



## ACH NIEUWSBRIEF ZOMER 2019

Beste Austinliefhebbers,

Hoewel er geen echte noodzaak is om zo kort na het vorige in mei verschenen werkstukje, weer een nieuwsbrief te schrijven, voel ik mij geroepen een paar zaken met jullie te delen.

Allereerst jullie aandacht voor de *ZOMERMEETING IN VINKEVEEN 28, 29 & 30 JUNI*.

Ik kan met blijdschap verklappen dat we veel aanmeldingen hebben, inclusief twee Austins uit Engeland, altijd leuk natuurlijk. David Charles reist heel wat af en is gek op ons landje. Peter Winney komt ook en doet ook mee aan de bbq, dus zullen we ons op het ergste moeten voorbereiden! Rob Goudriaan, neem je jouw reanimatiespullen mee a.u.b?! Wie deze grap niet begrijpt melde zich gerust bij de redactie. Ruud Appelman, die zich altijd zeer behulpzaam opstelt, heeft bijna iedereen persoonlijk kunnen benaderen voor de inschrijvingen, mede dankzij het goed functioneren van onze groepsapp. Hij heeft ook een mooi programma samengesteld in overleg met onze gastheer Willem Hol. Krijn Verhulst, die traditiegetrouw die bbq ingrediënten inkoopt, heeft laten weten dat de winnaar van de door Rob Goudriaan samengestelde puzzelrit, *een extra worstje* op zijn bordje krijgt! Alsof dat nog niet aantrekkelijk genoeg is regelt ondergetekende weer een paar spannende en hilarische driving tests. Over de groepsapp nogmaals niets dan lof, dankje Paul van Deelen! Vandaag nog kon ik zelfs helpen met de verkoop van een Austin 16 die iemand dringend kwijt wilde wegens zijn verhuizing. Het blijft nog even geheim of het Arie Oudhof gelukt is de deal te sluiten!

Ja, en hoe willen jullie nou dat ik niet die prachtige reisfoto's met jullie deel van de CONTINENTAL TOUR?! Deze was zeer geslaagd ondanks, of misschien wel dankzij de vele gemaakte kilometers en de enorme inspanning. We mogen niet klagen over de vlotte voortgang en de vriendelijkheid van de 16 deelnemers, waarvan er slechts twee serieus uitvielen en op auto-ambulances naar huis en de boot gebracht moesten worden. We noemen geen namen, dat zouden jullie ook niet leuk vinden. Mijn korte verslag vind je verderop, met Marie-Claire als uitblinkster in de routeplanning. Ze zat naast mij met een gewone kaart, mijn navigatie *en* haar iphone en loodste de groep langs de mooiste weggetjes en raakte nooit de weg kwijt. Erg jammer dat er nog nooit iemand uit Nederland is mee geweest. Het zei zo. Graag herinner ik jullie aan de VACATURE die openstaat voor het SECRETARIAAT. Zoals Rob Goudriaan al zei: "Na 30 jaar is het wel genoeg geweest". Dus wie zich geroepen voelt in het bestuur zijn plaats over te nemen is van harte welkom! Robs laatste actie zal zijn op de Algemene Ledenvergadering in het najaar. Als laatste verhaal over mijn Hannibal de sterkste,

maar nu eerst het ingezonden stuk van Gert Hijkoop, waarvoor dank! Veel leesgenot! *Jody*

## *Verlag van ACH voorjaarsrit op 28 april 2019"*



Hoewel de weersverwachting in de week voorafgaande aan deze ACH voorjaarsrit op zijn zachts uitgedrukt niet florissant te noemen was, bleek dat op zondag ochtend een prachtig zonnetje boven de Veluwe scheen. Ter aanmoediging heb ik nog een foto daarvan op de groepsapp geplaatst, maar dat heeft niet mogen baten voor wat betreft de opkomst bij dit evenement.

De opkomst bleef teleurstellend laag; slechts een viertal Austins en twee alternatieve (lees hedendaagse) deelnemende auto's.

Op de verzamelplaats bij Terra Nova in Putten, stond organisator Robert Rozeman al tijdig gereed om de deelnemers te verwelkomen en het oplijnen van de bolides voor het onvermijdelijke foto moment te begeleiden. Met een kleine vertraging waren zelfs de van veraf komende deelnemers gearriveerd.





Koffie met in huis gebakken taart vond gretig aftrek, waarna de route kon worden aanvaard. Geen gepuzzel, bolletje/pijltje, foto herkenning of wat er nog meer mogelijk is om een route aan te duiden, gewoon een gezellige punt voor punt af te werken lijst van aanwijzingen, hier en daar zelfs aangevuld met straatnamen. Dit maakte het voor iedere deelnemer gemakkelijk en bleef er ruim voldoende tijd om van de omgeving te genieten.

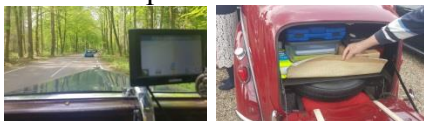


Het eerste deel van de route voerde door het weide gebied tussen het Veluwe massief en de randmeren, het overblijfsel van de vroegere Zuiderzee, tot bij hotel/restaurant “de Zwarte Boer”, gevestigd in gemeente Ermelo maar ver buiten het dorp in de Veluwse bosrand... Na wat herinrichting van een deel van het restaurant paste ons gezelschap aan één lange tafel waaraan vervolgens een aangeklede lunch naar keuze werd genoten. De geringe opkomst maakte mogelijk dat er ruim gelegenheid was voor vele onderlinge contacten. Geheel verfrist starten we voor het vervolg van de route “uitgezwaaid” door terrasbezoekers, echter niet volgens de beschrijving maar via een volgens mij, bekend in dit gebied, fraaiere weg terug naar Putten.



