

# Heckflosse Infobulletin no. 64; maart 2017 ➤



## Onderwerpen in deze uitgave zijn:

- 1) Voorwoord
- 2) Financieel overzicht 2016
- 3) Onze nieuwe website
- 4) Communicatieprotocol
- 5) Data activiteiten
- 6) Uitnodiging Technische Dag
- 7) Uitnodiging Familiedag in Burgum
- 8) Oorsprong van het merk Mercedes-Benz
- 9) Een bijzondere Universal
- 10) (Nieuwe) Leden stellen zich voor
- 11) Uit de oude doos
- 12) Advertentierubriek
- 13) Uit het archief van...
- 14) Onze sponsoren
- 15) Onze sponsor stelt zich voor
- 16) Tot slot

### 1) Voorwoord / door Henk Lith

Beste Heckflosse rijders,

Hierbij het voorwoordje, daartoe uitgenodigd door Jan en gemachtigd namens de groep DO-ers. Er hangt iets in de lucht en dat zal binnenkort op ons neerdalen, het is niet iets mystieks noch iets van religieuze aard.

Dat het zal neerdalen is ook niet helemaal correct, want het is eigenlijk net andersom, het moet juist de lucht in! Ik denk dat ik het met deze woorden al een beetje verraad, het gaat namelijk over onze nieuwe website en mede het forum. Het forum is in grote lijnen nog hetzelfde.

De website is helemaal nieuw, zij het dat het nog steeds onze spreek en luisterbuis vertegenwoordigt. Ga deze website binnenkort bezoeken, of beleven, want bij het ontvangen van dit bulletin is de website al in de lucht.

Ik zou er veel van kunnen zeggen, maar een “A4 tje” is maar een bladzijde vol. Wel wil ik Simon en zeker ook Roland feliciteren met het resultaat, het was toch nog een aardige klus. Ook nog dank aan de collega van Simon die ook zeker een inbreng heeft gehad. Dit dus even in het kort (zeker voor mijn doen) over de website. Er valt meer te lezen over de website in andere bijdragen in dit bulletin.

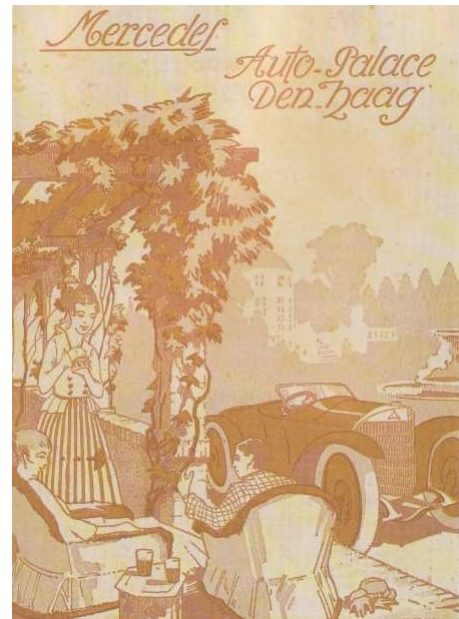
Ik gebruik nu, redelijk onbewust, het woord “bijdragen” over bijdragen gaan de volgende regels, ook weer kort natuurlijk, maar wederom nader uitgelegd in andere onderwerpen van dit bulletin.

Het is een hele stap, maar we zouden toch graag “eenmalig” nog een beroep willen doen op een geheel vrijwillige bijdrage van enkele euro’s om iets meer in te lopen op onze krappe financiële situatie.

Dan, wederom kort, nog over twee woorden (eigenlijk afkortingen) die je niet in woordenboeken zal tegenkomen.

DO-ers, dit is de afkorting (door Roland geïntroduceerd) voor “dagelijkse organisatie”!

DO-ers zijn Roland, Jan, Simon (nieuw in deze functie!) en ik zelf, Henk.



Op dit moment zijn wij op zoek naar nog minimaal een (1) DO-er. Er zijn zelfs al oriënterende gesprekken geweest met kandidaten.

Dan is er nog een nieuwe “titel” bijgekomen, die ik hierbij ook gelijk introduceer.

TO-er, “technische ondersteuner”! weer bedacht door Roland, (who else)

Het aandachtsterrein van een TO-er bestaat eruit dat hij technische vragen uit de club kan en wil beantwoorden, puur wat de techniek van de auto’s betreft, maar wel heel breed, dus niet zo zeer over website en/of het forum.

Vanwege dit brede spectrum, mogen hier best een handje vol mensen aan deelnemen. Daar zijn op moment van schrijven nog geen initiatieven door mij ondernomen, maar die gaan er wel komen. Het zou overigens fantastisch zijn als mensen die zich aangesproken voelen voor dit TO-schap mij benaderen.

Het forum regelmatig bezoeken is dus een wezenlijke taak van de TO-er. Ik doe dat zelf ook, maar ik weet echt niet van de enorme veelheid en diversiteit van de vragen een antwoord.

Als laatste (want de onderkant van het A4 tje) komt al in zicht, doe ik een dringend beroep op de leden het forum echt uit te buiten, het is een van de belangrijkste communicatiemiddelen van onze club, mede daarom vraag ik ook een groep / groepje, TO-ers, want hoe beter de vragen beantwoord worden hoe meer belangstelling er voor het forum komt.

Toekomstig TO-er? Benader mij gerust als je je aangesproken voelt, zet je talent en kennis in, voor het behoud en de waarde van ons forum en dus ook voor de onderlinge samenwerking!

