

# Der letzte Vanvooren

Mit einem Delahaye stimmte der Pariser Couturier Vanvooren seinen Schwanengesang an. Nach der Handfertigung von exakt 3000 Karosserien für die edelsten Automobile schloss sich hinter diesem 135 M 1950 die Pforte – das Auto aber überlebte bis heute.

TEXT Dirk Johae // FOTOS Hans-Dieter Seufert



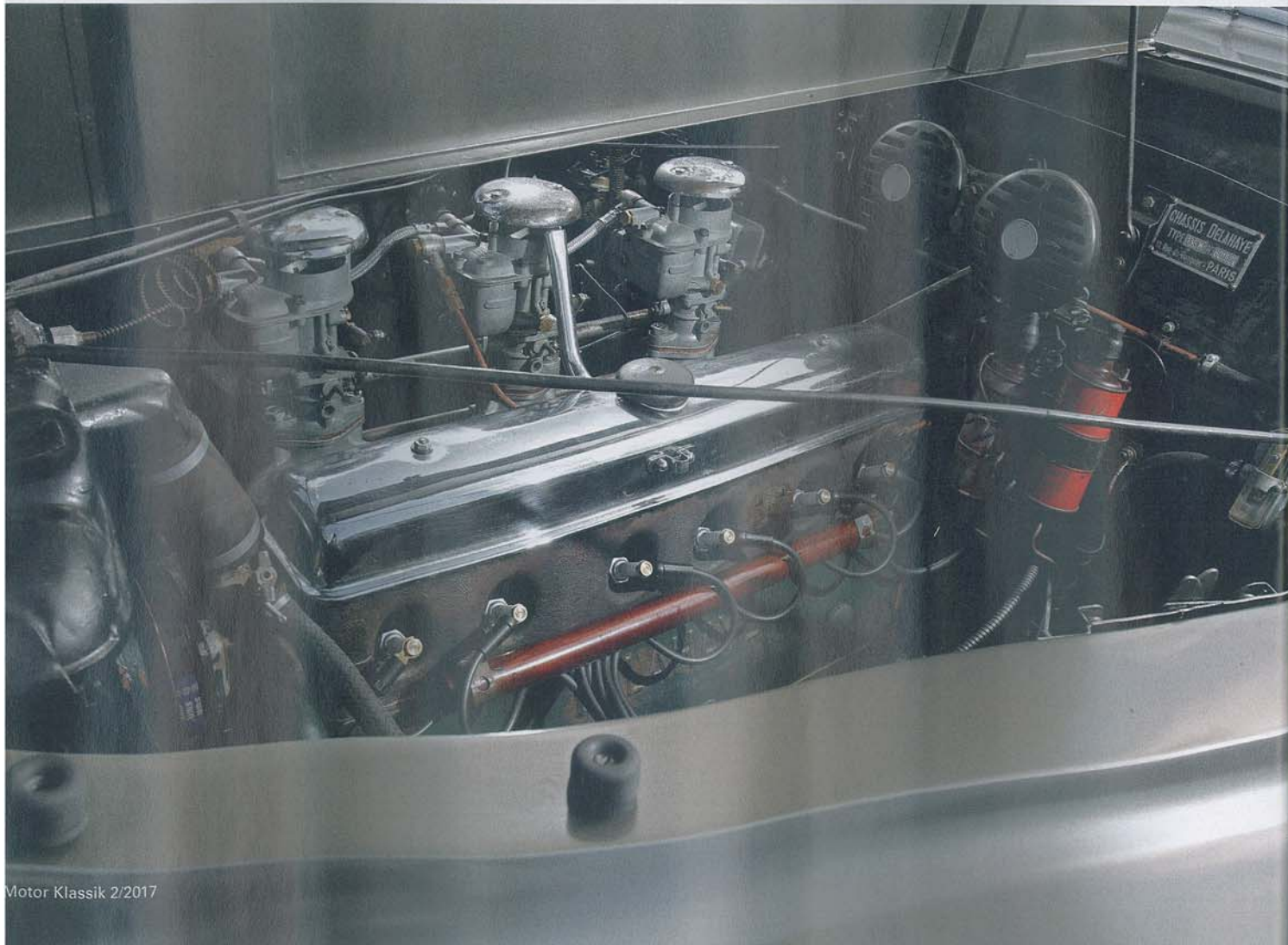




Der Vorderwagen zeigt die typische Delahaye-Front mit dem schildförmigen Kühlergrill. Der Reihensechszylinder stammt aus den 30er-Jahren



Das Interieur wurde in Courbevoie aus rotem Leder und hellem Teppich komponiert. Das Vanvooren Heck betört mit klaren, fließenden Linien







Coach-Karosserie vereint Elemente von Coupé und Limousine. Das Rechtslenker-Cockpit im späten Art-déco-Stil wirkt wie ein Kunstwerk



