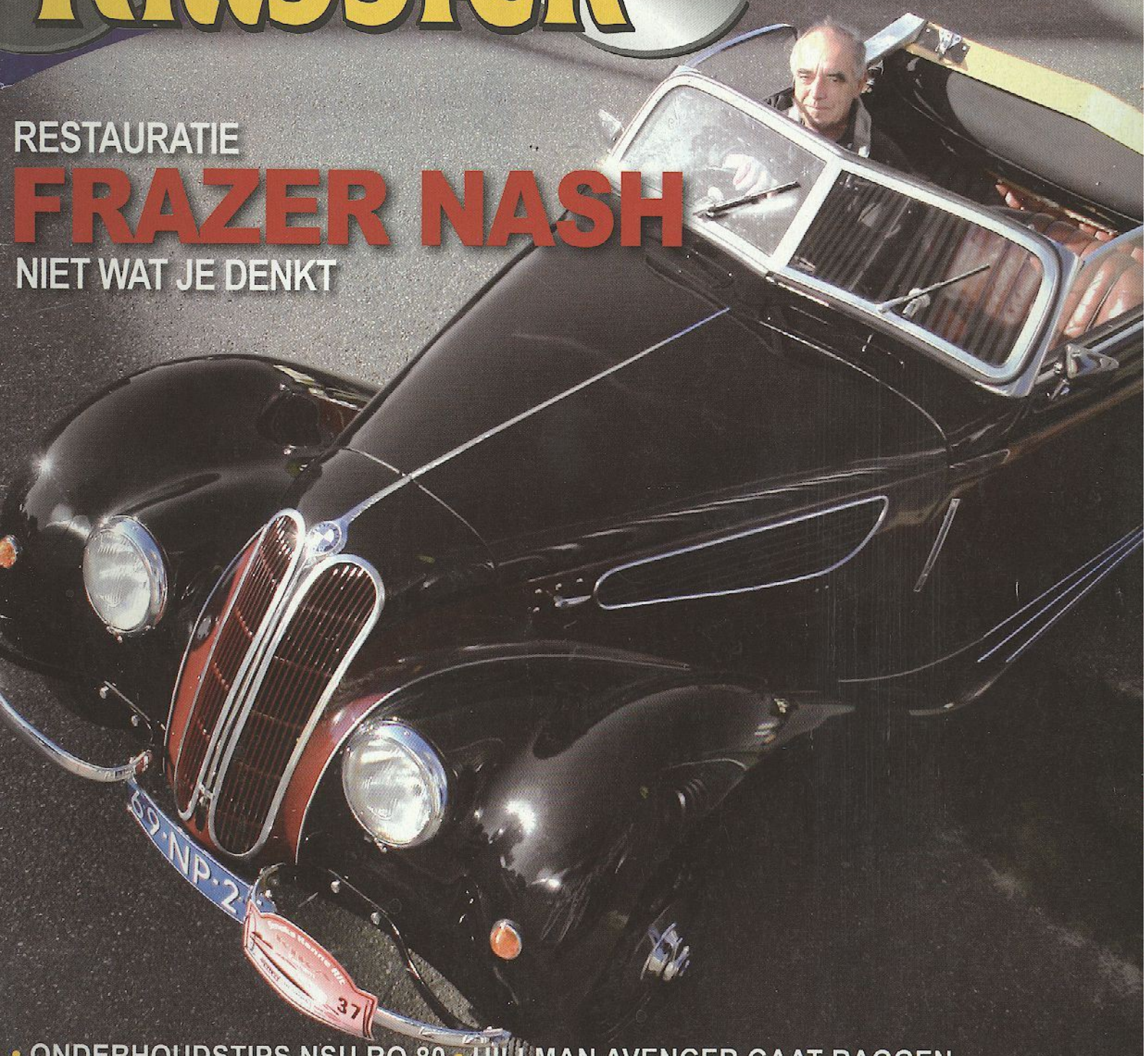


Klassiek & Techniek



RESTAURATIE

FRAZER NASH

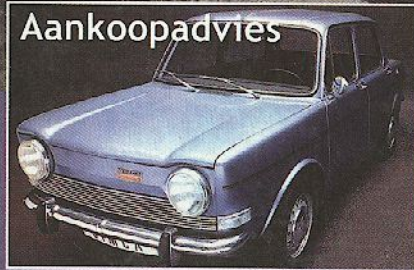
NIET WAT JE DENKT

- ONDERHOUDSTIPS NSU RO 80 • HILLMAN AVENGER GAAT RAGGEN
- EVEN KENNIS MAKEN MET ALFA ROMEO BERLINA & LANCIA FLAVIA



Praktisch

Alles over de automaat



Aankoopadvies

Simca 1000



Tweewielers

Racen op straat



Nu zaten wij zonder klassiek vierwielig vervoer en begon een ander leuk aspect van de hobby: het zoeken naar een mooie vervanger

In het vorige verslag roemde ik de rijkwaliteiten van mijn rode Porsche 924. Daar sta ik nu nog achter, maar ik heb de auto wel verkocht. Reden hiervoor was dat hij het de ene keer wel goed deed en de daaropvolgende dag niet meer. Combineer dat met de hierboven genoemde drukte, waardoor ik geen tijd en zin meer had om het euvel te repareren en er was reden genoeg om de auto van de hand te doen. Gelijk ook de Mercedes 240 TD te koop gezet, met als bedoeling een goed (lees: minder roestig) vervoermiddel daarvoor in de plaats te nemen. Voordat ik de Benz verkocht heb ik er eerst een vers APK-formulier voor geregeld. Daartoe moest er echter nog een klusje gebeuren: de linker handremkabel vernieuwen. Klinkt simpel en is dat normaal gesproken ook. Ik vol goede zin en moed op een zaterdag halverwege de ochtend één kant van de auto opgekrikt en op assteunen geplaatst. Het eraf halen van het oude exemplaar was een fluitje van een cent. Eerst de splitsing van de centrale kabel naar de twee achterliggende handremkabels onder de auto losgemaakt, daarna de bout op de remankerplaat