## 2) Financieel overzicht 2016 / door Jan Boeren

Hieronder staat het financiële overzicht 2016 van ons Nederlands Heckflosse Register.

### *Toelichting:*

De standaard uitgaven liggen in de lijn van de voorgaande jaren. In 2016 hebben we wederom van onze sponsors mooie bijdragen mogen ontvangen, waarvoor wij hun zeer erkentelijk zijn. Daarnaast hebben we een nieuwe sponsor bereid gevonden ons te ondersteunen. Dat is ZTA Expertise, die elders in dit Infobulletin nader voorgesteld wordt. Ook deze nieuwe sponsor danken wij voor zijn vertrouwen.

Een grote kostenpost in 2016 was de vernieuwing van onze website. Om de kosten hiervan (EUR 800,00) te kunnen betalen, hebben de vier leden van het Dagelijkse Organisatie (de zgn. DO-ers) ieder EUR 150,00 geleend aan het NHR. Tevens hebben we EUR 200,00 uit de kas voor dit doel gebruikt. Daar onze webmaster, Simon van Es, aangegeven heeft dat hij de website gratis zal onderhouden, kunnen we ieder jaar een gedeelte van het geleende bedrag aan de leningvertrekkers terug betalen.

Ook in 2017 kunnen wij weer op een aantal sponsors rekenen, waarvoor wij hun zeer erkentelijk zijn. Op onze website kun je door op hun logo te klikken in hun website kijken.

Maar zoals jullie weten schrijf ik elk jaar in de toelichting: *“mocht de bodem van de schatkist in zicht komen, dan doe ik een beroep op onze leden om een vrijwillige bijdrage te storten op onze rekening”*. **Dat is nu het geval, immers na verrekening van het saldo (EUR 269,81) en de lening (EUR 600,00) zitten we met een tekort van (afgerond) EUR 330.** Door jullie vrijwillige bijdrage kan de lening ook toekomstig (en versneld) afgelost worden.

Wij danken jullie bij voorbaat voor de vrijwillige bijdrage, die jullie over kunnen maken op onze rekening **NL39ABNA0443686297 t.n.v. J.L. Boeren inzake Nederlands Heckflosse Register**. *PS. Daar wij geen officiële club zijn (dus NIET ingeschreven zijn bij de Kamer van Koophandel) is de NHR-rekening een privé-rekening die op naam van de penningmeester staat met de toevoeging” inzake Nederlands Heckflosse Register”*.

<b>Financieel overzicht Nederlands Heckflosse Register 2016 per 31-12-2016:</b>			
ABN/AMRO NL39ABNA044.36.86.297 privérekening			
<i>Debet</i>	EUR	<i>Credit</i>	EUR
Onkosten Voor-, Najaarsrit en TD voor organisatoren	80,51	Banksaldo 01-01-2016	142,46
Bankkosten 6 x EUR 1,85 + 6 x EUR 1,94	22,74	Ontvangen sponsorbedragen	700,00
Kosten beheer en onderhoud website 1e helft 2016	100,00	Ontvangen lening (4 x EUR 150,00)	600,00
Kosten provider website	169,40		
Kosten nieuwe website NHR	800,00		
Banksaldo 31-12-2016	<b>269,81</b>		
	1442,46		1442,46

### 3) **Onze nieuwe website** / door Simon van Es

Beste Heckflosse liefhebbers,

Het is zo ver; de eerder aangekondigde nieuwe NHR-website is “live” gegaan! Alle functionaliteit van de oude site is overgenomen maar in een volledig nieuw jasje gestoken. De nieuwe opbouw komt de vindbaarheid, het gebruik en het onderhoud in de toekomst ten goede. Ik ben persoonlijk erg blij met het resultaat. Dit mede met dank aan Jabe Piter Faber, de ontwerper van het geheel.

De nieuwe site is straks te bereiken via de reeds bekende link: [www.heckflosseregister.nl](http://www.heckflosseregister.nl)

Omdat we de nieuwe website gaan koppelen aan het oude webadres, en hierbij meerdere partijen technisch zaken moeten omzetten, is het helaas zo dat de site eind maart tijdelijk niet bereikbaar zal zijn. We zullen er alles aan doen dit ongemak zo veel mogelijk te beperken.

Mochten er vragen of opmerkingen zijn over de nieuwe site dan hoor ik die graag!

*Onze dank geldt voor onze Simon, zijn collega Jabe en onze Roland, die allen veel werk voor de opzet van de nieuwe website verricht hebben. Complimenten hoor!!!*

### 4) **Communicatieprotocol** / door Roland van Keekem

Er zijn geen reacties gekomen op het communicatieprotocol, zoals vermeld in het Infobulletin van december 2016. Het communicatieprotocol is per 1 februari ingegaan; deze tekst staat inmiddels op de nieuwe website bij lid worden. Dat betekent dus:

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, woonplaats en e-mailadres. Het betreffende lid dat kopij aanlevert geeft automatisch toestemming voor publicatie van zijn ingezonden materiaal in het Heckflosse Infobulletin, op de NHR website, op een fotoalbumwebsite en op Facebook.



