Van het één komt het ander

In het najaar van 1994 was mijn Seven rijklaar en heb ik enige tijd 'proef gereden' op een handelskenteken van onze dorpsgarage. Het zag ernaar uit dat de RDW keuring enige tijd in beslag zou nemen, dus voor de naderende winter bij een Westfield dealer in Engeland een dak besteld. Tijdens het passen van het dak vielen twee dingen op: het frame was breder dan de auto, het dak leek in hoogte te kort, cq kwam niet tot op de body.

De dealer was de mening toegedaan dat het geleverde dak op een SE moest passen maar ik zag geen manier het dak passend te krijgen. In het Seven blaadje stond een advertentie van HVL Exclusieve kappen en interieurbouw te Wadenoijen. Na telefonisch overleg bood Henk van Lith aan langs te komen om het dakprobleem te bekijken.

Het toeval wil dat Henk in mijn regio woont. Henk woont op een mooie locatie, aan de rand van Wadenoijen, waar hij naast zijn woonhuis een werkplaats heeft staan.

Op de afgesproken datum het inmiddels ingekorte frame op de auto gemonteerd en het dak aangebracht. Ook Henk kon het dak niet passend krijgen maar vond het wel vreemd dat de overige afmetingen wel klopten.

Voor Henk was het de eerste maal dat een Seven bij hem in de werkplaats stond en was zeer geïnteresseerd. Ik vroeg of hij wel een passend dak zou willen maken. Hierop kreeg ik niet direct antwoord; ervaring met een Seven had hij niet. Wel had hij, voor met name kostbare klassieke auto's daken en interieurs gemaakt. Uiteindelijk wilde Henk wel een dak en bijbehorend frame maken.

Na enige tijd verzocht Henk mij te komen 'passen'. Het aluminium frame was gemonteerd en over het frame touwtjes gespannen om de vorm van het dak aan te geven. In de auto zittend had ik voldoende hoofdruimte, dus kon Henk overgaan tot produktie. Aangezien hij niet over een voorbeeld beschikte, diende eerst een patroon gemaakt te worden. Aan de hand van het patroon wordt het doek uit geknipt en kunnen de stukken aan elkaar genaaid worden. Het uiteindelijke resultaat bleek een prachtig strak zittend dak te zijn van een eerste kwaliteit katoendoek en waterdicht!(ook de bijbehorende deuren) Henk vond het achteraf een leuke klus en was zeer geïnteresseerd meerdere Sevens 'onder handen' te mogen nemen.
Voor het interieur worden alleen eerste klas leersoorten gebruikt die aan de

hand van een groot aantal monsters uitgezocht kunnen worden. Inmiddels is Henk binnen de Sevenclub goed bekend geraakt en heeft de afgelopen jaren menige Sevens onder handen gehad. Aangezien Henk een perfectionist is en de werkzaamheden arbeidsintensief zijn, verdient het aanbeveling tijdig een afspraak te maken.

Door de loop van de jaren heb ik met Henk geregeld contact gehouden, mede door het feit dat in zijn inmiddels uitgebreide werkplaats de meest exotische auto's voor behandeling afgeleverd worden. Met name Ferrari restaurateurs weten Henk te vinden. Henk is wel lid van onze club, maar beschikt niet over een Seven. Hij heeft wel een.Triumph TR-3 die een prachtig voorbeeld is van zijn kunnen.

Zo zie je, dat wat aangevangen is met een pas probleem, kan uitgroeien tot het kennismaken met een eerste klas vakman en een zeer interessant adres om langs te gaan en je Seven mooier te laten maken. Henk van Lith beschikt over een goed gevuld fotoboek van Sevens die door hem inmiddels onderhanden genomen zijn. Ook kan zijn website www.butlersguild.com/8000 geraadpleegd worden.

Gerard Dekker.

Even voorstellen: uw nieuwe secretaris

Tijdens de algemene ledenvergadering van 7 januari jongstleden heeft Hans (vz.) mij reeds als nieuwe clubsecretaris voorgesteld aan het in grote getale aanwezige publiek. Ook heb ik al met een aantal van de leden persoonlijk kennis kunnen maken en de eerste contacten zijn daarmee dus gelegd. Rest mij nog een stukje te schrijven waarmee de introductie wordt afgerond.

