgique, elle s'ajuste à toutes les formes et tailles de bassin pour offrir une esthétique parfaite et une intégration harmonieuse dans l'environnement de votre piscine.

De Coverseal is een 4-seizoenen zwembadafdekking gebaseerd op onze gepatenteerde technologie. De afdekking garandeert een onberispelijke waterkwaliteit, ongeëvenaard gebruikscomfort en de optimale veiligheid van uw zwembadruimte. En dat het hele jaar door. De Coverseal is ontworpen en op maat gemaakt in onze fabriek in België. Uw Coverseal kan worden aangepast aan elke zwembadvorm en -grootte voor een perfecte esthetiek en harmonieuze integratie in uw zwembadomgeving.

*Omdat uw project uniek is,
moet uw zwembadafdekking ook uniek zijn!*



SOMMAIRE
INHOUD

TO SUBSCRIBE OUR MAGAZINE
SUBSCRIBE.ROADBOOKMAGAZINE.COM



Éditeur responsable, directeur et créateur de la revue :
Patrick Bika

Rédacteur en chef : Etienne Visart

Photos : Patrick Bika, Patrick Bombaert, Thierry
Beauvillain-Ouvrard, Mario Luini, Adriano
Cimarosti, Lies De Mol, Edouard Dotézac,
Jeroen Peeters, Nuno Madeira, Julien Mahiels,
Julia Nyström, Maxime Pasture, Event Attitude,
Mireille Robaert, Henri Thibault, Mario Luini/
ARC, Tom Wheatley, IWC, DR

Rédacteurs : Etienne Visart, Olivier Maloteaux,
Philippe Casse, Jacques Deschenaux,
Maarten De Bousser, Jorge S. B. Guerreiro,
Bart Lenaerts, Gérald Guétat, Julien Mahiels,
Maxime Pasture, Nathalie Marchal,
Macha Vananty, Serge Vanmaercke

Publicité : Mobile : 32 (0)477/88 85 79
e-mail : info@roadbookmagazine.com

Ont collaboré à la réalisation : Myriam Fourari,
Céline Fremault de Crayencourt,
Drusilla Bika

Layout : Patrick Bika
Typesetting & Layout : Erik Hage
Photogravure : Patrick Bombaert
Impression : Dereume

Traduction : IGTV, Communicationwise

Numéro de CPPAP : 0309 U88781
ISSN 1780-9509 – Dépôt légal : décembre 2008

Adresse : Chemin de l'Herbe 3A
1325 Bonlez – Belgique
Mobile : 32 (0)477/88 85 79
e-mail : info@roadbookmagazine.com

Agence Publicitaire : Objectif Média FZCO
Alexandra Rançon & Karol Lévy
Whats app : +32 484 10 63 71
e-mail : levykarol@gmail.com
alexandra@objectif-media.com
www.objectif-media.com

14

BIG WAVES

Géantes de la mer
Zeereuzen

24

**DEFENDER OCTA BLACK
:ROCK STAR**

Dark Side of the road

34

RM 43-01

Richard Mille x Ferrari, acte II
Richard Mille x Ferrari, Act II

40

**TALBOT-LAGO T150C SS
“TEARDROP”**

l'élégance personnifiée
Een bijzonder elegante verschijning



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Informations environnementales (AR 19/03/04): bmw.be

8,0 - 12,9 L/100 KM • 210 - 292 G/KM CO₂ (WLTP)

THE X7
BAYERISCHE MOTOREN WERKE



SOMMAIRE INHOUD

TO SUBSCRIBE OUR MAGAZINE
SUBSCRIBE.ROADBOOKMAGAZINE.COM



Verantwoordelijke uitgever, directeur en oprichter
van het tijdschrift: Patrick Bika

Hoofdredacteur: Etienne Visart

Foto's: Patrick Bika, Patrick Bombaert, Thierry
Beauvillain-Ouvrard, Mario Luini, Adriano
Cimarosti, Lies De Mol, Edouard Dotézac,
Jeroen Peeters, Nuno Madeira, Julien Mahiels,
Julia Nyström, Maxime Pasture, Event Attitude,
Mireille Robaert, Henri Thibault, Mario Luini/
ARC, Tom Wheatley, IWC, DR

Redacteurs: Etienne Visart, Olivier Maloteaux,
Philippe Casse, Jacques Deschenaux,
Maarten De Bousser, Jorge S. B. Guerreiro,
Bart Lenaerts, Gérald Guétat, Julien Mahiels,
Maxime Pasture, Nathalie Marchal,
Macha Vananty, Serge Vanmaercke

Reclame: GSM: 32 (0)477/88 85 79
e-mail: info@roadbookmagazine.com

Hebben meegewerkt aan de realisatie: Myriam Fourari,
Céline Fremault de Crayencourt,
Drusilla Bika

Layout : Patrick Bika
Typesetting & Layout : Erik Hage
Fotogravure: Patrick Bombaert
Druk: Dereume

Vertaling: IGTV, Communicationwise

Nr CPPAP: 0309 U88781
ISSN 1780-9509 – Wettelijk depot: décembre 2008

Adres: Chemin de l'Herbe 3A
1325 Bonlez– België
GSM: 32 (0)477/88 85 79
e-mail: info@roadbookmagazine.com

Reclamebureau: Objectif Média FZCO
Alexandra Rançon & Karol Lévy
Whats app: +32 484 10 63 71
+32 484 68 51 15
e-mail: levykarol@gmail.com
alexandra@objectif-media.com
www.objectif-media.com

56
12-27-1945
Le 27 décembre 1945, il y a tout juste
80 ans...
27 december 1945, precies 80 jaar
geleden...

64
FORD GT40 MKIII
Au volant d'une perle rare
Aan het stuur van een zeldzame parel

74
BROOKLANDS' LADIES
Les demoiselles de Brooklands
De dames van Brooklands

84
**100 YEARS OF
ROLLS-ROYCE PHANTOM**
Loizaga : un pèlerinage pour les
passionnés de Rolls-Royce
Loizaga: pelgrimage voor Rolls-liefhebbers

92
MASERATI GT2 STRADALE
Dualité assumée
Opzettelijke dualiteit



IWC Ingenieur. Form und Technik.

Ingenieur Automatic 40, Ref. 3289
Inutile d'être un ingénieur pour apprécier les qualités de cette montre. Dotée d'un cadran noir à motif quadrillé, l'Ingenieur Automatic 40 revisite les codes esthétiques audacieux de l'Ingenieur SL de Gérald Genta des années 1970 en les associant à une ergonomie remarquable et une finition perfectionnée jusque dans les moindres détails. Dans la plus pure tradition de l'ingénierie, un boîtier interne en fer doux protège le calibre de manufacture IWC 32111 doté d'une réserve de marche de cinq jours contre les effets des champs magnétiques. **IWC. Engineered.**



IWC
SCHAFFHAUSEN

Boutique IWC · Place du Grand Sablon 10 · Bruxelles

LA CHINE PLUS QUE JAMAIS À NOS PORTES !

CHINA STAAT MEER DAN OOIT VOOR ONZE DEUR!

Dans les années septante et quatre-vingt, on ne parlait que du péril jaune représenté par les marques japonaises. Dans les années nonante et deux mille, venaient s'y ajouter les constructeurs sud-coréens. Jusqu'au début des années deux mille vingt, tout était plus ou moins stabilisé, quand l'Union Européenne confirma que les moteurs thermiques ne pourraient plus être commercialisés pour être remplacés par des moteurs électriques à partir de deux mille trente-cinq. C'était ouvrir en grand les portes des marchés européens aux constructeurs chinois déjà largement spécialisés en la matière sur le marché local avec une population estimée à environ 1,4 milliard de personnes. Jusqu'à présent, l'invasion tant redoutée est encore très limitée. La marque chinoise cent pour cent électrifiée la mieux placée est BYD avec tout juste un pour cent de pénétration sur le marché belge. Elle occupe pourtant depuis peu la première place sur la scène internationale et développe par

ailleurs une stratégie commerciale de plus en plus audacieuse. Elle n'est cependant pas la seule si l'on suit les transferts en cours : les constructeurs chinois débauchent en effet à tour de bras parmi le personnel et le réseau des représentants de marques européennes réputées.

La cent-deuxième édition du Salon de l'Auto de Bruxelles, organisée par la FEBIAC du 9 au 18 janvier 2026 sur le site habituel de Brussels Expo, promet de présenter les principales nouveautés des constructeurs automobiles et, surtout, d'accueillir des exposants inédits. Comprenez par-là essentiellement des marques chinoises qui ont d'ailleurs déjà immatriculé plusieurs dizaines, voire même plusieurs centaines de voitures ces derniers mois afin de se constituer, entre autres, un parc de véhicules d'essais. C'est de bonne guerre ! De là à conclure que le marché automobile belge est très menacé à court terme, c'est aller un peu vite en besogne, même si la Chine est aujourd'hui le plus gros exportateur de voitures au monde avec environ six millions d'unités par an !

La vraie menace, c'est notre dépendance presque totale de la Chine dans toute une série de domaines. Dans le segment des batteries indispensables pour la fabrication des voitures électriques, la domination de la Chine est extrêmement forte avec plus de quatre-vingt-cinq pour cent des capacités mondiales de production et plus de nonante-cinq pour cent des fournitures d'anodes des batteries. Au niveau des matières premières critiques, dont les fameuses terres rares, la domination chinoise pose par ailleurs un risque majeur pour les chaînes mondiales d'approvisionnement. Et nous n'avons pas abordé le marché du photovoltaïque ni l'énergie éolienne, par exemple... Précisons au passage que le Trophée européen de la Voiture de l'Année 2026 sera annoncé le vendredi 9 janvier dans le cadre du Salon de l'Auto de Bruxelles. Meilleurs vœux !

ÉTIENNE VISART - RÉDACTEUR EN CHEF

In de jaren zeventig en tachtig had iedereen het over het gele gevaar dat uitging van Japanse merken. In de jaren negentig en tweeduizend kwamen daar ook Zuid-Koreaanse fabrikanten bij. Tot het begin van de jaren 2020 was alles min of meer gestabiliseerd, toen de Europese Unie bevestigde dat verbrandingsmotoren vanaf 2035 niet meer op de markt mochten worden gebracht en moesten worden vervangen door elektromotoren. Dit betekende dat de Europese markten wijd open gingen voor Chinese fabrikanten die al grotendeels gespecialiseerd waren in deze sector op de lokale markt met een bevolking van naar schatting ongeveer 1,4 miljard mensen.

Tot nu toe is de gevreesde invasie nog zeer beperkt. Het best geplaatste Chinese merk dat volledig elektrisch is, is BYD, met een marktaandeel van slechts 1 % op de Belgische markt. Het bedrijf staat echter sinds kort op de eerste plaats op de internationale markt en ontwikkelt bovendien

een steeds gedurfdere commerciële strategie. Het is echter niet het enige merk als we de lopende transfers volgen: Chinese fabrikanten werven namelijk massaal personeel en vertegenwoordigers van bekende Europese merken weg. De 102^e editie van het Autosalon van Brussel, georganiseerd door FEBIAC van 9 tot 18 januari 2026 op de gebruikelijke locatie Brussels Expo, belooft de belangrijkste nieuwigheden van de autofabrikanten te presenteren en vooral nieuwe exposanten te verwelkomen. Het gaat daarbij voornamelijk om Chinese merken, die de afgelopen maanden al tientallen, zelfs honderden auto's hebben

geregistreerd om onder andere een wagenpark voor testritten op te bouwen. Dat is niet meer dan logisch! Daaruit concluderen dat de Belgische automarkt op korte termijn ernstig bedreigd wordt, is echter wat voorbarig, ook al is China vandaag de dag met ongeveer zes miljoen eenheden per jaar de grootste exporteur van auto's ter wereld!

De echte bedreiging is onze bijna volledige afhankelijkheid van China op een hele reeks gebieden. Op het gebied van batterijen, die onmisbaar zijn voor de productie van elektrische auto's, is de dominantie van China extreem groot met meer dan 85 % van de wereldwijde productiecapaciteit en meer dan 95 % van de leveringen van batterijanodes. Wat kritieke grondstoffen betreft, waaronder de bekende zeldzame aardmetalen, vormt de Chinese dominantie bovendien een groot risico voor de wereldwijde toeleveringsketens. En dan hebben we het nog niet eens over de markt voor fotovoltaïsche energie en windenergie, bijvoorbeeld...

Terzijde zij opgemerkt dat de Europese Trofee voor de Wagen van het Jaar 2026 op vrijdag 9 januari zal worden bekendgemaakt in het kader van het Autosalon van Brussel. Beste wensen!

ÉTIENNE VISART - HOOFDREDACTEUR

DEFENDER

EMBRACE THE IMPOSSIBLE

5 YEAR WARRANTY

6,0-14,8 L/100 KM - CO₂: 135-335 G/KM (WLTP)

Contact your retailer for complete information on the taxation of your vehicle. Environmental information (RD 19/03/04): landrover.be. Model shown with options and accessories. Give priority to safety.

A dramatic, high-contrast photograph of a massive blue wave crashing over a surfer. The surfer is a small figure in the lower right, riding the face of the wave. The wave's crest is a massive wall of white foam and blue water, towering over the surfer. The overall color palette is dominated by deep blues and bright whites from the foam.

BIG WAVES

GÉANTES DE LA MER
REUZEN VAN DE ZEE

TEXTE / TEKST: SWENJA WILLMS
PHOTOS / FOTO'S: TUDOR

LE BIG-WAVE SURFING EST UN SPORT SANS COMPROMIS ET SANS PITIÉ, UN DÉFI POUR CEUX QUI SONT ASSEZ COURAGEUX. UN ENDROIT REPRÉSENTE LE SPOT ULTIME POUR CETTE PASSION : NAZARÉ ! LÀ OÙ LA FORCE BRUTE DE LA NATURE RENCONTRE LA CÔTE PORTUGAISE. UN LIEU OÙ CHAQUE TIMING EST DÉCISIF ET OÙ CHAQUE COURSE AVEC LA NATURE DEVIENT UNE COMPÉTITION CONTRE SOI-MÊME. NIC VON RUPP SE COMPTE PARMI LES SURFEURS PRÊTS À ACCEPTER CE DÉFI. COMME LES VAGUES GIGANTESQUES DE NAZARÉ, IL EST LUI AUSSI UNE FORCE EN SOI – DÉTERMINÉ À VAINCRE CES GÉANTES DE LA NATURE.

Big wave surfing is een compromisloze en meedogenloze sport, een uitdaging voor wie dapper genoeg is. Er is één plek die de ultieme spot is voor deze passie: Nazaré! waar de brute kracht van de natuur de Portugese kust ontmoet. Een plek waar elke timing cruciaal is en waar elke race met de natuur een wedstrijd tegen jezelf wordt. Nic von Rupp is een van de surfers die deze uitdaging aangaat. Net als de gigantische golven van Nazaré is ook hij een kracht op zich – vastbesloten om deze reuzen van de natuur te verslaan.

Visible loin à la ronde, le phare de Nazaré se dresse en sentinelle silencieuse indiquant le chemin vers l'un des phénomènes naturels les plus fascinants de la planète. Nazaré, autrefois un paisible village de pêcheurs, s'est transformé au cours des dernières décennies en un véritable paradis du surf. Grâce aux puissants courants qui sont dirigés par le canyon sous-marin de Nazaré, des vagues gigantesques viennent s'écraser directement sur la Praia do Norte. Elles y atteignent régulièrement des hauteurs qui posent des défis inédits même aux surfeurs de grosses vagues les plus expérimentés. L'allemand Sebastian Steudtner y a réalisé un exploit fou en surfant une vague d'une hauteur estimée à 28,57 mètres, un record. Chaque année, les plus grands surfeurs professionnels du monde affrontent à nouveau les conditions imprévisibles de la Mecque du surf. Ce fut le cas en février, lorsque le Tudor Big Wave Challenge a célébré la force brute de la mer. Créée par la marque horlogère suisse Tudor, cette compétition de surf récompense le courage et l'habileté des surfeurs qui affrontent ces vagues géantes. L'événement n'a lieu que les jours où les conditions sont optimales, typiquement lorsque les vagues atteignent au moins huit mètres de haut. Et c'est depuis l'eau que l'on peut le mieux juger de l'intensité de la force brute de ces masses d'eau : les spectateurs invités à suivre le concours depuis un bateau pouvant peuvent en témoigner. À une distance à la fois proche mais sûre de l'action, l'on bénéficie d'une vue spectaculaire sur le phare rouge de Nazaré, les

milliers de visiteurs et surtout sur les téméraires surfeurs qui osent se jeter dans la mer déchainée. Parmi eux, Nic von Rupp, par ailleurs lui-même ambassadeur de la marque Tudor, a une nouvelle fois démontré l'étendue de son talent en remportant la victoire de la meilleure performance par équipe avec son coéquipier Clément Roseyro. Après la cérémonie de remise des prix, nous avons eu la chance de pouvoir nous entretenir avec le surfeur victorieux pour parler de son courage, de sa fascination pour les vagues gigantesques et de sa quête incessante de nouveaux défis.

Roadbook Magazine – Nazaré s'est une fois de plus montrée sous son jour le plus extrême aujourd'hui. Y a-t-il quelque chose que l'on ne comprend pas sur cet endroit en tant que personne extérieure et que tu peux nous révéler ?

Nic von Rupp – « Oui, il s'agit avant tout de tout ce qui se cache derrière ce sport – le travail d'équipe, les conditions, les décisions de dernière minute. On a affaire à la nature, et c'est toujours elle qui prend le dessus. C'était une journée extrêmement exigeante, mais nous sommes très satisfaits du résultat et fiers de la performance de l'équipe. L'année prochaine sera une nouvelle année – nous nous battons à nouveau pour le titre ! »

RB – Tu as grandi tout près d'ici, à Sintra. Cette proximité te donne-t-elle un avantage ou Nazaré reste-t-elle à chaque fois un nouveau défi pour toi ?

NvR – « Pour moi, il s'agit d'un grand avantage de vivre

près de Nazaré. Alors que d'autres surfeurs viennent exprès du monde entier, il ne me faut qu'une grosse demi-heure pour m'y rendre. Nous nous entraînons toute l'année, que les vagues fassent six pieds ou cent pieds de haut, que les conditions soient bonnes ou mauvaises. Ce résultat montre l'importance de notre engagement continu et de notre solide travail d'équipe. »

RB – Tu as commencé ta carrière de surfeur avec de plus petites vagues, avant de l'attaquer au big wave surfing. Qu'est-ce qui te fascine tant dans ces vagues géantes ?

NvR – « J'aime tout simplement ça. Le défi, l'adrénaline, le sentiment constant de respect et de crainte – en surf de grosses vagues, il n'y a pas de zone de confort, tu ne sais jamais à quoi t'attendre. Et puis il y a l'équipe. Tu es toujours aussi bon que ton équipe, et c'est ce qui rend ce sport si particulier pour moi. »

RB – Ta vie de surfeur est fortement marquée par les voyages – y a-t-il une vague ou un endroit dans le monde que tu aimerais absolument surfer ?

NvR – « Pour nous, il s'agit maintenant de trouver le prochain Nazaré – c'est notre objectif. Les gens surfent toujours les mêmes spots depuis des décennies, mais nous voulons découvrir de nouvelles "montagnes dans la mer". L'année dernière, nous sommes allés dans l'Arctique et nous avons trouvé une vague incroyable. Maintenant, nous voulons aller au Groenland et dans beaucoup d'autres endroits dans le monde. C'est le genre de challenges qui nous attire. »



*Visible loin à la ronde, le phare de Nazaré se dresse en sentinelle
silencieuse indiquant le chemin vers l'un des phénomènes
naturels les plus fascinants de la planète.*

RB – En tant qu'ambassadeur des montres Tudor, que signifie leur devise #BornToDare pour toi personnellement et ton approche de ton sport ?

NvR – « #BornToDare est exactement ce que nous faisons tous les jours. Nous nous mettons constamment au défi et repoussons nos limites. »

RB – Quels parallèles vois-tu entre cette marque et ta vie de surfeur ?

NvR – « C'est un grand honneur pour moi de représenter une marque suisse aussi forte. J'ai un lien étroit avec la Suisse – ma mère et mon grand-père sont suisses, ma famille vit à Genève et je voyage dans le monde entier avec un passeport suisse. Depuis mon enfance, j'y ai passé mes étés et j'ai toujours rêvé qu'il y ait une vague sur le lac Léman pour pouvoir surfer (rires). C'est pourquoi c'est très spécial pour moi de représenter une marque horlogère suisse – surtout une marque qui correspond parfaitement à ma mentalité. Cela fait maintenant quatre ans que je fais partie de la famille Tudor, et cela va bien au-delà d'un rôle d'ambassadeur classique. Non seulement je suis vraiment un fan de la marque, mais le slogan #BornToDare décrit exactement ce que nous faisons.

RB – Le surf et le chronométrage ont beaucoup à voir l'un avec l'autre. Quelle est l'importance du temps pour toi en tant que surfeur de grosses vagues ?

NvR – « Le temps fait tout. Tu dois être au bon endroit au bon moment. Les vagues vont et viennent, et c'est le bon timing fait la différence entre le succès et l'échec. » ■

De vuurtoren van Nazaré is van ver zichtbaar en staat als een stille wachter die de weg wijst naar een van de meest fascinerende natuurverschijnselen ter wereld.

