



Inhoudsopgave

	<u>blz.</u>
Agenda	1
Voorwoord	2
Mededeling van de Penningmeester	3
Van de redactie	4
36° Horex Treffen Nederland 2021	4 & 5
Honda MF 350 Dream	6 t/m 8
Verrassingen in het motorfietsdepot	9 t/m 14
Techniek; reparatie aluminium cilinderkop	15 & 16
Uit de goede oude tijd	17 t/m 20
Techniek; alcohol maakt meer kapot.... (deel I)	21 t/m 24

Agenda

Gezien de onzekere situatie omtrent het COVID-19 virus op dit moment, maar ook de eerste maanden van 2021 is bij dit blad geen agenda gevoegd. Hopelijk is er in het 1^e blad van 2021 meer duidelijkheid over een evt. vaccinatiebeleid van de diverse overheden, zodat er later in 2021 weer e.e.a. mogelijk is qua samenkomsten op treffens, toerritten en beurzen. Noteer wel alvast de data van het Horex Treffen Nederland 2021 in uw agenda (4 t/m 6 juni 2021)!

ME





Voorwoord

Tot ieders grote teleurstelling zijn we nog niet van de Corona af. Maar er gloort licht aan de horizon. Vele knappe koppen over de hele wereld buigen zich over een vaccin wat ons van deze ellende zal moeten verlossen. Op dit moment beweren enkele Amerikaanse geneesmiddelen fabrikanten een vaccin ontwikkeld te hebben die aan het gewenste resultaat voldoet. Maar zoals gebleken is aan het voorbeeld van hun grote leider, is niet alles wat zij beweren waar. Opmerkelijk is dat 47,3% van de stemmen naar de man met narcistische persoonlijkheidsstoornis zijn gegaan. Zegt dat ook iets over de stemmers? Laten we hopen dat de toekomstige president geloofwaardiger is en meer vertrouwen zal geven, en het vaccin voor alle mensen snel beschikbaar komt.

Ondertussen doen July en ik ons best om de liefde voor de Horex over te brengen op onze kleinzoon. Zo te zien heeft hij al zin in het poetsen. Ik hoop het mee te maken hem ooit op de Horex te zien rijden. Voorlopig poetsen wij ons door de kerstdagen, en kijken hunkerend uit naar het moment waarop er weer gezamenlijk clubsgewijs motor kunnen rijden.

Groet Gerard.





Mededeling van de Penningmeester

(d.d. 05-12-2020)

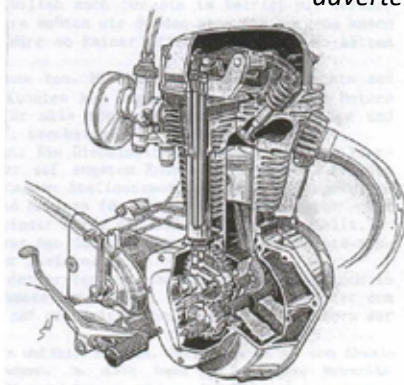
Per 1-1-2021 verhoogt PostNL de postzegelkosten naar € 0,96 per punt. Om portokosten uit te sparen gaan wij daarom meer post per e-mail versturen. Als proef beginnen we met de jaarlijkse rekening voor de contributie. Deze werd tot nu toe in het kerstnummer van het clubblad meegezonden. Dit lijkt kostenefficiënt, maar een extra vel papier is zwaarder en de zending kost daarom vaak 1 punt extra.

Dit jaar ontvangt u deze brief daarom niet meer op papier, maar per e-mail. Uiteraard voor zover wij uw e-mailadres kennen. Leden waarvan wij het e-mailadres niet kennen, ontvangen, zoals gebruikelijk, de contributiebrief samen met het clubblad. Geef uw huidige e-mail adres dus door aan ons secretariaat!

Uiteraard hopen wij in beide gevallen op uw medewerking bij de betaling van uw contributie.

Met vriendelijke groet,
Paul Hoornweg
Penningmeester Horexclub NL

advertentie



Albert Eringfeld

Aaltenseweg 40

7091 AG DINXPERLO

Tel.: 0315-655339

Fax.: 0315-655340

E-mail: horex@hetnet.nl

**HET ADRES VOOR
ALLE HOREX
ONDERDELEN**

HOREX

HOREX CLUB NEDERLAND december 2020





Van de redactie

Telkens is het hele tour om het clubblad te vullen met interessante artikelen, weetjes en verhalen. Vooral in deze vreemde tijden, waar nagenoeg niets gebeurt op oldtimergebied (treffens en beurzen worden afgelast, mensen ontmoeten elkaar niet of veel minder) wordt het steeds lastiger om iets te vertellen over onze mooie hobby. Vanuit ons aanzienlijke ledenbestand zullen ongetwijfeld de prachtigste avonturen beleefd zijn in het verleden, misschien maakt men zelf nu nog onvergetelijke dingen mee. Vandaar de vraag om deze verhalen aan het papier toe te vertrouwen en deze toe te sturen aan de redactie van dit blad, zodat deze gedeeld kunnen worden met mede-geloofsgenoten.

