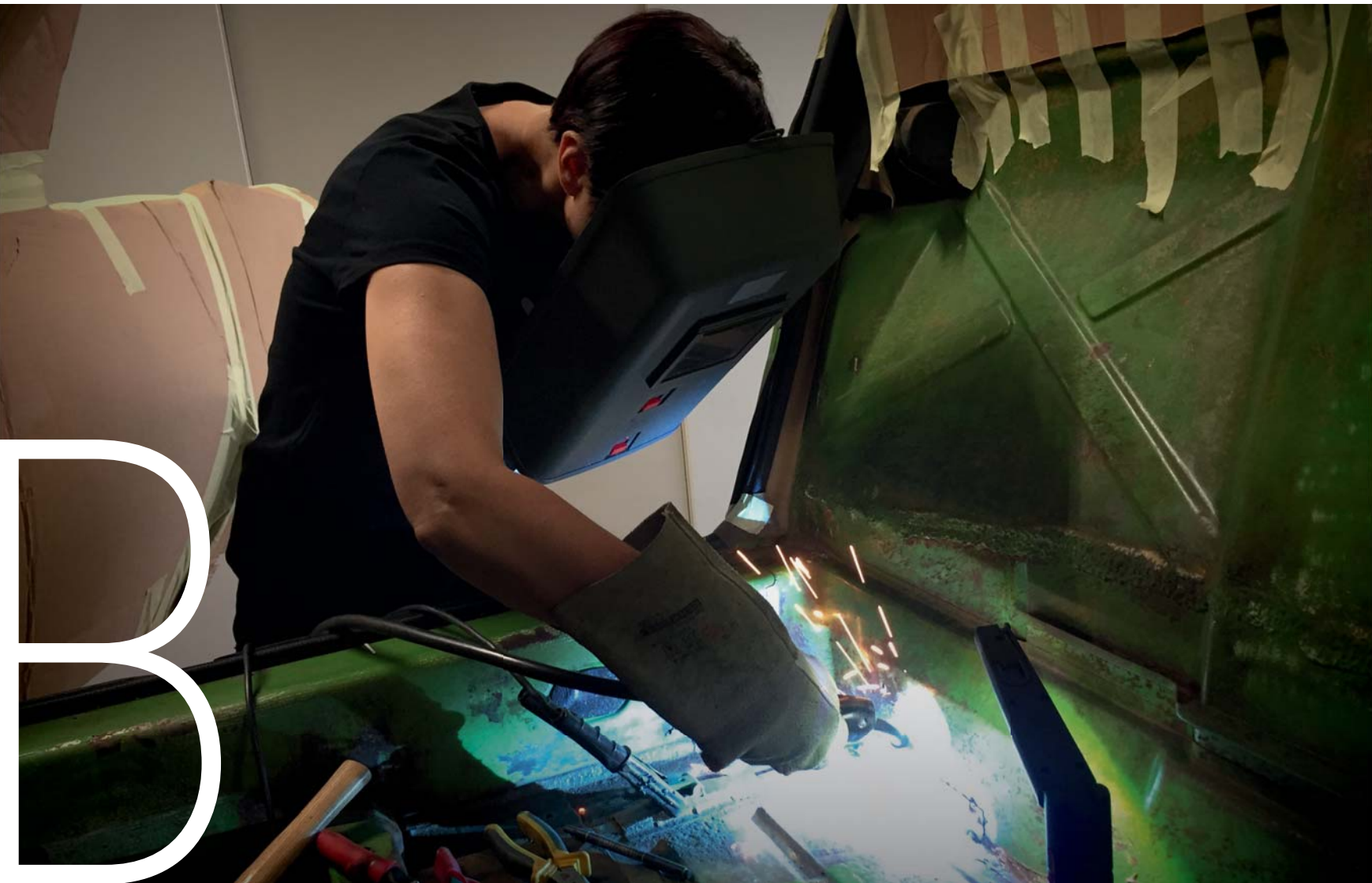


SPORTMOTIVE BEHOUDT DE ZIEL BIJ RESTAURATIES

HET IS SCHERING EN INSLAG IN DE PORSCHE-WERELD: RESTAURATIES WAARBIJ NIETS AAN HET TOEVAL OVERGELATEN WORDT. BIJ TWIJFEL VERNIEUW JE, GEEN TWIJFEL MOGELIJK. ZO WERKT SPORTMOTIVE IN BAVEL DUS NIET. HET BEDRIJF STELT ALLES IN HET WERK OM DE ZIEL VAN DE AUTO TE BEHOUDEN EN ORIGINELE ELEMENTEN TE KOESTEREN. WANNEER DIE VERLOREN RAKEN, HAAL JE ZE IMMERS NOOIT MEER TERUG. >





