

ONSCHATBARE Klassieker

magazine nr 3 maart 2019 € 6,95

ALPINE A310 (1971-1985)



Taxeren: Heinkel Trojan



www.okm.nl

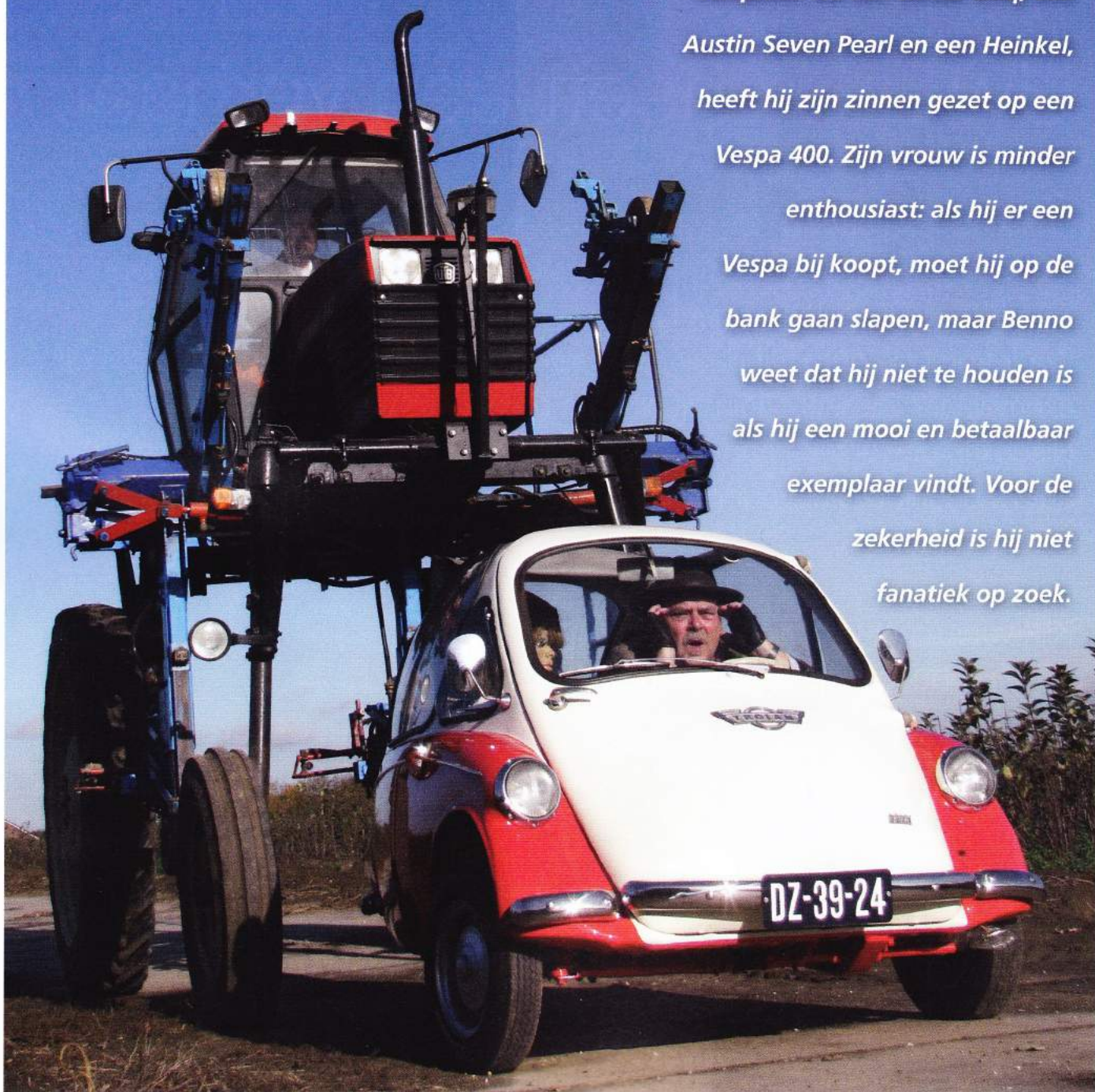


BP 8 710966 053188

Porsche 356 Speedster

Altijd aanspraak

De verzameling is voor Benno Kroese uit Swalmen nog niet compleet. Na een Simca Cinq, een Austin Seven Pearl en een Heinkel, heeft hij zijn zinnen gezet op een Vespa 400. Zijn vrouw is minder enthousiast: als hij er een Vespa bij koopt, moet hij op de bank gaan slapen, maar Benno weet dat hij niet te houden is als hij een mooi en betaalbaar exemplaar vindt. Voor de zekerheid is hij niet fanatiek op zoek.



