

Heckflosse Infobulletin no. 66; september 2017 > **van het Nederlands Heckflosse Register**



Onderwerpen in deze uitgave zijn:

- 1) Voorwoord
- 2) Dank aan leden voor het medeleven
- 3) Verslag Onderdelendag
- 4) Financiën
- 5) Data Activiteiten
- 6) Uitnodiging Najaarsrit
- 7) Even voorstellen
- 8) Citroen ID 19 B versus Mercedes-Benz 190c (deel 1)
- 9) Leden stellen zich voor
- 10) Verslag MB-familiedag in Burgum
- 11) Aanpassen modelauto
- 12) 50-jarige bruiloft
- 13) Uitleggen van onze Heckflosses
- 14) Advertentie rubriek
- 15) Onze sponsors
- 16) Uit het archief van...
- 17) Tot slot

1) Voorwoord / door Roland van Keekem

Dit is alweer het derde nummer van 2017 en het oldtimerseizoen loopt naar het einde.

De zomer is voorbij en dat is goed te merken. Ten tijde van het schrijven van deze intro zijn wij op vakantie met de caravan in de Achterhoek of Actiehoek zoals ze hier graag willen zeggen. Met tijd en wijlen komt de regen hier met bakken uit de lucht. Statistisch gezien zal het een volgende periode beter en droger weer moeten worden; dus we hebben alle vertrouwen op goed weer tijdens onze komende Najaarsrit op 8 oktober. Het belooft een mooie rit te worden in een historisch deel van Noord Holland. De uitnodiging is al rond gestuurd; zie ook in deze uitgave. We hopen natuurlijk op een goede opkomst; hebben jullie je al voor deze rit bij Mark Jonkers aangemeld?

Om in dezelfde termen te spreken was het voor Henk Lith deze zomer zeer zwaar en slecht weer; jullie hebben een kennisgeving ontvangen van het zeer plotselinge overlijden van Henk's vrouw Marina. Een delegatie van de Dagelijks Organisatie (DO) is bij de uitvaartplechtigheid aanwezig geweest en een aantal leden heeft Henk een warme meelevende reactie gestuurd. Het is nog steeds nauwelijks te bevatten dat Henk nu alleen in zijn leven verder zal gaan.

Tijdens het voorjaarsoverleg van de DO-ers zijn er enkele actiepunten uitgezet. De invulling van technische zaken en de overgang naar ons nieuwe forum heeft deze zomer stilgelegen. Henk heeft aangegeven dat hij in de komende periode zijn hobbytaken geleidelijk aan weer op wil pakken. De jaarlijkse onderdelendag, een samenwerking met andere MB Clubs, heeft weer in Nieuwegein plaatsgevonden.

Overigens kunnen alle leden zich nu al als nieuw forumlid bij het M-B Klassiekerforum aanmelden.

<http://www.mbklassiekerclub.nl/ucp.php?mode=register>

Meld je onder je zelfde gebruikersnaam aan als in ons huidige Heckflosse forum, dan kunnen jouw berichten in dit nieuwe MB Klassieker / Heckflosse forum overgezet worden.

<http://www.mbklassiekerclub.nl/overige-typen-heckflosse-ponton-pagode-en-ouder-f40.html>



Af en toe komen er via de website of Facebook vragen van buiten op ons af. Het gaat vaak om een verzoek om bij een bijzondere familie aangelegenheid, zoals een 50 jarig huwelijk, een bepaald type Heckflosse in te zetten waar het bruidspaar toen die dag in gereden heeft. Een verslag van zo'n gebeuren door Peter en Petra van der Toorn leest u verder in dit Bulletin. Laatst kregen we een specifieke vraag van de Stichting Dreams4You om met een lichtblauwe W 110 een bezoek te brengen aan een terminaal zieke man. Gelukkig zijn er leden bereid om hieraan mee te werken, waarvoor onze hartelijke dank.

Op 1 september is onze jongste dochter Nicole getrouwd. Ik was zeer verheugd te horen dat ze hun huwelijksfoto's ook graag met de Heckflosse wilden maken. Hun dochter, onze eerste kleindochter, Inge van 2,5 jaar, kent al veel symbolen en logo's. Bij het zien van de M-B ster of de grill zegt ze direct: Bens, opa auto. Met zijn allen in de Heckflosse en samen op de foto, daar kan ik alleen maar trots op zijn.



2) Dank aan de leden voor het medeleven / door Henk Lith

Graag wil ik alle leden van het Heckflosseregister bedanken voor de vele reacties van medeleven na het plotselinge overlijden van mijn vrouw Marina.

Vaak zelfs uit eigen droevige ervaring, per mail of brief naar mij opgestuurd. De woorden van troost en bemoediging deden ook mijn dochter Maaïke goed. Het is heel fijn om dit soort reacties te ontvangen, we hebben een warme club.

Hartelijke groet, Henk Lith

3) Verslag Onderdelendag / door Henk Lith

De onderdelendag van dit jaar was er weer een als vanouds, het weer was top en een heel goede stemming en heb geen onvertogen woord gehoord, zo heet dat toch hè?



De gezichten van de verkopende partijen stonden op “tevreden”. Er waren voldoende onderdelen van diverse Mercedes modellen tentoon gespreid. Opvallend was dat de onderdelen zo netjes en overzichtelijk waren gesorteerd, ook bij de tafel van Wiebren.

