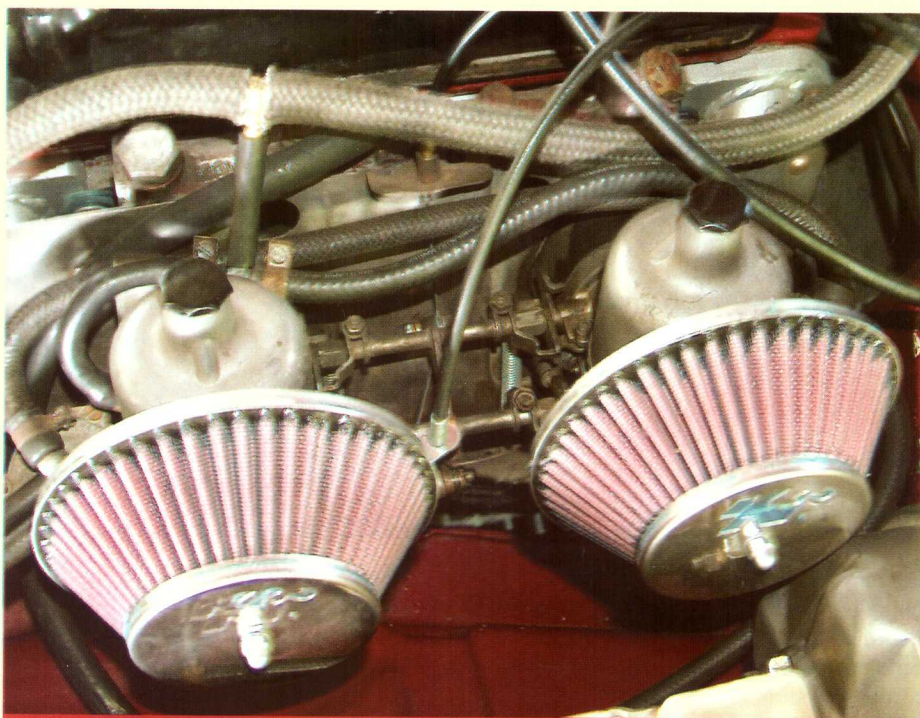


Meer klassiekerpret voor minder geld

Hand op de knip



Bij Britse klassiekers is de SU-carburateur - of erger: zijn de SU-carburateurs - vaak schuldig aan 'verminderde loopcultuur'. K&N-luchtfilters hebben een lagere weerstand dan gebruikelijke filters, zo lang ze maar schoon worden gehouden.

'shoppen' in het clubmagazijn, de leveranciers van bijvoorbeeld Brezan of PrimaParts, maar soms ook gewoon de autosloperij of de auto-onderdelenlijn eens te bellen. Het stikt echt van de aanbieders in autoland. En is het nou echt zo belangrijk dat je remslang uit een plastic zakje van een Brits merk komt? Minstens de helft van de nieuw aangeboden onderdelen voor een MGB komen uit landen als India, Peru of de Filippijnen. Lekker origineel dus...

Aan oliën, V-Power benzine, snelle luchtfilters, sportuitlaatdempers, loodvervangers, speciale bougiekabels, enzovoorts worden nog altijd de meest wilde kwaliteiten toegedicht. Als je vraagt: "Wat is de beste motorolie voor mijn auto?", dan is het enige eerlijke antwoord van de verkoper: "Die waar ik het meeste aan verdien, meneer". Een keer extra verversen met een goedkopere olie is beter dan te lang doorrijden met die dure: het spul vervuult heel snel in een oudere motor. Gebruik in principe geen synthetische olie in een motor van meer dan tien jaar geleden. Neem liever een iets dikkere minerale soort van vroeger: 20W50. Penrite is niet goedkoop maar heeft wel een *range* van wat dikkere soorten. De veel gebruikte 15W40 is voor de oudere motor gewoon te dun. Dat levert olieverbrijnging op.

K&N-luchtfilters geven minder luchtweerstand dan de gebruikelijke filters, zolang ze maar schoon gehouden worden. Wel een stuk duurder. Als je wilt weten of ze meer vermogen zullen geven in jouw auto, rijd dan eerst eens een stuk zonder luchtfilter: de weerstand is dan nul komma nul. Alleen in volgatoestand zou je verschil kunnen bemerken!

