



RAVENSWAAIJ
BUREN TIEL
CULEMBORG
KESTEREN



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	Tineke Hollander	Hazerswoude	0172-588598	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 702402 GX Alphen a/d Rijn
Tel.: 0172-741857E-mail: p.sneeuw@engelsefordclub.nl
ABN-AMRO bank: NL33ABNA0458237957
KvK Arnhem: V40145814

Vriendenclub

Aangesloten



Erkend door



Nederland

Aanspelijkheid:

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

EFCN 138

Blz.
2



De auto's van Ettore Bugatti, Walter Bentley, Henri Morgan, Frederic Henry Royce, de gebroeders Duessenberg, Henri Ford, Hispano Suiza, Alfa Romeo en vele andere merken vormen een **legendarische klasse**, die tot op de dag van vandaag niets aan glans heeft verloren. Het is nog steeds een genot om in zo'n auto te rijden. Elke klassieker is **uniek** en heeft voor u, als eigenaar, een **onschatbare waarde**. Klassiekers vragen om een speciale behandeling, ook op het gebied van verzekeringen. Wij verzekeren alle klassiekers op unieke wijze, op basis van vaste taxatie en tegen een prettige premie. De eerste taxatie door een beëdigd classic car taxateur kan zelfs **gratis** zijn. 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 stukje schrijf ik in november. Het is uitzonderlijk zacht weer en niets doet nog denken aan winterse omstandigheden. Als u dit leest is het inmiddels ver in december en hopelijk is er dan ook wat meer licht in de duisternis van de coronacrisis.

Want dat we allemaal door deze crisis anders handelen dan normaal is wel duidelijk. Onze evenementen en activiteiten zijn allemaal afgelast of opgeschoven. Ook de twee laatste evenementen, de onderdelendag en de technische dag werden ter elfder ure afgelast. Spijtig voor al onze actieve leden die daar aan wilden deelnemen.

Dit alles geeft ons wel tijd om extra aandacht aan onze klassieker te geven. U weet het, een druppellader op de accu aansluiten. Misschien blokken onder de wielen en andere maatregelen om de winterse omstandigheden het hoofd te bieden.

Voor 2021 is er nog veel onduidelijk. Maar we hopen dat we het jubileum van het 35-jarige bestaan kunnen vieren. Misschien komt er weer ruimte om onze activiteiten zoals Double Old weer op te pakken. In deze bijzondere tijden overlegt het bestuur zeer regelmatig via de digitale snelweg. Een belangrijk item is de ALV die in januari 2021 plaats moet vinden. Afhankelijk van overheidsmaatregelen zal bepaald worden of en hoe die doorgang kan vinden. Uiteraard zullen wij onze leden op de hoogte houden van de besluiten die het bestuur daarin moet nemen.

Voor dit moment wens ik u veel leesplezier bij het laatste nummer van dit jaar. Graag memoreer ik dat dit ook het laatste nummer is dat door Jos en Carl gemaakt is. Namens ieder van de club wil ik Jos en Carl vanaf deze plek bedanken voor hun inzet en prima wijze waarop ons clubblad steeds gemaakt is.

Rest mij alle leden fijne feestdagen en een gezond en voorspoedig 2021 toe te wensen.

Rob Bakker.
Waarnemend voorzitter



• INHOUDSOPGAVE •

Voorwoord van de voorzitter	4
Voorwoord van de redactie	5
Krefeld	6-7
Evenementenagenda 2021	9
Cortina 4x4	10-13
Ook nog gezien	15
EFCN Donateurs	16
Nieuwe leden	16
Cortina 4x4 vervolg	17
Restauratie - Ford Fiesta Supersport 1300	18-25
Hunters	26

BIJ DE VOOR- EN ACHTERPLAAT

Foto voorzijde:

Ford Anglia 100E uit 1958 en een authentieke ANWB-richtingaanwijzer, nabij Beusichem. Beide worden wel een zeldzaamheid.

Foto achterzijde:

Ford Anglia 100E in Engeland bij een voor dit land typische telefooncel. Beide worden wel een zeldzaamheid.

Uiterste inleverdatum kopij volgende editie is: 20 februari 2021

Redactieadres:
Tineke Hollander
Voorweg 87
2391 AE Hazerswoude
redactie@engelsefordclub.nl

Voorwoord van de redactie

Beste clubleden,

Begin 2005 namen wij, Carl en Jos Timmer, de redactie van het clubblad van de Engelse Ford Club Nederland over van Jos Schumacher. Eerst nog samen met Anne Hiemstra, maar toen hij naar Nieuw Zeeland vertrok gingen wij met zijn tweeën verder. Nummer 76, het juninummer van 2005, was het eerste clubblad dat door ons werd gemaakt. Al wel A4, maar nog geheel in zwart/wit.

