





ALBERT WESTERMAN:

# Porsches vervelen nooit

**Er zijn weinig mensen die zo veel weten en zo gepassioneerd kunnen praten over Porsche als Mister State of Art, Albert Westerman. Zijn State of Art Classic Porsche Collection bestaat uit louter Porsches die stuk voor stuk een eigen verhaal hebben. Porsche Scene Live nam er een kijkje.**

TEKST EN FOTOGRAFIE MIKE RAANHUIS

**G**een levende ziel in het Achterhoekse Lichtenvoorde zal de weg naar de Westermanstraat 1 niet kunnen uitleggen. Het immense fabrieksgebouw is de solide thuisbasis van State of Art, het succesvolle Nederlandse herenmodemerken van Albert Westerman (69). Sterker nog, navraag bij enkele buurtbewoners leert ons dat de achterhoekers maar wat trots zijn op dit bedrijf. Trots

op hún parel in de achterhoek waar het kledingmerk in 1986 het levenslicht zag en waar Westerman Sr. in 1936 zijn breiatelier oprichtte.

Albert Westerman. Charmant, gebruid, nuchter, makkelijke prater. En niet onbelangrijk, Porsche-liefhebber van het eerste uur. Op zijn dertiende werd hij hopeloos verliefd op de Porsche 1500 S Cabriolet en dat gevoel is naar eigen zeggen nooit

meer voorbijgegaan. Maar goed ook, want dankzij die niet te temmen liefde wist de textielondernemer in de loop der jaren een fascinerende Porsche-collectie op te bouwen. Het overgrote deel van die Porsches staat opgesteld in het gerenoveerde fabrieksgebouw, tussen de kleurige kledingcollecties van State of Art. Het koppelen van zijn zakelijk imperium aan de passie voor Porsche, was een gouden greep. State of Art is dan ook onlosmakelijk verbonden met de autosport. Uiteindelijk heeft Westermans hartstocht geleid tot de State of Art Classic Porsche Collection. Met ruim veertig klassieke Porsches, waaronder drie uiterst zeldzame 550 Spyders én een 718 RSK Spyder.





Westerman heeft dezelfde filosofie als Porsche: in alle auto's moet je direct kunnen instappen en wegrijden. Met een aantal Porsches uit de imposante State of Art-collectie wordt tot op de dag van vandaag nog veel en hard gereden in diverse rally's over de hele wereld. Hiervoor laat Westerman prominente Nederlanders instappen. Zo hebben onder meer Arie Luyendijk, Gijs van Lennep, Jan Lammers, Maurits en Bernard van Oranje, Jan Peter Balkenende en Jan Kees de Jager al menigmaal het stuurwiel van een Westerman-Porsche in handen gehad. Westerman: "State of Art werd bekender en bekender, zeker toen we in 1992 de klassieke autosport zijn gaan sponsoren. We zijn zelfs zeven jaar hoofdsponsor geweest van de Mille Miglia. Dat gaf niet alleen heel veel plezier, maar het bracht ook status. Dat clubje uit Lichtenvoorde werd toch maar even sponsor van dat grootse evenement in Italië."

### Werksrennwagen

Westerman neemt me mee voor een ronde langs een aantal van zijn lievelingen. "Helaas zitten we even in de rommel – volgende week wordt er een collectie gepresenteerd – dus de auto's staan iets anders





opgesteld dan normaal gesproken het geval is,” aldus de Porsche-collectiehouder die hier de pitsstraat van Le Mans minutieus heeft laten nabouwen. De eerste auto waar we halt bij houden is toevalligerwijs zijn lievelingsauto. “Ik rijd het allerlieftst met deze 356 B 2000 GS Carrera 2 Cabriolet uit 1962. Het is één van de in totaal vierhonderd, waarvan 82 cabrio’s. Het klopt inderdaad, ik heb altijd gezegd dat ik de 550 Spyder het mooiste vind dat er is, alleen zo’n auto heeft wel z’n beperkingen als je bijna zeventig bent. Deze Carrera 2 is een auto waar je waarschijnlijk tot je honderdste mee kunt rijden. Hij heeft een supertractie, een geweldig geluid, en ik heb ‘m al veertien jaar zodat ‘ie mooi uitgebalanceerd is. Oorspronkelijk komt de auto van een Porsche-dealer uit Lugano. De optionele GT-remmen zitten er nog steeds af-fabriek onder omdat de originele ‘Ringscheiben’ niet bepaald onomstreden waren. Bij lang remmen en als ze heet worden, doen ze het minder goed. Inmiddels heb ik al wel een halve ton met de auto gereden. Deze 718 RSK Spyder (zie foto linksonder) is één van de zes ‘werksrennwagen’ en is meteen ook één van de meest bijzondere auto’s van de collectie. De Nederlandse coureur Carel Godin de Beaufort – ook wel ‘de racende jonkheer’ – heeft er in 1958 op de Avus

