



ITALAUTO ACHTERVELD

“Ik bouw liever een auto op waaraan echt wordt getrokken”

Het Utrechtse Achterveld is sinds jaar en dag een pleisterplaats voor Italiaanse exoten, want bij Italauto komt de fine fleur van het land voor een servicebeurtje of een totale restauratie. “Het snelle geld komt hier niet zo gauw binnen.”





UITEINDELIJK KOST ZELFS DE DUURSTE AUTO ZO'N ZES TON OM HELEMAAL OP TE BOUWEN. ALS ZO'N AUTO VOLGENS HET VEILINGHUIS 4 MILJOEN WAARD IS, IS 3,4 MILJOEN DAARVAN EMOTIE

Binnenstappen bij Italauto roept herinneringen op. De tegeltjes op de vloer, de rij bruggen achter elkaar en de gereedschapskarretjes, ze doen je denken aan een Italiaanse werkplaats van pakweg dertig jaar geleden. Geel-rood geschilderde wanden - de kleuren van Agip, Pirelli en natuurlijk Ferrari - verhogen die stemming. Je verwacht haast in een wirwar van toeterende Fiatjes en Vespa's terecht te komen wanneer je weer naar buiten wandelt. Maar daar tref je toch echt niets anders dan de verpletterende stilte van een industrieterrein in een provincieplaatsje. Gauw maar weer naar binnen dan. Tot aan de millenniumwisseling was dit een officiële Ferrari-dealer - de borden van toen hangen nog altijd aan de wanden. Hoogtijdagen? Eigenaar Jelle de Vries haalt zijn schouders op: "In 1999 kwam de wet Monti, toen kon opeens iedereen dealer worden en besloot Ferrari schoon schip te maken. Een jaar of vijf hebben we nog in het boekje gestaan, daarna was het wel mooi geweest. We zijn er het bedrijf niet meer voor. Auto's van na 2000 zijn hier zeker niet in de meerderheid." Maar De Vries zelf is er zelf de man ook niet naar een modern dealerbedrijf te runnen. Het is de techniek die hem boeit. Begin jaren negentig kwam hij hier voor het eerst binnen als leerling monteur, hongerig naar alles wat er onder de kappen van Italiaanse auto's was te vinden. Een half jaar geleden werd hij de baas.

KEES VAN STOKKUM

Maar de man die Italauto opbouwde was Kees van Stokkum, de ex-chef werkplaats van Kroymans wiens naam bij een verhaal over dit bedrijf onmogelijk niet kan worden genoemd. De Vries ontmoette Van Stokkum voor het eerst toen hij nog op school zat en zijn liefde voor Italiaanse auto's al stevig was aangewakkerd: "Mijn vader werkte bij de Fiat-garage in de stad en de school waar ik op zat lag daar schuin tegenover. Uit school ging ik er vaak meteen naar toe, en het mooiste was natuurlijk de proefritten die hij ging maken. Toen ik een jaar of 21 was zat ik op de autotechnische school en gaf Kees lezingen door het land. Mijn vader had te horen gekregen dat 'ie in Zwolle kwam en nam mij er mee naartoe. Hij hield zo'n inspirerend verhaal. Over alle dingen waar ze in zijn bedrijf tegen aanliepen. Over exotische auto's, over motoren die kapot waren gelopen en dat alles met een Italiaans sausje overgoten. Het greep mij aan. Ik was lid van de Fiat Club en heb gevraagd of hij daar ook zo'n lezing wilde

ALS IEMAND HIER BINNENKOMT HEBBEN WE EERST EEN GESPREK, ZODAT IK AAN KAN VOELEN WAT ZO IEMAND PRECIJS WIL

geven. Naar aanleiding daar weer van, ben ik in Achterveld een flesje wijn langs gaan brengen en heb ik terloops gevraagd of ik niet voor hem kon werken. Zo ben ik hier binnengerold."

OUDEDAGSVORZIENING

Zijn klanten - hoofdzakelijk Nederlanders - noemt hij echte liefhebbers van klassieke Italiaanse auto's. "Het zijn ook mensen die zich vaak en graag in de historie van auto's verdiepen. Dat is ook iets wat Kees bij veel mensen heeft aangewakkerd, omdat hij daar zelf altijd mee bezig was. Ik ben daar ook in gegroeid. In het begin vond ik auto's uit de jaren zeventig en tachtig het mooiste. Ik was altijd bezig met Fiat 131's - andere carburateurs erop, andere motoren en remmen. Op een bepaald moment had ik er elf in een gehuurde schuur in Dalfsen staan. In die tijd vond ik een Alfa-Romeo uit de jaren vijftig een lompe koets. Nu zie ik dat heel anders en ben ik het enorm gaan waarderen." Net als Van Stokkum dat deed, wil De Vries dat gevoel ook zoveel mogelijk overdragen op anderen en niet op de laatste plaats op zijn klanten: "Als iemand hier binnenkomt hebben we eerst een gesprek, zodat ik aan kan voelen wat zo iemand precies wil; je moet iemand leren kennen. Waar droomt 'ie van? En waar koopt 'ie die auto voor? Sommige mensen besluiten een auto te kopen als oudedagsvoorziening en zetten 'm met die gedachte weg. Maar ik ben van mening dat je zo'n auto niet alleen voor jezelf hebt. Veel Italianen denken er ook zo over - je mag 'm best een tijdje gebruiken, maar dan moet je er andere mensen wel van laten meegenieten. Ik ben blij dat onze klanten dat begrijpen. Het snelle geld komt hier niet zo gauw binnen. Dat mensen plezier aan hun auto beleven, dat vind ik uiteindelijk toch het allerbelangrijkst - dat proberen we ook te verkopen."

