

# C'était hier : il y a 40 ans, Jacques Coune présentait le cabriolet Amazon.

Au Salon de Bruxelles de 1963 une Volvo spéciale était proposée à l'admiration du public. Sur le stand du carrossier Jacques Coune plus d'un visiteur pouvait s'émerveiller des belles lignes de la Volvo Amazon « cabriolet ».

40 ans après avoir été conçue et réalisée en Belgique, cette Amazon mythique reste toujours nimbée de son halo de mystères. Un coin du voile fut cependant levé par le S.C.C.B., dans l'édition Uitlaat de juin 84, quand la rédaction, Rudy Bauwens et Jo Vander Trappen, fut mise sur la voie par le premier propriétaire, Monsieur Draegers. Un article accompagné d'un imposant reportage photographique fut publié sur ce qui devait être la seule survivante Amazon Coune. Un entretien avec le maître d'œuvres aurait dû tout clarifier mais Jacques Coune semblait alors avoir disparu de la surface terrestre.

Entre-temps le cabriolet Amazon fut vendu, contre les dernières volontés de son propriétaire, mais heureusement racheté par un collectionneur belge.

Après nos contacts de l'année dernière, les recherches entreprise pour retrouver la trace de Jacques Coune prirent une allure plus rapide via Ivan Mahy, fils de Ghislain, pionner en matière d'ancêtres de vieilles voitures et instigateur de Autoworld et du Mahymobiles. Il nous aiguilla sur la bonne voie. Le hasard fit qu'en même temps que Guy Vermant, propriétaire d'une parfaite réplique, Paul Malfroot, président du S.C.C.B., Michel Landuyt s'était lui aussi mis à la recherche. Michel plus rapide a pu alors avoir un entretien avec le carrossier Jacques Coune.

Le S.C.C.B. est fier de vous rapporter en primeur le récit que nous a transmis Michel Landuyt.

**Cet article pourrait s'intituler : « J'ai rencontré pour vous » : Une rencontre mémorable pour un « amazoniaque » de longue date.**

Ma première Amazon fut achetée avec mon frère alors que j'avais 17 ans (et pas encore mon permis de conduire). C'était une Amazon B16 de 1960 bicolore. Nous l'avons utilisée pendant 7 ans. Alors très abîmée, c'est la mort dans l'âme que je fus contraint de vendre la voiture car à l'époque je n'avais pas encore les compétences techniques nécessaires à une restauration de grande envergure. Actuellement cette voiture se meurt dans un entrepôt délabré quelque part à Anvers. Si l'actuel propriétaire se reconnaît, il peut toujours me contacter.

Faute de pouvoir remettre la main sur ma première Amazon c'est avec beaucoup de joie que j'ai pu mettre la main sur une Amazon B16 122S (oui, ça existe !) de 1961. Elle est en très mauvais état mais comme je le dis souvent, si on ne la sauve pas c'est encore une auto qui finira sa vie recyclée en poêle à frire. La restauration va bon train et j'espère qu'elle pourra faire ses premiers tours de roues lors d'une sortie club pour fin 2003. Depuis, une deuxième B16 de 1959 rouge et blanche est venu rejoindre ses petites copines au nombre de quatre et attend patiemment de passer en chirurgie esthétique. La collection s'agrandit, il va falloir que je refreine mes pulsions « amazoniaque ».

Mais revenons à nos moutons car je sens que je vous fais languir.

Rien au départ ne pouvait laisser présager une telle rencontre. Certains disaient que Jacques Coune était décédé, d'autres prétendaient que l'homme vivait encore mais qu'il ne voulait plus entendre parler de son passé.

*Janvier 1963, Salon de l'Auto au Heizel.*

*Visite princière sur le stand de la Carrosserie Coune. Nous reconnaissons à droite Sa Majesté le Roi Albert II, encore Prince de Liège, et au centre Jacques Coune. Le personnage sur le côté serait un représentant de l'importateur de l'époque : S.B.M.A. Les deux messieurs écoutent attentivement les explications données par le constructeur Coune et sont l'un et l'autre en admiration devant le cabriolet Amazon que nous entrapercavons sur la photo. C'est avec beaucoup de joie que j'ai retrouvé une Amazon*

*Januari 1963, autosalon op de Heizel.*

*Hoog bezoek op de stand van Carrosserie Coune. We herkennen rechts, ZKH Albert II, toen nog Prins van Luik, in het midden Jacques Coune. De persoon links, zou een vertegenwoordiger zijn van de toenmalige invoerder SBMA. Beide heren, luisterden aandachtig naar de ontwerper Coune en zijn één en al bewondering voor de Amazon cabriolet, die we nog net ontwaren op de foto. (Inzending E. Lambrechts)*



**40 jaar geleden:  
Jacques Coune stelt de  
Amazon cabriolet voor**

Op het Brusselse autosalon van januari 1963, viel er een bijzondere Volvo te bewonderen. Op de stand van carrosseriebouwer Jacques Coune, kon menig bezoeker zich vergapen aan de mooie lijnen van de Volvo Amazon cabriolet.

Deze "made in Belgium" Amazon, zorgt 40 jaar na datum, nog steeds voor heel wat mysteries. Een tipje van de sluier werd reeds door SCCB opgelicht in haar Uitlaat editie van juni '84, toen de redactie met Rudy Bauwens en Jo Vander Trappen, de eerste eigenaar van zo'n Amazon, dhr Draegers, op het spoor kwam. Dit leverde een artikel op met heel wat fotomateriaal over wat de "enige" overlevende Amazon Coune zou zijn. Een gesprek met de meester ontwerper zou alles moeten verduidelijken. Maar Jacques Coune bleek van de aardbol te zijn verdwenen.

Ondertussen werd Draegers' Amazon, tegen zijn laatste wilsbeschikking in, verkocht maar bleef gelukkig in handen van een Belgisch liefhebber.

De zoektocht naar dhr Coune kwam in een stroomversnelling, toen via Ivan Mahy, zoon van Belgisch oldtimerpionier Ghislain en bezieler van Autoworld en Mahymobiles, na onze contacten vorig jaar, een hint in de juiste richting gaf. Het toeval wil, dat naast Guy Vermant, eigenaar van een perfect replica exemplaar en SCCB voorzitter Paul Malfroot, ook SCCB lid Michel Landuyt,

Comme quelques-uns d'entre vous le savent, durant les beaux jours je restaure mes Volvo à l'échelle 1/1 et en hiver je crée des miniatures en résine à diverses échelles dont le 1/43<sup>ème</sup>. J'avais l'idée depuis plusieurs années déjà de réaliser une Amazon cabriolet « Jacques Coune » au 1/43<sup>ème</sup>. C'est donc dans le cadre de ce projet que je me suis mis en quête de documentation pour réaliser de la façon la plus fidèle possible la voiture que Monsieur Coune avait réalisée dans les années 60. Après avoir consulté bon nombre de livres de ma bibliothèque, un grand nombre de questions restaient sans réponses. Je contactai donc d'autres collectionneurs qui bien souvent avaient les mêmes sources de documentation que moi.