Vanuit de redactie fijne feestdagen en een zeer gezond 2021 toegewenst!!

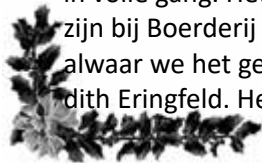
Deadline voor het komende blad is; 27 februari 2021

ME

36^e Horex Treffen Nederland 2021 **4 t/m 6 juni 2021 in Groenlo**

Helaas werden we door het rotvirus dat Corona heet, gedwongen het treffen van 2020 te annuleren. Vooralsnog gaan we ervan uit dat we het treffen in 2021 wel kunnen/mogen organiseren, mits het virus tegen die tijd zodanig de kop ingedrukt is, dat dit veilig uitvoerbaar is. Hetzij middels een vaccin, hetzij doordat het aantal besmettingen t.z.t. zeer laag is.

De voorbereidingen zijn in ieder geval alweer in volle gang. Het komende treffen betreft de 36^e editie. We zullen te gast zijn bij Boerderij Groot Antink in het pittoreske Achterhoekse Groenlo, alwaar we het gehele weekend verzorgd worden door Ted Geerdinck en Judith Eringfeld. Het was al de bedoeling het treffen in 2020 bij hen onder te





brengen en met hen is overeengekomen om de prijzen uit 2020 gestand te doen. Hierdoor kan het treffen ook in 2021 voor zeer acceptabele prijzen georganiseerd worden.

Boerderij Groot Antink heeft een rustiek gelegen campingterrein in het wonderschone Achterhoekse landschap met uitstekende sanitaire voorzieningen. Ook kun je er prachtige streek- en natuurproducten kopen. Het terrein ligt pal tegen de dorpsgrenzen van vestingstad Groenlo, die een hoofdrol speelde in de Tachtigjarige Oorlog. Ook werd hier ooit een inmiddels befaamd biertje gebrouwen, die bij de Achterhoekers niet meer weg te denken is uit de koelkast.

Neem een kijkje op de website van Groot Antink (www.grootantink.nl) en laat je overtuigen om in 2021 aanwezig te zijn op het mooiste motortreffen van Nederland! Aanmelden is mogelijk door het bijgaande inschrijfformulier volledig ingevuld per post of per mail op te sturen naar de organisatie.

Hopelijk zien we elkaar begin juni in de Achterhoek.

Mikel Eringfeld





Hoogstwaarschijnlijk is de Honda MF350 Dream een van de zeldzaamste HONDA's ooit.



KJMV

Klassieke Japanse Motorfietsen Vereniging

Overgenomen uit het blad VIM, toegestuurd door Peter van der Zon

Tekst; Jens Schulze, 22-08-2019

Foto's: Jakub Lewczuk

Want in de jaren 1956 en 57 werden slechts 100 exemplaren gebouwd, waarvan vandaag de dag slechts vijf motorfietsen bekend zijn, zoals de Japanese Vintage Motorcycle Club aankondigde. Zelfs in het Honda Museum is geen kopie, alleen de Dream SA is daar te vinden. En toch hoef je niet naar het verre Amerika of Japan te reizen om een van deze zeldzame exemplaren te vinden.

De hier gepresenteerde originele Honda MF 350 Dream uit 1956 bevindt zich feitelijk in een van onze buurlanden en komt nu onder de hamer in de Stafford-herfstveiling. De huidige eigenaar heeft het tien jaar geleden van Sir Alan Curtis gekocht en volledig gerestaureerd.

Het behoud van de originaliteit was het hoogste stelregel in de restauratie en tegelijkertijd de grootste uitdaging. Omdat reserveonderdelen de facto niet beschikbaar zijn en Honda ook de moeite heeft genomen van een onderdelenlijst, zoals deze nog steeds voor veel klassiekers op de motor is.



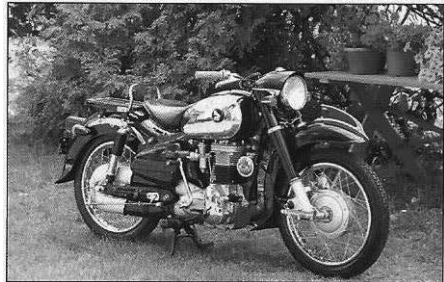
De exotische kant van de Honda MF 350 Dream

De Honda MF 350 is gemaakt van een aanpassing van de SB 350, waarvan de prestaties werden verhoogd van 14 pk (SB) tot nu "strak" 20 pk.

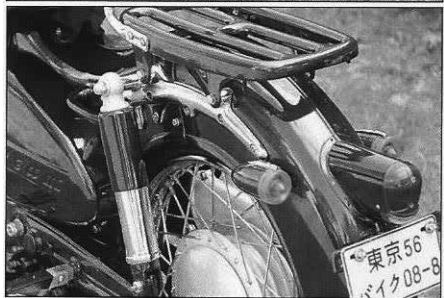
HOREX CLUB NEDERLAND december 2020



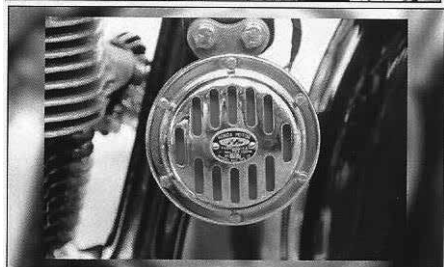
Met 20 pk nam het vermogen toe



Het startpunt was in slechte staat



In plaats van telescoop een swingarm



Olietoevoer in twee gescheiden delen

Daarmee was de Honda Dream MF 350 de sterkste Honda van het vroege tijdperk.





