

# Automobiel

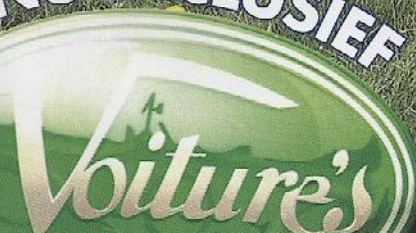
KLASSIEKER MAGAZINE

NUMMER 6 juni 2002 23e jaargang € 4,52

## Cabrio Special



NU INCLUSIEF



Elke maand 100 pagina's klassiekers!



**Capri RS 2600**

Familiecoupé met raceroots



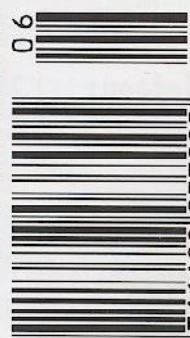
**Spyker op Sebring**

Le Mans oefening voor Spyker



**Frank Thunnissen**

Passie voor klassiekers



8 711688 037005



**Op gezette tijden komt de post met een extra bestelwagentje bij Frank Thunnissen in Eindhoven voorrijden. Dat gebeurt als de blauwe enveloppen met de giro's voor de houderschapsbelasting worden bezorgd. Thunnissen heeft namelijk een autootje of veertig à vijftig in privébezit en die zijn nog niet allemaal een kwart eeuw oud. Nou ja, hij heeft er dan wel een paar 'in de schorsing', maar met de resterende enveloppen kan hij toch best een aardige bridgedrive beginnen. En dan praten we nog niet eens over de echte klassiekers van Thunnissen: Mercedesen, Peugeots, Jaguars, Daimlers, Alfa's, Oldsmobiles en Fiats in alle typen, soorten en maten.**

Reportage: Berry Zand Scholten

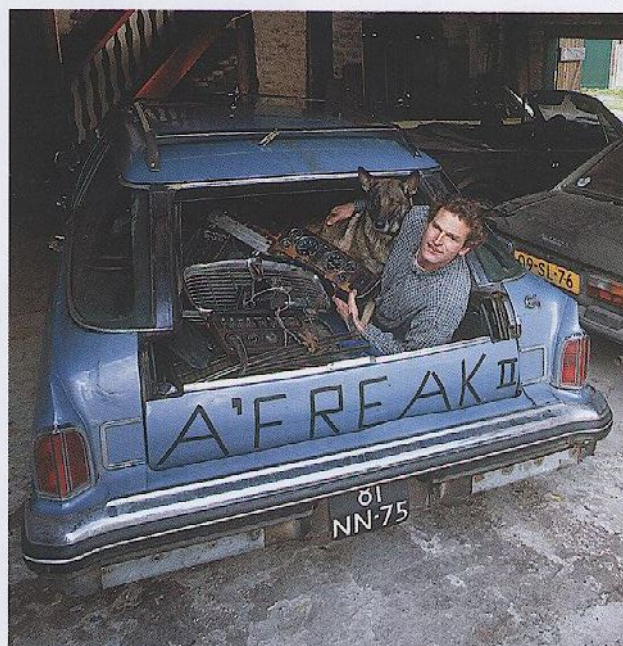
Fotografie: Target Press/Wout Meppelink



**Een 'heetje schade' aan zo'n Peugeot cabriolet? Frank Thunnissen draait er zijn hand niet voor om**

Door de telefoon deelt hij me al mee: 'Ik heb nog nooit van m'n leven een moderne auto gereden. Ik rijd alleen maar in klassiekers. Zo'n zeventig-duizend kilometer per jaar. En ondanks een stevige baan, en bewerkelijk huis en een uitgebreid sociaal leven, lukt het me toch om permanent zo'n twintig klassieke auto's op de weg te hebben. We rijden er intensief mee. Woon-werkverkeer, vakanties, woestijnrally's. Al het reparatie- en restauratiewerk doe ik zelf!'. Nou, als dat geen fenomeen is in klassiekerland, die Frank Thunnissen...

In de afgelopen jaren heb ik heel wat reportages mogen schrijven over opmerkelijke figuren in de klassieke autowereld. Tandartsen met vijftig oude Peugeots, die zo stapelgek zijn op dat merk, dat ze zelfs het Peugeot-leeuwje in een van hun gouden kronen hebben laten etsen. Lotus-fanaten met een ondergrondse garage waarover een hele rivier stroomt. Bugatti-



**Van het begrip 'Afrika-freak' kun je een mooie contaminatie maken. Op het comfort letten baas en hond niet zo.....!**

eigenaren die vrolijk racen en even vrolijk crashen met hun kostbare speeltjes. Talbot-adepten die tenminste driehonderd jaar oud moeten worden, om al hun achterstallig restauratiewerk af te krijgen en microchirurgen, die hun Ferrari's (en zichzelf) af en toe total loss rijden en vervolgens weer opgewekt aan zware, fysieke en mechanische revisies beginnen. Frank Thunnissen uit Eindhoven hoort onbetwist aan de top van dit bonte circus.

Het begint al als wij bij hem arriveren. Een druilerige regen daalt gestaag neer, maar z'n Peugeot-cabriolets blijven open staan. In onze ogen verschijnen dikke vraagtekens. Die oude Fransen hadden destijds weliswaar niet het odium 'dat ze al roestten in de folder' (daarvoor moest je nog een land zuidelijker....!), maar het summum van corrosiebestendigheid waren ze toch bepaald niet.



