



**RAOUL THIÉBAUT,
GEESTELIJKE VADER EN BOUWER
VAN DE “ZELENSIS”**

**FRANK COENE
(2009)**

Na afloop van de heemkundige wandeling op het Campo Santo te Sint-Amandsberg bezorgde Frans De Thay, lid van onze vereniging, me het tijdschrift nr. 5 (mei 2002) van de Gentsche Retro Wielen. Auteur Piet De Koning had het over Zelenaar Raoul Thiébaud en zijn “Zelensis” of in het Nederlands “Van Zele”. Een voor mij onbekend en merkwaardig gegeven. Dit kort verhaal was voldoende om de heemkundige schoenen aan te trekken en op speurtocht te gaan. Thiébaud, een Frans klinkende naam in Zele! Nadat ik mijn telefonisch had voorgesteld bezorgde de enthousiaste Raoul mijn heel wat documentatie. Maar ik bleef met de vraag zitten hoe het komt dat iemand op het idee komt om polyester koetswerken te gaan fabriceren. Een persoonlijk gesprek was noodzakelijk en een namiddag keuvelen resulteert uiteindelijk in volgend verhaal.

RAOUL THIEBAUT

Vader Robert Thiébaud⁽¹⁾, een ex-koloniaal, verhuist met zijn gezin op 9 mei 1933 naar Zele. Hij was in het huwelijk getreden te Schaarbeek op 3 augustus 1929 met de Zeelse verpleegster Elodia Geerinck⁽²⁾, die hij op het Afrikaanse continent had leren kennen. Het gezin had reeds 2 kinderen: Jean (°Stanleyville 1930) en Arlette (°Elsene 1931). Op 3 maart 1934 ziet Raoul het levenslicht en op nieuwjaarsdag 1937 wordt Georges⁽³⁾ geboren.

Als Raoul schoolrijp is, stuurt moeder hem naar de Gemeentelijke School van Zele in de Bookmolenstraat. Hij zal daar schoollopen tot het einde van het 4^{de} studiejaar. Na de vakantie trekt onze 10-jarige naar het Heilig Maagdcollege te Dendermonde en wordt intern. Na zijn studies in Dendermonde had vader Thiébaud het plan opgevat om zoonlief voor zijn middelbare opleiding naar Virton te sturen. Van deze intentie moest uiteindelijk worden afgezien. Raoul werd uiteindelijk naar het Koninklijk Atheneum te Oostende gestuurd om de “Moderne” te volgen. In deze badstad volgt hij ’s avonds nog een cursus “Zeevaartkunde” waar hij onder andere les krijgt van commandant Becue, een bekende binnen het zeevaartmidden. Broer Jean was toen al bij de Marine en wellicht zal dit gegeven Raouls interesse voor de zeevaart reeds geprikkeld hebben. Na de humaniora schrijft de jonge Zelenaar zich in aan de Rijkshogere Technische School aan de Lindelei te Gent. Het blijft evenwel bij dit éne jaar. De technische vakken zijn geen probleem. Voor aardrijkskunde behaalt hij een onvoldoende en hij besluit om zijn studies te stoppen.

Na het beëindigen of het stoppen van de studies volgt voor de meeste jongens de dienstplicht. De 19-jarige Raoul, die niet van plan is om tegen 8 frank per dag bij “den troep” te gaan, weet dat hij uitstel van legerdienst kan genieten als hij 5 jaar dienst doet op een schip van de “lange omvaart”. Een eerste poging tot inschrijving te Antwerpen mislukt. Een tweede, in aanwezig van moeder Elodia, kent wel succes. De Compagnie Maritime Belge of kortweg CMB aanvaardt zijn kandidatuur en zo wordt hij op de bemanningslijst van het stoomschip Liberty ingeschreven. Het vrachtschip vaart tussen de haven van Antwerpen en het Afrikaanse continent.

Na verloop van tijd verwisselt Raoul van werkgever. De firma “*Plouvier Corporation*” zet hem in op hun enige motor- en zeeschip, de Alca. Op dit schip maakt hij een blitscarrière. Hij brengt het van assistent-werktuigkundige tot 2^{de} machinist (officier). Het schip vaart naar de

¹ Geboren te La Louvière op 10-06-1894 en overleden te Zele op 17-05-1954.

² Geboren te Zele op 20-09-1903 en overleden te Waterloo op 24-04-1993.

³ Jo zal ik leren kennen tijdens mijn humaniora (1973-1978) te Bensberg (Duitsland). Hij is opvoeder in het internaat.

oostkust van Canada, de Verenigde Staten en zelfs tot de Dominicaanse Republiek om nadien goederen te lossen en te laden in de Antwerpse haven.

Tijdens één van de vele aankomsten in de metropool verneemt Raoul dat het met zijn vader niet al te best gaat. Het is alsof vader Robert het heeft geweten dat zijn zoon in Antwerpen is. Helaas, maar net voor de aankomst in Zele overlijdt vader op 17 mei 1954. Raoul is twintig. Na de begrafenisplechtigheid kiest hij opnieuw voor het ruime sop.

