

Klassiek & Techniek

Aankooptips klassieke cabrio's

Cabrio of Coupé?

Cadillac Eldorado versus Coupe de Ville



- Project BMW Cabrio
- Alles over weggedrag
- Verslag lezersweekend



Restauratie
Trion Cabriolet



Onderhoud
MGB



Restauratie
Harley Davidson



CABRIO'S

Wij konden voor onze Cabrio-Special niet kiezen en laten dit aan u over. Daarom een overzicht van de 'checkpoints' van een aantal cabrio's die in het verleden in Klassiek & Techniek uitgebreid aan bod zijn gekomen. Handig als u binnenkort op zoek gaat naar een klassieke cabrio. In dit nummer deel 1, in volgende K&T deel 2.

MG TC/D/F (1945-1955)

Zie K&T 75 voor volledig artikel

CHECKPOINTS

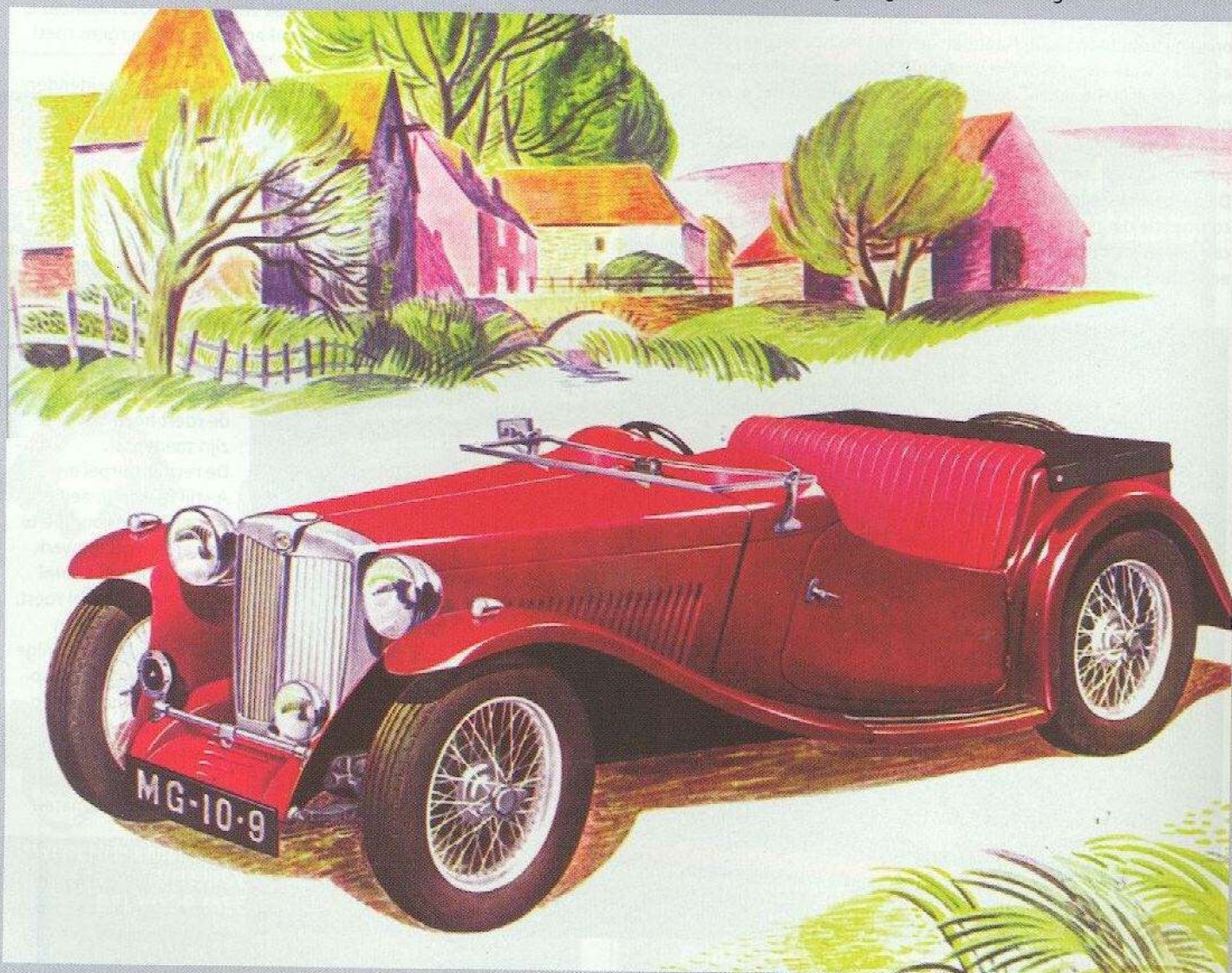
Carrosserie/Roest

- De voor- en achterstijlen die op de chassisbalken staan, zorgen hier in belangrijke mate voor de stevigheid. Enige beweging in het chassis tijdens het rijden is de auto's echter niet vreemd; de TC heeft hier nog iets meer 'last' van dan een TD en TF.
- Vervorming van het chassis is geen uitzondering. Controleer daarom goed hoe alle naden tussen de verschillende plaatdelen lopen en voel hoe de deurtjes en motorkappen openen en sluiten. Lijkt er enigszins wat 'wringing' in te zitten, dan is het noodzaak om alert te blijven.