De zoon van Wiebren, Sander, kon er helaas niet bij zijn wegens “Bereidshaft” zoals dat heet bij onze oosterburen. Maar wel een ander bekend gezicht ervoor in de plaats.

Kortom er werd gehandeld, ingekocht, verkocht, technische zaken besproken, bijgepraat en lekkere hamburgers gegeten, dus ook de Mac ziet ons volgend jaar weer graag komen denk ik dan. Je hebt in elk geval weer een heel jaar om je overvloedige spullen bij elkaar te zoeken.

Ik zeg dan ook graag tot de volgende keer bij Mac in Nieuwegein.

4) Financiën / door Jan Boeren

Ook in juli mochten wij nog een bijdrage voor ons Register ontvangen. Daarmee is de stand van jullie vrijwillige bijdrage gekomen op EUR 565,00. Een ieder die bijgedragen heeft nogmaals hartelijk bedankt!

5) Data activiteiten 2017 / door Jan Boeren

Onderstaand de activiteitendata voor 2017.

- Zondag 8 oktober 2017 Najaarsrit door Martin van Bruggen.
De uitnodiging is al eerder rondgestuurd.

Mochten er zich nog wijzigingen voordoen, dan worden jullie daarover geïnformeerd.

6) Uitnodiging Najaarsrit / door Jan Boeren

Hieronder staat de uitnodiging van de Najaarsrit, die op 8 oktober as. verreden gaat worden. Per gescheiden mail is die al eerder naar de leden toegestuurd.

Uitnodiging voor de Najaarsrit op 8 oktober 2017 van het Nederlands Heckflosse Register

Beste Heckflosse liefhebbers,

Op 8 oktober 2017 organiseren we een Najaarsrit in Noord-Holland. Een provincie waar we nog niet eerder geweest zijn. De rit wordt georganiseerd door ons clublid Martin van Bruggen.

Startlocatie:

Van der Valk Hotel Volendam, Wagenweg 1, 1145 PW Katwoude. Tel. 0299-365 656

Ontvangst vanaf 10.00 uur, vertrek route uiterlijk 11.00 uur

Tourtit:

We rijden door het waterrijke gebied rondom Amsterdam, Alkmaar en Volendam. *(De plaatsen Volendam en Marken zijn niet opgenomen in de route. Deze zijn autovrij)*

Lunch:

De lunch (broodmaaltijd) gebruiken we in het Café Restaurant De Krokodil, Busch 12, 1562 HH Krommenie.

Tel. 075-628 1622

De kosten voor de lunch bedragen € 15,= p/p

Aub doorgeven bij de aanmelding met hoeveel personen u gebruik wilt maken van deze lunch !!

Eindlocatie:

We eindigen weer bij Van der Valk Hotel Volendam, Wagenweg 1, 1145 PW Katwoude.

Aanmelden:

Tot uiterlijk 17 september 2017 (i.v.m. de lunchreserveringen) bij Mark Jonkers. Zijn mailadres is: mjonkers@hetnet.nl

Kosten:

Aan de voorjaarsrit zelf zijn geen inschrijvingskosten verbonden. Echter de lunch / (extra) versnaperingen onderweg / borrel einde zijn voor eigen rekening.

Verantwoording:

De deelnemers nemen voor eigen rekening en risico deel aan het evenement. Noch de organisatoren van het evenement noch het Nederlands Heckflosse Register (NHR) is aansprakelijk voor welke schade dan ook die voortvloeit uit het deelnemen aan het evenement. De deelnemers vrijwaren de organisatie en de NHR voor schaden veroorzaakt door deelnemers of uit welke hoofde dan ook.



7) Even voorstellen / door Elly van Lier en Mark Jonkers

Beste Heckflossers,

Ik ben Mark Jonkers, 53 jaar oud en werk als zelfstandig stukadoor. Mijn vriendin Elly van Lier, ook 53 jaar, werkt als begeleider van mensen met niet aangeboren hersenletsel. Wij zijn woonachtig in Geffen / Noord Brabant.

Velen van jullie zullen ons al eens hebben gezien omdat we nu een paar keer een rit hebben georganiseerd. Onlangs werd ik gevraagd om tot de Dagelijkse Organisatie toe te treden. Daar hoefde ik niet lang over na te denken omdat wij de sfeer bij het Heckflosse Register heel informeel, vriendelijk en gezellig vinden. Wat wij ook erg op prijs stellen is dat je zonder dat je een museumstuk bezit (zoals de onze) ook welkom bent en nooit negatief commentaar krijgt. Binnen het DO-schap assisteer ik, zolang als nodig, Jan met zijn werkzaamheden.

Ik ben besmet met het Mercedes-virus door mijn vader die, toen ik 5 jaar oud was, met een Heckflosse thuis kwam van zijn werk. We zijn diezelfde avond nog een ritje wezen maken en ik zal dat nooit meer vergeten. Het was in die tijd een hele eer om een Mercedes te mogen rijden en er werd dan ook nog gezwaaid naar andere Mercedes rijders.



Onze rode Heckflosse, een 190 D, is oorspronkelijk afkomstig uit Frankrijk en schijnt te zijn mee gebracht door een pastoor uit Assen. Later is de Heckflosse gerestaureerd door een man uit Zwartbroek waarvan ik de auto vijf jaar geleden gekocht heb.

