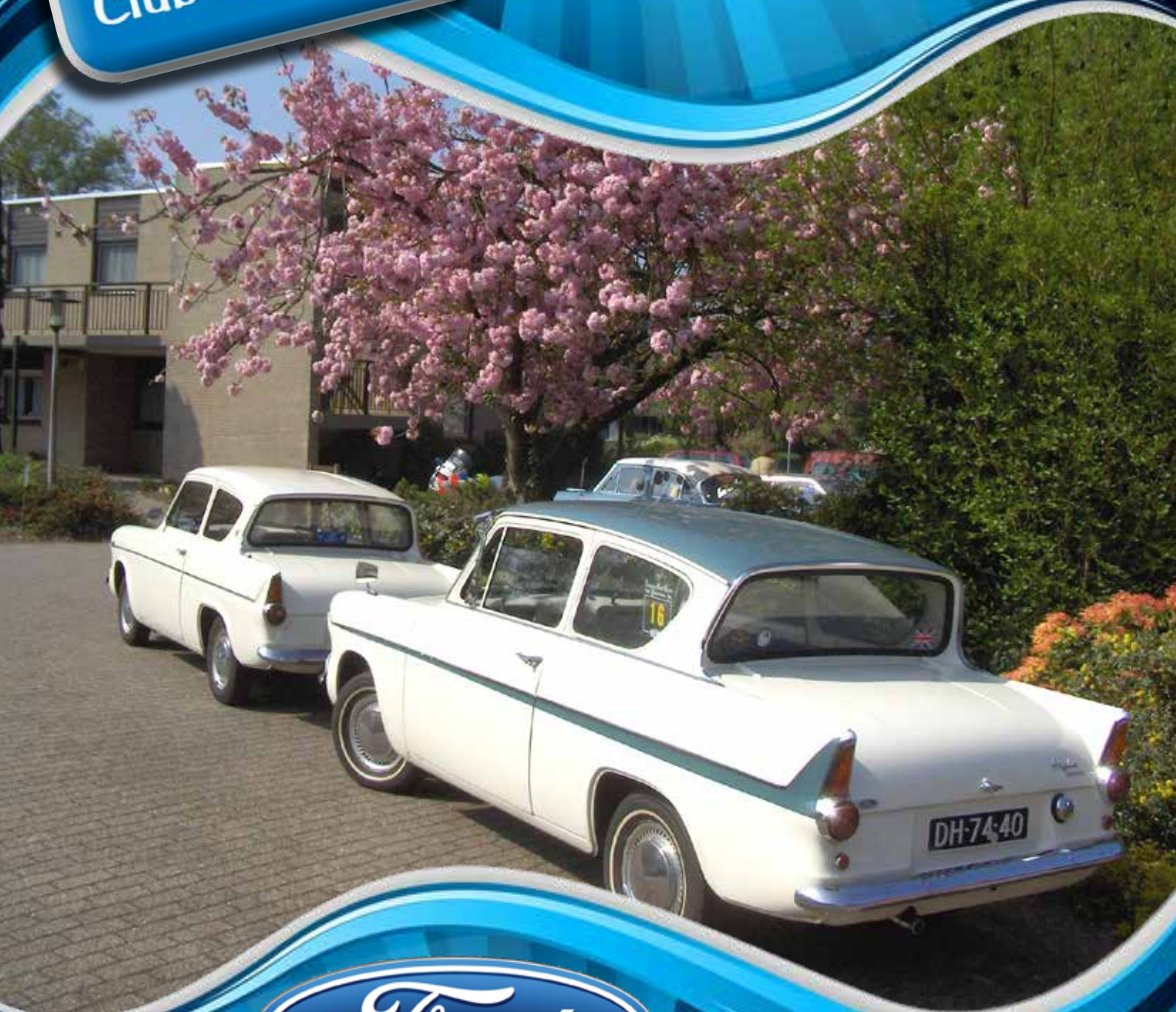


Engelse
FORD
Club Nederland



Engelse



Club Nederland



• BESTUUR •

Waarnemend voorzitter	Rob Bakker	Rotterdam	06-26382872	secretaris@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
Algemeen bestuurslid	Ernst Visser	Blaricum	06-53729129	ernst.en.olga@gmail.com

• 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 vervaakvuldigd 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



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 137



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,

In deze buitengewone tijden is het niet makkelijk om een voorwoord te schrijven. U heeft inmiddels een brief of e-mail gekregen waarin bericht wordt over een bestuurswisseling. Daarover zullen we tijdens de ALV van 2021 met elkaar in overleg gaan.



Hoewel de coronacrisis zeker nog niet voorbij is worden er op vele plaatsen weer evenementen en bijeenkomsten georganiseerd. Ook vanuit onze vereniging wordt er weer gedacht en gepraat over het organiseren van evenementen. Inmiddels heeft u bericht gekregen over de technische dag bij Auto Martens in Zevenaar. Ook de gezamenlijke Ford onderdelendag op 24 oktober in Barneveld wordt inmiddels voorbereid. Uiteraard zullen deze evenementen georganiseerd worden met navolging van de voorschriften die de overheid heeft opgesteld. De evenementen die niet zijn doorgegaan zullen in veel gevallen doorgeschoven worden naar volgend jaar. Denk bijvoorbeeld aan het 7e lustrum. Over al die evenementen kunnen we hopelijk in de ALV positief berichten.

