

PLUGBIAAD VAN DE CITROËN 10/05 CLUB NEDERLAND

La Bombe

CITROËN N°151 A juni 1995



DS Cabriolet Oord

Met de zomer in het vooruitzicht krijgen velen van ons de behoefte om eens uit z'n dak te gaan. De populariteit van de décapotables is de afgelopen jaren alleen maar groter geworden en als we weer zo'n zomer als in '94 krijgen zal de vraag alleen maar toenemen. Oord voorziet in deze behoefte, maar dan in een model dat geen enkele Cabriolet van welk merk dan ook, kan evenaren: de DS Cabriolet Usine.

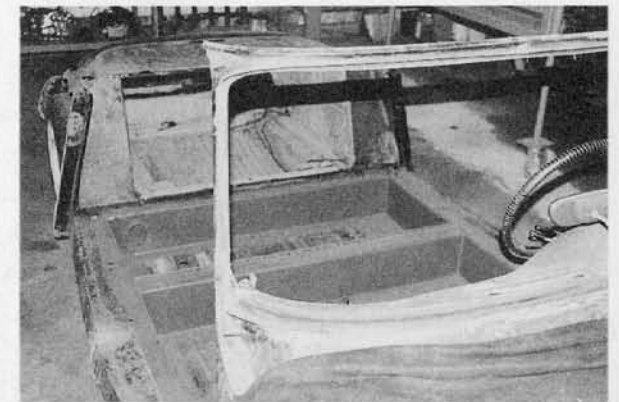
In 1990 presenteerde Oord al de vierdeurs versie van de DS Cabriolet. Deze auto was geïnspireerd op de Cabriolet modellen van Beutler en Reuter. Maar inmiddels bouwt Oord, samen met zoon en schoonzoon, de tweedeurs versie van de DS Cabriolet. Deze maal ingegeven door de DS Cabriolet Usine van Chapron. Benodigheden: een DS Berline met een hard chassis, vier harde voorportieren en eventueel een leren interieur van een Berline.

Techniek en spuitwerk

Aan de techniek van de auto doet Oord niets. Zoals de wagen motorisch en hydraulisch bij Oord aangeleverd wordt, zo gaat hij ook weer de werkplaats uit. De auto wordt tot Cabriolet omgebouwd. Verder niets. Het spuitwerk kan door Oord verzorgd worden, maar dat hoeft niet. Je kunt de auto dan ook in de kwaliteit laten spuiten die je zelf wenst, voor een bedrag van f 5.000,= of voor f 15.000,=. Het is natuurlijk wel geen gezicht, een fraaie cabriolet met gegolfd plaatwerk. Het is dus niet onverstandig een ruim budget vrij te houden voor het goed strak maken en het spuiten van de auto.

Chassis

In de jaren dat de Cabriolet Usine gebouwd werd leverde Citroën een kaal chassis met motorblok en neus-plaatwerk aan Chapron. Deze verstevigde het chassis en bouwde de Cabriolet dan verder op met eigen plaatwerk.



Chassis van een Berline. Het dak is er al vanaf en het chassis verstevigd. De lijst van de voorruit is nog niet aangepast

In wezen doet Oord hetzelfde, maar in een andere volgorde. Nu wordt een Berline aangeleverd en deze wordt tot aan de neus gestript. Het chassis wordt verstevigd, het dak wordt tot aan de voorruit verwijderd en de hoedenplank kan ook naar de oud ijzerboer.

