

De belofte was al gauw gedaan: het "stukje" over de eerste Dino van Frits, de eerdere connecties met Kroymans en een Ferrari-relatie die in materiële zin geen stand hield. Leuke onderwerpen, maar wat hadden ze met elkaar te maken? Toch maar geprobeerd, en we gaan daarom ver terug in de tijd, naar 1921. Toen Frits er nog niet was en Enzo Ferrari als nog tamelijk onbekend coureur zelf aan races deelnam.



Door Wim Oude Weernink

The Kroymans-connection

Zelfs de vader van Frits was nog een broekie toen hij mijn grootvader een Willys Overland bestelwagen verkocht, zodat hij zijn zelf gebakken beschuit sneller door Hilversum kon rijden. De levering van die wagen bleef Kroymans senior steeds bij, wat in de jaren vijftig en zestig van pas kwam; ik had een streepje voor wanneer ik mij aan de Soestdijkerstraatweg 66 meldde voor een MG-folder. Dat er ooit Ferrari's zouden staan durfde je niet eens te vermoeden. Toch vond mijn kennismaking met Ferrari ook in Hilversum plaats. Net om de hoek, in de HA-VAS-garage van coureur/constructeur Hans van As. De afmetingen van de rode Super America (ex-Aga Kahn) leken in die kleine garage nog imponanter. Maar de motor was morsdood en de besnorde Brit Arthur Gibson staaarde zorgelijk onder de kap. We staken ons in overalls en namen alle tijd om het carter en vervolgens één voor één de twaalf drijfstangeten te demonteren. Eén van de lagerschalen was wel erg dun geworden... "Goodbye and come and

see me", riep Arthur nog na en de trailer reed weg, richting Hoek van Holland. Zo verhep mij eerste Ferrari-ervaring, afgezien van die enkele keer dat Prins Bernhard in zijn groene 250 SWB-speciale langs het lyceum aan de Hilversumse Emmastraat gromde. Arthur zou ik later - in mei 1970 - nog een keer in zijn huis bij Hemel Hempstead (ten noorden van Londen) treffen, waarmee de interesse voor Ferrari groeide. Arthur en zijn broer Peter hielden er een bijzondere stal met auto's op na. Want is een groter contrast denkbaar dan een stel Frazer Nashes (met kettingaandrijving), een driewielige Morgan Super Sport, een A-Ford met bijbehorende caravan uit de jaren dertig plus de Ferrari's. Zoals daar stonden: een Formule 2 vierpitter (1953, nu in de Donington-collectie), een mat zwart gespoten 250 SWB (later kocht Dries van der Lof die auto), de pas verworven Super America en een Monza (of was het een Mondial?) met kisten onderdelen. Inclusief de meest bizarre Ferrari-kraftbron die ik onder

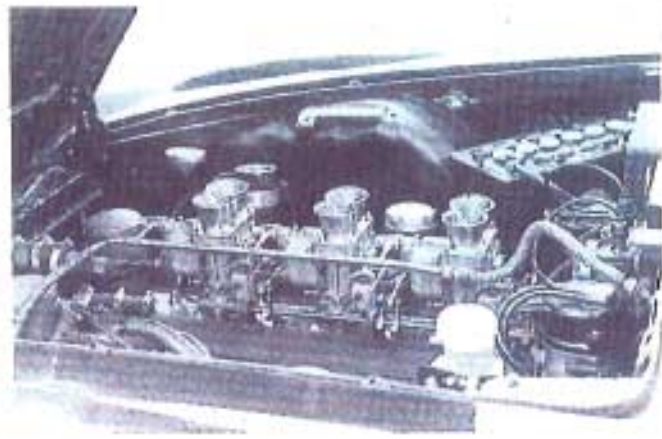
ogen kreeg. Zag u ooit een Ferrari-machine met bovenop twee blauw-craquéle klepdeksels en in plaats van "Ferrari" de naam "Castellotti" ingegoten?

Het zou een hommage van de monteurs aan de grote Eugenio zijn geweest. Tot diep in de nacht zaten Peter, Arthur en ik op de rand van het bed over wagens te praten. Tot hun bejaarde moeder van onder aan de trap riep dat de "boys" naar bed moesten...

Niet veel later verkochten de Gibsons nagenoeg hun hele stal en Arthur trok zich terug met schapen in Wales. Ferrarisme is niet eeuwig durend. Maar ik wist wel dat er in huize

Oude Weernink een Ferrari moest komen, en snel. De contacten met Rob de la Rive Box zorgden voor een spoedige bevrediging van de behoefte. Een rode 250 GTE uit de eerste serie voor nog geen zesduizend piek. Ik kon er (in 1971) zo mee naar huis rijden vanuit Zwitserland.

De kofferbak was wat rommelig (als gevolg van een schade) en je moest niet te lang op de motor remmen, want dan stond de straat blauw van de rook. Maar een eigen Ferrari, een goed gevoel gaf dat. Al ontbrak geld voor de invoerrechten. Mijn toenmalige Ferrarisme raakte in een stroomversnelling. Van Paul Schouwenburg



leerde ik zo langzamerhand de echt fijne Ferraristische kneepjes en dienden zich steeds interessantere hapjes aan.

