

RS

www.rspm.nl
Onafhankelijk magazine
voor Porscheliefhebbers
nummer 3/2010
Prijs € 6,95



911 CARRERA RS ■
Het ultieme verhaal, deel 1



TURBO VS SLS AMG ■
Specialistenwerk



PORSCHE 911 GT1 ■
De laatste overwinnaar

RS
Porsche Magazine

Porsche Magazine



**Alleen voor
mannen** en misschien
een enkele vrouw

PORSCHE 911 GT2 RS

nummer 3/2010



Siemerink Classic Porsche Services

ALLES IN EEN HAND

Er zijn in Nederland wel zo'n zestig Porsche-specialisten. Maar buiten Porsche restauratie- en reparatiebedrijf Siemerink in IJmuiden is er niet één bedrijf dat alle werkzaamheden aan de 356 en vroege 911 uitvoert.

TEKST EN FOTO'S: PIM VAN DE WERD



Michael Siemerink, die het gelijknamige Porsche restauratie- en reparatiebedrijf in IJmuiden nu leidt, heeft zijn liefde voor carrosseriewerk niet van een vreemde. De familie zit al drie generaties in de autocarrosseriebranche. 'Opa' Siemerink startte in 1945 met handkarren en vrachtwagencarrosserieën in Heemstede; 'vader' Theo Siemerink begon in 1967 in Heemstede een autoschadebedrijf. Na contacten met de toenmalige Porsche-dealer Wolter Gratama legde hij zich vanaf 1980 meer en meer op Porsches toe en in de jaren negentig werd besloten alleen nog maar Porsche 356 en vroege 911's te doen. Op zijn vijftiende begon zoon Michael ook als een soort stagair in het bedrijf bij zijn vader. Hij kreeg een goede, stevige leerschool in het plaatwerk. Sinds 1996 is Siemerink junior mede-eigenaar van de zaak en sinds 2007 heeft hij de rest van het bedrijf overgenomen. Zijn vader werkt er nu nog twee dagen in de week.

Spuiterij

Zo veel mogelijk alles in een hand, was het Siemerink-motto. Alleen het spuitwerk besteedde het bedrijf nog lange tijd uit. Pas na de verhuizing naar een groter pand in IJmuiden met een spuitcabine, kon het spuitwerk zelf gedaan worden. Van de topspuiters die ze in dienst hadden leerde Michael ook de fijne kneepjes van het spuitwerk. Michael Siemerink vindt het voor een restauratiebedrijf eigenlijk onontbeerlijk dat je het spuitwerk ook in eigen beheer

doet. Met een kleine gespecialiseerde groep werken geeft de beste kwaliteit want er ontgaat hen niets. Siemerink: "Zo wordt voorkomen dat er tegen de klant gezegd moet worden: "dat heb ik niet gezien of geweten."

Het liefst werkt Michael Siemerink met zo min mogelijk plamuur. Het vertinnen, alle gaatjes glad maken, kost tijd en is een kunst. Maar het geeft hem ook de meeste voldoening: "Zelfs een nieuw 356-spatbord past niet zomaar. Er moet altijd hier wat af en daar wat bij, net zo lang tot het goed past."

De door Siemerink gerestaureerde auto's zijn rijdende reclamestatements voor zijn vakmanschap. De meeste klanten komen dan ook door mond tot mondreclame. Zo nu en dan komt er ook iemand met een ander merk klassieker langs of ze daar wat aan willen doen. Siemerink: "Bijna met genoeg vertellen dan dat we alleen Porsche 356's en vroege 911's doen en verwijst ik ook de meestal verbouwerde Ferrari-eigenaar naar een collega die daar wel aan werkt."

Stappenplan

Voor de aanpak van een compleet te restaureren auto heeft hij ook een vast stappenplan, dat loopt van het chassis naar het bodyplaatwerk en spuiten, naar de wielophanging, bedrading, motor en versnellingsbak. Het interieur en de afwerking komen als laatste aan de beurt.