Dat Italiaanse auto's zo tot de verbeelding spreken, heeft volgens De Vries zeker niet alleen met de fraaie vormen te maken: "Ze hebben een bijzondere bouwwijze. Op het moment dat je een Italiaanse auto echt kent, begrijp je de manier waarop ze daar werken. Alles is ergens om gedaan. Neem het gietwerk van Ferrari – dat is altijd zo mooi, het klopt gewoon altijd. Voor ieder model is er eigen gietwerk bovendien, want zelfs als ze een serie maken van 30 auto's, worden daar 30 blokken en 30 koppen voor gegoten." Maar de reputatie van chaos en fragiele techniek dan? Chef-werkplaats Wouter van Eeken valt in: "Het elektrische schema van een Franse auto, daar heerst pas chaos. Maar de Italianen hebben de naam omdat de techniek vaak licht is uitgevoerd. Een schokdemper zit zeg maar vast met een boutje M6, terwijl Volkswagen zoiets met een M10 vastzet." De Vries: "Maar natuurlijk zijn er wel degelijk dramaverhalen. Zo'n Maserati Biturbo, waarvan de motoren steeds verder en verder werden getuned; dat kwam de betrouwbaarheid niet ten goede. Ferrari is er niet voor niets mee gestopt."

HET ELEKTRISCH SCHEMA VAN EEN FRANSE AUTO, DÁÁR HEERST PAS CHAOS. MAAR DE ITALIANEN HEBBEN DE NAAM OMDAT DE TECHNIEK VAAK LICHT IS UITGEVOERD

De techniek dus. "Want dat is toch de kern waar het om gaat", aldus De Vries, die van mening is dat je een Ferrari niet voor het plaatje alleen koopt. Daarin speelt originaliteit ook een belangrijke rol. De Vries: "We hebben hier nooit de discussie 'gaan we door met een motor, of niet'? Kort geleden hebben we een Alfa Romeo 6C 2500 SS gerestaureerd, een origineel Nederlandse auto met heel veel werk. Daarvan was het blok gescheurd. Misschien hadden we wel aan een nieuw blok kunnen komen, ook omdat Alfa Romeo ze bouwde voor toepassing in schepen. De vraag is: wil je dat ook? Wij hebben niet eens gezocht, want je wilt toch het originele nummer behouden. Maar daarmee maak je het zeker niet gemakkelijk. Nadat de scheuren eruit zijn geslepen met een soort tandartsgereedschap zijn ze gelast met lasertechniek, waarbij er 25 keer per seconde een vloeibad wordt gecreëerd in het gietijzer. Heel mooi, maar extreem tijdrovend. Met die auto zijn we uiteindelijk anderhalf tot twee jaar bezig geweest, dat is snel hoor voor zo'n restauratie, zeker als je er zo ver in gaat." En hoe zit het eigenlijk met de certificering waarvan iedereen in kringen van klassieke Ferrari's de mond vol heeft? De Vries: "We krijgen wel vragen van mensen die er iets mee willen, maar het gaat in Nederland toch via de importeur. Wij hebben de ervaring en menen te weten wat wel en niet origineel is. Maar als je in Maranello een auto laat keuren, moet 'ie daar eigenlijk ook gerestaureerd zijn. Kijk, originaliteit is bepalend voor de echtheid van de auto. Maar bij die certificering kun je je afvragen: hoe zit het vijf jaar later? Of twintig jaar later? Tegen die tijd is er een Hollandia-schuifdak inge-





bouwd en is de motor alweer twee keer gereviseerd. Het is een heel goed marketingproduct van Ferrari, meer wil ik er eigenlijk niet over zeggen.”

