

E-TYPE
LIGHTWEIGHT

MILLION DOLLAR BABY



VAARWEL
LAND ROVER
SERIES I TOT
DEFENDER



LANCIA
AURELIA GT
RACER UIT DE
DOOD HERREZEN



Octane

RANDSTOF VOOR AUTOLIEFHEBBERS

GT3 RS & CARRERA RS 2.7

PORSCHE'S LEGENDARISCHE STRAATTRACERS



- RECORDWAGENS OP PENDINE SANDS
- ROADTRIP TOUR DE FRANCE
MET EEN JAGUAR F-TYPE R
- SUIXTIL: 'DRESS LIKE THE LEGENDS'
- EAST AFRICAN SAFARI DAF 55
- RALLY LIÈGE-SOFIA-LIÈGE

€ 7,95 | NUMMER 018
OKTOBER 2015





'Dress like the legends.'
Maak kennis met
Vincent Metais en zijn
Suixtil, het favoriete
kledingmerk van
autosportheelden als
Juan Manuel Fangio,
José Froilán Gonzáles,
Stirling Moss en
vele anderen.



TEKST TON ROES
 FOTOGRAFIE TON ROES
 ARCHIEFFOTO'S
 ARCHIVES MAURICE LOUCHE
 ASSOCIATED PRESS COLL. WATKINS GLENN
 BARRY MCKAY
 BBailey Archives - RESTORATION LGALANOS
 BERNHARD VÖLKER
 C. VERCELLI
 CHRISTIAN CLAUDE
 CORSA RESEARCH
 FERRET PHOTOGRAPHICS
 GENE BUSSIAN
 JUAN PEDRO POTIER
 NEWSPORT
 PORSCHE ARCHIVE
 ROBERT PAULEY
 RUEDAS CLASICAS
 THE REYS INSTITUTE OF AUTOMOTIVE RESEARCH
 TOM BURNSIDE® SANTENS CO.
 RAUL GATTELET



FANGIO, ALTUJ TROUW GEBLEVEN AAN SUIXTIL.

JONGE FANGIO MET ZIJN CHEVROLET, MET RECLAME VOOR SUIXTIL.



BOB HICKS, GEHULD IN SUIXTIL.

STIRLING MOSS, PESCARA 1957.

“**H**ALLO, IK BEN Vincent en ik verkoop T-shirts.” Vincent Metais (50) houdt wel van een beetje zelfspot, maar hij is een serieus man, een man met een missie. Hij heeft Suixtil nieuw leven ingeblazen en wil het van origine Argentijnse kledingmerk zijn oude roem en glorie teruggeven. Een zelfopgelegde taak, die is begonnen met het doorbladeren van een boek over oude raceauto's.

“Ik heb me jarenlang met grote infrastructurele projecten in Azië beziggehouden, ben heel de wereld overgevlogen. Noem maar een plaats op, ik ben er geweest, *business class of royal class*. Op een gegeven moment was ik het beu, ik wilde out of the rat race, voor mezelf werken. Maar wat? Ik wist wat ik wilde toen ik *American Racing, Portrait of the 50's and 60's* van Denise McCluggage had gelezen. Ik was gegrepen door de foto's, en vooral door de kleding van de coureurs – die lichtblauwe racebroeken, de mooie kleuren van hun polo's en shirts. Het was niet alleen mooie en elegante kleding, het straalde ook zo veel karakter uit. Er stond een klein merkje op, in sierlijke letters: Suixtil. Toen ben ik op onderzoek uitgegaan, kwam erachter hoe rijk de historie van Suixtil is en hoeveel waardevols er in het DNA zit.”

Voor de historie van Suixtil moeten we terug naar de jaren '30, toen de auto-enthousiast Salomon Rudman naar Argentinië trok en daar onder de merknaam Suixtil kwaliteitskleding voor mannen en vrouwen ging maken – met groot succes. Hij raakte bevriend met Juan Manuel Fangio en hielp hem bij de aanschaf van zijn eerste Chevrolet, waarmee Fangio snel liet zien dat hij een groot kampioen in wording was. De talentvolle coureur deed uiteraard zijn best 'iets' terug te doen: hij maakte van meet af aan reclame voor Suixtil, door het logo op zijn Chevrolet te plakken, en hij is dat heel zijn race-loopbaan lang blijven doen.