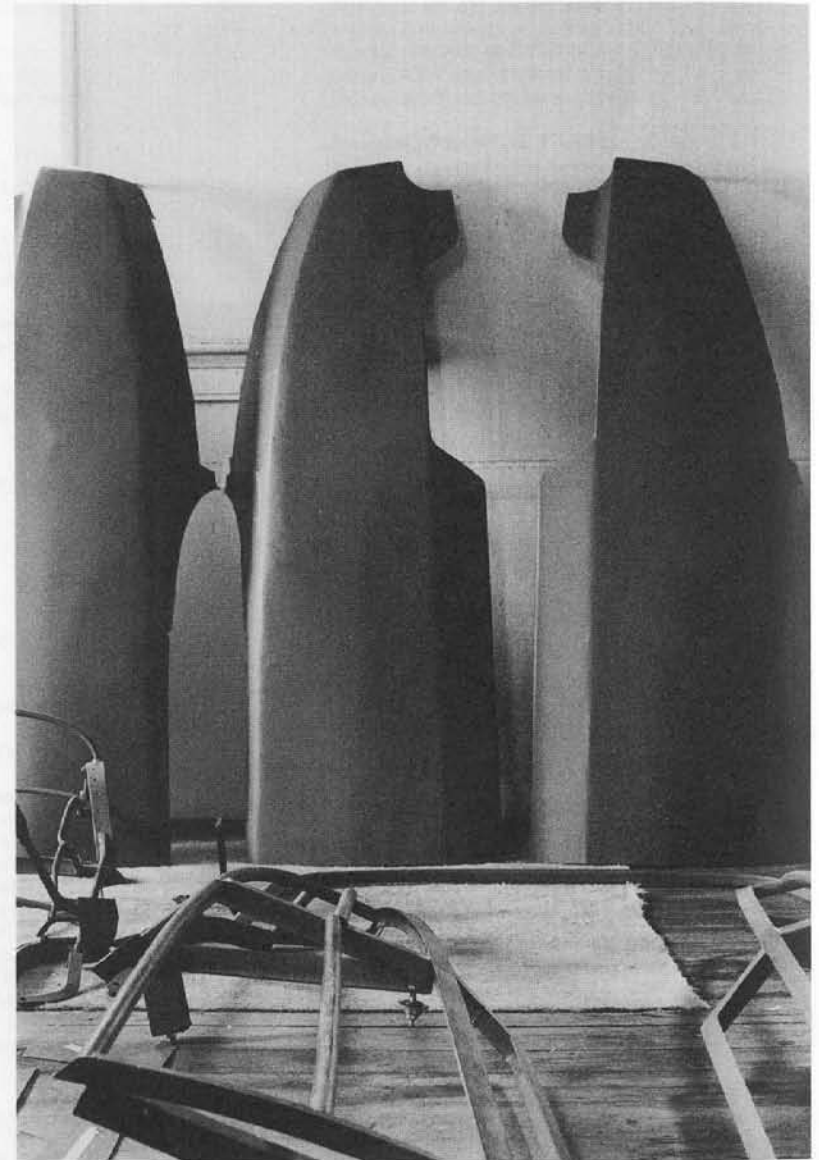
Het chassis wordt versterkt met 2 mm staalplaat. De totale chassis balkdikte komt daarmee op 6 mm. Dat is ook nodig, want het chassis mag onder de krachten die het te verduren krijgt niet teveel doorbuigen. Originele Cabriolets hebben natuurlijk ook een versterkt chassis, maar toch hebben deze meer te lijden onder de torsie-krachten dan de Oord Cabriolet. Het chassis van de Oord Cabriolet is dan ook buitengewoon stevig. Zo stevig dat de RDW aan deze auto een kenteken toegekend heeft; het chassis heeft slechts een doorbuiging van 1,5 mm, terwijl de maximaal toegestane waarde 2,5 mm is. Overigens melden kenners, dat je in een Oord Cabriolet tijdens het rijden minder merkt van de tordering van het chassis tijdens het rijden dan bij een origineel exemplaar.

Voorruit

Is eenmaal de daklijst verwijderd blijft alleen de voorruit over. De bovenkant van de lijst bij de voorruit loopt dan recht naar achter. Bij originele Cabriolets loopt het uiteinde schuin naar beneden, waardoor de kap perfect aansluit. Oord maakt dezelfde aanpassing. Ook de roestvrijstalen lijst wordt aangepast zodat het geheel er als origineel uitziet. De stijl van de voorruit-sponning wordt, evenals bij de originele Cabrio, versterkt.

