

# 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.

## SUCCESS 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 Bliet, 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



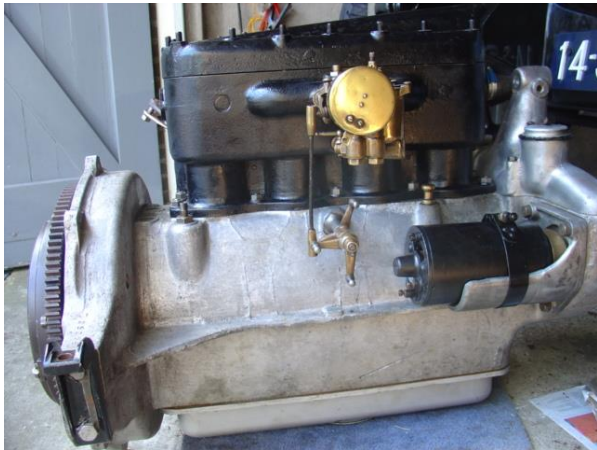
weg naar de meeting in Helvoirt. Thuis gauw uit elkaar gehaald en ja hoor, de olieleiding was bij het laatste lager geknapt, waardoor de olietoevoer gestopt was.

## HET BEGIN VAN EEN AANTAL DRAMATISCHE JAREN

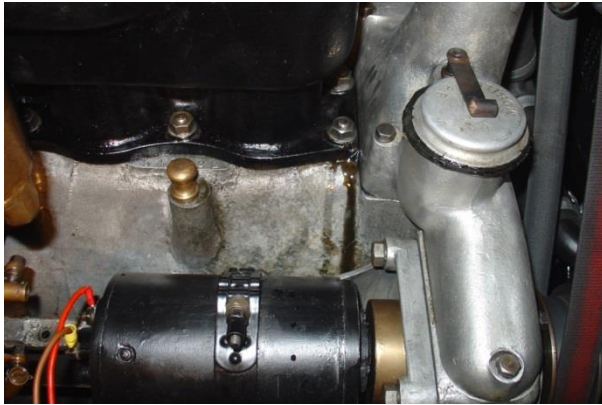
In juli 2010 werd op de NR contact gelegd met ene Bob James die een reservemotor zou hebben. Hij had een goed motorblok uit Nieuw-Zeeland liggen en maakte het klaar voor 2800 Engelse ponden (zie specificaties hierbeneden). Fleur, Hendrik en ik besloten in **maart 2011** naar de AGM van de ATDC te gaan 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 FURNISH																																																		
DISMANTLE & CLEAN DRILL & TAP ALL BROKEN STUDS & BOLTS REMOVE ALL HEAD STUDS REMOVE VALVES & GUIDES REMOVE TAP WATER INLET BRING VALVES (NEW) FIT NEW GUIDES FIT VALVES FIT CRANK FIT CAM FIT OIL PUMP RE LINE FRICTION & RE FIT RE FIT OIL GALLERY CLEAN & RE FIT TIMING GEARS (1 NEW SUPPLIED) FIT TIMING CHAIN - NEW BEARINGS TO HOUSINGS FIT DYNAMO CHAIN - NEW BEARINGS TO HOUSINGS GRIND & STONE TAPPET - RE FIT FIT NEW HEAD STUDS - SUPPLY NUTS WASHERS FIT BLOWER CHECK TEST CONRODS FIT & TAP WASHER PISTON TO RODS FIT RODS & PISTON TO BLOCKS BUILD UP WITH NEW 8/8 BOLTS REMOVE OLD BLAND NUT FROM W/PUMP CHANGE IMPELLER FIT NEW PACKING & GRAND NUT FIT PUMP - FIT NEW GEAR, NEW DOWEL BUSH FOR STARTING HANDLE CLEAN UP SUMP / TRAY / STRAINER RE FIT WITH ALL CORRECT BOLTS WASHERS ETC.	1214 LONG STROKES ENGINE																																																		
ALL NEW WORK & PARTS GUARANTEED MAIN BEARINGS CRANK & BIG END STAINLESS ORIGINAL AND NOT GUARANTEED	<p>TELEPHONE 01851 648310 FAX 01851 648301</p> <p>GROUP Lloyds Power S122 S1A</p> <p>9/4/11</p> <p>PARTS ETC</p> <table border="1"> <tr><td>4 PISTONS</td><td>£ 366</td></tr> <tr><td>8 VALVES</td><td>128</td></tr> <tr><td>8 GUIDES</td><td>120</td></tr> <tr><td>HEAD STUDS (NOTE)</td><td>57</td></tr> <tr><td>CYLINDER RINGS / BORE FITTER &amp; SURFACE GRIND</td><td>340</td></tr> <tr><td>4 BALL RACES</td><td>80</td></tr> <tr><td>STARTING HANDLE DOG / NOT</td><td>20</td></tr> <tr><td>PAIR CLUTCH LININGS</td><td>25</td></tr> <tr><td>PAPER GASKETS</td><td>36</td></tr> <tr><td>2 HEAD GASKETS</td><td>60</td></tr> <tr><td>MANIFOLD GASKETS / NUTS / WASHERS</td><td>20</td></tr> <tr><td>8 B/E BOLTS</td><td>64</td></tr> <tr><td>W/PUMP GRAND NUT / PACKING</td><td>12</td></tr> <tr><td>5 S.S. W/PUMP BOLTS</td><td>5</td></tr> <tr><td>WATER INLET</td><td>10</td></tr> <tr><td>MANIFOLD</td><td>100</td></tr> <tr><td>NEW RING GEAR</td><td>100</td></tr> <tr><td>3 RADIATOR HOSES</td><td>10 (110)</td></tr> <tr><td></td><td>£ 1553</td></tr> <tr><td>ENGINE EXCHANGE</td><td>500</td></tr> <tr><td></td><td>2053</td></tr> <tr><td>SUNDRIES</td><td>20</td></tr> <tr><td></td><td>2073</td></tr> <tr><td>LABOUR</td><td>1200</td></tr> <tr><td></td><td>£ 3273 = £2800 FOR CASH! STG</td></tr> </table>	4 PISTONS	£ 366	8 VALVES	128	8 GUIDES	120	HEAD STUDS (NOTE)	57	CYLINDER RINGS / BORE FITTER & SURFACE GRIND	340	4 BALL RACES	80	STARTING HANDLE DOG / NOT	20	PAIR CLUTCH LININGS	25	PAPER GASKETS	36	2 HEAD GASKETS	60	MANIFOLD GASKETS / NUTS / WASHERS	20	8 B/E BOLTS	64	W/PUMP GRAND NUT / PACKING	12	5 S.S. W/PUMP BOLTS	5	WATER INLET	10	MANIFOLD	100	NEW RING GEAR	100	3 RADIATOR HOSES	10 (110)		£ 1553	ENGINE EXCHANGE	500		2053	SUNDRIES	20		2073	LABOUR	1200		£ 3273 = £2800 FOR CASH! STG
4 PISTONS	£ 366																																																		
8 VALVES	128																																																		
8 GUIDES	120																																																		
HEAD STUDS (NOTE)	57																																																		
CYLINDER RINGS / BORE FITTER & SURFACE GRIND	340																																																		
4 BALL RACES	80																																																		
STARTING HANDLE DOG / NOT	20																																																		
PAIR CLUTCH LININGS	25																																																		
PAPER GASKETS	36																																																		
2 HEAD GASKETS	60																																																		
MANIFOLD GASKETS / NUTS / WASHERS	20																																																		
8 B/E BOLTS	64																																																		
W/PUMP GRAND NUT / PACKING	12																																																		
5 S.S. W/PUMP BOLTS	5																																																		
WATER INLET	10																																																		
MANIFOLD	100																																																		
NEW RING GEAR	100																																																		
3 RADIATOR HOSES	10 (110)																																																		
	£ 1553																																																		
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.



