

De restauratie van een Porsche 356A Convertible D (deel 4)

Het restauratie-project van de Porsche 356A Convertible D bij vader en zoon Siemerink in IJmuiden nadert zijn voltooiing, maar was bij het uitkomen van deze krant nog niet helemaal klaar. Dus komen we in september met het laatste deel, waarin we u vrijwel zeker het eindresultaat kunnen laten zien. In dit vierde deel laten we daarom foto's zien van het spuitwerk en gaan we door waar we de vorige keer waren gebleven.

Tekst en foto's: Evert Flapper

Glasureit

In het vorige deel hebben we het gehad over het vertinnen en wat daar allemaal bij komt kijken. Na het vertinnen komt het strakmaken van de totale carrosserie. Dat is inmiddels gebeurd en dan komen we bij het spuitwerk. Siemerink gebruikt uitsluitend Glasurit. Glasurit is hofleverancier van Porsche en die heeft van het begin af aan de verflijn ontwikkeld en dan hebben we het dus ook over grondverf, plamuur, aflak, blanke lak en alle



verschillende kleuren. Allemaal van Glasurit. Het grote voordeel dat we bij die jongens zitten, is dat we een hoogwaardig product kunnen leveren. Bedenk wel dat er voor het maken van al die producten gebruik gemaakt wordt van de huidige technieken, omdat die zwaar verbeterd zijn ten opzichte van vroeger. Een ander voordeel van Glasurit is dat ze 9 van de 10 authentieke kleurstalen hebben, die uiteraard 100% correct zijn. De kleur van de Convertible D (*Speedsterblauw*

gemakshalve genoemd, red) is dan ook een authentieke Porsche-kleur. Vroeger in onze begintijd zijn de eerste twintig door ons gerestaureerde auto's onder strenge controle van Glasurit geweest. Om een voorbeeld te geven: het zink wat er bij het stralen opgebracht moest worden, is eerst getest bij Glasurit, nog voordat ik naar de straler toeging. Want als hij er het verkeerde goedje op



doet, dan kan het helemaal mis gaan. Je moet je voorstellen dat alles aan die ene zinklaag moet komen te hangen. Alles wat ik er bovenop spuit moet op dat ene zinklaagje blijven hangen. Dat is dus allemaal gecontroleerd. We hebben met micrometers de diktes van al die lagen moeten bepalen. Want een materiaal mag maar zoveel diktes hebben. Te weinig is niet goed, maar teveel is ook niet goed. Allemaal een kwestie van minnen en plussen en daar moet je een beetje tussenin gaan zitten. Dat komt heel precies. Tegenwoordig doen we dat niet meer omdat we inmiddels zoveel ervaring hebben dat we precies weten hoeveel lagen, hoeveel diktes met hoeveel druk er moet worden aangebracht. Ik kan het al bijna niet meer uitleg-



gen, ik zie dat gewoon en ik zit er niet meer naast. Dat hebben we allemaal ingedekt en ik heb al die auto's natuurlijk ook in onderhoud. Als zo'n auto tien jaar geleden door mij gespoten is en hij komt hier weer terug, dan bekijk ik 'm ook altijd heel kritisch. En ik kan je zeggen dat ik nog nooit een door ons gerestaureerde auto opnieuw heb hoeven restaureren. Die auto's zien er na 10 jaar nog net zo mooi uit als toen ze door ons gerestaureerd werden. Natuurlijk heb je wel eens dingetjes die opkomen, wat niet gelukt is, dat gebeurt gewoon. Je kunt niet overal bijkomen. Bijvoorbeeld de buitenschermen, daar

zitten weer staaldraadjes in en dan kom je niet overal bij, je straalt alles wel, je gebruikt roestontvormer, maar het risico dat er iets kan terugkomen is altijd aanwezig. En dan kom je meteen bij het garantieverhaal en dat is dan ons probleem. Maar dat zijn kleine dingetjes. In negen van de tien gevallen komen mijn klanten ieder jaar terug voor onderhoud en wordt alles terdege gecontroleerd, dus daar zit nu zo'n controle op, dat zit wel goed.

Spuiten

Voordat de auto gespoten wordt, kitten we alle naden. En als 'ie eenmaal in de grondverf staat en gecoat is, dan gaat de ophanging eronder en komt 'ie op z'n wielen te staan. En dan kan 'ie gespoten worden. We spuiten de body los en ook de losse delen worden apart gespoten. Voordeel daarvan is dat je nooit ergens aflakrandjes en -naadjes ziet. Je hebt 3 liter kleur nodig per auto en dat maak je in één keer af. Een mengfout zit er dus ook nooit in. Ik gebruik altijd dezelfde



spuit, met dezelfde hand en gebruik dezelfde druk. De swing van m'n hand is ook altijd hetzelfde, m'n deeltjesrichter van de metallic omdat dat mooi uit te spuiten is ook altijd hetzelfde, dus dat gaat gewoon niet fout. Als ik alleen de body zou spuiten en iemand anders spuit de losse delen dan zie je gegarandeerd verschil, hoe goed 'ie het ook weet na te bootsen, dat gaat dus niet. En dan komt het mooie werk, het opbouwen. Daarover gaan we het de volgende keer hebben en dan kunt u ook zien hoe mooi het eindresultaat is geworden. (wordt vervolgd).

Technische gegevens:

Type: **356A Convertible D**

Bouwjaar: **1959**

Motor: **1600 S**

Motormodel: **6162**

Vermogen: **75 pk**

Chassisnummer: **86083**

Productie-aantal: **1328**

(waarvan 385 in 1958 en 943 in 1959)

Originele kleur: **ruby red**

(de eigenaar gaat voor **Speedster blauw**)

Siemerink Classic Porsche Services

Bronstraat 8

1976 BC IJmuiden

T 0255-534122