In de jaren 1950 bood Honda vier Dream modellen aan:

- de 12 pk SA
- de 12 pk ME
- de 14 pk SB
- de 20 pk MF

In vergelijking met Dream SB heeft de MF 350 een andere voorwielophanging (swing in plaats van vork) en andere spatborden. Ook bijzonder zijn de knipperlichten van de MF met hun verbazingwekkende lensvorm, zoals te vinden bij de vroege Honda's. De uitlaatspruitstukken, waarvan de vorm ongetwijfeld doet denken aan bananen, zijn echt opvallend.

De motor kreeg ook veel aanpassingen: grotere kleppen, een andere cilinderkop, een vergrote inlaat en een andere nokkenas.

Voor die tijd bood de Honda MF 350 Dream waarschijnlijk het beste dat de Japanse motorfietsfabrikant in een constructie kon combineren. Dus de 350 Honda biedt een volledig gesloten ketting. Een bijzonder kenmerk is dat de transmissie van de laatste naar de eerste versnelling kan worden geschakeld. Bovendien heeft de motor twee oliecircuits. Eén circuit levert de koppeling en transmissie, en het tweede oliecarter voorziet de cilinder en de kop van het belangrijke smeermiddel.

Het was dus mogelijk dat koppeling en versnelling enerzijds en de verbrandingskamer anderzijds verschillende olie gebruikten.

Bijna alle delen van de gerestaureerde machine zijn echt! Eigenaar Jakub vond eindelijk een originele uitlaat in Japan en had deze professioneel voorbereid. Zelfs een koplamp en een ontbrekende zijkap konden moeilijk te vinden zijn.

Maar de zoektocht was als de "speld in een hooiberg".

Ik ben benieuwd wat de prijs van de Honda MF 350 zal zijn

De veiling is start in oktober.

Voor al diegenen die hun humeur willen verhogen, hier is wat informatie over de Bonhams-veiling in oktober:

The Autumn Stafford Sale

De klassieke motorfiets mechanica show van 19-20 oktober 2019

<https://www.bonhams.com/auctions/25384/>



Verrassingen in het motorfietsdepot

Wie het PS Speicher museum in Einbeck wel eens heeft bezocht, weet dat daar prachtige motor-, dwergauto- en aanverwante techniek te bewonderen is, verdeeld over 4 etages in een gerestaureerde graansilo.

Ook Einbeck zelf is de moeite waard om te bezoeken. Er staan erg veel huizen uit de vroegere adeltijd, dus veel huizen met torentjes. Zelfs een school in die torenstijl en natuurlijk vele vakwerkhuisen en last, but not least, de Becks bierbrouwerij voor de echte mannen, welke ook bezocht kan worden.

Dit jaar werd er voor het eerst de mogelijkheid gegeven om ook in het nieuwe depot, ondergebracht in de prachtig gerestaureerde Vereta-tapijtenfabriek op 3 verdiepingen, ca. 800 motoren te bewonderen, veelal Europese motoren uit de tijd van 1900-1980.

Je moet in dit Corona-tijdperk van tevoren een ticket boeken en er mogen slechts 15 personen tegelijk naar binnen. Dit kan om 11.00-13.00-15.00u., en alleen onder ademgefilterde begeleiding van een suppoost. Die is te-





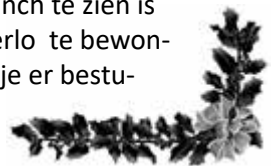


vens liftboy, want aanraking van de liftknoppen is uit den boze.

Wat valt er zo te zien; ontzettend veel en ook zeer bijzondere motoren, die je niet gauw tegenkomt op de openbare weg. Hoofdzakelijk staan er motoren van Europese komaf, dus vele bekende merken van Adler tot Zündapp in allerlei variaties en kleurstellingen. Horex is meervoudig aanwezig, hier op de foto's een clubje van 6 in een mooie opstelling boven elkaar gepositioneerd. De oudste, een Columbus zijklepper T6 s.v. uit 1935, daarnaast 2 Regina's en erboven links een Rebell 100. Daarnaast een Resident 350 en een Imperator/Citation 500. Verderop in de hal staat een Victoria Pionier uit 1939 in een vreemde kleurstelling van rood en blauw. Op het achterspatbord zit een Horex-transfer en dat is toch een beetje vreemd voor een museum. Misschien doen ze het expres om de bezoeker te jennen en commentaar uit te lokken.

De uitlaat is ook niet geheel conform het bouwjaar, maar wat maakt het uit. Het is al mooi dat ze er überhaupt bij staat.

