

Heckflosse Infobulletin no. 63; december 2016 van het Nederlands Heckflosse Register



Onderwerpen in deze uitgave zijn:

- 1) Voorwoord
- 2) NHR-Communicatieprotocol
- 3) Voortgang nieuwe website
- 4) Verslag Najaarsrit 2016
- 5) Data activiteiten 2017
- 6) Uitnodiging voor Technische Dag
- 7) Engelse Heckflosse-estate
- 8) Wie was Bela Barenyi?
- 9) E10-benzine vs oldtimers
- 10) Nieuwe leden stellen zich voor
- 11) Advertentierubriek
- 12) Uit het archief van Rob van der Does
- 13) Onze sponsors
- 14) Onze sponsor stelt zich voor
- 15) Tot slot

1) Voorwoord / door Henk Lith

Een woord dat je de laatste tijd regelmatig tegenkomt, ergens gelezen of gehoord bedoel ik dan, is het woord “momentum”. Een simpel woord, ligt goed in de mond en iedereen begrijpt gelijk wat er bedoeld wordt en heeft daar in elk geval een eigen interpretatie van het woord bij.

Echter, als je zoekt in de dikke Vandalen vindt je niet exact de betekenis van het woord. Maar goed de DV., die ik op de plank heb staan is nog uit de jaren 70 schat ik. Het is ook geen dagelijks gereedschap van mij, maar stamt nog uit de HBS tijd van Marina., kun je nagaan.

Voor wie nu echt wil weten, wat het betekent, hieronder een paar begrippen, die het internet geeft. Internet is sneller actueler en goedkoper, wie gebruikt dus nog de DV ?

I.) Periode waarin stijgende en dalende bewegingen duidelijk worden waargenomen.

II.) Een momentum is een periode waarin een duidelijke beweging is te zien, omhoog dan wel omlaag, van bijvoorbeeld koersen of winsttaxaties.

III.) In het algemeen refereert momentum naar de snelheid-sterkte van koersverandering. Het is ook een specifiek technische indicator die het verschil meet tussen de close-pr...

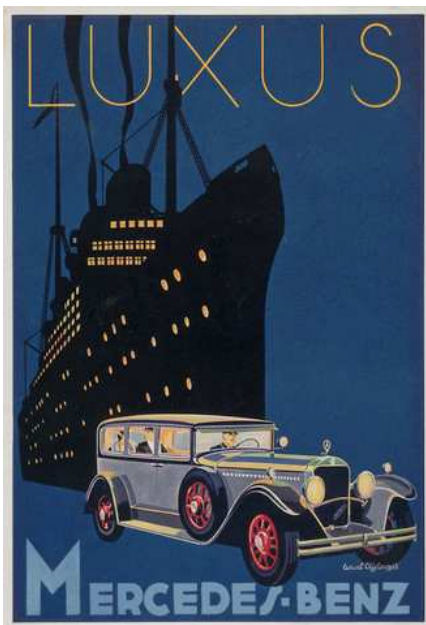
IV.) De verschijnselen waarbij een kracht het lichaam waarmee het verbonden is om een punt of lijn laat draaien. Categorie: Abstracte Begrippen > structureel-analytische begri...

V.) Periode waarin een duidelijke beweging is te zien, omhoog dan wel omlaag, van bijvoorbeeld koersen of winsttaxatie (koersmomentum, winstmomentum).

Volgens mij geeft de eerste regel nog een redelijk algemeen beeld van het woord. Maar goed, we hebben de laatste tijd heel veel te maken gehad met het momentum.

Denk aan de het referendum over het associatieverdrag met de Oekraïne. Ik laat wijselijk mijn eigen mening even voor wat het is, bovendien kan en wil ik er ook niks aan toe of af doen, maar... “het momentum” heeft hier weer een hoofdrol in gespeeld, dat lijkt me duidelijk.

Denk aan de Brexit, het momentum slaat wederom toe, eerst zijn er emoties, waarmee men zich uitsprekt, later ziet en realiseert men wat de gevolgen zijn als een doorgaans klein verschil zich manifesteert.



Denk aan wat er nu net in Amerika uitkomt bij de president verkiezingen iedereen is verbijsterd. Het is weer het momentum, timing is alles, net op het goeie moment! De krachten dezelfde kant op. En de wereld zit met een nieuwe president waar we maar van moeten hopen dat hij in elk geval goeie adviseurs om zich heen heeft, maar de voortekenen zijn slecht, bijna een geval van terug naar af te noemen.

Maar goed, ik begrijp dat jullie willen weten waar dit lange aanloopje naar toe leidt.

