

Engelse



Club Nederland





Engelse



Club Nederland



## • 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	0475-475429	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	0475-475429	website@engelsefordclub.nl

© Niets uit deze uitgave mag worden vervaakvondigd 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 € 45,00 en als huisgenootlid € 15,00. Bij inschrijving tijdens het lopende kalenderjaar worden alleen de resterende kwartalen van het jaar berekend, € 12,50 per kwartaal. Ieder lidmaatschap 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 <b>gratis</b> "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 702402 GX Alphen a/d Rijn  
Tel.: 0172-741857E-mail: p.sneeuw@engelsefordclub.nl  
ABN-AMRO bank: NL33ABNA0458237957  
KvK Arnhem: V40145814

Vriendenclub

Aangesloten



Erkend door



Nederland

**Aanspelijkheid:**

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 onvolkomenheden, alsmede hieruit voortvloeiende gevolgen.

EFCN 134

Blz.  
2



De auto's van Ettore Bugatti, Walter Bentley, Henri Morgan, Frederic Henry Royce, de gebroeders Duessenberg, Henri Ford, Hispano Sulza, 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. Informeer 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](http://www.kuiperverzekeringen.nl)

nva lid • lid NVGA



# Voorwoord van de voorzitter

Beste leden,

Koning winter is weer in het land en 's morgens kan het af en toe al flink fris zijn en lekker wit zien van de bevroren rijp op gazon, bomen en platen. Dus wees lief voor je klassieker en stop hem/haar lekker toe met een warm dekentje. In plaats van een kruik even de accupool los en een infuus aanbrengen in de vorm van een druppellader en alles komt goed. Voor je het dekentje erover doet nog wel even een gezellig praatje maken, want voorlopig krijgt hij/zij niemand meer te zien de komende maanden. Oh ja, en denk ook aan de tank. E10 eruit en Aspen4 erin als ik me het verhaal van een van onze technische leden goed herinner. Voor sommigen zal het afscheid voor een paar maanden zwaar vallen, zeker als de auto niet naast de deur maar in een stalling een stuk verder weg staat. In dat laatste geval zou ik ook een paar aantekeningen in de agenda maken om de komende periode een paar keer te gaan kijken hoe het met de winterslaper gaat om deze dan even vriendelijk toe te spreken en over de motorkap te strijken.



Als je al deze aanwijzingen opvolgt komt het helemaal goed en kan je troetelauto volgend voorjaar zo weer de weg op om zijn uitlaatje eens flink leeg te blazen en zijn bougies flink op te warmen na de lange rust. Ook rust wat betreft clubactiviteiten, de laatste onderdelendag is succesvol verlopen, het Sauerland weekend is achter de rug en ook de laatste technische dag van 2019 ligt in het verleden.

Ik heb nog wel een belangrijke mededeling. Begin dit jaar hebben jullie voor een verhoging van het lidmaatschap gestemd tijdens de algemene ledenvergadering en vanaf 2020 zal het lidmaatschap met € 5,00 verhoogd worden naar € 45,00. Het huisgenoot lidmaatschap wordt met € 3,00 verhoogd naar € 15,00. Dat is natuurlijk nog steeds weinig geld voor veel evenementenplezier, 4 mooie clubbladen, 2 onderdelendagen, 2 technische dagen, een buitenland weekend, shows en nog heel veel meer vermaak. Binnenkort valt de email met een betalingsverzoek in je elektronische of fysieke brievenbus.

Voor nu veel leesplezier bij deze laatste editie van ons clubblad van 2019. Voor iedereen hele fijne feestdagen en een gezond en gelukkig 2020 toegewenst.



## • INHOUDSOPGAVE •

Voorwoord van de voorzitter	4
Voorwoord van de redactie	5
EFCN Donateurs	5
Nieuwe leden	5
Een olifant op hoge hakken	6-8
Evenementenagenda 2020	9
Sauerlandweekend	10-12
Bericht van de penningmeester	13
Vervolg van Cortina naar Transit	15-20
Hunters	22

## BIJ DE VOOR- EN ACHTERPLAAT

### Foto voorzijde:

*Ford Cortina Mk 2 van Jan Tinga in het Sauerland*

### Foto achterzijde:

*Ford Torino van Willem Rangé en Ford Cortina Mk2 van Jan Tinga op de kleine binnendoorweggetjes in het Sauerland.*

### Uiterste inleverdatum kopij volgende editie is:

**23 februari 2020**

Redactieadres:

Jos Timmer

Meerstraat 86

1353 AZ ALMERE-HAVEN

[redactie@engelsefordclub.nl](mailto:redactie@engelsefordclub.nl)

## Voorwoord van de redactie



Beste clubleden,

En dan is 2019 alweer voorbij. Twaalf maanden en vier clubbladen verder en een jaar vol mooie evenementen, waar we met trots op terug kunnen kijken. Mooi is ook te zien dat men elkaar binnen de club helpt, met kennis, onderdelen of contacten. Een probleem is nooit zo groot dat het niet kan worden opgelost! De EFCN is misschien een reeltief kleine, maar wel een hechte, club.

De redactie wenst iedereen het allerbeste voor 2020. Dat het komende jaar een goed Engelse Fordjaar mag worden.

de redactie  
(Jos en Carl Timmer)



## 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.**

### • NIEUWE LEDEN •

LIDNR	NAAM	WOONPLAATS	AUTO	BOUWJAAR	LID PER
192	Lambert Geurts	Landsmeer	Sterling (Lotus 7)	1979	1-10-2019



# Een olifant op hoge hakken

• 5 oktober 2019 •

door Feike Gercama

De werkplaatsvloer van Autobedrijf Martens in Zevenaar ligt er tip-top geboend bij, de bruggen zijn er klaar voor en de gereedschapswagens staan binnen handbereik. Kortom dit is het decor voor een Technische Clubdag van de EFCN. Gelukkig zal de vraag of er wel leden zullen komen snel beantwoord worden. Deze keer zijn er zelfs 'buitenlanders' onder de deelnemers in de persoon van Janneke en Stefan Bogle uit Zwitserland, die we kennen als vertegenwoordigers van de Engelse Ford Anglia 105E Owners Club. Een paar jaar geleden brachten ze in hun woonplaats honderd Fordeigenaren bijeen, die met trots hun klassieke Fords – voornamelijk Anglia's 105E - showden op een vliegveld in de buurt van Basel. Vandaag zijn ze met een bescheiden to-do-lijstje in hun Anglia gestapt om vanuit hun vakantieadres langs te komen voor een beetje technische bijstand en advies.