“Suixtil is als fabrikant van racekleding bekend geworden in 1948”, weet Vincent Metais. “Toen ging een aantal Argentijnse coureurs op tournee door Europa, gesponsord door Suixtil, onder de naam Escuderia Suixtil. In het team

zaten onder meer Fangio en José Froilán González. Suixtil besloot toen een soort van uniform voor de teamleden te maken, een set kleding in de Argentijnse kleuren: lichtblauw voor de broek en geel voor de polo-shirts, net zoals de kleuren van de Argentijnse vlag. De teamleden vielen op, ze waren elegante verschijningen, zeker in het Europa van na de Tweede Wereldoorlog. De racebroeken waren uniek, ze waren speciaal aangepast aan de behoeften van de coureurs”, vertelt Metais, die zelf doorlopend kleding van Suixtil draagt en meer dan eens als fotomodel heeft opgetreden voor de catalogus.

Die aanpassingen aan de broeken bestonden onder meer uit enkelmanchetten, zodat de coureurs tijdens het schakelen niet met hun pijpen aan de pedalen konden blijven 'haken'. De racebroeken hadden bovendien een elastieken tailleband, wat de bloedsomloop niet hinderde en comfortabeler was dan een riem. Ze hadden ook diepe zakken aan de voorzijde om steeksleutels en dergelijke in te kunnen doen, want de coureurs moesten soms langs de baan of het parcours eigenhandig reparaties uitvoeren. De pantalons waren van een lichte katoensoort geweven – vanwege de hitte in de cockpit. Het waren de eerste speciale racebroeken en Suixtil noemt zich dan ook *The Original Race Gear*. Al de autosportkleding van Suixtil zag er niet alleen goed uit, deze was ook onmiddellijk herkenbaar door het sierlijke, rood geborduurde logo.

Suixtil was overigens het eerste merk dat zijn naam op raceauto's zette, te beginnen met de eerste Chevrolet van Fangio, en gevolgd door onder meer de spectaculaire Ferrari van González en de OSCA MT4 1500 van Roberto Mieres in de Carrera Panamericana van 1954.

Het ging Suixtil wat minder voor de wind nadat vijfvoudig wereldkampioen Fangio in 1958 een punt achter zijn racecarrière had gezet. Hij had de dood – in het harnas – van 30 rivalen en racende vrienden meegemaakt. Fangio was niet trouw aan autofabrikanten, hij zorgde altijd dat hij in een winnende auto terecht kwam, maar hij is heel zijn racende leven loyaal geweest richting Suixtil. Vincent Metais: “Suixtil heeft aan niemand zo veel te danken als aan Fangio, hij heeft de racekleding van Suixtil tot een succes gemaakt. Hij gaf de broeken en shirts weg aan rivalen en racevrienden en die accepteerden ze met graagte. Niet alleen omdat het mooie kleding was, in hun hart wilden ze allemaal Fangio zijn.”

In het begin van de jaren '60 overleed oprichter Salomon Rudman en bij gebrek aan opvolging was het vervolgens gedaan met Suixtil. Dunlop zag onmiddellijk de kans schoon en nam het zo herkenbare lichtblauw van het Argentijnse kledingmerk over voor zijn raceoveralls.

Toen Vincent Metais op zoek ging naar de overblijfselen van Suixtil, was er eigenlijk niks anders meer over dan de naam, her en der verspreide foto's en vooral véél herinneringen. “Toen ik het handelsmerk had overgenomen, stond ik voor de taak de racekleding van toen te recreëren. Dezelfde kleuren, dezelfde modellen, dezelfde stoffen. Ik had niks anders dan wat oude foto's, waarvan veel zwart-wit, maar ook een paar kleurenfoto's, die hebben me op het spoor gezet van de juiste tinten. Ik heb nog wat oude kleding gevonden en zelfs nieuwe, nog in de folie verpakt. Dat heeft me geholpen alles opnieuw te maken, precies zoals Suixtil het vroeger deed, maar wel rekening houdend met de veranderde maten van de mensen van nu. Om Suixtil zo origineel mogelijk terug te brengen, heb ik ook veel coureurs van toen opgezocht met voorbeelden van nieuwe kleding, zoals onder meer Stirling Moss en wijlen Froilán González, zodat

