

Artcurial veiling Retromobile



Edelschroot onder een afdakje

Onder de “schuurvondst van de eeuw” bevond zich een unieke Maserati Frua Coupé. Deze auto werd onlangs in Parijs afgehamerd voor het astronomische bedrag van ruim twee miljoen euro tijdens de veiling van de zogenaamde collection Baillon.

Klassiekerliefhebbers die niet wisten dat er in Frankrijk onlangs een schuur vol auto's gevonden is, hebben vermoedelijk onder een steen geleefd de laatste vier maanden, want de Collection Baillon heeft nogal wat stof doen opwaaien in de autopers en ver daarbuiten. In een zorgvuldig georkestreerde mediacampagne maakte het Franse veilinghuis Artcurial in december 2014 bekend dat op een niet nader te noemen locatie ergens bij een kasteel in Frankrijk een schat aan klassieke auto's ontdekt was. Nou worden er wel eens vaker oude auto's onder een hooiberg vandaan getrokken en af en toe duikt er een unieke, verloren gewaande oldtimer op in een vergeten garage op iemands erf (doorgaans bij het verdelen van de boedel na het overlijden van de eigenaar), maar in dit geval ging het om maar liefst 100 auto's in één keer. En wat voor auto's! Talbot-Lago's, Delages, Delahayes, Panhards; het pikje van de Franse auto-industrie van vlak voor en vlak na

de Tweede Wereldoorlog. En als klap op de vuurpijl kwam onder een stapel oude kranten ook nog de Ferrari 250 California Spider tevoorschijn die ooit van het Franse filmicoon Alain Delon was. Wat wil je dan als chauvinist nog meer? Wel... kopen natuurlijk!

Veiling tijdens Retromobile

Dat kon in Parijs, op de enorme veiling die Artcurial organiseerde tijdens Retromobile op 6 februari dit jaar. Daar kwam het meeste oud roest uit de schuur van de familie Baillon onder de hamer. Voorafgaand werd in een aparte hal van het beurscomplex een speciale expositie gehouden met alle gevonden auto's, sfeervol gepresenteerd met strijklicht, dramatische spotjes en toepasselijke klassieke muziek. Mocht je er als bezoeker nog aan twifelen of dit de vondst van de eeuw is, dan werd je ter plekke wel zeer duidelijk gemaakt dat je iets unieks meemaakte. En toegegeven: het was bijzonder om bijna 60 autowrakken, res-

tauratieprojecten en in staat van ontbinding verkerende exotica te aanschouwen in die tentoonstellingshal. Alles voor het effectbejag uiteraard, het blijven tenslotte Fransen, maar het maakte niettemin indruk.

Dat vonden de kopers ook, want alle auto's uit deze nalatenschap werden voor hoofdprijzen verkocht. Record na record sneuvelde en zelfs auto's die met een vorkheftruck van hun plaats moesten worden getrokken omdat er helemaal niets meer aan functioneerde, gingen ver boven de estimate de deur uit. Wie hoopte op een koopje kwam bedrogen uit. Van de 59 ter veiling aangeboden auto's werden er 14 afgehamerd voor meer dan een ton in euro's. Vier stuks daarvan deden meer dan 4 ton en maar liefst drie stuks gingen ver over het miljoen heen, met als absoluut klapstuk de ex-Delon Ferrari voor € 16.288.000,-.

Maserati's tegen hoofdprijzen

Behalve de collectie Baillon gingen er tijdens de enorme Artcurial veiling echter meer auto's onder de hamer en daaronder bevond zich een stevig aantal Maserati's die voor de hoofdprijzen weggingen. Maar liefst twee 3500GT Vignale Spyders brachten bedragen op tot € 858.240,-, terwijl een Maserati Indy 4.2 schroothoop, want beter laat dit roestproject zich niet omschrij-

ven, in al zijn ellende zelfs ruim € 33.000,- op de veilingklok bracht. Een matige Khamsin deed ruim € 165.000,- en een nette Mistral Spyder klokte aan de bovenkant van de 4 ton. Pikant detail was de Maserati Ghibli 4.9 Spyder met chassisnummer AM115/49S/1241. Deze auto werd teruggetrokken nadat tijdens een grondige inspectie door een MCH-clublid aan het licht kwam dat er met het chassisnummer gerotzooid was...

Voor ons Maseratisti waren deze Maserati's echter bijzaak, want het ging vooral om lot nummer 58 van de veiling. Onder de Baillon-auto's was namelijk ook een Maserati. En niet zomaar eentje, maar een A6G 2000 Gran Sport Berlinetta Frua. Een van de vier die in deze uitvoering op de weg gezet zijn en een van de zes die carrozzeria Frua voor Maserati geproduceerd heeft op een A6G chassis. Het is de auto op uw lidmaatschapspas 2015. Deze auto, met chassisnummer 2140, werd lang verloren gewaand, maar bleek zich dus in Frans bezit en goed gezelschap te bevinden. Nou moet dat verloren gewaand wel met een korrel zout genomen worden, want in verzamelaarskringen was in principe bekend dat de heer Baillon deze klassieker bezat.