Mijn naam: Gerrit Leemburg, woonachtig in Koog a.d. Zaan. Ik ben een 48 jaar oude vrijgezelle vader met 3 kinderen, waarvoor ik veel belangstelling koester. Ik werk in het bankbedrijf en verricht daar mijn job als product ontwikkelaar voor het internationale interbancaire betalingsverkeer.

Misschien ben ik wel met een stuurwieltje in mijn handjes geboren want van jongs af aan was ik gefascineerd door auto's en autosport. Thans valt die hobby in drie stukken uiteen: Mijn Super Seven; ik heb een Westfield SEI. Modelbouw en modelautoracerij (zie elders in dit blad) Historisch automobielsport; in dat verband lees ik veel boeken en bezoek evenementen zoals Goodwood, Silverstone en dergelijke.

Met de historische autohobby is ook de belangstelling voor historische vliegtuigen meegegroeid; niet vreemd als men bedenkt dat je tijdens de evenementen in Engeland veelal wordt getrakteerd op een air-display van Spitfires, Hurricanes, Mustangs enzovoort.

Tot slot is nog vermeldenswaard dat ik

LEDERHOSEN - *Sjoerd de Vries*

De tand des tijds liet zich gelden. Ter hoogte van het achterhoofd manifesteerde het euvel zich als eerste, het werd wat dunnetjes, doorschijnend zelfs, en alras gevolgd door heuse kale plekken. Ook ter plaatse van de heupen van hetzelfde laken een pak. Met naald en draad en op het origineel lijkende materiaal is het een paar jaar gelukt dit min of meer te bedekken. Maar ja, mooi is anders. Na zeventien jaar, honderden zo niet duizenden keren erin geschoven en er weer uitgeworsteld te zijn, viel uiteindelijk niets meer te camoufleren. Het doek was letterlijk gevallen; ik zat vast op het rubber. De stoelen waren versleten, mijn geliefde Donky was aan een nieuw interieur toe. Het vaststellen van dit feit was niet zo moeilijk. De oplossing lag wat ingewikkelder. Waar ga je nieuwe stoeltjes, dan wel nieuwe bekleding kopen? Nieuwe stoelen zou je normaal gesproken van de plank kunnen trekken.

Je kan ze dus van te voren bekijken, op proefzitten, proberen, dus geen kat in de zak enzovoort. Ik op weg naar Joop Donkervoort, logisch nietwaar? Nieuwe stoeltjes bekeken, oude tweedehandse ook bekeken, en nog niet een, twee, drie kunnen beslissen. Degene die mij kennen weten dat ik niet gauw beslis, dus lang en zorgvuldig nadenk en desondanks in staat ben de niet ideale beslissing te nemen. Nu woon ik in Boskoop en voer actie tegen tractoren die de maximaal toegestane snelheid van 25 kilometer per uur met 100 procent overschrijden. Dat dit niets met stoelbekleding te maken heeft is minder waar. De heer Bart de Lange, onder intimie bekend als Bart Holland, automobielrestaurateur, blijkt fractievoorzitter in Boskoop te zijn van een politieke partij die mij zeer aan het hart ligt en dus partner in het tractoren probleem.

Op naar Bodegraven; "A propos, binnenkort verhuizen wij naar Boskoop". Geweldig, ontegenzeggelijk tot op het blanke staal, prachtige automobielen, restauratie in optima forma. Het bekleden van twee Donky-stoelen; "Wat kost het en hoe snel kan het?" De heer Holland had direct door dat er van de originele stoelen weinig zou overblijven. Prijs en levertijd niet verkeerd. Ik heb altijd een Engels interieur voor ogen gehad. Op de bekledingsafdeling was men bezig met stoelen voor een Jaguar, precies zoals ik mijn stoelen voorgesteld heb. Verticale banen en een kraal er omheen, Connoly-leder. Geweldig! Wat te doen? Thuis gekomen blader ik door Superb Seven. Advertentie van Henk van Lith, met "-th" zoals Anke placht te zeggen.