Het toeren met onze klassiekers is er dit jaar nogal bij in geschoten. Dat heeft wel ruimte gegeven om eventueel extra onderhoud of kluswerk te doen. Ik ga er dan ook van uit dat we bij evenementen in de toekomst nog mooiere Fords zullen zien.

Voor nu, blijf gezond, steun elkaar en hopelijk kunnen we elkaar in levende lijve treffen in het komende jaar.

Rob Bakker.
Waarnemend voorzitter

• INHOUDSOPGAVE •

Voorwoord van de voorzitter	4
Voorwoord van de redactie	5
EFCN Donateurs	5
Nieuwe leden	5
Toerit Oldtimerdag Alphen aan den Rijn	6-7
Evenementenagenda 2020	9
Meer vermogen uit een 1100 Fiësta motor	10-11
De hitte van een zomer	13-14
FEHACTiviteiten	15
Schuurvondst	18-21
Hunters	22

BIJ DE VOOR- EN ACHTERPLAAT

Foto voorzijde:

Een foto uit de oude doos. De Ford Anglia van Harald Hiemstra tijdens de 21e Double Old in 2009.

Foto achterzijde:

Aankomst bij De Vier Dorpen, ook tijdens de 21e Double Old in 2009.

Uiterste inleverdatum kopij volgende editie is:

14 november 2020

Redactieadres:

Jos Timmer

Meerstraat 86

1353 AZ ALMERE-HAVEN

redactie@engelsefordclub.nl



Voorwoord van de redactie

Beste clubleden,

'En verloren jaar of een jaar van tijd voor kansen en andere zaken?'

Ja, ook bij ons is niks meer hetzelfde, maar niet alleen ten nadele. Begrijp me niet verkeerd. Ook ik had liever gezien dat het COVID-19 virus niet zo hevig rondtiede, maar het plaatst je ook weer even met beide benen op de grond. De tijd van alles kan is (even)) voorbij, maar dat zet je ook aan het denken over wat echt belangrijk is. Daarnaast heb je ook tijd voor andere zaken, dingen waar je al jaren niet aan toe kwam.

Ons klassiekerpark staat grotendeels stil, maar niet helemaal. We rijden nog wel eens een rondje en de DAF en de VW pick-up hebben zelfs diverse klusje moeten doen. Zo houden we een en ander nog een beetje gangbaar.

Het clubblad is ondanks het gemis van evenementen

toch weer gevuld en dat is mooi. Blijf vooral copy insturen, ook voor de komende nummers.

de redactie
(Jos en Carl Timmer)



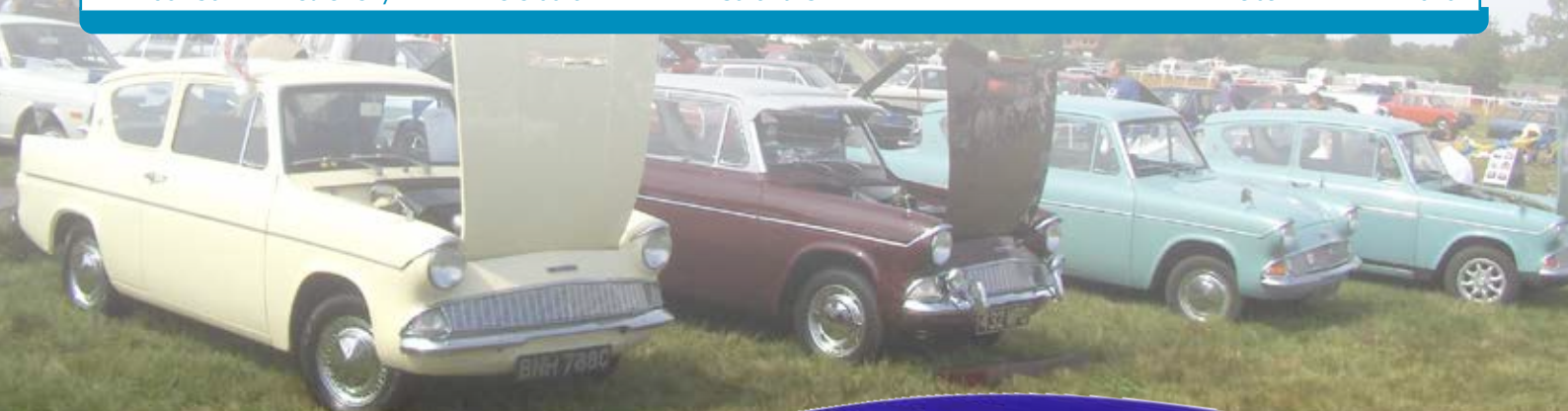
EFCN Donateurs

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
200	Johnn Wiedlewsky	Amersfoort	Cortina GT Mk2	1969	1-7-2020



Toerrit Oldtimerdag Alphen aan den Rijn

• zaterdag 12 september 2020 •

door Piet Sneeuw

Op zaterdag 12 september j.l. hebben we weer voor het eerst dit jaar een toerrit gereden. Die gelegenheid kreeg ik door een uitnodiging van de plaatselijke organisatie van de Oldtimerdag. De Oldtimerdag zelf was afgelast wegens het Covid19 virus, maar de organisatie wilde toch wat doen voor de klassiekerliefhebbers in de omgeving van Alphen aan den Rijn. Vandaar een uitnodiging voor een toerrit.