Uiteindelijk emigreert Raoul in 1957 naar Californië. Na wat zoeken wordt hij uiteindelijk, door tussenkomst van de Belgische ambassade, tewerkgesteld bij de firma “*Industrial Plastic Service*”. Dit bedrijf werd opgericht om de Amerikaanse veteranen uit de oorlog van Korea op te vangen. De firma werkt aan het prototype van een race-wagen. Hier behaalt hij onder andere zijn Amerikaans rijbewijs. In deze moderne fabriek leert hij het product glasvezel of polyester kennen en ontvangt voor zijn kennis een bekwaamheidscertificaat. Raoul beseft dat zijn toekomstige auto ook in “plastiek” moest worden gebouwd.

De Amerikaanse droom wordt plots verstoord door een oproep voor het Amerikaanse leger. De wetgeving voorziet dat alle jongelingen, dus ook emigranten, tussen 23 en 24 jaar hun dienstplicht moeten vervullen. Waar hij eerder in België aan ontsnapt is, wordt hem nu in een vreemd land opgelegd. Raoul koopt het eerste beste treinticket bij Continental Railways en spoort gedurende 5 dagen en nachten van Californië richting New York. In de Big Apple aangekomen scheept hij zonder aarzelen in op het motorschip Statendam met als bestemming Rotterdam, het vrijheidsbeeld achter zich latend.

De 24-jarige Raoul belandt na zijn kort avontuur terug in Zele. Onmiddellijk gaat hij op zoek naar werk. Uiteindelijk wordt hij aanvaard bij de “*Usine Louis Rubbens*” te Lokeren. Deze haarsnijderij heeft zich omgevormd tot een scheikundige onderneming. Gezien de plotse reorganisatie binnen dit bedrijf is er onvoldoende werk en onze Zelenaar wordt door zijn werkgever op de baan gestuurd op zoek naar potentiële klanten. Maar dat is niets voor hem!

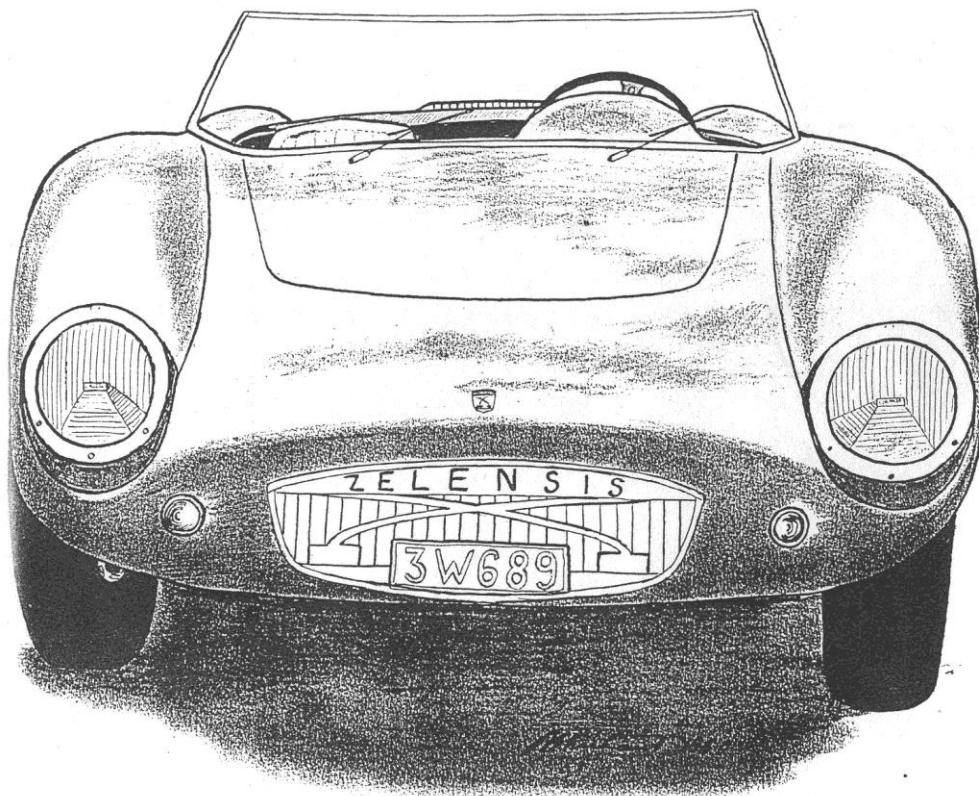
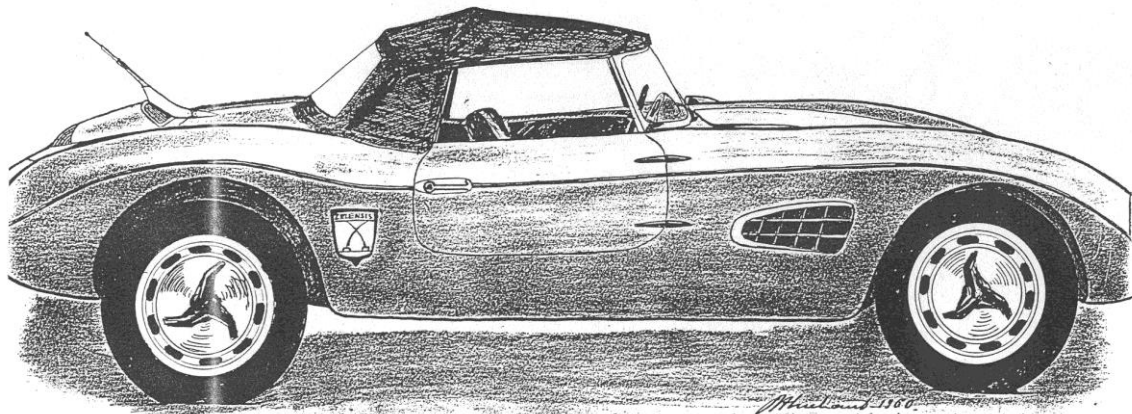
Na een korte tussenstop bij de Lokerse firma “*Cobel Plastier*” van Etienne Rogiers belandt hij te Aalst bij het bedrijf “*Fiberfleet*”. Dit bedrijf bouwt boten in polyester in opdracht van de Amerikaanse onderneming “*Glasspar*”. Het is de bedoeling dat er per dag meerdere bootrompen worden gemaakt, maar de vormen of mallen laten slechts de productie van 1 eenheid toe.