Dit alternatief voerde via kasteel “Staverden”, het kleinste stadje binnen Nederland met stadsrechten sinds 1298, vervolgens door het loofbos, langs het moerassig stroomgebied van de Hierdense beek. Dit gebied staat op de officiële UNESCO lijst van beschermde natuurgebieden. Voor een nadere beschouwing van de specifieke flora en fauna was helaas geen gelegenheid binnen het programma. Via het Uddelermeer, met een diepte van 17 meter, een natuurlijk meer dat een overblijfsel is van het smeltende land ijs na de ijstijd, beklommen we de heuvelrug richting Garderen. Zowel de oude als de moderne voertuigen haalden zonder morren de heuveltop.

Via het dorp Garderen en door de Speulder- en Sprielderbossen bereikten we weer het dorp



Putten en na het doorkruisen daarvan, de parkeerplaats van Terra Nova. Hier werd nog wat nagepraat en werden adviezen uitgewisseld over de omgang met onze “troetel kinderen”, waarna een ieder huiswaarts keerde. Met dank aan Robert! *Gert*

# ZOMERMEETING IN VINKEVEEN 28, 29 & 30 JUNI.



## UITNODIGING

Het bestuur heeft het genoegen iedereen die Austins lief of in de ACH geïnteresseerd is uit te nodigen naar onze zomermeeting te komen op het adres : DEMMERIK 47, 3645 EB VINKEVEEN

## PROGRAMMA

### VRIJDAG 28 JUNI

Iedereen is welkom om de vrijdag al naar Vinkeveen af of op te reizen. Willem weet ervan dus als je de tent of de camper al wilt neerzetten kan dat. In de avond kunnen er in onderling overleg pizza's worden besteld, wel zo gezellig samen.

### ZATERDAG 29 JUNI

10 U : ONTVANGST MET KOFFIE

11 U : START PUZZELTOCHT   Onderweg lunch voor eigen rekening

17 U : EINDE PUZZELTOCHT

18 U : BBQ   aansluitend gezellige avond, eigen muziek meenemen!

### ZONDAG 30 JUNI

10 U : GEZAMENLIJKE RIT MET BEZOEK AAN HET STOOMGEMAAL CRUQUIUS

13 U : LUNCH BIJ WILLEM, HIJ ZORGT VOOR DE INGREDIENTEN

15 U : DRIVING TESTS OP HET TERREIN VAN WILLEM

17 U : EINDE WEEKEND EN PRIJSUITREIKING

Wat de kosten betreft is het volgende afgesproken:

-entreegeld voor het gehele weekend : 30 euro p.p. Alleen de zaterdag : 20 euro , zondag : 10 euro

-iedereen is vrij om zijn/haar eigen consumpties mee te nemen

-Willem zorgt tegen betaling van 1,50 voor wijn en bier

-bezoek aan het stoomgemaal Cruquius : Volwassenen 9 euro, 65+ 6,50 euro, kaarthouders gratis

We kunnen ons nu al verheugen op een mooie opkomst. Ruud heeft 13 Austins geteld maar het kunnen er nog meer worden, inschrijven en opgeven is nog mogelijk! Doen! We danken Ruud en Krijn bij voorbaat al voor al het goede werk en verheugen ons op een super gezellig weekend. Ook Willem bedankt dat we jouw mooie terrein mogen gebruiken! Qua accommodatie hebben de meesten geboekt bij Motel Borger, Herenweg 240, 3645 DW Vinkeveen Tel 0297-261245 of mailen naar [info@jachthavenborger.nl](mailto:info@jachthavenborger.nl) TOT GAUW!!

ACH BESTUUR



## NATIONAL RALLY ENGELAND 13 & 14 JULI TE NEWARK

De enthousiaste groep vrienden van de ons goede bekende **Peter Rowlands**, waarvan er een paar naar Stompatoren gekomen zijn, hebben de organisatie op zich genomen. Het belooft een ouderwetse happening te worden zoals het vroeger was wat de Concours- en andere prijzen betreft, de beoordeling van de wagens, een Rally, en de rest. Met **Tony Johnson**, de betrouwbare oude rot in het vak als chief judge, kan het niet misgaan. Wij doen gelukkig deze keer niets, dus kunnen we volop van het mooie weekend genieten. Ik noem nog graag de namen die mij op de vorige National Rally zo fijn geholpen hebben om de driving tests te kunnen regelen: Krijn en Margreet Verhulst, zoon Hendrik en Manon, Marie-Claire, Arie en Marianne, Gé Eggenhuizen en een aantal Engelse leden, waaronder Geoff Pickard, Peter Hewitson en Peter Martin.



**WAARHEEN?** We gaan deze keer weer naar een rugbyclub, een formule die goed werkt in Engeland omdat de faciliteiten er meestal prima zijn, er voldoende ruimte is, en, niet te versmaden, de *BAR* er goed is! Het plaatsje **Newark** ligt op een uur rijden vanaf de haven **Hull**. De overtocht moet je dus vanaf Rotterdam regelen. Zoals gezegd, er zijn veel leuke prijzen te halen, al zou het maar de "longest distance award" zijn voor buiten Engeland....die gaat dit jaar zeker naar Norman Ball uit Hamburg, overtocht is al geboekt! **Doe wat Ed Lohman deed: altijd gaan!!** Hieronder loopt hij trots met zijn prijs weg,



prachtig toch?! **See you there !**

# AUSTIN BRITTANY TOUR MAY 2019 deel I

Helaas moet ik de leden teleurstellen die geen Engels verstaan, maar ik heb al zoveel geschreven voor deze nieuwsbrief dat ik deze keer dit verslag gewoon in het Engels laat, zoals het naar de ATDC gegaan is voor het clubblad van juli. In augustus volgt deel II, dus sluit ik dat deel in bij de volgende nieuwsbrief. Dat het een geweldig geslaagde reis was, kun je zien aan de vele fraaie foto's waarvan ik er slechts een paar laat zien. Niet alleen liep het binnen de groep gewoon goed, bij de vele tochten die we maakten hield iedereen met elkaar rekening en probeerden we ervoor te zorgen dat er weinig te klagen viel. Iedereen was tevreden over de gekozen restaurants, zowel prijstechnisch als inhoudelijk. Inigo, mijn mede-organisator kon natuurlijk vanaf zo'n grote afstand weinig regelen maar voor volgend jaar mag hij zijn borst nat maken want dan komt de reis tot aan zijn voordeur: Santiago! Sommige van de reizigers van deze Continental Tour hebben zich al opgegeven voor volgend jaar, en omdat de boten erg snel vol geboekt zijn, zal de organisatie al in oktober gereed moeten zijn. In de volgende nieuwsbrief kun je er meer over lezen. Het wordt dus Spanje!

