

Als voorzitter van Klassiek Mechaniek Zeeland heb ik lang gepleit voor een actieve website.

Toen hij er eenmaal was kon ik moeilijk tijd vinden om er iets op te zetten, maar nu ben ik eindelijk zo ver.



Ik ben altijd gek geweest op auto's maar ben wel een beetje in de zestiger en zeventiger jaren blijven hangen.

De afgelopen jaren heb ik Mercedesen, Volvo's, Peugeots en zelfs een Traction gehad zonder me er ooit aan te hechten. Ze kwamen en gingen zoals een ander kleren gaat kopen.

De echte ommekeer kwam toen ik besloot mijn hart te volgen en naar vrachtauto's te gaan kijken. Ik ben namelijk in mijn studententijd vrachtwagenchauffeur geweest en voel me nog steeds chauffeur in hart en nieren.

U snapt het al er moest een Scania met neus komen. Ik heb er veel gezien maar ze waren allemaal totaal versleten en stervensduur. Maar het liep anders.

Volvo N88



In 1994 ging ik met gezin op vakantie in Franstalig Zwitserland. Daar zag ik tot groot verdriet van de overige gezinsleden nog gave Volvo's met neus rijden van het type N88. Gelukkig ben ik de Franse taal goed machtig en kocht ik nog diezelfde week een hele gave N88 uit 1969 voor omgerekend nog geen 2500 euro. Helaas was de laadbak er al af gesloopt. Ik dronk er met de eigenaar bijna twee flessen wijn op leeg en diezelfde avond kwam hij mij vertellen dat een kennis van hem de auto voor ongeveer 500 euro naar huis kon brengen.

De Volvo werd bij Tonny van Duren in Zeeland afgeleverd en toen ik deze kenner vroeg wat ik gekocht had zei hij "keihard" en ik was trots en blij tegelijk.

Ik mocht hem bij Tonny strippen en ik was iedere dag zo zwart als een kolenman. Tonny verzorgde het spuitwerk en er is maar een paar uur aan gelast. Met een Leo van Kessel racefietsmaatje, een vervroegd uitgetreden automonteur heb ik hem weer opgebouwd. Onderdelen kon ik nog gewoon nieuw bestellen bij BAS in Veghel waarvan ik ook het hele onderdelenboek mocht kopiëren. Bart Polman van CEHO uit Mill zorgde ook voor diverse onderdelen en de familie Arts deed het bandenwerk.

Toen er een laadbak moest komen ging ik bij ons clublid Toon van Sambeek op bezoek en vroeg hem of hij een laadbak wilde bouwen. Toon zijn antwoord was "dat wil ik wel als je maar niet vraagt hoe duur het is en wanneer hij klaar is". Ik zij "doen we zo Toon" en het resultaat mag er zijn voor een schappelijk prijsje en nog snel ook.



Twee leuke anekdotes tijdens deze restauratie wil ik nog wel apart vernoemen.

Ik telde als leek natuurlijk niet mee bij mannen als Tonny, Leo en Toon, zij wisten alles en ik niks.

De Volvo had in Zwitserland veel kipperwerk langs de zijkant verricht en hing wat scheef, “getordeerd zei Tonny”, nee “scheef” zei ik en Tonny keek alsof hij wou zeggen wat weet jij daar nou van.

Bij de afmontage kon ik de scheve auto niet meer aanzien en legde ik wat ringen onder de cabine en hij zag er van voren weer recht uit.

Toen Toon de bak ging maken keek hij bedenkelijk want de achterkant was scheef.

Op een zaterdag ging ik kijken ( Toon woont 150meter bij mij vandaan ) met mijn nette kleren aan. Toon was net bezig de bladveren onder de auto uit te halen en ik vroeg “wat ga je doen”

Hij zei “die auto is scheef er zitten rechts nieuwe veren onder en links oude en dat ga ik omdraaien” Ik zei “maar Toon dan is die toch andersom scheef”

Toon keek mij aan “hoe dan?” Gewoon de veerpakketten helemaal losgooien en de losse veren door elkaar gooien oude en nieuwe en hopen dat we mazzel hebben was mijn antwoord.

Toon zij weinig en begon en ik dacht niet aan mijn kleren en hielp mee, om 5 uur s’middags waren we klaar, de Volvo was kaarsrecht en het koste maar een paar uur en een nieuwe spijkerbroek en een shirt.

Toen de laadbak klaar was ging de Volvo nog even terug naar Tonny ondermeer omdat hij niet remde.

Op een avond stonden Tonny en Tien van de Heuvel bij de Volvo en hadden met krijt pijlen op de leidingen gemonteerd. Leo en ik hadden alles goed gemonteerd maar het pedaal had geen slag.

Ik keek de heren aan en zei, “dan zal ik hem eens laten remmen”, ze keken me aan en ik kon op hun gezichten lezen “hij wel”. Ik pakte een stevige sleutel en haalde de door mij gemonteerde ringen onder de carrosserie uit en de pedaal had slag en hij remde.

Die gezichten kan ik na 13-jaar nog van genieten.

