

Lensink & Kolstee specialiseert zich in alle merken

Restauratie van jeugdsentiment

Je kunt volgens Hans Lensink niet gelukkiger zijn, dan wanneer je plezier in je werk hebt. Lensink en René Kolstee vinden het werken aan klassieke auto's prachtig, maar geen van beiden heeft de behoefte om zelf een klassieke auto te kopen. Ze krijgen in hun werkplaats immers al een zeer uiteenlopende collectie van klassieke auto's binnen. Kijk maar mee.



Diversiteit in de werkplaats. Achteraan op de richtbank staat een Italiaanse Alfa Romeo Giulia, links op de brug een Britse MGA en op de voorgrond een Franse Citroëngele Citroën C5CV.

Drie jaar geleden namen Hans Lensink en René Kolstee het restauratiebedrijf van Gerard Pennings over. Lensink & Kolstee, zoals het bedrijf in Aalten sinds de overname heet, is gespecialiseerd in het onderhoud en de restauratie van auto's van alle merken en alle leeftijden. Hoewel het restaureren van klassieke auto's zeer arbeidsintensief en daardoor een kostbare aangelegenheid is, zijn de meeste auto's in de werkplaats van Lensink & Kolstee geen kostbare exclusieve auto's. Althans, niet in de tijd waarin ze nieuw waren, want het gaat om populaire merken, zoals Peugeot, Fiat, Daf, Mercedes, Chevrolet, Dodge, Volkswagen en Citroën. Kort achter elkaar kwamen er zelfs drie Fiat 500's voor een volledige restauratie binnen.

Klant is deelgenoot

Het begint vaak met een vergeeld fotootje van de oude auto van vader. Foto-albums herinneren ons aan een tijd waarin Verkeersplein Oudenrijn de grootste uitdaging voor elke automobilist was. Het is het sentiment over die oude foto's dat de klanten besluit naar Lensink & Kolstee te gaan. Daar willen ze een auto laten restaureren, natuurlijk van het merk en type zoals vader of opa er vroeger ook één had. De prijs van dat sentiment kan in uitzonderlijke gevallen oplopen tot 250.000 euro en eerlijk is eerlijk, dat brengt zo'n gerestaureerde auto nooit meer op. Restaureren, zeker van populaire merken, kan financieel niet uit. Lensink & Kolstee begint het restauratieproces met

een redelijk nauwkeurige kostenopgave. Lensink: "Meestal schrikken de klanten van de kosten. Als de klant over de eerste schrik heen is en toch besluit om de auto te laten restaureren, volgt een plan van aanpak. Sommige klanten spreiden de restauratie, en dus ook de rekeningen, over meerdere jaren uit. Andere klanten kiezen voor een deelrestauratie". Bij een totale restauratie worden alle plaatdelen gedemonteerd en kaal gemaakt. Dan is een proefrit, voor zover nog mogelijk, en diverse controles al uitgevoerd. Een goede inventarisering is noodzakelijk voor een vlot verloop van de restauratie. Lensink: "Meestal lijkt een auto nog heel wat, maar als je eenmaal gaat demontelen en stralen, is het huilen met de pet op. Het is

daarom van belang om de klant enthousiast te houden. Wij doen dat door de klanten zoveel mogelijk bij de restauratie te betrekken. Uiteraard komen klanten vaak kijken, maar we vinden het ook fijn als ze de handen uit de mouwen steken. Dat scheelt ons tijd en de klanten geld. Het vergroot de betrokkenheid bij de restauratie en tegelijkertijd ziet men in hoe arbeidsintensief een restauratieproces is”.