## *De Austin Tour naar Brittannië - verslag in het Engels*

The idea for this this trip has its origin when Marie-Claire and I visited Inigo and Margarita in El Escorial last year. Inigo, who had, on my advice, bought his Colwyn in 2018 in England, turned out to be a very keen new owner, and driver, having fun in driving his car home to Spain all by himself! We talked a lot about Austins, especially Colwyns- our mutual bond- about Real Madrid, Filip II, motor oils and anti-freeze, Vittoria, England, almost inevitably ending up organising a Tour to Spain! When this was almost impossible to get going because of overbooked ferries and high costs, it was changed to the French Brittany Tour. With all those lovely memories of the C.T.'s in 1977 and 1980, it certainly meant having a huge challenge ahead. With members worrying about Brexit and the consequences for our trip to the Continent, and having advertised in the VAR, ATDC and Dutch mags a lot, we ended up with 9 Austins in total, 6 from the UK: Bill & Penny Briggs A10 Lichfield 1936, Nick & Sue Turley A12 Clifton 1926, Dan Jenkins and grandson David A10 tourer model GQC 1939, Tony & Rebecca Mealing Light 12/4 1934, Richard Roads & Roger Banks A16/6 Burnham saloon 1932, Graham Smith H12 Burnham 1928, Damian Trafford Light 12/4 Eton 1934 coming from France, Inigo & Margarita Verastegui A10 Colwyn 1935 from El Escorial, Spain and myself & Marie-Claire coming from Holland in my A10 Colwyn 1936. Starting off in the lovely historical harbour of St.Malo and hoping to find our final destination at Mont St.Michel, we were all very excited to see what our Austins could endure and which surprises we were about to run into.

**DAY ONE : St.Malo:** Arrival day Thursday, 2<sup>nd</sup> of May : After disembarkation, we all met in town for a croissant and a drink to get acquainted. Our first driving-in-convoy-test was the visit to the town with her narrow streets inside the famous fortifications . Our stop for lunch was in Plancoët, where the most of us could enjoy-or not- the famous galettes and crêpes from Bretagne for the first time. Before we had time to introduce each other, we were

already on our way to Plérin, a suburb of St.Brieuc, where we stayed for 7 nights. The Design Inn hotel was a good spot, neat and practical, with an excellent breakfast. Nathalie, the manager, was busy day and night to keep us satisfied. The next day Friday 3<sup>rd</sup>, we had planned a boat trip from Binic to the Isle de Bréhat, but the disappointing surprize was that it did not go because there were not enough passengers! So we went back to the hotel quickly, picked up the up-late bunch and launched plan B, which was an exciting experience up and down steep hills and narrow roads, a great lunch in a local “restaurant ouvrier” on our way to the Ruins of Hunaudaye and an excellent evening diner at the nearby famous restaurant “Les Bleuets”, which is lovely situated, practically on the beach. On Saturday 4<sup>th</sup>, we went on excursion together to **Plougrescant**. Marie-Claire again managed to find the loveliest backroads and slipways before lunch. The church with the skew tower was more than interesting to visit. Damian Trafford and Tony Mealing made great pictures of the interior. Sue and Rebecca enjoyed these early paintings. Then off to the well-known blocked house with a short walk along the rocks, to a spot called “Le Gouffre”. Our meal was planned further on along the coast in the Restaurant “Port Blanc” in **Penvénan**. It was a superb setting with the cars showing off their beauty in the late evening sundown while we enjoyed a well prepared diner. Later in the evening we drove home in the dark, which was great fun for the drivers, a little bit less for the co-drivers! **DAY FOUR** : Sunday 5<sup>th</sup>, our excursion took us to the small port of Légué, where we literally ran into a show and rally, organised on a monthly base by the local car club. We only stayed for an hour because our next stop was a visit to Château de Bogard. This was absolutely great, the friendly landlord insisting on a line up in front of his house. He was proud to show us around and told us about the interesting history of his castle. Then on to **Moncontour**, a medieval picturesque village, for lunch. Again the barricades were opened for us so that we could get to the restaurant “Le Chaudron Magique”. It was indeed a magical experience. We were dressed up in medieval cloths, which made us look like emperors, queens, popes or warriors. The food was again very good for a reasonable price, again a very good recommendation from Michel, my brother-in-law. For those still being able to move their legs, the old village was interesting to visit, so most of us went for a stroll along the lovely situated steep streets and allies. What great first days of the trip these were! And as the organizer I must give a great compliment to the lovely, enthusiastic participants, who never complained and followed the leader with admirable discipline! To be continued in PART TWO next month. WORDT VERVOLGD MET DEEL II









## MIJN AUSTINS een mini drama, kort verhaal

### HET BEGIN 1974 AUSTIN 10 – genaamd Lady Jane

In 1974 werd ik verliefd op een vierkant hoopje stof bij Jerry Willard uit Utrecht en schafte vrij snel daarna datgene aan wat eronder uit kwam : een Ten Lichfield BOA 514. Het lidmaatschap van de ATDC liet niet lang op zich wachten: **23-09-1974**, getekend door Elaine Winney (zus van Peter)



