

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	06-30297197	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 vervaelvoudigd 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, € 10,00 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 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



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 136



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

nva lid • lid NVGA

Voorwoord van de voorzitter

Beste leden,

Dit is het 2e clubblad dat we moeten vullen zonder dat we uit evenementenverslagen kunnen putten. Het 2e clubblad van 2020 dat nog steeds beïnvloed is door alle perikelen rond COVID-19. Het op 2 na laatste clubblad onder redactie van Jos en Carl Timmer, want zij hebben aangegeven om eind 2020 na vele jaren van goede zorg voor het clubblad het stokje graag te willen overdragen aan andere enthousiaste clubleden.



2020 is dus in vele opzichten een anders dan anders jaar, een jaar waar nog zal moeten blijken of er evenementen kunnen plaatsvinden. Tijdens het Pinksterweekend is het mij en waarschijnlijk een aantal van jullie ook door het hoofd gegaan wat een mooi weekend dat was geweest. Een kampeerweekend met prachtig droog weer en temperaturen boven de 25 graden. Maar helaas mochten de toiletgebouwen van de campings nog niet open en was 1½ meter afstand in de gezamenlijke tent gewoon een onmogelijke opgave. Daarom kijken we verder vooruit en is onze hoop gevestigd op het najaar en natuurlijk 2021.

Er zijn vanuit de regering ook ontwikkelingen op het gebied van klassieke auto's. De vrijstelling van APK auto's ouder dan 50 jaar is een feit. Een en ander moet nog door de eerste kamer bekrachtigd worden maar de kogel is door de kerk. Er wordt gemiddeld erg blij op gereageerd maar ik zou er graag een discussie over zien of dit wel verstandig is. Zijn alle bezitters van klassieke auto's technisch voldoende onderlegd om de risico's in te schatten? Is er voldoende (preventief) onderhoud? Ikzelf heb er erg mijn twijfels over en had liever de 2 jaar regeling in stand gehouden gezien.

Verder hebben we in dit clubblad voor de eerste keer een originele tekening van de hand van voormalig clublid Hester van der Grift. Zij gaat de komende keren het clubblad steeds met een originele en voor dit clubblad speciaal gemaakte tekening opvrolijken. Geweldig leuk dat ze dit wil doen. Het is een fleurig, vrolijk en kleurig plaatje.

Ik weet zeker dat veel van onze leden de nodige extra uren in de garage met sleutelen en restaureren doorgebracht hebben. Nu is het tijd voor een pauze en leesplezier in deze nieuwe editie van ons clubblad.

Jos Wouters



• INHOUDSOPGAVE •

Voorwoord van de voorzitter	4
Voorwoord van de redactie	5
EFCN Donateurs	5
Nieuwe leden	5
Restauratie update Ford CX 1936 'Junior'	6-8
Evenementenagenda 2020	9
Foto-opdracht	10-11
AUTO-VISIE ROADTEST Ford Consul 315	13-17
FEHActiviteiten	19
Een tekening Hester van der Grift	20
Nieuwe auto kopen	21
Hunters	22

BIJ DE VOOR- EN ACHTERPLAAT

Foto voorzijde:

Ford Transit van Dirk van den Wasenberg, voordat de auto gespoten wordt in een nieuwe kleurencombinatie.

Foto achterzijde:

De Ford Anglia 105E van Harald Hiemstra tijdens fotoopnames bij kasteel Ter Horst in Loenen.

**Uiterste inleverdatum kopij
volgende editie is:
22 augustus 2020**

Redactieadres:

Jos Timmer

Meerstraat 86

1353 AZ ALMERE-HAVEN

redactie@engelsefordclub.nl

Voorwoord van de redactie



Beste clubleden,

De afgelopen maand hadden we nog een leuk klusje. De stalling waar een aantal van onze auto's gestald stond werd verkocht en moest dus leeg. Ik dacht nog wel dat ik de Dappere Anglia rijdend naar de nieuwe stalling zou kunnen brengen. Het was tenslotte maar 30 kilometer over boerenweggetjes, maar helaas dacht de Anglia daar anders over. Het karretje weigerde te starten en we hadden op een gegeven moment zelfs kortsluiting in het systeem. Dat werd dus slepen.

De Consul Corsair was ook niet rijdend, er zit namelijk geen motor in, maar slepen was hier geen optie. De Corsair moest naar een stalling op 60 kilometer afstand. Van een goede bekende in de klassieke (vracht-)autowereld hebben we een autoambulance geleend (Dank Wim!) en onze Rijdende Wonderlamp (een E30 Touring, getooid met het logo van "Wens op Wielen", een wonderlamp op wielen) moest als trekkracht opdraven.

Uiteindelijk staat het hele spul weer gestald en wachtend op betere tijden.

En over betere tijden gesproken. Het wordt tijd dat de huidige redactie het stokje gaat overdragen. In de afgelopen jaren werd het steeds lastiger het clubblad een beetje op tijd af te krijgen. Met een drukke baan,

drukke hobbies en zorg voor onze moeder was het eigenlijk geen doen meer. Daarnaast zijn we wel een beetje door onze inspiratie heen en zou het goed zijn als er nieuw bloed, met nieuwe ideeën komt, zodat het clubblad vernieuwend en leuk blijft. Gelukkig heeft iemand zich gemeld en wil proberen het stokje van ons over te nemen. Heel hartelijk dank! We hebben er alle vertrouwen in dat zo ook in de toekomst een mooi, leesbaar, leuk en nieuw clubblad verschijnt bij de leden. We zullen de rest van het jaar gebruiken om de nieuwe redactie de kans te geven zich te verdiepen en vertrouwd te geraken met het maken van het clubblad, zodat eind van dit jaar het overgenomen kan worden van ons.

de redactie
(Jos en Carl Timmer)



EFCN Donateurs

071	Zeeuw & Zeeuw	Alphen a/d Rijn	0172-475641	172	Balthasar Charisius	Den Haag	06-20407342
036	Auto Fischer BV	Enschede	053-4844435	232	Europa Garage	Coevorden	0524-517111

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
194	George Nielsen	Den Haag	Sierra XR4i	1984	1-4-2020
195	Peter Bronsema	Hendrik Ido Ambacht	geen auto		1-4-2020
196	Stefan Nieuwehuize	Zierikzee	Cortina 1300 de luxe Mk2	1968	1-4-2020
197	Jos Keja	Soest	Anglia 105E	1963	1-7-2020
198	John Veltrop	Purmerend	Cortina 1200 de luxe 4 deurs	1964	1-7-2020

Restauratie update Ford CX 1936 'Junior'

door Feike Gercama

In een vorig clubblad schreef ik over de motieven die ieder van ons heeft bij het aanschaffen van een klassieke auto, de één wil nét zo'n auto als zijn vader had, de ander heeft de auto altijd al willen hebben en naar verluidt kochten sommigen hun Anglia 105E 'omdat hij zo lekker rock-and-roll is en toch betaalbaar'. Persoonlijk heb ik een zwak voor de categorie 'asielhondjes-auto's', auto's waar bijna niemand meer interesse voor heeft maar die toch ergens een link hebben met de aanvang van mijn vorderend bestaan. Met vrouw, kinderen of vriend kan ik geen Morris Baby met laag liggende koplampen passeren zonder de mededeling dat de 'Morris Baby' de eerste auto was die ik als kind herkende en ooit kocht ik in een opwelling een Daf 400 'omdat hij voortkwam uit de Morris 800 bestel waarvan ik de introductie in 1958 tamelijk bewust had meegemaakt'. En in 2006 redde ik zoals bekend een Ford Consul Mk1 van de schrootbak omdat de verkoper er beslist in die week vanaf wilde, ook als de auto niet verkocht zou worden. Ondanks vele pogingen wisselde de auto niet van eigenaar en eindigde de auto op de laatste pagina van Marktplaats. Niet dat ik specifiek warme gevoelens bij die Ford Consul had maar omdat in mijn jeugd in alle straten wel een Consul te vinden was vond ik het nodig dit 'erfgoed' veilig te stellen. De afloop is bekend, het werd de aanleiding lid te worden van de Engelse Ford Club Nederland.