Op naar Wadenoijen. Een pleur... (geweldig eind rijden) en jawel hoor geheel conform eerder vermeld verhaal in Superb Seven van Hans Lackner omtrent Henk van Lith. Het bewuste koffertje met alle leersoorten gaat open en "Oh Hilfe" zo veel om uit te kiezen. Henk - hij neemt er de tijd voor - legt zorgvuldig uit wat allemaal kan, wat niet aan te bevelen is en wat verantwoorde investeringen zijn. U begrijpt een tweede bezoek is hier noodzakelijk voor de snelle beslisser. Vele leersoorten 'boil down tot Autolux' top kwaliteiten. Connoly en BD, de een Britse en de andere Duits. Tweede bezoek nog gekker, je komt er niet uit. De oplossing voor mij was: Engelse auto is Engelsleer. Gelukkig dat was een beslissing, nu nog de 'print' (de mate van oppervlakte bewerking),

glad, fijne huidstructuur of grove huidstructuur? Gelukkig heeft Reinder Boekelman een fraaie Triking met donkerrode Connoly bekleding, precies zoals in een Rolls Royce en heeft uiteraard soort en serienummers voorhanden. Gewapend met zitkussen van voornoemde Triking naar Wadenoijen getogen. De leersoort bleek van RR-kwaliteit, gelukkig; "For my Seven only the Best". Het eerst volgende bezoek ging gepaard met een lekkere lunch in de tuin naast het zwembad. Inmiddels had zich bij mij een speciaal gevoel gemanifesteerd. Zeventien jaar geleden toog ik met dezelfde gevoelens en enthousiasme naar Tienhoven, naar Joop en Marianne Donkervoort. Seven kopen, sandwiches in de boomgaard. Tijden die ik nooit zal vergeten. Voorzichtig begon ik mij af te vragen of Henk mij misschien als lastige klant zou ervaren.

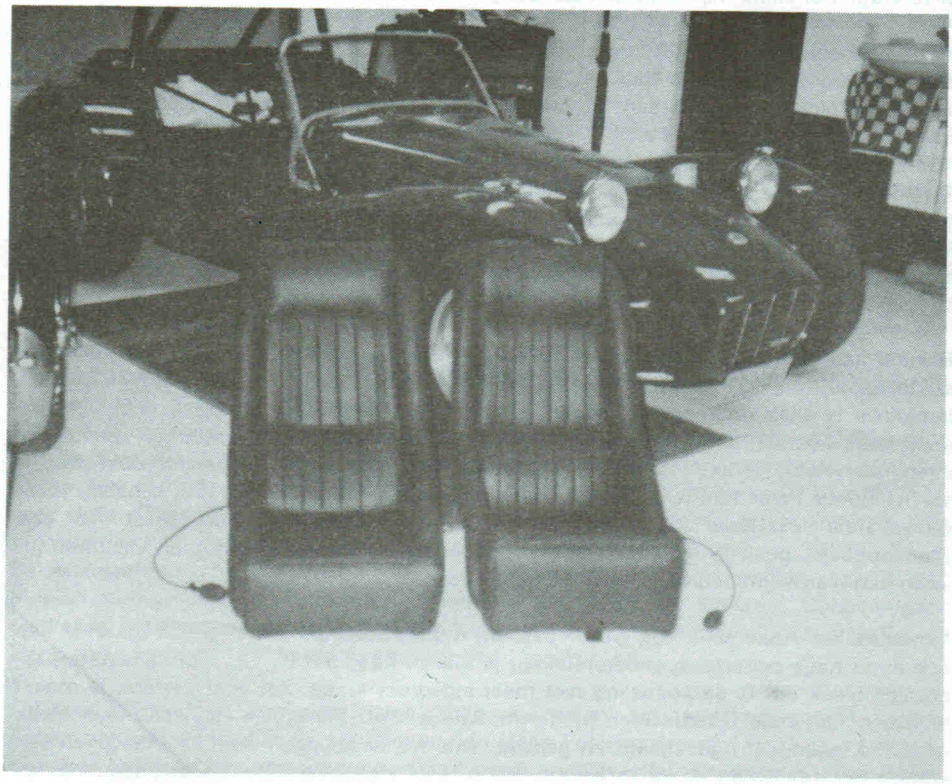
In het geheel niet, dus het wederzijds vertrouwen was verzekerd, we gingen zaken doen. Waarom? Wel nu ik had het gevoel dat al mijn wensen tot op de letter (lees: woord) gevolgd zouden worden. De stoelen ondergingen een grondige inspectie, de heer Holland had gelijk: "total recall". Het enige originele aan mijn huidige stoelen is het 'frame' circa drie meter gebogen elektriciteitspijp!! Meewarig kijkt Henk naar het 'originele rubber'; "gerecycelde rotzooi", hoorde ik hem mompelen. Word je vervolgens opgezadeld met een nieuw·probleem; 'schuimrubber'. Schijn je ook in vreselijk veel kwaliteiten te kunnen verkrijgen. Vervolgens op de grond een stukje van 30 bij 30 centimeter uit te proberen. Even kijken hoe je stoel gaat zitten. Toch is ook hier een beslissing genomen. Nu nog het model van de stoel.

