Nummer 128 • juni 2018 • Jaargang 34

Engelse FORD Club Nederland









Ford

• BESTUUR •

Voorzitter	Jos Wouters	Meijel	0475-475429	voorzitter@engelsefordclub.nl
Secretaris	Rob Bakker	Rotterdam	06-26382872	secretaris@engelsefordclub.nl
Penningmeester	Piet Sneeuw	Alphen a/d Rijn	0172-741857	penningmeester@engelsefordclub.nl
Contactfunctionaris	Feike Gercama	Soest	06-53279687	f.gercama@engelsefordclub.nl
Algemeen bestuurslid	Harrie Drenth	Beilen	0593-540792	h.drenth@engelsefordclub.nl

• COMMISSIES •

Zijklepper 1932-1959	Ruud Muhring	Bunnik	030-6570709	r.muhring@engelsefordclub.nl
	Feike Gercama	Soest	06-53279687	f.gercama@engelsefordclub.nl
Anglia 105E	Dirk van den Wassenberg	Hilvarenbeek	013-5052867	d.vandenwassenberg@engelsefordclub.nl
	Jos Wouters	Meijel	085-8770101	j.wouters@engelsefordclub.nl
Cortina Mk1	Piet Sneeuw	Alphen a/d Rijn	0172-741857	p.sneeuw@engelsefordclub.nl
Cortina Mk2	Loek Rijsenbrij	Badhoevedorp	020-6593906	l.rijsenbrij@engelsefordclub.nl
Consul/Zephyr/Zodiac	Dorus Kok	Almere	06-21812386	d.kok@engelsefordclub.nl
Escort Mk1 en Mk2	Roger Grolleman	Veenendaal	06-19930235	r.grolleman@engelsefordclub.nl
	Harrie Drenth	Beilen	0593-540792	h.drenth@engelsefordclub.nl
Fiësta Mk1	Ton Santegoeds	Schijndel	06-22555041	t.santegoeds@engelsefordclub.nl
Overige modellen	Loek Rijsenbrij	Badhoevedorp	020-6593906	l.rijsenbrij@engelsefordclub.nl
	Harrie Drenth	Beilen	0593-540792	h.drenth@engelsefordclub.nl
Evenementen	Feike Gercama	Soest	06-53279687	f.gercama@engelsefordclub.nl
Sport	Jack van Ginkel	Koekange	0522-451727	j.vanginkel@engelsefordclub.nl
	Piet Sneeuw	Alphen a/d Rijn	0172-741857	p.sneeuw@engelsefordclub.nl
Redactie clubblad	Jos Timmer	Almere-Haven	06-15395399	redactie@engelsefordclub.nl
	Carl Timmer	Lelystad	06-33771819	redactie@engelsefordclub.nl
Website	Jos Wouters	Meijel	085-8770101	website@engelsefordclub.nl

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

www.engelsefordclub.nl

Doelstelling	Het bijeenbrengen en in stand houden van Engelse Fords om hun historische en/of sportieve waarde. Toegelaten zijn alle Fords van 20 jaar of ouder die in Engeland geproduceerd zijn. Doel is ook het via autotype-commissies verlenen van technische bijstand aangaande onderhoud en onderdelen. Naast dit doel neemt "gezelligheid" en belangrijke plaats in.
Evenementen	De club organiseert diverse evenementen, waaronder (gezelligheids)ritten, autosportdagen, koffiekletsen, onderdelen-dagen, technische dagen, kampeerweekenden, familieweekenden etc. etc. Daarnaast neemt de club deel aan beurzen, shows en andere promotionele evenementen.
Clubblad	4x per jaar verschijnt ons clubblad. In dit drukwerk worden, naast algemene informatie, de verslagen van evenementen en restauraties, technische adviezen, advertenties van leveranciers en leden, fotowerk etc. opgenomen.
Lidmaatschap	Als lid betaal je per kalenderjaar een contributie van € 40,00 en als huisgenootlid € 12,00. Bij inschrijving tijdens het lopende kalenderjaar worden alleen de resterende kwartalen van het jaar berekend, € 10,00 per kwartaal. Ieder lidmaat-schap kent maximaal 3 huisgenootleden. Inschrijfgeld bij aanmelding is € 5,00.
Donateurs	Het is mogelijk om donateur van onze club te zijn voor een minimum bedrag van € 40,00 per jaar. Hogere bedragen zijn ook mogelijk en zeer welkom.
Advertenties	Tarieven commerciële advertenties op aanvraag. Leden kunnen een **gratis** "HUNTER" laten plaatsen van 5 regels + foto. Voor niet-leden zijn de kosten € 10,00 voor 5 regels. De kosten van het plaatsen van de foto bedragen € 10,00. Kosten toezending bewijsexemplaar zijn € 5,00.

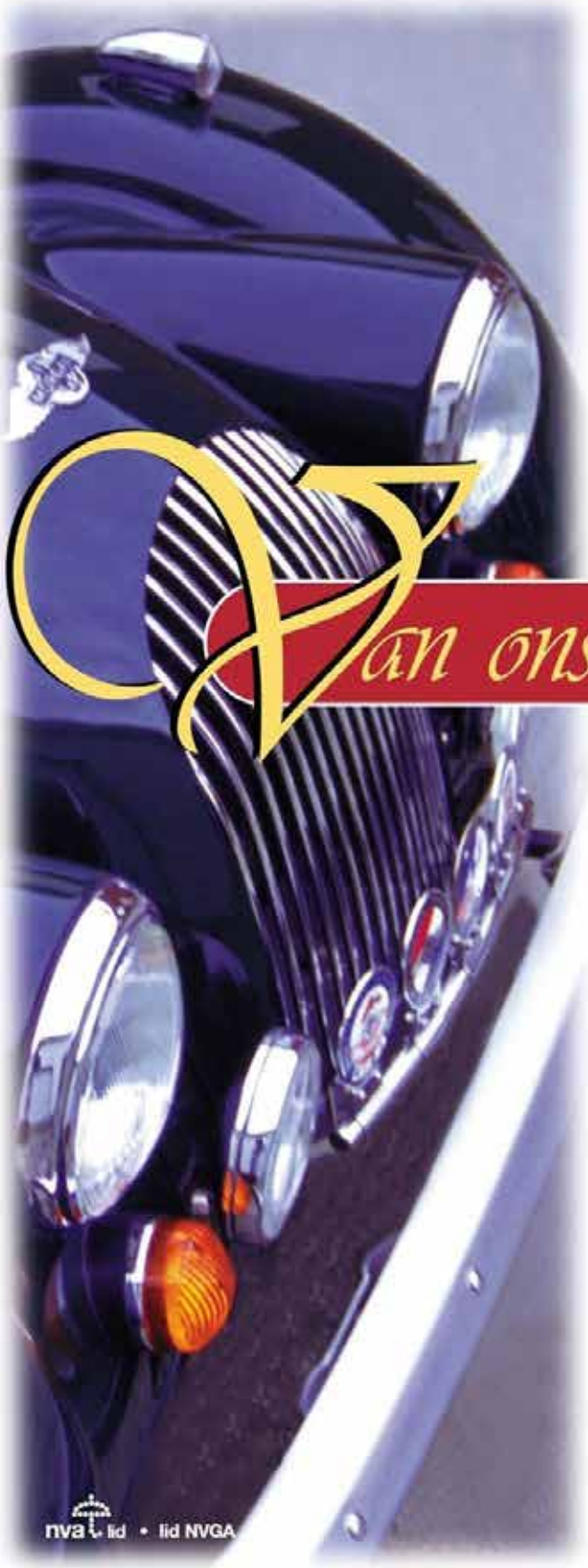
Clubadres en ledenadministratie:
Piet Sneeuw
Händelhof 70
2402 GX Alphen a/d Rijn
Tel.: 0172-741857
E-mail: p.sneeuw@engelsefordclub.nl
ABN-AMRO bank: NL33ABNA0458237957
KvK Arnhem: V40145814

Vriendenclub

Aangesloten

Erkend door Ford Nederland

Aanspakelijkheid:
Hoewel alle mogelijke zorg wordt besteed aan de tekst in dit blad, kunnen wij echter geen verantwoordelijkheid aanvaarden m.b.t. eventuele fouten en/of on-volkomenheden, alsmede hieruit voortvloeiende gevolgen.



De auto's van Ettore Bugatti, Walter Bentley, Henri Morgan, Frederic Henry Royce, de gebroeders Duessenberg, Henri Ford, Hispano Suiza, Alfa Romeo en vele andere merken vormen een **legendarische klasse, die tot op de dag van vandaag niets aan glans heeft verloren.** Het is nog steeds een genot om in zo'n auto te rijden. **Elke klassieker is uniek** en heeft voor u, als eigenaar, **een onschatbare waarde.** Klassiekers vragen om een speciale behandeling, ook op het gebied van verzekeringen. Wij verzekeren alle klassiekers op unieke wijze, op basis van vaste taxatie en tegen een prettige premie. De eerste taxatie door een beëdigd classic car taxateur kan zelfs **gratis** zijn. Informeert u eens vrijblijvend of beter nog: **stuur de bon in**, dan sturen wij u een offerte.

Van onschatbare waarde?

