

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional



ATC Oldtimertourtocht

Bewondering voor autotechnisch verleden

Zomer 2008. ATC 't Sticht bestaat 60 jaar. Alle reden voor een feestje. Dus organiseerde de actieve afdeling een feestelijk weerzien met 108 oude vrienden. Impresie van een dag vol historische autotechniek in een prachtige verpakking.

Het idee is simpel. Verzamel 's morgens vroeg op een groot veld. Rijd vanaf half elf een 'Tour de Soest' in drie etappes. De eerste naar molen De Windhond voor een koffiestop, de tweede naar het revisiebedrijf van Henk Mannessen voor haring, broodjes en een bedrijfsbezoeking en de derde via de prachtige omgeving van Soest weer terug naar het evenemententerrein. Natuurlijk is daar dan nog alle tijd voor verwondering over de techniek

van toen en over de toewijding waarmee die in beter-dan-nieuwstaat is teruggebracht.

De allermooiste

Veel voorkomend gespreksonderwerp: welke auto is nu echt de allermooiste? Tja, daar kom je zomaar niet uit. Gelukkig is er een deskundige jury, bestaande uit redactrice Elvire Spoelstra van de Onschatbare Klassieker en de taxateurs Jan Weerdenburg en Erik Heyl, om na

uitvoerig wikken en wegen het verlossende woord te spreken.

Uiteindelijk kwamen zelfs zij er niet onderuit om niet één, maar twee winnaars aan te wijzen: "In de categorie vanaf 1950:

3^e prijs: Citroën Traction Avant 15-Six uit 1959 van dhr Réparon;

2^e prijs: Morris Traveller uit 1968 van dhr De Graaf;

En de winnaar is de Opel Kadett A uit 1963 van dhr. Van Velzen!

In de categorie tot 1950:

3^e prijs: Morgen F Super uit 1949 van dhr Van der Boon;

2^e prijs: Citroen Traction Avant 11 uit 1936 van dhr Van Mheen;

En de winnaar: Buick 91 Sedan uit 1932 van dhr Van de Grint!"

Meer winnaars

Eigenlijk waren er nog veel meer winnaars. Allereerst natuurlijk de deelnemers, voor wie echt alles meezat. Prachtige auto's, perfecte organisatie en ook nog eens heer-



De winnende Opel Kadett A uit 1963 voor molen De Windhond. Beide in topconditie dankzij ATC 't Sticht.

Foto: Jaap van den Broek

lijk weer. En dan molen De Windhond. Met de 2180 euro netto opbrengst van de ATC Oldtimertour wordt de molen ook de komende tijd tiptop in conditie gehouden. Heel slim, want wat moet je met een fraaie klassieker zonder bijpassend decor?

Erwin den Hoed

Boodschappen Rolls

Deze Rolls Royce Phantom I uit 1928 leed een kalm museumbestaan. Tot



het museum een jaar of zes geleden werd opgeheven en het echtpaar Van Schuppen de auto kocht. Vanaf dat moment doet hij wat een auto moet doen: rijden. Het echtpaar doet gewoon boodschappen met de Rolls, zonder dat hij zich daar te goed voor voelt. "Hij laat je nooit in de steek", zeggen de Van Schuppens, "je komt er altijd mee thuis". Klopt, dat is ook wat de fabriek beloofde: "The quality remains long after the price has been forgotten".

Foto: Jaap van den Broek

High tech TR6

"Het concours ga ik niet winnen", zegt Jasper Petersen Nobbe. Echt genieten doe je pas met moderne apparatuur in je klassieker, vindt hij. Dus moest de originele Triumph-midengolfradio uit zijn TR6 plaats maken voor een modern exemplaar met MP3-speler.

En er hangt een videocamera aan de voorruit: "Uit de beelden van zo'n toertocht, stel ik een filmpje samen van hooguit tien minuten".

Petersen Nobbe zou de camera graag



op een spatbord monteren, maar dat durft hij niet. Is hij bang de camera te verliezen? "Nee, niet de camera, het gaat om de zuignap. Die kost een vermogen!"





American LaFrance dendert door

Aan het einde van de 19^e eeuw was American LaFrance een Amerikaanse brandspuitenfabriek. De spuiten kwamen met paardenkracht bij de brand. Vanaf begin twintigste eeuw voldeed dat niet meer. Brandspuiten moesten zelf kunnen rijden. American LaFrance pakte dat klusje serieus aan. Luister maar mee als revisiespecialist Henk Mannessen over zijn imposante zescilinder American LaFrance vertelt: "Cilinderinhoud 14,5 liter, gewicht van de motor: ruim 1000 kg. Drukgroep en vliegwiel: 200 kg. Gietijzeren zuigers, 2,5

kg per stuk. Hoeveelheid smeerolie: 25 liter. Verbruik 1 op 2. Vermogen 85 pk bij 1400 t/min". Dat laatste is minder dan in 1914. Oorzaak: niet drie, maar slechts twee bougies per cilinder zorgen voor de ontsteking. Om dat probleempje op te lossen is Mannessen op zoek naar de juiste magneetontsteking. Hij kent de American LaFrance-motoren op zijn duimpje. Tijdens de lunchstop in zijn revisiebedrijf toont hij een klantenexemplaar in revisie. "Prachtig werk", glundert Mannessen. "Je gaat ermee terug naar de basis van de techniek." Maar die basis veredelt hij met de kennis en techniek van vandaag: "De krukas is nu dynamisch gebalanceerd, loopt een stuk mooier. De kleppen heb ik laten maken in Engeland, 120 pond per stuk. Ze zijn gehard en geslepen.