Wij hopen jullie allen nog vaak in goede gezondheid te mogen ontmoeten.

8) Citroen ID 19 B versus Mercedes-Benz 190 c (deel 1) / Dick Schornagel (MBCN)

Het onderstaande artikel kwam tot stand voor het magazine De Zilverster van de Mercedes-Benz Club Nederland (MBCN). De Zilverster is een tweemaandelijks magazine dat verstrekt wordt aan de leden van de MBCN. (zie ook www.nederland.mercedes-benz-clubs.com) De W110 190c is van ons clublid Mark Aarts (ook MBCN-lid) en om die reden mochten wij dit artikel onverkort publiceren in ons Infobulletin. Wij zijn de MBCN-redactie daarvoor zeer erkentelijk en een oprecht "dank je wel" is hiervoor zeker op zijn plaats.

Een Franse snoek met een Duits vinnetje

Tekst: Dick Schornagel

Foto's: Armand van Ommeren en Ary Kraaijeveld

De Zilverster nodigde voor dit nummer twee hulpvaardige bezitters van twee prettige auto's uit voor een ritje en een fotosessie. Het werden de Mercedes-Benz 190c uit 1965 van clublid Mark Aarts en de Citroën ID 19 B van het bouwjaar 1968 van eigenaar Michiel Achterberg. Het 'Vinnetje' uit Stuttgart en de 'Snoek' uit Parijs.

Introductie:

Citroën en Mercedes, Mercedes en Citroën. Grotere tegenstelling dan tussen deze twee oude, gerenommeerde automerken bestaat er haast niet. Mercedes noemt zichzelf de uitvinder van de automobiel en staat voor *Gründlichkeit*, kwaliteit en veiligheid, terwijl Citroën vooral het merk is van innovatieve techniek en van een, meer dan eens, zeer gedurfd design. Vooral in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw was het raak en waren die verschillen overduidelijk. Oh la la!

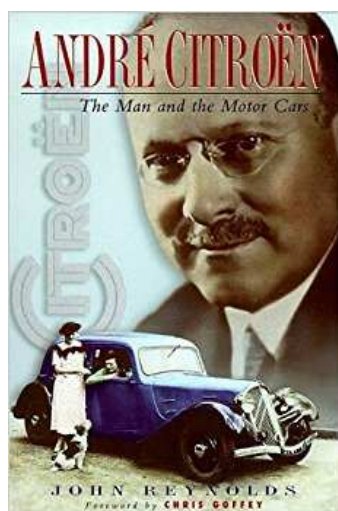
Deze twee semi-toppers werden in de jaren vijftig en zestig verkocht, maar de waarheid gebiedt te vermelden dat de DS, of de Snoek zoals deze in de volksmond heette, meer op onze wegen voorkwam dan de Mercedes. Dat was niet alleen omdat de Citroën zes jaar eerder verscheen dan de W 110 van 1961, maar had vooral te maken met de prijs. Een DS, of beter gezegd de goedkopere ID, was begin jaren zestig met zijn f 12.350, - heel wat voordeliger dan de f 14.740, - kostende Mercedes. Want je moet wel bedenken dat een prijsverschil van zo'n f 2.500, - medio jaren zestig behoorlijk aantikte.



Bovendien waren de klanten voor beide heel verschillende typen mensen (vrijwel altijd mannen), die met een totaal verschillend doel hun auto aanschafte. De Mercedes-Benz-rijder kocht zijn auto vooral voor zakelijk gebruik, gericht op veel kilometers en een lage afschrijving, waardoor de duurdere 190 D eigenlijk steeds de voorkeur had, terwijl de DS/ID-rijder meer uit de hoek kwam van de vrije beroepen zoals arts, makelaar, advocaat of iemand met een kunstzinnige bezigheid. Twee totaal verschillende klanten.

Flaminio Bertoni

André Citroën was zelf eigenlijk ook een kunstenaar, al waren zijn eerste auto's allermindst



bijzonder van uiterlijk. Hij was onder meer als uitvinder van de schuine vertanding (vandaar zijn beroemde 'Double Chevron'-logo) wel degelijk een vernuftig constructeur en een enorme ideeënman, maar hij was, zo zou later blijken, optimistisch met geld uitgeven. De Citroën-verlichting van de Eiffeltoren bijvoorbeeld was een dure grap!

Zijn eerste werkelijke kunstwerk op vier wielen verscheen in 1934, toen Citroën met de Traction Avant kwam. Dat was trouwens een bijnaam die de auto verdiende vanwege zijn toen nog zeldzame voorwielaandrijving. De officiële benaming was Citroën 7, vanwege de 7 fiscale pk's van de auto. Citroën is helaas failliet gegaan aan de briljante 7 die voor de fabrikant eigenlijk te duur was geworden om te ontwikkelen en in productie te brengen. Michelin nam als grootste schuldeiser het merk over.

De Traction Avant bleek overigens zeer succesvol en bleef tot 1957 in productie. Zijn opvolger kwam in 1955. Deze werd op de autosalon van Parijs van dat jaar getoond aan het hogelijk verbaasde publiek dat rond de Citroënstand samendromde. Met de eerdere verschijning van de extreem goedkope 2CV, enkele jaren daarvoor, was men met Citroën wel het een en ander gewend, maar de nieuwe DS 19 sloeg werkelijk álles. Zo'n futuristisch model had nog niet eerder op een autosalon gestaan.