15 jaar later en 63 nummers verder is dit het laatste clubblad dat wij maken voor de EFCN. Er zijn twee belangrijke redenen om te stoppen met de redactie.

Ten eerste zien we dat we steeds minder tijd aan het clubblad kunnen besteden. Een drukke 5-daagse baan met daarnaast in het weekend veel evenementen (tenminste voor COVID-19) en andere activiteiten zorgen ervoor dat het clubblad in de loze uurtje in elkaar wordt gedraaid. Menigmaal wordt een ADV-dag er voor opgeofferd. We zijn op dit moment lid van drie oldtimerclubs en daarnaast nog van de modelautoclub. We kunnen gewoon het clubblad van de EFCN niet de aandacht geven die het verdient.

Ten tweede is na 15 jaar de inspiratie wel een beetje opgedroogd. Het clubblad heeft nieuwe ideeën en inzichten nodig, zodat het maartnummer van het ene

jaar niet bijna een kopie wordt van het maartnummer een jaar eerder.

Misschien kunnen we de overgebleven tijd in onze Engelse Fords steken, want het is ook alweer enige jaren geleden dat we met de Corsair of de Anglia op een evenement zijn geweest.

We hebben met veel plezier de clubbladen gemaakt en we hebben er alle vertrouwen in dat de nieuwe redactie in 2021 leuke en fraaie clubbladen bij u op de mat zal brengen. We laten ze ook niet helemaal aan hun lot over. We zullen proberen ze zoveel mogelijk te helpen in het begin.

Wij wensen u tot slot nog veel kijk- en leesplezier met dit laatste clubblad gemaakt door de gebroeders Timmer.

de redactie
(Jos en Carl Timmer)



Krefeld

• zondag 6 september 2020 •

door Harrie Drenth

Zondag 6 September was voor ons de eerste Fordmeeting dit jaar. Over de reden waarom zo laat in het jaar hoef ik niets uit te leggen schat ik zo in.

We hadden met verschillende mensen afgesproken. Ernst had het hotel en het restaurant gereserveerd en zo zaten we

zaterdagavond met 12 vrienden uit Duitsland en Nederland in een Portugees restaurant. Het was een prima restaurant en we konden gelukkig gewoon in het Duits bestellen.



Portugees restaurant, bistro Lisboa.

Zondagochtend begon met het slepen van tafels en poten voor de marktkraam. Dat is niets voor mij 's morgens, dus kom maar niet te dicht bij.

Het zonnetje scheen uitbundig, er was een flinke opkomst en iedereen was blij om weer eens een keer naar een meeting te gaan.



Opzetten van de marktkraam.



Diverse Fords.





Ford Taunus TC1 coupe.

Het leuke aan deze meeting is dat hier allerlei types Fordjes komen. Hieronder ook diverse Engelse modellen en wees niet verbaasd als er ook zomaar een Zephyr MK3 uit Denemarken voor je neus staat.

Dit evenement wordt georganiseerd door een vast groepje Ford-malloten en de opbrengst gaat naar een goed doel. Ook hier staat een fooienpot net als op onze onderdelendagen.

Na afloop nog even een drankje op het terras genuttigd en dan richting huis. Wel via een restaurant natuurlijk, want wie werkt moet ook eten!



Oost-Duits militair voertuig, je komt van alles tegen.



Lijkt me tijd om te gaan eten!



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
Leemkolkweg 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 2021

• ENGELSE FORD CLUB NEDERLAND 2021 •

EVENEMENTEN

Nieuwjaarsreceptie/ledenvergadering

DATA

januari 2021

LOCATIE

n.n.b.

ORGANISATIE c.q. INFO

Wanneer er meer bekend is over wat wel en niet kan en mag, zullen we de leden informeren.

In verband met COVID-19 kunnen we nog geen evenementenagenda opstellen voor 2021. We zullen u informeren wanneer er meer bekend is. We hopen dat we in 2021 weer een aantal evenementen kunnen laten doorgaan.

Bericht van de penningmeester



Voor de betaling van het lidmaatschap en eventuele huisgenootleden voor 2021 wil het bestuur van de EFCN net als voorgaande jaren gebruikmaken van de E-acceptgiro. Deze manier van betalen is al een paar keer naar grote tevredenheid gebruikt.

