

Naar aanleiding van de volledige restauratie van twee van mijn oldtimers, die ik helemaal alleen op motorrevisie, ontsteking en afstelling van de elektrische overdrive na, heb gerestaureerd, volgt hierbij een verslag daarvan.

Hieraan heb ik ruim 3½ jaar en meer dan 10000 uren gewerkt. Meestal 7 dagen per week en minimaal 60 uren per week. Vandaar de vele uren.

Gevraagd is aan mij om hierover een verslag te schrijven, wat ik hierbij wil doen. Het is zeker niet mijn bedoeling om me zelf neer te zetten als en alleskunner. Er zijn vast en zeker betere vaklui als ik, maar secuurder betwijfel ik.

Mijn standpunt is; of ik doe iets goed of helemaal niet en daar heb ik nog nooit spijt van gehad. De resultaten mogen jullie zelf beoordelen.

Wat moet iemand naar mijn ervaring en mening hebben om een oldtimer volledig te restaureren:

1. Een behoorlijk budget, schat het niet te laag in.
2. Kennis van zaken plus twee rechter handen.
3. Een enorm doorzettingsvermogen en geen zelfmedelijden.
4. Veel plaats; minstens 2 garageruimten.
5. Veel tijd en stressbestendig en een begripvolle partner.
6. Zeer veel geduld en uithoudingsvermogen.
7. Vooral vindingrijk zijn en genoeg gereedschap hebben

Als je aan een oldtimer begint, koop dan een auto die ten eerste zelf mooi vindt, die zeldzaam is en die een behoorlijke waarde heeft. Want in een auto waar er nog duizenden van zijn, met een beperkte waarde zit ongeveer net zoveel werk en dus tijd als in een zeldzame duurdere die de prijs waarschijnlijk wel waard is en de goedkope kost na restauratie 2 tot 3 maal zoveel als die misschien waard is.

Als je hulp nodig hebt neem dan een vakman die meestal niet duurder is als een koekenbakker die met de mond alles kan, maar niet met zijn handen en z'n verstand; dat geeft alleen maar ergernis. Welke auto's heb ik gerestaureerd:

De eerste een Lincoln club coupé, bouwjaar 1947, 12 cilinder met toenal elektrische ramen, elektrische overdrive enz. Deze auto was puntgaaf, ook van onderen, wat een groot voordeel was, maar was zeer slecht overgespoten en opgebouwd.

De hele auto heb ik totaal afgebroken; alle lak zowel van binnen als van buiten tot op de blanke platen er af gehaald door schuren, afbijten en stralen en daarna losse onderdelen laten coaten.

Daarna alles strak en precies passend gemaakt. De hele auto zowel binnenkant als buitenkant twee maal in de spuitplamuur gespoten; geschuurd, de laatste keer met 1000 waterproof, en zo spiegelglad naar de spuitschade gebracht.



Hendriks autoschade heeft hem toen ook zeer mooi gespoten, maar ze waren ook vol lof zoals de auto voorberekt was. Toen begon het mooie werk: het opbouwen; dit alles ook weer alleen gedaan zonder te beschadigen. Binnenranden van de deuren, voor- en achterraam en ook het hele dashboard zelf gespoten. Binnenbekleding, op de banken na, zelf

bekleed, ook de hemel, zijkanten, vloer en kofferruimte . Motor gedeeltelijk vernieuwd. Remmen, alle cilinders inclusief leidingen vernieuwd. De remmen van een oldtimer vind ik een van de belangrijkste dingen om te repareren.

Lincoln coupés zijn er in totaal maar 1943 stuks gemaakt. Dit was inclusief deze club coupé die weer grote verschillen had met de gewone coupé waar er veel meer van gemaakt zijn dan mijn club coupé. Jammer dat het aantal niet extra vermeld staat. Wel staat vast dat hij zeldzaam is; en of er nog een mooiere is?



In augustus 2009 ben ik begonnen met de restauratie van de Lincoln Continental cabrio die nu op een paar kleine dingen na top is.