De collectie Baillon

Roger Baillon was een selfmade man met een forse transportonderneming die in de jaren '50 begon met het verzamelen van klassieke automobielen. Destijds waren dergelijke auto's hooguit een appel en een ei waard. Met een oude auto kon je niet veel, dus werden die voor een habbekrats geloosd aan mensen die er wel interesse in hadden. Baillon wenste een collectie op te bouwen van "Franse Groten" en wilde daar t.z.t. een museum voor inrichten. Dit soort verzameldrang komt wel vaker voor bij succesvolle entrepreneurs en we danken er prachtige verzamelingen aan, zoals de collectie Schlumpf in Mulhouse, de Louwman Collectie in Den Haag en de Righini collectie in Italië om er een





paar te noemen. Schlumpf is in dit verband interessant, want de geschiedenis van Baillon liep min of meer parallel aan die van de textielbaronnen uit Mulhouse. Met dit verschil dat de gebroeders Schlumpf vooral Bugatti's harkten en hun arbeiders schromelijk onderbetaalden en dat Baillon juist door zijn personeel op handen gedragen werd en zijn tevreden chauffeurs hem tipten waar hij interessante Franse klassiekers op de kop kon tikken. Beide ondernemingen gingen eind jaren '70 echter failliet en waar de collectie Schlumpf uiteindelijk door de Franse staat werd geconfisqueerd, kwam die van Baillon met de failliete boedel van zijn onderneming gewoon onder de hamer. Nog een belangrijk verschil was het feit dat de Schlumpfs vooral rijdende en complete auto's verzamelden terwijl Baillon ook wrakken opkocht omdat hij er van hield om zelf te sleutelen. Het was de bedoeling om uiteindelijk alles te restaureren.

Slechts 60 verkocht

De veiling van de boedel en een deel van de autocollectie van Baillon leverde destijds voldoende op om de curator tevreden te stellen en uiteindelijk werden er van de meer dan 150 auto's slechts 60 daadwerkelijk verkocht. De rest bleef achter in de schuren op het landgoed. Het drama van het faillissement zorgde er echter voor dat de familie het idee van een museum liet varen en zweeg over de rest van de auto's. Bezoekers werden nauwelijks toegelaten en daardoor dachten de meeste verzamelaars dat de gehele collectie verkocht was. Men vergat de verzameling domweg, en de Baillons vonden dat wel best. Pas na de dood van Roger's zoon Jacques Baillon in 2013 besloten de erven dat er iets moest gebeuren toen ze uitvonden wat er in de diverse schuren op het landgoed stond. Zeker toen de Ferrari 250 California Spider ontdekt werd, waarvan ze aangenomen hadden dat die 40 jaar terug verkocht was. Er werd in 2014 besloten om de collectie te laten veilen door Artcurial, en het veilinghuis organiseerde een perfecte marketingcampagne waarin aan iedere autojournalist die het maar horen wilde verteld werd hoe bijzonder alles was. De bekende foto van de Ferrari en de Maserati onder een stapel kranten was uiteraard georkestreerd, maar gaf wel een indruk van wat de familie aantrof toen ze in de nalatenschap begonnen te spitten: bijna 60 volledig originele auto's (of wat daar van over was), ongerestaureerd en alleen aangetast door de tijd. Sommige unieke auto's hadden een indrukwekkende geschiedenis en andere waren zo zeldzaam dat ze een stevig bedrag oprichtten op de veiling. Eén Panhard & Levassor Dynamic X76 Coupé werd zelfs tijdens de veiling door de Franse staat opgeëist als cultureel erfgoed. Uiteraard tot ongenoegen van de winnende bidder, maar de Franse staat behoudt zich nu eenmaal het recht voor om dergelijk erfgoed tijdens de veiling over te kopen voor het hamerbedrag.

