

Kwaliteit is het enige dat telt

Restaureren als roeping

Het enige dat telt bij een restauratie is kwaliteit. Zo eenvoudig kan het zijn. En zo eenvoudig ziet Geert Stenger zijn missie om zo goed mogelijk auto's te restaureren en desgewenst subtiel maar altijd verantwoord aan te passen. En dan met name Jaguars en soortgenoten. Dat doet hij al decennia lang met een team van gedreven vakmensen. Zonder al te veel gedoe en poeha. Want zoals u weet, kwaliteit is het enige dat telt!

Als je aan komt rijden bij Stenger Jaguar Service in Almelo ben je maar zelden meteen onder de indruk. Of je moet weinig gewend zijn. Er staat geen indrukwekkende rij Jaguars voor de deur. Er is geen showroom met grote glazen ruiten, waarin de auto's fraai gepoetst in het felle kunstlicht staan te glimmen. In plaats daarvan tref je een bedrijfspand aan zoals je er zoveel op een industrieterrein ziet. Netjes, maar niet indrukwekkend. Voor het pand staan een paar Jags, waarvan er een bijvoorbeeld gaat dienen als onderdelenleverancier. Niet moeders mooiste dus. En aan de rechterkant staat een klassieke Magirus vrachtwagen. Nog in gebruik. En een bord "Stenger Jaguar Service". Maar de schijn bedriegt. Achter deze façade, wars van enig uiterlijk vertoon, vind je een prachtig restauratiebedrijf. Hier wordt veel meer gedaan dan componenten en onderdelen uitwisselen nadat via de computer een diagnose is gesteld. Hier worden oplossingen bedacht. Onderdelen gemaakt. Verbeteringen ontwikkeld. Hier is zoveel kennis en apparatuur aanwezig dat zelfs de meest hopeloze gevallen weer als herboren tevoorschijn komen. Het kan even duren, maar het lukt altijd. Hoe groot de klus ook is. Hoe moeilijk de klus ook is. De bewijzen zijn er. De meest omvangrijke klus van de laatste jaren was misschien wel de Horch 830 V8 die Stenger restaureerde. Geen Jaguar, inderdaad. Maar het niveau van de werkzaamheden spreekt zich rond zodat opdrachtgevers van dit soort klussen ook bij hem terecht komen. Of met een Mercedes-Benz 300 SL. Of met een 190 SL. Want kwaliteit is nu eenmaal kwaliteit en vertrouwde adressen zijn veel minder dik gezaaid dan je zou denken.

"Ik kan heel goed naar andere mensen luisteren," vertelt Geert Stenger, genoemd naar zijn bedrijf, "en ik ben nieuwsgierig. Vandaar dat ik mij in de loop der jaren veel technieken en know-how eigen heb gemaakt." Want helemaal logisch is het natuurlijk niet dat hij als MTS-er elektronica auto's restaureert. En dan doet hij ook nog vrijwel alles in eigen huis! Hoe kom je van de 2N3055 transistor naar het English-wheel en het MIG-lasapparaat? Geert was altijd met auto's bezig, zelfs toen hij nog op de MTS zat. Hij huurde zelfs een bedrijfspand, samen met een vriend, waar ze aan auto's sleutelden. Elk aan hun eigen auto's, zeker niet bedrijfsmatig. Een blauwe maandag werkte hij na zijn opleiding bij Philips maar dat bleek niet echt een uitdaging. Hoeveel BC 109's kun je zien voordat je er genoeg van hebt? Nee, dan waren de Engelse auto's van een garage in Almelo toch een stuk interessanter. Van Rovers P4 tot Jaguars en Rolls-Royces, dat interesseerde hem een stuk meer. Dus ging Geert daar werken. Totdat de economie weer eens krakend tot stilstand kwam en hij moest gaan uitkijken naar een andere baan. Op dat moment trok hij de stoute schoenen aan en begon voor zichzelf. Eerst als algemene garage, hoewel de klassieke auto's er altijd bij waren. Gaandeweg kreeg hij meer opdrachten. De eerste volledige restauratie was een Jaguar E-type Series I coupé, in 1987. In die tijd was dat nog niet zo gemakkelijk want er werden nog vrijwel geen onderdelen nieuw geproduceerd. Het was voornamelijk een kwestie van heel veel zoeken naar oude voorraad. En dat moest nog helemaal zonder internet! Ongelooflijk maar waar. Toch werd de Jaguar E-type als nieuw, een plaatje!





