

2











MAHY

A FAMILY OF CARS
DE VERSTILDE SCHOONHEID VAN UNIEKE OLDTIMERS



MICHEL MAHY
WOUTER RAWOENS

Lannoo



MAHY - A FAMILY OF CARS

Een uitgestrekte rij fabriekshallen in de glooiende heuvels van Henegouwen vormt een festijn van baksteen en roodgeverfd staal geprangd tussen een roestende spoorweg en een streep asfalt van nergens naar ergens. Hier wordt niets meer gemaakt, behalve geschiedenis. Hier hangt de bijtende geur van roest en motorolie in de lucht en komt het enige geluid van een druppelend lek in het dak. In het dwarrelende stof staan honderden auto's, bumper aan bumper, spatbord aan spatbord. Zaal na zaal. Verzonken 'in hun jus', zoals de Mahy's dat zeggen. Sommige parmantig op stuttende paaltjes, de meeste scheefgezakt op leeggezucht rubber. Legendarische bolides, doordeweekse familiewagens, zwierige sleeën en vergeten vierwielers, elk met een eigen geschiedenis. Dit is de raison d'être van de familie Mahy uit Gent. Van drie generaties koppige collectioneurs: vader Ghislain, zonen Ivan en Hans en kleinzoon Michel. Ook zij hebben een historie. Van levenslang noestig sleutelen, van omzwervingen langs het Gentse Wintercircus, net niet het Gravensteen, Houthalen en Brussel tot in Leuze-en-Hainaut. Van bokkig van mening verschillen en nukkig zwijgen. Van een bestaan in het teken van de automobiel.

Wat als we een stoet van die old- en youngtimers uitlichten? Naakt en in tegenlicht? Samen met de verhalen die in hun achteruitkijkspiegels geschreven staan? Verhalen van glorie en verlies, van durf en weemoed, van hachelijke ritten over beroerde wegen en een nooit eindigende zoektocht naar schoonheid op vier wielen. Echt gebeurd, en zeker echt verteld. Verhalen zoals ze al drie generaties lang leven bij Mahy, *a family of cars*.



EEN MOEIZAAM BEGIN

‘Automobielen, dat krakkemikkige gedoe op wielen, daar gaat ge nooit de kost mee verdienen.’ Vader Louis Mahy wist het stellig. Bovendien hadden gewone mensen geen geld om een auto te kopen. Het was 1932 en de dreun na de krach van de Amerikaanse beurs had alles platgeslagen. Maar zoon Ghislain was even hardhoofdiger als zijn vader. Het was niet zijn ambitie de florissante zaak van vader over te nemen. Die metaalslagerij was in 1869 door overgrootvader Ghislenus Télésphore Mahy versleept van de steenkoolbakkens rond Charleroi naar de, van naarstigheid gonzende, Gentse havenbuurt. De toekomst zat in stoom, meenden zijn zoons Charles, Ignace, Emile en Léon, die de zaak na de dood van hun vader in 1894 omdoopten tot Mahy Frères. Met hard labour wierpen ze zich op de bouw van stoomketels. Maar de vier broers waren niet alleen nijvere werkers met eeltige handen en harde lijnen om hun kaken, ze waren ook, zoals elke Mahy, onverbeterlijke keikoppen. Nauwelijks een jaar na de start van de broederlijke samenwerking stapte Léon op na een vlammende ruzie. De jongste van de familie stampte een eigen atelier uit de grond. Met succes, want net na de eeuwwisseling vond Léon Mahy een stoomketel met hoog rendement uit die razend zuinig was op steenkolen. Die Economiseur Rationnel bracht voorspoed en faam, maar opnieuw loerde een broedertwist om de hoek. Net na de verschrikkingen van de Eerste Wereldoorlog namen zoons Louis, Gaston en Urbain het bedrijf van vader Léon over als L.G.U. Mahy. Er woei een vooruitstrevende bries door de werkplaats, waar mastodonten van machines de handenarbeid overnamen. Maar door Gent woei ook een verscheurende wind van tweespalt. Vlaamsgezinden en franskiljons, katholieken en liberalen keken elkaar met de nek aan en gooiden kasseien door elkaars ruiten. De familie Mahy raakte evenzeer verdeeld en de spanningen liepen hoog op tussen de flamingante en