JA coupon

ik wil meer weten over uw klassieker verzekering en taxaties

❑ *Stuur mij een offerte voor mijn klassieker*

Merk en type: _____

Bouwjaar: _____ *Geschatte kilometrage:* _____

Geschatte waarde of taxatiewaarde: € _____

❑ *Belt u mij voor nadere informatie*

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

Tel. privé: _____ *Tel. zaak:* _____

Beroep: _____

U kunt de bon in een ongefrankeerde envelop sturen aan:

KUIPER VERZEKERINGEN
ANTWOORDNUMMER 51 8440 VB HEERENVEEN

Verzekerd volgens **FEHAC** *normen*

KUIPER VERZEKERINGEN

Kuiper Verzekeringen **Bezoekadres:** *Breedpad 21 8442 AA Heerenveen* **Postadres:** *Postbus 116 8440 AC Heerenveen*
Telefoon: (0513) 61 44 44 Telefax: (0513) 62 37 42 www.kuiperverzekeringen.nl

Voorwoord van de voorzitter



Beste leden,

Het gaat er nu dan toch echt van komen, ons bezoek aan de Ford fabriek in Keulen. Noteer de datum in je agenda: vrijdag 30 november 2018. Om het nog mooier te maken, we maken er een weekend van dus je moet zaterdag 1 december ook reserveren in je agenda. Het wordt een busreisje vanaf Utrecht, via Arnhem of Venlo naar de Ford fabrieken in Keulen. Je moet wel vroeg op, want om 10:00 uur worden we al verwacht voor een bezoek aan het museum (normaal niet toegankelijk voor publiek). Na een lunch in het bedrijfsrestaurant stap je in een treintje voor een rondrit door de fabriek. We hebben er even op moeten wachten en het heeft wat kruim gekost maar alles ligt nu vast en binnenkort kun je de mailing in je (elektronische) brievenbus verwachten. Een 2-daags evenement dus ook een overnachting met een heerlijk ontbijt en een gezellig samenzijn.

Je zou haast vergeten dat we ook allerlei andere dingen doen en gedaan hebben, zoals de technische dag bij Auto Martens in Zevenaar georganiseerd door Chris Blij en Ernst Visser, de Kempenrit georganiseerd door Michiel de Graaff, Het Sauerland weekend georganiseerd door Jan Tinga en de Ford onderdelendag van de gezamenlijke Ford clubs.

Verder waren er natuurlijk nog allerlei nationale en internationale Ford events waar je als EFCN clublid van harte welkom was. Om er een paar te noemen: Ford Family Day in Soest, British Race Festival in Zandvoort, Ford Oldtimer Treffen in Zonhoven (B), European Ford Event in Venray, Best of British in Boxtel en zo zou ik nog wel even door kunnen gaan.

Maar met de dagen al weer een stuk korter en de zon een stuk lager aan de horizon beginnen de laatste evenementen van dit jaar echt in zicht te komen. Geniet er nog van, zeker nu de zomer maar geen einde lijkt te kennen. Geniet ook opnieuw van deze editie van ons clubblad.

Jos Wouters



• INHOUDSOPGAVE •

Voorwoord van de voorzitter	4
Voorwoord van de redactie	5
Nieuwe leden	5
EFCN Donateurs	5
Restauratieverslag Ford Consul 315 Capri (deel II)	6-9
Schade met de Cortina	11
Goodwood	12-13
Escort van de paus	15
Van Cortina naar Transit	16-18
Evenementenagenda 2018	19
voestalpine	20-21
D trucjes & Steyler Mack Truck Treffen	22-23
FEHACtiviteiten	23
Bezoek aan Ford fabriek en Ford Classic Cars	24
Ook nog gezien	25
Hunters	26

BIJ DE VOOR- EN ACHTERPLAAT

Foto voorzijde:
Consul MK2 de luxe van Roger Grolleman.

Foto achterzijde:
Ford Escort MK1's tijdens de 7th Historic Grand Prix.

Uiterste inleverdatum kopij volgende editie is:
10 november 2018
Redactieadres:
Jos Timmer
Meerstraat 86
1353 AZ ALMERE-HAVEN
redactie@engelsefordclub.nl



Voorwoord van de redactie

Beste clubleden,

Op het moment dat de redactie op pad was voor diverse evenementen en reizen, vulde de mailbox zich steeds meer. Dit resulteerde in een goed gevuld clubblad en dat zien we graag. De drukke evenementenagenda van de redactie zorgt er wel altijd weer voor dat het clubblad laat bij u in de bus verschijnt. Daar is helaas geen ontkomen aan, dat zult u voor lief moeten nemen zolang wij de redactie vormen. Rijden gaat voor schrijven!

Diverse mensen hebben zich de laatste tijd beziggehouden met het restaureren of aanpassen van een Engelse Ford en dat is mooi. Nog mooier is het dat ze ook nog de tijd hebben gevonden om er een artikel over te schrijven. Leuk om te lezen waar men tegenaan loopt en hoe zo'n restauratie verloopt.

De Prefect 100E op de bijgevoegde foto is niet meer te redden, maar dat is ook helemaal niet de bedoeling. Deze staat op een autokerkhof in Zweden en vormt langzaam een eenheid met zijn omgeving. 'Slapende schoonheden' noemt men dit wel.

Wij wensen u veel leesplezier met dit nummer en zien u graag op een of ander evenement.

de redactie
(Jos en Carl Timmer)



• NIEUWE LEDEN •

LIDNR	NAAM	WOONPLAATS	AUTO	BOUWJAAR	LID PER
174	Hans Heemskerk	Balkbrug	Escort 1300 Mk2	1979	1-7-2018

EFCN Donateurs

071	van Bunningen Alphen BV	Alphen a/d Rijn	0172-475641	109	Autobedrijf Martens jr BV	Zevenaar	0495-535281
239	Klaassen & Zn BV	Oosterbeek	026-3335441	232	Europa Garage	Coevorden	0524-517111
421	Autobdrijf Poll BV	Hilversum	035-6247841	121	Luijbregts BV	Valkenswaard	040-2072000
036	Auto Fischer BV	Enschede	053-4844435	172	Balthasar Charisius	Den Haag	06-20407342
094	Henk van Gammeren	Lugano Zwitserland					

De E.F.C.N. dankt alle donateurs voor hun financiële bijdrage aan onze club en hoopt dat zij de E.F.C.N. blijven ondersteunen.

Restauratieverslag Ford Consul 315 Capri (deel II)

door Piet Sneeuw

Nadat de auto was strak gemaakt en van een grondlak was voorzien werd de buitenkant, kofferruimte, binnenkant portieren, motorkap en kofferdeksel definitief in de originele kleur Ermine White (kleurcode BA) gezet. Het kofferslot en de portiersloten konden weer gemonteerd worden.



De Consul Capri in zijn nieuwe laklaag, Ermine White.

Nu waren de voor- en achterruit aan de beurt om gemonteerd te worden. Spannend natuurlijk, want die ouderwetse ruiten versplinteren bij de minste of geringste aanraking. Moeilijkheid is ook dat de voorruit onderaan voorzien is van een dubbele dikke chromen lijst en die moeten eerst in het rubber worden gemonteerd alvorens het rubber met ruit in de sponning kan worden getrokken doormiddel van het bekende touwtjessysteem. De achterruit was gelukkig iets eenvoudiger en had maar één dikke sierlijst. Gelukkig is alles heel gebleven.



De voorruit wordt geplaatst.

Inmiddels werd het tijd om de auto naar Alphen aan den Rijn te transporteren. Via mijn neef had ik zo'n zes weken de beschikking over een flinke garagebox, die het sleutelen aan de auto heel goed mogelijk maakte. Mijn eigen garagebox is maar 2,50 meter breed. Deze van mijn neef was bijna 4 meter breed.

Eerst maar eens de linkerbuitenspiegel erop monteren. Dat was makkelijk, want ik had al voor de restauratie de 2 benodigde gaatjes in het portier geboord. De auto had namelijk van nieuw af aan geen buitenspiegels. Dat was toentertijd niet verplicht en de koper kon zelf bepalen of er wel of geen buitenspiegels gemonteerd werden. In het huidige drukke verkeer met veel parkeren in kleine ruimtes kan je niet meer zonder linkerbuitenspiegel.



Tussendoor had ik zelf de verschillende onderdelen die in de motorruimte gemonteerd moesten worden en de complete voorwielophanging schoongemaakt en voor zover nodig goed in de verf gezet. De motordrager, versnellingsbaksteun, remankerplaten, wielen en luchtfilter heb ik laten poedercoaten bij een specialist.



Schokbreker en remdelen.

De montage van de portierruiten met het raammechanisme was een heel gepuzzel. De moeilijkheid daarbij is de juiste volgorde te hanteren van de verschillende hulpstukken die het frame, waarin het raam op- en neer gedraaid kan worden, op zijn plaats houden. Adrie Gros had het een en ander gedemonteerd en dan is het helemaal lastig de goede volgorde te vinden. Het is een heel tijdrovend klusje, maar wel heel dankbaar als het toch weer gelukt is.

Alle wielophangingrubbers zijn vernieuwd en met hulp van Robin van Rijn, een monteur van Auto Service Center van den Berg, is op een zaterdag de voorwielophanging eronder gezet, waardoor de wagen weer op alle 4 zijn wielen verrijdbaar werd. Zelf heb ik alle losse onderdelen onder de motorkap gemonteerd. Steeds maar weer puzzelen; waar hoort dit boutje en/of parkertje nou ook alweer te zitten. Je hebt natuurlijk steeds te maken met verschillende lengtes en diktes.

De bedrading was ook een hele klus. Ik ben van huis uit geen auto (elektro) technicus, dus moest ik heel veel het werkplaatshandboek en het onderdelenboek raadplegen. Gelukkig werkte alles naar behoren en gaf het verder weinig aanleiding tot problemen.

Tijdens de allereerste rit merkte ik al dat de kilometerteller/snelheidsmeter niet werkte en ik kwam er al gauw achter dat de kilometertellerkabel bij de aansluiting aan de versnellingsbak gebroken was. Je vraagt je dan af hoe kan dit nou gebeuren met een auto met zo weinig kilometers op de klok? Nadat ik de klok in zijn geheel had gedemonteerd ben ik naar Loek Rijsenbrij gegaan. Hij is tenslotte de expert op dit gebied. In eerste instantie melde Loek dat de gemiddelde reparatietijd zeker 6 weken zou bedragen. Nadat ik gedreigd had dat ik hem zou royeren als EFCN-lid als dit niet voor de Pinksteren klaar zou zijn, was de tellerklok binnen een week klaar. Volgens Loek was er binnen in de klok vervorming ontstaan in het Zamacgietwerk, waardoor de kabel vast is komen te zitten in de loop der jaren dat de auto heeft stilgestaan. Daar wist Loek gelukkig wel raad op en hij heeft de klok weer als nieuw afgeleverd. Tevens een nieuwe kabel laten namaken en de zaak weer gemonteerd. Alles werkt nu weer perfect. Dit alles lijkt zo makkelijk, maar als je inmiddels 72 jaar bent lukt het allemaal niet meer zo eenvoudig en ik heb dan ook weer de hulp van Robin moeten inroepen. Nadat ik de auto zoveel mogelijk had opgebouwd met bumpers, koplampen, grille en clignoteurs e.d. werd hij naar Auto Service Center van den Berg in De Kwakel getransporteerd om de motor, versnellingsbak, aandrijfas en uitlaat weer te monteren.

