

gli amici della ferrari

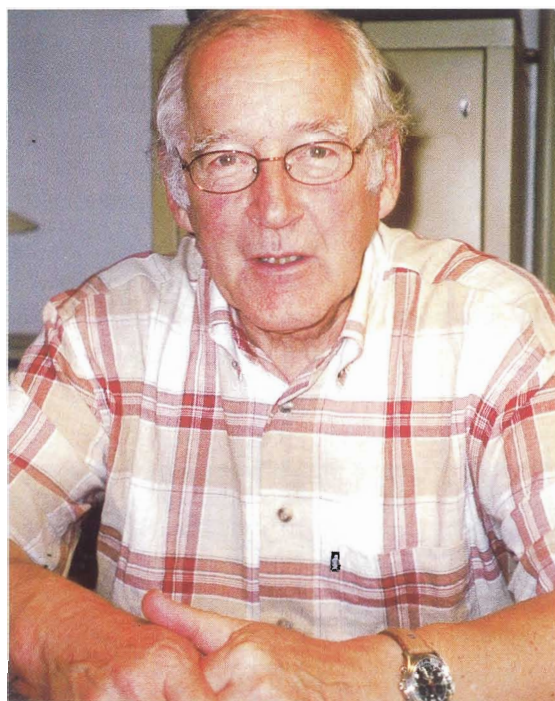
*ferrari*



Een gesprek met Dries Jetten:

# ‘Wij behouden Ferrari’s voor volgende generaties’

TEKST: YVO ALEXANDER FOTO’S: YVO ALEXANDER, ARCHIEF DRIES JETTEN



Bij Dries Jetten zijn twee woorden genoeg voor uren gesprekstof: Rally en Ferrari.

Bij de familie Jetten zijn de auto en de rallysport een zaak van vader op zoon. Grootvader Dries startte al in 1898 in Boxmeer een automobielbedrijf en was daarmee één van de pioniers op dit gebied. Zoon Piet nam het vaandel over en bouwde het bedrijf uit tot een grote General Motorsdealer, die niet alleen een bekend adres werd voor hen die op zoek waren naar een betrouwbare Opel, maar waar ook auto's werden geprepareerd voor de rallysport.



*De poort naar de ruimte  
waarvan iedere 250 GT-  
liefhebber zal smullen. De  
fraaie daklijn, die na het  
openen van deze deur  
onmiddellijk in het oog  
springt, is van de  
Ferrari 250 GT "Boano".*



*Een rotsvast vertrouwen op de goede afloop en ontelbare uren vakmanschap liggen tussen deze twee foto's: de Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé, die in december 1984 werd aangetroffen als (volkomen verroest) lelijk eendje, werd in Boxmeer omgetoverd tot een prachtige (zwarte) zwaan.*

*Ook nog even naar binnen gluren via de grote poort. Wij worden meteen verwelkomd door de vriendelijke snuit van de 250 GT Berlinetta "Tour de France".*



Kleinzoon Dries, die centraal staat in dit verslag, speelde een belangrijke rol in deze opmerkelijke geschiedenis. Niet alleen vanwege zijn inbreng in het bedrijf maar zeker ook vanwege zijn successen in de rallysport. Het was echter Piet Jetten die als eerste naam maakte in de rallysport. In 1950 reed hij voor het eerst in de Tulpenrallye met een auto uit het eigen bedrijf en al na twee jaar kreeg hij gezelschap van zoon Dries, die zijn rallycarrière begon als navigator. De rally's groeiden uit tot een ware familie-hobby met de Tulpenrallye als jaarlijks hoogtepunt. In 1957 nam Dries de stap door nu ook als rijder aan de rally's deel te nemen. In zijn eerste Tulpenrallye startte hij achter het stuur van een 300 cc Goggomobil!

Zijn talenten als navigator waren echter aan de professionals niet onopgemerkt voorbij gegaan. Precies in het jaar dat hij zelf achter het stuur kroop, werd hij benaderd door niemand minder dan Maus Gatsonides, zeer bekend door zijn overwinning in de Rally van Monte Carlo in 1953, die hem vroeg om te navigeren in de Rally Luik-Rome-Luik aan boord van een Triumph TR3. Uiteraard niet eerder dan nadat Maus bij de ouders van de 21-jarige Dries om toestemming had gevraagd!

