

HAYSTACK

DONKERVООRT



*Een biografie over ondernemerschap,
tegenwind en heel veel pk's*

Koos Woltjes

DONKERVVO

INHOUD

INLEIDING



12

HOOFDSTUK 2 DE MOOIESTE SEVEN OOI



62

HOOFDSTUK 4 DE BELEVING VAN HET CIRCUIT



8

HOOFDSTUK 1 DE GEBOORTE VAN DONKERVVOORT AUTOMOBIELEN



38

HOOFDSTUK 3 DONKERVVOORT EN DE WET VAN DE STONES



86



108

HOOFDSTUK 6 EEN DICHT DONKERVOORT



162

HOOFDSTUK 8 DE WET VAN LAPINE

HOOFDSTUK 5 DE GROTE DOORBRAAK



140

HOOFDSTUK 7 HET WONDER VAN LELYSTAD EN INGOLSTADT



186

DONKERVVO

INLEIDING



Het is al avond als in 1966 een zestienjarige jongen de Dancing Le Bateau – onder het Hilton Hotel, op de hoek van de Coolsingel en het Weena in Rotterdam – verlaat om naar huis te gaan. Het is een leuke avond geweest. De jongen, Joop Donkervoort, loopt over de (toen nog aanwezige) parkeerplaats langs geparkeerde auto's, onwillekeurig kijkend naar de rijen achterbumpers, met ergens ertussen een open plek. Het dringt echter nauwelijks tot hem door. Hij is immers niet met de auto naar Le Bateau gekomen, noch op zoek naar een parkeerplaats. De gedachten zijn daarom losgekoppeld van de ogen. Zich onbewust van het feit dat deze ene open plek tussen de geparkeerde auto's zijn hele verdere leven zal bepalen.

Want de open plek is niet 'open'. Er staat wel degelijk een auto: een Lotus Seven type Series III. Met zwart dak en verder blank aluminium (was in die tijd heel gebruikelijk). Een sportwagen zó laag, dat het van een afstand lijkt alsof hij er niet is. Joop staat stil, kijkt, en wordt als door de bliksem getroffen. In een fractie

van een seconde schakelen zijn hersenen over van ‘ooit wel eens op een plaatje gezien’ naar live in 3D. Het is liefde op het eerste gezicht. Een andere uitdrukking is er niet. Op de MTS staan zijn schoolschriften vol met tekeningen van zelf ontworpen auto’s (‘ik vrees meer dan met aantekeningen uit de les,’ zal hij later vertellen). Maar hier komen plotseling fantasie en werkelijkheid bij elkaar. Onbewust, ongepland, maar toch volkomen bepalend. Het duurt dan nog jaren voordat hij de eerste ‘Donkervoort’ bouwt in een schuur, maar de kiem is gelegd.

Deze ervaring in het leven van de zestienjarige Joop Donkervoort groeit in de decennia die volgen uit tot onvervalste Nederlandse autohistorie. Met een uitstraling en een betekenis die groter zijn dan de meeste Donkervoort-liefhebbers zelfs anno 2014 beseffen. Waarom? Omdat het echte Donkervoort-verhaal nooit is verteld. Dat is een direct gevolg van de mores in de internationale autowereld. Een wereld van ‘ons kent ons’ in combinatie met zeer gerespecteerde geheimhoudingcodes. Maar het komt ook door de persoonlijkheid van Joop Donkervoort zelf: geen marketingbeest dat denkt in veelkleurige folders, commercials en verhalen voor volle zalen, maar iemand die in 2009 tegenover Matthijs van Nieuwkerk in het programma *De wereld draait door* vaststelt: ‘Je bent zo goed als je laatste auto.’