Nazaré, ooit een rustig vissersdorpje, is de afgelopen decennia uitgegroeid tot een waar surfparadijs. Dankzij de krachtige stromingen die door de onderzeese canyon van Nazaré worden gestuurd, breken gigantische golven direct op Praia do Norte. Ze bereiken daar regelmatig hoogtes die zelfs voor de meest ervaren big wave-surfers een uitdaging vormen. De Duitser Sebastian Steudtner heeft hier een waanzinnige prestatie geleverd door op een golf van naar schatting 28,57 meter hoog te surfen, een record. Elk jaar trotseren 's werelds beste professionele surfers opnieuw de onvoorspelbare omstandigheden in het mekka van het surfen. Dat was ook het geval in februari, toen de Tudor Big Wave Challenge de brute kracht van de zee vierde. Deze surfwedstrijd, opgezet door het Zwitserse horlogermerk Tudor, belooft de moed en vaardigheid van surfers die deze gigantische golven trotseren. Het evenement vindt alleen plaats op dagen met optimale omstandigheden, meestal wanneer de golven minstens acht meter hoog zijn. En vanaf het water kan men het beste de intensiteit van de brute kracht van deze watermassa's beoordelen; de toeschouwers die worden uitgenodigd om de wedstrijd vanaf een boot te volgen kunnen hiervan getuigen. Op een veilige afstand van de actie geniet men van een spectaculair uitzicht op de rode vuurtoren van Nazaré, de duizenden bezoekers en vooral de roekeloze surfers die zich in de woeste zee wagen. Onder hen Nic von Rupp, zelf ambassadeur van het merk Tudor, die opnieuw zijn talent heeft getoond door samen met zijn teamgenoot Clément Roseyro de

overwinning in de categorie beste teamprestatie in de wacht te slepen. Na de prijsuitreiking hadden we het geluk om met de zegevierende surfer te kunnen praten over zijn moed, zijn fascinatie voor gigantische golven en zijn voortdurende zoektocht naar nieuwe uitdagingen.

Roadbook Magazine – Nazaré heeft zich vandaag opnieuw van zijn meest extreme kant laten zien. Is er iets dat wij als buitenstaanders niet begrijpen over deze plek en dat jij ons kunt vertellen?

Nic von Rupp – “Ja, het gaat vooral om alles wat achter deze sport schuilgaat: teamwork, omstandigheden, last-minute beslissingen. Je hebt te maken met de natuur en die heeft altijd de overhand. Het was een extreem veeleisende dag maar we zijn erg tevreden met het resultaat en trots op de prestaties van het team. Volgend jaar is er weer een nieuw jaar – we gaan opnieuw voor de titel strijden!”

RB – Je bent vlakbij hier opgegroeid, in Sintra. Geeft die nabijheid je een voordeel of blijft Nazaré elke keer weer een nieuwe uitdaging voor je?

NvR – “Voor mij is het een groot voordeel om dicht bij Nazaré te wonen. Terwijl andere surfers speciaal vanuit de hele wereld hiernaartoe komen, ben ik er in een half uurtje. We trainen het hele jaar door, of de golven nu twee meter of dertig meter hoog zijn, of de omstandigheden nu goed of slecht zijn. Dit resultaat toont het belang aan van onze voortdurende inzet en ons solide teamwork.”

RB – Je begon je surfcarrière met kleinere golven, voordat je waagde aan het big wave surfen. Wat fascineert je zo aan deze gigantische golven?





De vuurtoren van Nazaré is van ver zichtbaar en staat als een stille wachter die de weg wijst naar een van de meest fascinerende natuurverschijnselen ter wereld.

NvR – “Ik vind het gewoon geweldig. De uitdaging, de adrenaline, het constante gevoel van respect en ontzag – bij het surfen op grote golven is er geen comfortzone, je weet nooit wat je te wachten staat. En dan is er nog het team. Je bent altijd zo goed als je team en dat maakt deze sport zo bijzonder voor mij.”

RB – Je leven als surfer wordt sterk gekenmerkt door reizen – is er een golf of een plek in de wereld waar je absoluut zou willen surfen?

NvR – “Voor ons gaat het er nu om de volgende Nazaré te vinden – dat is ons doel. Mensen surfen al tientallen jaren op dezelfde plekken maar wij willen nieuwe ‘bergen in de zee’ ontdekken. Vorig jaar zijn we naar het Noordpoolgebied geweest en hebben we een ongelooflijke golf gevonden. Nu

willen we naar Groenland en naar veel andere plekken in de wereld. Dat zijn het soort uitdagingen die ons aantrekken.”

RB – Wat betekent het motto #BornToDare van Tudor, waarvan je ambassadeur bent, voor jou persoonlijk en voor je benadering van je sport?

NvR – “#BornToDare is precies wat we elke dag doen. We dagen onszelf voortdurend uit en verleggen onze grenzen.”

RB – Welke parallellen zie je tussen dit merk en je leven als surfer?

NvR – “Het is voor mij een grote eer om zo’n sterk Zwitsers merk te vertegenwoordigen. Ik heb een nauwe band met Zwitserland: mijn moeder en grootvader zijn Zwitsers, mijn familie woont in Genève en ik reis de hele wereld rond met een Zwitsers paspoort. Sinds mijn kindertijd breng ik mijn

zomers daar door en heb ik er altijd van gedroomd dat er een golf op het Meer van Genève zou zijn om te kunnen surfen (lacht). Daarom is het voor mij heel bijzonder om een Zwitsers horlogemerkt te vertegenwoordigen – vooral een merk dat perfect bij mijn mentaliteit past. Ik maak nu al vier jaar deel uit van de Tudor-familie en dat gaat veel verder dan een klasieke ambassadeursrol. Ik ben niet alleen een echte fan van het merk maar de slogan #BornToDare beschrijft ook precies wat we doen.”

RB – Surfen en tijdwaarneming hebben veel met elkaar te maken. Hoe belangrijk is tijd voor jou als big wave-surfer?

NvR – “Tijd is alles. Je moet op het juiste moment op de juiste plaats zijn. De golven komen en gaan, en een goede timing maakt het verschil tussen succes en mislukking.” ■





AUTOWORLD
BRUSSELS



MERCEDES

THE STORY OF THE STAR

19.12.25
22.02.26



MORE INFO



EXHIBITION AT AUTOWORLD
Parc du Cinquantenaire 11 Jubelpark, 1000 Brussels
AUTOWORLD.BE



Mercedes-Benz
Museum.



Saga
Classic



DEFENDER OCTA BLACK

:ROCK STAR

ROCK 'N'
ROLL STAR

OFFICIAL AUTOMOTIVE PARTNER OF OASIS LIVE '25

DEFENDER

DARK SIDE OF THE ROAD

TEXTE / TEKST_NICOLAS JOANNÈS
PHOTOS / FOTOS_LAND ROVER

LAND ROVER ENRICHT LA GAMME DU DEFENDER OCTA AVEC UNE NOUVELLE FINITION BLACK. TOUJOURS AUSSI RADICAL AVEC SON V8 DE 635 CHEVAUX, LE DEFENDER OCTA CONSERVE SES CAPACITÉS EXTRÊMES ET MET L'ACCENT SUR UN STYLE AFFIRMÉ. TANT À L'EXTÉRIEUR QU'À L'INTÉRIEUR, CHAQUE DÉTAIL EST AINSI REVISITÉ DANS UNE ESTHÉTIQUE SOMBRE.

Land Rover breidt het Defender Octa-gamma uit met een nieuwe Black-afwerking. De Defender Octa blijft even radicaal met zijn V8-motor van 635 pk, behoudt zijn extreme capaciteiten en legt de nadruk op een uitgesproken stijl. Zowel aan de buitenkant als aan de binnenkant is elk detail opnieuw ontworpen in een donkere esthetiek.

« Nous savons que nos clients adorent offrir à leurs Defender des finitions entièrement noires. Nos designers ont donc appliqué ce principe à toutes les surfaces possibles, à l'intérieur comme à l'extérieur, pour créer le Defender Octa de luxe robuste ultime. »

MARK CAMERON,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DEFENDER

Immédiatement, le Defender Octa Black se distingue par sa peinture Narvik Black, qualifiée par Land Rover comme le “noir le plus authentique” de sa palette. Sombre et profond avec une finition brillante de série, le Narvik Black peut aussi être personnalisé par les clients. Un film de protection mat est ainsi disponible en option. Mais les spécificités de l'Octa Black ne s'arrêtent pas là : pas moins de 30 éléments extérieurs – bouclier inférieur, plaques de

seuils, anneau de remorquage, embouts d'échappement – sont désormais finis en Gloss Black ou Satin Black, créant un contraste subtil et puissant. Les jantes forgées sont proposées en 20" ou en 22" en gloss noir, ornées de caches-moyeux noirs et de l'inscription “Defender” en Shadow Atlas. Les étriers de freins ne sont pas en reste, brillants et noirs, avec un lettrage en Sentient Silver pour un effet visuel affirmé. À l'avant, l'ovale Land Rover sur la calandre s'habille de noir, tandis que même les éléments de soubassement présentent une finition Gloss ou Satin Black, y compris la partie inférieure du silencieux d'échappement.

ROBUSTE ET RAFFINÉ

Le thème noir se prolonge dans l'habitacle, avec des sièges “Performance” recouverts d'un cuir Ebony Semi-Aniline combiné à du textile Kvadrat, une première pour le Defender. Cette combinaison offre une sensation de confort premium tout en restant fidèle à l'esprit robuste du modèle. Le dessin des perforations et les surpiqûres sur les dossiers apportent une touche sophistiquée, tandis que les dossiers et les charnières d'accoudoirs adoptent une finition Carpathian Grey, créant un contraste mesuré. La traverse centrale du tableau de bord, la “Cross-Car Beam”, est finie en Satin Black, et une option en Chopped Carbon Fibre est proposée pour certains éléments intérieurs, renforçant ainsi l'image du “luxe robuste”.

HAUTE TECHNOLOGIE

Land Rover a également adapté certains aspects technologiques dans cette finition : les phares bénéficient d'une

signature graphique revisitée, et les feux arrière affleurants adoptent des lentilles assombries, renforçant ainsi l'identité visuelle du véhicule. À l'intérieur, un grand écran tactile de 13,1 pouces rend l'info-divertissement plus intuitif, s'inscrivant dans les dernières évolutions de la gamme Defender. Les sièges avant intègrent la technologie Body and Soul Seat, qui permet non seulement d'entendre la musique mais aussi de la ressentir. Le système repose sur des haut-parleurs Meridian et une conception vibro-acoustique inspirée par les plus grands artistes et compositeurs au monde.

PUISSANCE DÉMONIAQUE

Le cœur mécanique du Defender Octa Black reste aussi puissant : il s'appuie sur un moteur V8 Twin-Turbo mild-hybrid de 4,4 litres, délivrant jusqu'à 635 chevaux et un couple de 750 Nm, comme dans la version Octa standard. La suspension 6D Dynamics, hydraulique et interconnectée, contrôle le roulis et le tangage : elle permet à l'Octa Black de garder une assiette stable sur route tout en offrant une flexibilité maximale en tout-terrain. En outre, le mode de conduite dédié « Octa » reste disponible. Il est conçu pour les performances tout-terrain extrême : activation d'un launch control, recalibrage de l'ABS et autres réglages spécifiques sont prévus pour tirer parti du potentiel maximal du Defender Octa Black.

Le Defender Octa Black est disponible à partir de 199,910€ en Belgique et 193,301€ au Luxembourg. ■







LE DEFENDER OCTA BLACK SE DISTINGUE PAR SA PEINTURE NARVIK BLACK, QUALIFIÉE PAR LAND ROVER COMME LE "NOIR LE PLUS AUTHENTIQUE" DE SA PALETTE.

DE DEFENDER OCTA BLACK ONDERSCHIEDT ZICH DOOR ZIJN NARVIK BLACK-LAK, DOOR LAND ROVER OMSCHREVEN ALS HET "MEEST AUTHENTIEKE ZWART" IN ZIJN PALET.

LE THÈME NOIR SE PROLONGE DANS L'HABITACLE AVEC UNE COMBINAISON OFFRANT UNE SENSATION DE CONFORT PREMIUM TOUT EN RESTANT FIDÈLE À L'ESPRIT ROBUSTE DU MODÈLE.

HET ZWARTE THEMA WORDT VOORTGEZET IN HET INTERIEUR MET EEN COMBINATIE DIE EEN GEVOEL VAN PREMIUM COMFORT BIEDT EN TEGELIJKERTIJD TROUW BLIJFT AAN HET ROBUUSTE KARAKTER VAN HET MODEL.

DANS SA FINITION BLACK, L'OCTA DEMEURE LE DEFENDER LE PLUS PUISSANT DE TOUS LES TEMPS : SON V8 TWIN-TURBO MILD-HYBRID DE 4,4 LITRES DÉLIVRE JUSQU'À 635 CHEVAUX !

IN ZIJN BLACK-UITVOERING BLIJFT DE OCTA DE KRACHTIGSTE DEFENDER OOI: ZIJN 4,4-LITER V8 TWIN-TURBO MILD-HYBRID LEVERT MAAR LIEFST 635 PK!

De Defender Octa Black valt meteen op door zijn Narvik Black-lak, door Land Rover omschreven als de "meest authentieke zwarte kleur" uit zijn palet. Narvik Black is donker en diep met een glanzende afwerking als standaard, maar kan ook door klanten worden gepersonaliseerd. Zo is er een matte beschermfolie als optie verkrijgbaar. Maar daar houden de bijzonderheden van de Octa Black niet op: maar liefst 30 exterieuonderdelen – onderbumper, dorpelplaten, trekhaak, uitlaatpijpen – zijn nu afgewerkt in Gloss Black of Satin Black, wat een subtiel en krachtig contrast creëert. De gesmede velgen zijn verkrijgbaar in 20" of 22" in glanzend zwart, versierd met zwarte naafdoppen en het opschrift "Defender" in Shadow Atlas. Ook de remkluwen blijven niet achter: ze zijn glanzend zwart, met een opschrift in Sentient Silver voor een opvallend visueel effect. Aan de voorkant is het ovale Land Rover-logo op de grille zwart, terwijl zelfs de onderkant van de auto een afwerking in Gloss of Satin Black heeft, inclusief het onderste deel van de uitlaatdemper.

ROBUUST EN VERFIJND

Het zwarte thema wordt voortgezet in het interieur met 'Performance'-stoelen bekleed met Ebony Semi-Aniline-leer in combinatie met Kvadrat-textiel, een primeur voor de Defender. Deze combinatie biedt een gevoel van premium comfort en blijft tegelijkertijd trouw aan het robuuste karakter van het model. Het perforatiepatroon en de stiksels op de rugleuningen zorgen voor een verfijnde toets, terwijl de rugleuningen en scharnieren van de armsteunen zijn afgewerkt in Carpathian Grey, wat een subtiel contrast creëert. De centrale dwarsbalk van het dashboard, de 'Cross-Car Beam', is afgewerkt in Satin Black en voor bepaalde interieurelementen is een optie in Chopped Carbon Fibre beschikbaar, wat het imago van 'robuuste luxe' versterkt.

GEAVANCEERDE TECHNOLOGIE

Land Rover heeft ook bepaalde technologische aspecten aangepast in deze uitvoering: de koplampen hebben een vernieuwd ontwerp en de achterlichten zijn voorzien van donkere

lenzen, wat de visuele identiteit van het voertuig versterkt. Binnenin maakt een groot touchscreen van 13,1 duimen het infotainmentsysteem intuïtiever, in lijn met de laatste ontwikkelingen in het Defender-gamma. De voorstoelen zijn uitgerust met Body and Soul Seat-technologie, waardoor je muziek niet alleen hoort, maar ook voelt. Het systeem is gebaseerd op Meridian-luidsprekers en een vibro-akoestisch ontwerp dat is geïnspireerd door 's werelds grootste artiesten en componisten.

DEMONISCHE KRACHT

Het mechanische hart van de Defender Octa Black blijft even krachtig: hij is uitgerust met een 4,4-liter V8 Twin-Turbo mild-hybrid motor, die tot 635 pk en een koppel van 750 Nm levert, net als in de standaard Octa-versie. De hydraulische, onderling verbonden 6D Dynamics-ophanging controleert het rollen en stampen: hierdoor blijft de Octa Black stabiel op de weg en biedt hij maximale flexibiliteit op ruw terrein. Bovendien blijft de speciale rijmodus 'Octa' beschikbaar. Deze is ontworpen voor extreme offroadprestaties: activering van een launch control, herkalibratie van het ABS en andere specifieke instellingen zijn voorzien om het maximale potentieel van de Defender Octa Black te benutten.

De Defender Octa Black is verkrijgbaar vanaf 199.910 € in België en 193.301 € in Luxemburg. ■

“ We weten dat onze klanten dol zijn op een volledig zwarte afwerking voor hun Defender. Onze ontwerpers hebben dit principe daarom toegepast op alle mogelijke oppervlakken, zowel binnen als buiten, om de ultieme robuuste luxe Defender Octa te creëren.”

MARK CAMERON,

ALGEMEEN DIRECTEUR DEFENDER



15 years of crafting your classic car event with *Passione*

Whatever your idea of a classic car event may be, we have it. Each of our experiences is crafted to meet every driver's wish. Choose the one that fits you best.



15th edition
27-30 August 2026

Where the love for Italian classics meets the charm of the Alps. Three days of fun, friendship and unforgettable drives.

www.passione-engadina.ch

le Flair
LE RALLYE DU LAC LÉMAN



2nd edition
30 April - 3 May 2026

Great people, great cars, pure elegance.
Designed for those who love beauty:
three days of driving, art, culture around Lake Geneva.

www.le-flair.com



THE ICON
ST. MORITZ TO KITZBÜHEL

Only for the brave
24 - 27 September 2026

For tough, passionate drivers tackling mountain curves, blending adrenaline with the glamour of two Alpine locations.

www.theiconrally.com



RM 43-01

Richard Mille x Ferrari, acte II
Richard Mille x Ferrari, Act II



TEXTE / TEKST_ JORGE S. B. GUERREIRO
PHOTOS / FOTO'S_ RICHARD MILLE

IL EN VA DES PARTENARIATS COMMERCIAUX COMME DES RAPPORTS AMOUREUX : CERTAINS SONT BANCALS TANDIS QUE D'AUTRES RESPIRENT LA PASSION PARTAGÉE. CELUI QUI LIE RICHARD MILLE À FERRARI DEPUIS 2021 APPARTIENT RÉSO- LUMENT À LA SECONDE CATÉGORIE. LA PREUVE ? CETTE NOUVELLE RM 43-01 TOURBILLON SPLIT-SECONDS CHRONOGRAPH FERRARI, DÉVOILÉE À PARIS LORS D'UNE SOIRÉE MÉMORABLE ORGANISÉE AU PALAIS DE TOKYO, ENTRE MODÈLES FERRARI EMBLÉMATIQUES ET DEUX LÉGENDES DE LA F1 : ALAIN PROST ET FELIPE MASSA.

Commerciële partnerschappen zijn net als liefdesrelaties: sommige zijn wankel, terwijl andere getuigen van een gedeelde passie. De samenwerking tussen Richard Mille en Ferrari sinds 2021 behoort zonder twijfel tot de tweede categorie. Het bewijs? Deze nieuwe RM 43-01 Tourbillon Split-Seconds Chronograph Ferrari, onthuld in Parijs tijdens een gedenkwaardig evenement in het Palais de Tokyo, tussen iconische Ferrari-modellen en twee F1-legendes: Alain Prost en Felipe Massa.

Depuis que Richard Mille et Ferrari ont officialisé leur union, les deux marques ne cessent de nous surprendre. Leur premier bébé, la RM UP-01 Ferrari de 2022, avait littéralement fait l'effet d'une bombe dans l'univers horloger avec ses 1,75 mm d'épaisseur seulement. Un record bluffant et totalement inattendu pour donner vie à cette collaboration. Avec cette nouvelle RM 43-01, les deux partenaires changent de registre, mais pas d'ambition. Exit l'ultra-plat, place au tourbillon chronographe à rattrapante – autrement dit, l'une des complications les plus redoutables de l'horlogerie suisse, logé dans un boîtier au format tonneau, signature visuelle des garde-temps Richard Mille.

La RM 43-01 se décline en deux versions aussi différentes qu'un gentleman driver et un pilote de course. La première, en titane grade 5 micro-blasté avec lunette en Carbon TPT®, affiche un caractère plus raffiné, évoquant l'élégance intemporelle des GT italiennes. La seconde, entièrement réalisée en Carbon TPT®, assume pleinement son côté “high-octane” selon les mots de Julien Boillat, directeur technique du boîtier chez Richard Mille. Chacune des deux versions est limitée à 75 exemplaires, un choix dicté par les contraintes de production de ce mouvement d'exception. Car ne nous y trompons pas, derrière ces chiffres se cache un remarquable travail conjuguant les efforts des équipes des deux côtés des Alpes, fruit de trois années de développement intensif.

À la découverte de cette RM 43-01, l'influence du Centro Stile de Ferrari est immédiatement palpable. De la couronne aux aiguilles, en passant par le bracelet inspiré des sièges de la Ferrari Purosangue, chaque détail respire l'ADN du cheval cabré. Le clou du spectacle ? Cette plaque en titane gravée au laser du cavallino, dont la forme s'inspire de l'aileron arrière de la 499 P, trois fois victorieuse au Mans. Micro-blastée et sati-

née avec des biseaux polis, elle trône fièrement dans l'espace volontairement laissé libre lors du développement du mouvement. Une mise en scène théâtrale qui rappelle que chez Richard Mille, même les espaces vides ont leur raison d'être. Un concept très architectural, en somme. Et pour cause : il s'agit du premier métier de Flavio Manzoni, le directeur du design de la marque au cheval cabré.

« Une collaboration comme celle-ci repose autant sur la similitude des valeurs que sur les ressemblances visuelles entre un moteur Ferrari et les éléments d'une montre », confie Flavio Manzoni. « En termes de performance, tout ce qui a une fonction technique peut également être beau. Le concept de beauté fonctionnelle est quelque chose que nous apprécions particulièrement. » Cette philosophie, chère aux deux marques, transparait dans chaque détail de la RM 43-01. Les finitions métalliques de la platine évoquent la précision industrielle des composants de moteur moulés au sable, tandis que les ponts micro-blastés rappellent la surface mate et durcie des caches moteur Ferrari. Même les petits supports en forme de X et les vis hexagonales dorées font directement référence aux blocs moteur et carters de Maranello. L'art de la référence subtile.

Puisque nous y sommes, parlons donc moteur. Développé en collaboration avec Audemars Piguet Le Locle, le calibre qui anime la RM43-01 pousse l'art du chronographe à rattrapante dans ses derniers retranchements. Sa platine squelettée en titane grade 5 et ses ponts réalisés dans les mêmes matériaux que les boîtiers offrent une résistance aux chocs de plus de 5.000 G – de quoi survivre à un crash de F1 –, ce que Romain Grosjean avait involontairement démontré lors de son épouvantable crash en 2020, sa voiture ayant été détruite par le choc et les flammes qui s'en suivirent, alors que sa montre RM 011 avait, elle, continué de fonctionner.