Nou, ik weet niet of het jullie ook opgevallen is, dat het “R”-woord weer tevoorschijn gehaald is. De “R” staat niet voor “rot woord”, maar het is het misschien voor velen van ons wel. Maar in dit geval staat het “R”-woord voor Rekening rijden. Voor eigen rekening rijden natuurlijk.

Alle problemen van lange files zijn als bij toverslag verdwenen als we gaan rekening rijden... reken daar dus maar niet al te veel op beste oldtimerrijders, echt niet!

Maar het momentum speelt hier weer een rol. Het is al een keer geprobeerd in te voeren door onze Tineke Netelenbos (tolpoort Tineke), welk plan toen in de prullenbak verdwenen is, waar het ook hoort, het momentum was gelukkig niet daar!

Maar het lijkt nu wat breder gedragen te worden door het momentum, en dat is gevaarlijk. Ook de verkiezingstijd is al begonnen en de politiek kan natuurlijk ook niet achter blijven. Auto-haters als Groen Links verwachten er alles van, staren zich daar helemaal op blind.

Vervoersbedrijven zien dit als de oplossing, om het vrachtverkeer te verlossen van al die ellendige burgermans-autootjes en weg ook met die profiteurs die misschien wel duizend kilometer per jaar geheel belastingvrij door Nederland rijden en juist op die tijdstippen dat iedereen naar of van zijn werk moet.

Ook in de pers en nieuws programma's wordt daar nu veel aandacht aan besteed, maar helaas wel veel te eenzijdig, het lijkt wel of het futloos en zonder na te denken wordt omarmd. Of met denkt echt het zal ook dit keer wel weer geruisloos in de prullenbak verdwijnen... Wat je mag hopen.

Wat mij hogelijk verbaast is dat al die beweringen geen enkele onderbouwing hebben, het is puur onderbuik gevoel, zeg maar weer het momentum.

Wat hier van komen gaat, is denk ik in eerste instantie afhankelijk van hoe de verkiezingen gaan uitvallen, want de politiek is in deze kwestie behoorlijk verdeeld.

Over een jaartje weten we meer denk ik, en dan duurt het nog jaren voor het is ingevoerd toch. Dus alle kans dat het momentum dan weer plaats gemaakt heeft voor het gezond verstand.

Tot zover mijn laatste voorwoordje (van dit jaar dan he).

Natuurlijk allemaal goede kerstdagen en een knallende jaarwisseling gewenst, tot in het nieuwe jaar!

2) NHR-Communicatieprotocol / door Roland van Keekem

Helaas kunnen wij de ledenlijst in het kader van de privacyregelgeving niet aan onze leden verspreiden. Onze club kent daarom een communicatieprotocol voor het zoeken naar leden of het onderhouden van contacten tussen onze leden. Hiervoor hebben we de toestemming van de leden gevraagd.



Het protocol staat ook op onze website: *Het Nederlands Heckflosse Register heeft een communicatieprotocol. Als een lid contact zoekt met andere leden in de omgeving van zijn woonplaats, dan kan via een verzoek aan de ledenadministratie een opgave van die leden worden verstrekt. De te verstrekken informatie bevat uitsluitend naam en e-mailadres.*

Het blijkt in de praktijk dat de opgave van naam en e-mailadres net iets te weinig kan zijn. **Hierbij wordt voorgesteld om ook de woonplaats van het lid te vermelden.**

Daarnaast worden door leden foto's en verslagen van evenementen aan onze redactie aangeboden voor plaatsing in dit Heckflosse Infobulletin.

We zijn voornemens het communicatieprotocol uit te breiden: **Het betreffende lid dat copy aanlevert geeft automatisch toestemming voor publicatie van zijn ingezonden materiaal in het Heckflosse Infobulletin, op de NHR website, op een fotoalbum-website en binnenkort ook op Facebook.** (later daarover meer)

Indien je met het **bovenstaande NIET** kunt of wilt instemmen, wordt gevraagd dit aan ons kenbaar te maken, bijvoorbeeld aan mij, Roland van Keekem, ledenadministratie, of aan één van onze andere DO-ers (zie laatste blad). Jouw bezwaar wordt dan in de ledenlijst aangegeven zodat jouw gegevens alleen bij de Dagelijkse Organisatie (DO) vertrouwelijk bekend blijven.

Het nieuwe Communicatieprotocol zal 1 februari 2017 ingaan.