## Delahaye 135 M

**TOR** Typ 6 S 103, flüssigkeits-  
kühlter Sechszylinder-Viertakt-  
motor, vorn längs, Bohrung  
84 x 107 mm, Hubraum 3557  
cm³, Leistung 115 PS bei 4000/min,  
max. Drehmoment 236 Nm bei  
1500/min, zwei Ventile je Brenn-  
raum, betätigt über eine untenlie-  
gende kettengetriebene Nocken-  
mechanik, Stoßstangen und Kipphebel,  
torblock und Zylinderkopf aus

Grauguss, vier Kurbelwellenlager,  
drei Fallstrom-Vergaser

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Einschei-  
ben-Trockenkupplung, Cotal-Vor-  
wählgetriebe oder Viergang-Schalt-  
getriebe (1. Gang unsynchronisiert),  
Hinterradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK**  
Kastenrahmen und Stahlkarosserie  
auf Holzrahmen, Hauben und

Türen aus Leichtmetall, vorn  
Einzelradaufhängung an doppelten  
Querlenkern und halbelliptischer  
Blattfeder mit Längsschublenkern,  
hinten Starrachse, Längslenker,  
halbelliptische Blattfedern,  
Reibungsstoßdämpfer (Houdaille),  
Schneckenlenkung, per Seilzug  
betätigte Trommelbremsen, Rudge-  
Felgen mit Zentralverschluss,  
Reifen 6.00 x 17

### DATEN & FAKTEN

#### MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2950 mm, Länge x Breite  
x Höhe 5000 x 1700 x 1600 mm,  
Gewicht (Chassis) 1050 kg,  
Gesamtgewicht ca. 1600 kg

**FAHRLEISTUNG** Vmax 150 km/h

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1946  
bis 1952, 1155 Exemplare (gesamte  
135-Baureihe ab 1946)

Von den roten Ledersitzen aus betrachtet wirkt die Welt da draußen auf einmal entrückt. Der Blick fällt durch die geteilte Frontscheibe auf die lange graue Motorhaube. Ist der Motor nach dem Drehen des Zündschlüssels überhaupt zum Leben erwacht? Der Sechszylinder läuft so geschmeidig und leise, als wäre er ein auf äußerste Zurückhaltung bedachter Butler.

Zu der vornehmen Art passt der kleine karamellfarbene Knopf mit kurzem Hebel links vom Vierspeichenlenkrad. Damit werden die Gänge des elektromagnetischen Cotal-Getriebes vorgewählt. Nur eine leichte Bewegung mit dem kleinen Hebel auf die Eins, die Kupplung kommen lassen, dann setzt sich der Delahaye sanft in Bewegung. Auf die gleiche komfortable Weise legt man die anderen Gänge ein. Den Hebel einfach auf die Ziffer stellen, das Kupplungspedal treten, und der nächste Gang ist drin. Dann lässt man die Kupplung wieder einrücken wie bei einem herkömmlichen Schaltgetriebe. Das Herunterschalten ist genauso leicht.

Würde das Radio in der Mitte der stilvollen Armaturentafel noch funktionieren, klänge vielleicht die Stimme der französischen Sängerin Edith Piaf durch die chromfarbenen Stäbe der Lautsprecherabdeckung. „La vie en rose“ zum Beispiel – damit wurde die kleine Französin weltberühmt, als der Delahaye 135 M aus der Vanvooren-Werkshalle rollte. Die Coach-Karosserie mit der Nummer 1013 war nämlich der letzte Auftrag für die in den 30er-Jahren recht berühmte Firma. Aber von 1947 bis zum Ende drei Jahre später fertigte Vanvooren in der Rue Pierre l'Homme nur noch 13 Aufbauten – die glamouröse Zeit der Luxusautos mit individuellen Karosserien war vorbei.

### Französische Edelmarke

Das spürten auch Hersteller wie Delahaye, die einst zu den innovativsten und erfolgreichsten Firmen gehörten. Neben dem Bau von repräsentativen Luxuswagen mehrten sie durch Motorsporteinsätze ihren Ruhm: 1938 feierte die Marke aus der Pariser Rue de Banquet einen Doppelsieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Die offenen blauen Rennsportwagen vom Typ 135 CS trieb ein stärkerer Reihensechszylinder an, der mit dem Triebwerk des 135 M Coach Vanvooren verwandt ist.

Nach dem Zweiten Weltkrieg schwenkte Delahaye von der zwischenzeitlichen Lkw-Produktion wieder auf den Bau von Hochpreis-Pkw um. Doch die verkauften sich immer schlechter. In Frankreich vergraulte eine Luxussteuer die Kunden, und die Produktion rutschte auf weniger als 100 Autos und Fahrgestelle pro Jahr ab. Schließlich übernahm 1954 Hotchkiss die einst ruhmreiche Marke.