La Richard Mille RM 43-01 n'est pas le premier modèle de la marque à être doté d'un tourbillon avec chronographe à rattrapante – cet honneur revenant à la RM 008 lancée en 2003 – et c'est tant mieux ! Depuis lors, et grâce à plusieurs autres modèles présentés durant les 22 années suivantes, de nombreuses améliorations techniques y ont été apportées, renforçant robustesse et précision. La RM43-01 en bénéficie et est équipée du mécanisme de rattrapante de dernière génération développé par Richard Mille et APL (Audemars Piguet Le Locle). Deux roues à 6 colonnes actionnent les différents leviers de la fonction rattrapante et garantissent un mouvement simultané optimisé, un verrouillage maximal des fonctions et une plus grande durabilité des réglages.

Des études approfondies sur le fonctionnement des pinces ont également conduit à la conception d'une déclinaison spécifique. Le ressort hélicoïdal traditionnel est remplacé par une lame sur la roue à rattrapante, une décision technique qui réduit la variation de couple lorsque la fonction rattrapante est activée. Toutes ces évolutions améliorent considérablement les performances chronométriques et réduisent de moitié la consommation d'énergie du chronographe grâce à la diminution des frottements de l'arbre. Avec ses 70 heures de réserve de marche, ce mouvement ne plaisante pas avec l'efficacité énergétique, pour reprendre les comparaisons automobilistiques. Reste la question du positionnement tarifaire : CHF 1.150.000.- pour la version titane et CHF 1.350.000.- pour celle en carbone. Des montants qui reflètent la complexité technique de cette pièce d'exception, alliant l'une des complications les plus difficiles à maîtriser avec l'expertise de deux manufactures légendaires. Au final, cette RM 43-01 Ferrari incarne parfaitement l'esprit de cette collaboration unique. Elle ne se contente pas d'arborer les couleurs du cheval cabré, elle en transpose la quintessence dans l'univers horloger. ■



Sinds Richard Mille en Ferrari hun samenwerking officieel hebben gemaakt, blijven de twee merken ons verrassen. Hun eerste creatie, de RM UP-01 Ferrari uit 2022, sloeg met zijn dikke van slechts 1,75 mm letterlijk in als een bom in de horlogewereld. Een verbluffend en totaal onverwacht record om deze samenwerking tot leven te brengen. Met deze nieuwe RM 43-01 slaan de twee partners een andere weg in, maar blijven ze even ambitieus. Weg met het ultradunne ontwerp, plaats voor de tourbillon chronograaf met rattrapante – met andere woorden, een van de meest geduchte complicaties in de Zwitserse horlogemakerij, ondergebracht in een tonvormige kast, het visuele kenmerk van de uurwerken van Richard Mille.

De RM 43-01 is verkrijgbaar in twee versies die net zo verschillend zijn als een gentleman driver en een coureur. De eerste, van micro-gestraald titanium grade 5 met een lunette van Carbon TPT®, heeft een verfijnder karakter en doet denken aan de tijdloze elegantie van Italiaanse GT's. De tweede, volledig vervaardigd uit Carbon TPT®, gaat volledig voor het 'high-octane'-karakter, zoals Julien Boillat, technisch directeur van Richard Mille, het omschrijft. Beide versies zijn gelimiteerd tot 75 exemplaren, een keuze die wordt ingegeven door de productiebeperkingen van dit uitzonderlijke uurwerk. Want laten we ons geen illusies maken: achter deze cijfers gaat een opmerkelijk stuk werk schuil, het resultaat van drie jaar intensieve ontwikkeling door teams aan beide zijden van de Alpen.

Bij het ontdekken van deze RM 43-01 is de invloed van het Centro Stile van Ferrari onmiddellijk voelbaar. Van de kroon tot de wijzers en de armband, geïnspireerd op de stoelen van de Ferrari Purosangue, ademt elk detail het DNA van het steigerende paard. Het hoogtepunt? De laser gegraveerde titaniumplaat met het Cavallino, waarvan de vorm is geïnspireerd op de achtervleugel van de 499 P, die drie keer in Le Mans heeft gewonnen. Micro gestraald en gesatineerd met gepolijste schuine randen, prijkt het trots in de ruimte die bij de ontwikkeling van het uurwerk bewust vrij is gelaten. Kortom, een zeer architectonisch concept. En terecht: het is het eerste beroep van Flavio Manzoni, de ontwerpdirecteur van het merk met het steigerende paard.

“Een samenwerking als deze is zowel gebaseerd op de gelijkenis in waarden als op de visuele overeenkomsten tussen een Ferrari-motor en de onderdelen van een horloge”, vertrouwt Flavio Manzoni ons toe. “Wat prestaties betreft, kan alles wat

een technische functie heeft ook mooi zijn. Het concept van functionele schoonheid is iets wat wij bijzonder waarderen”. Deze filosofie, die beide merken na aan het hart ligt, komt tot uiting in elk detail van de RM 43-01. De metalen afwerking van de platine doet denken aan de industriële precisie van de in zand gegoten motoronderdelen, terwijl de micro gestraalde



bruggen verwijzen naar het matte, geharde oppervlak van de Ferrari-motorkappen. Zelfs de kleine X-vormige steunen en de gouden zeskantige schroeven verwijzen rechtstreeks naar de motorblokken en carterpanelen uit Maranello. De kunst van de subtiel verwijzing.

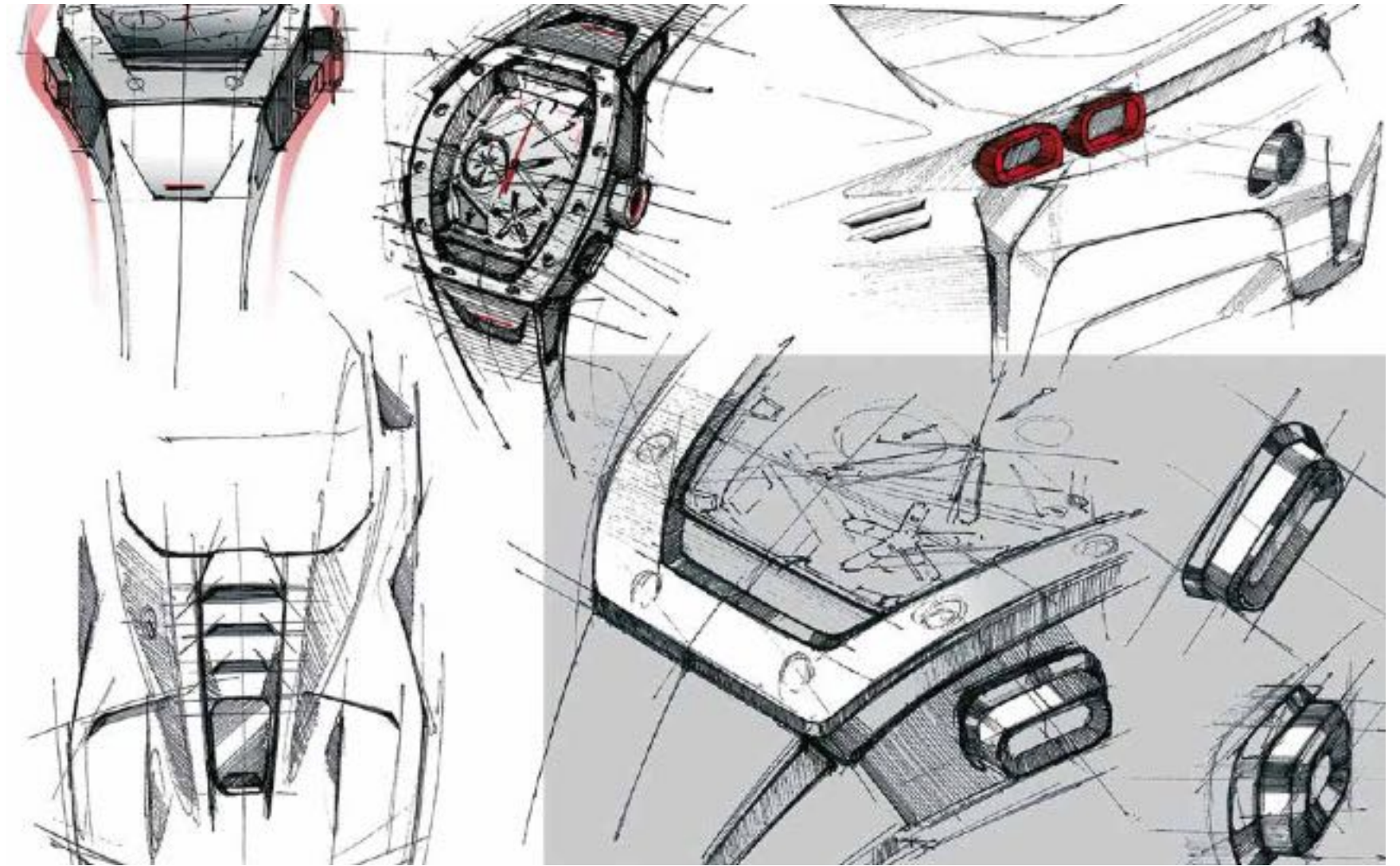
Nu we het er toch over hebben, laten we het dan ook over de motor hebben. Het kaliber dat de RM43-01 aandrijft, is

ontwikkeld in samenwerking met Audemars Piguet Le Locle en tilt de kunst van de inhaalchronograaf naar een hoger niveau. De skeletplaat van titanium grade 5 en de bruggen van hetzelfde materiaal als de kasten bieden een schokbestendigheid van meer dan 5.000 G, genoeg om een F1-crash te overleven – wat Romain Grosjean onbedoeld had aangetoond tijdens zijn verschrikkelijke crash in 2020, waarbij zijn auto werd verwoest door de klap en de daaropvolgende vlammen, terwijl zijn RM 011-horloge gewoon bleef werken.

De Richard Mille RM 43-01 is niet het eerste model van het merk dat is uitgerust met een tourbillon met rattrapante-chronograaf – die eer komt toe aan de RM 008, die in 2003 werd gelanceerd – en dat is maar goed ook! Sindsdien zijn er dankzij verschillende andere modellen die in de loop van de volgende 22 jaar zijn geïntroduceerd, talrijke technische verbeteringen aangebracht, waardoor de robuustheid en precisie zijn versterkt. De RM43-01 profiteert hiervan en is uitgerust met het nieuwste generatie inhaalmechanisme, ontwikkeld door Richard Mille en APL (Audemars Piguet Le Locle). Twee wielen met 6 kolommen bedienen de verschillende hendels van de inhaalfunctie en garanderen een geoptimaliseerde gelijktijdige beweging, een maximale vergrendeling van de functies en een grotere duurzaamheid van de instellingen.

Grondig onderzoek naar de werking van de klemmen heeft ook geleid tot het ontwerp van een specifieke variant. De traditionele spiraalveer is vervangen door een blad op het inhaalwiel, een technische beslissing die de koppelvariatie vermindert wanneer de inhaalfunctie is geactiveerd. Al deze ontwikkelingen verbeteren de chronometrische prestaties aanzienlijk en halveren het energieverbruik van de chronograaf dankzij de verminderde wrijving van de as. Met zijn gangreserve van 70 uur neemt dit uurwerk energie-efficiëntie zeer serieus, om de vergelijking met de automobiellindustrie voort te zetten.

Dan blijft nog de vraag naar de prijs: CHF 1.150.000,- voor de titaniumversie en CHF 1.350.000,- voor de carbonversie. Deze bedragen weerspiegelen de technische complexiteit van dit uitzonderlijke uurwerk, dat een van de moeilijkst te beheersen complicaties combineert met de expertise van twee legendarische fabrikanten. Uiteindelijk belichaamt deze RM 43-01 Ferrari perfect de geest van deze unieke samenwerking. Hij draagt niet alleen de kleuren van het steigerende paard maar brengt ook de essentie ervan over naar de wereld van de horlogerie. ■



A silver Talbot Lago T150C SS is shown driving on a winding road through a forest. The car is captured in motion, with a slight blur to its wheels and the background, emphasizing its speed and elegance. The road is paved and curves through a dense forest of tall trees. The car's design is sleek and aerodynamic, characteristic of the late 1930s.

Talbot Lago
T150C SS
"Leandrop"

L'ÉLÉGANCE PERSONNIFIÉE
GEPERSONIFIEERDE ELEGANTIE

TEXTE - TEKST_ ALEC LAVAERTS
PHOTO - FOTO'S_ DIRK DE JAGER

LORSQU'ON ÉVOQUE AUJOURD'HUI L'ÂGE D'OR DE L'AUTOMOBILE, LES ANNÉES QUI ONT PRÉCÉDÉ LA SECONDE GUERRE MONDIALE NOUS REVIENNENT INVARIABLEMENT EN MÉMOIRE. ET L'ON REPENSE ENCORE DAVANTAGE AU BERCEAU DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AUTOUR DE PARIS.

Wanneer men de dag van vandaag spreekt over de hoogdagen van de carrosserie bouwers kom je onvermijdelijk uit in de periode vlak voor de tweede wereldoorlog. Vooral in de bakermat van de auto-industrie rond Parijs.

Quand la haute bourgeoisie passait une commande auprès d'un prestigieux constructeur, celle-ci portait en général uniquement sur le châssis et le moteur.

Le châssis roulant était ensuite confié à un couturier de la carrosserie qui habillait la voiture selon les souhaits de son heureux nouveau propriétaire, le plus souvent pour participer à un Concours d'Élégance, très populaire à l'époque. Figoni et Falaschi, un des maîtres carrossiers de l'entre-deux-guerres, comptait parmi ces entreprises renommées et très recherchées. En cette période typique de la fin des années trente, les constructeurs s'intéressaient particulièrement à l'aérodynamisme de l'automobile. C'est ainsi qu'un modèle en forme de goutte d'eau fut créé, et la Talbot-Lago baptisée. La "Goutte d'eau" était l'un des modèles les plus avant-gardistes de son époque (et l'est encore aujourd'hui), et, dans le milieu des concours, faisait figure de pionnière.

FALASCHI & FIGONI

D'origine italienne, Guisepe Joseph Figoni vit en France depuis l'âge de trois ans. Il entame sa carrière chez Emile Vachet, carrossier local qui lui apprend les ficelles du métier. En 1921, il s'installe à Paris et lance sa propre affaire. Au cours de cette première période, sa réputation n'est bientôt plus à faire. À ses débuts, il adapte principalement des carrosseries existantes, puis il commence progressivement à dessiner ses propres créations. Si les premières se caractérisaient probablement par un certain conservatisme, Figoni évolue et trouve rapidement son style, ce qui lui permet de se démarquer. Vers

la fin des années 20, sa clientèle lui commande de plus en plus de voitures de course auxquelles il applique les principes de l'aérodynamique pour obtenir des lignes plus profilées. Il s'attire ainsi les faveurs de plusieurs marques prestigieuses, et crée notamment l'Alfa Romeo 8C 2300 qui remporte les 24 heures du Mans en 1932 (s/n 2111018). À l'inverse des autres créateurs qui réalisent d'abord un croquis, le présentent à leur client, façonnent ensuite un modèle réduit en argile pour les dernières adaptations et carrossent enfin le châssis, Figoni travaille directement sur le châssis pour sa première ébauche. Il construit un cadre à l'aide de fins tubes d'acier soudés entre eux afin de représenter la future silhouette de la voiture. Cette méthode lui permet "d'habiller et de déshabiller" littéralement la voiture à plusieurs reprises, en concertation avec son propriétaire. Ensuite seulement, il fabrique un modèle réduit en argile pour offrir à ses clients potentiels un aperçu plus réaliste de sa création finale. Enfin, il la représente sur papier pour pouvoir la dévoiler à d'éventuels nouveaux clients. Le cadre d'acier placé sur le châssis peut par la suite servir de moule de fabrication pour les panneaux.

En mai 1935, Figoni s'associe à son compatriote Ovidio Falaschi, homme d'affaires prospère. Son objectif : faire rentrer des fonds dans l'entreprise et s'allier à un expert de la finance. Rapidement, Falaschi contribue à la conception des modèles, ce qui débouche sur l'une des plus importantes collaborations des années trente : les Carrossiers Figoni et Falaschi.

Leur première création conjointe est présentée au salon de Paris en 1936, sur la base d'une Delahaye 135. Elle concurrence directement la Mercedes-Benz 540K Autobahnkurier

qui, en 1934, avait émerveillé le public au salon automobile de Francfort. Par la suite, les deux hommes continuent à perfectionner leur style flamboyant jusqu'à l'arrivée d'un homme d'affaires important, monsieur Jeancart, qui leur présente le dernier châssis de la nouvelle Talbot-Lago, la T150C. C'est sur cette base qu'est conçue la première des seize "Gouttes d'eau". Deux variantes de style seront développées à partir du modèle Goutte d'eau. La première, nommée Jeancart en l'honneur de la commande du premier client, est construite sur un châssis allongé Spécial ou S. Cinq exemplaires seront finalement conçus sur cette base, et un seul sur un châssis T23 équipé d'un moteur de 3 litres. À l'heure actuelle, un de ces exemplaires n'a toujours pas été retrouvé et un deuxième a été transformé en voiture de course une place. La deuxième série, basée sur le châssis raccourci SuperSport ou SS, est baptisée New York en référence au premier modèle exposé pour la première fois au salon de l'automobile de New York en 1937. Cette série compte onze voitures et toutes ont survécu à la seconde guerre mondiale. Un exemplaire est également basé sur le châssis T23.

TALBOT-LAGO

En 1934, le Groupe Rootes acquiert les parts du constructeur franco-britannique STD (consortium formé par Sumbeam, Talbot et Darracq). Anthony Lago, ingénieur italien originaire de Venise, est nommé directeur de la filiale française de l'époque, dont dépend la marque Talbot. L'entreprise parisienne est rebaptisée Automobiles Talbot-Darracq S.A. La nouvelle direction compte bien révolutionner cette organisation



« La “Goutte d’eau” était l’un des modèles les plus avant-gardistes de son époque (et l’est encore aujourd’hui), et, dans le milieu des concours, faisait figure de pionnière. »

désuète. Organisateur très habile, Anthony Lago se révèle également excellent sur le plan technique. Une excellence qui permettra l’émergence de multiples créations particulièrement avant-gardistes. Pour garantir la continuité de la firme immédiatement après la reprise, la production d’origine est provisoirement maintenue. Lago met ce temps à profit pour développer une toute nouvelle gamme de production avec son ingénieur en chef Walter Brecchia. Les nouveaux bolides de l’usine de Suresnes seront désormais particulièrement luxueux et extrêmement performants. En 1937, au salon de Paris, le public s’émerveille devant l’offre toute neuve présentée par Talbot-Lago. Elle compte une Type T4 Minor, une “Cadette-15” six cylindres et enfin, une “Major” disponible en version 3 et 4 litres. Le constructeur parisien lance son modèle haut de gamme absolu : la “Master”, dotée d’un châssis allongé. Parallèlement à cette gamme luxueuse, la firme de Suresnes mise aussi sur une série de créations aux ambitions plus sportives. La toute première création du genre, la Talbot-Lago Baby-15, partage une grande partie de sa mécanique avec la Cadette-15. La principale différence réside dans le châssis particulièrement léger, et son empattement de 25 cm plus court que celui de la berline.

En collaboration avec l’ingénieur Walter Brecchia, Lago développe une version remaniée de la T120 : la Talbot-Lago T150. Elle sera équipée d’une nouvelle culasse avec chambre de combustion hémisphérique et boîte de vitesse Wilson. Le ton est donné, la T150 est une sportive et la trois litres est dès lors inscrite aux 24 heures du Mans 1935, mais elle ne terminera pas la course. L’année suivante, le moteur quatre litres apparaît pour satisfaire aux réglementations de 1936. Malheureusement, les résultats attendus en termes de vente et sur

circuit ne sont pas au rendez-vous. Equipée d’une suspension indépendante à l’avant, d’un châssis léger, de freins modernes et d’une faible garde au sol, la T150C est un modèle conçu pour le sport automobile. Mais Antonio Franco Lago devra œuvrer plusieurs années avant de développer sa vision d’une super voiture de sport. Parmi les premières innovations visant à atteindre ses objectifs, Lago décide d’équiper ses voitures de boîtes de vitesse Wilson. Le principe de cette boîte de vitesse avant-gardiste consiste à choisir sa vitesse avant un virage. Le conducteur peut ainsi garder les deux mains sur le volant. Il n’a plus qu’à débrayer pour que la vitesse choisie s’engage automatiquement. Lorsque Lago est envoyé en France pour relancer la SA Automobiles Talbot en difficulté et lui permettre d’échapper à la faillite, il s’appuie sur un atout majeur : sa connaissance des boîtes de vitesse Wilson.

En 1937 donc, Lago lance la T150C, une version allégée du premier châssis. Le succès tant attendu arrive enfin et la Talbot remporte le GP de Tunis, de Montlhéry et même le British Tourist Trophy. Quand la version de série est lancée, la première commande ne se fait pas attendre longtemps, et c’est à Figoni et Falaschi qu’elle sera confiée...

Ces voitures étaient au départ essentiellement destinées à une clientèle aisée pour les Concours d’Élégance, où leur succès fut tout aussi retentissant. Il ne fallut pas attendre longtemps avant que ces œuvres d’art luxueuses ne trouvent le chemin des circuits de compétition. Ce modèle ultime, équipé d’un moteur six cylindres de quatre litres et alimenté par trois carburateurs Zénith, délivre près de 160 ch, pour une vitesse maximale de près de 180 km/h. Il démontrera clairement ses capacités aux 24 heures du Mans en 1938. Selon le programme, les trois exemplaires attendus sur la ligne de départ

étaient venus directement du Concours organisé une semaine plus tôt. Même en version standard, la T150 en avait sous le capot puisque l’une d’entre elles se hissa en troisième position au classement général derrière deux Delahaye de compétition. Cet exemplaire est malheureusement le seul à n’avoir jamais été retrouvé après la Seconde Guerre mondiale. Jusqu’au début du conflit, plusieurs “Gouttes d’eau” ont régulièrement arpenté les circuits, conduits par leurs gentlemen de propriétaires. Le dernier succès sportif enregistré par une T150C SS “Goutte d’eau” date de 1948. À l’époque, Jean Damman vient d’acquérir le châssis 90034 et s’inscrit aux 24 heures de Spa Francorchamps. Le courageux propriétaire remportera la victoire dans la catégorie des 4 litres, et la 11^e place au classement général.

