

binnenkijken.



MAISON CAMION

Kunstenaar Karl Philips bouwde op vier jaar tijd een afgeschreven verhuiswagen om tot een volwaardig huis. Met uitschuifbare verdieping én zonneterras op de laadklep. 'Je schept ruimte die er normaal niet is. Noem het een soort van 3D-hacken van ruimte.'

tekst THIJS DEMEULEMEESTER beeld PIETER F GEERTS

Zijn vrachtwagenrijbewijs haalde hij op een paar weken. Maar zijn vrachtwagen ombouwen tot mobiele woning kostte Karl Philips (35) vier jaar. "Sinds september wonen mijn vriendin en ik erin", zegt de Limburgse kunstenaar opgelucht. "Al mijn vrije tijd is eraan opgegaan. Het was technisch en emotioneel een blok aan mijn been. Toen ik acht maanden bezig was, vernam ik dat mijn moeder ongeneeslijk ziek was. Kanker. Een jaar had ze nog te leven. Door aan de vrachtwagen te sleutelen, kon ik mij afreegeren en mijn zinnen een beetje verzetten. En toch ook in de buurt van het ziekenhuis blijven. Na haar dood bleef het project een soort mantra waar ik telkens op terug kon vallen."

Karl woonde voordien al mobiel. Toen hij aan het Gentse HISK studeerde, was zijn studentenkot

eigenlijk een camper. "Veel mensen ruilen hun camper altijd maar in voor een iets groter model. Maar de ruimte blijft beperkt en de inrichting standaard. Dus stapte ik maar meteen over op een vrachtwagen." Die vond hij in 2016, tweedehands bij Louis Verhuizingen in Zonhoven. Een afgeschreven MAN F2000 uit 1999 kocht hij, met het bedrijfslogo er nog op.

EXTRA ETAGE

Om het woongedeelte om te bouwen, klopte hij aan bij Budé uit Dilsen-Stokkem, een familiebedrijf dat modulaire containers maakt en levert voor evenementen. "Ze bouwden bijvoorbeeld het VRT-supportersdorp voor de Rode Duivels", zegt Karl. In hun werkplaats, een troosteloos vergeten en verlaten oude zinkfabriek naast hun



Links: wanneer de etage naar beneden getakeld wordt, komt de dressing mee. Midden: het kookvuur haalde Karl Philips uit een schip. Rechts: bovenaanzicht van de trap.

binnenkijken.

bedrijf, heb ik me vier jaar opgesloten om aan deze vrachtwagen te sleutelen. Werkelijk niks is standaard aan het interieur. Alles is gestript en from scratch opnieuw bedacht. Met kennis van YouTube en blogs ben ik zelf aan de slag gegaan, met wat hulp van een lasser en co. Een gigantische leerschool, en ik ben ook mezelf meermaals tegengekomen.”

De indrukwekkendste ingreep aan de camion is ongetwijfeld de eerste verdieping, die je omhoog kan takelen. “Had ik die niet gemaakt, dan was de vrachtwagen op zes maanden klaar geweest”, lacht hij. “De extra etage was dé oplossing om meer licht en ruimte binnen te krijgen. Boven is een volwaardige slaapkamer. Met dressing, want ook het kledingrek trek je mee omhoog door een gat in het plafond. Net als de gordijnen en de douche. Laat je de etage zakken, dan schuiven de twee ramen - niet van glas, maar van polycarbonaat - over elkaar via een vernuftig druksysteem. Zo krijg je overal vierdubbel ‘glas’ en dubbele isolatie. Dat kan wel eens handig zijn in de winter. Of als je onderweg bent natuurlijk”, vertelt hij.

“Het boeiendste aan de verbouwing is dat je ruimte schept die er normaal niet is. Noem het een soort van 3D-hacken van ruimte: een voorwerp dat normaal louter logistiek nut heeft, zet ik om in bewoonbare oppervlakte. De laadklep, die normaal dient om zware goederen in te laden, gebruiken we als terras. We zetten er lichte klapmeubels op en klaar.”

Voor de grootste technische uitdagingen werkte Karl Philips samen met een ingenieur bij Budé. Maar voor het overgrote deel assem-

bleerde hij alles zelf. Ook het interieur. “Omdat de vrachtwagen zo’n hoekig model is, maakte ik binnenin - behalve het bad - alles in hoeken van 45 of 90 graden. Het kookvuur haalde ik uit een Engels schip. Ons water komt uit een regenwassertank.” Het was een enorme uitdaging om het interieur zo licht mogelijk te houden.

“Regelmatig gingen we naar de weegbrug om het gewicht te checken. Het was iedere keer weer nagelbijten om te zien of we er niet over gingen.”

POSTPUNK

Karl Philips is lang niet de enige die een vrachtwagen ombouwde tot mobiele woning. In ondermeer Frankrijk en Duitsland is die zogenaamde ‘camtarscene’ echt wel groot. “Zoek maar eens op Instagram naar #camtar, #camtarmenage of #wagenplatz: je zal zien, de meeste wagens zijn spuglelijk omgebouwd. Maar er zitten ook DIY-pareltjes tussen.”