Dit boek gaat over Joop Donkervoort en over Donkervoort Automobielen. En over ondernemerschap, visie en vasthoudendheid. En dat puur vanuit het perspectief en de herinnering van de hoofdpersoon: Joop Donkervoort en zijn gezin, dat zo hecht om hem heen staat. Dus zonder de pretentie volledig of objectief te zijn. Zijn verhaal is zo rijk dat het vertellen noodzakelijk maakt. Met zaken – soms een ‘tikkeltje stout’ – waarover gedurende (soms tientallen)

jaren is gezwezen. Het biedt een inkijk in wat Joop Donkervoort heeft bewogen en wat hij heeft meegemaakt, en is een symbiose van tijdgeest en (technologische) evolutie, tot uitdrukking gebracht in volbloed Nederlandse sportwagens – van de Donkervoort Super Seven tot de meest recente Donkervoort D8 GTO.

Dit boek gaat – net als de auto's zelf – over menselijke beleving, met techniek in een dienende rol. Precies zoals Joop Donkervoort het zelf altijd heeft gevoeld: 'Techniek heeft altijd wel mijn interesse gehad, maar het is nooit mijn innerlijke drijfveer geweest. Techniek is een middel. Belangrijk misschien, maar nog steeds een middel. Een middel om menselijke beleving te creëren. Niet andersom.'

DE GEBOORTE

HOOFDSTUK 1 **DE GEBOORTE VAN DONKERVORT AUTOMOBIELEN**



Arch Motors, 1980, in het Britse Huntingdon. Vanbuiten een sober Brits bedrijfsgebouw: verweerde rode bakstenen, bijna zonder ziel. Maar binnen voor de liefhebber niets minder dan Mekka, Medina en Jeruzalem tegelijk. De geboorteplaats van de Lola, Mallock en de Reynard Formule Fords, en de feitelijke 'eisprong' van de Lotus Seven met zijn chassis, aluminium carrosserie, benzinetank, wielophanging en nog veel meer. Geproduceerd volgens opgegeven blauwdrukken en niet zelden – voor die tijd – revolutionaire specificaties. Ongeduldig wachtend op assemblage tot een sensationele Britse sportwagen.

Te midden van hoog opgetaste stalen en aluminium buizenframes, sandwichpanelen, lasmallen en -apparatuur staat een man in een blauwe overall. Mentaal tussen passie en obsessie in, maar dan aan de goede kant van de streep: als een 'Sjokie in de chocolade-fabriek'. Het is Joop Donkervoort. Samen met Mick Arthur bouwt hij het chassis van zijn allereerste auto. Joop als de kersverse

auto-ontwerper ‘van buiten’, Mick als ultieme productievakman in dienst van Arch. Een teamverband uit nood geboren, maar wel een dat zal leiden tot een tientallen jaren durende hechte vriendschap en zakelijke samenwerking. Want wat Mick op dat moment nog niet weet, is dat hij tot zijn pensionering in 2001 – in zijn inmiddels opgerichte eigen bedrijf Midas Metalcraft – alle chassis van Donkervoort zal gaan bouwen.

De negenentwintigjarige Joop Donkervoort verblijft in 1980 al weken in het pension The Black Bull in Huntingdon. Daar eet hij stevast wat de pot schaft: meerdere dagen per week – heel Brits – groene erwten, *green peas*. Maar het deert hem niet. Zijn verblijf in Huntingdon voelt als lotsbestemming. En het chassis van zijn eerste auto voelt als het fundament van zijn eigen leven. Joop Donkervoort werkt aan de ‘voltooing van de Lotus Seven’, zoals hij dat zelf noemt. Daarom gaat hij elke dag naar ‘zijn werk’ bij Arch Motors. Om af te maken wat zijn grote voorbeeld, Colin Chapman, is begonnen. En niets of niemand kan hem daarvan weerhouden.

‘Het klinkt misschien vreemd,’ zegt Joop Donkervoort, terugkijkend op die tijd, ‘maar vanaf het eerste moment heb ik de overtuiging gehad dat de Lotus Seven niet af was. Ik keek huizenhoog op tegen de Britse automobiellindustrie, maar moest tegelijk vaststellen dat je met Britse sportwagens niet drie weken op vakantie kon. Ze waren sensationeel, maar de kwaliteit liet te wensen over. Ze waren ook niet praktisch en bovendien heel oncomfortabel. Ook de Lotus Seven. Het kon allemaal zoveel beter.