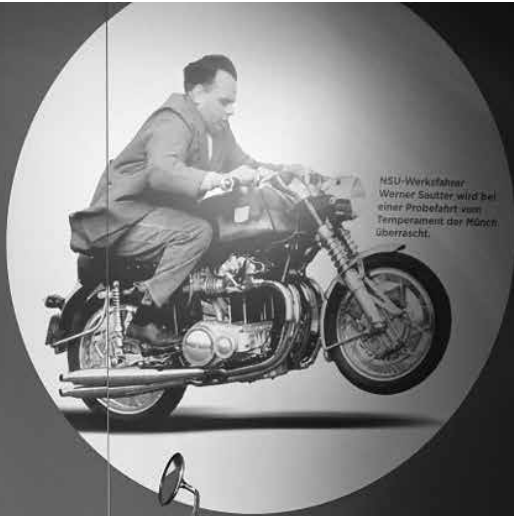
Bijzonder is ook de foto waar de grote meester Friedel Münch te zien is met de RS 59, die al eens in het echie op ons treffen in IJzerlo te bewonderen was. De constructietekening van de cilinderkop kan je er bestu-





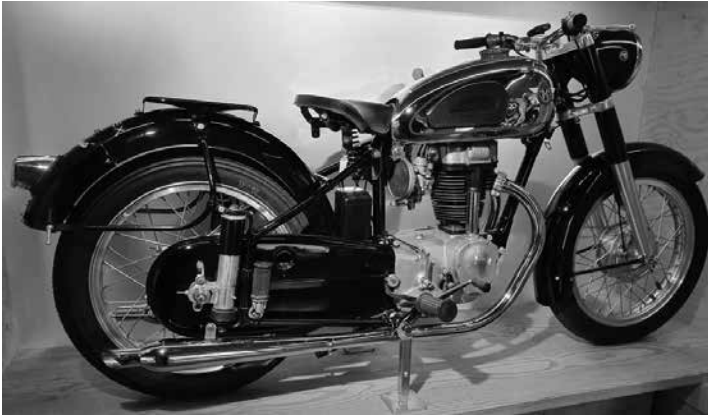


DEUTSCHE
KE



NSU-Werkefahrer
Werner Sautter wird bei
einer Probefahrt vom
Temperatur der Münch.
überrascht.





deren, die hangt ernaast. Opvallend is ook wel een Horex Rebell, 80 cc uit 1962 nog nieuw verpakt in een houten krat, dus erg leuk authentiek.

Nog veel meer duitse motoren uit de '20-'30 er jaren, zoals een Würtembergia 500cc en een Zündapp met een 4-kleps Phyton-Rudge motor, een Hercules met een JAP motor, een Imperia 500 H met een sportieve 22 pk o.h.v. MAG motor.

Natuurlijk ontbreken de vele DKW's, BMW's, Zündapp's, Victoria's, Herculesen, NSU's, en de vele confectie motorfietsen niet, zoals de Miele, Dürkopp, Ardie, Rixe, Meister, Tornax, Rabeneick. Het beste is al dit moois zelf maar eens gaan bekijken, ze staan er in vele uitvoeringen, eigenlijk teveel om hier te beschrijven.

In de kelder van het gebouw staan de motoren uit de periode '60-'80, dus de Japanners, maar ook de MV's en Ducati's. Zo ook een erg speciale Duc-racer met een alu-stroomlijn, maar ook bijvoorbeeld een toermotor met een Smart 3-cilinder dieselmotor, gebouwd door een Nederlander die er een markt voor zag. Helaas werd dit geen succes.

De tijd was een beetje krap, na 1 ½ uur was het alweer tijd te verkassen, maar in het hoofdmuseum kon je nog uren ronddolen. Daar was alle tijd voor en daar is ook genoeg te zien. Er worden zelfs uitvoerig de nieuwste technieken getoond met aandrijvingen middels elektro en waterstof.

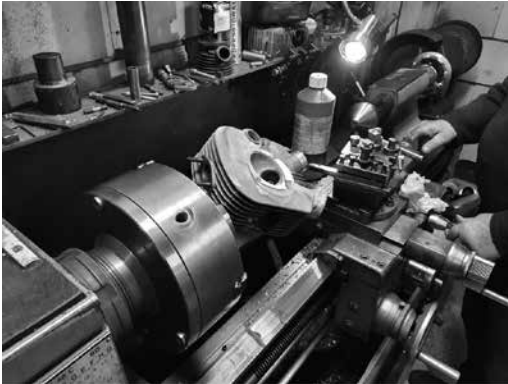
Groet,
Albert



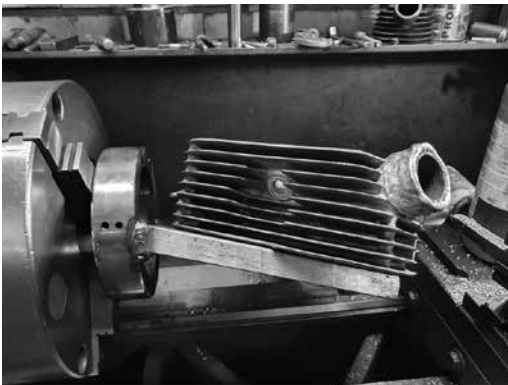


Techniek; reparatie van een aluminium cilinderkop

350/400



Een bekend euvel bij de alu-cilinderkoppen is de slijtage van de uitlaatpoorten. Door het veelvuldig verwisselen van de uitlaatbochten ontstaat er soms nogal wat slijtage aan de uitlaatpoorten, zodat de oorspronkelijke diameter van 46mm verandert naar 44,5-45,5mm.

