

Het aanschaffen van een MGB of een MGB GT

Een MGB kopen is niet moeilijk... maar een goede MGB kopen is minder eenvoudig. Hierbij een handleiding die de belangrijkste valkuilen belicht. Er is een gereede kans dat u als lezer zelf een MGB bezit. Daarom wordt u opgeroepen om te reageren naar mgnieuws@mgcarclub.nl. Zijn er omissies? Fouten? We horen het graag, zodat deze kopersgids ge-perfectioneerd wordt.

De vorige versie van deze checklist stamde uit 1998. In de afgelopen achttien jaar(!) zijn er heel veel MGB's en MGB GT's gerestaureerd. De echte 'barrels' zijn allemaal wel zo'n beetje op de sloop beland: erg slechte wagens bestaan nauwelijks meer! (Nauwelijks in de zin van 'helaas nog niet helemaal verdwenen'.) Daarom was het tijd om deze checklist te actualiseren met kenmerken van slechte en goede restauraties. Gemakshalve wordt de term 'MGB' gebruikt, maar dit artikel geldt net zo goed voor de MGB GT.

We behandelen *typische* MGB zaken. Dingen als de staat van het lakwerk, chroom, kilometerstanden etcetera zijn te algemeen. Dan zouden we beter een boek kunnen schrijven in plaats van een artikel voor *MG-Nieuws*.



Wat wilt u eigenlijk? Een rally...?

Het begin: wat wilt u eigenlijk?

Wat bent u? Rijder? Sleutelaar? Poetser? Kijk in de spiegel, wees eerlijk en voorkom wijsheid achteraf. Iemand die vooral wil rijden, en het sleutelen aan een garagist overlaat, zal financieel (en wellicht geestelijk...) leeglopen op een wagen die in een technisch uitdagende staat verkeert. Anderzijds zal een techneut in hart en nieren niet blij worden van een wagen die niet vies mag worden. Een concoursliefhebber zal wars worden van olieklages, die voor de (rally)rijder weer niet zo'n punt zijn... Ik bedoel maar!

Niet voor dagelijks gebruik

De MGB voor dagelijks gebruik raad ik met klem af. Een oude auto blijft een oude auto en moet dus voor het plezier zijn. Hij heeft zoveel onderhoud nodig, dat een beetje forens de wagen meer bij de garage heeft staan dan dat hij er mee rijdt. Zonde van

de auto, zonde van uw plezier! Bovendien moet u aan uw veiligheid denken. De krukelzones van de MGB zijn eenvoudigweg geen partij voor een hardstalen moderne kooiconstructie, en de remkracht van zelfs het eenvoudigste moderne vehikeltje is bijna eng...

De beste wagen

Als ongeschreven regel (bij dezen dus opgeschreven) geldt: koop de beste wagen die u zich kunt veroorloven. Achteraf aanpakken is altijd prijziger dan aanschaffen in goede staat. Maar dat is ook een keuze natuurlijk. Misschien bent u wel meer geïnteresseerd in een project om zelf te restaureren. En dan valt dat prijsverschil weer best mee. Bovendien weet u wat u koopt, als u de goedkoopste MGB uitzoekt: een MG met werk.

Bij de duurdere wagens wordt het opletten geblazen.



Of een concours...?



Of een project?

Documentatie: lees u in!

Er zijn veel fraaie boeken over de MGB uitgegeven. Het is zeker de moeite waard om deze aan te schaffen, en wel *voordat* u een wagen koopt. Die paar tientjes heeft u namelijk makkelijk terugverdiend. Er zijn grofweg drie typen boeken te onderscheiden: de *originality guides* (hoe heurt het eruit te zien), de werkplaatshandboeken (*Haynes' owners workshop manual for the MGB* is een treffend voorbeeld) en de onderdelencatalogi.

Die eerste zijn noodzakelijk om het verschil te leren tussen HS 4, HIF 4 en Stromberg carburateurs, chroombumpers en rubberbumpers en hoe het dashboard van een linksgestuurde '76-er eruit hoort te zien. Het werkplaatshandboek is onmisbaar voor als u zelf aan de slag moet (en dat moet u, vroeg of laat...). Onderdelen-catalogi zijn bij de verschillende onderdelenhandelaren op het internet in te zien. Ze zijn in de originele boekvorm vooral interessant als originaliteit de kers op de taart moet zijn.