Fijntjes werd ik er deze week door Google aan herinnerd dat ik inmiddels meer dan 10 jaar bezig ben met de restauratie van ons andere asielhondje, een Ford CX uit 1936. Juist dit voorjaar hadden we besloten de klus weer actief op te pakken in verband met een naderende verhuizing. In die zin was de herinnering van Google niet nodig maar de markering van het tijdvak benadrukte wel de noodzaak. Het plan was de auto professioneel te laten spuiten maar zelfs de scherpste offerte kwam neer op een prijs die de auto intrinsiek nooit zou halen als hij klaar is. Ook al zijn er nog maar 400 exemplaren van dit model, wereldwijd, op de weg. Exclusiever dan een Jaguar XJ9 maar minder bekend dan de neef van paus Franciscus. En juist deze onbekendheid was voor ons, mijn zoon en mij, reden ook 'Junior' van de schroothoop te redden. Want dat was de rode draad in de Hunter in ons clubblad, de verkoper wist niets van de auto, die kwam voort uit een executieverkoop en hij moest op korte termijn het veld ruimen voor een ander meer aansprekende model. Eerlijk gezegd hadden wij totaal geen idee welke auto we op die avond gingen kopen. Verdeeld in kistjes en dozen, leek de auto redelijk compleet en er waren veel nieuwe zaken bij. Een bijna compleet nieuw gestoffeerd interieur, nieuwe wielen en banden, een set nieuw vervaardigd houtwerk, de motor zou gereviseerd zijn en de bak nagezien. Het originele Nederlandse kenteken was erbij met een badge van de eerste eigenaar. Vermoedelijk is de auto in Amsterdam geassembleerd wat de aanduiding Junior zou verklaren. Wat helaas ontbreekt is het plaatje van de carrosseriefabriek Briggs die voor Ford Dagenham de bodies bouwde, een belangrijk identificatiemiddel voor dit model auto dat inzicht geeft in het precieze productietijdstip en modelreeks. Desondanks is

de auto inmiddels geregistreerd in het Y&C-Register van de Engelse tegenhanger van onze EFCN.



Diverse onderdelen van de Ford CX klaar om gemonteerd te worden.

Het is gek een auto in een bouw pakket te kopen en nauwelijks idee te hebben van wat uiteindelijk het model zal worden. Natuurlijk zijn er spaarzaam plaatjes op internet maar eigenlijk kochten we geen auto maar een puzzel. Als een detective spulletjes passend, herhaalde ik vaak hoofdschuddend de overweging waarom mensen aan zo'n restauratie beginnen door de auto direct compleet uit elkaar te trekken. Met het verstrijken van de tijd wordt de conditie van het 'karkas' er namelijk niet beter op en raken onderdelen kwijt.

Zo werd Junior talloze keren zonder wielen over verschillende soorten oppervlakte versleept waardoor de dorpels en de achterzijde van de carrosserie sneuvelden. En geen herinnering aan hoe het oorspronkelijk model geweest moest zijn. Gelukkig kreeg ik in 2015 het boek 'Henry's classics for Europe' van mijn dochter en dat gaf mij weer enig houvast bij de reconstructie van het geheel en hoe de techniek weer in elkaar gepast moet worden. En belangrijk, wat zijn de zwakke plekken van dit karretje. In de staat waarin we de auto ophaalden leek de plaatwerkschade te overzien en de moeilijkheid sloot uitstekend aan bij mijn ambitie mijn lasvaardigheden op een hoger plan te brengen. Anders gezegd, het leek mij leuk het plaatwerk stukje bij beetje met lassen mooier te maken en er gelijktijdig meer over te leren. Maar het ware probleem deed zich gelden na het scheiden van chassis en carrosserie. Er vielen toen zogezegd een paar dingen op zijn plaats; na het losmaken van de laatste boutjes viel het chassis in chocoladevlokken op de vloer. Duidelijk werd nu waarom dit project gestopt werd terwijl ze er toch duidelijk veel in geïnvesteerd hadden met de aanschaf van nieuwe wielen, nieuwe banden, nieuw stoffeerwerk, nieuw houtwerk, etc. Navraag bij het Y&C Register in Engeland leerde dat dit een bekend probleem was bij dit model auto, maar dat een nieuw chassis niet leverbaar was. Dat was slikken.. 'Sorry for that...



De deuren voorzien van een nieuwe laklaag.

Inmiddels was ik dusdanig gehecht aan het autootje dat ik het project niet zomaar op wilde geven. Het model bleek ooit ontworpen door Ford Amerika in Dearborn als nieuw model V8. Bij een bezoek van de Dagenham-directie aan de fabriek van Dearborn waren ze weg van het model en wilde de hoogste baas van Ford Dagenham, Mr. Perry, een verkleinde uitvoering van deze V8. Door het optimaal uit elkaar plaatsen van de stoelen werd de binnenruimte verbreed. Maar de verhoudingen gingen enigszins verloren ook al was er geen sprake meer van treeplanken maar van geïntegreerde dorpels. Het model veranderde in een bol autootje waardoor sommige spraken van 'The Flying Barrel'. Het toont maar aan dat je niet zonder risico's een model kunt verkleinen. Een ander punt van kritiek was dat de passagiers achterin vóór de achteras geplaatst werden. Omdat de maten van zijn voorganger – de Y – praktisch aangehouden waren is de ruimte daardoor achterin inderdaad beperkt. Blijft het gegeven dat de auto voor die tijd – 1935 – behoorlijk modern was. In dit tijdvak was men geobsedeerd door stroomlijn en in het ontwerptraject van de Ford V8 had men ook goed naar de Chrysler Airflow gekeken. Gevolg van deze moderniteit was dat de C, zoals de opvolger van de Y ging heten, zijn dakgootjes kwijt raakte. Wat dat betreft was de latere Ford Sierra eigenlijk helemaal niet zo modern. Hield Ford bij de Sierra het water buiten met slimme portierrubbers, bij de C kwam het regenwater al snel in de voetenbak te staan en het roestspook dronk er dan gretig van. Dat ook het chassis van de auto van de Chairman van de Y&C compleet doorgeroest was wakkerde misschien de saamhorigheid binnen de groep liefhebbers aan, voor de oplossing van ons probleem deed het niets.