Door de betalingen elektronisch te verzorgen besparen we als club een heleboel werk, geld en ontzien we het milieu. We hebben geen briefpapier, enveloppen en postzegels nodig, alles gaat via internet. Ik wil jullie verzoeken om zodra de mailing "**betaling EFCN lidmaatschap 2021**", die begin januari 2021 wordt verstuurd aan de leden, binnenkomt, daarvan gebruik te maken.

Als je geen gebruik hiervan wil maken of bankier je niet elektronisch dan kun je natuurlijk je lidmaatschap 2021 gewoon overmaken op de ABN Amro bankrekening: **NL33ABNA0458237957** t.n.v. de Engelse Ford Club Nederland.

Het lidmaatschap is € 45,--, en de kosten voor een huisgenootlid is € 15,-- per persoon, elk lid kan maximaal 3 huisgenoten registreren.

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

OPROEP BESTUUR!

Willen we als Engelse Ford Club Nederland ook in de komende jaren verder, dan hebben we echt nieuw bloed in het bestuur nodig. Dit hoeven echt geen vakmensen te zijn, geen professionals die beschikken over organisatorische talenten of technische kennis van oude auto's. Ook hoeft hier geen zeeën van tijd voor vrij te maken. Gewoon mannen en vrouwen met liefde voor oude auto's die gezelligheid hoog in het vaandel hebben. Het gaat in de praktijk hooguit over een paar dagen per jaar.

Het gaat binnen het bestuur om diverse zaken; welke evenementen doen we en wanneer, hoe draaien we financieel en wat kunnen we doen om de Engelse Fords in Nederland rijdend te houden.

Wil jij een bijdrage leveren aan de club, meld je dan bij het bestuur. Alleen met nieuwe bestuursleden kunnen we de club ook de komende jaren draaiende houden.

Alvast heel erg bedankt!

Met vriendelijke groet,

het bestuur van de Engelse Ford Club Nederland



Cortina 4x4

door Jack van der Hoek

Het begon allemaal in 1988 nadat ik me als deelnemer bij stichting NRS had ingeschreven voor een toerrally naar het Franse/Italiaanse Alpengebied met als eindpunt de beroemde en zeer spectaculaire Steviopas met 52 hairpins. Ik zou de rit rijden samen met mijn vrouw en met mijn Austin-Healey 3000. Het was een ervaring om nooit meer te vergeten!!! Alleen (en dat zit in mijn genen) heb ik tijdens deze rally veel deelnemers geholpen met kleine en wat grotere technische problemen, waarop de organisator na thuiskomst mij opbelde of ik er iets voor voelde om het serviceteam te komen versterken? Daar hoefde ik niet lang over na te denken. Alleen had ik als enige auto een Austin-Healey 3000 Mk III, want ik had in die tijd geen auto nodig voor mijn werk. Ik kon van de organisatie wel een oude Opel Rekord lenen (alleen al de gedachte!). Ik heb uiteindelijk alle overbodige interieurdelen uit de Austin-Healey getrokken en alle hoekjes en gaatjes opgevuld met reservedelen en gereedschap. Daarmee heb ik het eerste seizoen een waanzinnige (service-) rit in het Alpengebied gehad. Helemaal super!!

Alleen is de ruimte in zo'n tweezitter toch te beperkt. Ik had al een paar jaar een Cortina Mk 1 stationwagen in de schuur staan met de gedachte om daar met behulp van wat moderner techniek ooit een dagelijkse auto van te maken. Maar door deze rally-gebeurtenis is dit ineens in een stroomversnelling gekomen! Alleen een Cortina met 1200 Kentblokje is niet bepaald geschikt om met ruim 400 kg gewicht achter je rug de Alpen te bedwingen en liefst met een beetje "spor-

tieve" rijstijl.

In seizoen 1990 kreeg ik via de Ford-dealer waar ik werkte een introductie cursus aangeboden van de eerste DOHC motoren en was op slag verliefd op deze motor. Via autosloperij Lubbers in Rotterdam heb ik een 2.0 ltr. DOHC motor met MT75 bak, compleet met alle toebehoren, zoals motormanagement, van een testauto van de Ford-fabriek aangeschaft. Deze motor had net 1000 km gelopen. Ik dacht dit is vast een goede start en uitgangspunt, waarna ik als een raket aan de auto ben begonnen. Het gehele technische onderstel van een Escort RS 2000 MK II incl. voortrein met tandheugelbesturing en lange overbrenging achteras kwam onder de auto. De trommelremmen achter zijn gewijzigd met Scorpio schijven en remtangen en de voorremmen zijn van een Capri 3000 en remtangen van een Granada 2.8. De wielen werden verbrede 14" wielen en banden. Binnen een jaar, vlak voor de volgende rally, was hij strijdvaardig.