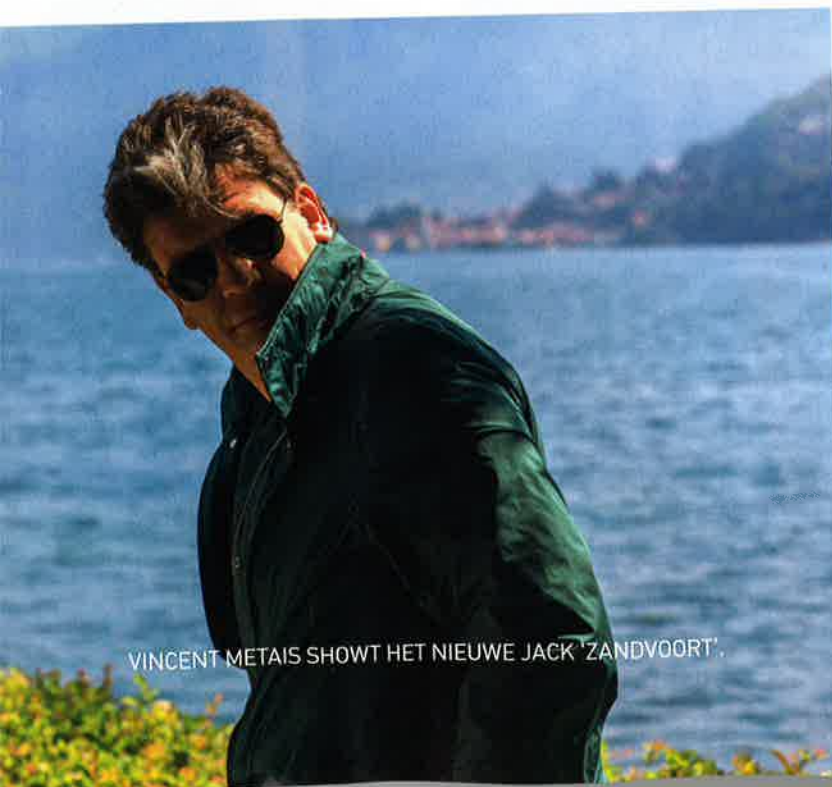


CHINETTI EN CASTELLOTTI, CUBA 1957.