Na een paar dagen min of meer verslagen rond de resten van ons chassis rond gescharrelend te hebben kwam de oplossing in de nacht. Nauwkeurige bestudering van de restanten leerde mij dat het chassis in feite uit drie basiselementen bestaat, een onderkant, een zijkant en het zal je niet verbazen, een bovenkant. Dat klinkt als een ladderframe maar dat is het hier niet, het welft naar buiten maar ook op en neer. Als ik er toch in zou slagen die drie strips apart te krijgen zou ik mijn laskwaliteiten kunnen gebruiken om een nieuw chassis te maken, en op een andere morgen bij het aantrekken van mijn sokken wist ik het: Plasmasnijden! Bij plasmasnijden snijdt een sterke kathode volgens een opgegeven route nauwkeurig door metaal van gewenste dikte. Omdat men dit onder speciale omstandigheden doet vindt er geen vervorming van het materiaal plaats. Bij plaatsgenoot metaalbedrijf van Hengstum trok baas Peter zijn wenkbrauwen op bij het horen van mijn verhaal toen ik mij met mijn rolletje viezig tekenpapier meldde. Ik had met dat papier een uitslag gemaakt van onder, zij en bovenkant. Baas Peter snapte wat ik bedoelde maar kende deze manier van werken niet. Gelukkig kon hij in zijn speciale computerprogramma de maten zo aanpassen dat ze werkelijk bij elkaar hoorden en op elkaar aansloten. Het basisvraagstuk is dat mijn papieren patroon omgerekend moest worden naar een bouwtekening die de computer kon begrijpen. En verdraaid, na een week werd ik gebeld met de mededeling dat ze 6 vreemdsoortige strips hadden klaar liggen waarvan ze aannamen dat ze overeenkwamen met mijn wensen. En even verdraaid, met het in elkaar lassen van de strips werd de fraaie vorm van het X-frame weer hervonden. Uiteraard had ik het originele chassisnummer veiliggesteld en de constructie is zodanig dat de auto zijn oorspronkelijke identiteit behoudt.

Het was dan ook een feestje te merken dat de dwarsliggers binnen het chassis spot-on pasten binnen de nu zeer sterke nieuwe dragers van de auto. Enigszins zenuwachtig was ik wel voor het moment waarop de auto weer op de wielen kwam te staan, zou de auto netjes waterpas op de weg komen of zou men hem in de toekomst aan kunnen duiden als een 'teckel met hernia'? (Zoals mijn eerste diagnose van een auto-mobiel-euvel destijds luidde bij een 'gebroken veer of torenbout'. Ja, ik ben natuurlijk nog uit de tijd van de bladveren.) Gelukkig staat de auto nu kaarsrecht op zijn pootjes.

Voordat we de carrosserie herplaatsten besteedde ik natuurlijk ook aandacht aan de schokbrekers. Origineel zijn armschokbrekers gemonteerd maar deze dempers lekten onverbeterlijk en het leek mij beter de auto te voorzien van dubbelwerkende telescoop schokbrekers. Na een beetje uitzoeken en vergelijken qua gewicht, lengte, volume, kwam ik uit op de montage van schokbrekers die vooral worden gebruikt voor een Volkswagen Kever en een Fiat 850. Natuurlijk moest ik daarvoor ook de ophangingen aan het chassis aanpassen. Volgde uiteraard nog een hele serie technische handelingen die ik misschien in een van de volgende clubbladen met jullie ga delen. Leuk is wel te vermelden dat Willem Rangé mij uitstekend hielp met het afstaan van de benzinetank van zijn Ford Prefect! Ook hier moesten aanpassingen aan gebeuren maar die zijn inmiddels met succes verricht.

De coronacrisis heeft inmiddels ons restauratietraject doen versnellen. De periode waarin we gedwongen waren afstand tot anderen te houden maakte ook de tijd vrij die we nodig hebben de Junior nu echt op de weg te krijgen. Want voor het geld dat onze autoschilders vroegen konden we 'zelf ook nog wel een extra pot verf verknoeien'. Maar ook daar ga ik in een volgend clubblad nog wel een keer dieper op in. Feike Gercama

De lezer zal opmerken dat ik soms spreek van C en soms van CX. De X geeft namelijk het uitrustingsniveau – de luxe – aan en dat heeft geen invloed op het modelontwerp 'C'.



De achterkant met reservewiel van de Ford CX uit 1936.

Evenementenagenda 2020

• ENGELSE FORD CLUB NEDERLAND 2019 •

EVENEMENTEN	DATA	LOCATIE	ORGANISATIE c.q. INFO
Technische dag Auto Martens	3 oktober	Zevenaar	Ernst Visser
Gezamenlijke Ford Onderdelendag	24 oktober	Barneveld	www.fordonderdelendag.nl

• ANDERE FORD-EVENEMENTEN •

EVENEMENTEN	DATA	LOCATIE	INFORMATIE
Classic Ford Event	6 september	Krefeld (D)	Oldtimer-NRW
Fordfair/Classic Ford	25 oktober	Silverstone (GB)	
European Ford Event XRST Club	13 september	Venray	XRST Club

• ANDERE NIET FORD-EVENEMENTEN •

EVENEMENTEN	DATA	LOCATIE	INFORMATIE
British Car Meeting Zwitserland	30 augustus	Mollis (CH)	Janneke en Stephan Brogle
Historic Grand Prix Zandvoort	4-6 september	Zandvoort	Harc / Circuit Park Zandvoort
38e Oldtimerdag Alphen aan den Rijn	12 september	Alphen ad Rijn	Piet Sneeuw
British Cars & Lifestyle	3 en 4 oktober	Rosmalen	Jos Wouter en Hennie van Beusekom

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



Foto-opdracht

door Harald Hiemstra

Beste Ford-rijders,

Het is in deze coronatijd gelukkig goed mogelijk om alleen of binnen gezinsverband een ritje te maken. En dat doe ik – en velen met mij - ook maar al te graag. Dat is leuk voor onszelf en ook voor onze omgeving, getuige de vele glimlachende gezichten en duimpjes. En het EFCN-virus is natuurlijk ongevaarlijk en alleen besmettelijk voor wie bevattelijk is voor onze fraaie automobielen. Dus verspreiden van het EFCN-virus is maatschappelijk verantwoord.

