

Even voorstellen

Een tweetal jaar geleden zijn wij voor het eerst met de vriendenkring in aanraking gekomen door natuurlijk een 'vriend' die al langer donateur was van deze oldtimergroep. Wij, Marry en Peter van Bockhoven zijn al sinds 1984 lid van de Topolino Club Nederland; ik spreek over wij, want volgens mij kan een hobby die zoveel geld en energie kost niet door de man alleen worden beoefend. Wij zijn dan ook druk met deze 'Topolino Club': Marry als redactrice en ik zelf verzorg technische dag/avonden met steun van onder andere u wel bekend: Piet Jansen. Zo nu en dan reviseer ik ook nog (alleen) Topolino-motoren en versnellingsbakken. Ik ben met de Topolino in aanraking gekomen door een klant uit de bouwwereld, die een Simca Cinq in zijn garage had staan. Het was liefde op het eerste gezicht; maar nu moest ik Marry nog enthousiast zien te krijgen. En ja, dat lukte op een zomerbraderie in de kop van Noord-Holland. Daar stond een 'Simca 5' die ook de vonk naar Marry deed overslaan. Na de eerste 'Toop', zoals deze auto's bij de liefhebber ook wel liefkozend wordt genoemd, een type 'B', waar 5 jaar werk in is gaan zitten zei ik: "nooit meer een andere restauratie". Maar het bloed kruipt toch waar het niet gaan kan: twee jaar later kocht ik een 'Simca 5' en begon weer op nieuw. Deze Simca is inmiddels verkocht. Het derde project diende zich aan: een 'Belvédère' (zie *voorpagina*). Ook die is sinds deze zomer weer op de Nederlandse wegen, en te bewonderen geweest op de laatste 'Midland Classic Show'. Op dit moment ben ik met een zeer apart model Topolino bezig, een 'NSU Weinsberg' met houten carrosserie. Dit project zal nog wel een paar jaar duren voordat die weer op de weg is. Verder houden wij ons bezig met het verzamelen van alles waar maar een Topolino op staat afgebeeld. We hopen u weer bij een een of ander gezellig evenement van de Vriendenkring te ontmoeten.

Groeten, Peter en Marry van Bockhoven

Restauratie van

Na een jaar of vier geduld, is de tijd aangebroken om met de restauratie van een zeldzaam exemplaar te beginnen: de FIAT/NSU Leichtlimousine. Zo als de folder uit die tijd aangeeft, een Topolino met een grotendeels uit hout opgebouwde carrosserie. In de tijd dat ik in het trotse bezit ben van deze auto zijn mij dikwijls de vragen gesteld, "hoe kom je aan zo'n ding", "waar begin je in godsnaam aan" en "het is toch eigenlijk niets meer als een stuk brandhout". Al deze vragen heb ik mezelf in die jaren ook gesteld. Hoe ik er aan gekomen ben is de minst ingewikkelde. Een clublid, de meeste u wel bekend: Piet Jansen, wist dat ik op zoek was naar een Topolino met hout in de koets. Daar Piet een enthousiaste verzamelaar is van allerlei documentatie over dit soort auto's en daarom bijna alle oldtimerbladen afstruint om weer wat aan z'n verzameling toe te voegen, kwam hij een advertentie tegen: 'Te koop Topolino, Holz carrosserie, telefoonnummer in Duitsland..' Verder niets. Gebeld met de toenmalige eigenaar en al snel bleek dat het niet wat ik eigenlijk verwachtte een Giardinere was, maar een 'lichtbouw' FIAT/NSU.



Nadat ik een foto opgestuurd kreeg als bevestiging, zijn we naar de Poolse grens vertrokken om de auto op te halen. Na een reis van ongeveer 12 uur en een overnachting, zijn we 's morgens aangekomen. Bij het opgegeven adres troffen we alleen een paar heel schuchtere kinderen thuis aan, die waarschijnlijk van hun ouders de opdracht hadden gekregen niet open te doen. Na wat telefoontjes gepleegd te hebben, zijn we toch

een zeldzaam exemplaar....