ij de eerste aanblik kan er al geen misverstand over bestaan: hier, in een compacte bedrijfshal op steenworp afstand van Breda, voltrekken zich ingrijpende projecten. “We restaureren hoofdzakelijk Porsches die we zelf hebben opgespoord en aangekocht, omdat we graag zelf het afwerkingsniveau willen bepalen,” zegt Brigitte Broer van Sportomotive. “De juiste specificaties van de auto handhaven en vooral de historie conserveren.” Compagnon Stefan de Beer: “Bij elk onderdeel vragen wij ons af: wat kunnen we doen om het te behouden? Wij besteden erg veel tijd aan onderzoek, dat we archeologie noemen. Zo vinden we altijd wel belangrijke datumstempels, die de authenticiteit van de auto bevestigen. Wij werken hier altijd vanuit het besef dat je iets ouds vrij makkelijk nieuw maakt, maar dat andersom nooit meer zal lukken.” Kwaliteit overheerst, kwantiteit houden de eigenaren van het bedrijf zorgvuldig buiten de deur. Naast dit restaureren fungeert Sportomotive vaak als vraagbaak voor Porsche-eigenaren die een expert zoeken om een bepaald Porsche-probleem voor ze op te lossen.

STAGE BIJ SBARRO

Laten we eens een eindje de geschiedenis in duiken, te beginnen met Stefan de Beer. Volgens de familieoverlevering knutselde hij als kind van acht de illustere Tamiya-bouwdoos van de Porsche 935 in elkaar. “Schaal 1:12, met duizend onderdeeljes. Dan leer je wel aardig een auto te doorgronden. Niet meer dan logisch dus dat ik na de middelbare school met een studie werktuigbouwkunde aan de TU Delft begon. Ik zocht, naast theorie, ook vooral de praktijk. Daarom ging ik aan de slag als hulpje bij een restauratiebedrijf in Fijnaart, waar ik veel leerde van het restauratievak. In dezelfde periode volgde ik een deeltijdstudie Voertuigtechniek aan de HAN, de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen. Van daaruit kreeg ik de kans om stage te lopen bij Sbarro in Zwitserland, om het vak van auto-ontwerper te leren. Een unieke ervaring. Uiteindelijk startte ik in de boerenschuur van een kennis een restauratiebedrijfje op, met opdrachten vanuit mijn eigen netwerk. Jaguars, Porsches en Italiaanse klassiekers; ik besteedde aandacht aan elke vierkante centimeter en liet niets aan het toeval over.”

“Ergens in die tijd leerden wij elkaar kennen, via een gezamenlijke vriend, tijdens een cursus van de Kamer van Koophandel voor beginnende ondernemers,” vertelt Brigitte Broer, die destijds als zelfstandig ondernemer een marktonderzoeksbureau runde. “Ik heb altijd wel iets met auto’s gehad en een aantal behoorlijk maffe modellen gereden, zoals een Innocenti De Tomaso en een Suzuki SC 100 GX. Overdag liep ik in een mantelpakje rond, ’s avonds ging ik in een overall Stefan helpen in zijn werkplaats, waar ik een voorliefde voor Porsches ontwikkelde. Toen mijn bedrijf goed liep, werd het tijd om mijn langgekoesterde droom te verwezenlijken: ik wilde dolgraag een Porsche 356. Samen met Stefan vond ik een A uit 1958 als project in een schuur, prima geschikt om samen op te knappen. Stefan gaf me eerst een bouwpakket van de auto, met de opdracht dat in elkaar te zetten en aldus inzicht te krijgen in de techniek. Dat bood me, zeker in het begin van de 356-restauratie, behoorlijk houvast. Je herkent constructies en onderdelen.” Zeven jaar lang reed zij zo’n 35.000 km per jaar met haar 356 uit 1958. “Ook

’s winters, ja. Ik crosste er in mijn vakanties heel Europa mee door en in al die tijd heb ik de motor drie keer helemaal uit elkaar gehaald voor onderhoud en weer opgebouwd.”