### 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 20 mei 2017 Familiedag in Burgum (zie onder)
- Zaterdag 13 mei 2017 Voorjaarsrit georganiseerd door Mark Jonkers
- Zondag 3 september 2017 Onderdelendag in Nieuwegein
- Zondag 8 oktober 2017 Najaarsrit door Martin van Bruggen

*Na de oproep hebben zich gelukkig een paar leden gemeld om onze ritten te organiseren. Veel dank daarvoor en succes met de voorbereidingen.*

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

Als herinnering staat hieronder nogmaals de uitnodiging voor de Technische Dag bij Keizer motorenrevisie in Doetinchem. **Inschrijven kan nog tot en met 8 april as.** (zie onder)

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 voorstelrondje 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](mailto: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/](http://www.keizermotorenrevisie.nl/)

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



## 7) MB-Familiedag in Burgum op zaterdag 20 mei 2017 / door Vincent Breur en Grietje Hartog



Vincent Breur en Grietje Hartog organiseren net als in 2016 een MB-familiedag. Aangezien de MB familiedag vorig jaar heel goed is ontvangen, organiseren we samen met Autoschat op 20 mei 2017 voor de tweede keer een leuke, gezellige en informatieve bijeenkomst van liefhebbers van oldtimers/youngtimers met een ster in het hoge noorden . **Van 10.30 tot 16.00 uur** bent u van harte welkom op het grote terrein van Autoschat in Burgum Friesland, waar van alles te zien en te doen zal zijn.

Locatie: Florynwei 5, 9251 MP Burgum. Tel.: 0511-431386

**Deze MB familiedag staat boven alle clubs dus elke club, die iets met de ster heeft te maken is hierbij van harte uitgenodigd** om zijn leden te wijzen op deze dag in het prachtige Friesland. Ik heb uitnodigingen verstuurd aan de clubs die bij de MBAC zijn aangesloten, zoals de MB107SL-club, MBTCN (terreinwagenclub), Strich 8 club (W114/115) , S-klasseclub, SLK-club, MB W123 club en de modellenclub (MBMC), maar ook de MBCN, het Nederlands Heckflosse Register, Mercedes-Benz vriendenclub, de AMG vriendenclub en het klassiekerforum.

We gaan uit van een maximum aantal deelnemers van 200 auto's. Het programma is nog niet definitief dus er kunnen nog enige wijzigingen plaatsvinden, waarbij u juist moet denken aan nog meer standhouders. Ik hoor graag als u nog suggesties heeft voor deze dag.

Er is veel te doen deze dag zoals:

- **Taxatie** van uw oldtimer voor een scherpe prijs van 85,- Geef u op via uw eigen club, want er is een beperkt aantal plaatsen beschikbaar.
- **Sonax poetsdemonstratie.** Er is deze dag een demowagen nodig dus als u uw wagen ter beschikking wilt stellen dan horen we het graag. Uiteraard kunt u hier ook uw poetsmiddelen aanschaffen.
- **Autohoezenkoning.** Of het nu gaat om een autohoes voor de hele auto of alleen voor het afdekken van de cabriokap, hier slaagt u altijd.
- **Catering** voor een heerlijk hapje en een drankje.
- **Live muziek** van de band **Roots'66** met muziek uit de jaren 1950/60
- **Uitdeuken zonder spuiten.** Voor een speciale prijs kunt u een klein deukje (tot de grootte van een 2 euro muntstuk) door een specialist laten verwijderen.
- **Onderdelenbeurs** van Wiebren uit Snits voor /8 en bijvoorbeeld heckflosse.
- Onderdelen nieuw en gebruikt van **Beiboer parts**.
- **Bedrijf Autotapijt** ([www.autotapijt.nl](http://www.autotapijt.nl)) met o.a. kleurstalen van interieurbekleding, chromen kentekenplaathouders en windschermen.

- **Aircospecialist** [www.aircobolt.nl](http://www.aircobolt.nl) (bij voldoende animo) voor het controleren en opnieuw afvullen van de airco met het gas R437a.
- **Nico Ockhuisen** neemt enkele auto's uit zijn indrukwekkende verzameling mee, waaronder een Mercedes 300SL Gullwing t.w.v. 1,5 miljoen.
- **Springkussen** voor de kinderen.

Houd deze datum vrij in uw agenda en kom met of zonder uw old-,youngtimer naar deze familiedag in Friesland. Tot zaterdag 20 mei in Burgum !

*Het zou leuk zijn als een (of meerdere) deelnemers van ons Register een bijdrage hierover schrijven voor het juni nummer en natuurlijk een paar foto's erbij. Stuur je bijdrage naar mijn mailadres: [jlboeren@ziggo.nl](mailto:jlboeren@ziggo.nl)*

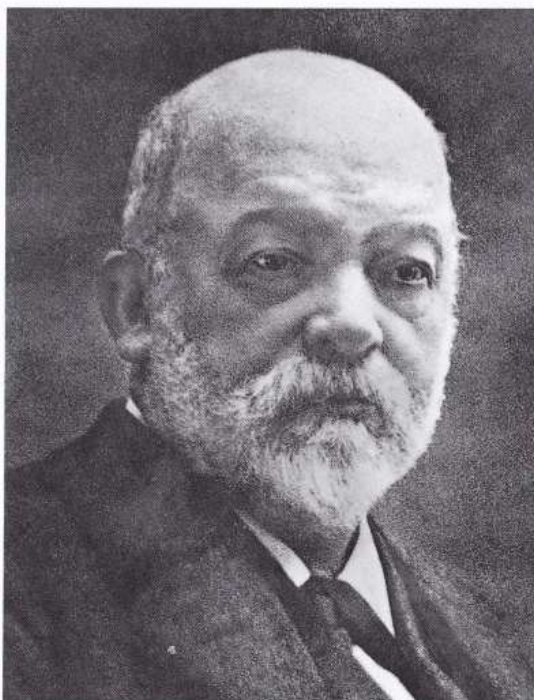
### 8) De oorsprong van het merk Mercedes-Benz / door Jan Boeren

