

Quality  Time

Samen met zijn broer Lennart bestiert hij Strada e Corsa, het Haarlemse restauratiebedrijf dat met voornamelijk Italiaanse exoten internationaal een stevige reputatie heeft opgebouwd. Lancia en Ferrari zijn favoriet bij Jurriaan Schouwenburg. "Elk onderdeel is een kunstwerk, absoluut *fabeltastisch*."

TEKST TON ROKS // FOTOGRAFIE MARIANNE VODEGEL

JURRIAN SCHOUWENBURG



of een ander concours met internationale allure. Meerdere malen heeft een auto die door Strada e Corsa is 'gedaan' de titel *Best of Show* in de wacht gesleept, wat de broers als 'een kroon op hun werk' zien.

Ze zijn allebei opgegroeid in een soort van privéschool, tussen auto's van hun vader, zoals een Ferrari 340 America LM Berlinetta, Ferrari 250 Monza, 250 Mille Miglia, Ferrari 250 SWB/Comp, 275 GTB/C en GTB/CS ('Speciale') en diverse Alfa Romeo's zoals de TZ1 en 1300 en 1600 GTA. Die hadden een magnetische aantrekkingskracht op vooral Jurriaan. "Op mijn achtste zat ik al bij mijn vader in de garage en mocht ik helpen. Het begon met de dingen waarvoor hij zelf geen tijd had, zo druk was hij altijd als arts. Ik maakte onderdelen schoon en poetste ze, maar op mijn 12e was ik al zo ver dat ik de wielophanging van een Ferrari in elkaar ging zetten. Toen ik 13 was nam ik lijstjes mee naar school met onderdelen die ik nodig had, zodat ik die meteen na school kon halen. Een vast adres was toen de man die onderdelen voor ons draait, dat vond ik fascinerend. We komen nu nog steeds bij hem, hij maakt veel voor ons. Samen met mijn vader heb ik twee Aurelia's gerestaureerd, een B20 en een B24, en twee Ferrari's, een 250 GT Europa en een Testa Rossa."

Het werd al gauw duidelijk dat auto's Jurriaan's toekomst waren, daarom ging hij op zijn 22ste bij Piet Roelofs aan de slag om daar nog meer kneepjes van het vak te leren. "Ik heb daar aan een Ferrari Tour de France, een Europa en twee GTO's gewerkt. Ik heb ook bij Arese Classico ervaring opgedaan."

Omdat de jonge Schouwenburg inzag dat het wellicht handig zou zijn als hij ook over meer commerciële vaardigheden beschikte, naast hetgeen hij had opgedaan op het IVA in Driebergen, is hij twee jaar bij Rudy Pas in de leer gegaan. Daar heeft hij de classic car business nog beter leren kennen, maar hij zag ook in dat zijn eigen kracht meer op een ander vlak lag. "Ik zou nooit zo handig kunnen zijn als Rudy", aldus Jurriaan.

Bij zijn broer Lennart uitte de interesse voor auto's zich vooral in het met vader Schouwenburg meegaan naar het circuit van Zandvoort of de Nürburgring. Al van kinds af aan gingen de broers meerdere keren per jaar mee naar het circuit waar hun vader racete met zijn gele Ferrari 250 GT SWB van 1961. Later was bij broer Lennart de interesse in klassieke auto's intussen zodanig fors gegroeid, dat de twee broers op een goed moment besloten samen een restauratiebedrijf te beginnen. "Mijn vader heeft ons natuurlijk gestimuleerd, maar we hebben Strada e Corsa van A tot Z helemaal zelf opgebouwd, er zit geen cent van pa in. We hadden het volste vertrouwen dat het zou lukken. We hadden maar voor twee weken opdrachten, maar toch hebben we een pand gehuurd met een contract voor meteen vijf jaar. Niet lang daarna hadden we een Alfa Romeo 1900C, een Ferrari 250 GT Boano en een SZ Coda Tronca binnen staan. We hebben onlangs het tweede lustrum van Strada e Corsa gevierd."

De twee restaureren met Strada e Corsa niet alleen, ze prepareren ook competitieauto's. Ze dragen autosport en race-machines meer dan een warm hart toe. Lennart is intussen



In de showroom: Giulia SS en Giulietta.



In hun showroom hebben de broers een fotostudio ondergebracht.