NINE ELEVEN

De samenwerking ontwikkelde zich in 1995 tot een restauratiebedrijf met flinke groeistruipen en veel personeel. “Op een gegeven moment stonden er 35 Porsches binnen en hielden we ons met vijf, zes projecten tegelijk bezig,” herinnert De Beer zich. “We waren steeds meer aan het managen, dingen aan het doen die we

helemaal niet leuk vonden. Met de auto’s zelf hielden we ons bijna niet meer bezig, daarvoor bleef domweg geen tijd meer over. In 2001 kregen we te maken met een crisis, ironisch genoeg veroorzaakt door Nine Eleven. De beleggingsmarkt gleed onderuit en een aantal van onze klanten ging failliet. Paniek sloeg toe en in twee weken tijd vonden zes annuleringen van projecten plaats. Zo raakten we door onze buffer heen en besloten we op het dieptepunt van de markt, in 2005, de zaak aan een klant over te doen.” Zakelijk sloegen de compagnons daarna elk hun eigen weg in: Brigitte Broer stortte zich op

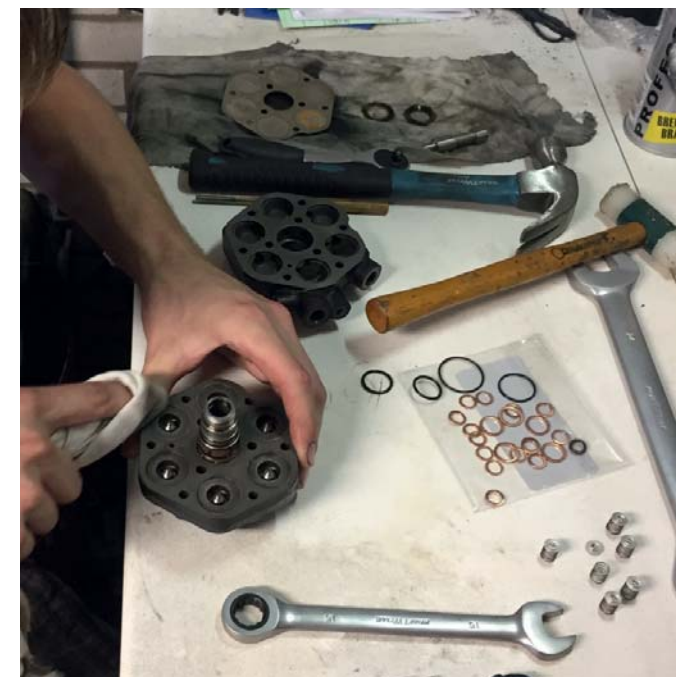
coaching van zelfstandig ondernemers, Stefan de Beer schreef zich na lang nadenken in voor een opleiding architectuur aan de kunstacademie. “Onze passie voor Porsches bleef uiteraard en die konden we nog lekker botvieren op de 356, waarmee we veel toerden. Toen de markt aantrok en iemand in 2014 de deze auto wilde kopen, besloten we het er samen weer op te wagen en kleinschalig met projecten te starten. Met de opbrengst van de 356 kochten we een restauratieobject, dat we helemaal in ere herstelden. Zo volgde de ene na de andere Porsche en huurden we op een gegeven moment vijf >

De juiste specificaties van de auto handhaven en vooral de historie conserveren.





We zoeken dus hoofdzakelijk zelf naar interessante Porsches met potentie.



garageboxen in Breda en omgeving, voor opslag en sleutelwerk. Killing voor je lijf natuurlijk, dat werken op de grond, bovendien kost het belachelijk veel tijd en geld om steeds op en neer te pendelen. In juli 2017 betrokken we ons huidige pand in Bavel en klusten we drie maanden om het te maken tot wat het nu is: een goed uitgeruste werkplaats, waar menig liefhebber af en toe een kop koffie komt drinken en we dan lekker over Porsches gaan zitten kletsen."