- Controleer het houten bodyframe op rotte plekken; gebruik een schroevendraaiertje om verdacht hout te ontmaskeren.
- Kijk of er nergens naden zijn dichtgeplamuurd; bij de TC de naden tussen de zijschotten en het achterpaneel, en bij de TD en TF de naden vlak voor de B-stijlen.
- Controleer de spatborden rondom; deze willen nog wel eens last hebben van roestvorming.

Techniek

- Symptomen van inwendige slijtage zijn rookpluimpjes bij zware belasting (versleten cilinders) en/of tijdens afremmen op de motor (olielekkage langs de klepgeleiders).
- Luidruchtige distributie
- Overmatige olielekkage langs de krukaskeerringen.



peugeot504.info

- I.g.v. kapotte versnellingsbak – wat zelden voorkomt bij TC – rekening houden met moeilijk verkrijgbare onderdelen;
- Bij m.n. versnellingsbak van de TD en TF, versleten tandwielen van de eerste versnelling en de achteruit (gieren en pook die uit versnelling springt).
- Als bak ratelt, kan dit ook t.g.v. slecht afgesteld schakelmechanisme;
- Bij de TC mag er op de stuurrichting hooguit een paar centimeter speling zitten. Meer betekent dat er slijtage op het stuurhuis of de stuurarmen zit.
- Speling op de voorwielnaven kan echter ook een oorzaak zijn van een instabiel gedrag in rechte lijn.
- Bij de TD en TF is het stuurhuis zonder zwakheden. Controleer echter wel de stofhoezen op scheurtjes; vuil en zand vindt zo'n tandheugel niet fijn.
- Ruimte op de fuseestukken is gemakkelijk te controleren door de auto op te krikken en het wiel aan de boven- en onderkant heen en weer te trekken.

ALFA ROMEO SPIDER (1966-1993)

Zie K&T 14 voor volledig artikel

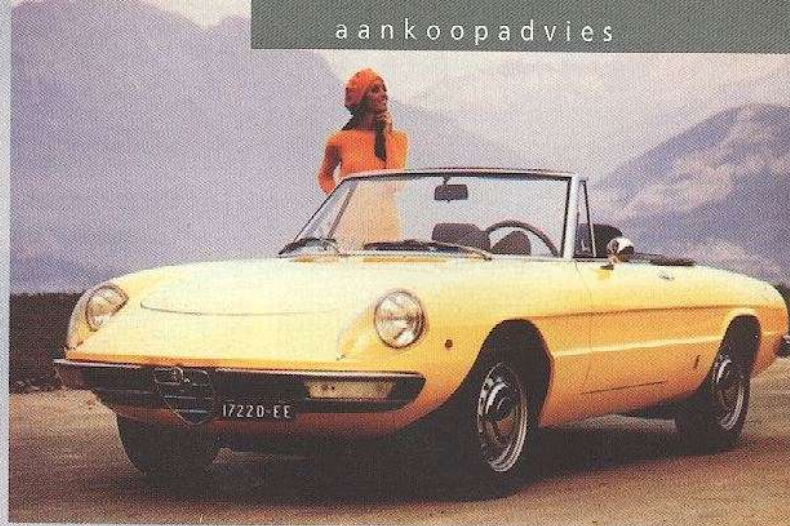
CHECKPOINTS

Carrosserie/Roest

- Plaatwerk gevoelig voor roestvorming van binnenuit. Oorzaak: geen behandeling binnenzijde panelen bij assemblage, vóór lakbehandeling. Uitgebreide anti-roestbehandeling betaalt zichzelf terug.
- Dwarsbalk onder radiator zeer roestgevoelig. Vuilophoping vóór dwarsbalk beïnvloedt conditie keienvanger.
- Voorschermen roesten op naden en in uitsparingen (bijv. zijlignoteurs). Demontage spatplaten in wielkuip geeft goed zicht op structuur erachter. Belangrijk punt voor stijfheid carrosserie (proefrit!).
- Scheef hangende portieren duiden vaak op roest onderzijde A-stijlen.
- Roestvorming dorpels door vochtinwerking. Waterafvoer kap mondt er in uit! Meerdere afwateringskanalen, deze mogen niet verstopt zijn. Afwatering achterzijde dorpels 'coda tronca' raakt snel verstopt.
- Roestvorming op achterschermen, rondom wielen.
- Achterzijde kofferdeksel. Let op schades, bij Duetto scheve klep. Waterlekage hierdoor mogelijk.
- Bodem kofferbak en ruimte voor reservewiel (waterlekage via kofferdeksel).
- Onderzijde portieren door verstopte afvoerkanalen.
- Motorkap kan roesten op delen met dubbele plaat.
- Voorzijde gevoelig voor schades. Let op strakheid neus, oneffenheden duiden op slechte reparaties met veel plamuur. Scheef hangende voorbumper zegt voldoende.
- Ophangpunten stabilisatorstangen vóór.

