



Lotus Europa S2 (1970)

Oude liefde roest niet

Toen Henk Hartsuiker een jaar of achttien was, hadden zijn ouders een cafetaria. Daar kwam geregeld een jongeman met een fantastische sportwagen: een Lotus Europa S2. Als Henk maar even tijd had stond hij erbij te genieten en het mooiste was als de eigenaar bij het weggrijden even liet zien wat de auto in zijn mars had. De auto was geel en na een paar jaar werd hij overgespoten in een paarse kleur, dat was in die tijd heel hip. Henk nam zich voor dat als zijn financiën het zouden toelaten, hij ook zo'n Lotus zou kopen.

helemaal kaal en dat is makkelijker gezegd dan gedaan. Volgens zeggen is dit een klus die je door een van je ergste vijanden moet laten doen, maar omdat Henk geen vijanden heeft, moest hij het zelf doen. Als je iedere keer een stuk kaalmaakt is het wel te overzien. De gelcoat werd afgeschuurd met een excentrisch roterende schuurmachine. Er werd informatie ingewonnen bij diverse experts. In overleg met een polyester-specialist werd besloten om de gehele koets te bekleden met een dun laagje polyester versterkt met een dunne laag glasvezel weefsel (tissue 30 gram per m²). Alle benodigde grondstoffen werden gekocht, plus een volle doos met chirurgenhandschoentjes. Hij mag niet te koud zijn, boven de 15 graden, maar je mag ook niet in de directe zon werken, want dan gaat de uitharding nog sneller en het spul is altijd al sneller hard dan je zou willen. Je moet dan ook niet teveel tegelijk aanmaken. De eerste stap was de bodem: alle gaten die er niet in hoorden werden gerepareerd. Al snel bleek dat er in het verleden een nieuwe neus was aangezet. Dit was gedaan met de koets gewoon op het chassis zodat men er niet op alle plaatsen goed bij kon komen. Nu de koets toch op de kop lag, kon dat meteen goed worden afgewerkt. Er bleek een barst te zitten in de motorkap, waarschijnlijk ooit veroorzaakt door een windvlaag. De barst werd hersteld en de kap versterkt om hem windbestendig te maken.

Het eindresultaat was een body die weliswaar versterkt was, maar waar aan de buitenkant de glasvezelstructuur duidelijk zichtbaar was. Dat was niet echt mooi en dus werd het geheel overgespoten met een laag vloeibare polyesterhars met vulmiddel. De grote oneffenheden die met het blote oog direct zichtbaar waren werden met polyesterplamuur opgevuld. En toen moest er, je raad het al, weer geschuurd worden. Toen het klaar was vond Henk dat hij het best aardig had gedaan, maar toen kwam



Gat in de bodem, ondanks roestvrije carrosserie



Ruimtebesparende opslag



Laswerk aan het chassis



Polyster is ook 'plaatwerk'



De voorwielophanging weer klaar



Zicht op de motor en bak

de spuits en die liet geen spaan van zijn schuurwerk heel. De hele auto moest in de spuitplamuur en weer opnieuw geschuurd worden. Toen het zover was begon de spuits te schuren en moest Henk toegeven dat het toch een vak apart is. Er gingen nog de nodige uren in zitten, daarna nog een paar lagen controlelak en primer en toen eindelijk de echte lak. Hoewel de auto oor-

spronkelijk rood en bij aankoop groen was, koos Henk voor geel, omdat dat de kleur was van de Europa die hem uit zijn jeugd was bijgebleven. De originele gele kleur vond hij iets te gemeen en dus is het een wat zachtere kleur geel geworden (vanille vla geel).

Toen de body terugkwam van de spuits



“In de kofferruimte bevonden zich een muizennest en een paar oude schoenen”

Voor polysterwerk moet het warm zijn; Henk was ruim voor de kerst klaar



Lotus Europa S2 (1970)

Motor	viercilinder kopklepper (Renault 16)
Cilinderinh.	1470 cc
Boring x slag	76 x 81 mm
Compr.verh.	10,25:1
Brandst.voorz.	Solex dubbele valstroomcarburateur
Vermogen	78 pk bij 6000 tpm
Koppel	103 Nm bij 4000 tpm
Transmissie	Renault 336, 4 versnellingen
Wieloph. v.	dubbele driehoeksdraagarmen, schroefveren/dempers, stabilisatorstang
Wieloph. a.	plaatstalen langdragers, onderste draagarmen, schroefveren/dempers, aandrijfassen
Remmen v.	schijven
Remmen a.	trommels
L x b x h	396 x 163 x 107 cm
Gewicht	635 kg
Banden	175/70 R13
Topsnelheid	180 km/h
0-100 km/h	9,3 sec

Geraadpleegde specialisten

Seventh auto's Wijchen, www.caterham.nl
Lambo Rijssen kunststoffen,
www.lamborijssen.nl
Poly-Service Nieuwekerk a.d. IJssel,
www.polyservice.nl



Het pasmaken van de kaplampen kostte hoofdbreken.