vrijdenkende Louis en zijn katholieke broers, die tegen de Franstalige bourgeoisie van Gent aanschurkten. Het werd een bodemloze put van giftige verwijten waar het familiebedrijf uiteindelijk in ten onder ging. Op de glimmende stoomketels prijkte voortaan alleen nog de naam van Louis Mahy. Broers Gaston en Urbain gingen samen verder en verdienden hun brood met herstellingen.

Geboren in 1907 en opgegroeid in de sfeer van die tweedracht voelde de jonge Ghislain er weinig voor om de familietraditie voort te zetten. Zes dagen per week zwoegde hij van het ochtendgloren tot 's avonds laat in het atelier van zijn vader Louis. Het dagelijkse halfuur schaft en de acht dagen onbetaald verlof per jaar vormden een schamel lichtpunt. Dat was niet het beeld dat Ghislain voor ogen stond van zijn verdere toekomst. En in die toekomst zou stoom allang geen rol meer spelen, daarvan was hij overtuigd. De automobiel zou de wereld verbazen en veroveren. Dat voelde Ghislain aan zijn sneller kloppende hart, toen hij als knaap van dertien lag te sleutelen onder de Ford T die dienstdeed als allereerste familieauto. Of toen hij als zeventienjarige met onderdelen uit de sloperij zijn eigen plompe Mahymobiel bouwde op een oude Dixi, omdat hij niet met vaders vierwieler op stap mocht. Of toen hij als soldaat-milicien de jofele tank van Renault door de modder van Sint-Denijs-Westrem stuurde. Dus toen Ghislain Mahy 24 lentes en nog wat dagen oud was, stond zijn besluit vast dat hij verkoper van tweedehandswagens zou worden. Het oordeel van vader Louis was even beslist: ‘Dan moet ge hier ook niet meer komen eten en slapen.’ Met de kin vooruit trok Ghislain de deur van de ouderlijke woonst achter zich dicht. Terugkeren deed hij alleen nadat de avond was gevallen, om stiekem een door zijn moeder bereid bord vlees en aardappelen te verorberen, terwijl zijn vader naar de vrijmetselaarsloge ging.

DROMEN VAN HET GRAVENSTEEN

In zijn handelszaak, die zich in de – intussen verdwenen – Peterseliestraat bevond, waar ooit de stadsgracht de Gentse poorters veilig hield, dacht Ghislain nog lang niet aan verzamelen. Hij was allang blij als hij de eindjes aan elkaar geknoopt kreeg. De eerste auto die hij verkocht, was zijn Mahymobiel, voor een schamele 7000 Belgische frank. Dat leverde net genoeg op om een gehavende Amilcar en een stuurse Bugatti te kopen. Die laatste weigerde steilorig dienst en zadelde Mahy met een levenslange hekel aan Bugatti op.

