

## De valkuilen van kostbare klassieke auto's

# Geheimen van het restauratievak

De wereld van de klassieke auto's zit vol valkuilen. Valse chassisnummers, replica's die doorgaan voor echt, en verkeerd gerestaureerde auto's ontnemen het zicht op originele ongerestaureerde auto's. Met expert Jan Bruijn nemen we de valkuilen door. Wat is echt en wat is nep?



Metten is weten. Als de vorige eigenaar even heel simpel de wielbasis had opgemeten, had hij in de archieven kunnen terugvinden dat FIAT deze lengte alleen in 1904 maakte. Daarmee is de FIAT een echte 'veteran'.

Waar Egbert Douwe net buiten het centrum van Joure zijn koffie-imperium begon, zijn nu zeldzame auto's, boeken en affiches te zien. Het is de verkoop- en toonzaal van Jan Bruijns permanente eigen en wisselende handelscollectie. Hier worden auto's gerestaureerd, maar alleen voor de eigen collectie; niet in opdracht van klanten. Jan Bruijn kocht ooit een verzameling van twintig Rolls-Royce's, ontdekte kostbare automobielen in Amerika en deed zaken met een 'schorrie-morriefiguur', bekend van de Slapende Schoonhedencollectie. Hij onderhandelde ooit in een opvallend geparkeerd Trabantje langs de kant van de weg, ergens in de DDR. Inzet was de mogelijke aanschaf van een Talbot-Lago Goutte d'Eau Coupé, niets minder dan Figoni's meesterwerk; Frankrijks grootste en meest uitzinnige carrosseriekunstenaar. De angst voor communistische

repesailles was bij de Oost-Duitse verkoper zo groot, dat zelfs een ruil tegen twintig nieuwe Golfjes hem niet kon vermurwen.

Je zou Bruijn met Indiana Jones kunnen vergelijken; hij slingert weliswaar niet met een zweep door de jungle, maar zoekt wel naar de heilige graal; onontdekte originele auto's met bijzondere carrosserieën. Elke reis begint en eindigt in zijn bibliotheek en als het antwoord daar niet is te vinden, doet Bruijn een beroep op andere bibliotheken, zoals die van the Hunt House in Engeland, waar de archieven van Rolls-Royce zijn ondergebracht, of die van de Britse Veteran Car Club (VCC).

### Waarde kan verviervoudigen

De VCC is meer dan zestig jaar geleden begonnen met het beoordelen of een auto een 'veteran' is (bouwjaar tot en met 1904) of een 'Edwardian'

(vanaf 1905 tot en met 1918). Het dateren is een serieuze zaak met een Dating Advisory Committee, een Dating Panel en een ISO9000-certificering. Dat lijkt overdreven, maar de belangen zijn groot. Alleen auto's van 1904 of ouder mogen meedoen aan de beroemde London-to-Brighton Run. De Brighton Run vindt al meer dan honderd jaar elk jaar in november plaats en werd met name door de Britse filmkomedie Genevieve uit 1953, waarin twee bevriende echtparen in oude auto's met elkaar wedijveren, razend populair. Plotseling werd het rijden in en het restaureren van oude auto's een respectabele hobby. Door de populariteit van de Brighton Run is een auto die mee mag doen, tot vier keer meer waard dan een vergelijkbare auto die dat niet mag. Als je dan weet dat in december 2007 één van de duurste 'veteran cars' meer dan 3,5 miljoen pond opbracht, dan vraagt



Rolls-Royce bouwde in 1925 de eerste van een aantal experimentele auto's. Het doel was om door middel van een laag gewicht en aandacht voor stroomlijn een topsnelheid te halen van 100 mijl per uur (160 km/u). Deze Continental Phantom I is '10EX', met een carrosserie van Barker. De auto kreeg bij een vorige restauratie een weinig flatteuze kleur. Dat moet nog een keer over.