DRIELIJSSTRATEGIE

Broer beschrijft de huidige aanpak. "We zoeken dus hoofdzakelijk zelf naar interessante Porsches met potentie. Dit betekent dat we een

kwalificatie toekennen aan de techniek, de carrosserie en het interieur. Eén van de drie moet heel goed zijn, één minimaal redelijk en de andere mag in slechte conditie verkeren. Bij vlagen trekken we erop uit en dan bekijken we al gauw vele tientallen exemplaren, met name in Duitsland en Zuid-Europa. Soms rijden we een paar honderd kilometer voor niks en blijkt gewoon veertig kilometer bij ons vandaan een heel geschikte kandidaat te staan. We oriënteren ons op 356's, 911's - ook waterkoelers - en 912's, maar ook 914's. Veel waarde hechten we aan een bijzondere historie, want rijden in een klassieker houdt nu eenmaal emotie en beleving in. Qua restauratie hanteren we een drielijsstrategie,

afhankelijk van de toestand van de auto, dat wil zeggen grofweg twee maanden, zes maanden of negen à twaalf maanden. Op onze website geven we onder het kopje 'Eigenaar gezocht' een doorlopend verslag van de projecten en dan gaat bij geïnteresseerden vanzelf een lichtje branden: 'Oh, zo kan het ook'. Puristisch en met aandacht voor originaliteit, in plaats van alles maar klakkeloos te vernieuwen."

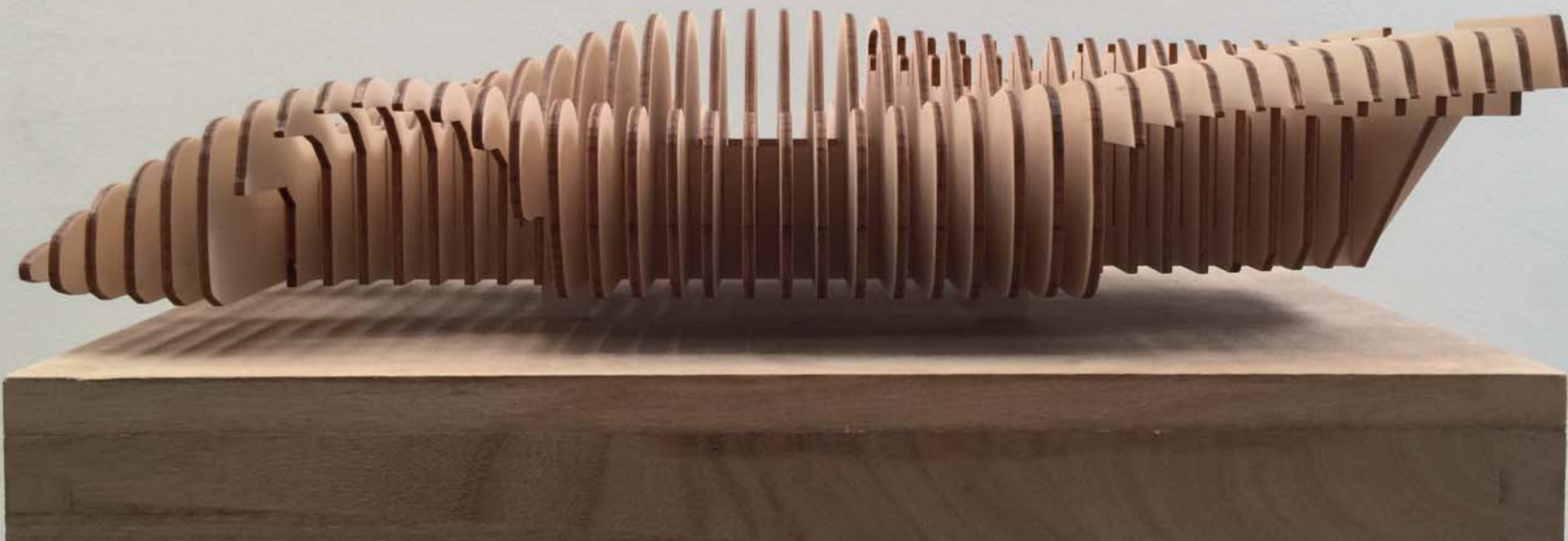
De ziel behouden, dat brengt nogal wat omzichtigheid met zich mee. De Beer illustreert het aan de hand van wat voorbeelden. "Laatst ontdekten we op de uitlaat van een van onze auto's een stempel van de maand en het jaar >