3) Voortgang nieuwe Website / door Simon van Es

Beste Heckflosse-liefhebbers, zoals in het vorige bulletin al aangekondigd, hebben we afgelopen maand de voorbereidingen getroffen voor de live-gang van de nieuwe website. Op dit moment staat alles technisch in de startblokken. We zetten komende weken de puntjes op de i betreffende de inhoud. Begin volgend jaar zullen we dan ook over gaan naar de nieuwe site! De benaming van de site blijft hetzelfde, namelijk: www.heckflosseregister.nl Laat je verrassen!!!

De kosten om de nieuwe website door een deskundige te laten realiseren bedragen EUR 800,00. Om dit te kunnen financieren hebben we het volgende geregeld. De vier “DO-ers” hebben ieder een lening ad EUR 150,00 verstrekt aan het Nederlands Heckflosse Register. Daarnaast komt er uit de kas van ons cluppie EUR 200,00. De leningen worden in de komende jaren terugbetaald aan de begunstigden. In het februarinummer vinden jullie dit terug in het financiële overzicht.

4) Verslag Najaarsrit 2016 / door Roland van Keekem

Het was op zaterdag 24 september 2016 een prachtige en zonnige dag om er met onze Heckflossen op uit te trekken. Hoe konden we dat zo uitkiezen? Jaap en Alie van Veldhuizen hadden een mooie rit uitgezet die doeltreffend “Langs de Veluwe landerijen” werd genoemd. Alie en Jaap komen uit die buurt en zodoende kennen zij daar alle kleine weggetjes en pittoreske gebieden.



We verzamelden in Stroe bij restaurant “De Landing”. Alie is geboren en getogen in Stroe en zij heeft in haar jeugd in dit etablissement gewerkt. De opkomst kon met 19 Heckflossen en 43 personen groot worden genoemd. Het was ook fijn om weer een aantal nieuwe leden te mogen ontmoeten.

De route voerde ons door een zeer afwisselend en mooi landschap van Stroe, via Kootwijkerbroek, Barneveld, Achterveld, De Glind, Moorst, Voskuilen, Scherpenzeel, Renswoude en Ederveen naar de lunchstop. Prachtige

boerderijen gelegen in een coulisselandschap afgescheiden door bomen- en struikenpartijen en verbonden door kleine weggetjes. En natuurlijk zagen we rond Barneveld ook veel kippenveldjes met de categorie 3 kippen voor de productie van de vrije uitloop eieren. Door dit mooie landschap reed een bijna nog mooiere sliert van klassieke Heckflossen. Dat blijft telkens weer een mooie aanblik.

Van al die gehuchten heb je nooit van gehoord, maar er is zeker wat van te vertellen: de afgebrande Puurveense molen is weer in oude glorie hersteld en is de trots van Kootwijkerbroek. In het “jeugdorp” De Glind bestaan een aantal jeugd zorginstellingen voor kinderen met een beperking, die in deze landelijke omgeving kunnen leren wonen, spelen en werken. Het buurtschap Moorst, tussen Scherpenzeel, De Glind en Snorrenhoef, ligt in de twee provincies Utrecht en Gelderland en wel in de vier gemeenten Scherpenzeel, Woudenberg, Leusden en Barneveld.



Na ongeveer 50 km hadden we de lunchstop in restaurant De Hof bij Renswoude. Het voorste deel van onze Heckflosse stoet was daar op tijd gearriveerd, maar het achterste deel bleef in Scherpenzeel steken in verband het verplicht voorrang geven aan een optocht van een wel erg lange truckerscolonne die met veel kabaal stapvoets door het dorp reed ter gelegenheid van “Downy-dag”. Allemaal ff wachten en daarna stapvoets achter de colonne aan; het oponthoud duurde zeker wel driekwartier. Ook de chauffeur van buslijn 80 vond dit minder leuk, maar ach, ten opzichte van de volgende bus reed hij weer op tijd. Een bijkomend voordeel was dat de toeschouwende menigte ook oog had voor onze Heckflossen. De achterblijvers reden via een verkorte route naar de lunchlocatie en misten hierdoor helaas een mooi stukje landschap bij Ederveen.



Gelukkig kon de aanvang van de lunch even uitgesteld worden en konden we met onze hele groep genieten van een prima verzorgde lunch voor een uitstekende prijs / kwaliteit verhouding. Na de lunch ging de rit via Emminkhuizen, weer terug naar Renswoude naar het gehucht Walderveen; de Walderveense molen uit 1895 is nu nog steeds in bedrijf. Vervolgens via Meulunteren naar Barneveld, waar langs de doorgaande weg bekende historische punten zijn te zien; de kerktoren waarvan Jan van Schaffelaar is gesprongen en daar tegenover het kasteel De Schaffelaar. Maar als je rechts kijkt zie je links niets..... of andersom. Door Barneveld terug naar Stroe, via onder andere de Blotekamperweg (hoe verzinnen ze het).



