

Miles

Gentleman Driver's
Magazine Nr. 12

Gratis bijlage bij AutoWereld (28/03/14) en AutoGids (02/04/14). Mag niet apart worden verkocht.

THE MODFATHER

BRADLEY WIGGINS

'IK HOUD ERVAN OM
OP DE ACHTERGROND
MIJN DING TE DOEN'



DIRK VERMEERSCH
VAN AUTOPILOOT TOT WIJNBOUWER

DE FERRARI 330 GT 2+2 VAN
JOHN LENNON

MUZIEK # LITERATUUR # CULTUURAGENDA # FILM

NEED FOR
SPEED

POLTRONA FRAU
LUXUEUZE LEREN INTERIEURS

TEN HUIZE
UNIMOG

BEAUTY # HORLOGES # GASTRONOMIE # MODE

OP ATELIERBEZOEK BIJ KOEN VAN DEN BROEK



OYSTER PERPETUAL SKY-DWELLER



ROLEX

VOORRAAF

'MEERDERE MALEN PER WEEK'

Het BIVV pakte onlangs uit met een interessante enquête over rijgedrag, uitgevoerd bij een representatieve steekproef van 2.100 Belgen. Enkele weetjes die tot nadenken stemmen: we voelen ons maar matig veilig in het verkeer (score 4,75 op 9 waarbij 9 staat voor 'zeer onveilig'), we beseffen dat snelheid de grootste oorzaak van verkeersonveiligheid is (meer dan de helft van de respondenten duidde 'te snel rijden' aan als eerste oorzaak) maar toch zijn er 26,6 procent van de mannen en 12,4 procent van de vrouwen, die toegeven dat ze meerdere malen per week te snel rijden.

Waar komt die hang naar snelheid toch vandaan? Miles zocht het voor u uit (p. 46). Blijkt dat het een fenomeen van alle tijden is. Volgens de overlevering zou de autosport in 1894 ontstaan zijn, toen enkele pioniers met hun primitieve wagens van Parijs naar Rouen koersten. De winnaar haalde toen de ongelooflijke gemiddelde snelheid van 19 km/uur ... De fascinatie voor snelheid lijkt wel in onze genen geprogrammeerd.

Die fascinatie mag dan op de weg soms tragische gevolgen hebben, ze is intussen in alle domeinen van de maatschappij geïnfiltreerd. In de kunst bijvoorbeeld, zoals blijkt uit het werk van de Belgische kunstenaar Koen van den Broek (p. 68). Maar ook in de designwereld is de auto-industrie niet meer weg te denken. Meubelfabrikanten zorgen voor de fijnste leren auto-interieurs (p. 42) en autofabrikanten maken zijsprongetjes naar het universum van het meubelontwerp (p. 12). Een boeiende wereld dus, waarover Miles deze maand verslag uitbrengt. We wensen u veel leesplezier!

Karolien Van Cauwelaert



Miles nr. 12
Een productie van
ProduPress CVA,
Generaal Dumonceaulaan 56,
1190 Brussel
Tel. 02/333.32.60
Fax 02/333.32.10

Verantwoordelijke uitgever
Alain Devos
Generaal Dumonceaulaan 56,
1190 Brussel

Hoofredactie
Karolien Van Cauwelaert

Algemene coördinatie
Alain Devos

Eindredactie
Anja Giegas

Redactie en medewerkers
J. P. Adam, C. Bafort, I. De Feijter,
P. Desalle, T. Demeulemeester, H.
Dierckx, S. Duval, A. Goyvaerts,
B. Lenaerts, O. Maloteaux,

R. Smith, D. Stefens, S. Van-
maercke, L. Van Waesberge,
T. Verhelle, B. Voets & V. Windels

Fotografie
S. Berger, B. Claessens,
L. De Mol, J. Rogiers,
M. Schnabel & G. Williams

Lay-out
Bert Baekelandt & Flo Donnet

Digitale beeldbewerking
Geoffroy Libert

Productiechef
Alain Sevenne

Marketingdirecteur
Michel Mabile - MMAB

Marketingmanager
John Jeanquart

Commercieel directeur
Michel Mabile - MMAB

Advertentiedienst
Bernard De Ridder

(bderidder@produpress.be
Tel. 02/333.47.01)

Myriam Merckx
(mm@produpress.be
Tel. 02/333.32.16)

Boekhouding
Patricia Capron (pc@produpress.be
Tel. 02/333.32.36)

Onthaal
Carine Lievens (desk@produpress.be
Tel. 02/333.32.60)

Foto cover:
Bradley Wiggins
© Fred Perry

LAAT U NIET OVERKLASSEN. RIJD IN PREMIUM CLASS.



De Passat Variant Premium Class vanaf 495 €/maand excl. BTW⁽¹⁾.

Ruimte en comfort. Als u dat niet verdient, verdient niemand het, want u rijdt dag in dag uit in een bedrijfswagen. De Passat Variant Premium Class is dan ook dé wagen op uw niveau. De grootste binnenruimte van zijn categorie, een erg complete uitrusting. Met deze auto reist u duidelijk in een hogere klasse. Maar waarom oordeelt u niet zelf?

Meer info bij uw concessiehouder of op volkswagen.be

4,3 - 6,4 L/100 KM • 113 - 149 G CO₂/KM

  Afgebeeld model ter illustratie. Milieu-informatie (KB 19/03/2004) : www.volkswagen.be

(1) Volkswagen Passat Variant Comfortline 1,6 TDI BMT 105pk uitgerust met het pack Premium Class Catalogusprijs incl. BTW: € 37.398,00. Huurprijs incl. BTW: € 598,95/maand. Offerte in Verhuur op Lange Termijn «Full Service» Volkswagen Finance berekend op basis van 60 maanden en 100.000 km. Aanbieding voorbehouden aan professionele gebruikers. Onder voorbehoud van aanvaarding van het dossier door D'Ieteren Lease n.v., Leuvensesteenweg 679, 3071 Kortenberg met maatschappelijke zetel te 1050 Brussel, Maliestraat 50. FSMA 20172 A. Prijzen op 01.04.2014 en geldig tot 30.04.2014. Volkswagen Finance is een commerciële benaming van D'Ieteren Lease n.v. en van Volkswagen D'Ieteren Finance n.v.



Pack Premium Class bevat ondermeer:

- Zetelbekleding in leder
- Elektronische klimaatregeling
- Panoramisch open dak
- Navigatiesysteem
- Metaalkleur
- Parkeersensoren voor- en achteraan



Das Auto.

INHOUD

M MOMENT

08

Car Art

10

Hightech

12

Design

14

Mode-musts

16

Beauty

18

Boeken

19

Film

20

Muziek

22

Horloges

M MOBIEL

26

De Ferrari van John Lennon
Nostalgische trip



34

Dirk Vermeersch
Van autopiloot tot wijnbouwer



42

Poltrona Frau
Luxueuze leren interieurs

46

Psychologie op wielen
De kick van snel rijden

M MODE

50

Modeshoot
Lentecollecties voor hem & haar



57

Les Sapeurs
Haute Africa

58

Bradley Wiggins
Modfather



NR. 12



M MUZE

64

Wonen
Ten huize Unimog



66

Luc Landuyt
Portret van een carrière

68

Koen van den Broek
Op atelierbezoek



M MENU

72

Agnes Goyvaerts
krijgt carte blanche

74

Culinaire pitstops
10 bistro's en brasserieën
een tussenstop waard



M ON THE MOVE

76

Agenda

80

Fietsvakantie
Luilekker cruisen met de
elektrisch ondersteunde fiets



82

Reistips
Designadressen in het buitenland

RIJKUNSTEN

Keer op keer een hedendaags autokunstwerk in de spotlights. Te beginnen met *Auto Aerobics* van Chris Labrooy.

TEKST: THUIS DEMEULEMEESTER

En buig ... en strek ... en buk ... en draai ... Had u ooit gedacht dat wagens zulke lenige vehikels konden zijn? Vraag maar aan Chris Labrooy. Hij laat auto's zelfs aerobicen. Deze Britse illustrator laat grote Amerikaanse bolides om elkaar heen kronkelen als in een paringsdans. Soms laat hij de wagens zelfs zweven in de ruimte en tart hij alle wetten van de zwaartekracht. Hij maakt de auto's tot sculpturen. Toch blijven ze herkenbaar en vertrouwd. Dit is geen Opel, BMW of Citroën. Dit is zonder twijfel een grote Amerikaanse bak. Hetzij een zeer onpraktisch model. De beelden van Labrooy zijn niet alleen bizar, onmogelijk en surrealistisch, maar ook volledig

artificieel. Ze bestaan uit niets anders dan nullen en eentjes.

De Britse artiest Chris Labrooy studeerde voor *productdesigner* aan het RCA in Londen. Dat hij tegenwoordig vooral bekend is als 3D-typograaf is puur toeval. Als net afgestudeerde designer had hij geen geld om zijn ontwerpen te produceren. Om ze toch te visualiseren maakte hij ze in 3D op de computer. Al snel werd hij gebeten door de eindeloze mogelijkheden van die 3D-programma's. Zo begon hij alledaagse voorwerpen te manipuleren waaronder - inderdaad - auto's. Het idee voor *Auto Aerobics* ontstond tijdens een winterse avondwandeling door Brooklyn, vertelt hij. Hij bouwde de omgeving digitaal na tot in

het kleinste detail. Ergens op de achtergrond stond een Pontiac geparkeerd. Ook daarmee ging hij aan de slag. Buigen, uittrekken en uiteindelijk zelfs uithollen en verweven. Na de transformatie plaatste hij de wagens terug in de typische Brooklyn-omgeving waar hij ze aantrof. Helaas, voorlopig zijn Labrooys creaties nog niet in productie. Geïnteresseerde autobouwers mogen zich altijd melden.

Naast vrije projecten, zoals *Auto Aerobics*, werkt Labrooy ook in opdracht. Onder meer voor Xbox, Nike en de Londense metro. Maar ook voor magazines. Zo tekende hij al de cover van *Times Magazine*. Onlangs was zijn werk te zien in het Londense Design Museum. ■

www.chrislabrooy.com





CHOPARD

CALIBRE 01.02-M
THIRTY-SEVEN
(37) JEWELS

CHOPARD
GENEVE
SWISS

SUPERFAST A MINDSET

SUPERFAST POWER CONTROL
A unique Chopard manufacture openworked movement



Chopard

Eike ongenoteerde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Editions Automagazine.

VERLEKKERD OP GADGETS

De technologie opent alsmaar nieuwe deuren naar meer comfort en veiligheid. Maar ze dient nog een ander doel: de honger stillen van uw gadgetbegeerige kant ... TEKST: PHILIPPE DESALLE

BLIK OP DE WEG

De trendy automobilist heeft vandaag een *dashcam* op zijn dashboard staan. RoadEyes speelt in op de trend en ontwikkelde een breedhoekcamera met recorder, RecMini genaamd, die alles wat u door uw voorruit ziet, glashelder opneemt, van het wangedrag van een andere weggebruiker tot een voetganger die achteloos de weg oversteekt.

www.road-eyes.com



± € 130

STRAFTE KOFFIE!

U zit vast in de ochtendspits? Met de Handpresso Auto E.S.E. tovert u in een handomdraai een kopje zwart goud tevoorschijn zonder uit uw auto te moeten stappen.

www.handpresso.com



± € 150



± € 220

RACEN VOLGENS UW EIGEN SPELREGELS

Dankzij Anki Drive kunt u voortaan uw iPhone of iPad gebruiken om op een speciaal circuit met miniatuurauto's te racen. Maar opgepast: uw tegenstanders zijn gewapend met artificiële intelligentie...

www.anki.com

AUTORADIO 2.0

Door gebruik te maken van de 3G- of 4G-verbinding van uw smartphone transformeert deze Kenwood DNN9230DAB de klassieke autoradio tot een heus internetplatform.

Radiostations van over de hele wereld beluisteren en uw Facebook-status aanpassen met behulp van het grote aanraakscherm, het zijn maar enkele van de vele mogelijkheden.

www.kenwood.be



± € 1.500

LET THE SUNSHINE IN

Dit juweel bestaat in de kleuren geelgoud, platina en *gun metal* en kan als broche of op een leren armbandje gedragen worden. Tot zover niets bijzonders. Maar er is meer: deze June van NetAtmo is het eerste juweel dat verbonden kan worden met de smartphone van zijn draagster en haar blootstelling aan de zon monitort, om haar desnoods aan te sporen zich beter te beschermen.

www.netatmo.com

± € 95

VAN INTIEM TOT OPPEPEND

U wilt een bijzondere sfeer creëren in de slaapkamer, de leefruimte of elders? Speel dan met licht! De 17 leds van het Holi-systeem van FiveFive bieden u haast onbeperkte variatiemogelijkheden. Deze intelligente lamp kan ook dienstdoen als lichtwekker of als ritmische discoverlichting!

www.holimotion.com



± 200 €

SPIELBERG IN SPE

Trek de bijbehorende armband met transponder aan en laat u vanop afstand filmen door de Soloshot 2 terwijl u rent, springt, vliegt, duikt, valt, opstaat en weer doorgaat ...

www.soloshot.com



UNIDENTIFIED GAMING OBJECT

Dit intrigerende vehikel rijdt, en soms erg snel. De banden kunt u aanpassen aan het type ondergrond, om aldus de prestaties te maximaliseren. De Sphero 2B wordt bestuurd via een smartphone en laat u het intense miniaturraceplezier van uw kindertijd herbeleven. De lancering is voorzien voor de herfst.

www.gosphero.com/2b



SAMEN AAN DE STEKKER

Smartphone, mp3-speler, tablet: met de Desktop Multi-Charger van Leitz laadt u de batterijen van maximaal vier toestellen tegelijk op. Het apparaat zelf is erg discreet en bestaat in het wit en het zwart.

www.leitz.com



EXCENTRIEKE ANDROID

De ene Android-smartphone is de andere niet. De Constellation van Vertu haalt het onderste uit de kan en

pakt niet alleen uit met exclusieve diensten, maar ook met de nobelste materialen zoals titanium en fijn kalfsleer.

<http://constellation.vertu.com>



FINGERSPITZEN-GEFÜHL

Waarom zouden uw handen kou moeten lijden als u wordt opgebeld op uw gsm? Dankzij de Hi Call-Bluetooth-handschoenen (verkrijgbaar in polyacrylnitril en leder) kunt u uw toestel gewoon in uw jaszak of handtas laten steken en uw hand als hoorn gebruiken. In de duim van de handschoen zit een luidspreker, in de pink een microfoon.

www.hi-fun.com



DRUKKEN OM VEILIG AF TE SLAAN

U bent een fervent fietser? Dan zijn de Zackees Turn Signal Gloves misschien iets voor u. Deze knipperende handschoenen verhogen de zichtbaarheid en dus veiligheid

op de weg. U wilt links afslaan? Dan drukt u met de rechterhand de toets op de linkerhandschoen in. Het knippersignaal maakt de autobestuurders attent op uw manoeuvre.

www.kickstarter.com

DESIGN DAILY

Naar goede gewoonte weer een straf nieuwsoverzicht uit de wereld van het design. TEKST: IRIS DE FEIJTER



KAST VAN EEN AUTO

Zet eens een wagen in de living met dit stoere en surrealistische dressoir van het Italiaanse designlabel Dialma Brown. Een stuk goedkoper ook dan een echte wagen, slechts 1.692 euro.

www.dialmabrown.it



BEDLEY

Na een capsulecollectie komt autoproducent Bentley nu met een volwaardige homecollectie, ontworpen door designer Carlo Colombo. Naast dit bed heeft Bentley Home ook zetels, stoelen en tafels.

www.bentleymotors.com



GOLDEN SHOWER

Een totaal nieuwe douche-ervaring dankzij dit ontwerp van Nendo voor Axor. Deze twee-in-een sproeikop met lamp is volledig afgewerkt met goud.

www.hansgrohe.be



MARKTPLAATS

Op 29 en 30 maart is het in het Gentse ICC weer Design Markt: dé plek om authentieke vintage stukken op de kop te tikken. Dit keer staat de markt in het teken van Frans design. Wie zelf nog een stuk op zolder heeft staan, kan het ter plaatse gratis laten schatten. Gewoon even een foto meebrengen.

www.designmarkt.be



HIGH IN THE SKY

Deze taxi geeft je vleugels. Ideaal om de Londense verkeersdrukte te omzeilen. De Britse ontwerper Dominic Wilcox maakte deze absurde wagen voor de etalages van Selfridges in Londen, als onderdeel van het Selfridges' Festival of Imagination.

Voorlopig nog niet te koop, helaas.

<http://dominicwilcox.com>

KEEP IT SIMPLE

Eenvoudig, vindingrijk en *do-it-yourself*: het Gentse designduo Studio Simple

maakt al sinds 2007 originele en oprechte objecten. De Antwerpse designgalerie Valerie Traan toont een soloshow van 13 maart tot 3 mei.

www.valerietraan.be





MAG HET WAT MEER ZIJN?

Onlangs opende More than a House: een huiskamer-galerie vol kunst, meubels en interieurobjecten in hartje Elsene (Franz Merjaystraat 190). Open op maandag, donderdag en zaterdag. Of op afspraak.

www.morethanahouse.be

CANDLELIGHT 2.0

Vergeet kristal en kaarsen. Deze stoere luster met buislampen van Michael Anastassiades is klaar voor de 21ste eeuw. Vanaf 4.000 euro.

www.michaelanastassiades.com



TROONOPVOLGING

Sinds kort staat Jasper Conran - zoon van oprichter Sir Terence Conran - aan het roer van woonketen The Conran Shop. In de lentecollectie vindt u o.m. het nieuwe label van ontwerper Sebastian Wrong voor meubelmerk Hay. Deze fauteuil is de uwe voor 1.575 euro.

www.conranshop.co.uk



THIS SUCKS

Het heeft vier wielen en een motor. In het Gentse Design museum kunt u terecht voor een expo over Dyson, de legendarische stofzuiger zonder zak.

Van 29 maart tot 7 juni in Design museum Gent.

www.designmuseumgent.be

VEELZIJDIGE ARCHITECTEN

In het Atomium belicht de expo *Mobilia* 100 jaar design door Belgische architecten. Sinds 1900 kiezen namelijk steeds meer architecten voor projecten waarbij ze alles ontwerpen, van gevel tot interieuraccessoire. 30 Belgische architecten passeren de revue.

www.atomium.be



4X4 = 65

De Land Rover Defender wordt 65 jaar. Als verjaardagscadeau kreeg hij een make-over door Studio Job. Geheel volgens de verwachtingen is het een eclectische bolide geworden, met Afrikaans textiel, glasramen en kaarsen.

<http://landroverbystudiojob.com>



LET THE GAMES BEGIN

De Brusselse horeca-tycoon Frederic Nicolay opende onlangs Botkamp: het grootste *gamingcafé* van België, vlak bij de Hallepoort in Sint-Gillis. Het interieur met houten paletten knipoogt volgens Nicolay naar brutalistische architectuur.

www.botkamp.com

KLEDINGCODE

Geen nieuw seizoen zonder een nieuwe garderobe.
Een greep uit het modeaanbod.

SAMENSTELLING: VEERLE WINDELS # DELPHINE STEFENS



1. Noppenbril van Burberry: creatief directeur Christopher Bailey durft bakens te verzetten, niet alleen in zijn *ready-to-wear*. 180 euro. www.burberry.com **2.** Gebreide truien met een ronde kraag zijn het nieuwe toverwoord. Onder meer Melinda Gloss heeft dat begrepen. 300 euro. www.melindagloss.com **3.** Met een regenjas van Paul Smith lijkt zelfs de meest deprimerende regendag een haalbare kaart. 1.254 euro. www.paulsmith.co.uk **4.** Bij Louis Vuitton maakt de bandana een comeback. Verkrijgbaar in klassiek katoen, in een meer gesofisticeerde linnen versie en zelfs in patchwork van kasjmier en zijde. Prijs op aanvraag. www.louisvuitton.eu **5.** Vintage ogende *cardigans*: ze maken het mooie weer bij het Belgische label Howlin. 225 euro. www.howlin.eu **6.** Blauwe sneakers van Ermenegildo Zegna worden hip, met witte zool en bordeaux rand. 325 euro. www.zegna.com **7.** Blauwe *brogues* zijn een passie voor Michel Perry, *artdirector* van Weston. 680 euro. www.jmweston.com



8. Strelli Homme is helemaal terug, met onder meer een opvallende, blauwe *caban*. 315 euro. www.strelli-homme.com
9. Stijlvol op stap met de tablet? Dat kan, want deze tweekleurige lederen tablethoes past even goed bij een elegant maatpak als bij een meer casual outfit. 220 euro. www.paulsmith.co.uk **10.** In samenwerking met ontwerper Thierry Lasry creëerde het merk Melinda Gloss een reeks zonnebrillen. Niets dan zonnige vooruitzichten met deze brillen, verkrijgbaar in drie kleuren. 325 euro. www.melindagloss.com **11.** Kim Jones, die de herencollecties tekent van Louis Vuitton, predikt de ruit. Zelfs van top tot teen. Prijs op aanvraag. www.louisvuitton.com **12.** Op en top retro, deze zomerversie van de mocassin van Brera Fratelli Rossetti uit plantaardig geloid kalfsleer. 540 euro. www.fratellirossetti.com **13.** De Burlington-sok is een tijdloze klassieker, al dan niet discreet aanwezig, naargelang hij gedragen wordt onder een lange of wat kortere broek. Gemaakt uit katoen en polyamide. 28 euro. www.burlington.de

GROTE LENTESCHOOONMAAK

Net als de eerste dag van het jaar is het begin van de lente het moment bij uitstek om goede voornemens te maken. Als man uw huid verzorgen, maakt u al lang geen snob meer. Miles vertelt u welke producten niet mogen ontbreken voor de ultieme look.

TEKST: SERGE VANMAERCKE



€ 31

DE EERSTE REFLEX

De Master Cleanser van Armani Men is een unieke combinatie van vulkanische mineralen en een extract van de rhodiola, een plant die in de Himalaya groeit tot op meer dan 4.500 m hoogte. Het volle en rijke reinigingsschuim egaliseert de teint en verzacht de huid voor het scheren. Niet-vette formule.

www.armani.com



€ 28,50

GRONDIGE OPFRISBEURT

Voor een huid die lang aan haar lot is overgelaten, is een diepere reiniging geen overbodige luxe. Clarins Men Nettoyant Exfoliant Visage (2 in 1) is in dat geval de ideale remedie. De zeepvrije schuimgel met anti-kalkbestanddeel respecteert, reinigt en scrubt de huid en ontdoet haar van alle onzuiverheden.

www.clarins.com



€ 55

VOOR DE DROGE HUID

De scheerolie van Acqua di Parma zit in een praktische miniflacon van 30 ml met druppelteller. Deze zachte en lichte olie hecht zich perfect aan de huid en zet de haren recht op. Hij is dan ook ideaal voor de droge en gevoelige huid. De granaatappelolie bestrijdt rode vlekken, het basilicumextract heeft een verkwikkende werking en de essentiële citroenolie reinigt en herstelt de huid. Enkele druppels op een met lauw water bevochtigd gezicht volstaan. Na het scheren afspoelen met koud water.

www.acquadiparma.com



€ 30

FRIS EN ENERGIEK

Al even fris is de deostick Allure Homme Sport van Chanel. Deze klassieker biedt doeltreffende bescherming tegen transpiratiegeur en zorgt voor een langdurige frisheid.

www.chanel.com

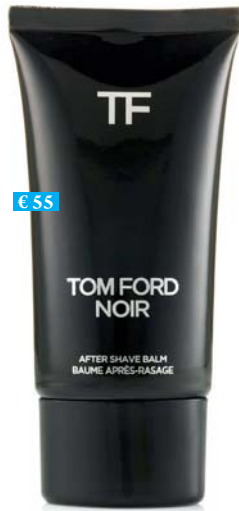
VOOR EEN STRALENDE HUID

Sebuwash van Environ is vooral bedoeld voor de vette huid, al is de gel geschikt voor elk huidtype. De vitamine A en de hydraterende bestanddelen reinigen de huid en voorkomen puistjes en mee-eters. De schuimende reinigingsgel verwijdert overtollige talg en onzuiverheden zonder de huid uit te drogen. Even opschuimen met water, aanbrengen op de vochtige huid, zacht inmasseren en afspoelen met warm water.

www.environ.be



€ 27



€ 55

SCHEERBALSEM MET SUBTIELE GEUR

Tom Ford ziet er zelden gladgeschoren uit. Maar zelfs zo'n ruige drie-dagen-baard vergt een regelmatige scheerbeurt, gevolgd door een verfrissend vleugje Tom Ford Noir aftershave balsem. Wie zich niet graag parfumeert, kan toch genieten van de subtiele zweem van zwarte peper en nootmuskaat die typerend is voor het gelijknamige mannenparfum.

www.tomford.com

TOTAALPAKKET

Biotherm maakt het ochtendritueel in de badkamer compleet met zijn Total Perfector, een huidverzorging die de ruwe huid verzacht, de poriën vernauwt en de teint gelijkmatig maakt. Ongeacht de leeftijd en het huidtype. Wat wilt u nog meer?

www.biotherm.com



€ 50



€ 28

ALLEN VOOR GENTLEMEN

De Gentlemen Only deodorant van Givenchy is nu ook verkrijgbaar in de vorm van een verstuiver. Dit eerbetoon aan de klassieker geeft een stijlvolle, zelfverzekerde indruk, de hele dag door.

www.givenchy.com



€ 31 tot € 37

GEBRUIINDE TEINT

Waarom het plaatje niet compleet maken met een zelfbruiner op uw gezicht en handruggen? Moderne producten zoals de Self Tan-lijn van Lancaster (Light, Medium en Intense) hebben hun doeltreffendheid al meer dan bewezen. De zebrastrepen en doordringende geur die vaak gepaard gingen met zelfbruiners, zijn voorgoed verleden tijd.

www.lancaster-beauty.com



€ 246

LEGENDARISCH

Dankzij de verzachtende werking van de originele Crème de la Mer is deze Gel de la Mer diehydraterend en verfrissend voor de huid. Ideaal voor wie houdt van onmiddellijke verfrissing als het warmer en vochtiger wordt.

www.cremedelamer.com



€ 29

VERKWIKKENDE FRISHEID

De deostick Bottega Veneta pour Homme is gebaseerd op het parfum: een houtachtige, aromatische, lederachtige geur, met een hart van hars uit de cistusplant, de klassieke mirre. De geur is subtieler dan het parfum en geeft de hele dag door een 'pas gedoucht'-gevoel.

www.bottegabeneta.com

DEUGD EN ONDEUGD

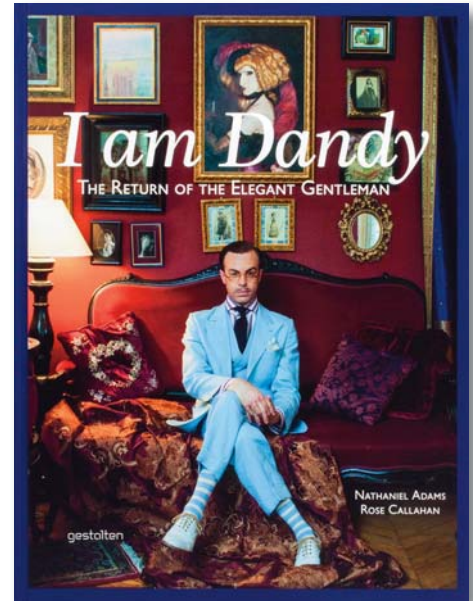
Intellectueel, culinair of erotisch: onze boekenselectie neemt u mee op ontdekkingstocht. TEKST: SERGE VANMAERCKE



TOEREN DOOR DE BELGISCHE GESCHIEDENIS

Van de iguanodons van Bernissart en de kazematten van de Eerste Wereldoorlog tot de Brusselse omwallingen en het Begijnhof van Brugge: in dit boek maakt u uitgebreid kennis met minder bekende feiten en plaatsen uit de Belgische geschiedenis. Een gids met *roadbook*, geschreven door een motorrijder, voor andere motorrijders.