‘DE EXTRA ETAGE WAS DÉ OPLOSSING OM MEER LICHT EN RUIMTE BINNEN TE KRIJGEN. BOVEN IS EEN VOLWAARDIGE SLAAPKAMER. MET DRESSING’

Die camtarscene is inmiddels uitgegroeid tot een soort postpunkbeweging, waar een eigen parallelle economie, eigen muziek en eigen platenlabels bij horen. Soms komen honderden vrachtwagens samen op illegale plekken, bijvoorbeeld in de woestijn van Marokko, om daar feesten te organiseren. “Niet echt mijn ding”, zegt Philips. “Maar in al hun spontaneïteit zijn de gasten uit die scène wel inspirerend.”

Momenteel woont Karl Philips samen met zijn vriendin in zijn truck op een verlaten bedrijfsterrein. “De camion is ingeschreven als mobilhome. Als ik op een camperstandplaats sta en mijn eerste verdieping niet mag opbouwen, dan slapen we gewoon beneden”, zegt hij.

Of hij zijn vrachtwagen als een rijdend kunstwerk beschouwt? “Alles wat ik meemaakte en leerde in de afgelopen vier jaar, zit wel in dit object vervat. Technisch en visueel toont het wat ik momenteel in mijn mars heb. Maar het is niet de bedoeling om hem te exposeren op een tentoonstelling”, zegt hij. “Ik kan er hoogstens eens mee tot op een residentie gaan. Of bij een museum of kunstencentrum parkeren, als ik er eens een werk moet komen installeren.”

Hoe compact de vrachtwagen ook ingericht is, plaats voor een atelier is er niet. Maar ook daar bedacht Karl een alternatief voor. Hij kocht



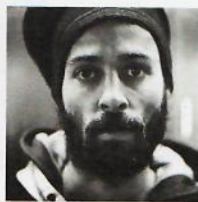
Niets is standaard aan het interieur. Alle meubels werden from scratch opnieuw bedacht.

acht jaar geleden een afgedankt lunapark van rondreizende kermiskramers. "De wagen was te oud om nog te rouleren. Hij komt van vlak voor de oorlog, was in de jaren 90 opgelapt in discotheekstijl, met accenten in fake goud en marmer. Hij heeft nog op de Sinksenfoor gestaan. 85 m² is dat ding. Je kan het enkel 'in traag vervoer' verplaatsen, aan 30 kilometer per uur. De eerste paar keer is dat spannend, daarna zie je ertegenop. Nu door de coronacrisis zowat alle expo's en projecten geannuleerd zijn, hebben we deze zomer eindelijk tijd om er verder in te werken."

Werk van Karl Philips is binnenkort te zien op een groepstentoonstelling bij Dauwens & Beernaerts in Brussel. Deze zomer exposeert hij ook op de groeps-expo *Daily Nightshift* in het Antwerpse Extra City.

Karl Philips

performance artist / exposeerde o.m. op Art Brussels en de Biënnale van België / bouwde eigenhandig een verhuiswagen om tot tiny house / woont met zijn vriendin op een verlaten industrieterrein



FLESENGELUK

Cava zonder oogstjaar

Nood om stoom af te blazen? Dat doen we bij voorkeur met een knal van 7 bar. Champagne mag dan in deze tijden wat overdreven lijken, niemand zal de Vlaming zijn cava afnemen. De vraag die vaak wordt gesteld: waarom vermelden die flessen geen oogstjaar, schuimwijn is toch ook wijn? Ja, mousserende wijn is 100 procent wijn. Maar men wil elk jaar een herkenbaar, uniform product op de markt brengen en met één oogstjaar lukt dat niet, omdat daar te veel de klimatologie van dat ene jaar in doorschemert. Daarom is het toegestaan verschillende oogstjaren te mengen. Anderzijds is dat mengen ook weer een arbeidsintensief proces dat te kostelijk is voor goedkope cava. Dus drinkt u in feite vaak een millésimé, om het met een duur Frans woord te zeggen. Volgt u nog? Bij cava reserveert men de blending van oogstjaren én de vermelding van het oogstjaar voor de duurderes cuvées. Maar iets champagne-achtigs was nu net niet de bedoeling. We willen gewoon genieten.

VOLFRUITIG

Persistente, fijne bubbels. Eenvoudige neus met lichte sporen van gedroogde specerijen en tropisch fruit. Op de tong is er een vlot en rond gevoel met een eerder volfruitig en vineus palet. Ruime suikerdosage die richting extra-dry gaat. (12%)
Galda (Mas Macia) Brut, Cava (zonder oogstjaar) Spar Retail, 7,89 euro **

ZACHT BUBBEL

Goed getypeerde cava met herkenbare mediterrane toetsen, vleugje kreupelhout en acacia. Op de tong zachte, fijne moussevorming, waarin we het reserva-effect herkennen met een terugkeer van brioche. Stevige dosage die bitters maskeert. (11,5%)
Mas Pere Brut Reserva, Cava (zonder oogstjaar) Colruyt, 7,99 euro **

RIJPE LIMOEN

Aroma met invloed van de zee en mediterrane kruiden, na walsen ook een aangename citrus-toets (rijpe limoen). Lichte fruitretour en evenwicht op de tong. Fris karakter dat doorgetrokken wordt in de finale. Goede aperitief-cava. (11,5%)
Perellada 'Blue Festival' Reserva, Cava (zonder oogstjaar) Delhaize, 8,99 euro ***