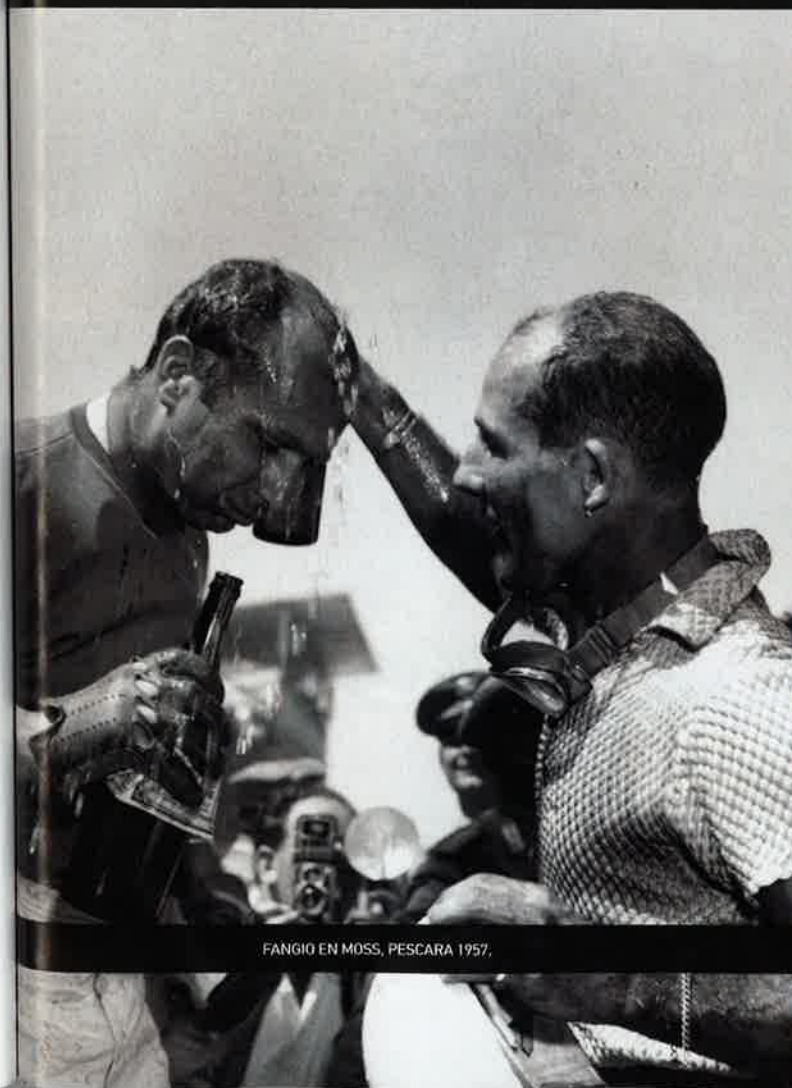


FANGIO OP DE NÜRBURGRING IN 1957.

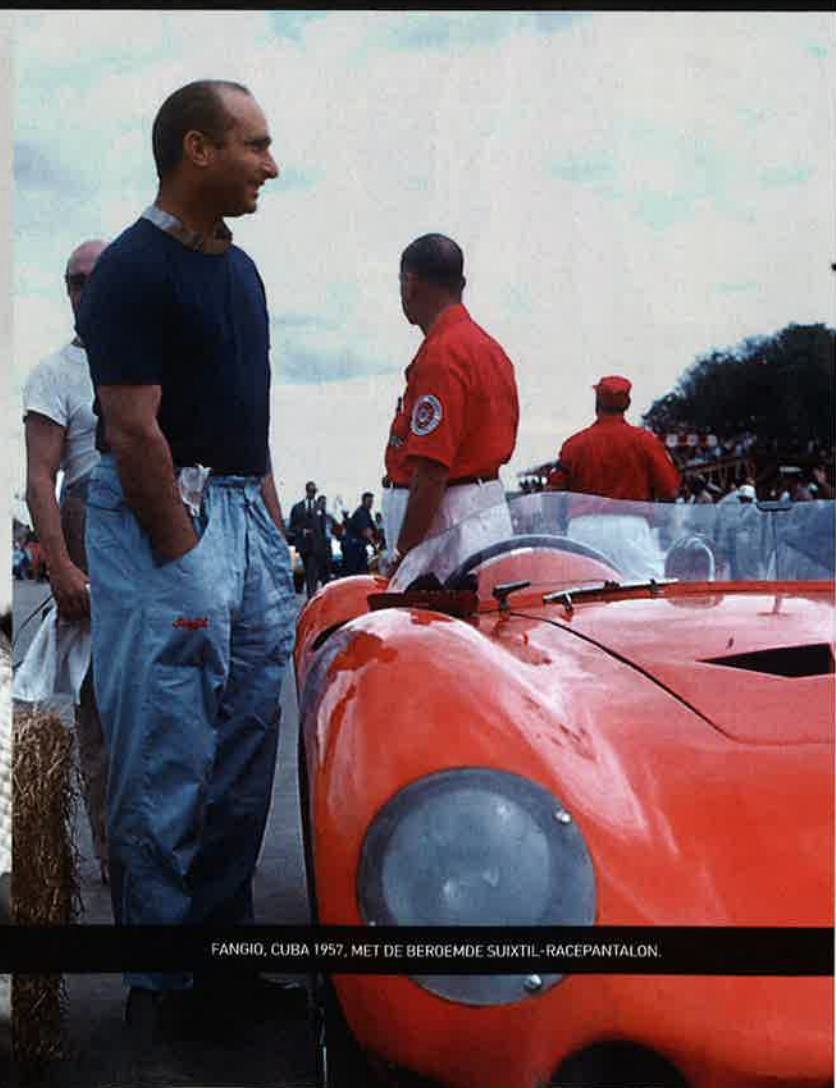
'DE RACEBROEKEN VAN SUIXTIL WAREN UNIEK, ZE WAREN SPECIAAL AANGEPAST AAN DE BEHOEFTE VAN DE COUREURS'



VINCENT METAIS SHOWT HET NIEUWE JACK 'ZANDVOORT'.



FANGIO EN MOSS, PESCARA 1957.



FANGIO, CUBA 1957, MET DE BEROEMDE SUIXTIL-RACEPANTALON.



