



Voorwoord

Beste MAK-kers vrienden,

En het wordt altijd lente, bij de tandartsassistente.....

Een bekend liedje maar ondertussen zitten we nog altijd geplaagd met die corona-beestjes.

Een aantal fanatieke roadies zijn al begonnen met een lenterit te prepareren maar nog altijd onder voorbehoud. Het zal allicht een late lenterit worden ergens in mei,

Ook de contacten met Nederland werden weer opgestart voor onze jaarlijkse club-driedaagse in september. De inschrijvers van vorig jaar werden al gecontacteerd voor deelname dit jaar.

En we ontdekten enkele "schuurvondsten" tussen de voorraad onderdelen en documentatie in diverse garages, zolders en mancaves. Alle hoop is ondertussen zeker ook gericht op de nodige vaccinaties, die ons weer gaan toelaten wat "normale" club-activiteiten te kunnen re-activeren. Want het blijft kriebelen in onze dikke teen om weer eens goe gas te kunnen geven met onze oude bolides !

Ik heb alvast mijn navigatie-hulpmiddelen nagezien en getest (zie hieronder).

Hou jullie gezond en wel en we blijven hopen op betere tijden.

Rik, readacteur en webmaster



Jaargang 51, nummer 5

Maart –April 2021

Interessante informatie:

- Raadpleeg regelmatig onze website : www.makhcc.be
- Ook de website van de BEHVA is gewijzigd !
- Leuke artikels gezocht voor de volgende nieuwsbrieven ! Stuur ze gerust al door aan rik@makhcc.be

In dit nummer:

Voorwoord	1
Een beroemde Mechelaar	2-
Ford-Service in de jaren stilleks ...	3-4-5
Dromen van oldtimers—deel 3	6
28,000 cc cylinderinhoud !	7
Club- Varia	8-9
Onze sponsors	10

Wat doet ne mens zoal in coronatijden ?

Op triestige donkere en kletsnatte dagen was er méér tijd om wat in de archieven en oude spullen-dozen te gaan neuzen en zoeken. En tijd om véél te lezen en op te zoeken.

Soms vinden we weer kleine schatten uit het verleden terug :

Oudste auto-constructeur van België was een Mechelaar ?!!

In een oud exemplaar van de Gazet van Antwerpen vond ik een artikel van 2 mensen bij de VRT.

Die hadden blijkbaar een plaats in Mechelen bezocht waar auto-geschiedenis is geschreven.

Eén van mijn tantekes noemt Vincke en blijkbaar was er op het einde van de 19de eeuw (jawel, al zoouou lang geleden) een genaamde Nicolas Vincke die vanuit zijn ervaring met treinwagons, koetsen en het garnieren ervan, een “zelfrijdende” koets bouwde.

De motor haalde hij bij Benz, een horizontale tweecylinder die werd gestart via een groot vliegwiel.

Door de samenwerking met een Franse ingenieur Louis Demer werden de eerste modellen tentoongesteld op het Salon van Parijs in 1895.

De nieuw opgerichte firma “S.A. des automobiles N. Vincke” schreef zich in datzelfde jaar in voor de wedstrijd Bordeaux-Paris-Bordeaux, maar zonder succes.

De jaren daarna werd de productie verder ontwikkeld met de “Vincke Ideal”. Telkens met motors van het type Daimler. Twee cylinders of vier cylinders met 15 PK. Overbrenging gebeurde met kettingen en er was plaats voor zes personen. Ze werden ook uitgevoerd naar Frankrijk en Engeland. Maar foto's van de modellen zijn zéér zeldzaam.

Een hele tijd geleden heeft er wel eens een replica op de Mechelse “Dreamcar” gestaan....