Als nieuw op te bouwen

Al die onderdelen op het internet (*google [mgb parts] zonder []*) doen u één ding opvallen: wat is er verschrikkelijk veel te koop voor de MGB! Een MGB of een MGB GT is bijna helemaal uit nieuwe reproducties op de bouwen. Deze overvloed aan onderdelen voor de MGB is iets unieks, komt daar maar eens om met een Triumph of een Italiaan!

Word lid van de MG Car Club en meld u bij de regiobijeenkomsten of op het forum met een vraag als "hallo, ik wil een MGB kopen, waar moet ik op letten?"

Grote kans dat zich welwillenden melden met adviezen en het aanbod om mee te gaan kijken, mocht het spannend worden.

Gerestaureerde MGB kopen

Bent u van plan een gerestaureerde MGB te kopen? (En dat zit er dik in, anno 2016.) Dan begint uw keuring met het inzien van de documentatie. Het is onmogelijk dat een restauratie zonder fotoverslag wordt voltooid. Vraag hier dus naar, evenals naar de map met aankoopbonnen. Zonder fotoverslag of aankoopbonnen is een restauratie moeilijk te controleren en bij voorbaat twijfelachtig. Als u zelf geen deskundigheid voorhanden hebt, is het beter om nog even verder te kijken. Geduld is een schone zaak, er wordt wel gezegd dat u niet een MGB vindt, die MGB vindt u!

Autootjes kijken

Na wekenlang Ebay, Marktplaats en veilingssites te hebben afgestruind, is het zover: we gaan een MGB bekijken! Natuurlijk



Een kleine greep uit de hoeveelheid boeken die over de MGB is verschenen

doen we dat bij daglicht om goed zicht op de wagen te hebben. We eisen dat we de wagen buiten kunnen bekijken, maar we nemen ook een zaklamp mee. Ook nemen we een klein magneetje mee. Zo'n magneetje blijft vastzitten aan alle stalen delen van de carrosserie, maar niet of minder goed aan dikke lagen plamuur of polyester. We doen oude kleren aan, want we moeten op de grond liggen voor de inspectie (tenzij een brug voorhanden is). We weten dat we onder de auto gaan kruipen, dus we nemen ook een (stof-) bril mee, anders dondert er de hele tijd zand, steentjes en bitak in de ogen. Ook handig zijn een paar ouwe lappen om de handen schoon te vegen. Ook de compressiemeter, om de staat van de motor te controleren, staat op de lijst.

Niet te ver weg

En als we van het zuidwesten naar het noordoosten van Nederland moeten reizen, brengt dat ons meteen op achterstand bij de onderhandelingen: we willen eigenlijk niet dat hele eind met lege handen terug rijden. Als eerste vraagt u de verkoper naar de boekjes van de wagen. Dat is leuk

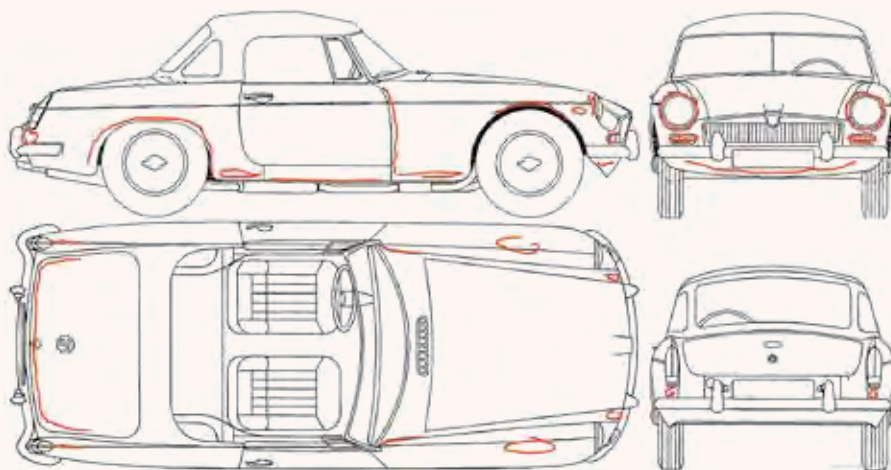
om erbij te hebben, en voor de duurdere wagens een voorwaarde.

