

# Kalender 2013



## Januari

**Ridged van een Berg**  
**Ami Break 1967**



De Ami Break is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
7.	8.	9.	10.	11.	12.
13.	14.	15.	16.	17.	18.
19.	20.	21.	22.	23.	24.
25.	26.	27.	28.	29.	30.
31.					

## Februari

**Fiso Broekmans & Tijnen Ploeg**  
**Austin Mini Cooper S / 1966**




De Austin Mini Cooper S is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.	3.
4.	5.	6.
7.	8.	9.
10.	11.	12.
13.	14.	15.
16.	17.	18.
19.	20.	21.
22.	23.	24.
25.	26.	27.
28.		

## Maart

**Peter Drijver**  
**Panhard 24 DT 1965**



De Panhard 24 DT is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.	3.
4.	5.	6.
7.	8.	9.
10.	11.	12.
13.	14.	15.
16.	17.	18.
19.	20.	21.
22.	23.	24.
25.	26.	27.
28.	29.	30.
31.		

## April

**Rens Schulte & Joost Hovenier**  
**Porsche 911 Cabrio 1991**



De Porsche 911 Cabrio is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.
22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.
29.	30.					

## Mei

**Marie & Sjoerd Soeters**  
**Citroën DS Palm Beach 1963**



De Citroën DS Palm Beach is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.	3.	4.	5.
6.	7.	8.	9.	10.
11.	12.	13.	14.	15.
16.	17.	18.	19.	20.
21.	22.	23.	24.	25.
26.	27.	28.	29.	30.
31.				

## Juni

**Jörn Schlimmer**  
**Saab 900 Coupé 1993**




De Saab 900 Coupé is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.
3.	4.
5.	6.
7.	8.
9.	10.
11.	12.
13.	14.
15.	16.
17.	18.
19.	20.
21.	22.
23.	24.
25.	26.
27.	28.
29.	30.
31.	

## Juli

**Wijbrand Louise & Jan van Heest**  
**Mercedes 380 SL 1964**

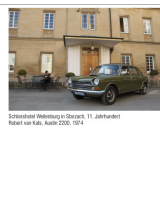


De Mercedes 380 SL is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.
22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.
29.	30.	31.				

## Augustus

**Robert van Kats**  
**Austin 2200 1974**




De Austin 2200 is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.	3.	4.
5.	6.	7.	8.
9.	10.	11.	12.
13.	14.	15.	16.
17.	18.	19.	20.
21.	22.	23.	24.
25.	26.	27.	28.
29.	30.	31.	

## September

**François Théri**  
**Citroën ZCV 1981**



De Citroën ZCV is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.
17.
18.
19.
20.
21.
22.
23.
24.
25.
26.
27.
28.
29.
30.

## Oktober

**Dan & Hans Davidson**  
**Citroën DS Pallas Injection 1971**



De Citroën DS Pallas Injection is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
7.	8.	9.	10.	11.	12.
13.	14.	15.	16.	17.	18.
19.	20.	21.	22.	23.	24.
25.	26.	27.	28.	29.	30.
31.					

## November

**Edward Schuurmans & Martijn Oskam**  
**Mercedes 230 CE 1980**



De Mercedes 230 CE is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.	2.	3.
4.	5.	6.
7.	8.	9.
10.	11.	12.
13.	14.	15.
16.	17.	18.
19.	20.	21.
22.	23.	24.
25.	26.	27.
28.	29.	30.
31.		

## December

**Wijbrand Louise & Jan van Heest**  
**Mercedes 230 CE 1980**



De Mercedes 230 CE is een van de meest populaire kleine auto's van de jaren zeventig. Het is een drie-deurs hatchback met een motor van 1000 cc en een top snelheid van ongeveer 130 km/h. Het is een eenvoudige, praktische auto die veel mensen hebben gekocht.