Sportuitlaten geven dikwijls een mooier geluid aan je auto. De achterste demper vervangen door een rechte pijp ook. Een universele adsorptiedemper van een paar tientjes ook. Met een potje van de sloop kun je 'voor weinig' je nieuwe ideeën uitproberen. Verchromde eindstukken zijn er te kust en te keur. Sneller wordt een motor misschien als het uitlaatspruitstuk (vooraan) te verbeteren valt. Ikzelf gebruik de uitlaat van m'n Honda al zeker tien jaar: het spaghettistuk is erg kostbaar en de originele potten roesten binnen twee jaar door vanwege de geluiddempende glaswoltroep die er inzit. Dat houdt namelijk

Eigenaren van klassiek autospul zijn in twee hoofdgroepen te verdelen: zij die stevig in de slappe was zitten en de iets minder gefortuneerden. Natuurlijk zijn er ook mengvormen: de typische vrekken die door levenslang proletarisch gedrag rijk zijn geworden. Maar ook de gewone jongens, die dankzij de jarenlange exploitatie van hun wederhelft (oké, moeders wilde destijds gewoon vrijwillig wat gaan werken, om leuke dingen te kunnen financieren) en het uit huis gaan van hun kinderen, opeens een leuke zak geld aan een klassiek hebbedingetje kunnen uitgeven.

Ik zou best een boek kunnen vullen over mensen en hun klassiekers, maar daar zit niemand op te wachten. Bovendien vind je zoiets in andere klassiekerperiodieken al. Praktische artikelen willen we hier zien, waar de lezer iets aan heeft! Vermoedelijk heb ik de aandacht van alle lezers als we de blik eens richten op het zoveel mogelijk lol beleven aan je klassieke ding, tegen zo laag mogelijke financiële offers. Als man (*hoeveel vrouwen zouden dit blad eigenlijk lezen? - eindred.*) behoor je toch ook enig verantwoordelijkheidsgevoel te tonen ten aanzien van het huishoudgeld, nietwaar? Dus niet eindeloos frequent kleine bedragen onttrekken aan moeders portemonnee omdat dat minder opvalt dan een kant-en-klare gerestaureerde exoot van pakweg een halve ton voor je verjaardag vragen. Nee, zorgen dat je niet méér uitgeeft aan je klassieker dan noodzakelijk is, dat is de kunst. Dan is het een hobby. Daarom nu een aantal praktische

tips om de uitgaven aan je auto wat onder controle te kunnen houden.

'Shoppen' loont

Over de APK-keuring is recentelijk in uw lijfblad al het nodige aangegeven om niet onnodig een pootje gelicht te worden. De opmerking 'preventief ruimen' viel toen al ten aanzien van reparaties van storingen die zich nog niet eens hebben voorgedaan: remmen, stuurkogels, wiellagers, fuseekogelhoesjes, verdroogde remslangen, banden met droogtescheurtjes, koplampen met een ouderwets lichtbeeld (lees: vage streep), een voorruit met een sterretje, gordels met een rafeltje, enzovoorts. Natuurlijk zijn dit stuk voor stuk belangrijke items die alles met veiligheid te maken hebben, en waarmee je dus geen risico's mag nemen, maar meestal beleef je toch erg weinig plezier aan deze artikelen. Het loont zeker de moeite om bij vervanging van deze spullen eerst even te gaan

Vragen en oplossingen

Ronald Kerkmeer, auteur van dit artikel, staat andere liefhebbers van 'oud spul' graag met raad en daad bij. Daarom is hij **ClassicCar-Solutions** begonnen. Ronald biedt een betaalbaar en deskundig advies, reparatie of simpel onderhoud, op lokatie van de client. Je eigen privé-monteur, die het leuk vindt om jou als eigenaar te leren hoe je je klassieker in goede conditie houdt. "Een telefoontje of e-mail met een technische vraag over uw klassieke auto is gemakkelijk en kost niets. Een bruikbare oplossing per mail is gratis. Als we afspreken dat ik langskom met m'n mobiele werkplaats kost dat 45 euro. Binnen hooguit een uur heb ik het probleem verholpen of je hebt een goed advies. We kunnen afspreken dat ik per uur aan je auto ga werk; je hebt zelf alles van het begin tot het eind onder controle". Een service die Ronald zelf nooit bij dienstverleners in autoland heeft gevonden. Meer informatie? Kijk op www.classiccarsolutions.nl, stuur een e-mail naar info@classiccarsolutions.nl of bel naar 0621-212 621.

water vast. Remedie: openslijpen met de haakse slijper, glaswol eruit halen, weer dichtlassen met het CO2-apparaat en goed dik spuiten met hittebestendige lak (dan verroest 'ie niet meer). Puik geluid en je demper gaat drie keer langer mee. Een RVS-exemplaar is natuurlijk ook een goed alternatief.

