

Even voorstellen

Hans de Vos

Nu velen mij vooraf zijn gegaan wil ik mij ook graag voorstellen. Mijn naam is Hans de Vos, ben 47 jaar, woon in Almere en ben op dit moment in het bezit van een Mercedes 280 S (W116) uit 1975.



Als kleine jongen was ik al geïnteresseerd in techniek en op mijn 12e jaar kon ik een NSU bromfiet-smotortje voor een paar gulden op de kop tikken. Bedoeling was dit op een autoped of fiets aan de praat te krijgen. Dit lukte toen niet erg en ik werd al duwende op de stoep door een buurman, die naar later bleek politiemans was, op de vingers getikt dat dat niet gewaardeerd werd. Het vruchteloos duwen moe, kocht ik voor fl 17,50 een echte brommer; een 'Magneet', een kast van een ding maar hij liep wel. Ik was toen 14/15 jaar en reed op dat ding naar mijn bijverdienbaantje en naar Zandvoort. Een carrière als automonteur was al uitgestippeld en ik ging naar de LTS te Amsterdam-West en aldaar sleutelden we aan motoren op bokken en we hadden ook een Simca Aronde staan kan ik me nog herinneren. Ondertussen al knutselend en opvoerend aan mobyletjes e.d.. Ik heb het nu over begin jaren '70 en we woonden dus in Amsterdam-West. Bij ons in de boxen galerij was er een amateur motorcoureur altijd bezig met zijn twee racemotoren, een Bultaco en een Yamaha TDJ2, allebei 250cc. Ik daar natuurlijk vaak naar toe en al gauw ging ik

met hem mee naar de racerij. Voerendaal, Asten, Tubbergen, Zandvoort, ik vond het prachtig. Vooral dat ik met de motor (aan de hand want ik was pas 16) naar de keuring ging voor de race. Bij die evenementen mocht ik in de pits tussen de groten van die tijd vertoeven; Jack Middelburg, Rob Bron, Frans Chrispijn en Wil Hartog, destijds bekend als de 'Witte Reus'. In die tijd knutselde ik zelf mijn eerste eigen ontworpen bromfiets van diverse onderdelen in elkaar. Een Honda voorvork (goede oliegedempte vering) en een Zundapp KS50 motorblok in een Moto Morini buizenframe en een zelf gemaakt race zitje erop. De velgen waren van een Vespa bromfiets (lekker klein) met voor een Honda naaf en achter een Kreidler naaf. Het geheel nieuw gespaakt en al draaiende in de bankschroef met een "spakenbel" zuiver afgesteld. Na deze bromfiets volgden er uiteraard nog een paar.

Ondertussen was mijn interesse voor met name de klassieke auto gegroeid. Mijn droomauto in die tijd was een Citroën Traction Avant. We waren net naar Zaandam verhuisd en vlak bij mijn huis adres was iemand vaak bezig in een garagebox te sleutelen aan deze auto's. Ik keek met verbazing naar hoe hij de complete voortrein, middels 4 grote moeren los te draaien, kon verwijderen van de carrosserie. Nog steeds vind ik dat een echte klassieker die ik zeer bewonder.

Na de LTS heb ik de MTS gevolgd voor werktuigbouwkunde en daarna Autotechniek met Bovag patroons diploma. Plan was om een eigen autobedrijf te beginnen maar daar is het nooit van gekomen. Mijn eerste auto was een oude Fiat 850 die ik geruimd heb voor een Zundapp bromfiets. Echter na een jaar was de motor van de Fiat op, maar

mijn broer had er ook één waarvan de carrosserie zodanig verrot was dat deze naar de sloop moest, dus... ruilen die motor. Dat ging goed in een garage box; motor op bokjes, achterpaneel van de auto eraf en de auto naar voren duwen. Andere auto terug eroverheen duwen en het geheel weer monteren.

Daarna kocht ik een brandweerrode Triumph Spitfire mk3 met zomer- en stalen winterkap voor fl 500,00. De koppeling was wel defect en de zomerkap moest gerepareerd, maar dat was gewoon leuk werk. De versnellingsbak losschroeven en gewoon in het interieur trekken (stoelen wel eerst weghalen). Vaak achterstevoren gestaan wanneer ik de bochten wat te hard nam i.v.m. de slechte wegligging en een paar keer een ander differentieel eronder moeten hangen (van een Triumph Herald) omdat de zwakke steekasjes wel eens afbraken. Politie kwam zelfs een keer het parkeerterrein op en bleven rond de auto lopen. Bij navraag vonden ze het gewoon een leuke auto, toen al.