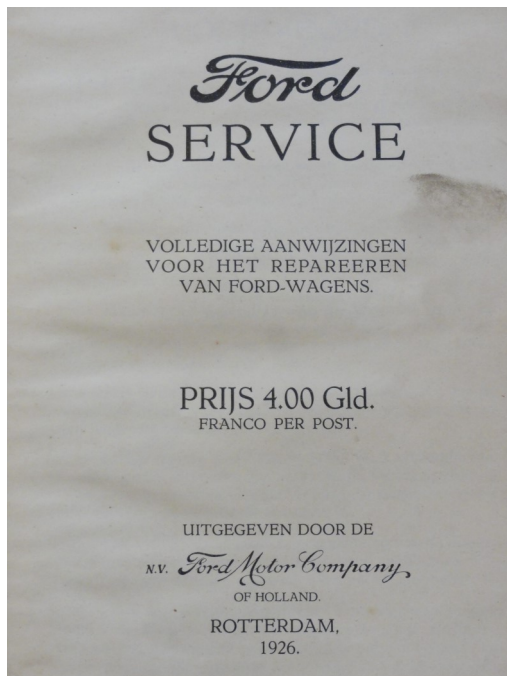
Maar zoals vele constructeurs in die tijd ging de firma uit de Leopoldstraat in Mechelen failliet door financiële problemen.. Men vond onvoldoende kapitaal in 1904 om verder te doen en de productie werd stopgezet. Einde verhaal

Toch nog enkele fotos van de automobielen van Vincke.



Hoe Ford in de jaren 1920 zijn verkopers én klanten in de watten legde..!!

Het woord “Marketing” was toen nog niet uitgevonden maar in een oud boekje, uitgegeven in 1926 door de “n.v. Ford Motor Company of Holland” vond ik duidelijke voorbeelden van de manier waarop Ford toen al zijn verkopers, garagisten en hun klanten verwendde !



In het boek van meer dan 300 bladzijden wordt “juist en beknopt” aangegeven, hoe volgens de befaamde “Ford-Standaard-Methoden” reparaties dienen uitgevoerd te worden.

Maar bovendien is er een belangrijk deel over een aantal praktische elementen van een reparatie-werkplaats :

- Hoe de inrichting er moet uitzien en de noodzakelijke uitrusting.
- Hoe een onderdelenmagazijn moet ingericht worden.
- Hoe de administratie van de reparatie-orders wordt verwerkt. Inclusief standaardbrieven naar klanten én praktische voorbeelden.
- Hoe het Ford service-Opvolg-Systeem werkt. Een staaltje van bureau-toepassingen met de nodige fiches ter verbetering van de garage-werkplaats-magazijn-administratie.

Ford was duidelijk een heel goed gestructureerd bedrijf en zette zijn ervaring ter beschikking van de vele verkopers en reparatiebedrijven. Ford was trouwens ook de uitvinder van de “lopende band” !

Het boek is een van de eerste Nederlandstalige uitgebreide “werkplaatshandboeken” met een zeer duidelijke omschrijving van alle nodige elementen om het toenmalig model A of T volledig te kunnen demonteren en behandelen.

Er zijn dan ook zeer talrijke (méér dan 500!) fotos en tekeningen met de nodige aanwijzingen aanwezig. Per onderdeel van de reparatie en/of onderhoud werd toen al een “standaard-tijd” aangegeven, die de uitvoerder nodig had voor de werkzaamheden!

Zo kon men ook al zeer gedetailleerde offertes maken voor de klanten.

En dat al bijna 100 jaar geleden !!!



Meer plaatjes

op volgende pagina !

Het „Service Opvolgsysteem” op de juiste wijze toegepast doet den Dealer voeling houden met zijn cliënteel. Het laat zien hoeveel klanten hij verliest en steeds kunnen daarbij de oorzaken van de ontevredenheid van den betrokkene worden aangetoond. Hierdoor krijgt de Dealer eene voorstelling van de min- of meerdere volmaaktheid zijner werkplaatsen en kan daaruit zijn lessen putten tot verbetering.

Practische toepassing van het „Systeem”

Zoodra een nieuwe wagen is verkocht, dienen de volgende data te worden vermeld op de Service-kaart, (fig. 3 en 4 vertoonen de voor- en achterzijde van bedoelde kaart).

[illegible]

Fig. 3

Voor vervolg van Staat van Reparaties Z.O.Z.

[illegible]

Fig. 4

Naam en adres van den klant.
Telefoonnummer.
Soort van wagen.
Motornummer.
Datum van aflevering.
Naam van den reiziger, die den verkoop tot stand bracht.

Binnen drie dagen na aflevering verdient het aanbeveling aan den klant een schrijven te richten van ongeveer onderstaanden inhoud :

Mijn(e) Heer(en). (Mevrouw of Mevrouw).

