

Vlaams feestje

Op luttele kilometers van de Nederlandse grens vindt de 'Mille Miglia van België' plaats, maar Hollanders tref je er nauwelijks. Met een Wanderer uit 1936 duiken we in dit ontdekte Vlaamse feestje. De Zoute Rally in Knokke-Heist.

★
TEKST EN FOTOGRAFIE JESSE KRAAL

W at een mooie Audi', dat is zonder twijfel de meest gehoorde opmerking van de dag. Het is de argeloze toeschouwer vergeven, het Auto Union-logo met de vier ringen, dat we tegenwoordig met Audi associëren, is veel bekender dan de gestileerde 'W' van Wanderer. Samen met Audi, Horch en DKW wordt in 1932 Auto Union gevormd. Het logo met de vier ringen symboliseert de vier samenwerkende auto-

merken. Dat ik vandaag in een Wanderer W25K aan de Zoute Rally mag deelnemen is overigens wél te danken aan Audi en aan de Belgische importeur D'Ieteren in het bijzonder. Deze auto behoort tot de privécollectie van de importeur en wordt geregeld ingezet bij klassieke evenementen. Hoewel de Zoute Rally pas voor de negende keer wordt verreden, is het in die korte tijd uitgegroeid tot een van de meest prestigieuze evenementen van België. Een blik op de deelnemerslijst maakt dat eenvoudig duidelijk, met een Porsche 356 of Mercedes 300SL stijgt je hier nauwelijks boven het maaiveld uit. Hoewel het deelnemersveld uit klassieke sportwagens uit de periode 1920-1965 bestaat, gaat het niet om het zo snel mogelijk afleggen van het parcours. Nauwkeurigheid is het toverwoord bij een dergelijke rally, waar je zo precies mogelijk een proef moet afleggen in de daarvoor gestelde tijd. Elke seconde die je eerder of later binnenkomt resulteert onherroepelijk in strafpunten, een set stopwatches en een tripmaster behoren dan ook tot de benodigde standaarduitrusting. Gps-systemen en andere moderne fratsen zijn uit den boze. Voor de minder competitief ingestelde deelnemer is er ook een alternatieve route zonder getimede segmenten, de zogenaamde 'balade'. Dit betekent in het Frans zoveel als 'wandeling' en laat Wanderer nu juist het Duitse zoveel voor wandelaar zijn. Vandaag geen gejakker, maar heerlijk met de

kap open genieten van prachtige routes door West-Vlaanderen. Overigens is een tripmaster nog steeds een handig hulpmiddel, het routeboek meldt tot op tien meter nauwkeurig de afstanden tussen de verschillende route-instructies.

Met open dak flaneren past de Wanderer uit 1936 beter dan een potje sportief sturen. Wanderer richtte met de W25K Roadster haar pijlen op de BMW 328, terwijl deze tweepersoons Cabriolet zich beter laat vergelijken met de BMW 327, maar zo sportief als de BMW's zijn de Wanderers nooit geworden. Net als het voorbeeld uit Eisenach (waar BMW destijds produceerde) koos ook Wanderer voor een tweeliter zes-in-lijn, ontworpen door niemand minder dan ing. Ferdinand Porsche. Een mechanische compressor werd gemonteerd om het vermogen nog wat verder op te krikken. Naar huidige maatstaven is het vermogen van 85 pk bij 4000 toeren per minuut weinig indrukwekkend, maar vergeet niet dat de onderkant van de markt het destijds met tien tot twintig paardenkrachten moest doen. Om profijt te hebben van de compressor moet de motor minstens 2000 toeren draaien. Daaronder laat de Wanderer zich weliswaar soepel rijden, maar is er maar weinig gang in de 1250 kg zware cabriolet te krijgen. Omdat de compressor nogal gevoelig was voor mankementen, werden de laatste 39 van de in totaal 258 gebouwde exemplaren zonder drukvulling geleverd. Dan is meteen duidelijk waarom de auto onder de 2000 toeren zo loom aanvoelt, de W25 (zonder K van Kompressor dus) is goed voor slechts een schamele veertig pk. Schakelen deed je oorspronkelijk met een niet-gesynchroniseerde vierbak, die in deze auto is vervangen door een iets recenter mechaniek met evenveel verzetten, maar enkel een eerste versnelling zonder synchronisatie. Hoewel de bak zich soepel laat opschakelen, vereist het terugschakelen een perfect samenspel van voeten en hand, en de eerlijkheid gebiedt

★ Een mechanische compressor werd gemonteerd om het vermogen op te krikken ★



Het logo met de vier ringen kent iedereen, maar de 'W' is bij velen onbekend.

HOE MERCEDES-BENZ AAN DE WIEG STOND VAN HET MODERNE AUDI

Na de oorlog is er nauwelijks nog vraag naar luxe auto's en liggen veel Auto Union-fabrieken in gebied dat onder controle is van de Sovjet Unie. Alleen de productie van DKW komt op gang, net als voor de oorlog bouwen ze betaalbare personenwagens met driecilinder tweetaktmotoren en voorwielaandrijving. Het is notabene toenmalig eigenaar Mercedes-Benz dat met de introductie van de F102 een grote stap zet naar het moderne Audi. Nog altijd een tweetakt, maar wel met een moderne zelfdragende carrosserie. Terwijl de ontwikkeling van een viercilinder viertaktmotor, codenaam M118, al in volle gang is, neemt Volkswagen de boel over van Mercedes-Benz. De gemoderniseerde F103 die een jaar later uitkomt, draagt niet de naam DKW, maar gaat als Audi door het leven.