Op het terras van De Landing hebben we in de nazomerzon nog even met elkaar nagepraat. Henk Lith sprak een hartelijk dankwoordje uit naar Jaap en Alie voor deze zeer geslaagde dag.

En ook dank aan Mark Jonkers die de Voorjaarsrit in Brabant-Oost had georganiseerd en waar de “NHR-bestuurders” (DO-ers) helaas niet bij konden zijn.

PS: De volgende dag heb ik mijn Flosse maar even gewassen om de harsspatjes van de bomen op de parkeerplaats, die op onze klassiekerlak terecht kwamen, te verwijderen.

5) Data activiteiten 2017 / door Jan Boeren

Ook in 2017 willen we weer een paar activiteiten organiseren. Noteer de onderstaande data maar alvast in de agenda. Nadere informatie wordt tijdig rondgestuurd. Mochten er zich nog veranderingen voordoen, dan worden jullie daarover geïnformeerd.

- Zaterdag 22 april 2017 Technische Dag bij Keizer Motorenrevisie in Doetinchem
- Zaterdag 13 mei 2017 Voorjaarsrit
- Zondag 3 september 2017 Onderdelendag in Nieuwegein
- Zondag 8 oktober 2017 Najaarsrit

Hierbij herhaal ik de oproep voor het organiseren van zowel de Voorjaarsrit als de Najaarsrit in 2017. Wie oh wie organiseert voor de leden en leuke en gezellige dag? Graag een positieve reactie naar mijn mailadres (zie helemaal onderaan)

6) Uitnodiging voor onze Technische Dag bij Keizer motorenrevisie / door Henk Lith

Na het succes van de voorgaande technische dagen willen we ook komend jaar weer een technische dag in het vooruitzicht stellen.

Wat is de bedoeling?

We krijgen bij dit moderne bedrijf, met veel kennis ook van onze Mercedes motoren, inzicht in wat er bij een geheel of gedeeltelijke revisie van het hart van onze auto's komt kijken.

In overleg met de medewerkers van dit bedrijf hebben we gekozen voor **zaterdag 22 april 2017**. Aanvang ca 12.30 uur, het bedrijf is op die dag nog gewoon open tot deze tijd open. We beginnen de ontvangst met een voorstelronde en gelijktijdig is er de mogelijkheid een kopje soep te nuttigen met een broodje. Zodat de uitleg op de vloer niet gehinderd zal worden door “geknor” uit onze magen. De eindtijd ligt zo rond een uur of vier (indicatief).



Aanmelden

Het aanmelden geschiedt via de mail aan mij, Henk Lith h.lith@ziggo.nl.

Hierin dient aangegeven te worden:

- Het aantal deelnemende personen aan de technische dag
- Welk onderwerp jullie behandeld willen zien. Uiteraard zal niet alles besproken en toegelicht kunnen worden, maar datgene dat het meest aangedragen wordt, geldt als eerste om behandeld te worden.
- De uiterste inschrijfdatum is **8 april 2017**.

Kosten

De kosten bedragen **EUR 15,00** per persoon, waarin begrepen zijn de ontvangst, de lunch en iets te drinken, luisteren maakt ook dorstig, niet dan?

Betalen

De deelnemers dienen het bedrag **ter plekke contant** af te rekenen met mij (please,,, gepast!!) Met de financiële rompslomp mogen we onze gastheer / dame niet opzadelen. We mogen al heel blij zijn dat we zo gastvrij ontvangen worden.

Informatie over het bedrijf

Velen kennen het bedrijf als sponsor van ons Register, maar kijk ook eens op hun website.

Je vindt daar ook de locatie van deze middag. www.keizermotorenrevisie.nl/

Adres: Innovatieweg 28, 7007 CD Doetinchem; Tel. (0031)314 326103

7) Engelse Heckflosse-estate / vertaling Jan Boeren



Onlangs kwam ik in het bezit van een oud nummer van de "Gazette", uitgegeven door "The Mercedes-Benz Club" in Engeland. Het nummer is van september 2003 en daarin stond een wel heel bijzondere uitvoering van een Heckflosse die ik jullie niet wil onthouden. Hieronder tref je het vertaalde interview met de trotse eigenaar Arthur aan. Let vooral op het bijzondere model!