Lady Jane werd direct al flink ingezet, van mijn kant zonder enige kennis van Austins, eigenlijk weinig van auto's in het algemeen. Wel veel durf, en dat kan ook zijn charme hebben...we waren jong. In 1975 op naar de eerste National Rally (NR) met Hans Brockholz achterin, wat een heerlijke ervaring was dat, en dan in een recordtijd naar de boot teruggereden (5uur vanaf Bristol!). Na thuiskomst direct al meegereden -met Engels kenteken- in de Britse stoet Austins met o.a. Brian Snipp, en Dick Lodge, via Ostende Chimay, Bastogne en weer terug naar Ostende. Maar ook naar Corsica en het hele eiland doorgecrosst! Het jaar daarop Continental Tour 1976 met o.a. Dick Lodge, Brian Snipp, Williams en Ashby familie, David Bliet en Kees Klap, via Doorn, Maastricht, Monschau, Bitburg, Dillinger Brücke, Vianden, Ettelbruck, Esch-sur-Sure, Ostende. Tijdens deze ritten, en vooral in groepsverband, leerde ik al gaandeweg, en vaak door schade en schande, de technieken die nodig waren om de Austins te onderhouden zoals kleppen vervangen, stellen, vernieuwen van de ontstekingsonderdelen. Deze Ten was onverwoestbaar en heeft tot op de dag van vandaag veel plezier gebracht aan de 6tal eigenaren die haar hebben bezeten, de laatste zijnde Piet Mobilus uit Gent, die regelmatig ritjes in de buurt maakt en op shows staat met Lady Jane. Piet kocht hem van Jan Hanse uit Sas van Gent die het fraaie restauratiewerk heeft verricht (zie verslag in ACH no.?)

## HET VERVOLG 1977 AUSTIN 12 - genaamd Hannibal

In 1977 volgde de aanschaf van de Heavy 12/4 New Windsor van Bernard Bijleveld uit Bosch en Duin. Hij stond in Doorn in een schuur en was nog niet ingevoerd, nummer KX864. Het duurde een paar dagen voordat hij liep, had nog de verkeerde koplampen en veel niet-originele onderdelen. De invoer in Utrecht werd snel geregeld, de keuring was lastiger vanwege de matige achterremmen maar na 3 bezoeken aan de RWD werd er door de vingers gekeken en kreeg Hannibal zijn nummer 14-SJ-60.

## SUCCES VERHAAL een kleine greep uit de reizen van Hannibal de sterkste

1977: zijn eerste reis naar de NR, daarna Wales en daarna samen met Dave Williams (WD 2703) naar Southampton voor Hannibals eerste Continental Tour, beginnend in Cherbourg, via Locquirec, Brest, Carnac, Mont St.Michel en weer Cherbourg. Heerlijk samen op pad met de andere Heavy's en Tens



1979 : ATDC Holland Tour met o.a. David Bliëk, Willem Hol, Dave Williams, Henry Philips beginnend in Bergen op Zoom, Arcen, Arnhem, Giethoorn, Langweer, Bussum Vlissingen

Naast de genoemde reizen deden de Ten en Twelve mee aan veel Austin meetings ( o.a. DOTY's) in Bussum, o.a. in de winter 1980 met sneeuw- Cort vd Lindenlaan 80,Naarden, Beesd bij Truus, meerdere keren in De Bilt bij Jan en Myrna v.d.Meer, Lisse bij Karel LeFèvre, Amsterdam bij Willem Hol, Texel, een memorabele meeting in Vaassen 1984 met aansluitend de laatste Continental Tour naar België, Lienden, Doorn, Hoorn, enz. Deze lijst van Austin meetings is lang niet compleet en loopt heel lang door , er zijn er vele, dit waren er maar een paar om in jullie herinnering op te roepen.

Terug naar **Hannibal**. Na de vele jaren heerlijk sleutelen en verbeteren en toeren, soms ook door de nacht, liet ik de **eerste** motorrevisie doen in **1988**. De reden weet ik niet meer, maar deze werd door Martin Frank uit Hilversum gedaan. Hij zag echter dat er een scheur in het onderste blok zat waar de krukas in moest liggen. Hij wilde dat ik een nieuwe ging zoeken. Deze vond ik en vervoerde het grote zware blok in een gelijktijdig aangekochte rode Austin A35 uit 1957! Ik bezocht toen ook een NR in het Westen van Engeland. Leden lachten zich rot om het grote blok in die kleine wagen. Van die revisie heb ik geen foto's meer omdat mijn laptop later werd gestolen inclusief alle gegevens. Het opvallende aan die revisie was wel dat Hannibal daarna door niemand aan de praat te krijgen was. Hij heeft weken- misschien wel maandenlang, bij Willem Hol gestaan op de Oude Braak. Nee, zelfs



Menno Pothof, met al zijn apparaten lukte het eerst niet, pas na vele pogingen. Hulde aan Menno! Het ging jarenlang goed met de motor, hoewel er moet worden gezegd dat hij niet veel de weg op is geweest tijdens de restauratiejaren 1988 tot 2000. Het begon goed want in **2000** kreeg Hannibal een eerste prijs op de NR. Het ging weer **tien jaar** goed want pas op **10 mei 2010** begaf Hannibal het op



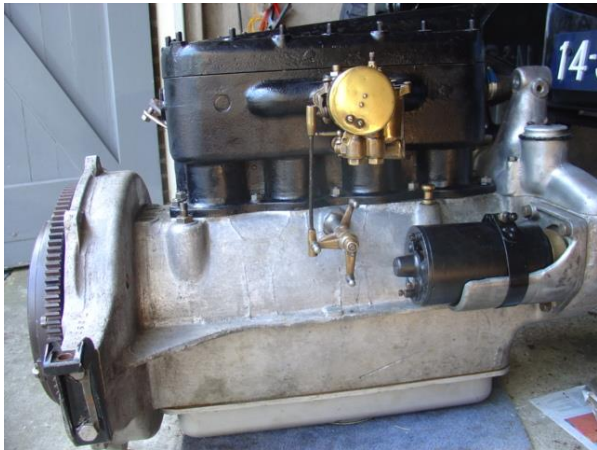
weg naar de meeting in Helvoirt. Thuis gauw uit elkaar gehaald en ja hoor, de olieleiding was bij het laatste lager geknapt, waardoor de olietoevoer gestopt was.