Techniek

- Koppakking, vooral bij 2000. Let op witte mayonaise-achtige substantie in koelsysteem en oliesporen langs blok. 200.000 km zeker mogelijk bij correcte behandeling.
- Historie en onderhoudsboekjes controleren. Olie verversen liefst iedere 5.000 km.
- Blauwe rook bij starten en overschakelen; klepgeleiders versleten: koprevisie.
- Ratelende distributieketting: vervangen!
- Scheurtjes in rubberen aanzuigflenzen carburateurs veroorzaken onregelmatige motorloop.
- Oliesporen in luchtfilter: kans op flinke slijtage zuigers/veren, hoog oliegebruik.
- Oliedrukmeter moet minstens halverwege staan, op snelheid niet veel meer.
- Gescheurde motorsteunen, vervangen haalbaar voor doe-het-zelver.



- Intern corrosievorming (geen antivries) in koelsysteem. Neiging tot oververhitten motor. Mogelijkheid tot scheurtjes in motorblok bij oliedruksensor en in de cilinderkop bij de bougiegaten.
- Uit versnelling springen van pook, zingende lagers, synchromesh tweede versnelling.
- Spica-injectie van USA-versie vraagt vaak aandacht.
- Om de 35.000 km vervangen van rubber bussen en uitlijnen bevordert wegligging. Speling uit zich in overstuurneiging bij gas geven en loslaten, instabiliteit achteras en geluiden in voortrein.
- Rembekrachtiger en hoofdremcilinder nakijken op lekkage, vrij dure onderdelen.

PEUGEOT 504 CABRIOLET (1969-1983)

Zie K&T 20 voor volledig artikel

CHECKPOINTS

Carrosserie/Roest

- Ondanks anti-roestbehandeling af-fabriek is controle onderzijde zeer belangrijk. Controleer nauwkeurig de conditie van dorpels, bodemplaat, kokerbalken en dwarsbalk voor achterbumper. Ook van binnenuit kan roestvorming ontstaan, dus vergeet niet het tapijt en de daaronder liggende isolatiemat op te tillen. Ook in bagageruimte en onder achterbank moet gelet worden op roest. Roest onder achterbank kan ophangpunten van achteras aantasten.
- Voorschermen erg gevoelig voor roest. Controleer rond koplampen, bij wielkruipen en bij schermranden. Schermdeel tussen voorwiel en portier doet ook lekker mee. Vergeet vooral ook binnenschermen niet. Roestvorming hier kan nadelige gevolgen hebben op conditie A-stijlen.
- Achterschermen roesten rond wielkruipen. Daar waar buiten- met binnenschermen zijn verbonden, is de afdichting van slechte kwaliteit zodat water en vuil daar vrije hand in hebben.
- Motorkap, achterklep en portieren? Wat had u zelf gedacht? Controleer deze vooral bij felsranden. Portieren kunnen last hebben van verstopte ontwateringen aan onderkant. Wanneer deuren niet goed sluiten en bij openen "naar beneden vallen", controleer dan staat A-stijl bij scharnieren.

Techniek

- Bekend mankement viercilindermotoren: koppakking. Heeft neiging vroegtijdig zijn ingenomen positie te verlaten of anders niet ongehavend uit de strijd te komen. Let op sporen die van defecte koppakking: oliesporen in koelvloeistof, donkergrijze uitlaatgassen en witte substantie aan binnenkant van olievuldop. Peugeot heeft na verloop van tijd betere koppakkingen gemaakt met siliconenlaagje, die langer meegaan.
- V6 met carburateurs kan op bedrijfstemperatuur onregelmatig lopen. Gevolg van versleten gasklepssensoren. Is elektronische Schlumberger Altronic-ontsteking defect, zal motor spontaan afslaan of niet willen starten.



- Vijfversnellingsbak zal eerder dan vierbak slijtage vertonen, eerder olie lekken en eerder ingeschakelde verzetten willen "uitspugen". Robuustere vierbak geeft echter flink hoger brandstofverbruik, al lusten motoren met vijfbak ook een slokje. Automatische bak is probleemloos, maar wel vrij zeldzaam.
- Als achterremmen niet regelmatig zijn gereinigd, kunnen ze na verloop van tijd vast gaan zitten. Controle handrem ook belangrijk. Problemen vaak gevolg van stelmechanisme, is niet goedkoop te repareren.
- Controleer staat kapframe en stoffendak. Achterruit is van kunststof en beschadigt vrij snel. Remedie: zorgvuldig opvouwen met zachte doek tegen ruit.
- De cardanas loopt door een buis die één geheel vormt met het differentieel (waar speciale minerale olie in zit!). Voor het vervangen van de koppeling moet deze buis compleet met het differentieel naar achter worden geschoven.