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.
17.
18.
19.
20.
21.
22.
23.
24.
25.
26.
27.
28.
29.
30.
31.

# Januari

## Fridjof van den Berg

### Ami Break 1967

In 2005, ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van AetA, was Fridjof van den Berg aanwezig in Rotterdam met zijn Ami Break. Bij de Van Nelle Ontwerpfabriek, met als thema *Architectuur en Auto*.

Intussen is Fridjof zijn Ami ontrouw geworden, maar hij kan er nog steeds lyrisch over schrijven.

“Franse auto’s zijn voor mij een bron van inspiratie als het gaat om eenvoud, vormgeving en functionaliteit. Vooral de merken Citroën, Renault en Panhard hebben mijn voorkeur. Waarom toch rijden in zo’n oude bak als de techniek van auto’s zich steeds verder ontwikkelt?

Neem alleen al het sturen van deze Ami is een crime om te doen, waarbij je aan het einde van de dag al je spieren voelt. Het veren daarentegen is een ware lust, de bochten en de vele obstakels onderweg worden dan ook met gemak genomen.

En dan niet te vergeten de vele bagage die in deze auto kan.”

In maart 2012 op de AetAutobahn tocht door Duitsland is Fridjof mee met zijn Renault Twingo, wel oud, maar nog geen oldtimer. Schalkse wimpers versieren beide koplampen. En ja, er kan nog steeds een fiets mee achterin. Altijd handig.



Van Nelle Ontwerpfabriek Rotterdam, 1929  
Fridjof van den Berg, Ami Break, 1967

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
28.	29.	30.	31.			

# Februari

## Friso Broeksma & Tijmen Ploeg

### Austin Mini Cooper S / 1966

Tijmen Ploeg en Friso Broeksma leerden elkaar kennen begin jaren 90. Tijmen had Prinseneiland 91 ontworpen, het huis waar Benno Premsele en Friso in 1994 gingen wonen. Ze zijn nog steeds vrienden, buren en lid van Aeta.

Tijmen komt uit een Amersfoortse autofamilie. Nog voor hij zijn rijbewijs had, slaagde hij erin om zijn eerste auto *total loss* te rijden. Na een serie 2CV's en een waardeloze Renault 8 werd het een Porsche, waar hij stiekem nog naar terugverlangt. Nu, voor dagelijks gebruik, een Volvo, prima auto. Maar Friso's Mini vindt hij **top**.

Dat vond Friso al vanaf 1967, toen hij als Delfts student z'n eerste Austin Se7en kocht. Daarna heeft hij nog twee Mini's versleten en nu is hij weer terug bij af. Eindelijk een Cooper, zijn jongensdroom.

Natuurlijk werd de achtergrond voor deze staatsiefoto de Weissenhofsiedlung. In 1929, twee jaar na de bouw in Stuttgart, toonde CIAM in Frankfurt *Die Wohnung für das Existenzminimum*. Niet dat deze woningen van Le Corbusier daar een voorbeeld van zijn, maar een Mini misstaat daar niet.

Toch liet Le Corbusier zijn villa's graag fotograferen met daarvoor de nieuwste Hispano-Suiza. Om te laten zien hoe **modern** ze waren.



Villa Le Corbusier / Weissenhofsiedlung Stuttgart, 1927  
Friso Broeksma & Tijmen Ploeg, Austin Mini Cooper S, 1966

				1.	2.	3.
4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.
25.	26.	27.	28.			

# Maart

## Peter Drijver Panhard 24 BT 1965

Peter Drijver is ook een van die bezitters van een classic car die niet zoveel ophebben met mensen die geven om oude auto's, maar zelf wel gefixeerd zijn op één merk, in dit geval de Panhard. Deze Franse ondernemer was geen uitvinder, maar kocht in 1891 de patenten van Daimler en Benz om in eigen land een fabriek te beginnen die tot 1967 heeft bestaan, om daarna op te gaan in het concern van Citroën. Dat heeft ooit nog de AMI Super opgeleverd. Deze Panhard 24 BT uit 1965 dateert dus van twee jaar vóór het verdwijnen van het merk.

