

HET Automobiel

KLASSIEKER MAGAZINE

Jaguar XJ-S

Geen dertien in een dozijn



Bentley Mk VI

Een nieuw begin



Schloss Dyck Classic Days



Pebble Beach 2011



32^e jaargang nummer 10
oktober 2011, prijs € 4,95
WWW.HET-AUTOMOBIEL.NL



Pebble Beach 2011

Tekst en fotografie: Dirk de Jager

Naar jaarlijkse gewoonte staat augustus in teken van de Monterey week met als hoogtepunt de Pebble Beach Concours d'Elegance. Toch was het dit jaar een beetje anders dan normaal. Drie weken voor de Concours belde mijn Italiaanse collega Massimo Delbo mij op met het nieuws dat een Italiaanse verzamelaar niet aanwezig kon zijn en of Massimo zijn auto aan de jury wilde voorstellen. Massimo had ook gevraagd of we de auto op de Pebble Beach Tour d'Elegance mochten nemen aangezien de eigenaar normaal gesproken hier niet aan deelneemt. Met zijn goedkeuring werden we onverwachts 'deelnemers' aan de 61ste editie van de Pebble Beach Concours d'Elegance.





Koffiepaauze in Monterey met naast ons de Aston Martin Supersonic en de Ferrari 342 375. America's Pinin Farina Cabriolet (ex-Koningin Beatrix) uit 1952 en achter ons de Ferrari 250 GT Pinin Farina Berlinetta Speciale (ex-Prins Bernhard) van 1957.



Je weet niet wat je overkomt met de toer.

'Onze auto' bleek de eenmatige Aurelia B52 Vignale Coupe te zijn van Lancia die in 1952 op de autosalon van Turijn stond, een auto ontworpen door niemand minder dan Giovanni Michelotti. We moesten de auto op tijd bij de transportfirma ophalen nadat deze werd ingevlogen. De auto moest nagekeken worden op mogelijke transportschade en afgetankt worden. Wanneer een auto op een vliegtuig gezet wordt, mag er namelijk maar een paar liter brandstof in blijven en moet de accu voor de veiligheid afgekoppeld worden.

Op de maandag voor het Concours hadden we al telefonisch contact met Ricardo van Reliable Carriers, hij is de verantwoordelijke man om de auto ginder te krijgen en achteraf terug mee te nemen. Hij vertelt ons dat hij dinsdagmiddag met de vrachtauto aankomt en heel de avond op het poloveld in Pebble Beach zal blijven. Dit veld is bekend omdat zich daar alle vrachtauto's verzamelen. Als wij later die dag zouden aankomen zal hij de auto alvast in de bewaakte ondergrondse parking zetten. Dinsdag in de late namiddag vertelen we na het Concours op the Avenue in Carmel om voor het eerst naar de Lancia te gaan kijken en hier duikt het eerste probleem al op. In eerste instantie kunnen we de auto helemaal niet vinden in de parking en Ricardo of zijn baas krijgen we telefonisch niet aan de lijn. Noch staat zijn vrachtauto op het veld, zelfs zijn collega's hadden hem die dag nog niet gezien. Na een half uur krijgen we toch de supervisor en planner van Reliable Carriers aan de lijn die ons gelukkig weet te vertellen dat Ricardo de auto in de ochtend al in een afgesloten hoekje in de parking volledig uit het zicht heeft achtergelaten. Inderdaad vinden we daar de auto op de afgesproken plek met de sleutels op een plek waar niemand ze ooit zou kunnen vinden, namelijk onder de vloermat. Ook de instructies om de auto te starten ontbreken niet en staan net als de bediening van alle knoppen mooi afgedrukt op een plan in een plastic hoesje.