Jan Bruijn vlottert even wat benzine voor de machtige FIAT. De vier cilinders hebben een gezamenlijke inhoud van 6,9 liter. Door de grote motor en het jonge bouwjaar (1904) staat de auto garant voor een vroege aankomst in Brighton.

dat om problemen. Bruijn: "Want een VCC-datering kan er ook wel eens naast zitten. De VCC heeft een ongelooflijke hoeveelheid kennis, waarmee het aan de hand van archieven, autotijdschriften, brieven, foto's, rekeningen en tekeningen het bouwjaar achterhaalt, maar er komen nog steeds nieuwe gegevens boven water. Een herdatering is een kwestie van voortschrijdend inzicht".

#### Een vermogen voor een meetlat

In 1992 zag Jan Bruijn in een Amerikaanse collectie een kostbare FIAT 24/32 hp uit 1905. FIAT maakte dit model in 1903, 1904 en 1905 in drie verschillende series met onderling duidelijke verschillen. Bruijn: "Ik heb de FIAT gefotografeerd, opgemeten en alle nummers genoteerd. Ik heb een redelijk groot archief, deed onderzoek en had het onuitsprekelijke geluk dat ik via de FIAT-archieven bewezen kreeg dat chassis- en motornummer 745 in juli 1904 was afgeleverd aan de FIAT-agent Hollander & Tangeman in New York". De Amerikaanse collectioneur wilde in 1992 niet verkopen, maar in 2007 bood hij de FIAT als 'bouwjaar 1905' bij een veilinghuis aan. Bruijn kocht de auto en deed verder onderzoek. Series I (1903) heeft een wielbasis van 2.250 mm, Series II (1904) een wielbasis van

2.700, 2.980 of 3.100 mm en bij Series III (1905) is het 2.900 mm. Alleen door de wielbasis op te meten had de Amerikaanse eigenaar dus al kunnen weten dat het om een auto uit 1904 ging. Bovendien, maar ook dat moet je weten, is het te zien aan de motorinhoud (6,9 liter) en de boring en slag, aan de kleppen en aan de bolle zuigers. Bruijn liet de auto in 2008 officieel door de VCC dateren en is nu de gelukkige eigenaar van een echte 'veteran' uit 1904, waarmee hij drie keer de Brighton Run reed. Dankzij de VCC-datering is de FIAT vier keer zoveel waard geworden. Bruijn: "Het is natuurlijk onzin dat het onderscheid van één jaar zoveel consequenties heeft, maar zo is het nu eenmaal".

#### Oude restauraties en knoeiwerk

Aan de emancipatie van klassieke auto's heeft Bruijn als oprichter van het Concours d'élégance Paleis het Loo in Apeldoorn zijn steentje bijgedragen, maar toen de oude-autohobby in de jaren zestig begon wist niemand wat. Bruijn: "Mijn vader raakte in 1955 geïnteresseerd in oude auto's, toen de VCC uit Engeland overkwam voor het 750-jarig bestaan van Alkmaar. Pas in 1961 kocht hij zijn eerste oude auto, want er bestond geen netwerk en niemand wist waar ze te koop waren;

een advertentie was duurder dan de auto. In die tijd zijn er enorme fouten gemaakt. Waardevolle auto's zijn gesloopt, slecht gerestaureerd en originele onderdelen zijn vervangen".

Een voorbeeld van een auto die tegenwoordig anders gerestaureerd zou worden is een Rolls-Royce uit 1925 uit Bruijn's eigen collectie. '10EX' is de eerste en belangrijkste van vier experimentele Rolls-Royce's. Bruijn: "Ergens begin jaren zestig is 10EX gerestaureerd en die restauratie moet eigenlijk over. Wil je het goed doen, dan begin je met een onderzoek in the Hunt House. Rolls-Royce bouwde de auto als experimentele testauto. Later werd de auto aangepast en als demonstratiewagen gebruikt, en in 1931 werd de auto opnieuw aangepast en vervolgens verkocht. 10EX had als testwagen twee verschillende motoren. In 1931 monteerde Rolls-Royce een derde motor en de toenmalige eigenaar monteerde in 1961 de vierde motor. En nu het dilemma: restaureer je die auto terug zoals Rolls-Royce hem aanvankelijk bouwde, zoals Rolls-Royce hem gebruikte of zoals Rolls-Royce hem afleverde? Kies je voor de eerste oplossing, dan moet je de kap en de lederen bekleding verwijderen die Rolls-Royce in 1931 monteerde en daarmee maak je originele fabriekshistorie ongedaan. Bovendien moet je op zoek naar de eerste of tweede motor, maar bestaan die nog?"