#### *Gottlieb Daimler en Karl Benz*

Met de uitvinding van de snellopende motoren en van de automobielen legden Gottlieb Daimler en Karl Benz in de jaren tachtig van de 19<sup>e</sup> eeuw onafhankelijk van elkaar de basis voor het moderne gemotoriseerde verkeer. Beide uitvinders stichtten, met de hulp van enkele geldschieters, hun ontwikkelingswerk in een eigen onderneming. In oktober 1883 werd in Mannheim de firma "Benz & Cie" opgericht en in Cannstatt ontstond in 1890 de firma "Daimler-Motoren Gesellschaft", kortweg DMG genoemd.



Om hun producten bekend en onverwisselbaar te maken, zochten beide firma's naar een merkteken. Dat werd in eerste instantie de namen van de uitvinders zelf; "Benz" en "Daimler". Het wettelijk gedeponeerde handelsmerk van "Benz & Cie." veranderde niet, maar bij Daimler dook voor de producten van DMG na de eeuwwisseling ineens een volledig nieuwe merknaam op; namelijk "Mercedes". Hoe was die ontstaan?



Gottlieb Daimler



Karl Benz

### *Emil Jellinek komt in beeld*

Mercedes is een Spaanse vrouwennaam en betekent “genade”. In 1889 werd Mercedes geboren. Zij was de dochter van een in Baden bij Wenen en in Nizza levende Oostenrijkse zakenman Emil Jellinek. Hij was een voor die tijd moderne man, die een enthousiaste aanhanger was van de technologische ontwikkelingen die toen (eind 19<sup>e</sup> eeuw) gaande waren.



Hij was ervan overtuigd dat de automobiel de toekomst grondig zou veranderen. Al in 1887 reisde hij naar Canstatt en bestelde daar zijn eerste Daimler-automobiel, die voorzien was van een door riemen aangedreven 6 PK tweecilinder motor.

De topsnelheid van 24 km/h vond Jellinek echter veel te langzaam. Hij verlangde een topsnelheid van 40 km/h en bestelde bij DMG twee automobielen van het type Daimler “Phönix” met een voorin liggende motor van 8 PK.

Deze beide in 1898 uitgeleverde wagens waren de eerste voertuigen met een viercilinder motor.

Emil Jellinek had goede contacten met de internationale financiële wereld en de aristocratie en ontwikkelde zich steeds meer als pure zakenman. In 1898 begon hij de automobielen van Daimler in deze kringen te vertegenwoordigen. In 1899 leverde DMG al tien voertuigen aan Jellinek; in 1900 waren het er al 29 stuks.



Jellinek verlangde van DMG steeds sterkere en snellere voertuigen en meldde deze wagens al vanaf 1889 aan bij rally's. In het bijzonder bij de rally's die in en rondom Nizza verreden werden. Hierbij gebruikte hij de schuilnaam “Mercedes”, de naam van zijn toen tienjarige dochter.

Begin april 1900 sloten DMG en Jellinek een overeenkomst met betrekking tot de vertegenwoordiging van Daimler wagens en de naam Daimler-Mercedes zou voeren, werd Jellinek's pseudoniem ook een productnaam. Veertien dagen later bestelde Jellinek 36 wagens bij DMG tegen het, ook toen al enorme, bedrag van 550.000 Mark. Dit was voor DMG natuurlijk een heel grote opdracht. Slechts enkele weken later volgde nog een bestelling van 36 wagens, allen voorzien van een 8 PK motor.



## De eerste Mercedes en het nieuwe merklogo

Op 22 december 1900 leverde DMG de eerste automobiel die met de nieuwe motor uitgerust was aan Jellinek. Dit was een 35 PK raceauto. Deze eerste “Mercedes”, ontwikkeld door de geniale technicus Wilhelm Maybach, die bij DMG de hoofd constructeur was, zorgde in het begin van de nieuwe eeuw voor opzien. Met zijn laag zwaartepunt, zijn sterk chassis, zijn lichte en veel vermogende leverende motor geldt deze auto nu nog steeds als de eerste moderne automobiel.

De Week van Nizza in maart 1901, waarbij de deelnemende Mercedes-wagens nagenoeg onverslaanbaar waren, hielp Jellinek en Mercedes aan veel positieve publiciteit. In maart en augustus 1901 werden de zustermodellen op de markt gebracht met 12 / 16 PK en 8 / 11 PK-motoren. Jellinek bestelde opnieuw een aantal wagens bij DMG waardoor de productiecapaciteit volledig benut werd.

Op 23 juni 1902 werd de naam “Mercedes” als merknaam aangemeld en op 26 september van dat jaar wettelijk beschermd. Emil Jellinek kreeg in 1903 toestemming om zich in het vervolg Jellinek-Mercedes te noemen. Zijn commentaar hierop was: “Voor de eerste keer draagt de vader de naam van zijn dochter”.