Dit bleek een schot in de roos! Ik kon een kruissnelheid aanhouden van 170 km bij 4000 toeren!!!! Met een gemiddeld verbruik tussen 1:10 - 1:12 was dit helemaal te gek!! Ik heb hier in 18 jaar tijd 280.000 km mee gereden, waaronder het meeste rally en circuit kilometers. Het waren dus eigenlijk "tropenjaren" voor de auto en nu begon de body een beetje "moe" te worden. Als ik er een krik onder plaats kon ik met geen mogelijkheid een deur meer open laat staan en daarna dicht krijgen. Vreemd hé!!!!!!



Voor de laatste rit heb ik hem meegegeven aan de broertjes Timmer, die zijn er nog een mooi weekje Engeland mee in geweest en daarna heb hem dan ook in opslag gezet, want bij verkoop levert hij nihil op.



Dus was ik nu op een punt aangekomen om beslissingen te nemen van hoe verder. Rallyservice is te leuk om mee te stoppen en met een moderne auto is er weinig aan. Hoewel ik heb ook nog een Sierra 2.0 stationwagen 4x4 heb en daar ook een rallyservice seizoen naar Noorwegen mee gereden heb en dat is ook geen echte straf, leek een geschiktere auto welkom. Maar dan????



Alweer geluk! Ik hoor van iemand bij de Engelse Ford club (ben ikzelf medeoprichter van) dat er een Cortina 1500 MK 1 stationwagen te koop staat in Limburg (Kerkrade). Dus onmiddellijk een afspraak gemaakt en met mijn andere klassieker, MG B GT V8, naar Limburg gereden. Ook dit is geen straf. Zeker de sound van zo'n V8!!

In Limburg staat een redelijk complete, maar totaal gedemonteerde, kale body van een al jaren door Nederland geworpen Cortina Estate. Iedereen had er weer wat aan gedaan, maar niets echt goeds. Helemaal verrot aan de onderzijde en zelfs de chassisbalken waren zeer slecht. Maar vanwege de luxe uitvoering heb ik hem toch gekocht, compleet met een hele bult schroot voor € 1000,-. De eigenaar kwam hem ook nog thuis brengen met een grote bakwagen met aanhanger helemaal afgeladen!!



Daarna ben ik eens rustig gaan zitten en uiteindelijk na veel meten en denken heb ik besloten om zoveel mogelijk techniek te gaan gebruiken van een Sierra, want die zijn/waren er nog volop en voor niets of een beetje. Uiteindelijk heb ik de gehele motorruimte met binnenschermen en het grootste gedeelte van de vloerplaat van de Sierra gebruikt met net zo lang passen en meten dat ook de juiste stuur geometrie uitkwam, zodat je later een prettig sturende auto krijgt en geen banden vreter of zo. Simpel gezegd is de oude "hut" van de Cortina op het complete 3 cm. ingekorte en zwaar versterkte onderstel van de Sierra gemonteerd.



2.0 tegen met een beetje (rijdbare) schade voor € 250,= , maar wel een 4x4!!! Dus ook met ABS-remsysteem! Ik denk; waarom eigenlijk niet?

Dus ongezien de Sierra gekocht en betaald en aan Jan Tinga gevraagd om hem een keer met de autotransporter op te halen in Duitsland. Toen de auto bij Jan in Leimuiden was gearriveerd heb ik hem zelf naar huis gereden en dit rijdt super! De Cortina werd verder afgebouwd als 4x4! Vrijwel de eerste rit was in juni 2010 met een rally naar Andorra (ik had er na deze rigoureuze verbouwing nog geen 100 km mee gereden. De binnenbekleding was nog niet aanwezig.) Ik moet toegeven dat mijn aller-stoutste verwachtingen zeker in de bergen ruimschoots werden overtroffen.

Half in het verhaal kwam ik erachter dat ik voor het achterste gedeelte van de vloer en positie van de tank, reservewiel en deelbare achterbank, beter een Sierra stationwagen kon gebruiken. Dat zou voor alles veel beter uitkomen. Dus op zoek en toevallig kom ik op "mobile.de" een Sierra station



Op een dag werden we gevolgd door een Porsche 911 en daarachter zijn maatje met een 924 die na afloop naar ons toekwamen om te vragen wat er voor een motor inzat, een Cosworth of een V8? Ze konden ons gewoon niet bijhouden. Zeker omdat de 4x4 opzet in de bergen zo waanzinnig strak stuurt, ondanks het gewicht van een paar honderd kilo aan materialen/gereedschap in je nek!!!!