Hiervan zijn er in totaal maar 136 gemaakt en was toen peperduur en kostte ruim 3 maal zoveel als een gewone Chevrolet Dodge bijvoorbeeld. Volgens keurmeesters, taxateurs en enkele andere kenners zijn er nog maar een stuk of 6 tot 10 rijdende over. Dus deze auto is zeer zeldzaam en de enige in Nederland. Dit was voor mij dan ook de reden en een extra stimulans om deze auto in staat van nieuw te maken.



Deze auto was jaren geleden in Amerika zogenaamd gerestaureerd, in plaats van een 12 cilinder zat er een 8 cilinder Mercury motor ingebouwd, die wel goed liep maar dat hoorde natuurlijk niet zo. Ik heb een kapotte 12 cilinder motor er bij gekocht en deze door vakmensen totaal laten reviseren wat ze zeer goed hebben gedaan. Het heeft wel ruim een jaar geduurd omdat ze het tussendoor deden, dit ook om de kosten te drukken.

Deze auto was schandalig gerestaureerd. Dat had ik bij de aankoop hier in Nederland wel gezien, maar als je hem dan totaal afbreekt op de voor- en achteras na, is het natuurlijk nog veel erger. Maar ik had A gezegd en dan zeg je natuurlijk ook B. Want zo goedkoop was hij niet. Ben begonnen met alle slechte en rotte delen er heel ruim af te slijpen, zodat er daarna alleen gezond en roestvrij

materiaal overblijft. Met nieuwe plaat alles precies passend nagemaakt, binnen- en buitenkant met roestwerend spul behandeld en daarna binnen- en buitenkant strak gemaakt.



Alle losse delen zoals spatschermen, deuren, motorkap en achterklep 3 á 4 keer erop en eraf geschroefd zodat alles precies paste als de auto gespoten was. Dit alles heeft slapeloze nachten gekost en ik hoorde de raderen in mijn kop af en toe kraken van het prakkiseren hoe ik alles moest maken. Voor de meeste

dingen heb ik eerst passende mallen gemaakt en die dan met nieuw plaatwerk nagemaakt.

Het resultaat mogen jullie zelf beoordelen. De onderkant is ook helemaal bewerkt als nieuw; complete uitlaat behalve de demper zelf nagemaakt. Remmen compleet inclusief leidingen en brandstofleiding plus kabelboom vernieuwd. Ook schokbrekers voor en achter nieuw. Alle losse onderdelen zoals klokken, schakelaars, deurmechanisme, sloten, lampen, scharnieren, drukgroep, koppelingsplaat, lagers enz. vernieuwd, gerepareerd of nagemaakt. Alle chroomwerk opnieuw laten verchromen bij G&R in Odiliapeel; ben hierover zeer tevreden. Was wel erg duur, maar dat is dan snel vergeten. Van deze auto na het strak maken alle delen binnen- en buitenkant 2 maal in de spuitplamuur gespoten. Daarna geschuurd, laatste keer weer met 1000 waterproof, dus spiegelglad



weer bij Hendriks autoschade in Venray laten spuiten. De losse onderdelen zonder de carrosserie was ongeveer een vrachtauto vol, dus al met al een groot karwei maar weer zeer mooi gedaan.

Toen kwam weer het mooie werk, het opbouwen, dat ook weer in m'n eentje zonder beschadigingen gelukt is. Daarna is de auto helemaal opnieuw met leer op de originele manier bekleed. Ook cabriokap, vloer en kofferruimte weer mooi gemaakt en afgewerkt; hierover ook zeer tevreden; dit uiteraard laten doen.

De grootste ergernis bij deze auto en ook al bij die andere is geweest de spullen die ik in Amerika bestelde en kreeg. Dit heeft een tussenpersoon voor mij gedaan die kennis van zaken heeft en de taal goed kent. Maar ook hij kon hier niets aan doen. Keer opkeer hetzelfde gedonder. Verkeerde spullen, gebruikte in plaats van nieuwe, imitatiespullen die ik zelf beter kon namaken. Sommige vergeten er bij te doen maar wel al betaald. Sommige delen zoals waterpompen en schokbrekers eerst oude inleveren anders geen gereviseerde, wat af en toe ook zeer slecht gebeurd was. Maar wel voor deze spullen de hoofdprijs tot 2 á 3 maal de nieuwprijs vooraf betalen, zodat je geen andere keus hebt. Dan voel ik mezelf pas belazerd! Gelukkig is alles op een paar kleine dingen na tof. De auto is pas RDW gekeurd door een keurmeester die zelf ook 5 Amerikanen heeft uit de jaren 60. Deze man was een en al lof over de auto en de restauratie en volgens hem kon dit wel eens de allermooiste zijn die er van dit type over is. Dit is natuurlijk mooi om te horen en het bewijs dat alle moeite en inspanning niet voor niets is geweest. En dan ook nog het mooie kenteken AR-1942. Het bouwjaar van de auto is 1942, mooi toch! Dezelfde lof en waardering heb ik van de taxateur gekregen met het eindoordeel: deze auto is mooier dan nieuw.



