

DISCREET NAAR DE MILLE MIGLIA



De grijs op zijn gezicht verradt de lol die Kurt Walckiers heeft.

Kurt Walckiers is opgeleid als automonteur. Nu heeft hij zijn eigen transportbedrijf, MW Automotive. Met zijn Volvo FH vervoert hij op discrete wijze antieke auto's.

Het is een bijzonder span dat bij Kurt Walckiers voor de deur staat. De Volvo FH 460 ziet er schitterend uit: zilvergrijs met een fraaie airbrush op beide zijanten. De wagen ruikt van binnen nog nieuw en heeft amper kilometers op de teller staan. Er achter hangt een drieassige trailer van Getrex, ook al hagelnieuw. Wat een contrast met de lading, want die is oud en versleten maar met voldoende liefde en geduld zijn de zes oude baasjes op de trailer

nog best tot een topprestatie te verleiden. Kurt brandt los: „We gaan zo vertrekken naar Brescia in Italië. Daar start donderdag de Mille Miglia, een toeristische rally voor klassieke auto's. Ik heb zes oldtimers achterin, waaronder een Ermini en een Zanussi. Het topstuk is een Maserati A6 GCS Monofaro, echt een beeldschone auto. De Mille Miglia was een race die vroeger in Italië op de openbare weg gehouden werd. Tegenwoordig is het een toeristische rally met alleen oldtimers. Als je

een oldtimer hebt, die vroeger aan de race heeft meegedaan, dan mag je altijd meedoen. Ze controleren dat aan de hand van het chassisnummer. Als je een andere oldtimer hebt, ben je niet zeker van een startbewijs”.

Zes cijfers

Kurt woont in het Belgische Herne. Het transport staat bij hem voor de deur. Eerder dit weekend heeft hij al geladen: „Vijf auto's heb ik met de Volvo opgehaald. Maar ik heb ook een Range Rover met een gesloten aanhanger. Daar heb ik de zesde mee opgepikt”. Zijn oplegger is speciaal ingericht voor het vervoer van auto's maar anders dan normaal, is de autotransporter van Kurt helemaal gesloten. Daar is een goede reden voor: „Het grootste deel van mijn werk bestaat uit het

vervoeren van oldtimers en raceauto's, en soms ook nieuwe auto's. Al deze wagens hebben één ding gemeen: het bedrag dat ze waard zijn, bestaat uit minstens zes cijfers”. Duur spul dus!

We vertrekken in de nacht van zondag op maandag, want volgens Kurt is de kans op files dan minimaal. Zeker in het begin van de reis gaat het perfect. We ronden de altijd drukke ring van Brussel in een oogwenk en koersen dan door de fraaie Ardennen naar Luxemburg. Vroeg in de ochtend bereiken we het hertogdom en maken er rust. Ook gooit Kurt de twee dieseltanks van de Volvo vol. „Je moet goed opletten, want Luxemburg is niet altijd goedkoper. Dat heeft met de BTW te maken. In België zit er 21 procent op diesel in Luxemburg maar 17 procent. De BTW krijg

ik wel terug, maar door die vier procent verschil is het voordeel kleiner. AdBlue moet je zeker niet in Luxemburg tanken, dat is veel duurder.”

Luxe wagens

We lopen een rondje om de trailer en kijken of de lading nog goed vast staat. „Ik heb een grauaat in de automechanica. Een Hbo-diploma zou je in Nederland zeggen. Daarna ben ik bij een Volvo-dealer gaan werken. Die verkocht geen vrachtwagens, maar luxe wagens. Eerst was ik techniek. Via de receptie ben ik uiteindelijk opgeklommen tot manager After-Sales. Ik heb achttien jaar bij die dealer gewerkt. In 2002 kocht ik een tweedehands Volvo FM trekker. Daarachter hing een oude meubeltrailer. Die was door de ▶





Zwitserland, land van bergen en tunnels.



Goed opletten, want diesel is niet altijd goedkoper in Luxemburg.



Ook de schakelaars op dit dashboard moet Kurt zien te snappen.



De trailer is, anders dan gewone autotransporters, helemaal dicht.