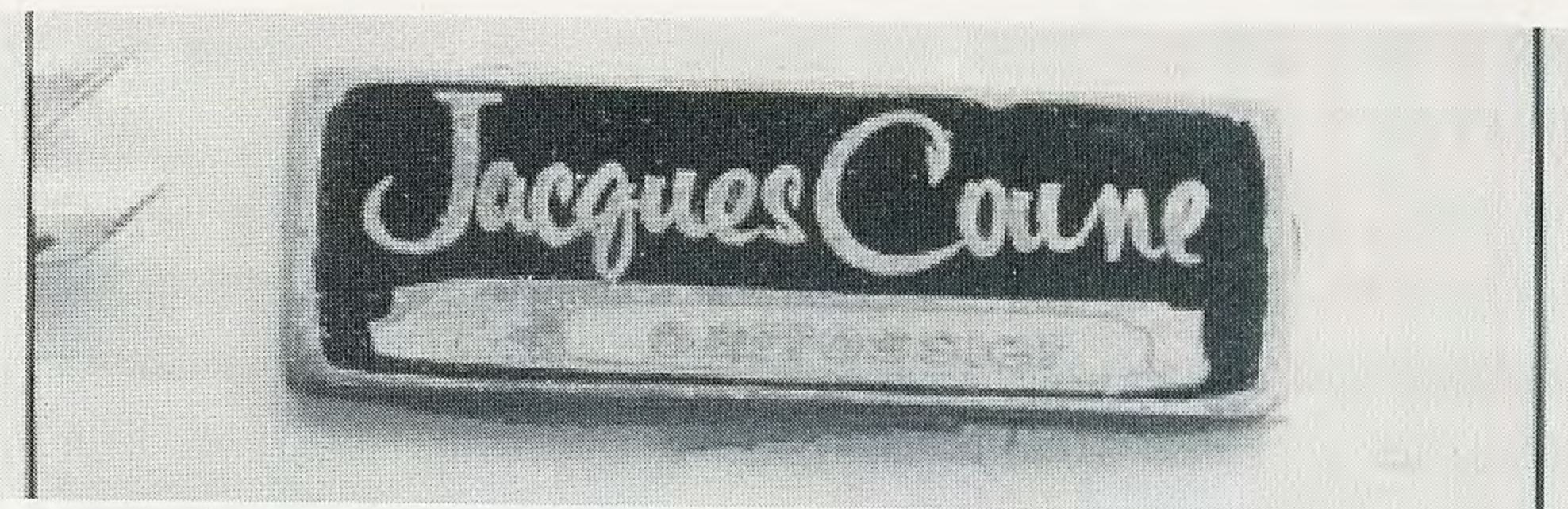
C'est alors que me vint une question : Jacques Coune était-il encore de ce monde ? Qui mieux que lui serait à même de répondre à toutes mes interrogations ! Après de nombreux coups de téléphone, il s'avéra que Monsieur Coune était « plus que probablement en vie » (selon les informations de M. Yvan Mahy remontant à une dizaine d'années ... !) mais personne n'était capable de me communiquer ses coordonnées. Puis par un concours de circonstances qui serait trop long à expliquer en ces lignes, ce fut sa belle-sœur qui « à ses risques et périls » me donna enfin tous les renseignements. Non seulement M. Coune était encore de ce monde mais à peine une minute plus tard c'est un homme courtois et non un mur de glace que j'avais à l'autre bout du fil. Je lui expliquai ma passion pour les anciennes Volvo et pour le modélisme et, à ma grande surprise, il m'invita le lendemain à lui rendre visite rassuré que je ne sois pas encore un de ces journalistes !

C'est donc avec beaucoup d'entrain, par un beau samedi matin, que je mis le cap avec mon Amazon 122S de 1966 vers la banlieue « chic » de Bruxelles. C'est là que cet octogénaire en pleine forme coule des jours paisibles en compagnie de son épouse et ses deux fox terriers.

J'avais, vous le pensez bien, préparé une série de questions concernant les Volvo et la carrosserie qu'il tenait à l'époque. Voici un extrait de la conversation que nous avons eue et que M. Coune m'a aimablement autorisé de partager avec les lecteurs de « Uitlaat ».



Swedish Car Club Belgium



de zoektocht had ingezet via dezelfde weg. Michel was de snelste en kon een afspraak versieren met de toenmalige carrosseriebouwer, Jacques Coune.

SCCB, is dan ook fier, deze primeur van de hand van Michel Landuyt te mogen brengen.

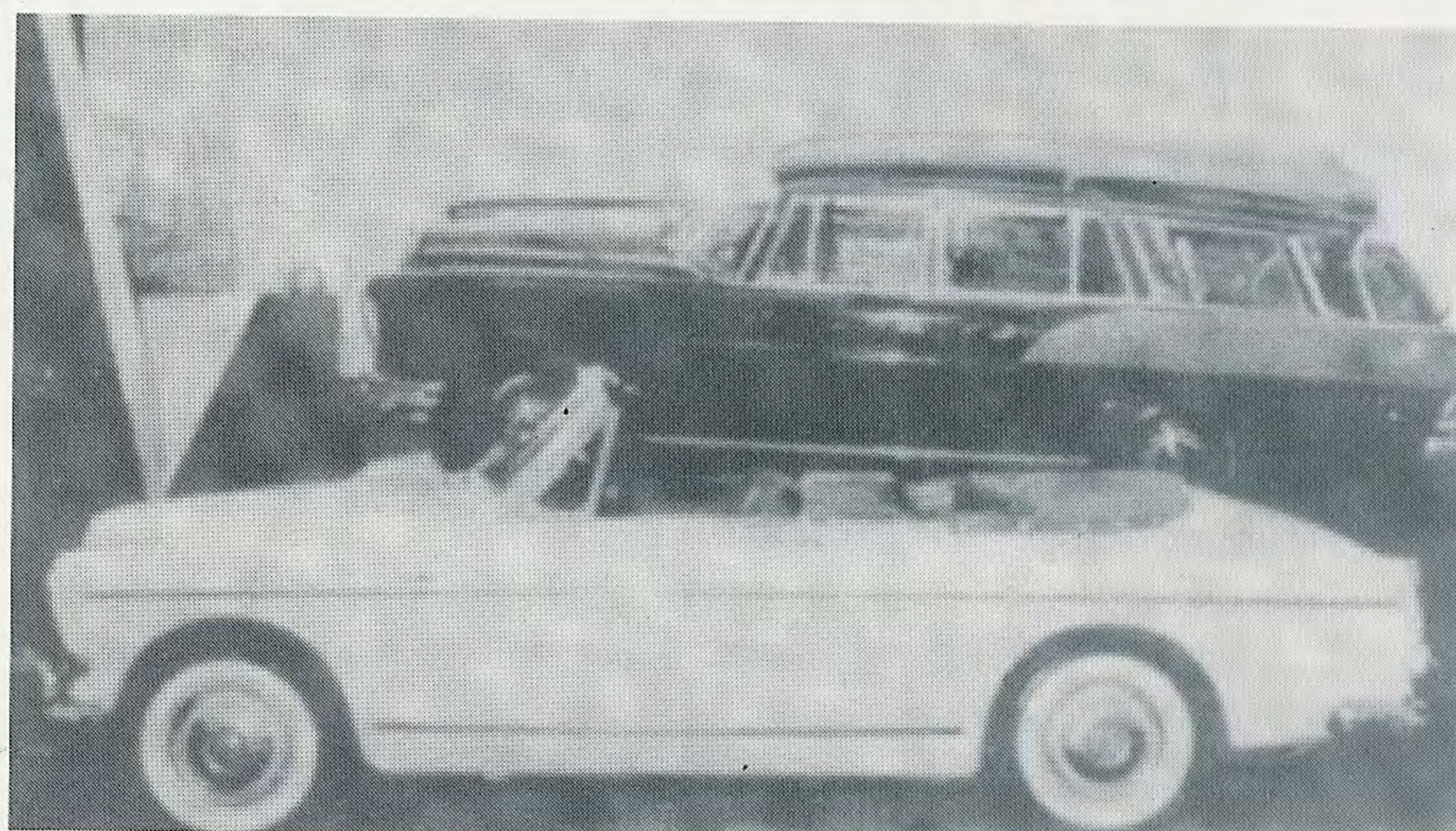
## Een memorabele ontmoeting voor een Amazon liefhebber

Mijn eerste Amazon, kocht ik op mijn zeventiende, tesamen met mijn broer. Het was een B16 uitvoering van 1960 in twee kleuren. Deze Volvo werd gedurende zeven jaar gebruikt. De sporen hiervan waren toen duidelijk zichtbaar en door gebrek aan technische capaciteiten, werd de Amazon met heel wat spijt in het hart verkocht. Vandaag sterft deze Volvo een stille dood in een vervallen Antwerpse loods. Als de huidige eigenaar zich hierin herkent, mag hij me steeds contacteren.

Met heel wat blijdschap, legde ik de hand op een Amazon 122S B16 uit 1961. Weliswaar in zeer slechte staat, maar gelukkig gered van een onherroepelijke sloophamer. Ondertussen verloopt de restauratie vlotjes en zal de Amazon zijn eerste rondjes draaien tegen het einde van het jaar ter gelegenheid van een SCCB rondrit. Naast deze Amazon, kwam er nog eentje bij, opnieuw een B16 versie, maar nu uit '59 met een rood-witte kleurcombinatie en wacht deze ook naast een viertal andere Volvo's geduldig op een grondige esthetische ingreep. De verzameling groeit aan en het wordt tijd dat ik er de rem op zet.