die de kabel op zijn plaats houdt verwijderd, vervolgens de borging losgehaald die hem onder de auto aan het chassis klemt en voilà, één gescheurde handremkabel onder de Mercedes vandaan. De nieuwe had ik reeds geruime tijd in huis. Deze door de remankerplaat gevoerd, onder de auto gekropen en hem met het klipje onderaan het chassis geborgd, maar wat kregen we nou? De kabel was te kort! Ik keek nog eens op de doos. Het betrof toch echt een linker handremkabel. Waar haal je nou zo snel een andere vandaan op zaterdagmiddag? Na het middageten genuttigd te hebben bedacht ik dat ik de buitenkabel net zo goed korter kon maken. Daardoor wordt het exemplaar aan de binnenzijde langer, althans het gedeelte dat buiten de buitenkabel (volgt u het nog?) uitsteekt. Doordat hij aan beide kanten gegoten nippels heeft, kon ik hem niet doorknippen. De beschermkabel bestaat uit ijzer met daaromheen een plasticachtig laagje. Door nu voorzichtig met een haakse slijper de buitenkabel in langsrichting door te slijpen tot de gewenste lengte, is bereikt had ik opeens een kabel met dezelfde maten had als de originele die onder de auto vandaan kwam. De zaak gemonteerd, inclusief de lastige veertjes die de remschoenen op

Waar Gebeurd

hun plek houden. Testtijd. Handremkabel aangetrokken, maar alles wat er gebeurde was niets. Geen van beide handremschoenen bewoog ook maar een millimeter. Na alles ongeveert een keer of tien in en uit elkaar gehaald te hebben bleek de buitenkabel twee centimeter te lang. Wat normaal een klusje van nog geen uur is, heeft nou een hele dag gekost.