Bovendien ontstond in de jaren zeventig een rage van goedkope “fun sportwagens” zoals de Buggy, op basis van de Volkswagen Kever. Die zagen er leuk uit, waren betrouwbaar, maar hadden weinig sportieve eigenschappen. Daarnaast werkten de Duitsers in die

jaren aan de Golf GTI en de BMW 323i. Stuk voor stuk kwalitatieve hoogstandjes, maar het ontbrak deze auto's aan die typische sfeer en uitstraling van Engelse sportwagens. Mij ging het erom al die zaken – intense beleving en *fun*, comfort, betrouwbaarheid, sportiviteit en praktische bruikbaarheid – bij elkaar te brengen en te combineren. In de Lotus Seven. Dat was mijn doel, passie en leven tegelijk. Met als basis dat eerste chassis, dat ik samen met Mick in Huntingdon in elkaar heb gelast.'

Lotus Seven Nederland

Joops 'road to Huntingdon' begint echter vier jaar eerder. Hij bestelt dan zijn eerste Lotus Seven-bouwpakket bij het importbedrijf Lotus Seven Nederland van Willem Boterman. Na de 'bliksem-schicht' op zestienjarige leeftijd in Rotterdam moet de liefde op het eerste gezicht worden omgezet in een volwassen relatie. Joop heeft de auto dan al grondig bestudeerd en veel tekeningen gemaakt. Hij bespreekt met Boterman de door hem gewenste aanpassingen. Die zijn volgens de importeur geen probleem, ook al zijn het er heel wat. 'Ook ik heb,' vertelt Boterman de jonge Donkervoort, 'al wat verbeteringen bedacht en besproken met Caterham, (die dan net de Seven-productie van Lotus heeft overgenomen en de aluminium Lotus Seven Series III bouwt, met CBU's – chassis body units – van Arch Motors). Zij hebben die aanpassingen meteen overgenomen.' Dus beide heren verwachten dat ook de aanpassingen van Joop Donkervoort zonder morren worden doorgevoerd.

Maar Joops auto wordt niet geleverd. Waarom is lang onduidelijk, maar kennelijk ziet Caterham het aanpassen van zijn product toch niet zitten. Dus bedenkt Boterman een welhaast bizarre oplos-

sing: 'Als je er nóg een bestelt, maar dan een standaard auto, leg je meer gewicht in de schaal en zal Caterham ze allebei gaan leveren,' houdt hij zijn vijftwintigjarige klant voor. Joop gaat erin mee en ook het tweede Super Seven-bouwpakket wordt besteld (en aanbetaald). Om daarna – want het blijft nog steeds stil – te moeten concluderen dat hij nu de virtuele eigenaar is van twee (nog) niet geleverde Lotus Sevens. Joop zal er zelfs nog jaren op moeten wachten. Bovendien blijken, als de bouwpakketauto's dan eindelijk komen, uitsluitend de chassisveranderingen te zijn aangebracht die Boterman met Caterham/Arch Motors overeen is gekomen. De modificaties van Joop Donkervoort zijn simpelweg genegeerd.

Maar zover is het nog niet als Joop, nadat hij een eerste jaar tevergeefs op zijn bestelde auto's heeft gewacht, van Boterman de mededeling krijgt dat deze naar het Verenigd Koninkrijk wil emigreren. Het importeursbedrijf Lotus Seven Nederland staat daarom te koop. Voor ieder ander in Joops situatie zou zoiets aanleiding zijn tot grote paniek (want twee niet-geleverde auto's aanbetaald), maar niet voor de jonge Donkervoort. Hij ziet het meteen als een kans. Heel zijn jonge leven heeft hij ervan gedroomd auto-ontwerper te worden. Daarom stonden zijn schoolschriften stevast vol met autotekeningen. En pleitte hij op jeugdige leeftijd – geen weet hebbend van internationale designopleidingen – (tevergeefs) bij zijn ouders voor een opleiding aan de kunstacademie. Boterman gooit hem het ondernemerschap in de sportwagenwereld als het ware in de schoot, en dan ook nog eens samen met zijn grote liefde: de Lotus Seven! De vraag stellen is hem dus beantwoorden, en de deal is snel rond. Joop Donkervoort wordt in 1978 eigenaar van het importbedrijf Lotus Seven Nederland.