GONZÁLEZ, ANGOL ME 1950.



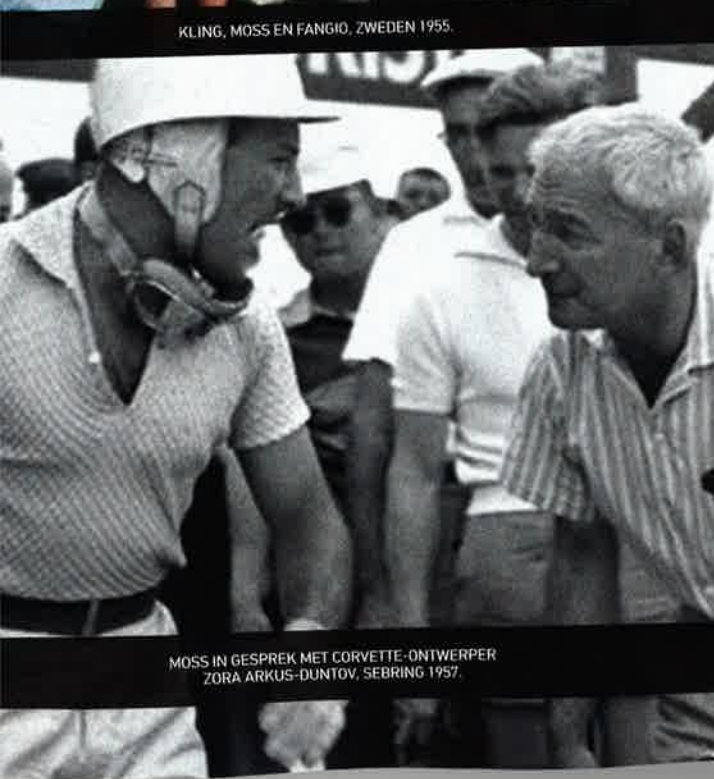
MOSS IN EEN MASERATI 300S, SEBRING 1957.



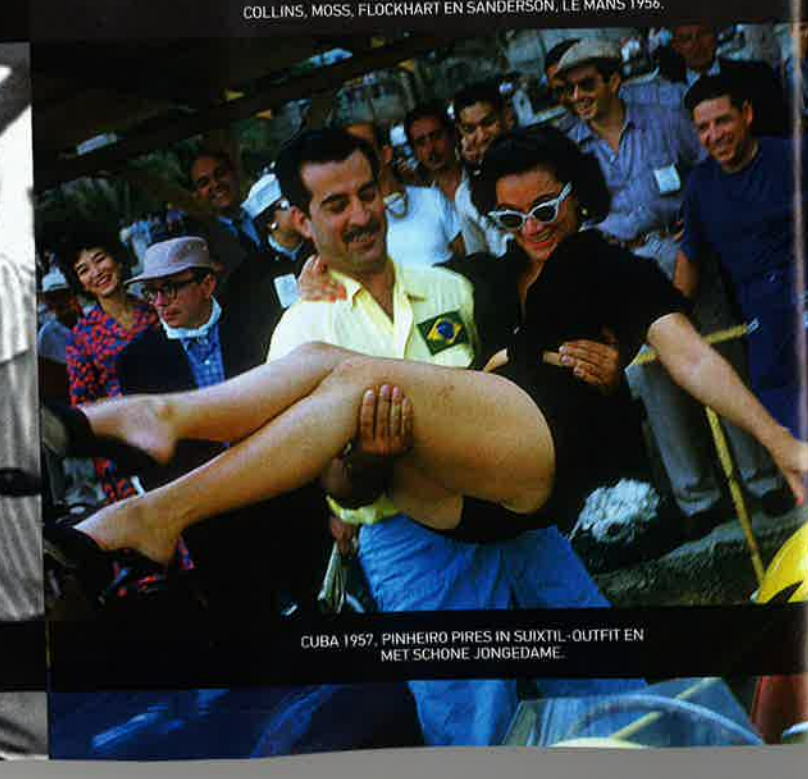
KLING, MOSS EN FANGIO, ZWEDEN 1955.



COLLINS, MOSS, FLOCKHART EN SANDERSON, LE MANS 1956.



MOSS IN GESPREK MET CORVETTE-ONTWERPER ZORA ARKUS-DUNTON, SEBRING 1957.