Werktuigbouwkundig ingenieur Frank Thunnissen uit Eindhoven, klassiekercollectiehouder, connaisseur, avonturier, hobbyist, levensgenieter

# Passie voor klassiekers, techniek avontuur en... vrouwelijk schoon!

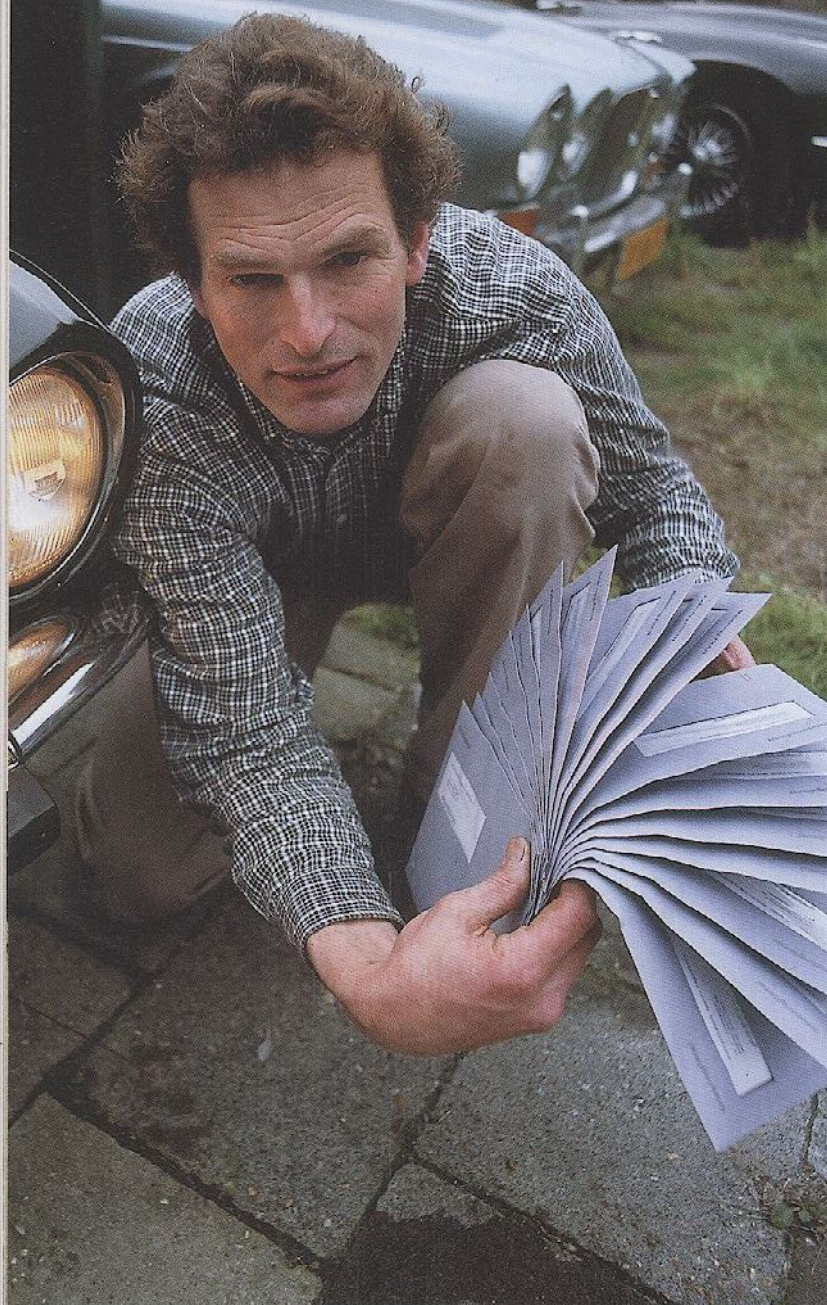
Thunnissen: 'Als de kap open staat, droogt de auto na een regenbui namelijk ook weer sneller, snap je? En dat voorkomt roestvorming. Ik denk zelfs dat het beter is om een cabriolet open te laten staan. Ik heb wel eens een Peugeot-504-cabriolet twee jaar lang, dag en nacht, open gehad. Gewoon buiten, in weer en wind. Wèl de voorstoelen dan even naar voren, want anders zouden de zittingen oncomfortabel aanvoelen. Op een goede dag moest-ie getaxeerd worden. Toen de expert vroeg: 'Hoe is de kap?', heb ik naar waarheid geantwoord: 'Ik zou 't niet weten, hij staat al twee jaar open!' Maar de auto werd goedgekeurd en kreeg een prima taxatie-rapport. Het duurde daarna wel lang voordat de vouwtjes uit de kap waren. Maar ja, als dát het ergste is....!'

## RIANTE BOERDERIJ

Frank Thunnissen bewoont een riant boerderij in een nieuwbouwwijk van Eindhoven. Als hij de routebeschrijving e-mailt en vermeldt: 'bij het flatge-

bouw links de straat in en je ziet de boerderij vanzelf aan je rechterhand', dan denk je automatisch: 'Ik word hier zwaar belazerd!'. Niets is minder waar. De boerderij staat echt rondom in de nieuwbouw en dateert van rond de voorlaatste eeuwwisseling. Dit agrarisch stuk anachronisme is op wonderbaarlijke wijze aan de gretige klauwen van de projectontwikkelaars ontsnapt. Er zit ook nog een aardig stuk terrein bij en daarop staan loodsen, waar nu vanzelfsprekend geen graan of hooi meer ligt opgeslagen of landbouwmachines uitrusten. Nee, achter de solide deuren staat een collectie klassiekers en oldtimers gestald waar je 'U' tegen zegt. Allemaal mooi tot redelijk mooi en in zeer rijdbare toestand. Er is er niet één in 'mint condition'. Daar houdt Frank namelijk niet zo van. Ze moeten origineel zijn, technisch perfect en rijden als de brandweer. De bezitter wil er overal snel en veilig mee kunnen komen, maar de buurvrouw behoeft zich er niet in te kunnen spiegelen. Thunnissen gunt poetskatoen-, cleaner- en waxfabrikanten geen spraakmakende winsten.