Motorroutes doorheen de tijd - André Paquay - Renaissance du Livre



IEDEREEN DANDY

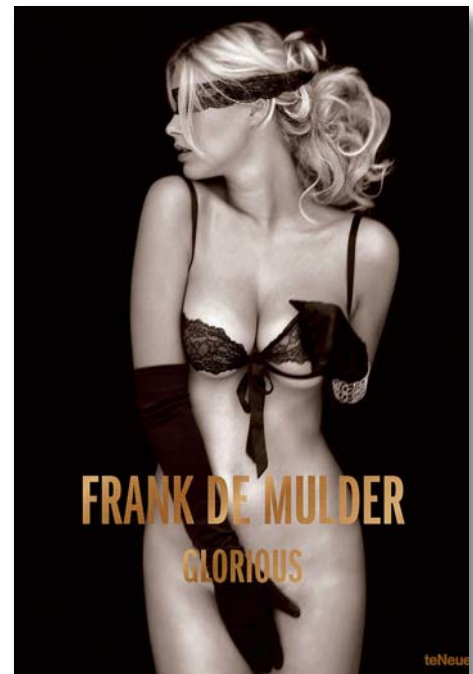
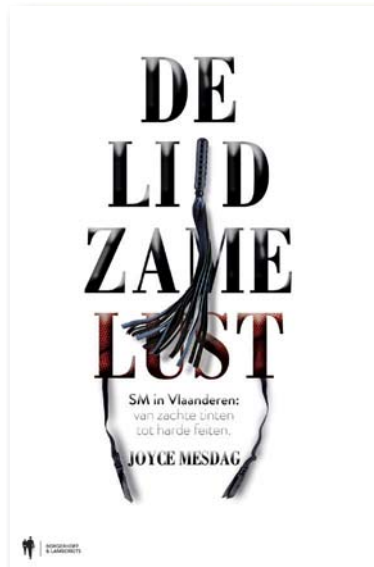
In dit Engelstalige boek komen zo'n 60 mannen aan het woord. Ze poseren voor de camera en verhelderen elk op hun manier wat *dandy* zijn vandaag de dag inhoudt. Echte *dandy's* kleden zich daar niet alleen naar, ze leven er ook naar. Dit boek vertelt u hoe dat in zijn werk gaat.

I am Dandy - Rose Callahan & Nathaniel Adams - Gestalten

PIJN IS FIJN

Joyce Mesdag (30) is freelance journaliste en interviewde voor dit boek sadomasochisme-beoefenaars in Vlaanderen. Ze trof een zeer verscheiden wereld aan: van brave koppels die thuis wel eens een voorzichtig zijstapje zetten, tot bedrijfsleiders en schooldirectrices die zich in het weekend graag laten vernederen of zelf de zweep hanteren.

De lijdzame lust, SM in Vlaanderen - Joyce Mesdag - Borgerhoff & Lambergits



GLORIEUS GEKAPT

Wie al eens bij trendy kapperszaak De Cliënt over de vloer komt, heeft het boek misschien al zien liggen. *Glorious* van fotograaf Frank De Mulder staat vol met prachtige schaarsgeklede dames. Alle modellen van dit kunstboek werden door hetzelfde kappersteam onder handen genomen. U raadt vast wel door welk.

Glorious - Frank De Mulder - teNeues



LIGHTGEVOELIG

Vol-au-vent, lasagna, chocolademousse: lekkere, klassieke gerechten maar helaas vaak niet zo goed voor de lijn. Lien Willaert toont in dit boek hoe het even lekker maar gezonder - lees: caloriearmer - kan. Ze doet daarmee haar reputatie van 'stiekeme diëtiste' alle eer aan.

Liens lichte klassiekers - Lien Willaert - Borgerhoff & Lambergits

SUCCES VS KWALITEIT

Het commerciële succes van een Amerikaanse film zegt lang niet altijd iets over de kwaliteit ervan. De jongste maanden wisten heel wat prenten uit het land van Uncle Sam het publiek te veroveren, hoewel de kritieken allesbehalve lovend waren. Anderzijds zijn er heel wat films waarover niemand ooit praat, zoals de uitstekende intieme documentaire over het werk van een van onze grootste artiesten in de Opera van Parijs ... TEKST: SERGE VANMAERCKE



NIET UNANIEM

James Franco is een ware duizendpoot in de filmwereld. Als regisseur en hoofdrolspeler in de bewerking van een roman van William Faulkner, aarzde Franco niet om zijn tanden te zetten in een werk dat zich volgens velen niet zou lenen tot een verfilming. Terwijl recensenten en publiek hem normaal unaniem prijzen, was dat dit keer niet het geval. Ellende is dan ook niet zo eenvoudig in beeld te brengen.

As I Lay Dying - James Franco - Belga Films Home Video



RILLEN IN DE RUIMTE

Dr. Ryan Stone (Sandra Bullock) is een briljante ingenieur die voor het eerst deelneemt aan een ruimtemissie, samen met de doorgewinterde astronaut Matt Kowalsky (George Clooney). Tijdens een banale ruimtewandeling slaat het noodlot toe. Het ruimteschip wordt volledig verwoest en Stone en Kowalsky zijn op zichzelf aangewezen in het eindeloze heelal. De spanning is om te snijden!

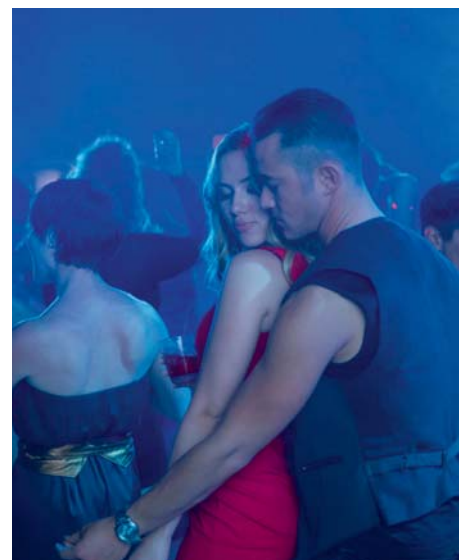
Gravity - Alfonso Cuarón met Sandra Bullock en George Clooney - Warner Home Video



OPERA EN MODERNE DANS

Een schitterende documentaire over de klassiek opgeleide dansers van de Opera van Parijs die zich voor het eerst wagen aan een werk van Belgisch choreografe Anne Teresa De Keersmaeker. De regisseurs volgen de dansers en de choreografie van de eerste tot de laatste repetitie. Een interessant contrast tussen klassiek en modern.

Rain - Olivia Rochette en Gerard-Jan Claes - Twin Pics



POLYVALENT

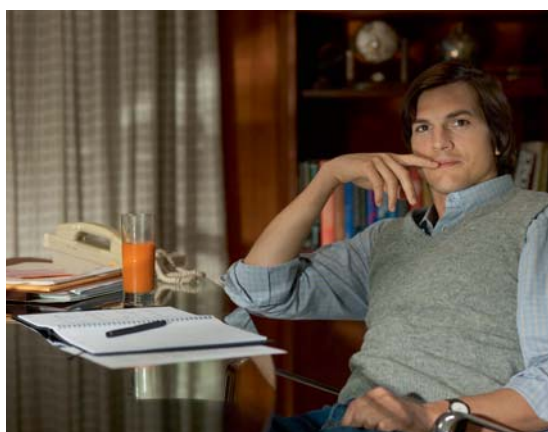
Alweer een jonge, getalenteerde acteur die zich wil ontpoppen als scenarist en regisseur. In *Don Jon* verleidt pornoliefhebber Joseph Gordon-Levitt (Jon Martello) één meisje per week (vandaar zijn naam Don Jon). De ontmoeting met Scarlett Johansson brengt de jongeman echter uit zijn evenwicht. Met een uitmuntende Julianne Moore.

Don Jon - Joseph Gordon-Levitt met Scarlett Johansson en Julianne Moore - A-Film

BIOPIC

Na de dood van Steve Jobs in 2011 werden er heel wat boeken gepubliceerd, maar deze biografische film brengt ook een deel van het leven van het marketinggenie in beeld. De meningen waren verdeeld omdat de film van Joshua Michael Stern belangrijke perioden uit het leven van Jobs links laat liggen. En ook Ashton Kutcher wist niet helemaal te overtuigen. Toch zult u na de film meer weten over Jobs dan ervoor.

Jobs - Joshua Michael Stern met Ashton Kutcher - Belga Films Home Video



URBI ET ORBI

De muziekkunst heeft zich nooit laten tegenhouden door de grenzen van tijd, genre of ruimte. In ons digitale tijdperk geldt dat 'vrij verkeer van muziek' meer dan ooit. En te midden van het enorme aanbod blijft ons land meer dan behoorlijk overeind. Dat blijkt ook in onze voorjaarsselectie, waarin Belgisch talent en ronkende internationale namen elkaar de hand geven.

TEKST: SERGE VANMAERCKE

HARDCORE PIANIST

Als het aan Vladimir Horowitz lag, nam hij zijn geliefde Steinway overal mee naartoe. Deze legendarische klaviervirtuoos was een van de invloedrijkste pianisten van de 20ste eeuw. Hij werd in Rusland geboren en overleed in 1989 op 86-jarige leeftijd in de VS. Horowitz bleef actief tot kort voor zijn dood: deze drie albums werden tijdens de laatste 6 maanden van zijn leven opgenomen: één in de studio in New York, één bij hem thuis, en één in zijn geboorteland.

Vladimir Horowitz - 3 Classic Albums - Deutsche Grammophon



MELODIEUZE BALLADS

Gitarist Bjorn Eriksson (Zita Swoon, Admiral Freebee) heeft samen met zijn echtgenote Nathalie Delcroix (Lais, Birds That Change Colours) een eigen album uitgebracht. Het koppel tekent op de plaat voor zelfgeschreven melodieuze ballads die het uitvoert met familie en vrienden. Samen met zijn vader Karl componeerde Bjorn de soundtrack van *The Broken Circle Breakdown*, die ze intussen kennen tot in Hollywood.

For Ever - Eriksson Delcroix - V2 Records



KWANTITEIT EN KWALITEIT

De benoeming van Johann Sebastian Bach in 1723 tot cantor van de Thomaskirche in Leipzig luidde een belangrijke fase in zijn oeuvre in. Hij moest er cantates componeren voor alle zon- en feestdagen, met uitzondering van de zondagen in de advent en van passiezondag. In totaal dus een zestigtal stukken, allemaal van hoge kwaliteit. Op dit album worden ze uitgevoerd onder leiding van Philippe Herreweghe die ook hier weer in grote doen is.

Johann Sebastian Bach - Ich elender Mensch / Leipzig Cantatas - Philippe Herreweghe



HET OOR VAN ZURBARÁN

Nog tot eind mei loopt er bij Bozar een retrospectieve gewijd aan Francisco de Zurbarán. Deze kunstschilder, die vaak de Spaanse Caravaggio wordt genoemd, werd geboren in 1598 en stierf in 1664. Hij was een van Europa's grootste barokschilders, die in volle contrareformatie, zoals wel meer van zijn landgenoten, dweept met mystici zoals Teresa van Avila en Johannes van het Kruis. Dit album reconstrueert het klankbeeld van een periode waarin de vocale polyfonie net zoals de schilderkunst een manier was om de eenheid met het goddelijke te ervaren.

La oreja de Zurbarán - meerdere componisten - Paul Van Nevel - Cypres

SUZANNE IS TERUG, EN HOE!

Na 7 jaar komt Suzanne Vega met een nieuw album op de proppen. Daarin verloochent ze haar folkroots niet, maar lijkt het gitaarspel in sommige nummers al evenzeer schatplichtig aan Bob Dylan of de Rolling Stones. Vega samplet op de plaat zelfs de hiphopit Candy Shop van 50 Cent. Een in vele opzichten opgemerkte comeback ...

Suzanne Vega - Tales from the Realm of the Queen of Pentacles - Cooking Vinyl



FOLK MEETS ROCK

Na een carrièredebuut als soloartiest kon Ian Axel tekstschrijver Chad Vaccarino overtuigen om samen met hem het duo A Great Big World te vormen. Ze kregen alvast een stevige duw in de rug doordat Christina Aguilera eind vorig jaar in de Amerikaanse versie van *The Voice* samen met hen *Say Something* bracht, een nummer van Axel. Het New-Yorkse folk-rockduo bracht nu ook zijn eerste volledige album uit.

U kunt er alvast gif op innemen dat dit niet hun laatste wapenfeit wordt.

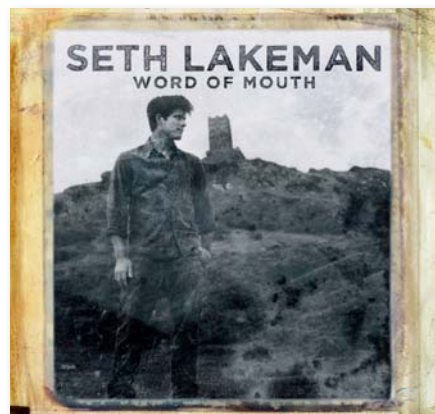
A Great Big World - Is There Anybody Out There ? - Sony Music



VERHALENVERTELLER

Seth Lakeman lijkt de *folk* van zijn vorige album (*Tales from the Barrel House*) te hebben ingeruild voor een *sound* die eenvoudig en pretentieloos blijft maar toch anders is. Op de *special edition* met dvd staan interviews met de mensen (havenarbeiders, reizigers, vakbondsmannen ...) die aan de basis lagen van de levensechte verhalen die in elk nummer worden verteld.

Seth Lakeman - Word of Mouth - Cooking Vinyl



ABT GAAT MEERSTEMMIG

Lang voor Vivaldi opstond in Venetië, beschikte Firenze al over de muzikale abt Don Paolo Da Firenze (eind 14de, begin 15de eeuw). Vandaag kunnen we ons moeilijk voorstellen dat een geestelijke op het muzikale voorplan staat maar Don Paolo's meerstemmige zangstukken behoren tot de meest innovatieve van zijn tijd. Dit album bevat een selectie van 8 stukken uit zijn rijke oeuvre. De muziek van en interpretatie door het ensemble Mala Punica dragen hun steentje bij om tussen de regels te lezen.

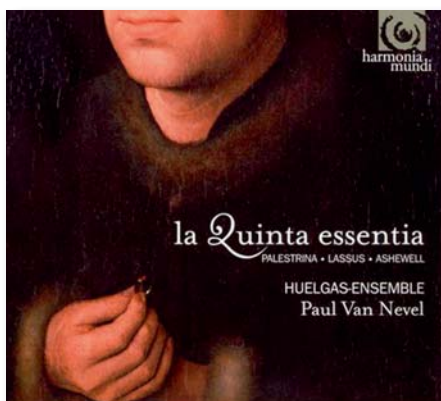
Paolo Da Firenze - Narcisso Speculando - Pedro Memelsdorff - Harmonia Mundi



KWINTESSENS VAN DE RENAISSANCE

Ook voor dit album trok onze landgenoot Paul Van Nevel (zie ook *La Oreja de Zurbarán*) naar het Iberische schiereiland. In een kerk in Lissabon nam hij drie missen op van drie heel verschillende polyfonisten uit de renaissance: Orlandus Lassus, Thomas Ashewell en Palestrina. Met het immer kristalhelder klinkende Huelgas Ensemble.

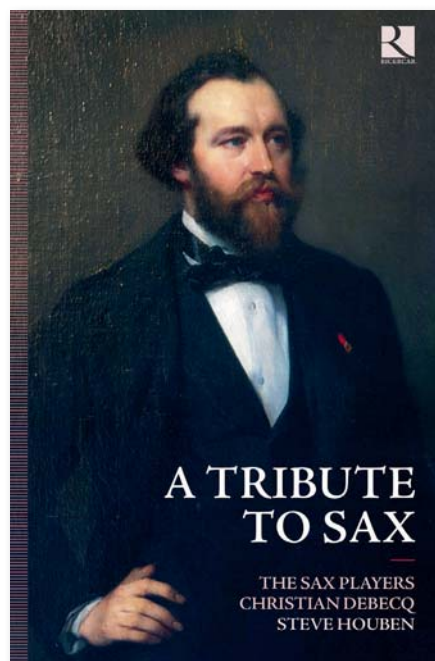
La Quinta Essentia - Huelgas Ensemble - Harmonia Mundi



JAZZ-BETREFFEND

Muzikanten, componisten, koor- en orkestleiders: ons land is al eeuwenlang een kweekvijver van talent. Zelfs de uitvinder van een van de beroemdste instrumenten in de jazz en soul is een Belg: Adolphe Sax. Precies 200 jaar geleden werd hij geboren. Reden genoeg voor een dubbelalbum dat tegelijk hulde brengt aan de periode waarin de saxofoon opkwam als aan de muziekstijl die het instrument groot maakte: de jazz.

A tribute to Sax - Christian Debecq & Steve Houben - Ricercar



LIEFDE UIT DE 14DE EEUW

De hemelse klanken van het vrouwelijk a-capella-kwartet Anonymous 4 blazen een verzameling middeleeuwse liefdesliederen van de Florentijnse componist Francesco Landini (1335-1397) op een bijzonder geslaagde manier nieuw leven in.

Anonymous 4 - The Second Circle - Love Songs of Francesco Landini - Harmonia Mundi

HORLOGES VOOR DE EEUWIGHEID

Wanneer deze Miles verschijnt, sluit de jaarlijkse horlogehoogmis van Bazel net haar deuren. Genève mocht zoals gebruikelijk in januari al de spits afbijten en verwende pers en (gefortuneerd) publiek met de exclusiefste nieuwe creaties. Wij namen po(o)lshoogte.

TEKST: SERGE VANMAERCKE

Van timing gesproken: sommige grote namen onder de 1.400 exposanten op Baselworld lieten in *avant-première* mondjesmaat informatie doorsijpelen over hun nieuwigheden, terwijl het vijftiental merken dat present gaf op het Salon International de la Haute Horlogerie (SIHH) zijn bijdrage aan de nieuwe tendensen in horlogeland dan weer uitvoerig toelichtte.

In het najaar - het duurt even voordat de horloges geproduceerd worden - kunnen we dan vaststellen of Bazel de beloftes van Genève heeft kunnen houden ...



NOSTALGIE

Baume & Mercier - Clifton Date Rétrograde Automatique

Deze Clifton ging de mosterd halen bij een model dat zijn hoogdagen beleefde in de jaren 50 en wordt aangedreven door een mechanisch kaliber met automatisch opwindmechanisme.

Kenmerkend zijn de retrograde datum en de 'retrofuturistische' uuraanduidingen.

€ 4.800

www.baume-et-mercier.com



TRADITIONEEL CONCEPT

Audemars Piguet - Tourbillon Royal Oak Concept GMT

Dit jaar mat het concepthorloge van Audemars Piguet zich een *lunette*, een kroonwiel en druktoetsen van wit keramiek aan dat mooi contrasteert met de kast van titanium. Zelfs het binnenwerk is deels van keramisch materiaal, met name de

bovenliggende zandloperbrug, met aan de ene zijde de tourbillonbruggen en aan de andere de GMT-functie.

€ 188.000

www.audemarspiguet.com

RODE LOPER IN GENEVE

Het SIHH is een salon van het hoogste echelon waarop de horlogemerken van de Richemont-groep elkaar *rendez-vous* geven in het gezelschap van enkele bevriende labels. Dit jaar maakte vooral de astronomie het mooie weer in Genève. Niet alleen de traditionele horloge-expositie van de Fondation de la Haute Horlogerie stond in het teken van de sterren, ook talrijke merken hadden voor hun collecties duidelijk inspiratie gevonden in het hemelfirmament.

Een tweede trend die zich aftekende: de terugkeer naar de historische modellen, waarbij het aanschouwen van een nieuwe horlogecreatie gebaseerd op een legendarisch stuk haast dezelfde emoties losweekt als het zien van het origineel. Maar er viel nog een derde tendens te bespeuren: de fascinatie voor de eeuwigdurende kalender, een complicatie die een bijzondere *knowhow* vergt. Het binnenwerk moet immers de exacte datum kunnen weergeven zonder de minste manuele bijregeling, en dat gedurende haast een eeuw. Kortom, een horloge dat rekening houdt met de schrikkeljaren en de variërende maandlengte die er mee gepaard gaat.

MEER DAN ÉÉN LEVEN ...

A. Lange & Söhne - Grande Lange 1 Phases de Lune

Deze nieuwe creatie geeft de tijd tussen elke nieuwe maan en de maanfasen 99,9 procent nauwkeurig weer. Pas na ruim 122 jaar zou het systeem met amper één dag gecorrigeerd moeten worden. Als het horloge echter een tijdje niet gedragen werd, kan de weergave met behulp van een correctietoets bijgesteld worden. Beschikbaar in geel goud, roségoud en platina.

Van € 38.900 tot € 50.900

www.lange-soehne.com





HISTORISCH ICOON

Jaeger-LeCoultre - Grande Reverso Night & Day

Dit legendarische model, dat aan de betrouw- en leesbaarheidsvereisten van begin jaren 30 beantwoordt, neemt voor het eerst een livrei met automatisch opwindmechanisme aan. Verkrijgbaar in staal en roségoud.

€ 15.800

www.jaeger-lecoultre.com

VERJAARDAG VEREEUWIGD

Montblanc - Meisterstück Heritage Perpetual Calendar

De datum staat op 3 uur, de dag op 9 uur en de maand op 12 uur. De cyclus van de schrikkeljaren wordt aangeduid door een blauwe driehoek op de binnenschaal van de maandweergave. Het schrikkeljaar zelf wordt weergegeven door een rode 4. Een prachtstuk om de 90ste verjaardag van het beroemdste vulpenmerk te vieren. Verkrijgbaar in staal en geel goud.

€ 10.000 en € 16.900

www.montblanc.com



DIEPGAANDE VERANDERING

IWC - Aquatimer Deep Three

Na de GST Deep One uit 1999 en de Aquatimer Deep Two uit 2009 pakt IWC uit met de derde generatie van het duikhorloge Aquatimer, dat uit titanium is vervaardigd en logischerwijs Deep Three werd gedoopt. De blauwe naald geeft de actuele diepte weer, terwijl het rode merkteken op de maximale diepte (tot 50 meter) blijft staan.

€ 17.100

www.iwc.com

HET ARCHETYPE

Paneraï - Luminor 1950 Left-handed 3 Days

Sommige horloges slagen erin om met hun design de identiteit en de geschiedenis van een merk perfect te belichamen. Eén zo'n horloge is ongetwijfeld de Luminor van 47 millimeter met een remontoirkroonwiel en beschermbeugel aan de linkerzijde van de kast.

€ 8.200

www.panerai.com



NIEUWE STRUCTUUR

Piaget - Altiplano 38 mm 900P

Aanschouw het dunste mechanische horloge ter wereld. Het manuele opwindmechanisme, de bruggen en de kast samen zijn amper 3,65 millimeter dik.

Prijs op aanvraag

www.piaget.com



AMFITHEATER DES TIJDS

Cartier - Rotonde Astrocalendaire

De 'amfiteaterweergave' van deze Cartier Rotonde maakt komaf met het leesbaarheidsprobleem dat eigen is aan de traditionele aanpak van deze complicatie, en dat ontspringt aan de noodzaak om twaalf maanden, zeven dagen, de datum en het soort jaar weer te geven op een minuscule oppervlak.

€ 180.000

www.cartier.com



HEMELSE MAGIE

Van Cleef & Arpels - Midnight Nuit Boréale

De witgouden kast van 42 millimeter is voorzien van een kroonwiel versierd met een *cabochon* van email. De wijzerplaat is gedecoreerd met een grijzig email met daarop druppels van geel goud. Mechanisch binnenwerk met automatisch opwindmechanisme en bandje van zwarte alligatorleer met uitklapgesp van witgoud. Beperkte editie van 22 exemplaren.