Kurt vervoert alleen auto's met een waarde van meer dan €100.000.

vorige eigenaar omgebouwd tot autotransporter. Er pasten twee auto's in. In de weekenden begon ik daarmee transporten uit te vervoeren. Het was meer hobby dan werk maar ik begreep wel dat ik met maar twee auto's achterin niet op kon tegen de concurrentie. Bovendien wilde ik al vroeg het hoogste segment van de markt gaan bedienen. Als je dat wilt, moet je ook topmateriaal hebben. Niemand geeft zijn Bugatti Veyron mee aan een man met een gebruikte FM en een verbouwde meubeltrailer. Daarom besloot ik serieus te gaan investeren. Een neef hielp me daarbij. In 2009 kocht ik mijn eerste Volvo FH 440 XL. De trailer liet ik maken bij Getrex. De zaken begonnen goed te lopen; het was een hobby die zich zelf bedroop. In 2012 heb ik mijn baan bij de Volvo-dealer opgezegd", vertelt Kurt.

Op negentig

Niet veel later rijden we door Frankrijk in de richting van Zwitserland. De teller staat strak op 90 km/u, behalve als de ACC ingrijpt. „Een half jaar geleden vroeg een collega of hij mijn wagen niet kopen kon. Ik nam hem niet helemaal serieus maar toen hij er een paar dagen later op terugkwam, wist ik dat hij dat wel was. Bij mij is alles te koop, zei ik, maar er moest eerst een

KURT WILDE HET HOOGSTE SEGMENT VAN DE MARKT GAAN BEDIENEN

nieuwe wagen komen en dus zou hij een half jaar geduld moeten hebben. Daarna ging het snel. Ik heb deze FH besteld en tegelijkertijd een nieuwe trailer laten bouwen bij Getrex, precies naar mijn wensen."

Andere gesloten autotrailer hebben grote deuren aan de zijkanten omdat je dan de deuren van de auto's gemakkelijker kunt openen. Kurt vindt dat lelijk en daarom heeft zijn trailer die niet. Het is een drieasser geworden. Voor het gewicht is dat niet nodig, maar ook dat vindt Kurt mooier. „Er zitten kleine wielen onder want dan heb je meer hoogte in de laadruimte. Alleen kon ik daardoor geen schijfremmen nemen. De voorste as kan omhoog en dat zit hij eigenlijk altijd ook. In de trailer is geen ruimte voor een reservewiel maar als ik ooit een lekke band krijg, neem ik wel een wiel van de lifts. De achterste as is gedwongen gestuurd. De besturing kan ik ook vanuit mijn cabine bedienen. Maar het belangrijkste onderdeel zit helemaal achterin: de drietons hydraulische lift. Verder is er nog een

hydraulisch beweegbare vloer. Daarmee kan ik elke wagen er probleemloos inrijden. Die vloer is trouwens helemaal dicht, want oldtimers willen nog wel eens olie lekken. Als zo'n auto boven staat, wil je niet dat hij de auto's beneden vuil maakt."

Zwitserse hebzucht

We naderen de Zwitserse grens. De douane eist formulieren, stempeltjes en meer van die onging. Eén Europa heeft nadelen maar zodra je de grens Zwitserland passeert, weet je meteen weer wat voor belang chauffeurs hebben bij het wegvallen van de binnengrenzen. We rijden nog een stuk het Alpenland in en besluiten dan om te stoppen voor de nacht. De Zwitserse tol is niet misselijk: voor één passage door het land betaal je al snel tussen de 100 en 200 euro.

Wie denkt dat de Zwitsers daarmee tevreden zijn, heeft het mis. We parkeren op een normale parking langs de snelweg en daarvoor moet Kurt € 17,50 aftikken. De 'bewaker' blijkt niet van plan



Even pauze nemen hoort ook bij internationaal rijden.

de hele nacht te blijven. Dan gaan we een hapje eten. Voor een eenvoudige schnitzel met aardappelen, groente en een glas cola betalen we € 27,50 en voor het bolletje ijs toe nog eens € 5 per persoon. Maar dan nog is de hebzucht van de Zwitsers niet gestild. De volgende ochtend willen we douchen. Je verwacht dat zoiets gratis is als je in het restaurant hebt gegeten en er € 17,50 stageld is betaald. Mis: voor € 5 elk krijgen we ieder de sleutel van de douche. Als we bij de toiletruime aankomen, moeten we ook nog een euro in een poortje gooien. Dat wordt ons te gortig: we kruipen er onderdoor.