Terwijl hij in de ajuinenstad werkt, wordt hij in 1960 aangesproken door éne Bornstein. Een jood die het textielwereld heeft waar gemaakt. Deze man heeft het plan opgevat om in de gebouwen van de fabriek “*Caessens*” in de Zevensterrestraat sportvliegtuigen van het type “*Tipsy Nipper*” te maken. Raoul vertrouwt het zaakje niet en bij het voorlezen van de oprichtingsakte bij de notaris blijkt dat het beloofde startkapitaal niet werd geplaatst.

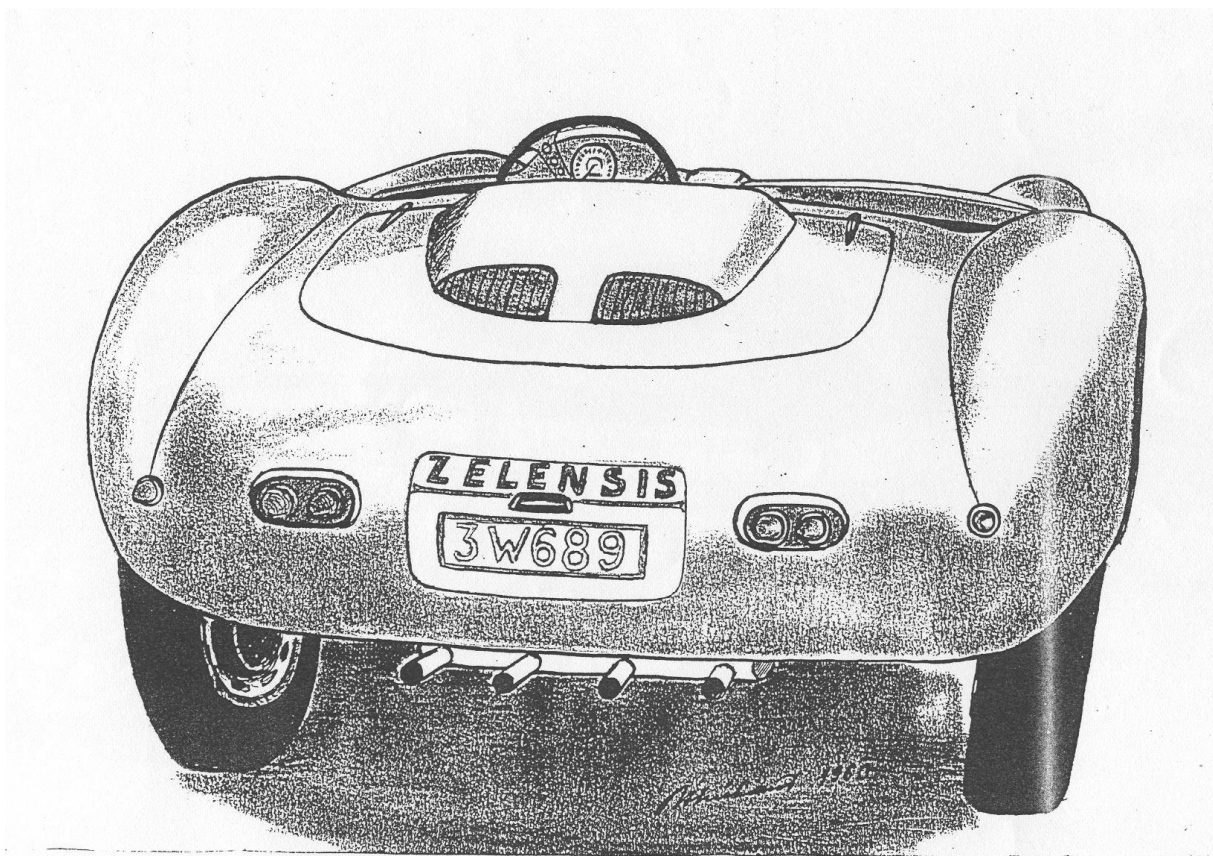
Volgens Raoul was het vliegtuig instaat om ondersteboven te vliegen op 3 meter boven de grond. Jammerlijk genoeg verongelukt de bekende, Belgische stuntpiloot Bernard Neefs tijdens een demonstratie te Milaan. Terloops kan meegedeeld worden dat er inderdaad één vliegtuig te Zele werd geproduceerd.

