

# fd.

persoonlijk

» 53 pagina's «  
*auto's  
innovatie  
mobiliteit*

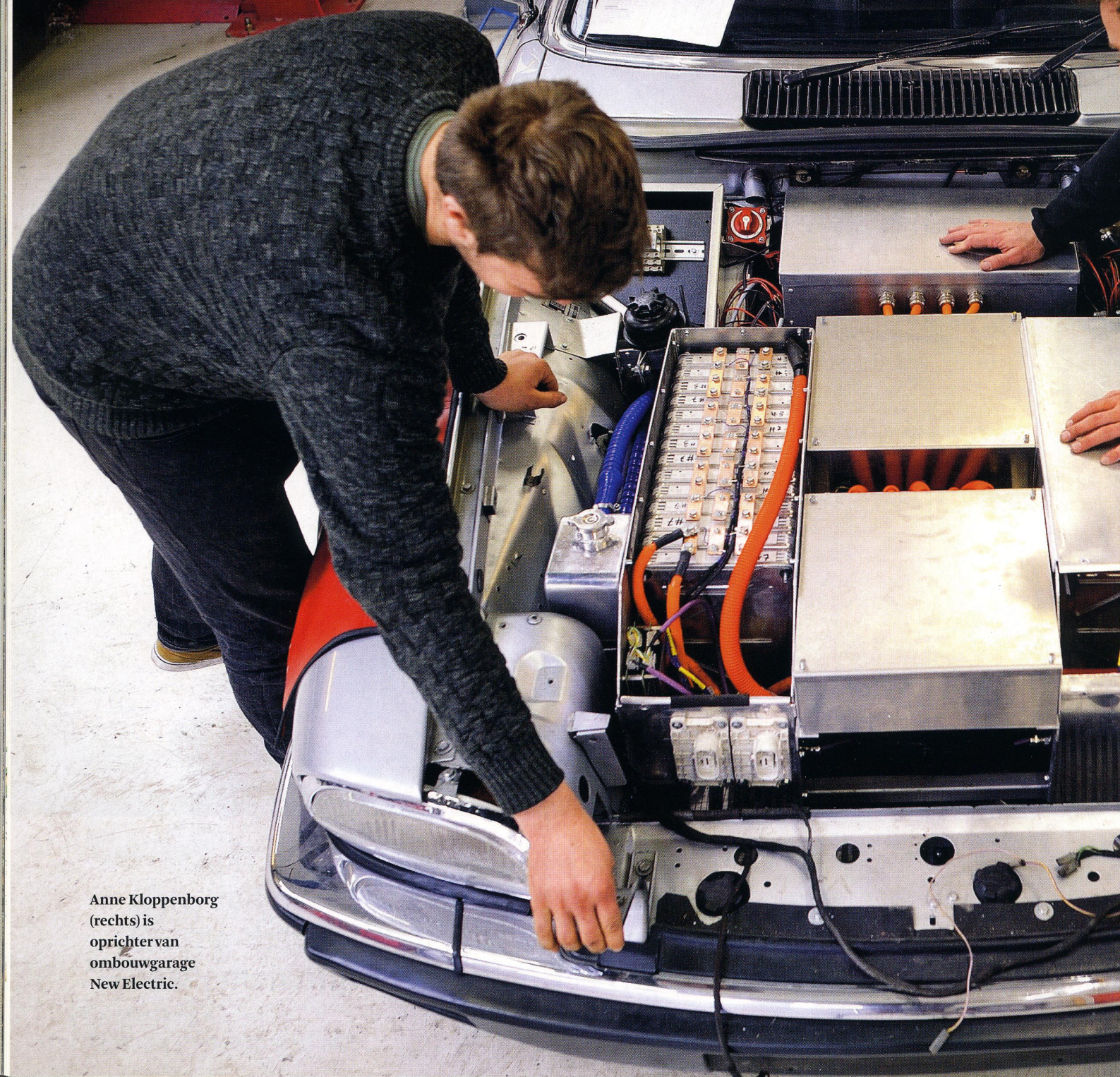
## De auto op zijn kop

Alles wordt anders. Oldtimers rijden elektrisch, de fiets is het nieuwe statussymbool en jonge bedrijven dagen auto-concerns uit.

→ vanaf pagina 19



# OLD TIMERS A EEN STEKKE



Anne Kloppenborg  
(rechts) is  
oprichter van  
ombouwgarage  
New Electric.

reportage

Liefhebbers van klassieke auto's staan voor een zware keus. Hun geliefde oldtimer de deur uit doen wegens strenge milieuregels, of hem ombouwen naar elektrisch. Een groeiend groepje kiest voor het tweede. Hoe werkt dat?