FIOD

Als nieuwe eigenaar van Lotus Seven Nederland zit Joop Donkervoort drie weken na de overname thuis in Tienhoven in zijn 'kantoor', dat tegelijk dienstdoet als woonkamer en keuken – het huis van hem en echtgenote Marianne is niet groot. Hij heeft uitzicht op het grindpad dat naar de schuur achter het huis leidt, waarin zijn nieuwe sportwagenbedrijf is gevestigd. Joop heeft met de overname van Lotus Seven Nederland ook het reguliere onderhoud van eerder verkochte auto's overgenomen. Dus staan een paar van deze Lotus Sevens op een klein parkeerplaatsje bij de schuur. Het geheel ziet er al behoorlijk 'bedrijvig' uit, hoewel Joop nog geen nieuw Lotus Seven-bouwpakket heeft kunnen verkopen. Bovendien heeft hij van Caterham nog geen uitsluitel gehad over de aanpassingen die hij als importeur graag doorgevoerd wil zien. Maar hij ziet dat niet als probleem. In die dagen overheerst in zijn hoofd de romantiek van een kersverse sportwagenimporteur.

Door het grote huiskamerraam ziet Joop drie auto's zijn erf oprijden. In een flits ziet hij zichzelf zijn eerste Lotus Seven verkopen. Maar die fantasie verandert snel als hij ziet dat op het dak van twee van de drie auto's een zwaailicht staat. Een blauw zwaailicht. Het zijn politieauto's, met daarin bijpassend personeel. En de derde auto bevat, zo blijkt, een aantal mensen van de Fiscale Inlichtingen en Opsporingsdienst (FIOD). Ze komen voor de eigenaar van Lotus Seven Nederland. Voor Joop dus, die op dat moment te verbaasd is om in paniek te raken. Zijn verbazing slaat echter luttele minuten later om in totale verbijstering vanwege de boodschap die men hem komt brengen: 'Uw product is illegaal en mag niet langer op de Nederlandse markt worden verkocht.'

Boterman blijkt jarenlang de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en de douane te hebben voorgehouden dat hij ‘overjarige’ Lotus Seven-bouwpakketten importeerde, geproduceerd vóór 1972, waarna alle in Nederland verkochte auto’s een typegoedkeuring moesten hebben. Dus behoefde er volgens Boterman ook nauwelijks BPM te worden betaald. Maar de RDW heeft die bewering tot ‘flauwekul’ bestempeld. Er worden immers – zij in de vorm van een bouwpakket – complete en splinternieuwe auto’s op de Nederlandse markt gebracht. Dus dient ook de Lotus Seven een Nederlandse typegoedkeuring te hebben en moet er BPM worden betaald (vandaar de FIOD-betrokkenheid in Tienhoven).

Boterman wist dat allemaal al op het moment dat hij zijn importbedrijf aan Joop Donkervoort verkocht. Hij heeft Joop echter alleen verteld dat hij met de formele typegoedkeuring is begonnen op basis van de aanpassingen die Boterman al met Caterham/Arch Motors overeen is gekomen. Het zou dus allemaal niet zo’n vaart lopen. Maar de FIOD heeft een heel ander verhaal: het proces rondom de typegoedkeuring is nog helemaal niet opgestart, en dus mogen de Lotus Seven-bouwpakketten van ná 1972 niet meer in Nederland worden verkocht.