Stralen en plaatwerken

In de eigen straalcabine kunnen de carrosserie en de losse plaatdelen schoongestraald worden van lak, oude kit, lijmresten en roest. Door de keuze van de juiste straalmiddelen durft Lensink & Kolstee ook dun plaatmateriaal te stralen. Kleine onderdelen zoals carburateurdelen, remdelen en bevestigingsdelen worden met glasparel gestraald. In de werkplaats staat een zware meet/richtbank, zodat het chassis goed is op te meten. Rotten stukken worden uit het chassis weggesneden. Indien nodig gaat ook de carrosserie op de meet/richtbank, zodat alle oude achtergebleven schades gelokaliseerd kunnen worden. Hierdoor is het mogelijk om alle plaatdelen goed af te hangen, zodat tijdens de opbouw alle delen een perfecte pasvorm hebben.

Plaatdelen maakt Lensink & Kolstee met een Eckold krimp en rek machine en een Engels wiel, zodat ook grotere delen zoals portierplaten uit één stuk kunnen worden gemaakt. Plaatwerk voor oude auto's is vaak moeilijk leverbaar. Voor bijvoorbeeld een Alfa Romeo Giulia zijn veel plaatdelen verkrijgbaar en dan heeft het kopen van nieuw plaatwerk de voorkeur boven het zelf maken, want restaureren is tenslotte ook een race tegen de klok. Dan moet het nieuwe plaatwerk natuurlijk wel passen. Lensink: “Dat is bij Alfa-plaatwerk helaas niet zo. Bijna alles moet bewerkt worden; soms een beetje, soms heel veel. Vaak ontkom je er niet aan om zelf plaatwerk te maken. Voor een Armstrong Siddeley is zo goed als niets leverbaar en dus moeten we zelf de vorm in het plaatwerk kloppen”.

Een carrosserie van doek

De traditionele carrosseriebouw was vroeger een moeilijk en onaangenaam vak, dat gekenmerkt werd door veel arbeidsonrust. Mede om die reden werden geperst stalen carrosserieën in de loop van de jaren twintig de norm voor populaire auto's. De kleine merken bleven echter vasthouden aan een carrosserie, die gemaakt was rondom een houten frame. Het chassis boog altijd wel iets door, waardoor er spanning op de carrosserie kwam te staan. Die ging na verloop van tijd 'werken'. Geen wonder dat tweedehands auto's uit die tijd echte rammelkasten waren. Charles Weymann had de oplossing. Hij liet op de Salon van Parijs in 1921 een carrosserie zien, die bestond uit een met doek bekleed houten frame, waarin geen van de houten spanten elkaar raakten, maar met dunne



In Aalten worden auto's gerestaureerd van verschillende automerken uit verschillende jaren. “Juist omdat we zo breed zijn in bouwjaar, merken en types, kunnen we heel creatief zijn in het vinden van oplossingen. Als je je concentreert op één type auto gaat dat ten koste van de creativiteit.”



Deze MGA zou in eerste instantie door de eigenaar zelf gerestaureerd worden. Hij vergiste zich in de hoeveelheid werk en vroeg of Lensink & Kolstee de carrosserie in orde wilde maken. “Mensen willen graag dingen zelf doen, beginnen heel enthousiast, maar lopen daar soms in vast.” Hier zijn beide mannen bezig met de passing van het kofferdeksel.



Hier is het houten frame van een DKW zichtbaar. Een houtbewerker heeft de ruwbouw gedaan, zodat het nu taak is om met zagen en schuren het hout op maat te krijgen. Een groot deel van het frame is bespannen met geïmpregneerd doek.

metalen platen of metaaldraad aan elkaar bevestigd waren. Het frame was soepel genoeg om zich aan de bewegingen van het chassis aan te passen, zodat de auto rammel-, kraak- en piepvrij was. Het doek was geïmpregneerd en hoefde niet geverfd te worden en werd aan de binnenkant gevoerd met paardenhaar (voor de duurdere modellen) of met watten. De Weymann-carrosserieën werden razendsnel populair en werden ook vaak gekopieerd. Een goedkope manier om de luxe Weymann-achtige uitstraling te krijgen, was om geïmpregneerd doek over een traditioneel houten frame te spannen. Het kraakte en piepte dat het een lust was.

