



COACHWORX OLDTIMER RESTAURATIE

VAN GHIA NAAR ISO



1500 GT RIVOLTA

Onder de rook van Nijmegen restaureren Alwin Schulten en zijn mannen bijzondere, in kleine serie gebouwde Italiaanse klassiekers. "Uit een vlakke plaat een mooie vorm maken geeft me veel meer voldoening dan aan een auto werken waarvoor van alles kant-en-klaar te koop is."



De kale, deels gerestaureerde koets bij de ingang van Coachworkz vertelt een groot deel van het verhaal. Het is Alwin Schultens persoonlijke project, een Ghia 1500 GT die hij in totaal verrotte staat uit Beverly Hills haalde. Nadat hij op socialmedia foto's plaatste over de voortgang van de restauratie, kreeg Schulten van een Belgische Ghia-bezitter de vraag of hij diens auto ook onder handen wilde nemen. Al snel stond hij te boek als specialist. Dik een half decennium later heeft de plaatwerkspecialist tien van de naar schatting honderd nog bestaande 1500 GT's onder zijn hoede gehad, een auto waarvan er tussen 1962 en 1966 ongeveer 850 stuks zijn geproduceerd. En heeft hij het inmiddels zo druk, dat zijn eigen, onvoltooide Ghia staat te verstoffen. "Die komt waarschijnlijk nooit meer af..."

LIEVER MAKEN DAN RIJDEN

De autoliefde zat er al op jonge leeftijd in bij Alwin Schulten (49). In de garage van zijn vader begon hij op zijn zeventiende met zijn eerste opknopklus, een Kever

"JE KEEK DWARS DOOR DIE 1500 GT HEEN. MAAR IK VOND HEM ZO MOOI, IK MOEST HEM GEWOON HEBBEN"

1303. Al snel volgden andere projecten: een Fiat 500, Volvo 480, Chevrolet pick-up en meer werden nauwgezet in originele staat teruggebracht. Maar: "Als ik klaar was met een auto reed ik er drie weken in en dan ging het alweer te kriebelen, verlangde ik naar een nieuw project. Het ging me om het doen, om het maken, zo werd me snel duidelijk. Niet om het rijden." Schulten deed het allemaal naast zijn studie werktuigbouwkunde en later als hobby toen hij in de productontwikkeling zat. "Op een gegeven moment kom je op je werk in een soort molen, groei je door naar leidinggevende functies en moet je jongens aansturen die deden wat ik vroeger zelf deed. Dat zette me aan het denken." Toen de Nijmegenaar in 2016 op Het Loo een smetteloze Fiat 1200 TV Vignale zag,

besloot hij dat het tijd was voor een nieuwe persoonlijke uitdaging: een restauratieproject waarvoor qua plaatwerk helemaal niets meer verkrijgbaar was en waarvoor hij alles zelf zou moeten uitzoeken en reconstrueren. "Ik ben gaan zoeken naar een *coachbuilt* Italiaanse coupé uit de jaren zestig, de eerste auto die ik vond was een Ghia 1500. Je keek er dwars doorheen. Maar ik vond hem zo mooi, ik móést hem gewoon hebben."

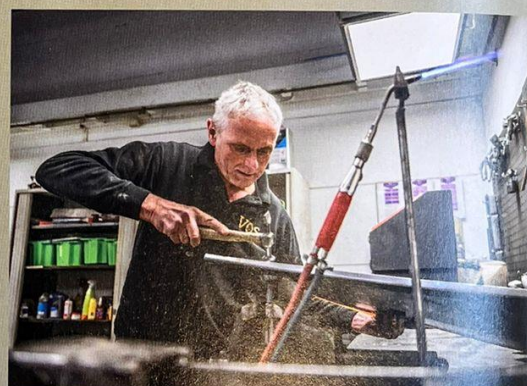
HOBBY WORDT WERK

Zoals gezegd was Schulten goed en wel met de restauratie begonnen, of er meldde zich iemand met net zo'n verrot exemplaar. "Toen ben ik parttime met Coachworkz begonnen, voor een dag of anderhalf in de week." Het idee dat het wellicht makkelijk was om twee auto's tegelijkertijd te doen, werd snel losgelaten. "Omdat het uitzoeken deels is te gebruiken voor allebei, scheelt het wel een béétje tijd. Maar uiteindelijk moet je alles met de hand maken en in de basis gewoon twee keer hetzelfde doen. Intussen zijn er meerdere Ghia's voorbijgekomen en hebben we een aantal





