SOPHIE GAAT HAAR EIGEN WEG



VREDESTEIN TYRES

Taxeren met Vredestein

Door Jan-Erik Plettenburg



Eigenlijk wilde Sophie van Vliet een Burton bouwen, samen met haar vader. Dat was vier jaar geleden, ze was net 15 jaar oud. Na een bezoekje aan Burton in Zutphen was het enthousiasme bekoeld. Dat lag niet aan de kitkar, die op basis van een Eend kan worden gebouwd, maar aan de kosten; de bouw ging boven de begroting. Sophie liet zich niet uit het veld slaan en zocht een betaalbaar alternatief.

School vond Sophie van Vliet maar niks want het was allemaal veel te gemakkelijk. Ze verveelde zich in de schoolbankjes en wilde liever iets met haar handen doen. Samen met haar vader kluste ze al in en om het ouderlijk huis in Lemmer en daarnaast had ze allerlei bijbaantjes, eerst in de horeca en later bij een producent van onder meer roestvrijstalen aanrechtbladen, werkbladen en spoelbakken. Vorig jaar leerde ze lassen. Haar vader had, aangestoken door haar dochter, een Amazon Combi gekocht waar het nodige laswerk aan moest gebeuren. De klus werd uitbesteed aan een restauratiebedrijf in Westerbroek en Sophie mocht meehelpen. Zo leerde ze de eerste beginselen van het plaatwerken. Vervolgens kocht Sophie een Volvo 245 bij een specialist in Zweedse klassiekers in Coevorden, waar ze zelf onder toeziend oog van de eigenaar van het bedrijf het laswerk aan haar Volvo mocht uitvoeren. Intussen is Sophie zo bedreven in het lassen aan auto's dat ze in opdracht van een klant de koets van een Citroën 2CV aan het restaureren is. Al deze vaardigheden hebben ertoe geleid dat Sophie hiervoor nu als zzp'er wordt ingehuurd door bedrijven, en ze is bezig haar eigen restauratiebedrijf op te zetten. Haar Vwo-opleiding maakt ze in haar schaarse vrije tijd af. Elk jaar doet ze in een aantal vakken examen en ze hoopt over niet al te tijd haar diploma te halen. Voor natuurkunde schreef ze een doorwrocht werkstuk over de werking van de Variomatic, de traploze transmissie van Van Doorne's Automobielfabriek.



Lof

Toen bleek dat het bouwen van een Burton kitkar voor haar te duur zou worden, besloot ze een goedkope opknapper te zoeken en zo werd haar eerste eigen auto deze Daf 46. De verkoper was ooit met de restauratie begonnen, maar was daarin vastgelopen. De auto reed, maar moest volgens de verkoper nog worden gespoten en afgebouwd. Het bleek echter dat het laswerk niet goed

gedaan was. Het rechter voorscherm bleek ondeugdelijk aan de koets te zijn gelast, waardoor het te hoog zat. Herstel zou een enorme klus zijn en kostbaar bovendien, want Sophie kon toen nog niet zelf lassen. Bij een Daf-specialist in Bleiswijk kon ze een goede carrosserie kopen, zonder aandrijflijn. Ze besloot van twee auto's één te maken. Het overbouwen van de tweecilinder boxermotor en de Variomatic was een overzichtelijk karwei en binnen de kortste keren had ze haar 46 rijdend. Sinds ze haar rijbewijs heeft, is het haar dagelijkse auto en oogst bewondering en waardering van medeweggebruikers. Sophie roemt het rijgedrag van haar Dafje, waarbij de uitgekiende achterwielophanging met de De Dion-achteras garant staat voor een uitstekende wegligging. Sophie is vol lof over de traploze automatische transmissie die dankzij haar werkstuk en haar sleutelervaring voor haar geen geheimen meer kent.

Volvo

De Daf van Sophie is van bouwjaar 1976 en één van de laatst geproduceerde 46's. In dat jaar werd de productie gestaakt. De fabriek was overgenomen door Volvo en de 46 paste niet bij het imago van de Zweedse autobouwer. Het andere model









van Daf, de 66, kon na tal van aanpassingen nog wel als Volvo door het leven. De 46 werd september 1974 gepresenteerd als opvolger van de 44. Het voornaamste verschil was die achterasconstructie. Had de 44 nog pendelassen, waarbij de twee-riems Variomatic ook dienstdeed als differentieel, de 46 kreeg een Variomatic met één riem en net als de 66 een De Dion-achteras met een 'normaal' differentieel. De constructie gaf de auto een betere wegligging en de toepassing van een een-riems aandrijving betekende een besparing in de productiekosten. Ook scheelde het iets in het brandstofverbruik. De 46 werd leverbaar in twee varianten: de Luxe en de Super Luxe. Daarnaast was er nog een combi- en een besteluitvoering leverbaar. In totaal zijn er 32.389 exemplaren gebouwd van de 46, waarvan er 16.524 in de Super Luxe uitvoering zoals Sophie die heeft.

Raadsel

Sophie heeft een beetje gesmokkeld met haar Daf: de auto heeft de Variomatic van de 66, dus met twee riemen, want onderdelen voor de 66 zijn iets ruimer voorradig dan die voor de een-riemsvariant. Ook monteerde ze de schijfremmen van de 66 aan de voorzijde. Het oorspronkelijke, met dubbele wielremcilinders uitgevoerde trommelremsysteem, is onderhoudsgevoelig en schijfremmen remmen net iets fijner. De oorspronkelijke stoffen bekleding van een 46 is kwetsbaar, dus ze heeft ook het interieur aangepast. De auto heeft nu ook de voorstoelen en de achterbank van een Volvo 66. Haar 46 is waarschijnlijk een winkeldochter want pas in september 1978 werd de auto voor het eerst op kenteken gezet. De 46 werd nog tot ver in het jaar 1977 aangeboden door de tot Volvo-dealer gepromoveerde Daf-garages. Daf-rijders kregen onder het motto 'Daf laat u niet in de steek' de verzekering dat onderdelen voor de 46 nog tien jaar leverbaar bleven. Veel Dafjes werden vanwege de handige automaat via het GAK, het Gemeenschappelijk Administratie Kantoor, verantwoordelijk voor de uitvoering van de sociale zekerheid, geleverd aan clienten. Hoewel daarvoor vooral de goedkopere (kale) modellen werden aangekocht, zou het kunnen dat dit de reden was van de late ternaamstelling. Nog een raadsel: het geschilderde logo op het bestuurdersportier: een steenbok met wereldbol en de tekst 'Artico, only to serve'. Wie het weet mag het zeggen. ❖

Wat vindt de taxateur er van?

"Het is goed om te zien dat er een nieuwe generatie liefhebbers opstaat, die mobiel erfgoed koestert. De auto van de 19-jarige Sophie van Vliet is niet in concoursstaat, maar dat hoeft voor haar ook niet. De koets is plaatselijk niet meer zo rood ('Inferno' zoals Van Doorne de kleur noemde) als toen deze 46 de fabriek in Born verliet. Ze wilde een technisch betrouwbare auto en die heeft ze zelf gecreëerd. Petje af voor haar inspanningen. Ik noteerde staat 3, een goede staat en daar hoort een taxatiewaarde bij van € 5.000. Daarmee zijn de modellen van dit merk de status van 'knakenbak' ruimschoots voorbij. Goede, originele exemplaren worden steeds lastiger te vinden."

VREDESTEIN
TYRES