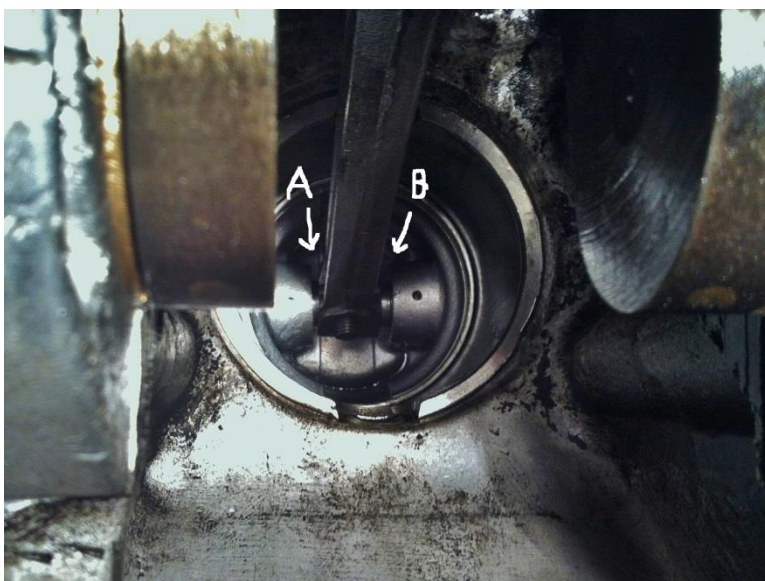
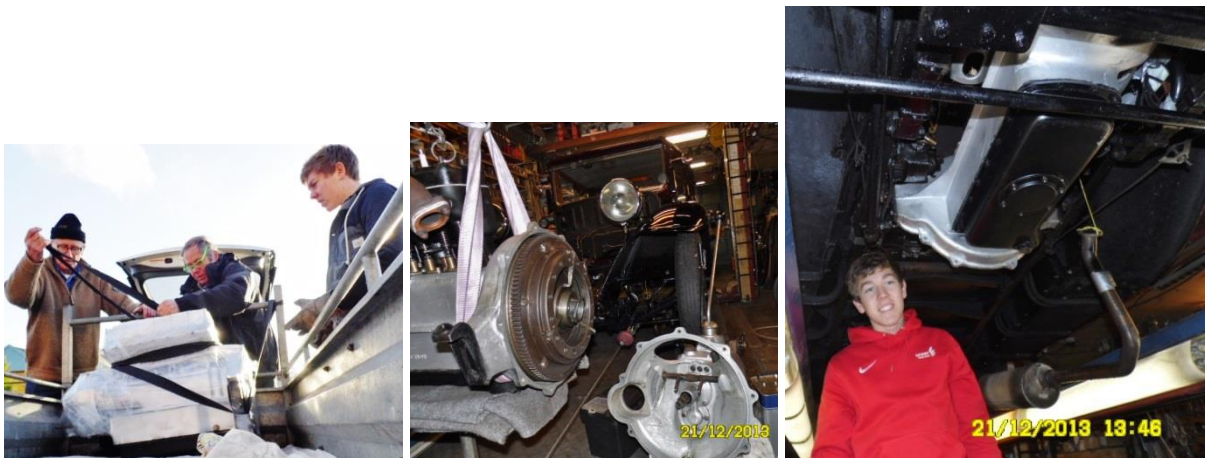
Na uren wachten in de kou zochten we een hotel op. Later werd Hannibal in Naarden afgeleverd door de ANWB en begon het werken aan de **koprevisie 31-05-2012**. Hierboven zie je hoe het blok er uit zag na 500km rijden...voor de kenner misschien verbazingwekkend, voor mij ...inmiddels gewoon.