“DEZE NUMMER 012 IS VAN MEVROUW RIVOLTA GEWEEST. HIJ IS DEELS SAMENGESTELD MET PROTOTYPE-ONDERDELEN”



mallen gemaakt, maar dat was in het begin nog niet aan de orde.”

Het heen en weer schakelen tussen zijn vaste baan en zijn bedrijf kostte Schulten zoveel energie, dat zijn vrouw hem adviseerde om ontslag te nemen en zich te concentreren op Coachworkz. Een werkruimte van 70 vierkante meter werd omgeuild voor 150 m² en niet veel later voor een verwarmde hal van 300 m². Daar kwam het werk in een stroomversnelling. “Mijn gereedschap was hetzelfde als daarvoor; ik kan TIG- MIG- en autogeen-lassen, heb een English Wheel, een Mechammer, noem maar op. Het werk dat ik deed, veranderde evenmin. Er zat een mooie vloer in en er stonden mooie auto's. Als mensen daar kwamen met een potentieel project, hoefde ik nauwelijks nog moeite te doen om de klus binnen te halen.”

RIVOLTA

Omdat het ook in Elst te krap werd, verhuisde Coachworkz begin 2023 naar Nijmegen. Schulten en zijn inmiddels twee medewerkers schuwen deelreparaties niet, en in principe zijn alle merken welkom. “Een auto moet al redelijk wat waard zijn wil je een goede, volledige restauratie kunnen doen. Daardoor zijn er veel mensen die nergens terechtkunnen met kleinere

projecten. Bij ons wel, ik probeer daarvoor een dag in de week vrij te houden.” Niettemin ligt de focus op volledige (koets) restauratie van bijzondere auto's als de Fiat/Ghia 1500 GT, iets waarin alleen al tussen de 600 en 800 uur gaat zitten. Voor spuitwerk, stoffering en motorrevisie vertrouwt Schulten op zijn netwerk van specialisten. “Negentig procent van wat wij hier doen is carrosseriewerk, van de bodem tot de spatborden en het dak. Ik koop jaarlijks ongeveer honderd vierkante meter plaat in. Op verzoek verzorgen we nog een stuk afbouw, al doen de meeste klanten dat zelf.” Intussen heeft de gepassioneerde ondernemer er een nieuw specialisme bij: de Iso Rivolta. “Er kwam er toevallig een op mijn pad, van een klant die vroeg of ik daar wat mee kon. Het leek me een mooie uitdaging, want ook van de Rivolta zijn nergens koetsdelen te verkrijgen. Net als bij mijn Ghia ging ik wat foto's posten en kwam er daarna vanzelf ander Iso-werk aanwaaien.”

ORIGINALITEIT VOOROP

De Iso Rivolta 'IR 300' (1962-1970) is een luxe, sportieve vierzits gran turismo, ontwikkeld door Giotto Bizzarrini en met een design van Giorgetto Giugiaro - die destijds bij Bertone werkte. De aandrijving wordt verzorgd door een Chevrolet 327 V8,

waarmee de Rivolta volgens de brochure 'comfortabel 250 km/h kan cruisen'. Zeer indrukwekkend voor die tijd. Er zijn slechts een kleine achthonderd IR 300's geproduceerd, daarnaast 167 performancevarianten met de codenaam IR 340. Tijdens ons bezoek tellen we vier Rivolta's: twee kale karkassen waaraan hard wordt geslepen, geklopt en gelast op de plaatwerkafdeling (naast een Ghia 1500 en een Porsche 911 'Ölklappe'), en twee rijdbare exemplaren die voor kleine reparaties in de opslag staan. Daar spotten we tevens een Iso Lele en een vierdeurs Iso Fidea.