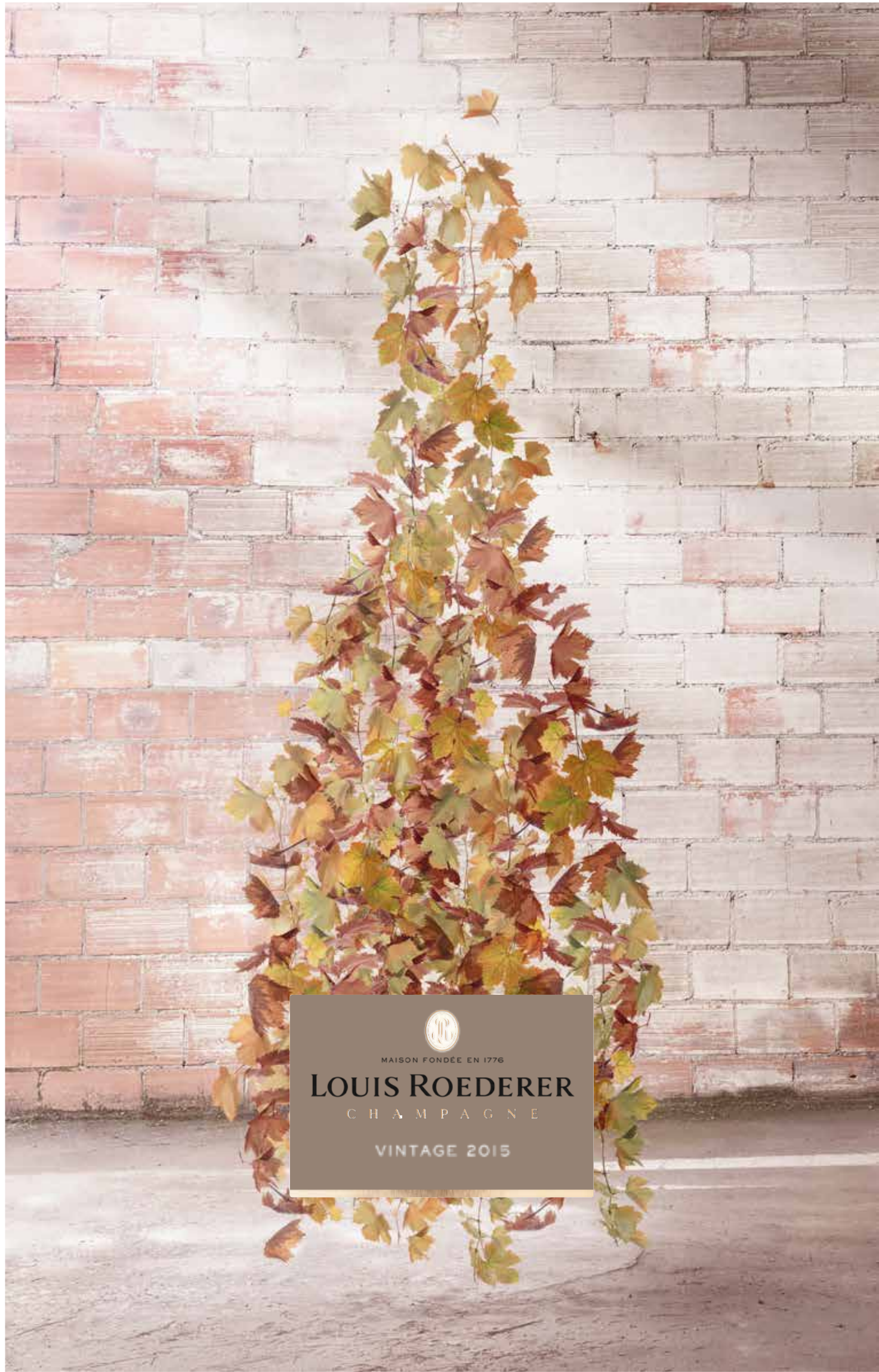
NEW YORK

Aujourd’hui, les Talbot-Lago “Goutte d’eau” sont la propriété de quelques rares privilégiés. Vu leur valeur actuelle, on les rencontre rarement, pour ne pas dire jamais, en dehors des grands circuits de compétition ou des ventes aux enchères. La 90112 est une des 11 survivantes de la variante New York, construite sur un châssis SS raccourci. Aucune de ces voitures n’est toutefois identique, ce qui semble plutôt normal pour des véhicules construits manuellement.

CONCLUSION

À l’époque de sa création, la “ Goutte d’eau”, véritable bijou d’élégance, était déjà décrite comme une œuvre d’art sur roues. Aujourd’hui, elle continue de susciter l’admiration des amateurs de belles voitures ! ■





LOUIS ROEDERER
TUTOYER LA NATURE



MAISON FAMILIALE **DEPUIS 1886**, DE CONINCK DISTRIBUE DES DOMAINES PRESTIGIEUX ET EMBLÉMATIQUES TELS QUE *LOUIS ROEDERER*, *JOSEPH DROUHIN*, *FAIVELEY*, AINSI QUE D'AUTRES DOMAINES DE RENOM.



RETROUVEZ CETTE MÊME EXPERTISE SUR NOTRE **NOUVEAU SITE WEB** AVEC SON **SOMMELIER DIGITAL AMBROISE**, CONÇU POUR VOUS GUIDER DANS VOS CHOIX DE VINS.



WWW.DECONINCKWINE.COM
INFO@DECONINCKWINE.COM
TEL: 02 353 07 65

*“De ‘Teardrop’ was
zowel toen als nu
een van de meest vooruit-
strevende ontwerpen en
werd snel een trendsetter
in het Concours circuit.”*

Wanneer een lid van de bourgeoisie een wagen bestelde bij een van de gerenommeerde merken dan was meestal deze bestelling enkel voor het chassis met motor. Daarna werd dit rollend chassis bij een van de couturiers van de carrosserie gebracht om de wagen aangekleed te laten worden naar de wensen van de nieuwe gelukkige eigenaar om meestal deel te nemen aan één van de populaire Concours d'Elegances. Een van deze meester carrosserie bouwers, Figoni et Falaschi, is een van de meest gerenommeerde en succesvolste bedrijven van het interbellum verantwoordelijk voor de typische periode eind jaren dertig waarbij men streefde naar een zo gunstig mogelijke stroomlijn die leidde tot de vorm van een waterdruppel, vandaar de “Goutte d'eau”. De Teardrop was zowel toen als nu een van de meest vooruitstrevende ontwerpen en werd snel een trendsetter in het Concours circuit.

FALASCHI & FIGONI

De Italiaan Guiseppe Joseph Figoni begon zijn loopbaan in Frankrijk, waar hij sinds zijn derde al woonde, bij Emile Vachet, een locale koetswerkbouwer waar hij de knepen van het vak leerde. In 1921 verhuisde hij naar Parijs waar hij zijn eigen koetswerk begint. In deze vroege periode krijgt hij snel een goede reputatie van vakwerk. Voornamelijk in de begin periode met het aanpassen van bestaande koetswerken waarna hij evolueerde naar volledige ontwerp projecten van nieuwe wagens, misschien een beetje aan de conservatie kant maar al snel leert hij bij en begint hij zijn eigen stijl te ontwikkelen. Voldoende om het onderscheid met de concurrentie te maken. Eind jaren '20 begint hij meer opdrachten te krijgen voor race wagens waarbij hij de beginselen van aerodynamica toepast om de wagen meer gestroomlijnd te krijgen. Hierdoor kreeg hij meerdere van de topmerken in zijn werkplaats, waaronder bv de 1932 Alfa Romeo 8C2300 Le Mans winnaar (s/n 2111018). In tegenstelling tot de andere ontwerphuizen die eerst een tekening maakten, dit aan hun klant voorlegde, daarna overgingen tot een schaalmodel in klei voor de laatste aanpassingen om daarna op het chassis gebouwd te worden, werkte Figoni juist tegenovergesteld. Voor

een eerste ontwerp werkte hij rechtstreeks op het chassis waar hij een frame van opbouwde van hoe hij de wagen er wilde laten uitzien met dunne staalbuisjes aan elkaar gelast. Zo kon hij letterlijk in samenspraak met de eigenaar de wagen meerdere keren “aan en uit kleren”. Achteraf werd er pas een schaalmodel in in klei gemaakt om de prospecten een realistischer beeld te geven van de definitieve creatie. Tenslotte werd dit nog een keertje op papier uitgetekend om te kunnen tonen aan potentiële nieuwe klanten. Dit stalen frame dat op het chassis stond kon achteraf gebruikt worden als een mal om de panelen te kunnen fabriceren.

In Mei 1935 neemt Figoni een partner mee in de zaak, de succesvolle Italiaanse zakenman Ovidio Falaschi. Oorspronkelijk om de firma extra geldstroom te bezorgen en voor het zaken expertise van Falaschi. Als snel begint hij mee zijn input in de ontwerpen mee te geven en dit leid tot een van de belangrijkste samenwerkingen in de jaren dertig : Carrossiers Figoni et Falaschi.

Hun eerste gezamenlijk ontwerp werd voorgesteld op het Parijs salon van 1936 op basis van een Delahaye 135. Dit was een rechtstreekse aanval om hun kunnen te tonen na de geweldige ontvangst die de Mercedes-Benz 540K Autobahnkurier had ontvangen op de 1934 Frankfurt Motor Show. Ze blijven in de daaropvolgende periode hun dramatische stijl perfectioneren tot een prominente zakenman monsieur Jeancart naar hun komt met het laatste nieuwe Talbot-Lago chassis, de T150C. Hierop word de eerste van in totaal maar zestien Goutte d'Eau's ontworpen. De Teardrops zijn opgedeeld in twee verschillende versies. De eerste genaamd Jeancart naar de bestelling van de eerste klant is gebouwd op het langere S of Speciale chassis. Hiervan zijn er uiteindelijk vijf van gebouwd waarvan één op een T23 chassis met 3 liter motor. De dag van vandaag is één van deze vijf nog niet terug gevonden en een tweede is omgebouwd naar een eenzitter race wagen. De tweede serie is op het kortere SS of SuperSport chassis, New York genaamd naar aanleiding dat het eerste model voor het eerst getoond werd op de New York Auto show van 1937. In deze reeks zijn er elf wagens gebouwd en allemaal hebben ze de Tweede Wereldoorlog overleefd. Hier vinden we weer één wagen op een T23.





TALBOT-LAGO

In 1934 kwam de Brits-Franse groep STD, waarbij deze initialen stonden voor een consortium gevormd door Sumbeam, Talbot en Darracq, onder de vleugels van de Roots Groep terecht. Kort daarop duidde de toenmalige directie Anthony Lago, een oorspronkelijk uit Venetië afkomstige ingenieur, aan als afgevaardigd bestuurder van het voormalige Franse tak waaronder Talbot viel. Daardoor wijzigde de naam van de Parijse onderneming in Automobiles Talbot-Darracq S.A.. Het nieuwe hoofd bracht heel wat vernieuwing in de oubolige onderneming. Anthony Lago bleek niet enkel over heel wat organisatietalent te beschikken maar kwam op technisch vlak zeer sterk uit de hoek. Deze uitmuntende kwaliteit stond garant voor tal van bijzonder vooruitstrevende creaties die daaruit zouden voortvloeien. Om voorlopig de continuïteit te garanderen bleef de oorspronkelijke productie onmiddellijk na de overname voorlopig gehandhaafd. Ondertussen werkte Lago samen met zijn hoofdingenieur Walter Becchia een compleet nieuw productiegamma. Voortaan zouden de laatste nieuwe bolides die de fabriekshallen in Suresnes verlaten niet enkel bijzonder luxueus uitgevoerd zijn maar tevens ook behoorlijk performant. Op het Salon van Parijs in 1937 verraste Talbot-Lago het publiek met een compleet nieuwe

gamma. Dat bestond uit de Type T4 Minor, geflankeerd door de 'Cadette-15' met een zescilinder en tenslotte de 'Major' die kon verkregen worden met een 3 of zelfs een vierliter. Als absolute topmodel introduceerde de Parijse constructeur de 'Master' met een verlengd chassis. Naast dit impressionante productgamma aan luxueuze modellen werkte de constructeur uit Suresnes ook aan een reeks creaties met bijzonder sportieve ambities. De allereerste creatie van dit genre, de Talbot-Lago Baby-15, deelde heel wat mechaniek van de Cadette-15. Het grootste verschil zat het hem in het speciale lichtgewicht chassis met 25 cm kortere wielbasis dan de berline. In samenwerking met ingenieur Walter Brechia bouwde Lago de T120 om naar de Talbot-Lago T150. De transformatie hield in een nieuwe cylinder kop met een hemisferische verbrandingskamer en de Wilson versnellingsbak. Onmiddellijk werd de toon gezet voor de T150 als sportwagen en de drie liter wagen was ingeschreven voor Le Mans 1935 maar wist niet te eindigen. Het volgende jaar werd de motor uitgeboord naar vier liter om te voldoen aan de reglementen van 1936. Spijtig genoeg kon deze wagen geen echte verkoopresultaten of circuit resultaten behalen. Met zijn onafhankelijke voorophanging, lichtgewicht constructie, moderne remmen en lage rijhoogte was het T150C chassis ontwikkeld voor de autosport. Voordat Antonio Franco

Lago zijn visie van een supersportwagen kon bouwen heeft hij ettelijke jaren hiernaar toe moeten werken. Een van zijn eerste innovatieve acties om zijn doel te realiseren bestond door gebruik te maken van Wilson versnellingsbakken. Deze technisch vooruitstrevende methode laat doe dat de piloot voor de bocht zijn versnelling kiest, zodat hij in de bocht beide handen op het stuur kan houden en juist nog maar het koppelingspedaal heeft in te trappen waardoor dan automatisch de gekozen versnelling ingeschakeld wordt. Wanneer Lago naar Frankrijk werd gestuurd om het noodlijdende Automobiles Talbot S.A. verder te leiden en proberen te redden van faillissement nam hij de Wilson versnellingsbak mee. In 1937 kwam Lago dan uit met de T150C, een lichtere versie van het voorgaande chassis. Hiermee kwam eindelijk het verwachte succes en won in Tunesië, Montlhéry en zelfs de Britisch Tourist Trophy. Wanneer het chassis beschikbaar werd gesteld voor een straatversie duurde het niet lang voor de eerste klant zijn bestelling plaatste en hiermee naar Figoni et Falaschi stapte. Voornamelijk bedoeld voor het rijkere cliënteel om mee naar het Concours circuit te gaan, en hier waren deze wagens ook héél succesvol. Toch duurde het niet lang of zelfs deze luxe kunstwerken werden ook op het circuit gebruikt in volle

kracht. In deze ultieme uitvoering met zijn zes cilinder, vier liter motor met drie Zenith carburators was deze toch goed voor 160PK met toch maar liefst een topsnelheid van ongeveer 180km/h. Zijn kunnen werd duidelijk gemaakt tijdens de 24 Uren van Le Mans in 1938 waar er drie van deze wagens opdaagden, volgens het programma boekje letterlijk van het Concours veld het weekend ervoor. Zelfs standaard bleek dat de wagens voldoende in hun mars hadden en eentje haalde niet zomaar de finish maar werd derde overall achter twee competitie Delahaye's. Spijtig genoeg is dit de enigste wagen die nog steeds niet terug gevonden is na de oorlog. Meerdere van de wagens werden regelmatig door hun gentlemen eigenaars gebruikt op het circuit tot het begin van de oorlog. Het laatste sportief succes opgetekend door een T150C SS "Goutte d'eau" kwam er nog in 1948 wanneer Jean Damman, de kersverse eigenaar, zijn recentelijk aangeschafte chassis 90034 inschreef in de 24 uur van Spa Francorchamps. De moedige eigenaar legde daarbij beslag op de overwinning in de 4 liter-klasse, goed voor een 11^{de} plaats in het algemene klassement.

NEW YORK

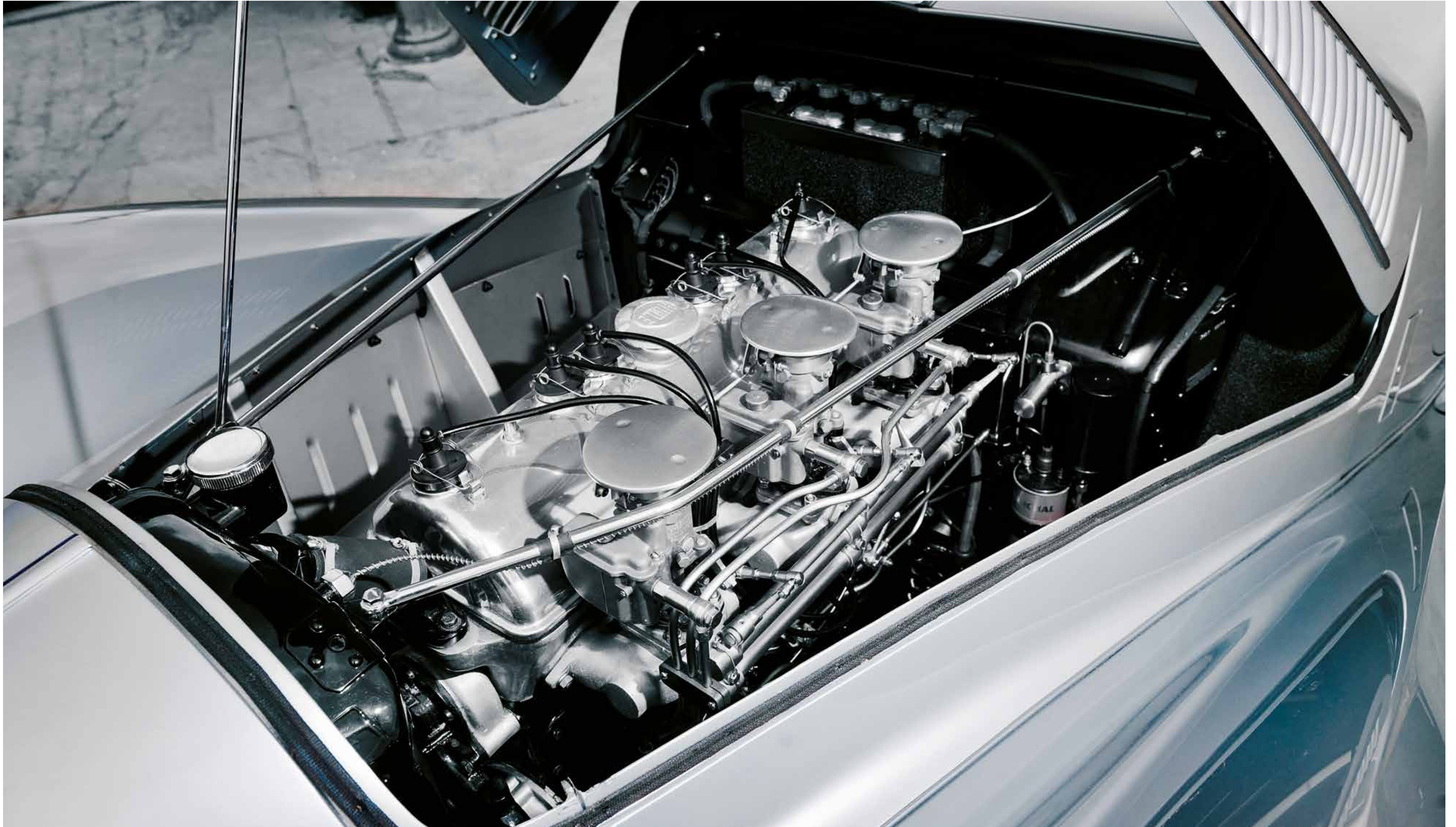
De dag van vandaag behoort de 'waterdruppel' tot een van de zeldzame wagens van de 'Happy Few'. Gezien de huidige

waarden die deze wagens opbrengen kom je ze zelden, tot laat maar zeggen nooit tegen buiten de top Concours velden of op veiling wanneer er nog eens eentje wordt verkocht. Chassis 90112 is één van de 11 nog overlevende wagens van dit type, gebouwd op het kortere SS chassis volgens de 'New York' stijl. Toch vertonen alle wagens telkens weer wat verschillen wat best als normaal kan beschouwd worden voor handgebouwde wagens. Sommige hadden bv zowel dichtgemaakte wielkasten van voor en achteraan, of allee aan de achterzijde of dan weer helemaal niet. Hetzelfde met de koplampen waarbij sommige uitgerust zijn met afgeronde kop lampen, gemonteerd tussen de grill en de spatborden. Nog anderen hadden deze dan weer ingebouwd achter een kleine radiatorrooster uitgevoerd in chrome. Deze Franse schone beschikt over ingebouwde koplampen wat haar een meer gestroomlijnd aanzicht geeft. Ook heeft deze wagen een open dak van fabriekswege af. Uiteindelijk zouden er slechts drie wagens zo geleverd zijn. Chassis 90112 heeft eigenlijk een heel geborgen leven gehad waardoor de wagen nooit schade heeft opgelopen. Nieuw geleverd in Mei 1938 aan de heer Troussaint, de directeur van het casino van Namen, België. Hij heeft zijn wagen, zover gekend, maar twee keer publiekelijk getoond op de Brussels Concours d'Elegance in 1939 en nog eens datzelfde jaar op de Deauville Concours

d'Elegance. In de jaren '50 dook de wagen pas terug op compleet en onbeschadigd in een garage en het is hier dat de wagen eigenlijk altijd heeft blijven staan tot in de begin jaren van de 21^{ste} eeuw. In die 50 jaar dat de wagen daar stil stond is deze nooit meer buiten gekomen, toch was de wagen gedeeltelijk gedemonteerd wat duidt op de mogelijkheid van restauratie. Het is pas wanneer William Johnston de wagen kan kopen dat deze eindelijk uit zijn hibernatie wordt gehaald om volledig op concours niveau te laten restaureren. Het debuut hiervan werd getoond op Pebble Beach 2009 waar de wagen niet alleen zijn klasse won maar ook nog eens de Most Elegant Closed Car trofee en de Art Center College of Design Award. De volgende uitstap laat dan een jaar op zich wachten maar resulteert in Best of Show European Car op Meadowbrook Concours.

