

‘Hoe gaaf ook, ‘t blijft een bolderkar’

Direct bij binnenkomst in de woning van Sjef van Hijfte, zie ik dat er een doorkijk is gemaakt tussen hal en garage. Dat kán haast geen toeval zijn... Toen Van Hijfte de woning liet bouwen was het raam een verzoek dat hij had neergelegd bij de architect. “Zo kan ik wanneer ik ‘s avonds naar boven ga, nog een laatste blik werpen op mijn speelgoed. Ik heb er zelfs spots opgehangen die de auto’s mooi voor me verlichten”, aldus Van Hijfte. Tekst en foto’s Mike Raanhuis

Het is duidelijk dat we hier met een ware *petrol head* te maken hebben, en wel eentje met een voorkeur voor buitenbeentjes. Zo reed de sympathieke Brabander eerder zakelijk met een E-Type, en met een Donkervoort waarmee hij liefst 40.000 km per jaar reed. Als klap op de vuurpijl liet Van Hijfte gordijnen maken die kleurden bij het paarse interieur van zijn oer-Hollandse sportwagen. Ook bezat hij een Porsche 928S en een Honda Rune, een motorfiets die naar eigen zeggen foeilelijk is en voor geen meter rijdt. Maar Van Hijfte viel voor ‘t gedrocht. Momenteel is een Jaguar XJR zijn *daily driver*. Kortom, bijzondere auto’s spelen een niet onbelangrijke rol in het leven van Sjef van Hijfte. Het meest recente speeltje is tevens de auto waar Van Hijfte kriebels van in de buik krijgt en die hij ziet als zijn kindje. De *spotlights* in de garage staan sinds april 2014 gericht op een hotrod. Een Ford

Toen Van Hijfte zijn hotrod kreeg zaten er twee verschillende remklauwen op. Nu zijn ze van een betere kwaliteit en identiek.

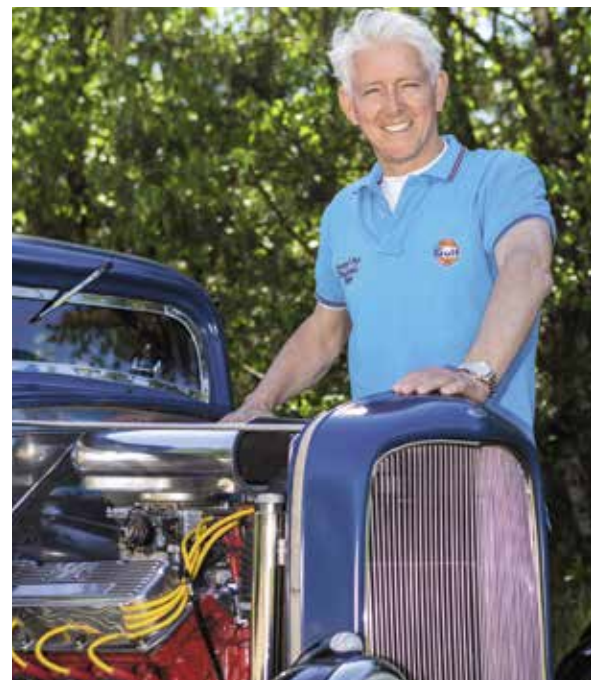
Coupé uit 1937 met een 238 pk sterke 6,6 liter V8, om precies te zijn.

GROEIBRILJANT

Het betreft een zogenaamde *three window*, één van de meest geliefde modellen om als basis te dienen voor een hotrod. “De auto komt uit Californië, daar is hij gebouwd, en vervolgens is de auto acht jaar geleden naar Nederland gekomen. Wat de mannen van So-Cal Speedshop doen, is een Ford Coupé uit de dertigerjaren gebruiken als basis voor een hotrod. Het chassis wordt extreem verlaagd en de carrosserie wordt vervangen door een buizenframe met een polyester *body*, in dit geval van de zeer gewilde, gechopte *three window Ford Coupé*. Je kunt ze ook als kit

‘Hotrods bezit je niet: je hebt ‘m en geeft ‘m door aan een ander.’

kopen, maar dan heb je een 2015-kenteken en een knappe jongen die zoiets nog de weg op krijgt. Ik zie deze auto’s als een groeibriljant. Elke eigenaar – of eigenlijk: houder – voegt iets aan de auto toe. Ik zie ook dat ‘ie ten opzichte van de oude foto’s net weer wat verschilt. De bougiekabels bijvoorbeeld, maar ook de koplampen en de wielen zijn aangepast in de loop der jaren. De hotrod-scene is het tegenovergestelde van de *matching numbers*-cultuur waarbij alles tot in de kleinste finesses moet kloppen. Een hotrod is per definitie bij elkaar gesprokkeld. Als je ‘m over tien jaar ziet, dan ziet ‘ie er weer anders uit. Zogezegd, je bezit ‘m niet, je hebt ‘m en geeft ‘m door aan een ander. Dat vind ik het leuke aan hotrods. Na een jaar



‘Ik rijd heel weinig met mijn ‘37’er Ford Coupé, dus het verbruik van 1 op 3,5 doet er niet zo toe.’