Alle gemakken

De Globetrotter XL is van alle gemakken voorzien; Kurt heeft bewust alle opties gekozen. Zelfs een aerodynamisch pakket en zijskirts langs de dieseltanks zitten er op; alleen de onafhankelijke voorwielophanging vond hij overbodig. „Eigenlijk wilde ik de FH 750 kopen, maar dat heb ik niet gedaan. Mijn klanten zien het verschil toch niet tussen deze en een 750. Ook heb ik even overwogen om de cabine met 30 centimeter te laten verlengen. Ik wil namelijk graag iets wat anderen niet hebben. Maar het verlengen zou ten koste gaan van de laadruimte en dat leek me een slecht plan." Gelukkig is Kurt met deze cabine ook tevreden. De bijrijdersstoel kan draaien en hij heeft een TV gemonteerd. „Ik kan tijdens het rusten lekker TV kijken. Dan heb ik de wanden en het plafond laten bekleden. Niet overdadig; gewoon netjes. Noppen op het plafond en de achterwand. Maar weer niet op de zijwanden, want dat zou te veel van het goede zijn. De wanden zijn met glad leer bekleed. Ik heb een tafeltje genomen en een jerrycan in een zijvak om mijn handen te kunnen wassen. Verder zitten er alle technische snufjes op die je maar verzinzen kunt, van dynamic steering en een regensensor tot ACC en xenon koplampen."

Per privéjet

De volgende ochtend gaan we vroeg op pad en bereiken al gauw de Gotthardtunnel. Daar moeten we van de snelweg af en een slinger maken over een gigantische parkeerplaats. Het

MILLE MIGLIA

Mille Miglia betekent letterlijk: duizend mijl. Dat is de lengte van de oorspronkelijke race met deze naam. De race is 24 keer gereden, helemaal van Brescia in Noord-Italië naar Rome en weer terug. Dat ging toen gewoon over de openbare wegen. De eerste race vond plaats in 1927. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd er niet gereden. Het ging er om wie het snelst heen en weer reed en dat was niet zonder risico's. In 1957 ging het mis toen een Ferrari in het publiek belandde: twaalf mensen overleden. Daarna werd de race verboden. Sinds de jaren '80 is het evenement terug, maar nu speelt snelheid geen rol meer. Alleen oldtimers die gebouwd zijn tussen 1927 en 1957 mogen er aan meedoen. De race werd destijds gedomineerd door Alfa Romeo en Ferrari. Toch wist Mercedes de race twee keer op zijn naam te schrijven en ging ook BMW er één keer met de winst vandoor. De moderne rit is een soort zegetocht voor oude auto's dwars door Italië en brengt heel veel publiek op de been. Eigenlijk is het wel een beetje vergelijkbaar met de uittocht bij het Truckstar Festival, maar dan voor mannen met heel veel geld en een mooie oude auto. In Assen is dat meestal andersom: weinig geld, maar wel een (vrij) nieuwe auto en wie weet met nog veel meer plezier ook.



Voor het slapen gaan controleren we de lading.

lijkt een beetje op het opstel terrein van een veerboot en is aangelegd om het vrachtverkeer door de tunnel te reguleren. De tunnel kent maar één buis voor het verkeer in twee richtingen en die moet niet verstopt raken met trucks, is de gedachte. De berekeningen die Kurt eerder maakte, kloppen als een bus. De Gotthardtunnel staat bekend om zijn eindeloze vertragingen maar als wij er aankomen, is het relatief rustig. Met een paar minuten vertraging rijden we de zeventien kilometer lange tunnel in. Diep onder de aarde vertelt Kurt verder over zijn werk. „Ik ga vooral naar evenementen en tentoonstellingen. Mijn klanten zijn eigenaren van oldtimers. Als die een evenement zoals de Mille Miglia willen bezoeken, komen ze zelf op het laatste moment naar dat evenement toe. Meestal per vliegtuig maar soms ook met hun privéjet. Aan mij de taak om het oude beestje piekfijn aan de start te krijgen voordat de klant er is. Sommige van mijn klanten hebben een vriendengroep. Die besluiten dan om ergens in Europa te gaan toeren met hun oldtimers. Zo heb ik vorige week vijf wagens naar Schotland gebracht en daarna weer terug naar België. Dat waren mooie wagens: Aston Martin, Mercedes, Healy. Een andere keer huurt zo'n groep een heel circuit af om te gaan racen. Zo ben ik wel eens

naar het Circuit de Catalunya bij Barcelona geweest." We naderen de grens tussen Zwitserland en Italië. Kurt springt uit zijn cabine en haalt een stempeltje. Het kost een paar minuten. Als we verder rijden, passeren we de Italiaanse grenscontrole. Er zit niemand in het hokje en dus Kurt geeft gas. Maar dan komt er een nijdtige Italiaan aanstormen: of we het stopbord niet snappen? Met echte Italiaanse boosheid werpt hij een blik in de trailer. Het antieke spul kan hem vreemd genoeg niet boeien, maar we mogen wel door.