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

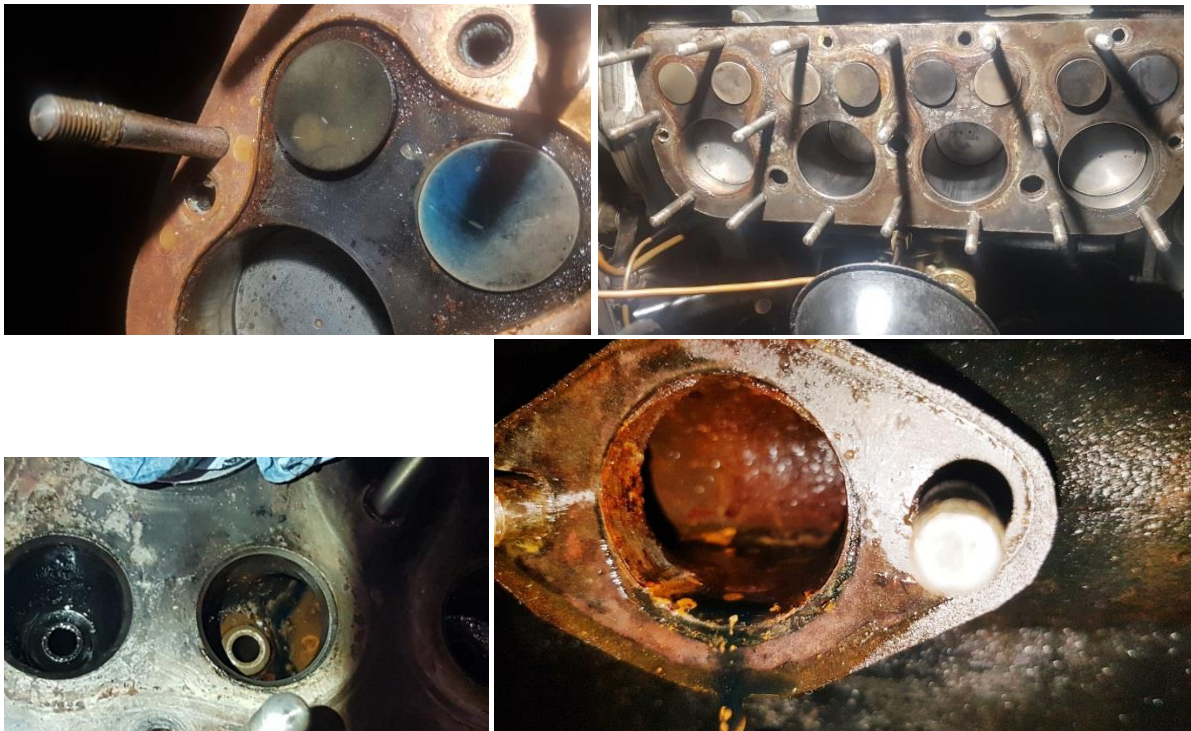
niet.



## 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*