Zinnige investering

Als alles in orde is, zal een motor niet gauw gaan pingelen en/of nadieselen als er op loodvrije benzine wordt gereden. Pingelt 'ie toch nog, gebruik dan een loodvervanger. Andere effecten van loodvervangers kun je pas na pakweg 150.000 kilometer constateren: wellicht dat je - zachte - klepzittingen dan vervangen moeten worden. Het kan dus zomaar tien tot twintig jaar

Eenvoudige oplossingen

Onderstaande waargebeurde voorvallen illustreren dat grote problemen voor de klassieker-eigenaar vaak met betrekkelijk eenvoudige en goedkope oplossingen uit de wereld geholpen kunnen worden.

8 Een belabberd slecht lopende zescilinder Rover P5 bleek na het tanken van verse benzine (de tank was zowat leeg) twee minuten later ineens weer helemaal genezen te zijn. Dat slechte lopen was de motor pas gaan doen toen de baas hem een weekje eerder uit de stalling had opgehaald. **Vóór de winter was 'ie gewoon prima rijdend weggezet! Zeker die V-Power van Shell getankt...**

8 Een Triumph Spitfire gaf er, ondanks het vervangen van de condensator, al na drie minuten rijden de brui aan. De hoofdsproeiers onderin de carburateurs gingen bij deze auto erg vervelende dingen doen bij volgas geven: de dicht eronder gemonteerde uitlaatflens lekte daarbij erg heet uitlaatgas zowat tegen deze sproeiers aan. De werking is temperatuurafhankelijk, dus het gevolg laat zich raden.

8 Een Opel Rekord bleek ook na vernieuwing van de hoofdremcilinder maar geen 'hard' rempedaal te krijgen. De voorremklauwen waren per ongeluk links en rechts verwisseld, waardoor het ontlichten niet effectief meer was. Klauwen losmaken, opnieuw ontlichten en de auto kon weer remmen.

8 De aanleg van enkele extra metertjes in het dashboard van een Peugeot was ooit niet goed uitgevoerd. De metertjes deden het niet meer, maar de knullige bedrading ervan veroorzaakte telkens kortsluiting. Remedie: al het niet-originale draadwerk eruit trekken. Helaas had de dealer al voor 150 euro vruchteloos onderzoek gedaan.

8 In een Triumph 2500 zat al meer dan een jaar een gloednieuwe LPG-installatie, maar na een eerste tochtje van pakweg 200 kilometer wilde de motor opeens nauwelijks meer lopen op gas. De inbouwer heeft naderhand de luchtfilters bijkans geheel dichtgeplakt, in een vruchteloze poging om het ding toch weer aan de praat te krijgen. De eigenaar bleef maar gewoon anderhalf jaar lang op benzine rijden en wilde de hele gasrotzooi al uit de auto slopen. In één van de twee gasmengstukken bleken de schroefjes van een afdekplaatje te zijn losgetrild: plaatje foetsie, vacuüm nihil, geen gastoevoer, dus niet lopen. Na de ontdekking hiervan en montage van een zelfgemaakt nieuw plaatje liep de zespitter als een tierelier op LPG.

