

Jan
Steutel

‘Geboren met twee rechterhanden’

Wie wil weten hoe de Nederlandse klassieke autoscene zich de afgelopen halve eeuw ontwikkeld heeft, moet naar Almkerk. Het dorpje is de thuisbasis van Alfa-specialist Jan Steutel (67). Met zijn eigen handen bouwde hij een unieke verzameling klassiekers. De verhalen over hoe hij ze te pakken kreeg, zijn net zo mooi zijn als de auto's zelf.



werkt en biedt aan de straatkant uitzicht op een deel van zijn verzameling. De zwakverlichte bovenverdieping is een soort brug, vanwaar Steutel als een kapitein zijn thuishaven overziet. De slooplamp boven tafel, de donkerblauwe schipperstrui die hij draagt en het terugkerende shagje onder de grote snor versterken het beeld van een zeeman op leeftijd. Steutel bevoer de zeeën niet, maar heeft minstens zoveel mooie reisverhalen als een ervaren stuurman op de grote vaart. Die omzwervingen begonnen toen Jan na een paar jaar bij Alfa-dealers in loondienst te hebben gewerkt voor zichzelf begon. Als laatste stond Steutel op de loonlijst bij Sam van Lingen. In Alfa-kringen een welhaast heilig bedrijf, maar Jans ervaring met Savali was wat anders. Technisch brein Fred van Lingen vond hij een prima vent; ze hebben nog steeds contact. Met broer Sam, de commerciële man, kon Jan een stuk minder goed door één deur. “Een drakement van een figuur, een despoot die personeel beschouwde als lijfeigenen”, karakteriseert Jan hem. Na een paar jaar waren werkgever en werknemer klaar met elkaar en begon de monteur voor zichzelf. “Hier in Almkerk, in dit gebouw. Het is een heel oud garagepandje op 1.600 vierkante meter met een klein voorhuis. Vanaf 1920 was dit de lokale garage”, vertelt Jan. Het was pionieren met een smerput, oude compressor en een lasapparaat. De eerste groep klanten bestond uit studenten die Giulia's en GTV Bertones reden. Al wat oudere auto's, afdankertjes van hun vader of oom, waarvan Jan Steutel de gaten die in de onderkanten van deuren en dorpels vielen, moest dichtlassen. Tot hij een eureka-moment had en bedacht dat een deur vervangen door een goed, gebruikt exemplaar veel sneller ging

De vooroorlogse Fiat 500 van vader Piet die het zaadje van een levenslange autoliefde plantte.



‘Ik wist dat in er in Italië zat Giulia's op de sloop stonden, afgedankt, maar nog keihard’

In een hoek van het monumentale garagepand staat een op het oog niet heel bijzondere vooroorlogse Fiat Topolino. In nette staat, dat wel, maar het wagentje wordt uniek als je weet dat het vrijwel alles in Jan Steutels leven heeft veroorzaakt. De 500 was de trots van zijn vader. Hij koesterde het Fiatje in een tijd dat het verschijnsel merkenclubs en de hele klassieke autoscene in ons land nog maar nauwelijks bestond. Eigenlijk had pa Steutel graag als autoverkoper gewerkt. Er gloorde een aanstelling bij een Fiat-dealer, maar opa Steutel haalde rigoreus een streep door die droom. Een Steutel hoorde niet de familienaam te grabbel te gooien door zo iets vulgairs te doen als auto's verkopen, dus werd zijn zoon net als zijn echtgenote keurig leraar. Ze reden in een Renault 4 en mochten in de zomer op vakantie in opa's Volvo Amazone. De liefde voor auto's beleefde Piet Steutel via bezoeken aan vroege meetings van de Pionier Automobiellclub met zijn zoon op de achterbank van de Topolino en met het samenbrengen van een indrukwekkende collectie schaalmodellen. Senior haalde er in 1961 Autovisie mee.