CUBA 1957, PINHEIRO PIRES IN SUIXTIL-OUTFIT EN MET SCHONE JONGEDAME.

zij konden zeggen of ik de juiste kleuren en stof te pakken had. Ze vonden het geweldig dat Suixtil terugkwam en zijn heel behulpzaam geweest."

Aardig is dat de uit de omgeving van Lyon afkomstige Metais zelf ook wortels in de textielbranche heeft. "Nee, niet via mijn vader", vertelt hij, "die was chirurg en had niet zo veel op met auto's, hij had te veel slachtoffers van ongelukken op zijn tafel gezien. Mijn opa was wel een echte auto-enthousiast, hij deed goede zaken in de textielindustrie, reed in Bugatti's en zo. Hij had 600 vrouwen aan het werk, die haarspelden voor hem maakten. Die verkocht hij in de USA. Plotsklaps waren die uit de mode en raakte hij bijna alles kwijt, ook zijn Bugatti's. Hij is desondanks een auto-enthousiast gebleven, hij nam me geregeld mee naar het automuseum van Henri Malarte, in Château de Rochetaill e, en dat vond ik geweldig. Mijn opa kon me geen groter genoegen doen. Toen ben ik met het autovirus besmet geraakt – en wilde ik later een sportwagen."

Die sportwagen is er gekomen, een MG A Twin Cam, waarmee Vincent Metais zich in de historische racerij begaf. "Ik genoot ervan, maar ik was geen uitblinker. Een keer ging ik op Month ry flink dwars, het ging maar net goed, en toen dacht ik dat ik misschien toch niet uit het juiste hout gesneden was."

Na dat avontuur bleef hij natuurlijk geïnfecteerd met het autovirus, daar kom je nooit meer van af, maar zijn carrière in Azië bood niet veel gelegenheid daar aan toe te geven. Zelfs nu nog heeft hij geen 'echte' auto in Shanghai. "Er staat iets non-descript voor de deur, waarin een chauffeur me rondrijdt. En soms rijd ik in een rental. Nee, ge en auto, een rental."

Al pratende met Vincent Metais wordt steeds duidelijker dat niet de auto's van vroeger zijn grote drijfveer vormen, het zijn de mensen. Hoe graag hij dat ook zou willen, hij kan niet terugbrengen hoe de coureurs van toen waren. Wat hij w l kan terugbrengen, is hun kleding, en dat doet hij dan ook, met Suixtil.

"De coureurs waren zo anders toen, het waren echte helden. Kijk alleen al naar de races. Geen anderhalf uur lang rondjes rijden op een superveilig circuit, maar zo hard mogelijk gaan op wegcircuits, bestaande uit verraderlijke, slecht onderhouden wegen. Ze reden daar onvoorstelbaar lange afstanden op. Kijk naar de Mille Miglia, de 24 Uren van Le Mans, de 12 Uren van Sebring en de Turismo Carretera-races in Argentinië, soms meer dan 5000 kilometer lang."

Metais' ogen schitteren als hij over de beginjaren van de autosport praat. "De auto's waren wilde machines, met prachtige techniek, ze moesten echt getemd worden, je moest een kunstenaar zijn om er het uiterste uit te halen. De snelheden die laat in de jaren '30 gereden werden, waren al ongelooflijk. Weet je dat binnen één generatie de topsnelheid van auto's is toegenomen van nauwelijks 100 naar 300 km/h? De passie die er toen was bij fabrikanten, die is er niet meer. Kijk naar de broers Maserati, die deden niets liever dan race-auto's bouwen, het was hun leven, hun alles. Net voor de oorlog moesten ze Maserati verkopen en waren ze verplicht er tien jaar voor te blijven werken. Zodra ze weer vrij waren, begonnen ze onmiddellijk opnieuw met hun passie voor de autosport, onder de naam OSCA, want de naam Maserati mochten ze niet meer gebruiken."

De coureurs zijn de grote helden voor Vincent Metais. "Het waren goden en duivels tegelijk, zo hard als ze reden, zonder gevaar te kennen, ze durfden de dood in de ogen te kijken – de meesten van hen hadden dat al meerdere keren gedaan. Ze waren buitengewoon begaafd, zoals zij konden rijden, dat kan nu niemand meer. Die virtuositeit, die moed



en die doodsverachting, die kom je nu alleen nog maar tegen bij motorcoureurs, op een klein eiland bij Engeland, op Man, tijdens de TT. In de autosport bestaan ze niet meer."

