

Ford Prefect De laatste der zijkleppers

Autotest | Aardbewoner Arthur Dent heeft een verschrikkelijk slechte dag. Zijn huis staat op het punt gesloopt te worden, zijn beste vriend Ford Prefect blijkt een buitenaards wezen te zijn en als klap op de vuurpijl gaan kwaadaardige aliens de Aarde opblazen om ruimte te maken voor een intergalactische doorgang. Arthur heeft één kans op overleven: z'n duim uitsteken en meeliften met een voorbijkomend ruimteschip. Op zijn wonderbaarlijke reis is niets wat het lijkt.

Mocht u nu denken: "Die Lubberding heeft waarschijnlijk iets te diep in het glaasje gekeken toen hij dit schreef" dan heeft u het toch echt mis. Als u wilt weten hoe het afloopt met Arthur en zijn vriend Ford Prefect, dan kunt u dat lezen in "The Hitchhikers' Guide to the Galaxy", een boek dat volstaat met absurde humor. Ergens in de film die van het boek is gemaakt wordt 'alien' Ford bij het oversteken van de straat namelijk bijna overreden door ... een echte Ford Prefect.

Het boek 'The hitchhikers'guide to the galaxy' is gebaseerd op een hoorspel, dat in 1978 door de BBC werd uitgezonden. Het buitenaards wezen, gecreëerd door de Engelsman Douglas Adams, neemt bij een bezoek aan de aarde de naam Ford Prefect aan; een naam waarmee hij verwacht niet op te vallen. Hij gaat er bij zijn komst naar de aarde namelijk van uit, dat auto's de dominante wezens op de aarde zijn; er zijn er namelijk zoveel van. En ach, als we zien hoe mensen (en dan vooral mannen) zich vaak vereenzelvigen met hun auto, dan kunnen we dit buitenaards wezen zijn vergissing niet eens kwalijk nemen. Na het boek is er ook een film verschenen met deze Ford Prefect in de hoofdrol. In de film spelen de bekende rapper Mos Def en de Engelse acteur Martin Freeman (bekend van rollen in Ali G Indahouse en Love actually) de hoofdrollen.



Hoewel er dus duidelijk meer is tussen hemel en aarde dan (klassieke) auto's, neem ik u toch weer even mee terug naar de echte, oorspronkelijke Ford Prefect. Na de 'Great War' zette het Amerikaanse Ford productiebedrijven op Duitsland, Frankrijk en Engeland. De Britse productie begon op Trafford Park in Manchester met de T-Ford en, enige tijd later, de A-Ford. In die eerste jaren na de Eerste Wereldoorlog was de T-Ford de best verkopende automobiel in Engeland. In 1932 verhuisden de Ford-fabrieken naar Dagenham in Essex, alwaar tot het begin van deze eeuw de meeste Engelse Fords werden geproduceerd.

De eerste echte Engelse Ford was de begin jaren dertig uitgekomen 8HP Y-series saloon, die vlak voor de Tweede Wereldoorlog nog een facelift, een nieuwe motor (de 1172 cc zijklepper) en een nieuwe naam (Ford Eight en Ford Ten) kregen, waardoor ze nog weer een tijdje langer mee konden. Na de oorlog vormde alweer een nieuwe facelift de Eight en de Ten om tot Anglia en Prefect. De motor voor beide

modellen bleef de oude vertrouwde, maar wel vooroorlogse 1172 cc zijklepper; in de jaren 50 zo'n beetje de laatste zijkleppers die nog op grote schaal in personenauto's werden toegepast. Tot in 1953 zouden deze hoge steile Ford-modellen nog als Anglia en Prefect verkocht worden, waarna ze in 1954 vervangen werden door het model uit deze reportage. Overigens werd het oude 'perpendicular' model nog tot 1959 (!) onder de naam Popular verkocht en niet zonder succes gezien de 155.000 exemplaren die tussen 1954 en 1959 de fabriek in Dagenham verlieten.



De Anglia en Prefect werden geïntroduceerd op de London Motor Show van 1953. Het waren degelijke, tamelijk onopvallende auto's zonder veel opsmuk, waarschijnlijk ook de reden waarom er nu niet zoveel meer van te vinden zijn. Toch zijn de verkoopaantallen beslist niet kinderachtig te noemen; van de verschillende varianten zijn er in totaal zo'n 600.000 verkocht.

De 2-deurs Anglia en de 4-deurs Prefect verschilden behalve het aantal portieren nauwelijks van elkaar. Aan de voorkant waren de twee uit elkaar te houden dankzij de verschillende grilles; horizontale spijlen dan wel een soort ruitmotief voor de Anglia en verticale spijlen voor de Prefect. Bovendien was de motorkap van de Prefect versierd met een soort vleugelachtig 'ornament'. Van binnen waren het eenvoudig uitgevoerde, maar redelijk ruime auto's die met hun

topsnelheid van zo'n 115 km/uur in het verkeer van de jaren vijftig heel fatsoenlijk mee konden komen. Qua uitrusting is er niet zoveel bijzonders over de Prefect en de Anglia te vertellen. Wel bijzonder waren de ruitenwissers, die als gevolg van de vacuümbediening langzamer gingen werken, wanneer de auto's tegen een steile helling op reden.