In augustus 2010 naar een Cortina Mk 1 meeting geweest in Stratford, Engeland waar ik waanzinnig veel belangstelling heb gehad want een "Dikke" Cortina en ook nog 4x4 is ook in Engeland nog niet veel vertoond en ik ging dan ook met de tweede prijs van best overseas naar huis!!! (Piet Sneeuw met de Lotus Cortina had eerste prijs.)

Er was na 10.000 km een probleem bovengekomen. Als ik in de file stond en trok weg dan was mijn achterligger geheel onzichtbaar geworden door de blauwe (olie) walm. Wat wil zeggen dat de volgende investering zich aandient in de vorm van een revisie en dat zou je kunnen doen, maar ik heb een hele fijne deal kunnen maken met JP Cars in Roermond met de aanschaf van een complete sloop Sierra RS Cosworth 4x4 met een niet sufgesleutelde, maar wel opgebrande motor en die techniek ben ik nu na totaal revisie aan het afbouwen. Ik hoop voor het eerst de auto te showen op British Cars en Lifestyle Rosmalen half maart, waar ik eigenlijk alle twee de Cortina's hoop te showen om dan eind juni weer naar Italië te gaan met als eindpunt de toren van Pisa, maar ook weer de PASSO DI STELVIO!!!



We gaan dit jaar weer volop genieten. Je leeft maar EEN keer! Zeggen ze!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!?

Dit is summier het Cortina-historie verhaal.

Word Vervolgd.

Jack van der Hoek
Register taxateur
Technisch adviseur



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 138

Blz.
14

Ook nog gezien

door de redactie

Alweer van wat langer geleden, twee foto's gemaakt in Stratford upon Avon. Een besteluitvoering op basis van de Anglia 105E en een Cortona Mk1 Estate.



En we blijven nog even bij de bestelwagens. Harald Hiemstra stuurde onderstaande foto naar de redactie, gemaakt op Madeira. Deze Ford Transit stond op z'n oude dag onder invloed van zon en zeewind te genieten van een topuitzicht over de oceaan.



EFCN Donateurs

071	Zeeuw & Zeeuw	Alphen a/d Rijn	0172-475641	172	Balthasar Charisius	Den Haag	06-20407342
036	Baan Twente - Enschede	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
49	Richard de Wolff	Assen	Escort Mk1 1300 Escort Mk1 1100 Consul Mk1 1700 Cortina Mk2 1600	1968 1971 1953 1969	1-10-2020
201	Jacco Stegerman	Dalfsen	Cortina Mk1	1964	1-10-2020

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

Cortina 4x4 vervolg

door Jack van der Hoek

Het vervolg op ervaring met de Cortina 4x4 Cosworth, intussen omgedoopt naar "Costina".

Ik heb nu intussen 185.000 vrijwel probleemloze kilometers met de Costina gereden. Enige jaren geleden ben ik op de 4x4 rollenbank bij de Autosport Company in Waalwijk geweest, waar precies 230 pk uit komt rollen en dat met nog geen 1200 kg. Dit is genieten in Optima Forma.

De enige pech welke ik heb gehad en te wijten aan mijn eigen, is dat de moeren van het uitlaatspruitstuk een paar maal waren losgelopen en uiteindelijk ook een stuk of zes tapeinden waren afgebroken, waarvan we drie stuks zeer zorgvuldig hebben moeten uitboren. Dit was bijna een dag werk en omdat je niet alleen moet repareren, maar je moet ook de oorzaak achterhalen.

Zoals gezegd, dit blijkt geheel mijn eigen fout, want met de opbouw had ik verzuimd ook een bracket/steun te maken aan de onderzijde van de downpipe/voorpijp voor fixatie naar de versnellingsbak, zodat niet het hele gewicht van de uitlaat incl. turbo alleen aan de spruitstuk bouten hing. Sorry! Dus best een kostbare ervaring.

Maar ondanks de km-stand van 185.000 nog dezelfde olie-druk waar ik mee begon en redelijk te verwaarlozen olie-gebruik en bij "normaal" gebruik een brandstofverbruik van rond 1:10. Het is een super motor waar je heel relaxt mee kunt cruisen, maar als je echt gaat spelen is het super genieten en gaat het als een kogel en blijven sommige BMW /Audi rijders stomverbaasd achter. Zeker op binnenwegen met veel bochtenwerk, want dom gasgeven op rechte stukken kan (bijna) iedereen.