De geestelijke vader van dit bijzondere en uitzonderlijk gestroomlijnde ontwerp was Flaminio Bertoni (niet verwarren met Nuccio Bertone!) die jaren in het diepste geheim aan zijn 'kind' had gewerkt. In die tussentijd hadden Citroën-ingenieurs een nooit eerder vertoonde hydropneumatische vering getest, eerst op onder meer de Traction Avant, en ook alleen nog maar op de achteras. Deze vering hield de ongekend comfortabele auto op één rijniveau, hoe zwaar de belading ook was en daarnaast kon de bestuurder zijn auto met een eenvoudige hendel handmatig omhoog en omlaag zetten. Volstrekt uniek allemaal. De DS 19, waarvan de letters stonden voor Déesse (Godin), had dat systeem niet alleen voor de ongekend comfortabele en futuristische vering voor alle vier de wielen, maar het zorgde óók voor de bekrachtiging van de tandheugelbesturing en van de remmen.



Uiteraard met schijven vóór die bij de DS 19 tegen de versnellingsbak waren gemonteerd. Verder bezat de auto een halfautomatische transmissie die dus zonder tussenkomst van een koppelingspedaal kon worden geschakeld, plus nog talloze andere, kleinere details die de aandacht vroegen. Zoals een reservewiel dat onder de aluminium motorkap, bijna plat, vóór de motor lag, welhaast flinterdunne voorruit- en middenstijlen, een doorschijnend kunststof dak,

aluminium bumpers, hoog in het dak geplaatste achterclignoteurs, een buitengewoon ruim interieur, carrosseriedelen die met enkele handbewegingen konden worden verwijderd en nog veel meer. Het bij het uiterlijk passende, futuristische dashboard trok ook de aandacht, evenals de frameloze portierruitens zoals alleen enkele sportwagens die hadden; enfin, er was teveel om in één keer op te noemen.

De enige teleurstelling was dat Citroën nog weer de oude viercilindermotor uit de Traction Avant had gebruikt. Deze langeslagmotor had een cilinderinhoud van 1.911 cm³ en leverde in de DS een vermogen van 75 pk. Dat was, ook voor die tijd, natuurlijk vrij mager. Citroën wilde aanvankelijk eigenlijk een zescilinder monteren, maar de auto zat al zo vol met ambitieuze, innovatieve constructies, dat er geen geld meer over was voor een nieuwe viercilindermotor, laat staan voor een zescilinder.



Een sterkere motor, maar nog steeds een 1.911 cm³-unit, verscheen in 1961. Deze kwam op 83 pk en werd in 1965 vervangen door een nieuwe 1.985 cm³-krachtbron, goed voor 90 pk.

Daarnaast was er de 2.175 cm³-motor met 109 pk. Uiteraard werd de DS 19 aan de voorwielen aangedreven, wat in die jaren nog lang niet iedereen had.

Champignon

Het succes van de DS 19 op de Salon van Parijs was enorm en Citroën werd direct bestookt met vele duizenden bestellingen. Meer dan 10.000 al op de eerste salondag, en in totaal zelfs ruim over de 75.000 toen 'Parijs' tien dagen later de poorten sloot. Dat werd dus nog een groot probleem voor het moedige Franse merk, want afgezien van het feit dat men in de oude fabriek in Parijs aan de Quai André Citroën (Quai de Javel), die productiecapaciteit helemaal niet bezat, was de auto technisch ook nog niet volmaakt. Wat tot ellenlange levertijden leidde en in de eerste jaren na de spectaculaire introductie ook tot een onaangenaam hoge berg aan garantiegevallen. Maar het lukte Citroën wonderwel om hier overheen te komen en in 1957 verscheen naast de DS de veel eenvoudiger ID 19 met een 58 pk motor. Deze had technisch nogal wat verschillen, waaronder geen halfautomaat die bij de DS in het begin voor zoveel problemen had gezorgd, maar een normale vierbak met schakeling aan de stuurkolom.



Daarnaast had hij een eenvoudiger remsysteem dan de DS met zijn uiterst merkwaardige 'champignon remknoppedaal', zonder bekrachtiging, terwijl bij de basisversie de eveneens onbekrachtigde besturing wat meer spierkracht vergde. De ID kreeg een stalen motorkap in plaats van een van aluminium; de uiterlijke verschillen tussen DS en ID beperkten zich tot eenvoudiger wielpopjes, géén aluminium op de C-stijl, roodplastic clignoteurs achter, een ongespoten kunststof dak, een simpeler interieur, een normaal dashboard, minder mooie bekleding en minder geluidsisolatie tussen motor en interieur.

Vrij snel daarna kwam de IDéal-versie, die de techniek van de ID combineerde met de luxere aankleding van de DS. Terwijl de Traction Avant geruisloos van het toneel verdween, bracht Citroën in 1958 de DS Break op de markt en kwam het tevens met de luxueuze Prestige. Daarnaast verschenen er bij de bekende Parijse carrosseriebouwer Chapron kostbare cabriolet- en coupévarianten.