*Ford Torino van Willem Rangé.*

Onze trouwe leden laten zich ook niet onbetuigd; Willem Rangé tobt al een poosje met een haperende koppelingscilinder en met hulp van Ernst Visser wordt dit klusje vandaag geklaard. Chris Blij neemt de gelegenheid te baat zijn fraaie Ford Zephyr op verschillende punten bij te werken en komt er met de hulp van Ernst achter welk onderdeel hij bij een veel moderne Ford Fiësta moet vervangen om weer lekker te kunnen rijden.



*Ford Escort Mk 1, meegenomen door Harrie Drenth.*

Ondertussen is het in de kantine warm en gezellig. De koek is lekker en de verhalen zijn 'niet van de lucht.' Er komt zelfs 'een olifant op hoge hakken' voorbij, maar daarover later. Als Harrie Drenth zich meldt komen er nieuwe gespreksonderwerpen ter tafel. Harrie heeft voor een van zijn klanten het casco van een bijzondere klassieker – een gele Escort van de eerste generatie - op de ambulance meegenomen; een auto die hij al heel lang in bezit heeft en waarvan hij maar moeilijk afstand kon doen. Vandaag vindt de auto een nieuwe eigenaar, Ralph, en die is erg blij met de auto! Dat er nog geen motor in de body zit vindt hij niet erg, die komt er wel. En ook de sporen van lang stil staan, herkenbaar aan hun bruine kleurtje, deren hem niet. De auto deugt en het gaat echt wel wat worden met de Escort Mk1. Voor Ralph is het niet alleen een Barnfind, maar ook een Sleeping Beauty!

Als Ernst Stefan helpt bij het stellen van zijn remmen blijkt het nodig de remtrommels los te nemen. Dat is apart want de Anglia verkeert in een voortreffelijke staat van onderhoud. Ja, de remmen waren nog maar kort geleden nagekeken en goedgekeurd. Maar nu de zaak 'open ligt', blijkt het uiteindelijk nodig de remvoeringen te vernieuwen. Toch vervelend als je iemand – naar nu blijkt onterecht - vertrouwd op remmengebied.

Gelukkig weet Harrie wel een oplossing voor Stefan en dus komt er nog een vervolgspraak. Janneke vertelt dat de keuringseisen in Zwitserland erg hoog zijn. Eén druppel motorolie onder aan het carter is genoeg voor een APK-afkeur en daar heb je natuurlijk geen oldtimer voor. Dus moeten alle keerringen en pakkingen lekvrij blijven en dat is bij een Engelse auto geen sinecure. En zo slingert de dag langs praktische en technische vraagstukjes die ook voor een niet technéut oldtimer-eigenaar leuk zijn om opgelost te zien.



*Ford Anglia van Stefan en Janneke Bogle.*

Ik had het over de 'Olifant op hoge hakken'. Niet bedoeld als sterk verhaal maar door Ernst aangehaald als onderschrijving van de noodzaak de juiste soort motorolie voor je oldtimer te gebruiken. De olie in je motor heeft in de motor verschillende functies en de kwaliteit van de motorolie bepaalt of de olie aan de gestelde functie-eisen kan voldoen. Behalve koelen en vuil afvoeren moet de olielfilm ook de draaiende metalen onderdelen 'bij elkaar uit de buurt houden'. Anders gezegd als de moleculen van de draaiende of langs elkaar glijdende metalen onderdelen elkaar raken ontstaat er slijtage, en dat willen we natuurlijk niet. Daarom moet de motorolie smeren. Maar als de druk op het onderdeel erg hoog is, bijvoorbeeld bij de steile nok van een nokkenas, wordt de olielfilm bij een mindere kwaliteit olie onderbroken en gaan de onderdelen op elkaar invreten. Welnu, hier in de kantine van Auto Martens wordt aangenomen 'dat de druk onder de naaldhak van de olifant wel hoog zal en dat je in dat geval een erg goede motorolie moet hebben'.

Terug in de werkplaats krijgt ook het oliefilter een beurt.

Nou ja, er wordt op 'hoog niveau' doorgepraat over de verschillende facetten van een goed oliefilter. Kernpunt van de discussie is dat je aan de buitenkant de kwaliteit van een oliefilter niet of nauwelijks kunt bepalen; van buiten bekeken zijn het meestal zwarte of blauwe busjes die je vrij gemakkelijk op de motor kunt schroeven als je de oude hebt gededemonteerd. Tenzij je een wat oudere Ford hebt waarvan je het werkzame deel van je filter apart kunt vervangen. In dat geval wordt de behuizing periodiek schoongemaakt en met een nieuw papier of kunststof filterelement terug op de motor gemonteerd. Een 'cartouche' heeft ook zo'n filterelement maar vaak zijn daarin – niet waarneembaar vanaf de buitenkant - ook de kleppen gemonteerd die kenmerkend zijn voor de werking van het filter.

Natuurlijk stroomt de motorolie dóór het filterelement om gefilterd te worden en om schoon in het smeersysteem van de motor terecht te komen, maar als er onverhoopt een verstopping in het filter optreedt moet de olie ook kunnen doorstromen. In dat geval opent een ander klepje, de bypass klep. Verder maakt het uit of een filter hangend aan de motor gemonteerd of zijdelings aan de motor is geplaatst. In het laatste geval is het nodig dat een klepje het filter gevuld houdt als de motor niet loopt. Blijft het filter niet gevuld dan duurt het te lang voordat de hogere gedeelten in de motor gesmeerd worden als je de motor start. De slijtage die tijdens zo'n startproces ontstaat aan de motor is vergelijkbaar met een normale rit van 10.000 – 15.000 kilometer. Koop dus een oliefilter van een gerenommeerd merk en laat je niet verleiden tot de aankoop van een 'filtertje bij de supermarkt'.