Bij de aflevering van uw nieuwe FORD-auto hebben wij de eer, U onze beste wensen te doen toekomen, voor een langdurig en succesvol gebruik daarvan. FORD-auto's zijn geconstrueerd tot het bewijzen van nuttige diensten gedurende vele jaren. Het is ons streven U te helpen, opdat U voor het beste deel de best mogelijke belegging kunt kunnen verkrijgen. Wij mogen natuurlijk veronderstellen, dat U zich voldoende bewust zijt, dat elk belangrijk machineonderdeel eene zekere mate van oplettenheid behoeft, wi bedoeld deel voor onbepaalde tijd onberispelijk functioneeren. In overeenstemming daarmede, raden wij U ten sterkste aan het FORD-Handboekje zorgvuldig te willen doorlezen, opdat U aan de hand van de daarin vermelde toelichtingen voor bedrijf en onderhoud van de Ford-auto, geheel op de hoogte kunt komen met de constructie van den wagen.

Wanneer een nieuwe wagen in gebruik wordt genomen, is het controleren van de volgende punten van het allergrootste belang:

Gedurende de eerst afgelegde 750 K.M. mag de rijsnelheid die van 35 K.M. per uur niet te boven gaan.

Vervang de smeerolie in het ondercarter na de eerste 600 K.M. en vervolgens om de 1200 K.M., met uitzondering gedurende het koude jaargetijde, waarin het raadzaam is, de olie te vernieuwen om de 750 K.M.

Draag zorg, dat de smeerplaatsen over den geheelen wagen rijkelijk van consistentvet en olie zijn voorzien.

Laat eventueele herstellingen, zoo spoedig mogelijk na het constateeren van het euvel, uitvoeren.

De radiator van een nieuwe wagen moet veelvuldig worden afgetapt en wederom van vers ch koelwater worden voorzien.

Geef gelegenheid de accumulatorenbatterij om de twee weken te doen nazien, waarbij dan gedestilleerd water aan het verdund zwavelzuur kan

* Geef acht, dat alle bouten en moeren voldoende zijn aangehaald."

Wij nodigen U hierbij tevens uit Uw nut te doen met ons stelsel van gratis nazien van de auto gedurende de eerste 30 dagen na inbedrijfstelling.

en stellen U derhalve voor, om de 10 dagen even met den wagen bij ons aan te komen. Hierdoor zijn wij in de gelegenheid mogelijk aanwezig

aan te komen. Hierdoor zijn wij in de gelegenheid mogelijk aanwezige mechanische fouten op te sporen, die indien veronachtzaamd, U naderhand in den vorm van een reparatierekening onaangenaam zouden verrassen.

De ervaring en bekwaamheid van onze monteurs staan U te allen tijde ten dienste en wij verzoeken U beleefd, voor geval Uw wagen defect geraakt mocht zijn, onze inrichting als de aangewezen herstelplaats te willen beschouwen.