De Mercedes kwam, zoals verwacht, zonder opmerkingen door de keuring. Dat een verse APK een goed verkoopargument vormt, bleek al snel. Hij was in no-time verkocht. Als er bijna een jaar lang een geldige keuring op een auto zit, geeft dat de mensen schijnbaar een veilig gevoel, terwijl het eigenlijk maar een momentopname betreft. Ik denk dat veel mensen die een oldtimer kopen meer voor het rijden in zo'n auto gaan dan eraan te sleutelen en dat is hun goed recht natuurlijk. Mij persoonlijk zou dat niet genoeg voldoening geven.

Nu zaten wij zonder klassiek vierwielig vervoer en begon een ander leuk aspect van de hobby: het zoeken naar een mooie vervanger. Deze werd gevonden in voor ons de andere kant van Nederland: Heerlen. Een Volvo 145 uit 1970. Ik was eigenlijk op zoek naar weer een Mercedes T in dieseluitlevering, alleen in betere staat dan degene die ik had. Al surfend op internet kwam ik de hiervoor genoemde auto tegen. Mijn vrouw stond achter me en was gelijk enthousiast. Nou ja, waarom eigenlijk niet. Na contact met de dame die hem te koop aanbood bleek dat de Volvo 40.000 km geleden een ruilmotor geïmplantieerd had gekregen. Sinds de invoering van de auto in Nederland in 1996 was

de complete onderhoudshistorie bijgehouden. Dit gaf mij vertrouwen en de prijs was goed. Dus samen met mijn vrouw in de trein naar het gezellige Limburg. Meer hierover en de aanschaf van een Daf 66 in de volgende bijdrage die niet al te lang, in ieder geval niet bijna een jaar, op zich zal laten wachten. ■

Een confrontatie met vele verrassingen

BMW 316 automatic (1985, 231.900 km)
Peugeot 504 Coupé (1971, 106.000 km)
Honda CB750K (1981, 83.576 km)
Suzuki GS750E (1979, 40.962 km)
Suzuki GS850G (1985, 69.505 km)

Eigenaar: Nanno Nanninga

Beroep: bibliotheekdirecteur

Eigenaar: Okko Nanninga

Beroep: student

Vorig verslag: K&T 111

In de vorige aflevering kondigde ik het al aan: er komt weer een klassieke Peugeot! Zoon Okko en ik vonden een fraai exemplaar uit de eerste serie (met de bloedstollend mooie schuine achterlichtjes) bij een liefhebber in Noord-Holland. Geen concoursstaat, maar zeker de moeite waard. Met 106.000 kilometers op de teller, voor een auto uit 1971 niet veel. De laatste zes jaar was er nog geen 10.000 km mee gereden. Dat verklaarde waarschijnlijk ook de problemen met de injectiemotor. De inwendige vervuiling door veel te weinig kilometers neemt vervelende vormen aan als je geen maatregelen treft. Hier zorgde het voor een stotterende loop en afslaan onder nullast. Niettemin werd

De startmotor draaide een tijdje rond. Toen volgde een luide knal en... een plas olie op de vloer!



Waar Gebeurd

de auto opgehaald. Altijd weer leuk, eerst een treinreis, om de terugtocht als een avontuur te ervaren. Voor de zekerheid een fles koelvloeistof en een Vraagbaak in de rugzak gestopt, samen met wat primair gereedschap. Je weet maar nooit!