Lensink & Kolstee heeft een vooroorlogse DKW in de werkplaats staan met een carrosserie van geïmpregneerd doek. Een timmerman heeft al een nieuw houten frame gemaakt, dat Lensink met zagen en schuurbanden pas gaat maken op de auto. Lensink: “Na de juiste conservering van het hout (meestal essenhout, omdat het flexibel en taai is) wordt de koets weer voorzien van de gerestaureerde delen. Als dat plaatdelen zijn, dan worden die aan de binnenzijde van lak voorzien en met spijkers om de houtdelen bevestigd”. Naast de DKW staat de stalen carrosserie van een Armstrong Siddeley. In conservatieve Britse auto's met een stalen carrosserie werd tot diep in de jaren vijftig nog hout verwerkt voor de daklijsten en de bevestigingspunten van de bekleding; bij populaire stalen auto's was dat na de jaren twintig al over.

De zoektocht naar onderdelen

Voor de eerder genoemde Armstrong Siddeley zijn maar weinig onderdelen te koop. De eigenaar mag al blij zijn als er af en toe gebruikte on-



Bekleding maakt Lensink & Kolstee in eigen beheer. Het is een specialiteit van René Kolstee. Het maken van de bekleding is arbeidsintensief werk, net als het zoeken naar de originele stoffen. Behalve bekleding, maakt Kolstee ook cabrioletdaken.



Met een Engels wiel (vooraan) en een Eckold krimp en rek machine plus Lensink's jarenlange ervaring in plaatwerken, is het mogelijk om elke vorm in het plaatwerk te maken. Toch valt het resultaat wel eens tegen. Lensink: "Dan zit er niets anders op dan het plaatwerk weggoien, thuis uithuilen en de volgende dag opnieuw beginnen".

derdelen opduiken. Toch bleken nieuwe zuigers en een nieuwe pakkingset voor de motorrevisie gewoon uit voorraad leverbaar; met dank aan de actieve Armstrong-club in Engeland. Plaatwerk, rubbers, ruiten en carrosseriedelen zijn echter moeilijk of niet leverbaar. Kolstee: "Om de betrokkenheid van de klanten bij de restauratie te vergroten, ontfermen veel klanten zich over de zoektocht naar onderdelen". Een zoektocht naar remdelen kunnen de klanten zich besparen. Neem bijvoorbeeld de remvoeringset van een Fiat 500. Die set is volop leverbaar, kost net een tientje, maar de kwaliteit is volgens Kolstee volstrekt onvoldoende. Kolstee: "Wij betalen liever honderd euro aan een specialist, die een nieuwe remvoe-

ring op de oude remschoenen maakt".

De zoektocht naar onderdelen is met de komst van internet aanzienlijk makkelijker geworden. Alle technische gegevens, van chassismaten tot klepspelings, zijn nu gewoon online te vinden. Autoclubs hebben vaak ook een schat aan informatie in huis en er worden steeds meer goede boeken over klassieke auto's gepubliceerd. Bovendien is er voor de populaire klassiekers altijd wel een onderdelenspecialist te vinden. Lensink: "Vroeger moest je het doen met je eigen netwerk en zat je de hele dag aan de telefoon. Voor de populaire klassiekers is alles wel online te vinden, maar voor veel vooroorlogse auto's moet je nog steeds een beroep doen op dat netwerk".