*Interieur van de (ex) Ford Escort Mk 1 van Harrie Drenth.*





*De Fiesta van Chris Blij in de werkplaats.*

Veiligheid en betrouwbaarheid speelt zeker een rol voor wie zijn onderdelen in het buitenland bestelt, zo stelt het ervaringsdeskundige team van Engelse Ford eigenaren hier vast. Zelf bestelde ik ruim een half jaar geleden voor mijn Consul via Ebay een set waterslangen in het Verenigd Koninkrijk. Ondanks goede bedoelingen van de leverancier werd de set niet bezorgd omdat een slordige bezorger in Nederland vond dat het vermelde adres niet klopte. Althans hij had het niet begrepen. Het pakket werd terug naar de afzender gestuurd en die heeft het nooit meer ontvangen. Om kort te gaan, het set is kwijt, het ligt vermoedelijk ergens op een plank van een obscuur Royal Mail verzendcentrum te verstoffen en de leverancier weet van niets. De les die je hier van kunt leren is dat je, wanneer je iets uit het buitenland laat komen, je in elk geval erg precies moet zijn in je adressering. Laat bij twijfel je pakket verzekerd verzenden en op het afleverpunt van de bezorger aanleveren. En als je helemaal twijfelt aan je eigen mogelijkheden neem dan contact op met ons clublid Harrie Drenth die veel ervaring heeft met dit fenomeen.

Het technische team spitst de oren als een van de aanwezige auto's over werkplaatsvloer wordt verreden; er klinkt een geluid alsof 'rubber over rubber' wordt geschoven. Dat typische geluid is kenmerkend voor een auto voorzien van witte rubber schijven – zogenaamde slants - die tussen velg en band gemonteerd worden en die de indruk geven dat de auto voorzien is van banden met witte zijvlakken. Het is een mooi gezicht, maar net als bij mijn eigen Consul destijds, zijn ook hier de slijtgroeven in de wangen van de banden inmiddels waarneembaar. Ik noem dit verschijnsel 'Het verraad van de witte vlakken'. Want het is duidelijk dat de slijt-

sporen in de banden niet goed zijn voor de veiligheid; de wangen zijn relatief dun en bij doorrijden met de slants is een klapband op den duur niet denkbeeldig. Met herkenbare schrik doet de eigenaar van de klassieke Ford de zelfde constatering en stelt vast dat er iets moet gebeuren. Veiligheid gaat boven cosmetica, nietwaar..



*Zodiac Mk 3 van Chris Blij.*

Zo'n Technische Dag blijkt inspirerend te werken. In de week daaropvolgend begint het bij mij te kriebelen en ga ik zoeken naar een manier om mijn Consul met gezonde waterslangen weer de weg op te krijgen. Die vind ik op de Onderdelendag. In Barneveld kan ik voor luttele Euro's een paar slangen op de kop tikken die met een beetje inventiviteit prima op mijn auto werden aangepast. En zo snorren weer verschillende EFCN-leden opnieuw met veel plezier met hun oldtimer door den lande. Niet in de laatste plaats dankzij de technische en praktische inzet van Ernst Visser en Harrie Drenth tijdens zo'n Technische Dag van de EFCN!





# Evenementenagenda 2020

## • ENGELSE FORD CLUB NEDERLAND 2020 •

<b>EVENEMENTEN</b>	<b>DATA</b>	<b>LOCATIE</b>	<b>ORGANISATIE c.q. INFO</b>
Ledenvergadering/Nieuwjaarsreceptie	26 januari	Oene	Rob Bakker
Sauerland Weekend	11-14 oktober	Küstelberg (D)	Jan Tinga
Gezamenlijke Ford Onderdelendag	21 maart	Barneveld	<a href="http://www.fordonderdelendag.nl">www.fordonderdelendag.nl</a>

## • ANDERE NIET FORD-EVENEMENTEN •

<b>EVENEMENTEN</b>	<b>DATA</b>	<b>LOCATIE</b>	<b>INFORMATIE</b>
Interclassic en Topmobiel	15-19 januari	Maastricht	MECC Maastricht
Bremen classi motor show	31 januari	Bremen (D)	
Antwerpen Classic Salon	6-8 maart	Antwerpen	
British Car & Lifestyle	14-15 maart	Rosmalen	Jos Wouters

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



***De beste wensen voor 2020  
namens het bestuur en de redactie van  
de Engelse Ford Club Nederland!***



# Sauerlandweekend

• 11 t/m 14 oktober 2019 •

door Ernst Visser

De vorige 2 edities van het Sauerlandweekend zijn ons prima bevallen. Toen de uitnodiging voor dit jaar in de mailbox kwam, hebben wij ons direct opnieuw aangemeld, vrije dagen geregeld en besloten om met de Fiësta te gaan. Vrijdagochtend zijn we eerst bij Rustbuster in Veenendaal langs geweest voor wat las- en carrosserieherstelbenodigdheden.



*De ontsteking van de Fiesta van Arie en Toos van Tussenbroek wordt vervangen.*

Het was hier erg gezellig en een uurtje later dan gepland gingen we verder op pad. De rit verliep voorspoedig en in de enige file kwamen we Feike en Bep Gercama tegen in de door Jan Tinga beschikbaar gestelde Cortina mk2. Niet veel later werden we gebeld door Arie en Toos van Tussenbroek met de mededeling dat hun Fiësta het niet meer deed.

Gelukkig hadden ze via de vluchtstrook een parkeerplaats weten te bereiken. Een klein uur later waren wij ter plaatse. Snel was het probleem gevonden dat de ontsteking niet meer goed werkte door een gebroken massadraad tussen de onderbreker-gondplaat en de behuizing van de stroomverdeler. Gelukkig hadden wij een reserve stroomverdeler in de kofferbak liggen en een kwartiertje later reed de Fiësta weer.