Het zicht recht naar achteren is ondanks de smalle ruit goed.



Een klus die je door een van je ergste vijanden moet laten doen.



Win on Sunday, sell on Monday.



Het was meer dan dertig jaar later toen Henk terugdacht aan 1970 en de Lotus Europa. Hij besloot op zoek te gaan naar een restauratie object. Dat viel in het begin nog niet mee, er werden er weinig aangeboden. Daarom zette hij zelf een advertentie in de rubriek "gezocht". Het leverde maar liefst twaalf uiteenlopende reacties op. Henk heeft diverse aanbiedingen bekeken, maar moest constateren dat de meeste eigenaren hun Lotus eigenlijk niet kwijt wilden. Ze hadden hem gekocht om te restaureren, maar kwamen er niet aan toe. Als puntje bij paaltje kwam, vroegen ze zoveel dat Henk wel begreep dat ze hem eigenlijk liever wilden houden. Totdat Henk een mailtje kreeg van een bestuurslid van de Lotus Club Holland. Die had in Aalsmeer een Lotus gezien die al geruime tijd buiten stond met open ramen. Het mos groeide op de vloer. De auto stond op het terrein van iemand die opslagruimte verhuurde. Hij was daar begin negentiger jaren gestald. In het begin werd de huur nog wel betaald, maar na verloop van tijd stokte dit en op de aanmaningen werd niet gereageerd. Zodoende besloot de verhuurder om de auto maar buiten te zetten omdat de ruimte dan aan een ander verhuurd kon worden. Uiteindelijk was de huurschuld zo groot, dat de stallingseigenaar volgens huurcontract eigenaar van de Lotus was geworden. Henk kocht de auto in de hoop dat hij via de RDW wel weer een kenteken kon krijgen. Zo niet, dan kon hij hem altijd nog in onderdelen verkopen, de prijs was er naar. De eigenaar van de Lotus had behalve het kenteken ook het chassisplaatje meegenomen. Zijn laatste bekende adres was van 1987 in Amsterdam. De gemeente mocht in het kader van de wet op de privacy geen mededelingen doen, maar kon wel (tegen betaling) een brief doorsturen naar het volgende bekende adres. Zo gezegd zo gedaan en de brief kwam keurig terug met de mededeling: "Vertrokken naar het buitenland." Samen met het gegeven dat er al tien jaar geen APK meer opzat en de auto niet geschorst was, was dit voldoende om bij de RDW een nieuw kentekenbewijs aan te kunnen vragen. Na betaling en het tonen van het chassis met het ingeslagen chassisnummer werden er nieuwe papieren toegestuurd, met het oude kenteken uit 1970. De restauratie kon beginnen.

Om te beginnen werd de auto maar eens goed schoongemaakt. In de kofferruimte bevonden zich een muizenest en een paar oude schoenen, maar ook de nodige onderdelen. De resten van de vloerbedekking konden samen met het mos en de algen zo de container in. Het water stond op de vloer en daardoor waren de stoelen vastgeroest in de slede. Die moesten dus van onder de wagen worden losgesle-



Op de heftruck, bij aankoop rolde de auto niet



De kofferbak bevatte een aantal verrassingen

pen. Nadat alle demontabele zaken van de auto waren verwijderd, kon de carrosserie van het chassis worden gehaald en op zijn kant in een schuur worden gezet. Dat neemt het minste ruimte in. De toestand van het onderstel bleek mee te vallen. Er waren twee slechte plekken in de achterste chassisbalken, daar waar de motor erin ligt en de onderkant van het voorste dwarsstuk was doorgeroest. Henk laste nieuwe stukken in, waarna hij het chassis naar het straalbedrijf bracht. Die hebben het gestraald en in de primer en zwarte lak gezet. Ondertussen had hij zelf de wielophangingdelen schoongemaakt en gelakt. De remleidingen werden allemaal vernieuwd (koper) evenals alle slangen en rubbers voor de wielophanging, motor en versnellingsbak. De benodigde specifieke Lotus-onderdelen werden allemaal gevonden door Arno Huberts van Seventh Auto's in Wijchen. Tijdens de lange winteravonden werd het dashboard gefineerd en gelakt, waarbij Henk er een eigen tintje aan gaf: hij koos voor eiken fineer. In de benzinetank werd een nieuwe bodem gesoldeerd



Thuis op het erf



De oorspronkelijke kleur liet zich al snel zien

met hardsoldeer (koper). Vervolgens werd de tank ontroest door er heel fijn grint in te doen, hem voorop een betonmolen te binden met sjorbanden en vervolgens flink te laten draaien. Nadat de tank leeggemaakt en uitgespoeld was, werd hij behandeld met een setje van Tank Cure. De motor zat vast. Nadat hij een aantal dagen had staan losweken met kruipolie in de bougiegaten, schoot hij na wat voorzichtig wrikken op de starterkrans los en kon voorzichtig worden rondgedraaid. Daarna ging de startaccu erop om hem zonder bougies te laten draaien met flink olie door de bougiegaten. Toen werd de motor met benzine gestart en hij liep zo mooi, dat Henk besloot om hem niet uit elkaar te halen en eerst maar eens te kijken hoe het in het gebruik zou gaan. Wel heeft hij de motor schoongemaakt en gelakt.