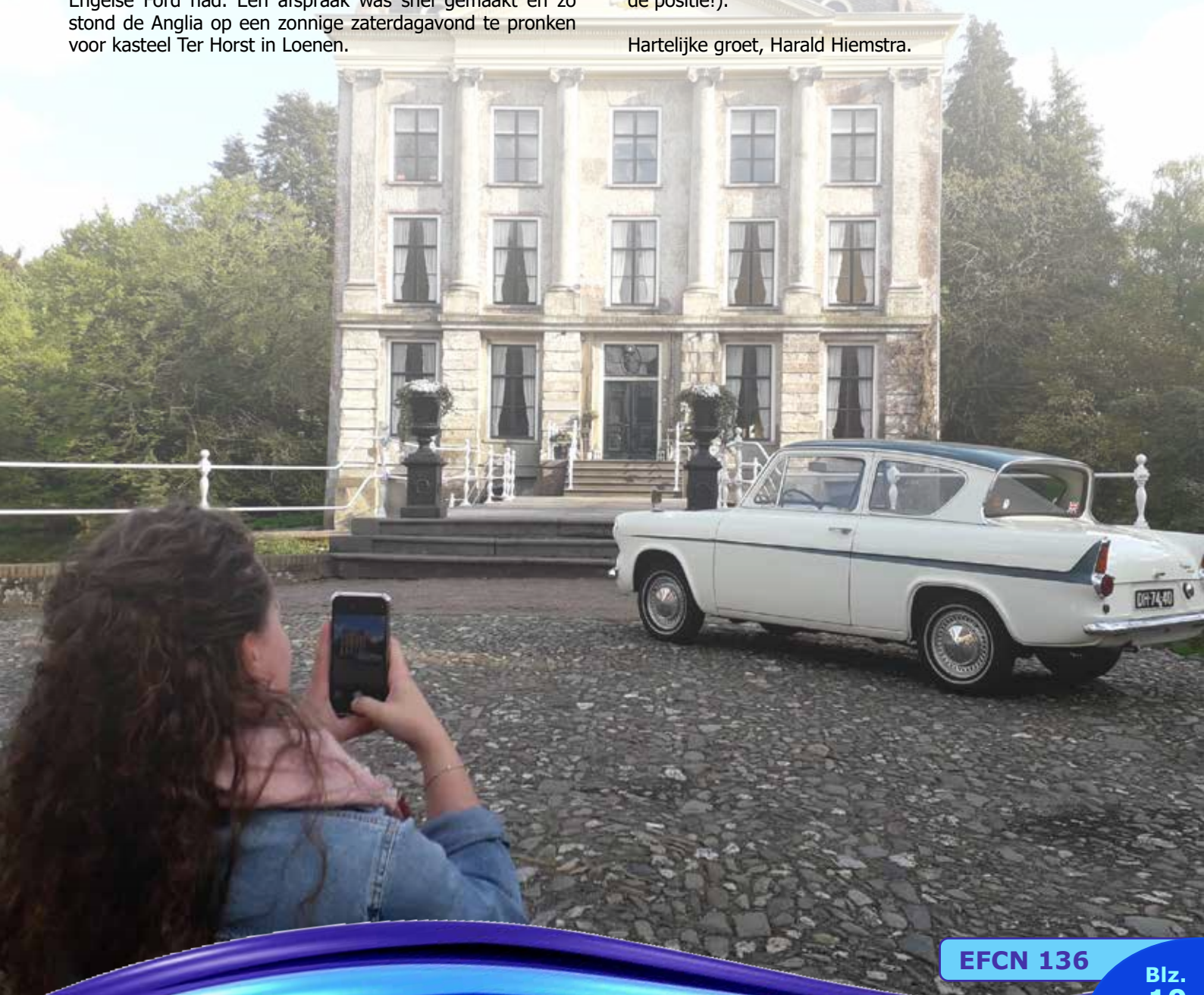
Vorige maand werd ik opgebeld door een studente van Cibap vakschool voor verbeelding (kunstvakschool) te Zwolle. Ze moest voor haar opleiding nog een foto-opdracht maken en werd door haar vader getipt dat ik een circa 50 jaar oude Engelse Ford had. Een afspraak was snel gemaakt en zo stond de Anglia op een zonnige zaterdagavond te pronken voor kasteel Ter Horst in Loenen.

Vanuit allerlei posities werd een en ander op de foto gezet. Tja en de regen van enkele uren voor het moment gaf mogelijkheid tot recreatieve foto's in de plassen. Laat nou net op het moment dat we de foto wilden maken er een vrachtwagen met hout langs het kasteel rijden en hij reed precies door een bewuste plas Tja u raadt het al, een modderbad, de weerspiegeling was verloren.

Of toch niet. Ach geduld is een schone zaak en na een tijdje zakte het zand naar de bodem en werd het troebele water weer helder. Er konden toch fraaie kiekjes genomen worden. Het resultaat mag u zelf beoordelen op de achterpagina van dit clubblad.

Ik vindt het spiegeleffect super geslaagd (ook in omgedraaide positie!).

Hartelijke groet, Harald Hiemstra.





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)

VOOR AUTOLIEFHEBBERS DIE GENIETEN VAN RIJDEN, RESTAUREREN, REPAREREN EN ONDERHOUDEN



Klassiek & Techniek

De geur van olie en benzine



WORD ABONNEE EN MAAK
GRATIS GEBRUIK VAN ONS
UNIEKE ONLINE ARTIKELEN
ARCHIEF OP DE WEBSITE!

Abonnees hebben bij Klassiek & Techniek een
streepte voor. Ons online archief omvat alle
artikelen van nummer 1 t/m 200.
Een jaarabonnement kost slechts € 50!

Vind antwoord op al
uw klassieker-vragen!



12 KEER PER JAAR IN DE BRIEVENBUS, **ONBEPERKT ONLINE!**

Kijk voor meer info op www.klassiek-techniek.nl

Uitgeverij Old-otO CV • IJsseldijk 107 • 8196 KD Welsum • Tel. 0570-565029

Classic Competition

Race & Competition Equipment


Marcel Frijlink
Leemkolkweg 7AA



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

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

engine & transmission development



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

AUTO-VISIE ROADTEST Ford Consul 315

AutoVisie - jaargang 6 - nr 47 - 24 november 1961



De moderne lijn van de Consul 315 stak scherp af tegen de landelijke achtergrond van het pittoreske café restaurant "De Oude Stee" in Vierhouten.

Het is voor een buitenstaander meestal moeilijk de politiek van bepaalde automobiefabrieken te doorzien. Er zijn immers talloze factoren die naast de zuiver technische ontwikkeling van het product van invloed zijn bij de lancering van een nieuw model. We hoeven hierbij alleen maar te den-

ken aan de prijsbepaling, de publiciteitscampagnes, de verkooppolitiek, de scholing van technisch personeel monteurs serviceorganisatie, als factoren die een rol spelen buiten de fabrieksproducten en de interne organisatie.

Soms komen daar nog andere meer ingewikkeldere problemen bij. Vooral wanneer het gaat om producten die gelanceerd worden door fabrieken met een wijdvertakte wereldorganisatie.

Ford is daarvan wel een typisch voorbeeld want evenals G.M. bezit het concern zowel in Amerika als in Europa fabrieken. Fabrieken die dan wel alle onder één vlag varen maar in feite onafhankelijke ondernemingen zijn die elkaar beconcurreren en onderling wedijveren bij het op de markt brengen van hun eigen producten.

Wanneer we de Amerikaanse Ford producten in deze concurrentiestrijd even buiten beschouwing laten, hoewel zich daar in de compact productie eenzelfde verschijnsel voordoet, zien we hier in Europa de merkwaardige situatie dat Ford Duitsland en Ford Engeland eerder elkaar bestrijden dan samenwerken. In vroeger jaren kon men nog wel spreken van enige coördinatie toen de productie van de Engelse fabriek in Dagenham werd aangevuld met de Taunus modellen uit Keulen maar sinds de introductie van Fords Taunus 17 M en Fords nieuwe Consul Classic 315 is de onderlinge strijd op de Europese markt in volle hevigheid ontbrand.

De eerste vraag die iedere buitenstaander dan ook stelt is: waarom introduceerde Dagenham een half jaar na de lancering van de nieuwe Ford Taunus een wagen die het op de markt moest opnemen tegen grote merken in de felste concurrentieklasse. Waarom een wagen uitbrengen die wel dezelfde naam draagt maar beslist geen vervanger is van de oude Consul die normaal in productie blijft? Een geheel nieuwe wagen dus gelanceerd in een klasse die nog niet eerder door Ford Engeland was benaderd en waarin Ford Duitsland de belangrijkste troef in handen heeft.

Het is bekend dat Henry Ford II deze onderlinge strijd tussen de verschillende fabrieken van zijn concern juist in de hand werkt en natuurlijk is het zo dat buiten de Europese markt voor de Engelse Ford Consul in eigen land en ook in de Common Wealth een groot marktgebied open ligt waar de Duitse fabriek moeilijker kan penetreren.