Aan het begin van de avond arriveerden we in hotel Winterberger Tor in Küstelberg, waar wij een mooie kamer kregen toebedeeld. Het avondeten was prima verzorgd met een ruime keuze uit verschillende stamppotgerechten. Alex en Bas de Bie kwamen in verband met een autobrandje eerder op de dag wat later, maar zij werden door het culinaire team niet vergeten.

Zaterdagochtend werden de aanwezigen voorzien van een prima verzorgd ontbijt, waarna wij werden voorbereid op een mooie rit door het prachtige Sauerland. Halverwege de rit hadden de lokale autoriteiten een wegafsluiting georganiseerd, maar met wat inventiviteit konden we de route uiteindelijk in ongeveer de juiste richting vervolgen. Harrie Drenth had voor de lunch een mooie locatie gevonden, genaamd Zündstoff, een soort Wild West dorp, erg populair bij motorclubs. Na een fantastisch goede hamburger konden we er weer tegen. De hoofdbestemming van de middag was de Edertalsperre. Een imposante stuwdam. De dam was tijdens de tweede wereldoorlog door de Engelsen gebombardeerd, wat nog steeds zichtbaar is.



*De Edertalsperre.*

Om niet te laat te zijn voor het avondeten hebben we het restant van de route iets ingekort zodat we toch nog even de mooie plaats Frankenberg konden zien.

's Avonds hebben we prima gegeten in Landhotel Müller. Het was erg gezellig, maar het eten veel te veel, dus het restant maar in een doggy-bag mee.







Zondagochtend waren de Formule 1-liefhebbers al vroeg op om de Grand Prix van Japan live te volgen. Daarna opnieuw een goed verzorgd en uitgebreid ontbijt en een briefing voor de tweede rit van het weekend. Jan en Anja hadden het weer prima geregeld, inclusief een mooie buitenlocatie met Kaffee en Kuchen.

Het viel ons op dat de Anglia Torino van Willen Rangé erg sterk naar benzine rook. Het is vrij normaal dat je de uitlaatgassen van een klassieker ruikt, maar de penetrante benzinelucht was zo sterk, dat deze niet uit een uilaat kon komen. Na aankomst bij het hotel bleek dat de benzinepomp lekte en er meer benzine naar buiten spoot dan er naar de motor ging.



's Middags hebben we met een klein groepje een bezoek gebracht aan het mijnmuseum in Ramsbeck. We zijn met een treintje de mijn in geweest, waar we een goede en leerzame excursie hebben genoten. Erg indrukwekkend.

Voor het avondeten was er een restaurant nabij ons hotel in Küstelberg gereserveerd. Iets minder luxe dan de avond ervoor, maar het eten was prima en het was erg gezellig. De avond werd afgesloten met een gezellige borrel in het hotel.



*Rathaus van Frankenberg.*

*Het mijnmuseum in Ramsbeck.*





Maandagochtend alles weer ingepakt voor de terugreis. Er was een prima ontbijt geregeld bij hotel Jägerhof in Elkeringhausen, vanwaar ieder zijn weg naar huis kon vervolgen. De Torino werd afgesleept voor een noodreparatie bij een garage in Winterberg. Hier werd de Torino voorzien van een elektrische benzinepomp, zodat deze op eigen kracht naar huis kon.



*Ford Torino van Willem Rangé wordt naar een werkplaats gebracht.*

Voor de terugweg hebben we tot het Ruhrgebied gekozen voor een toeristische route. Bij Centro in Oberhausen hebben we met Harrie & Marja Drenth en Alex & Bas de Bie het zeer geslaagde weekend afgesloten met een lekkere warme lunch.

Jan, Anja, Bert en Hillie, erg bedankt voor het fantastisch leuke weekend. We hebben genoten!



*Museum in het Ruhrgebied.*





## Bericht van de penningmeester

Voor de betaling van het lidmaatschap en eventuele huisgenootleden voor 2020 wil het bestuur van de EFCN net als voorgaande jaren gebruikmaken van de E-acceptgiro. Deze manier van betalen is al een paar keer naar grote tevredenheid gebruikt.

Door de betalingen elektronisch te verzorgen besparen we als club een heleboel werk, geld en ontzien we het milieu. We hebben geen briefpapier, enveloppen en postzegels nodig, alles gaat via internet. Ik wil jullie verzoeken om zodra de mailing "betaling EFCN lidmaatschap 2020", die begin januari 2020 wordt verstuurd aan de leden, binnenkomt, daarvan gebruik te maken.

Als je geen gebruik hiervan wil maken of bankier je niet elektronisch dan kun je natuurlijk je lidmaatschap 2020 gewoon overmaken op de ABN Amro bankrekening:

**NL33ABNA0458237957**

t.n.v. de Engelse Ford Club Nederland.

Vanaf 1 januari 2020 is de contributie met instemming van alle aanwezige leden tijdens de jaarlijkse Algemene Leden-

vergadering van 20 januari 2019 goedgekeurd en wordt de contributie voor leden met € 5,00 verhoogd, de contributie voor huisgenootleden wordt met € 3,00 verhoogd, derhalve bedraagt het lidmaatschap € 45,00, en de kosten voor een huisgenootlid € 15,00 per persoon, elk lid kan maximaal 3 huisgenoten registreren.

Vaak is een jaarlijkse bijdrage voor een huisgenootlid bij het begin ons seizoen al terugverdiend bij een bezoek aan één van de EFCN evenementen.