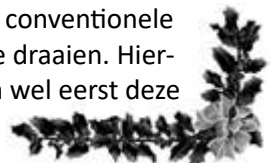


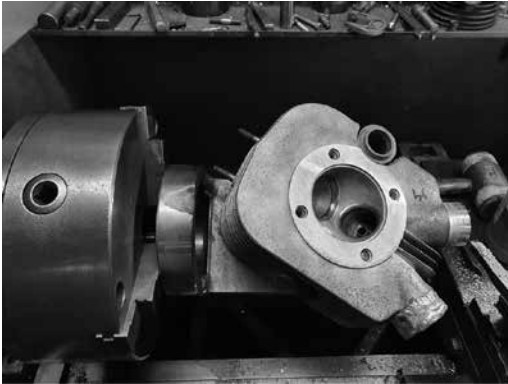
Het wordt dan moeilijk om de bocht goed vast te zetten, waardoor de bocht er maar zo'n beetje bij hangt. Een mogelijkheid is de uitlaatpoorten op te lassen en ze daarna weer op maat te maken.

Het mooiste zou natuurlijk zijn om de kop op een computergestuurde CNC 5-assige bewerkingsmachine te spannen. Helaas is dat een te duur geintje om te laten doen, zeker als je niemand kent die hier ervaring mee heeft.



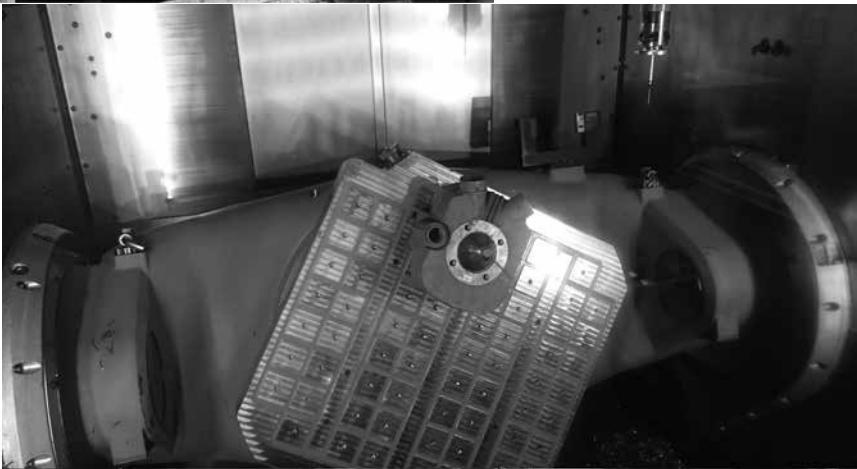
Een andere oplossing is het op een opnameplaat te spannen en op een conventionele draaibank af te draaien. Hier-voor moet dan wel eerst deze





inrichting worden gemaakt, maar deze kan dan vaker gebruikt worden. Op de foto's zie je hoe je dat in de praktijk kunt doen. De cilinderkop moet zorgvuldig worden opgespannen, zodat de hoek van de poort precies overeenkomt met de hoek van de uitlaatbocht. Eerst wordt de ene zijde bewerkt, en door het om te spannen, de andere zijde. Wie hier de uitdaging aan wil gaan, heeft nu enigszins een idee hoe het uitvoerbaar is.

AE





Uit de goede oude tijd

Nee, ik zal de vroegere tijden niet verheerlijken. We willen zeker niet terug naar de zeventiger jaren. En toch heb ik nog wel een beetje heimwee naar die tijd. Nu moet ik wel zeggen dat we toen wellicht veel kansen hebben laten liggen wat motorfietsen betreft. Neem alleen maar ons geliefde merk Horex. Begin zeventig kon ik een mooie Regina kopen, ook nog een 400 met alles er op en er aan en een kruiwagen vol onderdelen er bij voor een habbekrats. Wel mooi, maar toch niet gedaan. En bovendien, onderdak zitten is veel beter en ik was toen de trotse bezitter van een heuse

Simca Duizend.

Een befaamd autootje dat vanaf de lopende band overigens al begon te roesten. En dan zal ik al die barrels maar niet noemen die daarna volgden. Nee daar heb ik geen heimwee meer naar.

Ondertussen staan er diverse Horex en mijn schuurtje, waaronder mijn trouwe Regina met

zijspan, waar ik onderhand al meer dan een halve ton mee gereden heb in de zoele zomerzon. Mijn heimwee richt zich een beetje op het Sinterklaasfeest, toen nog niet besmeurd met de zwarte vegen van zogenaamd racisme. Piet was gewoon nog Piet, een knotsgekke knecht die pal stond voor zijn bejaarde en bebaarde baas. Hij was geen slaaf, ben je helemaal mal, hij was gewoon een kerel uit één stuk.