€ 81.500

www.vancleef-arpels.com



TIJD VOOR EEN VROUWELIJKE TOUCH

Vacheron Constantin - Métiers d'Art Fabuleux Ornaments

Deze collectie vormt een eerbetoon aan het decoratieve vakmanschap van diverse culturen: Ottomaanse architectuur, Chinese borduurkunst, Indische kalligrafie en Franse kantkloskunst. De weelderige opsmuk van de wijzerplaten vindt aan de binnenzijde zijn gelijke in de vorm van een met de hand gegraveerd kaliber. Innerlijke en uiterlijke schoonheid kunnen wel degelijk hand in hand gaan.

[Prijis op aanvraag](#)

www.vacheron-constantin.com

DE RONDE VAN BAZEL

Sinds een tiental jaar stelt de horlogewereld zich open voor alle categorieën van *lifestyle*, iets wat jaar na jaar duidelijker wordt op Baselworld. Mode, architectuur, sport, auto's ... Er vindt tussen de genres een heuse kruisbestuiving plaats. Motoren, sportwagens en vliegtuigen drukken duidelijk hun stempel op de horlogesector. Deze nieuwigheden zijn er het levende bewijs van. De prijzen waren bij het ter perse gaan grotendeels onbekend.



LUCHTVAART-ERFGOED

Alpina - Startimer Pilot Black Star Automatic Chronograph

In de eerste helft van de 20ste eeuw koos de luchtmacht van heel wat Europese landen voor Alpina. Deze nieuwigheid betuigt daar eer aan met haar roestvrijstalen kast van 44 millimeter met zwarte PVD-coating en haar AL-860-kaliber. Waterdicht tot op 100 meter diepte en uitgerust met een transparante bodemplaat.

www.alpina-watches.com

TIJD VLIEGT

Bell & Ross - BR03 B-Rocket

Met het luchtvaartdesign als inspiratiebron heeft Bell & Ross nogmaals toenadering gezocht tot Shaw Harley-Davidson om een *conceptbike* te ontwerpen. Ditmaal knipoogt die naar de eerste straalvliegtuigen. Tegelijk stelt het merk twee zustermodellen voor: de BR01 en BR03. In de 42 millimeter-kast van gepolijst-gesatineerd staal van de BR03 worden de uur-, minuut- en secondeweergave aangevuld met een *grande date* en een gangreserve-indicator.

www.bellross.com



BELGISCHE PRESENCE

Raidillon - Rally Maya Mexico

Bernard Julémont, de Belgische oprichter van het merk dat naar 's werelds mooiste circuit verwijst - dat van Francorchamps, mocht u nog twijfelen - lanceert een speciale editie van 55 exemplaren die in het teken staat van de roemruchte Mexicaanse oldtimerrally. Van 7 tot 12 mei leggen 108 bolides 1.400 kilometer af doorheen drie staten. Automatisch Valjoux 7750-gangwerk dat zichtbaar is doorheen de bodemplaat van de 42 millimeter grote stalen kast.

€ 2.850

www.raidillon-watches.com



NIEUWE LOGICA

B.R.M. - BT6-46 Gulf

Voor zijn jongste creatie liet Bernard Richards zich inspireren door een GP-motor, meer bepaald door de unieke lastechniek voor het motorblok. Doorheen zijn lunette gunt deze nieuwe BT-6 een blik op de bodem van de kast, met als resultaat een lichtere constructie met een nog steeds erg uitgesproken race-uitstraling.

www.brm-manufacture.com



FORMULE 1 VINTAGE

Chopard - Grand Prix de Monaco Historique Chrono

Voor de zevende keer verleent Chopard zijn actieve steun aan de Grand Prix de Monaco Historique, die dit jaar op 10 en 11 mei plaatsvindt en waaraan oude Formule 1-wagens van Lotus, Cooper, Lola, Ferrari, Bugatti en dies meer deelnemen. Zoals de traditie dat wil, stelt het merk ook nu weer een chronograaf voor die eer betuigt aan deze race. Het is echter de eerste keer dat Chopard een volledige collectie rond deze chronograaf ontwikkelt.

www.chopard.com



Indicatieve prijzen. Voor de officiële tarieven verwijzen we u graag door naar de respectieve horlogeverdelers.

Kocht u een Ferrari als eerste eigen auto? John Lennon wel. Wij reden de auto terug naar zijn vroegere thuis in de *sixties*, in het Engelse Surrey.

TEKST: RUSS SMITH & TONY VERHELLE
FOTO'S: GEORGE WILLIAMS

Ik mag John Lennons Ferrari 330 GT 2+2 ophalen en ermee naar het huis sjezen waar hij voor het eerst werd gestald in 1965. Een ervaring die de beslissende goal in een Wembley Cup Final evenaart, of de hoofdact spelen op het Glastonbury-festival. Vanaf nu kan het dus alleen maar bergafwaarts gaan. Laat ik daarom, als levenslange Beatle-fan en Italiaanse autogek, vooral van dit moment genieten.

Beroemdheden koesteren is niet nieuw. Toen de 25-jarige John Lennon op 15 februari 1965 zijn rijbewijs haalde - vlak voor hij de studio binnensprong om er *Another Girl, I Need You* en *Ticket to Ride* op te nemen - was dat groot nieuws. De volgende morgen al kampeerden de verdelers van de meer tot de verbeelding sprekende automobielen voor Lennons huis in Weybridge, in het graafschap Surrey. Ze waren vergezeld van hun fijnste koopwaar: van Aston Martins en Jaguars tot Maserati's en Ferrari's ... *you name it, they had it*. Het was de Ferrari 330 GT 2+2 die Lennons aandacht trok, niet toevallig vanwege zijn ongewoon blauwe outfit, Azzurro 20.336. En vermits geld toen al geen *issue* meer was voor de Fab Four ...

STARTKABELS GEVRAAGD

Vandaag laden we de auto van zijn transportplateau op het parkeerterrein van het Brooklands Museum. Ik zet me achter het stuur op de nieuwbekte blauwleren stoel en betrap mezelf op een brede grijns. Drie keer pompen met het gaspedaal, zoals gebruikelijk voor een Ferrari van die tijd, de contactsleutel omdraaien en ... niets. Help! Gelukkig heb ik de eerstehulpkit voor Ferrari's bij de hand: zonnebril, camera en ... startkabels. Verbonden met een Saab 9-5 komt de 4-liter 12-cilinder tot leven, snel en luidruchtig. We zullen het geluid de rest van de dag horen, telkens wanneer we de Ferrari opstarten met behulp van de Mini van de fotograaf.

Na wat zoeken vind ik de achterruit, bovenaan rechts waar normaal gezien de vijfde versnelling huist. Dit is slechts een vierbak, maar dan wel met een *old school overdrive* vierde. Ik ontspan de handrem via een bizar, bijna verticaal opgestelde hefboom langs de middenconsole en rijd ▀







behoedzaam het transportplateau af. Daar gaan we dan, gemakkelijker door de versnellingen klimmend dan verwacht dankzij een onvermoed zacht en zeer geleidelijk koppelingspedaal. De rijhouding is perfect, de bedieningshendels en -knoppen zitten waar je ze verwacht. Voeg daar de net voldoende stuurbevestiging aan toe en je weet dat dit een auto is waar zowat iedereen in kan stappen om er direct vlot mee te rijden, zonder de angst af te gaan als een gieter. Lennon kocht dus niet enkel glamour, deze 330 was niet zo'n slechte keuze als overstap-

pen van een 848 cm³ Mini naar een vierliter V12 misschien lijkt.

Het vriendelijke, rustige karakter van deze 330 doet me terugdenken aan de Fiat 124 Spider die ik ooit bezat, met het (niet onaardige) verschil van de V12 uiteraard ... Een verschil dat kan tellen want de 330 GT stamt uit een tijdsgewricht waarin Enzo Ferrari, de meester zelf, nog claimde: 'Ik verkoop motoren. De auto krijg je er gratis bij.' Ik kan niet weerstaan aan de originele Motorola-radio met drukknoppen. Maar de hoop om een oldies-



KENWOOD, OOI LENNONS WOONST

Kenwood werd ontworpen door architect TA Allen en in 1913 gebouwd door Love & Sons. Lennon betaalde op 15 juli 1964 20.000 pond (zo'n 22.000 euro) voor het huis en spendeerde zowat het dubbele aan verbouwingen, de tuinaanleg en het zwembad. Oorspronkelijk heette het huis 'The Brown House'. Het kwam in handen van ondernemer Kenneth Wood, de man achter de Kenwood Electric Chef, die het omdoopte tot Kenwood.

Naar verluidt zou Lennon veel tijd doorgebracht hebben op de zolderkamers: een kamer was omgebouwd tot een kleine geluidsstudio, de andere bood plaats aan maar liefst 3 Scalextric-circuits.

Fotograaf Robert Freeman schoot de coverfoto voor het Beatles-album *Rubber Soul* (1965) in de tuin van Kenwood.

Paul McCartney bedacht *Hey Jude* - oorspronkelijk *Hey Jules* - toen hij op weg was naar Kenwood om er Lennons zoon Julian en vrouw Cynthia te troosten toen hij hen verliet voor Yoko Ono.

In 1968 werd het huis voor 40.000 pond verkocht aan *songwriter* Bill Martin. Bij het ter perse gaan van deze Miles stond het landgoed te koop voor 13,75 miljoen pond. Geïnteresseerden kunnen zich wenden tot vastgoedspecialist Knight Frank ...



radiostation te vinden voor de gepaste soundtrack, vervliegt meteen wanneer ik de hevige statische ruis hoor. Ik ken bijna alle Beatles-songs uit het hoofd, maar zwijg nederig. Hier en nu *Drive My Car* zingen zou blasfemisch zijn: deze auto hoorde het origineel ...

KOPEN MET KORTING

Het zou echter nog een poos duren eer Lennon *himself* achter het stuur plaatsnam. Op het moment van zijn aankoopbeslissing stond hij op het punt naar de Bahama's te trekken om er de film *Help!* op te nemen. Bovendien werden de auto's van de Beatles altijd gekocht via Brydor Cars, een firma opgericht door manager Brian Epstein om kortingen te bekomen. Zodoende verminderde de catalogusprijs voor deze 330 GT van - afgerond - 6.521 naar 5.986 pond (van 7.200 naar 6.600 euro). Brydor Cars betaalde het bedrag met een cheque op 16 maart 1965. Een maand later rekende Brydor Cars Lennon nog eens 112 pond (zo'n 130 euro) aan voor de installatie van de radio en de centrale console die er nu nog steeds in gemonteerd zijn. Nadien verhuisde de auto tijdelijk terug naar Maranello Concessionaires om een slecht functionerende waterpomp te vervangen. Daardoor arriveerde de Ferrari pas begin mei bij Kenwood, Lennons huis op het landgoed St. George's Hill in Weybridge. Het is de plek waar we nu heen rijden én exclusief binnen mogen.

St George's Hill Estate was ooit de thuis van sterren als Tom Jones en Cliff Richard, terwijl Ringo Starr bij Lennon om de hoek woonde, in Sunny Heights. Het hoeft dus niet te verwonderen dat de plaats het mekka was voor popfans van over de hele wereld. Bij aankomst op het landgoed worden we verwel-

komd door een indrukwekkend hek en dito veiligheidsmensen. Ondanks alle vooraf gemaakte afspraken is de opluchting groot wanneer we verder mogen. Het landgoed heeft iets surreëel en wereldvreemd, als een overgepolijste visie van het Engelse buitenleven, maar dan door een Beverley Hills-bril bekeken. Dit is dus wat je met geld kunt kopen.

De zware, houten schuifpoort die Lennon indertijd liet installeren om opdringerige fans van zijn erf te houden, heeft intussen plaatsgemaakt voor een kunstig gesmeed ijzeren hekwerk. De poort draait automatisch open en sluit weer achter ons wanneer we met 'DUL 4C' over de bochtige, steile oprijlaan rijden die hij 45 jaar geleden voor het laatst afreed. Een mens zou van minder stil worden ...

Ik stop op de ronde betegelde binnenplaats aan de voordeur, stap uit en word onmiddellijk getroffen door het feit dat de auto zich hier perfect thuis voelt. Onze fotograaf verwoordt dezelfde gedachte, ik ben opgelucht dat ik niet als enige levenloze voorwerpen een ziel en herinneringen toedicht. Ook Kenwood zelf is beladen met cultuurhistorische herinneringen, niet in het minst omdat de Beatles hier hun meest creatieve middenperiode beleefden, door hier met elkaar en met anderen rond te hangen, nummers te schrijven, te feesten, kortom zichzelf te zijn zonder publiek. Het was ook hier dat Lennon zijn eclectische autocollectie samenstelde.

LENNON, SLECHTE CHAUFFEUR?

Slechts weinigen vinden de 330 GT 2+2 een mooie auto, zeker niet als Series 1 met dubbele koplampen. Hij blijft ook de minst dure Ferrari uit het Enzo-tijdperk. Maar hier en nu, terwijl de zon het speciale blauw laat fonkelen, ziet hij er ■

‘IN DEZE AUTO
DRIVE MY
CAR ZINGEN
ZOU HEILIG-
SCHENNIS ZIJN;
DEZE FERRARI
HOORDE HET
ORIGINEEL’

adembenemend uit. Net zoals in de *midsixties*, toen dit een premium Ferrari was die maar liefst 10% duurder was dan de legendarische 275 GTB.

Pininfarina moest stijlcompromissen sluiten om een echte GT te creëren met plaats voor 4 personen en hun bagage. Maar het eindresultaat was een doordacht geheel en de achterstoelen gaven ongetwijfeld de doorslag bij Lennons wagenkeuze. Want zelfs toen hij zijn rijbewijs had, werd hij liever rondgereden dan zelf aan het stuur plaats te nemen. Dus nam hij een fulltime chauffeur in dienst. Niet in het minst omdat hij naar verluidt zelf een abominabele chauffeur was die, gehandicapt door slecht zicht, bijna alles aanreed wat op zijn weg kwam.

Wie er ook aan het stuur zat: in de tweeënhalf jaar dat Lennon de auto bezat, legde de Ferrari 32.936 km (20.470 miles) af, een aanzienlijke afstand als je weet wat Lennon in die periode nog allemaal kocht. De Ferrari kreeg dus voldoende oefening, maar aan alles komt een eind en dat was in deze context zeker geen verrassing. 1967 was een turbulent scharnierjaar in de geschiedenis van de Beatles: met *Sgt Pepper's Lonely Hearts Club Band* en de *Magical Mystery Tour* als muzikale zwaartepunten, de dood van Brian Epstein en vermeende dood van Paul McCartney, de *All You Need is Love*-boodschap en de groeiende invloed van drugs en Yoko Ono op een snel veranderende Lennon. De Beatles waren hun creatieve piekmoment als groep voorbij en in deze psychedelische context deed het bezit van een Ferrari er niet langer toe. In december 1967 ontving Lennon een rekening voor een groot onderhoud; onmiddellijk daarna verkocht hij de 330 GT aan een onbekende tweede eigenaar.

HONGERIGE GT

Na een uitgebreide fotoshoot op het landgoed is onze tijd opgebruikt. Eens te meer verlaat de Ferrari zijn oude thuis, nu waarschijnlijk voorgoed. We ruilen Weybridge in voor de rustiger wegen rond Chobham, om meer vat te krijgen op de auto en hem los te rijden. De band tussen mens en machine versterkt naarmate de snelheid verhoogt, de bochten nijdiger worden en rotondes zich laten rondrennen met een louter polsgebaar.

De 330 ontloopt zich als een echte GT waarmee je de hele dag door wilt rijden, hongerig naar de volgende kans om in te halen en de gewillige motor in de toeren te jagen. 300 pk is genoeg om je een machtig gevoel te geven, zeker met een auto die nog geen anderhalve ton weegt (minder als een uit de kluiten gewassen middenklasser nu). Elke gelegenheid is goed om het gaspedaal te beroeren en de bijbehorende *sound* (inclusief kippenvel) te genereren van

LEVENSLIJP VAN DE FERRARI 330 GT 2+2

De 330 GT was de opvolger van Ferrari's eerste vierzitter, de 250 GTE 2+2 en werd gelanceerd in januari 1964. Puristen lieten direct een verontwaardigd getoeter horen, maar deze 2+2 verkocht (anderaal) beter dan alle andere Ferrari-modellen van die tijd en werd zodoende de eerste Ferrari die meer dan 1.000 keer over de toonbank ging.

De 330 GT was inderdaad gebaseerd op het onderstel van de 250 GTE, maar integreerde vele verbeteringen. Zo kreeg de motor een liter longinhoud bij (en 65 pk), zodat de hartafstanden tussen de cilinders vergrootten. De bougies werden anders opgesteld, een alternator verving de dynamo en de structuur werd met 50 mm verlengd om achterin meer ruimte te geven. Beter Dunlop-schijfremmen en verstelbare Koni-schokdempers vervolledigden de mechanische upgrade.

Het design van Pininfarina kon niet iedereen bekoren. Vooral de dubbele, wat schuin zittende koplampen moesten het ontgelden. In de loop van het jaar 1965, toen al zo'n 500 exemplaren van het S I model waren verkocht, introduceerde Ferrari enkelvoudige koplampen op de S II. Die kreeg ook gewijzigde bumpers, lichtmetalen velgen (de Borrani-spakvelgen verhuisden naar de optiecatalogus) en een vijfbak kwam de oude vierbak met *overdrive* vervangen.

De wat conservatiever ogende (letterlijk) S II verkocht iets beter (over een langere periode), aangezien er 575 van werden gebouwd alvorens de 330 GT eind 1967 werd vervangen door de 365 GT 2+2.





een van Enzo's grootste hits. De enige smet op deze fantastische belevens is het stukje tapijt boven het koppelingspedaal dat telkens mijn schoenpunt hindert. Over hetzelfde probleem las ik al in een wertest uit die tijd. Ik los het op door mijn linkerschoen op de achterbank te gooien, het koppelingspedaal voelt er alleen maar aangenamer door.

Velen hebben geprobeerd om het gat in de geschiedenis te dichten, maar eigenlijk weet niemand wat er gebeurde tussen de dag dat de auto Kenwood verliet en de dag dat hij, eind jaren 80, opdook bij Ferrari-specialisten Modena Engineering: rood geschilderd, met nummerplaat 'FJF 186C', zo'n 130.000 km (80.000 mijl) op de teller en helemaal afgeleefd. Het gerucht doet de ronde dat pas in 1989, bij de verkoop van de firma, bleek dat deze Ferrari chassisnummer 6781 had en dus de auto moest zijn die ooit aan John Lennon was verkocht. Die ontdekking redde de auto van de schroothoop.

In de vroege jaren 90 was een 330 GT nauwelijks 50.000 euro waard, niet de moeite om te restaureren. Maar een 330 GT die ook nog eens de eerste auto was geweest van een Beatle, dat is andere koek. Dan wordt het een waardevol artefact, zelfs al is het een hoop oud ijzer.

GESTRIPT EN HEROPGEBOUWD

De nieuwe eigenaars van Modena startten de restauratie, die gebeurde tussen 1995 en 1997. De auto werd volledig gestript en alleen al het koetswerk opnieuw in vorm krijgen deed de rekening oplopen tot meer dan 20.000 euro.

Ondertussen bleven ook de facturen van Maranello Concessionaires binnenstromen, tot zowat 19.000 euro. Daarbij werd niets ongemoeid gelaten om de auto in zijn oorspronkelijke staat te herstellen, van de meer dan 1.000 euro kostende nieuwe kabelboom tot een totale motorrevisie bij Chesman ■

‘ELKE
GELEGENHEID IS
GOED OM HET
GASPEDAAL TE
BEROEREN EN
DE SOUND VAN
EEN VAN ENZO'S
GROOTSTE HITS
TE GENEREREN’



Engineering, goed voor een slordige 5.000 euro. Sindsdien is de auto nauwelijks ingereeden, geen wonder dat hij zo beklijvend rijdt. Het puntje op de i kwam er in 1998, toen de Ferrari Owners Club de Britse dienst voor inschrijving van voertuigen wist te overhalen om de auto zijn originele nummerplaat 'DUL 4C' terug te geven (gewoonlijk blijft de nummerplaat in het Verenigd Koninkrijk trouwens bij de auto, red.).

De investering was de moeite waard. Zelfs zonder het Beatles-verhaal is zo'n 330 GT vandaag ongeveer 120.000 euro waard. Het prestigieuze veilinghuis Bonhams schatte de waarde van dit exemplaar op 180.000 tot 220.000 pond (200.000 tot 250.000 euro). Dat was duidelijk nog te voorzichtig ingeschat, want op Bonhams' recente sale in Goodwood (op 12 juli vorig jaar naar aanleiding van het Festival of Speed) veranderde deze Ferrari voor niet minder dan 359.900 Britse pond van eigenaar, omgerekend zo'n 435.500 euro.

We hebben zowat alle mogelijke beeldarchieven uitgespit naar een foto van Lennon met zijn Ferrari, maar er schijnt er geen te bestaan. Als dat klopt, is het een gemiste kans van de predienst van de Ferrari-invoerder, van dezelfde grootte als de platenbaas die destijds de Beatles niet interessant genoeg vond.

Afgezien van de nukkige batterij viel er niets tegen op onze dag met Lennons Ferrari, een dag die in een flits omvloog. Nooit eerder had ik zo weinig zin om de sleutels af te geven, niet alleen door de speciale geschiedenis van deze auto:

de geneugten van deze 330 hebben overtuigd. Het model staat trouwens bekend als Enzo's persoonlijke favoriet, dus het hoeft niet te verwonderen dat dit de aangenaamste Ferrari is waarmee ik ooit heb gereden. **11**

LENNONS WIELEN

Hoewel de Ferrari John Lennons eerste eigen auto was, was het niet zijn eerste auto-aankoop: toen zijn vrouw Cynthia eind 1964 haar rijbewijs haalde, had hij voor haar een witte Mini gekocht. De 330 GT triggerde wel een hele reeks andere aankopen. In juni 1965 kocht Lennon een zwarte Rolls-Royce V die intensief gebruikt werd om de Beatles te transporteren en die Lennons beroemdste vierwieler werd toen artiest Steve Weaver hem in 1967 voorzag van een psychedelische beschildering (foto). In 1985 ging deze Rolls in de States van de hand voor zo'n 2,3 miljoen dollar. De auto maakt nu deel uit van de collectie van het Royal British Columbia Museum in Canada.

De volgende in de rij, in augustus 1965, was een blauwe Mercedes 230 SL (pagode). De Mercedes, met zo'n 30.600 km op de teller, heeft nog altijd zijn oorspronkelijke Britse nummerplaten en staat sinds kort te koop bij een verkoper van oldtimers in Sarasota, Florida. Vraagprijs: 495.000 dollar

Beter gekend is de zwarte Radford Mini Cooper S, een aankoop die dateert uit februari 1966. De wagen werd op regelmatige tijdstippen in en rond Londen gespot en gefotografeerd met een professionele chauffeur aan het stuur. Lange tijd ging men ervan uit dat de auto op de schroothoop was terechtgekomen, maar recent zou hij weer opgedoken zijn in de omgeving van Dublin.

Andere exoten waren een goudkleurige Porsche 911, oorspronkelijk aangekocht voor Cynthia maar foto's tonen John zelf achter het stuur. Daarnaast was er ook nog een Iso Fidra, het tweede exemplaar dat van dit model ooit werd gebouwd.

In tegenstelling tot wat alom de ronde doet - met inbegrip van een misleidend plaatje in het VW-museum in Wolfsburg - is de witte Kever ('LMW 281F') op de hoes van het album *Abbey Road* nooit eigendom geweest van Lennon.





BELEEF DE VELE FACETTEN VAN DE BMW WERELD.

De nieuwe BMW Brand Store Brussels, die recent z'n deuren opende in het Brusselse stadscentrum, biedt u een inspirerende wandeling doorheen de BMW leefwereld. Ter gelegenheid van de opening stellen wij er u een tijdelijke tentoonstelling voor over elektrische mobiliteit. Daarnaast maakt u er doorlopend kennis met de hoogtepunten uit onze meer dan 90 jaar geschiedenis, een overzicht van de meest tot de verbeelding sprekende modellen van BMW, BMW i en BMW M, onze talloze innovaties, en het uitgebreide aanbod accessoires en Lifestyle producten. En om uw bezoek in stijl af te sluiten, kunt u er genieten van een gastronomisch gerecht in ons eigen restaurant Enjoy. Bent u klaar voor zo'n ongekeerde totaalervaring?

WELKOM IN DE NIEUWE BMW BRAND STORE BRUSSELS.

**BMW Brand Store
Brussels**

Waterloolaan 23-24 • 1000 Brussel • Tel 02 641 57 11

www.bmwbrandstore.be



‘MIJN ZELFVERTROUW

Taxichauffeur, autoracer, garagist en nu succesvol wijnbouwer. Dirk Vermeersch is een man van twaalf stielen en één zwaar ongeluk.

TEKST: BART LENAERTS
FOTO'S: LIES DE MOL

Het is een beetje achterhaald geraakt, dat spreekwoord over God en leven in Frankrijk. Sinds de Antwerpse West-Vlaming Dirk Vermeersch een tiental jaren terug in Suze-la-Rousse, in hartje Provence, kwam aanwaaien, gaf hij namelijk een heel nieuwe en behoorlijk liederlijke invulling aan die stokoude zegswijze. Om maar te zeggen dat deze eeuwige optimist zijn zaakjes prima voor elkaar heeft. Na een

avontuurlijk bestaan als autoracer, garagist en zoveel stielen meer runt hij nu met vrouw H el ene, dochter Ann en schoonzoon Sebastien een wijnhuis dat een stevige reputatie opbouwde en continu prijzen binnenrijft. Nochtans had zijn vrouw gehoopt dat ze in de Provence eindelijk rust konden vinden. Dat bleek echter veel te saai voor deze onvermoeibare woelwater die zich meteen volop smeedt in het uitbouwen van LePlan-Vermeersch.