## DAT CLUBJE UIT LICHTENVOORDE WERD TOCH MAAR EVEN SPONSOR VAN DAT GROOTSE EVENEMENT IN ITALIË

van Berlijn mee gereden. Niet met zo één, maar daadwerkelijk met déze auto. Evert Louwman kocht ‘m ooit uit de Rosso Bianco-collectie en vroeg mij of ik ‘m niet wilde hebben. De auto is ooit totaal gecrasht in Portugal in de jaren ‘70, waarna er een andere carrosserie op is gekomen. De klep is volgens mij nog origineel, net als de carburateurs en het chassis. Er zijn er vier over van de zes stuks en dit is nummer 004. Nummer 003 heeft net als de mijne, Le Mans gereden. Die 003 is in het bezit van een Duitser, nummer 005 is in Amerika en nummer 006 was tot 1966 de auto van Ben Pon en is nu van Dr. Otto Räker. Ik heb ze alle vier gezien. De auto hebben we in zes jaar tijd compleet opgebouwd.”

### Targa Florio

Deze zilveren (foto linksboven) is de ‘minste’ 550, om reden dat ik ‘m gekocht heb als coupé in 2006, een one-off. Hij is door de fabriek in 1959 omgebouwd tot coupé, een soort Le Mans-coupé. Ik heb ‘m voor relatief



## HET KLOPT INDERDAAD, IK HEB ALTIJD GEZEGD DAT IK DE 550 SPYDER HET MOOIESTE VIND DAT ER IS, ALLEEN ZO'N AUTO HEEFT WEL Z'N BEPERKINGEN ALS JE BIJNA ZEVENTIG BENT.

weinig kunnen kopen, maar goed, ik kon Le Mans en de Mille Miglia er niet mee rijden, omdat het een '59'er is. Dus we hebben het spul eraf gehaald en heb ik een nieuwe carrosserie laten kloppen op het chassis. De motor en de bak zaten er origineel nog bij. Maar goed, het gaat bij dit soort auto's uiteindelijk om het chassis." Met het grootste gemak lepelt Albert Westerman de anekdotes op terwijl hij bij zijn geliefde vierwielers staat. De volgende auto waar Westerman over vertelt is de 911 Carrera RSR Martini Replica van 1973. "Het is een replica van de auto waar Van Lennep de Targa Florio mee won. Ik heb de auto gekocht van een Belg

die 'm moest verkopen van zijn vrouw om een 997 Speedster te kunnen kopen. Hij wilde er graag vanaf en dat was mijn geluk. We gaan er echt mee rijden; er komen Turbo-remmen op, die liggen al klaar in de werkplaats en dan kunnen Lammers en Van Lennep er naar hartenlust mee raggen. Het ding is vreselijk mooi gemaakt." Dan toont Westerman één van zijn eerste cabrio's, een groene 356 SC Cabriolet uit 1964, ook een Pon-auto (foto rechtsonder). "Deze '52'er 356 Coupé laat ik zo, dan heeft 'ie het meeste bekijks. Zo'n auto waar de tijd aan gevreten heeft vind ik prachtig," vertelt Westerman over de vervallen 356 die een ereplekje inneemt. Alsof er geen einde aan komt, voert hij me mee naar alweer zo'n klassieke schoonheid, een bordeauxrode 356 Pré A 1500 S uit 1953, één van de derden waar een schuifdak in zit. De auto blijkt meerdere malen de Mille Miglia te hebben gereden. "Kijk, hier staat nog een mooie 356 A Convertible D uit 1959 en een '58'er Coupé met schuifdak."