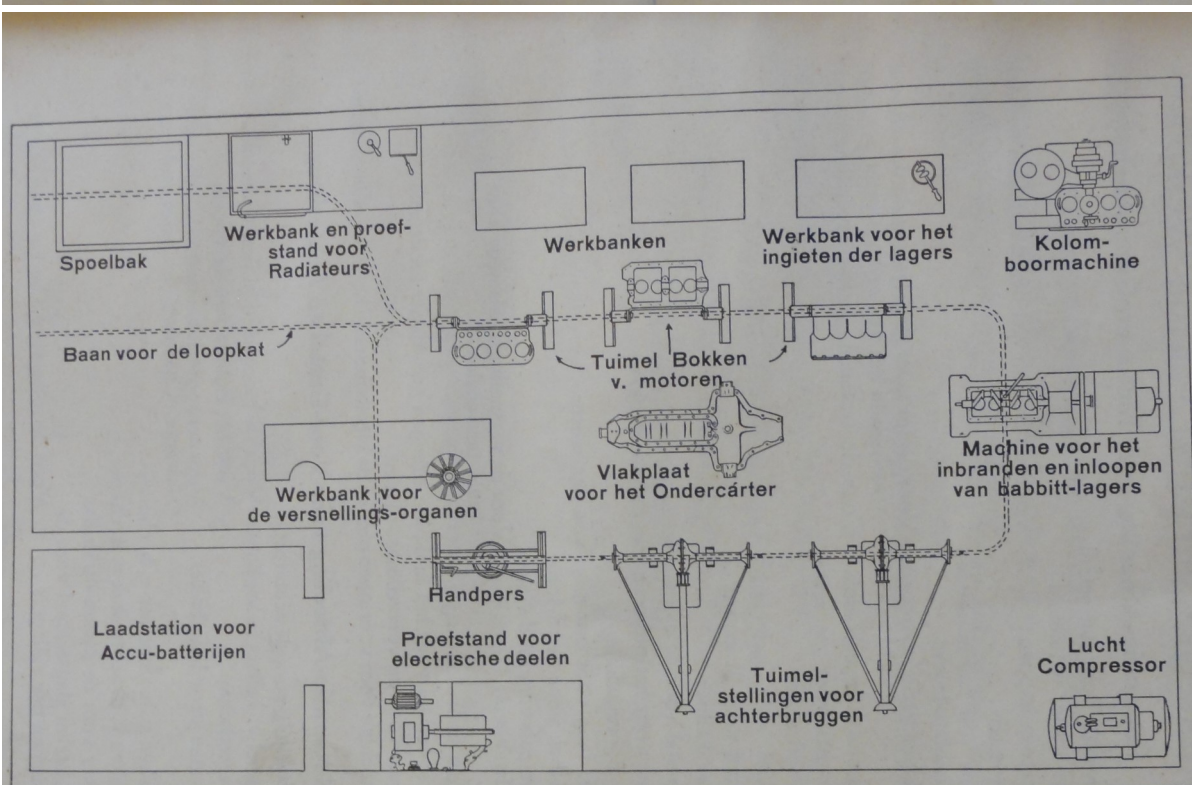


Fig. 1

FORD SERVICE

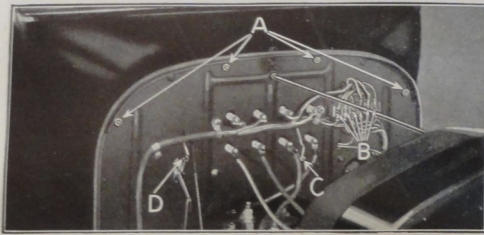


Fig. 13

- (c) Draai de 6 schroeven „B” uit, op het isoleerblokje, en maak de elektrische geleidingsdraden van den draadbundel naar het ontstekingscontact los. Neem de klemmoer „C” los van de verbinding der bobinedoos met den inductor en trek daarna alle draden met den draadbundel door de opening in het schutbord binnen de carrosserie.
- (d) Maak het aanzuigstangetje los van den tuimelhefboom op het schutbord door de splitpen „D” uit te trekken. Het aanzuigstangetje kan dan door het schutbord binnen de carrosserie worden getrokken.
- (e) Verwijder het stuurwiel door eerst de dopmoer los te draaien en neem daarna het stuurwiel van de spil van het aandrijvend tandwiel door dit met behulp van een wieltrekker af te schuiven (zie fig. 14).
- (f) Beweeg den beugel aan den verbingssteun tusschen stuurstangsbuis en schutbordscherm naar eene zijde, door eerst een der 2 verbingsbouten uit te draaien en dan den anderen wat los te zetten (zie „A” fig. 15).
- (g) Neem de voorste vloermat en de vloerplanken uit den wagen. Verwijder den reserve-velg door de moer van den bout voor den steun van den velgdrager los te draaien.