Onze eerste taak is om nu de auto te gaan tanken, alhoewel de meter wel een halve tank aangeeft weten we dat dit onmogelijk moet zijn. Gelukkig weet ik op 500 meter een tankstation zijn aan de andere kant van de Lodge. Tot onze grote verbazing kunnen we maar iets van een 350 meter rijden wanneer de auto al stilvalt, na een korte inspectie hopen we dat het probleem alleen maar te danken is aan een lege tank. Nadat we de Lancia de laatste 100 meter tot het tankstation geduwd hebben komen we tot rare ontdekking dat deze al gesloten is en zelfs geen creditcardmachine buiten heeft staan. Op dat moment komt gelukkig een beveiligingsagent van Pebble Beach langsgereden. Pebble Beach is privé-domein dus daar is normaal geen politie. De agent vraagt ons wat het probleem is en of we hulp kunnen gebruiken. Hij weet ons te vertellen dat dit het enige tankstation op het domein is en dat we ofwel naar Carmel of naar Monterey moeten rijden. Carmel raad hij af omdat we dan een steile klim moeten doen om bij het eerste tankstation te komen en naar Monterey is het een afdaling via de autostrade. Behulpzaam als hij is belt hij zijn collega op die een jerry-can met 2 gallon benzine bij zich heeft die hij ons geeft. Van ons voorstel om er voor te betalen of zelfs terug te vullen en hem later terug te bezorgen wil hij niets van weten. Met de geschonken brandstof halen we wel gelukkig het tankstation in Monterey en zo kunnen we de auto later veilig in de garage zetten.

INSCHRIJVING

De volgende dag kunnen we onze inschrijvingsdocumenten afhalen net als de deelnemerslijst van de Tour d'Elegance de volgende dag. Nu komen we te weten dat we in klasse 'O-3 Postwar Touring' zijn ingedeeld. Ook zien we op de lijst dat er minstens zeven auto's in de klasse zitten waarvan er vijf aan de Tour deelnemen. Deelname aan de Tour d'Elegance is niet verplicht maar kan op zondag bonuspunten opleveren, daarom rijdt gemiddeld 70% van de deelnemers mee. Ook is het voor de bezoekers de mooiste dag om alle auto's rijdend te kunnen