Tekst: Jeroen Koot • Fotografie: Mark Prins

**B**loedsnel gaat het soms, waarschuwt oprichter Anne Kloppenborg van ombouwgarage New Electric. Voor zijn neus staat een blinkende Jaguar uit de jaren zeventig, die een elektromotor onder de motorkap gaat krijgen. Hiermee kan hij straks als met een Tesla geruisloos wegschieten bij elk stoplicht. 'We moeten meestal de elektromotor wat dimmen, anders rijd je de hele auto kapot. Klassieke auto's zijn er niet op ontworpen.'

Het ombouwen van auto's is nog pril, maar het groeit. Enkele klassiekers, zoals de snoek, de eend en de kever en andere modellen in het land, verruilden al hun 'broaaap' uit de uitlaat voor een timide 'djiieeee', en meer voertuigen zijn in aantocht. De laatste tien jaar zijn een kleine 140 voertuigen omgebouwd, zo blijkt uit de jongste cijfers

van de Dienst Wegverkeer (RDW). Het aantal elektrische oldtimers in het land is uitgekomen op 42.

Waarom ombouwen? Omdat het opvalt, maar ook omdat er met een stekkerklassieker deuren opengaan. Steden met milieuzones zijn niet altijd happig op oude voertuigen, maar til een elektromotor in de auto en de voormalige smeeroets is weer welkom. Ondernemers kunnen zelfs belastingaftrek krijgen op het project. 'De klanten die hier komen zetten hem allemaal op de zaak', zegt Kloppenborg. 'Je kan er dan zo'n 15 procent op besparen.'

### Flink investeren

Maar loont het? Nee, zegt zo'n beetje iedereen die ermee bezig is. Elektromonteur Henk Reins, uit het Zeeuwse Tholen, bouwde zijn Snoek, een Citroën DS, zelfstandig om tot elektrische auto. Naast veel tijd moest hij een flinke som geld



FOTO: HENK REINS

De door eigenaar Henk Reins zelf omgebouwde Snoek aan de laadpaal.

investeren. 'Aan de accu's was ik al 10.000 euro kwijt, aan alle materialen bij elkaar 20.000 euro', zegt hij telefonisch. Ook het herkeuren kost geld, zo'n 1000 euro, doordat ambtenaren de auto moeten registreren als een stekkerwagen.

Dat laatste bleek een paar uur werk en sindsdien rolt hij geluidloos en zonder uitlaatgassen door het land – tot 200 kilometer op een volle accu. En dat in de auto die hij zelf fijn vindt om te rijden. Hij beschreef online zijn werk en krijgt nu geregeld vragen van mensen die wel lust hebben in zo'n zelfde project.

### **Tweedehands accu's**

En dankzij die verhalen zien ook ondernemers hun kansen schoon. In Utrecht begint Voitures extravert dit jaar aan het seriematig ombouwen van de Porsche 911. Luxe sportauto's die ooit een brandstofmotor onder de achterklep hadden, zoeven straks met accu's aan boord door stad en land. De elektrische variant kost 300.000 euro.

In het Utrechtse Everdingen stort Traction Électrique zich op het ombouwen van eendjes en de beroemde patatwagen van Citroën – de HY. En op een bedrijventerrein in Amsterdam heeft Van Kloppenborg drie Jaguars staan. Binnen oogt het er als een gewone garage, maar dan met overal onderdelen voor elektrische auto's. Op een tafel ligt een elektromotor, tegen de muur staat een laadstation, geschikt om snel accu's te vullen. En iets verder klussen twee werknemers aan een oude accu uit een Nissan Leaf. Ze hebben de accubak opengezaagd en tillen de onderdelen eruit. Die komen in de Jaguar – tweedehands accu's zijn voordeliger.

In een hoek is te zien waar het

**De vereniging voor oldtimers gruwelt ervan; een klassieker moet origineel blijven**

### **Oldtimers in cijfers**

# 98%

*98 procent van de eigenaren is man.*

# 2,2

*De meesten zijn verzamelaar. Gemiddeld bezitten ze per persoon 2,2 oldtimers.*

# € 21.043

*De waarde per voertuig bedraagt 21.043 euro. Daarentegen kost een oldtimer ieder jaar 6562 euro aan reparatie, stalling, verzekering en belasting.*

# 1902

*De oudste elektrische oldtimer die in Nederland rondrijdt, komt uit 1902.*

*Bron:  
TU Delft  
FEHAC/RDW*

allemaal voor nodig is. Er staat een auto met geopende motorkap en een gapend gat op de plek waar ooit motor en versnellingsbak zaten. Hier zal een deel van de accu's komen, een ander deel komt in de achterbak. De ombouw kost zo'n 45.000 euro exclusief btw per auto, en duurt zeker enkele weken.