**Met de permanent neerduwrelende blauwe enveloppen kan Thunnissen doorlopend een aardig bridgedrive houden.**

## HEKEL AAN POETSEN

'Aan poetsen heb ik een hekel', zegt hij met een vies gezicht, 'dat vind ik zulk dom werk. Okay, als ik zo'n auto een keertje uitleen, of verhuur voor een trouwerijtje of een rally, ja, dan wil ik er wel een doekje met een beetje was overheen halen, maar het mag niet op werken gaan lijken. Ik heb namelijk zat te doen....!'

Dat klopt. Frank is werktuigbouwkundig ingenieur en hij bestiert de afdeling productie-engineering bij DAF in Eindhoven. Voordien werkte hij negen jaar bij vliegtuigbouwer Fokker. Dat zijn jobs die nogal wat tijd en inzet vergen en als je er dan nog een klassiekertje bij koestert, dan komen de weken al redelijk om. Thunnissen koestert echter wel vijftig 'klassiekertjes' en daarnaast doet hij nog heel wat méér. Hij verbouwt en restaureert z'n eigen boerderij en de opstallen, legt en passant een privé zwembadje aan, reviseert, repareert en restaureert al z'n eigen auto's, rijdt af en toe eens

een riskant tochtje door de barre woestijnen van Afrika, zet rallies uit voor liefhebbers en geïnteresseerde klanten, fotografeert zich suf, heeft een zeer brede belangstelling, die nogal wat leeswerk vergt en 'socialized' dan ook nog eens met een imposante schare, alleszins aantrekkelijke vriendinnen.

De boerderij van Frank is een heerlijk optrekje. Ruim bemeten en elk vertrek biedt de bezoeker boeiende taferelen. Oude radio's, grammofoons, opmerkelijke foto's, een kast met een verzameling curiosa, waarvan zelfs de BBC-deskundigen van 'The Great Antique Hunt' de oorsprong niet kunnen achterhalen, een speelse herdershond die z'n baas op de meest doldrieste avonturen vergezelt en een uitgebreide collectie automobilia. Het leuke is dat er op 't eerste gezicht totaal geen lijn in de collectie en in de werkzaamheden van Thunnissen lijkt te zitten, maar nader onderzoek leert dat dit Eindhovense fenomeen uitermate efficiënt met z'n tijd omspringt en dat hij de klussen die hij aanpakt ook heel consciëntieus en keurig op schema af krijgt

## WERKEN BIJ DAF

Dat moet ook wel, want in zijn werk bij DAF kan hij bepaald niet nonchalant bezig zijn. Thunnissen vertelt boeiend over de ontwikkelingsafdeling die hij bij onze nationale truckfabrikant bestiert. 'Voor de zwaardere vrachtwagens maken we bij DAF nog maar één motor', legt hij uit, 'een zescilinder met twaalf liter inhoud. Die kan, afhankelijk van de wagen waarin hij wordt gebouwd, zo'n 300 tot 600 pk leveren. Dat vermogen wordt helemaal via de software geregeld. De turbowerking wordt aangestuurd via computerprogramma's en zo kun je één en dezelfde motor voor diverse doeleinden geschikt maken. DAF kwam als eerste truckfabrikant met een turbo. Dat klinkt nu vreemd, maar het is wel waar. In feite loopt de hele personenwagenindustrie ver achter bij de truckfabrikanten. En als we het nu toch over achterstand hebben... de vrachtwagenfabrikanten lopen op hun beurt weer achter bij de constructeurs van scheepsmotoren. In de scheepsbouw worden nieuwe ontwikkelingen als eerste opgepakt, want energieverbruik en efficiency tellen heel zwaar mee in grotere transportmiddelen. Begrijp je? Een literdje meer of minder bij een personenwagen, ach, dat is wel aardig, maar het zet niet echt zoden aan de dijk. In de vrachtwagensector, zware auto's met enorme ladingen over grote afstanden, ligt dat even anders. En in de scheepvaart natuurlijk helemaal. De computertechnologie is ontzettend belangrijk geworden in de auto- en zeker in de vrachtwagenindustrie. Het klinkt gek, maar ik verzeker je dat 't waar is: de motor van onze DAF's herkent als er bijvoorbeeld een testprogramma van de Rijksdienst Wegverkeer wordt uitgevoerd. Bij een enige tijd vastgehouden toerental, gekoppeld aan een bepaalde snelheid, denkt het motormanagement: 'Aha, dit is kennelijk een test!' en dàt kan grote voordelen hebben. Als de geluidsproductie moet worden gemeten bijvoorbeeld. Fabrikanten proberen dan vanzelfsprekend zo gunstig mogelijke waarden te creëren. Op het gebied van motoremissies, geluidsbeheersing, brandstofverbruik enzovoort, is de industrie - en zeker DAF - ontzettend ver en de techniek blijft maar evolueren....!'