Die dag staat Joop in Tienhoven, met zijn tuin vol opsporingsambtenaren, letterlijk met een hoofd vol ideeën, twee lege handen en één prangende vraag: blijf ik sportwagenondernemer of niet? Maar ook het stellen van deze vraag is gelijk aan de beantwoording ervan. Nog in de tuin van zijn huis valt het besluit: het ‘voltooien van de Lotus Seven’ zal samenvallen met het verkrijgen van een officiële Nederlandse typegoedkeuring. En onbewust legt hij daarmee de ‘eerste steen’ voor het latere Donkervoort Automobielen, in feite geholpen door de RDW en de FIOD, die

overigens besluiten van verdere actie af te zien, omdat zij zich realiseren dat deze ondernemer volkomen te goeder trouw heeft gehandeld.

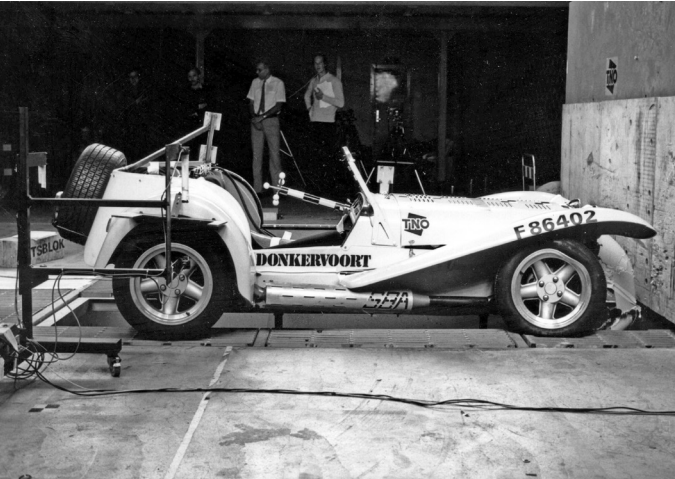
Alles uit de kast

Joop Donkervoort staat voor een enorme opgave. Het is tot dan nog geen enkele kleine autofabrikant in Nederland gelukt een formele typegoedkeuring te bemachtigen. Maar dat activeert een karaktereigenschap die Joop van zijn vader heeft geërfd: door gewapend beton gaan als dat nodig is. Want wat moet, dat moet! Joop: ‘Dat fanatisme had ik toen, en die eigenschap is altijd gebleven. Tot de dag van vandaag. Al realiseer ik me dat dit “heilig moeten” voor mijn omgeving niet altijd even gemakkelijk is en is geweest. Maar het heeft mij gedurende mijn hele loopbaan als autofabrikant geholpen het stuur recht te houden. In die zin zegt de Donkervoort-pay-off “No Compromise” misschien wel net zoveel over mij als over de auto’s die ik door de jaren heen heb mogen ontwikkelen.’

Echtgenote Marianne, die vóór haar positie bij een badkledingfabrikant in het Amsterdamse Confectiecentrum, bij een Rotterdams Scheepvaartkantoor en een advocatenkantoor heeft gewerkt, beaamt dat volledig: ‘Daaraan kon je merken dat Joop uit een ondernemersgezin komt. Ik had die achtergrond niet. Maar heb die begintijd nooit als moeilijk ervaren. Als je jong bent, zie je ook geen beren op de weg. Al was het soms wel spannend natuurlijk. En ik heb op bepaalde momenten ook wel even moeten slikken. Zoals op die dag dat ik uit mijn werk kwam – we woonden toen best ruim in Leimuiden – en Joop me vertelde dat hij het huis

in Tienhoven had gekocht. We hadden dat huis de week ervoor met een paar vrienden voor het eerst gezien en bekeken. Het was een klein huis, veel kleiner dan wat we hadden. Maar Joop was helemaal weg van de schuur in de tuin, omdat daarin een smeerp

put was aangebracht. Helemaal het einde... voor het bedrijf natuurlijk. Dus had hij het meteen gekocht, zonder verder overleg. Dat was zo'n moment dat ik echt even moest slikken. Maar Joop kon het allemaal natuurlijk heel mooi uit de doeken doen, hè. En daarbij geloof ik ook sterk in lots-



bestemming. Ik heb dus nooit gedacht: laten we maar met het bedrijf stoppen. Nee, dat is nooit in mij opgekomen.'

