
Stalling

De meeste klassiekers krijgen een luxe winterstop als het buiten als maar natter en kouder wordt. De techniek wordt dan even stopgezet. Voor een aantal onderdelen is dat geen enkel probleem, maar voor sommige onderdelen is dit echt slecht. Omdat er veel tegenstrijdige verhalen de ronde doen, en sommige adviezen tegen de werkelijkheid in druisen, wil ik mijn visie hierover hier eens ventileren. Ik zal het per onderdeel neerzetten zodat er een overzichtelijke lijst ontstaat waar een ieder uit kan pikken wat hij kan gebruiken of wil toepassen. (Commentaar en/of opbouwende kritiek is van harte welkom).

Eerst wassen

Was een auto uitgebreid en gebruik overdadig veel autoshampoo. Zo voorkom je dat vuil (bijvoorbeeld vogelpoep) langdurig kan inwerken op de lak. Ook voorkom je krassen omdat er geen scherp vuil tussen een hoes en de auto zit. De shampoo brengt een beschermende laag aan, ook op blank metaal. Regelmatig (hand) gewassen auto's bezitten opvallend minder roestplekjes dan een bijna nooit gewassen auto, let daar maar eens op. Natuurlijk is een wax-beurt voor de stalling helemaal perfect, maar goed wassen is al prima.

Banden.

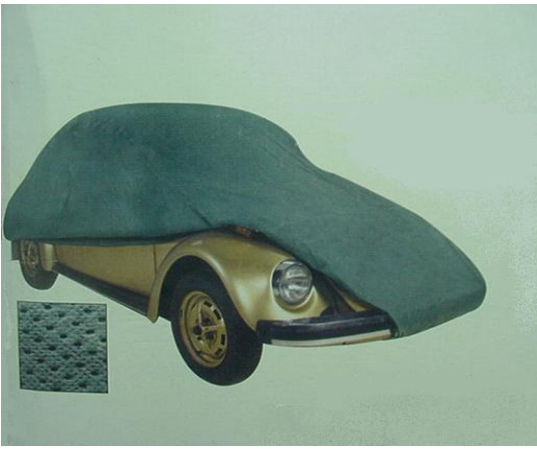
Zorg dat de banden op spanning staan, het liefst 0.5 bar hoger dan normaal. Als banden lang op dezelfde plek staan ontstaat er door het grote gewicht een "platte" kant aan de band. Na enkele maanden ontstaat er zo een on-ronde band die vervelend gaat trillen, alsof het een onbalans is. Vooral zware voertuigen en die met motor en bak achterin, zoals de luchtgekoelde VW's & Porsche's, adviseer ik een krik onder de voorste motorsteun die een deel van het wagen gewicht op zich neemt. Een auto op bokjes is natuurlijk helemaal perfect.

Wiellagers

In aansluiting op de mogelijke platte kant aan een band vinden wiellagers lange stilstand onder belasting ook niet prettig. De lager kogels drukken door de smeerfilm heen en veroorzaken soms een putting. Na weer in gebruik genomen te zijn loopt zo'n lager dan op korte termijn stuk. (Dit komt bij zware caravans ook veel voor). Om dit te voorkomen is het wegnemen van de as-last door een krik of bokjes dus ook aanbevolen.

Cabriolet

Altijd met een gesloten dak weg zetten. De plooien die in geopende toestand ontstaan, laten zich na een stallingsperiode niet meer gladstrijken. Ook kan er tussen de plooien vocht opgesloten zitten, waardoor er spocht & schimmel plekken kunnen ontstaan. Ook verleent een open cabrioletkap een mooie entree voor muizen om er een "nest" in te bouwen. Reinig het dak zoals de leverancier dat opgeeft, en dek het daarna af met een ademende auto hoes of een groot laken, zodat stof en vuil geen kans krijgt.