De auto

Ik heb deze auto nu (in 2003) al 35 jaar in mijn bezit en in juli 2003 was de auto 40 jaar oud. Ik kocht de auto in 1968 voor 455 GB Pounds met 72.000 mijlen op de klok en nu (2003) staat de teller op 268.000 mijlen. Vele, vele uren heb ik al aan het onderhoud besteed. Ongeveer 25 jaar geleden heb ik de motor uit elkaar gehaald en daarna weer helemaal opgebouwd. Dat heeft zes maanden geduurd, want ik werkte toen nog. Ik ben nu bijna 70 jaar oud en ik doe al het onderhoud nog zelf. De auto heeft 19 smeernippels en iedere 2000 mijl wordt de motorolie ververs. De achterste geluidsdemper is nog steeds de originele.

Tijdens een vakantie met het gezin, bestaande uit mijn vrouw en vier kinderen, trok de Benz onze caravan. We kwamen bij een klein dorp aan en de radiator begon te koken.

Terwijl ik probeerde om het probleem zo snel mogelijk op te lossen (er ontstond een file in het dorpje) draaide ik heel langzaam de dop van de radiator los. Het ding schoot echter weg en vloog rakelings langs een mevrouw die boodschappen deed en de dop kwam 25 meter verderop in de deuropening van een winkel terecht. De vrouw schrok hevig en riep: “Wat was dat, is er iemand neergeschoten?”.

Weer tijdens een vakantietrip reden we naar een plaats waar een groenteveiling was. Tijdens het bieden op een partij wortelen bood ik 26 pennies. Ik dacht dat het bedrag voor een zak wortelen was, maar het waren in totaliteit 30 zakken met wortelen. De veilingmeester kwam naar me toe en vroeg: “Heeft u een heftruck nodig om te laden?”.

De zakken met wortelen verdwenen in de Benz, die alsmaar dieper en dieper in de veren zakte. We hebben vele weken lang wortelen gegeten en ook weggegeven. Ik lust geen wortelen meer en als ik in een restaurant kom, dan neem ik nooit meer cake met wortelen als dessert.

De acceleratie is niet zo best. Het duurt twee uur (?) om van 0 tot 60 mijlen te komen. Dat houdt het verkeer achter natuurlijk wel op. Maar goed, het is een “old lady” en dan mag dat toch ook...

8) Wie was Bela Barenyi (1907-1997)? / door Jan Boeren

Bela Barenyi werd in 1907 in Hintenberg geboren, dat toen gelegen was in Oostenrijk-Hongarije. Zijn vader was kolonel in het toenmalige Koninklijke leger en zijn moeder stamde uit een welvarende familie. In 1920 koos de familie voor de Tsjechoslowaakse nationaliteit. Na zijn schoolperiode volgde hij een privé-opleiding voor machinebouw en elektrotechniek in Wenen en studeerde af op de scriptie “kommender Volkswagen mit optimaler Triebwerkskombination”.

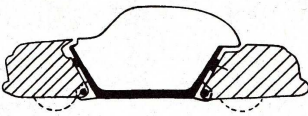
Vervolgens werkte hij bij Austria-Fiat; daarna bij Steyr, waar hij de carrosserie-ontwerper Erwin Komenda leerde kennen, en Ferdinand Porsche die in 1929 bij Steyr technisch directeur werd. Later werkte hij nog bij Adler; en in Berlijn voor de Gesellschaft für Technischen Fortschritt.

Vanaf 1939 werkte Bela Barenyi op voordracht van zijn studievriend Karl Winfert bij Daimler-Benz AG en maakte de passieve veiligheid van de automobielen tot zijn beroeps- en levensdoel. In 1940 werd hij Duits staatsburger en trouwde in hetzelfde jaar met Maria Killian.

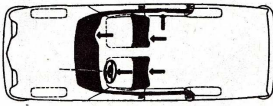
Na WO II kwam Bela Barenyi weer in dienst bij Daimler-Benz als hoofd van de veiligheidsafdeling. Deze afdeling bestond uit vier werknemers en was gehuisvest in een houten barak van 100 vierkante meter. Daar werkte het team aan twee projectstudies; Concadoro (1947) en Terracruiser (1948). Bij het project Terracruiser werd de auto van de toekomst in de 2-3 liter klasse ontwikkeld en bij het project Concadore ontwikkelde men de passagierskooi ter verhoging van de veiligheid van de inzittenden. Met deze beide projecten werd waardevolle informatie verzameld over de veiligheid van de passagiers bij botsingen. Vanaf 1965 was hij hoofdingenieur en werkte o.a. samen met Bruno Sacco, die een van de beroemdste auto-ontwerpers zou worden (W126, W140, C111, W201 en vele anderen).