Somit erhält Martin Waltz, der heutige Besitzer des Delahaye mit Vanvooren-Ka-

rosserie, gleich in zweifacher Hinsicht einen mobilen Zeitzeugen der untergehenden französischen Automobilbaukunst im Luxuswagensegment. Aber sein Interesse gilt stärker der Geschichte von Vanvooren: Kernstück seines 2015 in Kirchzarten eröffneten Museums „Volante“ sind neun Exponate aus der Historie des Karosseriespezialisten. Den zeitlichen Gegenpol zum Delahaye bildet eine Kutsche der Firma von 1898. Doch der 135 M mit der viersitzigen Coach-Karosserie ist für ihn mehr als ein Sammelobjekt: „Mich reizt an dem Auto,

## Der Pariser Karossier Vanvooren

Die Firma von Achille Vanvooren gehörte wie Saoutchik, Figoni & Falaschi oder Chapron zu den bedeutendsten Pariser Karosserieherstellern der 30er-Jahre und hielt einige Patente im Karosseriebau. Neben der Fertigung in Courbevoie im Nordosten der französischen Hauptstadt gab es im feinen achten Pariser Arrondissement einen großen Verkaufsraum.

Viele Daten zur Unternehmensgeschichte sind nicht bekannt, da die Fabrik 1943 durch Bomben zerstört wurde. Um 1890 hatte Vanvooren mit dem Kutschbau begonnen, aber schon etwa zehn Jahre später sollen die ersten Autos karossiert worden sein. Die Firma versah etwa ein Drittel aller Hispano-Suiza mit Karosserien. Auch viele Bugatti, Rolls-Royce und Bentley trugen einen Aufbau von Vanvooren. 1950 schloss die Firma ihre Tore.



dass es sich angenehm fahren lässt und ich dank der hinteren Sitzbank auch meine Familie mitnehmen kann.“ Zudem erwies sich der Zweitürer mit der geschwungenen Karosserie dank des guten Zustands als ein ideales Objekt für eine minimalistische Restaurierung, bei der so viel Originalsubstanz wie möglich erhalten werden sollte.

Dafür arbeitete Waltz mit dem Restaurierer René Grosse aus Wusterwitz bei Berlin zusammen, mit dem er zuvor schon einen Hispano-Suiza mit Vanvooren-Karosserie wiederbelebt hat. Der Delahaye kam 2014 bei Grosse an. Etwa anderthalb Jahre

arbeiteten seine Mitarbeiter und er selbst an dem Auto. Unter anderem lackierten sie ihn wieder im ursprünglichen Farbton Dunkel-Silbergrau statt des zwischenzeitlichen Blautons. „Zunächst war ich unsicher, ob mir das Auto dann noch gefällt“, erinnert sich Waltz. Dann macht er eine kurze Pause und lacht zufrieden. „Aber jetzt bin ich ganz begeistert von der Wirkung des Wagens.“

Wenn Waltz mit dem Delahaye durch den Südschwarzwald fährt, scheint der imposante, genau fünf Meter lange Wagen mit der geschwungenen Karosserie zu schweben. Der erste Fahreindruck setzt sich auch beim Betrachten des 135 M von außen fort: Er wirkt entrückt, fast unwirklich, mehr wie ein Kunstobjekt, eine durch die Farbe steinartig wirkende mobile Skulptur. Und melancholisch wie ein Chanson von Edith Piaf.

### Erstbesitzer unbekannt

An der Seitenansicht mit den vielen Rundungen und schwungvollen Bögen kann man sich gar nicht sattsehen. Der Blick gleitet förmlich über das Blech hinweg wie der Wind, der an kaum einer Kante verwirbelt und aufgehalten wird. Leider ist über den ersten Besitzer dieses Delahaye mit der Chassisnummer 801621 und damit auch den letzten Vanvooren-Kunden nichts bekannt – sehr vermögend muss er jedenfalls gewesen sein, um sich dieses Luxusauto leisten zu können. Wir werden aber wohl nie den Grund erfahren, warum er ausgerechnet diese Coach-Karosserie geordert hat.

Mit dem Begriff „Coach“, der noch aus dem Kutschenbau stammte, bezeichnete man beim Auto eine Mischung aus klassischem Coupé und Limousine: Die zweitürige Bauweise mit einem flach auslaufenden Dach wurde dabei mit vier oder fünf Sitzplätzen in zwei Reihen verknüpft. Die Bezeichnung war speziell im französischen Sprachraum bis vor wenigen Jahren gebräuchlich, im Deutschen bezeichnete man eine solche Karosserieform schlicht als zweitürige Limousine.

Der Coach aus Courbevoie begeisterte viele Vorbesitzer. Nachvollziehen lässt sich die Geschichte dieses 135 M allerdings erst seit 1967. Der damalige Besitzer meldete das 17 Jahre alte Auto im Département Essonne im Ballungsraum von Paris an. 1974 erwarb Bernard Consten den Delahaye. Der Franzose war nicht nur erfolgreicher Renn- und Rallyefahrer, sondern auch fünf Jahre lang Präsident des französischen Automobilsportverbands FFSA und Organisator der Tour de France Automobile. Das Auto wurde nach Südfrankreich verkauft und fand Anfang 2014 über einen Händler den Weg in die Sammlung von Martin Waltz in Kirchzarten. Damit hat das französische Auto erstmals die Grenze passiert. Doch geliebt wird es hier mindestens so sehr wie in seiner alten Heimat.