Consul Capri van Piet Sneeuw.

Het beloofde mooi weer te worden en in ieder geval droog met niet al te hoge temperaturen, dus eigenlijk ideaal weer om een toertocht te rijden. De organisatie had z'n uiterste best gedaan om de voorschriften voor het organiseren van een toerrit na te leveren en deed er alles aan om het evenement zo veilig mogelijk te laten plaatsvinden. Zaken zoals: handen ontsmetten en via één richting verkeer de lunch pakketten ophalen waren van toepassing.

De tocht was uitgezet in het Groene Hart van Zuid Holland. Dit rit zou ongeveer 150 km. lang zijn. In eerste instantie dacht ik, dat is mij te lang en ik had dan ook geen plannen om mee te doen. Totdat Tineke Hagenzieker mij belde met de vraag of ik me had ingeschreven. Toen heb ik toch maar besloten om mee te rijden.

We hebben afgesproken met Tineke en John om rond 09:00 uur aan de start te verschijnen. Na een lekkere bak koffie met koek zijn we omstreeks 09:30 uur van start gegaan. We hoefden zelf niet te navigeren en reden achter de reclamewagen aan.

Er waren 64 voertuigen aanwezig. Het aanbod was heel divers, van bromfiets tot bus.

Zoals gezegd was het weer ons goed gezind en toerden we door het mooie Groene Hart. Het was jammer dat we niet een vaste snelheid konden rijden, want om de haveklap moesten we stoppen, gasgeven en remmen. Daarbij komt dan ook nog het vele schakelen dat vooral in de 1e versnelling van de Capri hopeloos is vanwege het feit dat deze niet gesynchroniseerd is, net als bij de Anglia 105E die dezelfde versnellingsbak heeft.

Na 80 van de 150 km. werd ik het toch wel erg zat en was er geen aardigheid meer aan. Het was ook zeer vermoeiend voor mij. Omdat de rit rondom Alphen aan den Rijn is uitgezet, was is het makkelijk om een afslag te nemen en naar huis te rijden. De organisatoren hadden zich op de lengte van de rit ook vergist en hebben naar ik later heb vernomen de rit ingekort tot 120 km.

Ik had graag gezien dat er een pauze was ingelast, waarin je dan je sociale contacten kon verstevigen en ook de deelnemende oldtimers eens goed kon bekijken, maar helaas was dit niet zo.



Ford Escort MK1 van John en Tineke Hagenzieker.

Al met al was de dag wel geslaagd, want het was een goede manier om de oldtimer eens een flink aantal km. te laten rijden.



Groeten uit Alphen aan den Rijn!



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)

Tinga Handel & Transport uit Ter Aar



Geboren uit liefde voor klassiekers. Vaakduldig en vertrouwd transport van klassieke (rally) auto's door heel Europa. En met een klein aanbod van uitgelezen klassieke automobielen uit eigen collectie, inclusief 'uitleen rallyklassiekers'.

Neem gerust contact op. U spreekt dan met 'de baas zelf'.

06 5477 2251 of tinga@box.nl

Tinga
HANDEL & TRANSPORT

Hertog van Beijerenstraat 13, 2461 EM Ter Aar

VAKGARAGE TINGA



Vakgarage Tinga Autoservices BV

Gespecialiseerd in onderhoud en reparatie van alle merken klassiekers.

Burg. Bakhuisenlaan 2-4
2451 AA Leimuiden
Tel: 0172 508115
E-mail: info@tingaauto.nl

www.tingaauto.nl

Classic Competition

Race & Competition Equipment

Marcel Frijlink
Leemkolweg 7AA



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

engine & transmission development



one-off projects

total rebuilds

wiring / suspension / brakes

Evenementenagenda 2020

• ENGELSE FORD CLUB NEDERLAND 2019 •

EVENEMENTEN	DATA	LOCATIE	ORGANISATIE c.q. INFO
Gezamenlijke Ford Onderdelendag	24 oktober	Barneveld	www.fordonderdelendag.nl

• ANDERE FORD-EVENEMENTEN •

EVENEMENTEN	DATA	LOCATIE	INFORMATIE
Fordfair/Classic Ford	25 oktober	Silverstone (GB)	

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



Meer vermogen uit een 1100 Fiësta motor

door Ernst Visser

Een Fiësta mk1 met een 1100 motor is mede door het lage gewicht een levendig en lichtvoetig autootje. Terugdenkend aan een 1300S versie die ik lang geleden bezat, ontstond toch het verlangen naar wat meer vermogen, zonder er direct een zwaardere of moderne motor in te zetten.

