



'Er is maar één stand, en dat is volgas'



Sinds 1 januari heeft Denis Donkervoort de leiding bij Donkervoort Automobielen. Een hele verandering, maar tegelijkertijd is er niets veranderd. De 33-jarige zoon van oprichter Joop Donkervoort spreekt zich uit over heden, verleden en toekomst van het automerk.

*Tekst: Gabriël van Seumeren & Perry Snijders
Fotografie: Luuk van Kaathoven*



Denis Donkervoort lijkt helemaal thuis in de fabriek van Donkervoort, die sinds 2000 in Lelystad gevestigd is. Aan de ene kant is dat niet zo gek, want hij werd bijna in de (toen nog in Loosdrecht gevestigde) fabriek geboren. Toch was een carrière in het familiebedrijf niet zijn eerste keus, vertelt hij. “Dat ik van auto’s hield en alles wat rolde was al vrij snel duidelijk. Van een driewieler ging ik naar een skelter en op m’n achtste mocht ik mijn eerste kart kopen. Ik dacht natuurlijk dat ik ook Max Verstappen kon worden, dus ik heb heel veel gekart. Helemaal niet zo slecht, maar ik was zeker ook geen Max. Tussen je dertiende en zestiende moet je dan beslissen wat je gaat doen: ga je proberen die kans van één op een miljoen te pakken dat je je geld kunt verdienen als coureur, of ga je wat anders doen? Racen was de droom, maar was dat ook realistisch? Als er dan een onderneming als deze staat, is de beslissing natuurlijk heel eenvoudig. Dat is bepaald geen slecht alternatief. Toch was het geen gemakkelijke beslissing. Aan de emotionele kant was het een heel makkelijke beslissing, want ik hield enorm van auto’s. Maar het is wel een familiebedrijf, dus je wilt wel dat je echt iets kunt bijdragen, dat je het niet vernaggelt. Je moet ook de capaciteiten hebben.” Een terecht punt, want er zijn natuurlijk ook veel familiebedrijven waar het zontje van de baas een mercy job krijgt om hem van de straat te houden. “Precies, en dat

wilde ik pertinent niet. Maar op de leeftijd dat je de beslissing moet nemen, weet je nog helemaal niet of je het in je hebt, dat moet dan nog maar blijken. Daarom zijn we het vrijblijvend aangegaan. Ik ben op mijn twintigste in de zaak gegaan, direct na mijn studie. Ik vond studeren helemaal niet leuk, dus dat heb ik zo snel mogelijk afgerond. Ik ging naar de IVA, ik ben er na mijn studie ook nooit meer terug geweest. Maar het is wel een goede basis. Had ik de IVA niet gedaan, dan had ik denk ik nooit een studie afgerond. Al stelde die studie me ook in staat om een jaar naar Amerika te gaan voor een uitwisselingsprogramma, dat was wel fantastisch.”

KOPIE

De twintigjarige Donkervoort begon niet meteen in de directiekamer. “Integendeel, ik ben echt met sleutelen begonnen. Het was economisch ook de de allermoeilijkste tijd, in 2008, middenin de kredietcrisis. We zaten al in Lelystad, maar het liep niet zoals het nu loopt, om me eens heel voorzichtig uit te drukken. Stapje voor stapje zijn we weer opgestaan. In die opgang merkte ik waar ik echt bij kon dragen, namelijk aan de commerciële kant. Mijn vader is echt een professor, creatief, die is elke dag bezig om te kijken hoe we een auto kunnen maken die nóg beter en nóg mooier is. De business en commerciële kant heeft hij er altijd een beetje bijgedaan. ‘Dat moet nou eenmaal

om ons brood te verdienen en een nog mooiere auto te maken,’ vond hij. Zodra ik in de gaten had dat daar nog wel wat potentieel lag, vond ik mijn plek.” Toch moest hij de eerste jaren zoeken om zijn rol te vinden. “Tot ik 25, 26 was, heb ik geprobeerd een kopie van m’n pa te worden. Dat is heel slecht om te doen, merkte ik. De eerste periode leerde ik enorm veel, maar daarna dacht ik: ‘Hé, shit, waar blijf ik in het verhaal?’ Vooral ook omdat ik ontdekte dat ik niet eens een goede kopie was. Je kunt maar beter een goed origineel zijn, maar dat moet je wel leren. Daarom ben ik achteraf heel blij dat ik al op mijn twintigste in de zaak kwam. Als je op latere leeftijd nog echt je eigen weg moet vinden, lijkt me dat een stuk lastiger.”