Een Siata Daina en een Fiat 1100 Zagato.

Zoute Rally met Wanderer W25K



Wanderer

W25K

bouwjaar	1936
nieuw prijs	ca. fl. 4000,- (€ 1815,-)
gemaakt	258 exempl. (incl. W25)
huidige waarde	250.000 tot 500.000 euro
topsnelheid	ca. 130 km/h
acceler. 0-100	n.b.
motor	zes-in-lijn, compressor, 1949 cm ³
max. vermogen	85 pk (62,5 kW)/ 4000 min ⁻¹
max. koppel	n.b.
transmissie	handgeschakeld, viertraps
massa leeg	1250 kg

Het goed uitgeruste dashboard van de Wanderer W25K, inclusief Halda Twinmaster.



Geen Ferrari, maar een door Intermeccanica ontworpen Apollo GT.



me te zeggen dat ik ook na tweehonderd kilometer nog moeite had om de auto soepel in een lagere versnelling te krijgen. Dat de gemiddelde auto sterker afremt op de motor dan de Wanderer met zijn onbekrachtigde trommelremmen helpt ook niet mee, je moet echt met je volle gewicht op het rempedaal gaan staan om iets te vertragen. En dan moet je met diezelfde voet dus nog wel even precies het juiste dotje tussengas geven om de bak soepel in een lager verzet te laten glijden. Personen met een derde voet zullen zich dan ook snel thuis voelen in de Wanderer.

Het routeboek leidt ons over de leukste wegen door het West-Vlaamse landschap. De zon laat zich van zijn beste kant zien, maar het is tegelijkertijd ook een beetje heilig, wat het glooiende landschap een mooie gelaagdheid geeft. Met een grijns van oor tot oor en een gigantisch vooroorlogs stuur losjes in de handen geniet ik met volle teugen. Het is hier betoverend mooi onder deze omstandigheden, ik wist niet dat België zo fraai kon zijn. Wrang genoeg is dit ook de regio waar tijdens de Eerste Wereldoorlog zulke gruwelijke gevechten in de loopgraven werden uitgevochten, her en der herinneren monumenten en gereconstrueerde loopgraven nog aan de tragedie die zich hier voltrok, maar die aan ons 'Hollanders', vanwege de neutrale status van ons land, grotendeels voorbijging. Tijdens de lunch in Ieper krijgen we de moeilijke keus het aan WWI gewijde In Flanders Field Museum te bezoeken of rond te struinen op de Grote Markt, waar een kleine tweehonderd klassieke auto's zij aan zij staan opgesteld. De autoliefhebber in mij wint het van de toerist, want wanneer zag jij een Apollo GT of Fiat 1100 Zagato voor het laatst? De strijd om de kostbaarste klassieker gaat tussen een fabuleuze Aston Martin DB4 GT Zagato en een al even fraaie Ferrari 250GT SWB, maar mijn persoonlijke favoriet is de ongerestaureerde Fiat 8V Rapi waar ik de Wanderer naast mag

De Wanderer W25K oogt veel groter dan de 4,3 meter die de wagen in werkelijkheid meet.



★ Met een grijns van oor tot oor geniet ik met volle teugen ★

parkeren. Het is dezelfde auto waar ik dit jaar tijdens het ook zo spectaculaire Concorso d'Eleganza in Ville d'Este, bij het Italiaanse Como, ook al ademloos naar heb staan kijken. De auto komt uit de collectie van de Vlaamse 8V-verzamelaar Jan de Reu en is zo'n zestig jaar in bezit geweest van de eerste eigenaar, de kleine plekken en deukjes vertellen het verhaal van meer dan een halve eeuw rijplezier als een plakboek. Alleen een barbaar of een Amerikaan verbergt zulke schoonheid onder een laag plamuur en een verse laklaag.

Wat nog meer opvalt op het plein is dat bijna alle auto's uit België komen. Slechts hier en daar spot ik een Duits of Brits kenteken, terwijl ik zo snel ook maar twee Nederlandse platen zie. Zouden we dit prachtige evenement gewoon nog niet ontdekt hebben? "Of het inschrijfgeld is te hoog, het blijven 'Ollanders'", grapt m'n Vlaamse co-pilote met een goed gevoel voor humor. Feit is dat bijna 4500 euro inschrijfgeld voor een equipe van twee personen fors is, al zijn alle lunches en (gala)diners van donderdagmiddag tot en met zaterdagavond daarbij inbegrepen. Aan animo uit België alvast geen gebrek, er waren dit jaar flink meer inschrijvingen dan de 195 beschikbare plaatsen en dus had de organisatie de luxe te selecteren op de mooiste wagens. Op de terugweg van Ieper naar Knokke dwalen mijn gedachten af naar de periode net voor de Tweede Wereldoorlog, toen een Wanderer als deze alleen was weggelegd voor de gegoede burgerij. Zo voel ik me vandaag ook een beetje, wanneer in Knokke honderden mensen langs de kant staan te kijken wanneer wij de boulevard oprijden. Twee uur later stap ik weer in m'n twintig jaar oude Peugeot en vlieg ik de eerste keer bijna door de voorruit als ik het goed bekrachtigde rempedaal met dezelfde kracht bedien als in de Wanderer. Ik verlang nog eenmaal terug naar de jaren dertig. Toen autorijden nog bijzonder was.