Nog voor de hetze tegen die trouwe knecht ontbrandde, kwam er een concurrent op het toneel, oorspronkelijk kwam hij uit de velden van Scandinavië, maar via Amerika, toen nog



een redelijk denkende natie, kwam hij hier naar toe. Niet met een verchromde Harley, maar met een arrenslee, getrokken door een fluwelen eland. Ik bedoel de kerstman. Hij had maar één opzet, hij wilde Sinterklaas van de troon stoten. Op zijn vliegende rit naar hier had hij wellicht maar één deuntje en dat deuntje komt ons redelijk bekend voor: „America first.” Onder Donald Trump is het een hit geworden totdat Biden tussen beide kwam. Maar ondertussen is hij hard bezig Sinterklaas van zijn plek te verdrijven. Ik vind die kerstman een vieze volgevreten vetzak met zijn rooie aardbeienpak aan en zijn aangeplakte nepbaard. Als ik hem zie lopen in de stad kan ik het niet nalaten hem toe te sissen dat hij beter direct weer kan vertrekken. Zulke dieven van Sinterklaas moeten regelrecht teruggestuurd worden naar het land van herkomst en hier nooit een status krijgen. Sinterklaas, we willen je niet missen en je knecht evenmin! Ik hoop dat jullie uitbundig Sinterklaas hebben gevierd, ook al was het deze keer wat anders en met meer afstand, maar dat zij zo.

Sinds ik mijn Horex met zijspan heb, heb ik Sinterklaas jaren mogen voeren. Man, wat een dankbare man is dat en Piet al evenzo. Ik kreeg als taxivergoeding wel een pond pepernoten. Moet je nou om komen. Als de belastingdienst er achter komt dat je het niet aangegeven hebt als ex-



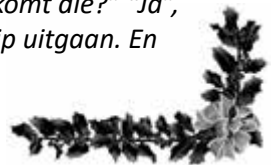


tra inkomsten, word je als fraudeur aangemerkt. Ik heb mijn zorgen met Sinterklaas gedeeld en die had alle begrip en heeft Piet opdracht gegeven zijn 1 cilinder kopklep weer te starten van het merk Schimmel. Veiligheid voor alles en per slot van rekening moet je wat de belastingdienst aangaat argeloos zijn als duiven en voorzichtig als slangen. Toen alles nog gewoon was in ons vlakke polderland heb ik Sinterklaas jarenlang mogen helpen. Per slot van rekening bezit deze goedheilige niet de eigenschap van alomtegenwoordigheid, vandaar dat ik als zijn substituut de plaatselijke lagere school bezocht. Mijn knecht, uiteraard ook een substituut, verstond zijn taak voortreffelijk. Het waren fantastische feesten.

Het begon al om zeven uur in de morgen. Om zeven uur moest ik aantreden in het dorpshuis waar ik professioneel klaargemaakt werd. Het laatst kwam de mijter op mijn hoofd en dan werd ik achterin de auto, een klein Peugeotootje 205, geschoven, niet verroeren en stil blijven liggen. Achter de school werd ik uitgeladen en tegen acht uur zat ik pontificaal op mijn plek. Ik zal de gezichtjes van al die kinderen nooit meer vergeten en dan al die verhalen, waarvan ik er enkele met jullie wil delen. Al was het alleen maar om die goeie ouwe Sint zijn plek te laten behouden en die niet af te laten graaien door die mafkees, die kerstman heet. Nederland let op uw zaak en omdat ik veel verstand veronderstel bij de Horexclub, zeg ik deze woorden het eerst maar tegen jullie.

Daar gaan we dan:

- *Een lief klein meisje komt naar me toe en zegt dat ze een broertje krijgt. "Oh, wat fijn" zeg ik "en weet papa dat al?" Ze schudt met haar hoofd, "nee papa weet het niet, het is een geheimpje en niet verder vertellen hoor Sinterklaas!" "Natuurlijk niet."*
- *Daar komt Sjors bij me en vertelt me ook dat zijn moeder een baby krijgt. "En het is de laatste", zegt Sjors. "Hoe weet jij dat", vraag ik. "Nou" zei hij, "papa zei dat het nu maar eens afgelopen moet zijn."*
- *Bram vertelt met trots dat ze een nieuwe auto krijgen. "Oh", zeg ik belangstellend, "wat voor ééntje dan?" "Een grote Mercedes", zegt Bram. "Oh man", zeg ik, "dat is mooi en wanneer komt die?" "Ja", zegt Bram heel serieus, "dan moet opa eerst de pijp uitgaan. En dat kan nog wel even duren zei mama."*





Dat zijn zo maar een paar grepen uit mijn Sinterklazentijd, het was prachtig. Het zou eeuwig jammer zijn als we zo'n prachtig feest moeten inleveren ten faveure van die vadsige Kerstman of moeten uitleveren aan actievoerders, die liever vandaag dan morgen zien dat Sinterklaas en zijn trouwe knecht voorgoed de haven uitvaren. De volgende keer gaat het over iets dat ik in een oud schuurtje gevonden heb, een tweewieler. Bijna vijftig jaar lang heeft het staan dromen op zijn doorgesleten rubber zolen. Ik zal jullie er meer van laten horen. Sinterklaas ligt dan alweer in de Spaanse zon om zijn accu op te laden voor 2021. En die eigenwijze kerstman moeten we bij de grens tegenhouden, die dief van onze folklore!