#### Originaliteit is een hoog goed

Van de Talbot-Lago Berlinetta Grand Sport zijn 36 exemplaren gemaakt, waarvan zeven een racehistorie hebben. Een eigenaar van zo'n racewagen met originele motor besloot de kostbare en kwetsbare originele motor apart te bewaren en liet een andere Talbot-motor monteren. Bruijn: "Maar vervolgens bood hij op een veiling de Talbot-Lago met de niet-originele motor aan, terwijl hij de originele motor in een separaat lot liet veilen. Ik kon de originele motor van hem nog vóór de veiling onderhands kopen en kocht vervolgens de auto op de veiling. De auto bracht veel minder op dan de man had gehoopt, omdat de originele motor er niet meer bij zat. Die had ik namelijk al. Hij had gehoopt door auto en originele motor op te splitsen



Jan Bruijn adviseerde jarenlang de directies van internationale autofabrieken. Nu is Galleria Style & Auto de verkoop- en toonzaal van zijn permanente eigen en wisselende handelscollectie. Bruijn is gespecialiseerd in onontdekte originele auto's met bijzondere carrosserieën.





Dit is een wintercarrosserie van Labourdette, die hoort op een Mercedes van 1907. Bruijn: "Je kreeg er ook personeel bij dat verantwoordelijk was om aan het eind van de zomer de zomercarrosserie van het chassis te halen en de winterbody te monteren. Ik verkocht de Mercedes aan iemand die de wintercarrosserie niet wilde hebben". Bruijn is nu op zoek naar een ander Mercedes-chassis uit 1907.

kaanse ontdekking gaan alle alarmbellen af". Mercedes en Ferrari bieden een onderzoek aan dat de echtheid van een auto vaststelt. Bruijn: "Chassis-, motor-, onderdeelnummers en archiefmateriaal worden bij deze merken beter bewaakt dan het goud in Fort Knox, want als je alle nummers hebt kun je een replica de juiste nummers meegeven. Je kunt Mercedes wel vragen of het klopt, maar niet wat het zou moeten zijn". Het Mercedes-onderzoek kost zeventienduizend euro (het Ferrari-onderzoek is zelfs nog duurder) en gaat gepaard met laboratoriumonderzoek naar de oudheid van het chassis. Bruijn: "In de jaren zeventig is het een Amerikaan gelukt om een oude partij Krupp-staal te kopen; precies hetzelfde staal dat Mercedes in de jaren dertig gebruikte. Materiaalonderzoek zegt dus niet alles. Ik ken ook het verhaal van een Brit, die Amilcar's opkocht en de chassis; de achterbruggen en de motoren omsmolt. Hij gebruikte het aluminium om er nieuwe 'oude' Bugatti-motoren mee te gieten".

meer te krijgen, maar hij kreeg juist minder". Originaliteit is geen perfectie. Veel Ferrari-racewagens zijn tegenwoordig mooier gerestaureerd dan Ferrari ze ooit maakte. Bruijn: "Bij Ferrari interesseerde het destijds niemand of de deurnaad exact recht was, want die auto werd voor slechts één race seizoen gemaakt en daarna afgedankt. Nu worden deze auto's gerestaureerd met een perfecte pasvorm en een carrosseriernaad van precies 3,5 mm".

#### Nep-Bugatti's

In Engeland heeft Bob Peterson met zijn 'conversies' naam gemaakt. Hij creëert op relatief goedkope na-oorlogse Rolls-Royce- of Bentley Mk6-chassis' een exclusieve vooroorlogse Bentley racewagen. Nagelnieuw, schitterend vakwerk en helemaal nep. Bruijn: "Het lijkt reuze echt totdat je de motorkap opent. Het heeft niets met oude auto's te maken".