## DE KLASSIEKERS

Ik zeg: 'Eh, Frank, prachtig al die vrachtwagentechnologie, maar we kwamen eigenlijk min of meer toch voor die klassieker-tic van je, en-eh....' Thunnissen: 'Tuurlijk, snap ik, maar die trucks zijn ook een passie van me. Tja, hoe is het gekomen? Ik weet het eigenlijk niet. Vroeger, als klein jongetje zag ik auto's eigenlijk helemaal niet staan. Brömmers, die vond ik leuk. Opvoeren, raggen, ombouwen. Een JLO-blokje onder een Husqvarna-frame. Sleutelen aan Puchs, Kreidlers. Opvoeren en experimenteren. Het gevoel voor techniek had ik al heel jong. Na de brommers kwamen de motorfietsen. Die zichtbare techniek daarvan, dàt was het voor me. Auto's



vond ik toen maar een soort bliken doosjes met een stuur d'r in. De OCR1000, de Van Veen wankelmotorfiets, daar kon ik van genieten. Ook van de eerste Honda's. Die machtige dingen, die na het Honda Dream-tijdperk kwamen, zoals de eerste 4 cilinder 750cc en de snelle Kawasaki's als de 900. Tjonge, dat waren toch gave dingen. Ik heb ook nog lang gecrosst. Brabant was (en is) daar natuurlijk een uitgelezen provincie voor. Met zo'n 250cc-tweetakt Honda'tje over de knippen en de schansen...fantastisch. Maar ja, m'n rug kon er niet goed meer tegen en toen moest ik er wel mee stoppen. Na al die motorfietsen kwam pas m'n eerste autootje. Een DAF33, die ik voor vijf piek kocht. Ik weet het kenteken nog: 33-38 MS. Die heb ik toen zelf gerestaureerd. Tja, waarde nul natuurlijk....toen het achterlicht werd stukgereden was-ie meteen total loss.

## DIE MOOIE FORD CAPRI...

Daarna heb ik veel Fords Capri gehad. Een schitterende auto vond ik dat in die tijd, mooie lijnvoering en aardig wat vermogen. Er werd wel wat laatdunkend gedaan over die zogenoemde 'Europese Mustang', maar daar heb ik me nooit iets van aangetrokken. Ik had een 2000 GTXLR. Toen ik 'm kocht, was hij al negen jaar oud, maar ik heb er toch nog zo'n jaar of zeven onbezorgd mee gereden. Ik studeerde toen werktuigbouw in Delft en reed elke dag van Eindhoven op en neer. Ik heb me altijd suf gewerkt om die auto's te kunnen betalen. Ook in m'n studententijd. Ik pakte alles aan. Kranten bezorgen, klussen, sleutelen aan auto's van de burens, noem maar op. Ik ben zelfs nog jarenlang postbesteller geweest. Tweehonderd dagen per jaar in de zaterdag-besteldienst. Wel elke morgen om kwart over vijf op hoor, want zo'n autohobby is leuk, maar de onderdelen moesten wel betaald worden. En ze waren duur, zelfs tweedehands, van de sloop. Ik schafte de wagens doorgaans weliswaar voor een zacht prijsje aan, maar ja, naast de onderdelen wogen ook de andere kostenposten als wegenbelasting, benzine, olie en banden zwaar. Zeker voor een arme student. Het beroerde was dat ik een oude auto zo verdomd slecht kon laten staan. Zo'n ding leek me dan aan te kijken met een blik van 'Baas, neem mij in Godsnaam mee! Dierenliefhebbers hebben dat eveneens, die herkennen dat. Ik weet het, want ik ben ook gek op beesten. In feite is het nog zo; met die oude auto's bedoel ik. Het interesseerde me toen niet bijster of het ooit echte klassiekers zouden worden. Ze waren mooi, vond ik. Ze deden me wat. M'n studiegenoten reden in de auto's, waarmee toen elke student gezien wilde worden: een VW Kever, een Citroën 2CV natuurlijk, een Simca 1000 of een Opel Kadett. Ik viel toen toch al wel meer op de wat exotischer auto's. Zo kocht ik in een heel vroeg stadium al een oude Jaguar XJ6, voor drieduizend piek. Fantastisch, wat heeft diè auto mijn leven verrijkt. In alle opzichten! Op die manier leer je natuurlijk wel alle auto's tot in de kleinste details kennen. Vooral omdat ik al het sleutelwerk zelf deed. Van begin af aan. Weet je wat nu het beroerde is? Ik kan eigenlijk geen afscheid nemen van een auto waarin ik heb gewerkt en waarmee ik zoveel plezier heb beleefd. Er was een tijd dat ik vijf Jaguars had en ook bereed. Zo heb ik nog steeds een Jaguar 12-cilinder Series I. Vaak wordt er gevraagd: 'Is dat nu geen enorm-zorgelijke sleutelbak?'. Dan zeg ik: 'Ik zou 't niet weten, ik heb 'm pas achttien jaar....!'

