



Rechts: de vooroorlogse auto's staan te wachten op het gazon van landgoed De Leemcule in Dalfsen.



De Rit om de Hertzberger Trofee

Men neme maximaal veertig vooroorlogse auto's, hun enthousiaste eigenaren en dito verhalen, drie landgoederen die normaal gesproken niet voor publiek zijn geopend en een uitgekende route door het prachtige Nederlandse landschap. Het resultaat: de Rit om de Hertzberger Trofee, een op maat gemaakte rally voor bolides uit vroeger tijden.

Tekst: Fleur Baxmeier, fotografie: Jordi Huisman



De bestuurder van een Bugatti T43 rijdt behendig langs de enorme bomen bij de toegangspoort van De Leemcule in Dalfsen en parkeert zijn ronkende auto tussen een glanzende Aston Martin MK II en een MG F. Op het zonovergoten grasveld voor het landhuis staat een lange tafel klaar met theeglazen, schijfjes citroen en huisgemaakte appeltaart, geflankeerd door een rits prachtige vooroorlogse auto's en hun eigenaren. Ze doen allemaal mee aan de Rit om de Hertzberger Trofee, de enige echte rally in Nederland die specifiek voor 'pre-wars' wordt georganiseerd.

'Ik heb de voorliefde voor oude auto's van mijn vader overgenomen', zegt Annemarie van de Velde terwijl ze wijst naar de Lagonda waarin ze rijdt. Met haar 21 jaar is ze de jongste deelnemer aan de rally, maar de gele overall die ze draagt – met achterop in grote letters 'Best in Class', alias koploper in de sportklasse – bewijst dat ze haar mannetje staat. 'Het rijden is zo zwaar dat ik nog wel een paar dagen spierpijn zal hebben', zegt ze, 'maar de Lagonda is mijn passie. Het zware geluid, de techniek, de historie ervan.'

Een ode aan bijzondere mensen, bijzondere auto's en bijzondere verhalen. Dat is het uitgangspunt van de exclusieve rally, die een

dag eerder startte op landgoed De Oldenhof in Vollenhove. Als trotse ouders zwaaiden organisatoren Arno Blokland en Elly Rijkenbarg de deelnemers uit. Allebei werken ze als private banker bij Bank ten Cate & Cie, waar zowel eigenaren van 'vintage cars' als landgoederen tot hun klanten behoren. Blokland combineerde deze twee liefdes in de Stichting Vintage Cars & Castles (SVCC), om daarna zijn droom te verwezenlijken: een pre-war rally.

'Elly en ik rijden samen vaak rally's in mijn Porsche 911 uit 1968', vertelt Blokland. 'Een paar jaar terug werden we tijdens de Tulpenrally geïntroduceerd bij de rijders van vooroorlogse auto's. We raakten enige tijd later in gesprek met

Winnen is niet het doel van de Rit om de Hertzberger Trofee. Gemoedelijkheid en liefde voor oldtimers, zoals voor deze Rolls Roys uit 1935, staan voorop.



Geheel boven: warme lammy's zijn geen overbodige luxe tijdens de rit. Links: een Bentley 4 1/2 litre uit 1925. Rechts: een Rolls Royce uit 1935.

Bart Rosman, de eigenaar van een bijzondere Bugatti T43. De manier waarop hij daarover praatte raakte me. Ik dacht: ik moet hier iets mee. Zo heeft Bart onbewust het zaadje geplant om een rally voor louter vooroorlogse auto's te organiseren. Omdat je bij die eigenaren nog de pure liefde voor auto's vindt.'

Klassieker van formaat

De Rit om de Hertzberger Trofee moest geen commercieel publieks-evenement worden, maar onafhankelijk en kleinschalig met een innemend karakter. Vorig jaar vond de eerste editie plaats: een route van twee dagen over de Sallandse Heuvelrug en door het prachtige coulisselandschap van Twente. Dit jaar slingerde de 350 kilometer lange route in twee dagen tijd door

de groene bossen, weilanden en uitgestrekte vlaktes in het noordoosten van het land. Soms snel, maar vaker met zo'n 60 km/u.