Volgens Bruijn is het uitkijken geblazen. Vooral Bugatti's zijn vanwege hun typische Meccano-achtige constructies redelijk eenvoudig na te maken. In Argentinië is er een fabriek die van Type 35B zo'n 250 replica's heeft gemaakt. Ze worden gekocht door mensen, die een originele Bugatti

niet kunnen betalen of door mensen die een originele Bugatti te kostbaar vinden om ermee te racen. Bruijn: "Met zo'n replica ben je de risee van de Bugatti Owners Club, want je bent niet welkom bij de officiële en prestigieuze clubevenementen, zoals Prescott Hill. Mocht je het echter leuk vinden om in zo'n namaak-Bugatti met 200 km/u door een Fries dorp te knallen als je weet dat de politie in Appelscha zit, waarom dan niet?"

#### Echtheidsonderzoek

Het probleem ontstaat natuurlijk wanneer deze replica's als origineel worden gepresenteerd en verkocht. Wie een oud linnen kenteken uit 1930 van een gesloopte Bugatti heeft, kan de juiste chassisnummers in een replica slaan en daarmee aantonen een 'echte' Bugatti te hebben. Bruijn: "Een voordeel bij het ontdekken van deze zwendel is de aandacht voor de sociale geschiedenis. Je zult ook de geschiedenis van de afgelopen vijftig of zestig jaar moeten aantonen met foto's, rekeningen en andere documenten. Dat maakt het moeilijk om een Argentijnse Bugatti voor echt door te laten gaan. Ik ben huiverig voor auto's uit het Oostblok en bij een Zuidameri-

#### Een laklaag van tienduizenden euro's

De andere kant van het verhaal is dat goede restauratiebedrijven steeds beter worden. Ze richten zich op een bepaalde periode van één merk en bouwen daarin geweldige kennis op. Verzamelaars waarderen de door deze bedrijven gerestaureerde auto's aanzienlijk hoger, dan gerestaureerde auto's van naamloze restauratiebedrijven. De tijd dat Amerikaanse restauratiebedrijven alles verchromden om zelfs van de meest ingetogen auto nog een blingbling monster te maken is grotendeels voorbij. Bovendien is er veel meer aandacht voor origineel vakwerk, ook als dat niet voor iedereen direct zichtbaar is. Neem de manier waarop de rijtuigschilders van Rothschild in 1911 een carrosserie lakten. Geheel indachtig die ambachtelijke manier van



DeDion-Bouton kwam in 1910 met een V8-motor op de markt. Cadillac was er zo van onder de indruk, dat het de motor in 1912 kopieerde. Dit 6.0 liter exemplaar wijkt echter af van andere DeDion-motoren. Door de nummers op het motorblok en door onderzoek in de bibliotheek, werd duidelijk dat deze DeDion-Bouton V8 een prototype uit 1908 is.



Dit heet een 'underslung'. Om de auto zo laag mogelijk te maken is het conventionele chassis als het ware omgedraaid. In plaats dat het chassis boven de assen langs loopt, is het chassis hier beneden de assen gemonteerd. De semi-elliptische bladveren liggen bovenop. De voordelen zijn het lage zwaartepunt en een betere wegligging.



Galleria Style & Auto van Jan Bruijn heeft veel acetyleen-, carbiden elektrische lampen. Bruijn zoekt bij elke auto een passende set. Tot het moment dat ze gebruikt worden sieren ze de vitrine. Lampen zijn alleen per set veel geld waard.