Metais vertelt hoe de coureurs vroeger met de lichtblauwe racepantolons omgingen. "Die werden bij Suixtil in een borax-oplossing gedoopt, dat gaf in geval van brand een paar seconden bescherming. Als die broeken gewassen waren, moesten ze natuurlijk opnieuw in de borax worden gedompeld, maar geen enkele rijder deed dat. Door de borax gingen hun benen jeuken, dat wilden ze niet. Dus lieten ze het bij alleen maar wassen. Ze wisten dat de kans dat ze door vuur zouden omkomen heel klein was – als er iets fataals zou gebeuren, dan zou dat vrijwel zeker door een crash op hoge snelheid zijn."

De kameraadschap en de sportiviteit van toen, dat is iets waar Vincent Metais een nostalgisch verlangen naar koestert. "Al die coureurs waren min of meer kameraden, ze trokken op het circuit met elkaar op, ze gunden elkaar wat en ze bouwden samen feestjes. Het waren ook heren. Wilde, maar sportieve heren met een goed ontwikkeld moreel kompas. Zoals Peter Collins in 1956, toen hij tegen Fangio reed. Ze hadden allebei kans op de wereldtitel. Voor Collins zou dat zijn eerste zijn, voor Fangio zijn vierde. Toen Fangio's auto ermee ophield, gaf Collins zijn auto aan hem. Hij wilde niet winnen doordat Fangio pech had gehad."

Er schiet Metais nog een voorbeeld te binnen. "Weet je nog hoe Stirling Moss zijn kans op een wereldtitel heeft weggegeven in Portugal, door Mike Hawthorn te helpen? Dat was nog eens sportiviteit en camaraderie..."

'HET GING SUIXTIL WAT MINDER VOOR DE WIND NADAT FANGIO EEN PUNT ACHTER ZIJN RACE-CARRIÈRE HAD GEZET'



REIMS 1956, PETER COLLINS MET ZIJN FERRARI.



GONZALEZ IN DE FERRARI-CHEVROLET.



DENISE MC LUGGAGE IN GESPREK MET MOSS EN MRS. EVDOKIMOV, SEBRING 1957.



HILL, BONNIER EN MOSS (IN DUNLOP-OVERALL) OP ZANDVOORT.



FANGIO EN DANIEL URRUTIA, 1966.



WOLFGANG VON TRIPS, CUBA 1957.



JO BONNIER, NÜRBURGRING 1960.



MASTEN GREGORY, PAU 1960.



ROY SALVADORI, SILVERSTONE 1954.



TRINTIGNANT, TARUFFI EN VACCARELLA (IN MASERATI TIPO 63), TARGA FLORIO 1961.

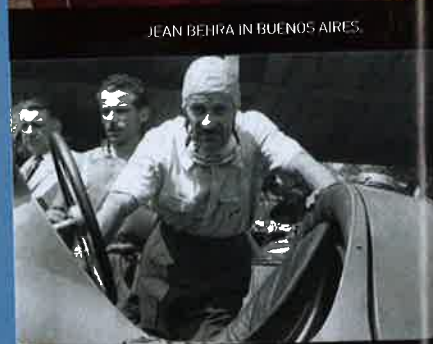


DE MANNEN DIE SUIXTIL DROEGEN

JUAN MANUEL FANGIO
BENEDICTO CAMPOS
JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ
ONOFRE MARIMON
DANIEL URRUTIA
JOSE RICARDO IGLESIAS
DOMINGO MARIMON
ROBERTO MIERES
CARLOS MENDITEGUY
ROBERT MANZON
JEAN BEHRA
JO BONNIER
STIRLING MOSS
MASTEN GREGORY
EBERHARD MAHLE
LUIGI MUSSO
ROY SALVADORI
EDGAR BARTH
MAURICE TRINTIGNANT
WOLFGANG VON TRIPS
WOLFGANG SEIDEL
HANS HERRMANN
PAUL FRÈRE
OLIVIER GENEBIEN
HARRY SCHELL
KARL KLING
PETER COLLINS
ANDRÉ SIMON
PINHEIRO PIRES
BOB HICKS
RENE BAYOL



JEAN BEHRA IN BUENOS AIRES.