ZELENIS

Sinds jaren rijpt bij Raoul het idee om koetswerken in polyester⁽⁴⁾ te maken. Een roestvrije carrosserie is volgens hem een gat in de markt. In zijn vrije tijd legt hij zijn ideeën op papier vast. Tot de dag dat een schets, op basis van de Thunderbird, aan zijn normen voldoet. De Zelensis is geboren, op papier althans.



⁴ Benaming voor zekere scheikundige verbindingen die de grondstof leveren voor allerlei kunststoffen.



**Alles werd tot in detail getekend. Het Zeelse wapenschild werd in de carrosserie ingewerkt.
Achterliggende bestuurders konden de naam Zeleensis lezen.**

De garage naast de ouderlijke woning aan de Durmenbaan wordt in 1958 tot productieruimte omgevormd. Hier zullen uiteindelijk tot 1965 een 50-tal Zeleensissen worden gemaakt. Hij krijgt onder andere de hulp van 2 gebroeders.



Raoul, die kan teren op zijn technische kennis en het nieuwe product volkomen beheerst, start zonder aarzelen met het eenmansbedrijf “*Zelensis Plastic-Carrosseries*”. De officiële productie van koetswerken in polyester kan nu van start gaan.



**De meeste Zelenaars kennen dit huis beter als
zwemkom “De Zeemeeuw”
(foto Etienne Quintyn)**

Na de afwerking van de carrosserie wordt deze bevestigd op het chassis van een Volkswagen Kever of op een Karmann. Slechts eenmaal experimenteert hij met het onderstel van een Renault Dauphine. Deze wagen zal door zijn zuster worden gebruikt.

Het is de bedoeling dat de potentiële klanten zelf en dit volgens hun beurs hun autokit (chassis, zetels,...) samenstellen. Raoul levert enkel de gewenste carrosserie. Hierdoor is de kostprijs van elk voertuig verschillend. Elk koetswerk, instrumentenbord,... wordt op wens van de klant gemaakt. Hierdoor is elke Zelensis een bijzonder kunstwerk.

De koetswerken zijn meestal wit, rood of blauw van kleur. In het spatbord vooraan wordt een onzichtbaar nummer en datum aangebracht. Deze gegevens zijn enkel met infraroodstraling te zien. Ook van de voorruit heeft onze jonge zelfstandige een prototype moeten maken. Het is uiteindelijk de fa. Glaverbel uit Wallonië die het glas zal plooien, snijden en leveren. Het logo dat elke Zelensis siert wordt gemaakt door Zelenaar De Smet⁵ uit de Driepuitenstraat. Het dak is eveneens van polyester en kan worden afgenomen.

⁵ Raoul kon zich de familienaam en voornaam niet meer herinneren.



De afwerking van het koetswerk vergde heel wat tijd en inspanning.



**Het instrumentenbord bevindt zich in het midden.
Vele automerken volgen vandaag dit voorbeeld**



De geestelijke vader en de bouwer van de Zelensis achter het stuur.

Auto-industrie te Zele

Terwijl Raoul op de Durmenbaan druk bezig is met het bouwen van zijn geesteskinderen, komt op 25 maart 1959 de gemeenteraad onder voorzitterschap van burgmeester Benoît Van Acker bij hoogdringendheid bijeen.

Onze gemeente kampt met een hoog werkloosheidscijfer en het bestuur heeft een brief ontvangen waarin een nieuwe nijverheid zich aanbiedt. Het betreft de assemblage van een nieuwe kleine auto met koetswerk van plastic en met een 3-cilinderige dieselmotor van 4 PK. Deze auto, die Dianny zal worden gedoopt, verbruikt slechts 3 liter per 100 km. Kostprijs net geen 50.000 frank (1250 euro).

Hans Anneveldt, Nederlands ingenieur en uitvinder van de Dianny voorziet het 1^{ste} werkjaar een tewerkstelling van 100 personen, meestal laag geschoolden, te Zele. Het is de bedoeling om de motor, die in Stuttgart (Duitsland) wordt

gemaakt en de andere onderdelen, die bij de Genste firma's Carels en Vynckier worden geproduceerd in Zele samen te voegen tot een volwaardige wagen.