## HET BEGIN VAN EEN AANTAL DRAMATISCHE JAREN

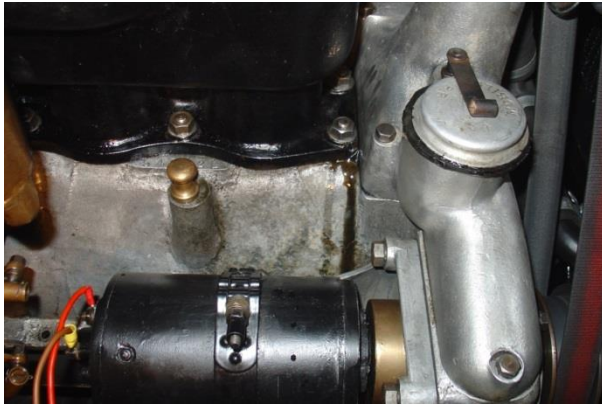
In juli 2010 werd op de NR contact gelegd met ene Bob James die een reservemotor zou hebben. Hij had een goed motorblok uit Nieuw-Zeeland liggen en maakte het klaar voor 2800 Engelse ponden (zie specificaties hierbeneden). Fleur, Hendrik en ik besloten in **maart 2011** naar de AGM van de ATDC te gaan waar Bob James hem zou afleveren. Het was een leuke reis want we koppelden er een bezoek aan London aan vast. Tevens maakten we op de AGM reclame voor de oprichting van de kersverse ACH. Het was wel zeer lastig en zwaar om de motor over te hevelen van de truck van Bob naar de C4. Wat nog erger was, we voelden dat het open liggende blok bedekt was met zand. De deken die Bob erover heen gelegd had was niet schoon, verre daarvan. We betaalden voor het uit Nieuw-Zeeland afkomstige motorblok. Bob wilde het lagerwerk echter niet garanderen. Zou ik ook niet doen...hieronder zijn werkzaamheden op een rijtje.

LABOUR CHARGES	MAJOR PARTS FOLLOWING	TELEPHONE 0181 648 310 FAX 0181 648 301	GROUP Lloyds POWER SVC'S EIA
DISMANTLE & CLEAN		1214 LONG STROKES ENGINE	9/4/11
DRILL & TAP ALL BROKEN STUDS & BOLTS		PARTS ETC	
REMOVE ALL HEAD STUDS		4 PISTONS £ 366	
REMOVE VALVES & GUIDES		8 VALVES 128	
REMOVE TAP WATER INLET		8 GUIDES 120	
BRING VALVES (NEW)		HEAD STUDS (NOTE) 57	
FIT NEW GUIDES		CYLINDER RINGS/BORE FIT & SURFACE GRIND 340	
FIT VALVES			
FIT CRANK		4 BALL RACES 80	
FIT CAM		STARTING HANDLE DOG/NOT 20	
FIT OIL PUMP		PAIR CLUTCH LININGS 25	
RE LINE FRICTION & RE FIT		PAPER GASKETS 36	
RE FIT OIL GALLERY		2 HEAD GASKETS 60	
CLEAN & RE FIT TIMING GEARS (1 NEW SUPPLIED)		MANIFOLD GASKETS/NOTS/LININGS 20	
FIT TIMING CHAIN - NEW BEARINGS TO HOUSINGS		8 BLE BOLTS 64	
FIT DYNAMO CHAIN - NEW BEARINGS TO HOUSINGS		W/PUMP GLAND NUT/PACKING 12	
GRIND & STONE TAPPET - RE FIT		5 S.S. W/PUMP BOLTS 5	
FIT NEW HEAD STUDS - SUPPLY NUTS WASHERS		WATER INLET 10	
FIT BLOWER		MANIFOLD 100	
CHECK TEST CONRODS		NEW RING GEAR 100	
FIT & TAP WASHER PISTON TO RODS		3 RADIATOR HOSES 10 (110)	
FIT RODS & PISTON TO BORE			
BUILD UP WITH NEW BLE BOLTS			
REMOVE OLD GLAND NUT FROM W/PUMP			
CHANGE IMPELLER			
FIT NEW PACKING & GLAND NUT			
FIT PUMP - FIT NEW GEAR, NEW DOWEL BUSH FOR STARTING HANDLE			
CLEAN UP SUMP/TROUGH/STRAINER RE FIT WITH ALL CORRECT BOLTS WASHERS ETC			
ALL NEW WORK & PARTS GUARANTEED			
MAIN BEARINGS CRANK & BIG END STAINING ORIGINAL AND NOT GUARANTEED			
		ENGINE EXCHANGE 500	
		2053	
		SUNDRIES 20	
		2073	
		LABOUR 1200	
		£3273 = £2800 FOR CASH! STG	

Op **29 april 2011** zat de motor er weer in, voorwaar geen geringe klus zoals je ziet. Het blok is zwaar!



Hendrik en ik zijn hier nog blij! **Helaas ...direct na het starten stroomde de olie uit het blok aan de voorkant en rookte het zo erg dat de motor direct moest worden uitgezet. Het was een schande.**



Ik was pissig en besloot de hele auto naar Bob James te brengen, ik was het zat! Hannibal leverde ik in Dover af op een ambulance op **14-12-2011**. Op de foto hieronder staat Bob James in het midden.