MERCEDES-BENZ SL R107 (1971-1989)

Zie K&T 31 voor volledig artikel

CHECKPOINTS

Carrosserie/Roest

- Carrosserie zeer stijf qua structuur, let tijdens proefrit heel goed op eventuele extreme vibraties in het geheel. Dat kan betekenen dat carrosserie ergens zwak punt (door roest of schade) heeft. Meeste koetswerkdelen zijn eenvoudig verkrijgbaar, koop bij voorkeur originele onderdelen. Imitatie heeft veelal slechte pasvorm.
- Vanaf 1976 is betere roestbescherming doorgevoerd. Vanaf 1980 holle ruimten met roestwerende wax ingespoten. Vanaf 1986 binnenwielkuipen gemonteerd.
- Controleer spatborden langs omgevouwen wielkuipranden, hier kan metaal gemakkelijk roesten. Geldt vooral bij auto's van vóór 1980. Verchromde sierlijsten langs wielkuipen zijn verdacht: kunnen roest verbergen. Originele reparatiedelen hier moeilijk verkrijgbaar.
- Let op roest langs bovenste rand grille. Aluminium van motorkap reageert met metaal van grille. Uitdeuken aluminium motorkap lastig.
- Dorpels roestgevoelig bij kriksteunen, vooral bij vroege SL's.
- Controleer voorruitstijl langs sierlijsten. Hieronder kan vocht gaan zitten, wat roest tot gevolg kan hebben. Waterlekages via voorruitrubber komen regelmatig voor.
- Controleer vloerpanelen op roest, liefst vanaf zowel onderzijde als onder tapijt. Kan veroorzaakt zijn door waterlekage.
- Kofferruimte goed inspecteren, ook kans op waterlekage langs rubbers kofferdeksel. Let op vochtige vloerbekleding. Bekijk ook klep zelf, roest ontstaat langs onderste rand en sierdelen. Onder achterspoiler kan gemakkelijk water gaan zitten.

- Belangrijk aandachtspunt: kachelhuis. Roest kan leiden tot waterlekage, kijk of vloermatten vochtig zijn. Controleer ook binnenkant kachelhuis door kunststofdeksel onder motorkap (tegen schutbord) te demonteren. Reparatie zeer kostbaar en lastig, er moet veel worden weggehaald om er goed bij te kunnen.
- Onder motorkap letten op conditie voorste langsbalken, hoewel roest hier vrij zeldzaam is. Bij auto's met ABS roesten deze balken eerder.
- Hardtop is als extra bij de auto geleverd, vergelijk chassismnummers op typeplaatje en onder rechter zijruitje. Corresponderende nummers hebben voorkeur, wegens goede afdichting. Nummers niet gelijk? Reken op waterlekage. Bovendien kans dat auto bij ongeval betrokken is geweest. Hardtop kan roest vertonen langs onderand, waar dak op carrosserie ligt.
- Bumpers zijn duur en zitten ingewikkeld in elkaar. Achter zitten bumper en het plaatdeel eronder aan elkaar vast.
- Onder sierlijsten op portieren, langs dorpels, tussen achterklep en achterpaneel en boven koplampen kan roest ontstaan.
- Controleer werking kapframe. Haal indien nodig hardtop van auto af, zo komt u niet voor onverwachte verrassingen (scheuren in laken van dakje) te staan.



Techniek

- Motoren hebben praktisch eeuwig leven, mits volgens voorgeschreven service-intervallen (liefst iedere 7.000 km olieverversen) onderhouden. Kilometerstanden van vijf ton zijn dan niet ondenkbaar. Hierbij onderhoudshistorie zeer belangrijk. Loodvrije benzine geen probleem, motoren hebben af-fabriek geharde klepzettingen.
- Getik vanuit kleppenmechanisme duidt op "slecht" onderhoud, althans niet volgens fabrieksadviezen. Slijtage van nokkenassen, tuimelaars en distributiekettingen is dan mogelijk.
- Zespitters moeten harder werken om te presteren en zijn alleen bij een rustige rijstijl zuiniger dan de V8-motoren. Hard werk betekent dat afdichtingen van kleppen iedere 120.000 km vervangen moeten worden. Oliepluimpje vanuit uitlaat bij starten motor kan wijzen op problemen met afdichtingen. Sporen koelwater in smeeroilie duiden op (zeldzame) lekke koppakking.
- V8-motoren: iedere 120.000 km distributieketting en kettingspanner vernieuwen.
- Reparatie elektronische Bosch D-Jetronic inspuiting is kostbaar en werk voor de vakman. K-Jetronic (vanaf november 1975) eenvoudiger.
- Veel SL's hebben automatische bak. Latere vierbak met koppelvormer is prettiger in omgang dan vroege driebak en geeft bovendien lager verbruik.
- Differentieel gaat zingen bij hoge kilometerstand; geen reden tot paniek. Versleten kruiskoppelingen cardanas geven onbalans en vibratie bij optrekken.
- Onderstel zeer slijtvast. Wegligging verslechtert alleen door versleten schokdempers. Eventueel kan vervangen stuurdemper ook goede resultaten bieden.

TRIUMPH SPITFIRE

(1962-1980)