VREDESTEIN

Taxeren met Vredestein

DOOR JAN-ERIK PLETTENBURG



De Heinkel vond hij twee jaar geleden via een Duitse site in Wenen. De reis per camper er naartoe met daarachter een autoambulance viel tegen. Het was ver en het regende de hele weg. De Heinkel viel ook tegen. De auto wilde niet starten en er zat een gat in de tank. Ook kon de carrosserie wel een nieuwe laklaag gebruiken. Desondanks was Benno gecharmeerd van dit autootje en nam hij de auto mee naar huis met een etalagepop aan boord, zijn handelsmerk. Op de terugweg werd hij bij een tankstation in België, waar hij een tussenstop maakte, aangesproken door de eigenaresse. "Heeft u iets met poppen? Wacht even, ik heb nog een Maria en een Josef in de kelder liggen." Nu heeft elke auto uit zijn verzameling zijn eigen passagier. Hij krijgt onderweg en op evenementen stevast dezelfde opmerkingen: "Zo'n vriendin wil ik ook, die kost niets" of "Die vrouw spreekt me tenminste niet tegen". Benno Kroese had op een gegeven moment genoeg van al die opmerkingen en besloot zonder etalagepop naar evenementen te gaan, maar kreeg daar eveneens weer commentaar op. Hij heeft ook twee losse benen van een etalagepop, gekleed in een halve overall. Die steken op evenementen onder zijn auto uit: "Dat is mijn monteur,

die wordt per uur betaald." Zijn aanwezigheid op evenementen lokt altijd positieve reacties uit. Waar hij ook stopt met zijn Heinkel Trojan, altijd is er iemand die een praatje komt maken.

Dagje uit

Terug in Nederland liet hij de tank repareren en maakte hij de motor aan het lopen. Het krijgen van een Nederlands kenteken viel nog niet mee: het chassisnummer was onvindbaar. Uiteindelijk bleek het ingeslagen te zijn in de wagenbodem, rechts tegen de zijwand, verstopt onder de mat. De auto was helemaal rood, maar Benno besloot de auto in twee kleuren te laten spuiten. Ook liet hij de zittingen opnieuw vullen met paardenhaar en schuimrubber. De bekleding zelf was nog in goede staat. Nieuwe raamrubbers die de Duitse Heinkel Club kon leveren en nieuwe bumpers, die hij kon kopen bij de Engelse Trojan club, maakten de auto helemaal af. Althans dat dacht Benno. Al snel bleek dat de motor zijn beste tijd had gehad. Een totale revisie was noodzakelijk. De eerste rit na de revisie ging het na tien kilometer mis: de benzinekraan gaf de geest. Vervolgens verliep een tochtje met zijn dochter anders dan gepland: bij het veer over de Maas tussen Kessel – Bee-



sel, na nog geen kwartier rijden, brak de kabel die de schakelhefboom met de versnellingsbak verbindt. Einde dagje uit.

Overbodig

Ernst Heinkel was vliegtuigbouwer, maar na de Tweede Wereldoorlog was het de Duitse industrie door de geallieerden verboden om vliegtuigen te bouwen. Hij ontwierp een scooter, de Heinkel Tourist. In 1954 liet hij zich op de autosalon in Genève inspireren door de Isetta van Iso. Met zijn kennis van de vliegtuigbouw ontwierp hij een soortgelijke auto die 100 kilo lichter uitviel en ook nog eens goedkoper in aanschaf was. De stuurkolom die bij de Isetta meebeweegt bij het openen van de deur, is bij de Heinkel vast uitgevoerd: het stuur en het instrumentenpaneel blijven op hun plek. De Heinkel van Benno Kroese is van Engels fabricaat. De firma Trojan produceerde de Heinkel Kabine, voorzien van Engelse onderdelen, in licentie van 1960 tot 1965. Over de geschiedenis van Trojan is al geschreven in de Onschatbare Klassieker 6-2018: Trojan, opgericht door Leslie Hayward Hounsfield, maakte de eerste auto's in 1920, hoewel de eerste prototypes al voor de Eerste Wereldoorlog reden. De fabriek werd in 1959 overgenomen door Peter Agg. Hij wist de rechten op de bouw van de Kabine te verwerven van Heinkel, die na het overlijden van oprichter Ernst Heinkel de productie van het autootje had gestaakt. Het maken van de Kabine was niet meer lonend; de dwergauto was overbodig geworden. De (Duitse) autokoper kon zich eind jaren vijftig veelal een 'echte' auto veroorloven. Voor Benno Kroese is de Heinkel een welkome aanvul-

ling in zijn verzameling. Met wat passen en meten kan hij ze allemaal kwijt in zijn garage. Hoe dat moet als er een Vespa gevonden wordt, is nog niet helemaal duidelijk. Misschien moet Benno tegen die tijd een tuinhuisje bouwen. Voor de auto en zichzelf. ♦

Wat vindt de taxateur ervan?

"Het was in de jaren van de wederopbouw hét alternatief voor de (motor)fiets: de dwergauto. Je zat droog en hoefde niet te fietsen. Toen het allemaal wat beter ging, keek niemand meer naar dwergauto's om. Nu is het zaak om de kleintjes niet over het hoofd te zien, ze zijn serieus geld waard. Ze zijn zeer gewild in met name Amerika. De verzamelaar die alles al heeft, kan altijd nog wel een Messerschmitt - de koning der dwergen - kwijt tussen de Ferrari's en Porsches. De waarde van de in licentie gebouwde Trojan ligt zo'n 20 procent onder die van het origineel, maar ik zie dat de Trojan aan een inhaalslag bezig is. De auto van Benno zit tussen staat 2 en 3 in en dat betekent een taxatiewaarde van € 16.500. Een vergelijkbare Heinkel zou op € 20.000 zijn uitgekomen."



VREDESTEIN