Toen hadden we nog het banden vraagstuk. Wat wil ik daarmee? De originele wielen en banden waren tenslotte APK goedgekeurd? Iedereen waarmee ik sprak raadde mij ten sterkste af daarop te gaan rijden. Dit zou gevaarlijk kunnen zijn. Daar krijg je misschien een klapband mee en dat soort van opmerkingen. Toen ik dit aan Carla vertelde zei ze dat ze niet in de auto mee wil rijden als er geen nieuwe banden onder zouden komen. Dus had ik een probleem! Daarbij kwam ook nog vaak de opmerking van "Als je toch nieuwe banden moet kopen, koop dan radiaalbanden." Persoonlijk vind ik de



velgen te smal voor radiaalbanden en vind ik de originele setting op dit type auto dan ook de mooiste. Dus werden het de BF Goodrich Silvertown TL diagonaalbanden met grote witte zijvlakken in de maat 5.90 x 13. Deze maat banden waren toentertijd optioneel verkrijgbaar en benaderen ook de Vredestein diagonaalbanden het dichtste die vanaf nieuw al onder deze Capri gemonteerd waren. Het resultaat vind ik heel mooi geworden.

De rotste klusjes moesten nog komen namelijk het inplakken van de rubbers in de portieren, ramen en het kofferbakrubber. Ook moet de hemelbekleding er worden ingeplakt i.p.v. gespannen.

In januari begon het jaar voor mij al heel slecht en moest ik voor een week worden opgenomen in het ziekenhuis vanwege een longontsteking en de toen heersende griepgolf. Daar ben ik goed van afgeknapt en ik heb dan ook een aantal maanden flink last gehad daarvan. Af en toe had ik zin om weer eens wat aan de auto te doen, maar dat hield niet over. Het schoot maar niet op. Gelukkig heeft Robin veel werk kunnen verrichten en heb ik alleen maar hoeven zeggen waar en hoe de diverse zaken gemonteerd moesten worden. Portierrubbers plakken was een nauwkeurig karweitje, waarbij het ook heel lastig is om geen lijmresten in het zicht te krijgen. Lastig ook omdat de auto weer op zijn wielen staat en inmiddels bij mij thuis in de garage is gestald. Het rubber voor de kofferbak moet aan het kofferdeksel gelijmd worden en was een ware crime. Je komt handen (en lange benen) te kort. De kofferbak is werkelijk enorm groot. Ik besloot dan ook maar op een gegeven moment om samen met Carla de klep te verwijderen en op zijn kop op een tafel te leggen. Dat was de oplossing! Zo kon je nauwkeurig werken en de zaak goed overzien. Na montage sloot de klep niet meer. Een volgend probleem diende zich aan, wat ik ook probeerde, zelfs met een behulpzame (technische) buurman lukte het niet. Ten einde raad Adrie Gros maar gebeld. Die moest maar een keer langskomen om dit zaakje te klaren. De portieren sloten ook nog niet naar mijn zin, dus dat kan dan in één moeite door worden aangepakt.



Om het rubber te monteren werd de kofferkep gedemonteerd en op een tafel gelegd.



De ruitenwissermotors.

Inmiddels bleek ook dat de ruitenwissermotor de geest had gegeven. Bij het inschakelen van het ruitenwissermechanisme werd de bedrading en de motor zelf gloeiend heet. De Capri is uitgerust met een variabele ruitenwissersnelheid en je weet natuurlijk niet wat de storing is, dus heeft Robin het hele dashboard moeten slopen om die motor met mechanisme en schakelaar uit te bouwen. De plaatselijke Auto Electric firma vond het verstandig om maar een ander motortje op te zoeken, want hij kwam er zomaar niet achter wat deze storing nu veroorzaakte. Dat viel helemaal niet mee. Het bleek een bijzonder Lucastype te zijn, die niet één twee drie



zomaar te krijgen was. Gelukkig had Jos Wouters nog een motortje liggen van een Anglia 105E die uiterlijk heel veel op die van de Capri lijkt en technisch ook gelijk aan elkaar zijn. Alleen kent deze maar één snelheid, dus gaan we die maar gebruiken. Zo gezegd zo gedaan. Nadat de Anglia 105E ruitenwissermotor was ingebouwd eerst uiteraard proefdraaien. Dat gaat echter zo maar niet. De schakelaar voor de variabele snelheid dient ook te worden aangepast, zodat hij alleen maar op de aan- en uitstand werkt. Verder kwamen we er al gauw achter dat zo'n ruitenwissermotor heel anders is afgesteld. De Anglia 105E voorruit heeft een heel ander formaat dan die van de Capri. Ook de wisserarmen en -bladen zijn anders van lengte. Op de ruitenwissermotor zitten verschillende mogelijkheden om dit af te stellen. Een heel gedoe dus en je bent zomaar een paar uur extra hieraan kwijt.

Al met al gaven de problemen met de ruitenwissermotor zoveel vertraging, dat ik tijdens het inmiddels begonnen EFCN seizoen nog vaak de Cortina 1600 GT van Peter van den Berg heb moeten lenen om aan deze activiteiten te kunnen meedoen.



Voor zover mogelijk heb ik getracht om de auto in de originele staat te houden om zodoende de zogenaamde "patina" te behouden. Je moet eigenlijk niet kunnen zien dat de auto is gerestaureerd en dat is heel goed gelukt!

Eer van je werk: Piet wint de eerste prijs in de categorie auto's van 1940 tot en met 1965 tijdens de oldtimerdag in Alphen aan den Rijn.

Wetenswaardigheden:
De Ford Consul Capri was een tweedeurs coupé versie van de klassieke sedan gemaakt door Ford Engeland. Het Capri project had codenaam "Sunbird" en had designelementen van de Ford Thunderbird en de Ford Galaxy Starliner. Het project werd gepromoot door de Sir Horace Denne, verkoopdirecteur van Ford Engeland. Hij wilde meer glamour toevoegen aan de productlijn. De auto werd ontworpen door Charles Thompson, die werkte onder Colin Neale en had lange lijnen, een grote kofferruimte en zonder B style met Coupé dak.

Tijdens de introductie in september 1961 was de Consul Capri alleen voor de export bedoeld, maar ging toch ook in de verkoop op de binnenlandse Britse markt in januari 1962. De body's werden sub-geassembleerd door Pressed Steel Company, alleen de definitieve montage van de aandrijflijn vond plaats in Dagenham en vanaf februari 1963 in Halewood. Hij was bedoeld als onderdeel van de Ford Classic modellen, maar de carrosserie was te complex en te duur om te produceren. Met nieuwe productiemethoden, tijdseisen van Ford Amerika en een noodzaak om de concurrerende fabrikanten een stap voor te zijn in prijs, de Ford Classic 315 en Consul Capri 335 waren vanaf de start geen verkoopsucces. De Classic werd gemaakt van 1961 tot 1963, en vervangen door de van de Cortina-afgeleide Ford Corsair.

De Consul Capri 335 was uitgerust met de Ford Classic de-luxe functies, waaronder vier koplampen, variabele snelheid ruitenwissers, 9,5 inch (241 mm) schijfremmen vóór, en 9 inch remtrommels achter, dimbare dashboard verlichtingen een sigarenaansteker. De vier-versnellingsbak was met stuur- of vloerschakeling, waarvan de 1e versnelling niet was gesynchroniseerd. Hij werd aangekondigd als "de eerste persoonlijke auto van Ford Groot-Brittannië" in december 1961, in eerste instantie uitgerust met een 1340 cc 3x gelagerde krukas (model 109E), werden de vroege auto's beschouwd als underpowered en bleek de krukas wel eens onbetrouwbaar. De capaciteit van de motor werd verhoogd in augustus 1962 tot 1498 cc (model 116E) en deze motor met zijn nieuwe 5x gelagerde krukas was een enorme verbetering. De eerste 200 Capri's waren links gestuurd voor de export met inbegrip van Europa en Noord-Amerika. Tijdens de introductie op de Frankfurter Auto Show van 1961, verkocht Ford 88 Capri's. In februari 1963 werd een GT-versie (model 116E) aangekondigd. De nieuwe GT-motor, ontwikkeld door Cosworth had een verhoogde compressieverhouding een gewijzigde cilinderkop met grotere uitlaatkleppen, een aluminium inlaatspruitstuk, een vier pijps uitlaatspruitstuk en een Twin-choke Weber carburateur. Dezelfde motor werd ook gebruikt in de Ford Cortina GT die in april 1963 werd geïntroduceerd. De auto was erg duur om te produceren, het laatste deel van de productie liep parallel met de zeer populaire Cortina Mk1.

De verkoop was teleurstellend en de Consul Capri 335 werd gestopt na twee en een half jaar met 19.421 verkochte eenheden, waarvan 2002 GT-modellen, 1007 auto's werden verkocht in 1964 het laatste jaar van de productie, 412 van hen waren GT's. De productie van de Consul Capri 335 werd stopgezet in juli 1964. De Consul Capri 335 is een van de zeldzaamste auto's van Ford van Groot-Brittannië. In Nederland stond de Ford Capri 335 voor fl. 9.195,-- in de prijslijst van 7 november 1961.



Classic Car Taxatie

Beëdigd register taxateur
APK-Keurmeester
Technisch Adviseur
Lid VRT

Meer dan 40 jaar ervaring!
Geen handel, dus onpartijdig!