Samenwerken met specialisten

Na het stralen worden alle delen, ook de holle delen, van epoxyprimer voorzien. De naden worden zonnig afgekit en de onderzijde wordt van een coating voorzien. De buitenzijde en zichtdelen aan de binnenkant worden geplamuurd en strak geschuurd. Om een perfect geheel te krijgen worden tussentijds alle losse delen afgehangen en overlappend geschuurd. De juiste primers en vullers worden laag voor laag aangebracht en tussendoor met de juiste korrelgrootte geschuurd. Uithardingsduur, temperatuur en luchtvochtigheid worden nauwlettend in de gaten gehouden. Spuiten doet Lensink & Kolstee echter niet zelf. Kolstee: "In de praktijk blijkt dat heel veel klanten zelf al afspraken met spuitbedrijven hebben. Dat komt vooral omdat we veel deelrestauraties doen. Wij adviseren dan wel, maar de keuze is aan de klant".

Het reviseren van motoren laat Lensink & Kolstee ook door anderen doen, maar niet door een revisiebedrijf. Lensink: "De revisiebedrijven vinden het te lang duren. Wij werken met een paar nauwkeurige jongens, die er veel lol in hebben en onder andere ook motoren voor tractorpulling bouwen". Lensink & Kolstee maakt de motor wel kaal en verft het motorblok in tweecomponentenverf. Het inwendige, van het boren van de cilinders, het slijpen van de kleppen tot het balanceren van het vliegwiel, laten ze graag over aan de jongens van de tractorpulling. Uiteraard is er veel aandacht voor de omliggende delen, zoals een goede werkende ontsteking, carburateurs en de juiste afstelling, die zorgt voor een mooi lopende motor. Ook een goed afgestelde versnellingsbak en een stille achteras geven een prettig rijcomfort. Klassieke auto's zijn vaak gevoelig in de wegligging door hun oud type vering, stuurinrichting en banden. Een goede restauratie van chassis, voor- en achteras is dan ook van groot belang. Kolstee: "We vernieuwen van draaiende gedeelten altijd de lagers, keerringen, rubbers, bussen, fusee- en stuurkogels".

Schuimrubber en paardenhaar

Stoelen, hemelbekleding, ondertapijt, vloerbedekking en deurpanelen worden in de eigen stoffeerderij gemaakt. Kolstee werkt met een zware naaimachine, waarmee leer en stof tot een dikte van acht millimeter is te stikken. Kolstee: "De stoel- en bankframes worden meestal gestraald en gespoten. De veerpakketten worden vervangen of verstevigd, want de basis moet goed zijn. Ik probeer het zitcomfort te verbeteren, maar ik doe dat op zo'n manier dat het aan de buitenkant niet te zien is: die moet origineel lijken. Ik gebruik polyetherschuim als dat bij de auto hoort, anders gebruik ik ouderwetse materialen, zoals wattendekens, paardenhaar en jutedoek". Kolstee zoekt naar de juiste bekleding met de originele specificaties, maar als die niet meer leverbaar is, maakt hij het zelf. Het zou mooi zijn als dan het oude in-



Op de voorgrond een klein chassis dat nog gerestaureerd moet worden; ernaast staat de carrosserie. Het formaat past gemakkelijk twee keer in het grote Armstrong-chassis, rechts op de foto. Achteraan de gerestaureerde Chevrolet Corvair, helemaal links een Dodge.

terieur nog bij de auto is, zodat het exact na te maken is. Voor populaire klassiekers is hemelbekleding kant-en-klaar leverbaar, maar Kolstee maakt het liever zelf. Perfecte cabriokappen zijn voor hele populaire klassiekers, zoals de Volkswagen Kever, uit voorraad leverbaar. Kolstee hoeft ze alleen maar te monteren en doet dat ook graag voor moderne auto's. Voor de minder populaire klassiekers maakt Kolstee de daken zelf.

Elektrisch systeem optimaliseren

Lensink & Kolstee bouwt liever geen klassieke auto om van 6 naar 12 volt. Lensink: "Onze instelling is om bij problemen te zoeken naar de oorzaak van het slechte starten of het matig functioneren van de verlichting. Het bestaande systeem optimaliseren heeft de voorkeur boven ombouwen naar een modern systeem. Accu's worden steeds beter en als de bedrading vernieuwd is, werkt de elektrische installatie goed genoeg. Wel monteren we in de originele huizen van de achterlichten ledverlichting. We halen het binnenwerk eruit en monteren een printplaatje. We doen dat vooral om het remlicht feller te laten branden". Sommige klanten willen elektronische ontsteking, maar Lensink vindt dat er niets mis is met contactpuntjes.