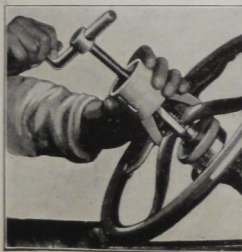


Fig. 14

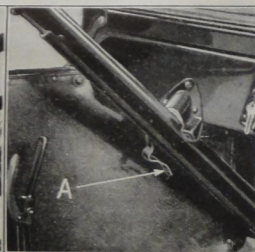


Fig. 15

FORD SERVICE

5

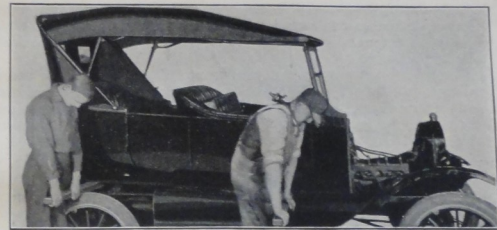


Fig. 16

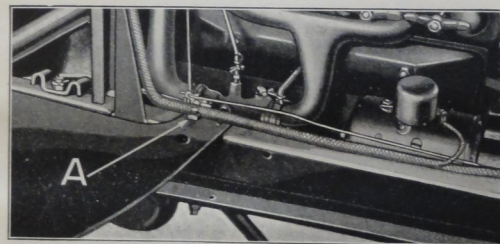


Fig. 17

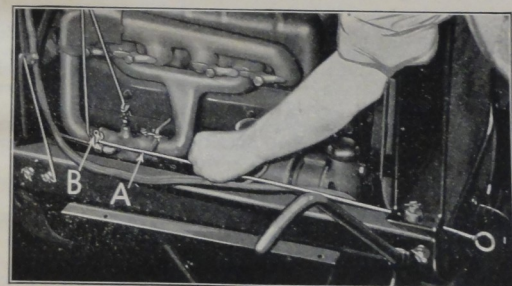


Fig. 18

HOOFDSTUK XXIV.

Vervangen van uitgesleten loopbanen en rollagers der voorwielen.

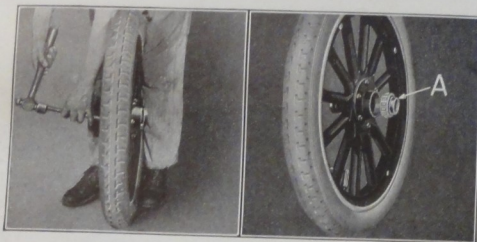


Fig. 382

Fig. 383

731 Crick den wagen op en neem het voorwiel af als onder No. 60 bij b, c en d verklaard.

732 Verwijder den vilthouder uit de voornaaf door dezen met een doorslag uit te drijven (zie fig. 382). Het binnenste rollager kan dan uit de naaf genomen worden (zie „A” fig. 383). Drijf de loopbaan voor het binnenste rollager uit de naaf (zie „A” fig. 384). De loopbaan voor het buitenste rollager wordt op dezelfde wijze uitgedreven.

733 Nieuwe loopbanen voor de rollagers worden aan binnen- en buitenzijde in de voornaaf geperst met behulp van een specialen trekbout als in fig. 385 afgebeeld.

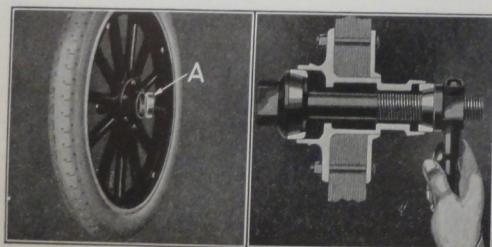


Fig. 384

Fig. 385

FORD SERVICE

185

734 Bestrijk het binnenste rollager met consistentvet en schuif het dan binnen de loopbaan. De vilthouder wordt nu in de naaf geplaatst en met een slagstempel aangedreven.

735 Men vult de naaf inwendig met consistentvet en monteert het voorwiel op de manier als onder No. 66 beschreven.

736 Duur der werkzaamheden.

Vervangen van uitgesleten loopbanen en rollagers der voorwielen.

(Deze werkzaamheden door een enkelen monteur te verrichten)

	Uren.	Min.
1 Breng de wagenhoezen aan	5	
2 Crick den wagen van voren op, neem het voorwiel af	8	
3 Verwijder den vilthouder uit de voornaaf, daarna rollagers en loopbanen, reinig lagere en naaf	10	
4 Trek nieuwe loopbanen in de voornaaf, vul de naaf met vet, breng het binnenste rollager en den vilthouder weer aan. .	15	
5 Monteer het voorwiel en stel dit af, verwijder de wagenhoezen .	12	
	50	



Dromen van kastelen en oldtimers (deel 3)

Zoals het er nu uitziet is de kans dat de Classic Days begin augustus dit jaar wél doorgaat redelijk groot. Tenzij de vaccinaties niet op het ons beloofde ritme zouden kunnen doorgaan...