Interieur

Stofzuig het interieur zorgvuldig en haal alles wat eetbaar of een houdbaarheidsdatum bezit er uit, want dit lokt allerlei ongedierte aan. Zet alle ramen op een kier, zodat het interieur kan ventileren. Controleer of de vloer isolatie en bekleding echt droog is. Haal er uit wat vochtig is, want voor dit droog is, stinkt het hele auto interieur als een vochtige kelder.

Accu

Een accu gaat het langste mee als deze continu in werking is. Stilstand onderbreekt dat proces en maakt een accu lui. Omdat een accu van zichzelf altijd ontlad, is onderhoud dus een must. Schaf daarvoor een elektronische druppellader aan, deze houdt de accu niet alleen fit, maar zorgt ook voor een altijd startklare accu. Zo'n moderne lader mag continu aangesloten blijven, dus vraagt verder geen aandacht meer. Dek de accupolen zuurstofvrij af met vaseline of wat WD-40 om zo oxidatie tegen te gaan.

Let op: Als een accu een week of langer helemaal leeg gestaan heeft is deze al onherstelbaar beschadigd. Op een deel van het oppervlakte van de lood platen (lees capaciteit) is het chemische proces gestopt. Een elektronische lader kan een deel weer opgang krijgen meer een groot deel is toch "hersendood". De accucapaciteit is daardoor enorm afgenomen. Een tester zal hier ook uitwijzen dat de accu dan ver onder de maat presteert.

Motor

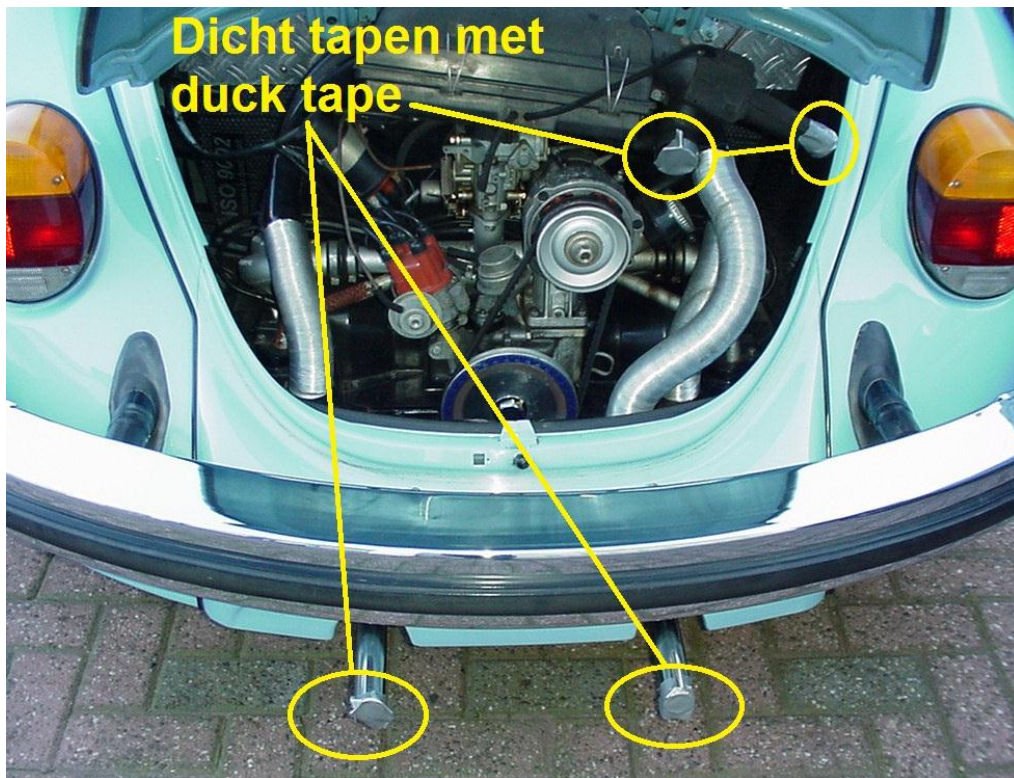
Om inwendige oxidatie door de aanwezigheid van brandstof, vocht & zuur in de olie uit te sluiten (als gevolg van korte ritten) adviseer ik de motorolie altijd net voor de stalling te verversen. Rijd dan de motor goed warm, (dat betekend een rit van minimaal 8 kilometer!), zet de motor dan stil op de stalling plek. Als de motor tot handwarm is afgekoeld, plak dan met Duck tape de uitlaateinden en de luchtfilter inlaten en indien mogelijk de carburateur inlaat zelf, luchtdicht af. Nu kunnen de muizen niet zo makkelijk een nest bouwen in het luchtfilter, maar belangrijker.....