De eerste rit van 150 kilometer verliep uiteraard niet zonder problemen. Manoeuvreren met de selecteur van de automatische bak (bij uitrollen direct in vrij zetten, bij optrekken gasgeven en dan pas naar 1 schakelen) kwamen we de stad uit en de snelweg op. Helaas belandden we in een file. Met de afstelling van de selecteur zat het trouwens ook niet helemaal goed, want de startmotor draaide noch in P, noch in N, tenzij je wat goochelde met de hendel. Al snel kwamen we stil te staan op de vluchtstrook, met vrijwel direct een beambte van Rijkswaterstaat erbij, die aanbod om ons weg te trekken. Maar nee, een automaat moet je niet zomaar slepen. "Doe dan in elk geval uw alarmverlichting aan." Die zit er dus niet op, dat was in 1971 nog geen algemeen gebruik! Uiteindelijk kregen we de motor weer aan de praat en kwamen we bij een tankstation. De beide Nanninga's hadden trek en namen een broodje hamburger. De Coupé kreeg een flinke scheut super en een injectiereiniger. Uiteindelijk hebben we de auto thuis gekregen en er zelfs een stuk 120 mee kunnen rijden. Maar de motor bleef beroerd lopen!

Op de plaats van bestemming aangekomen werd de Peugeot bewonderd door de andere huisgenoten. In zulke gevallen kan ik nooit lang wachten, ik wil ermee aan de slag! Een uur later had de auto verse olie, een nieuw oliefilter en dito bougies. Bovendien werd de ontsteking afgesteld. Dat gaf al een flinke verbetering, de tweeliter sloeg tenminste niet meer af bij stationair draaien. Er kon een ritje in de omgeving worden gemaakt. Toch bleef de

'WAAR GEBEURDE' TIPS

- Een flexibel deel van de uitlaat met gungum dichtstoppen heeft weinig zin. Kies liever meteen voor een definitieve oplossing.
- Een Flash Lube-smeersysteem voor de kleppen heeft niet alleen nut bij rijden op LPG, maar bij het gebruik van loodvrije benzine.
- Als je te weinig tijd voor een project hebt, lucht het soms op het weg te doen.
- Een auto met een verse APK erop verkoopt stukken beter.
- Leg altijd een gevarendriehoek in een auto die niet over alarmlichten beschikt.

Het spannendst tijdens de eerste weken was de confrontatie met de roestduivel, die deze auto's vaak genadeloos heeft aangepakt

loop beroerd voor een motor met zo weinig kilometers. Ik demonteerde daarom de injectiepomp en maakte hem schoon. Maar helaas, zonder resultaat. Na overleg met Peugeot-specialist Ko de Fouw verving ik de hydraulische kop door een gereviseerd exemplaar en tevens alle vier de injectoren. Ko heeft gereviseerde onderdelen tegen redelijke prijzen. Na de omwisseling vol verwachting starten. De startmotor draaide een tijdje rond. Toen volgde een luide knal en... een plas olie op de vloer! Je vreest dan het ergste. Het viel gelukkig mee. Ik was vergeten om de olienippel onder aan de pomp vast te zetten en daarom gooide de pomp vrolijk een paar liter smeermiddel direct op de grond. De knal bleek een backfire zonder vervelende gevolgen; het systeem moest ontlucht worden. Dat doe je door te starten met losgenomen injectieleidingen. Als de benzine uit alle vier de leidingen spuit, is het goed. Na deze operatie liep de motor onmiddellijk zoals het ooit door Peugeot bedoeld was. Dat vind ik toch wel het leukste aan deze hobby: door zelf te sleutelen problemen oplossen. Zeer bevredigend!

De 504 Coupé bleek ondanks zijn lage kilometerstand toch aardig wat achterstallig onderhoud te hebben. Zo waren de brandstoffilters behoorlijk vervuild en leek de klepspelings nergens op. Eén inlaatklep stond zelfs op 3 mm, terwijl het 0,20 moet zijn. De remmen daarentegen verkeerden in prima conditie, maar die werden voor de laatste APK dan ook grondig aangepakt. Fijn, want met name de achterremmen willen bij dit type auto vaak voor problemen zorgen (vastzitten). Dan moet de hele boel uit elkaar. Het spannendst tijdens de eerste weken was de confrontatie met de roestduivel, die deze auto's vaak genadeloos heeft aangepakt. Slecht staal in combinatie met enkele minder slimme constructiedetails staan borg voor veel ellende. Maar elke keer werd ik weer blij verrast door gaaf plaatwerk, ook op de beruchtste plaatsen. Ik durf een inspectie bij Dinitrol Van Egmond zelfs wel aan! Hoe dat zal aflopen en nog meer... dat leest u een volgende keer. ■