In de loop van de productie jaren van de DS en de ID zijn er talloze typen en uitvoeringen verschenen. Er kwam een sterkere viercilindermotor, een vijfbak en een motor met een vermogen van 141 pk. De halfautomaat is altijd gebleven, maar er was ook nog een volautomaat van de Amerikaans-Britse fabrikant Borg-Warner. Deze was te kostbaar en werd geen succes. Overigens was de DS in zijn laatste jaren een dure auto geworden met een automaat, injectie, leren bekleding, enzovoort.



Maar hij was altijd enorm comfortabel en het was een luxueuze reiswagen zonder weerga. Al bleven de vaste klanten altijd naar een sterkere motor verlangen, zoals de concurrentie die voor hetzelfde geld leverde.

Groen systeem

De DS onderging duizenden wijzigingen, maar grote facelifts zijn er niet geweest: in 1962 kreeg hij zijn 'tweede neus' met rubber stootblokken op de voorbumper en luchtopeningen onder de ronde koplampen. Vijf jaar later kwamen de bekendere dubbele ronde koplampen achter een ruitje. Bij de duurste modellen draaiden de binnenste lampen met het stuur mee de bocht in. De achterbumper, de uitlaten, de C-stijl, de stootstrippen langs de flanken en dunne sierstrippen bovenop de portieren, allerlei verschillende wioldoppen en nog veel meer details werden door de jaren heen voor de kenner de aanknopingspunten om het productiejaar te schatten. En ook werden de dashboards niet vergeten. Van het oorspronkelijke DS-dashboard was helaas na een paar jaren al weinig meer over.

Een belangrijke technische verbetering was er in jaargang 1968 (ingående eind 1967) bij de hydraulische vering: de overgang van het rode op het groene systeem. Dat hield in dat de rood gekleurde hydraulische olie die nogal hygroscoopisch was en dus voor extra onderhoud zorgde (roestige leidingen), werd vervangen door een groene vloeistof (Liqui Moly) van een betere en vooral onderhoudsvrije kwaliteit.



De laatste jaren kreeg de DS nog de zogenaamde veilige trekhendels om de portieren te openen, een van de laatste uiterlijke herkenningspunten. Op 24 april 1975 was het afgelopen met de Snoek, en liep vrij geruisloos, aan de Quai André Citroën in de oude Parijse fabriek, die overigens al lang niet meer bestaat, de laatste DS van de band. Het was nummer 1.455.746. Tijd voor de CX-genaamde opvolger van de DS, die al in 1974 was verschenen.

In het volgende nummer komt de Mercedes 190c van ons clublid Mark Aarts aan bod.

9) Leden stellen zich voor / door Maxim Vanwynsberghe



Mijn Mercedes W110 200D Automatic TAXI.

Ik moest en zou een W110 kopen. Nadat ik in 2012 een W115 200 uit 1975 gekocht had en er zeer tevreden over was, miste ik toch nog wat oldtimergevoel. Ik schuimde mobile.de en zag in Düsseldorf een 200D automaat te koop. Ik belde en twee dagen later had ik hem gekocht! De wagen zelf was eigenlijk redelijk speciaal te noemen.

Het was een automaat, iets wat je zeker al niet veel vond in die tijd en laat staan in een diesel. Ook een schuifdak was van de partij. Het belangrijkste was taxi optie 500. De man vertelde mij dat het een originele taxi is geweest in Düsseldorf. Tussen 1966-1968 stond er een goede 160k km op de teller. Daarna is de wagen particulier gegaan. De reden van dit was omdat het taxi kleur van zwart naar het o zo leuke geel ging. Dit leek de eigenaar te duur en zo is de wagen verkocht geraakt. Nu anno 2017 staan er meer dan 650k km op de teller. (via onderhoudsboekje)

Maar wat maakt de wagen nu zo speciaal en wat zijn die taxi opties? In die tijd stelde het eigenlijk niet veel voor. Het was pas vanaf de /8 dat er enorm veel opties bijkwamen. In de tijd van de W110, waren het vooral veel W111 opties. Een paar voorbeelden:

- Lichtje achteraan
- Deurcontacten achteraan voor lichtje achteraan
- Geluidsbox achteraan
- Extra armsteunen deuren achteraan
- MB-tex taxi
- Antenne op dak (?)

Verdwenen dingen:

- Taxi meter
- Wand tussen chauffeur en passagiers achteraan (de aanhechtingspunten zitten er nog)

Ik kan dus wel zeggen dat ik een redelijk uniek exemplaar bezit! En met de opties die ik heb had je in de jaren 60 een 'kale' W111.

PS: Dagelijks rijd ik met een W201 190D (1987), tevens ook een originele taxi geweest!



Wie van onze leden volgt en stelt zich voor???

10) MB –familiedag in Burgum / door John Rooth (alias John de Winger)



Met een stel Mercedes-Benz Vrienden ben ik op 20 mei jl. bij de MB-familie dag in Burgum geweest. Met de blauwe Heckflosse W110 230 vanaf het mooie Drentse Zuidwolde naar Zuidhorn gereden waar de koffie klaar stond bij Johan en Janet. Vandaaruit zijn we met twee Benzen, Johan in zijn W201, naar Burgum gereden.