BENEDICTO CAMPOS, PAU 1949.



BONNIER EN BEHRA, AVUS 1958.



DOMINGO MARIMON.



MOSS EN FANGIO, SEBRING 1957.

HARRY SCHELL.

'WEET JE NOG HOE MOSS ZIJN KANS OP EEN WERELDTITEL HEEFT WEGGEGEVEN IN PORTUGAL, DOOR HAWTHORN TE HELPEN?'

30 punten en Moss 24. Het was een regenrace en Hawthorn kreeg pech met zijn Ferrari, maar het lukte hem de auto weer aan de praat te krijgen, door hem heuvelaf te laten rijden en zo de motor te laten aanslaan – een tip die de voorbijrijdende Moss hem had toegeroepen. Moss won de race en kreeg 8 punten. Na de race werden Hawthorn, die toch nog tweede was geworden, echter zijn 7 punten afgepakt, want tijdens dat stukje heuvelaf zou hij tegen de racerichting in hebben gereden. Moss heeft toen de race-stewards weten te overtuigen dat zulks onterecht was – Hawthorn had niet *op* maar *naast* de baan tegen de richting in gereden en verdiende die straf dus niet. Het lukte Moss gelijk te krijgen en Hawthorn mocht zijn punten behouden. De twee races die nog volgden werden ook gewonnen door Moss, maar Hawthorn reed goed genoeg om met één punt voorsprong op Moss wereldkampioen te worden. Hawthorn trok zich daarna terug uit de autosport – het seizoen '58 had de dood van vier rijders geëist – maar overleed korte tijd later door een auto-ongeluk op de weg. Moss is ondanks zijn enorme aantal successen nooit wereldkampioen geworden.

Hoe ziet Metais de toekomst van Suixtil? Hoe gaat hij met zijn nostalgische kledingmerk nieuwe generaties aanspreken?

Metais: "Daar ben ik nog niet uit, ik denk er geregeld over na. Ik ben in elk geval heel voorzichtig. Een luchtje met de naam Suixtil? Ik weet niet of dat past. Een zonnebril? Dat zou kunnen. Een herenkostuum? Waarom niet? Daar is Suixtil groot mee geworden. Suixtil maakte immers kostuums vroeger. We moeten het in elk geval heel zorgvuldig afwegen. Ik mag de ziel van Suixtil niet verkopen. Heeft Oscar Wilde niet ooit gezegd *Be yourself, everyone else is already taken?*"

We hebben elkaar gesproken in het restaurant van Classic Park in Boxtel, een van de adressen waar Suixtil wordt verkocht. We keken vanuit het restaurant de showroom in en wandelen er na afloop vanzelfsprekend even doorheen: auto's kijken. Welke zou Metais willen, als hij de mogelijkheid had er een mee naar Shanghai te nemen? "Uh, ik wil ze allemaal, alleen die replica's niet, ik wil echte Cobra's, anders niet."

Hij gaat aan het stuur van een grote Alfa zitten, een 6C 2500, en stapt vervolgens in een Alvis SG16/95 uit 1936. Zijn ogen dwalen over de instrumenten, zijn handen voelen aan het stuur en zijn voeten bedienen denkbeeldig de pedalen. "Wat moet het fantastisch geweest zijn in die tijd geleefd te hebben", zegt hij. "Vanwege de auto's natuurlijk, maar vooral vanwege de mensen die erin reden, de coureurs van toen, de legenden die Suixtil droegen." De boodschap van Vincent Metais is duidelijk. Als je van klassieke auto's houdt, dan kun je dat eenvoudig laten zien door een klassieker te kopen. Maar als je ook van de helden van toen houdt, van hun uitzonderlijke vaardigheid en moed, van hun sportiviteit en kameraadschap, en van de glamour van de grote, verlopen races, dan draag je Suixtil.

// www.suixtil.nl

Metais doelt op de Grand Prix van Portugal van 1958. Mike Hawthorn reed Ferrari en Stirling Moss een bloedsnelle Vanwall. De twee zaten elkaar op de hiel in het kampioenschap: Hawthorn had



Quality Time
IN SAMENWERKING MET



CHRISTIAAN VAN DER KLAUW
ASTRONOMICAL WATCHES