Een van de mooiste ervaringen is in 2012 als servicebegeleiding voor een gezelschap van 25 Austin-Healey eigenaren. We gaan in 18 dagen naar de Noordkaap! Met de boot van Travemünde naar Helsinki en daar op de autotrein naar Rovaniemi (poolcirkel). Dan met de auto's naar de Noordkaap en via een waanzinnig mooie route langs de gehele westkust van Noorwegen weer via Oslo terug naar Kiel. De eigenlijke Noordkaap stelt niets voor, alleen een groot commercieel centrum, maar de reis ernaar toe en terug langs de hele westkust van Noorwegen is een sprookje!

Het toeval wil dat er een Engels echtpaar als deelnemer met een Fabriek/Works Austin-Healey replica bij was en dat de eigenaar in de jaren 60 met zo een Austin-Healey div. rally's in o.a. Noorwegen heeft gereden! En na het bezoek aan een gletsjer waren we een van de laatsten die naar het hotel vertrokken en hebben een route binnendoor gekozen wat resulteerde in ongeveer 15 km onverharde weg dwars door de bossen!!! Ik rij achter de rally Healey aan en ik merk dat die gaat proberen meteen er alles aan te doen om mij los te rijden, maar aangezien ik ook jaren heb geracet (Escort Mexico) en gallycrost (Mitsubishi Dealerteam) is het hem

zeker met zo een super Cortina onder de kont niet gelukt!! Toen we uitstapten bij het hotel kwam hij naar mij toe rennen met de opmerking: What a hell of a Driver and Car!!!! Dit had hij nooit verwacht, constant die breed grijnzende grille van die Ford in zijn spiegel!! Een unieke ervaring en beleving.

Intussens heb ik de eerste Cortina, die ik een paar jaar in opslag had gezet omdat de body heel erg moe was (blijkt dat bulkhead onder de A stijl aan beide zijden bijna 30 cm was gescheurd) weer tevoorschijn getoverd en met behulp van wederom een Sierra 2.0 DOHC stationwagen eigenlijk dezelfde behandeling gegeven. Dus de oude "hut" van de Cortina op het complete onderstel met vloerplaat van de Sierra geconstrueerd en ook RDW goedgekeurd op zijn oude Nederlandse kenteken en omgedoopt naar Siërrina, waardoor er nu twee vrijwel identieke (beide zijn dezelfde kleur blauw/wit) Cortina Stationwagen naast elkaar staan. Mijn vaste sleutelmaatje rijdt er veel mee en in 2019 zijn we met de twee Cortina's een weekje naar het Sauerland geweest. De beide Cortina's zijn tevens leuke reclameobjecten voor mijn (taxatie) bedrijfje.

Beide Cortina's worden momenteel nog mondjesmaat gebruikt en zijn ook een beetje met pensioen, maar kunnen bogen op een giga hoog fun gehalte waarbij betrouwbaarheid in alle facetten is gebleken dus ook een echt FORD product!!!

Ik ben momenteel in het bezit van een Jaguar XKR Coupé en dit is uiteindelijk ook technisch een FORD. Ook op de draadboom achter dashboard en achterop de instrumenten staat gewoon onvervalst FORD!!

Jack van der Hoek
Register Taxateur
Technisch adviseur





Alleen voor genodigden

Ton Santegoeds is een fuifnummer. Terwijl andere mensen af en toe een feestje wel genoeg vinden, is het voor hem de hele week Fiesta. Liefst zeven Fords Fiesta Mk1 heeft hij in huis, maar wij zijn uitgenodigd voor het meest exclusieve feestje uit Tons assortiment. Dat is zilverkleurig met een rood randje en heet Fiesta Supersport.

Tekst: Gert Wegman • Foto's: Igor Stuifzand • M.m.v. Classic Park, Boxtel

Ton Santegoeds (62) begint al vroeg met autorijden. Zijn eerste meters maakt hij als twaalfjarige achter het stuur van de auto van zijn vader. "Een vriendje van mijn broer Hans en mij was krantenjongen en wanneer hij op vakantie was, liepen wij zijn wijk. Nou ja, 'liepen', mijn vader hielp ons en voor die man bestond er maar één vervoermiddel: de auto. Dat was in die tijd een Dafje 600. Daar gingen alle kranten in en vanachter het stuur gaf 'ons' pa ze dan aan Hans en mij, zodat wij ze bij de mensen in de bus konden gooien. Maar dat lopen ging mij al snel vervellen, en van vader mocht ik na een snelcursus zelf in de Daf rijden. Ach, het was meestal heel rustig op straat en zo'n Dafje was met z'n Variomatic heel makkelijk te rijden."