De zg. "Valencia" motor, genoemd naar de productielocatie in Spanje is een doorontwikkeling van de aloude Kent motor met een korter cilinderblok (deze moest immers dwars in het bescheiden motorcompartiment van de Fiësta passen) en een 3 keer gelagerde krukas. Het hele ontwerp was destijds gericht op een relatief laag gewicht en een hoog thermisch rendement. In tegenstelling tot de Kent motoren hebben de zuigers een vlakke bovenkant en de wigvormige verbrandingsruimte bevindt zich geheel in de cilinderkop. De 1100 uitvoering levert een vermogen van zo'n 53PK. Een specifiek vermogen van bijna 50PK per liter was destijds niet onverdienstelijk, maar tegenwoordig stelt dit niet veel meer voor. Tijd voor een upgrade.



We beginnen met de cilinderkop. Hier valt een flinke verbetering te behalen. De kleppen zijn groot genoeg. Alleen voor een heel hoog specifiek zou het nodig zijn om grotere kleppen te plaatsen. De inlaatkanalen met rechthoekige doorsnede laten echter flink ruimte voor verbetering. Er zit een knik in van zo'n 15 graden en onder de bouten van de tuimelaaras steekt een flinke uitstulping in het kanaal. De kanalen kunnen ook flink wat ruimer, zonder dat de wanddikte te dun wordt. De uitlaatkanalen zit iets minder werk aan, maar ook hier wordt wat materiaal weggefreest. Het gietstaal van de cilinderkop is hard, maar met een frees van goede kwaliteit en de juiste vorm goed te bewerken.

Het plaatsen van harde zittingen en het vlakken van de cilinderkop heb ik uitbesteed, hier heb ik zelf niet de benodigde middelen voor. Om de compressieverhouding te verhogen halen we wat extra materiaal van de onderkant van de cilinderkop. De vorm van de verbrandingsruimte maakt de

motor vatbaar voor detonatie, dus we moeten hier wel iets terughoudend zijn. Na het vlakken meten we de inhoud van de afzonderlijke verbrandingskamers, zodat we er zeker van zijn dat de compressieverhouding van alle cilinders precies gelijk is. De standaard nokkenas van de Valencia motoren in de Fiësta mk1 leent zich wat betreft klepopeningshoek en lifthoogte prima voor wat meer vermogen en voldoet prima voor onze toepassing.



Na montage van de cilinderkop is het vermogen en koppel merkbaar hoger, maar nu zijn de kleine 32mm carburateur en de dunne uitlaat de beperkende factor. Op een van de onderdelendagen in Barneveld had ik reeds eerder een inlaatspruitstuk aangeschaft voor een Weber DGV carburateur. Deze register carburateur heeft de dubbele doorstroomcapaciteit in vergelijking met de originele carburateur. Dit is voor onze toepassing meer dan voldoende. Het uitlaatspruitstuk is vervangen door een exemplaar van een Fiesta mk2 met een aansluiting voor een dubbele voorpijp. Hoewel van simpel gietstaal is de vorm gunstig en zodanig, dat de uitlaatgassen van de verschillende cilinders elkaar niet hinderen bij het uitstromen.



Beide voorpijpen hebben dezelfde diameter als de originele enkele, dus ook hier een verdubbeling van de capaciteit en dus ruim voldoende. Om e.e.a. passend te krijgen, moest het gehele motorblok 10mm naar achteren worden verplaatst. Dit gaat prima door de motordraagbalk van sleufgaten te voorzien. Met een schijf van enkele millimeters dik onder de achterste motorsteun kantelt de motor iets naar voren en past de bovenste motorsteun zonder verdere aanpassing. We hebben nu 5mm ruimte tussen de voorste uitlaatpijp en de dwarsbalk achter het frontje. Dit is ruim voldoende om de motor iets te laten bewegen. Voor het achterste deel van de uitlaat is gekozen voor een exemplaar van Sportex, oorspronkelijk bedoeld voor een XR2, geleverd door Harrie Drenth.



Een zwak punt van de DGV carburateurs is de relatief snelle slijtage van de lagers van de gaskleppen. Dit resulteert na verloop van tijd in het aanzuigen van valse lucht en slecht stationair draaien. Om dit te voorkomen heb ik de assen van de gaskleppen vervangen door passende en luchtdichte kogellagers. Ook de hefboom van de gasklep is vervangen door een exemplaar met een kogelkop die op de bestaande gaskabel van de Fiësta past.