Jack van der Hoek

Schoolstraat 5a
3238 AP Zwartewaal

Telefoon 0181 662 443
Fax 0181 664 899
Mobiel 0653 178 555

www.classics-taxatie.nl
(voor alle populaire klassiekers)

Roberts Packaging Solutions and Vision.
Academielaan 1
4942 VA Raamsdonksveer
Mob 0612775181
Fax 0162-521801
Info@roberts-packaging.nl
www.roberts-packaging.nl
Industriële ontwerpen en verpakkingen

ROBERTS
PACKAGING AND VISION SOLUTIONS

Classic Competition
Race & Competition Equipment
Marcel Frijlink



Classic Competition
Dokter Welfferweg 11d
3615 AK Westbroek
tel. nummer 0346-243990

engine & transmission development
one-off projects
total rebuilds
wiring / suspension / brakes



Vakgarage TINGA gespecialiseerd in klassieke automobielen. Wij verzorgen aankoop, keuring, reparatie, onderhoud en verkoop.



VAKGARAGE TINGA AUTOSERVICE B.V.

Gespecialiseerd in klassiek transport over geheel Europa

Burg. Bakhuizenlaan 2-4 • 2451 AA Leimuiden
Tel: 0172 - 50 81 15 • E-mail: tinga@box.nl

WWW.TINGAAUTO.NL

AANNEMERSBEDRIJF J. KRUIJT b.v.



- Grond- en rioleringswerk
- Ontstoppen (met hoge druk)
- Herstellen of vernieuwen
- Onderhoud drukriolering

Peter Bakker
mob. 06 - 53997141

Edisonstraat 41
2811 EM Reeuwijk

Tel. 0182 - 393048
Fax 0182 - 395177
bakker.p@hetnet.nl

Schade met de Cortina

door Frans Verhagen

Dit verhaal gaat over schade...

Ik heb 'n Ford Cortina 1963, deze auto is geheel schadevrij en je wilt dit graag zo houden. Op een parkeerterrein rijd ik vaak 3 rondjes voor de beste parkeerplaats. Je bent altijd bang dat iemand 'n portier opengooit tegen je auto. Je loopt zo 'n kras of 'n deukje op en dan heb je het nakijken.

En op een dag gebeurt het dan toch! Ik stond stil op de rijbaan te wachten voor een rood stoplicht en iemand rijdt achteruit zijn oprit af en rijd zo mijn achterspatbord aan gort. Ja gelukkig het is maar blikschade maar toch, je bent niet blij... Meneer zegt; sorry ik heb je echt niet gezien. Daarna een schadeformulier ingevuld.



Wat nu.. de vorige eigenaar gebeld, wordt het uitdeuken of 'n ander spatbord? Een ander spatbord is waarschijnlijk moeilijk te krijgen. Op advies van de vorige eigenaar heb ik contact opgenomen met Autoschadebedrijf Van Poppel uit Reusel, daar is de auto destijds gespoten. Daar kennen ze de auto. Ik was namelijk bang voor kleurverschil.

Van Poppel verzekerde mij, nadat hij de schade had bekeken, dat uitdeuken de beste optie was. De mensen daar waren erg betrokken en dat gaf meteen een goed gevoel. Het zou helemaal goedkomen. Met een speciaal apparaat waarmee pennen op het plaatmateriaal worden gelast wordt de deuk er uitgetrokken. Op zich wel 'n bekende techniek. Bijzonder hieraan is dat de pennen muurvast komen te zitten en het plaatwerk niet aantasten, wat op termijn beter is voor het chassis.

Na twee weken heb ik de auto weer opgehaald bij Van Poppel. Het spatbord was uitgedeukt en de deur en spatbord gespoten. Er was niets meer van te zien. De medewerkers van Van Poppel hebben echt vakwerk geleverd. Een aanrader dus. De Cortina is weer helemaal klaar voor 'n leuke vakantietocht.







Goodwood

• 17 en 18 maart 2018 •

door Ed Neeleman

Sinds vorig jaar ben ik in het bezit van een origineel in Nederland geleverde Anglia 105E en ook gelijk lid van de EFCN en de Engelse 105E club geworden.

Als groot fan van oldtimers ben ik al twee keer naar de Goodwood Revival geweest. Een waar driedaags spektakel waar je je ogen uitkijkt. Eind vorig jaar besloten om lid te worden van de Goodwood Road Racing Club. Een voordeel hiervan is dat je toegang hebt tot de Members Meeting. Een soort Revival, maar dan voor leden en zodoende een stuk rustiger.



Cortina.

In maart van dit jaar was mijn eerste bezoek aan deze Members Meeting en mijn verwachtingen waren hooggespannen. Het was inderdaad de rustige versie van de Revival en er was zodoende genoeg om te bewonderen. Van peperdure Ferrari's en Maserati's tot Mini's, Anglia's en Escorts.

Vele bekende rijders waaronder Nick Mason en Rowan Atkinson, maar ook vele minder bekenden. Eén ding hadden ze allemaal gemeen: zo hard mogelijk racen met de auto's wat resulteerde in mooie gevechten, maar ook in pirouettes en uitstapjes buiten de baan.

Het enige minpunt was het weer. Snijdend koud en sneeuwbuien. Mijn eerste bezoek aan een race-weekend waarin de races tijdens sneeuw werden verreden. Leverde wel mooie plaatjes op trouwens!

Zoals gezegd waren er ook Anglia's aanwezig. Uiteraard stuk voor stuk opgezocht (2) en de eigenaren ontmoet en uitvoerig gesproken over de auto's.

De eerste was van een gezin wat deelnam aan de parade over het circuit op zaterdag met een standaard Anglia. Leuk om deze auto tussen al die Jaguars en andere exoten over het circuit te zien paraderen.

De tweede Anglia was van een heel andere orde. Dit betrof de gemodificeerde Anglia van Michael Sheraton en zijn vader. Heel aardige mensen die niet te beroerd waren om al mijn vragen te beantwoorden en mijn verhalen aan te horen. Een paar plaatjes geschoten en e-mailadressen uitgewisseld. Hij heeft nu wat foto's en ik de specificaties van de auto.
De auto is opgebouwd volgens de Appendix K regels van de FIA, echter met een paar upgrades:

- Stalen 5.5J Lotus velgen met crossply Dunlops CR65 4.50 banden
- 1223cc pre Crossflow race motor met stalen binnenwerk en race zuigers
- "Stage 3 ported and gas flowed big valve head"
- "Twin 40 side draught Weber carburateurs
- Straight side pipe 105 speed steel race uitlaat (fantastisch geluid!!)
- 1200 Anglia bak met 2000e binnenwerk gekoppeld aan een Wooler remote versnellingspook
- Mk2 Cortina uprights voor de remschijven
- Dubbele anti roll bar voor
- "decambered Anglia Van bladveren achter met "ant tramp tie rods"
- Het interieur is voorzien van de verplichte rolkooi, lichtgewicht racestoel en de originele deurbekleding en de achterbank.



Anglia 105E van Michael Sheraton.





Cortine Mk1.



Cortina Mk1 Estate.



Escort Mk1 Mexico..

Al met al een behoorlijk aangepaste Anglia, waar Michael flink mee aan het boenderen was. Heb 'm regelmatig een wieltje op zien tillen in de chicane voor start/finish. Ondanks de kou heb ik genoten van een weekend vol mooie auto's en races.

LAMMERT VAN DER MEULEN

www.uitlijnspecialist.nl

PP SUPPORT

ALLROUND SERVICES VOOR PARTICULIER EN BEDRIJF

Henrica van Erpweg 18
3732 BG De Bilt

Mobiel: 06-28441812
E-mail: pp_support@casema.nl

Aangesloten bij de Vereniging van Klussenbedrijven (VLOK)

C&C PARTS De specialist in remsystemen



Onze firma fabriceert en levert een uitgebreid assortiment remonderdelen van de hoogste kwaliteit voor auto's en motorfietsen vanaf 1900-1968. Wij kunnen leveren: Banjo's, banjobouten, ontluchtingsschroeven, remstellers, rembekrachtigers, remschijven en remtrommels, siliconen remvloeistof, remslangen, remvoeringen, hoofdremcilinders, remschoenen, remleidingset, remzadels, koppelingcilinders, vloeistofreservoirs, reparatiesets, wielcilinders, wartelmoeren en -schroeven.

Wij repareren alle remonderdelen en kunnen onderdelen fabriceren, gieten en bewerken volgens model en tekeningen.

Gehele week open van 9.00 - 18.00 uur
's Zaterdags van 9.00 - 12.00 uur

Wij voeren de volgende merken remsystemen:
ATÉ - BONALDI - BENDIX - GIRLING - LOCKHEED - SCHÄFER - FAG - WAGNER - DUNLOP

C&C PARTS

De Voorde 5a - 5991 DC Baarlo - Telefoon 077 - 477 24 54 - Fax 077 - 477 16 76

Escort van de paus

door de redactie

Dat de prijzen van de Ford Escort Mk2 stijgen was ons bij de redactie bekend. Mocht je nog een leuke, nette Escort Mk2 willen aanschaffen dan moet je niet te lang wachten anders zijn de prijzen zover gestegen dat ze het niveau van de Escort Mk1 benaderen.

Laatst was er nog een leuke Ford Escort 1.1 GL Berline 4 deurs uit 1976 te koop. Blauwmetallic met als extra's een zijspiegel, een klokje en rembekrachtiging. Een van de eerste eigenaren was Karol Józef Wojtyla, Misschien niet een heel bekende naam, maar deze man werd in 1978 paus Johannes Paulus II. Zijn auto kwam toen in opslag bij het Vaticaan tot 1996.

Tussen 1996 en 2005 was de Escort in bezit van de Amerikaanse restauranthouder Jim Rich. Hij kocht de auto voor $ 102.000, maar moest hem in 2005 weer verkopen door geldnood. Jim Rich mocht bij aankoop zelf de auto ophalen in Rome en op bezoek bij de paus.

In 2005 kocht autoverzamelaar John M. O'Quinn de Escort op een veiling voor $ 690.000.