Aan de gemeente wordt gevraagd om grond ter beschikking te stellen, de vereiste infrastructuurwerken te laten uitvoeren en de bouw van de fabriek te financieren.

Jean Rubbens is bereid om zijn gronden aan de Gentssteenweg (Dinamec) te verkopen. De rest zou mits het aangaan van de nodige leningen ook geen probleem zijn.

Voor de stemming deelt de burgmeester de aanwezige leden het volgende nog mee. Het project houdt voor onze gemeente een groot risico in. Het slagen van deze onderneming zou het tewerkstellingsprobleem gedeeltelijk oplossen. Een mislukking zou nog geen echte financiële ramp betekenen. De knoop dient evenwel snel te worden doorgehakt gezien de bouw van de fabriek voor 15 augustus gerealiseerd dient te zijn. De eerste voertuigen zouden 1 maand later de fabriek verlaten.

Elf van de dertien aanwezige steunen het project, doch tot op heden is er nog geen autofabriek binnen onze gemeentegrenzen gebouwd. De reden van het mislukken van dit project heeft het gemeentearchief niet prijs gegeven. Waren het de grote automerken die hun stok in de Zeelse wielen hebben gestoken?

In 1960 neemt Raoul met zijn Zelensis deel aan de Europlastica-beurs te Gent. Zijn ontwerp wordt door de bezoekers enthousiast onthaald. Een functionaris van de Federatie van de Automobiellindustrie bezoekt eveneens de stand en voorspelt de Zelenaar een kort commercieel leven. De automobielsector lust dergelijke initiatieven niet.

In België is er blijkbaar geen plaats voor kleine autoconstructeurs en de voorspelling van 1960 komt uit. In 1965 is Raoul genoodzaakt om zijn productie te stoppen. Eerst en vooral is er gebrek aan geld, veel geld. Bovendien worden de technische vereisten, waaraan een voertuig in België moet voldoen, zo streng dat de kleine constructeurs telkens tegen een administratieve en technische muur moeten opboksen.



Raoul heeft op geen frank gekeken. De Zelensis is nu ook op postkaart verkrijgbaar.



De Zelensis op een Renault Dauphine-chassis. Raoul heeft dit voertuig voor zijn zus gemaakt.



Het prototype van de Zelensis is toen handen gekomen van Marc Vanlangenhove, motocrosser en fantast. De bedoeling was om er mee te racen.

Gelukkig is er nog het contract met de Brugse firma “*Bus en carcompany*”, later overgenomen door het alom gekende “*La Brugoise et Nivelles*”. Raoul mag plastic instrumentenborden maken en leveren. Toch gaat het bergaf met de Zeelse eenmanszaak. Enkele tijd later wordt hij nog aangesproken door de firma “*UCB*” om in Griekenland polyester boten van het merk “*Zeiss*” te maken. Na 4 maand is er de productie op punt gesteld en het Griekse avontuur is voorbij.

Ook de Belgische Posterijen hebben aan zijn deur aangeklopt. Zij waren op zoek naar een afgeronde polyester brievenbus. De vierkante metalen postbussen vormen een gevaar voor het publiek en het personeel. Er wordt aan Raoul gevraagd om een polyester model te maken. Nadat het prototype werd voorgesteld ziet de post toch van haar intentie af. De ontwerp- en materiaalkosten worden echter niet vergoed. Deze brievenbus in de Donkerputstraat is nog een getuige van Raouls kunnen. Deze bus trotseert weer en wind en ontvangt, na meer dan 30 jaar, nog elke de dag de post.

Begin de jaren '70 heerst er de oliecrisis. Gezien polyester een afgeleide is van minerale olie stijgt de prijs voor de grondstof enorm. De kostprijs betekent meteen het economisch einde van het product.

Vandaag slijt Raoul zijn oude dag in de Donkerputstraat te Zele. In de hangaar achter zijn woonst staan nog 2 onafgewerkte wagens. Deze heeft hij in de loop van de jaren

teruggekocht. Raoul hoopt, mits hij de nodige materialen kan vinden en kopen, om deze voertuigen te kunnen afwerken. De Zelensis is naar zijn geboortedorp teruggekeerd!

HIJ LEEFT NOG

Uiteindelijk zullen er tussen 1958 en 1965 een vijftigtal bestellingen voor een Zelensis worden geplaatst. De meeste klanten zijn kennissen of vrienden. De wagen is een sportieve open tweezitter. Het dak of de hardtop is afneembaar. Vandaag zouden er naar schatting nog een 7-tal Zelensissen bestaan. Mijn zoektocht leverde alvast vruchten op. Het lijkt mij interessant om de Zelensis-bezitters zelf hun verhaal te laten doen

Bart De Laet uit Tervuren is in het bezit van het prototype (eerste) van de Zelensis. De carrosserie is gebruikt geweest om de mal (gietvorm) te maken. De deuren, voorruit, ... werden pas achteraf aangebracht. Dit koetswerk is gemonteerd op een VW kever-chassis. Hij vermoedt dat het chassiskleur rood was. De restauratie is nog volop bezig en zal nog enkele jaren duren.