Tons eerste eigen auto was een NSU Prinz 1000, die hij van een oom cadeau had gekregen. Ton is net een paar dagen klaar met de restauratie als de auto total loss wordt gereden. Tussendoor rijdt hij nog in een Fiat 128 Rally en een Matra 530. Met de aanschaf van zijn eerste Fiesta Mk1, sluit Ton aan bij de familietraditie. Want na het 'kranten-Dafje' koopt vader Santegoeds diverse Fords (Cortina, Corsair en vele Taunussen), om nooit meer voor een ander merk te kiezen.

Jaren later is deze familietraditie bij Ton omgeslagen in een serieuze verzamelwoede, getuige de zeven Fiesta's die hij in zijn collectie heeft. Daaronder bevindt zich onder meer een XR2, maar de zeldzaamste is een Fiesta Supersport 1300 uit 1980. Overigens bezit Ton ook nog een Ford Granada uit de seventies, een NSU 1200 TT en een NSU Sportprinz.

Fiat 127 als voorbeeld

Toegegeven, Ford is Opel in 1976 nog nipt voor met zijn eerste voorwielaangedreven hatchback. Toch komt de Fiesta vergeleken met de Fiat 127 (1971), de Renault 5 (1972) en de Volkswagen Golf (1974) rijkelijk laat. Het is echter niet zo dat Ford al die tijd heeft zitten pitten. Na een kennismaking met de Fiat 127 en de Renault 5, geeft Henry Ford II *himself* in 1972 al toestemming voor 'project Bobcat', dat een compacte, voorwielaangedreven Ford moet op-

leveren. Tien jaar eerder vond de grote baas dit nog te duur, maar door het succes van de concurrentie is hij om.

Volgens insiders geldt de Fiat 127 als hét grote voorbeeld voor de Fiesta. Om voldoende binnenruimte te garanderen, geven de



ontwikkelaars in Keulen en Dunton hun creatie echter een iets langere wielbasis dan de Italiaan. Toch wordt de Fiesta de kleinste Ford ooit. Dat is gunstig voor de productiekosten, maar het is ook een strategische keus. Het nieuwe model moet de nodige afstand bewaren tot de Escort, die nog jarenlang mee moet. Het definitieve Fiesta-ontwerp komt van de Amerikaan Tom Tjaarda, destijds in dienst van Carrozzeria Ghia in Turijn. De rechtlijnige vormgeving en de hoekige koplampen geven het kleintje een volwassen aanblik. Het grote glasoppervlak zorgt voor een uitstekend zicht en bevordert het ruimtegevoel voor de inzittenden. Verder heeft Ford veel aandacht besteed aan gewichtsbesparing, onder meer door de versnellingsbak van aluminium te vervaardigen en dunnere ruiten toe te passen dan gebruikelijk. Met resultaat, want afhankelijk van de uitvoering weegt de Fiesta maar 690 tot 770 kilo.

Nieuwe auto, oude motor

Ford verwacht jaarlijks een half miljoen Fiesta's aan de man te brengen. Dat zou bij de Duitse en Engelse Ford-vestigingen tot capaciteitsproblemen leiden, vandaar dat het merk bij Valencia in Spanje een nieuwe fabriek uit de grond stamp. Bij het kiezen van een modelnaam richt Ford de ogen eveneens op Spanje. Het moet het vrolijke 'Fiesta' worden, alleen is daarvoor toestemming nodig van General Motors, dat ooit diverse Oldsmobiles Fiesta in het programma had.

Uiteindelijk komt de Fiesta in september 1976 op de markt. Ford biedt de klant keus uit twee motoren: met 957 of 1117 cm³. Het zijn aangepaste versies van de aloude Kent-motor, die ook al onder de kap van de Anglia 105E lag. Pers en publiek reageren positief op de

Fiesta, die wordt geroemd vanwege zijn relatief ruimte interieur, zijn volwassen uitrusting en goede rijeigenschappen.

De Fiesta Custom kost bij zijn introductie in Nederland 9.999 gulden (ca. 4500 euro), de Fiesta L heeft iets meer luxe aan boord, daarboven zitten de sportief aangeklede S en de luxe Ghia. In 1977 volgt de Fiesta met een 1,3-liter motor en in 1980 introduceert Ford in een gelimiteerde oplage de Supersport. Deze variant onderscheidt zich van de gewone S door zijn kunststof wielkuijverbreders, 13-inch lichtmetalen wielen, aangepaste striping, ronde mistlampen voorop, een spoilerlip onder de voorbumper, een in carrosseriekleur gespoten grille en een achterklepspoiler.