Carrosserie

De ergste vijand van de MGB is die van iedere auto: roest. Het is noodzakelijk de wagen aan een uitvoerige controle te onderwerpen. Controleer ten eerste het stuk plaatwerk onder de voorbumper goed op sporen van aanrijdingschade en roest. De voorspatborden kunnen op meerdere plaatsen ernstig doorroesten, en vervanging is prijzig: reken op € 650,- voor één voorspatbord, zonder spuiten. Controleer deze voorspatborden daarom zeer nauwkeurig rondom de koplampen, de stadslichten, de richtingaanwijzer, lampenhuizen en de eventuele antenne, rondom de wielbakken en aan de achter- en onderkant, dus vlak voor de deuren en de voorruit.

Verdacht bij de rubberbumper

Bij de rubberbumper MGB is ook de bovenkant recht boven de voorwielen verdacht. Bij nood- of verkoopreparaties worden de voorspatborden vaak niet vernieuwd en komen er grote hoeveelheden polyester en plamuur aan te pas om het plaatwerk



Overzicht van de zwakke plekken aan de buitenzijde. Zie de tekst voor de binnenzijde

er weer gezond uit te laten zien. Controleer de onderkant van de voorruitstijlen op roest. De sluitstrips tussen de voorspatborden en het gedeelte van de carrosserie voor de voorruit (de *paravaan*) veroorzaken vaak problemen, die tot uiting komen als scheurtjes in de laklaag. In mindere mate geldt dit eveneens voor de sluitstrips aan de bovenkant van de achterspatborden.

Op de knieën voor de dorpels en de vloeren

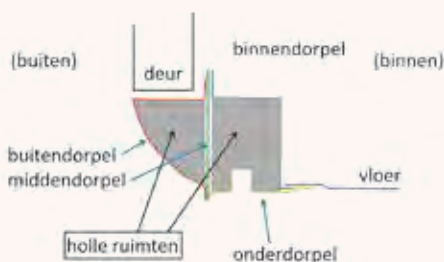
Ga op uw knieën zitten of ga zelfs languit op straat liggen om de dorpels (het plaatwerk onder de deuren) uitgebreid te controleren. Deze uit vele stukken plaatstaal opgebouwde dorpels zijn de ruggengraat van de carrosserie (zeker bij de MGB Tourer) en moeten zich daarom in een onberispelijke staat bevinden. Een probleem dat zich daarbij voordoet, is dat de middendorpel van buitenaf niet is te inspecteren. Bovendien gaat zowel het voorste als het achterste deel van de dorpels verborgen achter de voor- en achterspatborden.

Roest, een verraderlijke zaak

Deze zaak roest *altijd* van binnen naar buiten toe, want de binnenzijde is slecht te bereiken met verf of vet (als er überhaupt al iets op zit!). Als de roest zich uiteindelijk met een klein bloemkooltje aan de buitenkant laat zien, is de binnenkant ver heen en is waarschijnlijk een dorpelrestauratie nodig (ik spreek uit ervaring!). Een volledige dorpelrestauratie kost redelijk veel geld: als ik een gok moet doen, zou ik zeggen € 1200 - € 1800 per kant.

Vloeren

Verwijder de matten en bekijk de staat van de vloeren. Kijk goed in de hoeken waar de vloeren aansluiten op de dorpels, en bij de ophangpunten voor de bladveren achter de stoelen. Controleer ook de binnendorpel, naast de pedalen (en natuurlijk aan de passagierszijde). Daarvoor zal de rubber mat die op de dorpel gelijmd is, deels moeten wijken. Achter de stoelen, onder het verhoogde gedeelte (voor de MGB GT: onder de achterbank) bevindt zich de accu. Haal het toegangsluik los en controleer de accubak op roest.



Een doorsnede van de dorpel van een MGB



Mijn eigen gerepareerde vloer met allerlei nieuwe lasnaden, goed in de menie gezet. Dit zit alweer tien jaar op zijn plek

Overzetplaatwerk

Een restauratie kan op twee manieren: snel of goed. Bij de snelle manier wordt er nieuw plaatstaal (bijvoorbeeld een complete vloer) over de rotte zoi heen gelast. Een lik plamuur en mooi rood spuiten - klaar! Wees beducht voor dit soort praktijken, het fotoverslag van de verkoper vertelt u een hoop. Bekijk de lasnaden goed en vraag erop door. Een goede restauratie betekent dat het rotte plaatwerk eruit wordt geslepen en dat er nieuwe stukken worden ingelast. Een lasnaad op de vloer waar u hem niet verwacht kan hierop duiden.

