

GREAT GATSBY IN OVERIJSEL

Prachtige landgoederen, High Tea in de tuin, zorgen over morgen, aansprekende specials en vrouwen die liever benzine ruiken dan parfum. Verslag van de tweede editie van de Rit om de Hertzberger Trofee.

TEKST TON ROKS // FOTOGRAFIE PIET MULDER

Parkeren voor de High Tea in de tuin van De Leemcule.



DE GEUR van verse koffie vult de lucht op het erf van Landgoed De Oldenhof in Vollenhove. Mannen in knickerbockers en vrouwen met zwierige sjaals verdringen zich om de barista, en als ze eenmaal een cappuccino te pakken hebben, warmen ze beide handen aan het kopje. Ondertussen bekijken ze de schitterend gerestaureerde donkerblauwe Ferrari 212 die voor het landhuis staat geparkeerd, schijnbaar wachtend op de heer des huizes en een waarschijnlijk beeldschone diva. Op de achtergrond klinkt het geluid van ronkende motoren, grote motoren meestal, van een Alvis, Bentley of Lagonda.

Anthony Hertzberger schudt handen, neemt complimenten in ontvangst voor zijn 212 Inter met koetswerk van Ghia, die ooit van zijn vader was, door hem is teruggevonden en gerestaureerd en die verleden jaar uitgebreid in Octane is beschreven.

Arno Blokland en Elly Rijkenburg beantwoorden praktische vragen over de door hen georganiseerde rally. Over anderhalf uur is de start van de tweede editie van de Rit om de Hertzberger Trofee, een rally bestemd voor alleen vooroorlogse auto's, ter ere van de vergeten autosportheld Eddie Hertzberger, de enige Nederlander die ooit een Grand Prix heeft gewonnen. Eddie leefde groots, na de Ferrari reed hij een Mercedes 300 SL Vleugeldeur, en de deelnemers van de naar hem genoemde rally gaan dat leven de komende twee dagen proeven. Blokland en Rijkenburg zorgen voor precies het juiste decor, in hun routeboek adverteren onder meer Bentley, Zano Personal Tailoring en Superior Yachts. Bovendien leiden ze de rally langs prachtige particuliere landgoederen als De Oldenhof en De Leemcule in Dalfsen, waarvan de eigenaren met plezier hun vertrekken openstellen voor de rallyrijders, zodat ze hun rijk gevulde bibliotheken en kunstverzamelingen kunnen bewonderen.

Als de auto's bij De Leemcule op het grasveld geparkeerd worden, voor een *High Tea*, ontvouwt zich voor de ogen van de theedrinkers een tafereel dat zo uit de film *The Great Gatsby* geplukt kan zijn – schitterend. Blokland en Rijkenburg hebben de juiste contacten voor een rally met deze inslag, ze werken voor Bank ten Cate & Cie, die veel klanten met landgoederen heeft.

Wie gaat er straks voor hun auto's zorgen? Dat vragen twee oudere kerels zich af, die met de handen in de zakken een Bentley 4,5-litre Tourer staan te bewonderen. Een vraag die de komende dagen vaker aan de orde komt. Er is onder jongeren weinig belangstelling voor vooroorlogse sportmachines, en dat is reden tot zorg. Wat gebeurt er met die prachtige Alvis, American LaFrance of Bugatti als de huidige eigenaar er niet meer mee kan rijden?

De auto's zijn aantrekkelijk genoeg om jongeren te bekoren: wie zo'n machtige machine bestuurt, is voorgoed verkocht, dat is de ervaring van bijna elke autoliefhebber die met 'pre-war' kennismakt. Het probleem is dat het kennismaken zelf bar weinig voorkomt. Je ziet pre-war auto's veel minder vaak in actie dan andere klassiekers en de kansen een keer mee te rijden of aan het stuur te zitten, zijn minimaal. Bovendien zijn pre-war auto's prijzig.