Joop reist in de periode na het FIOD-bezoek met grote regelmaat naar Engeland. In Londen bezoekt hij één specifiek adres: dat van zijn favoriete boekhandel Connoisseur in Londen, een soort De Slegte met toentertijd een enorme afdeling (technische) autoboe-ken. Hij haalt er letterlijk alles uit de kast om de inzichten van het Britse autogenie Colin Chapman te doorgronden, en om ideeën op te doen voor zijn eigen Lotus Seven-project: de typegoedkeuring. 'Ik wilde alles lezen. Ik móést alles weten. Dat gevoel, die drive, de creativiteit – het was geweldig! Ik vergelijk het ontwikkelen van een auto vaak met muziek. Geïnspireerd door Chapman was ik mijn eigen song gaan schrijven. Tegendraads, net als de Lotus Seven,

en passend in de sfeer van die tijd. Met natuurlijk de heilige hoop: deze song moet een hit gaan worden.'

Toch erkent Joop dat het in die tijd soms ook héél moeilijk was. 'Er zijn momenten geweest dat ik dacht: gaat dit wel goed? Vergeet niet, alles wat we hadden, was in het project geïnvesteerd. Maar toch heb ik er nooit aan getwijfeld dat het uiteindelijk zou lukken.'

Marianne Donkervoort reist in die tijd met enige regelmaat mee naar Engeland, maar vergezelt haar echtgenoot niet bij de afspraken die hij daar heeft. 'Ik werd dan midden in Londen afgezet en sprak aan het eind van de middag weer met Joop af. Al kwam het met enige regelmaat voor dat hij op het afgesproken tijdstip in geen velden of wegen te bekennen was. En mobiele telefoons of zo had je in die tijd natuurlijk nog niet. Dan was het wachten geblazen en af en toe best spannend als het heel lang duurde. Ik was dan ook heel blij als ik weer veilig en wel bij hem in de auto kon stappen.'

Na zijn besluit om voor de Nederlandse typegoedkeuring te gaan weet Joop contact te leggen met Tom Meylink en Niek van Dijk van de Technische Hogeschool Eindhoven. Samen ontwerpen zij een nieuw chassis voor de Lotus Seven. Want er moet veel aan worden veranderd om aan de voor die tijd zeer strenge eisen van de RDW te kunnen voldoen. Dus wordt naast een verbreding van 15 centimeter bijvoorbeeld de aandrijflijn 2 centimeter uit het midden en zover mogelijk naar achteren gezet om een nieuwe en optimale gewichtsverdeling te creëren. En tegelijk moet, ook om plaats te maken voor twee benzinetanks vóór de achteras, een nieuwe achterwielophanging worden bedacht.

Met deze uitgewerkte ideeën onder de arm gaat Joop naar Arch Motors, de grote leverancier van Caterham, met de bedoeling dat zij het chassis voor deze nieuwe Lotus Seven gaan produceren. Joop

Dit is het verhaal van Joop Donkervoort, de man die al jarenlang een van de allersnelste auto's ter wereld bouwt. Een even bescheiden als koppige Hollandse ondernemer die geen compromissen sluit en de ene na de andere tegenslag heeft overwonnen. Joop begon met het tekenen van ontwerpen in zijn schoolschriften, nu is hij wereldwijd een autoriteit op het gebied van ultralichte en snelle sportwagens.



Dit is ook het verhaal van dé Donkervoort, de auto. Voor het eerst gebouwd in een schuur en uitgegroeid tot een stijlicoon. Snel en direct: autorijden zoals het bedoeld is, bewonderd door liefhebbers in de hele wereld.



In dit boek laat schrijver en autoliefhebber **Koos Woltjes** zien wat je kunt bereiken met oer-Hollands ondernemerschap, passie en amper 700 kilo staal, koolstof en rubber. Voor het eerst vertelt Woltjes het verhaal van Joop Donkervoort, het jongetje dat zijn droom realiseerde.