## AFSCHEID DOET PIJN

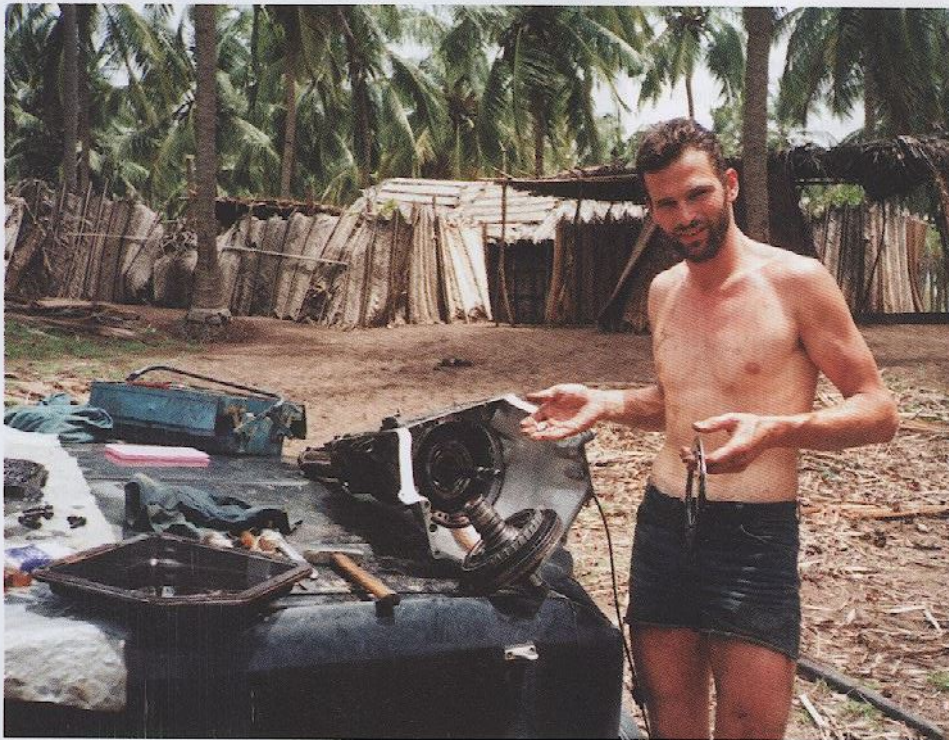
Ik heb vaak van twee auto's één goede gemaakt. Meestal van Peugeots, van de 404 en de 504, die door Pininfarina werden gestyled. Mooie auto's, vooral de cabriolets. Met die Peugeots begon mijn hobby lichtelijk uit de hand te lopen. Ze kwamen in grote getale en ik weet de volgorde niet eens meer. En er afscheid van nemen kon ik zo moeilijk. Zo heb ik een 404-cabriolet uit 1966, waaraan nogal wat moest gebeuren. Maar ja, ik wilde ook wel Fiats hebben en een Alfa, dus die 404 heb ik maar ergens achteraan weggezet. Zo heeft-ie achttien jaar stilgestaan. Pas vorig jaar heb ik hem onderhan-



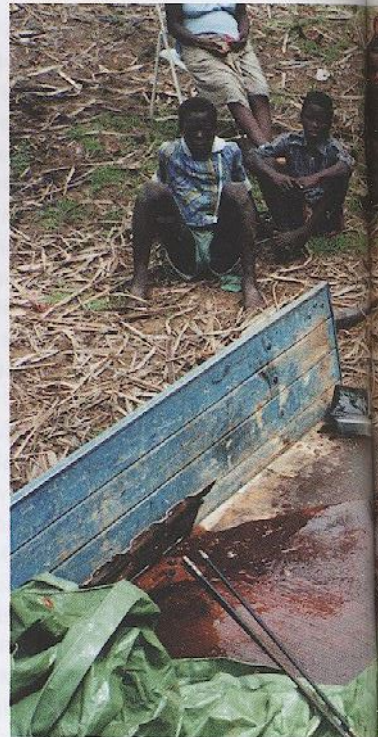
**Frank Thunnissen thuis, staande op z'n DAF-Weaponcarrier en een van zijn 504's. Op de achtergrond een (klein) deel van zijn unieke collectie 'klassieke lekkernijen'.**

den genomen en nu rijdt-ie weer als een zonnetje. De 504 ook, die heb ik ook al zo lang. Die auto heb ik wel duizend dagen en nachten gewoon open laten staan, zo'n jaartje of drie. 'Je mishandelt hem', werd er dan gezegd. Maar ik controleer m'n auto's altijd zorgvuldig en ik zag echt weinig achteruitgang. Op 't laatst gaat zoiets natuurlijk een eigen leven leiden. Dan zie je de mensen denken: 'Daar gaat die gek, die altijd open rijdt en die altijd zijn auto ook nog open laat staan!' Dat is in feite stukje bij beetje gegroeid. Je rijdt met de kap open en het begint te regenen. Normaliter zie je dan iedere cabriolorijder een parkeerplaats opstomen en paniekerig z'n kap dicht doen. Ik dacht: 'Ach, zo'n buitje. Dat waait toch wel weer over?' Zo kwam ik erachter dat ik veel vaker open kon rijden en ik heb de percentages maar wat opgevoerd. Eerst was het nog 20% dicht, maar op 't laatst bleef de auto gewoon open. Kijk, en dat is nu het echte cabrioletwerk. Wèg met die kap: kachel aan desnoods, lekker dik jack en gaa'n. Daar is zo'n ding toch voor?'





Frank bij de defecte versnellingsbak van zijn Chevrolet in Benin



## MERCEDESSEN

De auto's bleven in grote getale Frank's erf opronken. Er werden er weinig van de hand gedaan. Na de Fords Capri kwamen de eerste Mercedesen. Van de 230.6 zescilinders. Daar was Thunnissen ook knap van onder de indruk: degelijk, goede wegligging, betrouwbaar en met deuren die sluiten als de brandkasten van Lips. Een paar 230.6 coupés behoren nog steeds tot het opmerkelijke Eindhovense wagenpark. Heerlijke auto's om 's winters te gebruiken vindt Frank, want regen in de cabriolet mag hij dan tolereren, met pakken sneeuw en geselende hagelstenen wordt het er toch niet echt leuker op....

