

## RON VAN DONGEN: DE KUNST VAN BETROUWBAARHEID

---

Ron van Dongen is verantwoordelijk voor onderhoud en preparatie van alle rijdende auto's in het Louwman Museum. Een wereldbaan!

Na de LTS werkte ik als automonteur achtereenvolgens in twee Brabantse dorpsgarages. De eerste was ook dealer van Wartburg en Barkas, dat was heel leerzaam, de tweede was groter en daar deden we echt van alles. Er kwamen allerhande personenauto's binnen, maar ook tractoren, landbouwmachines en soms een vrachtwagen. En we hadden ook een paar exclusieve auto's in onderhoud, zelfs een Rolls-Royce. Mijn collega's hadden daar niks mee, maar ik vond het prachtig. Er viel altijd genoeg aan die Rolls te sleutelen en ik vond de techniek mooi, maar ik besepte dat ik op die plek geen streep verder zou komen. Toevallig las ik in 1980 een berichtje in de krant dat Louwman & Parqui en het automuseum naar Raamsdonksveer zouden gaan verhuizen. Ik heb toen een open sollicitatie gestuurd en werd meteen aangenomen. De eerste paar jaar moest ik nog elke dag heen en weer naar Leidschendam. Daar was ik monteur voor TVR en Morgan, plus wat 'museumwerk'. Eenmaal hier in Raamsdonksveer kreeg ik deze werkplaats en sindsdien werk ik vrijwel alleen aan de auto's van het museum."



Alle onderhoudsgegevens per auto, maar ook alle routeboeken van ritten en tal van andere bescheiden zijn direct in het archief terug te vinden.

Alle auto's van het Louwman Museum zijn compleet en authentiek. De collectie is echter in drie categorieën te verdelen. Een deel is geconserveerd en dient alleen als stilstaand object, bijvoorbeeld de heel vroege auto's die in vitrines staan. Het grootste deel staat permanent in het museum, maar die zijn in principe rijdend te maken, als die gelegenheid zich aandient. Tot slot zijn

er een stuk of dertig auto's die veel vaker rijden en grotendeels een eigen plek in het museum hebben. Voor die laatste, rijdende groep is Ron verantwoordelijk. Ron: "Het is in alle gevallen oude techniek. Vroeger hadden auto's veel meer onderhoud nodig en gingen ze gewoon vaker kapot. Ik wil niet dat er een auto van het Louwman Museum bij een rit of evenement stil valt. Het kán altijd gebeuren, maar eigenlijk mag het niet. En dat lukt me aardig.



Voor een technicus als Ron is de onderkant van een auto vaak net zo mooi.

Dit jaar rijden we voor de 25ste keer de Mille Miglia. Dat doen we meestal met twee, soms zelfs met drie auto's. Het was wel eens lastig, maar het is maar één keer voorgekomen dat we uitvielen. Dat was in 1990, toen bij de blauwe Le Mans-Alfa 8C2300 een boutje uit de koppeling liep. Als zoiets nu gebeurt, zouden we er niet meer op uitvallen, maar dat is ervaring. Die betrouwbaarheid, dat is mijn trots, mijn drijfveer. Daar komt wel veel voor kijken. De preparatie voor een evenement begint direct na afloop van het vorige. Als een auto terugkomt, wordt hij helemaal nagekeken en schoongemaakt.



Goed gereedschap, is het halve werk! Ron heeft uiteraard twee uitgebreide gereedschapssets: metrisch en inch-maten. Daarnaast heeft hij in de loop der jaren aardig wat speciaal gereedschap zelf gemaakt. Steeksleutels die in een nauwkeurig bepaalde hoek zijn krom gebogen, of andere modificaties. Een speciale hoek voor de carburateurs van Bugatti's? Een ringsleutel minus een stukje uit het oog voor wartels van remleidingen? Als het niet bestaat, maakt Ron het zelf.

In vrijwel alle gevallen wordt het brandstofsysteem leeggemaakt en gespoeld. Moderne benzine is rotzooi. De bio-ethanol die daarin zit, laat een soort aanslag achter, die moet eruit. Zo'n inspectie levert altijd wel een lijstje op met onderhoud dat nodig is voor een volgend evenement. Grotere reparaties doen we zo snel mogelijk, na terugkomst. Als de zaak dan tegenzit, ontstaat niet meteen paniek door de tijdsdruk van een volgende rit. De heer Louwman wil nog wel eens druk op de ketel zetten met dingen die eerst moeten. Ik snap dat wel, maar ik bouw bewust veiligheidsmarges in".



Ron van Dongen bekijkt het moderne kentekenbewijs van de Napier.