EIGEN EILANDJE

Achteraf heeft juist die lastige periode van de kredietcrisis Donkervoort veel goeds gebracht. What doesn’t kill you makes you stronger? “We hebben in die periode de stap gemaakt om naar de GTO te gaan. De permanente struggle die we altijd hadden, was dat we de beste Lotus Seven maakten. Kwalitatief, goed gebouwd, maar we waren het ontgroeid. We hadden inmiddels kwaliteiten binnen ons bedrijf om veel méér te zijn dan de beste Lotus Seven, bijvoorbeeld op composietgebied. Toen hebben we besloten dat we uit dat segment moesten stappen. Ik zeg zeker niet dat het alleen mijn beslissing was, we hebben dat echt gezamenlijk bedacht. In plaats van te concurreren met andere Lotus Seven-achtigen, moesten we ons eigen eilandje gaan creëren. Natuurlijk wel met het Donkervoort-DNA, maar wel op een andere manier. Vanaf dat moment begon het weer te lopen.” Toch wil Donkervoort niet zeggen dat het een groot succesverhaal was. “Zeker in het begin was het echt niet makkelijk, want we gingen in een keer naar een compleet ander segment. We maakten een enorme sprong in techniek, bijvoorbeeld met veel meer composiet, maar ook met de vijfcilinder. Dat deed ook wat voor de prijs, want we gingen van tachtigduizend euro naar honderdtachtigduizend euro. Je begint eigenlijk opnieuw, want je klanten kunnen die sprong niet allemaal maken. We konden een jumpstart maken met het deel van de klantenkring dat financieel mee kon groeien, dus in het begin gingen we vrij goed, maar daarna volgde wel een dipje. Toen hebben we echt veel kracht bij moeten zetten om het een goede slinger te geven, en dat doe ik nu natuurlijk samen met mijn zus Amber.”

Wat rijdt Denis Donkervoort zelf?

“Om te beginnen heb ik een Donkervoort GT, die ik zelf geres-toureerd heb. Dat model kwam in 2007, bijna een youngtimer dus. Op de zaak houd ik me bezig met de commerciële kant, maar zelf sleutelen vind ik extreme ontspanning. Ik móet er ook wel wat vanaf weten, want we zijn niet zo groot dat ik de technische kant aan me voorbij kan laten gaan. Er staat bij ons geen Chinese muur tussen de fabriekshal en de rest van het bedrijf. Mijn dagelijkse auto is op dit moment een Audi RS5, natuurlijk ook omdat we samenwerken met Audi. Ik vind het een geweldige auto, al vind ik in mijn hart de RS3 mooier, want die heeft de vijfcilinder die we zelf ook gebruiken in onze auto’s.” “Mijn eerste auto was een Volkswagen Golf 1.9 TDI, die gebruikte ik om naar de IVA te rijden. Daarna ging ik in Amsterdam wonen en kocht ik een Peugeot 107. Die had ik nieuw gekocht, daar heb ik het tienduizend kilo-meter in volgehouden voor ik bedacht dat ik dat toch niet vol ging houden. Nadat ik dat had uitgezeten, kocht ik een BMW 130i, een driedeurs met handbak. Dat was een leuke auto, vooral door die mooie zes-in-lijn, ongeblazen.” “Als ik vijf youngtimers mocht kiezen met onbeperkt budget? Nou, ik zou aan drie wel genoeg hebben. Sowieso een Donkervoort D10. Verder een Ferrari F40. Ik houd niet van Ferrari, maar een F40 staat boven alles. Ik heb er nooit mee gereden, maar naar het schijnt is het een echte rijdersauto. Als derde zou ik voor een Land Rover Defender gaan. Dat is ook weer puur, maar dan de andere kant op — een geweldige auto.”