Arno Blokland heeft een poging gedaan wat interesse te kweken bij de jeugd, door twee studenten autotechniek van het ROC in Apeldoorn uit te nodigen, die een dagje meerijden met zijn rally, wellicht raken ze zo enthousiast dat ze een loopbaan in het onderhoud van 'vooroorlogs'

overwegen. Het werkt in zoverre dat de twee geestdriftig uit de, als begrafenisauto uitgevoerde, Rolls-Royce Silver Ghost van Anton en Willemien aan de Stegge stappen. Wat hen betreft, heeft de Rolls recht op een eeuwig leven, dat is zeker.

Meerdere rijders proberen het 'toekomstige zorgprobleem' in huiselijke kring op te lossen, zoals bijvoorbeeld Geert van de Velde, die het stuur van zijn Lagonda Le Mans in handen geeft van dochter Annemarie, zelf doet hij een stapje terug door als navigator op te treden.

Annemarie weet het rode beest met verve te besturen, zo neemt ondergetekende waar vanuit de navigatorpositie in de zwarte MG F van Sandra Kowalski. Met vaste hand en zonder aarzelingen stuurt ze de Lagonda over 's heren wegen – we hoeven de twee nimmer in te halen, want ze gaan snel genoeg.

De route is uitgezet door Hansje van den Broek, echtgenote van 'Classic Jaap', en ze schotelt de veertig vooroorlogse auto's een verrassend mooie route voor, door de kop van Overijssel. Slaperige dorpen, grazige akkers, landwegen geflankeerd door vriendelijk wuivende bomen en talloze boerderijen brengen de rijders in de illusie dat ze in een Nederland uit een ver verleden rijden, met veel minder inwoners en veel meer ruimte voor



iedereen. Een enkele keer herinnert een Lidl- of Jumbo bord er aan dat er een jongere wereld bestaat.

De rijders hebben het niet gemakkelijk: de uitzetster schotelt hen een breed repertoire aan systemen uit de rittensport voor, er moeten korte routes geconstrueerd worden van pijl naar pijl, van pijlen naar punten, er moeten 'ingetekende' lijnen gevolgd worden zonder dat er een kaart onder ligt, regelmatigsetappes moeten op de seconde precies gereden worden, kompasinstructies moeten in een rijdbare route worden omgezet en er moet zelfs, tot schrik van menige gelegenheidsnavigator, een visgraat gevolgd worden, een systeem waarbij de weergave van de te rijden route tot slechts een rechte lijn met zijtakken is gereduceerd. Uitzetster Hansje van den Broek is voor deze rally uit het juiste hout gesneden. De moeilijkheidsgraad is goed, al klagen sommige nieuwkomers er uiteraard over, en ze heeft zich niet bezondigd aan het manipuleren van de kaart door zijwegen weg te gummen, autowegen in rijwielpaden om te toveren en meer van dat soort ongein om deelnemers op het verkeerde been te zetten. "Daar houd ik helemaal niet van", zegt Hansje, "ik maak gebruik van de onvolkomenheden van de kaart en het feit dat situaties er in werkelijkheid soms heel anders uitzien dan ze getekend staan. Van kaarten die met Photoshop bewerkt zijn, moet ik niks hebben."

De deelnemers zijn fanatiek, het aantal gemiste controlepunten van de eerste etappe is gering en het lijkt erop alsof men daarna nog beter zijn best is gaan doen. Dat heeft wellicht te maken gehad met de tussenstop bij sponsor Van der Klaauw, de horlogemaker in Heerenveen, die voortdurend op ingenieuze wijze de stand van de planeten in zijn horloges verwerkt. De rondleiding door >>

- 1 Bontkraagjes en goggles behoorden bijna tot de standaarduitrusting.
- 2 De prachtige, grijze Alvis Special van Martin Aaldering.
- 3 Ferrari 212 van Anthony Hertzberger bij De Oldenhof.
- 4 Organisator Arno Blokland en eregast Jan Lammers.
- 5 Anton aan de Stegge, bestuurder van een enigszins sinistere Ghost.
- 6 Startplek De Oldenhof in Vollenhove.
- 7 Lammers reed een mooie Boat Tail Bentley, met Giordy Wammes als navigator.
- 8 Klaar voor de (natte) start. Links de witte Riley Special van Han Brouwers.
- 9 Knus hè, zo'n MG J2...

