

## **Wat een speciale auto is dat en wat ziet ie er mooi uit!**

Deze uitroep heb ik sinds september 2009 al heel vaak gehoord en ik ben er best trots op dat ik deze beauty uiteindelijk in elkaar heb gekregen en met hulp van Berrie Paalman ook nog waanzinnig mooi heb afgewerkt en gespoten.

Eigenlijk is het geheel al begonnen in 1999. Ik ging met vervroegd pensioen als Europees technisch directeur van een grote Amerikaanse computer leverancier en ja wat ga je dan doen?

Eerst maar even met vakantie. Maar als je zoals ik heel veel hebt gevlogen door Europa en de Verenigde Staten, dan ben je eigenlijk snel klaar met het weer in een vliegtuig stappen en stil zitten is ook niet alles.

Dus kwam een oude gedachte op om, zoals ik dat vroeger had gedaan met een Fiat 400, een auto te gaan restaureren. Ik sprak er eens over met mijn vriend Harry van Coeverden.

Een hele tijd hoorde ik niets, maar op een gegeven moment kwam Harry met: *"Ik heb een prachtig project voor je, een Austin Healey Sprite (Kikkerroog) waarop een Lenham GT Fastback zit"*.

Nou had ik wel eens gehoord van een Austin Healey, maar nog nooit van een Lenham, dus gauw op het Internet gekeken en gezocht naar deze wagen.

Het resultaat was dat ik een paar Lenhams vond, maar meestal waren dit Lenham Coupe's (die hebben 2 achterrautjes) en geen GT.



*Dit was hem voordat de restauratie begon*

Toch vond ik via de Healey club een lid die er wel een had en daar ben ik gaan kijken. Hij had hem vrijwel kaal gemaakt voor racing in Duitsland.

Een leuke en vooral uitdagende snelle wagen vond ik. Na overleg met mijn betere helft besloot ik de wagen te kopen (eigenlijk lag hij helemaal uit elkaar, dus was het een bouwpakket). Nadeel van een bouwpakket is dat je minstens een gebruiksaanwijzing erbij verwacht, maar nee hoor die was er niet.

En Harry zei dat ik maar voorzichtig moest gaan schuren en dan kijken welke onderdelen erbij waren en dan zou het geheel wel goed komen. Zo gezegd, zo gedaan. Via Willem ter Schure kreeg ik een poetsbrug te leen en kon ik beginnen.

Dat viel best wel tegen en tot overmaat van ramp kreeg mijn zoon ernstige rugklachten en toen heb ik besloten om hem in de Computershop te gaan helpen. Eerst waren dit twee dagen per week, maar al gauw werd dit omgezet naar twee dagen per week vrij.

Toch kon ik (vooral bij mooi weer) nog wel aan het karkas werken maar vorderde heel erg langzaam.

In 2002 ben ik naar Engeland geweest om te zoeken naar onderdelen. Ik vond ook een Lenham motorkap (want bij de auto zat een Ashley motorkap) en ook kwam ik in het bezit van een Kikker achterkant. Want, eigenwijs als ik was, wilde ik de wagen ook kunnen sturen als een open wagen en dan moest de achterzijde van de Lenham uitwisselbaar zijn met die kikker achterkant.

Je heb het wel over Polyester onderdelen, want daaruit is de Lenham opgebouwd op een stalen karkas.

Dus moest ik ook gaan leren hoe je dat kunt bewerken en hoe je dit kunt repareren. Dat was een belevenis op zich en het duurde toch nog wel een paar maanden totdat ik dat een beetje onder de knie had. Ik ben nu in staat een millimeter over 60 cm toe te voegen aan de zijpaneel van de Lenham, zodat het een mooi sluitend geheel wordt.



*Ons werkterrein, de Schuurcabine is klaar*



*Sommige delen moesten helemaal blank worden geschuurd*



*Schuren, plamuren,  
spuitplamuur en nog veel  
meer schuren.....  
eindeloos !*



*In de spuitplamuur met  
hier het kikker kontje*

Intussen moest mijn zoon heel veel operaties ondergaan aan zijn rug en dan staat je kop wel ergens anders naar. Uiteindelijk werd hij door zijn rug afgekeurd en heb ik de hele verkoop van zijn bedrijf, met hem op de achtergrond, afgewikkeld.

Plotseling stond ik in 2007 ineens weer "werkeloos" op straat. Ik heb me toen voorgenomen om er helemaal dag en nacht voor te gaan. Vooral op schuurgebied en het strak maken van de totale auto heb ik menige dag en avond doorgebracht in mijn garage.

Ik had daar gelukkig met dekkleden een mooie schuur/spuitcabine gemaakt en dat hielp heel goed. Eerst begonnen om het geheel pas te maken en ook daar had ik gelukkig hulp bij van Harry en Berrie.