Zie K&T 36 voor volledig artikel

CHECKPOINTS

Carrosserie/Roest

- Chassis eenvoudig op roestvorming te controleren, is niet extreem gevoelig. Zoek naar auto met roestvrij of gemakkelijk (goedkoop) te repareren chassis. Let goed op sporen van aanrijdingschade, auto met krom chassisframe liever laten staan.
- Vanaf Mk IV: verlengde uitloop chassisbalken achter voorbumper beschadigen gemakkelijk bij kleine aanrijdingen, let op roest als gevolg van slecht herstel.
- Dwarsbalken tussen centrale chassisdeel en dorpels, achter voorwielen, gevoelig voor roest van binnenuit. Schutbord rust op deze dwarsbalken, dus conditie belangrijk. Afwateringsgaatjes slibben snel dicht door opspattend vuil, moeten zichtbaar en open zijn.
- Vloerpanelen controleren, vooral langs aansluiting met dorpels. Zowel van onderaf als via interieur bekijken. Altijd tapijt verwijderen, hoort niet vastgelijmd te zijn.
- Dorpels belangrijk voor stevigheid carrosserie, hebben dragende functie. Roesten meestal aan voorzijde. Bekijk lasrupsen (origineel 7 stuks) waar dorpel tegen schutbord aansluit, ter beoordeling van eventuele dorpelreparatie. Let ook op verloop afstand tussen bovenzijde portier en B-stijl: indien te smal, heeft chassis neiging door te buigen.
- Dorpels lopen door in achterscheren, let op aanwezigheid scheidsnaad onder portierhoek. Onderhoeken achterscheren, vóór wielen, roestgevoelig door vuilophoping.
- Voortruitframe tot en met Mk III van carrosserie af te halen, bij latere modellen niet. Kijk of frame langs onderlijst geroest is, vervangende frames zeldzaam.
- Achterscheren controleren langs aansluiting met binnenscheren. Indien doorgeroest, verdient vervanging compleet achterpaneel voorkeur, meestal is binnenscherm ook aangetast.
- Zijplaten motorkap controleren langs bovenste naad, hier kan roest ontstaan (geldt voor Mk IV en 1500). Binnenscheren vóór zitten aan binnenzijde motorkap, let op roest langs alle bevestigingsnaden.
- Keienvanger vóór bij Mk 4 en 1500 vooral op hoeken controleren, roestvorming ontstaat door dubbele constructie. Nieuwe delen verkrijgbaar.
- Kofferbakvloer roestgevoelig langs buitenste naden, vooral aan zijkant waar buitenscherm, binnenpaneel en vloer samen komen.
- Achterklep vooral langs achterrand bekijken, roestvorming niet wenselijk. Vervangende delen lastig te vinden en kostbaar, reparatie niet gemakkelijk.
- Accubak raakt snel aangetast door gelekt zuur, vaak is bak doorgeroest. Onder hoofdrem- en koppelingcilinder ook vaak roest door remvloeistof.

Techniek

- Spitfire-motoren: eenvoudig qua constructie, degelijk en sleutelvriendelijk. 1.500 heeft minder goede naam, maar is inmiddels wel uitgekuurd. Let op symptomen van overmatige slijtage, zoals oliewalm bij optrekken en overschakelen, sporen van koelwater in smeerolie en lawaai vanuit krukas- en drijfstanlaglagers bij gas geven. Beperkte olie lekkage niet direct alarmerend, zware oliesporen rondom voorste krukaskeerring en koppelingshuis maken motor verdacht. Bij hoge kilometerstand kan lekkage via keerringen krukas ontstaan.
- Versnellingsbak vanaf Spitfire Mk III voorzien van synchronisatie eerste versnelling. Bak kent geen directe zwakheden, houdt oliepeil in de gaten.
- Overdrive (optioneel vanaf Spitfire Mk II) heeft bij veelvuldig gebruik in modern verkeer voorkeur, montage achteraf duur. Geeft lagere toerentallen en lager verbruik. Controleer werking op derde en vierde versnelling in verband met elektrische storingen.
- Door slijtage gaat differentieel zingen, kan in beginstadium geen kwaad. Let tevens op oliesporen, veroorzaakt door versleten ont-luchtingsklepje.
- Let in bochten op geluiden vanaf aandrijfassen. Controleer dit bij niet te hoge snelheid. Eventuele geluiden duiden op versleten kruis-koppelingen.
- Achterwiellagers moeten regelmatig gesmeerd worden, bij onvoldoende smering kunnen aandrijfassen inslijten in lagerhuis. Vervanging tijdrovend.
- Onderste astappennen voorwielophanging moeten regelmatig gesmeerd worden (met olie!), ca. iedere 5.000 kilometer. Onvoldoende smering kan na verloop van tijd leiden tot breuk. Zeer belangrijk aandachtspunt.
- Kunststof bussen onderste astappennen achterwielophanging kunnen slijtage vertonen. Lastig te detecteren, alleen mogelijk door astap te demonteren. Nieuwe bussen niet duur.
- Schuin afgesleten achterbanden waarschijnlijk gevolg van doorgesakte of verkeerde bladveer (dwars geplatst, zorgt voor vering voor linker en rechter achterwiel).

FIAT 124 SPIDER

(1966-1985)