in contact gekomen met de eigenaar die ons het adres doorgaf waar de auto moest staan. Na een uurtje zoeken en ± 10 km gereden te hebben, hebben we hem toch gevonden in een grote boerenschuur. We moesten onderhandelen met de vrouw van de eigenaar, omdat haar man zo'n 50 km verderop aan het werk was. Na diverse telefoontjes heen en weer over de prijs, (we zijn tenslotte Hollanders), was de koop gesloten. Op de terugweg zijn we met de auto op de ambulance nog langs de jaarvergadering van de Topolinoclub in Bilthoven gereden, waar de meeste aanwezige leden mij de vraag stelde "waar begin je in godsnaam aan". Anderen waren weer heel enthousiast en wilde hem/haar dan ook gelijk overnemen. Op dat moment wist ik ook nog niet waar ik aan begon was. In de jaren dat hij bij mij in de garage stond ben ik er dan ook 10-tallen keren omheen gelopen. Krabbend op mijn achterhoofd: "hoe pak ik dit aan", "waar zal ik beginnen". Maar in de loop der tijd kwam er toch een plan van aanpak naar boven borrelen. Van de hele auto was zowel het staal als het hout in een niet al te beste staat. Wel zijn vormen en maten waren nog goed te achterhalen. Alle houtverbindingen waren los (de toen gebruikte lijm, meestal beenderlijm, was vergaan). Schroeven verroest, duvels en delen hout gebroken. Het houtwerk is voor mij met een achtergrond uit de scheepsbouw niet vreemd. Het staal van de vloer voor en achter waren aan vervanging toe, doordat de vorige eigenaar de accubak twee maal zo groot had gemaakt zodat hij er een vrachtwagenaccu in kon plaatsen en naast de accubak een gat had gemaakt waarin een uitneembaar bakje was gemaakt. Misschien voor smokkelwaar? Ook de schutborden en binnenschermen voor en achter moesten vervangen worden.



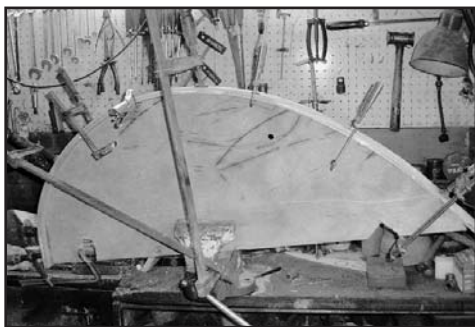
De carrosserie is aan de achterzijde ± 10 a 12 cm. naar beneden gezakt. Doordat er een kort chassis is gebruikt, is alle steun ná het verenpakket op de verbindingen gekomen met voornoemt gevolg. Eerst moest dus alles weer een beetje op zijn plaats gezet worden. Door middel van een houten ondersteuning en het fixeren van het chassis is de kont weer redelijk (op 3 cm na) op de juiste maat gekomen. Een oude reparatie bleek later de laatste 3 cm tegen te houden. Na dit stut en stempelpwerk begon het steeds spannender te worden. Eerst het skai stukje bij beetje aan de achterzijde verwijderd (goed in de gaten houdend en noteren hoe het heeft gezeten en foto's gemaakt). Al gauw bleek dat ook het onderliggende triplex aardig in staat van ontbinding was geraakt; dus dat ook maar slopen. Er rest dan noch een kaal houten skelet, waar ook aan de voorzijde een zeer groot deel aan vervanging toe was; maar het zat nog aan elkaar. Ook nu weer een aantal keer goed nadenken voordat er aan de klus werd begonnen. Als eerste ben ik begonnen met het vervangen van de achternvloer. De binnenschermen waren aan de buitenzijde, waar het hout aan bevestigd wordt, ook dun. Dus deze zijn ook maar vervangen. Na vier restauraties gedaan te hebben, mag dit geen probleem meer opleveren. Daarna de vloer voor, inclusief de dorpels die bij deze uitvoering uit een 3 mm plaat bestaat, waar straks de houten dorpel tegenaan komt.



Zoals gebruikelijk net zo als bij een stalen koets, zijn ook de schutborden aan de beurt. Tot zover is het meeste staalwerk klaar en weer een gezonde basis voor de houten koets. Hierna ben ik gestart met het makkelijkste deel: de omranding van het reservewiel met daaraan de klossen die verbinding maken met de zij- en onderkant van de kont, dit om de bandenbak die van staal is, in het midden van de koets te krijgen.



Het hout dat aan de buitenkant van de binnenschermen zit, bestond origineel uit drie 'schenkels' die door middel van een 'vingerlas' aan elkaar waren verbonden. Dat werd toen gedaan om materiaal te besparen en de houtdraad zo lang mogelijk door te laten lopen. Ik heb daarvoor zelf een andere techniek toegepast n.l. 'lamineren'.



Dat wil zeggen: dat van dunne latten, die eerst doormiddel van stomen in vorm zijn gebracht en daarna met een watervaste lijm tot één geheel (op een van te voren gemaakte mal) zijn verlijmd. Het resultaat is, dat er een sterke en vormvaste balk ontstaat. Bij het vervangen van die delen heb ik

zoveel mogelijk de bestaande koets (achterste deurstijlen) intact gelaten voor de maatvoering. De verbindingen losgezaagd en de pennen verwijderd, zodat het nieuwe deel weer in het oorspronkelijke gat pas gemaakt kon worden. Helaas heb ik hier een keer de fout gemaakt om die meteen te lijmen, 'niet goed dus'; want dat moest dus weer uit elkaar, wat met de tegenwoordige lijm niet zo eenvoudig is. Dus in het vervolg alleen met een schroef vastzetten, totdat het volgende deel klaar was om te monteren. Daarna waren de achter- en voorstijlen aan de beurt. Die zijn op dezelfde manier vervangen: eerst 'droog' passen en daarna pas verlijmen!