Plaatwerk

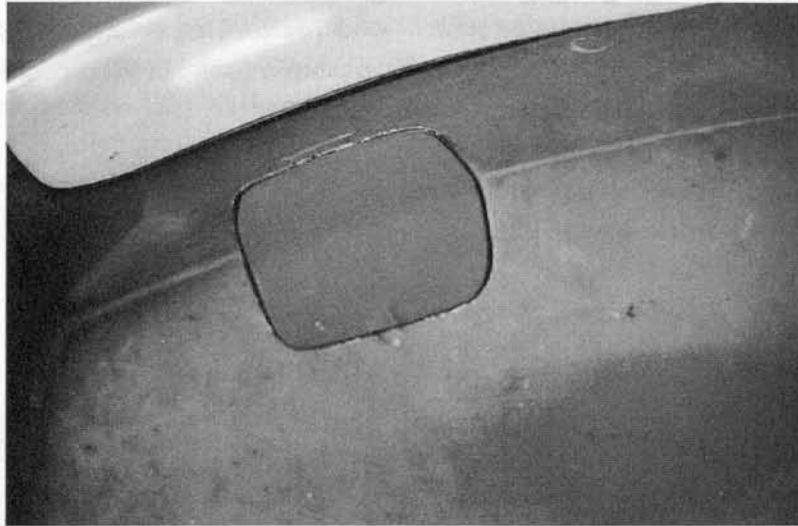
Oord heeft voor het maken van de achterschermen een buizenmal gemaakt. Als model diende een Chapron Cabriolet. Daarbij bleek dat de schermen van originele Cabriolets per exemplaar konden verschillen. Ook bij Chapron was het maken van het plaatwerk puur handwerk. Het bleek dat er een verschil van anderhalve centimeter was tussen de hoogtes van het linker- en rechterscherm. Ook de vorm van de achterzijde van de schermen (waar de reflectoren zitten) zijn niet altijd identiek. Bij de Oord Cabriolet zijn de achterschermen in ieder geval gelijk van vorm.



Blik op enige achterschermen, de benzineklep zit er nog niet op; beneden op de voorgrond is de buizenmal voor de schermen zichtbaar

Over de buizenmal wordt het plaatwerk gespannen. Op diverse plaatsen wordt het ingeknipt en vervolgens in de vorm geklopt.

Daarbij wordt grote aandacht besteed aan de flauw aflopende lijn van de achterschermen. Een bijzonder probleem vormt de benzineklep; deze is moeilijk in de vloeiende lijn van het rechter achterscherm in te passen. Daartoe wordt een rechthoek rond de benzineklep van een Berline achterscherm uitgezaagd en vervolgens in het Cabriolet achterscherm gelast.



Achterscherm met benzineklep van de originele Chapron. Volgens dit voorbeeld wordt het uitgezaagde benzineklep gedeelte in Oord-achterscherm ingepast

De portieren van een Cabriolet zijn zo'n twaalf centimeter langer dan van een Berline. Van twee voorportieren wordt er een gemaakt. Ook de ophanging, de scharnieren worden aangepast aan het zwaardere gewicht van de deuren. De scharnieren zijn nagemaakt van de originele Cabriolet-scharnieren, van verchromd gegoten brons. De binnenbekleding wordt aangepast aan de grotere lengte en bekleed. De kofferklep is bij de Chapron Cabriolet van polyester. Zo ook bij de Oord Cabriolet.

Achterbumper

De achterbumper vormt bij de cabriolet een apart probleem. Deze lijkt hetzelfde als van een Berline, maar is dat natuurlijk niet. De uiteinden van de bumper, dat wil zeggen dat deel dat langs de achterschermen ligt, is een stuk langer dan bij een Berline. De oplossing is simpel en verrassend. Oord maakt van twee Berlinebumpers één Cabrioletbumper. Daartoe wordt een stuk uit het onderste deel van de donor-bumper gezaagd, vervolgens aan de uiteinden van de Cabrioletbumper in wording gezet en het wordt in de gewenste vorm geklopt. Uiteraard wordt de bumper gepolijst. Chapron maakte de Cabrioletbumper overigens op dezelfde manier.



Een Oord Cabriolet in het afwerkstadium; let op de aangepaste achterbumper



Onderdelen van de kap

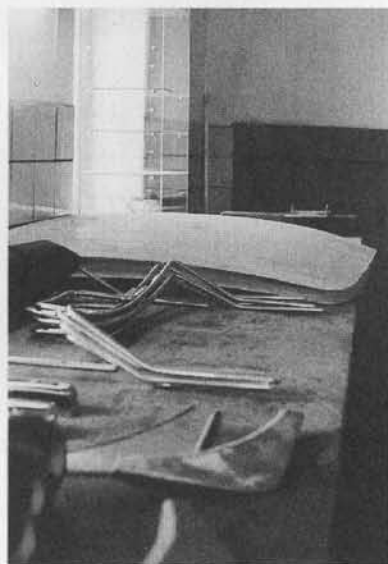
Kap

De kapconstructie van de auto wordt geheel nagemaakt. Ieder detail is als bij de originele Chapron. Zelfs de houten delen van de kap worden geheel nagemaakt.