## 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**



## 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)

# MIRA

## Motoren Revisie & Autobedrijf

Prinsenweide 62, 7317 BC Apeldoorn  
telefoon: 055 578 5050  
Email: [info@mrapeldoorn.nl](mailto:info@mrapeldoorn.nl)  
[www.mrapeldoorn.nl](http://www.mrapeldoorn.nl)

### Classic Competition

Race & Competition Equipment

Marcel Frijlink

Leemkolkweg 7AA  
3985 SL Werkhoven (NL)

Tel +31 (0) 343-522 511



Classic Competition  
Dokter Welfferweg 11d  
3615 AK Westbroek

tel. nummer 0346-243990

engine & transmissie




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](mailto:tinga@box.nl)

[WWW.TINGAAUTO.NL](http://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](mailto:bakker.p@hetnet.nl)



# Vervolg van Cortina naar Transit

door Dirk van den Wassenberg



In het clubblad van september 2018 heb ik uitgelegd hoe ik erbij kwam om mijn mooie Cortina weg te doen en mezelf in een Transit MK1 avontuur te storten. Dit alles om straks over een bus te beschikken waar ik mijn caravan mee kan trekken en ook nog een motorfiets mee kan nemen en dan ook nog een beetje fatsoenlijk en luxe te kunnen rijden. Mocht je het vorige stuk gemist hebben (of je bent het weer vergeten) dan vraag je jezelf vast af waar ik het over heb. Dus nog even in het kort wat mijn plannetje is.

Ik ben bezig met een Ford Transit MK1 van 1975 om daar een reisbus van te maken die aan de volgende eisen voldoet, althans dit was het uitgangspunt bij aanvang van circus:

1. Het moet een personenbus met rondom glas zijn.
2. Hij moet kerngezond zijn en niet half verrot.
3. Hij moet makkelijk een caravan kunnen trekken.
4. Hij moet goed inzetbaar zijn voor lange afstanden.
5. Een kruissnelheid van 120 of hoger is wenselijk.
6. Het mag iets apart zijn.

Meestal voldoet zo'n bus maar aan een of twee van deze eisen.

Maar hoe sta ik er nu voor. Het plan is wel 20 keer bijgesteld en veranderd, maar tot nu toe wordt de Transit steeds beter, luxer en sneller. Voor de duidelijkheid, het wordt/is een Transit MK1 met een 3.0 liter V6 Essex motor en een overdrive versnellingsbak.

Ik heb besloten om er voor te zorgen dat EERST technisch alles voor elkaar is, daarna getest en goed bevonden en daarna mezelf druk te gaan maken om het uiterlijk. Met andere woorden, als technisch alles voor elkaar is en ook goed werkt gaat de bus helemaal uit elkaar om het optische gedeelte netjes te kunnen verzorgen.

Dit verhaal heb je vast vaker gehoord en je vind zo'n auto meestal terug in gestrande projecten. Geen nood, deze gaat echt afkomen. Ik kies bewust voor deze werkvolgorde om te voorkomen dat je in een vers gespoten auto nog van alles moet veranderen en gaten moet boren. Of dat er onderdelen nog drie of vier keer af moeten, omdat het toch niet zo lekker werkt als je dacht. En neem maar van mij aan dat het spreekwoord "met passen en meten wordt het meeste tijd versleten" hier zeker opgaat. Het is een groot verschil of je een auto geheel onder de loep neemt en weer origineel opbouwt of je gaat ingrijpende wijzigingen aanbrengen. Als je een ding verandert loop je steeds weer tegen andere dingen aan die hierdoor weer niet passen of beter anders kunnen. Verder heb ik nog de vervelende eigenschap dat ik er dingen bij blijf verzinnen. Het is maar dat je bezig blijft toch?

## Kennis en onderdelen

Gaandeweg leer je veel bij over een type auto. Zeker over wat voor uitvoeringen er ooit geweest zijn en wat voor onderdelen toen gebruikt zijn. In mijn vorige verhaal heb ik al

verteld dat ik erachter was gekomen dat een Transit MK1 3.0 V6 ook daadwerkelijk ooit gebouwd is. Alleen had ik toen nog niet meer dan een Engels instructieboekje waarin de 3.0 ESSEX in vermeld staat. Ondertussen heb ik meer documentatie, maar als je denkt dat het eenvoudig is om daar aan te komen heb je het mis. Motorgegevens en zo zijn natuurlijk makkelijk te verkrijgen omdat deze motoren ook in diverse andere Fords hebben gelegen. Maar dan heb je nog heel veel andere onderdelen waarvan je het bestaan niet eens weet, laat staan dat je weet hoe het er uit ziet. Omdat ik vaak op marktplaats en Ebay en dergelijke aan het rondneuzen ben en ook Transit MK1 als zoekterm gebruik vind je wel eens iets interessants. Het is me tot nu toe niet gelukt om ook maar een boek te vinden waar een 3.0 V6 in genoemd wordt. Al weet ik zeker dat het er wel is, maar op een zeker moment viel mijn oog op iemand die in de U.K. originele Ford microfiches verkocht. Hierbij zaten ook de fiches van de Transit MK1 incl. het SVO programma. Nu wist ik via Wikipedia dat de Transit 3.0 V6 in Engeland in het SVO programma gebouwd is. Eeeuuuhhhh SVO ? wat is dat? Dit is "special vehicle operation". Ik dacht, het zal toch niet zo zijn dat hier alles op staat wat ik graag wil weten. Gelukkig waren die fiches niet al te duur en heb ik ze gewoon gekocht. Erg leuk als je die dingen thuis krijgt, want zonder fiche-apparaat om ze te lezen heb je er echt niks aan. Dus nu moest ik weer op zoek naar een fiche-apparaat. Binnen een paar weken had ik er een op de kop getikt die niet al te duur was en redelijk in de buurt stond. En ik moet zeggen dat ik er erg blij mee ben. Nu weet ik ook zeker en kan ik ook aantonen dat de bus die ik aan het bouwen ben ook echt bestaan heeft. Sterker



SVO map.

nog, zoals ik alles bij elkaar gezocht heb en de manier waarop ik het gemonteerd heb komt voor 95 % overeen met wat ik op het fiche terugvind. Verder ben ik er ook achter gekomen dat er een SVO map moet bestaan (zie foto) waar deze bus in beschreven wordt. Ik heb alleen een foto van de voorkant. Dus als iemand de rest heeft heb ik zeker interesse. Dus ik zal het met beknoppte informatie moeten doen. Maar we zijn al een heel eind gekomen, dus alles komt goed.