EN IS ONEINDIG,

BOCHTIGE CARRIÈRE

Hoe Vermeersch ooit tot in de wondere wereld van de Rhône-wijnen sukkelde, dat vult een heel boek. Of beter nog: een spannende schelmenroman met een serieuze hoek af. Eentje die gemarineerd werd in een gulle lach en tegelijk kan dienen als handboek voor de moderne mens. Want als iemand je van een nakende depressie kan weghouden, is het wel Dirk Vermeersch. Hoewel hij absoluut niet in clichés te vatten valt, klinkt hij als een motivatiespreker die

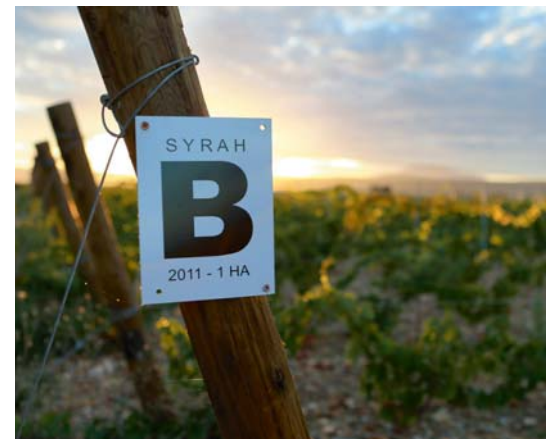
beginnende ondernemers op pad helpt. Zijn carrière lijkt namelijk nog het meest op een uitdagende *col* van de Monte Carlo-rally: eentje die in alle richtingen voortbanjerde, met veel valstrikken, woeste haarspeldbochten en diepe ravijnen die geen foutmarge lieten. Komt daar nog bij dat zijn start allerm minst fameus was. 'Als kind was ik nogal een betweter. Nog steeds, wellicht. Omdat studeren me niet lag, viste ik uit dat België weliswaar leerplicht heeft, maar geen diplomaplicht. Zo werd ik vrije leer- ■

ling: altijd van de partij, behalve voor de examens. Als je ieder jaar een andere richting kiest, kom je daar fluitend mee weg. Heerlijk, want alles boeide mij: marketing, talen, kunstgeschiedenis ... Ik deed het allemaal één jaar. Op het einde van de rit had ik uiteraard geen diploma's, behalve mijn zwembrevet', bekennt Vermeersch.

De koude douche volgde snel: zonder diploma aan de bak geraken viel niet mee. En dan was er nog de verplichte legerdienst. 'Als het dan toch moest, dan liever goed. Paracommando dus. Dat heb ik geweten. Ik kan nogal eens roekeloos zijn en brak bijna mijn nek. Toen er daarna brood op de plank moest komen, zag ik een gat in de markt: jeansbroeken. Die kwamen net op in de jaren 70. Eerst één winkeltje, daarna een tweede. Met een banklening op zak ging dat verrassend goed vooruit. Helaas had ik niet zo goed opgelet tijdens de economieles. Na twee jaar kreeg ik het deksel op de neus. Iets te optimistisch had ik omzet verward met winst. Een faillissement was evenwel geen optie, ik handel alles graag netjes af. Dus verkocht ik die twee winkels en deed zoals iedereen die niet meer weet van welk hout pijlen maken: ik werd taxichauffeur *by night*. Niettemin bleef het ondernemersbloed kruipen. Voor ik het wist, runde ik een winkel in dieetvoeding. Weer pionierswerk, niemand was daar destijds mee bezig. Ik evenmin. Precies daarom rook ik kansen. Eerst werkte ik als vertegenwoordiger voor iemand anders, maar al snel werd ik zelf importeur.'

SPELEN OP HET CIRCUIT

Ondertussen werd Vermeersch gebeten door een heel andere, zeer hardnekkige microbe. 'Als taxirijder leerde ik in het Antwerpse uitgangsvlees kerels kennen die in het weekend raceten. Dat leek me wel wat, spelen op het circuit. Dat ging snel vooruit, letterlijk en figuurlijk. Met een simpele VW Polo won ik meteen.' Daarna liep het pas echt goed los. Op een hete zomerdag won Vermeersch de 24 Uren van Zolder met een quasistandaard BMW 323i. 'In die tijd kon dat nog en de overwinning zorgde voor zo veel animo dat ik meteen prof werd. Geld had ik niet, wel een sterke mentor. Eddy Joosen haalde me binnen bij de Antwerpse BMW-tuner Juma die onder de Bastos-vlag racete. Het grote werk. Het Antwerpse bastion tegen de gevestigde namen van de Brusselse Avenue Louise. Zo zat dat toen in elkaar. In het weekend was ik een ster, tijdens de week hielp ik H el ene in haar dieet-winkeltje. Razend boeiend, al verdiende ik het zout op mijn *patatten* niet. Ik was een jonge hond die veel te graag wilde. BMW of Bastos hebben me nooit rechtstreeks betaald. Gelukkig sprokkelde ik een bestaan bij elkaar





‘ALS JE
WIJN MAAKT
ZONDER PASSIE
PROEF JE DAT’

met kleine sponsors die een plekje kregen op mijn *race-overall*. Zo leerde ik, ondanks mijn timide aard, toch verkopen. Vooral mezelf. Ik moest wel.’

Vermeersch vloog laag in die jaren. Na enkele hete seizoenen met de BMW 5 Reeks in het toenmalige Belgische toerwagenkampioenschap en drie tweede plaatsen in de 24 Uren van Francorchamps, ging hij in 1981 met Mazda onder meer naar Sebring, Daytona en zelfs naar de 24 Uren van Le Mans. Het jaar erop beloofde helemaal een *grand cru* te worden. Eerst werkte hij Parijs-Dakar af, daarna sneed hij een integraal Europees seizoen met toerismewagens aan.

‘Eindelijk professioneel, nu ging het echt gebeuren. Niet dus. Hoewel de eerste race in Monza perfect verliep met een derde plek, moest ik daarna plots niet meer opdraven. BMW kreeg het intern niet langer verkocht dat twee Vlamingen één Belgisch topteam bevolkten. En aangezien Eddy het feest betaalde met familiekapitaal, rolde mijn kop. Mijn wereld viel aan diggelen. Ik had niks meer, behalve een goede naam en een pasgeboren baby.

Uit de losse pols puzzelde ik dan een boeiend seizoen bij elkaar met éénzitters, prototypes en enkele uitstapjes in toerismewagens. Een journalist schreef dat ik handelsreiziger in mezelf was geworden. Een hard bestaan, maar wel leuk. Nadat ik in 1983 met Zenex een dikke sponsor strikte, gingen we rally's rijden. Weer een totaal nieuwe wereld. De Boucles de Spa in de sneeuw werd de eerste wedstrijd. Een drama. Ik werd gediskwalificeerd omdat ik te traag was. Een bittere pil om slikken. Niettemin was Zenex in de zevende hemel. Half België liep namelijk rond in hun kleuren. De zaken mooi aankleden, was mijn pakkie-an. Zenex was zo opgetogen dat ze me meteen tot hun marketingverantwoordelijke bombardeerden. En op het eind van het seizoen werd ik mooi Belgisch kampioen.’

ONGEVAL MET WAKE-UPCALL

Ondanks alle tegenslag sloeg Vermeersch nooit in paniek. ‘Ik ben gezegend met een oneindig zelfvertrouwen en geef nooit op. Alles komt altijd goed. Ik ben evenmin rancuneus. Het is zinloos om te treuren om dingen die voorbij zijn. Puur tijdverlies. Ik focus liever op de toekomst en op plezante dingen’, aldus Vermeersch die zijn hele carrière ophing aan goede relaties. ‘Met sponsors, klanten, leveranciers en vooral met banken. Ik leende gigantische sommen zonder één cent waarborg achter de hand. Wel had ik altijd uitgekende plannen. Bovendien miste ik nooit een termijn. Al is het wel eens krap geweest. Zoals in 1986, toen ik een Toyota Celica 4WD kocht op financiering met een bijkomend ▀



kaskrediet om de auto rallywaardig te kneden. Dan moet je kunnen praten. De bankdirecteur belde iedere maandag om te horen of ik nog leefde.' Nochtans was het plan waterdicht, aangezien Toyota per rally een startpremie betaalde om de leningen af te korten en om te leven.

'Dat kon niet fout gaan. Behalve dan dat ik tijdens de eerste rally de auto compleet plat reed. Mezelf eveneens. Zes weken ziekenhuis en zes maanden revalidatie. Omdat ik me geen forfait kon veroorloven, stond ik vier weken later opnieuw aan de start met een huurauto die slechts van ver op de koerswagen leek. Men moest me in de auto tillen en ik reed zo traag dat mijn copiloot liever te voet verderging. Dat schudde me wakker. Ik was 36, zat met een peuter op schoot en dreigde mijn huis kwijt te spelen. Er moest iets gebeuren.' H el ene, vandaag al 43 jaar zijn *partner in crime*, hield aan die tijd enkele grijze haren over. 'Maar we leven goed. Heel gretig, heel gulzig', glimlacht ze.

Plan B werd een benzinstation in Schilde, waar Vermeersch tegelijk tweedehandswagens verkocht en rallywagens verhuurde. Eerst Toyota's,

daarna Lancia's. Voor hij het wist, runde hij een raceteam. Bovendien werd hij importeur van race-accessoires. Tot hij in 1991 plots genoeg had van al dat gedoe. 'Ik wilde vol voor mijn Lancia-dealership gaan want dat merk had destijds nog veel potentieel', aldus Vermeersch die kansen ruikt zoals een varken truffels. 'Nadat ik hoorde dat Maserati een nieuwe dealer zocht voor Antwerpen, wist H el ene hoe laat het was. Dat zijn de momenten die ertoe doen. Dan laat ik alles vallen en focus me slechts op dat ene doel, alsof ik voor de *pole position* rijd', verduidelijkt hij. Uiteraard haalde hij zijn slag thuis en mocht hij de drietand op zijn gevel schroeven.

VAN TOERISTEN- NAAR TOPWIJN

Toch viel dat garagistje spelen niet mee. 'Eigenlijk is het een vreselijk beroep. De winstmarges zijn laag en de constructeurs maken het je erg lastig. Je kibbelt over alles. In 1998 kreeg ik echt ruzie met Lancia. Met tien personeelsleden op de rol was ik opeens mijn merk kwijt. H el ene onmiddellijk in paniek. Ik niet, ik trok fluitend naar het Autosalon. Tien dagen later was ik

Volvo-dealer. Nooit panikeren. Probeer veranderingen te zien als nieuwe kansen. Ik heb geleerd dat er altijd iemand met je wil meevliegen.'

Na tien jaar viel er dan een geschenk uit de hemel. 'Mercedes wilde de hoofdprijs betalen voor mijn pand in Schilde. Perfecte *timing* want het vet was van de soep. Ik was 47, uitgekeken op auto's en rijp voor mijn pensioen. Uiteindelijk was ik beginnen werken op mijn 35ste. Een carrière van 12 jaar, dat was ruim zat', schatert Vermeersch. Voor én keer was zijn volgende plan niet bijster origineel. 'Een *chambre d'hotes* in Zuid-Frankrijk. In de hangmat onder de olijfbom naast het zwembad gasten en vrienden ontvangen. Heerlijk, toch? Behalve dat ik me na een jaar steendood verveelde. Bedden dekken en koffie zetten bleef me niet boeien.

Gelukkig zaten aan onze gebouwen drie hectares wijnnakkers. Daar kon ik wel wat mee. Niet dat wijn me vreselijk boeide, maar het was een nieuwe uitdaging: een *autocoureur* die wijn verbouwde in een *terroir* waar *locals* uitsluitend nog flutwintjes brouwden voor coöperatieven. Tijdens mijn eerste controle wisten de inspecteurs dat mijn grond waardeloos was. Hoogstens goed om tomaten te kweken, oordeelden ze hard. Meer heb ik niet nodig om ergens mijn tanden in te zetten. Ik begon als een bezetene boeken en wetteksten te doorworstelen', klinkt het verbeteren, waarna zijn gezicht direct terug in een gulle lach plooit. 'Aanvankelijk was dat erg kleinschalig. Ik verkocht vooral





aan toeristen die bij ons over de vloer kwamen. Maar stiekem droomde ik ervan om topwijn te maken. Al had ik dat nog niet met zoveel woorden tegen mijn vrouw gezegd.'

BOERENVERSTAND MEETS VOLHARDING

Niet eens vijf jaar later is LePlan-Vermeersch een gevestigde naam, in Japan werd hij recent nog tot 'beste Franse wijn' gekroond. Uiteraard viel dat niet goed bij de Franse collega's. 'Jaloezie bij de boeren uit de streek kan me niet verontrusten. Dat heb je altijd als iemand zijn nek uitsteekt. Het was niet anders toen ik piloot was of Maserati-dealer werd.'

Waarom zijn wijn dan zoveel beter is dan de *château migraine* van de burens? 'Omdat ik focus op kwaliteit. Ik verkies vijf supergoede boven vijftig middelmatige flessen. Veel mensen durven die keuze niet te maken en zien alleen liters en kilo's. Terwijl ik uit één hectare zowat 3.000 flessen brouw, halen zij 9.000 tot 12.000 flessen. Dat zijn enorme verschillen.' En dan is er nog dat vleugje talent om de wijn te assembleren. 'Je moet een goed ontwikkelde smaak- en geurzin hebben. Dat zit wel snor bij mij. Al bepaalt de druif 80% van de kwaliteit. Als je van een mooi product vertrekt, moet je bijna met een lekkere wijn eindigen. Dat vergt uiteraard risico's. Het tijdstip van de oogst is cruciaal. Helaas regent het hier vaak in september. Toch durf ik de bessen nog een week langer laten rijpen tot ze helemaal op



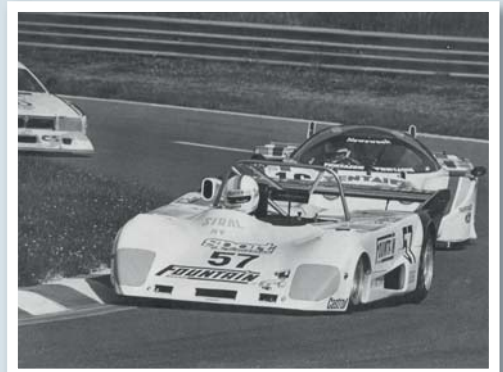
smaak zijn, met het risico dat het gaat regenen en een gedeelte rot wordt. *Ça passe, ou ça casse*. Net zoals in de autosport', aldus Vermeersch, die nog andere parallellen ziet. 'Beide vergen een enorm oog voor detail, perfect *teamwork* en tonnen passie. Zonder dat alles blijf je beter weg uit de auto-coers. En als je wijn maakt zonder veel goesting, proef je dat ongetwijfeld.'

Het is trouwens in diezelfde racewereld dat Vermeersch het boerenverstand kweekte dat hem nu zo succesvol maakt: 'Op school stak ik amper iets op. Maar de *racerij* is de beste, hardste leerschool denkbaar. Daar leer je alles: public relations, marketing, aankoop, verkoop, opmaak van budgetten en crisismanagement. Dat gebruik ik nu om een sterk merk te bouwen. Destijds was het Dirk Vermeersch de *coureur*, nu is het LePlan-Vermeersch.'

Zo zette de Antwerpenaar voor de derde keer op rij nieuwe standaarden neer in een sector waarin hij een absolute beginner was. 'Met wijn bereikte ik op korte tijd veel meer dan ooit gehoopt. Al was mijn naam aanvankelijk een nadeel, vooral in België. Velen vroegen zich af ▶

'IK REED ZO
TRAAG DAT
MIJN COPILOOT
LIEVER TE VOET
VERDERGING.
DAT SCHUDDE
ME WAKKER'

Vermeersch proefde van zowat alle disciplines in de autosport, van eenzitters tot Le Mans. In de 24 Uren van Francorchamps werd hij drie keer tweede. ▼





‘IN DE RACERIJ
ZIJN ER 1.001
REDENEN
WAAROM JE
NIET WON.
DIE LUXE HEB
JE NIET IN DE
WIJNBOUW’

wat een autoracer in de wijnsector kwam uitvreten. Twee, drie jaar liep ik tegen de muur. Alsof ik tapijten of stofzuigers verkocht. Gelukkig gaf ik nooit op’, aldus Vermeersch die al na enkele seizoenen een stevige versnelling hoger schakelde. ‘Terwijl ik onze gronden uitbreidde tot 10 hectare, studeerde dochter Ann aan de wijnbouwschool af als oenoloog. Wel hadden we dringend nieuwe gebouwen nodig. Weer bij de banken op schoot. In volle crisis nog wel. Ik bleef peuteren tot ik de juiste man tegenover me kreeg. Die hapte toe omdat ik met zonnepanelen op het dak een pak subsidies opviste. Goed voorbereid hé, net zoals toen ik nog racete en - om potentiële sponsors te verleiden - fantastische presentaties maakte met foto’s en filmpjes.’

STALKEN MET EEN PLAN

Volgens Vermeersch is wijn verbouwen het mooiste beroep ter wereld. ‘Je bent tegelijk boer, chemicus en marketeer. Je kweekt druiven, assembleert wijnen, creëert daarna een merk en een distributiesysteem. Dat laatste vraagt momenteel het meeste van mijn aandacht en energie. Ik ga nooit naar beurzen om te zien wat er in mijn schoot zal vallen. Ik heb altijd een strak uitgetekend plan onder de arm met alle landen, winkels en restaurants waar ik vertegenwoordigd wil zijn. Dan rust ik niet tot ze toehappen, soms zit ik zelfs op het randje van stalken. Dat moet, want

momenteel zit niemand op Rhône-wijnen te wachten. Maar achteraf zijn die mensen blij, hoor.’

Vermeersch scoort zelfs zo goed dat er al een beetje wordt gespeculeerd met zijn beste waar. ‘Vooral met onze Châteauneuf die tot 600 flessen beperkt bleef en bij Parker 96 op 100 haalde. Kan ik dat zelf sturen? Misschien wel maar dat boeit me niet. Ik ben blijer dat we veel mooi gedekte tafels mogen sieren. In België zijn dat de tafels in De Karmeliet, De Schone Van Boskoop, Het Pomphuis, The Glorious en de Villa Doria. In Hongkong zitten we in alle toprestaurants. Van *top to bottom*, dat is onze strategie. Als je in de goede huizen ligt, volgt de rest vanzelf.’

Wel gooit de complexe administratie en de eindeloze reglementering af en toe roet in het eten. ‘Het is zo verwarrend dat zelfs wij er amper nog aan uitgeraken. Hoe kan de gewone wijndrinker dan zijn weg vinden? Maar verder is het wel een droomjob omdat we van de *matière première* helemaal zelf het eindproduct maken. Dat is uniek. Een frituur koopt zijn *patatjes*, een autoconstructeur zijn staal, wij beheersen daarentegen, op het weer na, wél het hele proces. Dat is heerlijk voor zo’n controlefreak als ikzelf. Als de wijn goed wordt bevonden, is het echt wel onze verdienste. Voor een racepilot ligt dat helemaal anders: zelfs al zijn het dikwijls uitvluchten, er zijn duizend en één redenen waarom je niet won. Die luxe hebben we niet in de wijnbouw.’



CIRCUIT JULES TACHENY-METTET

SPEED TROPHY

THE RACING CARS AND MOTORCYCLES LEGENDS MEETING



26th & 27th
APRIL 2014

BAPTÊMES - DOOPRITTEN
NEW BOURSE - BEURS
METTET MOTOR ART GALLERY
PARADES
RUNS



20€/2 days | Pre-sales 15€ on www.speedtrophy.be | Free entrance for -12 years *Mettet Motor*



Eike ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Editions Automagazine.



DE LUXE VAN LEREN INTERIEURS

Niet alleen blinkend metaal en ronkende motoren maken voer- en vaartuigen aantrekkelijk. Ook een interieur afgewerkt in het fijnste leer is niet te versmaden. Het Italiaanse leermerk Poltrona Frau weet er alles van en levert maatwerk voor auto's, boten, helikopters en jachten. Een interieur in het groene krokoleder van uw schoenen? Geen probleem!

TEKST: IRIS DE FEIJTER



Udenkt bij Poltrona Frau aan tijdloze zetels, fauteuils en sofa's van fijn Italiaans leer? Dan zit u goed. Maar u zou evengoed kunnen denken aan Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Bugatti, Audi, Mercedes, BMW, Lexus, Rolls Royce en Chrysler. Stuk voor stuk zijn ze vaste klant bij het Italiaanse leerhuis: Poltrona Frau maakt naast meubels namelijk ook luxueuze auto-interieurs. En alle toonaangevende merken zijn fan. Wie een Ferrari koopt, zit zelfs gegarandeerd op Poltrona Frau-leer. Andere merken reserveren de luxeafwerking meestal voor hun *full option* topsegment.

Poltrona Frau verzorgt niet alleen het interieur van auto's, maar ook van andere *contemporary traveller's habitats*. In mensentaal: vliegtuigen, helikopters, hogesnelheidstreinen en jachten. Wie eigenaar is van zo'n voertuig of vaartuig, kan bij Poltrona een interieur op maat laten maken. Uit Pelle Frau natuurlijk, de naam van het gepatenteerde leer van Poltrona Frau.

VAN KOETS TOT PRIVÉJET

Poltrona Frau werkt al sinds de beginjaren voor de auto-industrie. Oprichter Renzo Frau begon in de vroege 20ste eeuw zijn leerbedrijf. Voor de naam zocht hij het niet al te ver: 'poltrona' is Italiaans voor armstoel, 'pelle' betekent huid. Het label specialiseerde zich van meet af aan in handgemaakte kwaliteitsvolle lederen zetels én in lederen bekleding van koetsen.

Renzo Frau werd geboren op Sicilië, maar startte zijn bedrijf in Turijn, de autohoofdstad van Italië. In de jaren 20 was Vincenzo Lancia de *missing link* tussen Poltrona Frau en de autosector. De Italiaan die in 1907 Lancia oprichtte, vroeg Renzo Frau om enkele wagens 'aan te kleden' met hoogwaardig leer, speciaal voor zijn vipklanten. Het werd een succes en zo kreeg Frau een voet tussen de deur bij de autobouwers. In de jaren 80 kreeg de samenwerking met Lancia een vervolg. Dan pakte Lancia uit met de Thema 8.32, uitgerust met een Ferrari V8-motor én een Poltrona Frau-interieur. Een luxewagen met een dito interieur dus. De start van de afdeling Frau Car - nu Interiors in Motion genaamd - was een feit.

Sinds de jaren 2000 verzorgt Poltrona Frau ook vliegtuiginterieurs, zoals de eerste klasruimtes van luchtvaartmaatschappijen JAL (Japan Airlines), Singapore Airlines en Etihad. De afdeling Aeronautics doet ook privévliegtoeren





en helikopters. Verder vindt Poltrona Frau zijn weg naar jachtinterieurs van luxebotenbouwers zoals Ferretti en Pershing. Recent kwamen daar nog interieurs van hogesnelheidstreinen bij.

THE SKY IS THE LIMIT

Een wagen als rondrijdend lederen salon? Waarom niet. Leer is zeker en vast het geknipte materiaal voor autozetels. Het is warm in de winter en koel in de zomer. Bij Poltrona Frau maakt de afdeling Interiors in Motion leren interieurs in grote volumes voor bijvoorbeeld Fiat, Alfa en BMW. Per dag rollen er gemiddeld 15 leren interieurs van de band. Maar ze maken evengoed *bespoke* interieurs, op maat en speciaal voor één klant. Net zoals de exclusieve maatservice van Vuitton-reiskoffers geldt in dat segment maar één devies: *the sky is the limit*. Of anders gezegd: de klant is koning.

In het standaard kleurengamma van Poltrona Frau zitten 18 tinten. Dat lijkt weinig, maar de meeste mensen kiezen toch zwart, beige of rood. En voor wie wat meer betaalt, zijn alle kleuren mogelijk in het auto-interieur. Verder kiest de klant zelf het leer, het looiproces en het garen. U kunt zelfs de dikte van de stiksels bepalen. Wie zetels van boterzacht kalfsleer nog niet voldoende vindt, kan zijn stoelen nog wat verder pimpen door ze bijvoorbeeld te voorzien van een familiewapen of initialen. Kortom: voor Poltrona Frau is de auto een soort lederen maatpak, waar alles *à la tête du client* kan worden aangepast.

Corrado Cingolani, Marketing Manager van Interiors in Motion, herinnert zich een paar *speciallekes* op zijn afdeling. 'Een lid van de Ferrari-familie wilde een unieke bekleding voor zijn wagen: een donkerbruin lederen interieur met witte siernaden. Een Britse klant wilde het logo van zijn eigen uitgeverij op zijn dashboard. Maar het toppunt was een rijke Japanse klant: voor zijn nieuwe Ferrari 575 Maranello wilde hij stoelen in hetzelfde groene krokodillenleer als zijn schoenen. Om de match perfect te maken, stuurde hij ons één schoen op voor de juiste kleur. Dat leer hebben we toen speciaal moeten laten maken. We gaan ver om onze klanten te *soigneren*. Voor zover ik weet, hebben noch Ferrari noch Maserati ooit een klantenwens geweigerd.' Dat is ook wel een beetje te begrijpen: wie 120.000 tot 350.000 euro kan neertellen voor een bolide, wil dat alles tot in de kleinste details klopt.