Na montage van het geheel wordt het tijd voor een proefrit. De auto rijdt goed, maar het is duidelijk dat de afstelling nog niet optimaal is. Na het monteren van een breedband-Lambda sensor met bijbehorend display kunnen we precies zien waar en onder welke belasting en snelheid de afstelling aangepast dient te worden. Het aansluiten van een laptop met datalogger op het Lambda display is niet noodzakelijk, maar wel handig. Met het opnieuw aanpassen van de hoofddoseurs en luchtdoseurs voor beide trappen komt de afstelling al aardig in de goede richting. Dit is een samenspel van de verschillende componenten en je moet hier systematisch te werk gaan. Ervaring met het serieus afstellen van carburateurs is hier essentieel. Na het plaatsen van mengbuizen met iets lager geplaatste gaatjes is de afstelling optimaal. Hierna nog even de vervroegingscurve van de ontsteking iets aangepast.

Deze past echter niet op de door ons toegepaste voorpijp. Met een pijpsnijder, flexibel tussenstuk en het lasapparaat krijgen we met wat passen en meten een prima passend systeem onder de auto. Nu we toch bezig zijn, boren we een gat in de bovenzijde van de uitlaat en lassen we er een zg. "bung" in voor een Lambda sensor. Hierover later meer.

Voordat we de carburateur monteren, dient deze te worden aangepast voor de toepassing op onze motor. Uit de Weber documentatie blijkt dat de DGV carburateur ooit is toegepast op de Escort mk1 met 1100 motor voor enkele exportmarkten (vnl. Italië). De sproeierbezetting van deze toepassing gebruiken we als basis. De auto zal er in ieder geval mee rijden. De hoofddoseurs, luchtdoseurs en emulsiebuizen worden gewisseld.



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 137

Blz.
12

De hitte van een zomer

door Feike Gercama

In een vorig artikeltje over de restauratie van onze Ford CX uit 1936 beschreef ik al dat het inmiddels meer dan 10 jaar geleden is dat we de stapel dozen ophaalden bij zijn vorige eigenaar met de bedoeling het autootje binnen afzienbare tijd weer op de weg te krijgen. Tot mijn eigen teleurstelling moest ik bekennen dat dat niet gelukt was maar dat ik met vol elan het project weer opgepakt had en dat de coronacrisis ons wellicht in dit streven ondersteunde. Toch blijkt de realiteit soms anders dan je graag zou willen hebben en zo geldt het ook voor ons restauratieproject van onze Junior. En dat heeft zijn redenen. Oké, de auto is intussen gespoten en staat te wachten op montage maar er liggen toch nog wel wat probleempjes die opgelost moeten worden.

Een belangrijke hick-up in de planning ligt in het gegeven dat bij de laatste spuitgang de lak op de motorkap begon op te werken. Er ontstond een lelijke rimpelende plek op een plek die je onmogelijk met goed fatsoen kunt verdoezelen en het komt er dan ook op neer dat de kleppen van de motorkap opnieuw gespoten moeten worden. Oorzaak? Die kunnen er meer zijn maar gefocust op een oplossing leek het mij beter de nu opgebrachte laklagen eerst volledig te laten drogen en na een poosje opnieuw de compressor te starten en de verfspuit te vullen. Na eerst geschuurd te hebben natuurlijk. En zo hebben we de eerste bron van vertraging al weer benoemd. Wordt vervolgd.



De motorkap van de Ford CX.

Om het risico te ontlopen in deze tegenslag te blijven hangen koos ik er voor een ander deel van het project op te pakken, de samenstelling van het dashboard en de terug montage ervan in de cockpit van de auto. Belangrijk in dit verband is te weten dat ik voor de samenstelling van het dashboard ooit terug moest vallen op de plaatsing van instrumenten van andere Fordjes. Zoals ik mijn eerdere verslag al meldde is het gevaar van onderdelen kwijtraken groot als je in een verkeerd stadium het beoogde restauratieproject compleet 'uit elkaar trekt'. En dat was hier duidelijk aan de hand geweest. Maar met wat inventiviteit en vasthoudendheid was ik er in geslaagd het dashboard te completeren, zelfs het klokje werkte in de proefopstelling. Maar laat nu juist dit

bewuste object het vertikken te werken nu alles weer op zijn plaats moet komen. En kwam ik ongewild in een proces van tweestrijd, moet het klokje nu werken vóórdat het in het dashboard geplaatst wordt of gun ik mijzelf de tijd het later alsnog te monteren? Een proces dat eigenlijk nog een beetje aan de gang is omdat er zich andere prioriteiten aandienen. Tikken of vertikken? That's the question.



Het dashboard van de Ford CX met het klokje gemonteerd.

En zo verliepen er in het atelier van ondergetekende toch wel een paar dingen niet helemaal lekker. Voor veel mensen wellicht reden de restauratiehanddoek in de ring te gooien maar voorlopig ben ik nog niet zover. Mijn persoonlijk credo is niet voor niets 'het realiseren van dingen is het overwinnen van weerstand'. Weerstand bij het restaureren van oude autootjes manifesteert zich bijvoorbeeld in zaken als geld, tijd, gebrek aan durf en niet weten hoe je problemen oplost. Wie kwesties op kan lossen kan ver komen in het behalen van resultaat en daar reken ik dan maar op. En soms moet je maar even teruggrijpen op eerdere 'successen', niet omdat ze garanderen dat de toekomst zonder problemen is maar bij alles wat ik boven noemde moet je ook 'moed houden' en kijken naar wat wel succesvol verliep.