Nu is deze Escort opnieuw te koop. Er is door de tijd heen weinig aan de auto gedaan. De staat is grotendeels zoals Karol Józef Wojtyla er mee gereden heeft. Er zitten een aantal deuken in, waaronder een grote deuk in het rechter portier. Daarnaast is de lak vaal en de motorruimte roestig. Desondanks moet de auto rond de $ 300.000 opbrengen.











WEER LEVERBAAR!

Er zijn 25 nieuwe grille-emblemen binnengekomen, speciaal laten maken in Engeland. Zie bijgaande foto. De prijs voor leden is € 25,-- per stuk, voor niet leden is de prijs € 35,--. Het grootste verschil met de oude grille badge is dat er geen kroontje bovenop aanwezig is en het lettertype is aangepast aan de huidige stijl. Op de oude grille badge werd het "oud Engels" lettertype gebruikt, nu is dat het moderne nieuwe lettertype.

Verder ziet hij er prima uit en zijn de kleuren ook heel correct. Bevestigingsmateriaal wordt bijgeleverd.

OP=OP!! Dus bestel snel bij de voorzitter:
Jos Wouters
telefoon: **0475-475429**
e-mail: **voorzitter@engelsefordclub.nl**

Van Cortina naar Transit

door Dirk van den Wassenberg



Hallo beste Fordclub leden.

Wie kent niet het gevoel dat je iets wilt doen waarvan je weet dat je er commentaar op krijgt. Zo heb ik vorig jaar best wat commentaar en onbegrip gehad. Maar als je zelf achter je keuze staat is dat niet zo'n punt. Waar gaat dit over denk je misschien? Veel van onze leden kennen mij samen met mijn gezin en de lime groene Cortina MK1. En al zeg ik het zelf (heb hem ook zelf gerestaureerd) die mag er best wezen. Zo'n auto hoort na 25 jaar eigenlijk toch best wel bij de familie. Ik ben er 10 jaar mee bezig geweest om hem in nieuwstaat te brengen. In de tussentijd ben ik ook verliefd, verloofd, getrouwd en heb kinderen gekregen. En de laatste 15 jaar hebben wij er veel van genoten. We zijn op veel plekken geweest en ook veel lovende kritieken gehad. Ik heb de Cortina altijd goed bijgehouden en gezorgd dat hij als nieuw bleef. En dan opeens vertel je binnen de club dat je overweegt hem weg te doen. Een kleine opsomming van de reacties: wahhht, echt waar, voel eens aan je schedel, dat meen je niet, zo'n mooie krijg je nooit meer. Enz. enz.



Cortina Mk1 de luxe.

Maar wat is nu de reden dat ik hem weg wilden doen? Nou, dat zal ik proberen te vertellen, maar of je het er mee eens bent weet ik niet. Zoals sommige wel weten heb ik ook een antieke motorfiets. Ook dat is een hobby van mij. Het is een Matchless G11 uit 1957. Gekocht als schroot en ook net als de Cortina weer in nieuwstaat gebracht. Hier rijd ik graag op zon- en feestdagen, of gewoon als het weer lekker is, op rond. Met of zonder vrouw achterop en overal en nergens. Nou eigenlijk niet overal, want ik rijd niet met dat ding naar Italië. Italië is wel een beetje ons vakantieland. Meestal gaan we daar met de caravan naar toe en dan is het niet eenvoudig om een motorfiets mee te nemen. Als ik daar een paar dagen zit heb ik zo iets van "had ik mijn motor maar bij".

Kijk, nu worden we warmer. Daar heb je een busje voor nodig. Bovendien is het altijd makkelijk om een busje bij de hand te hebben. En ik heb weer wat (wat erg veel) te knutselen. Ik heb hier wel eventjes over nagedacht en herover-



Matchless G11 uit 1957.

wogen en toch het besluit genomen om er iets mee te gaan doen. De bedoeling was om een Transit 1 aan te schaffen en daar mee aan het werk te gaan. Maar voor er iets ging gebeuren wilde ik eerst de Cortina verkopen. Dit moest gewoon i.v.m. ruimte en plaats voor stalling. En met het geld dat de Cortina opbracht kon ik de Transit weer financieren. De koper liet niet heel lang op zich wachten en ik ben blij dat hij in een goed nest terecht is gekomen. En zeker niet onbelangrijk is dat hij gewoon binnen de club is gebleven. Ik wens Frans Verhagen nogmaals veel plezier met de Cortina. Waarom een Transit 1?

Je hoort bij de EFCN of niet, dus het moest een Ford bus worden. Dan ben je al snel klaar met kiezen. De Transit mk2 vind ik niet mooi en de mk3 is te nieuw, dus blijft alleen de mk 1 over. Dus ik op zoek naar een Transit mk1. Maar die heb je in veel verschillende gedaantes. Waar begin ik te zoeken en wat wil ik eigenlijk. Oké, eerst maar eens een lijstje maken waar hij aan moet voldoen.

- Het moet een personenbus zijn met rondom glas.
- Hij moet kerngezond zijn en dus niet half verrot.
- Hij moet de caravan makkelijk kunnen trekken.
- Hij moet goed inzetbaar zijn voor langere afstanden.
- Een kruissnelheid van 120 of hoger.
- Het mag iets aparts zijn.

Nu valt het niet mee om een Transit te vinden die aan meer dan 1 eis voldoet. Tenzij je een oudijzerboeruitstraling iets aparts vindt, dan haal je er 2. En eigenlijk moet het dan ook nog Engels zijn. Na veel huiswerk gedaan te hebben kwam ik er achter dat de mk2 geleverd is geweest met een 3.0 v6 Essex motor. Deze hadden dan ook nog vaak een versnellingsbak met overdrive. Veel Engelser gaat het niet worden bij Ford. En als je aan een mk1 een dieselneus zet pas hij daar ook wel in. Op deze manier komen er meer eisen uit. Oké, je hebt dan een samengestelde bus die niet echt bestaan heeft, maar het had wel gekund. De onderdelen zijn

allemaal van Ford en uit de zelfde tijd. Nu heb ik zelf zo'n bus nog nooit gezien en ook niet in een advertentie te koop zien staan. Zowel een mk1 als mk2 ga je niet makkelijk vinden in de 3.0 uitvoering. Dus het zal in stukken moeten om dit idee te realiseren .

Een Transit aankopen.
Ik had al vrij snel een Transit gevonden die volgens mij wel geschikt was voor mijn project. Een ex brandweervoertuig dat ik gevonden had bij een handelaar in brandweerauto's. Het was nog een heel gedoe, want hij moest eerst ingevoerd worden en dan werd hij bij mij afgeleverd omdat de remmen ed. niet werkten. Dus op de afgesproken dag stopt de vrachtwagen voor de deur en de Transit werd afgeladen. Nu is het zo dat toen ik hem kocht hij in een hele grote loods stond tussen hele grote vrachtwagens. Hij leek toen veel kleiner dan nu hij voor de deur staat. Sterker nog, hij lijkt groter dan de deur en dat is hij ook. Hoe naïef kun je zijn, maar ik kwam toch echt 5 cm. te kort. Dit is zo'n moment dat je het liefst onder een steen kruipt, maar ik kwam er op deze pijnlijke manier achter dat ik de verkeerde bus gekocht had. Deze was verhoogd en verlengd en gewoon te groot voor mijn garage en stalling. Goede raad is duur, dus ik heb hem technisch en APK in orde gemaakt en op marktplaats gezet. Gelukkig was het goed weer, want het moest buiten gebeuren natuurlijk. Na vier spannende weken was hij weer weg en ik had zelfs nog een beetje winst gemaakt. En ook een hele hoop Transit ervaring op gedaan. Dus al bij al niet voor niks geweest zullen we maar zeggen.

De volgende moest beter zijn.
Het moest dus een lage, korte bus zijn met rondom ramen en meerdere zitplaatsen die ook nog kerngezond is. Ik kan je verzekeren dat die er niet veel zijn, maar na lang zoeken op internet vond ik er een. Net een week voordat we op vakantie zouden gaan, in Duitsland, net onder Stutgard in het plaatsje Bondorf. Met andere woorden lekker dichtbij. Na wat mail- en belverkeer met de eigenaar heb ik toch maar besloten om nog voor de vakantie te gaan kijken. Wel had ik afgesproken dat ik hem na de vakantie pas op zou halen als ik hem kocht. Het is een gok natuurlijk, want je weet nooit waar je terecht komt of wat je aantreft. Maar alles viel op zijn plaats. We gingen naar een schuur van een paar honderd jaar oud waar hij in stond samen met allemaal VW producten. De man had niks teveel gezegt. Er stond een prima Transit met wel 32000 km op de teller. Hij kende de geschiedenis van de bus helemaal. De bus is nieuw verkocht door de plaatselijke dealer aan een handwerkman (geen idee wat dat is). Die heeft hem 2 jaar gereden (vandaar de hoge KM stand) en is toen door de plaatselijke brandweer aangekocht als Mannschaftswagen. De auto werd gebruikt om extra manschappen aan te voeren bij een grote brand. Met andere woorden, ze gingen er mee naar de kroeg en terug en voor de rest stond hij altijd binnen en kreeg hij zijn onderhoud. Hij had hem zelf nu ook een jaar of zes, maar deed er ook niks meer mee dan 1 keer per jaar keuren en een beurtje. Dus ik dacht: "Veel beter ga je niet vinden." Een prima basis om mee te beginnen en ik kan hem gewoon gebruiken terwijl ik naar de rest van de onderdelen zoek of mee bezig ben. Dus ik ging over tot aankoop en een paar weken later ben ik weer naar Bondorf gereden om hem op te halen.

Ondertussen heb ik er al best wat mee gereden en heb hem zelfs mee naar het pinsterweekend gehad. Een caravan trekken op de vlakke weg doet hij niet slecht voor een 1.5 met 60 PK. Ik zie er best de leut van in om in die bus te rijden. Zo ook een hele hoop andere clubleden heb ik gemerkt. Dus een goed begin om op verder te borduren.