UNIEK LOOIPROCES

Hoe chic een lederen bekleding ook klinkt, tegenwoordig lijkt ze een democratisch goed te worden. Ook kleinere budgetwagens bieden namelijk die optie aan. Denk maar aan de Fiat 500 of Ford Ka. Maar de kwaliteit die Poltrona Frau aflevert, valt daar niet mee te vergelijken. Het leermerk speelt mee in de Champions League. Het gepatenteerde Pelle Frau is van het beste *full-grain* leer dat er bestaat. Het ondergaat een uniek looiproces van maar liefst 21 stappen. Dat gebeurt allemaal nog in Italië, meer bepaald in Tolentino, een stadje zo'n 70 km ten zuiden van

Ancona. Hier is tegenwoordig het hoofdkwartier van Poltrona Frau gevestigd met kantoren, fabrieken, ateliers en zelfs een laboratorium-aan-huis. Leerverwerking is geen eenvoudige klus. De Italiaanse huiden worden gelooid volgens strikte kwaliteitsnormen. De huiden haalt Poltrona Frau bij een select clubje leerlooierijen in de Noord-Italiaanse stad Vicenza; ze zijn een bijproduct van de voedselproductie aldaar. De looierijen kopen de ruwe kalfshuiden en bewerken die tot fijn leer. Daarbij worden de huiden opgerekt tot 5,5 vierkante meter. In partijen van 100 stuks gaan ze richting Poltrona in Tolentino.

Daar begint de strenge kwaliteitscontrole. Er worden stalen genomen van de huiden. Die worden onderzocht in het eigen laboratorium: ze gaan onder de microscoop en krijgen intensieve stresstests te verduren. Hier worden ook alle stalen bewaard als referentie voor de toekomst. Zelfs na 200.000 keer in- en uitstappen en 300 uur zonlicht moet het leer kleurvast en kreukloos blijven. Er zijn ook extreme tests voor temperatuur- en vochtigheidsschommelingen waarbij het kwik oploopt tot wel 100°C en de luchtvochtigheid tot 90%. Een dashboard van een auto die in de brandende zon staat, kan wel 100°C warm worden. Het leer dat erin verwerkt zit, moet daartegen bestand zijn.

Het moet ook alle mogelijke vormen van een auto kunnen volgen, zonder dat het gaat rimpelen of trekken. Daarom zijn er strenge elasticiteitstests. Maar het allerbelangrijkste voor de duurzaamheid van het leer is de *coating*. Zonder die ■



Lederen interieurs: te land in Italiaanse hst's ...



... ter zee in luxejachten ...



... en in de lucht bij Etihad Airways.

bovenlaag zou elke druppel gemorste vloeistof doordringen in het leer. Met als resultaat een blijvend zichtbare vlek. Poltrona Frau heeft zo'n goede *coating* dat een vloeistof meer dan 13 uur op kan blijven liggen zonder een vlek te maken. Om de leerstalen te testen gieten de laboranten er van alles overheen: van detergent en bleekwater tot whisky en vloeibare zeep. Zelfs tegen benzine- en teervlekken moeten de autozetels bestand zijn. Als één staal de tests niet goed doorstaat, wordt het hele pak van 100 huiden afgeschreven.

AMBACHTELIJK HANDWERK

Als de huiden zijn goedgekeurd, vertrekken ze richting fabriek. Al is 'atelier' misschien een betere term. Hier werken nog echte ambachtslui die de aloude kunst beheersen om leer te snijden met een schaar. Die *skills* gebruiken ze enkel nog voor de duurere wagens van Ferrari en Maserati, en voor op maat gemaakte binnenaafwerkingen van vliegtuigen, helikopters en jachten. Voor grote reeksen - zoals de BMW 5-serie - worden de huiden met een paar tegelijk *gelaser-cut*. Dat gebeurt volledig computergestuurd. Een camera detecteert eventuele oneffenheden in de huid en schikt daaromheen de onderdelen zo optimaal mogelijk. Het leer voor de grote oplagen is iets dikker en robuuster. De textuur is minder perfect dan voor de dure wagens. Maar Poltrona Frau garandeert altijd de beste mogelijke kwaliteit. Zowel voor Fiat als voor Ferrari.

Wanneer de delen gesneden zijn, gaan ze naar de stiksters. Leder naaien, is niet evident. Elke

naad moet meteen goed zitten. Uithalen en opnieuw beginnen, zoals met stof, gaat niet: het gat blijft zichtbaar. Bovendien is een autozetel stikken veel lastiger dan een gewone zetel. Het leer is dikker en er zijn meer hoeken en kanten. Veel kleine stukken dus, meer dan 30 om precies te zijn. Een volledige binnenaafwerking stikken duurt vier uur, de zetels niet meegerekend. Dit lijkt misschien veel, maar dat is omdat het merendeel van de naden onzichtbaar is. En er zijn siernaden die alleen gestikt worden om het leer er mooier te laten uitzien. Ook het logo mag niet ontbreken. Naar aloude traditie wordt dat onder hoge temperatuur in het leer geperst. Bij auto's vind je dit kwaliteitsmerk op de hoofdsteun.

Eenmaal gesneden en gestikt gaat het handwerk verder. De onderdelen worden voorzichtig met kopselden en een heteluchtapparaat vastgezet op het dashboard, het portier en de kaders. Net als op de versnellingspook, de mid-dentunnel en de armleuningen. Ook de boxen van geavanceerde audiosystemen worden ingewerkt in de leren binnenaafwerking.

Om het interieur van een auto volledig te bekleden, is er dus behoorlijk wat leer nodig: 20 vierkante meter voor een Ferrari 599 GTB, 15 vierkante meter voor een Maserati Quattroporte aan 15. De echte grootverbruiker blijft de Ferrari 612 Scaglietti. Daarvoor is maar liefst 30 vierkante meter dierenhuid nodig. Naast de nodige paardenkracht zitten er dus ook heel wat koeien in zo'n wagen. ■

www.poltronafrau.com

‘LABORANTEN
TESTEN HET LEER
DOOR ER VAN
ALLES OVER TE
GIETEN, VAN
DETERGENT TOT
WHISKY EN TEER’

PORSCHE

Inter-Company Golf Challenge 2014



Qualifications

-  **Royal Antwerp** - Friday 25th April
-  **Royal Hainaut** - Tuesday 6th May
-  **Royal Sart-Tilman** - Wednesday 14th May
-  **Royal Zoute** - Tuesday 20th May
-  **Royal Latem** - Tuesday 27th May

Belgian Final

-  **Royal Waterloo** - Friday 20th June

European Final

-  **El Saler (Spain)** - 15th > 18th October

AM Beauty, Anthracyt, Brussels Airlines, City of Valencia, Eagle Travel, Exclusief, Impresor, Louis Widmer, Members Only, Menssana, Moniteur Automobile-Autogids, Neuhaus, Parador El Saler, Play Golf, Region of Valencia, Scoop Agency, Segafredo Zanetti, Sky Caddie, Supercolor, Velu Vins, V Par



Information and registration : Golfstar Europe : Tel. +32 2 640 28 11 - +32 475 33 05 44
E-mail : denis.heskin@golfstareurope.com - On-line registration > www.golfstareurope.com 

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Editions Automagazine.



THE NEED FOR SPEED

Hard rijden, we doen het toch zo graag. De arm der wet doet er alles aan om ons tegen te houden, maar stiekem geeft het een kick om tegen een rotvaart van A naar B te rijden. Waar komt hij toch vandaan, die zoete smaak van snelheid? Een analyse.

TEKST: HANS DIERCKX # FOTO'S: ARCHIEF



Het was een pijnlijke ontmoeting van ironie en tragiek, eind vorig jaar. Paul Walker, een Hollywood-acteur die naam had gemaakt met de filmreeks *Fast & Furious* reed zich te pletter tegen een betonnen verlichtingspaal. Het is te zeggen: hij zat op de passagiersstoel van de Porsche Carrera GT van een vriend, die volgens politieonderzoek vlotjes meer dan 160 km/u reed en na de crash helemaal uitbrandde. Snel en furieus...

Het bewijst andermaal dat snelheid in de verkeerde omstandigheden een onverantwoord spelletje Russische roulette is. James Dean, Ayrton Senna, Prinses Diana, François Sterchele: het lijstje te snel (in beide betekenissen van het woord) verongelukte boegbeelden is pijnlijk. En hoewel snel rijden anno 2014 bijna volledig aan banden gelegd is, blijft het voor velen een zoete zonde. Een verboden vrucht waarin we maar wat graag bijten. Waarom toch?

DOOR DE GELUIDSMUUR

Simpel: het is des mensen. Zullen we even een geschiedenisboek openslaan? Daarin staat immers dat de eerste auto's al meteen gebruikt werden om te koersen. We kunnen bijna letterlijk stellen dat de allereerste race georganiseerd is van zodra er meer dan één auto in omloop was. Volgens de overlevering ontstond de autosport dan ook in 1894, toen enkele tientallen pioniers met hun primitieve auto's van Parijs naar Rouen raasden om uit te maken wie de snelste was. De winnaar haalde een waanzinnige gemiddelde snelheid van 19 km/u, een pak trager dan een paard in draf.

Herinner u ook hoe u als kind binnengluurde in geparkeerde auto's om te zien tot welk cijfer de snelheidsmeter ging. Of hoe u posters aan uw muur prikte, niet van Passats of Vectra's, maar van het snelste dat er te vinden was: Ferrari's, Porsches en Lamborghini's. U zou bijna denken dat de fascinatie voor snelheid in onze genen geprogrammeerd staat.

De zoektocht naar snelheidsrecords is ook nooit meer gestopt. Een beetje zoals met ruimtereizen: eerst was op de maan landen een mirakel, nu zijn we al onderweg naar Mars. Ook vandaag nog wordt bijvoorbeeld jaarlijks op de eindeloze zoutvlakte van Bonneville (VS) de SpeedWeek georganiseerd, waar de Engelsman Andy Green in 1997 met de door een straalmotor aangedreven Thrust SSC ■



De door een straalmotor voortgestuwde Thrust SSC op de zoutvlakte van Bonneville in Utah: goed voor 1.228 km/u!

door de geluidsmuur brak. Zijn topsnelheid: 1.228 km/u. Stel u voor ... En er is meer op komst want diezelfde Andy Green sleutelt momenteel aan zijn Bloodhound SSC die goed zou moeten zijn voor 1.600 km/u!

OOK VROUWEN VLAMMEN

Om te achterhalen welke factoren een rol spelen bij snel rijden, zijn we eens gaan luisteren bij specialisten. In België is er nauwelijks onderzoek naar verricht, maar Engelse vorsers van het Transport Research Laboratory zijn eind jaren 90 gaan graven onder de schedelpan van automobilisten met een zware voet.

De resultaten bevestigen de clichés. Blijkt dat degenen die kicken op snelheid eerder jonge mensen zijn die bij voorkeur veel kilometers per jaar afleggen en doorgaans alleen in de wagen zitten. Nodeloos te melden dat nieuwere auto's met een grote motor harder bereden worden dan ouder en minder krachtig spul. Idem dito voor bedrijfswagens: die rijden gemiddeld een kleine 5 km/u sneller dan privé-auto's. Interessant is dat het geslacht van de chauffeur weinig rol speelt, vrouwen die aan deze beschrijving voldoen, blijken net zo tuk op 'vlammen' als mannen. Wat deze tempobeulen drijft? De goesting om de regels te doorbreken blijkt de voornaamste

motivatie te zijn om het gaspedaal wat dieper in te duwen. En hier zien we wel een groot verschil tussen vrouwen en mannen, waarbij die laatste groep veel sterker gedreven wordt door sensatiezucht. De adrenaline, de subtiële geur van gevaar, de kick van iets doen wat niet mag en gewoon het plezier van je snel te verplaatsen. We kunnen ons er wel wat bij voorstellen.

SNELHEID WENT

Vandaar ook dat de stiel van racepilot zo'n aantrekkingskracht uitoefent op mannen. Wie had er als autogekke jongen naast de obligate sportwagenposter geen beeltenis van Ayrton Senna,

Michael Schumacher of Jacky Ickx boven zijn bed hangen? Toch maar even bellen met Bas Leinders, een van België's toppiloten - in de jaren 90 Duits Formule 3-kampioen, een jaar lang testrijder bij het Minardi F1-team en vorig jaar met het Marc VDS-team nog winnaar van de Blancpain Endurance Series.

'Eigenlijk vind ik snel rijden in een rechte lijn niet zo interessant', aldus Leinders. 'Het wordt pas leuk als je zo hard mogelijk door een snelle bocht kunt gaan. De limiet opzoeken geeft een zekere voldoening, omdat je daar toch ook wel wat behendigheid en ervaring voor nodig hebt.' Hij weet zelf exact wat zijn persoonlijke snelheidsrecord is: 361,5 km/u, in een Formule 1-wagen op het circuit van Monza. 'Ik had gevraagd om de wagen met heel weinig neerwaartse druk af te stellen en ik was op het rechte stuk een van de snelsten van allemaal, alleen Schumacher en Barrichello gingen nog harder. Maar zelfs dat went na een tijd, het is vooral de acceleratie van een Formule 1-wagen die indrukwekkend blijft, zeker toen we destijds nog met V10-motoren reden. Het is zoals een video die te snel afspeelt: in het begin hebben



'SNEL RIJDEN IN EEN RECHTE LIJN VIND IK NIET ZO BOEIEND'

(Bas Leinders)



De Bugatti Veyron Super Sport is helemaal op zijn plaats op het Festival of Speed in Goodwood.

je hersenen moeite om het tempo bij te benen. Als je meer en meer gaat rijden, past je brein zich aan en wordt het omgekeerd: dan ben je zo getraind dat het wel *slow motion* lijkt.'

DE AUTO ALS ROOFDIER

Hoe het ook zij, onze fascinatie voor snelheid zal nog niet zo snel veranderen. Zo meent de auto-industrie althans. Want hoewel anno 2014 het verbruikscijfer voor auto's belangrijker is dan de topsnelheid, en we zeker in België net zo vaak in de file staan aan te schuiven als dat we ons verplaatsen, blijven de meeste nieuwe modellen eruitzien alsof ze gemaakt zijn om te rijden met

de snelheid van het licht. Lekker gestroomlijnd, gebouwd rond brede wielen en doorgaans getooid met koplampen die de bloedorstige blik van een roofdier imiteren. Zelfs een doodgevone Volkswagen Golf met de kleinste motor haalt moeiteloos 179 km/u.

Ook in de wedren om de hoogste topsnelheid is de *finish* nog niet in zicht. Uiteraard is de 1.200 pk sterke Bugatti Veyron Super Sport de allersnelste straatauto ter wereld, goed voor 431 km/u. De technologie staat evenwel niet stil en binnenkort komt Koenigsegg met de One:1 met een 1.400 pk sterke motor en zonder begrenzer, kwestie van Bugatti's record te kunnen weghapen.

HET DUITSE SNELHEIDSFEEST

Uiteraard zijn die cijfers eerder een kwestie van 'ik wil de grootste hebben' dan een antwoord op een concrete nood. Er zijn slechts enkele testpistes ter wereld waar u een snelheid van meer dan 400 km/u kunt bereiken en op de openbare weg is gas geven al helemaal uit den boze. Er zijn natuurlijk de Duitse snelwegen en verder zijn de enige plekken waar u ongeremd gas mag geven het Isle of Man en een strook van 200 kilometer op de Stuart Highway in Australië.


Het Duitse snelheidsfeest lijkt voorlopig nog niet over. Met de regelmaat van de klok horen we bij onze oosterburen stemmen opgaan om het ongebreidelde vlammen definitief te muilkorven, maar net zo fanatiek houden de voorstanders vast aan deze unieke vrijheid. Met de volle rugdekking van Angela Merkel zelve en de voltallige Duitse auto-industrie, die argumenteert dat de hogere mechanische vereisten van de ongelimiteerde Autobahn uiteindelijk de technologische innovatie vooruitstuwt.

De Duitsers hun witte verkeersborden met de diagonale zwarte streep afpakken, het zou hetzelfde zijn als de Nederlanders zeggen dat Koningsdag niet meer gevierd wordt of de Italianen verbieden nog langer te gluren naar kortgerokte vrouwen.

IEDEREEN PLANKGAS!

Hoe moeilijker en minder aanvaard het is om snel te rijden op de openbare weg, des te groter wordt het fenomeen van de *trackdays*. In Engeland kunt u bijvoorbeeld ongeveer elke zomeravond wel naar een circuit voor een potje van het betere stuurwerk zonder het risico onschuldige medeweggebruikers van hun sokken te rijden, terwijl het ook op Francorchamps, Zolder of Mettet regelmatig opendeurdag is voor gewone automobilisten. En dan is er nog de mythische Nürburgring in de Eifel, waar u van maart tot november voor 27 euro per rondje de mogelijkheid heeft om uw kunnen te testen. Of dat volk trekt? Er staan zelfs geregeld files aan de slagboom van deze bijzondere toelweg.

Ook virtueel rijden we blijkbaar allemaal wel eens graag alsof we achternagezeten worden door een roedel bloedorstige wolven. In de top 10 van bestverkochte PlayStation-spellen aller tijden vinden we Gran Turismo op nummer één, terwijl plaats drie wordt bezet door Gran Turismo 2. Kortom: de *need for speed* lijkt effectief in onze genen te zitten. ■



Tibo: hemd Tommy Hilfiger, 109 euro; gilet Scapa, 259 euro.

.....
Milla: jurk Ella Luna, 379 euro; pet Filles à Papa, 65 euro; oorbellen Percy Stone, 95 euro.



EBBENHOUTEN SCHATJE

Kleur troef in onze modeshoot met acteur Tibo Vandenborre, de Brusselse Milla en de imposante Audi RS7. Inspiratie vonden we bij de foto's van *Haute Africa* die tot 9 juni te zien zijn op het Fotofestival in Knokke (zie p. 57). Zo veel licht en zon vonden we helaas niet in België, maar des te meer in de nieuwe collecties. Een primeur ook voor de hergeboorte van Strelli Homme, dat opnieuw in stijl met een zeer frisse uitgebreide mannencollectie in de winkels hangt.

FOTO'S: JURGEN ROGIERS # PRODUCTIE & STYLING: LINDA VAN WAESBERGE # AUTO: AUDI RS7



Milla: jurk Twin-Set, 221 euro; gouden ring, 870 euro; armband, 10.500 euro en ketting 2.000 euro, Dinh Van; zonnebril Tim Van Steenberghe by Theo, 300 euro.

Tibo: hemd, 165 euro, en joggingbroek, 422 euro, beide Paul Smith; zonnebril Silhouette Futura, 300 euro; ring Isabelle L'Enfant, 395 euro; horloge Oris; pet vintage Christophe Coppens.





Tibo: jeans, 390 euro, en omkeerbare jas, 790 euro, beide Dries Van Noten bij Stijl Homme; trui Sofie D'Hoore, 195 euro; schoenen Paul Smith, 330 euro.

Tibo: broek Strelli Homme, 195 euro; blazer McGregor, 249,95 euro; hemd Tommy Hilfiger, 89,90 euro; das Gant, 90 euro; schoenen, 330 euro en weekendtas, 360 euro, beide Paul Smith.

Milla: rok Ella Luna, 195 euro; vest Scapa, 600 euro; schoenen Liu Jo, 205 euro; horloge Tamawa, 286 euro; oorbellen Percy Stone, 60 euro; vintage hoed.





Tibo: kostuum Scapa, 1.065 euro;
hemd Bellerose, 89 euro; das Gant,
90 euro; schoenen Floris Van Bommel
Premium, 239 euro; zonnebril Tim Van
Steenbergen by Theo.

Milla: jurk Ted Baker, 210 euro;
schoenen Steve Madden, 89,99 euro;
handtas Delvaux Mini Brillant, 1.890
euro; armband Dinh Van,
10.500 euro.



Milla: truitje Scapa, 225 euro; broek Astrid Jane, 215 euro; zijden sjaal Madame Mousseline, 295 euro; hoed Sessün, 49 euro; schoenen Twin-Set, 294 euro; tas Just Campagne, 190 euro.

Tibo: broek, 195 euro; blazer, 275 euro, beide Strelli Homme; hemd, 165 euro en portefeuille, 327 euro, beide Paul Smith; strik Hackett, 90 euro; sneakers Raf Simons bij Stijl Homme, 480 euro.

Make-up: Michel & Louise Durand
Assistentie: Diego Slosse en Kathleen Werckx
Modellen: Tibo Vandenborre en Milla
Met dank aan D'leteren voor het ter beschikking stellen van de wagen:
www.dieteren.be

www.astridjane.com
www.bellerose.be
www.delvaux.com
www.dinhvan.com
www.driesvannoten.be
www.edith-ella.com

www.ellaluna.com
www.fillesapapa.com
www.gant.com
www.hackett.com
www.i-l.be
www.justcampagne.com

www.mcgregor.be
www.oris.ch
www.paulsmith.com
www.percystone.com
www.rafsimons.com
www.sacha.be

www.scapa.be
www.silhouette.com
www.sofiedhoore.be
www.stevemadden.com
www.stijl.be
www.strelli-homme.com

www.tamawa.be
www.tedbaker.com
www.theo.be
www.tommyhilfiger.com
www.twin-set.it
www.vanbommel.com

KLEURIG AFRIKA

De hoofdtentoonstelling van het Fotofestival van Knokke-Heist heet dit jaar *Haute Africa* en is een vrolijke, antropologische zoektocht geworden naar de hedendaagse Afrikaanse kledingcultuur. Het werk van fotografen Héctor Mediavilla en Daniele Tamagni was de inspiratie voor onze modeshoot.

TEKST: CAROLINE BAFORT # FOTO'S: DANIELE TAMAGNI & HÉCTOR MEDIAVILLA

Afrika associëren we meestal met hongersnood en geweld. Maar toch is het niet al kommer en kwel wat de klok slaat op het getormenteerde continent. Landen als Ivoorkust, Kenia, Nigeria, Tanzania ... doen het economisch vrij goed en ook creatiefheerster steeds meer bedrijvigheid. Afrikaanse designers en ondernemers inspireren met nieuwe ontwerpen die de Afrikaanse identiteit zowel weerspiegelen als vernieuwen. Die positieve evolutie is ook de internationale fotografiescène niet ontgaan. Hun foto's van kleding en mode vertellen het verhaal van de zich snel ontwikkelende maatschappijen: hoe staat het met verwestering, gendergelijkheid, religieuze overtuigingen of postkoloniale invloeden? *Haute Africa* toont werk van zowel Westerse als Afrikaanse fotografen. We spraken met Héctor Mediavilla (Spanje) en Daniele Tamagni (Italië) over hun werk.

LES SAPEURS
Zowel Mediavilla als Tamagni hebben als onderwerp van hun foto's *Les Grands Sapeurs*, Afrikanen die dwepen met de Parijse mode en daar een statement van gemaakt hebben. Héctor Mediavilla: 'De beweging van de Sapeurs dateert al van de jaren 20, toen de eerste Congolees ooit, volledig gekleed als een Franse edelman terugkeerde uit Parijs. Hij veroorzaakte thuis behoorlijk wat opschudding maar werd ook erg bewonderd. Al gauw had hij een schare aanhangers, die vandaag over heel Congo verspreid is.' Daniele Tamagni verklaart het succes van de Sapeur-beweging als volgt: 'Het dagelijkse leven in Congo is vaak

hard en moeilijk. Door zich te verkleeden en samen te komen met gelijkgezinden, kunnen de Sapeurs dat even vergeten. Het idee van de Franse elegantie passen ze aan volgens hun eigen smaak en eigen kleurenvoorkeur.'

De kleding is onderdeel van een vrolijke levensfilosofie. 'Voor de Sapeurs telt vandaag', aldus Mediavilla, 'ze zijn niet bezig met morgen. Ook wie je bent en waar je vandaan komt, is niet belangrijk. De Sapeurs zijn ook erg democratisch: ze lenen elkaar onderling kleding en maken veel plezier.

LES SAPEURS

Hun favoriete brands: Westerse schoenen van krokoleder, merken als Cerruti, Armani en Kenzo. Afhankelijk van de regio waar ze zich bevinden. *Last but not least*: Sapeurs zijn pacifisten. De beweging is apolitiek, ze koestert haar onafhankelijkheid. ■

De expo loopt van 30 maart tot 9 juni 2014 in Knokke-Heist, zowel op indoor- als op outdoorlocaties.

Meer info:

www.fotofestival.knokke-heist.be



1. Héctor Mediavilla, 'Severin in front of his house', 2006.

C-print mounted on aluminium, plexiglas, 84 x 105 cm.

2. Héctor Mediavilla, 'B. Mouziato in Bacongo', 2004.

C-print mounted on aluminium, plexiglas, 70 x 105 cm.

3. Daniele Tamagni, 'Lalhande in front of a photo studio', uit de serie 'Gentlemen of Bacongo', 2007.

Lambda C-print, 92 x 66,5 cm.

4. Daniele Tamagni, 'Willy Covary walks down a Bacongo street', uit de serie 'Gentlemen of Bacongo', 2008.

Lambda C-print, 66,5 x 92 cm.

THE MODFATHER

Bradley Wiggins, geridderd Tour de France-winnaar, brengt voor de vijfde maal met kledinglabel Fred Perry een collectie fietskledij op de markt. Maar zeg nooit zomaar 'fietstruitje' tegen zijn ontwerpen. Achter de retrolook gaan heel wat denkwerk en een stukje Britse modegeschiedenis schuil. Wiggins blaast met zijn Fred Perry-lijn de Mod-trend nieuw leven in. De wat?

TEKST: CAROLINE BAFORT # FOTO'S: ©FRED PERRY



Even terug in de geschiedenis: 'Mod' is een Britse, dandy-achtige jeugdcultuur uit de jaren 60, die nooit echt verdween en af en toe een *revival* kent, waarvan we de laatste piek momenteel beleven. De Mods waren geobsedeerd door kleding en muziek. Kleding moest goedgesneden zijn, met felle patronen en veel kleur: merken zoals Ben Sherman, Fred Perry (jawel, toen al) en Burlington. Mannen droegen parka's, strakke pakken, *skinny* broeken, Fred Perry-polohemdjes en *bomber jackets*. De muzieksmaak varieerde, zolang de muziek maar dansbaar was. Recente favoriete Mod-bands zijn Oasis, Blur, Ocean Colour Scene en The Verve. Het geprefereerde vervoermiddel van de Mod was en is nog altijd de scooter, liefst met retrolook en gecustomized. Een Vespa dus, of een Lambretta. Er is nooit echt een ideologie of filosofie geweest die de Mod-aanhangers bindt, of het moet een afkeer van geweld zijn. Dat zou enkel je kleren kreuken. *You gotta be cool*, een citaat van The Who (een favoriete Mod-band), vat de beweging mooi samen. Hoe een Mod er vandaag uitziet? De stijlcode is niet veranderd, maar is nog altijd scherp, simpel en klassiek. Ook slankheid is een must, een mollige Mod is een *contradictio in terminis*. En dankzij Bradley Wiggins zijn bakkenbaarden ook een populair accessoire bij de mannen, al heeft hij ze zelf intussen afgeschoren.