Maar nu naar de kern van de zaak. Niets voorzag een ontmoeting met dhr Coune. Sommige melden dat Jacques Coune niet meer van deze wereld was, anderen beweerden dat hij niet meer wou geconfronteerd worden met het verleden.

Een aantal leden weten ondertussen dat ik me in de zomer bezig hou met de restauratie van mijn Volvo's op schaal 1/1 en dat de



L'Amazon cabriolet constitue le pôle d'attraction sur le stand Coune au Salon de 1963.

A l'arrière plan, une autre création du maître : une Mercedes 220 break. Le panneau d'identification placé derrière le pare-brise mentionnait : « Cabriolet Volvo – Carrosserie J. Coune – 90 CV – 165 km/h – 4 places – Exécution hors série ». Le prix annoncé sur la petite carte à moitié masquée par l'essuie-glace oscillait aux alentours de 200.000 fb. Une deux portes, version 122S coûtait au même moment 135.000 fb. (Envoi de E.Lambrechts)

De Amazon cabrio, stond in het middelpunt van de belangstelling op de "Coune" stand van het salon in '63. Achteraan, een andere creatie van de meester: een Mercedes 220 break.

Het identificatiebordje achter de voorruit van de Amazon, meldt: "Cabriolet Volvo – Carrosserie J. Coune – 90 CV – 165 km/h – 4 Places – Exécution Hors Serie". Het prijskaartje is half verdoken achter de ruitenwischer, maar bedroeg om en bij de 200.000 Bef. Een tweedeurs versie 122S, kostte toen 135.000 Bef. (Inzending E. Lambrechts)

## QUI A EU L'IDÉE DE CRÉER UN CABRIOLET SUR BASE DE LA VOLVO AMAZON ?

Eh bien, je me suis installé à Bruxelles à la fin des années cinquante. J'ai ouvert l'atelier de carrosserie avenue de la Couronne. Nous avions une clientèle aisée et une prédilection pour les voitures sportives haut de gamme : Jaguar, Aston Martin et autres belles voitures se succédaient en carrosserie. Mais cela ne me suffisait pas et comme beaucoup de petits artisans à l'époque je me suis mis à modifier des voitures de série pour en faire des coupés, des breaks ou des cabriolets. C'est ainsi qu'aux alentours de 1960, j'ai eu l'idée de créer un cabriolet sur base de la Volvo Amazon.

## POURQUOI AVOIR CHOISI L'AMAZON ?

J'aimais bien cette voiture car quoi qu'on dise, elle avait un tempérament sportif surtout en version double carburateur. Mais si je l'ai choisie c'est surtout pour sa robustesse et sa rigidité. De plus sa ligne n'avait rien pour me déplaire. C'est ainsi que Volvo me livra 4 autos identiques.

## VOLVO ÉTAIT-IL AU COURANT DE CE PROJET ?

Volvo était au courant mais ne s'en souciait guère. Et c'est ainsi que quatre cabriolets virent le jour. Quatre et pas un de plus. Ils ont été façonnés entre 1962 et 1963.

## IL Y A QUAND MÊME EU UN ROADSTER ? QUI PLUS EST, ON DIT QU'IL AURAIT ÉTÉ VENDU À UN RICHE AMÉRICAIN ET QU'IL SE SERAIT PERDU QUELQUE PART EN AMÉRIQUE ?

Effectivement j'ai créé une Amazon cabriolet roadster deux places. Les places arrières étaient condamnées car le coffre avait été modifié, rallongé et aplati pour lui donner une ligne plus fluide, plus sportive. Elle était totalement différente des quatre cabriolets, plus pure de ligne. Je l'avais faite par pur exercice de style et c'est un ami, directeur d'un magazine à l'époque, qui me l'a achetée. Ce que l'on raconte sur un soi-disant riche américain est totalement faux !

*La seule photo de presse officielle de la Volvo Amazon cabriolet 4 places ? En vue de profil, les modifications apportées à la carrosserie sont clairement visibles : panneaux de portes profilés, pas de porte rehaussés, feux arrières légèrement inclinés, glaces de custodes modifiées et absence de bavettes.*

*Les quatre cabriolets produits étaient tous peints de la même couleur blanche (blanc perle, n° de code 79) avec intérieur cuir noir ou bordeaux. Les jantes étaient celles des modèles Amazon de 1963 mais peintes en gris argent.*

*Is dit de enige officiële persfoto van de Volvo Amazon cabriolet 4 plaatsen? In zij-aanzicht, zijn de aangebrachte wijzigingen aan het koetswerk, duidelijk zichtbaar: aangepaste deurprofilering, verhoogde dorpels, schuin liggende achterlichten, aangepaste tochttraampjes en geen spatlappen.*

*De vier geproduceerde cabrio's, waren allen voorzien van een wit koetswerk (kleurcode 79, parelwit) met een lederen interieur in het zwart of bordeaux. De velgen, waren de originele Amazon*

*exemplaren uit '63, maar in het zilvergrijs gelakt.*

winter wordt doorgebracht met het maken van schaalmodellen op 1/43 uit kunsthars.

Reeds jaren liep ik met de idee rond om een schaalmodelletje op 1/43, te maken van de Amazon cabriolet "Jacques Coune". Ik ben dan ook gestart met me te documenteren over de wagen die dhr Coune had vervaardigd in de jaren zestig, teneinde een zo getrouw mogelijke copie op schaal te kunnen aanmaken. Na raadpleging van heel wat boeken uit mijn persoonlijke bibliotheek, bleef ik toch met een hoop vragen zitten. Andere liefhebbers bezaten dan ook dezelfde informatie dan mezelf.

Een logische redenering was dan: "Maar wat zou er geworden zijn van Jacques Coune?" Wie beter dan de man zelf, zou op al mijn vragen kunnen antwoorden. Na heel wat telefoongesprekken, bleek de man gelukkig nog in leven te zijn, maar niemand was bij machte me zijn telefoonnummer te bezorgen. Ik kwam dan heel dicht bij het doel, via de schoonzus van Coune, die na veel aarzelen me het verlossende nummer doorgaf. Nog geen minuut later had ik de man zelf aan de lijn. Ik vertelde hem over mijn passie voor oude Volvo's en modelbouw en tot mijn grote verbazing, nodigde de vriendelijke man me bij hem thuis uit, op voorwaarde dat ik niet één van die vele journalisten was.

Uitermate opgewekt en op een prachtige zaterdagochtend, reed ik in mijn 122S, richting chique buitenwijken van Brussel.

Het is daar dat deze senior in goede vorm zijn dagen door brengt in gezelschap van zijn echtgenote en twee fox terriers.

Ik had alles goed voorbereid, of wat dachten jullie ! De vragen zouden natuurlijk handelen over de Volvo's en de carrosserie die hij toen bezat. Hier volgt het onderhoud dat ik met Jacques Coune mocht hebben en dat hij toeliet te delen met de lezers van "Uitlaat".

## WIE KWAM OP DE IDEE, EEN CABRIO TE BOUWEN OP BASIS VAN EEN VOLVO AMAZON?

"Wel, ik installeerde me op het einde van de jaren vijftig in Brussel. Op de Kroonlaan, opende ik een carrosseriebedrijf. Wij beschikten over een bemiddeld cliënteel met een voorliefde voor sportieve wagens uit het hoge gamma. Jaguars, Aston Martins en andere mooie wagens passeerden de revue. Dit was voor mij echter niet voldoende en zoals bij vele kleine ambachtslieden, begon ik ook met het wijzigen en aanpassen van seriewagens, om er een coupé, break of cabrio van te maken. Het is zo, dat ik op de idee ben gekomen rond 1960, om op basis van een Volvo Amazon, een cabriolet te bouwen".