Hierna kwam het volgende probleem: de deuren zelf. Van de linker was na het verwijderen van de beplating niet veel meer over dan een paar fragmenten hout die door de binnen stoffering aan elkaar werd gehouden. Dus maar een geheel nieuwe maken. De rechterdeur was in een iets betere conditie. Daarvan was de onder- en boven-dorpel nog goed te gebruiken.

Zo ben ik de gehele auto rond gegaan en is alles wat vervangen moest worden aan massief hout klaar. Nu is de tijd aangebroken om de 'huid'-platen aan te brengen. (Tijdens dit schrijven realiseer ik mij dat het sneller is geschreven dan al het verrichte werk. Ik ben nu ongeveer 1,5 jaar verder.) De 'huid'-platen zijn van 4 mm watervast Berken triplex, die in verschillende segmenten (de oude resten zijn gebruikt als mal) op het 'grondhout' zijn verlijmd. De koets is nu zo ver dat hij van het staal gescheiden kan worden om dit te stralen.

Het vervolg van deze restauratie leest u wel weer in een van de volgende 'Vriendenkring'-blaadjes

*Tot dan,
Peter van Bockhoven*

Restauratie Topolino deel 2

Ook nu weer een aantal keer goed nadenken voordat er aan de klus werd begonnen. Als eerste ben ik begonnen met het vervangen van de achternvloer. De binnenschermen waren aan de buitenzijde waar het hout aan bevestigd wordt ook dun, dus ook maar vervangen. Na vier restauraties mag dit geen probleem opleveren. Daarna de vloer aan de voorzijde, inclusief de dorpels, die bij deze uitvoering uit een 3 mm plaat bestaat waartegen straks de houten dorpel komt.



Zoals gebruikelijk, net zo als bij een stalen koets, zijn ook de schutborden aan de beurt. Tot zo ver is het meeste staalwerk klaar en is er weer een gezonde basis voor de houten koets. Gestart met het makkelijkste deel: de omranding van het reservewiel, met daaraan de klossen die verbinding maken met de zij en onderkant van de kont; dit om de bandenbak die van staal is in het midden van de koets te krijgen.

Het hout dat aan de buitenkant van de binnenschermen zit, bestond origineel uit drie schenkels die door middel van een vingerlas aan elkaar waren verbonden. Dat werd toen gedaan om materiaal te besparen en de houtdraad zo lang mogelijk door te laten lopen. Ik heb daarvoor zelf een andere techniek toegepast n.l. lamineren. Dat wil zeggen, dat dunne latten eerst door middel van stomen in vorm zijn



gebracht en daarna met een watervaste lijm tot één geheel (op een van te voren gemaakte mal) zijn verlijmt. Het resultaat is dan een sterke en vormvaste balk.

Bij het vervangen van die delen heb ik zoveel mogelijk de bestaande koets (achterste deurstijlen) in takt gelaten voor de maatvoering.

Hierna heb ik de verbindingen los gezaagd en de pennen verwijderd zodat het nieuwe deel weer in het oorspronkelijke gat pas gemaakt kon worden. Ik heb één keer de fout gemaakt om die meteen te lijmen -'niet goed dus'- want dat moest natuurlijk weer uit elkaar gehaald worden, wat met de tegenwoordige lijm niet zo eenvoudig is. Dus in het vervolg alleen met een schroef vast gezet, totdat het volgende deel weer klaar is om te monteren.



Daarna zijn de achter- en voorstijlen aan de beurt. Die zijn op dezelfde manier vervangen: eerst droog passen en een uitgebreide controle toepassen, en daarna pas verlijmen.

Dan het volgende probleem: de deuren zelf. Van de linker deur was na het verwijderen van de beplating niet veel meer over dan een paar fragmenten hout die door de binnenstoffering aan elkaar werd gehouden. Dus hiervoor moest ik maar een geheel nieuwe maken. De rechterdeur was in een iets betere conditie. Daarvan was de onder- en bovendorpel nog te gebruiken. Zo ben ik de gehele auto rond gegaan en is alles wat vervangen moest worden aan massief hout,

klaargemaakt. Nu is de tijd aangebroken om de 'huid'-platen aan te brengen. (tijdens dit schrijven realiseer ik mij dat het sneller is geschreven dan dat al het werk is gedaan). Ik ben nu ongeveer 1,5 jaar verder.

De 'huid'-platen zijn van 4 mm watervast Berken-triplex die in verschillende segmenten (de oude resten zijn gebruikt als mal) op het grondhout zijn verlijmt. De koets is nu zo ver dat hij van het staal gescheiden kan worden om dit te stralen.

Wordt vervolgt.

Peter en Marry van Bockhoven.