Een vraagstuk dat ik in deze geest eerder oploste was de samenstelling van een technisch verantwoorde dakinvulling. In het verleden waren autofabrikanten veelal niet in staat hun carrosserieën uit grote delen samen te stellen. Mijn theorie is dat men vrij dik metaal gebruikte dat zich in serieproductie gemakkelijker autogeen liet lassen maar dat zich bij het in model persen van de onderdelen lastiger liet bewerken. Er zijn tenminste weinig oldtimers uit de jaren 30 van de vorige eeuw bekend waar de dakplaat uit één deel bestaat. Het dak van ons Fordje bestaat uit kleinere onderdelen die poepstrak in elkaar gelast zijn en waar de onvolkomenheden uitwendig netjes werd afgewerkt met gesoldeerd tin. Het gat dat overblijft heeft de kenmerken van een modern schuifdak maar onze oldtimerontwerpers bedachten dit te sluiten met een houten frame bedekt met een soort kunstleer en gevuld met een isolerende materiaal.



Het vinyl in het dak.

In mijn boze dromen waarin ik klaar was met de samenstelling van het dak van onze Junior waren er momenten dat de dakbekleding als een wapperende zwarte vlag achter het voertuig aankwam. En dat is een omstandigheid die je natuurlijk niet wilt. Maar er zijn natuurlijk genoeg oude auto'tjes die dezelfde bedreiging kennen dus het probleem moet opgelost kunnen worden. Oriëntatie op wat gebruikelijk is in de oldtimerwereld leerde mij dat men graag werkt met natuurlijke materialen zoals schapenwol en paardenhaar e.d. Maar wie kijkt naar wat toegepast wordt bij de fabricage van scheepskappen vindt een ander scala aan producten die vermoedelijk ook erg goed weerbestendig zijn en dus lang meegaan. Nadere bestudering van de onderdelen die ik nog op de plank had liggen leverde mij een strip op die rond het houten frame geschroefd kon worden dat met de auto meegeleverd was en in dat in het dakgat paste. Het moest nog wel even gerestaureerd worden; verroeste delen met nieuw metaal gevuld en onnodige gaatjes dichtgelast, maar goed toen had ik ook wat. Als vulling koos ik een waterbestendige polyester vulling zoals ook in scheepskappen gebruikt wordt en een als bedekking een niet te zware, maar wel goede kwaliteit vinyl, óók vooral bekend uit de pretbootjesindustrie. Groot voordeel, het prijsverschil is opmerkelijk positief ten opzichte van de echte oldtimersrestauratiewereld. Aan de onderzijde ondersteunde ik het geheel met fijnmazig volièregaas wat een stevig gevoel geeft als je met je hand op het dak drukt.

Bleef de boze droom van de fladderende of rimpelende dakbekleding. De vinyl moest dus berestrak om het frame komen zonder dat de relatief scherpe rand van het frame de vinyl zou doen scheuren. Met lijmklemmen en een flexibele plaat slaagde ik er in de polyester vulling zodanig samen te persen dat de bekleding gelijkmatig strak om het frame kwam te zitten zonder al te veel spanning op de randen. Dat ik het vinyl vooraf al een poosje met een flinke infrarode tuinlamp beschenen had hielp zeker het materiaal flexibel en beter handelbaar te maken. Het zag er aldus prima uit. En met een tevreden gevoel lijmde ik dan ook de randen die de dakranden af moeten sluiten af. Met hetzelfde, maar nu groeiend tevreden gevoel ontdeed ik mijn nu nieuwe dakplaat dan ook van de lijmklemmen en de flexibele plaat om het resultaat eens goed te bekijken. Wilde hem naar mij toe draaien toen een vorm van noodlot de restaurateur ten deel viel. Met het bijdraaien van de dakplaat was de bloedhete tuinlamp iets te dicht bij het nieuwe vinyl gekomen en die had niet gewacht mijn onachtzaamheid te bestraffen. Het vinyl zou dan weerbestendig zijn, tegen de hitte van een tuinlamp gaf ze al heel snel op. Een lelijke plek achterlatend als schandvlek van onoplettendheid. Een ongeluk zit in een klein hoekje zeggen we dan.

Goed, de weerstand in de vorm van 'niet weten hoe je dingen aan moet pakken' was in dit verband niet meer aan de orde en dus 'turn around and start again' deed hier opgeld. En over geld gesproken, dat de botenvinyl betaalbaar is helpt erg om snel over dit incident heen te stappen. Interessant is nu wel hoe de dakinvulling zich houdt als het gemonteerd op het dak van de auto in de zon zal staan. In de wetenschap dat het in de toekomst alleen maar warmer zal worden. En daarmee hebben we aan het eind van dit verhaaltje toch nóg een vertragende factor genoemd die ik ook als verzachtende factor in het geheel in had kunnen brengen. Over hoe het heet het was en hoe zwaar. Maar dat wil ik niet. Tenslotte bestaat het realiseren van dingen uit het overwinnen van weerstand. En soms moet je gewoon zin maken. **Wordt vervolgd.**





FEHACTiviteiten

APK-vrijstelling 50 jaar definitief per 1 januari 2021

FEHAC heeft zich met succes ingezet voor een APK-vrijstelling van voertuigen van 50 jaar en ouder. Deze vrijstelling gaat nu definitief in op 1 januari 2021. Die vrijstelling is niet zo maar gegeven: mobiel erfgoed wordt uitstekend onderhouden en maar zelden APK-afgekeurd. Want zonder goed onderhoud geen veilige, betrouwbare en rijklare oldtimer.