Vorig jaar ben ik ook op de MB-familiedag geweest, maar de opkomst was dit jaar wel beter! Er was een muziekbandje aanwezig en net als vorig jaar ook weer Richard Bolt, de aircoman samen met de uitdeukdokter in de garage en natuurlijk Wiebren met zijn onderdelen.

Ook Nico Ockhuisen was er met zijn mooie 300SL Gullwing en we hebben nog even een bakje koffie met hem gedronken.



Het is zeer gezellig en mooi dat je met verschillende Mercedes mensen over dezelfde hobby kunt praten, want de één heeft een bijna nieuwe Benz en ik een 50 jarige Heckflosse. De middag is dan zo weer om en via binnenwegen ben ik weer op het mooie Drentse Zuidwolde aangereden. De foto's zijn van mij en van Dion Verhulst.

11) Aanpassen modelauto / door Jan Witkamp

Het artikel in het Infobulletin no. 65 “aanpassen van een Revell-model” door ons clublid Bas de Leeuw inspireerde ons clublid Jan Witkamp tot het schrijven van het onderstaande artikel.

Beste Jan,

Toen mijn vrouw Mary en ik bij jou thuis waren vroeg je of ik een verhaaltje wilde schrijven over het ombouwen van een modelauto in de schaal 1: 43. Bij deze.

Hieronder tracht ik een verhaaltje te schrijven over het aanpassen van een modelauto 1:43, in dit geval geen Mercedes-Benz want die stond al in infobulletin 65. Dan maar een Chevrolet Styleline De Luxe. Deze Chevy is van een neef van ons in Ontario / Canada. Hij is met de rest van zijn gezin in 1952 naar Canada geëmigreerd, vandaar dat hij een Chevy uit 1952 wilde restaureren. Het heeft hem ongeveer 4 jaar gekost voor hij er weer mee kon gaan rijden.

Op de linker foto staat de Chevy model 52 zoals hij bij mijn neef arriveerde en rechts zoals de auto na vier jaar restauratie geworden is. Daaronder het Solido modelletje dat voor de ombouw gebruikt werd.



Het modelletje van Solido is eigenlijk een taxi model 1950 maar met wat wijzigingen aan de grille lijkt hij aardig op een 52-er. Ik heb het autootje helemaal uit elkaar gehaald, alle ornamenten eraf en het interieur eruit gehaald. En natuurlijk het gaatje van het taxilicht dicht gemaakt. Het hele ding werd geschuurd met schuurpapier 800 waterproof.

Dan begint het gepriegel, het dashboard klopt niet, er zitten bij een 52-er twee klokken achter het stuur in plaats van 1 grote bij een 50-er, dat is met wat schuren en opnieuw tekenen en wat schilderwerk wel te veranderen. Midden bovenop het dashboard is een tijd klokje gemonteerd met weer wat priegelen is ook dat gemonteerd, het dashboard heeft 2 kleuren dat is niet moeilijk te imiteren, een beetje vaste hand en veel geduld helpt je daar wel bij.

Dan de rest van het interieur aanpassen, dat is voornamelijk met wat verf de bekleding nabootsen. Dan de raamslingers en deurkrukken op de deurbekleding aanbrengen met een fijn penseeltje. Het origineel heeft ook een zo genoemde sunvisor, ook die moet nagemaakt worden natuurlijk, dat heb ik gemaakt van een stukje plastic wat aan een nieuw overhemd aan het boord zit, eerst in vorm knippen en later monteren. Maar eerst het model in de goede kleur schilderen, maar dit niet voordat de verf op kleur gemaakt is.



Aanbrengen van de zelf gemengde Humbrol verf. De sunvisor is ook aangebracht. Nadat de kleur goed is, kan deze aangebracht worden. Spuiten zou natuurlijk het mooiste zijn, maar het verfspuitje weer schoonmaken is een heel gedoe voor zo'n kleine hoeveelheid en een geklieder, met een goede penseel gaat het eigenlijk ook wel goed. Als de verf goed vloeit is het resultaat bijna net zo goed. Dan de chromen lijstjes rond de ramen aanbrengen met een heel fijn penseeltje en soms met een cocktail prikker. Dan moet het hele zaakje weer in elkaar gezet worden, raampartij er in, het interieur, de verbouwde grille, bumpers en de bodemplaat. Dan de koplampen en achterlichten, het motorkap- en kofferklep ornament en een antenne, daar gebruik ik een grote speld voor.



Er moeten natuurlijk ook curbfeelers aangebracht worden, dat zijn de voorlopers van de parkeersensoren. Daar gebruik ik nietjes voor. Ik heb zelf ook een curbfeeler aan mijn Heckflosse zitten en altijd als deze ergens geparkeerd staat wil men weten wat dat voor een "ding" is. Dit is het dan geworden, ik heb er destijds gelijk twee gemaakt, één voor onze neef waar hij een prominente plaats op de schoorsteen van de open haard heeft gekregen en één voor mijzelf. Deze staat ook in het zicht in de woonkamer.

Overigens de originele Chevy is body off gerestaureerd, er was veel werk aan maar nu een plezier om in te rijden.

12) 50-jarige bruiloft / door Peter van der Toorn

Soms komen er bij het Heckflosse register van die leuke vragen binnen... Zoals een paar maanden geleden bij Roland; zou er iemand met een zwarte W110 willen rijden op een 50-jarige bruiloft van een echtpaar dat toen ter tijd in zo'n auto naar de ceremonie was vervoerd? Roland ging aan het zoeken in zijn leden-spreadsheets en kwam onder anderen bij mij uit.