Gedurende de daaropvolgende jaren kreeg de naam Dries Jetten grote bekendheid in de rallysport. Zowel als rijder en als navigator. Het leverde hem zelfs een unieke "dubbel" op: in 1962 werd hij KNAC-kampioen als navigator en het daaropvolgende jaar pakte hij het kampioenschap als rijder.

Vele successen volgden: de Horneland Rally, de Sauerland Rally, de Rally Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen (SLS) en uiteraard de Tulpenrallye. De technische kennis opgedaan door deze jarenlange ervaring leidde in 1967 tot de start van Jetten Conversions, het bedrijf dat zich geheel ging toelagen op het tunen van rally-auto's. De rallysport werd immers steeds professioneler en een goede technische voorbereiding werd van essentieel belang. Het bedrijf kreeg meer en meer internationale bekendheid wat leidde tot de opdracht van de Opel-fabriek om de preparatie van de rallywagens ter hand te nemen. Een tijd van schitterende successen brak aan: een Opel dealerteam werd opgezet, een serie speciale Rally Kadetts werd uitgebracht en de naam Jetten

Conversions werd bekend bij rijders en publiek. Deze bekendheid en de daarmee gepaard gaande werkzaamheden deden Dries besluiten om zijn deelname aan de rallysport nog eens kritisch te bekijken. Eind jaren zestig koos hij voor de autobedrijven en nam hij afscheid van zijn actieve rallyloopbaan.

Het was in deze tijd dat Dries om zich heen begon te kijken om een klassieker aan te schaffen. Eerst werd gedacht aan een Aston Martin, maar tijdens een aantal gesprekken (eerst met Dries van der Lof, later met de toenmalige Autorevue-journalist Wim Oude Weernink) werd de suggestie gedaan op zoek te gaan naar een Ferrari. Een Ferrari? Voor Dries stond dit merk wel erg ver weg: een mooie techniek, maar totaal ongeschikt als rallyauto. Toch liet het merk hem niet los en na het lenen en lezen van "Ferrari, the Sports and GT-cars", het onvolprezen boek van Warren Fitzgerald en Richard Merritt, begon Dries zich te realiseren hoe fascinerend het merk eigenlijk was. Er werd weer contact opgenomen met Dries van der Lof, die op zijn beurt contacten had met Rob de la Rive Box in Zwitserland. Voorzichtig werden de eerste stappen gezet in de richting van de aanschaf van een Italiaanse schoonheid en in 1975 kwam het grote moment: het werd een Ferrari 250 GTE 2+2 (# 3713 GT) uit 1962 die (weliswaar zonder motor) werd gekocht voor SF 4.000,-. De zoektocht naar een bijpassende motor bracht nog datzelfde jaar succes: voor SF 3.000,- werd een krachtbron (motornummer 3741) gevonden en kon de restauratie beginnen. Een restauratie die jaren in beslag zou nemen maar de eerste meters rondom zijn huis zal Dries niet snel vergeten. Een passie was begonnen. Nog steeds koestert Dries warme gevoelens voor zijn eerste Ferrari: "Uiteraard hoop ik nooit een Ferrari te hoeven verkopen, maar deze gaat nooit de deur uit. Ik heb er zelfs met mijn zoon Piet vanaf 1994 viermaal de Historic Tulpenrallye mee gereden. Een unieke belevenis."

Kort na de aanschaf van de 250 GTE kreeg Dries een tweede Ferrari in het vizier. Bij Jacques Swaters werd een 330 GTC (# 11075) aangeschaft. Dries ontpopte zich als een ware verzamelaar. Inmiddels maakt deze auto niet langer deel uit van de Jetten-collectie.



Reeds jaren geleden besloot Dries zijn collectie te concentreren rond de 250 GT-serie en daar paste de 330 GTC eigenlijk niet in. Gelukkig blijft deze schitterende Ferrari binnen de clubgelederen. Onze huidige secretaris is nu de gelukkige eigenaar. Het restaureren en onderhouden van zijn collectie gaat voor Dries veel verder dan het bijhouden van de techniek. Hij begint al te lachen: "Mijn vrouw noemt mij al gekscherend de archivaris. Van iedere auto in mijn collectie leg ik ordners aan. Hierin staat zo compleet mogelijk de historie van de auto. Zij zijn immers allemaal uniek. Brieven van ex-eigenaren, originele facturen, fabrieksfoto's, allerlei documentatie is aanwezig. En het leuke is, het is nooit compleet. Telkens weer vind je stukjes van de puzzel."