Ondertussen was ik weer vaak in de weekeinden in de pits op Zandvoort te vinden waar ik als monteur van een amateur coureur werkte. Eerst met een Formule V, een echte raceauto met VW motor, en later met een Simca Rally II. In die tijd was ik er helaas ook bij dat Rob Slotemaker op Zandvoort kwam te overlijden. Alle races werden die dag na het ongeluk afgelast. We hadden net die nacht hard gewerkt om de Simca, die de dag ervoor tijdens de training stuk ging (koppakking), voor de race klaar te hebben, maar ja we begrepen het wel.

Mijn droom om een echte klassieker te bezitten bleef, maar kon wegens het ontbreken van een garage niet doorgaan. Een oude schoolvriend van mij die in bijzondere en klassieke auto's handelde

kon redelijk goedkoop aan een Rolls Royce Silver Shadow uit 1969 komen, hij zelf had er toen al twee naast wat Jaguars en ander oud spul. Echter ik moest toch een compromis maken, toen mijn laatste moderne auto aan vervanging toe was besloten we wegens het ontbreken van een garage een auto te nemen die klassiek was maar toch als dagelijkse auto gebruikt kon worden en buiten kon blijven staan.

Een Rolls Royce is daar niet echt geschikt voor en na wat afwegingen kwamen we op de Mercedes uit en wel van het type W116. Techniek en rijcomfort van een W116 waren volgens de specialisten veel verbeterd t.o.v. eerdere modellen.



Dus toen zoeken naar een geschikte W116. Dat viel nog niet mee, half Nederland in een paar maanden tijd afgereden. Friesland, Groningen, Drente, Overijssel en ook Brabant zijn we geweest. Er zijn er veel te koop, maar prijs/kwa-

liteit verhouding was bij vele niet in overeenstemming. Totdat we reageerden op een advertentie met een Duits telefoon nummer. Het bleek een schade handelaar te zijn die net over de grens in Gronau zijn bedrijf heeft. Aldaar aangekomen zagen we een W116 in Ahorn geel met een perfect en compleet interieur (niet veel gezien daarvoor), wat dakschade en reeds uitgevoerd laswerk. Welliswaar niet echt mooi afgewerkt, maar de auto was een 280 S met automaat, wat ik graag wilde, en de prijs/kwaliteit verhouding was goed en nog van eerste eigenaar bij het schade bedrijf terecht gekomen, er zat zelfs nog TUF op. Dus deze na een korte proefrit gekocht en naar Nederland gebracht. In september 2000 kreeg hij een Nederlands kenteken nadat de auto hier en daar wat noodzakelijke reparaties heeft onder-



gaan. In die maand las ik in de krant toevallig over de 'Midland Classic Show' en besloot om eens te gaan kijken. Ik was gelijk enthousiast en wilde graag ook bij deze horen en heb me toen meteen opgegeven. In het voorjaar van 2001 heb ik de auto hier en daar wat opgeknapt en de lelijke lasrupsen over de kokerbalken glad geslepen. Ik rijd er met veel plezier mee alhoewel ik toch een paar vervelende momenten heb gehad waarbij tot twee maal toe een carburateurbrand is geweest. Hierbij werden de venturi pijpjes en de smookkleppen van de carburateur die van alumi-

nium zijn, volledig versmolten (zie foto). Resultaat was dat de auto reageerde alsof je half/vol gas gaf, ook al raakte je het pedaal niet aan. Dat was dus zeer vervelend en vooral bij een automaat.

De oorzaak was uiteindelijk een defecte bobine die af en toe de geest gaf wanneer deze te warm werd. Na een elektronische ontsteking met nieuwe bobine te hebben gemonteerd, heb ik dit gelukkig niet meer gehad. Ik heb voor alle zekerheid wel de carburateur en de reserve carburateur, die ik nu dus heb, voorzien van roestvrijstalen smookkleppen i.p.v. de zachte aluminium klepjes en uiteraard ook weer van nieuwe venturi pijpjes. Ook moest ik onlangs een nieuwe radiator monteren.

Mijn droom om ooit een echt oude klassieker van voor 1960 te bezitten heb ik nog steeds en als de geschikte ruimte er is dan komt de echte oude klassieker er ook.

Ik kijk altijd weer uit naar de 1e zondag van de maand om weer als klassiekervrienden onder elkaar over de auto's te kunnen praten. Met name de verscheidenheid van verschillende merken vindt ik erg leuk en leerzaam.

Tot ziens bij McDonalds,

Hans de Vos