Een 'Tour de France in onderdelen'? Slechts 6000 gulden? Ach nee, de voorruit was kapot. Een Europa GT? Die had een stalen carrosserie en reed zijn leven lang in Antwerpen, dus het zal wel een rammebak zijn. Weer een Europa GT, toen nog eigendom van Willem Pieters. Ja, die zou het worden. Alleen dacht de NMB niet mee, want geld voor een bijna 20 jaar oude auto, dat kon niet. Nee, dan die 250 GTE in Stuttgart, recht tegenover de uitgang van de Porsche-fabriek. Voor 2000 Mark te koop, inclusief een vastgelopen motor. Dat draaide natuurlijk om een technische drama uit, tot in Doetinchem een gelijksoortige bleek te staan. Een total-loss schadegeval, maar met een vers gereviseerde motor. We kregen de bruine "3955" dus goed aan de praat.

De rode "2555" verdween via verkoop naar Den Haag en is daar - na omzwervingen - nog altijd. Bij Huib Onderstal, die later ook... Ik loop op nog een paar feiten vooruit. Want een van die aangename telefoongesprekken in een auto-journalistiek leven moest nog komen. Ton Born van Autobedrijf Kroymans stelde voor dat ik een gele Dino 246 maar eens een paar dagen moest meenemen, voor een artikel in het toenmalige Autorevue. Of ik geen ruchtbaarheid aan de zaak wilde geven, want de inportschap was nog niet helemaal rond. In oktober 1972 reed ik ver boven de wolken in een kersverse Dino rond, alsof het de gewoonste zaak van de wereld was! Autojournalisten wennen erg snel! Het kostte trouwens enige moeite de juiste balans te vinden tussen een opgewonden enthousiasme en een afstandelijke en kritische benadering. Je moest toch objectief blijven? Per-



soonlijke subjectiviteit won het, en dat is zo gebleven als er Ferrari's in het spel kwamen.

Ook toen de bruine "3955" het veld moest ruimen voor een nog zeldzamere acht cilinder Lancia Astura uit 1934, met Pininfarina koetswerk. Soms moet je in het leven moeilijke maar voor jezelf eerlijke keuzes maken. Het was trouwens geen "uit het oog, uit het hart". Sinds de eerste Dino-testrit heeft Kroymans mij geen proefrit - kort of lang - met een nieuw Ferrari-model onthouden. Een beetje verplicht voel ik me ten opzichte van Ferrari Club Nederland, sinds Hans Hugenholtz een paar jaar geleden vond, dat ik zonder eigen Ferrari toch maar gewoon lid moest worden. Wat maakt het trouwens uit met welk Italiaans merk je bent getrouwd? Lancia, Ferrari, Pininfarina, Alfa Romeo, hebben die namen niet allemaal een historische band? De vooroorlogse Alfa Romeo's maakten furore dankzij de organisatorische inzet van Enzo Ferrari, Vincenzo Lancia financierde de oprichting van de carrozzeria Pinin Farina en Vittorio Jano ontwierp in 1954 de Lancia D50 formule I wagen, die na de overname door Ferrari in 1956 Juan Manuel Fangio aan zijn vierde wereldtitel hielp. Italiaanse familiebanden zijn hecht. Ook in Nederland. ♣

PS. De Ferrari's in mijn leven zijn goed terecht gekomen. Huib Onderstal heeft de gele Dino, de eerst geïmporteerde door Fits Kroymans. De auto staat naast mijn voormalige 250 GTE "2555". En die bruine 250 GT "3955"? Dik Boosman nam hem van mij over om daarna weer snel door te verkopen want er moest

geld komen voor een Bugatti 49. Via onder andere Piet Takken, Jaap Braam Ruben en Robert van Nidek (en een ingrijpende restauratie bij Piet Roelofs) verdween de auto (inmiddels donkerblauw) naar Lausanne. Waar een enthousiaste Zwitser er nog dagelijks mee rijdt. ♣

LUSSO

SERVICE HOLLAND

CLASSIC CAR SERVICE - IMPORT/EXPORT

NIEUWE EN GEBRUIKTE FERRARI-ONDERDELEN

REMMENSERVICE VOOR KLASSIEKE FERRARI'S
MET NIEUWE, ORIGINELE DUNLOP CALIPERS
VOOR 250-275-330-365

EVENTUEEL INCLUSIEF NIEUWE LEIDINGEN, SLANGEN,
SILICONENREMVLOEISTOF EN MODIFICATIES.

(DEEL)RESTAURATIES EN REPARATIES VAN ALLE
MECHANISCHE COMPONENTEN

RUILSYSTEEM VOOR O.A. WIELOPHANGINGEN,
STUURHUIZEN, ONTSTEKINGEN ETC.

OOK VOOR TOTAALONDERHOUD, RESTAURATIE,
IN- EN VERKOOP.

BLANKENWEG 24 B 6827 BW ARNHEM (INDUSTRIETERREIN)
TEL. 085-64 8094 / 62 0990 TELEX 45024 TEL.NL.REF. 177
ZATERDAG GEOPEND