Samen met vrouw Petra was ik er al gauw uit: dat gingen we doen. Op 13 juli moest het gebeuren in Tungelroy. Vooraf moest onze zwarte Frau Helga natuurlijk gewassen en gepoetst worden en Petra had een langwerpige en vrolijk gekleurde bloemstukje besteld voor op de hoedenplank en ik hees mij in de smoking die ik normaal gesproken alleen bij mijn band Red, White & Blues gebruik. Chauffeurspet uit de carnavalswinkel erbij en klaar waren we.



Met dochter Petra (dat was een naam die ik tenminste gemakkelijk kon onthouden) afgesproken dat we ons zouden melden bij de fotografe aan het begin van de straat opdat chauffeur en Heckflosse vooraf vereeuwigd konden worden, daarna voorrijden in de prachtig goudversierde straat en aanbellen: “Goedemiddag, ik ben uw chauffeur voor vandaag”.

Dochter Petra begint uit te leggen dat we in Frau Helga gaan rondrijden maar nog niet waarheen. Eerst worden er foto's van het gouden bruidspaar met kinderen en kleinkinderen gemaakt en dan gaan we op weg. Het stel achterin begint in sappig Limburgs te raden waar de reis heen gaat, maar ik verraad niets. Dat kan ook gemakkelijk want ik weet nauwelijks meer dan dat ik in de colonne moet meerijden.



De eerste stop is in Altweeterheide, de geboorteplaats van ons Gouden Liesje, over prachtige en smalle landweggetjes. Hier wordt in de tuin van het geboortehuis de familie op de foto gezet onder een prachtige treurwilg.

Dan door naar de kerk in het centrum van Altweeterheide, daar wordt de gang van het gouden paar door het middenpad nog éénmaal herhaald, inclusief kaarsjes.

Dochter Jolanda doet ondertussen het verhaal dat vader de held van de dag werd door de sluier van moeder bliksemsnel te doven toen deze door een wat al te enthousiast werkend kaarsje in brand vloog, zonder verdere gevolgen voor het feest. Hierna gaan we terug naar Tungelroy waar in de tuin van de familie, gevuld met zwembad, schommels, groentetuin en veel kinderherinneringen nog een fotosessie plaatsvindt. Op zijn Brabants; met koffie, thee, fris en veel zoetheid.

Hierna zetten we het gouden bruidspaar met gevolg af bij restaurant de Schuttershoeve waar ik op het menu 'Zuurvlees "Schuttershoeve" van oma Lies' zie staan.

De hele weg terug zit ik mij af te vragen of oma Lies recepten wil wisselen...

13) Het uitlijnen van onze Heckflosses / door Rene Veenis

Omdat het voor alle Heckflossebezitters en rijders heel interessant kan zijn wat wij, Henk Lith en ik, onlangs hebben meegemaakt met onze W111 220SE en mijn W110 200D, hierbij een kort verslag van ons bezoek aan het bandenbedrijf Euromaster in Utrecht, waar we een afspraak hadden gemaakt om de auto eens professioneel te laten uitlijnen.

We kwamen op het idee om dat eens te doen, omdat we bij het rijden regelmatig merkten dat de wagen begon te zwabberen in bochten, en zeker bij wisselende windvlagen. En bovendien merkten dat we na het inhalen en terugsturen naar eigen weghelft de wagen leken te verliezen door plotselinge overstuur en dat bij het normaal rechthoek rijden teveel gecorrigeerd leek te moeten worden.



En ook al hebben wij onze wagens al best wat jaren, toch zijn we geen dagelijkse rijders en zeker geen rallyrijders, maar nu ik het daar toch over heb; met de W111 zijn tientallen belangrijke en internationale rally's gewonnen (zie foto Boehringer), en met een wagen die zo beroerd stuurt is dat beslist niet mogelijk.

In eerste instantie weten wij het aan versleten schokbrekers, maar nadat we die vervangen hadden door originele en geadviseerde Bilsteins bleek dat niet te helpen, dus daardoor kwamen we op het andere idee. Staan de voorwielen eigenlijk wel goed?

Als je genoeg verstand hebt van de techniek van de W110 / W111, dan is de afstelling van de voorwielen zelf te regelen, want alles is mechanisch afstelbaar aan onze wagens. Maar aangezien het millimeterwerk is, en je sommige zaken beter kunt uitbesteden als het om fijnmechanische werk is omdat je leven er van afhangt. Voor je het weet slip je een bocht uit en je ligt met wagen en al in de sloot.

Dan is het wijs om er een bedrijf voor te bellen die daar verstand van heeft. En beste mensen: voor de kosten hoef je dit niet te laten! Lees maar verder.

Wij zijn op bezoek geweest bij het bandenbedrijf Euromaster aan de Kernkade in Utrecht, waar in de eerste plaats bijzonder vriendelijke mensen werken. We hechten eraan om daar mee te beginnen. Vanaf het eerste telefonische contact was het aangenaam. Daarna bij het bezoek met de auto op afspraak werd ons alles uitgelegd wat de gang van zaken zou zijn en wat het zou kosten. Bovendien wilden we graag wel wat foto's mochten maken. We begrepen echter dat het in principe niet de bedoeling is van het management vanwege persoonsrisico's in de werkplaats (aansprakelijkheid).