of zeven mag ‘ie door naar de volgende liefhebber, mij hoor je niet zeggen dat deze auto nóóit meer weggaat. Nee hoor, wanneer het goed is, gaat ‘ie weg en kan ik weer wat anders leuk opsnorren. Vorig jaar ben ik begonnen met technische aanpassingen, de remklauwen – nota bene twee verschillende – waren van een Volvo en zijn nu van een betere kwaliteit en identiek. Het geeft me een kick om deze auto zo goed mogelijk te krijgen, maar eerlijk is eerlijk, wat je ook doet, het blijft een bolderkar. Hij is fors verlaagd, dus ‘t rijdt werkelijk waar voor geen meter. Terwijl ik begrepen heb dat dit één van de beter rijdende hotrods is! Ik wil er nog twee stoelen inzetten in plaats van het bankje. Ook is hij relatief stil, dus moet daar nog wat aan gebeuren. De uitlaten komen nu van achter onder de auto uit, maar ik wil ze aan de zijkant. Ideaal is dat ik met een schakelaar kan variëren; nauwelijks herrie of heel veel herrie.”

NIET BLASÉ

“Mijn liefde voor de hotrod zit best diep, als ik er zo over nadenk. Nee, er hingen geen hotrod-posters in mijn jongenskamer, maar



Binnen kantooruren

Sjef van Hijfte is samen met Paul Petit oprichter en eigenaar van PS50. De heren verzorgen lease-constructies op maat, met name voor klassiekers en youngtimers, auto's van 15 tot 20 jaar oud. Van Hijfte: "Full operational lease voor mensen die een youngtimer of klassieker dagelijks willen rijden. PS50 heeft als missie zakelijk rijden weer leuk te maken. We zijn dan ook ontstaan vanuit de passie voor auto's en motoren. Ons doel is om onze klanten zorgeloos en bijtellingvriendelijk zakelijk te laten autorijden. Een simpel rekenvoorbeeld laat zien dat de bijtelling van een dikke en volle BMW of Mercedes slechts enkele tientjes per maand kost."

toen ik laatst aan het opruimen ging, vond ik oude magazines met heel veel hotrods. Ik dacht nog: 'Zie je wel, die bewaarde ik toen al!' Eigenlijk was ik op zoek naar een Ferrari 328 of 355, maar tijdens mijn zoektocht stond hij daar ineens: kaboom! Niks Ferrari, dit moest en zou 'm worden. Ongetwijfeld heb ik er te veel voor betaald, maar dat deerde me niet. Van Alkmaar naar hier heb ik alleen maar lachende gezichten gezien. Van 7 tot 77 jaar krijg je de volle aandacht, da's best een bijzondere gewaarwording. Ja, en ontelbaar veel opgestoken duimen, dat was in een Ferrari 355 toch iets anders geweest. Ik ben gewoon gek op die auto. Ik wil niet blasé klinken maar mede door mijn werk heb ik bijna alle auto's al wel eens gezien. Maar dit is zó wezenlijk anders, het is echt heel leuk. Mijn liefde voor de hotrod is aanzienlijk aangewakkerd na een bezoek aan Nieuw-Zeeland waar de hotrod-scene wel honderd keer zo groot is als hier. Hier zijn er tijdens meetings misschien een keer tien, twaalf exemplaren. Veel meer is er niet of ligt in delen uit elkaar in schuren en garageboxen. Ik rijd heel weinig met m'n '37'er Ford Coupé, dus het verbruik van 1 op 3,5 doet er niet zo toe. Fun-kilometers zijn het! Het is meer een projectauto waar ik dingen aan wil veranderen en waar mijn stempel op gedrukt mag worden. Ik rijd er dus niet veel mee, maar het is ook weer geen museumstuk. Het gaat feitelijk nergens over, het is allemaal show en een gemiddelde Golf GTI blaast je met gemak voorbij. De hotrod-scene bevalt me wel, ook al ben ik waarschijnlijk de enige zonder tatoeages! Heel veel mensen snappen me niet, ik heb vrienden die zeggen: 'Nu kan ik je echt niet meer volgen!' Ach, ik heb nu eenmaal een zwak voor buitenbeentjes, ik zoek ze altijd weer op. Iets moet heel mooi of heel lelijk zijn. Een hotrod is mooi van lelijkheid." <

BUITENKANTOORUREN



Deze Deuce coupé staat op de langsliggers van het chassis. Toch is het geen formele *highboy*, want dan ontbreken de spatschermen voor én achter. Bij channelled hotrods is het koetswerk over de langsliggers geplaatst, wat onder meer verplaatsing van de bodemplaat vergt.



De uitlaatpijpen gaan nu via de onderzijde naar achteren toe, maar Van Hijfte heeft ze liever naar opzij.



Ondanks het zichtbaar metalen brandschot, is deze three window gewoon van glasvezel: stalen exemplaren zijn fors duurder om niet te zeggen onbetaalbaar.



American Racing maakte deze Salt Flat Specials, verwijzend naar de roots van de hotrod-scene: de Bonneville zoutvlaktes.



'Ik wil er nog twee stoelen inzetten in plaats van het bankje.'

238 pk uit een 6,6 liter V8; mede dankzij de Holley Performance-carburateur.