Interieur

Aan de leren voorstoelen hoeft in principe niets gewijzigd te worden. Oord levert eventueel brede hoofdsteunen bij de auto, die in eigen beheer nagemaakt worden.

De trapeziumvormige rug van de achterbank van de Berline ondergaat echter wel een metamorfose. De hoeken van de achterbank worden eraf gezaagd; het gedeelte van de middensteun wordt verwijderd en het geheel wordt weer aan elkaar gezet. De bekleding wordt aan elkaar gestikt. De rug van de achterbank krijgt een nieuw raamwerk. Ook voor de zijpanelen maakt Oord een raamwerk, compleet met armsteunen, dat met schuim bekleed wordt en tenslotte met leer gestoffeerd wordt.



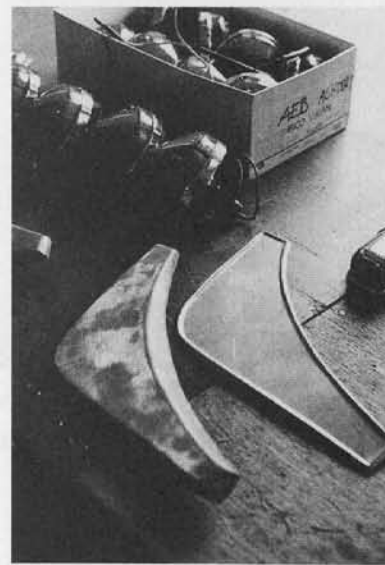
Een tweetal polyester kofferdeksels. Bij de Cabriolet Usine waren deze ook van dit materiaal gemaakt. Hiervoor liggen de frames van de brede hoofdsteunen, die Oord ook zelf maakt



Delen van het raamwerk van de interieurpanelen

Sierdelen

Een Cabriolet is pas af als alle details kloppen. Welnu, daaraan heeft Oord gedacht. Alle zaken zoals de achterlichten, clignoteurs, reflectoren en strips zitten op de Oord Cabriolet. Oord maakt de achterclignoteurs zelf na, evenals de reflectoren. De achterlichten zijn van Engels fabrikaat (Lucas) en nog redelijk goed verkrijgbaar. Dit in tegenstelling tot de originele Chapron-onderdelen. Ook de strips maakt Oord na van het originele voorbeeld (ook het verchromde deel voor de wielkast aan de achterzijde).



Achterclignoteur in wording



Reflectorhouders van gegoten brons, die later verchromd zullen worden

Prijsindicatie

Wat kost dit alles? Cabriolet rijden is duur, zeker als we over originele DS-Cabriolets spreken. Deze auto's hebben een beperkte gebruikswaarde en zullen uitsluitend voor pretekilometers gebruikt worden. De prijzen van originele Chapron-Cabriolets zijn nog steeds zeer hoog en kunnen variëren tussen de f 50.000 en f 100.000, hoewel de laatste tijd de prijzen aan het dalen zijn. Natuurlijk is dit ook afhankelijk van de staat en wat de gek er voor wil geven. Daarnaast is het aanbod van DS Cabriolets zeer beperkt.

Wil je toch DS rijden zonder dak, dan biedt Oord een mogelijke oplossing. Dat wil zeggen, de ombouw kost bij benadering f 35.000 (afhankelijk van de kwaliteit van de aangeleverde Berline). De auto wordt op kenteken afgeleverd. Het uiteindelijke resultaat is afhankelijk van de eigenaar hoeveel geld hij wil uitgeven aan de kwaliteit van het spuitwerk. Dan heb je geen originele Cabriolet, maar wel een fraaie replica. Wie zal dan nog over originaliteit zeuren, als de zon tenminste maar schijnt.

Tekst & foto's: Rob Hoen