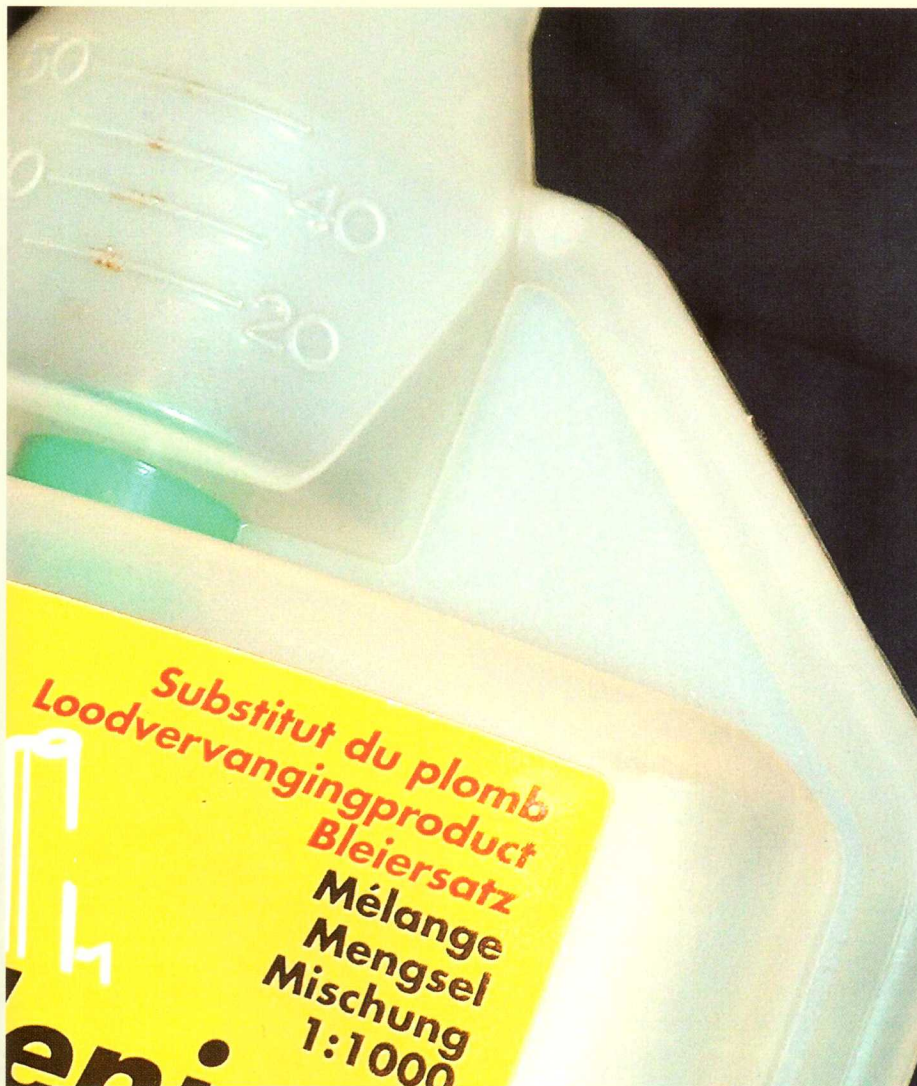
prima blijven werken.

Bougiekabels hadden vroeger allemaal een koperen kern: weerstand nul komma nul Ohm. Later werden ontoestoorde kabels toegepast: een kern van koolstofpoeder. Vraag me niet hoe en waarom, maar meestal met een forse weerstand (3 kOhm?). Soms gaan ze doorslaan, wordt de weerstand veel hoger door inwendige breuken en ook de bougiesdoppen kunnen van het ontoestoorde

Vervanging van de condensator, een onderdeel dat slechts een paar eurootjes kost, zou zomaar een paar 'niet te herstellen' probleempjes op kunnen lossen.

Minerale olie die 'bij de pomp' verkocht wordt (hier: 10W40) is voor gebruik in oudere motoren eigenlijk te dun. Geef de voorkeur aan een dikker smeermiddel van 20W40.





Als een motor op moderne loodvrije benzine begint te pingelen of na te dieselen, is toevoegen van een loodvervanger aan te raden.

soort zijn en dus opeens stuk gaan. Universele kabels met aangelaste doppen, in alle mogelijke lengtes kosten bij Brezan geen drol. Alleen moet ik geen paarse, gele of roze kabels onder m'n motorkap omdat ik dat geen gezicht vind. Ik gebruik al twintig jaar dezelfde zwarte koperkernkabel van een paar euro de meter van de rol. Maar ik heb dan ook geen radio in m'n S800! Wat ik persoonlijk wel een zinnige investering vind, is een elektronische ontsteking van bijvoorbeeld Lumenition. Een *period* artikel; eenmaal inbouwen en afstellen en vervolgens twintig jaar geen ontstekingsperikelen meer (zo lang blijven ze het zeker doen). De contactpunten en condensator behoeven veel meer onderhoud: punten werden vroeger elke tienduizend kilometer of jaarlijks vervangen. Tegen de tijd dat het weer nodig was, wilde een motor in koude toestand nauwelijks stationair blijven lopen. En wat een kapotte condensator voor effect heeft, dat wil je niet weten. Da's monteursgeheim. Maar iedere gerestaureerde auto zou zeker een nieuwe moeten hebben. Voordat je een nieuwe bobine koopt omdat je het (meestal ongegronde) vermoeden hebt dat 'ie stuk is: alleen er eerst een uit een goed lopende

auto. Wedden dat die van jou helemaal niet kapot is?