Lunch bij Jan Altena. Martin Aaldering inspecteert Altena's werkplaats. Voor diegenen die iets anders wilden, had Altena keus genoeg.



de kleine ateliers (Van der Klaauw maakt slechts enkele honderden horloges per jaar) heeft er kennelijk toe geleid dat met andere ogen naar de hoofdprijs wordt gekeken: een speciaal automatisch Van der Klaauw-horloge waarvan de rotor de vorm heeft van het wiel van een Bugatti T35. Het is een dameshorloge dit jaar en menige navigerende echtgenote heeft die middag besloten extra haar best te doen.

De auto's zijn een lust voor het oog. Opvallende uitschieters zijn twee 'specials', klassiekers waarvan de originele carrosserie vervangen is door iets dat veel exotischer, spannender of sportiever is. De Riley TT Sprite van Han Brouwers, die met zijn zoon Daan rijdt, is van een sexy, roomwitte carrosserie voorzien die een Bonneville-recordbreaker niet zou misstaan. Spatschermen ontbreken en de Riley is ultralaag.



↳ ○ Klaar voor de start.

- 1 Equipe Sandra Kowalski/Ton Rok op weg naar een zesde plek in de sportklasse.
- 2 Toni Bienemann: waar is mijn navigator?
- 3 Rolls-Royce van Hans Hulsbergen en Theda Blonk.
- 4 Anton aan de Stegge in de Grim Reaper's Cemetery Rolls.
- 5 De winnaars: Vera en Herman de Jong.
- 6 Henk en Nicole Melse in een Willys MB Jeep van 1943.
- 7 De Leemcule, de hooggeplaatste heer des huizes heet zijn gasten welkom.
- 8 Jan en Tineke Altena in een Alvis Speed 25.
- 9 De Minerva AC van Ernest van Arendonk.



De Alvis Speed 25 van Martin Aaldering heeft een heel fraaie carrosserie in Frans/Italiaanse stijl gekregen, getekend door Maarten de Bruijn, de ontwerper die mee aan de wieg van Spyker stond. De 'koets' is met grote zorg uit aluminium geklopt door plaatwerkkunstenaar Maurice Labro. Aaldering is er met recht heel trots op. "De auto heeft me veel meer geld gekost dan de bedoeling was, ik had er iets heel moois voor kunnen kopen, maar ik ben er toch heel blij mee. Het is een geweldig mooie auto geworden met een unieke Nederlandse inbreng", aldus Aaldering.

Meer rijders hebben hun jongensdroom verwezenlijkt door een 'special' te bouwen of te kopen, zoals onder meer Bert Kersten met zijn imposante Speedster op basis van een American LaFrance-chassis, oorspronkelijk voor een brandweerwagen gebouwd.

Herman Schipper, in Nederland een autoriteit op het gebied van Alvis (hij heeft de bijnaam 'mister Alvis') begrijpt heel goed dat vooral 'zijn merk' veel gebruikt wordt voor de bouw van 'specials'. "Een Alvis heeft mooie en betrouwbare techniek, en met een wat lichtere carrosserie heb je zo maar een heel snelle pre-war auto", vertelt hij, "maar toen ik een keer een heel originele Alvis Saloon tegenkwam, heb ik er meteen voor gezorgd dat die niet in handen kwam van iemand die de carrosserie eraf wilde slopen om er een 'special' van te maken. Dat zou zonde zijn geweest van zo'n mooie en authentieke auto. We moeten zorgen dat we straks niet alleen maar 'specials' hebben..."

Ware woorden die Jan Altena onbedoeld beaamt door me op de Minerva AC van Ernest van Arendonk te wijzen. "Heb je die gezien, wat een mooie, originele auto. Zoiets kom je nog maar zelden tegen", aldus Altena, de klassiekerspecialist die zich zoals wel vaker bezighoudt met het mobiel houden van de deelnemers. Jan en zijn mannen zorgen dat iedereen blijft rijden – als dat ook

maar enigszins mogelijk is. Van Arendonk is met recht trots op de grote Minerva, die ooit 'de Belgische Rolls-Royce' werd genoemd. "Wist je dat er veel Minerva's in Nieuw-Zeeland rijden en dat de oprichter van Minerva een Nederlander was", vertelt hij. Het is overigens een klus voor Van Arendonk, die Minerva. "Het is meer een Grande Routier, een auto voor de grote, open wegen. Als ik moet omkeren, pfff..."