Als goedwillend reporter zie je bij zo'n figuur door de bomen het bos niet meer. Sta ik net bij een prachtige Jaguar XJ12 Convertible uit 1975 te kijken, roept fotograaf Wout Meppelink: 'Help eens even duwen Berry, die E-type wil ik even verzet hebben!'. Duw ik me net een breuk aan de E-type, schreeuwt Thunnissen: 'Hebben jullie mijn DAF-legertruck eigenlijk wel goed bekeken?'. Zit ik net als een soort minister Frank de Grave te heersen op de DAF 4x4-weaponcarrier, valt m'n oog weer op een Fiat 1600 Sport Spider uit 1971. Ik bedoel: probeer daarin nu eens een beetje lijn te brengen, tijdens een (te) kort dagje interviewen en fotograferen. 'Geen zorgen', zegt Frank doorlopend, als Wout weer eens kommervol naar de betrekken-luchten kijkt, 'hier schijnt het zonnetje altijd, of het komt snel weer terug!' Ik volg Frank maar weer eens naar binnen, waar inmiddels vriendin Wilma is neergestreken en zij schuift vriendelijk-glimlachend bij aan tafel.

## KANJER VAN EEN VRIENDIN

'Wilma is echt een kanjer', verklaart Frank. (Wout en ik hebben dat natuurlijk al lang vastgesteld, want slapen doen we 's nachts....!) En hij vervolgt: 'Ze helpt altijd sleutelen en reviseren. Ze sleept met versnellingsbakken, cardanhuizen, differentieels. Ze draait echt nergens haar hand voor om'. Ik zou best wat meer informatie willen hebben over Wilma's kwalitei-

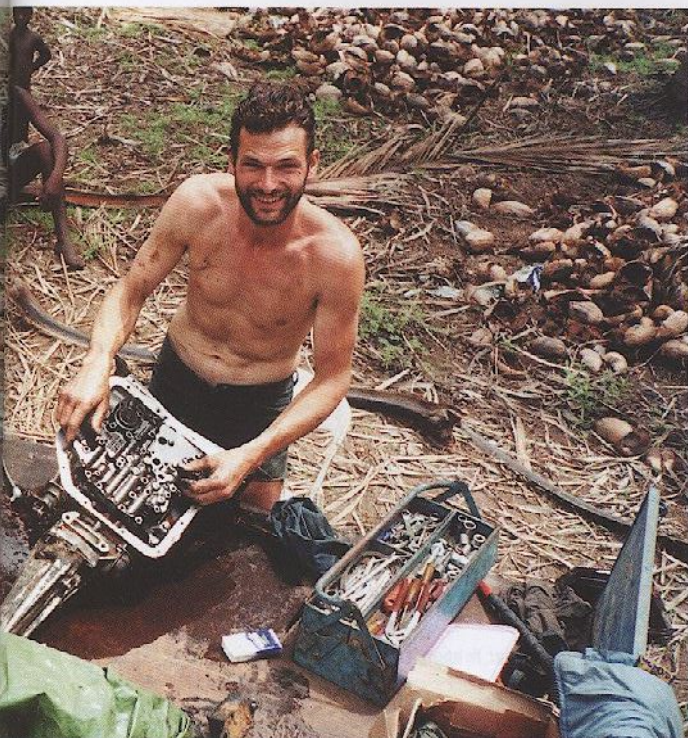
ten, maar de informatie wordt nogal wreed verstoord door Frank's opmerking: 'Ik heb gelukkig veel goede vriendinnen!'. Ik denk weer: 'Waar haalt die man de tijd en de energie vandaan? Zoveel vrouwelijke schoonheid op en rond het erf, een collectie mobiele pronkstukken om van te watertanden, rallies, reizen, een drukke baan, restaureren, reviseren, fotograferen, het huis verbouwen, zwembadje aanleggen, met de herdershond Rex erop uit. Ik ga Dostojewki's 'Schuld en Boete' toch maar weer eens een keertje lezen....

## WOESTIJNRALLY'S

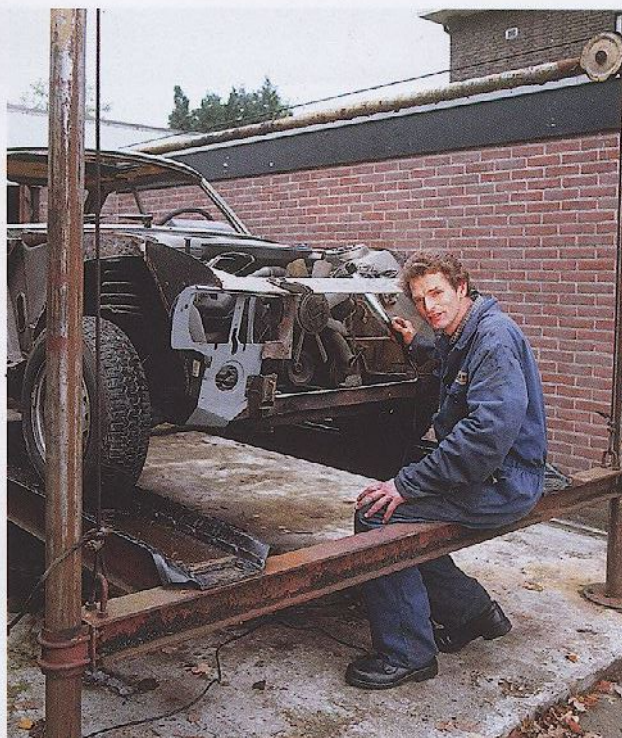
Aan de wand hangt een kolossale kaart van Noord-Afrika. Ik zie allemaal plaatsen die geweldige herinneringen oproepen uit de periode in de vroege jaren tachtig, toen ik zelf vier maal de Parijs-Dakar-rally versloeg. (twee maal als coureur en later als navigator in een auto en twee maal 'gehopt' van startplaats naar finishplaats, in zo'n bedenkelijk oude hortend-vliegende kist): Algiers, Ghadaia, Hassi Ben Gebour, Hassi Messaoud, Amguid, Tammanrasset, Tit-in-Ecker en verder zuidelijk Timboektoe, Gao, Bamako, Bakel, St.Louis, Dakar. Net als ik in gedachten dreig te verzinken en terugdenk aan de verongelukte motorcoureur Bert Oosterhuis, aan de pure stuurmanskunst van rallycoureur Jan van der Marel (die onze rallyauto subliem reed), aan de barre overlevingsavonturen op de 'verboden pistes' rond Amguid en de keer dat ik motorhandelaar Willy Neutkens uit Westerhoven in Gao, aan de Niger, het gevang uit wist te praten, nadat hij had getracht het Malinese 'leger' op video vast te leggen.....nèt op dat moment hoor ik Frank zeggen: 'Vergeet het nu maar, daar in Algerije, je wordt er nu gega-randeerd aan flarden geschoten!'