Eerste stap is dus dat het chassis goed recht is of wordt. Daar hebben ze een Celette-richtbank voor. Dan is het van belang dat de deuren en scharnieren goed passen. Pas daarna komt de rest van het plaatwerk binnen en buiten aan de beurt. Dan kan er verder nog weinig mis gaan. Als klanten dat willen, mogen ze tijdens de restauratie zelf ook tijdrovende maar eenvoudige klussen aan de auto doen. Bijvoorbeeld het verwijderen van de diverse coatinglagen van de bodem. Maar de mannen van Siemerink zijn wel kritisch. Als de body gedaan is, worden alle zaken die er na het spuiten op gemonteerd worden zoals sierstrips, verlichting, spiegels en de antenne eerst pas gemaakt en even op proef gemonteerd. Michael: "Als je na het spuiten nog gaten gaat boren, geeft dat grote kans op blistering en roest omdat het metaal en de verf toch heet worden bij het boren. Vandaar dat we alles voor we gaan spuiten al pasklaar en voorbereid hebben. Dit soort kwaliteit betaalt zich pas na jaren uit. Maar zo krijg je wel trouwe klanten die je aanbevelen." Hoewel het stappenplan anders suggereert, wordt de techniek veelal wel parallel aangepakt of voorbereid. Na het bodywerk is de motorophanging aan de beurt.

Bij de carrosseriedemontage heeft Siemerink meestal al vastgesteld welke nieuwe ophangingdelen nodig zijn zodat deze zo nodig besteld kunnen worden. Maar als de klant het zelf leuk vindt om dit via het internet op te zoeken, is daar ook niets op tegen. De motor en bak zijn uiteraard ook aan grondig onderzoek onderworpen en worden door eerste monteur Peter Brondijk of door Siemerink zelf gereviseerd. Daar komt een van de weinige stukjes uitbesteding aan de orde: het draaiend gedeelte wordt aan een gespecialiseerd bedrijf uitbesteed dat met computergestuurde draaibanken op micron precisie werkt.

Al het overige werk aan motor en versnellingsbak, inclusief de elektronica doet Siemerink in huis. Maar daar blijft het niet bij. De schoonvader maakt de complete interieurs zelf. En dit wordt aangepast naar de eventuele wensen van de klant. Het vakmanschap toont zich niet alleen in de gebruikte materialen en het stiksel, maar ook in de originele kleurcombinaties. Want originaliteit houdt altijd de voorkeur. Bij de zorgvuldige montage van het geheel en de afwerking horen ook zaken als juiste sierstripjes, rubberijtjes, knopjes en lampjes. Die zijn niet altijd te verkrijgen, dus maken ze veel zelf. Bijvoorbeeld met engelengeduld de houten rand om



OPRICHTER

Theo Siemerink (68), oprichter van het bedrijf en Porsche-fanaat van het eerste uur werkt nog steeds twee dagen per week in het bedrijf. Daarbij organiseert hij voor klanten en Porsche-vrienden trips naar het Porsche Museum in Gmünd van zijn vriend Helmut Pfeiffhofer. Hij doet dat op non profit basis Ook

treedt hij in het museum af en toe als gids op. Er gaan meestal twintig tot dertig auto's onder zijn leiding mee met de reis over allerlei 'rijderweggetjes'. Siemerink senior rijdt zelf een 356 Roadster van 1960 en een 911 T uit 1973.



Siemerink maakt met engelengeduld de houten rand om de 356-kap.



Ook spuitrij in eigen hand is belangrijk voor Siemerink.



Ook een nieuwe 356 deur past niet zomaar.



Siemerinks eigen fraaie pre A 356 Speedster uit 1955.



SIEMERINK JUNIOR

Michael Siemerink (42) heeft het ondernemerschap thuis met de paplepel ingegoten gekregen. Niet een man van opleidingen, maar meer van de praktijk. Toch was hij de jongste die ooit een vakdiploma voor het autoschadeherstelbedrijf behaalde. Het bedrijf van zijn vader was zijn beste leerschool. In het autogeen lassen, met de vlam, was zijn vader letterlijk een meester, maar geen gemakkelijke.

Michael Siemerink klopte als vijftienjarige al complete Porsche-binnenschermen. Als dat scherm niet honderd procent was, moest hij van zijn vader helemaal opnieuw beginnen.