Knaagdieren opslag

Stilstaand staat er altijd een inlaat of uitlaatklep open. Bij in ieder geval 1 cilinder staan er zelfs 2x kleppen iets open. Het kan dus iets ventileren door die cilinder heen. Als de lucht in de opslagruimte iets vochtig is (vooral bij niet verwarmde ruimtes) komt er dus ook vochtige lucht de cilinder in en kan vocht daaruit condenseren tegen de koude onderdelen. (Zo worden zware stalen onderdelen onder een afdak in eens helemaal nat en is een carrosserie, buiten geparkeerd, ook zonder regen 's morgens helemaal nat).

De echte horror voor een motor is als deze af en toe, en dan voor slechts enkele minuten, gestart wordt. Tijdens het verbranden van brandstof, ontstaat er veel waterdamp (op een koude dag, tijdens de opwarming van een motor is dit ook goed als damp en lekkende druppels uit de uitlaat te zien). Vocht condenseert ook tegen koude onderdelen zoals een cilinderwand. Zetten we de motor nu stil, staat er gewoon wat "zuur" water in de cilinder. Dat dit roest op cilinderwand en zuigerveren veroorzaakt moge duidelijk zijn. (Later is dit goed te herkennen aan de donkere vlekken op de cilinderwand).



Daarom dus dat dicht tapen van in - & uitlaat.

Start/ draai de motor nu niet eerder dan in het nieuwe seizoen, als er ook weer mee gereden gaat worden.

Om uitwendige oxidatie te voorkomen kun je de motor uitwendig inspuiten met WD-40.

Dit verdampt bijna volledig en laat een zeer dun laagje bescherming achter.

TIP

Bij getunede motoren, voorzien van zwaardere klepveren, adviseer ik de tuimelaars te demonteren. Zo wordt voorkomen dat een aantal klepveren, maanden lang, maximaal ingedrukt hoeven te staan. (Zodat je later bij een veerdruk controle, je niet hoeft af te vragen, waarom er onderling zo snel drukverschillen in de klepveren zijn ontstaan).

Benzine tank

Moderne benzine is niet echt vriendelijk voor klassieke afdichting rubbers, dus een tank helemaal vol doen en dan stallen, om zo condens te voorkomen is mogelijk niet meer het beste advies. Er bestaan benzine stabilisator toevoegingen, speciaal voor de stalling maar ik heb daar geen ervaring mee.

Ik denk dat een lege tank, voorzien van 2 liter kettingzaagbenzine en dan de luchtopeningen dicht tapen, ook een goede optie is. (Aspen bijvoorbeeld blijft jaren goed en stabiel en de tweetakt olie laat wat vettigheid achter na verdamping, zodat er tot in de carburateur wat bescherming zit als de motor daar even op gelopen heeft).

In het voorjaar er 5 Liter verse benzine bij gooien en oprijden (goed voor het milieu...., daar krijg je die mooie blauwe lichten van, ha, ha,) maar wie weet is er iemand onder de lezers die een beter oplossing weet ?

Sleutel ze, Henk Hendriks

Hot Rod Doesburg