Op de website www.classicdays.de kan je alvast al tickets aankopen. Wij hebben alvast ook al een reservatie op zak voor onze overnachtingen in de buurt van het kasteel !

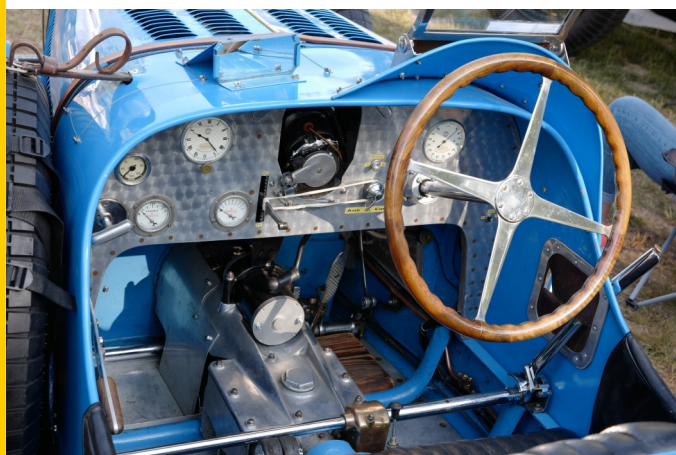
Dan intussen toch maar blijven dromen....

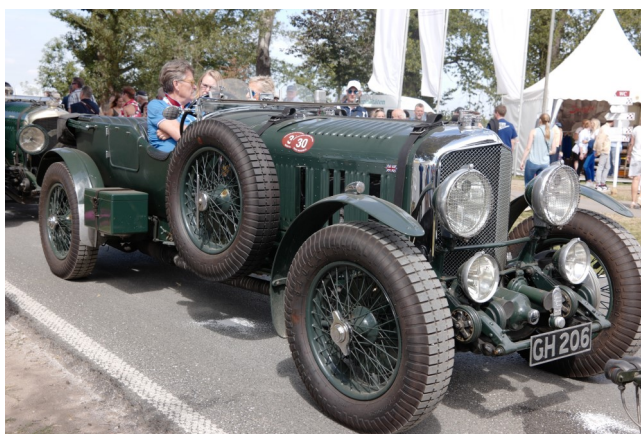
Een van de voor mij leukste onderdelen van dit evenement zijn de

"Classic Racing Legends". Fantastische wagens uit de jaren 1925-1935. 's Morgens vroeg zijn er dan altijd een aantal fanatieke mecaniciens bezig aan de preparatie van hun exclusieve nog steeds actieve bolides met ronkende namen : Alvis, Bugatti, Bentley, Riley, Jaguar, MG enz.....

Met hun enorme sturen en indrukwekkende instrumentenborden maken ze een heel mooie indruk.

En fotogeniek zijn ze zeker :





Een viercilinder met iets meer dan 28 liter inhoud....

Als ik daar de eerste keer van hoorde stond ik stomverbaasd. Maar als je dat “koersmachien” van dichtbij kan bewonderen en ook in volle actie kan na-gapen, dat geeft je een hoop adrenaline ! Op de Classic Days staat dit FIAT-monster al verschillende jaren te pronken...

Deze FIAT-S76 werd gebouwd in 1911 en kreeg al snel de naam : het beest van Turijn !

Dit monster was op 8 december in Oostende (jawel, hier in België !) voor een wedstrijd en behaalde toen een snelheid van 211 km/h !!! Met een boring van 190 mm en een slag van 250 mm en 3 bougies en vier ventielen per cilinder én een bovenliggende nokkenas had dat beest een motorinhoud van 28,353 cm².



Het vermogen was iets minder dan 300 PK (213 kW) en dit bij 1900 toeren per minuut....

De overbrenging was met een buiten-ketting op de achterwielen en daar waren de remmen aangebracht. Niks van remming via de voorwielen. Was immers bedoeld als snelheidsmonster !

De spoorbreedte is maar 130 cm en het beest is 375 cm lang. Indrukwekkende cijfers ! Maar als dat beest gestart wordt moet je zeker oorbeschermers dragen want het brult als een overjarige leeuw !!