Zie K&T 37 voor volledig artikel

CHECKPOINTS

Carrosserie/Roest

- Veel roestvrij aanbod uit droge streken Noord-Amerika, vooral latere uitvoeringen (na 1976). Voorkeur: auto's van vóór 1979, daarna slechtere kwaliteit en matige (of geen) roestpreventie.
- Dorpels belangrijkste aandachtspunt. Roesten van binnenuit, afwatering zomerkap rechtstreeks in binnendorpels. Modificatie eenvoudig door verleggen afwatering naar binnenscheren. Buitenste rvs-dorpelplaten geschroefd, controleer ook via interieur.
- Let op breedteverschillen portiernaden. Controleer sluiting: klemmende of slecht sluitende deuren wijzen op doorgezakte carrosseriestructuur. Verdere controle overbodig...
- Controleer bodem via onderzijde, vooral rond montagepunten geleidearmen achteras en bij dwarsversteving tussen langsdragers vóór.
- Eerste symptomen roestvorming in onderste hoeken portieren. Goede reparatie alleen door ruim uitsnijden roestige stukken en inlassen nieuw metaal. Let op plamuurvulling. Roest in bovenste hoeken duidt op slecht portier. Let op scheurtjes rond scharnieren.
- Voorscheren roesten rond koplampen, door ophopend vuil en slechte afwatering. Binnenscheren niet standaard op vroege auto's, wel toepasbaar.
- Achterscheren controleren langs aansluiting binnen- en buitenscherm. Bij roest: zowel binnen- als buitenscherm aangetast.
- Hoekpanelen achterzijde vangen straatvuil en regenwater op, dus roestgevoelig.



CABRIO'S



- Achterpaneel gevoelig rond achterlichtunits. Achterlichten nauwkeurig en recht monteren, anders snel lekkage water en vuil.
- Motorkap langs voorste rand bekijken, vooral bij latere modellen onder sierlijst.
- Kijk of zomerkap in goede conditie verkeert, voorste frameraail roestgevoelig.

Techniek

- Motoren naar klassieke maatstaven geavanceerd, met twee bovenliggende nokkenassen en getande distributieriem. Robuust en betrouwbaar, geldt voor minder potente lage-compressiemotoren (Noord-Amerika) nog meer.
- Getande riem minimaal iedere 60.000 km vervangen, bij twijfel direct vernieuwen. Gesprongen riem veroorzaakt kostbare schade.
- Carburatie betrouwbaar, toch aandachtspunt. Draaipunten Solex-carburateurs slijten snel, daardoor valse lucht. Voorkeur: Webers, hoewel dubbele carburateurs vrij moeilijk te synchroniseren, Dell'orto's ook leverbaar.
- Latere Bosch L-Jetronic inspuiting probleemloos, vaak afgesteld naar Amerikaanse normen.
- Latere 2-liter motoren hoger qua opbouw, daardoor hangt carterpan lager. Let op schaafsporen, aanvoer smeerolie kan beschadigen. Let in bochten op knippenen waarschuwinglampje te laag oliepeil.
- Speling onderstel door versleten fuseekogels of rubber bussen. Na vervanging uitlijning onderstel opnieuw controleren. Let op slijtgepatroon banden.
- Elektrisch systeem controleren door alle onderdelen te bedienen. By-pass-draden onder dashboard en in motorruimte verdacht. Aanleggen nieuwe kabelboom niet moeilijk of duur.

MORGAN (1954-1991)

Zie K&T 41 voor volledig artikel

CHECKPOINTS

Carrosserie/Roest

- Chassis behoorlijk torsiegevoelig, nauwkeurige inspectie noodzakelijk. Zoek naar scheuren en in-/opgelaste stukken plaat. Dwarsverstevingen scheuren of breken vaak bij langsbalken.



- Let op roest. Klop met hamer op kokerbalken en ga ook met magneet langs chassisframe. Let vooral rond aanhechtingen tussen langs- en dwarsbalken op roest.
- Houten koetsframe en metalen plaatdelen handmatig vervaardigd, vervangend hout- en plaatwerk niet zonder meer monteerbaar. Moeten voor pasvorm op maat gemaakt worden.
- Houtwerk voor zover mogelijk op rotting controleren. Gebruik bij inspectie scherp mes of schroevendraaier. Kijk naar verkleuring van hout, donkere plekken kunnen wijzen op rotting. Gelakt houtwerk is reden voor extra attentie.
- Houten portierframes extra gevoelig voor rotting, door torsie en regenwater.
- Balken waaraan portierscharnier gemonteerd zijn nauwkeurig inspecteren op rotting.
- Bekijk body langs aansluiting spatborden. Carrosserie gelakt met gemonteerde spatborden, tussen delen geen lak. Door torsie in chassis ontstaat kleine ruimte langs afdichtingsbiezen.
- Voorschermen roestgevoelig rond koplampotten door vuil. Let op spatbordrand rond wielen, geldt ook voor achterspatborden. Let op (weggeplamuurde) scheurtjes in voorspatborden rondom zij-indicatorlampen, ook via binnenkant.
- Indien glasvezel spatborden gemonteerd: let extra goed op schade-sporen. Auto kan voor races gebruikt zijn.
- Achterzijde laat zich niet eenvoudig bekijken, desondanks belangrijk bij aanschaf. Ontoegankelijkheid betekent dat gebreken niet snel hersteld worden. Let op houten frame en op roestvorming van achterzijde. Geldt minder voor vierzitters.
- Gereedschapsbak tegen schutbord vangt regen op en kan na verloop van tijd doorroesten.
- Schutbord vooral aan onderzijde gevoelig voor roest/houtrot, kijk bij aansluiting met vloer.
- Vloerpanelen controleren op roestvorming en houtrot, ook zonder stoelen.
- Controleer conditie van tonneau-cover en dak, moeten op pasvorm gemaakt worden.