bekijken. Tot onze grote ergernis zien we in de lijst al wie onze concurrenten gaan zijn, wat ons toch wat zorgen baart. Hieronder bevinden zich de Belgische verzamelaar Jan de Rue met zijn 1953 Fiat 8V Ghia Supersonic (Best of Show Concours d'Elegance Paleis Het Loo 2010) en een van twaalf gebouwd, The Patterson Collection met de one-off 1956 Aston Martin DB2/4 Ghia Supersonic die al 50 jaar niet meer publiekelijk getoond is, een 1950 Delahaye 135M Guilloire Atlas Cabriolet en een 1965 Maserati A6G Allemano Coupe één van 21 gebouwd. Op donderdag is onze eerste grote en vroege dag aangebroken. Om zeven uur 's ochtends staan we in de garage om de auto op te halen en deze wil weer niet starten. Na een kleine controle hopen we dat het de accu leeg is doordat hij niet voldoende heeft kunnen opladen van de korte rit twee dagen daarvoor. Met drie man duwen we de auto en start deze zonder problemen. Eenmaal bij het poloveld, waar de start van de Tour wordt gehouden omdat de meeste auto's op de vrachtauto's zijn blijven staan, zijn we nog vroeg genoeg om in de eerste groep te kunnen plaatsten nemen. Opgesteld in rijen van drie auto's breed kunnen we nu de deelnemers bekijken terwijl ze een voor een worden afgeladen en klaargezet worden in de inmiddels steeds langer wordende rijen. Zoals elk jaar is deze dag een van de leukste, het is prachtig om al de auto's één voor één te voorschijn zien te komen, vaak auto's die al jaren niet meer gezien zijn. De Tour houdt in dat we voor de Lodge van Pebble Beach rijden, een stuk over 17 Mile Drive uit het domein naar wat boswegen tot het volgende privé-domein Monterey waar een koffiepauze gepland staat. Hierna rijden we terug over de Pacific Coast Highway 1 om langs te kust naar Big Sur te rijden en van daaruit koers te zetten naar Carmel voor de lunch. De Monterey regio staat bekend voor zijn koele klimaat in California, dit wil zeggen dat er zowat elke ochtend mist hangt waardoor het nogal fris kan zijn. Naargelang de mist in de ochtend en voormiddag optrekt weet je pas hoe warm het die dag gaat worden, als deze al optrekt. Deze ochtend blijft de mist tijdens de hele rit hangen, kort na Bixby bridge wordt deze zelfs zo dik dat we amper de auto voor ons kunnen zien. Van de vijf auto's die achter ons hangen kunnen we nog just eer-tje zien, de witte Mercedes 300 SL Cabriolet daarachter is al verdwenen door de mistlaag. Hoe dichtere we bij Big Sur komen hoe sneller we de mist zien verdwijnen waardoor we plotseling onder een hemelblauwe lucht in de volle zon rijden. Eenmaal bij het Ripplewood Resort in Big Sur krijgen we onze stempel en rijden we terug langs de kust richting Carmel, na een paar mijl weer in de dikke mist waarmee ook onze laatste zonnestralen van de dag verdwijnen. Het is nu tijd voor het leukere gedeelte van de rit en in de tegenovergestelde richting komt de tweede en derde groep van de Pebble Beach-deelnemers ons tegemoet gereden. Om in de Lancia te zitten kijkende naar de Ferrari 250 GT's, de Duesenbergs, de Stutz's, de Mercedes-Benz's, en wat al niet meer valt het mij ineens op hoe ik met mijn open ogen naar al deze prachtige auto's zit te staren en probeer ze te herkennen, maar dat al de passagiers in de andere auto's ook zo naar ons zitten te kijken met dezelfde blik op hun gezichten. Eenmaal aangekomen in Carmel voor de lunch worden de auto's op Ocean Avenue opgesteld waarbij de toeschouwers vrij bij de auto's kunnen komen om ze van dichtbij te kunnen bekijken. Hierbij wordt ons vaak de vraag gesteld wat het is, Lancia is toch minder bekend bij het Amerikaanse publiek, en hoe mooi ze de kleurencombinatie vinden. Na een geweldige lunch in het park brengen we met spijt in het hart de auto terug naar de garage zodat Ricardo deze kan schoonmaken voor de grote dag. Zondagochtend is onze vroegste dag, gelukkig start deze keer de auto wel onmiddellijk en lukt het ons om als eerste om vijf over vijf in de 'rij' te gaan staan om op het 18de holt van het wereld beroemde golf-terrein te kunnen oprijden. Nog geen twee minuten later verschijnt te de tweede auto, een Brit met een Rolls-Royce, en je ziet de verbazing en teleurstelling op zijn gezicht dat hij hem 'verslagen' hebben om als

Class 0-3 Postwar Touring



1915 Mercedes 25 60HP Tourer



1952 Ferrari 342 375 America Pinin Farina Cabriolet (ex-Koning Boudewijn)



Ferrari GTD



Mercedes Benz class



Nederlandse collectionneur en homme vivant Frans Van Haren met 1938 Mercedes-Benz 540K Special Roadster & 1928 Mercedes-Benz 710SS Toureauto



De Lancia met Massimo Delho en Birk de Jager, orange ribben: zelf op het veld kunnen rijden en groen ribben: deelname aan de tour en kunnen uitrijden



eerste geparkeerd te kunnen staan. Normaal mag er om zes uur 's ochtends het veld opgereden worden, maar om een door ons onbekende reden duurt het tot half zeven voordat ze ons het teken geven dat we mogen starten. Sandra Button, de voorzitter van de Concours, staat ons al op de wachten met het informatiepakket en om ons veel geluk te wensen.