Bob beloofde deze keer alles grondig aan te pakken en de problemen op te lossen. De zuigerveren bleken niet goed te sluiten (zijn fout), vandaar die rookontwikkeling, en in het blok was hij een aantal afsluitringen vergeten die de olie lekkage veroorzaakten (zijn fout). We planden een vakantie om Hannibal op te halen. Deze viel samen met het bezoek van de Olympische vlam aan Lands' End. Dit was **mei 2012**. Bij aankomst was hij maar net klaar en vulde het water bij. Niets testrijden dus. Dat deden *wij*, en ja hoor, de olie gutste er nog net zo hard uit....vergeten! We hebben 3 dagen gewacht, vakantieplannen aangepast...ik moet *nog steeds* naar Lands' End. Enfin, we gingen er vandoor, maar al gauw hoorden we een vreemde klank in de motor. Toch doorgereden naar Anne Williams in Cardiff. Na overleg met Bob, en na een nacht vloeken besloten we toch naar huis te rijden om de geboekte boot te halen...we strandden in Panne, bij de Belgisch-Nederlandse grens. Oorzaak: niet wat je zou denken, een uitgelopen lager of gebroken krukas, nee een lekkende koppakking. Weer boos op Bob.



Na uren wachten in de kou zochten we een hotel op. Later werd Hannibal in Naarden afgeleverd door de ANWB en begon het werken aan de **koprevisie 31-05-2012**. Hierboven zie je hoe het blok er uit zag na 500km rijden...voor de kenner misschien verbazingwekkend, voor mij ...inmiddels gewoon.

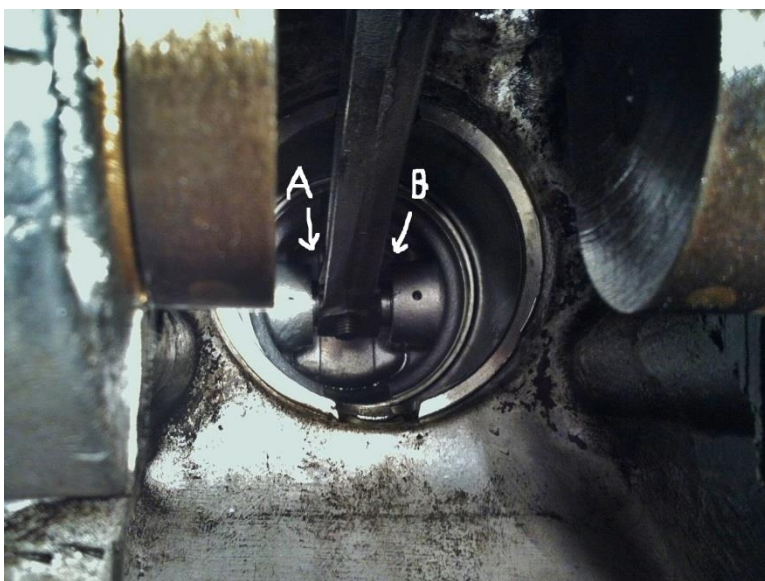
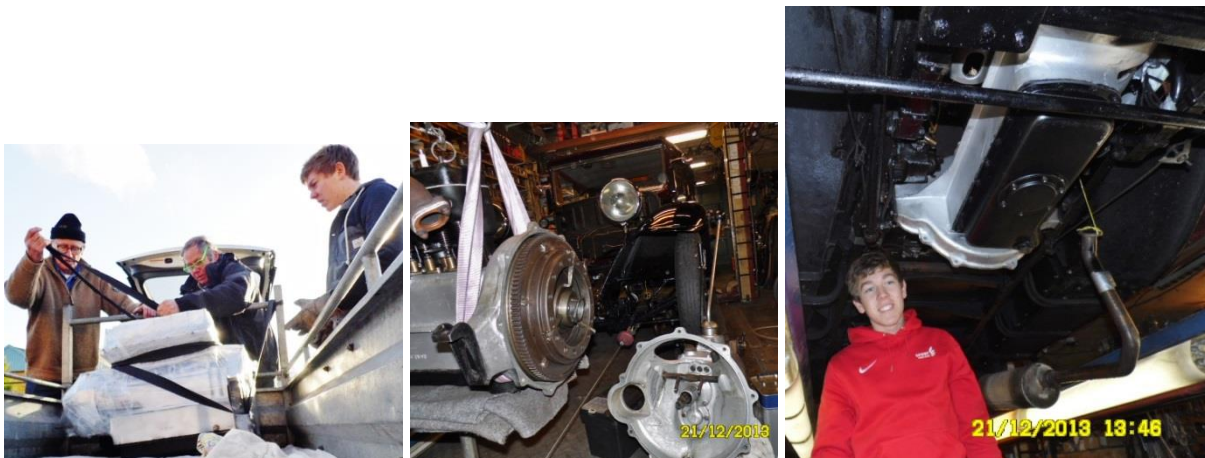




Kleppen werden weer ingeslepen, kop gereinigd en gevlakt en weer rijden...Je begrijpt, daar bleef het niet bij. Na het rijden van een bruiloft van Tom en Ellie, twee maanden later dus, op **5-07-12 volgde een nieuwe breakdown**, het uitlopen van een lager...weer de ANWB? Jawel dus...wat een pech!



Het kwam er dus op neer dat nu het hele Bob James blok gereviseerd moest worden. Nu gingen we het goed doen. Onder het toezien van Menno Pothof werd de uitdaging aangegaan en werd op **14-12-2013** het fraai ingepakte blok opgehaald bij Jan Wiering uit Marssum bij Leeuwarden, en al gauw zat de motor er weer in: **21-12-2013** waarbij we dankbaar gebruik maakten van de brug van Ronald Maaskant. Het einde leek in zicht totdat we de motor op de slinger lieten ronddraaien. Wat?



Een uiterst vreemd tikgeluid was hoorbaar. De kop zat er nog niet op dus dat kwam goed uit. De carterpan ging er weer af en tot onze



verbazing constateerden we een **scheve 2<sup>de</sup> cilinder !!** Dit is op **08-01-2014**. Op de foto hierboven kijk je van onderaf tegen de onderkant van de zuiger aan met de zuiger in de aller bovenste stand. De afstanden van de drijfstang tot de zuigerwand zijn duidelijk verschillend (A en B). Er zat niets anders op: de motor moest er *weer* uit en het blok moest worden gecorrigeerd. Jan Wiering kwam ook nog naar Naarden om dit met zijn eigen ogen te zien, dit was hem in zijn hele carrière nog *nooit* overkomen. Hij was het eens met de diagnose, maar raadde de cilindercorrectie af. Op mijn aandringen en op mijn eigen verantwoording zou hij de 2<sup>de</sup> cilinder in lijn boren en er een bus in zetten. Uiteindelijk zwichtte hij onder de druk en deed het! Alles zat weer snel in elkaar, met hulp van de sterke armen van Hendrik! Op **22 juni 2014** werd deze foto gemaakt voor de Larens krant!



