



Betaalbare klassiekers

Wat je daar onder verstaat is behoorlijk betrekkelijk, of je het nu hebt over oude motor/bromfietsen, tractoren of auto's. In dit artikelje gaat het in de eerste instantie om een speciale selectie klassieke auto's die in de boeken en catalogussen van de ONSCHATBARE KLASSIEKER ook voorkomen, maar wel een aparte groep vormen. Ongeacht portemonnee en het bedrag dat een ieder over heeft voor de aanschaf van een klassieke auto, staat vast dat de ene klassieker beter betaalbaar is dan de andere. Naar mijn ervaring is het naast de staat van onderhoud, het veelal een kwestie van hoeveel zijn er van zijn gebouwd (hoe minder hoe duurder), is de auto populair en hoe zit het met de gebruikswaarde in het hedendaagse. Ik denk dat het er op neer komt, dat een betaalbare klassieker een auto is die iedereen, die al een dagelijkse auto heeft, net kan betalen en onderhouden. En welke autootjes zijn dat nu in de *categorie 35 jaar en ouder*? Kort gezegd, de merken en types die over het algemeen *ondergewaardeerd* zijn. Een autootje onder de € 1000,- zoeken, is een heel andere sport, dat zit vaak in de leeftijd van een jaar of vijftien en dat is gewoon een oude auto maar geen klassieker. Als 'Contactpunt'-lezers kunnen we wel meteen de gewaardeerde en populaire merken opnoemen die we regelmatig tegenkomen op een fraaie lentedag of op beurzen. Begin maar; Volvo Amazon, VW Kever, Citroen Tracton Avant en Engelse sportwagens zoals MG B, Austin Healey, ... vul de rest maar in, ieder zo z'n smaak en voorkeur. Als je een minder mooi exemplaar uit deze categorie onder de loep neemt en zelf betaalbaar vindt, moet je altijd rekenen wat gaat het je kosten om hem helemaal naar je zin te krijgen. Met roest en blazen onder de lak rijdt je niet fijn in zo'n auto, omdat je er te veel tegenkomt die mooier zijn. Als de auto betaalbaar' onder de gemiddelde prijs die er voor staat is gekocht, kan het restaureren van zo'n auto uiteindelijk veel meer kosten. Laat je niet verleiden door die praatjes van "als ie heel mooi is, dan is hij ook veel waard". Het blijft altijd wat een ander er voor geeft en dat is heden ten dage bij lange na niet wat het gekost heeft. Onder deze toppers zijn er veel die nu maar de helft opbrengen van het gekost heeft. Als je de auto betaalbaar vindt doe je nu een goede zaak. Komt doordat er nu meer aanbod is dan vraag, maar ook doordat er steeds meer *young timers* komen. Dat zijn auto's uit de jaren tachtig, die aanmerkelijk hogere gebruikswaarde hebben en de jongere generatie, die er nog geen oude auto bij hebben, meer aan spreekt om aan te schaffen. Ik ben zelf 62 en wat ik leuk vind zijn de auto's die ik als jongen heb zien komen en gaan, zeg maar, de bouwjaren 1950 tot 1970. Maar iemand van 35 herkent zichzelf in de auto's uit 1975 tot 1985 en vindt de eerdere categorie auto *die mijn vader had* toch minder. Dat maakt dat er, zelfs voor de populaire types, minder vraag is dan aanbod en dus gaat de prijs naar beneden. Neem je dan een *ondergewaardeerd minder populair type* auto dan kom je terecht bij de **betaalbare klassieker**. Om deze klassiekers gaat het in dit artikel dus, er zijn er veel van gemaakt, de jongere generatie heeft ze nooit gezien (want toen waren ze er al niet meer) en de oudere onder ons hadden er wellicht meerdere van in de familie en dat maakt de prikkel dus al weer minder. Een ondergewaardeerde en dus betaalbare klassieker is bij voorkeur een auto van voor 1960, maar die zijn schaarser. Deze zijn *APK-vrij* dus beter betaalbaar voor de hobbyist, simpelweg omdat je de auto rijvaardig en veilig kan houden onder je eigen normen en niet onder die van de APK.

Van de winter dacht ik toch maar weer eens een leuke klassieke tractor erbij te kopen in de prijsklasse tot € 2500,-, eentje die je met wat verf en aandacht naar je zin kan maken en je er dan later altijd wel weer zo'n € 3.000,00 voor terug kan krijgen. Maar wat gebeurt er, kom ik onder de januari-sneeuw een Simca Aronde uit 1959 tegen in die prijsklasse. Hij bleek van een handelaar te zijn die hem van een overleden hobbyist had overgenomen en had het karretje al enkele jaren buiten staan.



Vadere inspectie leerde dat de auto tussen 1995 en 2000 geheel van binnen en -buiten was gerestaureerd. Nu met dof geworden aluminium strips, groen aan de raamrubbers, best wel weer goed te krijgen dacht ik en nam de auto mee. Als je niets hoeft in te lassen en spuiten en de auto is compleet dan vallen de kosten reuze mee, daar moet je dus wel naar kijken. Maar evengoed bent je gauw een paar honderd uur bezig, al is het allemaal licht werk wat je zelf kan, zoals gangbaar maken van de draairamen, wat elektra probleempjes, uitlaatje, enz. Vaak is het een merk waar je niets van wist, moet je boekjes zoeken, contact opnemen met de desbetreffende merkenclub, want die is er van ieder merk of het nu een dwergauto, een Trabant of een onbekende NSU is, overal zijn clubjes mensen die je voorgingen en die de weg weten. Zo leer je nieuwe mensen kennen en ontdek je dat ieder merk zo zijn volkje heeft. De Simca werd zo leuk, dat ik besloot de auto klaar te maken voor onze hobby, het rijden van kaartleersrally's met klassiekers. Hiervoor moet de auto toch wat meer kunnen dan de gemiddelde klassieker die je gebruikt voor een ritje met de club of zomaar op een mooie vrije dag. Onderdelen voor de Aronde bleken schaars, de meeste eigenaren hebben zo hun eigen magazijntje en besloot het ook te doen en kocht voor weinig een zelfde type uit 1962 (kwam niet meer door de APK!) als donorauto. Maar de dingen die ik onderhoud breng ik wel naar het clubmagazijn, dan heeft een ander er ook wat aan. Wel lezers, speur wat rond op internet of kijk om je heen, er is vast wel ergens een Fiat 600 of 1100, een oude Skoda, een Renault Dauphine, of misschien een minder populair type Fordje of Opeltje die betaalbaar blijkt, want 'vraagprijs' is nu eenmaal nog steeds geen 'koopprijs'.

Succes!

André François