Daarna dienen we door een verbazingwekkend aantal rijen mensen te rijden waarvan de flitsen van hun foto's blijven afgaan. Het is toch wel een surreëel aanzicht om dit van de 'andere kant' mee te maken. Eerst moeten we naar de andere kant van de 18de hole rijden over een golfkarweg, waar op het einde de medewerkers ons staan op te wachten om ons met de verplichte golfkar naar onze plek te begeleiden. Eenmaal correct geparkeerd kunnen we de rest van de deelnemers zien toestromen. Nu krijgen we eindelijk ook onze volledige klasse te zien. Het blijkt dat er in het totaal acht auto's in de groep zitten, de drie 'ontbrekende' zijn een Talbot-Lago T26 Saoutchik Grand Sport Coupe van 1950, een van de twee ooit gebouwde Bentley R Type Continental Park Ward Sports Saloon van 1954 en als laatste een Aston Martin DB MK III Tickford Drophead Coupe van 1959. John, de class-host voor 0-3 Postwar Touring, overstelpt ons met vragen, of we alle papieren bij ons hebben, onze gsm-nummers zodat hij ons kan bereiken voor wanneer de juryleden naar de auto gaan komen, ergens tussen half negen en elf uur en ook om ons op te bellen indien we iets gewonnen hebben en we naar het podium moeten rijden. Hierna gaan we over het veld lopen om eens goed naar de andere auto's te kunnen kijken. Al om kwart voor tien is de jury bij de auto. Massimo toont alle aspecten van de auto en vertelt over de geschiedenis, de jury vraagt om de auto te starten, werken alle lichten, enzovoorts. Tach merken we een minpunt op. Wanneer er om de toolkit gevraagd wordt, blijkt deze niet in de auto te zitten. Zelfs als de jury zegt dat het in orde is en we ze horen zeggen dat ze het een prachtige auto is hebben we beide toch geen idee wat ze er nu werkelijk van vonden. We zetten dit uit ons hoofd en gaan verder genieten van de show, om half twee start namelijk de presentatie op de 'ramp'. Ineens om twee uur komt een onverwacht gesprek binnen van John die zegt dat we zo snel mogelijk naar de auto moeten terugkeren omdat we binnen vijf minuten de auto voor zullen moeten rijden. Onze vreugde kan niet op terwijl we helemaal naar de andere kant van het veld rennen. Eenmaal daar buiten adem aangekomen wordt ons verzocht nog eens tien minuten bij de auto te wachten en daarna worden we wel op de hoogte gebracht of we nu naar voor mogen rijden of niet. Door dit bericht zakt de moed ons ineens in de schoenen en vrezen we het ergste.

Uiteindelijk moeten we nog een klein half uurtje wachten totdat John de eigenaren van onze groep begint aan te spreken om te laten weten wie moet starten en naar voor mag rijden maar dan weet je nog niet welke plaats je hebt gewonnen. Als eerste wordt de Aston Martin Supersonic aangeduid wat voor ons niet onverwacht was. De tweede blijkt de Maserati Allemano te zijn die wij ook als een van onze grootste concurrenten hadden geschat. Maar de derde keuze viel voor ons volledig uit de lucht en blijkt de Bentley te zijn. Teleurgesteld blijven we achter zittend in de auto kijkend naar hoe de drie auto's voor ons heen naar voor toe rijden. Voor ons zit er niets anders meer op dan maar terug naar voren te wandelen om het einde van de show te zien en wie er Best of Show gaat winnen. Dit jaar viel deze eer aan Peter Mulling met een 1934 Voisin C25 Aerodyne. Na afloop van de show rijden we met lege handen de auto terug naar het polo veld om deze opnieuw aan Ricardo te overhandigen om op de vrachtauto te zetten. Nu hebben we blijkbaar toch wel de smaak te pakken gekregen en stiekem hopen we dat de Italiaanse verzamelaar volgend jaar weer niet kan komen zodat we opnieuw in zijn plek aan de Pebble Beach Concours d'Elegance mogen deelnemen.