3.0 essex motor en een overdrive versnellingsbak.
Dit is ook een verhaal op zich. Voor degenen die hem niet kennen, het is de Engelse variant op de Duitse cologne motor. Hij is er als V4 2.0 liter en als V6 in 2.5 en 3.0 liter. De motor is door Ford gebruikt in de Capri, Zephyr, Transit en vast nog meer types. Ook is hij aan andere fabrikanten geleverd zoals TVR en Reliant. Ik ben begonnen met twee sloopmotoren te kopen op marktplaats in de hoop om van die twee een goede te kunnen maken. Helaas bleken ze alleen goed als onderdelendonor, omdat de ene kapot gevroren was en de andere was al niet veel beter. Na wat nadenken en rondzoeken dacht ik, Ford heeft deze motor en versnellingsbak ooit geleverd aan Reliant. De Reliant Scimitar 3.0 l GTE heeft precies datgene onder de kap zitten wat ik nodig heb. Dus het was tijd om zo'n Fordproduct terug te halen. Even het internet afstruinen en jawel, een Scimitar gevonden. Deze had echter wel wat motorproblemen, maar was wel helemaal compleet. "Wat maakt het uit!" dacht ik. "Onderdelen zat toch en de prijs was ook redelijk." Dus deze Engelse bolide opgehaald en vakkundig van alle onderdelen ontdaan die ik (mogelijk)nodig had. En de rest is weer via marktplaats vertrokken. Nu had ik al vier kapotte cilinderkoppen bij het oud ijzer liggen van die twee vorige motoren. Maar er kwam er nu nog een bij omdat de Scimitar ook een gescheurde kop had, al kwamen ze recht van een revisiebedrijf af. Om een lang verhaal kort te maken heb ik nog er een stapeltje koppen bij gekocht en nog heel veel nieuwe onderdelen bij onze vriend Harry Drenth besteld. Het is echt een bult werk geweest om deze motor weer als nieuw te maken, maar hij is er weer klaar voor.



Ophalen van de Reliant Scinitar.

Versnellingsbak met overdrive.
In de jaren zestig en zeventig zag je deze wel vaker. Eigenlijk is het een gewone vier bak waar de firma Laycock een extra versnelling in het staartstuk heeft gemaakt. Deze versnelling wordt elektrisch/hydraulisch bediend. Meestal met een tuimelschakelaar op het dashboard of een knopje op de pook. Deze overdrive is beschikbaar in de derde en vierde versnelling. Het toerental zakt hierdoor 22% en dat is zeker een extra luxe. Maar ook met de bak had ik grote problemen. Deze onderdelen moet je dus echt met een lampje gaan zoeken en dan moet het ook nog licht zijn wil je iets vinden. Zo bleek er een stukje van de hoofdas afgebroken te zijn, maar dat is ooit zo weer in elkaar gezet. Wonder boven wonder werkte dat nog ook, maar ik wil zoiets wel opgelost



De motor uit de Scinitar takelen.

hebben. Deze as was dankzij onze vriend Harry Drenth zo gevonden. Wat eigenlijk een klein wondertje is, want die bakken zijn zeer zeldzaam. Er zijn ook zowel metrisch als SAE lagers door elkaar gebruikt. Dus inch en millimeter maten door elkaar. Alles was te leveren op een lager na. Dit was een SAE lager met een sleuf in de buitenring, net als bij een priseas lager. Zelfs vriend Harry Drenth werd hier stil van. Uiteindelijk kon ik wel aan de goede maat komen, maar dan zonder sleuf. Deze heb ik bij Ford RS rebuild in Esbeek erin laten slijpen. Hier kom ik terecht als ik het zelf echt niet meer weet. Al bij al heb ik ook deze bak kant en klaar liggen en die moet er ook weer tegen kunnen.



Diesel neus

De Transit mk1 diesel heeft een naar voor uitgebouwde neus, ook wel preekstoel genoemd. Dit komt omdat de Transit eigenlijk gebouwd is voor een korte V4 en niet voor de plompe 4 cilinder lijn motor. Die paste er simpelweg niet in en daarom werd de neus aangepast. Ook als er een V6 ingebouwd moet worden heb je die ruimte nodig. Nu zou je denken dat het geen probleem moet zijn om zo'n neus te vinden. Maar dat valt nog vies tegen en een gebruikte motorkap die niet rot is bestaat schijnbaar niet. Maar ook de bumper en bumpersteunen zijn anders. Hier zitten ook



De losse onderdelen uitgestald.

nog afdekplaten op. Ook dit moest weer uit alle uithoeken komen, maar ik heb het redelijk compleet nu. Hiervoor heb ik ook een bezoekje gebracht aan de transitgarage in Nieuw Amsterdam. Leuke tent trouwens, met heel veel onderdelen en kennis. En wat het allerleukste was, is dat hij wist te vertellen dat de Transit die ik wil bouwen ook ooit echt bestaan heeft. Een Transit custum heet zo'n ding. En het klopt wat hij zegt, want ik heb al een instructieboekje gevonden waar de mk1 met 3.0 motor in voor komt. Alleen ben ik nu op zoek naar meer documentatie. Bij deze wil ik de vraag aan al onze leden stellen: "Heb je iets waar de Transit mk1 3.0 in voorkomt dan ben ik geïnteresseerd en neem aub contact met mij op!"

Deze winter gaat het grote ombouwen beginnen. Geen idee hoe ver ik kom, maar ik laat wel weer een keer iets horen als ik wat verder ben.

Groetjes Dirk van den Wassenberg.



Evenementenagenda 2018

• ENGELSE FORD CLUB NEDERLAND 2018 •

EVENEMENTEN	DATA	LOCATIE	ORGANISATIE c.q. INFO
Nationale Ford Onderdelendag	20 oktober	Barneveld	www.fordonderdelendag.nl
Fabrieks- en museumbezoek Ford Keulen	**30 november!!**	Keulen	Harrie Drenth **ZIE PAG 24!**

• ANDERE FORD-EVENEMENTEN •

EVENEMENTEN	DATA	LOCATIE	INFORMATIE
6e Harelbeke Ford onderdelenbeurs	1 december	Harelbeke (B)	

• ANDERE NIET FORD-EVENEMENTEN •

EVENEMENTEN	DATA	LOCATIE	INFORMATIE
NEC Classic Motor Show	9-11 nov.	Birmingham	
Oldtimer & Classic beurs Leek	12 oktober	Leek	
Oldtimerbeurs Eelde	24-25 november	Eelde	info 0594-549032

N.B. Alle data zijn onder voorbehoud. Wijzigingen voorbehouden.



voestalpine

door Jos Timmer



In augustus van dit jaar had ik het voorrecht om een kijkje te mogen nemen bij voestalpine. Bij velen niet een bekende naam en misschien dat een enkeling de naam Polynorm nog iets zegt.

voestalalpine is ontstaan uit de Oostenrijkse bedrijven Voest en Alpine. De reden dat de naam nu begint met voest is alleen omdat voestalpine beter klinkt dan alpinevoest. Om geen onderscheid te maken in belangrijkheid wordt de naam ook geschreven zonder een hoofdletter, dus voestalpine.

Voest staat voor de Vereinigte Österreichische Eisen und Stahlwerke en is ontstaan in 1946. Alpine staat voor Österreichische-Alpine Montangesellschaft en is opgericht in 1861 in Wenen.

Het bedrijf maakt plaatwerk voor grote autofabrikanten. Je kunt je afvragen waarom de grote autofabrikanten niet zelf dit plaatwerk maken? Vaak zijn de aantallen te klein om in het proces van grote hoeveelheden van de fabrikant mee te laten lopen. De geringe aantallen maakt dat het voor een grote autofabrikant vaak niet efficiënt is om dit zelf te produceren. Dan moeten ze te vaak de machines opnieuw instellen en daar is de productie niet op ingesteld.

voestalpine kan deze kleinere aantal wel produceren. Ze werken voor vele grote autofabrikanten, zoals, Mercedes-Benz, BMW, Mini, Renault, Citroen, DAF, Mitsubishi, Audi, Volkswagen, Volvo, DAF, Scania en nog een aantal andere bedrijven. Het plaatwerk kan in twee categorieën verdeeld worden. Ten eerste lijn-plaatwerk. Dit is plaatwerk voor modellen die op dit moment door een autofabrikant worden geproduceerd. Vaak gaat het dan om kofferdeksels, motorkappen en spatborden van modellen die minder gangbaar zijn. Zoals bijvoorbeeld de kofferklep van een Mercedes coupe of de klep waaronder de softtop van een Mercedes cabriolet schuil gaat. Hiervan maakt Mercedes te weinig aantallen om het lonend te maken om dit plaatwerk zelf te produceren. Of de onderdelen zijn te gecompliceerd om in de massaproductie mee te nemen. Andere voorbeelden zijn de bumpers van DAF trucks en de grille van diverse Scania's. Maar ook motorkappen en spatborden voor Audi worden hier gemaakt, waarbij je mooi kunt zien dat de nieuwere motorkappen heel anders worden opgebouwd dan de oudere motorkappen. Bij de nieuwe motorkappen wordt via programma's precies bepaald waar de lasnaden en verstevigingen moeten komen. De binnenkant van een motorkap ziet er bij de nieuwe modellen totaal anders uit.