Siata 208S Motto nadert zijn voltooiing (zie ook foto links).

'TOEN IK 13 WAS NAM IK LIJSTJES MEE NAAR SCHOOL MET ONDERDELEN DIE IK NODIG HAD, ZODAT IK DIE METEEN NA DE LES KON HALEN'

ZE ZIJN DE zonen van de Ferrari-kenner Paul Schouwenburg, maar geen van tweeën wilde in de voetsporen van zijn vader treden door arts te worden. Maar de passie van pa voor sportwagens en GT's, die delen ze allebei, Jurriaan (39) zelfs al van jongs af aan. Broer Lennart (36) heeft de smaak wat later te pakken gekregen.

Lennart is helaas niet bij het gesprek. Jurriaan: "Hij is op reis, Lennart trekt er van ons tweeën het vaakst op uit, ik ben vooral hier in de werkplaats".

Dat brengt het gesprek meteen op de taakverdeling binnen Strada e Corsa, dat in maart van dit jaar zijn tienjarige bestaan vierde. "Lennart heeft van origine een commerciële vakopleiding, hij doet alle zakelijke aspecten van Strada e Corsa, hij onderhoudt het contact met de klanten, zoekt auto's en alle onderdelen voor de restauraties, hij pluisst de historie van alle auto's tot op het laatste detail uit en doet alle administratie, waardoor ik mijn handen vrij heb voor de restauraties."

De broers leveren werk op topniveau, het is een hoge uitzondering dat een door hen gerestaureerde auto geen prijs wint op Villa d'Este, Pebble Beach, Schloss Dyck, Het Loo

de gelukkige bezitter van een DTM Alfa Romeo 155 V6 TI van 1993, de kampioensauto van Nicola Larini zelfs. Jurriaan: "Alles is speciaal aan die auto en we wilden graag over het computerprogramma voor het motormanagement beschikken, voor het geval we dat ooit nodig zouden hebben. Lennart heeft lang gespeurd en uiteindelijk hebben we in Italië een vroegere monteur van Alfa Corse gevonden, die vroeger aan de auto heeft gewerkt. Hij bleek alle software nog te hebben, plus het speciale snoer dat je nodig hebt om in de computer te komen. De motor is helemaal gedaan en we hopen binnenkort een keer met de Alfa te rijden."

Jurriaan zelf is eigenaar van een originele Alfa Romeo 1600 GTA, een witte van 1965, die een rol heeft gespeeld in Octane's special over de GTA, in editie 004 van 2013.

Hij weet niet uit het hoofd hoeveel auto's er in die afgelopen tien jaar bij hen naar binnen en naar buiten zijn gereden, maar hij durft de stelling wel aan dat Strada e Corsa gespecialiseerd is in de Ferrari 166, 212 en 250 GT, de Lancia Aurelia B20 en B24, de Alfa Romeo's 1900C, Giulietta SV en Zagato, 1300 en 1600 GTA, TI Super en TZ. Hun 'extra specialisaties'

zijn Siata's en Fiat Otto Vu's. "Daarvan hebben we er minstens 21 hier gehad, waarvan de helft totaalrestauraties", aldus Jurriaan.