Anders dan bij andere rally's is het niet mogelijk je voor de Rit om de Hertzberger Trofee in te schrijven, je kunt alleen op uitnodiging meedoen. De criteria daarvoor zijn simpel: leuke, enthousiaste mensen met een mooie, vooroorlogse auto, zoals Jacques Paul en zijn dochter Mayke Bloem-Paul, die in een hoogbejaarde Bugatti T40 rijden. 'Mijn vader kocht 'm in de jaren dertig als tweedehandsje', zegt Jacques Paul. 'Hij reed er twee keer Francorchamps mee en daarna gebruikte mijn moeder hem als boodschappenwagentje.'

Het boodschappenwagentje van weleer is inmiddels verworden tot

Een witte BMW 328 uit 1939 vertrekt bij landgoed De Leemcule.

'In 1938 reden mijn ouders een maand lang samen door Frankrijk in een race-Bugatti'



**Even om een boompje rijden is er niet bij met een vooroorlogse auto.
Links: een Bentley Derby uit 1936.**

klassieker, maar dat weerhoudt Paul er niet van er regelmatig flinke ritten mee te maken. 'In 1938 zijn mijn ouders een maand lang met vakantie naar Frankrijk gegaan in een race-Bugatti. In een dagboekje had mijn moeder bijgehouden waar ze precies waren geweest en wat ze daar hadden gedaan. In 2007 heb ik precies diezelfde reis nog een keer met haar gemaakt in de T40 waar ze altijd in heeft gereden. Ze was toen al 93, maar alle herinneringen kwamen terug.'

Het is het soort verhaal dat het hart van de deelnemers aan de Rit om de Hertzberger Trofee sneller doet kloppen, zeker omdat de vader van Jacques Paul in een ver verleden ook nog heeft geracet tegen de naamgever van de rit: Ed-die Hertzberger. Met zijn prestaties

in de Mille Miglia, de Grand Prix, de 24 uur van Le Mans en op de circuits van Spa en Brooklands is hij een van de grootste Nederlandse coureurs in de autosport, maar gek genoeg lijkt zijn naam een beetje verloren te gaan naast die van coureurs als Van Lennep, Lammers en Luyendijk.

'Onze helden eren, dat doen we in Nederland niet heel erg', zegt Blokland. 'Daardoor is Eddie Hertzberger enigszins in de vergetelheid geraakt, terwijl hij zo'n fascinerend levensverhaal heeft. Hij was niet alleen een succesvol coureur, maar ook een heldhaftig verzetsman tijdens de Tweede Wereldoorlog en een bijzonder goede ondernemer. Toen ik tijdens mijn zoektocht naar een klinkende vooroorlogse naam voor onze rally op hem stuitte,

wist ik gelijk: dit is hem. Deze man verdient een podium en wij zijn ver-eerd dat we hem dat mogen geven.'

Opmerkelijke historie

Een voor een rijden de equipes over een wirwar van pittoreske wegen van landgoed De Leemcule naar de finish bij Het Laer in Ommen, zo'n twintig kilometer verderop. Op kop een statige Bentley, daarachter een Bugatti T35, die in navolging van zijn voorganger een tractor inhaalt. De deelnemers zijn ervan gecharmeerd dat de rit langs landgoederen gaat die doorgaans niet geopend zijn voor publiek, maar het is nog prettiger dat de route speciaal is toegespitst op pre-war-auto's: veel gewone rally's zijn niet geschikt voor vooroorlogse auto's.