**Pebble Beach**

Even verderop staat een perfect gerestaureerde 911 S Coupé uit 1967, origineel Nederlands. Westerman: "Zes jaar geleden kocht ik 'm als wrak en vervolgens hebben we de carrosserie in Italië laten doen. Van een andere 911 had ik nog een schuifdak overgehouden en die kon hier dus mooi in worden gezet. Feitelijk is hij klaar nu, er komt alleen nog een gps-radio in, elektrische ramen, airco en dan ga ik er lekker mee rondtuffen. De kleur Schieffergrau is origineel, de fabriek heeft er ook zo eentje in deze kleur. Binnen was 'ie overigens origineel zwart, maar ik vond rood mooier. Motor, bak en opbouw zijn hier in huis gedaan door het State of Art Porsche Team." Naast de 911 S staan twee bloedmooie 356's op een brug, tentoongesteld als ware het twee kunstobjecten. En dat zijn het feitelijk ook. "Onder staat de 356 Pré A 1500 S Cabriolet uit 1953 en boven een '58'er Carrera Speedster 1500 GS GT, met aluminium deuren en deksels. Het is één van de in totaal 27





gebouwde exemplaren. Natuurlijk, inmiddels is deze State of Art-collectie omvangrijk en kostbaar, maar om geld is het nooit begonnen. Wel om liefhebberij en pure passie voor het merk. In 2005 heb ik een avontuur gehad met wat vermogensbeheerders waar ik geen goed gevoel bij had. Toen heb ik de knoop doorgehakt en alles in auto's gestopt. Daarom hebben we ook vier Spyders, omdat ik er plezier in had en ik ervan overtuigd was dat ik er niets op zou verliezen. Maar dat ze in waarde zouden verdrievoudigen, dat had ik nooit durven denken." Tot slot toont Westerman me de inspanning werkplaats. In deze haast klinische ruimte zijn drie Porsche-specialisten fulltime aan het werk met restaureren, onderhouden en prepareren. Westerman: "Klassieke Porsches moeten met kennis, kunde en liefde onderhouden worden. Neem nu deze originele politie-Targa, het is een '73'er maar hij is pas in april '74 op kenteken gezet. Vraag me niet waarom, maar bij de overheid ging





dat waarschijnlijk zo. We zijn 'm klaar aan het maken zodat 'ie naar Pebble Beach kan. Die Amerikanen zullen hun ogen uitkijken, velen weten niet dat wij Porsches gebruikten als politieauto's. Bijzonder is ook deze 'werksrennwagen', 1 van 6. Een 550 Spyder mét erkende racehistorie, die bouwen we hier in huis helemaal na. De kleine delen maken we zelf en andere delen worden bij drie machinefabrieken nagemaakt. Natuurlijk is alles handwerk. We verwachten dat 'ie eind 2014 klaar is. Of de Porsche 901. Wij hebben nummer 43, een '64'er, dat is één van de allerlaatste 901's. Jerry Seinfeld heeft overigens nummer 48, dat is de eerste 911." Is het met een collectie waarvan zelfs een leek gaat schuimbekken, mogelijk om nog twinkelingen in de ogen te krijgen? Als ik de vraag stel, besef ik me dat 'ie nogal retorisch is. Het vuur en de bezieling waarmee Westerman over zijn verzameling praat, zegt al genoeg. Een snoepwinkel voor grote mensen. "Porsches vervelen nooit, en met name hier in de werkplaats, ben ik vaak te vinden. De allermooiste

## MAAR DAT ZE IN WAARDE Zouden VERDRIEVOUDIGEN, DAT HAD IK NOOIT DURVEN DENKEN.

auto's bouwde Porsche tussen 1948 en 1973, we hebben ze alle 27. Of ik nog wat te wensen heb? Momenteel hebben we dus drie 550's en een RSK, maar geen 550A en RS60. Ik was eens heel dichtbij een 550A, maar omdat de verkoper waarschijnlijk een beter bod kreeg onderweg hier naartoe, ging het feest niet door. Doodzonde, want we hadden zelfs een afspraak op papier en ik had de bank laten komen, Brinks, het hele theater. Waardeloos. Nu is er een RS60 te koop in Amerika. De auto is weliswaar in stukken, maar hij heeft nog wel de originele carrosserie. Ook motor en bak zijn origineel. Ik ben alleen wat druk op het moment, maar ach, wie weet." ■