## WAAROM KOOS U VOOR DE AMAZON?

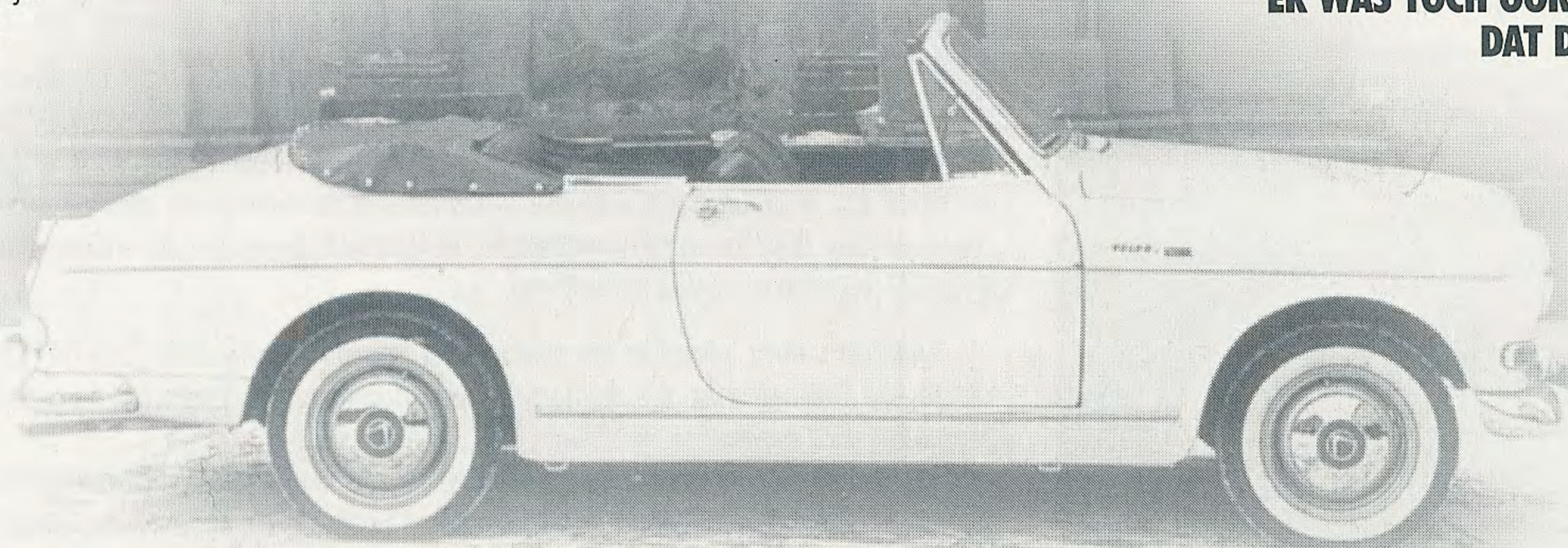
"Ik hield van die wagen en wat men er ook van zegde, bezat de Amazon een sportief temperament en dit vooral in haar uitvoering met twee carburatoren. Maar ik koos dit type, vooral om haar stevigheid en robuustheid. Bovenal, beviel de lijn me enorm. En zo leverde Volvo me 4 identieke auto's af".

## WAS VOLVO OP DE HOOGTE VAN DIT PROJECT?

"Volvo, was wel degelijk op de hoogte van mijn plannen, maar trok er zich verder niets van aan. Zo zagen vier Volvo Amazon cabriolets het levenslicht. Vier en niet één meer. Zij werden gebouwd tussen 1962 en 1963".

## ER WAS TOCH OOK EEN ROADSTER? MEN ZEGT ZELF DAT DEZE AUTO WERD VERKOCHT AAN EEN AMERIKAAN EN NU ERGENS VERLOREN STAAT IN DE VS?

"Inderdaad, ik bouwde een Amazon cabriolet roadster met 2 plaatsen. De zitbank achteraan werd afgedankt omdat de koffer werd gewijzigd, verlengd en vlakker werd gelegd om de auto een vloeiende, sportieve lijn te geven. Deze wagen was totaal verschillend van de



### ET QU'EST-IL ADVENU DE CETTE VOITURE ?

La voiture a été accidentée et a terminé sa carrière à la casse, la pauvre !

### POURQUOI N'AVOIR FAIT QUE QUATRE CABRIOLETS ?

C'était une transformation de longue haleine. Un vrai casse-tête en plus. Le mécanisme de capote était entièrement façonné et ajusté à la main. Les autres pièces, comme les déflecteurs latéraux d'ailleurs, et beaucoup d'autres étaient mises en forme sur des gabarits en bois puis chromées.

### FAISIEZ-VOUS SOUS-TRAITER CERTAINS TRAVAUX ?

Mis à part le chromage, tout était fait sur place dans nos installations. Nous avions même notre propre atelier de sellerie. C'était l'époque où le gros de la finition se faisait à l'étain. Il faut dire que j'avais de bons ouvriers d'origine italienne.

### NE FALLAIT-IL AUCUNE AUTORISATION POUR RÉALISER DE TELLES TRANSFORMATIONS ?

Non contrairement à aujourd'hui où tout est réglementé, il n'en serait plus ainsi actuellement.

### QUI ÉTAIENT LES ACHETEURS ?

Des amis ou des gens aisés qui avaient eu l'occasion d'admirer la voiture au Salon de l'Automobile où j'avais l'habitude d'exposer. Il n'y eut qu'une seule couleur, elles étaient toutes de couleur blanche (blanc perle) avec un intérieur en cuir bordeaux ou noir. L'Amazon roadster, quant à elle, était champagne métallisé avec un intérieur fauve qui lui conférait une indéniable élégance.

### VOUS N'AVEZ RÉALISÉ DES MODIFICATIONS QUE SUR BASE VOLVO ?

Non, bien sûr. J'ai transformé un petit coupé MGB fabriqué à 50 exemplaires et créé des breaks BMW et Mercedes série 220 qui n'existaient pas à l'époque. Et comme j'étais en contact avec des coureurs de l'équipe nationale belge, j'ai réalisé pour eux des carrosseries en polyesther pour leurs bolides de course. J'étais aussi accessoirement agent Abarth et Iso.

*Probablement le même exemplaire sur la page ci-contre. Cette photo date de 1984 quand le « Cabriolet Coune » fut découvert chez son premier propriétaire. Très vraisemblablement, suite à un accident, la voiture avait été repeinte en gris. Les enjoliveurs de roue appartiennent à une P1800 Jensen. Très heureusement cette voiture a surmonté les outrages du temps et attend maintenant une restauration bien méritée chez un membre S.C.C.B. (photo J. Vander Trappen).*

*Sur le poster couleur, vous pouvez admirer le modèle réduit de Michel Landuyt, production prévue : 50 exemplaires.*

*Vermoedelijk hetzelfde exemplaar dan op de pagina hiernaast. Deze foto dateert uit 1984, toen de "Coune Cabrio" werd ontdekt bij zijn eerste eigenaar. Heel waarschijnlijk, werd de wagen na een aanrijding in het grijs geschilderd. De wieldeksels, horen thuis op een P1800 Jensen. Gelukkig heeft deze wagen de tand des tijds overleefd en staat die vandaag te wachten op een welverdiende restauratie bij een SCCB lid. (foto J. Vander Trappen)*

*Op de kleurenposter hierna, is het schaalmodel van Michel Landuyt, te bewonderen. Voorziene productie: slechts 50 exemplaren.*

vierzitsversie en haar lijn was zeer puur. Deze auto bouwde ik als stijloefening en het was een vriend die destijds directeur was van een weekblad, die de wagen heeft gekocht. Wat men ook vertelt over die rijke Amerikaan, is totaal foutief."

### WAT IS ER GEWORDEN VAN DIE AUTO?

"Mijn vriend heeft er een ongeluk mee gehad en het wrak heeft zijn loopbaan beëindigd op een autosloop".

### WAAROM WERDEN ER SLECHTS VIER CABRIO'S GEBOUWD?

"Het was een ombouw van lange duur, met heel wat kopzorgen bovendien. Het mechanisme van het vouwdak, werd helemaal met de hand vervaardigd en bijgeregeld. Vele andere onderdelen, zoals de tochtraampjes en achterste zijramen, werden eveneens met de hand vervaardigd in een vorm, alvorens ze werden voorzien van een chroomlaag".