OVERIGE 'WAAR GEBEURD' CORRESPONDENTEN

Correspondent.....	Laatste verslag
Hugo van An del.....	112
- Chevy Bel Air	
- Toyota Carina	
Jack van Asselt.....	113
- MGB	
- Peugeot 404	
Imco Boelsma.....	113
- MGB	
- Yamaha XS 750	
Paul van den Bogaard.....	116
- Citroën DSuper	
- Renault 4	
- Vespa Rally 180	
David Bouwer.....	115
- Fiat Vigna Facellia	
- Lancia Fulvia Coupé	
Tom van Drunen.....	105
- Peugeot 504	
- Vauxhall Cavalier	
- VW Karmann Ghia	
Gerard Esselink.....	116
- Renault 10 & Dauphine	
- Saviem SG2	
Daniël Halsema.....	116
- DAF 66	
- Volvo 145	
- Honda CX500	
- Jawa 350	
- Yamaha XS1100	
Erik-Jan Hartendorp.....	108
- NSU Prinz	
- Peugeot 505	
- VW K70	
Michiel Hautus.....	101
- Honda CB	
Steven D'Hondt.....	115
- Alfa's Giulia Sprint	
- Alfa Spider & Bertone	
- Alfa GTV6	
- Fiat 600	
Christiaan von Klösterlein.....	114
- NSU's Ro 80	
- Porsche 924	
Nanno Kroen.....	112
- Mercedes-Benz 200 D	
- Triumph TR7	
Harry Kruze.....	114
- Yamaha SR 500	
Eto Kuiper.....	114
- Audi 90	
- BMW 2002 & 2000tii touring	
- BMW 320i6 & 325i	
- Suzuki GSX750	
- VW Golf	
Carlo te Lintelo.....	102
- Alfa Giulia	
- Porsche 944	
Michiel van den Maagdenburg.....	114
- Honda CB750	
Theo Meijers.....	113
- Honda's Goldwing	
- Mercedes-Benz 300 TD	
Han Misdom.....	108
- Mostard Yvonne	
- Moto Guzzi V7	
- Peugeot 404 Coupé	
- Volvo's Amazon	
Nanno Nanninga.....	116
- BMW 316	
- Peugeot 504 Coupé	
- Honda CB250/750	
- Suzuki GS750	
Freddy Nieuwenhuize.....	110
- Alfa 2000 Berlina	
- Citroën 2CV 'Dolly'	
- Iso Rivolta Lele	
Danny en Willem van Nuener.....	99
- Zündapp KS50	
Frans Pnns.....	112
- Mercedes-Benz 300D	
- Rover 2200 TC	
- Triumph Dolomite	
- Triumph Herald Convertible	
Cor van Rees.....	110
- Fiats Ritmo	
- Honda Gold Wing	
Fred Schneider.....	115
- Austin 10 Cambridge	
- Land Rover 88, 90 & 101	
- Volvo Amazon	
- EML Bermuda Trike	
- Triumph Speed Twin	
John in 't Veen.....	91
- Alfa Giulia, Rio, Alfetta GTV,	
Alfasud Sprint	
Joop Venhuis.....	107
- Fiat Spider	
- VW Kever	
Elmer Vermunt.....	115
- Peugeot 405	
Thomas Verwer.....	113
- Mazda RX-7	
Daan Weaver.....	100
- MGB	
- Moto Morini 3	
Leo Zwijns.....	112
- BMW 323i	
- Mercedes-Benz 380 SE	
- Saab 96 V4	