EARLY ADOPTER

Bradley Wiggins was van kindsbeen af een Mod: 'Ik herinner me mijn eerste Fred Perry-shirt. Dat moet in 1989 geweest zijn, ik was 10. Het was een standaard, blauw polo hemdje en ik had het met mijn eigen geld gekocht. Eind jaren 80 was Fred Perry helemaal niet in. ■





€ 100



€ 95

Iedereen kocht toen Fila. Fila en Kickers, daar draaide het toen om. Ik daarentegen begon toen net te vallen voor de Mod-look. Ik had net *Quadrophenia* gezien (een Britse film uit 1979, gebaseerd op de gelijknamige rockopera van *The Who, red.*) en daar had ik de inspiratie voor mijn Fred Perry-polo gehaald. Toen is het voor mij begonnen.'

Of hij zich in die tijd gemakkelijk door muziek liet beïnvloeden? 'Wel ja, als tiener ben je daar heel gevoelig voor. Ik was 14 toen *Definitely Maybe* van Oasis uitkwam. En 15 toen Paul Wellers *Stanley Road* uitkwam. Als tiener word je aangetrokken door alles wat naar rebellie zweemt. Ik groeide op met Oasis en ook vandaag staat hun muziek er voor mij nog altijd.'

STIJL VANOP DE ACHTERGROND

Als Bradley denkt aan de Mod-look, denkt hij nochtans eerder aan The Small Faces dan aan Oasis. 'Voor mij is Kenney Jones een van de originele voorvaders van de Mod-look, hij heeft er echt zijn eigen stempel op gedrukt. Ik vind het nauwelijks te geloven dat ik nu zelf met mijn Fred Perry-collectie mijn eigen stijl kan doordrukken. Ik werd al als Mod voorgesteld op de covers van *The Sun* en *The Mirror*. Dat ik dus zelf voor een soort *revival* zorg, vind ik schitterend.'

Maar het bezorgt hem ook wat stress. 'Ik ben niet graag koploper in iets. Ik ben van nature geen frontman of teamleader. Ik houd ervan om op de achtergrond mijn ding te doen. Mijn grote voorbeeld is bassist John Entwistle (*bassist van The Who, overleden in 2002, red.*). Hij moet een van de beste muzikanten ter wereld geweest zijn, maar weinigen zouden hem op straat herkend hebben. Hij was een bescheiden en zelfs nederig man. Was ik maar zo'n goede bassist als hij.'

Bradley Wiggins sluit aan bij een rij fietsidolen in Fred Perry-kit. Al tijdens de late jaren 50 kregen de fietstruien van Tom Simpson en Jacques Anquetil - toenmalige stijliconen van de weg - een tweede leven als stadskledij. Met hun *slim fit cut* en continentale allure waren ze heel geliefd bij de liefhebbers van de moderne jazz van die tijd - en zo werd de term Mod geboren. Het feit dat veel van die truien gemaakt waren van merinoswol was een pluspunt: het ademende weefsel was perfect om niet oververhit te raken bij een uitstap naar de nachtclub. De truien kregen zo hun vaste stek in de kast van elke zichzelf respecterende Mod. ▶



€ 110





‘DAT IK ZELF
VOOR EEN
MOD-REVIVAL
ZORG, VIND IK
SCHITTEREND’

SHIRTS MET STREEPJESCODE

De nieuwe collectie *fietsgear* van Bradley Wiggins en Fred Perry is een verademing vergeleken met de schreeuwerige nylon pakjes waarin de huis-tuin-en-keuken-wielertoerist zich op de baan waagt. De collectie bestaat uit een aantal polohemdjes, vesten, een windjack, shorts, schoenen en sporttassen. Zoals u van Wiggins kunt verwachten, is de stijl strak, klassiek en eenvoudig. Fijne truien van merinoswol met een sixtiesstijl-halslijn, piqué hemdjes afgewerkt met stroken in contrasterende kleur, vesten voorzien van een rits en raglanmouwen... Alle silhouetten hebben een *slim cut* en zijn vrij lang.

De kleuren van het team van Wiggins, Team Great Britain, zijn verwerkt in de karakteristieke Fred Perry-streepjesafwerking van hals en mouwen en ook de schoenen vertonen een leuk detail: geperforeerd leder dat doet denken aan stuurtape uit de tijd van toen. Volgens Fred Perry was Wiggins nauw betrokken bij elk stadium van het ontwerpproces, vandaar de uitgebreide aandacht voor details. De verwerking van de kleuren van Team Great Britain in de collectie maakt deze tot een symbool van het Wiggins-tijdsegment: zijn team, zijn races, zijn soms epische worstelingen ... Zijn momenten als sportheld dus. ■

www.fredperry.com/men/bradley-wiggins



DE ZWEETBAND VAN FRED PERRY

Fred Perry ontstond in de late jaren 40, toen de voormalige Oostenrijkse voetballer Tibby Wegner Wimbledon-kampioen Fred Perry benaderde met een idee. Hun eerste wapenfeit was het uitbrengen van de allereerste zweetband, die al gauw door menig zweetend tennisser zou geadopteerd worden. In 1952 lanceerden ze - wat later zou uitgroeien tot het absolute Fred Perry-icoon - een *slim fit* shirt van katoen-piqué, met een lauwerkrans op geborduurd.

Al snel werd het shirt geassocieerd met een hele resem subculturen die meestal door muzikale affiniteit aangedreven werden: Mods, *skinheads*, *suedeheads*, *soul boys* en *rude boys*. Toen Britpop de wereld veroverde tijdens de jaren 90 zetten bands als Blur en Oasis de shirts verder op de kaart als het toppunt van *street credibility*. Intussen heeft het merk samengewerkt met de meest uiteenlopende kunstenaars en designers, van Raf Simons tot Amy Winehouse. Ook vandaag wordt het merk nog gezien als symbool van *British cool*.



€ 100



€ 100



TEN HUIZE UNIMOG

In Tübingen, Duitsland, stond een architect voor een grote uitdaging: bouw een woning annex garage voor een man die zelfs 's nachts niet van zijn Unimog gescheiden wil worden.

TEKST: CAROLINE BAFORT # FOTO'S: SEBASTIAN BERGER, MICHAEL SCHNABEL

Architect Fabian Evers zal even in zijn haar gekrabd hebben toen hij zijn nieuwe opdracht kreeg: bouw een aantrekkelijke woning met werkplaats op een klein perceel grond aan een drukke verkeersader, te midden van hoog- en laagbouw van allerlei allooi. Het beschikbare budget was relatief bescheiden: 170.000 euro. De werkplaats moest bovendien groot genoeg zijn om een Unimog (een uit de kluiten gewassen cultuurvoertuig van Mercedes-Benz) in onder te brengen. De oplossing was uiteindelijk simpel: Evers besloot te gaan stapelen. De gelijkvloerse verdieping werd volledig gewijd aan garage- en werkruimte; daarbovenop werden de woonvertrekken ingericht.





BLACK BOX REVELATION

Beneden werd de garage, een open ruimte van 120 m², voorzien van wanden van lichtdoorlatend polycarbonaat. Op die manier kan de eigenaar overdag ongestoord werken in zijn werkplaats; bij gefilterd natuurlijk licht, zonder te moeten kijken op de weinig vrolijk makende straat en zonder gehinderd te worden door nieuwsgierige blikken. Bij valavond, wanneer de binnenverlichting aangaat, verandert de werkplaats van buitenaf in een *light box* die sfeer brengt in de hele buurt.

Bovenop dat semitransparante volume kwamen de leefruimtes. Voor dit gedeelte koos Evers een zwarte, opake gevelbekleding die de bovenbouw het uitzicht geeft van een *black box* en mooi contrasteert met de lichte benedenverdieping. De ramen en het genereuze, afgeschermd terras kregen een door-

dachte oriëntering naar het zuiden en naar het landschap achter de woning, weg van de drukke straat. De trap, die aan de buitengevel is vastgemaakt, leidt eerst naar het terras. Dat geeft toegang tot een eenvoudige open leef- en eetruimte, en verder tot de badkamer en slaapkamer. De wanden werden bekleed met osb-platen, een goedkoop materiaal dat voor een lichte, levendige uitstraling zorgt. Verwarming gebeurt met een houtkachel.

Architect Evers is tevreden met het resultaat: 'Het was een hele uitdaging om op zo'n moeilijk perceel en met zo'n klein budget een originele woning te bouwen, maar door de combinatie met de garage had het tegelijk veel potentieel. Dankzij ons pragmatische en uitgepuurde concept heeft de woning meer weg van een praktisch boerderijhuis dan van een klassieke residentie.' ■

‘DE OPLOSSING WAS SIMPEL: STAPELEN’

‘AUTO’S ZIJN MIJN ZIEKTE’

Op de drempel van zijn pensioen kreeg de peetvader van de Belgische autodesigners Luc Landuyt (65) de Henry Van De Velde-prijs voor zijn carrière. Een leven dat hij zich niet mooier had kunnen dromen: continu aan auto's denken en voortdurend verhuizen. 'Ik heb me geen dag verveeld.' TEKST: BERT VOETS

Voor de generatie internationaal bewierookte Belgische autodesigners zoals Luc Donckerwolke, Dirk Van Braeckel en Steven Crijns was hij een lichtend voorbeeld, maar zelf heeft Luc Landuyt zijn pionierschap altijd straal ontkend. 'In onze vooroorlogse auto-industrie vind je zowat tachtig merken en carrosseriebouwers, zoals Vandenplas en D'Ieteren, met een resem erg mooie auto's: die werden ook ontworpen', luidt zijn verklaring. Van de naoorlogse generatie was hij wellicht wel de eerste Belg, erkent hij. Toch bleef Landuyt altijd in de schaduw. 'Ik heb misschien een eigenaardig karakter. Asociaal is te sterk uitgedrukt, maar designen was het enige wat ik wilde; poseren met mijn ontwerpen vind ik maar niets.' Ooit liet hij optekenen dat 'auto' zijn eerste woordje was. Hij wist al heel vroeg dat hij autodesigner wilde worden. Maar dat willen veel jongens ... 'Ik wilde het héél graag. In de jaren 50 reden er nog veel heel mooie, vooroorlogse auto's rond en als kleine jongen zat ik op mijn knieën mateloos geïntrigeerd naar wielen en spatborden te turen. Het was een ontzettend sterke droom, een doel dat ik levendig hield.'

DOKTER OF DESIGNER?

Maar in de jaren 70 vormde autodesign een piepklein, gesloten wereldje. 'De gamma's waren klein en de constructeurs weinig internationaal georganiseerd. Omdat mijn ouders dat wilden, heb ik een paar jaar geneeskunde gestu-



Bij BMW Technik, in een model voor het interieur van de volgende 7-serie (1989).

deerd. Tot ik in Antwerpen een nieuwe cursus industrieel design ontdekte. We waren er met een zevental studenten. Vervolgens stelde ik me kandidaat in het befaamde Royal College of Art (RCA) in Londen. Eerst zocht ik contact met Renault, voor sponsoring. Ik verwachtte dat het aartsmoeilijk zou zijn om de bij Citroën legendarisch geworden design-chef Robert Opron te spreken, maar de secretaresse aan de lijn zei: 'Je vous le passe.' Zo simpel was het. Ik was al 27 en toen ik in Parijs mijn tekeningen ging tonen, vroeg Opron of ik echt nog nooit gewerkt had of stage had gelopen. Dan kon ik beter een ander beroep kiezen, meende hij. Als ik Frans was

geweest of in Frankrijk school had gelopen, hadden we nog kunnen praten (*lacht*).

Uiteindelijk mocht ik tóch binnen op het RCA, als eerste student zonder sponsoring van een constructeur. Na onze *degree show* voor alle grote namen uit het wereldje kreeg ik vijf aanbiedingen. Ik koos de best betaalde.'

We schrijven 1979. Landuyt begint bij Ford in Keulen, waar hij op de klassieke leest werkt: met pen, papier en handgemaakte kleimodellen. In 1985 belt Harm Lagaay van BMW - later Porsche. 'Hij nam me op in zijn denktank BMW Technik, een kleine groep die bezig was met nieuwe autoconcepten, technologieën en organi-

Landuyts eerste project aan het Royal College of Art in Londen, waar hij als eerste Belg het diploma 'MDes RCA Automotive Design' behaalde: een elektrisch wagentje voor gemeente- en stadsdiensten.



Een van de eerste tekeningen aan het RCA: een *mid-engined* Corvette.

satiestructuren zoals *project management*. Ik heb er zeven jaar in een speelpark vertoefd en deed er dingen die nergens anders konden. Het eerste project was de Z1, een oefening in samenwerken: van *scratch* naar een productierijpe sportwagen. Aanvankelijk zou hij nooit geproduceerd worden maar uiteindelijk werden er in een speciaal atelier 8.000 exemplaren van gebouwd.' Het geldt als zijn hoogtepunt. 'Maar een ontwerp is nooit individueel. Ik ben altijd sceptisch als iemand zegt dat hij een auto heeft getekend.'

KONING IN JAPAN

In 1992 trok Patrick Le Quément aan z'n mouw. 'Ik was 44 en de tijd was rijp om Duitsland te verlaten - mijn vrouw is Française. We zijn 27 of 28 keer verhuisd: ik doe dat graag,' lacht hij. 'Aanvankelijk was ik vaak in Zweden. De *joint venture* tussen Renault en Volvo werd uiteindelijk geen alliantie, maar daaruit zijn wel de Laguna II, Vel Satis en Espace IV ontstaan. En toen Renault Nissan redde, trok ik mee naar Japan. Ik leidde er de Advanced Design Studio die Nissan jonger en chiquer moest maken. Later werd ik de rechterhand van *chief designer* Shiro Nakamura. Van 1999 tot 2002 heb ik er een fantastische tijd beleefd. De zogenaamde Gaijin-bonus maakt Japan tot een droomland: buitenlanders worden er als koningen behandeld. Alles is er ontzettend gemakkelijk, behalve de taal - al had ikzelf 24 uur op 24 een verstaalter ter beschikking.'

Terug in Parijs werd Luc Landuyt designdirecteur voor de kleine Renaults, en in 2007 voor de grote, met als slotakkoord de Espace die volgend jaar verschijnt. Maar hij tekent liever kleintjes. 'Ik rijd ook liever met kleine, gezellige auto's. Mijn natuurlijke maat is een 2+2 *coupé* zoals de oude Lancia Giulia of Giulietta. Kleine auto's tekenen is ook moeilijker. Lijnen laten vloeien, oppervlak-

tes ontwikkelen, details uitwerken, het budget respecteren: de uitdaging is veel groter.'

In 2011 volgde wat hij de bekroning noemt: Renaults Laboratoire Coöperatif d'Innovation, waar onder meer de kleine elektrische voertuigen van de toekomst zoals de Twizy worden bedacht. 'Back to the roots! Het was zoals bij BMW: een kleine, multidisciplinaire groep die over álles nadenkt. Om een prototype te bouwen heb ik toen ook acht maanden in Turijn gewerkt. Daar maakte ik de Italiaanse meesters in automobiël-design, die ik als jonge kerel bewonderde, van nabij mee - met wat vertraging, dus. Wonderlijk hoe zij nog carrosserieën met de hand modelleren en bouwen. Hun probleem is de integratie van moderne ontwerptechnologieën.'



Luc Landuyt werkt aan een model van de Z1 bij BMW Technik (1986).

CIRCUITMONSTER BOUWEN

'De job is veranderd, tot in z'n essentie. Er bestaan nog bedrijven die handmatig werken en zelfs *tape drawings* maken - tekeningen in reële grootte met kleefbanden om mooie lijnen te genereren - maar doorgaans gebeurt alles direct op grote schermen. Dat gaat veel sneller. Elke lijn zie je en van elke slechte lijn maak je een prachtig vloeiend, aerodynamisch gestrekt exemplaar. Nu zijn sommigen op papier waardeeloos als tekenaar, maar op het scherm realiseren

ze fantastische resultaten. En vóór het model fysiek bestaat, bouwen we een virtueel 3D-model dat we in alle mogelijke richtingen *stretchen* en in filmpjes zetten, binnen het bestaande verkeer. Ideeën moeten natuurlijk blijven komen en kennis van *engineering* en productieprocessen blijft een vereiste, om te weten of je idee kan gemaakt worden maar het eerste deel, de pure conceptie, is totaal veranderd. Autodesign is ook niet langer iets om de wereld te verbeteren maar een *marketingtool*. De regel is voorname-lijk: *form follows fashion*.

Maar ik heb me geen dag verveeld. Elke dag dacht ik aan auto's, 35 jaar lang, ook tijdens vakanties. De auto die buitenrolde, vond ik niet het belangrijkste. Wel het tekenen, ontwikkelen, teams leiden. Het meeste plezier haalde ik uit de mensen waarmee ik werkte. En uit moeilijke projecten zoals Twingo II: de eerste had meer karakter, de tweede haalde betere productiecijfers - en daaraan moet je het succes afmeten.

Mislukkingen? Alle dagen. Als designer doe je veel werk dat tot niks leidt. Je moet dat niet als mislukkingen zien, maar als indicaties dat het altijd beter kan. En het ene idee leidt naar het andere, het gaat almaar door, als een *perpetuum mobile*.'

Landuyt houdt ook van vooroorlogse motorfietsen, waarmee hij nu intens bezig zal zijn. En van vulpen- en schrijven. Maar hij wil ook nog een circuitmonstertje bouwen. Want niets overtreft auto's. 'Wellicht is het de lokroep van snelheid, samen met het feit dat het zulke speciale, prachtige objecten waren toen ik kind was. Het is een ziekte. Domheid, mis-schien. Een passie die zichzelf onderhoudt. Als je me een jaar lang zou verbieden naar auto's te kijken zou ze misschien verminderen, maar die oefening heb ik nooit gemaakt.'



Van 2002 tot 2008 leidde Landuyt het team voor kleine wagens bij Renault. Hier een studie gebaseerd op de Twingo voor een 4x4-variant die er nooit kwam.



Laguna II, tussen 1996 en 1998 bij Renault ontworpen. (Tekening door Okazaki, designer bij Renault-Nissan in Japan.)

SCHILDER OP ROADTRIP

Hij schildert snelwegen, tankstations, asfalt en remsporen. Zijn verzameld werk leest als een roadmovie à la Tarantino. Zijn tentoonstellingen vernoemt hij naar bochten en vangrails. En zijn verborgen passie zijn vintage wagens. Redenen genoeg voor een atelierbezoek bij Koen van den Broek, een van de meest succesvolle kunstenaars van België.

TEKST: THUIS DEMEULEMEESTER # FOTO'S: BIEKE CLAESSENS

Ik ben een paar keer serieus geslipt, toen ik naar hier kwam gereden', lacht Koen van den Broek, als hij zijn *seventies*-Mustang in zijn atelier parkeert. Netjes tussen een nieuwe reeks abstracte schilderijen, bedoeld voor zijn galerie in Keulen. 'Mijn Amerikaanse *muscle car* is duidelijk niet gemaakt voor de Belgische wegen. En al zeker niet in het voorjaar. Er zit een 6 liter-motor onder de kap. Als je even plankgas geeft, vermindert je grip op de weg meteen. In de zomer is dat geen probleem, maar als de straat nat ligt, glijd je gemakkelijk door. Het is een prachtige wagen, maar veel kilometers rijd ik er niet mee. Uit tijdgebrek, vrees ik. Ik moet nu al aan een van mijn vier assistenten vragen of ze hem naar de garage kunnen brengen', lacht Koen van den Broek (41). Een echte autoverzamelaar wil hij zichzelf niet noemen, wel een gepassioneerde autofan met een bescheiden collectie. En met leuke auto-weetjes. 'Wist je dat deze Mustang gebruikt is bij de grootste continuïteitsfout uit de filmgeschiedenis?' vertelt hij. 'In *Diamonds Are Forever* doet James Bond een legendarische auto-achtereenvolging in de straten van Los Angeles. Plots draait Sean Connery een smal steegje in, op zijn twee rechterwielen. Als het camerastandpunt verandert, rijdt hij op zijn twee linkerwielen het straatje uit.'

INSPIRATIE VAN DE STRAAT

Meteen zijn de twee grote inspiratiebronnen van de kunstenaar ter sprake gekomen: auto's en film. In zijn nieuwe atelier in Merksem - ontworpen door het Gentse bureau Havan-a - is plaats voor beide. Dé blikvanger is een mooie cinemazaal met

wanden van berkenfineer. 'Eerst wilden we hout van eiken die langs steenwegen groeiden. Door het veelvuldige snoeien krijgt dat hout een bizar patroon. Tot we in Washington een indiaan vonden die lappen berkenschors droogt en op panelen plakt. Daarmee is de muur van mijn cinemazaal nu bekleed. De ruimte heeft een hoog David Lynch-gehalte, al zeg ik het zelf. Helaas heb ik sinds de verbouwing van het atelier, nu een jaar geleden, nog maar weinig films bekeken in mijn privébioscoop. Ik ben continu bezig geweest met vijf grote galerie-tentoonstellingen, in Londen, New York, Brussel, Seoel en Keulen.'

Die tentoonstellingen doopte de kunstenaar toepasselijk *Chicane*, *Yaw*, *Armco*, *Apex* en *Zylon*: allemaal termen uit de racewereld. 'Als je naar *Top Gear* kijkt, ken je die woorden zeker', lacht hij. 'Een *chicane* is een vertragingsbocht; *yaw* is de naam voor een asfaltophoping als een auto vertrekt. *Armco* is Formule 1-terminologie voor een vangrail. *Apex* is een manier om een bocht af te snijden. En *zylon* is het brandwerende materiaal waaruit racehelmen zijn gemaakt.' Ook in de titels van zijn schilderijen - *Pitstop*, *Speed*, *Runway*, *Curbs & Cracks* en *From Here to the West and Back* - verwijst hij naar zijn grootste inspiratiebron: de straat.

NON-LOCATIES FOTOGRAFEREN

Hoewel Koen van den Broek bezwaarlijk een *street artist* kan genoemd worden, is zijn oeuvre toch opgevat als een soort *roadmovie*. Hij schildert al heel zijn leven wegen, bruggen, circuits en stoep-randen. Meestal op basis van foto's die hij onderweg maakt op allerlei *roadtrips* doorheen de ■





States, Europa, Japan en Latijns-Amerika. ‘Veel kunstenaars zijn geobsedeerd door wegen en straten’, zegt hij. ‘Denk maar aan Paul Delvaux, René Magritte of Piet Mondriaan met zijn *Broadway Boogie Woogie*, een abstract stratenplan van New York. Mijn fascinatie voor wegen en racen startte tijdens mijn - nooit afgemaakte - opleiding als architect. Ik raakte vooral gefascineerd door de architectuur in het landschap en de natuur. Na mijn studies aan het HISK in Antwerpen ondernam ik een *roadtrip* doorheen Amerika, een continent dat me al lang fascineert. Wat ik kende uit *roadmovies* van Quentin Tarantino en David Lynch zag ik daar in het echt. Op mijn doortocht in Death Valley besefte ik dat ik kunstenaar wilde worden. ‘Onderweg zijn’ is voor mij nog steeds een beslissend moment, omdat er dan onbestemde dingen gebeuren.

Twee jaar geleden maakte ik een *roadtrip* doorheen Colorado, Wyoming en Nebraska. Dan kan ik enorm genieten van het uitgestrekte, desolate en dreigende landschap. Mensen kom je er nauwelijks tegen. En als je voor 7 u ’s avonds niet ergens gegeten hebt, ga je met honger naar bed. Op zulke non-momenten fotografeer ik altijd non-plekken. Zoals de scheuren in het asfalt, motels, een tankstation, een afbrokkelende stoeprand. Elementen waar je normaal aan voorbijloopt omdat je onderweg bent naar ergens anders.’

Voor van den Broek fungeren zijn foto’s als een soort schetsboek: het zijn voorstudies voor zijn (semi)abstracte schilderijen. Soms is de link met de originele foto duidelijk, soms net heel vaag. ‘De jongste twee jaar kom ik steeds losser van de straat.

Ik begin mijn ouder werk te *remixen*: ik herwerk bestaande schilderijen tot nieuwe composities. De nieuwe werken zijn abstracter en radicaler dan mijn vroegere doeken. Ik *sample* mijn eigen werk, omdat het moet blijven evolueren. Te veel in herhaling vallen is een valkuil waar veel kunstenaars in trappen. Ik wil juist mijn scherpste en focus behouden.’

RIJZENDE ARTISTIEKE STER

Dat lijkt wel te lukken, want de carrière van Koen van den Broek is op topsnelheid aan het geraken. Hij is nu vertegenwoordigd door grote galeries met internationale allure, zoals Friedman Benda in New York, Greta Meert in Brussel en Marlborough Contemporary in Londen. Zij zorgen ervoor dat zijn werk te koop wordt aangeboden in hun galeries én op topbeurzen voor hedendaagse kunst. Dat de Londense galerie White Cube hem niet meer ondersteunt, lijkt hem weinig te deren. Want dankzij Marlborough hangen van den Broeks schilderijen zelfs op klassieke kunst- en antiekbeurzen als TEFAF en Biënnale des Antiquaires. ‘Marlborough is de galerie die 20ste eeuwse meesters als Mark Rothko, Francis Bacon en Lucian Freud groot heeft gemaakt,’ weet van den Broek. ‘Toen de directeur Andrew Renton me contacteerde om te exposeren in zijn nieuwe galerie Marlborough Contemporary, was ik meteen enthousiast. Nooit vergeet ik zijn woorden: *I made Francis Bacon, I wanna do it one more time.*’

De galerieshows volgen elkaar in een hoog tempo op. En de belangstelling komt uit alle hoeken van de wereld. ‘Toen ik in Seoel was voor mijn





laatste tentoonstelling, werd ik als een rockster ontvangen. Limousine, persconferenties, diners, interviews: mijn doeken liggen er duidelijk in de smaak. Grote (privé)musea én kunstverzamelaars kopen er momenteel mijn werken. Een beroemde Koreaanse architect heeft voor mij zelfs een enorme atelierwoning ontworpen. Sinds februari zijn de bouwwerken gestart.'