Zellenbauweise



Verformung bei Aufprall



Große, gepolsterte Prallflächen

Barényi hield zich vooral bezig met het veiliger maken van autorijden en wordt beschouwd als de grondlegger van de passieve veiligheid. Hij is de uitvinder van niet meer weg te denken veiligheidsvoorzieningen in de huidige auto's zoals de bescherming tegen botsingen van opzij; de kreukelzone; de ruitenwischer die uit het zicht verdwijnt als hij niet in werking is; de bij een botsing inklappende stuurstang; de veiligheids- gordel; de veiligheidskooi; en het veiligheidsstuurwiel.

Voor Daimler-Benz ontwierp hij onder andere de Mercedes W111; de eerste in serie geproduceerde auto met kreukelzones voor en achter. Voor het idee van de kreukelzone verwierf Barényi in 1952 een patent. In totaal verwierf hij meer dan 2500 patenten op diverse gebieden, waaronder auto's, schepen, en vliegtuigen.

In 1985 werd ter ere van Barényi een plaquette onthuld aan het raadhuis van Hirtenberg en drie jaar later werd hem de titel "professor" verleend. Daarbij ontving hij de cultuurprijs van de stad Baden, en in september 1994 werd Barényi opgenomen in de *Automotive Hall of Fame* in Detroit. Dat is het hoogst haalbare eerbewijs voor een autoconstructeur. In Sindelfingen is een straat naar hem genoemd. Barényi overleed op 90-jarige leeftijd te Sindelfingen.

De onderstaande foto's geven een beeld van de crashtests die door Daimler-Benz in die periode ondernomen werden. Tegenwoordig worden computers gebruikt om allerlei crashtesten na te bootsen, maar in die tijd werden er vele auto's aan deze testen opgeofferd. Bij de allereerste test werd de auto op snelheid gebracht met een sleeptouw dat ontworpen was om zweefvliegtuigen te lanceren. Dat voldeed niet aan de verwachtingen, daar de auto niet altijd die weg volgde die men bedacht had en het obstakel volledig voorbij reed.



De oplossing vond men in 1962. De auto werd door middel van een “heetwaterraket” gelanceerd. Aan de onderzijde van de testauto en de raket was een beugel bevestigd waarmee beiden via een rail geleid werden. De raket versnelde de testauto tot de gewenste snelheid en werd dan afgeremd, waarna de auto dan zonder raket tegen de hindernis rolde. In 1970 werd de raket vervangen door een elektrisch aangedreven sleepconstructie. De waterraket staat als herinnering in het prachtige Mercedes-Benz museum in Stuttgart (zie foto hierboven).

9) E10-benzine vs oldtimers / door Jan Boeren

Van Miller's Oils kreeg ik onderstaand mailbericht door. De E10-benzine belooft weinig goeds voor onze oldtimers. Ter informatie het onderstaande.

Een vraag aan onze Belgische liefhebbers; hebben jullie ervaring met E10 benzine en / of dit product? Graag jullie reactie naar mijn mailadres (zie helemaal onderaan)

BELGISCHE RUN OP ETHANOLKILLERS VERWACHT DOOR OVERSTAP E10

Vanuit België stijgt de vraag naar ethanolkillers, nu de Belgische regering heeft besloten dat Euro95 verdwijnt bij de Belgische pomp. Vanaf 2017 mogen tankstations alleen nog maar E10 aanbieden bij de pomp, dat is brandstof met 10% ethanol.

Eigenaren van klassieke wagens roeren zich, want voor hen is dit geen goed nieuws. Ethanol breekt snel af, waardoor de brandstof octaan / cetaan verliest. Dit kan leiden tot kloppen, pingelen en een slecht startende motor. Ook tast ethanol rubber aan, denk aan pakkingen slangen en afdichtingen. Daarnaast zorgt ethanol voor corrosie in de veelal stalen tanks van de oldtimers. Het vervuult de tank en het brandstofsysteem met gomresten, wat leidt tot verstopte filters, injectoren en carburateurs.



De Belgen volgen hiermee Frankrijk en Duitsland die al langer E10 aan de pomp aanbieden. Alleen in Duitsland is op een beperkt aantal plekken nog Euro95 te krijgen, omdat E10 op veel verzet stuitte. Lang niet elke wagen is geschikt voor de brandstof E10. En dat gaat de klassieke autoliefhebber in zijn portemonnee voelen, want een alternatief is het veel duurdere Euro98 tanken.

Om de negatieve effecten van ethanol tegen te gaan biedt Millers Oils al jarenlang een aantal vertrouwde oplossingen aan, de ethanolkillers [EPS](#), [VSPe Power Plus](#) en [VSPe Multishot](#).