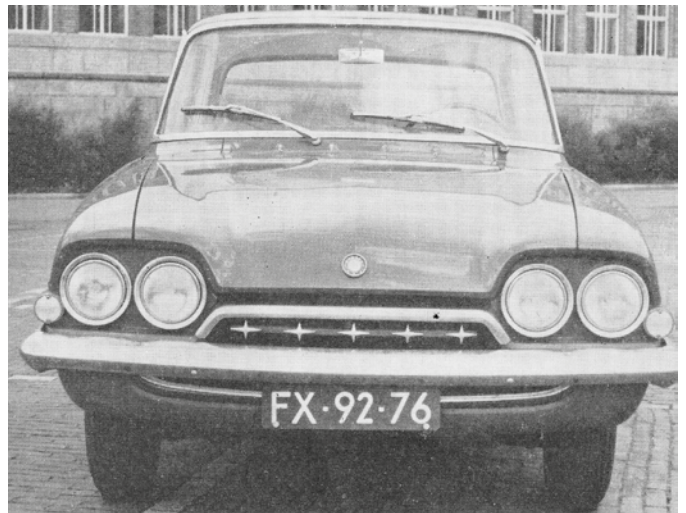
We willen hiermee geenszins beweren dat er voor de Consul op de Europese markt geen plaats is want zeer zeker zal deze wagen een eigen kring van enthousiasten vinden. Maar uit het oogpunt van Ford bekeken zal het ongelooflijke succes van de Taunus in deze 1,5 literklasse superieur blijven ook wat betreft de Nederlandse markt uit welke hoek wij uiteraard een en ander moeten bekijken.

Wij hebben met opzet getracht de positie van de Ford Consul op de Nederlandse markt te schilderen omdat dit van primair belang is bij de bespreking van de wagen. Want het meest merkwaardige van deze gehele situatie is wel de allerhoogste politiek die bij de introductie van de Consul zo'n belangrijke rol heeft gespeeld, nl. de beslissing van de Amerikaanse directie dat deze Ford Consul niet eerder geïntroduceerd mocht worden dan de Taunus, hoewel de Engelse wagen reeds een half jaar eerder productie klaar was. Door deze beslissing verloor Ford Engeland als het ware de eerste ronde van de strijd in de anderhalve liter-klasse en de Consul die in het voorjaar van 1961 is uitgebracht werd dus eigenlijk een wagen die al een jaar oud was.

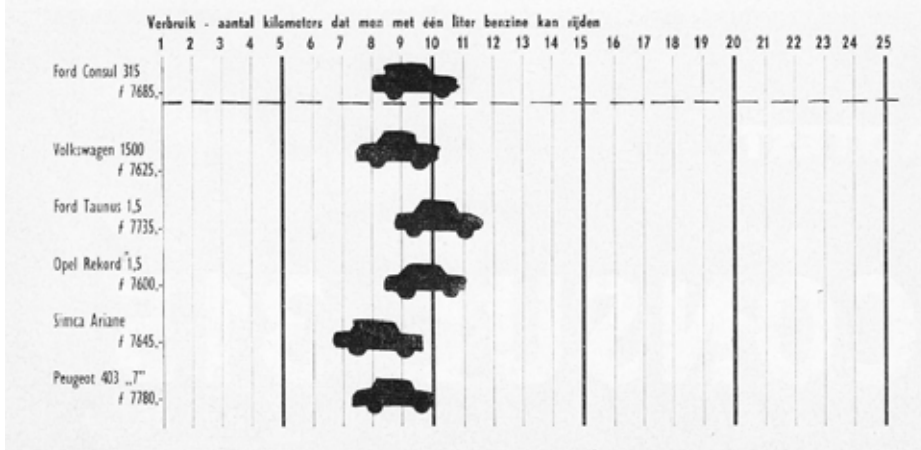
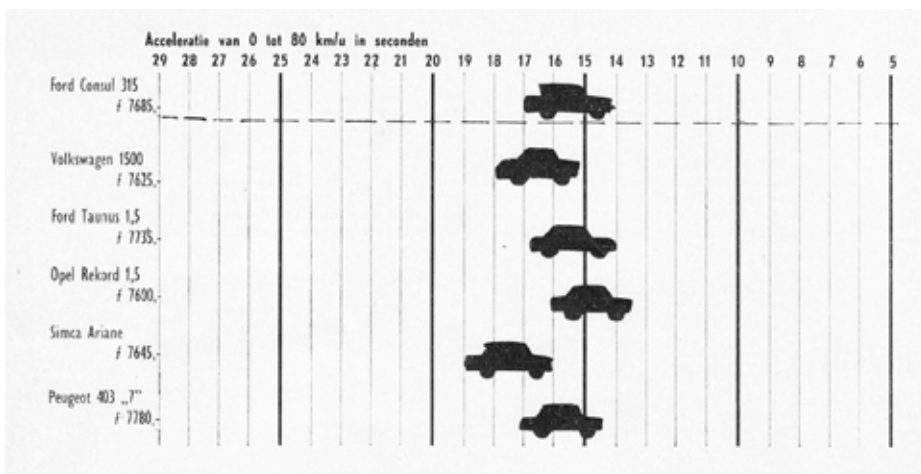
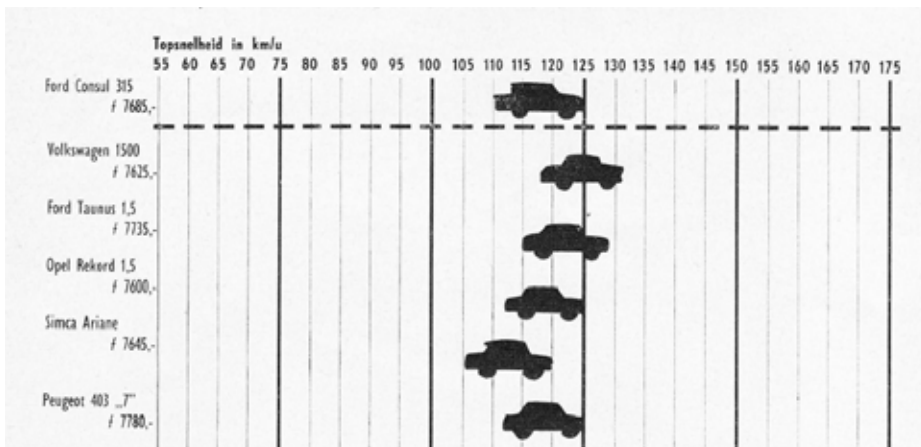


De nieuwe X-lijn in de auto-mode heeft snel school gemaakt. Nadat Ford Engeland de teruglopende achterraut op de Anglia lanceerde en zelfs Citroën deze lijn op de Ami 6 overnam, durfde de fabriek in Dagenham het ook te brengen op de nieuwe Consul, die u op deze foto broederlijk naast de Anglia ziet staan.

Hieronder: De voorzijde van de Consul 315 is beslist fraai van lijn en valt op door de dubbele koplampen, waarvan de binnenste echter alleen gebruikt worden bij groot-licht. De buitenste koplampen dienen voor dim- en groot licht, terwijl de kleine zijlampen alleen op stadslicht branden.



De 1340 cc-motor (eigenlijk dus een buitenbeentje in de anderhalve literklasse) heeft met een compressieverhouding van 8,5 : 1 een vermogen van 54 SAE-pk bij 5000 toeren per minuut. Een krachtige motor dus die uitnodigt tot een sportieve rijstijl. Toch hadden we het gevoel dat deze krachtbron enigszins "under powered" was en dat bleek later op onze rollenbanktest ook tot uiting te komen in de vergelijkende cijfers van de luchtbrandstofverhouding. Het mengsel bleek arm te zijn en naar onze mening geniet een grotere hoofdsproeier in de Zenith-valstroomcarburateur de voorkeur zonder dat daarbij het benzineverbruik verhoogd zal worden. Door de opmerkelijke korte slag van de zuigers (65,07 mm) maakt de motor een tamelijk hoog aantal toeren waarbij de bestuurder een zeer levendige indruk krijgt van deze krachtbron. Het motorgeruis daarentegen is zeer weinig en bij het opschakelen in de versnellingen doet het sportieve gegrom zeer plezierig aan. Op een bepaald aantal toeren echter wanneer de wagen een kruissnelheid van 100 km per



TECHNISCHE GEGEVENS

Omschrijving:
Merk Ford, Type Consul „315”. Bouwjaar 1961.