GEEN REPLICA'S

Het wordt tijd om eens rond te gaan kijken in de werkplaats beneden, waar een bonte verzameling auto's bijeen staat. Van een relatief gewone Ferrari 355 tot een originele 250 Short Wheel Base met aluminium carrosserie (“We doen hier niet aan replica's”). Of wat te denken van een zeldzame OSCA 1600 met carrosserie van Fissore in schitterend zwart met rood leer; een Maserati Khamsin met origineel Nederlands kenteken van '77; tweemaal een Ferrari 365 GTC waarvan een halverwege een totale restauratie is, maar ook een Alfa Giulia die compleet wordt gerestaureerd en opgebouwd als lichtgewicht straatracer, zonder ergens op te bezuinigen én niet gehinderd door de queeste naar originaliteit. De Vries: “Wat wil je ermee? Je kunt zo'n auto compleet hufterproof maken met moderne keeringen en een bak met synchromesh op alle versnellingen. Voor ons maakt het niet zo heel veel uit en het is ook niet per se duurder, maar wat heeft de voorkeur? Ik houd persoonlijk erg van het hele sfeertje dat om die oude auto's hangt. Dat je een vette broek had als je er na een lange rit uitstapte. Maar iemand anders denkt daar weer

heel anders over. Kijk, als je er toch nieuwe zuigers in moet zetten, kun je ook kiezen voor moderne zuigers. Wat wil je? Meer compressie hier en daar, een elektrische pomp?”

We lopen verder. Het is leuk om te proberen de exoten te herkennen die onder de hoezen staan langs de werkplaats, of anders in de aanpalende opslag ernaast. Daar treffen we een aantal Lancia's en Alfa's, nog een Maserati Khamsin en zowaar een donkerrode Cisitalia 202 Berlinetta, het vuil van de laatste Mille Miglia er nog op. Nog bijzonderder is misschien wel een Ferrari 250 Mille Miglia met barchetta-koetswerk van Vignale. Een auto die in '53 werd verkocht aan Markies Alfonso de Portago, die er de 1.000 kilometers van Buenos Aires en de 12 uren van Sebring mee reed, voordat hij in de beruchte Mille Miglia van '57 zijn dood vond en daarmee het einde van de originele stratenrace inluidde. De klassiekerversie van de Mille Miglia is inmiddels De Vries' favoriete auto-evenement, waarin tevens een aantal klanten meerijden: “Concoursen zijn mooi hoor, maar ik bouw veel liever een auto op die echt wordt gebruikt, waaraan echt wordt getrokken. We doen de Mille Miglia nu al acht jaar op rij en al onze klanten hebben de rally tot dusver uitgereden, afgelopen jaar drie auto's. Dat is voor ons de sport. We rijden de route zelf met de servicewagen en twee motorfietsen. De bus rijdt de route in grote lijnen mee met de karavaan en de motoren volgen de karavaan vrij exact. Wanneer we bij een van de auto's moeten zijn, kunnen we snel ter plaatse komen en halen we de benodigde gereedschappen en onderdelen uit de zijkoffers. In dat drukke circus werkt dat het best.”

Angst om schade te rijden met een zeldzame auto wuift hij weg: “Uiteindelijk kost zelfs de duurste auto ook zo'n zes ton om helemaal vanuit het niets op te bouwen. Dus als zo'n auto volgens het veilinghuis 4 miljoen waard is, is 3,4 miljoen daarvan emotie, of hoe je het ook



**WE DOEN DE MILLE MIGLIA
NU AL ACHT JAAR OP RIJ EN
AL ONZE KLANTEN HEBBEN DE
RALLY TOT DUSVER UITGEREDEN**

wilt noemen.” Italauto's plaatwerker Antoine Ashji is dan ook een kunstenaar die alles kan maken met een hamer en een tasje. Een kunstenaar met een bijzonder verhaal bovendien. Afkomstig uit Syrië vluchtte hij drie jaar geleden met een boot via Griekenland “het laatste stukje zwemmen”. De Vries' vrouw werkte in de opvang en had al snel in de gaten dat deze man geen baat had bij een sleur aan procedures. Ondanks dat ze elkaar niet konden verstaan, ontstond er een band en kwam de Syriër tijdelijk bij de familie De Vries in huis. Toen hij daar alle mogelijke klusjes en schilderswerkzaamheden had uitgevoerd, werd hem ook gevraagd het garagebedrijf van een nieuw verje te voorzien. De Vries: “Maar toen stond er eens een auto op de brug met schade waar wij even niet uitkwamen. Antoine pakte een hamer en begon te slaan. Bleek dat hij in Syrië zelf een plaatwerkerij en carrosseriebouwbedrijf had gehad.”

GOED PERSONEEL

Een geluk bij een ongeluk mag je dat wel noemen, want goed personeel is volgens De Vries toch de bottleneck van een bedrijf als het zijne: “Goede monteurs zijn heel lastig te vinden. We zijn een bekend bedrijf, maar zelfs dan blijft het moeilijk.” Gelukkig heeft hij ze wel. De monteurs die de Giulia aan het opbouwen zijn, zijn net zo enthousiast als De Vries zelf toen hij als 21-jarige hier binnenstapte: “Wij zouden dit voor onszelf ook wel willen, maar doen het nu voor iemand anders. Prachtig toch?” ❖

**HET IS EEN HEEL GOED
MARKETINGPRODUCT VAN
FERRARI, MEER WIL IK ER
EIGENLIJK NIET OVER ZEGGEN**