### WERDEN ER ZAKEN UITBESTEED?

Afgezien van het chroomwerk, werd alles uitgevoerd in onze ateliers. Wij bezaten zelf een eigen zetelafdeling. Het was ook de periode, dat het gros van de afwerking werd gerealiseerd met bladtin. Ik moet dan ook zeggen, dat ik over zeer goede arbeiders beschikte, die van oorsprong Italiaan waren".

### MOESTEN ER TOEN GEEN TOELATINGEN WORDEN GEGEVEN VOOR HET UITVOEREN VAN DERGELIJKE OMBOUWWERKEN?

"Neen. Vandaag is alles gereguleerd en zou het niet meer mogelijk zijn".

### WIE WAREN UW KLANTEN?

"Het waren vrienden of welgestelde lui, die de kans hadden mijn creaties op het autosalon te bewonderen. Alle Amazon cabrio's waren in het wit geschilderd met een bordeaux of zwart lederen interieur. De Amazon roadster werd afgeleverd in een speciale champagne metaalkleur met een roodbruin interieur. Dit gaf de auto een onmiskenbare elegantie".

### U HEEFT NIET ENKEL WIJZIGINGEN DOORGEVOERD OP BASIS VAN VOLVO'S?

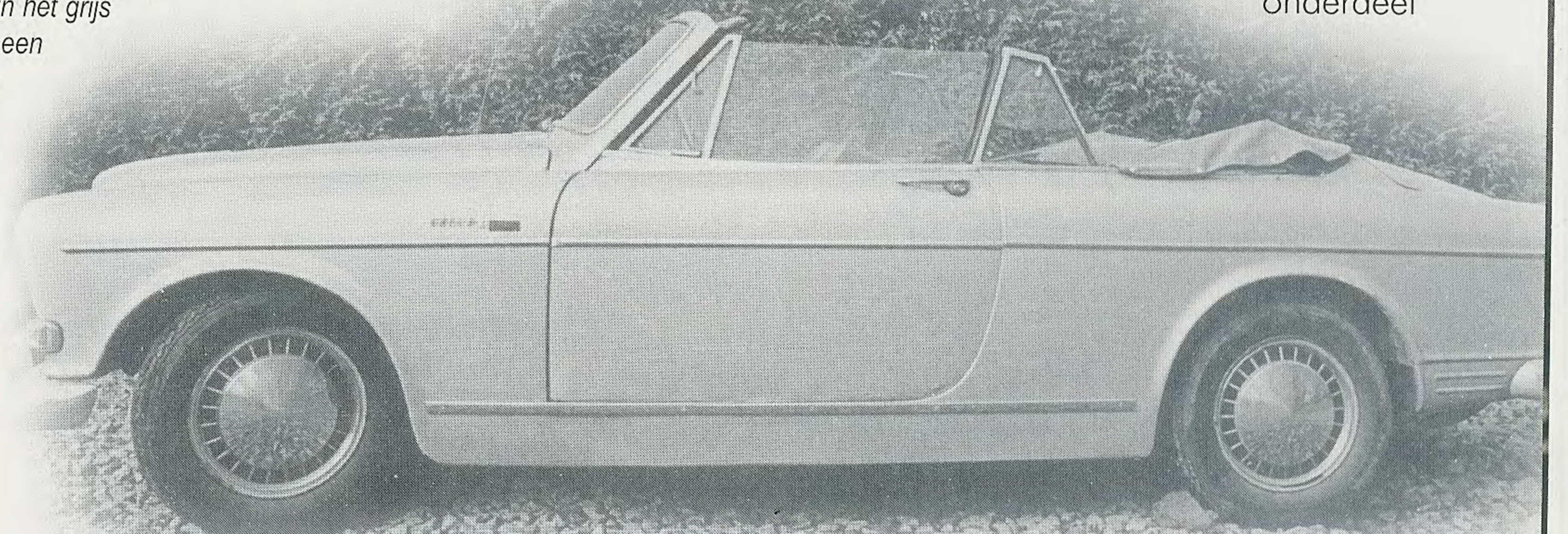
"Neen, natuurlijk niet. Ik heb een reeks vervaardigd van 50 coupés op basis van de MGB en break versies gebouwd op basis van BMW en Mercedes 220 modellen. Ik had toen ook contacten met de piloten van het nationale team, waarvoor ik koetswerken maakte uit polyester. Ik was tevens verdeler van Abarth en Iso".

### HOE IS DIT AVONTUUR AAN ZIJN EINDE GEKOMEN?

"Je moet weten dat het overgrote deel van mijn werknemers, afkomstig waren uit Noord-Italië. Het waren echte goudsmidsen. Maar spijtig voor mij, kende de jaren zestig ginds een echte economische groei met als gevolg dat vele van mijn mensen werk vonden in hun geboortestreek, dicht bij hun familie en voor een gelijk loon. Eén voor één vertrokken mijn werknemers. Ik had het bijzonder moeilijk om ander gekwalificeerd personeel te vinden. En zo kwam er een einde aan die kostelijke projecten.

### WELKE SOUVENIRS HOUDT U OVER AAN DEZE PERIODE?

Ik heb geen echte nostalgie voor toen, maar niettegenstaande, ben ik fier dit alles te hebben gerealiseerd. Het was een tijdperk, waar heel veel kon. Men kon zijn wagen personaliseren zoveel men maar wou. In de autosport, was dit het tijdperk van het einde van de gentlemen driver. Vandaag, vindt men hetzelfde onderdeel



### COMMENT L'AVENTURE S'EST-ELLE TERMINÉE ?

Eh bien ! il faut savoir que la plupart de mes ouvriers qualifiés étaient des Italiens originaires du Piémont. De vrais orfèvres, ces Piémontais. Malheureusement pour moi, les années soixante ont vu se produire un petit miracle économique dans le Nord de l'Italie et bon nombre de mes ouvriers ont trouvé un emploi dans leur région natale auprès de leur famille et à salaire équivalent. Comme un robinet qui fuit, j'ai vu un à un mes ouvriers reprendre le chemin de la mère patrie. J'ai eu beaucoup de mal à retrouver par ici une main d'œuvre aussi qualifiée et c'est ainsi que j'ai mis fin à ces projets au demeurant fort coûteux.

### QUELS SOUVENIRS GARDEZ-VOUS DE CETTE ÉPOQUE ?

Je n'en ai pas la nostalgie mais malgré tout je suis fier de ce que j'ai accompli. C'était une époque où presque tout était permis. On pouvait ainsi personnaliser sa voiture à souhait. En sport automobile je considère cette époque comme étant la fin des gentlemen driver. Aujourd'hui on retrouve une même pièce sur plusieurs voitures différentes, le moteur de l'une se monte aussi dans l'autre et une même plate-forme sert pour plusieurs marques différentes. L'ère de l'artisanat est révolue mais il faut vivre avec son temps, n'est-ce pas ?

### OUI, MAIS VOUS AVEZ ENCORE BON PIED BON ŒIL !

Merci. Vous savez, je ne renie pas le passé mais c'est une période révolue qui ne reviendra plus. Il faut s'y résoudre. Mais j'admire les gens tels que vous et vos amis du club qui restaurent et maintiennent en vie ces anciennes Volvo. Savez-vous que je suis resté fidèle à la marque ?

### AH BON ! COMMENT CELA ?

Oui, le véhicule avec lequel j'effectue mes déplacements quotidiens n'est rien moins qu'une Volvo Cross Country. J'ai longtemps roulé en V70 mais je préfère celle-ci ! Je vous remercie en tout cas d'avoir remis les pendules à l'heure car on raconte beaucoup de choses inexactes à mon sujet et à propos de mes autos ! Il est vrai que je n'aime pas trop être embêté. Qui plus est, beaucoup de gens pensent que je ne suis plus de ce monde mais je suis encore bien ici et pour de nombreux printemps, je l'espère.

Propos recueillis en novembre 2002.

Je tiens à remercier M. Coune pour sa gentillesse et m'avoir permis de consulter ses archives photographiques.

A l'heure où paraîtra cet article, le petit modèle réduit au 1/43<sup>ème</sup> sera sorti du moule. Il fera l'objet d'une série extrêmement limitée.