## Het ontstaan van de ster

DMG beschikte nu over een succesvolle merknaam, maar er ontbrak nog een karakteristiek merkteken. De zonen van Gottlieb Daimler, Paul en Adolf,



Angemeldet 1909



Angemeldet 1916



Angemeldet 1909



Angemeldet 1926



Angemeldet 1933

die beiden een leidinggevende functie binnen DMG hadden, herinnerden zich dat hun vader eens een ster als symbool gebruikt had. Gottlieb Daimler had ooit op een Ansichtkaart van Keulen en Deutz, zijn woning met een ster gemarkeerd. Tegen zijn vrouw had hij eens gezegd dat de ster eens het symbool van het succes van zijn bedrijf zou worden en zo werd de ster in juni 1909 als merkteken wettelijke gedeponereerd en werd vanaf 1910 bij de wagens voor op de radiator geplaatst.



De ster zou ook het symbool zijn van de inspanningen van Daimler om de motorisering “ter land, ter zee en in de lucht” te symboliseren. In de loop van de tijd werd de ster door diverse versieringen omgeven. In 1916 door een cirkel, waarin vier kleine sterren en het woord Mercedes vermeld stond of de naam “DMG-Werke” Untertürkheim respectievelijk Berlin-Marienfelde vernoemd waren.

In november 1921 werden de nieuwe varianten van het merksymbool aangemeld, die in 1923 gepatenteerd werden.

*“Der gute Stern auf allen Strassen”*

De periode na de eerste Wereldoorlog werd gekenmerkt door inflatie en slechte verkopen. In het bijzonder gold dit voor de auto's uit het luxe segment en deze slechte economische periode drukte zwaar op de automobiellindustrie in Duitsland. Alleen goed ingevoerde merken van financieel sterke ondernemingen hielden het hoofd boven water, maar die werden door de slechte omstandigheden gedwongen om meer samen te werken.. Zo vormden DMG en Benz, die jarenlang concurrent van elkaar waren, al in 1924 een belangengemeenschap. Niet alleen door standaardisatie van de ontwerpen en productie, maar ook door samenwerking op onder andere het gebied van inkoop en reclame bleef men de concurrentie de baas.

Gedurende deze periode maakten beide firma's gezamenlijk reclame voor hun producten, maar nog steeds met hun eigen merkteken. Twee jaar later, in juni 1926, fuseerden de beide oudste automobielfabrieken tot Daimler-Benz AG.



Nu werd er een nieuw merkteken gecreëerd, dat de gemeenschappelijke elementen van de tot dan toe gescheiden emblemen bevatte; de wereldberoemde driepuntster van Daimler-Motoren Gesellschaft, waaromheen het woord “Mercedes”geplaatst werd en het tevens roemruchte merkteken “Benz”, wiens lauwerkrans beide woorden verbond.



Dit merkteken, dat in de afgelopen decennia nauwelijks veranderde, siert ook nu nog de nieuwste modellen van ons geliefde merk “Mercedes-Benz”.

“Der gute Stern” is wereldwijd het symbool voor kwaliteit, veiligheid en de naam “Mercedes-Benz” geldt op de gehele wereld als begrip voor traditie en innovatie voor de toekomst van de automobiël.

*Vele jaren geleden heb ik op eBay.de het onderstaande boek gekocht, waarin de geschiedenis van Daimler en Benz uitvoerig beschreven is. Het betreffende boek “Daimler-Benz wo das Auto anfing” was in 1981 uitgegeven door Verlag Friedr. Stadler Konstanz ; auteur Werner Walz. ISBN no. 3-7977-0066-0. Het boek is geschreven in de Duitse taal, telt 196 pagina’s en zeer vele historische opnamen.*

## 9) Een bijzondere Universal / door Jan Boeren

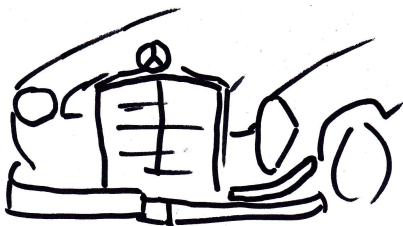
*Van onze leden Ad Overduin, die zelf een mooie W200D Universal in zijn bezit heeft, en Eddy Steyaert kreeg ik van beiden de onderstaande foto’s doorgestuurd van een wel bijzondere creatie van een Universal.*



Volgens Ad is het een originele Universal met een Portugese invloed. Niet alleen werden de Universal-typen bij IMA in België gemaakt, maar ook in Portugal was er een bedrijf, genaamd Movauto, die op basis van aangeleverde chassis besteluitvoeringen maakte. Over mooi of lelijk valt te twisten, maar de koplampen zijn van een /8- model en de achterzijde is een eigen creatie.

## 10) (Nieuwe) leden stellen zich voor / door ??

Het Infobulletin is er voor en DOOR de leden. Zonder inbreng van onze leden geen Infobulletin! Kom op leden; pak de pen en papier of ga achter de PC zitten en schrijf eens een stukje over jezelf, over je Heckflosse.