Ik wens jullie overigens fijne feestdagen en alle goeds voor 2021 en uiteraard veel geronk met onze vervoermiddelen uit vervlogen tijden.

Tammo J.
Oldenhuis
Coevorden



Techniek; Alcohol maakt meer kapot van wat je lief hebt

De hedendaagse benzines zijn niet altijd goed voor klassieke motoren. Een langere uitgave van onderstaande reportage is eerder gepubliceerd door de Fehac.

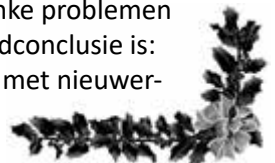
Door Henk Brauer met medewerking van Bart Sanders en Doede Bakker (Fehac).

Bewerking Haico Zijlstra

Deel I (volgende delen volgen in komende clubbladen)

Na ruim 25 jaar werkzaam te zijn geweest op R&D afdelingen van onder andere DAF en Volvo kreeg ik meer tijd voor mijn hobby (een MG TD en enkele klassieke motoren). Na drie benzinetanks ontroest en van een tanklining voorzien te hebben en meerdere keren carburateurs, filters en dergelijke schoongemaakt te hebben, vroeg ik me af wat er toch aan de hand was. Ik kwam al snel bij korte verhalen over de effecten van veranderde benzine. Wat zijn de effecten en hoe ga je ermee om? Vandaar dit artikel, analyse, voorstellen en oplossingen. Zeker omdat we van onze klassiekers lang, duurzaam en gezond willen genieten.

Ontwikkelingen, zoals het zogenaamd verduurzamen van brandstoffen, hebben invloed op het duurzaam en goed functioneren van onze klassiekers. Deze ontwikkeling van benzine, veelal door politieke besluitvorming en zogenaamde duurzaamheid gedreven, loopt in grote lijnen van loodhoudende benzine, naar loodvrije benzine en daarna naar het toevoegen van bio-ethanol (alcohol). Sinds ongeveer 2005 wordt in de landen in onze regio (Nederland, België, Duitsland, Frankrijk), bio-ethanol toegevoegd tot 5% (E5) en vanaf 2019 wordt E10 (10%) verplicht aangeboden. Daarnaast hebben er ook ontwikkelingen plaatsgevonden op het gebied van sourcing, verbeterde raffinage en verbranding. Alle veranderingen hebben tot gevolg dat er een groeiende kloof tussen de uitgangspunten die golden bij de productie van onze klassieker en de huidige praktijk is ontstaan. Vooropgesteld: benzine met ethanol gaat in klassiekers flinke problemen opleveren. Maar gelukkig zijn er ook oplossingen. De hoofdconclusie is: tank geen ethanol houdende benzine en wees voorzichtig met nieuwer-





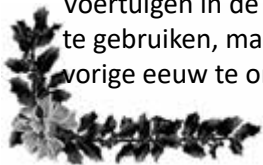
wetse benzine. In deze analyse kijken we naar de relatie van de leeftijd van de auto, de diverse alcoholhoudende benzines, eventuele toevoegingen in de benzine, nieuwe benzines, en wat er gebeurt met de materialen in het brandstofsysteem. Het moge duidelijk zijn, eenvoudig is deze materie niet en de ontwikkelingen blijven doorgaan. Aanvullingen en opmerkingen op dit artikel zijn welkom.

ONDERVERDELING MOTOREN NAAR LEEFTIJD

Ook de Fehac krijgt vaker signalen dat het gebruik van alcohol in de benzine meer of minder invloed heeft op de bruikbaarheid in het oldtimer voertuig, afhankelijk van de leeftijd van dat voertuig. Er lijkt daarbij grofweg een driedeling in leeftijdsklassen te zijn.

Voertuigen in de edwardiaanse, vintage en post-vintage categorieën. Dus van het prille begin rond 1890 tot medio jaren '30 van de vorige eeuw. Voor deze voertuigen lijkt alcohol minder schadelijk te zijn. Er zijn in de constructies simpelweg geen materialen die door de alcohol kunnen worden aangetast. Oliekeerringen van rubber bestonden nog niet. De constructeurs gebruikten terugloopgroeven, slingerschijven en opvangranden. Daarnaast werd ook vilt of asbestkoord gebruikt om doorgaande assen af te dichten tegen olie lekkage. Benzinetanks waren van messing of werden vaak zwaar verzinkt aan de binnenkant. Condens, water en corrosie hadden nauwelijks of geen invloed op de tanks. Benzineleidingen en onderdelen van het brandstofsysteem bestonden toen nog veelal uit messing of koper. Kunststoffen en kunstrubbers vormden nog geen risicofactor, het bestond buiten bakeliet gewoon nog niet. In deze periode was het gebruik of bijmengen van alcohol als brandstof zelfs gebruikelijk. Met name in motoren voor racetoepassingen, maar ook wel in het dagelijks gebruik. Recent onderzoek toont echter aan dat met name E10 ook voor deze oudste voertuigen toch een behoorlijk risico vormt. Als er water in de benzinevoorraad komt, dat is ook in deze oudste voertuigen goed mogelijk, dan vormt het water met de aanwezige alcohol een zure verbinding. Dit zuur tast onvermijdelijk de metalen componenten in het brandstofsysteem aan.