## Neus ombouwen

Omdat de V6 iets langer is dan de 4 cilinder Colonge motor, kan ik er niet aan ontkomen om een andere neus aan de Transit te zetten. Met de neus van een diesel past er alles wel gewoon in, dus die moest er dus ook op komen. Nu zijn deze niet echt makkelijk te vinden, maar ik heb alles redelijk compleet.





*Frontbalk klaar.*

Het front kun je min of meer zo overzetten en ook de motorkap kun je zo overzetten. Echter een metalen motorkap is niet te krijgen of ze zijn zo rot als een krant. Maar een polyester kap is na een dag of twee werk ook een prima oplossing. Deze kappen hebben niet zo'n beste afwerking, zodat je nog wel wat werk hebt als je een beetje precies bent. Maar de echte uitdaging zit toch wel in de frontbalk. In principe is het zo dat de neus van een benzine en een diesel op meer punten afwijkt dan dat je in eerste

instantie ziet. De veerhanden die links en rechts aan de chassisbalk zitten zijn al iets anders omdat de frontbalk ook naar voren is uitgebouwd. Dus mocht je een originele frontbalk hebben, dan past hij dus toch niet. Hier moest ik dus een pasklare oplossing voor ontwerpen. Het kost een paar dagen maar dan heb je ook wat. Ook wordt al je knutselervaring op de proef gesteld. Schijnbaar heb ik het goed gedaan, want bij RDW is het niet opgevalen tijdens de keuring. Zelf nog een paar bumpersteunen gemaakt en tadaa, de neus is klaar.



*Passen en meten frontbalk.*



*Neus geheel gemonteerd.*

### **Motor ombouwen**

In mijn vorige verhaal heb ik het al uitgebreid gehad over het bekomen en reviseren van de motor en de versnellingsbak.



*1.5 en 3.0 naast elkaar.*

Dus deze lag al kant en klaar te wachten en te glimmen om gemonteerd te worden. Dit ging op zich vrij eenvoudig nu de neus aangepast was. Ik kon de motor er gewoon op een krik inrijden en kon de originele versnellingsbaksteun gewoon gebruiken. Echter, de motorsteunen die moest ik weer zelf vervaardigen, maar dat was niet echt een probleem.



*Zelf motorsteunen maken.*



Even alles goed uitlijnen en wat lassen en slijpen en hij hangt. Maar dan ben je er nog niet. Even een gaskabeltje maken, want dat is ook net wat anders. En wat te denken van een uitlaat. Die bestel je niet even bij Kwikfit of zo. Nu kan ik best veel, maar sommige dingen kun je beter iemand laten doen die daar echt goed in is. Bij Bastech in Esbeek heb ik een compleet uitlaatsysteem laten maken van RVS. Nu moet ik zeggen dat dit eigenlijk te mooi is om onder de bus te hangen. En hij gaat levenslang mee, dat is ook belangrijk.



*Uitlaat in wording.*

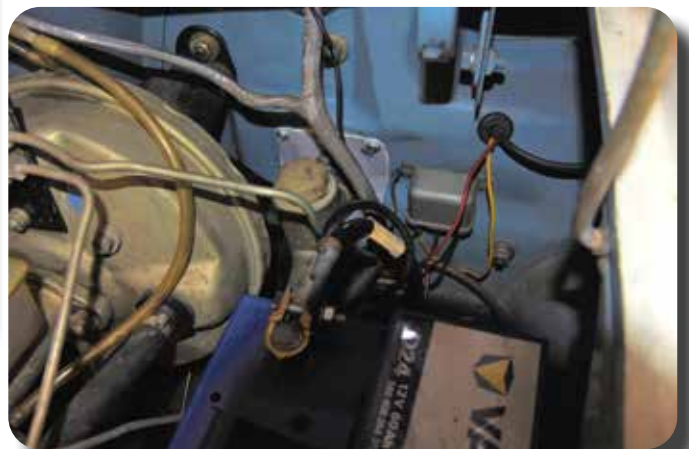
De bediening van de koppeling moest ook aangepast worden. Dit omdat de Reliant waar de bak onder vandaan komt een hydraulische koppeling had en de Transit een kabelbediening. Ik heb ervoor gekozen om deze ook hydraulisch te maken op de Transit. Hiervoor moest ik de pedalenstoel en het schutboard behoorlijk aanpassen. Na wat zoekwerk naar wat voor cilinders ik moest gebruiken bleken deze van bekende Engelse auto's te komen. De hoofdcilinder is van een MGB. En de hulpcilinder van een TR6. Hier zit ook nog wel wat meet en rekenwerk aan om dit goed te laten werken, want als die overbrenging niet goed is werkt zo'n koppeling nooit echt fijn. Maar het is prima gelukt en de koppeling werkt beter dan hij ooit gedaan heeft.



*pedalenstoel met koppelingscilinder.*



*pedalenstoel met koppelingscilinder.*



*Koppelingscilinder gemonteerd.*

Ook de koeling heeft de nodige aanpassingen ondergaan. De koeling van een 3.0 komt voor een heel groot gedeelte overeen met een 2.4 diesel. Dus er is een nieuwe radiator geplaatst en een expansietank gemonteerd. Passende waterslangen vinden was ook niet simpel, maar uiteindelijk bleken slangen van een diesel met wat aanpassingen goed bruikbaar te zijn. Ook dit is prima voor elkaar en werkt prima.



*V6 gedeeltelijk gemonteerd.*



Toen moesten er nog wat draadjes veranderd worden, omdat deze ook niet op de goede plaats zaten. Omdat ook de overdrive en achteruitrijverlichting wat draadjes nodig hebben, heb ik een mooi nieuw draadboompje gemaakt. Van de overdrive is bekend dat er nogal eens een storing in zit, omdat er een schakelaar uitfikt. Dit probleem omzeil ik door links en rechts een ondersteuningsrelais te gebruiken. Hiermee wordt hij elektrisch een stuk stabiel.