Hij heeft een topsnelheid van 155 km per uur en loopt met vijf personen aan boord 1 op 15, wat uniek was in die tijd. Peter is voorzitter van de Panhard-club die met 150 leden beschikken over zo'n 200 auto's van het merk. Zelf heeft hij er vier, die ondergebracht zijn bij een plaatwerker. Eén daarvan is een limousine die rood van buiten is, met tijgervelmotief in het interieur. Hij doet er veel zelf aan en dank zij die inspanning rijdt de helft van zijn bezit nog. Ooit gaat het allemaal goed komen, meldt hij.



Schlosshotel Weitenburg / Starzach, 11. Jahrhundert  
Peter Drijver, Panhard 24 BT, 1965

				1.	2.	3.
4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.
25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.

# April

## Rens Schulze & Joost Hovenier Porsche 911 Cabrio 1991

De allereerste auto kochten Rens en zijn compagnon Jeroen Geurst samen. Het was een Peugeot 205 met een grijs kenteken, betaald van het startstipendium van het Fonds BKVB waarmee ze hun bureau *Geurst & Schulze* konden opzetten. Latere auto's waren een Fiat Uno en een Mercedes CS uit 1967, op het moment van aanschaf dertig jaar oud. Dat was die eerste Mercedes met dubbele koplampen. Na verloop van tijd begon die te roesten en werd vervangen door twee elkaar opvolgende Saab's, om uiteindelijk uit te komen op deze cabriolet van Porsche.

Het Porsche Museum in Stuttgart is de vanzelfsprekende achtergrond voor deze staatsiefoto, vooral omdat daar op het moment van ons bezoek een overzichtstentoonstelling is te zien van de ontwikkeling van de 911. Binnen is een Porsche tegen het plafond gemonteerd met het sterke verhaal dat hij zó hard kan rijden en zó aerodynamisch is ontworpen is dat hij niet naar beneden zou vallen als hij maar eenmaal op snelheid zou zijn.

De lancering van de 911 serie ging gepaard met een van de mooiste reclamezinnen die ooit zijn bedacht.

*Nobody needs one -  
Everybody wants one.*



Porsche Museum / Stuttgart, 2009  
Rens Schulze & Joris Hovenier, Porsche 911 Cabrio, 1991

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.
22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.
29.	30.					

# Mei

## Merle & Sjoerd Soeters Citroën DS Palm Beach 1963

Merle & Sjoerd Soeters hebben samen een aantal oldtimers gehad voordat deze *cabrio* op het toneel verscheen. Een van de eerste auto's voor het dagelijks gebruik was een Renault Avantime, een reus van een auto waarvan er niet meer dan 136 in Nederland verkocht zijn. Opvallend veel aan architecten overigens, zoals Frits van Dongen, Adriaan Mout en Jeroen Geurst, die 'm allemaal nog hebben. De *Smart* is favoriet op het bureau, daar zijn er wel **vijf** van, lekker makkelijk in de stad. De eerste auto als hobby was een Morgan, waarmee het echtpaar Soeters door Europa reisde in 2002. In die sportauto was wel erg weinig ruimte voor de bagage van Merle, dus de volgende werd deze cabriolet. Hij past in de voorgaande reeks *Citroëns*, die ooit begon met een 2CV, in 1969 gekocht voor 300 gulden, opgevolgd door een DS en zelfs nog een *Traction Avant*. De enige verkeerde aankoop, althans in de ogen van dochter Anna-Anna, was een Fiat Multipla waarin zij zich bij school om de hoek liet afzetten om niet gezien te worden bij het uitstappen. Het Schloßhotel Liebenstein vormt de waardige achtergrond van deze klassieker.