Na en maand of 14 was de Volvo helemaal klaar alleen een keuring durfde ik niet aan omdat hij uit Zwitserland kwam. Hij werd aan de kant gezet en ik reed heel af en toe met groene platen.



Jullie snappen het al de toon was gezet en er volgde nog een paar auto's, soms deed ik er zelf veel aan soms deden anderen het voor mij.  
Zoals je ziet is de Scania met neus nooit gekomen.

GINAF





Behalve auto's heb ik nog een andere passie namelijk wielrennen.

Daarnaast had ik net mijn bedrijf verkocht en had veel te veel tijd over.

Op een van mijn fietstochten langs de Maas vond ik in september 1995 een oude Ginaf, Reo model.

Ginaf in Veenedaal is een Nederlandse automobielfabriek ( van Ginkel Automobiel Fabriek ) die tegenwoordig speciaal voertuigen maakt met motoren, cabine en veel andere onderdelen van DAF

Na de oorlog is van Ginkel uit Ederveen zoals zo velen toen begonnen voertuigen uit de dump te verkopen en om te bouwen. Zij hadden voor tientallen jaren Reo onderdelen, maar monteerden al snel DAF diesels. De voorraad assen en tussenbakken was groter als de voorraad cabines en chassis, daarom besloot men de chassis zelf te gaan maken en de cabines uit te besteden aan wagenmakers zoals Touw, van Eck en van Dijk. Het gebruik van polyester voor motorkappen en spatborden werd daarbij niet geschuwd, maar men bleef trouw aan het Reo model.





Omdat de Ginaf die ik op het oog had geen voorruit meer had belde ik van Ginkel of die er nog waren.” Ik weet wel iets beters zei Eti van Ginkel “ en drie weken later was ik voor een habbekrats de trotse eigenaar van een Ginaf uit 1974, helaas weer zonder kipperbak.

De Ginaf met stinkende en heetlopende remmen rijdend naar Zeeland gehaald en weer bij Tonny binnengezet. Ik wilde er deze keer iets minder nauwkeurig werk van maken, maar de werkelijkheid werd anders. Binnen vier weken was de auto helmaal gesloopt en stond de cabine naast de auto. De cabine was zo slecht dat reparatie bij van Duren te duur werd en ik ging bellen of er ergens een betere cabine stond. Zo belande ik bij van Dijk in Ede, tegenwoordig Metamo geheten.

Ik vond er geen cabine maar wel een gepensioneerde medewerker Jan van der Hee geheten. Jan heeft bijna een jaar aan de cabine gewerkt en hij was weer als nieuw. Zelf heb ik het chassis compleet geschuurd en van Duren spoot het evenals de cabine.

Maar voor dat er gespoten kon worden ging de cabine en veel staalwerk naar van de Kerhof in Veghel die steeds perfect werk leverde.

Van Duren vond het terecht toen wel welletjes maar Leo en ik mochten de Ginaf bij Toon afmonteren. Toon was altijd voor goede raad beschikbaar en Gerda had steeds de koffie bruin.

Een mooie tijd.

Onderdelen werden gehaald bij Ginaf in Ederveen ( soms voor niks als ik ze maar niet terug bracht ) en CEHO. Van Houwelingen van CEHO is overigens een zwager van de van Ginkels, zo klein is deze wereld ook.

Het resultaat was niet minder als de Volvo en van Ginkel zei”zo mooi hebben wij ze nooit gemaakt”

De Ginaf werd zonder bak naast de Volvo gezet.

Pas twee jaar later vond ik bij toeval een kipperbak en Toon monteerde hem voor mij.



Mercedes 312



Terwijl ik nog met de Ginaf bezig was vertelde Martin Mouthaan mij dat er in Erp een Mercedes 312 uit 1951 te koop was.

Je snapt het al, ik ging er heen maar was deze keer voorzichtiger. Ik kon het niet over de prijs eens worden met eigenaar Versteegden. Ik wees hem er op dat de deuren nog nauwelijks te repareren waren en ineens herinnerde hij zich dat hij er twee bijna nieuwe deuren uit een brandweerauto bij had. We werden het meteen eens. enkele dagen later werd de Mercedes naar Zeeland gereden, onderweg begaven de remmen het maar de reis werd voortgezet en de auto werd tijdelijk bij Tonny van Sambeek gestald.

Toen de Ginaf klaar was gingen we ze van plaats wisselen maar de Mercedes wilde niet meer van zijn plaats, de remmen zaten muurvast. Uiteindelijk heeft van Dongen hem met de kraanwagen naar Toon gebracht.

Binnen een week was de Mercedes compleet gesloopt en werd de cabine naar Jan van der Hee gebracht. Het chassis werd stevig onder handen genomen en van de Kerkhof kon zijn gang gaan.



Maar toen gebeurde er iets bijzonders, mijn vrouw Annette wees mij er op dat het wat veel begon te worden en dat ik ook wel eens naar ons huis mocht kijken.

De Mercedes werd even stilgelegd ofwel het gespoten chassis werd op de Volvo gelegd en toen van Duren de cabine had gespoten werd deze in de inmiddels door mij gehuurde schuur bij Tiny Verbruggen gezet, een berg onderdelen ernaast.