Inschattingsfout

Veel eigenaren van auto's die vóór 1975 gebouwd zijn, verdenken bij een onwillige motor vaak de carburateur(s) van sabotagegedrag. Deze inschattingsfout is ongetwijfeld in de wereld gekomen door de onvolprezen Britse SU's. Tot ongeveer 1975 waren motoren nog in de gelukkige omstandigheid dat ze royaal te drinken kregen van hun baas. Simpele gasfabriekjes met een simpele handchoke en zo. En ja hoor, de Britten wilden die dingen weer extra mooi maken, en vooral meer dan één exemplaar toepassen, zodat gasfabrieken op het lijstje 'storingen' op nummer één verschenen. Eén kantekening: zolang er nou maar nooit iemand met z'n poten aankwam ging het nog

wel goed, maar ja, het 'servicen' moest zonodig uitgebreid beschreven worden in de *workshop manuals* die al bij aflevering in de dashboardkastjes lagen.

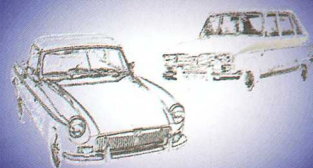
Dat werd dus al gauw zelf beunhazen aan die dingen, vandaar dat we nu bedrijven hebben zoals BCCP in Gramsbergen en Speed Centre in Geldermalsen. Ons finale redmiddel. Vakmensen die alle ellende weer goed kunnen krijgen. Een gehele *motor-tune up* eindigt altijd bij de carburateur: dat is het laatste onderdeel waarmee je moet gaan stoeien als je een motor afstelt.

Sluit dus altijd eerst alle andere mogelijke storingsbronnen honderd procent uit voordat je bovengenoemde jongens belt om je carburateurs even te reviseren: dat doen ze graag voor je hoor, je krijgt de boel weer perfect terug. Maar misschien is je storing dan nog niet opgelost! Was het toch nog iets anders. Vraag maar aan Waar gebeurde correspondent Gert Vegter: de carterventilatieklep was er de oorzaak van dat zijn Saab 99 ruim een jaar lang valse lucht aanzog, waardoor de motor niet fatsoenlijk stationair wilde lopen, nadieselde, Gert heel wat euro's heeft uitgegeven en ergernis heeft gehad. Als je storingen goed kunt analyseren en een gezonde hekel hebt aan nodeloos werk uitvoeren (een inlaatspruitstuk demonteren en controleren op vlakheid) en geld uitgeven, dan was dat ventilatiekleppie snel gevonden. "Als je denkt aan valse lucht zuigen, dan ga je toch eerst de officiële 'gaten' in het systeem na de smookklep nalopen?" Met je dikke rechterduim als afsluitdop. Vaak zijn slangen lek of dunne vacuümslangetjes van drie knaken de strekkende meter verdroogd. Gaat een Saab gelijk kl..te van lopen. En dan nog wat: een motor die op LPG loopt kan dat ook heel goed met een strontversleten carburateur: bij LPG maak je alleen maar gebruik van de venturi met daarin de smookklep. De rest doet helemaal niet meer mee. Wel moet het membraan in de Saab-carburateur in een potente staat verkeren. Een LPG-auto met een gereviseerde carburateur is dus mooi, maar niet nodig. n

CLASSICCARSOLUTIONS.NL

... enjoy classic car servicing delivered to your front-door!

Geniet volop van uw oldtimer en laat de problemen, servicing en APK aan de mobiele specialist over.



Met mobiele werkplaats kom ik naar u toe. Voor zwaardere klussen behandel ik uw klassieker in mijn eigen kliniek.

30 jaar diagnostische ervaring
Mailadvies: gratis Visiteconsult: € 45,-

Gemakkelijk Voordelig Vertrouwd
Bel 06-21 21 26 21 of email Info@ClassicCarSolutions.nl