Het voertuig is in Engeland volledig gerestaureerd en wordt elk jaar naar Schloss Dyck vervoerd.

Hoe de restauratie verliep kan je via volgende link bekijken : www.vimeo.com/113158655



Club—Varia

ZEELAND : Wie vorig jaar ingeschreven was voor onze driedaagse naar Zeeland heeft al een bericht gekregen van Sonja.. De meesten hebben al laten weten dat ze dit jaar zeker meewillen. Wil je toch ook nog mee ? Neem dan dringend contact met Sonja via sonja@makhcc.be !



RUBRIEK ANTIEK :

We zijn nog op zoek naar foto's van clubleden die nog tijdens hun dienstplicht met oldtimer-legervoertuigen te maken hadden, zowel mechaniekers als chauffeurs.

Ik vond in een oude schoendoos alvast enkele zwart-wit-foto's uit het jaar 1976.

Wie kent dit model en type? Het was in die tijd al een niet meer zo recent voertuig uit de reserve ! Het kwam uit de reserve van de medische dienst !



Het kleurenplaatje is een recente foto van een berucht Renault-voertuig. Naar aanleiding van mijn speurtocht heb ik nog een uniek dik exemplaar van een soort werkplaatshandboek teruggevonden. Maar daarover meer in een volgende nieuwsbrief.

Jullie mogen alle info en foto's doorsturen naar : redactie@makhcc.be, En liefst met wat uitleg : Wie—wat —waar?!

Groeten van Rik,



Teruggevonden op Youtube : de meest rare oldtimers ter wereld :
Druk op Control en klik en bekijk de filmpjes :

[Completely Forgotten Old Classic Sports Cars - YouTube](#)
[Strange & Forgotten Cars of the 60s and 70s - YouTube](#)
[10 Most Strangest and Weirdest Cars Ever Made - YouTube](#)

PRIJSVRAAG :

Op de foto ziet u een detail van een zeer bekende en redelijk gevaarlijke wagen : ==> Welke merk en type ?
Oplossing in volgende nieuwsbrief !

Wie al een gokje waagt : mail naar redactie@makhcc.be

LEDENADMINISTRATIE :

Bericht van Sonja :

Op 10 april 2021 telt de club 243 clubleden.
Nieuwe leden sinds begin jaar (of opnieuw lid geworden):

THUER Olivier Mechelen
CROUWELS Johan Duffel
DOMS Mario Humbeek
HELLEMANS Herman O.L.Vrouw Waver
PETITJEAN Alexander Vilvoorde
BAERT Jean Marie Hoeilaart
PEETERS Rudy Tremelo
BROERS Peter Rumst
VAN STEEKELENBURG Robbert St Kat Waver
VAN DOLDER Ad Turnhout

Hartelijk welkom in onze club !

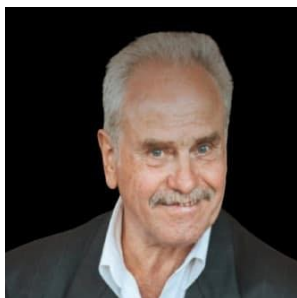


MEDELEVEN

Wij ontvingen zopas het droevige nieuws dat mevrouw Julika Lobbestael vorige week is overleden.
Zij was de trouwe echtgenote van Frans Lauwers en was geboren op 17 december 1950.
Ze huwden op 9 september 1967 en wonen in Hombeek (deelgemeente van Mechelen).

Het bestuur van MAK en de vele leden, die Frans en Julika persoonlijk kenden, wensen Frans en zijn familie veel moed en sterkte toe in deze wel zeer moeilijke tijd !!

Frans



Julika





van nieuwerburgh
verzekeringsmakelaars n.v.

Voor al uw verzekeringen,
slechts één adres!

Sinds 1938



Damhertenlaan 2
2640 Mortsel

03/289.08.57

kantoor@vannieuwerburgh.be



**V.U. : Nationale autorenstal
MAK VZW**

Ondernemingsnummer BE0409.036.726

Mechelbaan 326
2580 Putte

GSM Roger +32 495 55 04 29
GSM Sonja +32 492 45 96 38