Zoon Jan werd op zijn beurt geen strobreed in de weg gelegd toen hij zijn al jaren sluimerende autodroom wilde waarmaken. Anders dan zijn pa was Jan van jongs af een knutselaar, het klassieke voorbeeld van twee rechterhanden die kunnen maken wat ze zien. Hij ging naar de MTS, maar omdat er bij autotechniek geen plek was, eindigde Steutel als leerling op de afdeling werktuigbouw. Het ontwerp voor stalen bruggen doorrekenen sprak Jan niet aan, dus ging hij van school af om in de praktijk zijn vak te leren. “Ik had al een bijbaantje bij een benzinepomp in Holten met een excentrieke eigenaar die graag aan auto's hobbyde. Hij had een vooroorlogse DKW Meisterklasse met zo'n dik houten frame. De braderiekoningin werd erin rondgereden”, vertelt Jan Steutel. Bij

die pomp maakte hij kennis met het merk dat zijn hart zou stelen: Alfa Romeo. De pomphouder had een Giulia Spider. Een auto getroffen door het trieste lot dat in de jaren zestig en zeventig zoveel auto's richting de sloop dreef: roest. “Tectyleren werd in die tijd nog maar net gedaan”, pakt Jan het verhaal op, “maar de holle ruimtes bleven onbehandeld. Binnen tien jaar waren die dingen krokant. Mijn baas pakte de Giulia aan, maar op een primitieve manier. Met autogeen lassen, waarbij veel hitte vrijkomt. Daardoor was die auto zo krom als een banaan na het laswerk. Dat is gecorrigeerd door Gerrit Jansen, in de deuropening van zijn pand. Toen dat ding reed, was het zo'n ervaring! Een aluminium motor met dubbele nokkenassen, een bak met vijf versnellingen, ook van alu. Een super lichtgewicht auto met 100 pk die 180 kilometer per uur reed, dat was ongekend! Ik heb toen mijn eigen Giulietta Spider opgebouwd en erna een 1600 Giulia Spider. Die heb ik nog steeds”, wijst hij op een donkerblauwe Spider met patina dat een leven van mooie kilometers verraadt. Jans kantoor op de entresol kijkt aan één kant uit over de werkplaats, waar zoon Robin aan een Giulia



‘Door het handelen kon ik mijn garage uitbreiden. Maar ik vond het prettiger om mijn eigen ding te doen’



Jan Steutel

dan hem plaatwerken. “Ik wist dat in Italië zat Giulia’s op de sloop stonden. Gewoon, afgedankte auto’s die uit de mode waren, maar nog keihard. Ze strooien daar niet in de winter, hè? Ik kon van jongens uit het dorp een busje lenen en daarmee ben ik voor het eerst naar Italië gegaan om deuren te halen. Je moest alleen Giulia’s van na 1967 nemen, want die hebben scharnieren zonder kogelgewricht. Onderdelen werden hele auto’s, toen ik bevriend raakte met een Italiaan die me via een notaris aan de juiste papieren voor export kon helpen. Eind jaren tachtig zakte de koers van de dollar in. Daardoor kon je in de Verenigde Staten voor heel scherpe prijzen Duetto’s en dat soort spul halen. Dus ging ik met 10.000 dollar op zak iedere zes weken die kant op om auto’s te kopen. Die deed ik in een container richting Rotterdam en dan was het weer snel naar huis om geld te verdienen voor de importbelasting en transportkosten. Weer later kwam de pond gunstig te staan en spelde ik de ‘Exchange and Mart’ om auto’s uit Engeland te halen. Dat handelen zorgde voor middelen. Ik kon de garage uitbouwen, heb een periode een monteur in dienst gehad, maar echt werken deed het niet. Ik vond het prettiger om mijn eigen ding te doen.”