Schloßhotel Liebenstein / Neckarwestheim, 11. Jahrhundert  
Merle & Sjoerd Soeters, Citroën DS Palm Beach, 1963

		1.	2.	3.	4.	5.
6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.
20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.
27.	28.	29.	30.	31.		

# Juni

## Jörn Schiemann Saab 900 Combi Coupé 1993

Bij het halen van mijn rijbewijs met 18 jaar, kreeg ik van opa een Peugeot 104 die ik reed tot aan het begin van mijn studie. Tien jaar later werd het een VW Kever, de lievelingsauto van mijn grote liefde in Delft, om tussen Darmstadt en Nederland te pendelen. Iedere keer als ik voorbij Frankfurt kwam, passeerde ik de torens van Egon Eiermann. Geniale gebouwen van een architect die uiteindelijk voor mij een grote inspiratiebron werd.

Aan het eind van de studie (1992) heb ik een Saab 900 van mijn beste vriend en studiegenoot overgenomen. Sindsdien alleen nog maar hetzelfde model gereden. De eerste ging mee tot 385.000 km. Dit is de derde en naar ik hoop de auto voor de komende tien jaar. Het voordeel van dit model is dat het Coupé en Combi tegelijk is, met ruimte voor twee fietsen achterin of overnachten op een effen laadruimte van 1.80 m diep. Een vaste begeleider op diverse ritten, van Noord-Schotland tot Portugal en al twintig jaar medebepalend voor de perceptie van uiteenlopende landschappen en streken. De overeenkomsten tussen de Saab en de Olivetti torens zijn, behalve van de tijd van ontstaan (jaren 70), een streven naar een zekere symbiose tussen elegantie, flexibiliteit en individuele verschijningsvorm.



Olivetti torens Frankfurt, 1974  
Jörn & Dirk Schiemann, Saab 900 Combi Coupé, 1993

					1.	2.
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.
24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.

# Juli

## Wijnand Looise & Jan van Hest Mercedes 380 SL 1984

Ik ben, wij zijn, erg promiscue wat automerken betreft, of moet ik zeggen "serieel monogaam"? Allemaal hadden ze hun eigen unieke kwaliteit. In chronologische volgorde:

- Mijn eerste en slechtste was een Simca 1100.
- Onze lelijkste was een Renault R5 "kotsmetallic", vanwege de vale goudgele kleur met vele reparaties in contrasterend menie en polyester.
- Meest praktisch: Honda Civic Shuttle (onze "gouden koets") maar vooral omdat de fiets er achterin kon.
- Degelijkst: Volkswagen Passat variant Diesel, met open dak en airco, wat anderen belachelijk vonden in die tijd
- Meest sexy: Alfa 156
- Beste (technisch): BMW 318 Touring
- Lelijkste: Mitsubishi Galant ("de dweil")
- Sjekst: Jaguar X-type
- Mooiste: Saab 93
- Leukste: Margootje (Peugeot 304 Cabrio: "het ultieme doktersvrouwenautootje")
- Elegantste: Margo, Peugeot 404 Cabrio uit 1967

Huidige auto's:

- Stoerste: Mercedes SL 380 Cabrio met als compensatie voor deze carbon footprint de
- Groenste: Toyota Prius



Mercedes Museum Stuttgart, 2006  
Wijnand Looise & Jan van Hest, Mercedes Cabrio, 1984

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.
22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.
29.	30.	31.				



# Augustus

## Robert van Kats Austin 2200 1974

Robert van Kats was altijd al gefascineerd door Engelse auto's. Hier vóór bezat hij een LandRover en beschikte dus al over een set gereedschap in inches, die nu opnieuw van pas komt bij deze Austin. Het ontwerp van de 2200 dateert van 1972 en het bouwjaar van dit exemplaar is 1974.