Lasnaden

De aanwezigheid van lasnaden zijn bij voorbaat geen reden om de koop af te blazen. Een restauratie gaat nu eenmaal gepaard met lasnaden die af-fabriek niet aanwezig waren. De manier waarop het is uitge-

voerd is doorslaggevend: is het roestige plaatwerk verwijderd? Zijn de nieuwe lasnaden behandeld met verf? Dat soort dingen tellen. Het is raadzaam om iemand met ervaring bij de zaak te betrekken, zeker als de bedragen wat serieuzer worden.

Binnenkant wielkasten

We zijn nog niet klaar aan de buitenzijde. Binnenin de voorste wielkasten bevinden zich enkele verstijvers die inspectie behoeven. Op de foto zie je waar het nieuwe plaatwerk is ingelast. Daar bevinden zich de roestgevoelige plaatsen! Natuurlijk halen we tijdens een inspectie het spatbord er niet af, maar het geeft een goed overzicht waar we moeten kijken.

Achterschermen

Ook de achterschermen hebben zo hun gevoelige plekjes. Inspecteer als eerste de onderkant van het achterscherm die over de dorpel valt. Een roestblaas betekent ook hier: dorpelrestauratie! Ga met uw vingers langs de spatbordranden en voel (of kijk met uw zaklamp) naar de staat van het binnenscherm. Meestal hoopt zich modder op in de randen van de wielkasten, dat weer vocht vasthoudt... U raadt het al! Verder moet u het plaatstaal vlak onder de achterlichten inspecteren.

Sierstrip

Controleer van voor tot achter vooral de onderkant van de sierstrip op roest, die gewoonlijk ontstaat op of onder de bevestigingsklemmetjes. Meestal betekenen deze roestplekken alleen lakschade. Let er ook op, dat deze sierstrip van voor naar achter zuiver in elkaars verlengde liggen. Als dat niet het geval is, kan dat wijzen op een doorgezakte carrosserie of onvol-



Onder de voorschermen...

doende aandacht voor de passing van de panelen tijdens de restauratie.

Onder de wagen

Bril opgezet? Dan kruipen we nu onder de wagen, op zoek naar roest en slecht uitgevoerde reparaties. Dit kan natuurlijk het beste gebeuren met de auto op een brug. Maar ook met een garagekrik in combinatie met assteunen kan dit worden gedaan. Besteed vooral aandacht aan de onderdorpels, de bevestigingspunten van de bladveren, de bodemplaat (vooral in de hoeken), de kokerbalken die helemaal naar voren lopen en de dwarsverbinding die van links naar rechts onder het midden van de wagen loopt. Zie de foto van Tim Stocker!

Bitumenlaag

Meestal wordt de onderzijde rijkelijk voorzien van een bitumenlaag. Dat maakt inspectie een stuk lastiger. Die laag moet nog voldoende soepel zijn om het 'werken' van de carrosserie te kunnen opvangen. Een bitumenlaag met droogtescheurtjes is niet fijn, want in die scheurtjes blijft water zitten.

Voor gerestaureerde wagens geldt ook hier: er zijn lasnaden aanwezig die af-fabriek niet werden gemaakt. Erg is dat niet, mits de zaak op een goede manier is aangepakt. Het fotooverslag kan hierbij helpen.

Uitlaatsysteem

Als u toch onder de auto bent, controleer dan ook het uitlaatsysteem: niet te erg verroest en de rubbers moeten goed zijn. De onderkant zal verder wat vetig zijn door lekkende olie en vet van de kruiskoppelingen. Onthoud dat het stuurhuis, de motor, de bak en het differentieel *in principe* droog moeten zijn. Dit is echter een MGB, die is wat territoriaal, helemaal lekvrij is zo'n wagen zelden (dan zit er geen olie meer in...). Als de hele bodem onder de olie zit, is er echter meer aan de hand. Iemand die zo'n wagen vaker heeft gezien kan de oorzaak aanwijzen en bepalen of dat reden is tot afzien van de koop.