Wie zoveel op autojacht is, stuit op unieke vondsten. Zo kwamen auto’s binnen Jans bereik die dat anders nooit waren gekomen. Dit geldt ook voor wat hij als één van de topstukken van zijn verzameling beschouwt: een vooroorlogse 8C 2300. De autogek in hem aasde al een tijdje op zo’n racer, die midden jaren dertig dominant was op Le Mans en in de Mille Miglia. Hij verzamelde er onderdelen van toen hij een bericht voorbij zag komen dat in de VS een body te koop werd aangeboden. Het was een bijvangst van een handelaar die in hotrods deed. “Ik heb hem gebeld, gezegd dat ik meteen naar hem toe kwam en een aanbetaling overgemaakt”, vertelt de verzamelaar. “En nog wat meer toen anderen nog meer bodden”, glimlacht hij. Omdat de 8C een auto op chassis is, was Steutel er niet met een body alleen. Hij had ook een onderstel nodig. Het lot was hem gunstig gezind. Toen hij in Wenen een voorraad vooroorlogse onderdelen opkocht bij een 80-jarige garagehouder die ermee ging stoppen, vroeg hij of de man nog iets van Alfa had.

De garagist nam hem mee naar de kelder, waar in het schemerduister iets was opgeslagen wat op een chassis leek. Een oud kentekenbewijs bracht uitkomst. Het was het onderstel van een 6C, na de oorlog gebruikt als taxi en sinds begin jaren vijftig niet meer op de weg. [De 6C en 8C stonden op hetzelfde chassis, red.] In Almkerk kon Jan Steutel beginnen

Jan Steutel bij één van zijn topstukken: een Alfa Romeo 8C 2300. Hij bouwde de auto op met een chassis, koets en onderdelen die hij over de hele wereld verzamelde.





'Ik heb een GTA Corsa aan mijn zoon cadeau gedaan, die is meer van de racers'

met het bouwen van zijn droomauto. Chassis en body vulde hij aan met een onderblok dat hij al had. Er kwam een nieuw gegoten kop op, terwijl zelfgetrokken remleidingen en een zelfgeklopt schutbord de carrosserie afmaakten. Jan is er alweer jaren een bekende verschijning mee op evenementen. Het leven van speuren, kopen, verkopen en opknappen had Jan nog jaren kunnen volhouden. Maar dit voorjaar leek het er even op dat het lot anders zou beschikken. Hij werd ernstig ziek; artsen gaven Steutel nog maar drie maanden. Daarom werd de zaak op stel en sprong overgedaan aan zoon Robin. Steutel wil er niet te veel over kwijt, maar logischerwijs heeft het er enorm ingehakt. Inmiddels lijken de vooruitzichten wat beter. Een behandeling is aangeslagen. Jan kan in bonustijd genieten van wat hij in vier decennia heeft opgebouwd. Letterlijk, zoals in het geval van twee Giulietta's Sprint Zagato, die vlak bij de trap naar zijn kantoor staan. Jan heeft zowel een versie met de korte ronde achterkant als een versie met de lange Kamm-tail. Ultieme voorbeelden van de lichtgewicht bommetjes die specialisten als Touring, Ghia en Zagato op basis van relatief gewone auto's construeerden in de jaren vijftig en zestig. Ware het niet dat deze twee body's uit Almkerk komen. Steutel bouwde de replica's op basis van reguliere Sprintjes, waarin volgens hem, anders dan nu, in de jaren tachtig niemand was geïnteresseerd. De koetsjes ogen met hun strakke naden en pasvormen netter dan ze bij Zagato in Milaan werden geklopt.

Nog niet in concoursstaat is een Alfa GTA in Stradale-uitvoering. De zeer gewilde lichtgewicht uitvoering van de GTV Bertone staat in een hoek van Steutels opslag strak



geparkeerd tussen een paar andere auto's. De GTA oogt stoffig, maar is volgens de eigenaar hard en compleet. Met wat opknappwerk zou het niks minder dan een topstuk zijn. "Daar gaan we ook nog wat mee doen, alleen kom je er vaak niet aan toe. Auto's van klanten hebben altijd voorrang", legt Jan uit. Om er bijna achteloos, maar zeker niet opschepperig aan toe te voegen: "Ik had ook nog een GTA in Corsa-uitvoering. Die heb ik aan Robin cadeau gedaan toen ik niet wist wat ik hem voor zijn verjaardag moest geven. Hij is meer van de racers."