Thunnissen heeft Noord-Afrika ettelijke malen doorkruist. Hij ronkte door Marokko, Algerije, Mali, Mauretanië, Senegal, Nigeria, Burekina Fasso, Tunesië, Benin, Senegal. Soms zelfs tijdens die roemruchte Parijs-Dakar-rallies. Meestal met een Peugeot 504 [in die oude Franse koloniën is het gemakkelijk om aan onderdelen van oude Franse auto's te komen. BZS], maar





**Reparatie van een automatische versnellingsbak in het westafricaanse "Benin" onder toezicht van de plaatselijke "BOVAG"**



**Midden in een Eindhovense woonwijk sleutelt Frank aan zijn klassiekers**

ook met Chevrolet Impala's en een Oldmobile, die hij nu nog heeft. Zijn dagboeken over die trips zijn echte avontuurlijke jongensboeken.

## STERKE VERHALEN

Neem nou de reis van 1990, als hij de Sahara doorkaggelt in een Chevrolet Impala-begravenisauto, die hij net voor f. 750,- van een studentenclubje heeft gekocht. In Benin moet hij na een lange reis de wagen achterlaten: automatische versnellingsbak finaal aan diggels. 'Jammer, maar helaas!', denken u en ik. Frank Thunnissen niet. Die laat zich door een passerende Duitse avonturier naar het palmenstrand bij Cotouhou (weet u waar het ligt?) slepen en parkeert daar de Chevy onder een palmboom. Hij vraagt een donkergetinte medemens zijn vehikel met bijl en speer te bewaken en keert huiswaarts. Vervolgens vliegt hij -- een jaar later, met een 50 kilo zware koffer vol onderdelen -- naar Cotouhou terug en wat gebèurt? Hij vindt na enig speuren z'n auto, keurig onder het palmen-afdak. De bewaker toont zich tevreden met een doos inlandse whisky en Frank neemt de schade nog eens op. Het voert te ver om alle reparatie-perikelen te beschrijven, maar dit deel van zijn dagboek wil ik u toch niet onthouden:.....

'Het kost me een uur om een deur open te krijgen. Alles is vastgeroest door de vochtige oceaanlucht. Maar alles is nog in de auto aanwezig. Met behulp van Peter's accu lukt het zelfs om de motor even te starten. Het gebrul van de achtcilinder bezorgt me koude rillingen. De volgende dag lukt het om de bak te maken, maar toch schijnt er iets fout te zijn. De bak lijkt wel geblokkeerd en is haast niet rond te draaien. Toch maar doorgaan; ik heb immers geen alternatief? Dan slaat plotseling de motor aan en alles loopt in een keer soepel. Nog wat automaatolie bijvullen en dan...proberen. Hij dòèt 't: ik rijd tussen de palmen door. Ik brul: 'M'n oude vriend leeft weer, mijn vertrouwen is beloond!'

Dat is literatuur, vrienden. Zo'n auto komt, ook op papier, toch volledig tot leven? Hij krijgt gestalte, karakter, persoonlijkheid. Frank: 'Natuurlijk, dat

hebben al m'n auto's. Het zijn vrienden van me, ze vertellen allemaal een verhaal. Mijn verhaal en het hunne'.

## DETAILS

Denkt u nu niet dat, in al die auto-massaliteit, met die levensstijl en zo'n drukke baan, Frank Thunnissen geen oog meer zou hebben voor detail. Hij kan oeverloos uitweiden over dat 'heel speciale 'Tableau Jaeger' in die gele Peugeot 504, hetzelfde dat Citroën in de DS (als speciale optie) had. Hij weet precies ter beschrijven hoe hij in de NRS-Ardennen Rally, de 'Urassic Classic', een paal raakte, van het talud dook en op z'n dak belandde. Niks aan de hand: in de pauze het gescheurde frame vrolijk gelast en gewoon de rally uitgereden. (het verhaal is eigenlijk nog veel sterker, maar als ik dat vertel, dan gaat u mij gegarandeerd van manische fantasie-neigingen betichten....)