Een paar jaar rijden zonder een probleem was ik al een beetje ontwend, maar nu gaat het toch even heel goed....tot **november 2017**, een nieuw tikgeluid! De kop gaat er weer af , carterpan er onder uit en wat zien we? : een slecht geborgde pistonpen moer is los en maakt vreemde geluiden...toen de drijfstang en zuiger los waren zagen we heel goed wat er beschadigd was: de borgingsbout van de zuigerpen was beschadigd. In het Engels heet dit een gudgeon pin of piston pin. Dit werd gauw verholpen, de zuiger er weer in en rijden maar. Maar dat pakte anders uit. De verhuizing van naderde en ik denk dat Hannibal geen zin had weg te gaan uit het Gooi. Uit pure woede blies hij zijn koppakking door, gelukkig aan de voorkant waar het weinig kwaad kan, want maar daar viel mee te leven, Hannibal reed gewoon door totdat...hij niet meer wilde starten, maar dan ook helemaal niet, geen kik. Ik begreep het niet, waarom gewoon rijden en dan opeens niet meer. Benzine gecheckt, doorgang vanuit de tank verbeterd, ontsteking gecheckt, niets hielp. De tijd drong en uiteindelijk ging hij op een aanhanger naar Rijswijk. Begin januari natuurlijk de kop eraf gehaald. Niets vermoedend en denkende dat het allemaal aan mij en de koppakking moest hebben gelegen maakte ik alles schoon, zette een nieuwe koppakking erop, draaide de boel goed aan, en reviseerde voor de zekerheid de autovac die sinds 1977 nooit open was gemaakt. Dit was rond **16 januari 2019**.Tevens maakte ik wat foto's waar je achteraf wel vraagtekens achter kunt zetten maar dat deed ik op dat moment niet. Hieronder zie je duidelijk veel roestvorming, ook aan een kopbout, en bij de anderen

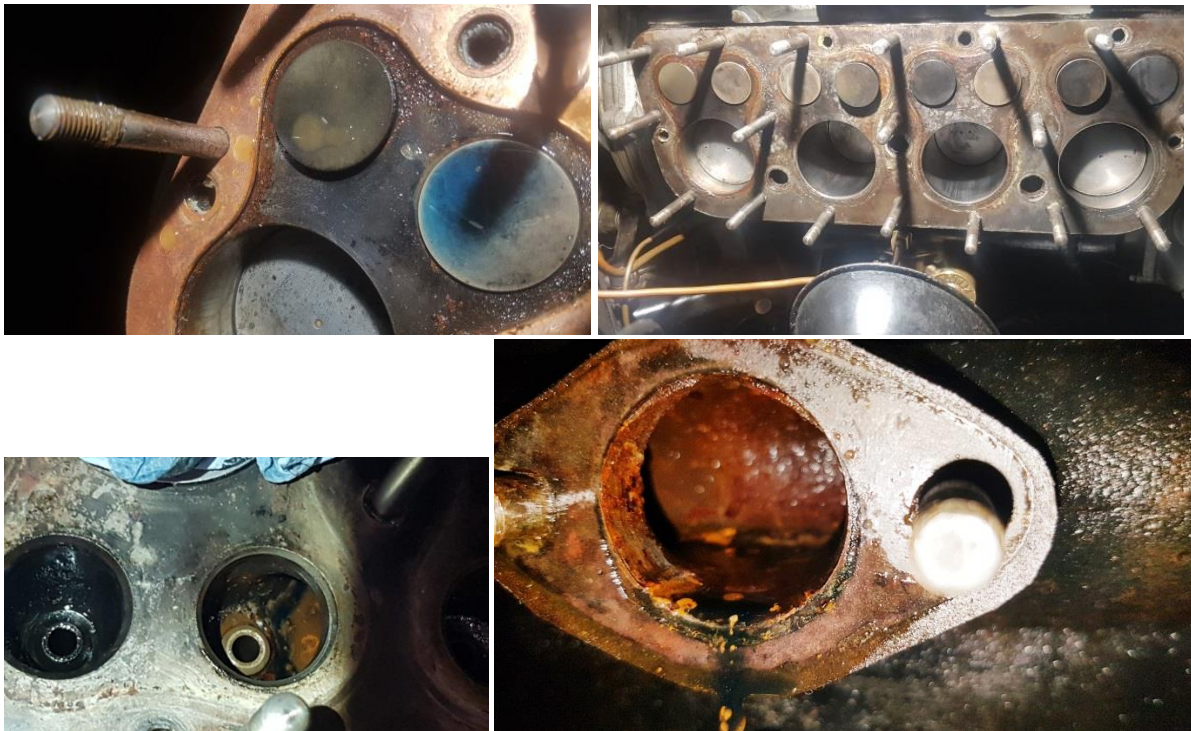
niet.



## HET SLOT : HET EINDE KOMT IN ZICHT

Goed, na al dat reinigen en al dat werk moest hij nu toch gaan lopen. Maar niets van dat alles. Weer alle trucs uit het boek toegepast, ook benzine in de bougiegaten gegooid, bougies heet gestookt, keer op keer weer gestart maar zonder resultaat. ?Zou de vonk dan niet sterk genoeg zijn? Is het de condensator? Overal twijfelde ik aan, ook aan mijzelf. Ik verweet eerst mezelf dat ik de kop niet hard genoeg had aan gedraaid en geen vloeibare pakking had gebruikt en dat daarom het water gewoon onder de pakking door gelopen was. Ik was zo teleurgesteld dat ik bereid was Hannibal weg te doen.