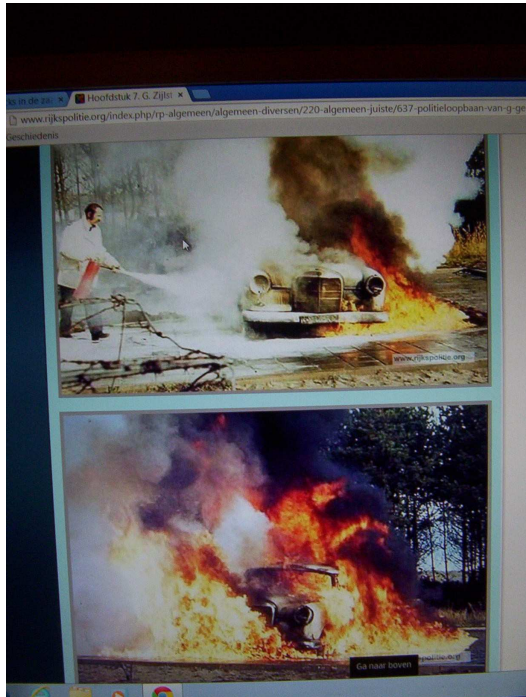
Over je passie, hoe heb je DE auto gevonden, de restauratie, wat heb je met de Heckflosse meegemaakt. Voeg er een paar leuke foto’s aan toe en stuur je bijdrage naar mijn mailadres: [jlboeren@ziggo.nl](mailto:jlboeren@ziggo.nl)

Van wie kunnen we in het volgende Infobulletin een leuk artikel verwachten?????



## 11) Uit de oude doos / door Jan Boeren

Ons clublid Bart Visser zond mij een foto met als bijschrift; "Daar steken ze (*het Korps Rijkspolitie*) in koelen bloede een Heckflosse in de fik om te oefenen". Je moet maar durven. Tegenwoordig zou je wel drie keer bedenken om zoiets te doen. Maar ja, toen...



De oprichting van het Korps Rijkspolitie was op 8 november 1945. Op 1 april 1994 werd het Korps opgeheven. Er vond toen een reorganisatie van de Nederlandse Politie plaats, waarbij het Korps Rijkspolitie en de gemeentelijke Politiekorpsen werden samengevoegd in meerdere korpsen. Kijkend op de website van de Rijkspolitie kom je overigens heel mooie filmpjes tegen. Wat een ruimte op de weg en wat een mooie oude auto's. Zeker een aanrader om eens op de website te kijken: [www.rijkspolitie.org](http://www.rijkspolitie.org) en dan links in het kader op "RP filmpjes" klikken.

Ik kan me nog wel herinneren dat de automobilisten veel respect hadden voor de mannen in de Porsche's. Dat weten de wat ouderen onder ons zich ongetwijfeld ook nog wel te herinneren.

Als klein jochie reed ik in de schoolvakanties heel veel met mijn vader mee en als ik dan een Porsche aan zag komen dan boezemde mij dat altijd ontzag in. In weer en wind met het open dak en de mannen in dikke jassen gehuld. Woow!

## 12) 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](mailto:marcelmeinders@gmail.com)  
Auto is te bezichtigen na afspraak; adres: Eikenlaan 4, 7461XS Rijssen (ov) Marcel Meinders

Iets te verkopen of iets te zoeken? Geef een berichtje door aan mijn mailadres en je advertentie verschijnt in de volgende uitgave van ons Infobulletin.



### 13) Uit het archief van Roel Evers / door Jan Boeren

Uit het archief van Roel Evers ontvingen we een bijdrage die als bijlage toegevoegd is. Dit keer een kopie van een artikel uit de Autokampioen van maart 1966, waarin de "Mixte" voorgesteld wordt.

### 14) 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

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

### 15) Onze sponsor stelt zich voor / door Marcel Zuidgeest van ZTA Expertise

*In het "Aftersales Magazine" van november 2015 stond een interview met onze nieuwe sponsor ZTA. Het artikel mocht met toestemming van de auteur Peter Aansorgh overgenomen worden, waarvoor onze dank.*

Veel schade-experts zijn gespecialiseerd in het berekenen van het schadebedrag bij deukschades van personenauto's. Maar er zijn ook schade experts die andere uitdagingen zoeken: Marcel Zuidgeest van ZTA Expertise BV onderzoekt ook oorzaken van technische schades en brandschades, vooral bij zwaar materieel.

Bij veel schades is de voornaamste vraag welk bedrag een verzekeraar aan de verzekerde of zijn tegenpartij moet uitkeren, zodat deze "schadeloos" wordt gesteld. Daarmee wordt dan bedoeld dat de schade met het uitgekeerde bedrag kan worden gerepareerd of, als dat technisch of economisch niet meer interessant is, dat de verkoopwaarde van het wrak samen met het uitgekeerde bedrag gelijk zijn aan de dagwaarde.

Maar er zijn ook gevallen waarbij het draait om de vraag hoe de schade is ontstaan. En dan gaat het natuurlijk niet om de verkeerstechnische situatie, maar om technische defecten, zoals brand en mechanische schades. En om de daardoor ontstane gevolgschade. Met als inzet natuurlijk de vraag wie aansprakelijk is voor de schade en wie zijn portemonnee moet trekken. Dat kan bij garantie gaan om een importeur of autofabrikant, het kan een garagebedrijf zijn dat reparaties heeft verricht, een fabrikant van onderdelen, zoals een lagerfabrikant of een producent van distributieriemen- of kettingen, of een verzekeringsmaatschappij die garantie, aansprakelijkheid of mechanische schades verzekert.