Maar door alles rustig te overleggen mochten we na de aangeboden gratis koffie er toch bij zijn zodat de monteur ons, ook voor ons Heckflosse Infobulletin, kon uitleggen wat hij aan het doen was, en ons kon laten meekijken op zijn tv-scherm.

Wat eveneens erg plezierig was dat degene die de afspraak moest plannen meteen door had



dat het om een oudere auto ging, een zogenaamde oldtimer, en daar heeft nu eenmaal niet elke jonge monteur kaas van gegeten.

En dus werd ons verteld dat daar een van de oudere monteurs, die zelf opgegroeid is in de tijd dat de W110 / W111 op straat reed, daar speciaal op gezet zou worden.

Deze man snapte namelijk dat dit nog een mechanische Meccanodoos is, en het enige wat hij moest en wilde doen was het opzoeken van originele gegevens in het computersysteem.

Daar deze hele handelswijze van de oudere monteur ons bijzonder zorgvuldig overkwam hechten wij er zeer aan om graag reclame te maken voor dit bedrijf, en met name dan deze vestiging aan de Kernkade te Utrecht. Euromaster is namelijk een landelijk opererend bedrijf. Vooral omdat al onze collega's Heckflosserijders hier kwaliteitsvoordeel mee kunnen behalen in het rijden met onze oldtimers. Het bleek namelijk dat de wagen na onder handen genomen te zijn door de monteur weer reed alsof hij door de fabriek geleverd was. Dit was een wonderlijke ervaring.

Niet alleen doordat je opeens begrijpt dat met zo'n wagen rally's gewonnen konden worden, maar vooral doordat je opeens weet hoe geweldig zo'n wagen rijden en sturen kan. En voor de kosten hoef je dit werk niet te laten, en al helemaal niet zelf gaan proberen te doen: de hele uitlijnoperatie kostte ons nog geen €60,- inclusief BTW. Zeer waarschijnlijk geldt dat voor alle Heckflosse-bezitters, maar wie interesse mocht hebben kan het bedrijf zelf bellen en dat gewoon overleggen: men is heel enthousiast over bezitters van klassieke auto's, dus bel gerust

In overleg met Jan hebben we besloten dit artikel in het volgende nummer nog eens extra aandacht te geven, omdat we intussen een tweede wagen ter uitlijnen hebben aangeboden. Ook daar kwam weer een nieuw en een interessant fenomeen naar voren.

Met hartelijk dank voor de zeer fijne medewerking van de betreffende medewerkers van Euromaster/Kernkade te Utrecht. (tel. no. 030-2410720)

Wordt vervolgd

14) Advertentierubriek / door Jan Boeren



Te koop: Sierlijsten boven de achterlichten van de W110; typen 200, 200D en 230.

MB-artikelnummers:

- 110 698 01 81 sierlijst links
- 110 698 02 81 sierlijst rechts
- 110 698 00 77 afdekplaatje midden

De lijsten zijn niet gedeukt, maar moeten wel opnieuw verchromd worden.

Vraagprijs: EUR 50,00 voor de set.

Informatie bij jl.boeren@hotmail.com

15) 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 Motoren-revisie 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 

16) Uit het archief van ... / door Jan Boeren

Uit het archief van Rob van der Does ontvingen we een bijdrage die als bijlage toegevoegd is. Dit keer een kopie van een artikel met als thema veiligheid.

17) 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 decembern timer 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 technicus, maar er zullen ongetwijfeld leden zijn die veel van de techniek afweten en die kennis op papier willen zetten. Wie oh wie pakt naast Rene Veenis 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 december 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.

Hartelijke groeten,

Jan Boeren **NB mijn mailadres is gewijzigd in: jl.boeren@hotmail.com**

Heckflosse Infobulletin

Colofon:

Uitgever: Nederlands Heckflosse Register

Redactie: Jan Boeren (eindredacteur) jl.boeren@hotmail.com

Medewerkers aan dit nummer (in alfabetische volgorde):

Jan Boeren, Roland van Keekem, Henk Lith, Dick Schornagel (MBCN), Johan Rooth, Peter van der Toorn, Maxim Vanwysberghe, Rene Veenis en Jan Witkamp.

NHR Website : www.heckflosseregister.nl

E-mail : 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; tel. 030-2710111

- Jan Boeren : eindredactie Heckflosse Infobulletin, penningmeester, sponsors, advertenties, ritten; jl.boeren@hotmail.com; tel. 0183-621430

- Simon van Es: webmaster; simon.van.es@gmail.com; tel. 06-1017 6345

- Mark Jonkers: ondersteuning Jan; mjonkers@hetnet.nl; tel. 06-5477 6583

- Roland van Keekem: ledenadministratie, algemene zaken; rolandvankeekem@ziggo.nl; tel. 06-8169 1841 / 079-341 5063

- Peter van der Toorn: ondersteuning Roland; pvandertoorn@upcmail.nl; tel. 06-5570 8114

Rekeningnummer:

IBAN: NL 39 ABNA 0443 6862 97 t.n.v. J.L. Boeren inzake Nederlands Heckflosse Register

Contributie:

Vrije donatie of na verzoek door Dagelijkse Organisatie.

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.