BESLUIT

Toen de Goutte d'Eau nieuw was werd deze uitzonderlijke elegante verschijning reeds omschreven als een rijdende kunstwerk. Een hele eer die tot op vandaag de dag nog steeds geldt! ■







12-27-1945

LE 27 DÉCEMBRE 1945, IL Y A TOUT JUSTE 80 ANS...
...LE VRAI LANCEMENT INDUSTRIEL D'UNE DES PLUS
FORMIDABLES HISTOIRES DE L'AUTOMOBILE.

OP 27 DECEMBER 1945, PRECIES 80 JAAR GELEDEN...
...BEGON EEN VAN DE MEEST INDRIKWEKKENDE
VERHALEN UIT DE AUTOGESCHIEDENIS.



TEXTE / TEKST_ PHILIPPE CASSE
PHOTOS / FOTO'S_ SOURCE/BRON: VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT & PHILIPPE CASSE

DANS L'HISTOIRE DES TECHNIQUES ET DONC AUSSI DANS CELLE DE L'AUTOMOBILE, CERTAINES « FAKE NEWS » RÉSISTENT BIEN À L'USURE DU TEMPS COMME CELLE QUI CONTINUE À PRÉTENDRE QU'ADOLF HITLER A PASSÉ À FERDINAND PORSCHE LA COMMANDE DE LA CONCEPTION DE LA VOLKSWAGEN.

In de geschiedenis van de techniek en dus ook in die van de automobieliindustrie zijn er bepaalde 'fake news'-berichten die de tand des tijds goed doorstaan, zoals het bericht dat Adolf Hitler Ferdinand Porsche de opdracht zou hebben gegeven om de Volkswagen te ontwerpen.

Quand on sait que Ferdinand Porsche avait imaginé cette voiture devenue mythique et en avait déjà fait construire deux prototypes 5 ans avant que le funeste chancelier n'arrive au pouvoir, la réalité prend vraiment une autre forme.

Ferdinand Porsche fut le premier à avoir conçu une voiture sur la base d'un vrai « cahier des charges » : celui d'une « voiture-pour-tout-le-monde-dans-le-peuple », traduction littérale du nom commun Volkswagen qui, dans la langue de Goethe, s'écrit donc avec une majuscule.

En 1928, alors qu'il est l'ingénieur responsable des nouveaux modèles chez Daimler qui a fusionné avec Benz deux ans auparavant, Ferdinand Porsche conçoit le projet d'une auto qui puisse accueillir une famille de 5 personnes, qui serait bon marché à l'achat, économique à l'usage, avec de belles performances pour l'époque – 100 km/h – et qui serait fiable. Un tel cahier des charges – une première dans l'histoire – exige à ses yeux une conception irréprochable, une production

en très grande série de plus de 200.000 unités par an et surtout des tests intensifs sur 3 millions de kilomètres ! Souvenons-nous qu'alors les meilleurs modèles de l'époque n'en subissent que rarement plus de 50.000 km.

Je vous raconterai peut-être un jour la passionnante saga de ces 10 ans qui aboutissent à la pose de la première pierre de l'usine de Wolfsburg qui n'est alors qu'un château entouré de quelques maisons en Basse-Saxe à mi-chemin entre le bassin de la Ruhr et Berlin. Mais ce 26 mai 1938, Hitler s'est invité à la pose de la première pierre d'une usine qui sera gigantesque et qui est financée par un consortium de banques. J'ai eu le privilège d'interroger deux témoins directs de cet événement : en août 1998 Ferry Porsche, le fils de Ferdinand, et en janvier 2000 le britannique Gordon Wilkins, le dernier journaliste survivant à avoir assisté à cet événement.

Tous les deux m'ont dit leur stupéfaction d'avoir entendu Hitler ne parler dans son discours que de la « KDF-Wagen » – c'est-à-dire la « voiture du service social de l'état nazi » – et n'avoir jamais prononcé le mot « Volkswagen » ! Et le prix de 995 Reichmark

qu'il annonce devant la presse n'est que les 2/3 de celui, certes encore secret, que Ferdinand Porsche avait calculé au plus juste. C'est ainsi par ces deux tours de passe-passe qu'Hitler nationalise le projet en disant à Ferdinand Porsche que l'état nazi prend à sa charge le financement de l'usine et apparemment le coût de son fonctionnement ! Ce jour-là, nous sommes 10 ans après que Ferdinand Porsche ait eu l'idée de la Volkswagen.

Le 3 août 1940, quand la première voiture y sort de la chaîne, l'Europe est en guerre ! Seulement 686 KDF-Wagen seront produites pendant la guerre aux côtés de ses versions militaires : 50.435 « Kübelwagen » et 14.276 « Schwimmwagen » amphibies à 4 roues motrices.

Ce premier volet de l'histoire prend fin aux derniers jours de mars 1945 quand l'usine est détruite aux deux tiers par des bombardements alliés qui feront au moins 500 victimes parmi les prisonniers contraints d'y travailler. Le 17 avril 1945, les troupes américaines arrivent et elles échangeront des vivres pour nourrir les survivants affamés en échange d'une centaine de Kübelwagen.



MAJOR IVAN HIRST



1.



2.



3.



4.



5.

1. 26 MAI 1938, POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE DE L'USINE ET ANNONCE DU LANCEMENT DE LA « KDF-WAGEN »
26 MEI 1938, EERSTE STEENLEGGING VAN DE FABRIEK EN AANKONDIGING VAN DE LANCERING VAN DE 'KDF-WAGEN'
2. LE MAJOR IVAN HIRST EN 1996 AVEC L'AUTEUR DE L'ARTICLE.
MAJOOR IVAN HIRST IN 1996 MET DE AUTEUR VAN HET ARTIKEL.
3. LE MAJOR IVAN HIRST EN COMPAGNIE DE CARL SCHMÜCKER QUI FUT L'INTERFACE EFFICACE ENTRE LES OFFICIERS BRITANNIQUES ET LE PERSONNEL ALLEMAND DE L'USINE.
MAJOR IVAN HIRST SAMEN MET CARL SCHMÜCKER, DIE EEN EFFICIËNTE SCHAKEL VORMDE TUSSEN DE BRITSE OFFICIEREN EN HET DUITSE PERSONEEL VAN DE FABRIEK.
4. LE MAJOR IVAN HIRST AVEC SA VOLKSWAGEN « DE SERVICE ».
MAJOOR IVAN HIRST MET ZIJN VOLKSWAGEN 'DIENSTAUTO'.
5. UNE DES 3 MAQUETTES DE LA KDF-WAGEN (AVEC DES ENJOLIVEURS VW !) FAITES PAR DES APPRENTIS CHEZ BOSCH EN 1938. ELLE FUT DONNÉE EN REMERCIEMENT AU MAJOR IVAN HIRST EN 1949.
EEN VAN DE DRIE SCHAALMODELLEN VAN DE KDF-WAGEN (MET VW-WIELDOPPEN!) GEMAAKT DOOR LEERLINGEN BIJ BOSCH IN 1938. HET WERD IN 1949 AAN MAJOOR IVAN HIRST GESCHONKEN ALS DANK.

A la Conférence de Yalta, il a été décidé que l'Allemagne, une fois vaincue, serait partagée en 4 zones d'occupations et le nord échoit aux troupes du Royaume Uni. C'est une unité des R.E.M.E. de l'armée britannique (Royal Electrical and Mechanical Engineers, l'équivalent de nos troupes belges du Génie) sous le commandement du Major Ivan Hirst qui arrive à Wolfsburg à la fin juin 1945 pour s'installer à l'usine après l'avoir fait dans plusieurs usines depuis le débarquement de Normandie, entre autres à l'usine Citroën de Forest. Dans une armée en campagne, de grands ateliers suivent en effet la progression du front pour y entretenir et réparer tous les véhicules militaires.

Dans l'usine de Wolfsburg aux deux tiers en ruines, le Major Ivan Hirst découvre d'important stocks de pièces et composants. Issu d'une famille d'industriels dans la construction de montres, d'horloges et d'appareils de mesure, Ivan Hirst se rend compte du potentiel que représente cette découverte pour l'Europe qui se reconstruit et dont l'industrie automobile est pour le moins en piteux état.

En compensation des dommages de guerres causés aux usines britanniques, les ruines de l'usine de Wolfsburg furent d'abord proposées à Lord Rootes, propriétaire des marques Hillman, Sunbeam, Singer et Humber, qui est venu la visiter. Il déclara que personne ne pourrait imaginer construire des voitures dans un endroit pareil. Et bien, Ivan Hirst et son équipe vont y arriver !

Il réussit d'abord à convaincre les instances des Alliés de ne pas démolir l'usine alors qu'en représailles, il avait été décidé

de démolir toutes les usines allemandes construites à partir de 1938. Ensuite, il faut trouver tous les composants qui manquent parmi les quelques 7.000 pièces qui constituent cette auto ou bien les faire fabriquer. Et il lui faut enfin motiver la main d'œuvre locale, les loger et les nourrir.

Et, en moins de 6 mois, avec son équipe d'officiers, il va réussir ! Le 27 décembre 1945, la première Volkswagen « civile » sort enfin de la chaîne, 17 ans après que l'idée en ait jailli dans le cerveau prolifique de Ferdinand Porsche. Le 31 décembre 1945, c'est au tour de la 50^{ème}. Et la millième quitte déjà la chaîne en mars 1946 avec Yvan Hirst à son volant. Pour les vendre, il faut aussi créer un réseau de distribution et recevoir les candidats importateurs : le Hollandais Ben Pon en sera le premier le 17 avril 1947 suivi de Pierre D'Ieteren le 16 mars 1948.

En octobre 1949, après 90.000 unités, l'armée britannique remet les clefs de l'usine à l'Etat de Basse-Saxe et la Volkswagen Typ 1 familièrement appelée Coccinelle sera produite jusqu'au 30 juillet 2003 à 21.529.464 exemplaires, ce qui en fait encore aujourd'hui la seconde voiture la plus produite de l'histoire après son successeur, la Volkswagen Golf.

A la mort du Major Hirst, le 10 mars 2000 à l'âge de 84 ans, Ferdinand Piëch, le président du Groupe Volkswagen mais aussi le petit-fils de Ferdinand Porsche, lui rend un très bel hommage en déclarant : « Sans lui, nous n'existerions tout simplement pas ! ».

Ivan Hirst, un homme d'une remarquable affabilité et d'un

merveilleux sens de l'humour, aimait beaucoup la Belgique et en particulier la plage de Nieuport. Il fut pour moi un conteur enthousiaste de l'aventure de la renaissance de la Volkswagen à laquelle il resta très attaché. Quand il quitta l'armée, il poursuivit une belle carrière à l'OCDE.

Et si vous allez à Wolfsburg, ne manquez pas d'emprunter la Major Ivan Hirst Straße, une des rues d'accès à la plus grande usine d'automobiles au monde. ■

Als we weten dat Ferdinand Porsche deze auto, die inmiddels legendarisch is geworden, al had bedacht 5 jaren voor dat de onheilspellende kanselier aan de macht kwam en dat hij al twee prototypes had laten bouwen, krijgt de werkelijkheid een heel andere vorm.

Ferdinand Porsche was de eerste die een auto ontwierp op basis van een echt 'bestek': dat van een 'auto-voor-iedereen-in-het-volk', de letterlijke vertaling van de algemene naam Volkswagen, die in de taal van Goethe met een hoofdletter wordt geschreven.

In 1928, toen hij als ingenieur verantwoordelijk was voor de nieuwe modellen bij Daimler, dat twee jaar eerder was gefuseerd met Benz, ontwierp Ferdinand Porsche een auto die plaats zou bieden aan een gezin van vijf personen, goedkoop in aanschaf zijn, zuinig in gebruik, voor die tijd goede prestaties leveren – 100 km/u – en betrouwbaar moest zijn. Een dergelijk bestek – een primeur in de geschiedenis – vereiste



PARMI LES TOUTE PREMIÈRES VW PRODUITES, CERTAINES FURENT DESTINÉES À L'ARMÉE BRITANNIQUE. – SOMMIGE VAN DE ALLEREERSTE GEPRODUCEERDE VW'S WAREN BESTEMD VOOR HET BRITSE LEGER.



SORTIE DE CHAÎNE DE LA 1.000^{ème} VOLKSWAGEN « CIVILE », À SON VOLANT : LE MAJOR IVAN HIRST. – DE 1.000^{STE} 'CIVILE' VOLKSWAGEN ROLT VAN DE BAND, MET ACHTER HET STUUR: MAJOR IVAN HIRST.



volgens hem een onberispelijk ontwerp, een zeer grote productie van meer dan 200.000 eenheden per jaar en vooral intensieve tests over 3 miljoen kilometer! Laten we niet vergeten dat de beste modellen van die tijd zelden meer dan 50.000 test km aflegden.

Misschien vertel ik u ooit eens het boeiende verhaal van die tien jaar die leidden tot de eerstesteenlegging van de fabriek in Wolfsburg, dat toen nog niet meer was dan een kasteel omringd door een paar huizen in Nedersaksen, halverwege het Ruhrgebied en Berlijn. Maar op 26 mei 1938 nodigde Hitler zichzelf uit voor de eerstesteenlegging van een gigantische fabriek die werd gefinancierd door een consortium van banken. Ik had het voorrecht om twee directe getuigen van deze gebeurtenis te interviewen: in augustus 1998 Ferry Porsche, de zoon van Ferdinand, en in januari 2000 de Brit Gordon Wilkins, de laatste nog levende journalist die deze gebeurtenis had bijgewoond.

Beiden vertelden me hoe verbaast ze waren dat Hitler in zijn toespraak alleen sprak over de 'KdF-Wagen' – dat wil zeggen

de 'auto van de sociale dienst van de nazistaat' – en nooit het woord 'Volkswagen' in de mond nam! En de prijs van 995 Reichsmark die hij daar aan de pers bekendmaakte, was slechts twee derde van de prijs die Ferdinand Porsche, die nog geheim was, zo nauwkeurig mogelijk had berekend. Met deze twee trucs nationaliseerde Hitler het project door Ferdinand Porsche te vertellen dat de nazistaat de financiering van de fabriek en blijkbaar ook de exploitatiekosten op zich zou nemen! Op die dag is het tien jaar geleden dat Ferdinand Porsche het idee voor de Volkswagen kreeg.

Op 3 augustus 1940, toen de fabriek eenmaal gebouwd was en de eerste auto van de band rolde, was Europa in oorlog! Tijdens de oorlog worden er slechts 686 KdF-Wagens geproduceerd, naast de militaire versies: 50.435 "Kübelwagen" en 14.276 amfibische "Schwimmwagen" met vierwielaandrijving. Dit eerste deel van het verhaal eindigt in de laatste dagen van maart 1945, wanneer de fabriek voor twee derde wordt verwoest door geallieerde bombardementen, waarbij minstens 500 slachtoffers vallen onder de gevangenen die gedwongen werden om er te werken. Op 17 april 1945 bereiken de Ame-

rikaanse troepen door de opmars van het front de fabriek en ruilen ze voedsel om de uitgehongerde overlevenden te voeden in ruil voor een honderdtal Kübelwagens.

Tijdens de conferentie van Jalta begin februari 1945 werd besloten dat Duitsland, eenmaal verslagen, in vier bezettingszones zou worden verdeeld, waarbij het noorden aan de troepen van het Verenigd Koninkrijk zou worden toegewezen. Het was een eenheid van de R.E.M.E. van het Britse leger (Royal Electrical and Mechanical Engineers, het equivalent van onze Belgische genietroepen) onder leiding van majoor Ivan Hirst die eind juni 1945 in Wolfsburg aankomt om zich in de fabriek te vestigen, nadat hij dat sinds de landing in Normandië al in verschillende andere fabrieken had gedaan, onder andere in de Citroën-fabriek in Vorst. In een leger dat op veldtocht is, volgen grote werkplaatsen namelijk de voortgang van het front om alle militaire voertuigen te onderhouden en te repareren. In de fabriek in Wolfsburg, die voor twee derde in puin ligt, ontdekt majoor Ivan Hirst een grote voorraad onderdelen en componenten. Ivan Hirst, afkomstig uit een familie van industriëlen in de horloge-, klokken- en meetapparatuurindustrie,

beseft het potentieel van deze ontdekking voor het Europa dat zich aan het herstellen is en waarvan de auto-industrie er op zijn zachtst gezegd slecht aan toe is. Maar op 25 mei 1945, nog voor de komst van de REME, wordt de agglomeratie die rond de fabriek is ontstaan onder de naam "Stadt des KdF-Wagens" (de stad van de KdF-auto) omgedoopt tot Wolfsburg, naar het 17^e-eeuwse kasteel dat met zijn sobere massa vlak naast de fabriek staat.

Als compensatie voor de oorlogsschade aan Britse fabrieken tijdens de oorlog werden de ruïnes van de fabriek in Wolfsburg eerst aangeboden aan Lord Rootes, eigenaar van de merken Hillman, Sunbeam, Singer en Humber, die een bezoek kwam brengen. Hij verklaarde dat niemand zich kon voorstellen dat er op zo'n plek auto's gebouwd konden worden! Welnu, Ivan Hirst en zijn team gaan dat voor elkaar krijgen! Eerst slaagt hij erin de geallieerden ervan te overtuigen de fabriek niet te slopen, terwijl als vergeldingsmaatregel was besloten alle Duitse fabrieken die vanaf 1938 waren gebouwd te slopen. Vervolgens moeten alle ontbrekende onderdelen van de ongeveer 7.000 onderdelen waaruit deze auto bestaat,

worden gevonden of laten maken. Ten slotte moest hij de lokale arbeiders motiveren, huisvesten en voeden.

En in minder dan zes maanden tijd slaagde hij daar samen met zijn team van officieren in! Op 27 december 1945 rolt uiteindelijk de eerste 'civiele' Volkswagen van de band, 17 jaar nadat het idee in het vruchtbare brein van Ferdinand Porsche was ontstaan. Op 31 december 1945 is het de beurt aan de 50^e. En in maart 1946 rolt de duizendste al van de band, met Yvan Hirst achter het stuur. De tienduizendste rolt in oktober van dat jaar van de band. Om ze te verkopen, moet ook een distributienetwerk worden opgezet en moeten kandidaat-importeurs in het buitenland worden ontvangen: de Nederlander Ben Pon is de eerste die op 17 april 1947 het contract ondertekent, gevolgd door Pierre D'Ieteren op 16 maart 1948.

In oktober 1949, na 90.000 exemplaren, droeg het Britse leger de sleutels van de fabriek over aan de deelstaat Nedersaksen en de Volkswagen Typ 1, in de volksmond 'Kever' genoemd, werd tot 30 juli 2003 geproduceerd in talloze fabrieken, waaronder

de D'Ieteren-fabriek in Vorst. Met 21.529.464 exemplaren is het vandaag de dag nog steeds de op één na meest geproduceerde auto in de geschiedenis, na zijn opvolger, de Volkswagen Golf, die in 1974 op de markt kwam.

Toen majoor Hirst op 10 maart 2000 op 84-jarige leeftijd overleed, bracht Ferdinand Piëch, voorzitter van de Volkswagen-groep en kleinzoon van Ferdinand Porsche, hem een mooi eerbetoon door te zeggen: "Zonder hem zouden we simpelweg niet bestaan!".

Ivan Hirst, een man met een opmerkelijke vriendelijkheid en een geweldig gevoel voor humor, hield erg van België en in het bijzonder van het strand van Nieuwpoort. Voor mij was hij een enthousiaste verteller van het avontuur van de wedergeboorte van Volkswagen, waaraan hij zeer gehecht bleef. Toen hij het leger verliet, zette hij een mooie carrière voort bij de OESO. En als u naar Wolfsburg gaat, vergeet dan niet om de Major Ivan Hirst Straße te nemen, een van de toegangswegen naar de grootste autofabriek ter wereld. ■

FORD GT40 MkIII



AU VOLANT D'UNE PERLE RARE
ACHER HET STUUR VAN EEN ZELDZAME PAREL

TEXTE/TEKST_ TRINITY FRANCIS
PHOTOS / FOTO'S_ IAN SKELTON

LA FORD GT40 ORIGINALE EST DEVENUE DANS LES ANNÉES '60 LE SYMBOLE DE LA VITESSE, DE LA DÉTERMINATION ET DU MODE DE VIE AMÉRICAIN. SES SEPT DESCENDANTES DE TROISIÈME GÉNÉRATION MKIII, TOUTES NOURRIES AU MÊME SÉRUM DE SUPER SOLDAT VAINQUEUR DU MANS, SONT NÉES AVEC UNE AGRESSIVITÉ TOUTE SPORTIVE, MAIS SUFFISAMMENT APPRIVOISÉES POUR NE PAS PUNIR LES NOVICES. PLUS DE CINQUANTE ANS PLUS TARD, NOUS PRENONS LA ROUTE AU VOLANT DE L'UN DE CES SEPT MAGNIFIQUES EXEMPLAIRES HISTOIRE DE VOIR SI ELLE EST À LA HAUTEUR DE SON NOM DE FAMILLE, MILLE KILOS DE MUSCLES AMÉRICAINS ENVELOPPÉS DANS UN COSTUME BRITANNIQUE SUR MESURE, PAR UN BEL APRÈS-MIDI ANGLAIS.

De originele Ford GT40 werd in de jaren '60 het symbool van snelheid, vastberadenheid en van de Amerikaanse levensstijl. Zijn zeven afstammelingen van de derde generatie MkIII, allemaal gevoed met hetzelfde serum van de super soldaat die Le Mans won, zijn geboren met een sportieve agressiviteit, maar zijn voldoende getemd geweest om beginners niet te straffen. Meer dan vijftig jaar later gaan we op pad achter het stuur van een van deze zeven prachtige exemplaren om te zien of hij de naam van zijn familie eer aan doet, duizend kilo Amerikaanse spierkracht gehuld in een op maat gemaakt Brits kostuum, op een mooie Engelse middag.