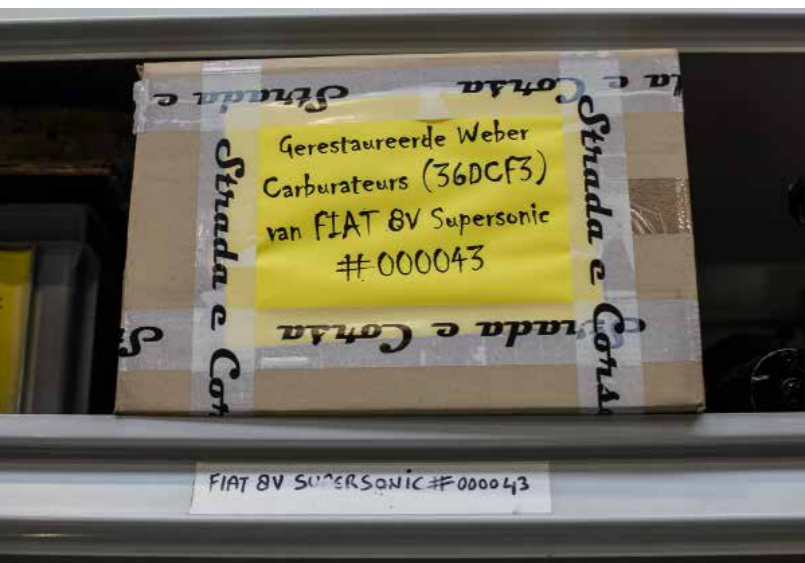
Een van de mooiste projecten was de Siata Balbo 8V, die als wrak gevonden is, met een in stukken gezaagde carrosserie. "Die auto hebben we vanaf de grond helemaal opnieuw opgebouwd, alles precies zoals hij origineel was. Hij heeft vervolgens alle prijzen gewonnen die er maar te winnen vielen. Alles dat we niet meer konden vinden, hebben we precies volgens de originele specificaties nieuw gemaakt. We maken hier nieuwe versnellingsbakken, differentiëlen, stuurkogels, tandwielen, assen, gereedschapssets, alles tot in de laatste details zoals origineel. De Siata's met Otto Vu-motoren hadden geen vierbakken zoals de Fiats, maar transmissies met vijf versnellingen. In de extra tandwielen sloeg Siata de eigen merknaam en wij doen dat precies zo, ook al krijgt de eigenaar dat waarschijnlijk nooit te zien. Met zo'n auto zijn we 1500 tot 2000 uur bezig, maar gelukkig hebben we dikwijls met eigenaren te maken die dat er voor over hebben – bovendien rechtvaardigt de waarde van zo'n auto tegenwoordig de



Lancia Aurelia B22 Corsa.



Lancia Flaminia.



FIAT 8V SUPERSONIC #000043



In restauratie: Aurelia Spider.

'WE HEBBEN EEN LANCIA D23 GERESTAUREERD, DAT IS TECHNISCH WEL DE MOOISTE AUTO DIE IK OOI HEB GEDAAN'

investering. Dat werkt heel prettig, dan kunnen we de kwaliteit halen die we willen", legt Jurriaan uit.

De broers restaureren ook *sliding pillar*-voorwielophangingen voor Lancia's. "Die kun je ook in Italië en Duitsland laten restaureren, maar dat vinden we niet goed genoeg. Daarom restaureren we ze zelf, alles gehard en gepolijst, wat moeilijk en tijdrovend is. Maar ze zijn dan zo veel beter, dat er nooit meer iets mee fout gaat."

Originaliteit en kwaliteit, dat is voor Jurriaan Schouwenburg het grootste goed. Zo heeft hij eens 4000 uur besteed aan de restauratie van een Ferrari 250/EU Pininfarina van 1952, die daardoor waarlijk schitterend is geworden. Hij herinnert zich een Lancia Aurelia B20 GT die hij voor een bekende Portugese rallykampioen heeft gerestaureerd. "Dat is geen auto voor beginners. Zo'n Lancia heeft een fantastisch asbakje met een heel mooi veermechanisme, dat niet alleen zorgt dat hij heel soepel open en dicht gaat, maar ook dat een sigarettenpeuk achter in het bakje belandt, zodat de asbak er weer schoon uitziet als je hem opnieuw opent. Het kan veel tijd kosten om voor elkaar te krijgen dat zo'n asbakje weer helemaal goed

werkt. Hetzelfde geldt voor de schuifruit in de portieren, die moet je zo weten te monteren dat ze niet te zwaar open en dicht gaan en intussen moet je ook goed in het oog houden dat de portieren mooi strak in de carrosserie zitten."

De achtcilinder van een Fiat Otto Vu is standaard goed voor rond de 100 pk, maar Strada e Corsa haalt er rond de 160 pk uit. "Zonder de originaliteit aan te tasten, je ziet er helemaal niets van! Met minimale modificaties, betere materialen en een veel nauwkeurigere afstelling zijn die 60 pk extra goed te realiseren. Het nadeel is dat de originele, oude bak daar niet goed tegen kan, die gaat scheuren en breken. Dat was voor ons een extra reden om in de fabricage van nieuwe versnellingsbakken te investeren."