“Deze additieven bestrijden niet alleen ethanol, ze verhogen tevens het octaangetal of cetaangetal. De VSPe additieven zijn ook nog eens loodvervanger, wat dus een 3 in 1 oplossing kan zijn voor veel klassieke auto’s. En dat wordt nu meer en meer ontdekt in België”, zegt Casper Hanken, importeur van Millers Oils voor de Benelux.

‘We zien een toenemende vraag vanuit dit land naar ethanolkillers. Bij de Belgische dealers, en zelfs in het zuiden en midden van Nederland gaan deze producten sneller over de toonbank, sinds het nieuws over E10 bekend is geworden. Je zou bijna kunnen spreken van hamsteren, zo snel gaat het.’

10) Nieuwe leden stellen zich voor / door Jan Boeren

Jos van der Wal

Hallo M-B Liefhebbers

Ik ben Jos van der wal 70 jaar, woonachtig in Den Haag en sinds 1962 werkzaam in de autobranche. Ik ben in het bezit van een Mercedes-Benz 230S Heckflosse van december 1967.

Deze auto is vanaf 1969 in ons bezit. De Heckflosse is eerst van mijn vader geweest en sinds 1983 is de auto van mij. De auto is zowel van binnen als buiten geheel in originele staat en ziet er perfect uit. Ze staat altijd binnen en wordt door tijdgebrek maar 1 a 2x per jaar gebruikt



11) Advertentierubriek / door Jan Boeren



Te koop Mercedes-Benz Heckflosse, 200D, bouwjaar 1967, rood met wit dak. 17 jaar geleden auto compleet gereviseerd; Motor compleet gereviseerd, starten is lopen. Carrosserie helemaal kaal gemaakt en in een zuurbad gedompeld, daarna in de epoxyverf en weer opgebouwd. Bekleding stoelen en achter zitting over laten trekken. Nog allerlei onderdelen over waaronder voor- en achterraut. Rijd er de laatste jaren weinig mee, tanken hooguit 3 x per jaar.

Indien geïnteresseerd: mailadres marcelmeinders@gmail.com

Auto is te bezichtigen na afspraak; adres: Eikenlaan 4, 7461XS

Rijssen (ov)

Marcel Meinders

12) Uit het archief van Rob van der Does / door Jan Boeren

Uit het archief van Rob van der Does ontvingen we weer een mooie bijdrage die als bijlage toegevoegd is. Dit keer een kopie van een advertentie die door N.V. AGAM uitgegeven werd. N.V. AGAM was destijds de importeur voor Mercedes-Benz wagens.

Rob, onze dank voor je bijdrage. Het mailadres van Rob is: robvddoes@gmail.com

13) Onze sponsors / door Jan Boeren

Hieronder treffen jullie een overzicht aan van onze sponsors. Alle bedrijven zijn wij hiervoor zeer erkentelijk en zij ontvangen uiteraard ook ons Infobulletin. Dit wordt hun per mail toegestuurd

Sterren Service Centrum BV Voor uw oude en nieuwe Mercedes http://www.sscbv.net 	Keizer Motorenrevisie Doetinchem http://www.keizer-motorenrevisie.nl 	Autobedrijf de Gruyter & de Jong Bergambacht http://www.degruyterdejong.nl 
Stolk Balkbrug Mercedes Benz Onderhoud en reparatie http://www.mercedes-klassieker.nl 	Jaap Havik Mercedesrestauratie Onderdelenverkoop en onderhoud, Purmerend http://www.jaaphavik.nl 	Koelster In- en verkoop, restauratie en reparatie Mercedes oldtimers http://www.koelster.nl 
Taxatie van historische vrachtwagens en oldtimers  www.zta.nu info@zta.nu +31 657 56 46 70	Uw logo hier? Neem dan contact met ons op 	Uw logo hier? Neem dan contact met ons op 

Zoals jullie zien hebben we er een nieuwe sponsor bij. Dat is ZTA Expertise en dat staat voor (Marcel) Zuidgeest Taxaties en Expertises. In het komende maartnummer stellen we ZTA Expertise nader aan jullie voor.

14) Onze sponsor stelt zich voor / door Francis Peters en Jan Boeren

In dit Infobulletin stellen we opnieuw een sponsor aan jullie voor. Deze keer is het Keizer Motorenrevisie in Doetinchem, waar Han Peters de directeur / eigenaar is.

Voor velen is Keizer Motorenrevisie al een begrip en het bedrijf is al gedurende vele jaren een sponsor van ons Register. Maar voor diegenen die dit bedrijf nog niet kennen, volgt hieronder een korte beschrijving.