La collection historique de Ford UK se trouve dans un ancien immeuble de bureaux situé dans les East Midlands. Niché au milieu d'un centre de distribution de pièces détachées, ce parc de plus de 100 véhicules classiques est la dernière chose que l'on s'attende à voir là. Avec des modèles allant de la Model T de 1910 à la dernière Escort jamais construite, en passant par toute une série de légendes du sport automobile, elle constitue une véritable fresque vivante des plus grandes réalisations de Ford. Le joyau de la couronne est l'une des trois MkIII GT40 MkIII d'origine avec conduite à droite. Conçue pour être la version routière de la voiture de course qui battait alors Ferrari sur les circuits, Ford avait initialement prévu de construire 20 MkIII. Finalement, seules sept exemplaires ont vu le jour, en raison de leur prix élevé et de la demande limitée. Et encore : seuls trois ont été vendus à des propriétaires privés, les autres étant conservés dans les flottes américaines et britanniques de Ford.

Construite en 1969, « ma » DWC 8G a passé sa vie en tant que véhicule promotionnel choyé par Ford UK, exposé à travers le pays et à l'étranger, démontrant le meilleur du design et

de l'expertise technique du constructeur dans les années 60. Jusqu'à la fin des années 2000, il avait été conservé dans son état d'origine avant d'être repeint en blanc avec des bandes bleues. Pour le Salon de l'automobile de Genève 2015, il est apparu avec une peinture rouge éclatante, mais il a récemment retrouvé sa couleur argent métallisé d'origine. En vrai, la stature de la voiture est difficile à appréhender. Tout comme Tom Cruise, son aura dégage une présence bien plus importante que son physique. Elle ressemble presque à une maquette à l'échelle 85 % qu'un prince saoudien pourrait acheter à ses enfants pour qu'ils puissent se promener dans les jardins du palais. Avec seulement 178 cm de large, elle est extrêmement étroite et le toit arrive à peu près à hauteur de mes hanches, ce qui ne facilite pas vraiment l'accès à bord. Cela me semble sacrilège, mais l'on me prie de poser mes pieds sur le siège — ce qui n'est possible que grâce à la conception unique des portes « guillotine » — et d'essayer de plier les genoux dans le sens opposé à celui prévu par Dieu, avant de me laisser glisser sous le volant.

Une fois à bord, une odeur de cuir vieilli et d'acier chaud emplit l'habitacle. Les possibilités de réglage sont assez

limitées, donc même avec le siège poussé au maximum vers l'avant, je ne suis pas assez grande pour pouvoir enfoncer l'embrayage à fond. Je glisse un coussin (que j'ai pensé à apporter de chez moi ; conduire des voitures classiques, c'est avant tout une question d'anticipation) derrière mon dos, ce qui me donne les deux centimètres de plus nécessaires à pour atteindre la pédale. Alors que je m'installe dans mon baquet et que j'essaie de calmer mes nerfs, je remarque à quel point les dossiers sont inclinés. Un peu la même sensation que d'être allongée sur une chaise longue Le Corbusier. Contraste saisissant avec la personnalité de la voiture, cette position vous plonge dans un état de détente... jusqu'à ce que les grognements du moteur américain de 4,7 litres déchirent le silence juste derrière votre tête. Il devient alors difficile de se concentrer sur quoi que ce soit d'autre. Impatiente de canaliser mes pensées, je cherche la première vitesse avant de repérer le schéma en « dogleg » au sommet sur le pommeau du levier de vitesses. En jetant un coup d'œil à la base du levier, je vois la tringlerie se mettre en place pour enclencher la première. J'appuie doucement sur l'accélérateur

et trouve le point de friction de l'embrayage à peu près à mi-course de l'embrayage. Il ne fait aucun doute que la DWC 8G a été malmenée sur un ou deux circuits au cours de sa vie, mais elle a été méticuleusement entretenue et je suis agréablement surprise de constater que tout semble résolument robuste. Il est immédiatement évident que l'engin n'aime pas trop la conduite à basse vitesse, je me dirige donc vers des routes dégagées. Comme Ford a insisté pour que je rende la MkIII en un seul morceau, une marque rouge a même été collée sur le compte-tours à 5 000 tr/min. Mais je dois avouer que je ne l'ai malencontreusement remarquée qu'une fois la voiture ramenée... En cherchant la deuxième vitesse, je me rends vite compte que mes bras ne sont pas à la bonne hauteur. Je me hisse à moitié avec ma main droite sur le volant et je contracte mes abdominaux pour me pencher suffisamment en avant et enfoncer pousser le levier de vitesse. Une fois passée la seconde passée, j'appuie sur l'accélérateur et la poussée du couple me replaque contre le siège. Oubliez l'entraînement à la force centrifuge, tout ce dont vous avez besoin, c'est d'une GT40 et de bras de T-Rex.

Bien que la MkIII ne génère pas suffisamment de G pour brouiller votre vision, la visibilité à depuis l'intérieur n'en diffère que très peu. Il suffit que la route soit légèrement en pente et essayer de regarder par-dessus le capot donne l'impression d'être dans un tout-terrain au sommet d'une colline escarpée. Tout ce qui vous donne une idée de ce qui se trouve derrière vous, c'est un minuscule rétroviseur. Outre le fait que son reflet ondulé par l'âge déforme l'image, la majeure partie de ce qu'il capture est le filtre à air. Vous devez vous fier à votre intuition pour sentir la présence d'une voiture derrière vous. Ou simplement espérer que les autres véhicules s'écartent. Alors que le moteur vrombit derrière ma tête et que le compte-tours grimpe régulièrement, je confonds d'abord la jauge de pression d'huile avec le compteur de vitesse, avant de le localiser à l'autre bout du tableau de bord. Au demeurant, ce tachymètre se montre peu utile, l'aiguille s'avérant quelque peu capricieuse, affichant soit la vitesse approximative, soit en restant immobile au bas du compteur. Comparée aux voitures modernes, en particulier aux supercars d'aujourd'hui, une puissance de 306 ch et un couple de 446 Nm semblent modestes. Mais rapportée à un poids d'à

peine plus d'une tonne, elle devient tout sauf faible. En fait, j'irais même jusqu'à dire qu'elle s'avère au final largement surpuissante pour une voiture de route et potentiellement mortelle entre de mauvaises mains. Je quitte un axe principal pour emprunter des chemins voies plus calmes dans le but de pouvoir enfin passer la troisième vitesse. Les routes de campagne sont une arme à double tranchant : trouvez un tronçon dégagé et vous aurez l'impression d'être au volant de votre propre Le Mans, mais n'oubliez pas que la GT40 peut potentiellement vous envoyer dans le fossé à la première glissade. Chaque nid-de-poule, chaque changement de surface provoque un mouvement brusque du volant. Même en tenant fermement le volant en droite ligne, il s'avère vite quasi impossible de réprimer ses petites ruades d'excitation avant que la montée en régime ne lui fasse réclamer à grands cris le doux soulagement de la quatrième. À mesure que la configuration de la grille des vitesses commence à me sembler plus familière, descendre de la troisième à la deuxième pour négocier des virages de plus en plus serrés devient un jeu d'enfant. Le principal trait de caractère de cette GT40 réside dans son couple impressionnant. À bas régime, elle pousse déjà très fort,



RESPECT OUR
NEIGHBOURS
KEEP NOISE
TO A MINIMUM
NO LOUD
ENGINE REVVING

FORD GT



mais une fois atteint le régime supérieur du rapport elle devient tout simplement brutale. Cela peut sembler impensable pour une voiture aussi basse, mais lorsque vous convoquez sollicitez la puissance, l'arrière s'abaisse et l'avant se soulève, tel un gorille qui se frappe la poitrine. À chaque virage, la direction se montre solide dure et directe, fidèle à son héritage de la course, et elle nécessite un minimum d'effort pour négocier les courbes.

Lorsque je place mon pied un peu trop haut sur la pédale de frein, je peux sentir la base de la colonne de direction avec mes orteils à travers le cuir fin de mes bottines OMP. Malgré cela, je m'attendais à ce que la GT40 soit plus physique. Le châssis rigide se montre sûr, chaque changement de vitesse inspire confiance et freiner à fond ne donne pas l'impression d'être éjectée de la route.

Alors que le paysage alternant champs et haies s'accélère, je ne peux m'empêcher de penser à quel point la rapidité de la MkIII devait paraître incroyable dans les années '60. Confinée dans mon siège entre une vieille ceinture de sécurité à trois points de type avion et mon coussin de canapé en au crochet, je suis parfaitement consciente des conséquences potentiel-

lement mortelles d'une erreur. Avant de prendre le volant, je n'avais aucune idée du courage qu'il fallait pour conduire une GT40 pendant un certain temps, sans parler d'une course d'endurance de 24 heures. De quoi m'emplit d'une humilité et d'admiration toutes neuves pour ce véhicule et ses créateurs. La chaleur qui irradie remplit dans l'habitacle depuis le moteur tout proche ressemble à un avertissement. À mesure que le bruit et la température augmentent, mon visage devient de plus en plus rouge. Les bouches d'aération s'avèrent pratiquement inutiles. Et avec à peine une petite ouverture permise par les vitres articulées, l'air à l'intérieur devient rapidement épais, lourd et humide.

Bien que la majeure partie de la voiture ait été conçue et construite au Royaume-Uni, ses gènes américains transparaissent dans son le couple vicieux et de son V8 iconique. De retour au centre Ford Heritage, je regarde le badge rouge, blanc et bleu « Ford G.T. » sur le volant et je ne peux m'empêcher de faire la comparaison avec le logo Pepsi. Contre toute attente, Ford a terrassé le Goliath qu'était Ferrari au Mans, à la manière de David. Une décennie plus tard, l'histoire s'est répétée avec Pepsi, l'outsider courageux, qui a réussi à s'impo-

ser au géant Coca-Cola dans la légendaire guerre des sodas. Prophétique, ou peut-être que cette course effrénée m'a simplement donné soif ?

Enfin à l'arrêt, après avoir coupé le moteur, l'énergie de la GT40 se transmet à mon corps. J'ai soudainement envie de courir autour de la voiture et d'asperger tout le monde de champagne. Je soulève le capot arrière pour aérer le V8 et j'ai droit à une bande-son crépitante de feu de camp provenant de la salle des machines. Assis sur le sol à côté du moteur, l'écouter refroidir et laissant mon rythme cardiaque revenir à la normale, je ne peux imaginer le courage qu'il fallait aux pilotes des années '60 pour piloter une GT40 avec toute la fureur dont elle est capable.

Merci à Chris Smith et Len Keen, conservateurs de la collection Ford Heritage. ■

De historische collectie van Ford UK bevindt zich in een voormalig kantoorgebouw in de East Midlands. Verscholen te midden van een distributiecentrum voor reserveonderdelen is dit park met meer dan 100 klassieke voertuigen het laatste wat je hier zou verwachten. Met modellen variërend van de Model T uit 1910 tot de laatste Escort die ooit is gebouwd, en een hele reeks legendarische autosportmodellen, vormt het een levendig overzicht van de grootste prestaties van Ford. Het kroonjuweel is een van de drie originele GT40 MkIII's met het stuur aan de rechterkant. Ontworpen als de straatuitvoering van de racewagen die destijds Ferrari versloeg op de circuits, was Ford aanvankelijk van plan om 20 MkII's te bouwen. Uiteindelijk zijn er slechts zeven exemplaren geproduceerd, vanwege hun hoge prijs en de beperkte vraag. En zelfs daarvan zijn er slechts drie verkocht aan particuliere eigenaren, terwijl de andere exemplaren in de Amerikaanse en Britse wagenparken van Ford zijn gebleven.

Mijn DWC 8G, gebouwd in 1969, heeft zijn hele leven gediend als promotievoertuig dat door Ford UK in de watten werd gelegd en in binnen- en buitenland werd tentoongesteld om het beste van het ontwerp en de technische expertise van de constructeur in de jaren 60 te demonstreren. Tot het einde van de jaren 2000 werd hij in zijn originele staat bewaard, waarna hij werd overspoten in wit met blauwe strepen. Voor de Autosalon van Genève in 2015 verscheen hij in een opvallende rode kleur, maar onlangs kreeg hij zijn originele zilver metallic kleur terug.

In het echt is de omvang van de auto moeilijk te bevatten. Net als Tom Cruise straalt hij een veel grotere aanwezigheid uit dan zijn fysieke verschijning doet vermoeden. Hij lijkt bijna op een model op schaal 85 % dat een Saoedische prins voor zijn kinderen zou kunnen kopen om in de paleistuin mee te rijden.

Met een breedte van slechts 178 cm is hij extreem smal en het dak komt ongeveer ter hoogte van mijn heupen, wat het instappen niet echt gemakkelijk maakt. Het lijkt me heilighennis, maar ik word verzocht mijn voeten op de stoel te zetten – wat alleen mogelijk is dankzij het unieke ontwerp van de 'guillotine'-deuren – en mijn knieën in de tegenovergestelde richting van wat God bedoeld heeft te buigen, voordat ik onder het stuur kan glijden.

Eenmaal aan boord vult een geur van verouderd leer en warm staal het interieur. De verstelmogelijkheden zijn vrij beperkt, dus zelfs met de stoel zo ver mogelijk naar voren geschoven, ben ik niet groot genoeg om de koppeling volledig in te druk-

ken. Ik schuif een kussen (dat ik van thuis heb meegenomen; het besturen van klassieke auto's is vooral een kwestie van anticiperen) achter mijn rug, waardoor ik de twee centimeter extra krijg die ik nodig heb om het pedaal te bereiken. Terwijl ik in mijn kuipstoel plaatsneem en probeer mijn zenuwen te kalmeren, merk ik hoe ver de rugleuningen achterover staan. Het voelt een beetje alsof je op een Le Corbusier-ligstoel ligt. In schril contrast met het karakter van de auto dompelt deze houding je onder in een staat van ontspanning... totdat het gebrom van de Amerikaanse 4,7-liter motor de stilte achter je hoofd doorbreekt. Dan wordt het moeilijk om je op iets anders te concentreren.

Omdat ik mijn gedachten wil ordenen, zoek ik de eerste versnelling voordat ik het 'dogleg'-patroon bovenop de pookknop zie. Als ik naar de onderkant van de pook kijk, zie ik dat het stangenstelsel in positie komt om de eerste versnelling in te schakelen. Ik druk voorzichtig op het gaspedaal en vind het wrijvingspunt van de koppeling ongeveer halverwege de koppeling. Het lijkt geen twijfel dat de DWC 8G tijdens zijn leven op een of twee circuits flink is misbruikt, maar hij is zorgvuldig onderhouden en ik ben aangenaam verrast dat alles robuust aanvoelt.

Het is meteen duidelijk dat de auto niet zo van lage snelheden houdt, dus ik zoek de openbare weg op. Omdat Ford erop stond dat ik de MkIII in één stuk terugbracht, is er zelfs een rode markering op de toerenteller geplakt bij 5000 tpm. Maar ik moet toegeven dat ik die pas zag toen ik de auto had teruggebracht...

Als ik naar de tweede versnelling zoek, merk ik al snel dat mijn armen niet op de juiste hoogte zijn. Ik til mezelf half op met mijn rechterhand op het stuur en span mijn buikspieren aan om voldoende voorover te leunen en de versnellingspook in te drukken. Zodra ik in de tweede versnelling sta, druk ik het gaspedaal in en word ik door het koppel tegen de stoel gedrukt. Vergeet training in centrifugale kracht, het enige wat je nodig hebt is een GT40 en armen van een T-Rex.

Hoewel de MkIII niet genoeg G-krachten genereert om je zicht te vertroebelen, verschilt het zicht vanuit de auto maar heel weinig. Als de weg een beetje hellend is en je probeert over de voorkap heen te kijken, lijkt het alsof je in een terreinwagen op de top van een steile heuvel zit. Het enige dat u een idee geeft van wat er achter u gebeurt, is een minuscule achteruitkijkspiegel. Behalve dat het beeld door de golvende reflectie vervormd is, ziet u vooral het luchtfilter. U moet op uw intuïtie vertrouwen om te voelen of er een auto achter u rijdt. Of gewoon hopen dat andere voertuigen uitwijken.

Terwijl de motor achter mijn hoofd brult en de toerenteller gestaag stijgt, verwar ik eerst de oliedrukmeter met de snelheidsmeter, voordat ik hem aan de andere kant van het dashboard vind. Overigens is deze snelheidsmeter niet erg nuttig, omdat de naald nogal grillig is en ofwel de geschatte snelheid aangeeft, ofwel stil blijft staan onderaan de meter.

In vergelijking met moderne auto's, en met name de supercars van vandaag, lijken een vermogen van 306 pk en een koppel van 446 Nm bescheiden. Maar in verhouding tot een gewicht van iets meer dan een ton is hij allesbehalve zwak. Ik zou zelfs durven zeggen dat hij uiteindelijk veel te krachtig is voor een weg auto en potentieel dodelijk in verkeerde handen.

Ik verlaat een hoofdweg om rustigere wegen te nemen, zodat ik eindelijk de derde versnelling kan inschakelen. Landwegen zijn een tweesnijdend zwaard: vind een vrij stuk en je waant je achter het stuur van je eigen Le Mans, maar vergeet niet dat de GT40 je bij de eerste slip in de greppel kan sturen. Elke kuil, elke verandering in het wegdek zorgt voor een plotselinge beweging van het stuur.

Zelfs als je het stuur stevig recht houdt, blijkt het al snel bijna onmogelijk om zijn kleine opwinding te onderdrukken, voordat het toerental omhoog gaat en hij luidkeels om de zoete verlichting van de vierde versnelling vraagt. Naarmate de configuratie van de versnellingsbak me steeds vertrouwder begint te worden, wordt het terugschakelen van de derde naar de tweede versnelling om steeds scherpere bochten te nemen een fluitje van een cent.

Het belangrijkste kenmerk van deze GT40 is zijn indrukwekkende koppel. Bij lage toerentallen trekt hij al erg hard, maar zodra hij het hoogste toerental van de versnelling bereikt, wordt hij ronduit brutaal. Dat lijkt misschien ondenkbaar voor zo'n lage auto, maar wanneer je het vermogen oproept, zakt de achterkant en komt de voorkant omhoog, als een gorilla die op zijn borst klopt. In elke bocht voelt de besturing stevig, strak en direct aan, trouw aan zijn race-erfgoed, en vereist hij minimale inspanning om door de bochten te navigeren.

Als ik mijn voet iets te hoog op het rempedaal zet, voel ik met mijn tenen de basis van de stuurkolom door het dunne leer van mijn OMP-laarzen heen. Desondanks had ik verwacht dat de GT40 fysieker zou zijn. Het stijve chassis voelt veilig aan, elke versnellingswissel wekt vertrouwen en hard remmen geeft niet het gevoel dat je van de weg wordt geslingerd.

Terwijl het landschap van velden en heggen aan me voorbijraast, kan ik niet anders dan denken aan hoe ongelooflijk snel de MkIII in de jaren '60 moet hebben geleken. Opge-sloten in mijn stoel tussen een oude driepuntsgordel van

het vliegtuigtype en mijn gehaakte bankkussen, ben ik me terdege bewust van de mogelijk dodelijke gevolgen van een fout. Voordat ik achter het stuur kroop, had ik geen idee hoeveel moed er nodig was om een GT40 een tijdje te besturen, laat staan een 24 uursrace. Het vervult me met een geheel nieuwe nederigheid en bewondering voor dit voertuig en zijn ontwerpers.

De hitte die vanuit de nabijgelegen motor in het interieur straalt, lijkt een waarschuwing. Naarmate het geluid en de temperatuur toenemen, wordt mijn gezicht steeds roder. De ventilatieopeningen blijken vrijwel nutteloos. En met slechts een kleine opening die mogelijk wordt gemaakt door de scharnierende ramen, wordt de lucht binnenin al snel dik, zwaar en vochtig.

Hoewel het grootste deel van de auto in het Verenigd Koninkrijk is ontworpen en gebouwd, komen zijn Amerikaanse genen tot uiting in zijn venijnige koppel en zijn iconische V8-motor. Terug in het Ford Heritage Centre kijk ik naar het rood-wit-blauwe 'Ford GT'-embleem op het stuur en kan ik het niet laten om de vergelijking met het Pepsi-logo te maken. Tegen alle verwachtingen in versloeg Ford als David de Goliath die Ferrari was op Le Mans. Een decennium later herhaalde de geschiedenis zich met Pepsi, de moedige outsider, die erin slaagde de gigant Coca-Cola te verslaan in de legendarische frisdrankoorlog. Profetisch, of misschien heeft deze razende race me gewoon dorstig gemaakt?

Eindelijk tot stilstand gekomen, nadat ik de motor heb uitgezet, wordt de energie van de GT40 op mijn lichaam overgebracht. Ik krijg plotseling zin om rond de auto te rennen en iedereen met champagne te besproeien. Ik til de achterklep op om de V8 te luchten en word getraakteerd op een knetterend kampvuurgeluid uit de machinekamer. Terwijl ik op de grond naast de motor zit, luister naar hoe hij afkoelt en mijn hartslag weer normaal wordt, kan ik me niet voorstellen hoeveel moed de coureurs in de jaren '60 nodig hadden om een GT40 te besturen met alle kracht die hij in zich heeft.

Met dank aan Chris Smith en Len Keen, conservatoren van de Ford Heritage-collectie. ■





MRS GORDON SIMPSON AND THE YOUNG AUSTRALIAN RACING DRIVER JOAN RICHMOND
SITTING IN MISS RICHMONDS 1921 3 LITRE G.P. BALLOT RACER - 1934

BROOKLANDS' *Ladies*

LES DEMOISELLES DE BROOKLANDS
DE DAMES VAN BROOKLANDS

CE FURENT LES PREMIÈRES CONDUCTRICES DU DIMANCHE... MAIS
AU SENS PREMIER DU TERME. CELLES QUI CHEVAUCHAIENT LEUR
MONTURE LE DERNIER JOUR DE LA SEMAINE. PAS POUR LA BALADE,
MAIS POUR LA COURSE. C'ÉTAIT AVANT-GUERRE, EN ANGLETERRE.