*Geheel ingebouwd.*

### **Aandrijving**

Oké, we hebben de motor hangen en voor het grootste gedeelte aangesloten. Nu moet de aandrijving nog op orde komen. Ten eerste moest de aandrijfjas aangepast worden omdat de mof die de versnellingsbak ingaat anders is dan de originele en ook de lengte van de as is anders. Dit moet je niet zelf willen doen als je tenminste geen dreunende aandrijving wilt. Deze heb ik dus bij een gespecialiseerd bedrijf laten maken. Nu komt eigenlijk het belangrijkste. Als je een andere motor monteert die qua vermogen en koppel afwijkt van de originele, dan moet je ook de eindoverbrenging veranderen. Dit kun je eigenlijk nog het beste vergelijken met de versnellingen van een fiets. Heb je de verkeerde versnelling dan trap je niet lekker. Of je gaat te snel of te langzaam rond met je voeten. Zo geldt dit ook voor je automotor. Nu had mijn Transit een overbrenging van 5.14, dat is mooi voor een 1.5 motor. Hiermee kan hij die bus toch wel naar de 100km/h trekken. Maar de motor draait dan ergens tussen de 4500 en 5000 toeren. Dit kun je bij een 3.0 v6 echt niet gebruiken. Ik heb zelf moeten berekenen welke overbrenging ik nodig had. Maar hier zit toch ook wat gokwerk bij. Ik had geen documentatie. Deze tandwielen zitten ook in de Capri met een Atlas as. Nu zit in een Capri 3.0 een overbrenging van 3.09 op een normale vierbak. Dat is een mooi uitgangspunt, maar de voorkant van een Capri lijkt niet echt op een Transit. Ook het gewicht is wat hoger, dus een 3.09 overbrenging is te klein.

Na wat rekenwerk (want ook de wielmaten wijken af) kwam ik uit op twee mogelijkheden. Het moest een 3.75 worden of een 3.44. In samenwerking met RS rebuild Esbeek heb ik de achteras eerst omgebouwd naar 3.75. Na de eerste proefrit vond ik eigenlijk meteen dat ik voor de verkeerde overbrenging gekozen had. Het zat redelijk in de richting, maar ik vond dat de motor teveel toeren maakte in de overdrive. Goede raad is duur, dus hupsakee de as weer eronderuit en omgebouwd naar een 3.44. Nu is het wel goed.

Ook de kilometerteller wijkt nauwelijks af dus daar hoef ik niks meer aan te doen. In het begin heb ik eerst wat in de buurt rond gereden om te kijken hoe alles werkt. Eigenlijk werkt alles in een keer goed en heb geen gekke dingen ervaren. Nu is het tijd voor wat accessoires toe te voegen.

De motor is nu klaar, maar voor het echt een fijne reisauto is mogen er gerust wat extra's op. Een trekhaak had ik al eerder gemonteerd om de caravan mee te kunnen nemen. Maar een intervalschakelaar op de ruitenwissers vind ik ook een nuttig accessoire. Ook hier weer een mooi draadboompje voor gemaakt en klaar. Wat ik ook vaak gebruik is cruise-control. Vooral op lange ritten met een caravan erachter blijf je mooi constant rijden. In de jaren 70/80/90 was John Gold het merk cruise-control voor de aftermarket. Heb ik toch toevallig nog een nieuwe set op de kop kunnen tikken. Dus die zit er ook in en kan ik heerlijk cruisen.

Nu is een 3.0 V6 niet het zuinigste schepsel dat mr. FORD ooit gemaakt heeft. Om deze reden heb ik de Transit ook voorzien van een LPG installatie. Dat is zeker niet het mooiste accessoire, maar wel een die veel geld bespaart. Het scheelt toch snel 1 euro per liter en elke 7 kilometer heeft hij die weer op. Wel heb ik de tank onder de auto gebouwd zodat deze niet in het zicht zit.

Ook heb ik een Caliber autoradio ingebouwd. Caliber heeft hele mooie retrolook toestellen die ogen als een oud toestel. Toch kun je hier ook CD's, bluetooth, geheugenkaartje, USB en aux op gebruiken. En er zit nog een radio op ook.



*Caliber autoradio.*

Wat kun je nog meer wensen? Nou ik had nog een wens die ik er zeker in wilde hebben. Misschien heb je zoiets nu gaat hij te ver, maar ik heb het er toch in gemaakt. Het is namelijk nogal warm in zo'n bus. Dus een aircoinstallatie zou fijn zijn. Nu moet ik zeggen dat dit erg veel denkwerk is geweest. Er bestaan geen onderdelen die je daar zomaar voor kunt gebruiken en of die daar pasklaar voor zijn. Wederom moest er een donorauto aan te pas komen. Deze keer een Suzuki Baleno. Waarom een Baleno? Bij deze auto bestaat de kachel/airco uit drie losse componenten. Zo heb je voor de kachel, airco en de ventilator een losse unit. En het zijn Japanse onderdelen die het gewoon blijven doen. En ze zijn niet al te groot. Dat is ook wel makkelijk als je dit onder het dashboard moet bouwen. Wel zit de airco unit voor een klein gedeelte in het dashboardkastje. Dit ging echt





*Aircounit in dashboardkastje.*



*Ventilatorunit zit nu in het rechter voorscherm.*



niet anders. Verder nog een mooi steuntje voor de aircopomp gemaakt en een extra poelie. Een extra radiator (condensor) voor de bestaande radiateur. Een extra kachelpaneel, nieuwe slangen, een nieuwe pomp enz. enz. En heel veel uren verder heb je dan een airco. Toen hij klaar was, was het de dag erop meteen 30 graden. Ik moet zeggen "dat is heerlijk" als je hiermee rijdt. Het is het werk zeker waard.