werken liet Jan Bruijn de Rothschild landaulette-carrosserie van zijn 4,5 liter zescilinder Delaunay-Belleville 25 hp H6B met de kwast verven. Auto's spuiten deden ze in 1911 nog niet. De lijnolieverf is bijzonder elastisch (geen overbodige luxe bij de hoge makkelijk tordeerbare carrosserie), maar heeft als nadeel dat het relatief snel dof is. De Delaunay kreeg veertien laklagen en elke laag moest drie à vier weken drogen, zodat alleen het verven van de auto al bijna anderhalf jaar duurde. De totale restauratie duurde zeventien jaar lang, van 1982 tot 1999. Het resultaat is identiek aan de manier waarop Rothschild honderd jaar geleden de auto afleverde. Het nadeel is dat de kwaliteit zo goed is dat menigeen denkt dat de carrosserie in een hypermoderne spuitcabine is gespoten. Jan Bruijn investeerde vele tienduizenden euro's aan ambachtelijk schilderwerk van de allerhoogste kwaliteit, maar alleen echte specialisten zien het verschil.

#### Tand des tijds

Een nieuwe trend is om gebruikssporen niet weg te halen, maar ze te laten zitten. Bruijn werkt momenteel met ir. Derk Luik aan een Amerikaans Regal-chassis uit 1912. Volgens Luik was dat chassis aan de achterkant teveel aangetast door roest. "We konden dat deel wegsnijden en er een nieuw deel inlassen, maar we hebben het laten zitten en er een versterking in gemaakt. Je ziet er aan de buitenkant niets van en toch kan een toekomstige restaurateur het ongedaan maken. Wij vinden dat elke toevoeging teruggebracht moet kunnen worden. We gaan de voorwiellagers vervangen door moderne lagers, zonder de constructie aan te tasten. De schalen waarin de kogels draaien, zijn uitgesleten, maar ook als we dat herstellen zal het niet lekker draaien. De modificatie is niet zichtbaar, maar wel terug te draaien." De Regal zal ook na de restauratie de door oxidatie aangetaste delen laten zien. De nu nog glimmende lak zal dof en craquelé worden gemaakt en straks honderd jaar gebruik en slijtage suggereren. Deze manier van restaureren, met hier en daar een klein oliespoortje, voldoet aan de eisen van een restauratie; het moet beargumenteerd en gedocumenteerd worden en omkeerbaar zijn.



Rolls-Royce exporteerde deze Phantom I in 1926 zonder carrosserie naar Australië. Jarenlang was er onduidelijkheid over deze carrosserie. Het onderzoek duurde drie jaar, maar mede dankzij de ontdekking van een oude foto weten we dat Smith & Waddington deze touring body in Sydney maakte. In 1935 werd de carrosserie gemoderniseerd, maar in 1980 werden die modificaties ongedaan gemaakt. De auto is een paar maanden geleden opnieuw gespoten.



Een goede restauratie moet omkeerbaar zijn. Aan de achterkant van dit Regal-chassis werd het staal te dun door oxydatie. Er is een versterking ingelast, waarmee het chassis haar oorspronkelijke sterkte terugkreeg. De aanpassing is altijd ongedaan te maken.



De Regal 'underslung' heeft een separaat subframe (hier zichtbaar aan de witte pijpen). Derk Luik zal hierop straks het stuurhuis monteren. De motor komt in dit subframe te hangen. Amerikaanse auto's hadden in die tijd meestal het stuur rechts.

De nieuwste trend is het helemaal niet meer restaureren van een auto. Bruijn legt foto's van drie verwaarloosde Ferrari's op tafel, een Lusso, een 275 GTB en een California Spyder, ergens in een morsige garage in Amerika gefotografeerd. Bruijn kocht de Lusso en besloot de auto niet te restaureren, maar te conserveren. "Een auto is maar één keer origineel en in deze verwaarloosde staat was het een enorme publiekstrekker. Zo vind

je ze niet meer. De nieuwe eigenaar heeft de auto echter gerestaureerd en nu is het een Lusso zoals alle anderen. Jammer." Wie nu een ongerestaureerd wrak vindt, moet maar eens goed nadenken of die auto wel gerestaureerd moet worden. Bruijn: "Ik ben een groot voorstander van het niet-restaureren van auto's. Die trend zal doorzetten. Je kunt er dan niet mee rijden, maar het is prachtig". Het is de nieuwe heilige graal.