STAPJE VOOR STAPJE

Terwijl hij ons rondleidt door de fabriek, zien we dat er bij Donkervoort veel vernieuwd is, maar toch ook veel bij het oude is gebleven. “We bouwen onze auto’s nog steeds op basis van een buizenframe. Het geeft stijfheid, maar ook flexibiliteit. Als een klant eigenlijk niet in de auto past, kun je aan een buizenframe nog wel wat aanpassen, met carbon kun je dat echt vergeten. Daarnaast kan het gerepareerd worden na een eventuele schade, terwijl je carbon moet vervangen. Maar daarnaast passen we nu steeds meer Ex-Core toe, onze innovatieve koolstofvezeltechniek waarvoor we ook een Europese award hebben gekregen, die gepaard ging met een subsidie. Vanaf 2017 passen we Ex-Core toe in al onze auto’s. Met elke nieuwe versie wordt dat meer. We begonnen met de bovenkant van de deur bij de RS. Bij de GTO 40 kwam daar een gedeelte van de bodemplaten bij. Bij de JD70 is daar weer meer bijgekomen, zoals de onderdeur en een gedeelte van het achterchassis. Maar je kunt geen subsidie blijven aanvragen voor dezelfde techniek, dus de verdere groei moet stapje voor stapje. Tegelijkertijd is er natuurlijk maar

één stand, en dat is volgas. Donkervoort is ook Donkervoort omdat we altijd blijven vernieuwen en verbeteren. Deze techniek zorgt in elk opzicht voor een verbetering, want het is licht, sterk en toch betaalbaar. Ons volgende target zijn de zijpanelen. Maar het móet stapje voor stapje, want de investeringen voor de mallen zijn voor ons als kleinsieriefabrikant extreem. Tegelijkertijd is Ex-Core zo innovatief, dat we het nu in een apart bedrijf hebben ondergebracht. Andere sportwagenfabrikanten zijn al langs geweest, evenals meerdere Formule 1-teams. Maar bijvoorbeeld ook een fabrikant van drones heeft al aangeklopt. Door onze productie te vergroten, worden de mallen relatief natuurlijk goedkoper. Dat is een van de redenen dat we in de komende vijf jaar willen groeien van vijftig naar honderd auto’s per jaar.”

COMMUNITY

Vanuit de productiehal lopen we de showroom in, waar op de eerste verdieping een soort minimuseum te zien is. Opvallend genoeg staat daar ook de Donkervoort J25, die het

merk in 2003 onthulde. Het lukte uiteindelijk niet om die auto in productie te nemen. Steeds strenger wordende eisen zorgden ervoor dat de auto langzamer was dan zijn voorganger toen hij eindelijk aan alle eisen voor de homologatie voldeed. “Natuurlijk staat hij er, want het is een onderdeel van onze geschiedenis. Het is niet zo dat je er jaren later om kunt lachen, of in elk geval nu nog niet. Maar het is wél een onderdeel van onze geschiedenis.” Ook de GT is er te zien, een niet erg geliefd model onder de fans van het merk. Opvallend genoeg is Denis Donkervoort er wél erg enthousiast over. “Dat is de auto waar het voor mij allemaal begon en het is ook de auto waar ik destijds mee heb geracet, in 2008 en 2009. Ik heb er zelf een, het exemplaar waar ik toen mee racete. Die hebben we ook als prototype gebruikt voor de GTO, voor de wielophanging en dat soort dingen. D Daarna was ‘ie kapotgezaagd, er zaten gaten in, het zag er allemaal niet meer uit — ook al omdat we er twee seizoenen mee hadden lopen rammen op het circuit. Toen heb ik die zelf gekocht, heb ik ‘m zelf in de schuur in Loosdrecht uit