Nu zullen jullie wel denken die van Dijck heeft geld genoeg, wat zeker niet het geval is. We zijn echt maar een gewone middelmaat oldtimer liefhebber, die zijn brood verdiend heeft met een eenmansbedrijfje. Mijn eenmansbedrijfje was speciaalbouw paardentransport luxe vrachtauto's. Groot en klein met alles erop en eraan maken en dit alles ook nagenoeg helemaal alleen inclusief chassis bij nieuwbouw. Door zowat dag en nacht te werken, 100 tot 120 uren in de week waren geen uitzondering, nooit op vakantie of meerdaagse dingen, goedkope privéauto enz. Zodoende was dit alles nog net te bekostigen. Ik heb mezelf dan ook voorgenomen om geen enkele auto meer totaal te restaureren en dit ook aan mijn vrouw beloofd. Ten eerste vanwege de kosten en bij mij is nooit een einde in zicht voordat alles nieuw is. We hebben nog een zeldzame auto, een Lincoln coupé uit Californië, bouwjaar 1942 net als de cabrio. Hiervan zijn er in totaal 200 gemaakt en zullen er zeker weinig van over zijn. Dus ook zeer zeldzaam, ook 12 cilinder, motor loopt goed, nieuwe banden, goede bekleding en chroomwerk vrij goed. Moet dus wel gerestaureerd worden maar is in vrij goede staat. (Hoeft ook niet op mijn manier) Te koop voor de echte liefhebber en een mooie uitdaging.

We willen er nog een verkopen, zodat de bodem weer bedekt wordt en de bakker niet meer zo hard voorbij rijdt. En dan meer genieten van de vrije tijd en meer toeren in de andere auto's en misschien wel op vakantie. Dit mag dan ook wel op 68 jarige leeftijd anders is het misschien een keer te laat. Gelukkig is werken voor mij nooit 'n straf geweest, komende uit een gezin van 12 kinderen met een keuterboerderijtje ken ik vanaf mijn vijfde jaar niks anders als werken.

Maar nu wordt het tijd om meer te gaan genieten, wat zeker de bedoeling is.

Hopelijk kan iemand hier iets van opsteken of leren, dan is de moeite niet voor niets geweest.

Ik wens iedereen veel succes en veel plezier met hun oldtimers.

Groeten,

Loet van Dijck

Oploseweg 11 Overloon
Tel. 0478-641797

Deze oldtimers hebben we nu nog:

1. Hudson Essex, bouwjaar 1928, 2 deurs, 6 cilinder met houten spaakwielen, in zeer goede staat. Te koop.
2. Cadillac type 42, bouwjaar 1941, 8 cilinder, 4 deurs, in zeer goede staat. Eventueel te koop.
3. Lincoln Continental cabrio, bouwjaar 1942, 12 cilinder die ik pas gerestaureerd heb, in absolute nieuwstaat.
4. Lincoln Club coupé, bouwjaar 1947, 12 cilinder die ik ook pas gerestaureerd heb. In nieuwstaat. Eventueel te koop.
5. Plymouth Satellite cabrio, bouwjaar 1965, 8 cilinder. 15 jaar in ons bezit, gekocht van eerste eigenaar, nog nooit 'n tweede gezien en anderen hebben er ook geen kunnen vinden. Zeer zeldzaam.
6. Lincoln coupé, bouwjaar 1942, 12 cilinder, slechts 200 van gemaakt. Voor restauratie voor de liefhebber. Te koop.