Bart De Laet heeft nog heel wat werk



De Zelensis van Joos De Moor werd in 1963 gebouwd. Het voertuig wordt aangedreven door een 1300 VW-motor. Joos vertelde me:

“Toen ik hem kocht in een garage te Stabroek wist ik eigenlijk niets over de herkomst, behalve dat het een Belgische auto was.”



Is dit de Ferrari of Zelensis van Joos De Moor?



Door toeval zijn zij met Raoul in contact gekomen:

“Ik zat met mijn vrouw in Stabroek in taverne “De Neus” toen een jeep stopte met op beide zijanten het zeer grote embleem “Zelensis”. Wij dachten dat wij droomden. Wat bleek? De Zelensis was een discotheek in Dendermonde en de vader van de eigenaar had nog auto’s gemaakt. Daarom had die zoon zijn discotheek zo genoemd. ’s Anderendaags kregen wij al telefoon en wij zijn toen met onze Zelensis een keertje naar Raoul gereden. Hij wist niet dat er nog een Zelensis rondreed.”

In 2002 hebben Jos en Min De Moor met hun Zelensis op de beurzen te Gent en Antwerpen gestaan, waar de wagen heel wat gezien had en vragen uitlokte. In 2003 werd de elektrische leidingen vernieuwd.

Peter Schepens uit Serskamp bezit één van de laatste of de laatste Zelensis op VW-Keverchasis. Hij kocht zijn wrak via een advertentie in de koperskrant. De verkoper had nog, samen met zijn broer bij Raoul gewerkt. De verkoper was nog in het bezit van enkele foto’s van de wagen van zijn broer. Peter heeft voor deze kleuren gekozen omdat bijna alle sportauto’s in het rood gelakt zijn.



Peter Schepens koos voor een andere kleur.



ZELENSIS KOMT NAAR ZELE

Ter gelegenheid van Erfgoeddag op 18 april 2004 rijden de Zelensis van Jos De Moor en Peter Schepens op de binnenkoer van het dienstencentrum. Het typische Volkswagen-Kever geluid hoort men van ver. Jos De Moor en echtgenote hebben het slechte weer getrotseerd om de Zelenaars de kans te geven de Zeelse auto van dichtbij te kunnen bewonderen. Ook in de pers is de terugkeer van de Zelensis naar zijn geboortedorp niet onopgemerkt voorbij gegaan.

Zelensis was even thuis

ZELE - Tussen 1958 en 1965 maakte Zelenaar Raoul Thiébaud een zestigtal wagens in polyester, naar een volledig eigen ontwerp. Hij doopte ze Zelensis. Een van die wagens was zondag op initiatief van heemkundige Frank Coene te bekijken aan het Dienstencentrum achter de bibliotheek, ter gelegenheid van de Erfgoeddag.

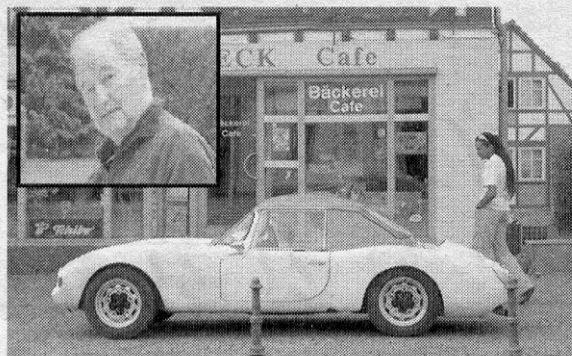
"Misschien ben ik destijds wel een beetje extravagant geweest. Ik weet niet hoe ik dat anders zou moeten noemen."

Raoul Thiébaud vertelt over hoe hij zijn wilde dromen realiseerde. "Toen ik op de lange omvaart voer las ik in mijn kajuit veel Amerikaanse magazines en zat er urenlang te

tekenen. Ik amuseerde me altijd in mijn kajuit. In een van die magazines zag ik een man die een autocarrosserie boven zijn hoofd tilde, in een ander boekje zag ik Ford tekeergaan met een bijl op een auto-koffer zonder dat er deuken ontstonden. Toen moet mijn molen beginnen draaien zijn."

Toen Raoul in 1957 ging werken bij de firma Industrial Plastic Service in Amerika was het hek van de dam. Hij maakte er kennis met glasvezel-polyester en leerde er het klappen van de zweep. Toen hij de tijd rijp achtte startte hij in België een eenmanszaak op.

"Ik heb vanalles gemaakt in galsvezel-polyester: silo's, zandbakken, vergaarbakjes voor afvoergoten, gemotoriseerde autootjes voor de kermis en carros-



Raoul Thiébaud en een van zijn Zelensissen.

serie-onderdelen voor vrachtwagens."

Van 1985 tot 1965 bouwde Thiébaud een zestigtal wagens van het type Zelensis.