Chassis naar Frua

Maar terug naar de Maserati Frua. Volgens de veilingcatalogus en de bij de auto aanwezige papieren werd deze A6G 2000 op 9 februari 1956 als chassis aangeleverd bij Carrozzeria Frua en op 6 juli van dat jaar werd de motor geplaatst en de auto afgeleverd. Volgens de fabrieksinformatie: "intern motornummer 76 met twee Marelli ontstekingen, Frua 2-4 zits berlinetta, zwarte lak en ivoorkleurige bekleding, Veglia instrumenten." Vervolgens werd de auto naar Frankrijk getransporteerd waar hij op 2 augustus werd geregistreerd op naam van ene Jacques Fildier met kenteken 1007 FH 75. Fildier had de auto besteld bij Garage Mirabeau aan de Avenue de Versailles in Parijs, en die plaatsten



“Op 9 februari 1956 werd het chassis aangeleverd bij Carrozzeria Frua en op 6 juli werd de motor geplaatst”

op hun beurt de order bij de officiële importeur Jean Thépenier. De rekening die Maserati aan Thépenier stuurde maakt melding van een "Vettura Frua, verniciata in colore nero, 3 carburatori Weber 36DO4 n. 836, 843, 850" en een prijs van 2,5 miljoen lire, wat vermoedelijk de prijs van het kale chassis met motor en versnellingsbak was, aangezien de carrosserie doorgaans apart in rekening werd gebracht door de bouwer, in dit geval dus Frua.

Parijse Salon van 1956

De auto werd in oktober 1956 op de Parijse Salon de l'Automobile gepresenteerd in het Grand Palais. In de Artcurial veilingcatalogus is hiervan een foto uit het archief van Walter Bäumer te zien en op de website www.pietro-frua.de is een foto te vinden van dezelfde auto, maar dan afkomstig uit het archief van het Deutsches Museum in München. Correspondent Giovanni Lurani maakte in het blad *Auto Italiana* van 30 oktober 1956 melding van een "2.000cc zescilinder Maserati GT, kleur zwart met deluxe afwerking" op de Parijse show. Tussen 1956 en 1959 werd de grille aangepast, wellicht als gevolg van een aanrijding. De neus is nu meer in stijl met die van de Frua Spyder-modellen. Overigens is de huidige achterzijde ook niet de versie die op de foto van de Parijse show te zien is, dus wellicht is er destijds meer aan de auto verspijkerd dan alleen de neus? Ook de kleurstelling van het dak is in de loop der jaren aangepast naar lichtblauw, wat de auto overigens verrassend goed staat. Op 12 juli 1957 werd de Maserati verkocht aan een zekere heer Marcel Chalas en in mei 1959 verscheen de auto in een advertentie

van "Rue de la Pink" lippenstift. De Maserati werd opnieuw verkocht op 17 december 1959, ditmaal aan Roger Baillon. Sinds dat moment tot aan de veiling bleef de auto in het bezit van deze familie: maar liefst 55 jaar lang! In de Maserati archieven is een brief van Jacques Baillon uit 2000 te vinden met het verzoek om technische informatie over de auto. Blijkbaar speelde hij toen met de gedachte aan restauratie. Jacques Baillon begon in 2011 aan het vervangen van de koppeling, waarbij de transmissietunnel losgehaald werd. Daar bleef het echter bij en het is er nooit van gekomen om de auto af te maken.

Maserati's A6G modellen

Wie in het verleden het verhaal van de A6G/54 Allemano van Marcel Lammeree gelezen heeft, weet al het een en ander van deze lijn modellen, maar we herhalen het toch nog even kort. Met de A6 1500 bouwde Maserati in 1947 haar eerste echte straatauto, bedoeld voor consumenten. Al in 1941 werd gestart met het ontwerp, onder leiding van de gebroeders Maserati, die weliswaar hun onderneming eind 1936 verkocht hadden aan de Modenese grootindustriële en staalmagnaat Adolfo Orsi, maar wel met de verplichting als adviseurs betrokken te blijven bij het bedrijf. Orsi was van mening dat Maserati naast racewagens ook straatauto's moest bouwen, en aldus geschiedde. In 1942 was een prototype gereed, maar de oorlogsproductie legde een te groot beslag op Orsi's bedrijven om de A6 verder te ontwikkelen. Pas op de Salon van Geneve in 1947 werd het doek van het productiemodel getrokken. De A6 1500 beschikte over een



“De nieuwe eigenaar beseft ongetwijfeld ook dat deze Maserati een unieke kans vertegenwoordigt”