Ook bij de volkomen originele auto's valt veel schoonheid te ontwaren, al is het soms onderhuids. Zoals bij de Stutz 6L Open Tourer KDH van Henk en Adri Noteboom. De auto is uit 1921 en ziet er relatief simpel uit, maar onder het onschuldige ogende plaatwerk blijkt toptechniek schuil te gaan. Zo was de viercilinder 5,9-liter Stutz zijn tijd relatief ver vooruit door toen al een afneembare cilinderkop te hebben, plus vier kleppen per cilinder, een

'Uitzetster Hansje heeft zich niet bezondigd aan het manipuleren van de kaart en meer van dat soort ongein'

dubbele ontsteking en een transaxle (differentieel en versnellingsbak aaneengebouwd). De Amerikaan wordt dan ook geëerd met een speciale prijs, de *Prix d'Unique*.

"Je doet haar meer plezier met een liter benzine dan een flesje parfum", zegt Rob Kowalski als ik naast zijn echtgenote plaatsneem in de zwarte MG F-type van 1931. Ik heb de rol van gastnavigator toebedeeld gekregen, om de rally 'van binnenuit' te beschrijven. "Sandra gaat zo hard in haar Morgan Threewheeler dat ik een keer heb moeten aandringen het kalmer aan te doen. Ik vind 120 km/h genoeg in zo'n Morgan, maar zij niet, Sandra gaat *full throttle* tot het einde."

Sandra is in de klassiekerwereld bekend door haar bedrijf *Classics2Drive* in Brugge, ze heeft de reputatie meer kennis van haar vak te hebben dan menige man en ze laat dat ook blijken door de kleine MG vakkundig en snel te rijden. Of het nu een 4,5-Litre Bentley is of een fiere Lagonda die voor haar MG rijdt, Sandra moppert even dat het geen stijl is dat hij niet opzij gaat, schakelt terug, vloert het gas en raast er half door de berm voorbij.

De MG is een juweel van een auto overigens, met een 1271 cm³ zescilinder, die veel sterker onderin is en een stuk sneller accelereert dan ik verwacht. Het onderstel is echter zodanig archaisch dat de kaart zo trilt en schudt dat hij nauwelijks te lezen is, maar desondanks ontwikkelt zich een zodanige samenwerking in de knusse cockpit dat we er in slagen als zesde te finishen in de sportklasse.

De mooiste overwinning is uiteraard die van Vera en Herman de Jong in hun Bentley Derby, zij gaan in de sportklasse met de eerste plek, de fraaie bronzen Hertzberger Trofee en het Van der Klaauw-horloge aan de haal. Ook de auto op de tweede plek is er een die door een vrouw is bestuurd, Annemarie van de Velde. Het gelukkigst is haar navigator en vader Geert: hij hoeft zich niet meer af te vragen wie er 'later' voor zijn pre-war Lagonda zou kunnen zorgen. Einde



- 1 Finishlocatie in Ommen.
- 2 Han Brouwers, in 'period dress', inspecteert zijn fraaie Riley Special.
- 3 Bert Kersten en Leo van de Wouw in de kolossale American LaFrance.
- 4 Geert van de Velde bestudeert de kaart, dochter Annemarie kijkt toe.
- 5 Startnummer 1, de statige Bugatti T50 van Anjo Joldersma.
- 6 Ernest van Arendonk: zo'n grote Minerva is helemaal zijn 'cup of tea'.



UITSLAG

SPORTKLASSE

1 Vera & Herman de Jong BENTLEY DERBY (1935)	189 STRAFPUNTEN
2 Annemarie & Geert van de Velde LAGONDA LE MANS (1935)	212
3 Willem & Ellen Vermeulen ALVIS SPEED 25 (1938)	247

TOERKLASSE

1 Anton & Willemien aan de Stegge ROLLS-ROYCE SILVER GHOST (1924)	130 STRAFPUNTEN
2 Tom & Rosalie Gatsonides BENTLEY 4,5-LITRE TOURER (1923)	140
3 Wim & Nel Peters LANCIA AUGUSTA (1934)	200