Info [amazoniac@belgacom.net](mailto:amazoniac@belgacom.net)

Michel Landuyt

terug op verschillende wagens, de motor wordt eveneens in vele verschillende merken ingebouwd als ook de bodemplaat die dienst moet doen voor verschillende modellen. Het tijdperk van de ambachtsman is voorbij. Maar men moet met zijn tijd mee, is het niet?"

### JA, NATUURLIJK. MAAR U ZIET ER NOG BIJZONDER GOED UIT!

"Dank je. Weet je, dat je het verleden niet mag verloochenen, maar die tijd komt niet meer terug. Je moet er in berusten. Ik bewonder mensen als jij en je vrienden van de club die met volle overgave hun oude Volvo's restaureren en onderhouden. Weet je, dat ik trouw ben gebleven aan het merk?"

### AH BON, HOE DAT ?

"Ja, de wagen waar ik me dagelijks in verplaats, is niets anders dan een Volvo Cross Country. Ik heb lange tijd met een V70 gereden, maar ik verkies dit model! Ik moet je bedanken om dit alles recht te zetten, want er worden vele onjuistheden over mezelf en mijn auto's verteld! Het is waar dat ik niet graag word gestoord. Vele mensen denken dat ik niet meer van deze wereld ben, maar ik ben er nog en ik hoop nog vele lentes". Ik ontmoette dhr Coune in november 2002 en wens hem van harte te danken en dat hij zo vriendelijk was me toe te laten zijn archief te raadplegen.

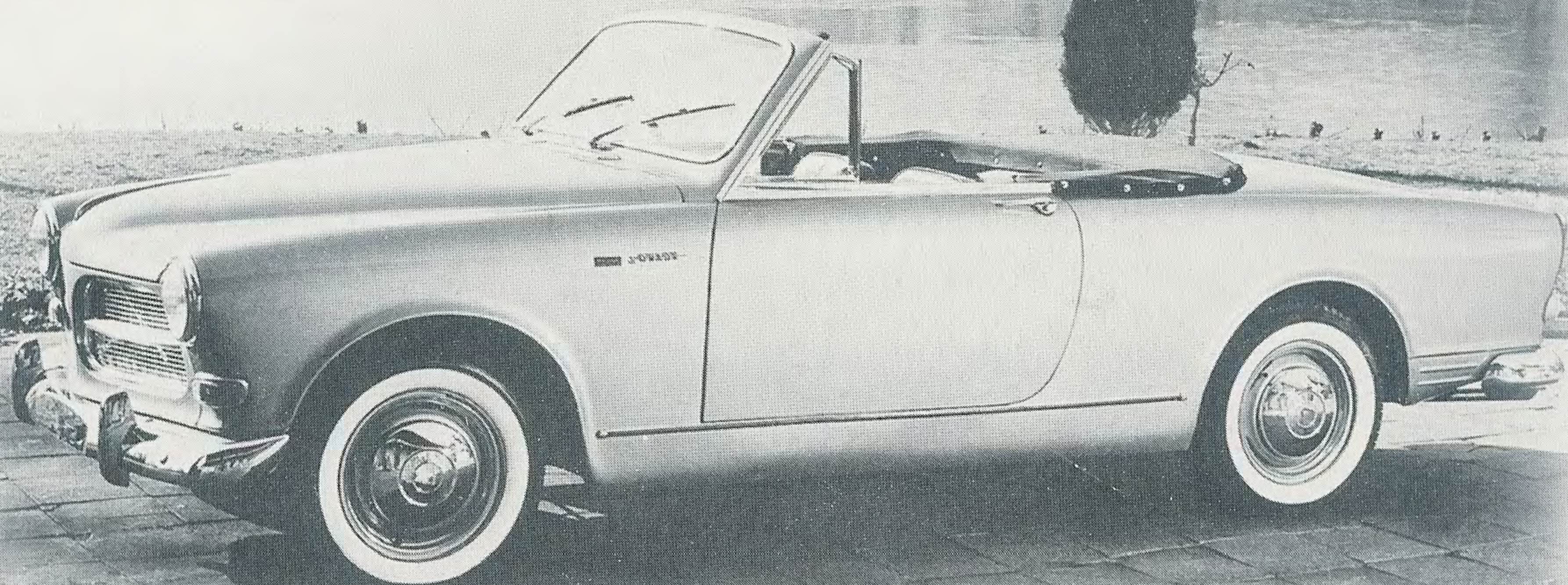
Op het ogenblik dat dit artikel verschijnt, loopt ook het schaalmodel van de Amazon cabriolet van de band. De oplage is beperkt.

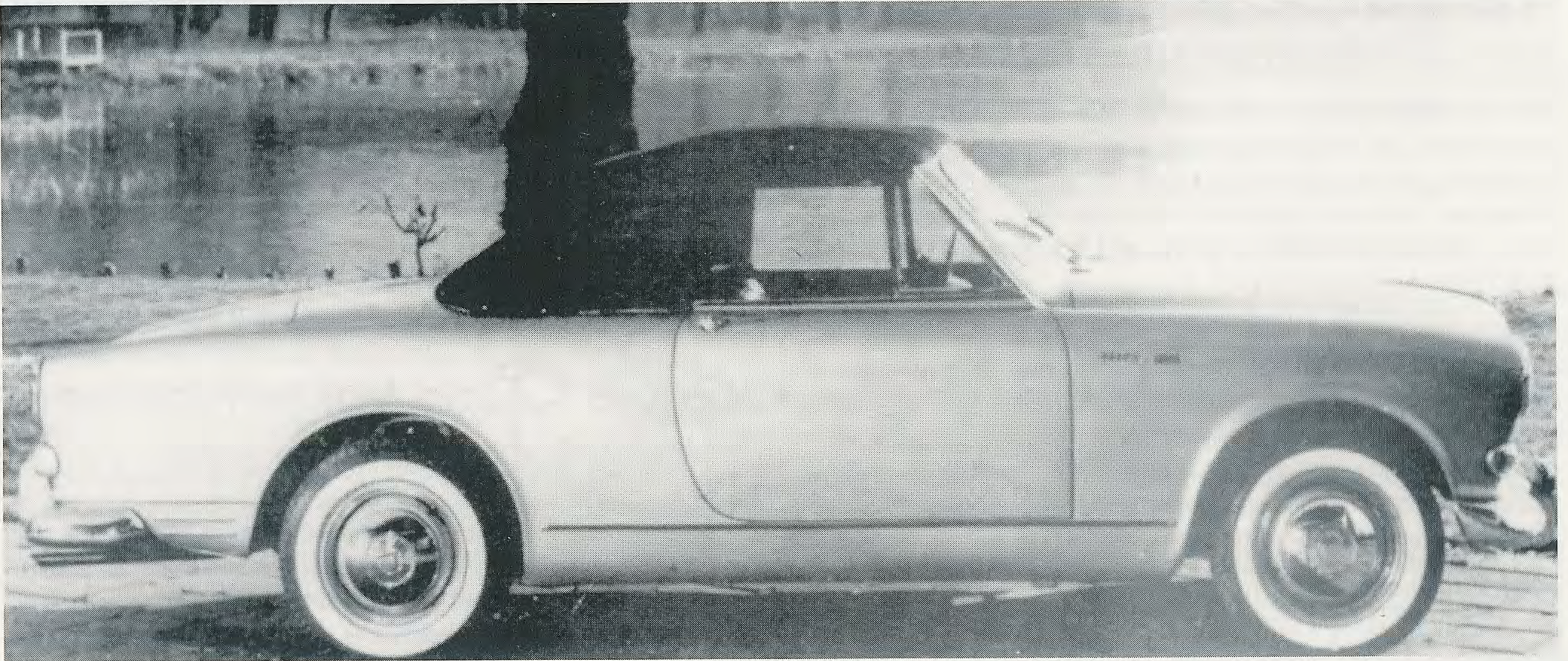
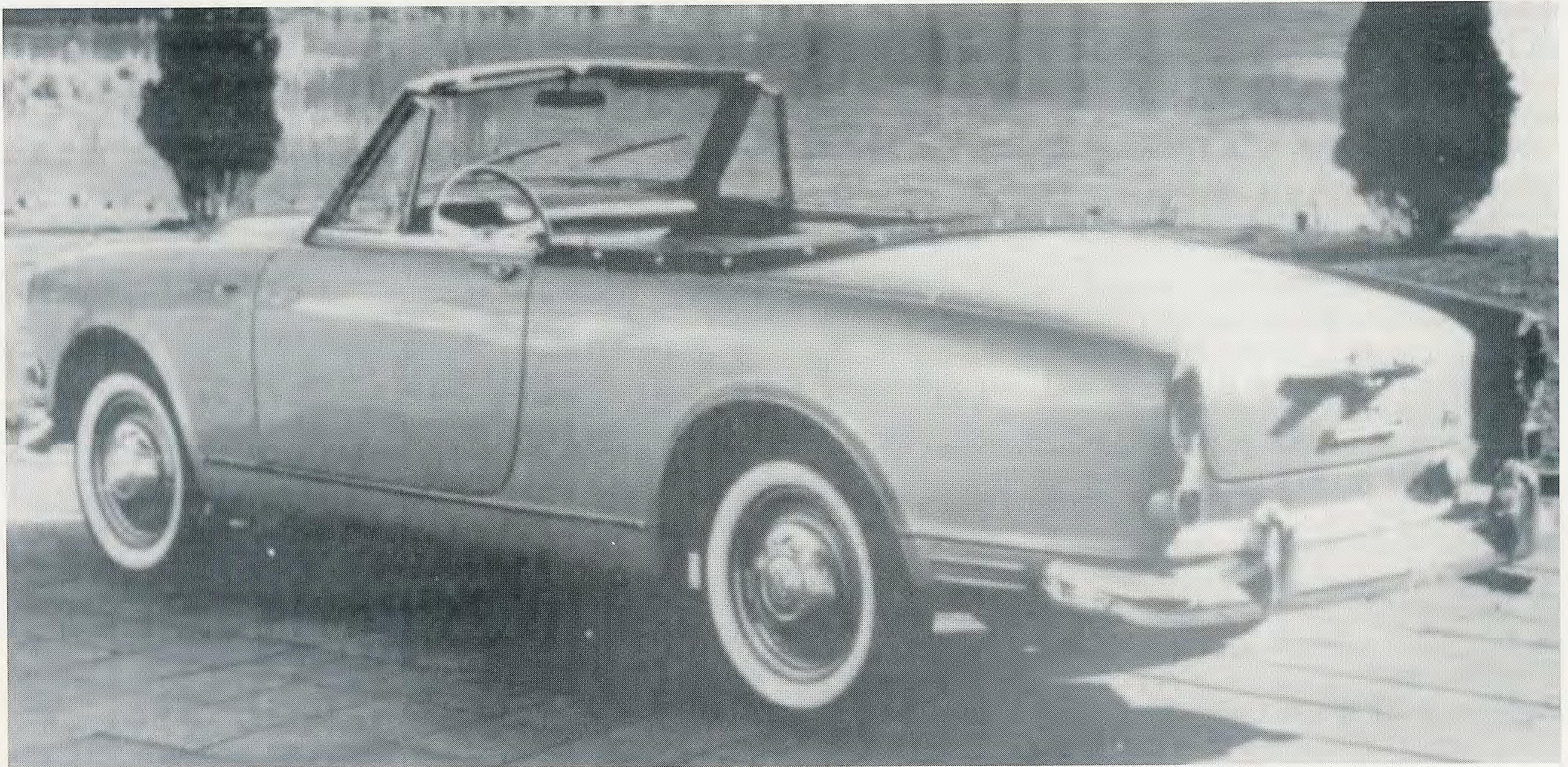
Voor meer info, raadpleeg [amazoniac@belgacom.net](mailto:amazoniac@belgacom.net)  
Michel Landuyt