Al snel komen we weer terug op de 250 GT-collectie. Een advertentie van automobielbedrijf Maasland in Autovisie bracht Dries op het spoor van de volgende Ferrari. De toenmalige voorzitter van de Bugatti-club zette zijn 250 GT Europa uit 1957 (# 0381 GT) te koop. Met deze auto zou Hans Maasland in 1961 aan de Rally Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen hebben deelgenomen. Na een uitgebreide restauratie liet Dries deze auto, oorspronkelijk grijs van kleur, in een prachtige kleur zwart spuiten. "Voor deze bijzondere auto absoluut de mooiste kleur", vindt Dries. "In de jaren vijftig bouwde Pinin Farina 27 exemplaren van deze prachtige carrosserie. Er zijn enkele exemplaren in Nederlandse handen. Voor mij blijft het de meest speciale Ferrari in mijn collectie. Het zijn de "bare essentials" bij de Ferrari's uit dit tijdperk, de vorm van de auto en de uitgebalanceerde en schitterende afwerking."

Gestaag werkte Dries aan de uitbreiding van zijn verzameling. In 1983 werd door hem zelfs een onvervalste dubbelslag geslagen: "Ik herinner het mij nog goed. In Duitsland werd een 250 GT Boano (# 0681 GT) zonder motor aangeboden. Toen ik mij bij de koper meldde vertelde hij mij dat hij de auto alleen aan mij wilde verkopen als ik ook een andere Ferrari (eveneens zonder motor) van hem zou afnemen. Het bleek een 250 GT Ellena (#0739 GT) te zijn. Met deze twee auto's keerde ik terug in Boxmeer. De zoektocht naar twee bijpassende motoren kon beginnen." Een zoektocht die pas acht jaar later succes oplever-

de. In Engeland werd de "inside plug" motor gevonden, die in de Boano thuishoort. De restauratie kon eindelijk beginnen.

De Ellena bleek er echter heel wat slechter aan toe te zijn. Uiteindelijk werd besloten een geheel nieuwe body te laten bouwen in de stijl van de 1957 250 GT Berlinetta, beter bekend als de "drie louvres Tour de France", een klus die in handen werd gegeven van Carrozzeria Autosport Bachelli e Villa met adviezen van niemand minder dan Sergio Scaglietti. De onmisbare, en enthousiaste, begeleiding bij dit project leverde Kees van Stokkum.

Ook deze auto neemt binnen de collectie een bijzondere plaats in: "Het chassis van deze auto, tipo 508C, werd in de periode 1956-1960 behalve voor straatauto's ook gebruikt voor wedstrijdagens en was zeer succesvol in vele wedstrijden, met name in de Tour de France Automobile. Ook bij deze auto, een versie met de "covered headlights" heb ik een motor moeten zoeken. Uiteindelijk werd de auto in Boxmeer helemaal afgebouwd en heb ik er de laatste jaren mee aan de Historic Tulpenrallye deelgenomen."

Het was niet altijd zo dat Dries na de aankoop van een auto op zoek moest naar een bijpassende krachtbron. Ook het omgekeerde was wel eens het geval, zoals met de 250 GT-motor (met nummer 1767), die bij Dries in de garage stond. "Ook dat was een interessante zoektocht", vertelt Dries. "In december 1984 vond ik bij Henk Korsten in Haarlem chassis en body van een 250 GT Pinin Farina Coupé (# 1469 GT) en bracht ik deze auto naar Boxmeer om de twee essentiële elementen die een auto compleet maken samen te voegen. De carrosserie, oorspronkelijk rood van kleur, liet ik uiteraard in zwart overspuiten. De PF Coupé heeft een eenvoudige, maar zeer stijlvolle body.