Siemerink junior heeft geracet met Toyota Starlet, Citroen AX, BMW, Seat en uiteraard de nodige Porsches, waaronder een replica RS. De laatste races waar hij aan deelnam, waren de Euro GT races in 2000 in een 911 GT2 met Daniel Schrey in een professioneel Duits team. Hij heeft bijna een 914 met 3,6-liter motor klaar, maar daar zal alleen voor de fun mee het circuit op gegaan worden. "Racen kost te veel geld en tijd, die stop ik liever in het restaureren en in mijn familie." Als dagelijks vervoer in de winter dienen een VW Golf Variant en de bedrijfsbestelbus. Maar vanaf mei rijdt hij regelmatig

met zijn 356 B Coupe uit 1960, die hij al vanaf zijn vijftiende in zijn bezit heeft en uiteraard zelf heeft gerestaureerd. Binnenkort kan hij ook weer in zijn fraaie blauwe pre A 356 Speedster uit 1955 rijden, want daar is de nieuwe bekleding door zijn schoonvader inmiddels ook voor klaar gemaakt.



Siemerink Classic Porsche Services
 Bronsstraat 8
 1976 BC IJmuiden
 (0255) 534 122
www.michael-siemerink.com

de open kap van een 356 in kleine stukjes uit dezelfde plank zodat ook de nerf goed doorloopt.

Databank

Overigens heeft Siemerink zo'n reputatie op het gebied van onderdelen voor 356- en vroege 911-onderdelen opgebouwd, dat veel collega's en zelfs dealers een beroep op het bedrijf doen om hen aan speciale onderdelen te helpen. Want al wil Porsche Classic – de officiële leverancier – wel alles leveren, niet altijd is alles uit de Duitse voorraad op gewenste termijn leverbaar. Sinds Porsche meer aan de weg timmert, lijkt het er op dat sommige onderdelen juist moeilijker te krijgen zijn. Maar daarvoor heeft Siemerink inmiddels een indrukwekkende 'wereldwijde' databank opgezet.

Nog beter nieuws voor liefhebbers: een webshop en database, gespecialiseerd in 356- en 911-onderdelen is in de maak. Porsche-huisvriend Camiel Hiel is hiervoor de gelederen van Siemerink komen versterken. Hiel stopt al zijn IT-creativiteit in dit project, zoals we uit de al werkende demo met eigen ogen hebben kunnen zien. Het concept is eigenlijk voortgekomen uit alle kennis van onderdelen bij Siemerink en op een soort 'hub-community' basis ingevoerd. Camiel Hiel: "We hebben het of weten het te vinden." Deze zomer wordt na veel testwerk de unieke onderdelenwebsite toegankelijk. Door de opzet zijn nieuwe leveranciers en onderdelen gemakkelijk toe te voegen. Dat voorkomt voor de Porsche liefhebber eindeloze zoektochten op Marktplaats, eBay en andere internetsites.

Een verrassende toevoeging aan datgene wat Siemerink de klassieke Porsche-bezitter al te bieden had op een heel ander vlak dan

de gebruikelijke restauraties, reparaties of servicebeurten. Want dat blijft de core-business. Al is de klantenkring wel wat naar het hogere segment verschoven ten opzichte van twintig jaar geleden. Toen werden door veel klanten zuchtend alle centen bij elkaar geschrapt om een goed herstel mogelijk te maken. Nu heeft de gemiddelde klant het geld wel, anders komen ze niet eens. Want het restaureren van een klassieke Porsche kost nog steeds 'goed geld', hoewel volgens Siemerink hij qua werkplaatstarief in de Nederlandse middenmoot zit. Een complete 356-restauratie kost al gauw 80.000 euro of meer en voor een vroege 911 dien je 50 tot 75.000 euro mee te nemen, ondanks het feit dat die minder complex is. Van de financiële crisis heeft hij geen last gehad. De vraag blijft onverminderd groot en voor grote restauratieprojecten is geduld nodig. Siemerink wil niet 'groot groeien' en ambieert ook geen glazen paleis met rijen occasions.

"We hebben een klein team van drie man plus drie parttimers zoals mijn schoonvader en vader en Hans die een dag in de week de zeer precieze tijdrovende klusjes doet. Dat wil ik zo houden, want dan heb ik nog overzicht en ben ik overal bij betrokken. Als je de tent maar laat groeien, wordt je vanzelf manager en ik wil zelf met Porsches bezig zijn. En ervan genieten dat wat als bijna-wrak binnen kwam er als concoursauto weer uitgaat. Of een slecht lopende motor, waar al de nodige diagnose-boys aan gezeten hebben, die wij wel goed krijgen. Daarom wil ik ook alles in een hand houden, niet uitbesteden of gigantisch groeien, wat gelet op de klandizie gemakkelijk zou kunnen." **RS**