zescilinder motor van 1.488cc. Met een enkele bovenliggende nokkenas en een enkele carburateur leverde deze motor een bescheiden 65 pk, maar door een laag gewicht van slechts 950 kilo was de topsnelheid 150 km/u; in die tijd zeer acceptabel. Voor het carrosserieontwerp tekende Pininfarina, waardoor het model een elegant voorkomen had en alles bij elkaar vormde het geheel een zeer aantrekkelijke auto. De A6 1500 werd in 1950 vervangen door de A6G 2000. De enkele bovenliggende nokkenas was gebleven, maar drie carburateurs leverden wat meer 'oemphf' dan voorheen. De nu geclaimde 90 tot 100 pk zorgde voor een top van tegen de 180 km/u. In dezelfde periode produceerde Maserati ook de A6GCS, waarbij CS stond voor Corsa Sport. De raceversie dus. In A6GCS configuratie was de compressie fors hoger en leverde het blok 130 pk. In 1953 werd een verbeterde A6GCS gepresenteerd met 160 pk en een top van 235 km/u. De motor van deze A6GCS was voorzien van dubbele bovenliggende nokkenassen, twee bougies per cilinder, drie Weber 36 DO4 carburateurs en dubbele ontsteking. In principe was deze racemotor niet geschikt voor deelname aan het dagelijks verkeer, vandaar dat hij getemd werd voor de A6G/54. De compressie ging omlaag, de dubbele ontsteking werd vervangen door een enkele distributeur en er werd een minder wilde nokkenasconstructie toegepast. De vier-versnellingsbak werd voorzien van tandwielen die wat minder op hoge toeren en topsnelheid gericht waren en bovendien was nu synchromesh beschikbaar. Met ruim 150 pk en een top van rond de 200 km/u was een auto ontstaan die zeer tot de verbeelding

sprak, maar waar je toch ook mee over de Via Veneto in Rome kon flaneren.

Zagato, Frua en Allemano

Begin jaren '50 was het voor kopers van exclusievere auto's nog heel gebruikelijk om een auto als chassis te bestellen bij een fabriek om vervolgens bij een carrossier langs te gaan voor een bodywork naar wens. Zo ook bij Maserati. Men werkte onder andere met Pininfarina voor de A6 1500 en A6G 2000 en in de verkoopbrochures werd de A6G/54 aangeboden met vier verschillende carrosserievarianten: als coupé of spyder van Frua, als Allemano coupé en als Zagato coupé. Frua bouwde zes coupés en 12 spyders. Die coupés waren #2063 (1954), #2103 (1955), #2109 (A6GCS chassis, 1955), #2114 (1955), #2140 (1956, "onze" coupé) en #2194 (1957). Nummer 2063 werd in 1954 gepresenteerd op de Parijse Salon en nummer 2103 werd in 1955 geshowd in Turijn. Alle modellen waren ten opzichte van elkaar net even afwijkend, want ondanks de basiscarrosserie kon de klant verder bestellen wat hij wilde en dat is te zien aan een net even afwijkende grille, andere chroomlijsten, bumpers en uiteraard interieurspecificaties. Op twee websites duiken ook foto's op van chassisnummer 2181 met een coupé-body, maar in de literatuur is deze auto niet terug te vinden. De auto zou volgens de bouw informatie van de fabriek als Spyder zijn geleverd in 1956, maar als we naar foto's uit het jaar 1957 kijken, zien we toch echt een coupé, zij het op basis van Spyder-lijnen. Vond de toenmalige Amerikaanse eigenaar zijn cabrio niet mooi en heeft

hij bij Frua een versie met dak laten bouwen? Opvallend is dat deze auto de neus heeft die ook de Baillon-auto heeft gekregen na de salon van Parijs, en dat was in dezelfde periode!

Unieke originele Maserati

Hoe het ook zij: de Maserati A6G Frua die in Parijs geveild werd, vertegenwoordigt een unieke kans op een zeer originele Maserati. De nieuwe eigenaar beseft dit ongetwijfeld ook, want hij had maar liefst € 2.010.800,- voor de auto over, inclusief veilingkosten. Dat is een recordbedrag voor een A6G/54, zelfs als we de zeldzaamheid van de Frua coupés in ogenschouw nemen. De laatste keer dat een Frua van dit type onder de hamer kwam, was op Pebble Beach in 2012 en toen bracht die auto de som van \$ 1.650.000,- op, wat destijds overeen kwam met zo'n 1,3 miljoen euro. Gedeeltelijk was die prijs gebaseerd op het feit dat de auto uit het bezit van popster Jamiroquai kwam, die er net twee jaar eerder de Mille Miglia mee had uitgereden. Al met al is ruim 2 miljoen dus een stevige prijs, maar voorlopig lijkt het erop dat de prijzen voor historische Maserati's nog niet op hun hoogtepunt zijn. Zoals alle veilingresultaten van de laatste tijd laten zien, stijgen momenteel met name de V8 modellen van voor het DeTomaso-tijdperk, maar ook de oudere zescilinders zitten stevig in een opgaande lijn. We zijn benieuwd waar het gaat eindigen.

Voor de volledigheid melden we nog dat deze bijzondere Frua teruggerestaureerd zal gaan worden naar de specificaties zoals hij die had ten tijde van de Parijse Salon van 1956. En ongetwijfeld zullen we de auto volgend jaar op de grote internationale concoursen gaan zien. ○

Bronnen: Artcurial catalogus, www.pietro-frua.de, eigen archief.