"De Zelensissen zijn er gekomen omdat ik altijd geïnteresseerd ben geweest in wagens, en ik kon heel goed modellen tekenen. De zestig Zelensissen waren grosso modo identiek. De voordelen

van een carrosserie in polyester zijn duidelijk: de carrosserie roest niet en bij het fabricageproces zijn geen enorme persen nodig, enkel intensief handenwerk. Het polyester bevestigde ik op het onderstel van een Volkswagen Kever. Uiteraard heb ik het merk en het model laten registreren."

(gva)

Uit Passe-partout – Giovanni Van Avermaet

Zelensis terug in Zele

De Erfgoeddag ging in Zele gepaard met het voorstellen van het automodel Zelensis.



▲ De fraaie Zelensis

Zelenaar Raoul Thiébaut bouwde tussen 1958 en 1965 een zestigtal van die wagens in polyester. De auto werd voorgesteld aan het heemkundig museum. Daar liep ook de tijdelijke tentoonstelling "Het zit in de familie". De Zelensis trok echter meest aandacht. Raoul Thiébaut maakte kennis met glasvezel en polyester. Terug

in ons land maakte hij daar allerlei zaken mee zoals brievenbussen, silo's, zandbakken, en gemotoriseerde autootjes. Naar eigen ontwerpen bouwde hij er ook auto's mee op onderstellen van Volkswagen Kever. "Rijk ben ik er niet van geworden. Het was intensief maar boeiend werk", zegt Thiébaut. (HDL/foto lvs)

Uit De Streekkrant – Hugo De Loose

'Amerikaanse bussen rijden met mijn onderdelen'

DIENSTENCENTRUM - 'Moest ik jonger zijn, ik zou nog een helikopter willen bouwen.' Raoul Thiébaud heeft nog niets van zijn jeugdige enthousiasme verloren. Tussen 1958 en 1965 bouwde hij een zestigtal wagens in polyester, naar een volledig eigen ontwerp. Hij doopte ze Zelensis. Minstens een van die wagens is zondag op initiatief van Frank Coene te bekijken aan het Dienstencentrum achter de bibliotheek, ter gelegenheid van de Erfgoeddag. Maar de Zelensis is lang niet het enige wapenfeit van Raoul Thiébaud.

'Misschien ben ik destijds wel een beetje extravagant geweest. Ik weet niet hoe ik dat anders zou moeten noemen.' Raoul Thiébaud heeft post gevat aan een groot raam en vertelt uitkijkend over de Durnmeerseren

over hoe hij zijn wilde dromen realiseerde. 'Mijn ouders waren ook best ondernemend', vertelt hij. 'Ze baatten het openluchtzwembad in Durnen uit. Mijn vader was voortdurend in de weer met de kwaliteit

van het zwembad. Hij stuurde me met de fiets op pad om in andere zwembaden de kwaliteit te testen. Hij wou absoluut het properste zwembad.' Raoul Thiébaud liep ondertussen school aan de gemeenteschool. Nadien ging hij varen op de lange omvaart. 'Daar alleen al zou ik een heel boek over kunnen schrijven', vertelt Raoul met een helder licht in de ogen. 'We wisten eigenlijk nooit waarheen we voeren en voor hoelang. Toen ik op de boot niet hoefde te werken trok ik me terug in mijn kajuit. Ik las er veel Amerikaanse magazines en zat er urenlang te tekenen. Ik amuseerde me altijd in mijn kajuit. In een van die magazines zag ik een man die een autocarrosserie boven zijn hoofd tilde,

in een ander boekje zag ik Ford tekeergaan met een bijl op een autokeerterf zonder dat er denken ontstonden. Toen moet mijn molen beginnen draaien zijn.'

Brievenbus

Toen Raoul in 1957 ging werken bij de firma Industrial Plastic Service in Amerika was het hek van de dam. Hij maakte er kennis met glasvezel-polyester en leerde er het klappen van de zweep. Nadien werkte hij nog te Lokeren en in Aalst, onder meer in een bedrijf waar polyester bootrompen werden gemaakt. Toen hij de tijd riep achtte startte hij een eenmanszaak op. 'Ik heb vanalles gemaakt in glasvezel-polyester. Op vraag van De Post ontwierp ik een brievenbus met afgeronde hoeken waar kinderen zich niet konden aan bezeren, silo's, zandbakken, vergaarbakjes voor afvoergoten, gemotoriseerde autootjes voor de kermis en carrosserie-onderdelen voor vrachtwagens. Dat laatste was uiteindelijk niet zo'n succes omdat carrossiers er iets op tegen hadden. Polyester is

gemakkelijk te bewerken maar je moet er wel feeling voor hebben. De mix voor het polyester moet je nauwkeurig - bijna als een chef-kok - samenstellen. Bovendien hadden aannemers dikwijls lassers in dienst, die konden gemakkelijker een ijzeren carrosserie oplappen. En ja, met polyester werken is een vuil jobke.'

Lees verder op pagina 16.