### **Marcel Zuidgeest**

Het zoeken naar de oorzaak van technische schades doe je niet met een computerprogramma en een database. Het eist nogal wat inzicht, praktijkervaring en kennis van autotechniek en werktuigbouw. En dat behoort tot de USP's van Marcel Zuidgeest van ZTA Expertise BV. Hij studeerde in 1988 af van de HTS autotechniek, waarbij hij op zaterdagen en in de vakanties als monteur bij een MAN-dealer werkte om extra praktijkervaring op te doen. Na zijn studie werd hij daar werkplaatschef. Zo kwam hij ook in contact met de Steyr-importeur, waar hij vervolgens verantwoordelijk werd voor de technische dienst, homologatie en garantie. Toen Steyr en MAN werden samengevoegd stapte Marcel over naar IMS, een bedrijf dat de import verzorgt van technische componenten als assen, luchtvering, kranen, pompen, en compressoren voor tank- en bulkvervoer. Daarna werkte hij nog vijf jaar bij de Nederlandse importeur van Cummins dieselmotoren, tot hij in contact kwam met Edwin Hanselman. "Hanselman had Van Rijswijk Expertise overgenomen en zocht een manager voor het expertisebedrijf. Zo ben ik in de expertise terecht gekomen", vertelt Zuidgeest.



### **Indemniteitsbeginsel**

De expertisewereld bleek Marcel Zuidgeest goed te bevallen: "Er komt enorm veel bij kijken, zowel het technische aspect als het financiële aspect zijn erg belangrijk. Daardoor komen



eigenlijk alle ervaringen, die ik in het verleden heb opgedaan, van pas. Als monteur, als werkplaatschef, de rol als importeursbedrijf, homologatieaspecten, CE markering, het hele speelveld komt aan de orde. Je hoeft het zelf natuurlijk niet te kunnen repareren, maar je moet wel aan kunnen voelen wat de ernst van de schade is. Is het technisch reparabel, is het economisch zinvol. Je moet de belangen van de eigenaar en de verzekering in de gaten houden.

De vergoeding moet redelijk zijn, ook naar het in de wet vastgelegde indenniteitsbeginsel. Dat betekent dat een eigenaar schadeloos moet worden gesteld, maar er ook niet significant beter op mag worden. Geen nieuw voor oud dus. Als een totaal versleten band kapot gaat bij een aanrijding, mag er geen nieuwe worden uitgekeerd. Een vijf jaar oude auto met 100.000 op de teller kun je geen nieuwe motor geven, dan gaat de eigenaar erop vooruit. Dan moet hij bijbetalen of er moet een gebruikte motor worden gemonteerd. Er zijn tegenwoordig professionele demontagebedrijven die betrouwbare, gebruikte componenten aanbieden. Dat is een aantrekkelijk alternatief voor de klant, beter dan bijbetalen."

### **ZTA Expertise BV**

Bijna tien jaar lang was Marcel directeur en vooral expert bij Van Rijswijk, waarna hij in 2013 de stap waagde en ZTA expertise opzette: "Het bedrijf groeide en op een gegeven moment merk je dat de managementtaken een steeds groter deel van je taakinvulling worden.



En daar was ik niet happy mee, ik wilde weer terug naar het enthousiasme voor het vak zelf. Ik heb daarom besloten voor me zelf te beginnen. Ik heb in de tien jaar veel ervaring opgedaan en goede contacten met opdrachtgevers opgebouwd, onder meer met leasemaatschappijen en met verzekeraars.

Ook heb ik een groot netwerk van mensen en bedrijven die ik kan bellen voor advies, als ik het zelf niet weet. Kennis is enorm belangrijk maar kennissen wellicht nog meer. Een van de grootste valkuilen voor experts is dat je het gevoel met de praktijk kwijtraakt. Je referentiekader mag niet verouderen.

Monteurs gaan dagen of weken per jaar op scholing om bij te blijven, ze moeten het voertuig in de praktijk immers onderhouden en zonodig repareren. Als expert heb je die "luxe" niet, je moet dus zelf veel informatie verzamelen en overal iets van af weten, of mensen kennen die het je kunnen vertellen..."

### **Brand oorzaak onderzoek**

Een van de competenties van ZTA is onderzoek naar de oorzaak van brandschades in voertuigen en machines: "De oorzaak van de brand bepaalt wie er aansprakelijk is. Is het ontstaan door een foutieve aansluiting van accessoires, dan is de monteur verantwoordelijk en zijn garagebedrijf aansprakelijk. Het kan een materiaalfout zijn, dan is het misschien garantie. Het kan brandstichting zijn, het kan door een aanrijding veroorzaakt zijn.







Maar aangezien het één het ander aansteekt en alles verbrandt, is het een kunst om de werkelijke oorsprong te vinden. NFPA921 (Guide for fire and explosion investigations) biedt goede richtlijnen voor een gestructureerd onderzoek. Sterk versimpeld komt het er op neer dat dingen die branden, op een gegeven moment naar beneden vallen. Wat het eerst brand, valt het eerste. De rest stapelt zich daar bovenop.

Je moet dus de "brandstapel" laagje voor laagje ontleden. Je bladert terug in de fases naar het begin van de brand. Wat onderop ligt kan duidelijke aanwijzingen geven over de oorzaak. Verder zijn er verschillende kenmerken, een kortsluiting geeft een ander effect dan een oliebrand. Maar duidelijk is dat je zo zo'n brandonderzoek maar één keer goed kunt doen. Daarom doe je dat ook het liefst in aanwezigheid van alle belanghebbenden, zodat er geen discussie over kan ontstaan."