Uiteindelijk zag het geheel er goed uit en toen begonnen we met de plamuur andere activiteiten om de wagen glad te maken. Als voorbeeld, de Lenham

achterkant had gigantisch veel cracks en die zijn allemaal voorzichtig uitgezaagd met een heel klein zaagje en weer gevuld met polyester. Dit totale proces heeft van augustus 2008 tot en met februari 2009 geduurd en toen stond er een fantastisch mooi gespoten karkas met even mooie Lenham top en motorkap.



*Na het spuiten van het karkas in de spuiterij.*



*en vervolgens de Lenham top en motorkap*

In 2004 had ik via de Computershop de familie Sieverink ontmoet. Die heb ik van hun computervrees afgeholpen en tevens hun totale database van het garageprogramma opgetuigd voor hun garage S. en S. Tuning in Haaksbergen. Ook de opleiding voor dat programma heb ik begeleid.

<Ga daar maar eens naar toe, daar weten ze alles van Engelse klassiekers en het is er nog gezellig ook>

Die nodigden mij uit om hem daar te gaan opbouwen, nadat hij was gespoten. Ik dacht dat het wellicht een

paar weken zou duren, maar het duurde toch mooi van april tot en met september 2009.

Ook hier blijkt dan weer dat je een computerman niet gelijk een auto restorateur kunt noemen, want omdat het een bouw pakket was, heb ik de wagen wel 2 tot 3 keer in elkaar gezet.

Ik weet nu gelukkig wel hoe ie in elkaar steekt, alhoewel ik nog niet altijd weet hoe een bepaald onderdeel heet. Maar in die gevallen ben ik even een ouwe kerel en ben ik het even vergeten.

Tijdens dit proces zijn er weer een aantal dingen gebeurd die te maken heeft met Engelse vanzelfsprekendheid, zoals het normaal vinden dat in een kabelboom een loze aardedraad zit, die dus niet was aangesloten en tot rare bijverschijnselen leidde.

Nadat ik de kabel volledig uit elkaar had gehaald (je begint natuurlijk altijd aan de verkeerde kant) heb ik dat weer volgens de juiste regels in elkaar gezet.

Tijdens de opbouw kreeg ik al heel veel mensen op bezoek en toen de auto helemaal af was kon ik met voldoening zien dat ik iets moois had opgeleverd.

Voor een computerman is het een prachtig resultaat en Gerrit Sieverink was beretrots op me. Als je dan voor het eerst de geheel gereviseerde motor start dan krijg je kippenvel als die ronkend en rokend te keer gaat en dat hij goed reageert op de HS4 carburateurs.

Bij de eerste proefrit kon ik al voelen dat hij behoorlijk scheurde. Dat is logisch, want de wagen weegt zo'n 700 kilo en je kunt hem met één hand vooruitduwen.



*Inbouw van de 1275 cc motor*



*Uiteindelijk klaar met kikker achterzijde*

Toen op naar de RDW keuring en het halve gebouw liep uit en tientallen mensen wilden weten wat het was en hoe een grote kerel als ik in zo'n lage auto kon rijden en kruipen. Dat is ook best moeilijk in het begin, vooral het remmen en gas geven omdat de pedalen dicht bij elkaar zitten en ik te brede schoenen aanhad en moest wennen.

Omdat de wagen begin 1990 was ingevoerd in Nederland als MG en de Engelse papieren een Lenham GT uit 1972 aangaven, is het uiteindelijk een MG Midget met Lenham GT Fastback 1972 geworden. Dat is op een karkas van een Austin Healey Sprite staat kon niemand wat schelen. Papier is papier. En bij ambtenaren moet het dan ook zo worden!!

De eerste ritten waren voor de MAC auto klassiekers, omdat ik in een overmoedige bui een jaar tevoren had gezegd dat ik samen met Jan van Gorsel wel de jaarafsluitingsrit 2009 zou uitzetten. Dat hebben we dan ook gedaan en van alle kanten werd de rit erg op prijs gesteld.



*De Lenham GT shown op de Spritges bijeenkomst*

Daarna werd het rot weer en begon het te sneeuwen. Tussendoor tijdens mooi weer nog wel enkele ritjes gemaakt en het rijdt verschrikkelijk super. Maar ik verlang zo langzamerhand net als jullie wel naar het einde van de wintertijd en naar mooi weer.

Carl Dissevelt zal dit wel zo geregeld hebben, zodat ik veel tijd had om dit stukje te kunnen schrijven. Dus Carl, nu maar weer mooi weer regelen (2x weer in een zin) en dat is een mooie taalkundige afsluiting van een langdurig en toch heel leerzaam project.

Willem Dogterom