Voertuigen in de klassieker categorie. Het is moeilijk om precieze grenzen te gebruiken, maar toch, de klassiekers beginnen medio jaren '30 van de vorige eeuw te ontstaan. De keerring wordt uitgevonden en kunststoffen





beginnen te ontstaan. Met name de technische ontwikkelingen tijdens WO-II brengen nieuwe materialen en de motorteknik snel verder. Meer en meer kunstmatige rubbers en kunststoffen worden dan ontwikkeld. Olieafdichtingen, benzinetoevoerleidingen en carburateuronderdelen worden van kunstrubbers, kunststoffen en koperlegeringen, aluminium of Zamac (*redactie; handelsmerk voor een groep legeringen met zink als belangrijkste component*) gemaakt. Benzine is loodhoudend en alcohol wordt niet meer gebruikt.

Moderne voertuigen vormen de derde categorie. Sinds de 70'er jaren worden inspuitsystemen toegepast, is er een toenemend gebruik van aluminium legeringen in plaats van gietijzer en meer gebruik van kunststoffen ook in het brandstofsysteem. Loodvrije benzines verschijnen en worden op een gegeven moment de enig verkrijgbare brandstof voor benzinemotoren. De laatste 10 tot 20 jaar zijn de gebruikte constructies geschikt gemaakt voor ethanol/alcohol houdende benzines.

3 BENZINES

3.1 KOOKPUNT EN MASSA

In het verdere verleden was het kookpunt van benzine 76-78 graden Celsius, nu is dat 57-58 graden Celsius. Dit geeft bij een warm wordende carburateur eerder problemen zoals vapourlock. Ook veranderde de soortelijke massa. Dat is weer van invloed op de werking van carburateurs die voor hun functioneren gebruik maken van de zwaartekracht. Daarom wordt vaak aangeraden de afstelling van het lucht/benzine mengsel 'rijker' te kiezen (grotere hoofdsproeier en/of hogere positie van de sproeier-naald) om nare effecten als een vastloper te vermijden. Ook is het thermisch isoleren van de carburateur ten opzichte van het spuitstuk en het aanbrengen van een hitteschild een mogelijkheid. Extra ventilatie, luchtcirculatie in de motorruimte en aanbrengen van een isolerende laag op het spuitstuk en uitlaat zijn nog additionele mogelijkheden.

3.2 LOODVRIJE BENZINE

Omdat loodhoudende benzine slecht is voor de gezondheid en het milieu





en niet samen met een katalysator kan, moest het lood weer verdwijnen. Het lood in de benzine zorgde voor klopvastheid, voor smering en koeling van kleppen en klepzittingen. In de jaren '20 is men begonnen met lood toe te voegen aan de brandstof om het octaangetal omhoog te krijgen met een hogere compressie. Auto's van voor de jaren '20 lopen dus sowieso prima op loodvrij. Hoe hoger het octaangetal hoe kleiner de kans op pingelen. Later werd ontdekt dat lood een laagje aanbrengt op de klepzittingen en die beschermt tegen hoge temperaturen. Een prettig bijverschijnsel. Aangezien er slechts loodhoudende benzine verkrijgbaar was, was het niet nodig speciale hittebestendige klepzittingen te monteren. Hier zit hem dus de kern van ons probleem: wij hebben die loodsmering dus nog steeds nodig. Nu er enkel loodvrije benzine is, worden we geconfronteerd met onze zachte klepzittingen. De zittingen en daarmee de kleppen raken beschadigd. Loodvrije benzine heeft namelijk een snellere ontbranding en de verbrandingstemperatuur is hoger.

3.2.1. OPLOSSINGEN

Men kan loodvervanger toepassen. Het Engelse oldtimerblad 'Practical Classics' heeft een zeer uitgebreide test gedaan van alle lood vervangende producten. Velen bleken ronduit waardeloos te zijn. De Engelse FBHVC geeft op haar website de goedkeur aan op kalium, fosfor en natrium gebaseerde loodvervangers.

Een andere oplossing is een lagere compressie, bijvoorbeeld dikkere kop-pakking, en een later ontstekingstijdstip dan de fabrikant oorspronkelijk aangaf. Maar dat moet je net willen. Een derde mogelijkheid is de klepzittingen in de kop laten verharderen; kosten tussen de 200 en 600 euro bij goede revisiebedrijven.

Wordt vervolgd