Het achterhuis van onze woning werd inclusief fundering gesloopt en compleet opnieuw opgebouwd tot ruime woonkeuken. Omdat het achterhuis garage was moest er daarom eerst een nieuwe garage worden gebouwd. Aangezien dit allemaal zo goed ging besloot ik ook maar het dak van het voorhuis compleet te vernieuwen. Maar als je dat gedaan hebt moet je van binnen vaak ook opnieuw afwerken en betimmeren, dan ook maar opnieuw van binnen en van buiten schilderen. Ondertussen ook maar even opnieuw voegen en een nieuwe badkamer. Ik deed dit heus niet allemaal zelf het vakwerk deden o.o.a. van Uden, van Tiel en Verstegen, maar ik hielp steeds mee en voerde de regie.

Inmiddels had ik de laatste jaren weinig gewerkt en veel geld uitgegeven en toen ik in 2001 een baan in het onderwijs kon krijgen hoefde ik niet lang na te denken. Die Mercedes komt wel een andere keer dacht ik, maar het liep anders.

Volvo F89





Tijdens een van mijn strooptochten kwam ik bij ons clublid Jo van Summeren.

Jo komt overal en hij zou voor mij wel eens een F89 zoeken.

Er ging jaren overheen maar ik stond nog geen maand voor de klas of Jo belde, hij had er een staan. Nu of nooit dacht ik en ik kocht hem, het was een bakwagen en ik wilde een trekker.

“Dat maken we ervan” zei Jo, maar daar ging gelukkig twee jaar overheen evenals het spuitwerk bij Metamo ( hij was te groot voor van Duren ), kon ik financieel weer en beetje op adem komen zonder dat Annette het merkte.

Het is een prachtauto geworden maar omdat ik er zelf geen vinger aan heb uitgestoken is het verhaal wat korter.

Moet er geen oplegger achter zei Jo “dan maak ik er wel een “ en zo geschiede.



Vervolg N88,Ginaf en Mercedes 312

Jo had de F89 die uit Oostenrijk kwam door de keuring gekregen en vond het wel een goed idee dat met de N88 en de Ginaf ook te doen en hij kreeg ze beide door de keuring.

Onder de koffie zei ik tegen Jo “ik heb nog een berg Mercedes onderdelen liggen kun jij daar geen auto van maken? “ Ik had Jo nog nooit bedenkelijk zien kijken maar nu was het me toch gelukt. Maar goed Jo zei “breng maar dan zien we wel” Bingo dat moest lukken.

Ik ben met Jo een keer of vier naar Dreyer in Duitsland voor onderdelen geweest en hij had zelf ook nog veel liggen of vond ze. Arts zorgde weer voor de banden.

Toen we een keer bij Dreyer waren keken we naar mechanische schokdempers van bijna 800 euro per stuk ex BTW. “Wacht nog maar even zei Jo “en we gingen zonder naar huis. Teruggekomen bij zijn werkplaats liep hij naar een rek waar er minstens 10 lagen en ze pasten.

Alleen stond er een GM merk op in plaats van de Ster, maar toch ze zitten eronder’ Na een dik jaar hadden Jo en zijn broer Hent van een berg onderdelen een auto gemaakt en hij mag er zijn’



Een jaar later vond ik via Martin Mouthaan een Daf oplegger uit 1955 die ik compleet zelf geschilderd heb maar daar heb ik nu geen foto's van.

Inmiddels is Jan van der Hee voor Jo vanuit praktisch niks een BeGe Scania Vabis cabine aan het bouwen. Het zal zijn laatste project wel zijn want Jan springt nog volop rond maar is inmiddels ook al een eind in de zeventig.

Voor mijn verzameling heb ik ondertussen samen met Martin Mouthaan een prachtige stalling.

De Mercedes 280 S uit 1976 is een originele Nederlander, die heb ik zo bij Wim Polman gekocht en heb ik al 10 jaar, hij is ontgerestaureerd ik ben tweede eigenaar en hij heeft maar 130000 km gelopen.



De Volvo Duett is uit 1961 en heeft geen mooie bekleding maar is keihard .



Je kunt ze trouwens beide kopen want het zijn geen vrachtauto's

Afgelopen winter heb ik een heupoperatie gehad en ben daar door veel training zo sterk uit teruggekomen dat ik opnieuw besloot mijn hart te volgen en ben ik van de ene op de andere dag weer vrachtwagenchauffeur geworden naast mijn baan als leraar.

Voor verschillende transportbedrijven in de buurt maak ik de weg onveilig, vaak auto's met automatische bak, wel wat anders als het "clutchen bij de Ginaf en het Benzje uit 1951.

Kees Verburg

**Update april 2010**

**Inmiddels heb ik de Duette en de Mercedes 280 S aan Wim Polman verkocht, die er een gelukkige koper voor heeft gevonden.**

**De Volvo trucks heb ik inclusief oplegger en geladen met de Ginaf verkocht aan liefhebber Jan Lewiszong uit Bergharen.**