Eén van de 60 Zelensis.



Het insigne van de Zelensis.

Vervolg van pagina 1.

Zelensis

Van 1958 tot 1965 bouwde Thiébaud een zestigtal wagens van het type Zelensis. 'Ik heb er zelfs twee verbrand', zegt Raoul Thiébaud stellig. 'Die vond ik niet geslaagd! De Zelensis zijn er gekomen omdat ik altijd geïnteresseerd ben geweest in wagens, en ik kon heel goed modellen tekenen. De vormen van de wagens destijds stonden me niet aan. Een auto moet voor mij in de eerste plaats handig zijn. Als je moet beginnen peuteren om een koplamp te vervangen is voor mij de leute eraf. Ik begon dan maar mijn eigen auto te bouwen.' 'De zestig Zelensis waren grosso modo identiek', gaat Thiébaud verder. 'De voordelen van een carrosserie in polyester zijn duidelijk: de carrosserie roest niet en bij het fabricageproces zijn geen enorme persen nodig, enkel intensief handenwerk. Het polyester bevestigde ik op het onderstel van een Volkswagen Kever. De instrumenten en de elektriciteit moesten nadien nog door de koper worden aangebracht. Een Zelensis verkocht ik destijds

voor ongeveer 45.000 frank. Uiteraard heb ik het merk en het model laten registreren. Dat heeft me een heliboel geld gekocht.' Raoul Thiébaud haalt prompt een map met brevetten uit de kast. Ondanks die brevetten is een hersenspinsel nog niet veilig, beweert Thiébaud. 'Dit is een brevet voor een speciaal soort schoenzolen dat ik heb ontworpen', illustreert Thiébaud lukraak. 'Soldaten hebben nogal vaak last van zweetvoeten. Daarom ontwierp ik een schoenzool met een pompje in de hiel. Dat pompje suwt verse lucht in de richting van de tenen. Het is gebreveteerd. Maar wat zag ik enkele jaren geleden?' Raoul diept een krantenartikel op. 'De schoen is door anderen op de markt gebracht en werkt volgens hetzelfde principe, kijk maar naar de tekening. Eigenlijk kun je je daar niet tegen wapenen. Je staat op een uitvinderebeurs, er lopen enkele Japanners langs met een camera en knip...'

Kunstenaar

'Eigenlijk voel ik me een beetje een mislukte kunstenaar', lacht Thiébaud. 'Ik heb lucarnes ontworpen, een soort van dakramen voor villa's. In polyester rotten die uiteraard niet. Ik heb tevens jarenlang de vormen voor de instrumentenborden van Amerikaanse bussen van Continental Trailways gemaakt, maar het gat in de markt heb ik niet echt gevonden. In Amerika rijden de bussen van oost naar west dus wel met mijn tableau's. Daar ben ik trots op. Met polyester is heel veel mogelijk. Het is eigenlijk een beetje beeldhouwen. André Bogaert, die ik goed kende, had dat begrepen. Hij heeft enkele beelden gemaakt in de

Wie een van de Zeelse wagens van Raoul Thiébaud wil zien kan daarvoor nu zondag terecht achter de bibliotheek aan de Lokerenbaan, tussen 10 en 18 uur. Dan zet de Heem- en Oudheidkundige Kring Zele een tentoonstelling op naar aanleiding van de Erfgoeddag in Vlaanderen. Wie meer wil lezen over de Zelensis kan terecht in het jaarboek 2003 van de heem- en oudheidkundige kring. Frank Coene wijdde er een leuke bijdrage aan.



De brievenbus van Raoul Thiébaud trotseert al 30 jaar weer en wind.



De ABC, een uniek model.



stof waar ik mee werkte.' 'Rijk ben ik er allemaal niet van geworden', besluit Thiébaud. 'Ik heb vaak mijn kop gebroken over mijn werkzaamheden, maar ben uiteindelijk tot de rede gekomen. Onderrussen blijf ik over nieuwe zaken nadenken. Als de geest stopt met werken is het immers met de rest ook gedaan. Als ik jonger was, ik zou nog aan een helikopter durven beginnen.'



BRONNEN

Interview Roaul Thiébaut

DE KONING PIET, *Zelensis: een Belgisch verhaal met zure bijsmaak*, Maandelijks Tijdschrift Gentsche Retro Wielen, 17^{de} Jg. nr. 5 (2002)

DE KONING PIET, *De geschiedenis van de Zelensis*, Boxertje, Herfsteditie 2002

GEMEENTE ARCHIEF ZELE, *Verslagen van de gemeenteraad 1959*

?, *MAX was op bezoek bij... Zelensis*, MAX, nr. 2 (1987)

DE PAEPE LUC, *From Belgium*, Volksworld Magazine

DANK AAN

Bart De Laet (Tervuren)

Alex Delcourt (Lokeren)

Joos De Moor (Stabroek)

Frans De Thay (Gent)

Frans Meirsman

Etienne Quintyn

Peter Schepens (Serskamp)

Raoul Thiébaut