*Condensor inclusief montagesteun.*



*Kachelhuis aangepast voor airco.*



*Draaiwerkzaamheden tbv de krukspoelie.*



*Airco droger, cruise-control, LPG instalatie.*



*Montagesteun tbv aircopomp.*



*Extra kachelpaneel.*





*Matchless in de bus.*

Maar hoe is het nu? De Transit is qua uiterlijk nog niet veel veranderd buiten de neus. Maar technisch ben ik een heel end. Alles wat ik er in of op wil hebben is grotendeels wel gedaan. De bus is technisch wel erg veel veranderd met hoe hij in het begin was. In het begin met de oude motor kon je nauwelijks 100 km/h halen. Bovendien maakte hij dan zoveel herrie dat een gesprek niet meer mogelijk was. Nu is het zo dat ik makkelijk 120 km/h kan rijden zonder dat het een hoop herrie maakt. De motor loopt op gas en benzine prima. De versnellingsbak en overdrive en koppeling laten zich makkelijk bedienen. De remmen functioneren en voldoen ook prima. De airco en de cruise-control werken prima. Een caravan erachter geeft geen problemen meer. Er is meer dan voldoende trekkracht ter beschikking. Alleen de topsnelheid die weet ik nog niet. Ik heb het geprobeerd, maar bij 160 op mijn navigatie systeem ben ik gestopt. Nu moet je je voorstellen dat de kilometerteller tot 140 gaat en dat de

naald van de teller al weer voorbij de temperatuurmeter is. Bovendien zit je dan in iets waar je niet zijn wilt en het is ook zeker niet nodig om zo hard te rijden. Al bij al is het technisch al een leuke bus geworden. Deze zomer heb ik er toch al een paar duizend kilometer mee gereden. En zelfs zijn we al een keer naar Limburg gereden om daar een paar dagen te vertoeven met de Matchless er achter in. Dit past ook prima dus dat is ook getest. Er was slechts nog een ding nodig om er een echte sportuitvoering van te maken. (zie foto)



*Ultieme sportuitvoering.*

Maar nu ben ik op het punt gekomen om hem optisch onder handen te nemen. Dus binnenkort gaat alles er weer af om er ook een mooie bus van te maken. Want eerlijk is eerlijk, het ziet er niet uit nu. Ik hoop dat ik in het voorjaar zover weer ben dat hij klaar is. Maar dat hoor je in het volgende verhaal.



*Airco vullen.*



# LAMMERT VAN DER MEULEN

www.uitlijnspecialist.nl



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  
*The specialist in brake parts*



*Specialist in remdelen sinds 1984*

**CCPARTS.NL**

De Voort 5a - 5991DC Baarlo NL  
Tel.: 077 - 477 24 54 info@ccparts.nl

EFCN 134





# Hunters

## GEVRAAGD

Carburateur Solex type B30 ZIC3 LL6C voor Anglia 105E van 1961

email: [henk-vos@xs4all.nl](mailto:henk-vos@xs4all.nl)

## TE KOOP

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

tel. 0499-472738

## TE KOOP

Prachtige Ford Consul mk2 de Luxe uit 1959. In de fraaie kleur licht blauw ("Pompadour Blue") met wit dak. In zeer mooie originele staat. 58.000 Km. Volledig in orde.

tel. 06-19930235



## TE KOOP

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

tel. 0499-472738

## TE KOOP

Voor een Ford Consul Classic 315 of Capri Classic heb ik te koop een nieuw linker- en rechter voorscherm compleet met de onder front wing lower panel en out side light panel. Een voorruit in zeer goede staat zonder krasen. Mocht u interesse hebben, neem contact op.

Geert Kukken

TEL: 06-82000079



## TE KOOP

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

tel. 0561 612122 of 0622607616  
email: [j.klaver45@gmail.com](mailto:j.klaver45@gmail.com)



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](mailto:geraldvink@me.com)



## TE KOOP

Gaaf exemplaar; Donkerblauwe FORD ANGLIA 105 E Estate uit 1965. Taxatie rapport aanwezig. De auto wordt verkocht ivm de koop van een VW Kever. Woonplaats Almelo.

tel. 0546 826439

email: [rene.mensing@caiway.nl](mailto:rene.mensing@caiway.nl)

## 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](mailto:janvdendt@hotmail.com)

## TE KOOP

T.E.A.B. 4 IZGS zijde fiesta XR2 wielen (pepperpot) +1losse velg. De velgen zijn opnieuw gespoten en voorzien van nieuwe banden. ook nieuwe centercaps en een setje nieuwe wielbouten zitten erbij. Interesse? mail naar Dirk vd Wassenberg



email: [cortinagarage@gmail.com](mailto:cortinagarage@gmail.com)

## TE KOOP

Te koop aangeboden Ford Zephyr 6 Mark 3 bj 1965.



tel. 06-25557942  
email: [ina\\_ag@hotmail.com](mailto:ina_ag@hotmail.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

L+R voorscherm Fiesta mk1. Schermen zijn nieuw en zijn nooit gemonteerd geweest. Er zit slechts wat lichte vliegroest op hier en daar. Interesse? mail naar Dirk vd Wassenberg

email: [cortinagarage@gmail.com](mailto:cortinagarage@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](mailto:jc.astro@planet.nl)

## TE KOOP

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

tel. 004917690783191  
email: [wimwas@hotmail.com](mailto:wimwas@hotmail.com)

## TE KOOP

Onderdelen voor KENT motoren. Distributieketting, Fomoco kettingspanner, kettinggeleider, nokkenastandwiel, krukastandwiel. Drijfstangen, hoofdlaggers, 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](mailto:classicinstruments@hetnet.nl)



# Passie voor auto's?



## Word lid van de KNAC en ontvang 8 x per jaar 'De Auto'.

Autoliefhebber? Word dan nu lid van de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club met of zonder pechhulppakket en ontvang altijd 8 x per jaar ons clubmagazine 'De Auto'. Met 116 pagina's vol autonieuws en reportages over bijzondere (klassieke) auto's.

**Vanaf € 46,- per jaar**

Ons clubmagazine is exclusief voor leden en niet los of via een abonnement verkrijgbaar. Ga dus snel naar [www.knac.nl](http://www.knac.nl) en ontdek welk lidmaatschap het beste bij u past.



## Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

belangenbehartiging – evenementen – pechhulp – verzekeren





DE-34-18