Lange zaag

Wat opvalt, is dat Kurt heel voorzichtig is bij tolpoortjes en andere obstakels. Bij overhangende bomen op parkings gaat het gas er helemaal af. „Ik ben allergisch voor bomen, ik moet geen krassen op mijn wagen hebben. Ik zie takken ook altijd hangen. Sterker nog, ik heb zelfs een zaag bij me. Een van drie meter lang met een elektrische motor. Als ik ergens langs moet waar een tak overhangt, dan zaag ik die net zo gemakkelijk af voordat ik verder rijd." We naderen onze bestemming, een beursterrein in de buurt van Brescia. „Hier komen alle antieke wagens bij elkaar. Het zijn er meer dan ▶



Met de hand lossen is echt geen straf als dit je lading is.



Een Maserati A6 GCS Monofaro is het topstuk op deze rit.



Een verse voorraad Luxemburgse diesel en weer op pad.



Ruimschoots op tijd arriveert Kurt op het terrein waar de rallywagens moeten worden afgezet.



Geen reclame op de trailer, alleen een discrete QR-code.



In België koop je voor duizend euro je eigen kenteken.

vierhonderd. Ze worden gekeurd en er volgen allemaal administratieve zaken. Maar eerst moeten we uitladen. Mijn klanten komen de auto's zo ophalen." Kurt wordt nerveus want wij zijn weliswaar op tijd, maar dat geldt niet voor enkele charters die hij heeft ingehuurd. „Ik heb maar zes plaatsen in mijn trailer maar voor de Mille Miglia moet ik zestien wagens vervoeren. Daarom rijden er nog twee vrachtwagens voor me en die zijn aan de late kant terwijl de klanten al staan te wachten.”

Via de telefoon laat één van de chauffeurs weten last te hebben gehad van files en andere vertragingen en dit toont eens te meer aan hoe goed Kurt de rit gepland heeft.

Servicewagen

Even later verschijnen ook de andere vrachtwagens en zo komt alles toch goed. In de hal naast het terrein is een waar automuseum

'MEESTAL KOMEN ZE PER Vliegtuig, SOMS OOK MET HUN PRIVÉJET'

ontstaan. Het lijkt of het werk van Kurt er op zit, maar niets is minder waar want nu moet hij service verlenen. „Je moet bedenken dat één op de vier wagens de rally niet uitrijdt, want die gaat onderweg kapot. Een van de klanten wil dat er daarom een servicewagen gaat 'bumpen'. Bij hem rijdt er voortdurend een volgwagen mee met monteur, gereedschap en reserveonderdelen. Voor de anderen ben ik de serviceploeg. Met een collega rijdt ik achter de meute aan en als er eentje stil valt, gaan we er direct op af. Het komt dus goed van pas dat ik vroeger automonteur was." Daarnaast heeft Kurt maatregelen genomen om gestrande wagens op te kunnen pikken. De rally gaat van Brescia naar Rome en weer terug en het hele traject rijdt de Range Rover met aanhanger mee. „Strandt er iemand, kunnen we hem direct ophalen. Als een auto uitvalt, zijn de teamleden vaak erg teleurgesteld en willen ze het liefst via het dichtstbijzijnde vliegveld terug naar huis. Wij nemen dan de auto mee. Daarvoor zet ik halverwege Rome

en Brescia één van de charters neer. De Range Rover brengt de stilgevallen oldtimer daar naartoe." Het is Kurts vijfde Mille Miglia, maar zeker niet zijn laatste: „Ik hoop hem ooit nog eens zelf te rijden, samen met mijn vrouw. Ik weet nog niet in wat voor auto dat zal zijn. Waarschijnlijk een Italiaanse Barchetta: een lange, maar kleine cabriolet." Kurt spurt er weer vandoor want een deel van de oldtimers moet nog uitgeladen worden. Met zichtbaar plezier speelt hij met de knoppen, schakelaars, pedalen en pookjes. Als zo'n oudje pruttelend tot leven komt, rijdt Kurt een rondje en parkeert hem vlak naast zijn Volvo van slechts één maand oud. De rally moet nog beginnen. Als die over vier dagen voorbij is, vliegen de klanten naar huis. Zij weten dat ze hun speeltje met een gerust hart aan Kurt kunnen toevertrouwen. Hij zal het fraaie spul over een week weer veilig bij hen thuis afleveren. ★

MARC VAN ROSSUM DU CHATTEL