PORSCHE IN PLAKJES

Ongeacht of je vitrines uitpuilen van de Porsches of dat je wederhelft nog geen luttel miniatuurtje op de schouw toestaat: een sculptuur zoals één van deze wil je hebben. Hier doet de artistieke achtergrond van Stefan de Beer zich gelden. "Vanuit mijn studie architectonische vormgeving aan de kunstacademie begon ik me op een gegeven moment met ruimtelijke kunst bezig te houden. Uiteindelijk won ik daar een internationale wedstrijd mee en exposeerde twee jaar lang op veertig, vijftig locaties. Vanuit een sculptuur met 102 plakjes multiplex, verwijzend naar een muziekstuk van evenzoveel seconden, ontstond de inspiratie voor onze Porsche-sculpturen. Ik zag er ineens de link met koelribben in. Nadat ik wat schetste op de achterkant van een bierviltje, zei Brigitte vol enthousiasme: 'Dit moeten we onmiddellijk gaan maken'. We begonnen met het maken van een 3D-scan van één van de klassieke 911's in onze werkplaats. Deze bewerkte ik in AutoCad tot een computermodel en uiteindelijk maakten we bij het FabLab in Breda, waar je alle mogelijke materialen en apparaten als een lasersnijder en een 3D-printer binnen handbereik hebt, een prototype."

Inmiddels leven we twee jaar later en zijn er wereldwijd zo'n 255 sculpturen verkocht. "Ik weet nog hoe we de eerste in onze webshop plaatsten en er via Facebook ruchtbaarheid aan gaven," vertelt Brigitte Broer. "De likes stroomden achter elkaar binnen en aan het eind van de avond stond de teller op zeventien orders." Niet gek, als je bedenkt dat de vanafprijs 249 euro bedraagt, wat gezien het vele handwerk bepaald niet overvraagd lijkt. "We maken ze zowel in acryl als in hout. Bij dat laatste materiaal moeten we alle plakjes één voor één schuren en spuiten; een hele klus. Op basis van de 356, de 911 en de 917 bieden we momenteel veertien verschillende versies in schaal 1:10 en tegen meerprijs rusten we zo'n sculptuur met ledverlichting uit." Wie een bezigheid zoekt voor lange winteravonden, bestelt zo'n Porsche als bouwpakket. Dan bedraagt de schaal 1:12 en kost hij 149 euro. Als volgend project heeft Sportomotive een uitvoering in aluminium op de rol staan.



Onze spuitser is er een van de oude stempel. De lakopbouw moet overeenkomen met de fabrieksspecificaties.

van aflevering. Super bijzonder, natuurlijk. Het deed ons besluiten om alleen het binnenwerk te vernieuwen en de buitenkant origineel te laten. Carterhuizen, versnellingsbakbehuizing en koelribben stralen wij bijvoorbeeld niet, maar maken we met behulp van speciale instrumenten en veel geduld centimeter voor centimeter schoon. Op deze manier blijft de uitstraling van het mooie, geleefde materiaal behouden. Een inwendig verroeste benzinetank spoelen we en daarna verwijderen we via een elektrolytische methode de corrosie."

VAN DE OUDE STEMPEL

Bij dit alles vertrouwt Sportomotive op een netwerk van partners die de filosofie volledig

begrijpen en ondersteunen. Brigitte Broer: "Onze spuitser is er een van de oude stempel. De lakopbouw moet overeenkomen met de fabrieksspecificaties. Elders geldt vaak de norm van 'kaal tot op het blanke staal', maar dat vormt voor ons geen vanzelfsprekendheid. Het blijkt vaak meer werk om goed te onderzoeken wat je kunt behouden en hoe je iets historisch verantwoord weer opbouwt, dan om iets 'standaard' helemaal kaal te maken. Ook qua interieur proberen we het maximale te redden. Tapijt stomen we tot in de onderste vezels en van daaruit beslissen we pas wat hersteld of vervangen moet worden. Stoelen laten we ook niet zomaar opnieuw bekleden, zeker niet als er bijvoorbeeld alleen maar een wang gescheurd blijkt: dan

komt daarvoor een ander stukje in de plaats, bij voorkeur 'geleefd' leer of kunstleer, dat de bekleder altijd netjes voor ons bewaart. Dit heeft altijd de juiste structuur en glansgraad, in tegenstelling tot de vaak mat afgewerkte finish van nieuw materiaal. Desnoods kleurt hij een deel om, met de juiste mate van glans." Stefan de Beer: "Het is soms wat nerdy, maar onze klanten weten deze methodes echt te waarderen. We houden strak vast aan onze filosofie en gaan niet meer tot een groot bedrijf uitgroeien, want we willen al dit moois door onze eigen handen laten glijden." <

Meer informatie via www.sportomotive.nl