

Racende klassieke dame

Vanaf het moment dat je de drempel van Autosoft in Enschede over bent, weet, proef en voel je hier de benzine stromen. Gelijk stuit je op een Porsche 944 die volledig in racetrim is uitgevoerd, het blijkt de auto waar Wouter Koenderink heel wat rallykilometers mee heeft afgelegd. Maar dat was toen... Tekst en foto's Mike Raaijmakers

In Wouters kantoor hangt namelijk een uitvergroting van de auto waar hij tegenwoordig mee los kan gaan: een diepzwarte BMW E9 3.0 CSL, bij liefhebbers een niet te versmaden model van de Duitse autobouwer. Wouter: "De voorliefde voor de autosport zit bij mij héél diep. De auto in het algemeen en de autosport in het bijzonder. Ik ben er altijd al mee bezig geweest, van kinds af aan. Op mijn twaalfde kocht ik mijn eerste crossauto, dat was een Renault 4 F6, zo'n postbezorgertje. De buurman wilde er wel afstand van doen voor vijftien gulden, dat zal ik nooit vergeten."

LAAGDREMPELIG

Wouter vervolg: "Natuurlijk zat er wat werk aan de auto, maar mijn vader had een

boerderij en dus ook zo'n beetje alle spullen om een auto mee op te knappen. Zo was ik al vrij vroeg aan het lassen en aan het rondschuren op een van de wereldren, er was er immers altijd wel eenje vrij. Dat Renaultje verkocht ik met een beetje winst en zo kreeg ik de smaal al gauw te pakken. Overal kocht ik vervolgens oude auto's op, maakte ze klaar voor jongens die al achteren waren, en zo begon de handel voor mij. Ooit kwam ik terug van school, ik had een behoorlijke 'collectie' van zo'n vijftien auto's verzameld om op te knappen, en ploftklaps waren ze weg. Had mijn vader ze laten afvoeren, want die was er even klaar mee. En terecht hoor, het was ook een zootje. Veel van die gepasseerde karretjes werden gebruikt voor de autocross, dat is hier nog steeds een groot ding. Je kunt van alles zeggen over de autocross – en vanuit de KNAF wordt er vaak

denigerend over gedaan – maar je kunt voor een minimale investering wel op een mooie manier ruiken aan de autosport. Als je een regokampioenschap wilt rijden dan kun je met duizend euro uit de voeten en dan heb je een hartstikke leuke auto staan. Het is super low budget, dus laagdrempelig en dat wordt onderschat. Dat vind ik oprecht jammer. Zelf krom ik steeds een trede hoger op de rallydaler, onder meer door te racen met goede, geleende banden. Ik vond het leuker en leuker worden. Zeker toen ik een Golf GTI had gebouwd waarmee ik meedeed aan een Duits kampioenschap. In die auto heb ik toch mooi twee seizoenen gereden. Het mooie van rally is: je leert alles. Sleutelen, sturen, werken in je team, competitief zijn. Alleen in die periode begon ik met de zaak en dat ben ik resoluut gestopt met alle autoportactiviteiten, ik wilde alle energie steken in mijn



BUITEN KANTOORUREN



"In 1991 ben ik begonnen in de autobranche en in 1999 ben ik Autosoft begonnen. Medio jaren negentig kochten een website nog 50.000 gulden en een foto van een auto op internet zaten was iets heel bijzonders. In die tijd wisten sommige mensen niet eens wat internet was, bleef het met plaatsen, zo verkochten we het. Sinds 1999 zijn we actief met internetwinkels in de autobranche en hebben we een zeer ruime ervaring in webdesign. Autosoft is specifiek als het gaat om presentatie van een bedrijf en voertjes op internet plaatsen. We zijn inmiddels actief met 25 man in een land."

nieuwe winkel. Zeven jaar geleden heb ik weer eens wat geprobeerd en toen ging het spontaan weer kriebelen. Naarmate de zaak wat was gegrootd kreeg ik wat meer ruimte en dus heb ik het rallyrijden weer oppgepakt met deze oude Porsche 944."

MOTOR VAN BHW M1

"Ik zeg wel eens: rally is de jazz van de autosport. Het is heel moeilijk om er in te komen, je moet het echt begrijpen", aldus de snelle ondernemer. "Het mooiste aan rally is dat het heel divers is. Het is de meest pure vorm, het is een teamsport, je kunt het absoluut niet alleen. Bovendien kom je alles tegen; prachtig asfalt, modder, gravel, zand en klinkerwegen. Je moet kunnen autoracen, autocrossen en 4x4 kunnen rijden. Voor mij is het de ideale supersport. Tja, en nu dus op pad met de BMW E9, een 3.0 CSL, Groep 2 uit 1972. De auto heeft een lichtgewicht body met aluminium deuren, een zescilinder in lijn met 300 pk en het is het eerste project van BMW Motorsport. Er zijn slechts 500 exemplaren van gebouwd. Waarom ik wilde racen met de E9? Natuurlijk heb ik ook naar een 911 gekeken, maar daar rijden er al genoeg van. In 2008 stuitte ik op een verhaal dat BMW

in 1972 gestart was met een project om rally's te gaan rijden met de CSL. Toen kwam de oliecrisis en heeft BMW het project stop gezet. Ik ben vervolgens gaan zoeken en heb uitgevonden dat er een complete homologatie voor deze auto is. De basis 3.0 liter werd opgebouwd tot 3.2 liter en daar is de kop van een 24-klepper opgezet, geheel in samenwerking met Alpina. Die motor blijkt de basis te zijn van de motor in de BMW M1. Het was

"Rally is de jazz van de autosport. Het is heel moeilijk om er in te komen, je moet het echt begrijpen."

monnikenwerk, maar in drie jaar tijd heb ik met de hulp van velen, de auto beetje bij beetje bijeen gescharreld en opgebouwd. Het resultaat is een unieke rallyauto waar we heel veel reacties op krijgen. Veel vrienden zoals John de Heijde en Ruben Göttinger helpen om de auto telkens weer aan de start te krijgen. Die gaan helemaal voor de techniek en

hebben dan ook een top weekend. Prachtig toch? Persoonlijk geeft het rijden – en dan met name in wedstrijdtempo – mij ontzettend veel ontspanning. Die rijden doen we met een vriendengroepje. Natuurlijk willen we graag winnen maar niet ten koste van alles. Iedereen in het team is helemaal dolle van de rallysport en dat merk je aan alles. Natuurlijk, een Mitsubishi Evo is de top, daar kan niets overheen. Zo'n auto is doorontwikkeld tot en met, het is niet een plastic raket die maar doorgaat. Maar de rijbeleving is stukken minder. In de BMW hebben we stuurbekrachtiging ja, maar dat is ook het enige. Het is heerlijk! Spartaans, ouderwets en echt autorijden in deze prachtklassieker."