*L'Amazon Roadster 2 places a été le seul et unique exemplaire élaboré par Jacques Coune sur base d'une 122S. La voiture a, hélas! terminé ses jours dans une démolition. La version diffère fortement de celle à quatre places. L'entièreté de la partie arrière est aplanie, ce qui lui confère une ceinture de caisse plus fluide. Les moulures sont également supprimées. Sur la photo ci-contre nous voyons le Roadster avec sa capote fermée. La ligne élégante de la voiture n'en est absolument pas contrariée. Détail piquant, elle est équipée d'un volant Nardi en bois de production italienne confectionné à la main.*


*De Amazon Roadster 2 plaatsen, was een uniek exemplaar dat Jacques Coune vervaardigde op basis van een 122S. De wagen is helaas afgevoerd naar een schroothandel. Deze versie verschilt heel wat van de vierzitter. De volledige achterpartij ligt vlakker, met een lagere gordellijn tot gevolg. Hierdoor vervielen ook de sierstrips.*

*Op de foto's hiernaast, zien we de Roadster met gesloten vouwdak, dat helemaal geen afbreuk doet aan de elegante lijnen van de wagen. Een aardig detail, is het Nardi stuurwiel uit hout, dat van Italiaanse handmakelij is.*





**AutoService**  
**AALST** bvba



SPECIALITEIT  
**VOLVO**

BE 463.727.405

**Recente Tweedehands Volvo's**

**Volvo onderdelen, nieuw en tweedehands, vanaf 1990**

autoserviceaalst@autoserviceaalst.be • www.autoserviceaalst.be

Advertentie Gentsesteenweg 309 • 9300 Aalst • Tel. 053/77 95 61 • Fax : 053/77 82 21

# Jacques Coune par la presse

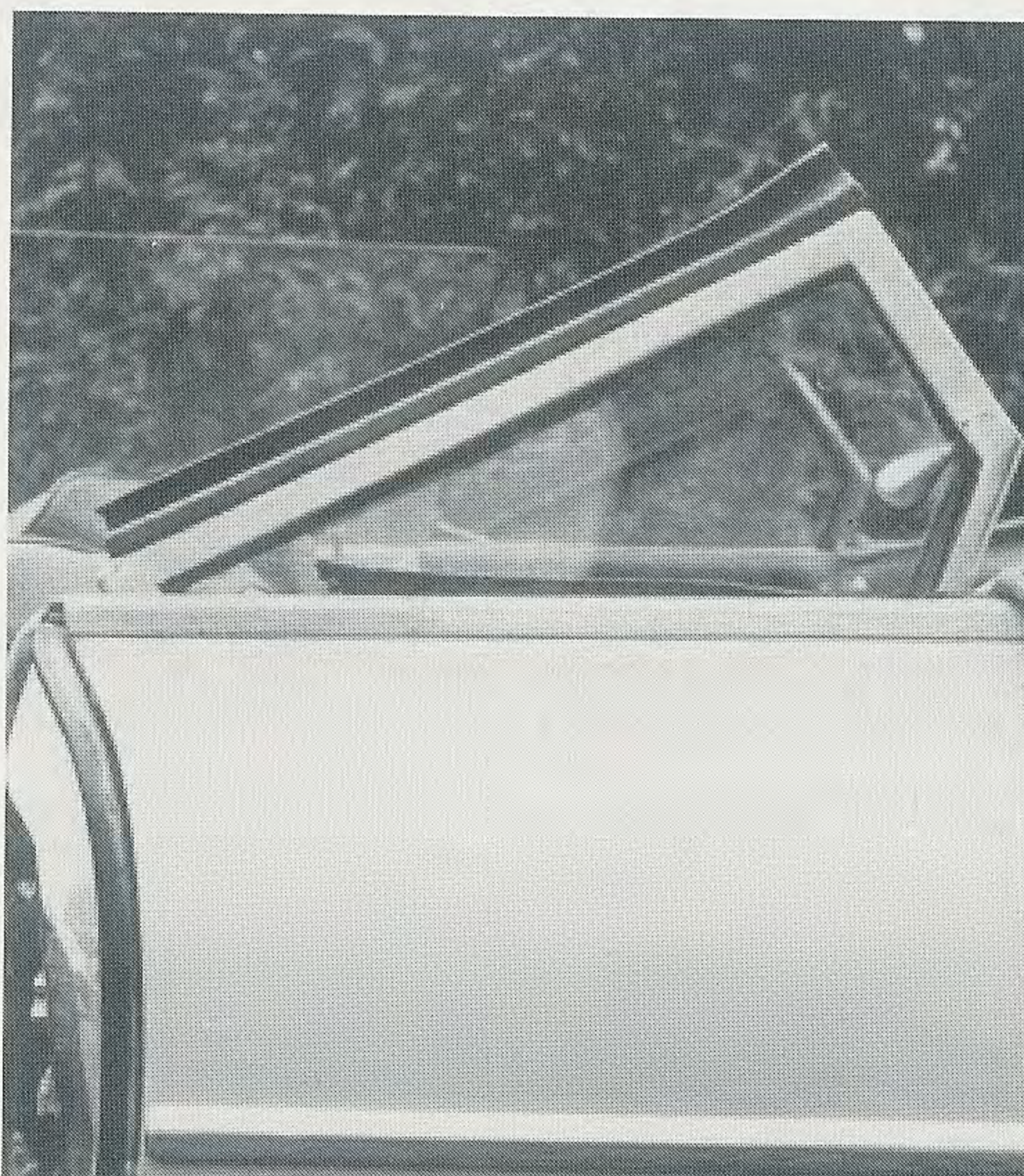
Mercredi 24 avril 1963, dans le journal « Les Sports », Jean Leroy consacrait une page au « Renouveau de la carrosserie belge ». Il expliquait que Jacques Coune relançait l'art de la carrosserie en Belgique et il exposait aussi les nouvelles méthodes utilisées par les Liégeois d'Apal. Cette page de journal est devenue un document important pour l'histoire de l'automobile en Belgique car on a finalement assez peu d'informations sur ces ateliers qui ont produit des voitures originales mais à petite échelle.