Zowel van de Anglia als van de Prefect werd een stationcar op de markt gebracht, de Escort en de Squire ('schildknaap'). De van de Prefect afgeleide Squire was aan de buitenkant met hout afgewerkt.



De uit 1955 daterende Ford Prefect uit deze reportage is in 1979 uit Engeland naar Nederland gekomen, waarna de auto bij een garagehouder in de buurt van Den Bosch terecht kwam. Daar in de garage is de

Prefect volledig ontmanteld, maar door het overlijden van de garagehouder bleef de Prefect in onderdelen in de garage achter. De huidige eigenaar Wilfred Mather uit Haarsteeg was een goede kennis van de garagehouder en heeft zich over de restanten van de Prefect ontfermd. Met zijn bijna ongeëvenaarde technische kennis van Engelse automobielen is hij in 1985 aan de restauratieklus begonnen.

Het feit dat hij in de jaren zestig in het Engelse Surrey bij een Ford garage heeft gewerkt had er bovendien voor gezorgd dat hij het model zo'n beetje als z'n broekzak kende. Volgens Wilfred viel de hele restauratie nogal mee, 'er zaten alleen een paar kleine roestplekjes op de carrosserie'. Ik ben dan snel geneigd om te denken dat het plekken zo groot als een oude rijksdaalder waren, maar volgens Wilfred's vrouw Dilly moeten we dan aan gaten van minstens 20 centimeter doorsnee denken. Wilfred haalt dan zijn schouders op, vertelt dat hij het plaatwerk kaal heeft gemaakt, er wat nieuwe stukken in heeft gezet, alles goed heeft doorgelast, strak gemaakt en naar de spuiter gebracht. 'Piece of cake' zogezegd.

Hoefde er verder dan niet veel aan de toen toch al ruim dertig jaar oude Ford te gebeuren? Oh ja, herinnert Wilfred zich, de motor, de versnellingsbak en de cardan heeft hij ook nog gereviseerd. Verder maakt hij daar niet veel woorden aan vuil, zoiets hoort er gewoon bij. Tussendoor was hij nog even naar Engeland geweest om voorstoelen, achterbank en nog wat losse spullen naar een bekleeder te brengen.

Toen de Prefect verder helemaal klaar was heeft Wilfred er een stoel uit een MGB in gezet en is hij met de auto naar Engeland gereden om er het nieuw beklede interieur weer in te laten zetten. Ter plekke is toen ook de hemelbekleding van de Ford vernieuwd, waarmee de restauratie was afgerond en Wilfred met een zo goed als nieuwe Ford Prefect terug reed naar Nederland.



Een jaar later, we zitten nu in 1987, was Wilfred overigens weer in Engeland met de Prefect, waar hij in Londen van achteren werd aangereden toen hij voor een verkeerslicht stond te wachten. Aan die deuk heeft Wilfred goed verdiend, want de verzekering van de tegenpartij was zo vriendelijk om maar liefst 485 Pond aan schadevergoeding uit te keren. De schade heeft Wilfred natuurlijk zelf gerepareerd en dat kostte hem niet meer dan een paar tientjes; guldens wel te verstaan.

Twee jaar later heeft Wilfred de gerepareerde bumper toch maar vervangen door een nieuw exemplaar, dat hij weer via de Engelse zijklepper-club bestelde. De bestelling omvatte een 'painted bumper, rear lense, top hose and bottom hose' en de totale rekening bedroeg niet meer dan 63 Pond. En eigenlijk is dat het laatste wat er tot nu toe, los van het normale onderhoud, aan de Ford Prefect is gedaan.

De oude zijklepper blijkt in de praktijk een bijzonder betrouwbare automobiel te zijn. Wilfred en zijn vrouw Dilly gebruiken de auto regelmatig voor het doen van boodschappen en ritjes in de omgeving. Maar ook voor een retourtje Engeland draait de Perfect z'n hand niet om gezien de 4 overtochten die de familie Mather in de afgelopen jaren met de Ford gemaakt heeft.



De Prefect is een probleemloze auto; altijd starten en lopen. Dat starten gaat trouwens niet met de sleutel, maar met een fraaie starterknop. Hoewel de Prefect tamelijk 'basic' is uitgevoerd, kent de auto toch een paar leuke details, zoals het al eerder genoemde 'ornament' op de motorkap en de ontsluiting van de kofferbak die op ingenieuze wijze in de versiering op het kofferdeksel is weggewerkt. Al met al is de Ford Prefect een hele praktische en degelijke klassieker, die zo langzamerhand echter bijna net zo zeldzaam is als een buitenaards wezen. Mogelijk dat de eerder genoemde film daar wat aan kan veranderen. Met zijn feitelijke opvolger, de Anglia met de schuin naar binnen geplaatste achterraut is dat dankzij de Harry Potter-films immers ook gelukt?

Met dank aan Wilfred Mather voor zijn medewerking aan deze reportage. ■



Specificaties

Ford Prefect 100E

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	380 x 154 x 149 cm
Wielbasis	221 cm
Gewicht	770 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	32 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1172 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	36 pk @ 4500 tpm
Koppel	n.b.
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	32,2 sec.
Topsnelheid	115 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 2.500,-
Prijs instapmodel	€ 2.500,-