Dwarsverbinding

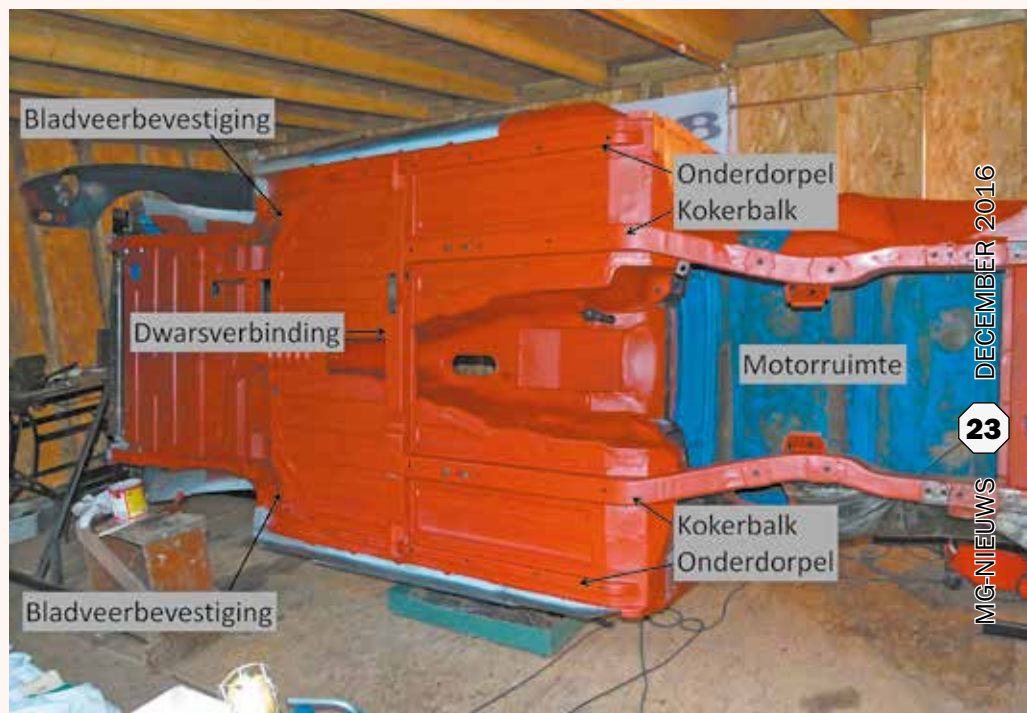
In die foto van Tim Stocker is de dwarsverbinding keurig te zien. Ik heb wel eens gezien dat een onverlaat het middelste deel had weggezaagd om de versnellingsbak eruit te kunnen prutsen zonder de motor te verwijderen (hetgeen nog lastiger is). Als u zich afvraagt waar die dwarsverbinding is gebleven is het tijd om op te stappen.

Deuren, naden en verzakkingen

Controleer de deuren op doorgeroeste plekken aan de onderkant. Verder hebben



De plekken plamuur en het gat geven de zwakke plekken keurig weer!



Deze prachtige foto van Tim Stocker toont de hoofd zaken van de onderzijde



Zo is hij op zijn mooist...

veel MGB's last van scheurtjes onder de verticale stijl van de tochtruitjes (*google [mgb crack of doom] zonder de []*). Gek genoeg komt dit bij de MGB GT veel minder voor. Als de deuren bij het openen het gevoel geven niet helemaal vast te zitten, kan dat liggen aan de uitzonderlijk versleten deurscharnieren of (vooral aan de onderkant) doorgeroeste deuren. Het eerste is eenvoudiger te repareren dan het laatste.

In het slot

Controleer ook of de deuren goed in het slot vallen (een van de apk-keuringeisen). In het eenvoudigste geval kan dit niet goed in het slot vallen veroorzaakt worden door niet goed op hun plaats zittende sluitplaten aan de carrosserie (is te zien bij het voorzichtig dichtduwen van de deur). Als echter de spleet tussen de deur en de randen van de carrosserie aan de bovenkant smaller is dan aan de onderkant, kan dit wijzen op een doorgezakte carrosserie. In dat geval is er een serieus probleem, waarschijnlijk zijn de dorpels verrot.