Techniek

- Controleer vooral of alle nummers kloppen en met elkaar in overeenstemming zijn. Vooral bij Amerikaanse auto's worden vaak verkeerde modificaties doorgevoerd.
- Motoren stuk voor stuk veelgebruikte technieken van massaproductanten. Let op gebruikelijke sporen van slijtage (rook, water in olie, geluiden, lekkage). Onderdelen vroege Standard-motoren niet eenvoudig te vinden, overige motoren vormen geen problemen.
- Tijdens proefrit luisteren naar zingend differentieel en bonken van aandrijflijn.
- Slijtage schokdemping en/of vering leidt tot hobbelig weggedrag, vering is nagenoeg afwezig.
- Elektrische installatie volledig controleren op werking.
- Spaakwielen en lichtmetalen velgen (Plus 8) beschadigen snel. Let op slag in velg (door onzacht contact met stoerprand) en gebroken spaken. Lichtmetaal vertoont dan scheurtjes.

AUSTIN-HEALEY SPRITE/ MG MIDGET (1958-1979)

Zie K&T 23 voor volledig artikel

CHECKPOINTS

Carrosserie/Roest

- Plaatdelen tamelijk gemakkelijk te vervangen. Een slechte bodemstructuur of achterschermen betekenen wel laswerk. Vrijwel alles via gespecialiseerde leveranciers leverbaar, tot complete nieuwe carrosserieën van British Motor Heritage.
- Dorpels roestgevoelig, binnen en buiten. Bij vervanging verstevingen carrosserie noodzakelijk, ter voorkoming van doorbuigen.

- Binnenschermen roesten snel, goed controleren. Dit is bij achterschermen Frogeye lastig te bekijken, want vanuit cockpit geen achterklep;
- Ophanging bladveren zeer belangrijk. Bij eerste typen geïntegreerd in kokerbalken, waar gemakkelijk vuil kan komen. Nauwkeurig controleren!
- Kokerbalken goed controleren op oude schades.
- Portierstijlen roestgevoelig. Controleer aansluiting met dorpels. Zakkende portieren laten de kassa wel rinkelen!
- Vloerpanelen gevoelig voor inwerking remvloeistof, controleren in voetenruimte. Water vanuit interieur zorgt voor roest van binnen-uit.
- Motorkap Frogeye roest bij naden en verstevigingen. Kunststof exemplaren leverbaar, maar reparatie vrij eenvoudig.
- Schermen voor en achter rond wielen en op vuilverzamelde plaatsen. Let op naden tussen verschillende koetswerkpanelen.

Techniek

- Motoren betrouwbaar en technisch eenvoudig, gemakkelijk te onderhouden. Eerste 1275 cc-motoren vertonen eerder slijtage-sporen, vooral bij krukaslagers. Let op toepassing originele motor, inbouw zwaardere krachtbron of tuning heel eenvoudig. A-series motoren gevoelig voor gebruikte brandstof, kleppen gevoelig voor verbranden.
- Latere Amerikaanse auto's met "schone" technieken zijn geschikt voor loodvrije benzine. Verdienen echter niet de voorkeur, erg weinig vermogen. Ombouwen mogelijk.



- Carburateurs, ondanks reputatie, zeer betrouwbaar en onderhoudsvrij. Overmatige slijtage gasklep-assen, vlotternaalden en/of sproeiers geven problemen met brandstoftoevoer en juiste lucht-brandstofmengsel. Vervangen onderdelen vaak afdoende.
- Versnellingsbak betrouwbaar en eenvoudig. Let op werking synchromesh tweede verzet. Cardan en differentieel probleemloos, aandrijfassen kunnen breken.
- Wielophangingen probleemloos, mits goed onderhouden. Regelmatig doorsmeren vereist. Telescopische schokdempers (ombouwkits) geven niet zoveel verbetering in vering, wel minder slijtagegevoelig dan armschokdempers. Deze zijn te reviseren, maar blijven zwak.

TECHNISCHE GEGEVENS EN PRIJZEN

(een greep uit de vele varianten)

(A Hier win je een concours mee, B Hier heeft je schoonmoeder niets op aan te merken, C Hier zie en hoor je wel wat aan
D Rijdende restauratie, E Hier durf je niet mee thuis te komen)