Met het onderstel was het makkelijke deel van de restauratie klaar. Nu was de carrosserie aan de beurt. Er zaten veel sterren en barsten in de lak en om daar overheen te spuiten heeft geen zin. Dus moest de koets

was Henk was zeer tevreden met het resultaat en begon hij vol enthousiasme aan de opbouw. Eerst was het tijd voor het zogenaamde huwelijk: de carrosserie weer op het chassis. Samen met een kameraad werden ze naast elkaar gezet in de tuin. Twee mensen zijn voldoende om de koets op het chassis te tillen, polyester is immers niet zo zwaar. Zo begon het meteen weer op een auto te lijken. De bouten tussen koets en chassis werden allemaal weer op hun plaats gezet en daarna waren de pedalen aan de beurt. Dat viel niet mee, want er is maar heel weinig ruimte en het geheel zit ook nog behoorlijk ver weg, maar met een beetje kunst en vliegwerk lukte het. De volgende klus was de handremhevel aan de kabels zetten en de afstelling ervan in de centrale chassisbuis. Dat is een klus die met een normaal formaat handen absoluut onmogelijk is. In eerste instantie lukte het niet en werd dit maar even overgeslagen, er was nog genoeg te doen. Later lukte het gelukkig toch. Ook de kachel werd gemonteerd en de elektrische bedrading weer in de auto gelegd. Het plaatsen van de portieren viel ontzettend tegen. Henk had de scharnieren laten zitten, maar bij montage bleek er niets meer van te kloppen, en moest de hele boel opnieuw afgesteld worden. Dat is bij een Europa behoorlijk primitief geregeld, je hebt twee steeksleutels nr. 30 nodig, die je flink dunner moet maken, plus veel geduld. Ook is een beetje hulp beslist een vereiste. De koplampen vereisten eveneens de nodige inventiviteit, door het extra polyester was de ruimte wat aan de krappe kant geworden. Een polyester koets geeft vaak massa problemen, reden om alles extra via het chassis aan te sluiten. Het motorblok werd voorzien van een nieuw oliefilter, verse olie en nieuwe bougies, en ook de versnellingsbak kreeg nieuwe olie. Het remsysteem werd voorzien van nieuwe slangen en rubbers en daarna gevuld met remvloeistof DOT5 (volledig siliconen), wat geen vocht opneemt.

Aan de voorzijde werd voor de APK tijdelijk een officieel nummerbord (afneembaar) gemonteerd. De losse cijfers voor in de grille staan mooi, maar ze hebben niet de vereiste rijkskeur. Via eBay in Australië werd een correct type plaatje "Europa" gekocht. Daarna waren er alleen nog kleine klusjes, die alles bij elkaar toch nog een week in beslag namen. En toen was het moment daar om te gaan rijden. Henk had nog nooit in een Lotus Europa gereden en het viel gelukkig niet tegen. Hij ging meteen maar even langs de garage om de koplampen af te stellen en voor een check op de remmentestbank: de remmen waren OK. Twee dagen later was de Lotus bij dezelfde garage voor de APK en wat denk je: de achterremmen links en rechts meer dan 35% verschil! Alles zat er nieuw op, onbegrijpelijk. De remtrommel werden leeggehouden



En nog een keer schuren...



De huwelijksdag



De pedalen zijn lastig bereikbaar



Eindelijk gaat de kleur erop



Twee man is genoeg om de body te tillen



De kachel zit erin, de draadboom bijna

zien. Vervolgens werd de boel maar weer dicht gemaakt en een alternatieve aanpak gekozen: buiten het dorp op een heel rustig weggetje de remmen maar eens flink op hun donder geven zodat ze een beetje aan hun taak kunnen wennen. Terug bij de keurmeester op de testbank bleek dat het had geholpen, de remmen bleven binnen de toleranties en de Lotus kreeg een APK goedkeuring voor twee jaar. Het hele project had vanaf de aanschaf in 2003 ruim vijf jaar in beslag genomen.

Henk heeft de historie van zijn Europa weten te reconstrueren tot 1977. Maar van

de eerste jaren, vanaf de eerste toelating in november 1970 tot mei 1977 weet hij vrijwel niets. Begin 1977 was de auto eigendom van ene meneer de Haas uit Hilversum. Als iemand meneer de Haas kent, of nog een eerdere eigenaar van de destijds rode Lotus Europa S2 met het kenteken 84-37-NV, dan hoort Henk dat graag via het redactieadres van K&T. |

De aandrijflijn van boven gezien; de bagagebak is voor de foto verwijderd