Ten tweede service-plaatwerk. Dit is plaatwerk van modellen die al uit productie zijn, maar waarvoor de fabrikant nog wel plaatwerk wil of moet kunnen leveren bij bijvoorbeeld schade. Vaak stopt de productie van dit plaatwerk als het model uit productie gaat of soms al iets eerder. De fabrikant gaat dan over op het plaatwerk dat nodig is voor het nieuwe model en de productie van het plaatwerk van het oude model gaat dan over naar voestalpine. Op het terrein van voestalpine liggen dan ook een grote hoeveelheid mallen van plaatwerk van diverse merken en modellen. Denk niet dat je dit zomaar even in een hoekje kwijt kunt. De mallen wegen vaak 20 tot 40 ton en het gaat om een enorme hoeveelheid mallen. Op het terrein is dan ook een enorm oppervlakte ingericht voor de opslag van die mallen. De mallen blijven eigendom van de fabrikant en als ze lange tijd niet meer gebruikt worden dan gaan ze terug naar de fabrikant. Dit lange tijd kan overigens vele jaren zijn.

voestalpine maakt het plaatwerk naar de specificaties en wensen van de klant. Als een stuk plaatwerk vroeger een verkeerde las had en de autofabrikant wil dit voor de originaliteit nu ook zo hebben, dan wordt het nu ook gemaakt met die verkeerde las. Tijdens de productie wordt er continu gecontroleerd of het plaatwerk helemaal perfect is. Met een soort vloeistof kan elke imperfectie aan het licht komen. Bij het stansen is het belangrijk dat er geen stof en vuil tussen de mallen en het plaatwerk komt, want dit resulteert in hele kleine deukjes. Met name bij donkere kleuren vallen die gelijk op, hoe klein ook.

Dat service-plaatwerk geeft nog wel een onverwachte manier van produceren. Wat als de dorpel of middenstijl van je Audi in elkaar gereden wordt? Dan wordt er in het schadeherstelbedrijf een nieuwe dorpel of middenstijl ingezet. Maar bij een nieuwe Audi is de dorpel, A-stijl, B-stijl en C-stijl een geheel. Dit wordt als een stuk geperst, maar zo krijgt het schadebedrijf het niet binnen. Na het persen wordt het totale stuk plaatwerk in diverse kleinere stukken gezaagd (letterlijk), zodat bij het schadebedrijf alleen de B-stijl of dorpel wordt afgeleverd. Het schadebedrijf maakt dit dan weer precies pas met het stuk dat ze nodig hebben. Zo wordt er dus een net nieuw geperst deel gelijk in stukken gezaagd. Heel apart!

Het zou dus zomaar kunnen dat het plaatwerk van je Mercedes, BMW of Audi uit Nederland komt en nog wel bij een bedrijf uit Bunschoten, waar je eigenlijk meer visbedrijven verwacht. En het gaat om een behoorlijk fors bedrijf. Het bedrijfsterrein is zo groot dat het bijna niet te belopen is.

Mooi is ook om te zien hoe divers plaatwerk wordt gelast en gepoetercoat. De lasnaad van een kofferklep van een VW of Mercedes zit in het zicht en moet dus heel precies en mooi zijn. Als je naar het onbewerkte metaal kijkt zie je nauwelijks dat dit gelast is, zo precies is dit gebeurd. Ook het poeder coaten is een mooi proces om te zien. Via diverse baden

met vloeistoffen wordt het plaatwerk schoongemaakt en van een coating voorzien. Deze zwarte laag is niet een soort verflaag boven op het metaal, maar is onderdeel geworden van het plaatwerk zelf. De moleculen hebben een nieuwe verbinding met het metaal gemaakt.

Als je bij voestalpine rondloopt waan je je bijna bij een grote autofabrikant. Zo zie je maar weer dat een klein landje als Nederland toch nog heel belangrijk is in de autowereld. Zover ik weet maken ze geen plaatwerk voor Engelse Fords. Niet dat ze dit niet kunnen, maar Ford heeft de historie van zijn modellen minder hoog in het vaandel dan bijvoorbeeld Mercedes. Toch zou het leuk zijn als je bij voestalpine een Anglia spatbord zou kunnen laten maken. Ik zal eens een offerte aanvragen bij ze…….



Voorspatborden van een BMW M3 (E30).

CLASSIC Ford PARTS

HARRIE DRENTH
onderdelenspecialist

Carrosserie • Verlichting • Rubbers
Onderstel • Motordelen • Ruiten etc. etc.

Tel: 0593 - 54 07 92 • Fax: 0593 - 54 07 94
Verzending Wereldwijd • Bezoek op afspraak
autoplaatwerk@hotmail.com

HOME OF THE EUROPEAN FORD

D trucjes & Steyler Mack Truck Treffen

• 1 tot en met 3 juni 2018 •

door Tjitske van Lievenoogen

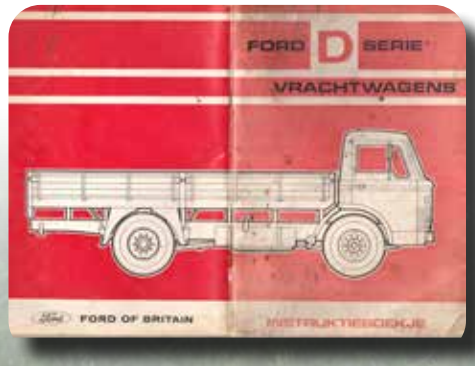




In nummer 126 van december 2017 stond een oproep voor eigenaren van Ford D truckjes, met het doel om er zo veel mogelijk bij elkaar te krijgen. Wij zijn weliswaar (nog?) geen lid van de EFCN, maar ik mocht van de redactie wel wat kopij aanleveren.

De info over het **Steyler Mack Truck Treffen** was wel erg summier, via google weinig te vinden, maar Hein Janssen, mede-organisator en bekende van de OCV oldtimer truckritten, wist ons te overtuigen met:"Kom nou maar, je krijgt er geen spijt van. We zorgen dat jullie een top-weekend hebben." Dus op 1 juni de D400 (*red: rode op de foto hieronder)* startklaar gemaakt voor een weekendje Limburg. Hij gaat z'n tweede jeugd tegemoet als campertje, na een werkzaam leven van bijna 50 dienstjaren. Een mooie gelegenheid om te gaan proefslapen, voordat het interieur nagelvast en strak in de blanke lak zit.

De ontvangst was allerhartelijkst. We waren mooi vroeg en kregen een plekje langs de oprit en tussen de bloembakken toegewezen. Alle vrijdagsgasten werden bij de organisator in de achtertuin - op loopafstand van het kloosterterrein - uitgenodigd voor een welkomstdrankje, waar de volgende ochtend ook het ontbijt klaar zou staan. Met rond de 35 trucks, hoofdzakelijk MACK's, maar ook andere merken zijn welkom, is het een kleinschalig, of zeg maar gerust knus evenement. Evengoed was het nog best wel even puzzelen, om al die 'neuzen' in de goeie richting te parkeren. Dat was maar voor even, want eind van de morgen vertrokken we voor een mooie toerrit van 65km, rechts van de Maas richting Roermond, en daar de rivier over. Parkeren bij een chauffeurscafé dat op zaterdag gesloten is, en op 100m lopen een lunch in een aardig restaurantje in Nunhem. Bij terugkomst was er wel systeem in het parkeren, want zo zou alles de rest van het weekend blijven staan. De D Fordjes, er waren er wel VIER, stonden nu naast elkaar op een klein pleintje vlakbij de Maas. 's Avonds ... "Nee, géén barbecue, die krijg je overal al...." een verrukkelijk buffet, voor een groot gedeelte klaargemaakt door de wederhelften en vrienden uit Steyl en omstreken. De koelkast was vol en mocht leeg - en het bleef nog heel lang gezellig.





Ford Popular 1936.

Zondag weer met z'n allen aan het ontbijt, maar nu met de 'waarschuwing' dat het grootste gedeelte van de "luxe" oldtimers op en rond het grote grasveld van de kloostertuin rond 12 uur aan hun toertocht zou beginnen - en dan zou er beduidend minder te zien zijn. Met dit heerlijke weer was het werkelijk een idyllische locatie. Ook het stoommachinemuseum was open, met daarbij de geschiedenis van het



klooster, de tuinen zijn vrij toegankelijk, dus het weekend vloog om. Eén van de bezoekers wist te melden, dat er in de nieuwste uitgave van 'Historischer Kraftverkehr' een artikel van 8 kantjes staat over de "N-Reihe" in Duitsland, ónze D-Truckjes dus. [Bij thuiskomst direct maar een exemplaar besteld!] Op de valreep ben ik nog even met het pontje over geweest, om de skyline van Steyl te zien, er kwamen ook wat oldtimers mee en om een uur of 5 hoorde ik de eerste vrachtwagenmotoren starten. Wij moesten nog wat materiaal van het grote terrein afhalen en waren dus als bijnadelaatsten weg - uw redacteuren Timmer kennen dit verschijnsel. Ik mocht nog even 165 km naar het noorden toeren in dit vrolijke, prima rijdende truckje en voor Fokke kwamen daar de volgende dag nog 100km bij. Maar het was de reis alleszins waard.



SMTT in Limburg is ieder jaar begin juni, en de eigenaar van het donkerblauwe truckje is mede-organisator van Stichting Truckfestival Birdaard, dat eens in de 2 jaar plaatsvindt, en die zou het best leuk vinden om wat (noordelijke) D-truckjes te mogen ontvangen op dit ééndaagse evenement in Fryslân. En mocht u toevallig een ander type in de schuur hebben staan, dat gezien mag worden, dan bent u vast niet minder welkom!

Met vriendelijke FORD-groeten,

Tjitske van Lievenoogen & Fokke van den Akker



FEHACtiviteiten

APK vrijstelling bij 50 jaar laat op zich wachten

De vrijstelling van APK voor voertuigen van 50 jaar en ouder is nog niet in de Tweede Kamer behandeld.

U dient uw voertuig met datum eerste toelating na 1-1-1960 dus nog gewoon te laten keuren.

E10 benzine

In verschillende landen om ons heen kunt u E10 benzine tanken. Dit is benzine met een hoger percentage ethanol dan de normale 95 die we in Nederland tanken.

E10 is niet geschikt voor gebruik in oldtimers.

Milieuzones: toch niet overal hetzelfde en alleen voor diesels

Staatsecretaris Stientje van Veldhoven heeft haar plan naar de Tweede Kamer gestuurd dat een eind moet maken aan de lappendeken van verschillende milieuzones in Nederland. Helemaal overal hetzelfde wordt het toch niet, want gemeentes kunnen straks nog wel kiezen of ze dieselpersonenauto's streng of heel streng gaan aanpakken.

Uitzondering voor oldtimers blijft nog vaag.