Inmiddels ging het gerucht dat vlak over de grens in Duitsland een gedeeltelijk gedemonteerde 250 GT Cabriolet Serie II (# 2585 GT) zou staan, een gerucht dat in 1987 werd bewaarheid. Toen ik op een avond met slechts het stuurwiel in handen thuis kwam, kon aan de volgende klus begonnen worden. De PF Cabrio is een plezierige reisauto en heeft een geweldige kofferruimte. Je begrijpt dat we met deze auto regelmatig en vacances zijn geweest."

Er is echter één Ferrari die als complete auto is

*De vergelijking "zo vond ik hem en zo is hij geworden" blijft altijd leuk. In dit geval gaat het om de Ferrari 250 GT Pinin Farina Cabriolet.*



*De Historic Tulpenrallye was voor Dries een uitgelezen kans om Ferrari en rally met elkaar te verenigen: op deze foto is hij tijdens de 1996-editie samen met zoon Piet in actie aan boord van de 250 GTE*



gekocht. Een rode 250 GT Lusso (# 5195 GT) werd in 1992 aangeboden in een uitgave van "Ferrari Market Letter" en vervolgens via Ed Swart in Californië naar Nederland getransporteerd.

Waarmee we gelijk zijn aanbeland in de discussie over chassisnummers, originaliteit en restauratieprojecten. Dries heeft hierover een duidelijk mening: "Chassis en motor hoeven voor mij geen matching numbers te hebben. Dit fenomeen is vooral veroorzaakt door de commercie. Het gaat mij om het juiste type motor en de andere componenten in het juiste type auto, zoals destijds door Ferrari bedoeld. Ik ben op deze manier dus al zo'n 25 jaar bezig met het opbouwen, completeren en restaureren van klassieke Ferrari's, maar uiteindelijk gaat het toch om het rijden. Het wordt dan ook tijd om er nu van te gaan genieten en de auto's serieus aan de tand te voelen. Daar zijn ze tenslotte voor gemaakt."

De hobby die begon in de jaren zeventig is inmiddels uitgegroeid tot een serieuze passie voor de Ferrari



*Dat ook de Ferrari 250 GT Lusso, die nu deel uitmaakt van de collectie van Dries Jetten, een wedstrijdhistorie heeft, blijkt uit deze authentieke foto uit 1964. Lorenzo Zamboni in actie tijdens de heuvelklim van de Passo della Raticosa, een onderdeel van de Corsa di Velocità Bologna-Raticosa.*

250 GT. Het is juist deze serie auto's, door Dries ooit eens omschreven als "het hart van de legende", die hem zo aanspreekt: "Aan de Italianen merk je dat ze helemaal autogek zijn, zonder compromis voor techniek. Juist in die periode werd vooral vanuit vorm en techniek gedacht. De doorlopende ontwikkeling en aanpassing tijdens de productie bij Ferrari leverde auto's op die ieder uniek zijn en een eigen boeiende historie hebben. Deze historie maakt alles zo fascinerend. Van wie is de auto geweest en waarom en wat is er in al die jaren mee gebeurd? Het voortdurend bijhouden van deze historie houdt eigenlijk nooit op. De auto's beginnen bij mij, als deze klaar zijn, weer aan een nieuw hoofdstuk. En uiteraard hoort daar ook het rijden bij. Iedere eerste rit na een restauratie blijft een emotioneel moment dat mij altijd zal bijblijven."

Dries Jetten is een autovakman in hart en nieren, die ervan overtuigd is dat Ferrari's stuk voor stuk waardevolle kunstwerken van vorm en techniek zijn, die behouden moeten worden voor volgende generaties. Daarvoor dienen deze bijzondere klassiekers te worden bewaard en gekoesterd en dienen de eigenaars elkaar te helpen met de aanwezige kennis. Vanuit deze filosofie heeft Dries zijn Ferrari 250 GT Europa ter beschikking gesteld voor de wedergeboorte van de auto van hetzelfde type van Nico Koel (# 0421 GT), die na een jarenlange restauratie afgelopen juni in oude glorie gereed kwam. Een uitgebreid verslag van deze restauratie kunt u lezen in Autovisie nummer 13. Want ook die auto dient bewaard en gekoesterd te worden...

*Naast de 250 GT Lusso hangt een muur vol met de stille getaigen van Dries' succesvolle autosportjaren: vele rallyborden uit de jaren vijftig en zestig.*