Vroeger waren het simpele stukjes staal". Als Mannessen zijn eigen exemplaar start, blijkt, ondanks die veredeling, het basiskarakter volledig behouden. Prachtig ongecivileerd geweld. Rijden met een American LaFrance is helemaal de overtreffende trap. Mannessen loodst het luidruchtige gevaarte met veel bravoure door het verkeer. Sturen is een loodzware krachtraining en remmen gaat alleen op de achterwielen. Het rookt en doet, maar veel invloed op de snelheid heeft het niet. De American LaFrance dendert gewoon door.



Nostalgie uit Tsjechië

Ziedaar, een Aero uit 1929. Een wat? "Aero is een failliete Tsjechische vliegtuigfabriek, die ook auto's ging bouwen", legt eigenaar Hiele Gerrits uit. "In 1927 begonnen ze met een éencilinder. Dit is een tweecilinder met één deur. In 1933 kwam er een uitvoering met twee deuren. Vanaf toen kon je dus ook aan de bestuurderszijde instappen!" Gerrits vond de auto dertig jaar geleden in Nederland: "In Loenen, gewoon aan de weg, als één brok roest." Hij werkte met lange tussenpozen aan het herstel en heeft zijn Aero nu sinds vijf jaar op de weg. Tot zijn grote genoegen: "Het rijdt zo heerlijk!"

Foto: Jaap van den Broek



Dit rijdt schandig mooi

Dick Réparon had al drie Traction Avants toen hij tegen deze zeldzame 15-Six Cabriolet uit 1951 aan liep. De Engelse specialist Peacock beschikte nog over de originele tekeningen en herstelde de carrosserie. Toen de auto terugkwam van de spuiër kreeg Réparon meermaals de vraag welke kleur de auto ging krijgen. Misverstandje, dit is geen grondlaag, dit is de originele kleur. De jury kende de open Citroën een derde prijs toe. Hm, tegenvallertje. Op de voorbumper



prijkt een winnaarschildje van het laatste KNAC-concours. Maar ja, de jury zit niet achter het stuur en dan mis je toch iets: "Dit rijdt schandig mooi", glundert Réparon.

Gewoon goede vrienden

In de BMW-advertenties van eind jaren '50 past er tussen vader en moeder nog makkelijk een kind op het bankje van de Isetta. Nu lijkt deze 300 Export al aardig gevuld met alleen Johan de Greef en Inge Kistemaker. De Amerikaanse 'Export'-uitvoering kreeg 7" koplampen en grotere bumpers mee, maar de interieurruimte bleef onveranderd. Johan en Inge willen graag misverstanden



voorkomen: "We zijn gewoon goede vrienden". Tja, dat moet wel in een Isetta...



ATC INFORMATIE

Nieuws van de Vereniging van Automobieltechnici ATC



Het succes van de eenvoud

"Je kunt er nog alles voor krijgen", zegt Nico Strik over zijn T-Ford uit 1914. "Een nieuwe uitlaat? Alleen al in Nederland zijn er 4 à 5 bedrijven

die je kunt bellen. En dan is het: 'Ja meneer, die heb ik op voorraad, 75 euro'. Kom daar maar eens om bij een moderne auto."

De T-Ford werd 15 miljoen keer gebouwd. Het geheim van zijn succes was zijn eenvoud: "Iedere smid kon 'm repareren. Het krukasje is driemaal gelagerd. Met ingegoten lagers. En ach, een minuutje zonder olie? Dat overleeft ie wel".

Ander voorbeeld: "Compressieverhouding: 4:1. Laag? Valt wel mee. Ford maakte zelf benzine uit kolen. De kwaliteit was beroerd, maar de T-

Ford liep er op". En nog steeds is Strik's T-Ford niet kieskeurig: "Ik gooide er per ongeluk diesel in. Een liter of 5 à 6. Niks aan de hand, gewoon benzine erbij en rijden". Nog meer eenvoud, de T-Ford moet het zonder oliepomp stellen: "Likkers op de drijfstangen slingeren de olie op om zuigers en cilinderwanden te smeren". Sommige T-Ford's hebben wel een waterpomp, maar die was tegen meerprijs: "Bedoeld voor in de bergen, op het vlakke voldoet de thermosfonkoeling". Kent een T-Ford dan helemaal geen

luxe? Toch wel: "De T-Ford is een halfautomaat. Schakelen gaat zonder koppeling, maar met planetaire tandwielstelsels en rembanden. Het linkerpedaal intrappen en hij staat in één. Op laten komen en hij gaat naar twee. Het middelste pedaal intrappen en hij rijdt achteruit en het rechterpedaal is de rem. Gas geven en de ontsteking vervroegen doe je aan het stuur. Een kind kan de was doen". Alhoewel: "Laatst nog, een momentje van onoplettendheid. Ik trapte het linker pedaal in en reed bijna door de garagedeur".