Motor:
4-cilinder kopklepmotor (overvierkant, hol gegoten krukas), voorin gemonteerd; boring 80,96 mm; slag 65,07 mm; zuigerverplaatsing 1340 cc; compressieverhouding 8,5 : 1; max. verm. 54 SAE pk bij 4900 omw. per min.; spec. vermogen 40 pk/l; max. koppel 10,5 kg/m bij 2500 omw. per min.; elektrische installatie 12 volt; dynamo 300 watt; accu 38 amp./u.; carburatie d.m.v. Zenith Valstroomb Carburateur; motoromw. bij 100 km per uur 3980; gemiddelde zuiger snelheid bij 100 km per uur 8,5 m/sec.

Transmissie:
Hydraulisch bediende enkelvoudige droge plaatkoppeling met vier-versnellingsbak, waarvan de tweede, derde en vierde gesynchroniseerd; overbrengingsverhoudingen 1ste versn. 4,118 : 1; 2de versn. 2,396 : 1; 3de versn. 1,412 : 1; 4de versn. 1 : 1; achteruit 5,404 : 1. Achterbrugreductie 4,125 : 1.

Onderstel:
Teleoscopische voorwielophanging met ingebouwde dubbelwerkende schokbrekers en torsiestabilisator; achter stijve achteras met asymmetrische halfelliptische veren, dubbelwerkende schokbrekers rondom; voetrem hydraulisch op alle vier wielen; handrem mechanisch op de achterwielen; totaal remoppervlak vóór schijfremmen met 24,13 cm diameter; achter trommelremmen met remoppervlakte 571,6 cm²; bandenmaat 5,60 x 13; kogelkringloop stuurinrichting; 2½ omwentelingen van 1 stuurwiel nodig om voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Maten en gewichten:
Wielbasis 251,5 cm; spoorbreedte voor 125,8 cm; spoorbreedte achter 125,8 cm; max. lengte 433,8 cm; max. breedte 165,6 cm; max. hoogte 143,1 cm; gewicht 2-deurs 920 kg, 4-deurs 940 kg; specifiek gewicht 2-deurs 17 kg/pk, 4-deurs 17,4 kg/pk; draaicirkel 10,344 m.

Standaarduitrusting omvat:
Snelheidsmeter, km-teller, amp.-controlelampje, benzine-meter, oliedrukcontrolelampje, sigare-aansteker, verkliekerlamp groot-dim-plaatslicht, ruitensproeier, kachel, lichtschakelaar op dashboard, choke op dashboard, handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:
Oliepeilstok goed; olievladdop goed; stroomverdelers goed; carburateur goed; dynamo (om riem te stellen) goed; benzinepomp goed; sekeringen goed; ruitewisselmotor goed; bougies goed.

Service:
Aantal smeerpunten 12; servicebeurt volgens instructieboekje om de 10.000 km; olie verversen volgens instructieboekje om de 8.000 km (bij ongunstige bedrijfs- en rij-omstandigheden eerder).

Boordgereedschap omvat:
Krik, wielspanner, wielspanringlichter.

Onderdelen:
Voorspatbord ongespoten f 104,-; achter-spatbord ongespoten f 120,-; voorportier ongespoten f 196,-; achterportier ongespoten f 156,-; motorrevisie of ruilmotor p.l.m. f 525,-; koppellingsplaat + drukgroep f 48,- plus f 50,-; ruitewisserblad f 12,50; koplampglas f 13,25; koplampbrand f 16,75; voorbumper f 156,-; achterbumper f 156,-; voorruit f 87,-. (Bovenvermelde bedragen exclusief montage).

Verzekeringspremies:
In Nederland A.R. p.l.m. f 460,- per jaar (Europa); W.A. p.l.m. f 100,- per jaar (Europa).

Wegenbelasting:
In Nederland f 72,- per jaar.

Prijs:
In Nederland f 7.000,- 2-deurs en 4-deurs f 7.415,- (extra voor kachel, reeds aan fabriek ingebouwd f 270,-; witte banden f 65,- en 2-kleuren f 75,-).

Importeur:
In Nederland N.V. Nederlandsche Ford Auto-mobil Fabrik. In België Ford Motor Company (Belgium) S.A.

uur bereikt is een zekere trilling waarneembaar die echter weer verdwijnt wanneer men de snelheid opvoert. Tijdens onze testperiode hebben wij ter vergelijking twee Consuls gereden die beiden deze trillingsverschijnselen vertoonden. Bovendien was een duidelijke resonantie waarneembaar bij het gas wegnemen en het terugschakelen in de versnellingen waarbij het ons minder prettig aandeed dat ook enkele chromsierstrippen op stuur en dashboard mee en lostrilden.

De levendige Consul-motor nodigt eveneens uit tot een veelvuldig gebruik van de versnellingen. Opschakelend geeft de prettig in de hand liggende stuurversnellingshandel (het in Engeland verkrijgbare versnellingspookje op de vloer wordt niet in Nederland geleverd) volledige voldoening waarbij veelvuldig gebruik gemaakt wordt van de (lange) 3e en soepele 4e versnelling. Met synchromesh op 2de, 3de en 4de versnelling geeft ook het terugschakelen geen moeilijkheden hoewel we de synchromesh naar de 2e niet altijd vonden voldoen en we bovendien voor het gebruik in de stad dolgraag een gesynchroniseerde 1e versnelling hadden willen hebben. Maar men kan nu eenmaal niet alles van een auto eisen en tegenover het gemis van deze gesynchroniseerde 1e staan een paar formidabele schijfremmen op de voorwielen die vooral bij het sportief rijden bijzonder goed bleken te zijn: een korte remweg, geen zijdelingse afwijkingen en ook na veelvuldig en hard remmen geen spoor van fading.

In detail bekeken

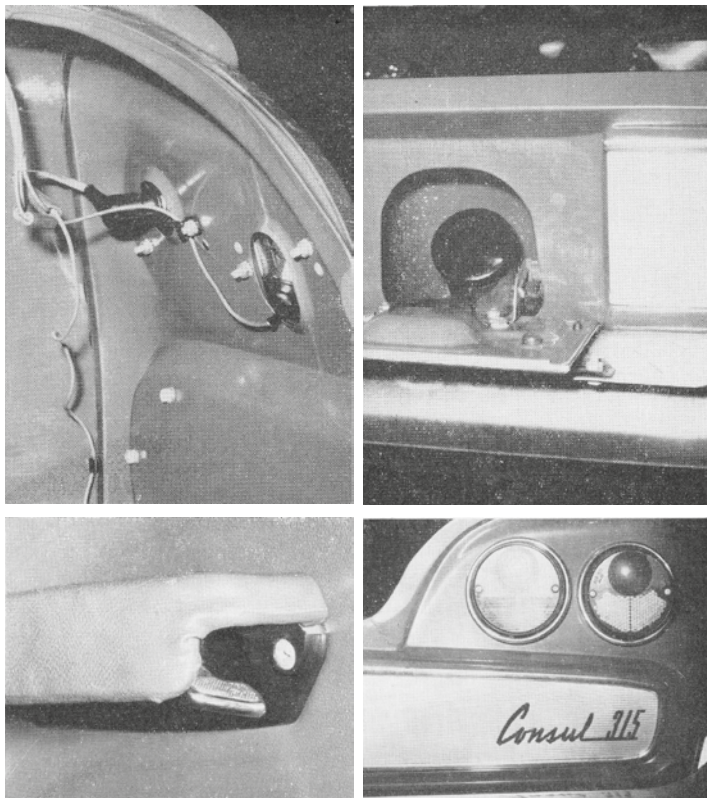
Verskillende details van de Ford Consul die ons opvielen vindt u op deze pagina verzameld. Van boven naar beneden: verrast waren we door de afwerking van de elektrische leidingen van rem- en achterlichten. Bijzonder slordig, zonder klemmen en/of carrosseriebevestigingen hingen deze draden los in de kofferruimte daarbij het risico lopend dat de eveneens niet vastgeklemde krik en wielsleutel ravage zouden aanrichten.