De twintiger had wel meer eigenzinnige overtuigingen die hij tot zijn laatste dagen zou meeslepen. Zo wantrouwde hij fluisterstille motoren van Britse makelij en had hij een resolute voorliefde voor lawaaiërende meercilinders uit Frankrijk. Bijna sentimenteel werd hij dan weer van Amerikaans geweld onder meterslange koetswerken, dat schaars was aan deze kant van de Atlantische Oceaan. Nochtans raakte de stugge Gentenaar niet snel in vervoering. Zelden een spraakwaterval, keek hij het liefst zwijgend toe, de hoed op het hoofd en de handen in de zakken van zijn werkpak of perfect gestreken pantalon. Hij was zuinig op het gierige af en gaf niet om uitspattingen. Sigaretten of sigaren rookte hij nooit, wat een zeldzaamheid was in die tijd. En van wijn en bier had hij een afkeer. Geen wonder dus dat de zwijgzame geheelonthouder als hij een stel likeurpralines had verorberd, opeens aan het hoofd van de feestdis in welgemoed zingen kon uitbarsten, met een rood aangelopen hoofd en zijn stropdas wat losser getrokken. In 1936 trouwde Ghislain, in de galmende gotiek van de Gentse Sint-Baafskathedraal, met Geneviève Van Acker, die – opnieuw tot afgrijzen van vader Louis – uit een Franstalig, katholiek nest stamde. Ghislain maalde daar niet om, liet iedereen vrij om

te geloven wat hij wilde, en bemoeide zich niet met de katholieke opvoeding van zoons Ivan en Hans, die in juni 1937 en juli 1938 het gezin vervolledigden.

De zaken draaiden goed en Mahy nam zijn intrek in een gestuct herenhuis in de Sint-Jacobsnieuwstraat, pal in het historische hart van de stad. Op de benedenverdieping was er plaats voor een showroom waar hij nipt twee opgeknapte auto's naast elkaar kon aanprijzen. Berooide kunstenaars uit de buurt liepen af en aan, hopen op een koopje. Ze vergoedden de autohandelaar vaak met eigen werk in ruil voor een afgedankte Ford. Het leverde Mahy een huis vol kunst op. Meer gefortuneerde klanten zorgden gelukkig voor voldoende omzet om een mecanicien en een verkoper met radde tong aan te werven. In Brussel opende Mahy dan weer de allereerste autoverhuurdienst zonder chauffeur in België – een idee dat uit de Verenigde Staten was komen overwaaien. Ghislain besefte maar al te goed dat hij niet voldaan mocht achteroverleunen, maar diende te investeren.

Op een zomerse zondag, neergestreken onder een felgekleurde parasol van ijssalon Veneziana, liet hij zijn blik glijden over de kantelen van het Gravensteen aan de overkant van de straat. De middeleeuwse burcht, ooit de thuishaven van de graven van Vlaanderen, stond te verkommeren. Roet besmeurde de afbrokkelende torens, de slotgracht was sinds mensenheugenis gedempt en wankelende arbeidershuisjes leunden tegen de metersdikke muren aan. 'De poort is net breed genoeg om auto's door te laten', stootte Ghislain Mahy zijn echtgenote aan. Geneviève schudde het hoofd en opende haar mond, maar zag dat Ghislain niet zou luisteren. De nijveraars lepelde zijn ijscoupe leeg en mijmerde groots op die zomeravond in 1938.









AUTO	Rochet-Schneider	KLEUR KOETSWERK	Geel
MODEL/TYPE	Vis-à-vis	MOTOR	Horizontale monocilinder
KOETSWERK	Rochet-Schneider	CILINDERINHOUD	3600 cc
BOUWJAAR	1895	VERSNELLINGSBAK	Versnelling met riemen

ROCHET-SCHNEIDER VIS-À-VIS (1895)

De vrachtwagen ploeterde moeizaam door de sneeuw, de aanhangwagen slingerde af en toe vervaarlijk over de spekgladde wegen. Het was een afschuwelijke tocht door Frankrijk, maar Ghislain Mahy had veel over voor de Rochet-Schneider, die een pronkstuk van zijn nog prille collectie zou worden. Henri Malartre was duidelijk geweest aan de telefoon: zijn Gentse vriend moest snel beslissen en de Rochet ook meteen ophalen in Lyon. De hoge prijs had Malartre maanden eerder al doorgegeven. Te hoog voor Ghislain, maar hij kon niet zwijgen over het autootje uit 1895. Na lang talmen had hij in december 1957 dan toch de knoop doorgehakt: hij moest de Rochet-Schneider hebben. Samen met zoon Ivan reisde hij in de Renault naar het zuiden om hem op te pikken. De handier trok de stokoude auto en enkele lotgenoten op de tot aanhangwagen omgebouwde bommenvervoerder.