Uit de toerenteller

Komt er een fotocamera in de buurt, dan stappen Ernst Visser en vriendin Olga snel voor het geplamuurde achterspatbord van hun 35 jaar oude Escort. Nee, moeders mooiste is het Fordje niet, maar belangrijker, hij voldoet als dagelijks vervoermiddel.

"Altijd duimpje omhoog bij mede-automobilisten", zegt Olga. Zij is verantwoordelijk voor het plamuur- en spuitwerk. "Dus voorlopig kan ik nog vooruit", lacht ze.

Ernst is al verder met de techniek: "Ik ben begonnen met de elektriciteit, een uurtje Lucas-onderdelen verwijderen". Inmiddels heeft de auto parallelverbindingen en goede massa's, zodat de betrouwbaarheid met



sprongen vooruit is gegaan. Ook de aandrijflijn is aangepakt: "Er zit een 1600 cc competitie-motor in. Met de dubbele Webers kwam daar 135 pk uit, maar het verbruik werd me te gortig. Dus nu rijdt hij op gas. Ik gebruik de achteras van een RS2000 met de langste reductie, maar dan nog loopt ie uit de toerenteller. Kom je met deze auto eenmaal boven de 3000 t/min, dan wordt het genieten".

De allermooiste

In 1932 kocht de Noorse regering een schitterende Buick 91 Sedan. Een dikke 60 jaar later kocht Pieter van de Grint dezelfde auto als oud vuil in een container. De nu 73 jarige Van de Grint werkte 12 jaar aan zijn Buick, met een toewijding en een vakmanschap dat aan het onmogelijke grenst. Hij zocht half Amerika af naar onderdelen: "Op ieder boutje staat Buick. En zo'n lampje? Je wint eerder de 100.000 dan dat je er een vindt". Wat hij niet vond, maakte hij zelf; tal



van lijstjes, kappen op de motor, de oliekoeler en nog veel meer. Absoluut hoogtepunt: de radiateurmantel. Hoe perfect kan perfect zijn. Deze auto is absoluut de allermooiste.

Altijd binnen gestaan

Lijkt dat maar zo, of zitten er schroeven onder deze gevleugelde cabrio? "Het is zo, ik kan zo de Eem in met mijn Amphicar", zegt Anton Daatseelaar. Amphicar was een Duits merk



dat in totaal 3500 van deze amfibie-autootjes met Triumph Herald-motor bouwde. Het exemplaar van Daatseelaar kent een bijzondere levensloop: "Hij is van 1965, maar ik heb hem 15 jaar terug uit de VS gehaald, met nul km op de teller. De auto was nooit verkocht geweest!" Maar wel helemaal verveerd, dus haalde Daatseelaar hem tot het laatste boutje uit elkaar en bouwde hem helemaal origineel weer op. Sindsdien reed en zwom de Amphicar een bescheiden 2300 km.

Luxe alleskunner

"Dit is een Austin A35 de Luxe." Eigenaar Roger Reeves spreekt het 'de Luxe' met veel nadruk uit. De Zoetermeerse Engelsman legt uit waar 'de Luxe' in 1957 voor stond: "Het achterste zijruitje is verchromd én kan open!" Reeves kan het zich bijna niet meer voorstellen maar: "They paid extra for this!" Dan opent hij de motorkap en wijst op een zwarte doos die bijna net zo groot is als het 34 pk motortje, dat er voor staat: "Kijk, nog een extra, de kachel." Deze A35 begon zijn werkzame leven in Wales, maar Reeves kocht hem in Northampton. "Hoe krijgt u de auto in Zoetermeer?", vroeg de oude ei-



genaar zorgelijk, toen Reeves zich zonder auto-ambulance meldde. "Rijdend", antwoordde Reeves. "Toch niet over de Motorway?", vroeg de eigenaar onthutst. Al die jaren nooit buiten Northampton en dan nu ineens de snelweg op? Als de kwetsbare A35 dat maar aan zou kunnen. Inmiddels weet de dappere Austin niet beter: "In augustus gaan we naar een A35-meeting in Noorwegen, ...over de snelweg".



www.AMT.nl

De internetsite voor de Automotive Professional

Klassiekers op AMT.nl

Interesse in klassieke automobielen en de historie van de auto-techniek? In het Historisch archief op www.AMT.nl vindt u een bonte verzameling autotechnische hoogtepunten, zoals: de kolen-gasgenerator, de eerste schijfrem, het afscheid van de carburateur en nog veel meer.

In Video, rubriek Classiccars kunt u tientallen filmpjes van klassieke auto's bekijken.