Het is druk in de werkplaats van Strada e Corsa. Het oog wordt onmiddellijk getrokken door een bloedmooie donkerblauwe Siata 208S Motto van 1953, die niet zo ver meer van zijn voltooiing is verwijderd. "Die heeft onze klant gerestaureerd gekocht, maar we kwamen er al snel achter dat het helemaal niet goed was gedaan. Die doen we dus helemaal opnieuw. We zijn met nog een 208S Motto bezig, met twee

Fiats 8V Vignale en twee 8V's Supersonic, een Lancia Aurelia B24 en een Siata 300 BC, die niet veel meer dan een wrak is. Die auto is in de USA door een man achtergelaten bij zijn vrouw, na een echtscheiding. Hij zou de Siata komen ophalen, maar dat heeft hij kennelijk niet vlot genoeg gedaan. De vrouw had de stallingsruimte nodig en heeft alle onderdelen van de auto bij het vuilnis aan de straat gezet. Nu is het 35 jaar later en zijn we al die onderdelen terug aan het zoeken. Er zijn slechts 30 van dergelijke Siata's gemaakt, dus gemakkelijk is het niet. De carrosserie en het chassis heeft ze in de tuin laten zetten. Daar heeft het 25 jaar gestaan. Het chassis heeft veel geleden, maar de aluminium carrosserie heeft de jaren relatief goed doorstaan, daar in Californië. Het is een fantastisch project, dat doe ik heel graag, zo'n auto helemaal opnieuw opbouwen. We hebben de juiste motor, met compressor, al gevonden."

Doordat er zo veel grote Italianen door zijn handen zijn gegaan, dringt de vraag zich op voor welke fabrikant Jurriaan in technisch opzicht de meeste bewondering heeft. "Maserati's zijn mooie auto's, maar technisch gezien vind ik ze wat primitief, vooral de gietstukken. Ferrari acht ik kwalitatief heel hoog, daarbij zie je veel standaardisatie, onderdelen die je bij meerdere modellen tegenkomt. De meeste bewondering heb ik voor Lancia. Bij Ferrari zie je dat bij veel technische problemen voor een zo eenvoudig mogelijke oplossing is gekozen. Bij Lancia zie je juist veel complexe, maar heel mooi gemaakte oplossingen. Bovendien is alles heel mooi gepolijst, afgewerkt en behandeld, het zijn dikwijls ware kunstwerken. We hebben voor de Louwman Collectie een Lancia D23 technisch gerestaureerd. Dat is wel de mooiste auto die ik ooit heb gedaan. De motor, de techniek, de materiaalkeuze: magnesium voor de bak en remtrommels, alle moeren gehard. Waanzinnig, een *fabeltastische* auto."

Strada e Corsa verkoopt ook klassiekers, waarvoor een speciale ruimte is ingericht, waar we verder praten, met uitzicht op een Aurelia B22 Nardi van 1953, een originele Lancia-fabrieksracer en een Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint Speciale met – heel merkwaardig – een kleine bar achterin. Er staat ook een 1750 Duetto, een origineel Nederlandse auto, met een interessante historie. "Toen Lennart die uitzocht, is hij er achter gekomen dat de auto in 1969 de Tulpenrallye heeft gereden met Kees van Grieken en Bob de Jong. Hij is toen vierde algemeen geworden en er is ook de 12 Uur van Ieper mee gereden."

Jurriaan Schouwenburg prijst zich gelukkig dat Strada e Corsa vaak klanten trekt die een topklasse restauratie willen. "Dan kunnen we de kwaliteit leveren die we zo graag willen. Soms zijn de klanten investeerders en dan zien we de auto een paar maanden na aflevering terug op een veiling van bijvoorbeeld RM Auctions. Voor die klanten doen we natuurlijk ook onze uiterste best – we hebben tenslotte een naam hoog te houden en we zien onze auto's graag concoursen winnen. Maar het is natuurlijk leuker voor een liefhebber te werken die graag wil dat je iets heel moois bouwt dat hij in zijn garage kan zetten – of waarmee hij de Mille Miglia kan rijden."

Zijn er auto's die Jurriaan Schouwenburg hoopt ooit zijn werkplaats in te zien rijden? "Ik zou heel graag een keer een Alfa Romeo 3000 CM doen, dat vind ik een geweldige auto, of een Ferrari 335 S. Die vind ik ook prachtig."



Siata 300 BC wordt na 25 jaar in de buitenlucht te hebben gestaan helemaal opnieuw opgebouwd.



Quality Time
IN SAMENWERKING MET



CHRISTIAAN VAN DER KLAUW
ASTRONOMICAL WATCHES