Een typische Ford-constructie is de plaats van de benzinedop die handig is weggewerkt achter de neerklapbare kentekenplaat.

De zijportieren hebben geen hinderlijke deurkrukken waartegen men altijd met de knieën stoot. Zij zijn bij de Ford Consul 315 keurig weggewerkt in de armsteunen en zijn gemakkelijk bereikbaar.

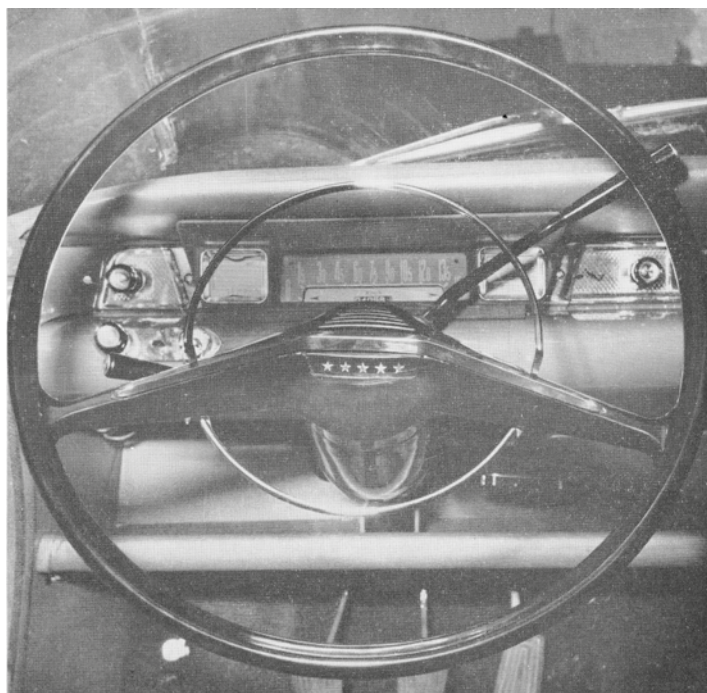
Al heeft de Ford Consul dan wel dubbele koplampen men is nog niet zover gegaan om ook dubbele achterlichten toe te passen. Bij de 315 dienen de binnenste lichten (dus de linkse) als richtingaanwijzer en de buitenste (dus de rechtse) als gecombineerde achter en remlichten.

De laatste foto hiernaast toont het stuur en dashboard van de Ford Consul waarop de versnellingshandel aan de stuurkolom de verchromde claxonring en de weinig efficiënte vaak lostrillende sierchromstrip op het stuur te herkennen zijn. De bovenste van de twee knoppen links op het dashboard is een gecombineerde ruitensproeier/ruitenwiserschakelaar met een weerstandsrelais. De onderste schakelaar is voor stadslicht en dimlicht (groot-lichtschakelaar op de vloer) en regelt tevens het dashboard en interieurlicht.



Onder het dashboard is de praktische bij Engelse wagens inmiddels traditioneel geworden bergruimte nog te zien.

Het "Classic" van de Consul 315 uit zich vooral in het onderstel waar geen onafhankelijke achterwielvering is toegepast maar gebruik is gemaakt van het oude vertrouwde Ford-principe van onafhankelijke voorwielophanging volgens het bekende McPherson-systeem (ineengebouwde lange schokbreker en schroefveer) en stijve achteras met half elliptische bladveren. Bij grote snelheden geeft deze vering een stabiele wegligging maar bij overgangen van egale ge-





Het enige gereedschap dat wij bij de Consul 315 aantroffen, waren een krik en een wiel sleutel, die tot onze verbazing niet in klemmen, maar gewoon los tussen wielbak en binnenzijde spatscherm werden opgeborgen. Het reservewiel is praktisch, rechtop staand in de kofferruimte geplaatst. De toch al niet geringe bagageruimte is hierdoor aanzienlijk groter geworden.

plaveide wegen naar klinker of keienstraten kregen we duidelijk het gevoel dat de achtervering te stug is.

De wagen krijgt op oneffen wegen namelijk de neiging om van achteren op te springen en weg te dribbelen waardoor de bestuurder genoodzaakt wordt om de koers te corrigeren. Dit euvel was echter gemakkelijk op te vangen door het even wegnemen van gas voordat de wegverandering begint waarna men rustig de slechte wegdekken kan berijden waarbij we dan tevens kunnen opmerken dat het vering comfort en de stootdemping zo goed zijn afgesteld dat men zowel achter het stuur als op de achterbank zonder schokken of stoten rijdt.

De wegligging in bochten van de Consul is meer dan voldoende. Worden deze snel genomen dan helt de wagen nauwelijks over maar geeft wel een licht "understeer" gevoel. We kunnen niet anders zeggen dan dat het interieur netjes maar sober is uitgevoerd. Het dashboard heeft onder de progressieve geest van de ontwerper een min of meer futuristisch uiterlijk gekregen waardoor alle ruimte eigenlijk wordt ingenomen door de kilometerklok en controlemeters, de bediening voor de verwarming en het dashboardkastje, met bergruimte voor kaarten papieren e.d. De zit achter het stuur gaf ons weinig voldoening rekening houdend met het feit dat we nogal van respectabele lengte zijn. In de breedte zijn we persoonlijk echter nog niet gedijd en toch kregen we bij dichte portieren het gevoel dat we onze ellebogen niet voldoende kwijt konden. Daarnaast ontnam de rechte rugleuning van de voorstoeltjes veel comfort terwijl tenslotte de tamelijk hoge stand van de gas-, rem- en frictiepedaal weinig knieruimte overliet. Een tien voor de prima verwarming die standaard in de wagen wordt geleverd en zittend achter het stuur eenzelfde honorering voor het voortreffelijk uitzicht rondom.

Prestaties

OP DE ROLLENTSTBANK:

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 54 pk bij 4900 omwentelingen per minuut, bleek op de rollentestbank neer te komen op maximaal 44 pk bij 4000 omwentelingen per minuut, gemeten aan de achterwielen.

Onderstaand enkele vermogenscijfers, gemeten aan de achterwielen bij diverse motortoerentallen en gecompleteerd met de bij die toerentallen geconstateerde lucht-brandstof-verhoudingen.

Toeren / minuut	Aantal pk's	LBV
2000	26,5	13,3
2500	33	13,5
3000	38	13,5
3500	41,5	1`3,6
4000	44	13,9
4500	42,5	14
5000	40	14,1

Het mengsel bleek dus te arm te zijn, en dat heeft invloed op de prestaties, die de motor levert. Een grotere hoofdsproeier zou de voorkeur genieten.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

45 is 43 75 is 72 105 is 104
60 is 58 90 is 88 120 is 120

1000 toeren per minuut van de motor geeft de wagen in de 3de versnelling een rijsnelheid van 20,5 km per uur, in de 4de versnelling 29 km per uur. Bij de topsnelheid van 125 km per uur maakt de motor dus 4241 toeren.