| Model | Motor | Vermogen | Gewicht | Topsnelheid | Prijs cat. A/B/C/D/E |
|---------------------------------------|----------------|-----------------|---------|-------------|------------------------------------|
| Alfa Romeo 1600 Duetto (1966-68) | 4-cil. 1570 cc | 125 pk/6000 tpm | 990 kg | 188 km/u | 21.000/16.000/12.000/5.000/2.000 |
| Alfa Romeo 1750 Spider (1967-69) | 4-cil. 1779 cc | 135 pk/5600 tpm | 1040 kg | 190 km/u | 25.000/17.000/13.000/7.000/4.000 |
| Alfa Romeo 2000 Spider (1970-83) | 4-cil. 1962 cc | 132 pk/5500 tpm | 1020 kg | 195 km/u | 17.000/13.000/10.000/5.000/3.000 |
| Alfa Romeo 1600 Spider (1972-80) | 4-cil. 1570 cc | 125 pk/6000 tpm | 1020 kg | 185 km/u | 14.000/11.000/8.000/4.000/2.000 |
| Alfa Romeo 2.0 Spider (1984-90) | 4-cil. 1962 cc | 128 pk/5400 tpm | 1080 kg | 190 km/u | 14.000/11.000/9.000/6.000/2.000 |
| Austin-Healey Sprite (1958-61) | 4-cil. 948 cc | 46 pk/5300 tpm | 640 kg | 130 km/u | 19.000/14.000/8.700/4.500/2.500 |
| Austin-Healey Sprite Mk III (1964-66) | 4-cil. 1098 cc | 59 pk/5500 tpm | 618 kg | 146 km/u | 14.000/9.000/7.000/4.000/2.000 |
| Fiat 124 1600 Spider (1966-73) | 4-cil. 1438 cc | 96 pk/6500 tpm | 945 kg | 170 km/u | 15.000/12.200/9.500/2.800/1.500 |
| Fiat 124 Spider 2000 (1979-82) | 4-cil. 1995 cc | 87 pk/5100 tpm | 1050 kg | 170 km/u | 16.000/12.500/8.400/2.700/1.000 |
| Fiat Pininfarina Spider (1982-85) | 4-cil. 1995 cc | 94 pk/5800 tpm | 950 kg | 158 km/u | 18.000/14.700/9.500/3.400/1.500 |
| Mercedes-Benz 350 SL (1970-80) | V8 3499 cc | 220 pk/5800 tpm | 1600 kg | 210 km/u | 22.500/14.200/11.100/7.500/2.300 |
| Mercedes-Benz 450 SL (1971-85) | V8 4520 cc | 245 pk/5000 tpm | 1580 kg | 210 km/u | 24.000/18.000/10.900/4.600/2.300 |
| Mercedes-Benz 280 SL (1974-85) | 6-cil. 2746 cc | 203 pk/6000 tpm | 1935 kg | 207 km/u | 23.000/19.500/14.200/7.500/2.800 |
| Mercedes-Benz 500 SL (1980-89) | V8 5025 cc | 231 pk/4750 tpm | 1600 kg | 220 km/u | 32.000/25.700/17.500/8.200/3.500 |
| MG TC (1945-49) | 4-cil. 1250 cc | 55 pk/5200 tpm | 820 kg | 128 km/u | 37.000/30.000/25.000/12.500/8.000 |
| MG TD (1949-53) | 4-cil. 1250 cc | 55 pk/5200 tpm | 885 kg | 130 km/u | 35.000/30.000/22.000/10.000/7.000 |
| MG TF 1500 (1954-55) | 4-cil. 1466 cc | 64 pk/5000 tpm | 885 kg | 135 km/u | 38.000/35.000/25.000/12.000/9.000 |
| MG Midget Mk I (1961-62) | 4-cil. 948 cc | 51 pk/5500 tpm | 610 kg | 135 km/u | 15.000/12.500/8.000/4.300/2.200 |
| MG Midget Mk II (1962-66) | 4-cil. 1098 cc | 59 pk/5750 tpm | 676 kg | 145 km/u | 14.000/11.700/8.000/3.500/1.900 |
| MG Midget 1500 (1974-79) | 4-cil. 1493 cc | 66 pk/5500 tpm | 805 kg | 160 km/u | 13.000/10.200/7.300/3.100/1.500 |
| Morgan 4/4 Series II (1955-60) | 4-cil. 1172 cc | 37 pk/3600 tpm | 650 kg | 125 km/u | 30.000/23.000/14.500/7.900/4.500 |
| Morgan Plus 4 TR (1963-69) | 4-cil. 2138 cc | 105 pk/4750 tpm | 838 kg | 177 km/u | 33.000/27.000/17.000/8.700/4.400 |
| Morgan Plus 8 (1968-80) | V8 3528 cc | 155 pk/5200 tpm | 850 kg | 210 km/u | 42.000/35.000/25.000/16.500/10.000 |
| Morgan 4/4 1600 4-seater (1982-90) | 4-cil. 1584 cc | 98 pk/6000 tpm | 785 kg | 190 km/u | 32.000/25.000/17.000/11.200/7.000 |
| Peugeot 504 Cabriolet (1969-71) | 4-cil. 1796 cc | 103 pk/5600 tpm | 1220 kg | 179 km/u | 25.000/19.000/12.500/4.000/2.200 |
| Peugeot 504 Cabriolet (1971-83) | 4-cil. 1971 cc | 101 pk/5200 tpm | 1235 kg | 178 km/u | 27.000/17.000/12.700/8.500/4.500 |
| Peugeot 504 V6 Cabriolet (1974-83) | V6 2664 cc | 144 pk/5500 tpm | 1250 kg | 188 km/u | 22.000/17.500/10.000/5.500/2.200 |
| Triumph Spitfire Mk I (1962-65) | 4-cil. 1147 cc | 63 pk/5750 tpm | 715 kg | 150 km/u | 14.000/10.900/8.400/4.700/2.100 |
| Triumph Spitfire Mk III (1967-70) | 4-cil. 1296 cc | 83 pk/6000 tpm | 748 kg | 160 km/u | 15.000/10.000/6.000/3.000/2.000 |
| Triumph Spitfire 1500 (1974-81) | 4-cil. 1493 cc | 75 pk/5500 tpm | 790 kg | 161 km/u | 14.000/11.000/7.000/3.000/2.000 |