De Rivolta is op zichzelf al een bijzonder model, en chassisnummer 012 die in de werkplaats van Coachworkz staat is helemaal speciaal. “Deze is van mevrouw Rivolta geweest”, vertelt Schulten. “Het is weliswaar de eerste serieauto, maar eigenlijk ook weer niet. Hij is namelijk samengesteld met allerlei prototype-onderdelen. Sommige dingen zitten gewoon niet zo goed in elkaar als bij latere exemplaren. Dan is altijd de vraag of je hem beter gaat maken, of zo waarheidsgetrouw mogelijk. Wij neigen vaak naar het laatste. Zo zijn van origine bijvoorbeeld sommige lasnaden vrij slordig, die maken we dan heel bewust op dezelfde manier na.”



“DE STIJVE ONDERKANTSTRUCTUUR
HEEFT HET NADEEL DAT ER ZICH
SNEL ROEST KAN VORMEN”

MINUTIEUS PUZZELEN

Sowieso vergen restauraties van dit kaliber de nodige 'archeologie', zoals de Coachworkz-baas het verwoordt. “Voordat een auto naar de straler gaat, maak je honderden detailfoto's om precies vast te leggen hoe alles in elkaar zit. En als we later de auto stukje bij beetje ontleden, er stukken uitslijpen om te vervangen, dan gooien we niks weg tot de klus helemaal klaar is. Het kan altijd zo zijn dat je zo'n oud stukje metaal als referentie nodig hebt, al gaat het bijvoorbeeld maar om een gaatje op een bepaalde plek.” Hij haalt een krat met tientallen ondefinieerbare (voor ons althans) stukken staal van een plank en vervolgt: “Kijk, het is altijd een enorme puzzel. Dan haal je ergens iets weg, blijkt daarachter nóg een deel zitten dat moet worden vernieuwd. Voor je het weet heb je talloze nieuwe, kleine stukjes die op een gegeven moment weer in elkaar moeten worden gezet.” Of er specifieke uitdagingen zijn voor een

Iso Rivolta? “Nou, Giotto Bizzarrini heeft er veel moeite ingestoken om een stijve koets te creëren, onder meer door aan de onderkant diverse dozenstructuren in te bouwen. Dat betekent ook dat er allerlei holle ruimtes zijn waarin condens ontstaat en dus roest.” Maar dat is niet het enige waar de Nijmeegse specialisten tegenaan lopen. “Ze zijn allemaal verschillend van elkaar, afhankelijk van of laten we zeggen 'Gianni' of 'Marco' hem heeft gebouwd. Denk maar niet dat je een scherm van de ene wagen zo op de andere kunt zetten. Daarnaast zitten er behoorlijk veel moeilijke vormen in de carrosserie, en zijn links en rechts zelden gelijk. Je kunt dus niet klakkeloos onderdelen spiegelen.” Glimlachend: “Maar ja, dat is de charme van een auto uit die tijd.”

3D-PRINTEN EN ALUMINIUM

Hoewel Schulten nog wel even vooruit kan met de Iso-projecten die naar verwachting komen (gekscherend: “Wie weet komt er

een bord met Iso Center boven de deur”), is hij allerminst van plan om op zijn lauweren te rusten. “Ik ben van huis uit productontwikkelaar en houd ervan om vanuit het niets iets te maken. Ik begin me daarom steeds meer bezig te houden met het reproduceren van onderdelen, met de 3D-printer die ik hier heb. Het is leuk om met moderne technieken dingen te maken waarvoor je vroeger bijvoorbeeld peperdure matrijzen nodig had. Zo gaan we bijvoorbeeld een BMW converteren aan de hand van een schaalmodel van een concept car, een Baur coupé. We gaan het model inscannen, dan 3D-tekenen en dan mallen maken voor de dakconstructie.” En ambities voor als de Iso Rivolta's 'op' zijn? “Ik zou graag meer met aluminium doen. We hebben er alle kennis en gereedschappen voor in huis. Het is gewoon leuk om met aluminium te werken, je kunt er prachtige dingen mee vormen. En je belandt ermee in een nog exclusiever segment.” ❖