In 1971 richtte Jan Keizer aan de Dichterseweg 1A in Doetinchem een motorenrevisiebedrijf op. Door de ligging van deze locatie (naast een taxibedrijf) vanaf het begin veel gericht op Mercedes geweest, het merk positief gaan waarderen en ontwikkelt tot een specialist op het gebied van de Mercedes motoren. Vanzelfsprekend weten ook de eigenaren van klassieke voertuigen de weg naar dit bedrijf te vinden.



In 1975 komt de huidige eigenaar Han Peters in dienst bij Jan Keizer en vanaf de eerste dag worden de kennis en de liefde voor dit bijzondere vak hem bijgebracht.

Foto 1: Balanceren



Foto 2: Boren



Foto 2: Zuigers met drijfstangen



Foto 3: Voorbereiding opbouw



In 1998 nemen Han en zijn vrouw Erna de zaak over van Jan Keizer. In de loop van de jaren wordt de werkplaats aan de Dichterseweg te klein en in 2008 wordt op het industrieterrein Wijnbergen in Doetinchem het huidige pand geopend.

Vanuit deze ruim opgezette locatie kunnen Han Peters en zijn team de klanten nog beter van dienst zijn. Hieronder volgt een overzicht van de (revisie)werkzaamheden die het bedrijf verricht om de complete revisie van uw prachtige motor te verzorgen.

Zij verzorgen voor alle voorkomende verbrandingsmotoren:

- onderdelen;
- cilinderkop revisie;
- frezen / vlakken / loodvrijgeschikt maken;
- motorblokken bewerken (ook alucil);
- verbussen / (lijn)boren / (lijn)honen / vlakken;
- krukassen slijpen , balanceren;
- brandstofpompen en verstuivers testen en reviseren;
- in en uitbouw van motoren uit auto/vaartuig;
- diagnoses stellen;
- de- en montage van verbrandingsmotoren.

Kortom wij hebben alles in huis om de complete revisie van uw prachtige motor te verzorgen!

Op 22 april 2017 organiseren we samen met Keizer Motorenrevisie een Technische middag bij dit bedrijf. De leden van ons Register kunnen dan dit prachtige bedrijf bezoeken en zien hoe een versleten motor weer tot leven gewekt wordt.

De uitnodiging is in dit Infobulletin vermeld en noteer alvast de datum in de agenda. Wij zijn Keizer Motorenrevisie zeer erkentelijk dat zij ons deze gelegenheid bieden om hun bedrijf te mogen bezoeken.



Bedrijfsgegevens:

Keizer Motorenrevisie v.o.f
Innovatieweg 28
7007 CD Doetinchem

Telefoon : 0314-326103
Fax : 0314-360598
Website : www.keizermotorenrevisie.nl
Mailadres : info@keizermotorenrevisie.nl

15) Tot slot / door Jan Boeren

Graag wil ik alle inzenders bedanken voor hun bijdrage. Het is heel fijn als er meerdere Heckflosse-liefhebbers zijn die aan ons Infobulletin mee willen werken. Ik hoop dat dit ook voor het komende maartnummer zo zal zijn. Het zou ook fijn zijn als zowel de leden als de nieuwe leden zich in ons Infobulletin aan de overige liefhebbers voorstellen.

Graag zou de redactie ook technische onderwerpen in het Infobulletin willen zien verschijnen om op die manier de techniek van de Heckflosse breder uit te dragen. Ikzelf ben geen techneut, maar er zullen ongetwijfeld leden zijn die veel van de techniek afweten en die kennis op papier willen zetten. Wie oh wie pakt dit verzoek op?

Schroom niet en stuur uw bijdrage op naar mijn mailadres. En natuurlijk, voeg er een leuke foto aan toe. Ik help u graag bij de opmaak ervan. Gaarne uw kopij voor 10 februari 2017 opsturen naar mijn mailadres. **Kom op leden, pak de pen en een vel papier (of de PC) en schrijf de leuke en minder leuke belevenissen eens op.**

Namens ondergetekenden wens ik jullie fijne Feestdagen, een gezond en voorspoedig 2017 en ook vele fijne kilometers in de Heckflosse en hopelijk zien we elkaar tijdens de komende activiteiten in 2017.

Hartelijke groeten,

Jan Boeren

Onze mailadressen zijn:

Henk Lith : h.lith@ziggo.nl

Jan Boeren : jlboeren@ziggo.nl

Simon van Es : simon.van.es@hotmail.com

Roland van Keekem : rolandvankeekem@ziggo.nl



Wat zal de Kerstman blij zijn met de grote kofferbak van onze Heckflosse.