Wanneer de nieuwe regels werkelijk van kracht worden is het niet duidelijk, dat kan zomaar geregeld worden. Wordt dat een individuele ontheffing voor elke keer dat een oldtimereigenaar met zijn voertuig de stad in wil of komt er - en dat wil de FEHAC - een algemene vrijstelling voor mobiel erfgoed vanaf 30 jaar en ouder.

MRA
Motoren Revisie & Autobedrijf

Prinsenweide 62, 7317 BC Apeldoorn
telefoon: 055 578 5050
Email: info@mrapeldoorn.nl
www.mrapeldoorn.nl

Bezoek Ford fabriek en Ford Classic Cars

door Feike Gercama

Beste EFCN-er,

Als Engelse Ford Club Nederland hebben we inmiddels een rijke traditie in het bezoeken van bijzondere automusea op bijzondere locaties. We zijn dan ook trots en blij te kunnen melden dat het mede dankzij de volhardende inzet van Harrie Drenth gelukt is toegang te krijgen tot 'Ford's Classic Garage im Werk Köln'. Achter deze erg Duits klinkende omschrijving gaat een apart museum schuil dat normalerwijze uitsluitend toegankelijk is voor medewerkers van de Ford-organisatie in Keulen. Het museum ligt dan ook binnen de omheining van de Duitse Ford – fabrieken en wordt ook wel aangeduid als 'Classic Cars'.





In het museum staan verschillende Ford – modellen ten toon gesteld die een speciale rol gespeeld hebben in de geschiedenis van het automerk. Is een brandnieuwe Ford Fiësta mk1 misschien niet heel erg bijzonder, een Zakspeed-Wurth Renn-Capri van het team Klaus Ludwig is dat wel. En wat te denken van een Ford Capri Turbo, met V-6 motor en KKK-turbo die maar liefst 188 pk kan leveren. In dit niet zo grote museum staan dan ook wel de allerbelangrijkste sportieve Ford-modellen, naast bijvoorbeeld een tot mint gerestaureerde standaard Escort 1, Taunus badkuip, Sierra Cosworth, Granada 1.

Op vrijdag 30 november zullen wij per bus in clubverband dit unieke museum bezoeken.

's-Middags na de lunch zijn wij in de gelegenheid – op uitnodiging van Ford Keulen – met de meereizende leden een rondrit - per trein - door de Ford fabriek te maken.




Het spreekt vanzelf dat Ford Keulen bij een dergelijke, unieke uitnodiging bepaalde eisen stelt aan ons als organiserende oldtimerclub en de deelnemende bezoekers. Dit fabrieksbezoek is alleen toegankelijk voor een beperkt aantal EFCN-leden. Ford Keulen wenst op voorhand opgave van de mensen die mét de EFCN als gast op 30 november hun Ford-plant en Classic Car-museum bezoeken. Fotograferen is alleen op plaatsen toegestaan waar dit uitdrukkelijk wordt aangegeven. Daarbuiten is dat verboden.

Wij mogen uitzien naar een uniek en enerverend EFCNclubevenement. Het belooft echter een intensieve dag te worden die we noodzakelijkerwijs vroeg moeten laten beginnen. De bus vertrekt in die vroege ochtend van een centraal punt in Nederland . In dit stadium kunnen we je helaas nog niet veel meer details geven omdat we de nadere organisatie van dit evenement nog maar pas gestart zijn. Wel hebben we gepland na ons bezoek aan Ford Keulen naar een gezellig hotel af te reizen waar we – na een beetje bijgekomen te zijn – zullen dineren en de nacht doorbrengen. Voor de er op volgende zaterdag zoeken we naar een ontspannende activiteit waarna we in de loop van de (vroege) avond weer in Nederland zullen terugkeren.

Het is nu nog niet mogelijk in te schrijven voor dit bezoek aan het Ford Classic Car Museum en de Fordfabriek van Keulen. We raden je alleen de datum van 30 november en de daarop volgende zaterdag vrij te houden als je geïnteresseerd bent in dit unieke ECN-evenement. En misschien ten overvloede: Houd er ook rekening mee dat de 'afvaart' met de bus naar Keulen op een vroeg tijdstip kan plaatsvinden. Zodra we nadere informatie beschikbaar hebben over het programma en de deelnemingskosten zullen we die graag op de gebruikelijke wijze met je delen.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Engelse Ford Club Nederland

Ook nog gezien

door de redactie

Tijdens de Baltic Sea Rally kwam ik, Jos Timmer, in Zweden ook nog langs een bos nabij Ryd, waar lang geleden een aantal auto's zomaar zijn neergezet. Het is een waar autokerkhof en geen sloperij. Hier een aantal foto's van Engelse Fords die er stonden. Onder andere een Anglia 105E en een Prefect 100E.









Edo Millenaar stuurde nog een tweetal foto's, met als bijschrift:"In Oktober 2015 was er in het Tropenmuseum in Amsterdam een tentoonstelling The Sixties. Vol verwachting toog ik daar naartoe, maar het viel toch een beetje tegen. Het was kleinschalig en veel te weinig over auto's natuurlijk! Bijgaande 2 borden stonden wel opgesteld. Misschien is die Anglia in Steenbergen voor de liefhebber nog te achterhalen en op de foto in de Haarlemmermeer staan ook wel Ford's.





Hunters

TE KOOP

4 alu.siervelgen Anglia, op de verpakking staat 1836, Hester van de Grift, tel:

tel. 026-4721080

TE KOOP

Ford Escort 1300 automaat, 2-deurs, 1979. Henk van Kilsdonk.

tel. 0499-472738

TE KOOP

Onderdelen voor Ford zijklep motoren incl. startmotors, generators en versnellingsbak zoals voor de Ford Prefect E493A etc. Bel: Jan van der Endt

tel: 0653156103 of
email: janvdendt@hotmail.com

TE KOOP

Ford Escort XR3I, bouwjaar 1986, kleur wit, 3-deurs. **Prijs € 4.500.** Henk van Kilsdonk

tel. 0499-472738

TE KOOP

Ford Anglia Estate 105E, 1965, 997cc. Een van de weinige exemplaren in NL. Met origineel rood skai interieur. Gereviseerd blok en APK 06-2019. Prijs **€ 4500** Gerald Vink



tel. 06-23221371
email: geraldvink@me.com

TE KOOP

Ford Cortina van mijn vader. 1e eigenaar met 62000 km, bouwjaar 1970, 1600 deluxe interieur omgebouwd naar GT uitvoering. Zijn bezig auto APK klaar te maken. Voor meer info en foto's graag bellen of mailen.







tel. 06-53438270
daanhogervorst@planet.nl

TE KOOP

Cortina Mk1 onderdelen
Gebruikt linker en rechter portier (2 deurs), diverse gebruikte kofferdeksels, gebruikte achterbody platen met en zonder onderplaat, diverse reparatie plaatwerkdelen (nieuw), grilles voor beide Cortina Mk1 type, motordrager 1200 en 1500 type, Zeer veel kleine onderdelen, teveel om op te noemen, Bel of mail voor verdere informatie

tel: 0172-741857
p.sneeuw@hotmail.com

TE KOOP

Ford Cortina MK 1 1500 Deluxe, bouwjaar april 1965. Alcuda blauw metallic met grijs interieur. Voorzien van 1500 GT blok en MK 2 benzinetank (45 i.p.v. 36 liter). APK tot 1 augustus 2019. Vraagprijs € 8.500



tel. 010-4741763
email: j.wapenaar49@upcmail.nl

GEVRAAGD

Voor Ford Prefect 1949/53 (E493A) Diverse onderdelen, Bumpers, bedrading, rubbers, enz.
Jan Klaver.

tel. 0561 612122 of 0622607616
email: j.klaver45@gmail.com

TE KOOP

Motorblok Cortina 1600 Crossflow
Motorblok Cortina 1300 Crossflow
Motorblok Escort 1300 Crossflow
t.e.a.b.

Wil de Jong

tel: 06-22968515

TE KOOP

Vraagbaken P. Olyslager (Escort Base 1975-1977, Taunus 1972-1975, Fiesta 1976-1979)
Vraagbaak P.H. Olving (Escort Custom 1978-1980)
Prijs p.st. € 8,50



tel. 06-204304565
email: nwessels@gmail.com

TE KOOP

Twee gerevideerde 7W ten motoren (nota's aanwezig à € 1707 en € 1247) met de nummers 03*13016*077 en C 81908 (naar verluid van na '37). Verder twee versnellingsbakken, dynamo's, startmotors, carburateur, ontstekingen, benzinepomp, drie uitlaten waarvan één nieuw; materiaal om de voerbedekking mee te maken (jabo-tapijt). Voorts (engels) gereedschap: UNF draadsnij-plaatjes, verenspanner (om de veerschommels mee te ontlasten), hydraulische poelie terkker, rolkrik, as-steunen. alles 1 koop, redelijke prijs.

tel. 0182-535305
email: jc.astro@planet.nl

GEVRAAGD

ANGLIA 105E, Zwart bj 1959, Originele lak en bekleding. Bijzonder mooi en unieke oudstbekende originele 105E. Motor/chassinr zeer laag ! Ned. kenteken. Veel informatie aanwezig. Er moeten nog kleine reparaties worden uitgevoerd aan rem en uitlaat.

tel. 00491769078319 1
email: wimwas@hotmail.com

TE KOOP

Onderdelen voor KENT motoren. Distributieketting, Fomoco kettingspanner, kettinggeleider, nokkenastandwiel, krukastandwiel. Drijfstangen, hoofdlagers, Cross-flow zuigers, Oliepompen, Waterpomp, Thermostaat, Oliefilter. Iedere woensdagavond inloopspreekuur van 20:00 tot laat, in magazijn aan de Nieuwmeer 64. Loek Rijsenbrij.

tel.
020-6593906 of **06-20515302**
email:
classicinstruments@hetnet.nl



Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

verzekeren – pechhulp – belangenbehartiging – evenementen


STATE OF ART
MENSWEAR
STATE OF ART
STATE OF ART
MENSWEAR
46