Reinder had verticale banen in zijn Donkervoort S8, wil ik ook! De Triking heeft blindgestikte naden, wil ik ook! Joop Donkervoort heeft opblaasbare lendesteunen, wil ik ook! Inmiddels is alles doorgepraat, banen verticaal zo breed, hier een kraal, dubbelgestikt daar, leder besteld, schetsen gemaakt. Toch nog een extra schets , met een aanvulling, even naar Henk gefaxt (op de zaak gemaakt; "als Henk maar alstublieft doet wat ik wil"). Roots Twee had ik in het leer mee willen maken, hebben we niet gehaald, maar de vakantie naar Italië zou wel gehaald worden. Inmiddels was ook beslist over een tonneaucover, beklede middenconsole met kaartenvak en niet te vergeten vloermatten. Toch een nieuw interieurtje. De tijd schrijdt voort.

Inmiddels zijn Anke en ik nog wezen passen. Anke's stoel is anders dan de linker! Ik heb een extra hoge onderbeen ondersteuning, ja wel zo hoog dat bij een van de laatste passessies bleek dat ik de koppeling niet meer ingedrukt kreeg. Zat echt perfect, je moest er alleen niet mee rijden. Geen probleem; stukje eraf. Elk stukje rubber is door Henk gevormd, gesneden, geschaafd en geplakt. Drie meter gebogen elektriciteitspijp en een schets per fax is de enige referentie die ik heb afgegeven. De laatste dag voor de vakantie, auto bij Henk ophalen, de volgende dag pakken en in de namiddag wegrijden naar Italië. 's-Avonds ga ik naar Henk toe, wel spannend, de stoelen zijn klaar. Wanneer ik arriveer legt Henk de laatste hand aan de tonneaucover. De vloermatten moeten nog worden gemaakt. Ik help. Jonge, jonge wat zijn wat zijn de stoelen mooi, compleet met de nieuw beklede midden console met kaartenvak (ook van Reinder afgekeken).

De auto heeft een ware metamorfose ondergaan, misschien had ik dit wel eerder moeten doen of wel; "Ik heb de wagen in zeventien jaar nooit echt afgebouwd". De laatste drukknopjes worden op de tonneaucover gemaakt, alles gemonteerd, prachtig. Ik heb een enigszins ingevallen bekkie, wallen onder mijn ogen, het is half drie 's-nachts.

Henk tovert de zoveelste kop koffie uit zijn automaat welke ik steevast nuttig met zijn mierzoete spekkies. Ik ben sprakeloos bijna te moe om hem te bedanken voor een perfect stuk werk, precies zoals ik het mij had voorgesteld, sterker nog, beter dan ik mij heb kunnen wensen. Perfect uitgevoerd, zonder een onvoltogenwoord: perfect!



Ik denk niet nog mee te maken weer op het rubber vast te komen zitten. De slijtage plekken zullen zich ongetwijfeld op andere plaatsen manifesteren. Misschien schaf ik dan wel een lederhosen aan. ■