Het was inmiddels **eind mei** en was het tijd om op de **Brittannie Tour** te gaan. Gelukkig was Lady M, de Ten, gereed voor een lange reis! Daar was ik erg blij mee want niet alleen Tony Mealing was er maar ook Nick Turley. Natuurlijk werd er veel over dit pechgeval gesproken, en vooral Nick dacht toen al dat ik een waterprobleem had. Hij gaf mij geen andere keuze, de kop moest er weer af! Wat ik toen zag was niet te geloven: een zwembad aan water in de benzine aanvoerkanalen en vochtdruppels overal op de koppakking en de zuigers! Twee uitlaatkleppen zaten zelfs vastgeroest, iets wat ik in 42 Austinjaren nog nooit had mee gemaakt. Ik kreeg een van de 2 maar met moeite los!



**Waar kwam dan al dat water vandaan?** Zo eenvoudig was het nog niet, gezien de hier beschreven voorgeschiedenis. Er werden op de Tour aardig wat theoretisch mogelijkheden besproken, maar niets was zeker. Ik was er natuurlijk erg emotioneel onder maar bij thuiskomst ging ik aan de slag op instructie van Nick (per telefoon!). O.a. liet ik het water uit het blok lopen, de kleppen werden opnieuw ingeslepen, de contactpunten, rotor en condensator van de ontsteking vervangen (die had ik van Nick meegekregen), de oude benzine in de tank werd verwijderd en de hele toevoer van nieuwe benzine gecontroleerd (wat een klus!). De pakking was nog goed, immers ongebruikt want de motor had nog geen kik gegeven sinds de vorige koprevisie, maar voor de zekerheid werd deze met een speciale vloeibare pakking vastgezet op 35 lb **met** de momentsleutel. Dat allemaal gedaan en ja hoor: **Hannibal liep op de druk van de knop!!**In één keer, zoals ik dat altijd van hem gewend



was! Ik kon mijn lol niet op, maar Nick waarschuwde al: eerst water bijvullen en dan een nacht laten rusten en de volgende dag kijken of hij weer start. En ja hoor, starten op de eerste slag. Vrolijk en toch gespannen reed ik de parkeergarage uit.....en.....**een abrupte stop, en NOOIT meer aan de praat! Net als al die keren in de garage in Naarden en later....**Ik hoef jullie de eindconclusie niet te vertellen natuurlijk, maar dit is einde verhaal van dit motorblok. Drama, en erg jammer van al die tijd, geld en moeite! Mij valt niets te verwijten gelukkig, mijn Austinvrienden ook niet, die bleven mij trouw in raad en daad. Dat het niet mocht baten is vervelend voor iedereen. Shit happens, het zei zo.



VAN DIT

NAAR .....DIT

**NASCHRIFT** Had Jan Wiering dan toch gelijk? Bezint eer gij begint? Waarschijnlijk allebei waar. Was het doorslaan van de koppakking een voorteken? We zullen het weten wanneer we het hele blok is doorzocht, afgeperst of doorgezaagd .En de lek zullen we vinden, waarschijnlijk dan in de buurt zijn van de tweede cilinder, en ook bij de vierde zoals je ziet op de eerdere foto's waar erg veel roest is ontstaan. Immers de zuigers zaten toen ook vast. Maar toen was het kwaad al lang geschied....het lot moet toegeslagen hebben tegen het eind van 2018 toen Hannibal niet meer wilde starten als gevolg van (veel) water bij de benzine en in de verbrandingskamers. Eindconclusie en een les voor het nageslacht: **Water en benzine samen ontvlamt niet, nooit!** **WORDT VERVOLGD!**

### **DE ANDERE KANT VAN HET VERHAAL** HET KOETSWERK van HANNIBAL

Dat was een eerste klas succesverhaal. De carrosserie was er na al die reizen en jaren op de weg, slecht aan toe. Er werd een begin gemaakt in **1998**. Na het eerste bezoek aan de werkplaats van spuitspecialist Olaf van Wijk, een echte perfectionist uit Bussum, werd het wel duidelijk: een spatbord verbeteren of een beetje "opknappen" had geen zin, Hannibal moest grondig worden aangepakt, of niet. Ik begon met de demontage op de werkplaats van Johan Roets. De spatborden en grote delen van de auto werden totaal vernieuwd door een geweldenaar lasser Jan.... helaas weet ik zijn naam niet meer. Hij staat op de foto hieronder en woonde in Amstelhoek. Hoe hij bijv. dat oude verroeste gebogen profiel boven het raam na verwijdering ervan zo mooi passend heeft gekregen is vakwerk. Olaf van Wijk nam daarna het karwei van hem over. Ik heb er een uitgebreide fotoreportage van, met alle stappen en lagen vastgelegd op papier. Net als bij Lady M koos ik de kleur, een bruinachtig Bordeauxrood....kwestie van mengen en kleurgevoel. Olaf was in **2000** klaar met het spuitwerk en zette ik alles in elkaar. De eerste prijs in de zijn klasse werd in de wacht gesleept op de National Rally van de ATDC van dat jaar 2000. Foto's met Hendrik en Fleur op de treeplank geven aan dat ze erbij waren. Daar is in die 20 jaar niets meer aan gedaan of veranderd, Hannibal is nu zoals hij toen was: prachtig! *DANK VOOR JULLIE AANDACHT! HOPELIJK HEBBEN JULLIE GENOTEN VAN DE VELE*

*MOEDIE AUSTIN PLAATJES! EN ONTHOU : JULLIE COPY IS ALTIJD WELKOM! Jody*

*HIERONDER WAT IMPRESSIES VAN DE RESTAURATIE VAN HANNIBAL VANAF 1998. HERKENBAAR ZIJN HENDRIK(3JR), MIJN BROER BERT, DE LASSER JAN EN DE SPUITER OLAF VAN WIJK*