Carburateurrevisie met behulp van de Colchester draaibank



Precisie en kwaliteit



De passing luistert heel nauwkeurig



Ook bekleding wordt in huis gedaan indien nodig

Een van de grootste klussen moet wel de Horch geweest zijn. De opdrachtgever deed veel zaken met het voormalige Oostblok. In 2000 kocht hij in Estland een Horch type 830. Althans, dat was het ooit geweest. Maar inmiddels was dit exemplaar op de Russische manier instandgehouden. Dus zo goed en kwaad als het kan. De motor was vervangen door een GAZ-motor, de voor- en achteras waren niet origineel, de achterzijde was incompleet en veel onderdelen, waaronder de originele wielen ontbraken. Zo'n ouderwetse carrosserie is opgebouwd met een houten subframe dat als het ware de plaatdelen draagt en vraagt dus weer heel andere technieken dan bijvoorbeeld een E-type. Toch werd vrijwel alles in eigen huis gedaan, wat met het inmiddels uitgebreide machinepark en de enorme know-how haalbaar was. Zeg niet een koud kunstje, want het was allesbehalve dat. Enorme uitdaging is in dit geval een understatement. In totaal werd er tien jaar - af en aan - aan dit project gewerkt maar dat dit tot een goed einde gebracht zou worden, dat was zeker.

Er werd in de jaren tachtig aardig wat gepraat over een pickup die een lokaal garagebedrijf zelf had gemaakt. Een goed voorbeeld doet volgen en het leek Geert wel een leuk idee en een promotiestunt om een Jaguar XJ om te bouwen tot pickup. Zo gezegd zo gedaan? Niet echt. Er komt heel wat bij kijken om dat goed te doen. Het onderbrengen van het reservewiel bijvoorbeeld. En de noodzakelijke verstevigingen. Het zal u niet verbazen dat het project met succes werd afgesloten. Zo kon het dat je 1985 in en rond Almelo een Jaguar pick-up zag rijden. Inmiddels is het een beetje een specialiteit van Geert, het ombouwen van de Jaguar XJ 6/12 tot een pickup. Verschillende klanten hebben er inmiddels een besteld. Tja, dan heb je wel iets apart wanneer je bij de Intratuin komt voorrijden in je Jaguar XJ 12 Pickup om de buxushaag op te halen. De sky is the limit, letterlijk, want je kunt zo hoog laden als je wilt. Maar ook figuurlijk, want je kunt hem krijgen zoals je hem hebben wilt. Wil je hem hebben met een 6,0 liter V12? Geen probleem. De 4,0 liter uit de XJ40? Ook geen probleem. Elke pickup is maatwerk en de klant is koning. De specialiteit van Geert zijn de XJ-modellen. Die kent hij niet alleen van haver tot gort, maar hij weet ook de oplossingen voor bepaalde pijnpunten.

Menigeen die zijn dromen van toen waar maakt met een Jaguar XJ wil daar toch wel wat moderne veiligheidsnuffjes in. Zoals ABS. Geert is daarin gespecialiseerd en kan dat zodanig onderbrengen dat het lijkt alsof het nooit anders uit Browns Lane gerold kwam.

Wanneer klanten niet echt aan originaliteit hangen en een zescilinder motor willen dan adviseert hij de nieuwere 4,0 liter AJ 6 of AJ 16 motor omdat deze absoluut bulletproof is. In tegenstelling tot de oorspronkelijke 4,2 liter zescilinder. "Deze is veel te ver opgeboord waardoor ze tussen de cilinders scheuren," aldus Geert Stenger. Zowel de 4,0 liter Jaguar-motor als de ZF-automatische versnellingsbak kennen weinig zwakke punten en hebben bij zorgvuldig onderhoud bijna het eeuwige leven. Tervijl wij in de werkplaats zijn staat er bijvoorbeeld een XJ 6 Series I die met zo'n zescilinder is uitgerust. Het ziet er tot in detail uit alsof het nooit anders is geweest. Wat natuurlijk niet zo verwonderlijk is. Hoewel Jaguar deze motoren zelf nooit in de klassieke XJ series I tot en met III heeft gemonteerd zijn ze wel vanuit de fabriek in de XJS gemonteerd. En de XJS is in feite technisch gelijk aan de XJ-modellen. Dus met een beetje goede wil zou je het origineel-achtig kunnen noemen. In principe is het door de fabriek uitgevoerd, alleen net niet in dat model.

Wij mochten even kort met zo'n exemplaar sturen en ik moet zeggen, het resultaat is fenomenaal. Een kersvers gerestaureerde klassieke XJ met de 4,0 liter gecombineerd met een ZF-automaat rijdt echt geweldig. Ongelooflijk welk potentieel dit al bijna 45 jaar oude model nog heeft. Geruisloos zoef je met nog geen 1700 toeren op 80 km/h. Zelfs het standaard windgeruis heeft Geert aardig weten terug te dringen, hoewel dat een van de weinige punten is waaraan je de leeftijd van het ontwerp merkt.