Het ontwerp van Sir Alec Issigonis voor de Mini uit 1959 vormde het uitgangspunt voor deze grotere versie. Dat is herkenbaar aan de plaatsing van de wielen op de uiterste vier hoeken. Net als Friso Broeksma met zijn Mini Cooper constateert Robert dat de Engelse auto's erg gevoelig zijn voor corrosie, alsof ze gebouwd werden voor landen met het zelfde mooie weer als Italië.

Als back-up schafte Robert een tweede Austin aan, die alleen nog zo goed was dat het zonde was om hem totaal te demonteren. Dus kwam er een derde exemplaar dat nu, in onderdelen uitgesplitst, ligt in een stellingkast. De garage met werkplaats ligt op tien minuten fietsen van zijn huis in Utrecht. Dat maakt alles redelijk overzichtelijk.



Schlosshotel Weitenburg in Starzach, 11. Jahrhundert  
Robert van Kats, Austin 2200, 1974

			1.	2.	3.	4.
5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.
26.	27.	28.	29.	30.	31.	

# September

## François Théry Citroën 2CV 1981

François is speciaal voor deze vierdaagse tocht uit Frankrijk gekomen, met zijn 2CV en Frans nummerbord. Hij is in dit gezelschap terecht gekomen via zijn vriendin die al vier jaar in Amsterdam werkt, na een jaar in Delft gestudeerd te hebben. Door mee te doen aan de European kwamen zij in contact met Edward Schuurmans en hoorden van de tocht met oldtimers.

De 2CV was de eerste auto die de vader van François kocht. Ze werden toen nog gemaakt in Portugal en was eigenlijk bedoeld voor een zus van z'n vader, maar die was meer van de sportauto's. Deze Eend werd tweedehands gekocht in 2001 en wordt liefdevol onderhouden door François en zijn vriendin samen, want beiden komen uit een familie met *mechanical genes*. De toekomst van deze auto lijkt verzekerd.

Het ligt voor de hand om deze in alle opzichten Franse auto te fotograferen tegen de achtergrond van de dubbele villa (twee zonder een kap) van Le Corbusier in de Weissenhofsiedlung.



villa Le Corbusier / Weissenhofsiedlung Stuttgart, 1927  
François Théry, Citroën 2CV, 1981

							1.
2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	
23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	
30.							

# Oktober

## Dan & Hans Davidson Citroën DS Pallas Injection 1971

Toen Dan werd geboren als zoon van Bronia en Hans Davidson was er in de familie al een 2CV, gekocht in 1960 met het oog op de gezinsuitbreiding. In 1967 werd die vervangen door een nieuwe Eend, tot teleurstelling van Dan die toen als zesjarige had gehoopt op een DS. In 1974 werd de nieuwe auto opnieuw een 2CV, terwijl de DS nog in productie was. Pas in 1981, toen Dan het gezin verliet, met rijbewijs op zak, zag hij zijn kans schoon en schafte zelf een DS aan. Dat zou voor altijd zijn auto blijven.

Hans vertelt trots over de HY, de vierkante bestelauto die was overgenomen van de Rijkspolitie. Naar een eigen ontwerp werd die verbouwd tot *camper*, wat toen een nieuw begrip was. Voorzien van keuken, een groot bed voor de ouders en in de bestuurscabine twee inschuifbedden voor de kinderen, onder en boven het stuurwiel.

Dan Davidson ging veel naar Frankrijk om nieuwe oude auto's aan te schaffen en terug in Nederland te repareren. Samen met een vriend begon hij in 1989 een garage, gespecialiseerd in de DS. De hobby was een vak geworden. Het vak van psycholoog heeft hij nooit uitgeoefend en werd ook geen hobby.



boerderette Schlosshotel Liebenstein / Neckarwestheim, 11. Jahrhundert  
Dan & Hans Davidson, Citroën DS Pallas Injection, 1971

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
28.	29.	30.	31.			



# December



groepsfoto bij de Neckarbrücke, 1948

1.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.
23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.
30.	31.					