“Voor een zware rit wil ik de ingeschreven auto’s enkele weken van tevoren hier hebben. Dan werk ik per auto de hele lijst af. Dat ik grote reparaties meteen wil doen, is ontstaan door ervaring. Een paar jaar geleden had ik de Aston Martin DB3 hier, als voorbereiding op de Mille Miglia. Dat is een pure ‘ex-works’ racewagen uit 1952. Die was toe aan een nieuwe koppeling. Twee weken voor de MM zat die erin. Ik ging proefrijden en na enkele tientallen kilometers brak de krukas. Toen moest er snel worden gehandeld en bleken de juiste contacten goud waard. Met enkele telefoontjes wist ik dat er nog precies één zo’n krukas bestond en waar die lag. Nog dezelfde avond zat ik op de boot naar Engeland. Daar hebben we de nieuwe koppeling op die krukas gemonteerd en ze samen uitgebalanceerd, om zeker te zijn dat de combinatie klopte. Snel terug, inbouwen, inrijden: ik had

‘m precies op tijd klaar voor de Mille Miglia.’.



“Uit de combinatie van al het werk aan die auto’s ontstaat vanzelf een planning; er moet hier wel doorgewerkt worden. Ik hou van die auto’s, maar ik kan mijn tijd niet verdoen met mijmeren hoe mooi het allemaal is. Er zit echter wel wat ruimte in die planning. Dat moet ook. Als Louwman onverwacht ergens voor wordt uitgenodigd en hij wil meedoen, moet ik nog de tijd hebben om een perfecte auto neer te zetten.” Een aardige bijkomstigheid van het werk is dat Ron de auto’s ook stevast begeleidt op die evenementen. Van Pebble Beach tot de Mille Miglia, mooie plekken waar je vaak de leukste en meest interessante mensen ontmoet. Ron kent de halve wereld en de halve wereld kent Ron. “Klopt, maar er moet tijdens die evenementen vaak wel worden gewerkt. Het rijden van de Mille Miglia met de Mercedes SSK is overigens ook werken. Ik vind het ontzettend knap dat Louwman dat nog steeds doet. Zo lang dat het geval is, denk ik niet aan mijn pensioen!”.

### **Agenda**

Een aantal evenementen staat stevast op de agenda van het Louwman Museum. Het lijstje omvat in elk geval: Mille Miglia, London to Brighton Run, internationale Bugatti Rally’s, Goodwood Festival of Speed en de Goodwood Revival, concours d’élégance op Pebble Beach, Rode Kruis Rally, concours d’élégance Paleis ‘t Loo en tweejaarlijks de internationale Alfa 8C2300/2900 Rally.

### **Onderdelen**

“Als je de weg weet, is er veel te koop. Het wordt ingewikkelder bij auto’s waarvan er geen twee bestaan. Dan maak ik het zelf, of ik laat het maken. Voor kleinere dingen heb ik een draaibank. Balanceerloodjes voor Bugattiwielen giet ik ook zelf: gewoon, lood smelten in een malletje.”



Nieuw gegoten: inlaatkleppen voor de Napier, want niet meer nieuw te koop.

### **Proefrijden**

Eén van de mooie bijkomstigheden van zijn werk is dat Ron in de meest bijzondere auto's rijdt. "Ja, ik geniet er ook van, maar dat proefrijden dient altijd een doel. Ik heb keuze uit drie vaste rondjes. Het kleinste is een rondje hier op het terrein: dan weet ik dat alles functioneert. Even wat langer is een rondje hier vlakbij door de polder. En als er echt aan getrokken wordt, heb ik een 'rondje Poederrijen', dat is een kilometer of vijftig. Daar zit van alles in, bochten, hellingen, slecht wegdek. Er gaat geen auto weg of ik heb er volop mee gereden. Voordat een auto hier weg gaat,

moet ik er vertrouwen in hebben dat deze perfect in orde is.”



### **De Napier 100HP racer**

Het kost de nodige voorbereiding en er komt een heftruck aan te pas om 'm aan te slepen. Dan een knal, zwarte rook en... stilte.



De extra benzine die in de carburateur is gepompt, is in één klap verzwolgen. Opnieuw. Nu volgt een serie klappen. De Napier racer uit 1903 staat onregelmatig te schudden, maar dat is niet zo

gek. De aluminium viercilinder van 11,1 liter (!) is geen toonbeeld van balans en souplesse. Dit is pure racetechniek van 110 jaar geleden. Die enorme motor levert 'slechts' 100 pk en draait maximaal 1000 toeren, maar daarmee rijdt hij wel al 50 km/h in de eerste van de drie versnellingen. De hele auto weegt nog geen 1.100 kilo.



Fraai uurwerk van de beroemde horlogemaker Charles Frodsham & Co. Ltd. Op het dashboard van de Napier.

Een greep uit het wagenpark aan inzetbare, rijdende auto's:

Alfa Romeo 8C2300 Le Mans en 6C1750 Testa Fissa, Aston Martin DB3 en DB5 '007', Bentley Continental, Benz Phaeton, BMW 328, Bugatti 43, 54 en 'Black Bess', Darracq 'Genevieve', Ferrari Monza, Ferrari 375 Indianapolis, Ford V8, Lagonda M45 Le Mans en V12 Le Mans, Maserati 300S, Mercedes-Benz SSK, Mercedes-Benz 540K, Napier Gordon Bennet, Spyker Phaeton... enzovoorts!

Tekst: Bart van den Acker

Foto's: Matty van Wijnbergen

Bron: Autovisie