We lopen terug naar wat ooit een showroom was, maar nu de opstelplaats van een verzameling die Steutels levensverhaal vertelt. Tussen de Alfa's in prijkt een grijs metallic Ferrari 250 GT Spider. 'Een ouwenlullen-Ferrari', zoals Jan vaststelt. Het is een auto waarin zijn carrière samenkomt. Jan onderhield de cabrio met de bekende Colombo-V12 in zijn tijd bij Sam van Lingen. Op een dag vroeg Jan aan de eigenaar, een directeur van frisdrankfabriek Vrumona, met jeugdige bravoure of hij die 250 niet kon kopen. De eigenaar noemde een bedrag dat niet eens in de buurt van haalbaar kwam voor een jonge automonteur. In plaats van een Ferrari kocht Steutel een Jaguar E-type, die hij opknapte in zijn schuur, gevolgd door nog eentje, waarna de verkoopbrengrsten van die twee het startkapitaal voor zijn autobedrijf vormden. De Ferrari kwam na een omzwerving terecht in een opslag in de buurt van Amstelveen. Jarenlang wist niemand in het klassieke autowereldje waar hij was. Tot de bekende oldtimerhandelaar en tegenwoordig vertegenwoordiger van veilinghuis RM Auctions, Tonnie van der Velden, het gerucht opving dat de Ferrari ergens in de buurt van Amstelveen moest zijn en het hier met Jan Steutel over had. "Ik raadde hem aan eens rond te vragen bij Italiaanse res-

taurants in die buurt, want ik wist dat hij via het voormalige hoofd boekhouding van Alfa Romeo Nederland, meneer Granata, in opslag was gegaan. Hij woonde in die buurt. Ik vroeg Tonnie mij te bellen, mocht hij de auto vinden. Dat deed hij, nadat hij was gespot door een bevriende transportondernemer die Tonnie had getipt. Hij had de auto daarop gekocht. Onderweg naar zijn opslag is hij met de Ferrari op de trailer hier komen langsrijden. Ik zag dat er sinds de laatste keer dat ik eraan had gewerkt maar vierduizend kilometer op de teller bij was gekomen. Ik heb gezegd: 'Laat hem maar hier en neem mijn twee Dino's maar mee als inruil'. Tonnie zei: 'Denk er maar een paar dagen over na. Ik hoor wel of je het dan nog zo zeker weet.' Ik heb het erna met mijn accountant over gehad, omdat ik de Ferrari privé kocht en het was in 2006 ook al een behoorlijk dure auto. Ik moest mijn halve garage leegrijden om hem te kunnen hebben. Maar ik was op dat moment 25 jaar zelfstandig en vond dat ik mezelf een cadeautje mocht geven. Ik heb er niet meer dan 3.000 kilometer mee gereden. Maar elke morgen als ik hier het licht aandoe en de 250 GT zie staan, ben ik tevreden. Ik hoop dat nog een tijdje te mogen zijn." ●

In Jans kantoor boven de werkplaats in Almkerk staat de tijd op een prettige manier stil.

Wie is Jan Steutel?

Jan Steutel wordt in 1956 geboren als kind van twee leraren. Van jongs af is hij gefascineerd door klassieke auto's. Via bijbaantjes en een afgebroken MTS-opleiding rolt hij in het autovak. Hij werkt voor diverse Alfa Romeo-dealers, als laatste Sam van Lingen in Houten. Hij vertrekt daar in 1982 om voor zichzelf te beginnen met een garagebedrijf, gespecialiseerd in Alfa. Dit jaar deed Steutel het bedrijf over aan zijn zoon Robin, die er al langer in actief was.