Er zijn maar weinig handelingen bij een restauratie die het kleine maar fijne bedrijf van Stenger niet in eigen huis verricht. Bijvoorbeeld het boren van de cilinders. Of het slijpen van de krukas. Het meten van de krukas daarentegen wordt wel weer in eigen huis gedaan. En de de- en montage van de motoren ook. "Zo weet ik zeker dat alles volgens mijn normen gebeurd is," legt Geert uit. Stenger beschikt dan ook over een uitgebreid machinepark. In de plaatwerkafdeling vind je bijvoorbeeld niet alleen een enorm grote plaatsnijmachine, maar er is (uiteraard) ook een zetbank. Een 'English wheel' kom je wel bij meer restauratiebedrijven tegen. Maar zo'n enorme Eckold Krafftormer, een machine met speciale bekken waarmee je plaatwerk kunt rekken of krimpen zonder het te beschadigen, die zie je niet zo vaak. In feite kan met die apparatuur elke vorm in plaatwerk gereproduceerd worden. Maar goed, dat kan ook met een set hamers. Het is vooral de know-how die belangrijk is, en dan is het natuurlijk mooi dat je met dat soort apparaten veel tijd kunt besparen. Uiteraard is ook alle mogelijke lasapparatuur aanwezig. Tig om aluminium te lassen, Mig om staalplaat te lassen en autogeen waar nodig. Nog minder zul je in een restauratiewerkplaats een complete verspanend machinepark vinden. Klassieke kwaliteit vind je in de jaren vijftig Colchester Master draaibank. Of de compacte maar veelzijdige Zwitserse precisiefreesmachine. Met daar tegenover een zeer grote universele freesmachine. Of een eigen slijpbank om onderdelen met de hoogste precisie op maat te slijpen. "Kijk als we een onderdeel nodig hebben dat er niet meer is, dan kunnen we dat eenvoudig draaien of frezen. Anders moet je eerst weer op zoek naar iemand die dat kan, maar ook vooral wil doen. En dan is het nog afwachten hoe de kwaliteit en de maatvoering is. Kortom, het is voor ons heel handig en tijdsbesparend om dat in eigen huis te hebben."

Zelfs apparatuur om zelf remvoeringen te kunnen nieten staat er. "Niet dat we dat vaak nodig hebben," lacht Geert. "Maar ik kon er toevallig goedkoop aankomen..."

Wat wel voor de hoofdprijs gekocht werd is het test- en reinigungsapparaat voor brandstofinjectoren. Normaliter zijn dit onderdelen die jarenlang vrijwel probleemloos hun werk verrichten. Maar vervuiling en corrosie zijn factoren die je tot wanhoop kunnen drijven. "Het komt regelmatig voor dat het probleem van een slechte motorloop wordt gevonden in een of meer injectoren. Elk type injector dat in een Jaguar gebruikt wordt kunnen we hiermee testen. Het heeft ons al een boel hoofdbrekens gescheeld," aldus Geert. Vooral als een auto lang stilstaat of de benzine oud of vervuild is, of erger, er water in het brandstofsysteem raakt (funest voor injectoren), dan blijkt hoe gevoelig deze onderdelen kunnen zijn. Hoewel Stenger vrijwel alles in eigen beheer kan maken is het natuurlijk meer dan duidelijk dat het geen zin heeft om het wiel opnieuw uit te vinden. "Kijk, het zou voor ons geen enkel probleem zijn om een zitting helemaal nieuw te bekleden. Maar als je kwalitatief goede complete bekledingsets kunt kopen vanuit Engeland, dan heeft dat weinig zin om zelf te doen."

Het zal duidelijk zijn. Het restaureren van klassieke auto's is altijd een uitdaging. Elke keer weer. Maar ervaring, know-how en motivatie zijn onmisbaar in het tot een goed en snel einde brengen van een restauratie. En dat is in ruime mate aanwezig, daar in Almelo. Op de vraag aan Stenger of hij het restaureren van auto's na vijftig jaar nog leuk vindt antwoordt hij direct en vol overtuiging, bijna verontwaardigd: "Natuurlijk!" Alsof dat helemaal niet anders zou kunnen zijn. Kijk, dan is restaureren een roeping!

Stenger Jaguar Service vind je aan de Aadijk 17 in Almelo. Tel. 0546-872 152, info@stengerjaguar.nl, www.stengerjaguar.nl



Goed geoutilleerde werkplaats



Onderdelen magazijn



De Horch was een ingrijpend project



Maar verkeert inmiddels weer in nieuwstaat