

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord.....	8
1. De protégé.....	11
2. Verduistering	23
3. De minet	37
4. De erfenis	48
5. Een personage in de schaduw	60
6. Oude technieken, nieuwe vormen	69
7. Verpletterd en ontmoedigd.....	77
8. Een boeiend tijdverdrijf	92
9. Vuurdoop.....	104
10. Racen om de punten	113
11. Onder Chinetti's vleugels.....	121
12. Een bevoorrechte positie	134
13. Zevende of negende?	147
14. Zijn persoonlijke speeltje	157
15. De belofte aan zijn moeder.....	170
16. Duel.....	183
17. Elk jaar het laatste topmodel.....	193
18. In dienst van de Marquesa.....	205
19. De afrekening.....	217
20. Niet vragen	227
21. Het jetsetleven	236
22. De verveling verdrijven	247
23. Dertien messteken	258
24. Epiloog.....	271
Bijlage 1: De achttien Ferrari's van Jan de Vroom.....	280
Bijlage 2: De races van Jan de Vroom.....	286
Bijlage 3: Verantwoording en literatuur	288
Bijlage 4: Dankwoord	297
Noten.....	298

VOORWOORD

Enkele jaren geleden maakte Jan de Vroom (1924-1975) zijn entree in mijn leven. Ik zocht naar informatie over N.A.R.T., het legendarische Ferrari-sportwagenteam uit de Verenigde Staten, en ontdekte dat er naast oprichter Luigi Chinetti, drievoudig winnaar van de 24 uur van Le Mans, nog twee mannen aan de basis van het team stonden: George Arents jr. en Jan de Vroom. Jan de Vroom? Dat klonk erg Nederlands. Waarom had ik, als auto-sporthistoricus, nooit eerder van Jan de Vroom gehoord?

Jan de Vroom bleek in 1956 zijn debuut als sportwagencoureur te hebben gemaakt tijdens de Bahamas Speed Week. In een oude krant ontdekte ik een foto van een knappe, goedlachse jongeman, genomen in Nassau. Trots poseerde hij naast zijn gloednieuwe Ferrari 250 GT Boano. Met die auto had hij het kennelijk opgenomen tegen coureurs als Stirling Moss, Carroll Shelby, Alfonso de Portago, Richie Ginther en Ken Miles. Door films als 'Le Mans '66' en 'Ferrari' kennen veel mensen hun namen inmiddels. Ik kwam ook een meeslepend artikel van societyjournalist Dominick Dunne tegen, 'Danse Macabre', dat in februari 1987 in *Vanity Fair* was verschenen. Ik las het met stijgende verbazing. Het stuk ging over Margaret Strong, als kleindochter van John D. Rockefeller eens de rijkste vrouw ter wereld. Ze was in 1927 getrouwd met een Chileen, Jorge Cuevas, die als de Marquis de Cuevas door het leven ging en een befaamd balletgezelschap oprichtte. Cuevas overleed in 1961 en zestien jaar later trad ze opnieuw in het huwelijk, nu met de zogenaamde neef van Cuevas, Raymundo de Larraín. Zij was destijds 79 jaar oud, haar echtgenoot 42 jaar. Na haar dood in 1985 was er gedoe over de erfenis ontstaan tussen haar kinderen en Larraín, aanleiding voor Dunne om zich in haar leven te verdiepen. Voor Jan de Vroom was een bijrol weggelegd in het stuk, als tegenhanger van Larraín. Dunne had de onderlinge relatie tussen de mannen, beiden homoseksuelen, nogal schematisch weergegeven. Larraín portretteerde hij als een geliefd lid van de jetset, De Vroom als een onguur type dat alleen uit was op het geld van de Rockefeller-erfgename.

Raar, vond ik. Als schrijver begreep ik zijn kunstgreep: De Vroom was een ideaal contrapunt. Maar Larraín had toch miljoenen weggesluisd? Wie was hier nou de *bad guy*? Zo zwartwit kon het toch niet zijn?