### **Bandenspanning**

Een van de speciale projecten, waarbij ZTA is betrokken, is het in kaart brengen van problemen die worden veroorzaakt door te lage bandenspanning bij vrachtwagens en de mogelijkheden die er zijn om dat te voorkomen:

"De laatste jaren is er een grote behoefte vanuit de overheid om vrachtwagenincidenten te beperken", vertelt Marcel Zuidgeest van ZTA. "Vroeger draaide het vooral over het aanpakken van de gevolgen, dus om het opruimen en snel vrij maken van de wegen. Die aandacht is aan het verschuiven naar het voorkomen. De vraag is dus waarom het gebeurt, hoe het te voorkomen is en of de wegbeheerder daar invloed op kan uitoefenen.



Een van die factoren is de bandenspanning, niet zo zeer de spanning zelf maar een te lage druk is een goede indicatie van een potentieel risicovolle band. Een band loopt immers niet vanzelf leeg. Veel ongevallen en pechgevallen ontstaan door bandenpech en klapbanden. Daardoor ontstaan vaak files met risico op filestaartongevallen. Er loopt nu een project in het havengebied van Rotterdam, met diverse belanghebbenden. Daarbij ben ik ook betrokken. Bij APM Terminals en nabij de Waalhaven zijn door het Havenbedrijf Rotterdam bandenspanningsmeetsensoren in het wegdek aangebracht. Die meten binnen 1 minuut de bandenspanning als je er overheen rijdt, door het aflezen van de footprint van de band. Zo kan een probleem met een band vroegtijdig worden gedetecteerd en wordt voorkomen dat een vrachtauto stilvalt of erger...."



## Taxeren

Het taxeren van klassieke bedrijfsvoertuigen en oldtimer vrachtwagens is een specialiteit van ZTA maar niet de hoofdactiviteit. Omdat historische vrachtwagens altijd als werkpaarden zijn ingezet is het mooi om te zien hoe eigenaren met liefde en oog voor vakmanschap dit soort transportmiddelen van de ondergang hebben weten te redden. De authenticiteit straalt er vaak vanaf. Bijzonder fraai zijn ook vaak de technische oplossingen die vervoerders uit die tijd hebben weten te bedenken voor het vervoer en transport van hun producten.

Het zijn vaak ware staaltjes van historisch erfgoed die veel zeggen over Nederland als transportnatie van Europa.

Zowel bij historische bedrijfsvoertuigen als bij oldtimer personenauto's gaat het om het vastleggen van de specifieke voertuigkenmerken en de uitgevoerde revisie- en restauratie werkzaamheden.

Het is dan met name belangrijk om alle kosten aan onderdelen en arbeid in een juist perspectief te plaatsen om zo te komen tot een objectief waardeoordeel. Een oordeel dat enerzijds recht doet aan de vele uren die nodig zijn voor een kwalitatief waardevolle restauratie en anderzijds aan de unieke staat van



betreffende oldtimer waarvan er soms nog maar een handjevol in Europa te vinden zijn.

“Ik heb mijn oldtimer, een Ford 20M XL, al vanaf 1987”, vertelt Marcel Zuidgeest. “Na de restauratie rondom de eeuwwisseling wordt vanaf 2005 ieder jaar 1 of 2x een oldtimerrally in Duitsland verreden. Dat is echt fantastisch. Door het intensieve gebruik tijdens zo'n rally werd de auto door de jaren heen grotendeels veranderd zodat veiligheid en rijprestaties enorm verbeterd zijn”.

## 16) 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 bestaande 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 juni 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 vele fijne kilometers in de Heckflosse en hopelijk zien we elkaar tijdens de komende activiteiten in 2017.

Hartelijke groeten,

Jan Boeren

## **Heckflosse Infobulletin**

### **Colofon:**

Uitgever: Nederlands Heckflosse Register

Redactie: Jan Boeren (eindredacteur) [jlboeren@ziggo.nl](mailto:jlboeren@ziggo.nl)

Medewerkers aan dit nummer:

Henk Lith, Simon van Es, Roland van Keekem, Jan Boeren, Vincent Breur & Grietje Hartog, Ad Overduin, Eddy Steyaert, Bart Visser, Roel Evers en Marcel Zuidgeest.

NHR Website : [www.heckflosseregister.nl](http://www.heckflosseregister.nl)

E-mail : [info@heckflosseregister.nl](mailto:info@heckflosseregister.nl)

Facebook : <https://www.facebook.com/Nederlands-Heckflosse-Register-NHR-1616881301913785/>

### **Dagelijkse Organisatie (DO):**

- Henk Lith : oprichter NHR en technische zaken; [h.lith@ziggo.nl](mailto:h.lith@ziggo.nl); tel. 030 2710111
- Jan Boeren : eindredactie Heckflosse Infobulletin, penningmeester, sponsors, advertenties; [jlboeren@ziggo.nl](mailto:jlboeren@ziggo.nl); tel. 0183-621430
- Simon van Es: webmaster; [simon.van.es@gmail.com](mailto:simon.van.es@gmail.com); tel. 06 1017 6345
- Roland van Keekem: ledenadministratie, algemene zaken; [rolandvankeekem@ziggo.nl](mailto:rolandvankeekem@ziggo.nl); tel. 06 8169 1841 / 079-341 5063

### **Rekeningnummer:**

IBAN: NL 39 ABNA 0443 686 297 t.n.v. J.L. Boeren inzake Nederlands Heckflosse Register

### **Contributie:**

Vrije donatie of na verzoek door DO

### **Rechten:**

De redactie behoudt zich het recht voor zonder opgaaf van redenen artikelen te wijzigen, in te korten of niet te plaatsen. De redactie kan niet aansprakelijk gesteld worden voor de inhoud van artikelen, advertenties en / of annonces.