Deurnaden

Voor gerestaureerde wagens moeten de deurnaden overal een gelijke breedte hebben. De deuren moeten aan de bovenkant netjes gelijk liggen met de carrosserie, terwijl de naden bij de dorpels in orde moeten zijn - alleen dan is de dorpel op de juiste hoogte ingelast. Te smalle en te brede naden duiden op te weinig aandacht voor de passing tijdens de restauratie. Dat hoeft technisch geen probleem te zijn, maar irritant is het wel. Te smalle naden geven kans op beschadiging bij het dichtgooien van de deur, te brede naden geven kans op lekkage en windgeruis (al zal dat niet te horen zijn boven het kabaal van alle andere delen).

Kofferdeksel

Inspecteer het kofferdeksel aan de linkerkant op mogelijke beschadigingen die veroorzaakt kunnen zijn door pogingen om de kofferdeksel dicht te duwen zonder de kofferdekselsteun vrij te zetten. Natuurlijk zijn de randen van de kofferklep gevoelig voor roest. Controleer de onderrand van achterklep (MGB GT) ook op roest.

Veel rubbers

De carrossierubbers hebben de functie het water buiten te houden, zodat u droog blijft en de onbehandelde naden niet gaan roesten. Controleer de rubbers daarom op uitdrogingscheurtjes. Als de auto uit de V.S. is ingevoerd, kan dat zowel een voordeel als een nadeel betekenen. Warme, droge staten zoals bijvoorbeeld Florida en Californië hebben als voordeel dat het plaatwerk weinig kans krijgt om te gaan roesten (tenzij de auto jarenlang een strandgast geweest is). Maar als nadeel heeft dit, dat alle rubbers uitdrogen.

Verdacht

Een uit Florida of Californië afkomstige MGB met goede rubbers verdient extra aandacht. Het zou kunnen dat de wagen slechts enkele dagen of weken in die staat ingeschreven is geweest om vervolgens verscheept te worden naar Europa. Besteed dan extra aandacht aan roest. Voor gerestaureerde wagens geldt dat de rubbers vernieuwd moeten zijn. Is dit niet het geval - dan kunt u zich afvragen of de rubbers wel zijn verwijderd tijdens de restauratie. En is die wagen dan wel gerestaureerd of simpelweg overgespoten?

Onder de motorkap

In de achttien jaren dat de MGB is gebouwd, zijn er ontelbaar veel grote en kleine wijzigingen gedaan, veel daarvan onder de kap. Het is daarom handig als u of uw compaan (uit een boek) weet hoe de MGB van het betreffende bouwjaar er onder de kap hoort uit te zien. Niet in de eerste plaats om de originaliteit, maar om te kijken of 'uw' MGB geen samenraapsel is van niet op elkaar passende onderdelen. Dat op elkaar passen moet u niet te letterlijk zien: een stroomverdeler van een vroegere of een latere motor kan dan wel gemonteerd worden, maar heeft niet de juiste eigenschappen om bij 'uw' motor te passen.

Upgrades

Trap niet in alle 'verbeteringen' die door de verkoper zelf zijn aangelegd. Te denken valt aan andere carburateurs of andere luchtfilters. De MGB is een goed doordachte wagen, die volgens zijn originele specificaties een 'fris' rijgedrag heeft en goed mee kan komen met het verkeer. Wel zijn er echte *upgrades*, die van meerwaarde zijn voor de wagen. Te denken valt aan elektronische ontsteking, een *gear reduction starter* en een RVS uitlaatsysteem. Makkelijker wordt het er niet op! Inspecteer het plaatwerk goed rondom de rem- en koppelingscilinder. Lekkende vloeistof vreet de lak weg, zodat het plaat-



Uiterlijk is dit acceptabel, maar heeft u die roest gezien? En die carburateur hoort er niet op. En dan die wirwar van slangen... hier is mee geprutst!



Dit is een behoorlijk rotzootje, maar wel naar de originele specificatie. Dat laatste is van belang.

staal daarna gaat roesten. De cilinders reviseren is niet moeilijk, het plaatwerk vervangen daarentegen wel.

Mechanisch

De MGB is uitgerust met een B-type motor, een robuust blokje dat door British Leyland jarenlang in van alles is gelepeld (er is zelfs een dieserversie van dit blok). Het blok staat dan ook bekend om zijn lange levensduur en betrouwbaarheid. Tikkende klepstoters horen bij deze motor, maar rammelende hoofdplagers of een tikkende distributieketting is slecht nieuws: een revisie ligt dan in het verschiet. Een compressietest is een snelle manier om de staat van de motor te beoordelen. De resultaten moeten passen bij de compressieverhouding van de motor (8:1, 9:1 of zelfs 10:1), en mogen onderling niet van elkaar afwijken.