In 1894 besloten fietsenmakers Edouard Rochet en Théophile Schneider een auto te bouwen, die net zoals hun fietsen zou worden aangedreven met kettingen. De motor was een grote eencilinder bedacht door Daimler – lang voor de Duitse uitvinder met Benz in zee ging. De houten carrosserie leek op een gemotoriseerde paardenkoets waarin de passagiers tegenover de chauffeur zaten. Een vis-à-vis. De bestuurder moest tussen de hoofden van zijn passagiers naar de weg turen om ongelukken te vermijden. Een hels karwei. Gelukkig tufte de auto, hobbelen op zijn volle banden, niet veel sneller dan een wandelaar door de straten. Het exemplaar dat Mahy van Malartre kocht was een van die allereerste Rochet-Schneiders, maar veel meer dan een hoop schroot bleef er niet van over. Met toewijding en geduld restaureerde Mahy de roestige vis-à-vis en gaf hij hem zijn felgele kleur terug. De Rochet-Schneider is nog altijd met voorsprong de oudste auto in de collectie en is die winterse tocht over Franse wegen meer dan waard geweest.



AUTO	De Dion-Bouton	KLEUR KOETSWERK	Rood
MODEL/TYPE	Type G vis-à-vis	MOTOR	1 cil
KOETSWERK	Rothschild	VERMOGEN	4,5 pk
BOUWJAAR	1901	VERSNELLINGSBAK	Manueel

DE DION-BOUTON TYPE G (1901)

Afscheid nemen van zijn auto's deed Ghislain Mahy niet graag. Hoogst uitzonderlijk verkocht hij er een, liefst een dubbel exemplaar, en af en toe ruilde hij. Deze De Dion-Bouton Type G kwam in de collectie via een ruil met Gerhard von Raffay. De harde en geslepen onderhandelaar wist in 1975 drie waardevolle auto's naar Hamburg te versassen in ruil voor de De Dion-Bouton en de brokstukken van een Delaunay. Toch was ook Mahy tevreden, want de kleine Fransman was een bijzonder autootje. De vis-à-vis reed op houten wielen met volle rubberen banden. Dat was uniek in 1901. De eencilinder was ook een van de eerste auto's met een Pont de Dion, een revolutionaire ophanging die zelfs nu nog in sommige luxemerken schuilt. Boven op het chassis stond een fijn afgewerkte en ook peperdure carrosserie van Rothschild.

Deze De Dion-Bouton moet dus wel een gefortuneerde passagier over de kasseien van Parijs hebben vervoerd. Opzoekwerk leidde Mahy naar markies Albert de Dion zelf. De edelman en industrieel stond in de late 19de eeuw aan de wieg van de Franse automobiellindustrie. In 1901 droeg hij zijn monteurs in Puteaux op om de erg kostbare Type G voor hem te bouwen. Markies De Dion liet zich met groot vertoon door zijn privéchauffeur Zélélé door de belle époque rijden. Later schonk De Dion de vis-à-vis aan de Ethiopische bediende die hem zo trouw had rondgereden. Trots tufte Zélélé van Bois de Vincennes naar Bois de Boulogne. Dames in ruisende jurken en heren met hoge hoed spraken er schande van. Lang na de dood van zijn eerste adellijke eigenaar werd de auto openbaar verkocht en verhuisde hij van verzameling naar verzameling. Het is dus een bijzondere De Dion-Bouton met een tot de verbeelding sprekend verhaal. Ghislain Mahy had een gouden zaak gedaan. Minder fortuinlijk verging het Gerhard von Raffay, met wie hij de auto had geruild. In 2011 ging de fabelachtige collectie van de Duitser in vlammen op.