L'auteur commence par rappeler l'époque des merveilleuses réalisations de firmes telles que Vesters et Nerickx, Oblin et D'Ieteren. En janvier 1963, au Salon de l'Auto de Bruxelles, les carrossiers créateurs belges n'étaient plus que deux : Coune et Apal. Jacques Coune avait exposé cette année-là son nouveau cabriolet Volvo et une Mercedes 220 « Station Wagon », ces deux véhicules ayant été réalisés dans ses ateliers. Il s'agissait de modifications apportées à des voitures connues mais la mission était lourde. Jean Leroy : *« Il faut avoir un certain courage et une belle dose d'optimisme ou de confiance pour aborder de pareilles tâches. C'est un idéal qui cependant anime Jacques Coune et il faut lui savoir gré de cette audace. Cette activité est devenue de plus en plus difficile de nos jours. D'une part, rares sont les clients qui désirent encore disposer d'une carrosserie personnelle qui obligatoirement est plus coûteuse que celle proposée par les usines mêmes. (...) L'autre aspect, qui n'est certes pas le moins important, est celui de la main d'œuvre. Savez-vous par exemple qu'à l'école de tôlerie de Bruxelles, on ne compte actuellement que 7 apprentis alors que l'école de coiffure en compte environ 1700 ? »*

L'atelier de Jacques Coune, rue de la Couronne, comptait quand même 3 jeunes gens sous contrat d'apprentissage, travaillant chacun avec un ouvrier qualifié. Mais Jacques Coune ? *« Il a abordé le monde de l'automobile en 1947 en s'occupant de la vente de pièces détachées provenant de stocks militaires. »*

Il a aussi représenté certaines marques de voitures. En 1950, il est devenu agent de la marque Abarth pour la Belgique, le premier agent de cette marque hors Italie. Ce département Abarth occupait deux personnes alors qu'il en avait 17 pour la carrosserie.

Pour le département de la carrosserie, on ne trouvait plus beaucoup de bons ouvriers en Belgique à l'époque. Jacques Coune avait donc engagé des spécialistes venus du Piémont en Italie. Les peintres par contre étaient belges.



Monsieur Coune était lui-même fin tôlier. Nous le voyons ici au travail dans l'atelier de carrosserie en présence de l'un de ses nombreux employés italiens.

Dhr Coune, was zelf een volleerd plaatbewerker. Hier zien we hem aan het werk in het bijzijn van één van de talrijke Italiaanse werknemers in de carrosseriezaak.

## Jacques Coune, volgens de pers

In de krant "Les Sports", van woensdag 24 april 1963, besteedde Jean Leroy, een bladzijde aan de vernieuwing in het Belgische koetswerkgebeuren. De journalist legde uit, hoe Jacques Coune, de kunst van het koetswerk bouwen, opnieuw lanceerde en had het ook over de nieuwe technieken die werden gebruikt bij het Luikse Apal.

Deze dagbladpagina is een belangrijk document voor de Belgische autogeschiedenis, omdat men over heel weinig informatie beschikt, van die kleine ateliers die originele wagens bouwden op kleine schaal.

De auteur vangt zijn artikel aan met de herinnering aan het tijdperk van welbekende Belgische koetswerkbouwers zoals, Vesters en Nerickx, Oblin en D'Ieteren.

Op het autosalon van januari 1963 te Brussel, bleven er nog slechts twee over: Coune en Apal. Dat jaar, stelde Jacques Coune zijn nieuwe Volvo cabriolet en Mercedes 220 Station Wagon voor. Beiden kwamen tot stand in de ateliers van Coune. Het betrof wijzigingen die werden aangebracht op bekende wagens, maar met een grote moeilijkheidsgraad.

Jean Leroy gaat als volgt verder: "Men moet over een grote dosis moed

*Ces détails étaient façonnés dans l'atelier même. Les guides de fenêtre ont totalement disparu sur le modèle de la série Amazon. Les glaces des custodes arrière disparaissent tout à fait dans la carrosserie. (photo J. Vander Trappen)*

*Deze details, werden in eigen atelier vervaardigd. Het tochtraampje in de deur, week volledig af van het model op de serie Amazon. De achterste zijruit draaiden helemaal weg in het koetswerk. (foto J. Vander Trappen)*



LA TOLERIE EST UN ART, DIFFICILE. Ce sont des spécialistes piémontais qui s'en chargent. Sur notre photo, on peut voir un des aspects de la transformation d'une Volvo.

Plaatbewerking, is een moeilijke "kunstvorm". Specialisten uit Noord-Italië, bewijzen hun vaardigheden. Op de bovenstaande foto, zien we een Amazon in volle transformatie. De cabrio, krijgt stilaan vorm. Op de achtergrond, bemerken we een tweede Amazon exemplaar, die hetzelfde lot is beschoren.

Onderaan links, het prachtige replica exemplaar van SCCB lid Guy Vermant. Voor de ombouw van deze Amazon, werden heel wat onderdelen gewonnen op een Coune exemplaar dat in een brand is gebleven.

Het cabrio model ernaast, is een "home made" versie, waar de oorspronkelijke lijnen van het Amazon model nog duidelijk zichtbaar zijn.

Wie durft het aan, een getrouwe copie te maken van de Roadster versie?

Ci-dessous à gauche, le magnifique exemplaire replica de notre membre S.C.C.B. Guy Vermant. Pour la construction de cette Amazon, de nombreuses pièces furent récupérées sur un exemplaire Coune, détruit dans un incendie.

Le modèle cabriolet à droite est une « fabrication maison » sur laquelle les lignes d'origine de l'Amazon ont été conservées. Qui oserait se lancer dans la construction d'une copie fidèle de la version Roadster ?



# VOLVO ONZE PASSIE !

# VOLVO

for life



Design by D&K Vision - 03 877 29 20

Een team van 45 enthousiaste medewerkers, met meer dan 35 jaar exclusieve Volvo ervaring en passie. Of het nu gaat over een nieuwe, tweedehands of klassieke Volvo, bij ons bent u steeds aan het juiste adres. Zowel op het gebied van aankoop, onderhoud en herstellingen, alsook voor een vlotte onderdelenvoorziening zowel voor jonge als klassieke Volvo's. Bovendien beschikken we steeds over een 100 tal tweedehands Volvo's.

## VERMANT NV

Sint-Jozefstraat 14  
2840 Rumst-Reet  
**03 880 55 55**

Antwerpsesteenweg 271  
2800 Mechelen  
**015 29 25 25**

Puursesteenweg 380  
2880 Bornem  
**03 890 00 50**

[www.vermant.be](http://www.vermant.be) - [www.usedvolvo.be](http://www.usedvolvo.be)