Ik zeg: 'En vertel eens even Frank, als ik nu met een leuk groepje een klassieke rally wil rijden, kun jij dat dan voor me regelen? Je hebt auto's genoeg, enneh....toch ook nog wel wat tijd over, denk ik zo'. Hij reageert onmiddellijk: 'Jazeker, dan maken we mijn 'Sunny 'Classic' Cars Tour, met een leuke ontvangst met diner in de Karpendonkse Hoeve en de volgende dag gaan we starten voor een rallytraject volgens het bolletje-pijltje-principe, daarna een foto-zoektocht, een regelmatigheidsetappe en een rijvaardigheidstest. Nou, rëken erop dat je dan een dagje lekker bezig bent. Ik doe dat veel, voor bedrijven, reclamebureaus, noem maar op. Ik verhuur ook m'n auto's wel eens voor een trouwerijtje of iets dergelijks. Dan moet ik wel weten dat ze er een beetje mee om kunnen gaan!'

## VOORZICHTIG

Dat klopt: in het rallyboek lees ik: 'Mijn klassiekers zijn allemaal tenminste dertig jaar oud. Dat betekent: geen stuurbevoegdheid, geen motormanagement, geen airbags. Ze zijn technisch dik in orde, maar ze willen wel graag met zorg en toewijzing worden bereden. Dus...sla de portieren zacht-



**Met de dikke Chevrolet in de prachtige zandduinen van de zuidelijke Algerijnse Sahara. Is dat avontuur of niet, met zo'n imposante, zware Amerikaanse koets?**



jes dicht; schakel met beleid en leg de versnellingen rustig in; wees alert op een anders aangrijpend rempedaal; alle Peugeots 504 starten zonder het gaspedaal in te trappen! Ik glimlach en zeg: 'het zijn inderdaad allemaal dikke vrienden van je'.

Wout fotografeert Rex, de herdershond, die zijn baas al op drie Afrika-reizen heeft vergezeld. Rex duikt in de koffer van de oude begrafenisauto en nestelt zich tussen de bumperdelen, de oude telefoons, carterdeksels en steekassen. Ik zie het vertederende tafereel en denk: 'Jean-Paul Sartre had de naam, maar Frank Thunnissen is de echte existentiële filosoof!'

Het wordt inmiddels aardig donker in Eindhoven. Ik roep: 'Wout inpakken, we gaan!'. 'Ho-ho', zegt Frank, 'ik moet je eerst nog even wat laten zien'. Wat zullen we nu hebben? Weër een vriendin? 'Nee', antwoordt Thunnissen, 'm'n werkplaats!'.

### SLEUTELEN 'OP STRAAT'

In z'n witte 504-cabriolet rijden we naar een Eindhovense woonwijk. Rijtjeshuizen, vriendelijke mensen, nieuwsgierige blikken. Midden in de straat een kleine inham met daarin? Een complete hefbrug!. Zo maar, op straat, in een nette buurt. Er staat een soort wrak op, waar - zelfs in mijn woonplaats Enkhuizen. - normaliter terstond de milieupolitie op afgeko-

men zou zijn. Maar Eindhoven is kennelijk in veel opzichten een 'verlichte' stad. Frank vertelt: 'Hier sleutel ik dus altijd. Ook deze wordt weer in originele staat teruggebracht'. De garagedeuren achter de hefbrug gaan open en daarmee wordt een ware schatkamer geopend: chassis, carrosserieën, onderdelen, gereedschappen, lasapparaten, draaibanken, oliën en vetten.

### KOMT ER NOG EEN EIND AAN DIT VERHAAL?

Jawel! Onderweg, terwijl Wout de laatste foto's neemt, zegt Frank: 'Ik heb trouwens nog een vriendin, waar ik ook stapelgek op ben, eh....dat is Angela. Als je toch mijn, eh, burgerlijke staat ter sprake brengt, zou je haar dan willen noemen? We gaan al twaalf jaar met elkaar om en zij vergezeld me op m'n reizen naar Afrika, Cuba en door vrijwel alle landen van Europa. Echt jammer dat je haar niet hebt kunnen ontmoeten'.

'Inderdaad', zegt Wout, terwijl hij peinzend aan een klein sigaartje trekt en zijn camera's opbergt, 'ik had nog wel een filmpje over!'

'Kom nog eens terug', zegt hij bij ons afscheid, 'als je m'n andere auto's ook nog eens wilt zien, er een keertje mee wilt rijden, of desnoods een rally'tje wilt meemaken!'

'Doe ik bestlist!', reageer ik spontaan.

Wout kijkt me aan, grinnikt en zegt: 'Al zou het niet eens voor die auto's zijn.....!'

### RALLY MEEMAKEN?

Wie, in kleiner of groter verband, eens zo'n klassiek rally-evenement van Frank Thunnissen wil meemaken, kan contact opnemen met het Eindhovense fenomeen. Als trouwauto-chauffeur fungeert hij niet graag, maar er zijn wel opties. Rally's uitzetten en organiseren doet hij 't liefst en hij stelt daarvoor dan ook zijn ganse wagenpark beschikbaar. Onder strikte condities natuurlijk. Prijzen en tarieven kennen we niet, maar dit is wel de gelegenheid om eens een mooi rallyavontuur te beleven. Frank Thunnissen is voor serieuze gegagdigden te E-mailen op: Frank.Thunnissen@DAFTRUCKS.com en (mobiel-)telefonisch te bereiken onder nummer 06-23233727.



Frank Thunnissen in de door Pininfarina fraai-vormgegeven Peugeot 504-cabrio. Herdershond Rex zit traditiegetrouw op de achterbank. Hij zou inmiddels zelf ook een 'dagboek' kunnen schrijven.....