Waarom hij dan niet naar Korea verhuist? Of beter nog, naar de States, aangezien zijn beeldtaal nog het meeste verwant is met dat van de abstract expressionisten genre Clyfford Still, Robert Motherwell en Mark Rothko? 'Ik heb een tijd een atelier in Los Angeles gehad, maar dat werkte contraproductief. In 2011 huurde ik een periode een loft in Brooklyn, New York. Ik besepte er dat ik nog steeds mijn beste werk maak in mijn atelier in Merksem. Maar je vraag is terecht, want ik heb veel gemeen met die Amerikaanse modernisten. Vooral omdat mijn werk ook nooit politiek of maatschappelijk geëngageerd is. Ik wil geen tijdgebonden kunst maken. Alle anekdotes, details, actualiteit of politiek gum ik weg op mijn doeken,

zodat ze op zichzelf kunnen staan. Zo heeft mijn kunst eeuwigheidswaarde.'

TOEKOMST: MECHELEN & KNOKKE

Ook 2014 en 2015 beloven drukke jaren te worden voor de schilder uit Bornem. Er staan enkele belangrijke tentoonstellingen en publicaties op til. En momenteel bereidt van den Broek ook enkele monumentale werken voor, die bedoeld zijn voor de publieke ruimte. In Mechelen mag hij twee immense gevelkunstwerken ontwerpen voor een nieuwbouwoorlogshuis. '200 meter lang en 30 meter hoog worden de werken. Kunst met kathedraal-allures noem ik dat', lacht hij. 'Eind volgend jaar start ook mijn project in Knokke. Op het Wielingenplein mag ik een gigantische mozaïek aanleggen met gekleurde betontegels. Het wordt een trechtervormige snelheidslijn, die heel smal begint en breed uitwaaiert op de Zeedijk. Als een stoeprand in de richting van de zee.' Wordt ongetwijfeld vervolgd. ■

www.koenvandenbroek.org

‘IK WIL GEEN TIJDGEBONDEN KUNST MAKEN, WEL WERK MET EEUWIGHEIDSWAARDE’

Art Brussels, 25 - 27 april
 Voor Koen van den Broeks werk kunt u tijdens Art Brussels terecht bij Galerie Greta Meert.
www.artbrussels.com
www.galeriegretameert.com

HEEN EN TERUG

Niemand nieuwsgieriger dan Agnes, zeker als het om eten en drinken gaat. Dagelijks leert ze nog bij en omdat ze graag alles met u deelt, ontdekt u zelf ook nog een en ander.

SLINGEREN TUSSEN KEUKEN EN MODE

Zes jaar geleden sloot Gérald Watelet zijn modehuis. De Belg die prinsessen en Franse *premières dames* kleepte, is vandaag de razend populaire tv-kok op de RTBF. Amper 17 stond hij al in de zaal van het (toen driesterren)restaurant Villa Lorraine. De liefde en het lot deden hem belanden in de mode en hij veroverde een plaatsje in de wereld van de Franse *haute couture*.

Aan die droom kwam een einde en een tijd geleden werd Watelet een van de presentatoren van *Sans chichis*, een lifestyleprogramma op RTBF. Zijn kooktips bleken het meest bekeken item en daaruit groeide *Un jour un chef*, waarin Watelet dagelijks eenvoudige gerechten klaarmaakt; noem hem de tegenhanger van Jeroen Meus. Vandaag heeft Watelet al zijn eigen kookboeken, voor binnenkort plant hij een lijn van basisproducten, en dromen doet hij van een 'Maison Gérald Watelet' waar nu niet langer kant en broderie, maar de beste oliën, confituren en pasta verkocht worden.



VAN DESIGN NAAR CHOCOLADE EN TERUG

Ik heb een boon voor Charles Kaisin. De Brusselse designer staat bekend om zijn vrolijke, soms redelijk absurde ontwerpen, zoals zijn 'bomentafel' waar je aanschuift en je je terstond Alice in Wonderland waant. Kaisin heeft al een paar mooie coproducties gedaan met Belgische firma's, zoals Delvaux (handtas) en Val Saint-Lambert (vaas en glazen). Maar hij is ook beste maatjes met chocolatier en smaak-avantgardist Pierre Marcolini. Samen ontwikkelden ze in 2007 een reeks bonbons voor de 30ste verjaardag van het Centre Pompidou in Parijs. De vriendschap bleef en in 2011 tekende Kaisin voor Marcolini een paashaas met lange oren. Die komt dit jaar terug. Je moet echt geen kind zijn om een (cacao)boon te hebben voor de vrolijke haas met zijn frambozenhart.



DOE MAAR GEWOON

Ooit at ik met Pierre Wynants *pistolets* met *gekapt* op de Brusselse vroegmarkt. Want wat eten topchefs graag als ze hun schort hebben uitgetrokken? Wie het hun vraagt, hoort in 9 van de 10 keer: een goede *américain*, *à la minute* klaargemaakt, van topkwaliteit. Ze zijn niet de enigen die er zo over denken ...

Een van de opvallendste trends van het voorbije jaar is de opkomst van gewone ingrediënten of gerechten. Makreel en buikspek vervangen tarbot en filet, raapstelen en zandwortel vervangen de nuffige pakketjes fijne boontjes.

Het gaat verder: in New York opende na een *potato only* nu ook een *bacon only* restaurant. Hier bij ons schieten de betere burger tenten als paddenstoelen uit de grond, Ellis Burger voorop. Ze werken met uitstekend vlees, en vaak reikt de drankenkaart verder dan cola en icetea. Een originele nieuwkomer is de Pistolet Original in Brussel. Vlak bij de Zavel kun je sinds enkele maanden genieten van zo'n ouderwetse, krokante *pistolet* met een gleufje in het midden. Ze worden gebakken door artisanale bakker Yves Guns en het vlees wordt geleverd door de inmiddels wereldberoemde Hendrik Dierendonck (foto).





WYNANTS NAAR NEW YORK

Chef-kok Pierre Wynants mag dan in zijn *Comme chez soi* de teugels doorgegeven hebben aan dochter Laurence en schoonzoon Lionel Rigolet, op zijn lauweren rusten doet hij niet. Nadat hij op zijn 74ste de wedstrijd *Ster van de Belgische keuken* uit de grond stampte om Belgische producten in de kijker te zetten, en hij in het Franse Tours een eredoctoraat kreeg aan de Universit  François Rabelais, maakte hij eind januari zijn plannen bekend voor één, of misschien wel meerdere restaurants in New York. Het was de Belgische horeca-ondernemer Yves Jadot die hem contacteerde met de vraag om mee na te denken over de kaart in zijn restaurantketen *Petite Abeille*. Die opent nu zijn vierde vestiging in New York, vlak bij Wall Street. *Petite Abeille* zal zoals voorheen Belgische klassiekers serveren, maar wat moderner. Daar weet Wynants alles van, en terwijl hij zich van zijn *consultancy* kwijt, zoekt hij samen met Jadot naar een geschikte plek om een *Brasserie Wynants* te openen. Ook in New York zal schoonzoon Rigolet aan zijn zijde staan. Benieuwd of hij er *pistolets* met *gekapt* op de kaart zal zetten ...

WHAT'S IN A NAME?

Ook op een ander niveau is het opvallend te zien hoe de doe-maar-gewoon-beweging zich doorzet in de restaurantwereld. Restaurants

met een beetje ambitie bedachten zich vroeger met namen die de *standing* van de zaak moesten uitstralen. Vaak was het iets met 'Villa', 'Kasteel' of 'Hof' in de naam. En omdat de norm van de gastronomie werd afgemeten aan Frankrijk, waren die namen heel vaak Frans. Denk aan *La Rade* en *La P rouse* in Antwerpen, *Au Vigneron* in Oostende, *Le Coeur Volant* in De Haan. Het was de keuken voor meneer *doktoer* en meneer de notaris, en de bediening gebeurde door in het zwart geklede obers.

De jonge wolven van vandaag focussen echter op de keuken, niet op het decor, ze brengen zelf de gerechten op tafel en die losse sfeer willen ze ook in de naam laten doorklinken. In Kopenhagen behoren *Kadeau* en *Geranium* tot de nieuwe top, in Gent opende Olly Ceulenaere zijn restaurant *Publiek*, waar eerder al een andere *Flemish foodie* zich vestigde met de naam *JEF*. Kobe Desramauts noemt zijn nieuwe bakkerij *Superette*, Antwerpen heeft *De Veranda*, Gent *De Vitrine*, en in Kortrijk voel je al de Franse grens naderen, daar opent Mathias Speybroeck (ex *Vitrine*) nu *Va et Vient*, om duidelijk te maken dat de drempel laag is. Het toppunt vinden we in Lille, Noord-Frankrijk, waar Florent Ladeyn, de winnaar van *Top Chef*, een restaurant opende met de naam *Bloempot*.



CHEFS OP TOURNEE

Vroeger waren chefs met geen stokken uit hun keuken te krijgen, nu reizen ze als popsterren de wereld rond. Er zijn de *MAD foodcamps*, de *Omnivore happenings* en ook nog het *Gelinaz-festival* waarbij een bataljon jonge chefs kookt in Gent. Aan die workshops en foodfestivals houden de chefs vaak vriendschappen over, en zo mochten we in Antwerpen aanschuiven bij *Dario Puglia* (*Gigi el Bullo*) toen hij zijn Parijse collega-Italiaan *Passerini* van restaurant *Rino* ontving voor een avondje 'koken met vier handen'. Een memorabele avond die om zeven uur begon en omstreeks half twee eindigde. De twee leefden zich volledig uit en creëerden o.a. varkenssnuet met zilveruitjes en perenmoes onder een laagje bladgoud, ravioli met zee-ezel, gerookte paling met gebrande ui, en *tripes* met zeekat en zwarte kool. Niet voor viesneuzen! ■



CULINAIRE PITSTOPS

Een ongeval op de Brusselse ring ... Werken in de Kennedy-tunnel ... Blokrijden richting kust ... Het is altijd wel ergens file. Maar dat is geen reden tot wanhopen. Want waarom zou u nagelbijtend aanschuiven als u niet ver van de afrit iets kunt gaan eten en drinken? Een selectie van 10 bistro's en brasserieën die een tussenstop meer dan waard zijn. TEKST: AGNES GOYVAERTS

BRASSERIE BLVD E40

Net buiten Gent, nabij de E40, namen Sam D'Huyvetter en Thomas Schmidt een uitgelopen hoekhuis onder handen. Ze herschiepen het tot een aantrekkelijke, hedendaagse brasserie waar gemakkelijk 70 mensen kunnen zitten. U kunt kiezen tussen hoge of lage tafels, of een kruk aan de lange bar die uitzicht biedt op de keuken. In de zomer kunt u ook op het terras plaatsnemen. Op het menu staan de bekende klassiekers, maar aangepast aan de moderne tijd: kabeljauw met spinazie, *fish & chips* met krokante aardappel en zilveruitjes, cannelloni van courgette of tagliolini met koningskrab. Elke dag is er een lunch voor 16 euro, of een *businesslunch* voor 30 euro.



Brasserie Blvd, Kortrijksesteenweg 175, 9830 Sint-Martens-Latem. 09 279 12 00. www.blvd.be

BRASSERIE WOUTER E19

Eerst was er bij de Havenweg en de E19 ten noorden van Antwerpen het sterrenrestaurant De Koopvaardij. Chef Wouter Van Tichelen wilde het liever wat huiselijker en opende in hetzelfde mooie pand zijn Brasserie Wouter. Het resultaat is een combinatie van comfort en *comfort food*. Op het menu o.a. huisgemaakte paté van polderhaas, pompoensoep met schuim van gerookt spek, kroketjes van Westmalletrappistenkaas, de *Big Burger* van Brasserie Wouter, kabeljauwfilet met clementines en frietjes van kikkererwten, gegrilde pladijs met prei en hazelnootboter, verloren brood met compote van herfstfruit, in huis gemaakte 'fris-co' met nootjes en melkchocolade. Elke zondag is er een driegangenlunch met gebraad.



Brasserie Wouter, Hoogeind 96, 2940 Stabroek. 03 297 60 25. www.brasseriewouter.be

LE BISTROT D'À COTÉ E313/E314

Vlak bij het klaverblad van Lummen ligt een gemeedelijke, Frans aandoende bistro. Geert Vandenhove is niet de eerste sterrenkok die de deur opende voor een breder publiek met, in dit geval, een bistro. Hij had al zijn gastronomische restaurant Prêt-à-Gôûter in Bolderberg, nu serveert zoon Bart à côté ook nostalgische schotels uit de Vlaamse keuken.

Le Bistrot huist in hetzelfde oude langgerekte gebouw als het sterrenrestaurant, maar heeft een apart telefoonnummer en een andere menukaart. Seizoensproducten staan voorop en het aanbod heeft oog voor huisbereide Vlaamse schotels uit grootmoeders keuken, zoals entrecote, rundstartaar en mosselen. Tot de specialiteiten behoren oesters van Gillardeau, terrine van Bekegemse eendenlever, stoofpotje van varkenswangen met huisgemaakte pickles en wortelstampot. Het interieur komt helemaal tegemoet aan de sfeer van een Franse bistro, met geëmailleerde platen en foto's van wielrenners.



Le Bistrot d'à côté, St-Jobstraat 83, 3550 Heusden-Zolder. 011 42 95 76. www.lebistrot-dacote.be

DE LAET & VAN HAVER E19

Eerst was er een slagerij. Daar kwam een degustatieruimte bij en het adres werd snel bekend bij alle carnivoren. Slager Luc De Laet specialiseerde zich in *dry aged* vlees van hoge kwaliteit. Hoewel het restaurant in verbinding staat met de open keuken en de aansluiting naar de slagerij en winkelruimte, is toch gekozen voor een huiselijk gezellige inrichting. Chef-kok is Frank Hermes, die een stevig parcours heeft afgelegd o.a. in 't Forno van Geert Segers en een ander vleeswalhalla, De kleine Zavel. Op de kaart onder meer *shepherd's pie* (lamsgehakt en puree), parelhoen met truffel, varkenswang van Duroc of kalfszwezerik met paddenstoelen. Daarnaast natuurlijk het breedste gamma steaks van verschillende runderrassen en mocht er toch een niet-vleeseter mee aan tafel schuiven, dan kan die zich troosten met een garnaalkroket of een stukje zalm.



De Laet & Van Haver, Kapelstraat 102, 2540 Hove. 03 455 63 71. www.delael-vanhaver.com

ELCKERLIJ E34

Tussen Antwerpen en Knokke durft het in de zomer wel eens druk zijn. Vergeet de mondaine kust en het drukke stadsleven en verlaat de snelweg. Te midden van uitgestrekte velden ligt restaurant Elckerlijc. Eigenaar en chef-kok Peter De Clercq is de koning van de barbecue en behaalde met zijn team al talloze prijzen en diploma's. In restaurant Elckerlijc serveert hij meer dan 20 runderrassen afkomstig van top-slager Hendrik Dierendonck uit Sint-Idesbald en Van Landschoot uit Adegem. Peter is veel meer dan enkel een vleeskok. Hij serveert ook

groenten, fruit en kruiden. De kippen, varkens en lammeren zijn van eigen kweek en hij past uitzonderlijke technieken toe bij al zijn bereidingen. Er is een prachtig zomers terras en de kok denkt ook aan zijn jongste klanten met speciale kindergerechten.



Grillrestaurant Elckerlijc, Kraailokerkweg 17, 9990 Maldegem. 050 71 52 63.
www.peterdeclercq.be

ALBATROS E40

Een uitstekende ligging dicht bij de E40, een ruime parking en een groot zonneterras: dat zijn de eerste troeven van restaurant Albatros. In een modern, licht kader worden Frans-Belgische specialiteiten geserveerd, al dan niet in een menu. De specialiteit waarvoor Albatros in de wijde omgeving bekendstaat, is de rivierpaling. In 't groen, natuurlijk, of op andere manieren bereid. Op de kaart o.a. tomaat met Noordzee-garnalen, kikkerbilden in lookboter, *Pomme Ostendaise* met Isigny-room. Er is een breed aanbod van wijnen per glas, geselecteerd door de vrouw van de kok, die sommelier is.



Albatros, Geraardsbergsesteenweg 15, 9320 Erembodegem. 053 83 00 78.
www.restoalbatros.be

DE HEEREN VAN LIEDEKERCKE E40

De Heeren van Liedekercke staat voor het tweede jaar op rij op nummer 1 als beste bierrestaurant ter wereld. Michelin herbevestigde zijn Bib Gourmand voor 2014. Op de website waarschuwt de eigenaar zijn klanten: 'Wij zijn géén *fastfood*-keten waar enkel blikjes opengedraaid worden en alles op voorhand gereedgemaakt is.' Wat u er eet, kan eenvoudig zijn - zoals de belegde broodjes gezond en smos van meergranenbrood, krokantjes met Orvalkaas of met Camembert

en appeltjes - maar is altijd vers bereid. Voor de grotere honger zijn er pastagerechten, royale vleesbrochettes, *le vrai stoemp Bruxellois* of drie bereidingen van eend. Altijd met een glas bier.



De Heeren van Liedekercke, Kasteelstraat 33, 9470 Denderleeuw. 053 68 08 88.
www.heerenvanliedekercke.be

TÊTE PRESSÉE E40

Samen eten aan een lange tafel, in een open keuken, met uw neus op de actie. Pieter Lonneville opende zijn 'eettafel' annex eetwinkel net buiten Brugge, bij de E40. U moet er de stad niet voor binnenrijden. 'Tête Pressée is een bewuste keuken', zegt Lonneville, 'het is herkenbare gastronomie, lekker authentiek, een beetje bruut maar eerlijk tot op het bot.' Samen zitten en gezelligheid primeren terwijl u kijkt hoe de chefs werken met artisanale kwaliteitsproducten. De keuken is inventief, met op het menu o.a. originele creaties als open lasagne van gekonfijte bosduif, pompoensoep met zeevat, kalfstong met gebakken schorseneren, aardpeer met linzen, olijven en romanesco. En natuurlijk: *tête pressée* en andere lekkere vleeswaren. 's Avonds is de eettafel alleen open voor groepen.



Tête Pressée, Koningin Astridlaan 100, 8200 Sint-Michiels Brugge. 0470 21 26 27.
www.tetepressee.be

ROOSENBERG E17

Dichter bij de E17 kan de zaak niet liggen maar Brasserie Roosenberg heeft nog andere troeven. Bruno De Wilde kwam er 22 jaar geleden in dienst als gastheer en kocht de zaak dit jaar samen met zijn vrouw Wendy. De brasserie staat, behalve voor haar indrukwekkende wijnkelder, bekend voor haar ervaren keukenbrigade die werkt met de beste seizoensgebonden producten.

Een sappig gegrild stuk *Holstein*, een smaakrijke *Rubia Galega* uit het zuiderse Galicië, maar ook seizoensgebonden specialiteiten als hopscheuten en asperges. Ovenvers brood en verse boter van Frankrijks beste *Laiterie Pascal Beillevaire* maken het plaatje af.

De nieuwe eigenaar kondigt ook een aantal nieuwigheden aan onder de noemer *Roosenberg Second Life*. Zo worden van nu af aan in de bar kleine hapjes geserveerd, waarvan het aanbod maandelijks zal wisselen. In de zaal boven is ruimte voor gezelschappen van 10 tot 44 personen, om privé en discreet te vergaderen/dineren. En voor de wijnliefhebbers: er zijn voldoende toppers te proeven, per glas of in halve flessen.



Brasserie Roosenberg, Patotterijstraat 1, 9250 Waasmunster. 03 722 06 00.
www.roosenberg.be

LES BRASSERIES GEORGES RO

Als je Brussel vanaf het zuiden nadert, kun je de voeten onder tafel steken aan de rand van het Ter Kamerenbos. Hier heeft Georges Neefs een mythe gecreëerd: Les Brasseries Georges. Neefs zelf heeft er intussen afscheid van genomen, maar de geest veranderde niet: een rumoerige gezelligheid, een grote zeevruchtenbank met exclusieve oesters en echte *écailler*, de frieten gebakken in runder- of in ganzenvet, Franse brasserieklassiekers en belle-epoquedecor met typische bistrobanken. Het grote terras wordt winter en zomer gebruikt want het kan worden verwarmd. Er is zelfs een apart verwarmd rokersteras voor sigarenliefhebbers. De auto? Geen zorg, er is een parkeerbediende die een plaatsje zoekt. ■



Les Brasseries Georges, Avenue Winston Churchill 259, 1180 Ukkel. 02 347 21 00.
www.brasseriesgeorges.be

Bill Viola
Grand Palais - Parijs
Nog tot 21 juli
www.grandpalais.fr

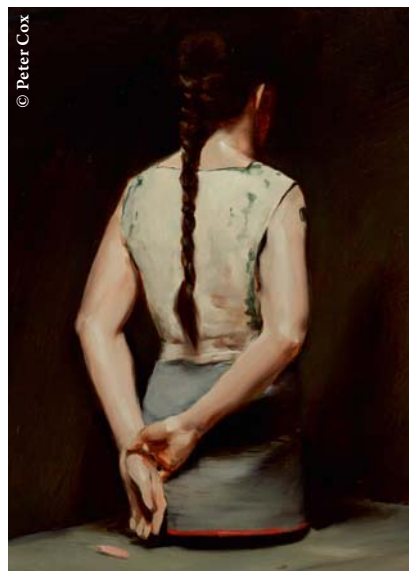
Digitale fresco's, bewegende sculpturen, monumentale video's: ze passeren allemaal de revue op de retrospectieve van Bill Viola in Grand Palais. De belangrijkste videast van de laatste 40 jaar speelt als geen ander met het medium en met de verhouding tussen tijd en ruimte. Zijn universele oeuvre verwijst naar thema's als leven en dood, aantrekken en afstoten, kijken en bekeken worden.



Félix Vallotton
Van Gogh Museum - Amsterdam
Nog tot 15 mei
www.vangoghmuseum.nl

Het Van Gogh Museum mag trots zijn: dit voorjaar strijkt de grote Vallotton-tentoonstelling vanuit Grand Palais neer in Amsterdam. Vallotton (1865 - 1925) behoorde tot de Franse kunstenaarsbeweging Les Nabis. Dat het nieuwe medium fotografie hem beïnvloedde, blijkt duidelijk uit zijn composities, kadreringen en scherpte-dieptetoepassingen.

Michaël Borremans: As sweet as it gets
Paleis voor Schone Kunsten - Brussel



Nog tot 3 augustus
www.bozar.be

2014 wordt hét jaar van Michaël Borremans. Na zijn soloshow bij galerie Zeno X presenteert Bozar momenteel zijn grote *midcareer* oevretentoonstelling. As *sweet as it gets* toont zowel schilderijen, tekeningen en grafiek als video's van de Gentse artiest. Brussel is de eerste stop in Borremans' wereldtournee: deze tentoonstelling reist nog door naar Tel Aviv en Dallas.

Marcel Wanders: Pinned Up
Stedelijk Museum - Amsterdam
Nog tot 15 juni
www.stedelijk.nl

De Nederlandse productdesigner Marcel Wanders leeft en ontwerpt met een snelheid van 200 per uur. Hij schreef designgeschiedenis met zijn neobarok en zijn iconische *Knotted Chair* (foto) voor Droog Design. Vooral met zijn merk Moooi zette hij zich internationaal in de markt. Het Stedelijk Museum brengt de grootste tentoonstelling ooit van een van de meest succesvolle Nederlandse ontwerpers aller tijden.



Dirk Braeckman: Schwarzschild
S.M.A.K. - Gent
Nog tot 1 juni
www.smak.be

Ook het S.M.A.K. in Gent herdenkt de Eerste Wereldoorlog en dat met een unieke tentoonstelling. Kunstenaar Dirk Braeckman vond in zijn archief een reeks foto's van een soldaat uit de Eerste Wereldoorlog. Hij bewerkte ze met zuren, chemicaliën en naalden. Het resultaat zijn onheilspellende, hedendaagse geüpdatete beelden van anonieme soldaten.

Zurbarán
Paleis voor Schone Kunsten - Brussel
Nog tot 25 mei
www.bozar.be

Van een dubbelslag gesproken: tegelijk met de soloshow van Michaël Borremans pakt Bozar uit met een tentoonstelling rond Zurbarán. De Spaanse barokschilder kent u misschien van zijn intieme religieuze portretten of poëtische stillelevens in *clair-obscur*. Rond Zurbarán en zijn tijd heeft Bozar een compleet programma opgezet met concerten, toneel en lezingen.



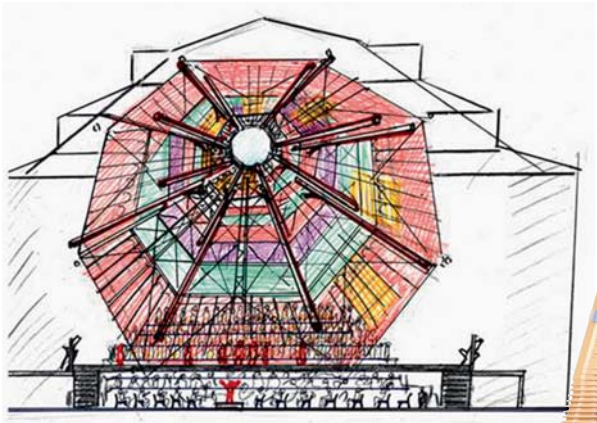
Jean Delville
Museum Félicien Rops - Namen
Tot 4 mei
www.museerops.be



Het Museum Félicien Rops zet Jean Delville in de *spotlights*. De Brusselse schilder-tekenaar (1867 - 1953) was een van onze bekendste symbolisten. Hij was gefascineerd door de menselijke passies en speelde als geen ander met licht en kleur. Op de expo mag u zich verwachten aan schilderijen en tekeningen van ongrijpbare vrouwen en mythologische figuren.