APK-vrijstelling 50 jaar

In 2014 heeft de Europese Unie een nieuwe APK-richtlijn aangenomen met de mogelijkheid voor de lidstaten om een vrijstelling van APK te geven voor voertuigen van historisch belang. De Stichting Overlegorgaan APK, waarin ook de FEHAC participeert, had de minister van Infrastructuur en Waterstaat al eerder geadviseerd om de oudste historische voertuigen vrij te stellen van APK.

Advies Stichting Overlegorgaan APK

Op basis van dit advies van de SO-APK heeft de minister van IenW recent besloten voertuigen van historisch belang die ouder zijn dan 50 jaar per 1-1-2021 geheel vrij te stellen van de APK-plicht. Deze wijziging geldt niet voor bussen en taxi's die gebruikt worden voor personenvervoer. Helemaal nieuw is de vrijstelling voor mobiel erfgoed niet: in 2008 werd al besloten om voertuigen van vóór 1960 vrij te stellen van APK.

Goed onderhouden en veilig

Er is door de jaren heen bij de APK van oldtimers door de RDW vastgesteld dat historische voertuigen doorgaans uitstekend worden onderhouden. Bij oldtimers is het aantal afkeuringen heel laag. Bij de APK zijn er ook zelden aanmerkingen op de veiligheid van deze voertuigen. De keuring van het mobiel erfgoed blijkt geen wezenlijke bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Goed onderhoud is en blijft vanzelfsprekend altijd noodzakelijk. En wie zekerheid wil kan natuurlijk altijd vrijwillig ook na 1 januari 2021 zijn historisch voertuig APK laten keuren.

Blauwe kentekenplaat import klassieker begint nu met PM

Bij een oude klassieker hoort een blauwe kentekenplaat. Sinds 1988 is zo'n plaat ook beschikbaar voor ingevoerde klassiekers. Op 30 juli 2020 is door de RDW het eerste kenteken PM-00-01 afgegeven voor een grijze Datsun Coupé 240 Z uit 1971. Wellicht gaan we deze nog tegenkomen bij FEHAC-lid 'Z en ZX Club Holland'.

Klassiekerplaat voor bouwjaar 1973 en eerder

Eén van de eerste zaken die de FEHAC lang geleden voor elkaar kreeg waren aparte klassieker kentekenseries voor geïmporteerde klassiekers. Die kregen een blauwe plaat met twee letters en vier cijfers. Dat was in 1988 en de gele kentekenplaat was 10 jaar daarvoor ingevoerd. Met de RDW werd afgesproken dat een import klassieker (eerst alleen op verzoek) toch een blauwe kentekenplaat kon krijgen als de datum eerste toelating maar 1972 of eerder was. Voor personenauto's begon de eerste serie met de letters DE vooraan, bedrijfswagens kregen BE en de motorfietsen-serie begon met ZM. Later werd voor de voertuigen uit 1973 t/m 1977 nog een aparte serie met de letters YB in het midden ingevoerd; eerst alleen voor personenauto's, maar later ook voor de bedrijfswagens en de motorfietsen uit die jaren.

Succes vooral bij de personenauto's

De uitgifte van deze kentekens is een groot succes geworden. Dik 30 jaar verder zijn er elf series van steeds 9.999 stuks klassieke personenauto's bijgekomen. Die series begonnen altijd met de letters D of A en als laatste DZ. Nu dus de PM en dat is voor het eerst iets anders dan een beginletter D of A. Die bijna 110.000 klassiekers in 32 jaar erbij zijn er nu natuurlijk allang niet meer. Nederland is behalve een klassiekerimport land, ook een uitvoerland van mobiel erfgoed. Ook verliezen we helaas oldtimers aan sloop, brand, diefstal en ongevallen.

In vijf jaar een serie klassieker kentekens vol

De DZ-serie die nu vol is heeft er vijf jaar over gedaan om vol te raken. Ook de AR- en de AM-series daarvoor liepen steeds vijf jaar. Dat betekent dat er elke week rond de 40 klassieke personenauto's van vóór 1973 op kenteken gezet worden. Dat tempo neemt wel af: hoe ouder de oldtimer, hoe zeldzamer, hoe minder import en ook hoe minder vaak er mee gereden wordt.