*Ze waren de eerste zondagsrijders, maar dan in de letterlijke zin van het woord. Ze
haalden immers hun auto van stal op de laatste dag van de week. Niet om een
rustig tochtje te maken, maar om deel te nemen aan snelheidswedstrijden. Deze
taferelen speelden zich af in het vooroorlogse Engeland.*

TEXTE-TEKST_OLIVIER MALOTEAUX
PHOTOS-FOTOS_EMPICS GP



A BROOKLANDS MECHANIC FASTENS THE BUCKLE ON MISS DOROTHY TURNERS HELMET - 1937

Berceau mythique du sport mécanique, le circuit de Brooklands a assumé sa part de féminité... Une dame en particulier a même contribué à l'édification du lieu. Son nom : Ethel Locke King. Elle a soutenu son mari dans le projet de construction de cette piste, dont les travaux ont débuté en 1906. L'idée a germé en réaction au Motor Act de 1903, cette loi qui imposait aux automobiles circulant sur la voie publique une limitation de vitesse à 20 mph, soit 32 km/h.

Hugh Locke King a alors estimé que, pour poursuivre son développement et sa quête de vitesse (afin de ne pas se faire doubler par les modèles français...), l'automobile britannique devait évoluer en terrain fermé. Il fit alors bâtir cette piste ovale de 2,75 miles (4,4 kilomètres), revêtue de béton brut et ponctuée de virages inclinés. Un projet qui lui a coûté à l'époque 100.000 Livres Sterling (soit environ 16 millions de Livres actuelles) et qui a épongé toute sa fortune...

C'est néanmoins avec le sourire que, le 17 juin 1907, Hugh prit place en passager à bord de l'Itala décapotable pilotée par sa femme, pour inaugurer ce fameux circuit de Brooklands, situé dans le comté de Surrey, au Royaume-Uni. C'est donc une femme qui a mené la danse lors de cette session inaugurale. Un signe prémonitoire ? Peut-être.

LA CONQUÊTE DES FEMMES PILOTES

Ceci dit, à l'époque, les femmes n'étaient pas les bienvenues en course. Un règlement leur interdisait la participation aux compétitions. Les hommes justifiaient cet ostracisme en prétextant qu'il n'y avait pas non plus de... femme jockey dans le monde hippique. Un argument léger, qui vola en éclat en 1908. L'interdiction prit fin et la course allait alors progressivement s'ouvrir aux femmes sur le circuit de Brooklands, d'autant que celui-ci fut géré par Ethel Locke King à la mort de son mari, en 1927.

Les années 30 furent donc une période de gloire pour les femmes pilotes à Brooklands. On croisait dans les paddocks ces drôles de dames qui portent la culotte et se coiffent d'un casque à jugulaire, mais qui peignent toujours leurs lèvres... Cette touche de douceur dans un monde de brutes ne masquait pas la réelle hardiesse de ses femmes, qui ne craignaient pas de franchir la « Fifty Foot Line », cette bande noire discontinuée tracée dans le creux des virages et au-delà de laquelle les pilotes pouvaient théoriquement lâcher le volant tout en restant scotchés au bitume par l'effet de la force centrifuge. En piste, ces dames couraient avec et contre les hommes, mais se livraient aussi une féroce bataille entre elles. Au-delà de leur élégance et d'une apparente frivolité, les demoiselles de Brooklands avaient donc un caractère bien trempé... ■



DOREEN EVANS TAKING A REFRESHMENT - 1936



DOREEN EVANS TAKING OVER THE SASH DURING THE RELAY RACE AT BROOKLANDS - JULY 1935

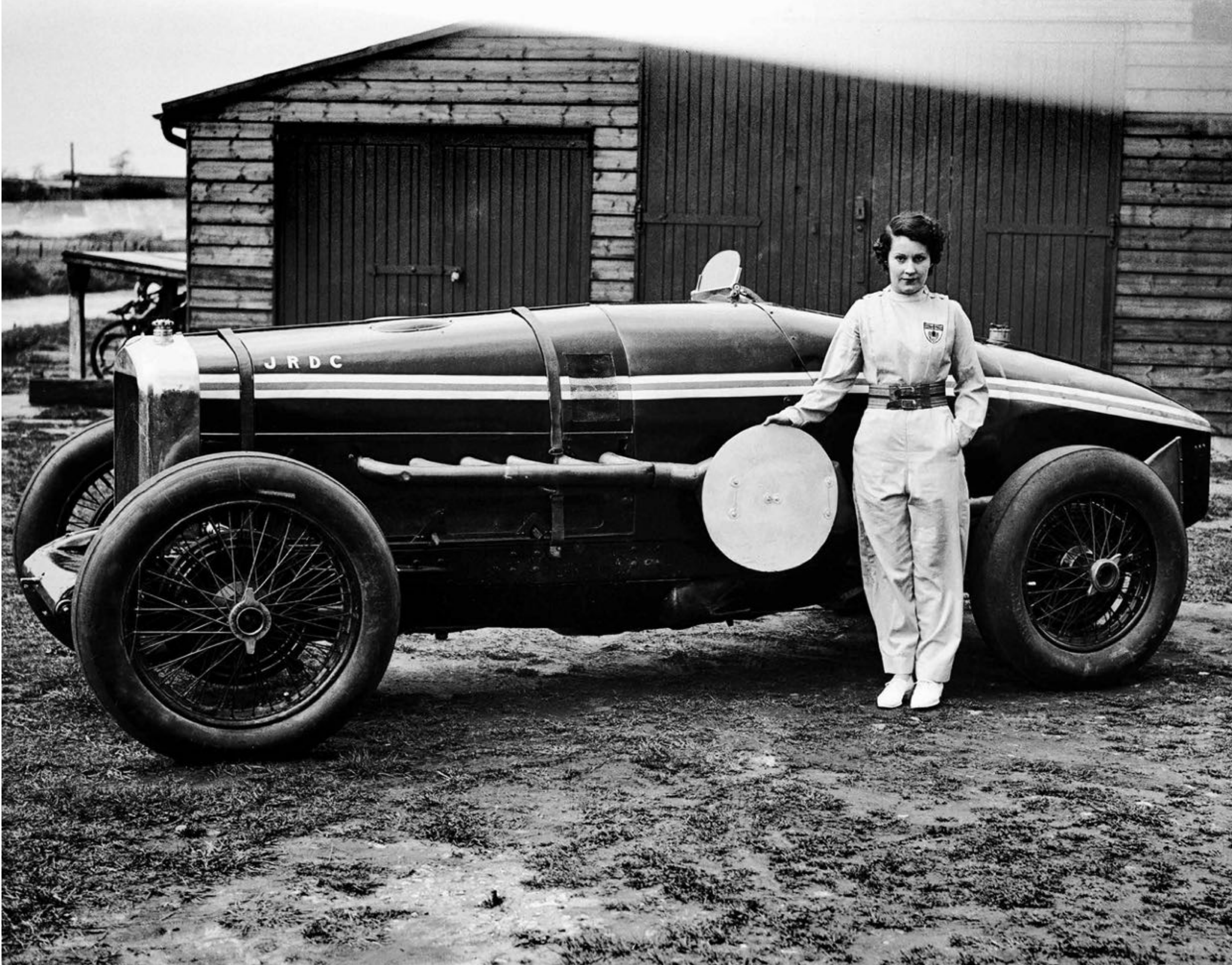
Het circuit van Brooklands is de mythische bakermat van de autosport. Minder bekend zijn de vrouwelijke piloten die er raceten. Eén dame heeft zelfs bijgedragen tot de oprichting van deze snelheidstempel. Haar naam is Ethel Locke King. Ze steunde haar man bij de aanleg van deze piste, waarvan de werken startten in 1906. Het idee ontstond als reactie op de Motor Act van 1903. Deze wet bepaalde dat automobilisten op de openbare weg voortaan niet sneller dan 20 mph of 32 km/u mochten rijden.

Daarop begon bij Hugh Locke King het plan te rijpen om een afgesloten circuit aan te leggen, waar Britse autobouwers hun prototypes verder konden ontwikkelen en hun snelheid opdrijven (om niet voorbijgestoken te worden door de Franse modellen...). Hij liet dus een ovale piste met kombochten bouwen en met onbewerkt beton bekleden. Het circuit was 2,75 mijl (4,4 kilometer) lang. De bouw bedroeg in die tijd 100.000 pond (omgerekend ongeveer 16 miljoen pond nu), wat hem zijn volledige fortuin kostte...

Het weerhield Hugh er in elk geval niet van om op 17 juni 1907 met de glimlach als passagier plaats te nemen naast zijn vrouw en in hun Itala cabriolet dit beroemde circuit in het Engelse graafschap Surrey in te wijden. Het was dus wel degelijk een vrouw die achter het stuur zat tijdens deze inauguratie. Een teken aan de wand? Misschien.

DE OPMARS VAN VROUWELIJKE PILOTEN

In die tijd waren vrouwen nochtans niet gewenst bij snelheidswedstrijden. Een reglement verbood hen zelfs deel te nemen aan races. De mannen rechtvaardigden deze uitsluiting met het voorwendsel dat er evenmin een vrouwelijke jockey was in de paardensport. Een flinterdun argument voor een maatregel die al in 1908 in rook opging. Zodra het verbod opgeheven was, kwamen geleidelijk meer vrouwen racen op het circuit van Brooklands, temeer daar Ethel Locke King bij het overlijden van haar echtgenoot in 1927 het management van het circuit overnam. De jaren 1930 waren dus een glorieperiode voor de vrouwelijke piloten van Brooklands. Deze dames waren een opvallende verschijning in de paddock, met hun stoere broek en helm met kinriem maar ook... met hun gestifte lippen. Ondanks dit streepje vrouwelijkheid in een ruwe mannenwereld waren deze dames echte waaghalzen die er niet voor terugdeinsden om de “Fifty Foot Line” te overschrijden. Dit was een zwarte onderbroken lijn die aangebracht was in de kombochten en waarboven de piloten theoretisch hun stuur konden loslaten. In deze verkante bochten konden de auto's immers niet uit de bocht vliegen door de optredende centrifugaalkracht. Op het circuit raceten de dames met en tegen de mannen, maar ze leverden ook onderling een hevige strijd. Achter hun zichtbare elegantie en frivoliteit ging bij deze “Brooklands ladies” duidelijk een gestaald karakter schuil... ■



100 YEARS OF

Rolls-Royce Phantom

LOIZAGA :
UN PÈLERINAGE POUR LES PASSIONNÉS DE ROLLS-ROYCE

LOIZAGA:
PELGRIMAGE VOOR ROLLS-LIEFHEBBERS

TEXTE / TEKST_ ANJA VAN DER BORGHT

PHOTOS / FOTO'S_ SANDRA SAUER - ROLLS-ROYCE

CETTE ANNÉE, ROLLS-ROYCE A CÉLÉBRÉ LE CENTENAIRE DE SA PHANTOM, NOTAMMENT À LA TOUR MÉDIÉVALE DE LOIZAGA. PRÈS DE BILBAO, AU PAYS BASQUE ESPAGNOL, CE DOMAINE ABRITE LA COLLECTION PRIVÉE DE ROLLS-ROYCE LA PLUS COMPLÈTE D'EUROPE ET LA SEULE COLLECTION RÉUNISSANT TOUS LES MODÈLES PRODUITS ENTRE 1910 ET 1990 ENVIRON.

Rolls-Royce vierde dit jaar het eeuwfeest van zijn Phantom onder meer in de middeleeuwse Loizaga-toren. Nabij Bilbao in Spaans Baskenland huisvest dit domein de meest complete privé-collectie van Rolls-Royce's in Europa en de enige collectie met alle Rolls-Royce-modellen geproduceerd tussen circa 1910 en 1990.

En entrant dans le Pabellón de los Phantom – le Hall des Fantômes en quelque sorte –, nous sommes accueillis par des luminaires étincelants et des extincteurs couleur cuivre. Un peu plus loin, deux images de serpents ornent l'avant de la Rolls-Royce Silver Ghost Limousine de 1923, ayant appartenu au Maharaja de Jodhpur. C'est la passion de l'entrepreneur et collectionneur Miguel de la Vía qui a réuni ces voitures. Depuis sa disparition, sa nièce, Maria López-Tapia de la Vía, et son fils Patricio, ainsi que toute la famille, perpétuent son héritage et le partagent.

Patricio Careaga ouvre la portière d'une Phantom V noire de 1961 et sort une bouteille de liqueur en cristal facetté dissimulée derrière un compartiment en cuir bleu de la portière arrière. Un monde merveilleux s'ouvre à nous. Celui de Miguel de la Vía, le grand-oncle de Patricio, dont la présence ici n'était pas le fruit du hasard. « La tour Loizaga, construite au XIV^e siècle par la famille Loizaga, se situe dans la vallée de Galdames, région d'Encartaciones, berceau de mes grands-parents maternels », raconte Patricio. « Mon grand-oncle y a passé son enfance, jouant parmi les ruines de la tour. C'était un lieu qui comptait beaucoup pour lui. Lorsque de par ses affaires, il fit fortune, il saisit l'opportunité d'acquérir la tour. À partir de 1985, il entreprit la restauration complète dans le style romantique, afin de rendre le bâtiment à nouveau

habitable. Durant les trois décennies suivantes, il continua d'agrandir le domaine. Mon grand-oncle a également tout conçu lui-même, sans architecte. On perçoit son goût et sa volonté de fer dans la magie de ce lieu. Aujourd'hui, nous y organisons des événements culturels et automobiles, ainsi que des mariages. Les collections de voitures sont abritées dans différents hangars du domaine, qui font office de musée. »

Le musée de la Torre Loizaga abrite-t-il deux collections ?

PC : « La plus importante est la collection Rolls-Royce, avec 45 modèles produits sur plus d'un siècle. Ce n'est pas la plus grande collection de Rolls-Royce en Europe, mais c'est la plus complète : nous possédons des modèles allant de la Phantom I à la Phantom VI. La seconde collection comprend une trentaine de voitures de collection prestigieuses, classiques et de sport. Nous avons même un authentique camion de pompiers anglais qui participait autrefois à la course de véhicules utilitaires historiques entre Londres et Brighton. Le véhicule le plus ancien de notre collection est une Allen Runabout de 1898 ayant appartenu à Sir Stirling Moss. »

Votre grand-oncle avait aussi un penchant pour l'art ?

PC : « Mon oncle a appris à conduire dès son plus jeune âge, et ses premières voitures étaient des Jaguar et des Ferrari. Il avait aussi un faible pour les marques américaines comme Cadillac et Buick. Outre ses talents d'homme d'affaires, Miguel

était également peintre, dessinateur prolifique et pianiste. Sa femme Sofia et lui passaient des heures à peindre ensemble. Leurs tableaux ornent encore aujourd'hui les salons du fort. Mon grand-oncle était très énergique et avait un grand sens de l'humour. Il aurait pu continuer à agrandir le domaine de Loizaga pendant des années, mais malheureusement, il est décédé en 2009 à l'âge de 77 ans. »

Savez-vous quelle est la première Rolls-Royce que votre grand-oncle a achetée ?

PC : « La première fut un coupé Silver Shadow blanc de 1970. Avec ce modèle, Rolls-Royce rompa pour la première fois avec la construction classique à châssis séparé et présenta son premier châssis monocoque autoporteur. Cela permettait d'abaisser le toit tout en offrant plus d'espace. La voiture apporta également des innovations techniques, notamment une suspension et un système de freinage hydrauliques, une direction assistée, une suspension indépendante et des freins à disque. Bien que Rolls-Royce se soit positionnée comme la référence en matière de voitures de luxe depuis 1907, la réticence de la marque à se moderniser la freinait. La Silver Shadow était destinée à inverser la tendance. C'était une voiture contemporaine aux lignes plus basses et plus élégantes, sans les ailes proéminentes de ses prédécesseurs ; un changement que les critiques considéraient à la fois comme un progrès et une perte de tradition. De plus, cette Rolls-Royce



DANS LE FILM DE JAMES BOND "GOLDFINGER", LE MÉCHANT AURIC GOLDFINGER ROULE DANS UNE PHANTOM III JAUNE ET NOIRE, SEMBLABLE AU MODÈLE EXPOSÉ ICI AU PABELLÓN DE LOS PHANTOMS.

IN DE JAMES BOND-FILM GOLDFINGER RIJDT DE SCHURK AURIC GOLDFINGER IN EEN GEEL-ZWARTE PHANTOM III, VERGELIJKBAAR MET HET MODEL DAT HIER IN HET PABELLÓN DE LOS PHANTOM WORDT TENTOONGESTELD.



était conçue pour être conduite par son propriétaire, et non exclusivement par un chauffeur. Au total, 30.000 exemplaires furent construits en quinze ans, faisant de la Silver Shadow la Rolls-Royce la plus vendue de tous les temps. Lorsque Miguel a entrepris la restauration du fort en 1985, il a acquis une Silver Wraith de 1955 (également un modèle emblématique de la marque) ayant appartenu à la famille royale britannique, puis une Silver Cloud I. Son ambition grandissant, il souhaitait posséder au moins un exemplaire de chaque modèle Rolls-Royce de l'époque britannique de la marque. Je dis bien au moins un, car nous possédons onze Silver Ghost. Ce n'est qu'une fois sa collection presque complète – de la Phantom I à la Phantom VI – qu'il a commencé à acheter des modèles plus exceptionnels.

La collection, soigneusement constituée, est agencée exactement comme le souhaitait mon grand-oncle. Elle demande

beaucoup d'entretien, mais toutes les voitures sont encore en état de marche !

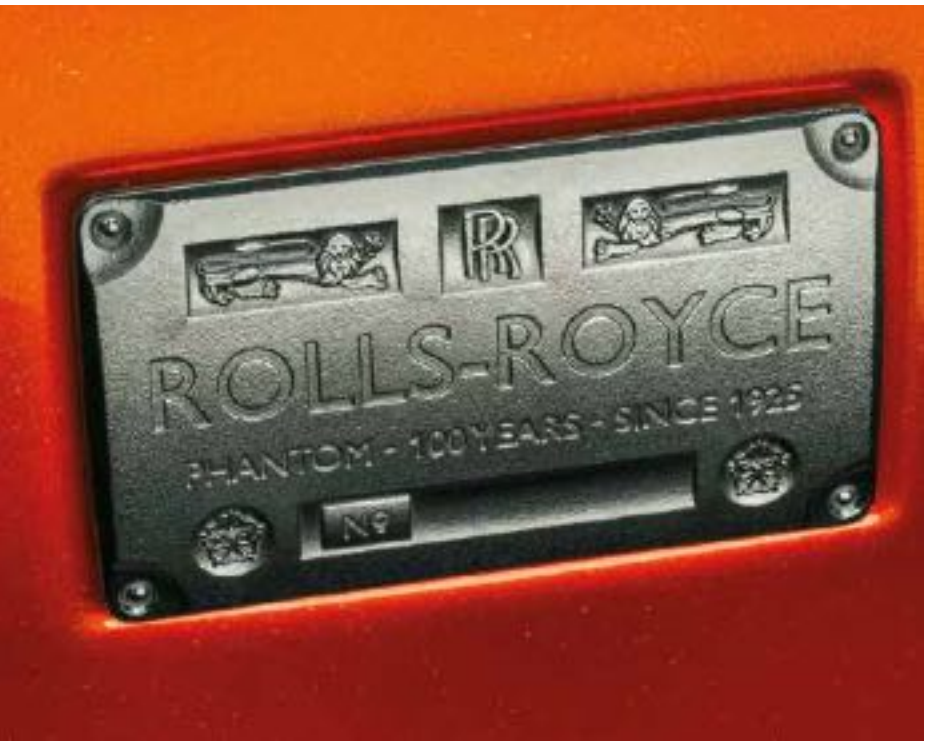
La Phantom IV est la Rolls-Royce la plus importante de votre collection, n'est-ce pas ?

PC : « Oui, il était essentiel de l'inclure dans une collection qui se veut exhaustive, mais c'était compliqué car il n'en existe que dix-sept exemplaires dans le monde. Dix-huit ont été construits, mais l'un d'eux a été entièrement démonté. Celui que nous avons ici appartenait à l'émir du Koweït, qui en a acheté trois en 1956. C'est le modèle le plus exclusif de Rolls-Royce, construit dans les années 1950 pour les familles royales et les chefs d'État. »

Quelles autres anecdotes fascinantes vous ont marqué ?

PC : « La limousine Silver Ghost est particulière car c'était la préférée de mon oncle. Elle a été envoyée de l'usine d'Angleterre à Melbourne en 1912 pour le maire de la ville et a depuis

parcouru le monde, remportant des prix à différents Concours d'Élégance. » Il existe aussi d'autres modèles ayant appartenu à des propriétaires illustres, comme la Silver Ghost de 1913 de la duchesse de Marlborough ou la Phantom VI de 1970 ayant appartenu à Sam Spiegel, le producteur de Lawrence d'Arabie. Nous ouvrons la portière de cette Phantom VI et une odeur de cuir et d'huile nous accueille. Un téléphone est posé sur le côté du siège arrière. Nous songeons à Sam Spiegel, qui a passé des centaines d'heures de voyages au téléphone grâce à ce gadget luxueux et exclusif pour l'époque. Nous savourons un verre dans une flûte en cristal, directement depuis le meuble-bar en noyer situé à hauteur des dossiers des deux sièges avant. Quel délice ! ■



AVEC LE LANCEMENT DE LA PHANTOM VIII EN 2017, ROLLS-ROYCE A FRANCHI UNE ÉTAPE STRATÉGIQUE DE SON HISTOIRE MODERNE. PREMIER MODÈLE ENTIÈREMENT DÉVELOPPÉ SUR L'ARCHITECTURE DU LUXE, UNE STRUCTURE SPATIALE EN ALUMINIUM DE POINTE ET D'UNE RIGIDITÉ EXCEPTIONNELLE, QUI CONSTITUE DÉSORMAIS LA BASE DE TOUS LES MODÈLES ROLLS-ROYCE, LA PHANTOM VIII BÉNÉFICIE D'UNE SUSPENSION PNEUMATIQUE DE DERNIÈRE GÉNÉRATION. CETTE ARCHITECTURE SPATIALE OFFRE UN CONFORT ET UNE TENUE DE ROUTE EXCEPTIONNELS. LA PHANTOM EST ÉGALEMENT ÉQUIPÉE DE QUATRE ROUES DIRECTRICES ET D'UN PUISSANT MOTEUR V12 DE 6,75 LITRES DÉVELOPPANT 563 CH À 5.000 TR/MIN. ET UN COUPLE DE 900 NM À 1.700 TR/MIN. LES ÉDITIONS CENTENAIRE ARBORENT UNE PLAQUE COMMÉMORATIVE EN MÉTAL À LA BASE DU MONTANT B.