### **Nadelen**

De vereniging voor oldtimers Fehac gruwelt ervan. Een klassieker moet zo origineel mogelijk blijven, dus bijna letterlijk het hart uit een voertuig rukken, strijkt in tegen de haren van de liefhebber. 'Het is in ieder geval geen klassieker meer als je hem ombouwt', zegt Bert de Boer, voorzitter van de vereniging. Ook het milieuvoordeel vindt hij discutabel. Een klassieker rijdt volgens cijfers van Fehac gemiddeld 1400 kilometer per jaar. De productie van de accu's zal meer milieuschade veroorzaken dan de oldtimer in de rest van zijn leven, vermoedt hij.

En er zijn meer nadelen. Elektrisch rijden doe je als je veel wilt gaan toeren en klassieke auto's zijn daar helemaal niet geschikt voor. Ze kunnen het technisch niet altijd aan. Voor de inzittenden is het gevaarlijker want klassieke auto's zijn minder veilig. En dan is de ombouw ook nog schreeuwend duur. Doe het dus niet, zegt De Boer. Houd je klassieker origineel, stal hem buiten de milieuzone en rijd er af

**Anne Kloppenborg:**  
**'We moeten meestal de elektromotor wat dimmen, anders rijdt de hele auto kapot.'**





FOTO'S: VOITURES EXTRAVERT



**Voitures extravert  
specialiseerde zich  
in het ombouwen  
van de Porsche 911.**

en toe in. En koop voor je dagelijkse ritten een gewone elektrische auto.

### Youngtimers

Maar wat als je toch elektrisch in een oude auto wilt rijden, welke lonen dan? Klussers kozen vaak voor klassieke Volvo's, en de RDW zag ook de Citroën DS al enkele keren voorbijkomen. Oudere auto's waarvan de motor en versnellingsbak zijn gescheiden zijn sowieso gemakkelijker, want de bak moet blijven, terwijl de motor eruit gaat. En Jaguars lenen zich er goed voor, zegt Kloppenborg. Britse ontwerpers kozen destijds veel te dik staal voor hun auto's, en daardoor kunnen die nu de krachten aan die vrijkomen als ze elektrisch wegschieten.

Youngtimers – auto's van vijftien jaar of ouder, maar niet oud genoeg om een oldtimer te zijn – zijn volgens hem een goede keus omdat ze gemakkelijk zijn om te bouwen en

### *In drie stappen naar een elektrische auto*

1.

*Motor, uitlaat en  
tank verwijderen*

2.

*Accu's op maat maken en  
door de auto verspreiden  
om het gewicht te  
verdelen*

3.

*Motor en elektra  
inbouwen,  
motorvermogen  
bijstellen zodat de  
elektromotor niet te  
krachtig wordt voor de  
klassieker*

geschikt zijn voor dagelijkse ritten. Land Rovers en andere grote auto's passen eveneens, omdat ze veel accu's kunnen dragen en dus ver kunnen rijden op een volle lading. En dit zijn ook niet het type auto's om hard mee over de snelweg te rijden, dus dan trek je niet zo snel de accu leeg. Maar klassieke Mercedesen verwacht hij niet, juist omdat ze oerdegelijke brandstofmotoren hebben, die eigenaren niet snel zullen willen verliezen.

### Gewichtsverdeling

En zelf ombouwen? Dat kan ook, maar dan juist met de kleintjes. Een Fiat 500 is zo klein dat alle onderdelen er met een of twee man in zijn te

tillen. Je rijdt maar 60 kilometer met een volle accu en harder dan 90 zul je niet rijden. Maar het kost maar pakweg 10.000 euro.

En ook dan moet de klusser opleten. Mogelijk moet de auto steviger worden en moeten de remmen een zwaarder gewicht aankunnen. Ook mag de gewichtsverdeling niet veranderen, dus wie ombouwt moet de zware accu's handig verspreiden om te voorkomen dat de auto voor of achter te zwaar wordt. De achterbank sneuvelt dus misschien.

Maar als alles erin zit, rolt de klassieker stil en daarmee juist opvallend door de stad. En ergens past dat ook wel bij een klassieker. De eerste auto's ter wereld reden veelal met een elektromotor in plaats van een brandstofmotor, want benzine- en dieselmotoren waren destijds simpelweg nog niet goed genoeg. Nu denken sommige bezitters van een klassieker daar precies hetzelfde over. □

**Als alles erin zit, rolt  
de klassieker stil  
en daarmee juist  
opvallend door de stad**