De kabelbomen van populaire klassiekers zijn meestal kant-en-klaar leverbaar, maar hier in Aalten worden regelmatig ook bijna verpulverde kabelbomen op een triplexplaat gespijkerd, waarbij elk spijkertje een schakelaar, lamp of relais moet voorstellen en waarbij rekening is gehouden met allerlei bochten en hoekjes die de bedra-



Sommige klanten willen een auto in showroomconditie, anderen zijn gek op gebruikssporen. De één vindt het jammer om de auto te gebruiken, de ander vindt het jammer om dat niet te doen. De eigenaren van deze Citroën C 5CV waarden de gebruikssporen en vroegen Lensink met dezelfde insteek de reparatie aan het deurmechaniek uit te voeren. Maak het goed, maar niet te mooi!



De Chevrolet Corvair inspireerde advocaat Ralph Nader in de jaren zestig om General Motors aan te klagen in zijn boek 'Unsafe at any speed'. De auto zou volgens Nader vol zitten met levensgevaarlijke ontwerpfouten. Kolstee werkt hier aan de benzinekachel, die voor in de auto is gemonteerd.



René Kolstee (links) en Hans Lensink zijn beiden veelzijdig. Lensink is heel goed in plaatwerk en Kolstee in bekleding en afbouwen. Onderhoud en reparaties doen ze beiden.

ding in de auto maakt. Voor de bedrading op de niet zichtbare plaatsen volstaat voor de meeste klanten een plastic kabel, maar voor de zichtbare delen gebruikt Lensink origineel canvasdraad.

Wat is origineel?

Een belangrijke vraag is hoe klanten en restaurateurs omgaan met originaliteit. Een extra fan achter de radiator voor net dat beetje meer koeling vindt Lensink niet nodig. "De koeling werkte vroeger ook zonder, dus waarom nu niet?" Lensink gebruikt daarentegen wel moderne koelvloeistoffen in plaats van het ouderwetse water met anti-vries. "Een moderne radiator is ook beter dan vroeger; de lamellen zijn kleiner en het koeloppervlak is dus ook groter." Waar leg je dan de grens tussen originaliteit en modernisering? De ene klant wil zijn motor opgevoerd hebben, de ander wil het juist origineel. Je kunt het uitspruitstuk stralen en met hittebestendige lak verven en je kunt het zelfs laten emaileren. Niet origineel, wel mooi. Niets doet tenslotte zoveel afbreuk aan een prachtig gerestaureerde motor als een roestig spuitstuk.

Op de grond ligt een klein Chevrolet-chassis dat op verzoek van de klant in hoogglans is afgelakt. Niet origineel, wel mooi. En de klant die zijn Chevrolet Corvair liet restaureren stond erop dat er diagonaal-banden werden gemonteerd. Het komt het comfort en de veiligheid niet te goede, en veiligheid was al nooit een sterk punt van zo'n Corvair. Lensink: "Wij geven klanten af en toe een voorzetje om iets te doen of juist niet te doen. We zeggen dan: 'als het onze auto zou zijn, zouden we het zus en zo doen.' Meestal staat de klant daar dan ook achter". Kolstee is dat met Lensink eens. "Voor al onze klanten is het bezit en het restaureren van een klassieke auto een hobby. Daar moet je nooit negatief over oordelen. Iedereen moet het doen zoals hij denkt dat het goed is. Wij proberen er onze boterham mee te verdienen en wij dringen onze mening niet op aan de klant. We adviseren, maar we keuren niet snel iets af."