MET DE INTRODUCTIE VAN DE PHANTOM VIII IN 2017 ZETTE ROLLS-ROYCE EEN STRATEGISCHE MIJLPAAL NEER IN ZIJN MODERNE GESCHIEDENIS. HET WAS HET EERSTE MODEL DAT VOLLEDIG WERD ONTWIKKELD OP DE ARCHITECTURE OF LUXURY, EEN GEAVANCEERD EN ZEER STIJF ALUMINIUM SPACEFRAME, DAT INMIDDELS DIENSTDOET ALS BASIS VOOR ALLE ROLLS-ROYCE-MODELLEN. SAMEN MET DE GEAVANCEERDE LUCHTVERING ZORGT DEZE SPACEFRAME-ARCHITECTUUR VOOR EEN UITZONDERLIJK CONFORT EN WEGLIJGING. DE PHANTOM BESCHIKT DAARNAAST OVER VIERWIELBESTURING EN EEN IMPOSANTE 6,75-LITER V12-MOTOR DIE 563 PK BIJ 5.000 TPM EN 900 NM KOPPEL BIJ 1.700 TPM LEVERT. DE EEUWFEESTEDITIES ZIJN UITGERUST MET EEN METALEN HERDENKINGSPLAATJE BENEDEN AAN DE B-STIJL.

Bij het betreden van de Pabellón de los Phantom – de Phantom hal, zeg maar – komen glimmende koplampen en koperkleurige brandblussers ons tegemoet. Wat verderop flankeren twee slangenbeeltenissen de neus van de Rolls-Royce Silver Ghost Limousine uit 1923 ooit in het bezit van de Maharaja van Jodhpur. Het was de passie van ondernemer en verzamelaar Miguel de la Vía die deze auto's samenbracht. Sinds zijn overlijden koesteren zijn nicht Maria López-Tapia de la Vía en haar zoon Patricio samen met de familie zijn nalatenschap om te delen.

Patricio Careaga opent de deur van een zwarte Phantom V uit 1961 en haalt een gefacetteerde, kristallen drankfles van achter een blauwlederen luikje in de zijdeur. Een wonderse wereld gaat voor ons open. Die van Miguel de la Vía, grootoom van Patricio, die hier niet toevallig arriveerde. “De Loizaga-toren, in de 14^e eeuw gebouwd door de familie Loizaga, ligt in de Galdames-vallei in de regio Encartaciones, de geboortestreek van mijn grootouders langs moederskant”, vertelt Patricio. “Mijn grootoom bracht zijn jeugd hier door spelend tussen de ruïnes van de toren. Het was een plek die veel voor hem betekende. Toen hij met zijn steengroeve een fortuin vergaarde, greep hij de kans om de toren te kopen. Vanaf 1985 begon hij aan een grondige restauratie in Romantische stijl om het gebouw opnieuw bewoonbaar te maken. In de drie decennia die volgden bleef hij het domein verder uitbreiden. Mijn grootoom tekende ook alles zelf uit zonder architect. Je voelt zijn smaak en zijn ijzeren wilskracht in de magie van dit bouwwerk. Vandaag organiseren we hier onder meer culturele en auto-evenementen evenals trouwfeesten. De wagencollecties zijn ondergebracht in verschillende loodsen op het domein die als museum dienst doen.”

Het Torre Loizaga museum omvat twee collecties?

PC: “De belangrijkste is de Rolls-Royce-collectie met 45 modellen die over een periode van meer dan 100 jaar zijn geproduceerd. Het is niet de grootste collectie Rolls-Royces van Europa maar wel de meest complete: we hebben onder meer exemplaren van de Phantom I tot en met de Phantom VI. De tweede collectie omvat zo'n dertig prestigieuze oldtimers, classic cars en sportwagens van diverse merken. We hebben

zelfs een authentieke Engelse brandweerwagen die vroeger deelnam aan de Historical Commercial Vehicle Run tussen Londen en Brighton. Het oudste voertuig in onze collectie is een Allen Runabout uit 1898, ooit eigendom van de Britse coureur Sir Stirling Moss.”

Jouw grootoom was ook artistiek aangelegd?

PC: “Mijn oom leerde autorijden toen hij eigenlijk nog een kind was en zijn eerste auto's sportwagens waren van Jaguar en Ferrari. Verder had hij ook een voorliefde voor Amerikaanse merken als Cadillac en Buick. Naast een groot zakenman was Miguel ook schilder, tekende hij veel en hield hij van pianospelen. Samen met zijn vrouw Sofia bracht hij uren schilderend door. Vandaag nog sieren hun schilderijen de salons van het fort. Mijn grootoom was erg energiek en had veel gevoel voor humor. Hij had nog jaren kunnen doorgaan om het Loizaga domein uit te breiden maar overleed jammer genoeg in 2009 op 77-jarige leeftijd.”

Weet je welke Rolls-Royce jouw grootoom als eerste kocht?

PC: “Zijn eerste Rolls-Royce was een witte Silver Shadow Coupe uit 1970. Met dit model brak Rolls-Royce voor het eerst met de klassieke body-on-frame constructie en presenteerde het merk zijn eerste zelfdragende monocoque chassis. Daardoor kon de wagen een lager dak krijgen en tegelijk meer ruimte bieden. Ook op technisch vlak bracht de auto vernieuwing, met onder meer een hydraulisch geveerd onderstel en remsysteem, stuurbekrachtiging, onafhankelijke wielophanging en schijfremmen. Hoewel Rolls-Royce zich sinds 1907 afficheerde als dé referentie in luxewagens, had de terughoudendheid om te moderniseren het merk parten gespeeld. De Silver Shadow moest het tij keren. Het was een eigentijdse auto met strakere, lagere lijnen, zonder de uitgesproken spatborden van zijn voorganger; iets wat door critici zowel als vooruitgang als als verlies van traditie werd ervaren. Deze Rolls was bovendien bedoeld om door de eigenaar zelf te worden gereden in plaats van uitsluitend door een chauffeur. Over een periode van vijftien jaar werden er in totaal 30.000 gebouwd, waarmee de Silver Shadow de bestverkopende Rolls-Royce ooit werd. Toen Miguel in 1985 aan de restauratie van het fort begon, kocht hij een Silver Wraith uit 1955 (ook een mijlpaal in de geschiedenis van het merk) die toebehoorde aan de Britse koninklijke

familie, en daarna een Silver Cloud I. Daarna groeide zijn ambitie en wilde hij van elk Rolls-Royce-model uit de tijd dat het merk nog Brits was, minstens één exemplaar in zijn collectie hebben. Ik zeg minstens één, want van de Silver Ghost hebben we er zelfs elf. Het is pas nadat zijn rijtjes bijna compleet waren – van de Phantom hebben we de Phantom I tot VI dat hij meer bijzondere modellen is beginnen kopen. De zorgvuldig samengesteld collectie is precies zo opgesteld zoals mijn grootoom het wilde. Het vraagt veel zorg en onderhoud maar alle auto's functioneren nog steeds!”

De Phantom IV is de belangrijkste Rolls die jullie in de collectie hebben, niet?

PC: “Jazeker, het was essentieel om die op te nemen in een collectie die volledig wil zijn, maar het was ingewikkeld omdat er wereldwijd nog maar zeventien bestaan. Er werden ooit achttien exemplaren gebouwd, maar eentje werd volledig ontmanteld. Het exemplaar dat wij hier hebben staan, behoorde toe aan de emir van Koeweit, die er in 1956 drie kocht. Het is het meest exclusieve model van Rolls-Royce, in de jaren vijftig vervaardigd voor gebruik door koninklijke families en staatshoofden.”

Welke andere boeiende verhalen zijn je bijgebleven?

PC: “De Silver Ghost limousine is bijzonder omdat het de favoriet van mijn oom was. Hij werd in 1912 vanuit de fabriek in Engeland naar Melbourne gestuurd voor de burgemeester van de stad, en heeft sindsdien de wereld rondgereisd en prijzen gewonnen tijdens Concours d'Elegance. Er zijn ook andere modellen met illustere eigenaars, zoals de Silver Ghost uit 1913 van de hertogin van Marlborough of de Phantom VI uit 1970 die toebehoorde aan Lawrence of Arabia-producer Sam Spiegel.” We openen de deur van deze Phantom VI en de geur van muffig leder en olie komt ons tegemoet. Aan de zijkant van de achterbank zit een telefoon. We mijmeren over Sam Spiegel die tijdens honderden ritten aan de lijn van dit voor die tijd luxueuze gadget heeft gehangen. Genietend van een drankje uit kristallen glazen rechtstreeks uit het notenhouten drankencabinet ter hoogte de rugleuningen van de twee voorzetels. Heerlijk!” ■





MASERATI GT2 STRADALE

DUALITÉ ASSUMÉE
BEWUSTE DUALITEIT

TEXTE / TEKST_ JÉRÔME MARCHON
PHOTOS / FOTO'S_ MASERATI

GT2 STRADALE. UNE APPELLATION QUI SONNE COMME UN COUP DE SEMONCE, SANS AMBIGUÏTÉ, QUI DIT TOUT OU PRESQUE SUR LA VOCATION DE L'OBJET. ET POURTANT, SOUS SA ROBE DE PISTARDE EFFRONTÉE, CETTE MASERATI CACHE UN TEMPÉRAMENT PLUS SUBTIL ; UNE DUALITÉ ASSUMÉE ENTRE PERFORMANCE PURE ET GRAND TOURISME À L'ITALIENNE MÂTINÉ DE SPORTIVITÉ.

GT2 Stradale. Een naam die klinkt als een waarschuwingsschot, zonder dubbelzinnigheid, die alles of bijna alles zegt over de bestemming van het object. En toch verbergt deze Maserati onder zijn onbeschaamde race-uitstraling een subtieler karakter; een zelfbewuste dualiteit tussen pure prestaties en Italiaans grand tourisme met een vleugje sportiviteit.

Dans l'appellation de la MC20 dont la GT2 Stradale est dérivée, le nombre 20 renvoie à l'année de présentation. Mais ce sont les deux lettres, MC pour Maserati Corse, qui racontent l'essentiel ; ce coupé à moteur central arrière se devait d'avoir une destinée sur piste. Pari tenu avec la version GT2 engagée en compétition par la marque au Trident dans le championnat GT2 organisé par SRO. Et comme souvent pour les belles italiennes, c'est du paddock que s'échappe la déclinaison routière de cette furie affûtée pour le chrono sobrement baptisée GT2 Stradale.

Une déclinaison pour la route, vraiment ? Ou un joli coup de marketing teinté de carbone ? Dès le premier regard, le doute s'évapore. La filiation est évidente mais oubliez la ligne fluide et classieuse de la MC20 standard. La GT2 Stradale abaisse sa silhouette, elle se pare d'appendices aérodynamiques et d'ouïes béantes. Tout respire la compétition et dérive de la GT2 de course. Mais loin d'être un simple exercice de style, cette agressivité revendiquée répond à une logique technique implacable.

Les chiffres valent mieux que mille mots : à 280 km/h, la GT2 Stradale génère 500 kg d'appui contre 145 pour la MC20 de base. Répartition ? 130 kg à l'avant, 370 à l'arrière. Des valeurs obtenues grâce à un bouclier avant redessiné avec un splitter plus généreux, des extracteurs d'air béants et bien placés, un diffuseur arrière revu et surtout un aileron fixe réglable sur trois positions. Rien n'est là pour faire joli, tout sert même si, avouons-le, le résultat est spectaculaire et intimidant.

Sous ces lignes sculptées, la mécanique a elle aussi été revue. Le V6 Nettuno, bijou maison à double allumage et double turbo, gagne dix chevaux grâce à une nouvelle cartographie et un échappement modifié. Résultat : 640 ch à 7500 tr/min et 720 Nm de couple toujours envoyés aux seules roues arrière

via une boîte de vitesses à double embrayage et à 8 rapports. Notons encore que sous ses atours GT2 Stradale, la MC20 s'alège d'une soixantaine de kilos. Sur le papier, le 0 à 100 km/h est expédié en 2,8 secondes, soit un petit dixième de mieux que la MC20 classique. La vitesse de pointe baisse cependant d'un petit km/h (324 au lieu de 325) ; c'est le prix – modique – à payer pour une aérodynamique de véritable voiture de course. Mais au-delà des chiffres, c'est sur la piste que la GT2 Stradale exprime sa vraie nature. Direction Modène, le fief de Maserati, pour une session sur circuit. Le tracé est court mais technique, idéal pour tester la célérité du châssis, le mordant des freins et la capacité de la voiture à vous parler – ou à vous trahir. Première impression ? Une docilité inattendue. Dès que les Michelin Cup 2R atteignent leur température idéale, la Stradale se transforme. Agile, réactive, communicative, elle vous prend par la main sans jamais vous tordre le poignet. Les freins carbone-céramique réclament une attaque franche mais délivrent ensuite une endurance à toute épreuve. Quant à la suspension, directement dérivée de la mouture de course, elle repose sur une géométrie à double triangulation avec articulations Unibal. Du rigide, du précis, mais jamais brutal, vous invitant tour après tour à repousser vos limites.

L'électronique, elle, a été adaptée pour les plus audacieux. Aux modes classiques Wet, GT, Sport et Corsa, s'ajoutent quatre niveaux spécifiques en mode Corsa pour moduler l'action du Traction Control, de l'ESP, du différentiel à glissement limité électronique et de l'ABS. De quoi affiner la bestiole selon le niveau souhaité d'engagement, de jeu ou de courage. Sur route, l'étonnement continue. Malgré son apparence radicale, la GT2 Stradale reste... une Maserati. Une vraie GT, donc. Visibilité excellente, douceur à bas régime, souplesse mécanique : elle accepte le rythme des villes et le trafic quotidien sans grimacer.

Et puis vient la montagne. Là, le V6 se réveille, le châssis se tend et la belle, jusque-là bien élevée, montre les crocs. Sur les tracés sinueux, la GT2 Stradale prend une tout autre dimension. Le moteur rugit, les rapports claquent, les virages s'enchaînent avec une gourmandise presque animale. Et même si l'échappement pouvait chanter un tantinet plus fort, le reste compose une symphonie savoureuse entre contrôle, plaisir et performance.

Ainsi dotée et dans cet accoutrement, la Maserati GT2 Stradale vient ferrailer dans une catégorie où figure du beau monde : McLaren 765 LT ou Porsche 911 GT3 RS, par exemple. Certes pas aussi chirurgicale que l'anglaise, ni aussi rigoureuse et inflexible que l'allemande, la Maserati joue une autre carte : celle du style, d'une forme de sensualité et du pilotage instinctif. C'est une sportive qui se révèle à la fois efficace et rapide entre les mains d'un pilote pro que docile, prévenante et inspirant confiance au gentleman driver. Le tout sans jamais renier son héritage grand tourisme afin de se rendre de la maison au circuit et retour dans un confort appréciable. Mais afin de pouvoir goûter cette dualité, pour une promenade dominicale ou une partie de chasse au chrono, il s'agira de faire vite ; seuls 914 exemplaires seront fabriqués – en hommage à l'année de fondation de Maserati, 1914 – et proposés à partir de CHF 330.900.- en Suisse. ■

In de naam van de MC20, waarvan de GT2 Stradale is afgeleid, verwijst het getal 20 naar het jaar van introductie. Maar het zijn de twee letters, MC voor Maserati Corse, die het belangrijkste vertellen; deze coupé met middenmotor achterin was voorbestemd voor het circuit. Die weddenschap werd gewonnen met de GT2-versie waarmee het merk met de drietand deelnam aan het door SRO georganiseerde GT2-kampioenschap. En zoals zo vaak bij mooie





Italianen, komt de straatuitvoering van deze voor de tijdrit geslepen furie, sober GT2 Stradale gedoopt, uit de paddock.

Een variant voor op de weg, echt? Of een slimme marketing-zet met een vleugje koolstofvezel? Bij de eerste blik verdwijnt alle twijfel. De verwantschap is duidelijk, maar vergeet de vloeiende en stijlvolle lijnen van de standaard MC20. De GT2 Stradale heeft een lager profiel, aerodynamische aanbouwdelen en grote luchtinlaten. Alles ademt competitie en is afgeleid van de GT2-racewagen. Maar deze agressiviteit is geen loutere stijlloefening, maar vloeit voort uit een onverbidelijke technische logica.

Cijfers zeggen meer dan duizend woorden: bij 280 km/u genereert de GT2 Stradale 500 kg neerwaartse druk, tegenover 145 kg voor de standaard MC20. Verdeling? 130 kg vooraan, 370 kg achteraan. Deze waarden worden bereikt dankzij een opnieuw ontworpen voorbumper met een grotere splitter, grote en goed geplaatste luchtafzuigers, een vernieuwde achterdiffusor en vooral een vaste spoiler die in drie standen kan worden versteld. Niets is er alleen maar voor de sier, alles heeft een functie, ook al moeten we toegeven dat het resultaat spectaculair en intimiderend is.

Onder deze gebeeldhouwde lijnen is ook de mechanica herzien. De V6 Nettuno, een huisgemaakt juweeltje met dubbele ontsteking en dubbele turbo, wint tien pk dankzij een nieuwe mapping en een aangepaste uitlaat. Het resultaat: 640 pk bij 7500 tpm en 720 Nm koppel, nog steeds uitsluitend naar de achterwielen gestuurd via een achttraps transmissie met dubbele koppeling. Opvallend is dat de MC20 onder zijn GT2 Stradale-uitrusting zo'n zestig kilo lichter is geworden. Op

papier gaat hij in 2,8 seconden van 0 naar 100 km/u, een tiende sneller dan de klassieke MC20. De topsnelheid daalt echter met een kleine km/u (324 in plaats van 325); dat is de – bescheiden – prijs die moet worden betaald voor de aerodynamica van een echte racewagen.

Maar afgezien van de cijfers komt de GT2 Stradale pas echt tot zijn recht op het circuit. We gaan naar Modena, het bolwerk van Maserati, voor een sessie op het circuit. Het parcours is kort maar technisch, ideaal om de snelheid van het chassis, de remkracht en het vermogen van de auto om met je te communiceren – of je te verraden – te testen.

Eerste indruk? Een onverwachte wendbaarheid. Zodra de Michelin Cup 2R-banden hun ideale temperatuur bereiken, verandert de Stradale. Hij is wendbaar, responsief en communicatief, en neemt je bij de hand zonder je ooit te dwingen. De koolstofkeramische remmen vragen om een krachtige remkracht, maar leveren vervolgens een onfeilbare uithoudingsvermogen. De ophanging, die rechtstreeks is afgeleid van de raceversie, is gebaseerd op een dubbele driehoeksgeometrie met Unibal-gewrichten. Stijf, nauwkeurig, maar nooit bruto, nodigt hij je ronde na ronde uit om je grenzen te verleggen.

De elektronica werd aangepast voor de meest gedurfd. Naast de klassieke modi Wet, GT, Sport en Corsa zijn er vier specifieke niveaus in de Corsa-modus om de werking van de tractiecontrole, het ESP, het elektronische sperdifferentieel en het ABS aan te passen. Zo kunt u het bestje afstemmen op het gewenste niveau van betrokkenheid, spel of moed.

Op de weg blijft de verbazing voortduren. Ondanks zijn radicale uiterlijk blijft de GT2 Stradale... een Maserati. Een echte

GT dus. Uitstekend zicht, soepel bij lage toerentallen, mechanische flexibiliteit: hij past zich zonder problemen aan het tempo van de stad en het dagelijkse verkeer aan.

En dan komen de bergen. Daar ontwaakt de V6, spant het chassis zich en laat de tot dan toe braaf gedragen schoonheid haar tanden zien. Op bochtige wegen krijgt de GT2 Stradale een heel andere dimensie. De motor brult, de versnellingen schakelen en de bochten volgen met een bijna dierlijke gretigheid. En ook al zou de uitlaat iets luider mogen klinken, de rest vormt een heerlijke symfonie van controle, plezier en prestaties.

Met deze uitrusting en in deze aankleding gaat de Maserati GT2 Stradale de strijd aan in een categorie waar grote namen voorkomen: McLaren 765 LT of Porsche 911 GT3 RS, bijvoorbeeld. De Maserati is weliswaar niet zo chirurgisch als de Engelse en niet zo streng en inflexibel als de Duitse, maar speelt een andere troef uit: stijl, sensualiteit en instinctief rijgedrag. Het is een sportwagen die zowel efficiënt als snel is in de handen van een professionele coureur maar ook volgzzaam, attent en vertrouwenwekkend voor de gentleman driver. Dit alles zonder ooit zijn grand tourisme-erfgoed te verloochenen, zodat u in alle comfort van huis naar het circuit en terug kunt rijden. Maar om van deze dualiteit te kunnen genieten, voor een zondagse rit of een race tegen de klok, moet u er snel bij zijn: er worden slechts 914 exemplaren geproduceerd – als eerbetoon aan het oprichtingsjaar van Maserati, 1914 – en aangeboden vanaf CHF 330.900,- in Zwitserland. ■



55

RAIDILLON

Raidillon was founded in 2001,
inspired by the famous curve on the Spa-Francorchamps circuit,
and is characterized by its 100% Belgian identity.
All models are limited to 55 pieces. However, there is no
number 13 because it is considered unlucky in racing.
Swiss Made, with Sellita movements, assembled in the Swiss village
of Le Noirmont, all watches have a numbered
plaque on their case.



Model Speed-C10-262
Limited to 55 pieces
Price: € 3,250