Wat het verhaal nog interessanter maakt, is dat Jan de Vroom een waanzinnig boeiend leven heeft geleid. Behalve coureur was hij in New York importeur van het beste Italiaans design, was hij eigenaar van een collectie exclusieve Ferrari's en investeerde hij in enkele invloedrijke stukken op Broadway. Het was een tijd dat de elite zich nog onderscheidde met een gevoel voor stijl. Maar als homoseksueel leefde hij ook in een tijd dat hij, zeker in de Verenigde Staten, op z'n tellen moest passen. Hoe gingen mensen in de racewereld om met homoseksuele coureurs in hun midden?

Na een intensieve speurtocht vond ik Jans halfbroer Maarten, die over een aantal belangrijke documenten bleek te beschikken. Op dat moment kon ik niet meer terug. Ik zou een boek over Jan de Vroom gaan schrijven. Hoe meer research ik deed, hoe meer ik las en hoorde, hoe duidelijker werd dat het inderdaad niet zo zwartwit was. Er kwam een heel andere Jan de Vroom tevoorschijn.

Vijf jaar heb ik aan dit project gewerkt. Ik heb talloze mensen via e-mail en telefoon lastiggevallen. Ik ben in Milaan, Parijs, Zuid-Engeland en New York geweest, en ik heb in Sleepy Hollow, upstate New York, zijn vergeten graf gevonden. Maar belangrijker: dankzij iedereen die mij heeft willen en kunnen helpen, heb ik grote delen van zijn bijna vergeten leven kunnen reconstrueren. Mijn dank is groot.

Amsterdam, april 2025

Hans van der Klis



Stirling Moss, 1957

1. DE PROTEGÉ

Stirling Moss had de naam van Jan de Vroom altijd al amusant gevonden. Was er een toepasselijker naam denkbaar voor een coureur dan *De Vroom*?¹ En nu kreeg hij tijdens de Bahamas Speed Week in 1957 opeens de Ferrari 290 MM van de Nederlandse coureur tot zijn beschikking. De Aston Martin waarin Moss eigenlijk zou gaan rijden, lag in de kreukels. Moss kende de goedlachse Nederlander inmiddels wel een beetje. Hij was hem enkele keren tegen het lijf gelopen tijdens de grote sportwagen-races dat seizoen. Je zag de 33-jarige De Vroom niet snel over het hoofd in het rennerskwartier. Hij was welbespraakt, vloeiend in vijf of zes talen, en altijd onderhoudend. Als privérijder had hij dat seizoen onder begeleiding van voormalig Le Mans-winnaar Luigi Chinetti enkele wereldkampioenschapsraces gereden: de 12 uur van Sebring, de 24 uur van Le Mans, de Grand Prix van Zweden en de Grand Prix van Venezuela.

Zonder veel succes overigens, want Jan was van een andere categorie dan Moss. Hij was een *gentleman-racer*. Enthousiast en gefortuneerd, en onontbeerlijk voor de organisatoren, die zonder rijke amateurs geen fatsoenlijk deelnemersveld op de been konden brengen. Vanuit het perspectief van topcoureurs als Moss, Juan Manuel Fangio, Jean Behra en Phil Hill waren types als Jan niet meer dan veldvulling. Als je pech had, reden de gentleman-racers nog in de weg ook, zoals Moss had ondervonden in Caracas, een maand voor de Bahamas Speed Week. Hij had in zijn Maserati net het ronderecord van het stratencircuit scherper gesteld, toen hij de veel langzamere AC Bristol van Hap Dressel naderde en met lichtsignalen duidelijk maakte dat hij wilde passeren. Dressel had niet de tegenwoordigheid van geest af te remmen om Moss de ruimte te geven. Hij stuurde opzij en kwam op de racelijn van de remmende Moss terecht. Een keiharde botsing was onvermijdelijk. De kleine auto van Dressel krulde zich om een lantaarnpaal heen, hij overleefde het maar net. Moss was de hele voorkant van zijn auto kwijt en kon de overwinning vergeten.