*Noot van de redactie: De eerste Engelse Ford die op kenteken is gezet sinds de PM-serie is begonnen is een **Cortina 1600E** uit 1970. Kenteken **PM-00-22**. Is de eigenaar iemand binnen de club? Zo ja, dan zien we heel graag een foto van de auto met het kenteken zichtbaar in beeld onze kant op komen. Alvast bedankt!*



 **Nationale Ford**
Onderdelendag 



- * Standhouders : aan melden via www.fordonderdelendag.nl
- * Geopend van 09.00 tot 16.00 uur
- * Speciaal gedeelte voor Ford oldtimers en youngtimers op de parkeerplaats
- * De locatie van de Markthal is : Thorbeckelaan 123, 3771 ED Barneveld.

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



EFCN 137

Schuurvondst

door Harrie Drenth



De titel doet iets spannend vermoeden doch er is van een vondst eigenlijk geen sprake als het object je op een presenteerblaadje wordt aangeboden. Het object is een Ford Consul MK2 uit 1961 en staat wel in een schuur, voor zover klopt de titel.

In september 2019 werd de auto al door de executeur testamentair te koop aangeboden aan de club in een poging de schuur leeg te krijgen. Het huis van de overleden eigenaar moest leeg want het moest verkocht worden.

Via Johan Vogel van Autogroep Dekker in Zaandam wordt de auto mij in april dit jaar opnieuw aangeboden met de boodschap "niets voor mij maar er is haast geboden".



we goed gezond waren dus moest het maar gebeuren.

Ter plekke aangekomen blijkt er een garageachtig schuurtje achter een huis te staan dat via een pad, iets meer dan een auto breed, te bereiken is. Mijn bus paste gelukkig ook en dat bleek handig voor zowel het parkeren en de auto uit de schuur te trekken. De straat ter plekke had een parkeerverbod en alleen parkeerplaatsen voor vergunninghouders. In de tuin stond al een auto die ook niet op de straat gezet kon worden, dus we zaten direct al klem.



De volgende dag maar eens contact opgenomen met de executeur testamentair over hoe het een en ander moest gebeuren en afgesproken dat ik hem op kom halen. Er zou ook nog een berg onderdelen bij zijn, dus ik moest wel met een lege bus en aanhanger komen.

Midden in de Corona-piek naar Zandvoort. Hoe pakken we dat aan, auto duwen, schuur leeghalen en dus afstand houden was er niet bij, maar we waren allebei van mening dat





Bovendien stond de Consul met de achterkant richting de straat, waardoor we hem ook niet op het pad op de aanhanger konden lieren.

Nadat we de auto uit de schuur getrokken hadden moesten er eerst onderdelen gesorteerd worden. In de schuur was op wonderbaarlijke wijze een mix van verschillende auto's in het plafond verstopt, aan de muur gebonden en ik kasten gestapeld. Chassisbalken van een gesloopte Zodiac vielen ons letterlijk om de oren.



Alles wat Ford was moest mee en dat resulteerde in een volle Consul en een goed gevulde bus met van alles en nog wat.

De executeur testamentair bleek de neef van de overleden man te zijn die alles geërfd had en dus van de historie van de auto wel wat kon vertellen. Ooit was er een 6 cilinder motor ingebouwd die eigenlijk niet in de motorruimte paste,





Uiteindelijk stond de Consul op de aanhanger en na een prajie met de burens die nog even afscheid namen van de auto kon ik nog met daglicht vertrekken. Het aankomen op de plek van afleveren is weer een ander verhaal, ruim na middernacht heb ik de auto in Vlagtwedde afgeladen bij Johan Dijkman, alwaar ze wacht op een nieuwe eigenaar.



maar de man was handig en met de radiator stijf aan de grill gebouwd past het toch.

Eindelijk komt er licht aan het eind van de tunnel. De dag schoot al mooi op toen alles uit en ingeladen was. Restte ons alleen nog dat ding op straat op de aanhanger te krijgen. Het duwen, trekken en regelmatig even op adem komen ging nog een poosje door.



Hunters



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

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

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.

Versnellingsbak voor een Ford Cortina 113E.
Vraagprijs €160



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

TE KOOP

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

tel. **0499-472738**

TE KOOP

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

tel. **0499-472738**

TE KOOP

ANGLIA 105E, Zwart bij 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, hoofdslagers, 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



Wat u ook rijdt, bij de KNAC zit u altijd goed

Onbezorgd autorijden... dat willen we toch allemaal? De KNAC zorgt ervoor. Door op te komen voor de belangen van automobilisten. Maar ook door de beste pechhulp en uitstekende autoverzekeringen te bieden voor uw moderne auto, youngtimer én klassieker. Zo zit u bij de KNAC altijd goed, wat u ook rijdt. En kunt u blijven genieten van alles dat autorijden zo bijzonder maakt. Iets voor u? Word dan KNAC-lid vanaf slechts € 47,- per jaar en ontvang bovendien 8x per jaar het prachtige magazine 'De Auto'.

Ga naar www.knac.nl en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

VERZEKEREN
& PECHHULP

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

 www.knac.nl

 ledenservice@knac.nl

 070 383 16 12