Lekkages

Let ook op de normale dingen, waar u onder iedere motorkap op zou letten, zoals sporen van olie lekkage, lekkende rem- of koppelingcilinders, een verwaarloosd koelsysteem, aanwijzingen van kort geleden uitgevoerde reparaties, water in de olie, gezonde motorsteunen, etc. Overtuig u ervan dat de versnellingsbak gemakkelijk en zonder kraken schakelt. Als dat niet zo is, verwacht dan versleten synchromesh ringen, wat het meeste voor zal komen bij versnellingsbakken waarvan de 1^e versnelling nog niet gesynchroniseerd is (de vroege wagens). Geraas / gesis uit de bak (duidelijk hoorbaar als u uw hand op de pook legt) duidt op versleten lagers. Sommige lagers zijn erg duur, andere momenteel niet voorhanden!

Overdrive

Vergewis u ervan dat de overdrive aanwezig is (een optie af fabriek) en dat deze naar behoren functioneert. Een niet-functionerende overdrive kan een behoorlijke prijskaart hebben omdat voor revisie de motor plus bak eruit moet. Overmatige speling op de wielophanging is allemaal wel te repareren voor een redelijke prijs. Voor een gereviseerd stuurhuis bent u momenteel niet meer dan € 80 kwijt: ronduit goedkoop!

Proefrit

Tijdens de proefrit moet u letten op de dingen die typisch voor oude auto's zijn: trillen, rammelen, kraken, etcetera, en de oorzaken daarvan. Tips voor tijdens de proefrit zijn al veel beschreven en die zullen we hier niet herhalen. Enkele algemeenheden: laat de radio uit en neem geen genoegen met een rondje over het erf van de



Is dit uw droom-MGB? Foto: Tycho van Heusden

verkoper, u moet echt even de weg op. Alle instrumenten dienen goed te werken, alle lampen aan de binnen- en buitenzijde ook. Overbodig te melden: een gerestaureerde wagen rijdt vlekkeloos en stelt u op geen enkel vlak teleur!

Interieur

Ook over het interieur van de wagen zijn veel algemeenheden geschreven. Als de bestuurderstoel ernstig versleten en doorgezakt is, er nauwelijks meer enig profiel waarneembaar is op de pedaalrubbers en de teller een stand aangeeft van 30.000 kilometer, wat volgens de verkoper de echt met die auto gereden afstand is, dan klopt er iets niet. Gerestaureerde wagens worden vaak uitgevoerd met een interieur dat niet bij de wagen hoort: leren stoelen op een late wagen, hoofdsteunen op een vroege wagen en dergelijke. Bepaal voor u zelf of u de wijzigingen acceptabel vindt. Een *originality guide* is hierbij onmisbaar!

Bekleding

Bekledingsets voor de MGB zijn in alle originele uitvoeringen en kleuren verkrijg-

baar, in leer, vinyl of in stof. Bestudeer nauwkeurig de toestand van de bekleding en hou de kosten voor het vervangen van de ernstig versleten delen van het interieur in gedachte als u een bod uitbrengt op een MGB. Leren stoelhozen kosten momenteel € 750,- per set, vinyl en nylon stoelhozen doen € 300,- per set. De deurbekleding inclusief zijpanelen achter de stoelen en bij de voeten kosten tussen € 150,- en € 250,-. Een volledige mattenset kost tussen € 250,- en € 400,-.

Zomerkap

Vergeet niet om de zomerkap van de MGB zorgvuldig te bekijken, zowel aan de binnen- als aan de buitenkant. Controleer ook of de mogelijk bij de auto horende tonneau cover ook echt past, of het garen van de stiknaden niet versleten is en of de ritssluiting goed werkt. Een nieuwe kap is te kust en te keur verkrijgbaar vanaf € 350,- tot boven de € 1000,-.

Tekst: Lindsay Porter

Vertaling en enkele aanvullingen door

Ronald Dekker † (1998)

Herzien en voorzien van foto's door

Andrys Posthuma (2016)