Monumenta: Kabakov
Grand Palais - Parijs
Van 10 mei tot 22 juni
www.grandpalais.fr

Regelmatig krijgt een hedendaags kunstenaar *carte blanche* voor een monumentale ingreep in Grand Palais. Na onder meer Anselm Kiefer, Daniel Buren, Christian Boltanski en Anish Kapoor is het nu de beurt aan het echtpaar Ilya en Emilia Kabakov. Zij bouwen in Grand Palais een utopische stad: een metafoor voor de samenleving.



James Dyson
Designmuseum - Gent
Van 29 maart tot 9 juni
www.designmuseum.gent.be

Inderdaad, James Dyson is de uitvinder van de iconische stofzuiger zonder zak en peetvader van het gelijknamige merk dat intussen ook ventilators en handdrogers in het gamma heeft. De ludiek opgevatte tentoonstelling toont de research achter Dysons revolutionaire uitvinding.



Cinema Joostens
MuZEE - Oostende
Nog tot 14 september
www.muze.be

De Antwerpse dadaïst Paul Joostens krijgt dit voorjaar een dubbele tentoonstelling in MuZEE. In de eerste (nog tot 15 juni) staan zijn tekeningen en schilderijen centraal, de tweede expo (van 28 juni tot 14 september) focust op zijn collages en assemblages. Joostens werd bekend om zijn bizarre vrouwenportretten en avant-gardecollages. Hij startte als kubist en dadaïst, maar evolueerde tijdens het interbellum naar een eigen stijl. De expo in Oostende is nauwgezet samengesteld, met zelden getoonde bruiklenen uit private en museale collecties.



Matisse: The cut-outs
Tate Modern - Londen
Van 17 april tot 7 september
www.tate.org.uk

Toen Henri Matisse - peetvader van het fauvisme en de abstractie - aan het einde van zijn leven niet meer kon schilderen, begon hij driftig collages samen te stellen. Hij knipte grillige vormen uit papier en plakte ze in kleurrijke composities. Tate Modern verzamelde Matisse's laatste werken en bewijst daarmee zijn artistieke genie.



Rubens
Museo Nacional del Prado - Madrid
Nog tot 29 juni
www.museodelprado.es

Dat het Museo Nacional del Prado in Madrid een ongelooflijke collectie Vlaamse meesters in huis heeft, is genoegzaam bekend. De tentoonstelling *Rubens: Triumph of the Eucharist* moet dat nogmaals onderstrepen. De expo draait rond de meticuleuze restauratie van het gelijknamige doek uit 1625.



Veronese
National Gallery - Londen
Nog tot 15 juni
www.nationalgallery.org.uk

De Londense National Gallery heeft opnieuw een toptentoonstelling beet. Het museum wist namelijk maar liefst 50 topstukken van Paolo Veronese (1528 - 1588) samen te krijgen. De Italiaanse renaissanceschilder is bekend om zijn prachtige architectuurweergave, zijn dieptewerking en zijn revolutionaire kleuren.



© RMN (Musée du Louvre)

Duane Hanson - Sculptures of the American Dream
Museum van Elsene
Nog tot 25 mei
www.museedixelles.irisnet.be

De Amerikaan Duane Hanson boetseert de doorsnee-Amerikaanse consument in onflatteuze posities: shoppend, grasmaaiend, poetsend ... De tentoonstelling *Sculptures of the American Dream* toont de zelfkant van de Amerikaanse massaconsumptie. Met de expo belicht het Museum van Elsene een cruciale popartkunstenaar, die tot aan zijn dood in 1996 een consequent oeuvre uitbouwde.

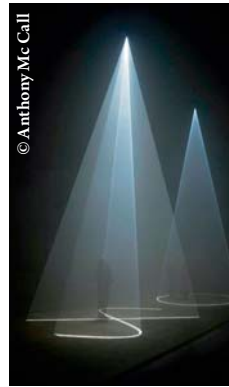


© VG Bild-Kunst

Albert Saverys
Museum van Deinze en de Leiestreek
Nog tot 15 juni

www.deinze.be

Het Museum van Deinze en de Leiestreek is hét museum om de schilders van de verschillende Latemse Scholen te bekijken. Momenteel belicht het museum het werk van Albert Saverys die 50 jaar geleden stierf. De ietwat vergeten schilder krijgt een hommage in de vorm van schilderijen, tekeningen, documenten en foto's.



El Hotel Electrico & Narcisse Tordoior
MuHKA - Antwerpen
Nog tot 11 & 25 mei

www.muhka.be

Dit voorjaar lopen er twee interessante tentoonstellingen in het MuHKA. *El Hotel Electrico* is een conceptuele expo, opgevat als hotelkamer, rond animatiekunst. Er is onder meer animatiewerk te zien van Parreno, Mullican, Claerbout, Titivaniya en Bulloch. In *De Roze Spion* toont kunstenaar Narcisse Tordoior nieuw werk rond interculturele ontmoetingen. Uit de vaste collectie kiest hij ook zijn lievelingswerken die aansluiten bij dat thema.



Alvar Aalto - Lightings
Grand-Hornu Images - Grand-Hornu
Nog tot 4 mei

www.grand-hornu-images.be

De ontwerpen van Fins designer Alvar Aalto dateren van halverwege de 20ste eeuw, maar worden nog altijd geproduceerd. Grand-Hornu Images presenteert een goed gedocumenteerde tentoonstelling rond Aalto's verlichting, geïnspireerd op het noorderlicht.

Framing Sculpture
Museum Boijmans Van Beuningen - Rotterdam
Nog tot 11 mei

www.boijmans.nl

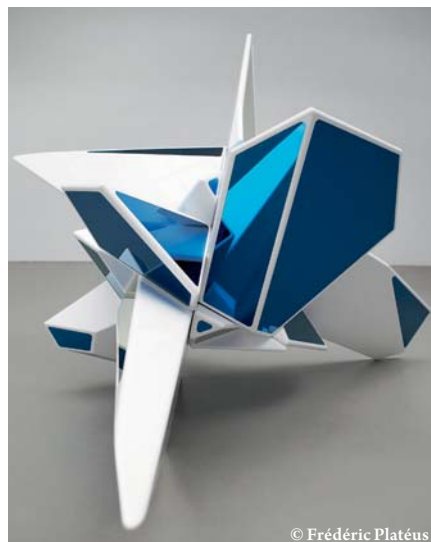
Met *Framing Sculpture* heeft het Museum Boijmans Van Beuningen opnieuw een kaskraker in huis. De tentoonstelling toont het werk van Brancusi, Rosso en Man Ray: drie kunstenaars die actief waren als beeldhouwer én fotograaf. Fotografie diende als manier om hun kunstwerken te 'onderzoeken in de ruimte'. Met 90 sculpturen en foto's uit internationale collecties vormt deze expo een van de toppers van het voorjaar.



Frédéric Platéus - Extravagant Traveler
Mac's - Grand-Hornu
Nog tot 15 mei

www.mac-s.be

De nieuwe voorjaartentoonstelling in het MAC's draait rond Frédéric Platéus. Deze Brusselse autodidact was aanvankelijk graffitikunstenaar, maar evolueerde naar beeldhouwer. Goed tien jaar geleden begon hij aan een reeks sculpturen met blinkende panelen. Hij ziet ze als een soort *spaceships*, gemaakt voor futuristische steden.



Géricault: fragmenten van mededogen
Museum voor Schone Kunsten - Gent
Nog tot 25 mei

www.mskgent.be

Het *Portret van een Kleptomaan* van Géricault vormt het uitgangspunt voor een soloshow rond de Franse schilder. Zijn doeken graven in de ziel van de geportretteerden: ze tonen driften, obsessies en diepe emoties. De prestigieuze expo in het MSK is opgebouwd uit internationale bruiklenen én uit werken van tijdgenoten als Goya en Delacroix.

Dries Van Noten
Musée des Arts Décoratifs - Parijs
Nog tot 31 augustus

www.lesartsdecoratifs.fr

Dries Van Noten had het voorbijge jaar de handen vol aan zijn grote retrospectieve tentoonstelling in Musée des Arts Décoratifs in Parijs. Het topmuseum toont de inspiratiebronnen en het rijke oeuvre van de modeontwerper uit Lier. Zijn beroemdste silhouetten worden gekruist met ontwerpen uit de vaste collectie van het Parijse museum voor toegepaste kunst.



Jeff Wall
Stedelijk Museum - Amsterdam
Nog tot 3 augustus
www.stedelijk.nl

40 werken geven een overzicht van het complexe oeuvre van de Canadese fotograaf Jeff Wall. Zijn dia's in kleur en zwart-wit verwerkt hij tot gigantische lichtbakken, die qua formaat en compositie aan klassieke schilderijen doen denken. Regelmatig verwijst hij in zijn foto's op quasi-spontane wijze naar hoogtepunten uit de kunstgeschiedenis.



© Jeff Wall

Odilon Redon
Fondation Beyeler - Riehen
Nog tot 18 mei
www.fondationbeyeler.ch

De solotentoonstelling van Odilon Redon (1840 - 1916) is een aanrader voor wie in de buurt van Basel vertoeft. De Franse symbolist stond met zijn verregaande abstractie en kleurgebruik aan de poort van het modernisme. De Beyeler Stichting, die de expo organiseert, heeft zelf ook een prachtige vaste collectie met meesterwerken uit de 19de en 20ste eeuw. Die komen allemaal uit de privécollectie van kunsthandelaar Ernst Beyeler.



© Davis A. Gaffga



Mondriaan en het kubisme
Gemeentemuseum - Den Haag
Nog tot 11 mei
www.gemeentemuseum.nl

Mondriaan en het kubisme is een van de tentoonstellingen van dit Mondriaan-jaar; de Nederlandse schilder overleed 70 jaar geleden. Een eeuw geleden exposeerde hij in Den Haag de werken die hij maakte na een verblijf in Parijs. Daar had hij tussen 1912 en 1914 kennism gemaakt met Picasso, Léger en Braque: kubistische artiesten die zijn beeldtaal grondig beïnvloedden. Die revolutie vormt het uitgangspunt voor deze expo.



© Mona Hatoum

Ravage
Museum M - Leuven
Van 20 maart tot 1 september
www.mleuven.be

De nieuwe thematentoonstelling in Museum M in Leuven draait rond conflict, ravage en diefstal in de kunstwereld. Een boeiend onderwerp, dat op deze expositie 600 jaar overspant. Verwacht u onder meer aan werk van Turner, Jaspers, Hatoum en Henri met de Bles. Ook de brand in de Leuvense universiteitsbibliotheek tijdens de Eerste Wereldoorlog krijgt ruim aandacht.

Art as Therapy
Rijksmuseum - Amsterdam
Van 25 april tot 7 september
www.rijksmuseum.nl

Sinds het Rijksmuseum in Amsterdam na tien jaar weer open is, waait er een frisse wind door hét museum van Nederland. Ook het tentoonstellingsbeleid is verrassend: op *Art as Therapy* voorziet schrijver-filosoof Alain de Botton enkele kunstwerken van diepzinnige teksten. Daarin stelt hij vragen over leven, werk, geld en geluk.



© Iwan Baan



Ukiyo-e
Jubelparkmuseum - Brussel
Van 28 maart tot 8 juni
www.kmkg-mrah.be

Het Jubelparkmuseum pakt uit met een tentoonstelling over Ukiyo-e, zeg maar de Japanse versie van *vanitas*-afbeeldingen. De gevarieerde expo toont landschappen, portretten, erotische tekeningen en scènes uit het Japanse nachtleven.

Art Brussels
Brussels Expo
Van 25 tot 27 april
www.artbrussels.be

Aan alle verzamelaars of liefhebbers van hedendaagse kunst: stip alvast eind april aan in uw agenda voor Art Brussels. Deze kunstbeurs kreeg de jongste jaren, mee dankzij artistiek directeur Katarina Gregos, een nieuw elan. Ook in de stad zelf leeft de beurs als nooit tevoren: er zijn tal van nevententoonstellingen en kunstevenementen.



© Kristof Vrancken

FIETSEN ZONDER MOEITE, HIER EN ELDERS

Fietsen met elektrische ondersteuning worden almaar populairder. U vindt ze dan ook in bijna elke sportwinkel, voor prijzen tussen 700 en 3.000 euro. De toeristische sector gaat mee in het verhaal, zeker in heuvelachtige regio's. TEKST: PHILIPPE DESALLE



Vooral tijdens vakanties en vrije tijd halen liefhebbers de elektrisch ondersteunde fiets een of meerdere dagen van stal. Die boodschap heeft ook de toeristische sector goed begrepen: fietsen met elektrische ondersteuning worden steeds vaker te huur aangeboden, en dan vooral in heuvelachtige streken.

Ver moet u het daarvoor niet gaan zoeken: voor 20 euro per dag of 12 euro voor een halve dag kunt u in de provincie Luik het land van Herve elektrisch ondersteund doorkruisen (<http://tinyurl.com/merryx>).

Een gouden tip in de driehoek Aken-Luik-Maastricht: de Cisterciënzerabdij van Val-Dieu. Al laat u de bierproeverij misschien best voor een andere keer, als u daarna nog verder

wilt fietsen ... Het charmante dorpje Olne mag u evenmin links laten liggen.

Elektrisch bijgestane rijwielen zijn verder het transportmiddel bij uitstek om het 'Venetië van het Noorden' te verkennen (<http://visitbruges.be/location/in-brugge/brugge-per-fiets>). Reken op 20 tot 30 euro voor een dag.

TRAPPEN DOOR PARIJS

Wie zich iets verder van huis wil wagen, oriënteert zijn blik misschien wel zuidwaarts, richting Franse hoofdstad. Met een fiets met elektrische ondersteuning kunt u zowat de hele stad doorkruisen, van de top van de Butte Montmartre (hoogste punt van Parijs: 130 meter) tot aan de voet van de Basilique du Sacré-Coeur, voor een adembenemend uitzicht over de lichtstad.



De abdij van Val-Dieu is een van de pareltjes van het Land van Herve.

Een uitzonderlijk uitzicht over San Francisco en de Golden Gate Bridge ... Zonder je moe te maken!



De rondritten georganiseerd door www.pari-scharmsecret.com/main_fr.html maken vooral gebruik van fietspaden, duren ongeveer 4 uur en geven recht op een drietalige gids (Frans, Engels en Spaans). Reken op 49 euro per persoon.

DOOR HET BAUGES-MASSIEF

We trekken naar de schitterende regio van Savoie Mont Blanc. Op verscheidene plaatsen in de twee departementen die het massief beslaat (Savoie en Haute-Savoie), kunt u elektrisch ondersteunde fietsen huren.

Cœur des Bauges (www.lesbauges.com/cms/velos-assistance-electrique-f-543.html), dat veertien dorpjes telt, heeft een bijzonder originele formule uitgewerkt. U krijgt de keuze uit vier tochten om het lokale patrimonium te ontdekken, met fietstochten van 1 tot 4 uur en 6 tot 15 euro per tocht. Ondertussen geniet u van een interactieve kennismaking: terwijl u langs meren en groene valleien fietst, krijgt u interessante informatie via een digitale tablet. Zo geniet u maximaal van het goedbewaarde berglandschap, van de rijke en gevarieerde fauna

EEN MOTORTJE ALS DOPING?

Lance Armstrong werd tijdens zijn carrière van heel wat dingen beschuldigd en veel daarvan bleek achteraf ook waar te zijn. Maar nooit heeft iemand hem ervan beschuldigd een fiets met elektrische ondersteuning te hebben gebruikt om koersen te winnen. Absurd? Niet noodzakelijk... In 2010 zaaide Davide Cassani, een voormalige Italiaanse renner die consultant werd voor de RAI, twijfel rond de indrukwekkende acceleraties die Fabian Cancellara dat jaar de zeges in de Ronde van Vlaanderen en Parijs-Roubaix opleverden: zou de Zwitser een elektromotor in het kader van zijn fiets hebben verstopt? Het werd nooit bewezen, maar de vragen die in die tijd rezen, hebben vele fietsliefhebbers bewust gemaakt van de mogelijkheden die zich sindsdien aandienen.



en flora en van heerlijke landbouwproducten. Proef zeker eens van de smakelijke Tome des Bauges-kaas.

PEDELEN MET GAUDI

In het bruisende Barcelona kunt u de wagen maar beter aan de kant laten: het verkeer gaat er moeizaam en de parkeermeters staan bekend als de duurste van Spanje. Als u opteert voor een fiets met elektrische ondersteuning (www.e-bikerent.com/getpage.aspx?id=145), rijdt u zonder moeite van de Miro Foundation op de top van Montjuïc naar de Sagrada Família en het opmerkelijke Parc Güell, waar u een schitterend uitzicht heeft over de hoofdstad van Catalonië. Reken op 24 euro voor 24 uur. Dat is heel wat minder dan de 50 euro die u neertelt om een dag lang door de Algarve in Portugal te fietsen (www.megasport.pt/uk/default.asp?flag=55).

VAN FRISCO TOT TOKIO

Ook buiten het Oude Continent zijn fietsen met elektrische ondersteuning bijzonder populair. Ze helpen u bijvoorbeeld om de vijftig heuvels van San Francisco te beklimmen (www.plugz-rental.com/bikerates.php, verscheidene modellen verkrijgbaar, waaronder tandems, vanaf 48 dollar per dag) of leiden u door Moskou (<http://moscowpass.com/deals/green-bikes>), Sydney (www.sydneyelectricbikes.com/shop/rentor-buy.html) en zelfs Tokio (<http://cogicogi.jp>). Fietsen met elektrische ondersteuning veroveren de wereld. Probeer ze tijdens uw volgende vakantie tegen een zacht huurprijsje voor enkele uren of dagen uit. Misschien weten ze u zelfs te overtuigen om uw dagelijkse gewoonten thuis te veranderen. ■

ZEG NIET 'ELEKTRISCHE FIETS'

Hoewel ze allebei over een elektromotor beschikken, is er een groot verschil tussen een fiets met elektrische ondersteuning en een elektrische fiets. Met die laatste hoeft u namelijk niet te trappen. En dat brengt een reeks verplichtingen met zich mee op het gebied van verzekeringen en helmdracht. Bij een fiets met elektrische ondersteuning (door sommigen verkeerdelijk elektrische fiets genoemd), kunt u niet stoppen met trappen en de motor starten wanneer u moe bent. De motor draait namelijk alleen wanneer de pedalen dat ook doen. De uitdrukking 'elektrische ondersteuning' geeft dan ook perfect weer waar het om draait: de elektromotor helpt u bijvoorbeeld om een helling te beklimmen, maar daar blijft het bij. In tegenstelling tot een echte elektrische fiets vergen fietsen met elektrische ondersteuning dus een zekere fysieke inspanning.



(*) De Ion RXS+ van Sparta (2.600 euro) kwam als winnaar uit de bus bij de jongste vergelijkende test van Test-Aankoop. De batterij zou moeten volstaan voor een actieradius van 150 kilometer.

HOTSPOTS

Wie zich bij het plannen van een volgende city trip liever laat leiden door eigenzinnig design dan door toeristische attracties, vindt zeker zijn gading bij de nieuwe hotspots hieronder. TEKST: STEPHANIE DUVAL

HIPPE CONTAINERKAMERS

CitizenM gaat ervan uit dat moderne reizigers meer waarde hechten aan de locatie van hun hotel dan aan het aantal vierkante meters van hun kamer. De Nederlandse hotelketen opent het ene na het andere hotel op toplocaties in grootsteden, en kan dankzij innovatieve containerkamers de prijs van een overnachting veel lager houden dan de concurrentie. De nieuwste telg van de CitizenM-familie ligt pal op Times Square in Manhattan; een tweede New Yorkse locatie opent later dit jaar in de hippe Bowery-buurt.

CitizenM
Times Square
216-218 West 50th Street
New York
www.citizenm.com



DESIGNHOTEL MET EXTRA'S

Het Nederlandse designlabel Droog wilde niet zomaar een *flagship store* openen en vertaalde daarom de typische faciliteiten die een doorsnee hotel aanbiedt naar een heuse shop- en reisbeleving. Er is slechts één slaapkamer waar u als reiziger kunt verblijven. Mocht die al geboekt zijn, dan kunt u nog altijd terecht in het geweldige

Roomservice café voor een gezonde lunch, in de gloednieuwe spa voor cosmetica van cultmerken zoals Cowshed, en in de Droog Store voor een flinke dosis design.

Hotel Droog
Staalstraat 7B
Amsterdam
www.hoteldroog.com



MUZIEK, MODE EN ... KOFFIE!

Het Franse label Maison Kitsuné laat zich niet graag in een hokje duwen. Wat ooit begon als een platenlabel werd al gauw ook een succesvol kledingmerk waarvoor hipsters over de hele wereld storm lopen. In 2013 breidden ze hun universum nog wat uit, met de opening van een eerste café in Tokio. Dit jaar volgde ook een Parijse locatie waar Kitsuné gezonde sapjes en verse koffie aanbiedt naast cd's en accessoires.

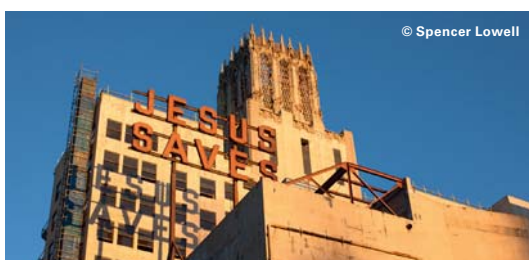
Café Kitsuné
Galerie de Montpensier 51
Parijs
www.kitsune.fr



KRAKEND VERS OVERNACHTEN

Barcelona is in de ban van goed brood, en wie kan dat de Spanjaarden kwalijk nemen? Moderne en trendy bakkerijen vind je er tegenwoordig op elke hoek van de straat, maar Praktik Bakery is wel het eerste hotel dat zich laat inspireren door de emotie die versgebakken brood oproept. De Praktik-hotelketen houdt ervan om elk hotel een eigen identiteit en sfeer mee te geven, en op dit laatste nieuwe adres wordt de toon dus gezet door bakkerij Baluard op het gelijkvloers.

Hotel Praktik Bakery
(open vanaf 1 april)
Provença 279
Barcelona
www.hotelpraktikbakery.com



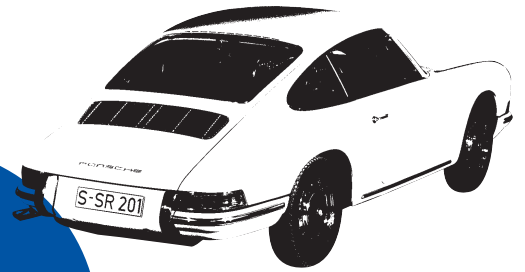
LOGEREN IN EEN FILMSTUDIO

De formule van de Amerikaanse Ace Hotels mag dan overal dezelfde zijn - een lobby waar hip volk samenkomt, een cool restaurant of eigentijdse koffiebar op het gelijkvloers en kamers waar gitaren en platenspelers deel van het decor vormen - de uitwerking van elk

hotel is wél helemaal aangepast aan de locatie. Dat is, in het geval van Los Angeles, een oude filmstudio in Downtown LA, een buurt die sinds enkele jaren heropleeft als het creatieve middelpunt van de stad. Het Ace Hotel is er dan ook de ideale uitvalsbasis om een andere

kant van Los Angeles te ontdekken, ver weg van de glitter en glamour van Hollywood.

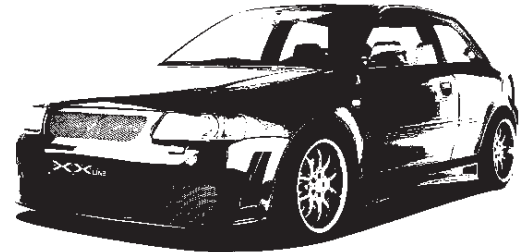
Ace Hotel
929 South Broadway
Los Angeles
www.acehotel.com



Le Moniteur
AUTOMOBILE.be

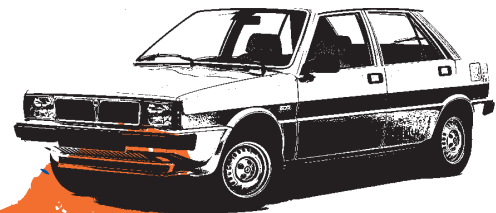
AutoGids.be

presents



YOUNGTIMERS RALLY

70 80 90'S



27th April 2014

Info & inscription

moniteurautomobile.be — autogids.be

Auto
Wereld.be

CLASSIC
21

ECOUTEZ
L'ORIGINAL

BIERCEE



organised by

ZELUS



www.porsche.be

**Er zijn 3 manieren om van het leven te genieten:
vandaag, hier en nu.**

Porsche, intens.

De nieuwe Porsche Macan.

Je leven bereikt pas een hoogtepunt als je intens leeft. Dus hebben wij iets typisch Porsche gebouwd: een sportwagen. Met 5 deuren, 5 zitplaatsen en 4-wielaandrijving en met sterk presterende motoren en technologieën die op het circuit zijn getest. Echt dynamisch en behendig, dus op en top Porsche. Seconde na seconde.

Ontdek de nieuwe Porsche Macan in uw Porsche Centre vanaf 5 april.



PORSCHE

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.porsche.be

GEMIDDELD VERBRUIK (L/100 KM): 6,1 - 9,2 / CO₂-UITSTOOT (G/KM): 159 - 216

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Editions Automagazine.