Even om een boompje heen



rijden is met een Bugatti T46 of een vooroorlogse Rolls Royce geen optie, maar de sliert automobielen beweegt zich desondanks verrassend snel over de smalle bos- en landweggetjes. ‘Wij rijden in de sportklasse, maar ik ga bewust niet op m’n hardst omdat we deze auto pas hebben gekocht’, zegt Jan Coen Johanknegt, die met zijn vrouw Mariëlle bezig is de kap op hun Aston Martin MK II uit 1934 te plaatsen. ‘Ik durf het niet aan al echt te gaan racen, ook niet voor haar. De auto bedoel ik hè, niet mijn vrouw.’

De vrouw in kwestie kan wel wat hebben, zegt hij, al rijdt ze zelf niet in de Aston Martin. ‘Ik heb er één keer een rondje mee gemaakt in de tuin. Mijn dochter zei: “De volgende keer verstop ik letters, zodat het een echte rally lijkt”, haha.’ Hoewel het begint te regenen zit de stemming er goed in. Ook bij de deelnemers die al bij de finish zijn aangekomen, onder wie Bart Rosman – de man die de liefde voor vooroorlogse auto’s bij Blokland aanwakkerde – en zijn vrouw Tubien, die onder een paraplu een sigaret rookt naast hun zeldzame Bugatti T43.

Als de laatste rijders aankomen, is het tijd voor de borrel en het diner met aansluitend de uitreiking van de Hertzberger Trofee.

‘Onze Aston Martin MK II stamt uit 1934, ik durf het niet aan om echt te gaan racen’

‘Ik heb nog een andere Bugatti uit 1929, maar ik ben vanwege de opmerkelijke historie het meest gehecht aan de T43’, vertelt Rosman verheugd. ‘Zo is hij nieuw geleverd aan Nederland en altijd in ons land gebleven. In de oorlog was hij ingemetseld in een zijvleugel van een Amsterdamse kerk om onzichtbaar te blijven voor de Duitsers en na de oorlog is hij in handen gekomen van Guillaume Prick, in 1956 de medeoprichter van de Bugatti Club, een genootschap dat veel heeft betekend voor Bugatti.’

Terwijl de laatste auto’s met knerpende banden over de oprijlaan rijden, lopen Bart en Tubien Rosman naar de bar. Later die avond zal daar ook het diner inclusief uitreiking van de Hertzberger Trofee plaatsvinden, maar eerst is het tijd voor nog meer mooie verhalen. Over mensen, over auto’s, over vervlogen tijden. Of, zoals Arno Blokland het omschrijft: ‘Aan de auto’s is te zien hoe de wereld zich voor de oorlog ontwikkelde: zowel qua technologie als qua vormgeving. Het was een fantastische tijd waarin een autorit geen rit was, maar een missie en een belevenis.’



De racende Rotterdammer

Eddie Hertzberger (1904–1993) was een van de drie Nederlandse **vooroorlogse GP-coureurs** en de eerste Nederlander die een Grand Prix won. Hij reed ook mee in de Mille Miglia, de 24 uur van Le Mans en deed mee aan races op de circuits van Spa en Brooklands. In zijn **MG K3** vestigde hij op het circuit van Linas-Monthléry enkele snelheidsrecords. Na zijn huwelijk in 1939 stopte hij met racen en richtte hij zich op zijn kledingfabriek, die in **1940** tijdens het bombardement op Rotterdam werd vernietigd. De Joodse Eddie en de half Joodse Eleonore vluchtten daarna naar Zwitserland en reisden een jaar later te voet via de Pyreneeën naar Spanje, waar Hertzberger bij het verzet ging.

Tijdens de **eerste Rit om de Hertzberger Trofee** vorig jaar waren zowel Hertzbergers zoon Anthony als zijn dochter Felice aanwezig om het winnaarsbeeld – in de vorm van een weelderige berg met een kronkelweg en een **Bugatti T35** – te onthullen, terwijl kleindochter Gwendolyn als navigator in actie kwam in een Bentley.



Eddie Hertzberger in 1931.