OP DE WEG:

Alle metingen werden verricht bij regenachtig weer met harde zijwind op natte, vlakke weg. In de wagen twee volwassenaars. De wagen was voor deze metingen op de rollentestbank zorgvuldig op maximaal vermogen afgesteld, zonder iets aan de standaardspecificatie te veranderen.

Topsnelheid 125 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 125 km per uur.

De acceleratietijden werden gemeten van stilstand tot de werkelijke, gechronometreerde snelheid was bereikt. Tussen haakjes steeds, wat de snelheidsmeter dan aanwees.

0 tot 40 km per uur (teller wees dan: 41,3): 3,3 sec. gem.
0 tot 60 km per uur (teller wees dan: 62) : 8,2 sec. gem.
0 tot 80 km per uur (teller wees dan: 83,2): 14,2 sec. gem.
0 tot 100 km per uur (teller wees dan: 101) : 20,9 sec. gem.
0 tot 120 km per uur (teller wees dan: 120) : 36,9 sec. gem.

Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde 1 op 10,6 op, een zeer snel gereden traject 1 op 10. Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 10,3.

SNELHEIDSBEREIK:

1e versnelling 0-40 km per uur
2e versnelling 5-70 km per uur
3e versnelling 25-100 km per uur
4e versnelling 45-125 km per uur

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&CParts
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 136

Blz.
18



FEHACtiviteiten

APK-vrijstelling bij 50 jaar eindelijk goedgekeurd door het parlement

De Eerste Kamer heeft op 19 mei jl. een wijziging van de Wegenverkeerswet goedgekeurd om alle tractoren te gaan voorzien van een kenteken. Daarnaast werd voor snelle tractoren een APK verplicht en gelijk met die nieuwe APK-categorie werd besloten om alle voertuigen ouder dan 50 jaar vrijstelling te verlenen van de APK.

Inlossen van een oude toezegging

Met die vrijstelling wordt een ruim vijf jaar oude toezegging van de overheid eindelijk ingelost. Nu is de RDW aan zet om de vrijstelling ook daadwerkelijk in te gaan voeren. Dus nog even een paar maanden geduld voordat alle voertuigen uit de 'sixties' en daarvoor nooit meer op bezoek hoeven bij de APK-keurmeester. De FEHAC heeft zich al heel lang ingezet - en dat is nu eindelijk met succes bekroond! - om dit resultaat te bereiken.

Goed onderhouden voertuigen met weinig gereden kilometers

De Algemene Periodieke Keuring APK voor personenauto's en bestelwagens is in 1985 ingevoerd. Op 1-1-2008 werden uitzonderingen voor oldtimers van kracht. 30 jaar en ouder hoefde nog maar eens in de twee jaar naar de keuring. Alle historische voertuigen met een Datum Eerste Toelating DET voor 1-1-1960 werden helemaal vrijgesteld van een APK. De voornaamste reden voor de APK-vrijstelling was dat historische voertuigen toen ook al liefhebbersvoertuigen waren, die uitstekend werden onderhouden en waar maar weinig mee werd gereden. Bovendien ontbrak het de APK-keur-

meesters doorgaans aan gedegen kennis over de hele oude voertuigen. Die redenen voor vrijstelling staan nu in 2020 nog recht overeind.

APK-vrijstelling voor 50+ voertuigen rechtzetten van vergissing in het verleden

De wetgever heeft destijds per abuis het jaartal 1960 als vaste datum in de APK-regelgeving opgenomen. Sinds de invoering van de vrijstelling in 2008 is de APK-vrij-grens steeds verder in het verleden komen te liggen, waardoor nu een voertuig pas bij 60 jaar oud APK-vrij is. Wat er straks gaat gebeuren met de APK-vrijstelling bij 50 jaar, is gewoon het herstel van een in het verleden gemaakte vergissing.

Goed onderhoud en weinig afkeuringen

De RDW houdt van de APK-keuringen bij welke problemen en gebreken er spelen. Daarbij blijkt steeds dat mobiel erfgoed goed wordt onderhouden en verreweg het minste aantal afkeuringen kent. In deze categorie zijn er wel relatief veel onterechte afkeuringen en opmerkingen. De keuring van het mobiel erfgoed blijkt geen wezenlijke bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Omdat de meeste eigenaren hun mobiel erfgoed al een lange reeks van jaren hebben, is onderhoud en restauratie eigenlijk geen kostenpost maar veel meer een verantwoorde investering in deze voertuigen. Afschaffen van de APK-plicht zal in de praktijk niet of nauwelijks tot minder onderhoud leiden. Goed onderhoud is en blijft altijd noodzakelijk. Wie twijfelt kan natuurlijk altijd vrijwillig zijn historisch voertuig APK laten keuren.

Hoe verder

De FEHAC komt weer met een nieuwsbrief zodra we de ingangsdatum weten van de APK-vrijstelling voor voertuigen van 50 jaar en ouder.

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

Nieuwe auto kopen

door de redactie

Het is 1965. De oma van een collega van mij vindt het tijd om haar 'oude' Ford Anglia 105E in te ruilen voor een nieuwe auto. Het model van de Ford Torino spreekt haar wel aan en Ford is altijd goed bevallen, dus ze kiest voor een blauwe Ford Torino.



Van de aflevering van de auto wordt nog echt werk gemaakt. Niet alleen krijgt de auto een goede laatste check en wordt hij netjes gepoetst. Ook gaat de nieuwe eigenaresse op de foto met haar nieuwe aanwinst. Rechts zien we de oma van mijn collega naast de nagelnieuwe Torino met kenteken 91-34-AZ. De auto is versiert met vlaggetjes tussen

de motorkap en de spatborden. De verkoper staat naast de oude Anglia 105E met kenteken MF-28-42. De 105E is dan nog maar 2 jaar oud. Op de achtergrond nog de nodige familieleden, die de overdracht niet willen missen. Het kopen van een nieuwe auto was toen nog speciaal.

Dit waren overigens niet de eerste Ford Anglia's die gekocht zijn. In het familiealbum treffen we ook nog een foto aan van de Ford Anglia E494A met wederom dezelfde oma bij de motorkap. De Anglia moet een goede indruk hebben achtergelaten bij oma. Naast de Anglia E494A een Consul Mk 1. Dit zou dan zomaar de auto van opa kunnen zijn geweest.



Hieronder nog een aantal foto's die toendertijd gebruikt werden om de Torino aan te prijzen.



ANGLIATORINO

Hunters

TE KOOP

Ford Escort XR3I, bouwjaar 1986, kleur wit, 3-deurs. **Prijs € 4.500.**
Henk van Kilsdonk
tel. 0499-472738

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

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

tel. 0561 612122 of 0622607616
email: 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

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

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

GEVRAAGD

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

email:
henk-vos@xs4all.nl

TE KOOP

Te koop aangeboden Ford Zephyr 6 Mark 3 bj 1965.



tel. 06-25557942
email: ina_ag@hotmail.com

GRATIS

.....

tel:

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



Anglia Estate. Nederlands kenteken, rechtsgestuurd.
prijs 5.500,=

email:
Mensing.Rene@outlook.com

TE KOOP

ANGLIA 105E, Zwart bj 1959, Originale 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

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

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 en ontdek welk lidmaatschap het beste bij u past.



Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

belangenbehartiging – evenementen – pechhulp – verzekeren