elkaar gehaald, weer mooi gemaakt en nu staat 'ie mooi te blinken thuis.' Thuis is in Loosdrecht, waar Denis Donkervoort in de oude fabriek woont, net als zijn ouders en zijn zus. Zelf noemt hij het een community, zus Amber spreekt over 'de compound'. Denis: "Als we het vertellen denken mensen weleens: jullie werken met elkaar, en dan wonen jullie ook nog met elkaar. Maar het is ook weer niet zo dat we op elkaars lip zitten, de huizen staan op één terrein, maar het zijn wel gescheiden huizen, we zitten niet elke avond met elkaar op de bank. Amber woont in de oude assemblagehal, ik woon in de composietafdeling en mijn ouders wonen nog in het ouderlijk huis. Hier ben ik opgegroeid, eigenlijk in een soort schuur met auto's. Ik baal er nog elke dag van dat dat niet meer zo is, ik vond dat vroeger echt fantastisch. Als ik als jochie uit school kwam, was het bedrijf nog in volle gang. Dan ging ik altijd kijken wat de jongens aan het doen waren. Voor mij was het echt een soort wal-halla."

EMOTIONELE LADING

De vraag welke auto hij uit die tijd zou kiezen, blijkt een lastige. "Eigenlijk zou je zonder twijfel de D10 moeten kiezen. De S8A

had de A van Amber in de naam, de D10 de D van Denis. Bovendien is de D10 van hetzelfde jaar als ikzelf, 1988. Het is de meest pure en extreme Donkervoort die we ooit hebben gemaakt. Toch vind ik het lastig om de D10 als favoriet te kiezen, want ik heb er zelf niet heel veel mee gereden. Hoewel er in het model heel veel emotionele lading zit, heb ik er geen historie mee. Bovendien houd ik zelf niet zo van auto's zonder voorruit, want dat neemt veel beleving weg. Je hoort geen motorgeluid meer, alleen heel veel wind. Dus ik zou liever voor de S8 gaan; leuk, puur, spartaans." Youngtimers en klassiekers gaan sowieso een steeds belangrijkere rol spelen bij het bedrijf. "Toen ik bij Donkervoort kwam, waren we met 25 mensen. Inmiddels is dat uitgegroeid tot 65, plus 25 stagiairs, maar toch zijn we voor een autofabrikant nog steeds piepklein. Toch moet je als kleine fabrikant alles doen wat een grote fabrikant ook doet: auto's bouwen, nieuwe modellen ontwikkelen en homologeren, evenementen organiseren, je met klassiekers bezighouden. Dat laatste gaat dus ook stapje voor stapje. Maar we merken dat onze huidige GTO-klanten er soms een klassieke Donkervoort naast willen zetten, omdat ze dat leuk vinden. Zelf hebben we afgelopen jaar bouwnummer 22 teruggekocht, die voor ons een bijzondere waarde heeft. Mijn vader is 22 augustus jarig, maar nummer 22 was destijds ook de

demo. Zo groot waren we toen niet, dus behalve de demo was het ook de dagelijkse auto van mijn moeder, die er iedere dag mee naar haar werk in Amsterdam reed. Mijn zus Amber is er na haar geboorte zelfs mee uit het ziekenhuis gehaald. De demo van onze nieuwe JD70 is ook nummer 22."

VERJAARDAGSCADEAU

Aan het eind van het interview komt Joop Donkervoort nog even binnen. Sinds 1 januari heeft hij zich min of meer teruggetrokken uit het bedrijf. Zoals altijd is zijn favoriete Donkervoort nog steeds de laatste, de JD70, waarmee zijn zeventigste verjaardag geëerd werd. Heeft hij dan ook een exemplaar, of draagt de auto alleen zijn naam? "We hebben zelf een heel mooi exemplaar, namelijk de demo die je nu ook in de bladen ziet, in een prachtige kleur groen die ik zelf gekozen heb." Toen de JD70 ontwikkeld werd, had Joop zelf nog de touwtjes in handen. "Ik ben verantwoordelijk voor de ontwikkeling van iedere Donkervoort die tot nu toe verschenen is," vertelt hij. Is het dan niet gek om aan je eigen verjaardagscadeau te werken? "Ach, die naam wilden ze graag voor de marketing. Ik wilde gewoon de allerbeste Donkervoort ontwikkelen die we konden bouwen." 