Datzelfde jaar koopt Ton ook zijn eerste Fiesta. Het is geen splinternieuwe Supersport, maar een eveneens begeerlijke 1300 S van nog maar tweeënhalf jaar oud. "Het was de eerste auto waar ik meer in zat dan dat ik eronder lag. Mijn broer had al een Fiesta 1100 L en ik vond het modelletje prachtig, maar ik wilde net iets leukers." En zo viel Tons keus op de sportieve 1300 S met blitse striping, felgekleurde bekleding en natuurlijk een sterkere motor. In de daaropvolgende jaren rijdt Ton in diverse Fiesta's voor dagelijks gebruik, maar gaandeweg worden zijn ruimtebehoeften en

In het kletsnatte weer beslaat de Fiesta als een wiebelende fifties-Amerikaan langs Lovers' Lane.



◀ Ondanks zijn bescheiden 66 pk laat het dertienhonderdjarige Fiesta vlot door het moderne verkeer kwikzilveren.



▲ De striping is een exacte kopie van het origineel. Reguliere S-modellen hadden een iets minder uitbundig strepenpatroon op de flanken.

► Gelukkig wist Ton ook nog een set originele RS-wielen te scoren.





▲▲ Met deze schitterende ruitjesbekleding heeft bekledingsspecialist Corrien Maas een geweldig staaltje handwerk geleverd.

▲ Een groter Fiesta Mk1-liefhebber dan Ton Santegoeds bestaat er waarschijnlijk niet.

◀ Met uitzondering van de toerenteller is het Fiesta-dashboard de simpelheid zelf, ook in de Supersport.





De roest ziet er hier vrij dramatisch uit, toch was de carrosserie lang niet slecht. Wat niet gezegd kon worden van de bekleding ... Gelukkig had Ton nog een splinternieuwe achteras liggen.



portemonnee groter. Daarmee groeien ook zijn auto's, maar hij blijft Ford trouw.

Begin jaren negentig nemen Ton en zijn broer een Fiesta Mk1 S van de burens over, die ze inzetten als hobbyauto. Al snel volgt een Fiesta Ghia, en daarna vindt Ton de tijd rijp voor het non-plus-ultra op Fiesta-gebied: een XR2, die hij volledig laat restaureren. Wanneer er vervolgens een zeldzame Supersport op Tons pad komt, kan hij die als – inmiddels – doorgewinterde Fiesta-verzamelaar niet laten staan. “Hij stond een jaar of twintig geleden bij een autobedrijf in Waddinxveen en voor het luttele bedrag van 300 gulden mocht ik hem meenemen. Technisch was-ie goed onderhouden, maar optisch had hij betere tijden gekend. Bovendien stond-ie op standaard stalen wielen, terwijl er origineel 13-inch RS-velgen onder horen.”

Doorgeroet

Ton hoopt de Supersport weer netjes te krijgen door een paar roestplekken weg te werken en hem over te spuiten, maar wanneer hij er na een paar jaar stalling mee aan de slag gaat, heeft de auto toch wat meer aandacht nodig dan verwacht. En omdat de Supersport nog zeldzamer blijkt dan Ton aanvankelijk dacht, is hij ook wel bereid om er wat meer geld in te steken. De werkzaamheden gaan in het voorjaar van start en na een maandje of acht is de auto klaar. “Veel heb ik zelf gedaan, maar voor het plaatwerk vraag ik meestal een goede vriend te hulp.” Die vriend heeft vooral veel werk aan de hoekstukken aan achterkant, waar de auto flink is doorgeroet. Laag voor laag wordt het slechte plaatwerk verwijderd, waarna er nieuwe plaatdelen worden nagemaakt, die vervolgens naadloos op elkaar worden gelast.

Monnikenwerk, maar wel de moeite waard. “Daar komt nooit meer vocht tussen, dus dat gaat ook niet meer roesten.”

Een compressietest toont aan dat er motorisch weinig mis is met de Supersport; een grote beurt is voldoende. Op zich niet zo gek, want er staat nog maar ruim een ton op de klok. Anders dan de motor is de achteras een bekend pijnpunt van de Fiesta. De veerschotels van de Supersport zijn doorgerot, maar Ton heeft nog een splinternieuwe achteras op voorraad. Een kwestie van *plug & play*.

Na jaren van stilstand is de remmerij ook aan vernieuwing toe, maar de elektrische installatie en de versnellingsbak hebben de tand des tijds goed doorstaan. Datzelfde geldt wonder boven wonder voor een groot deel van het plaatwerk. Meestal heeft dat geen snelbruiner nodig om vlot van kleur te veranderen, maar Tons Supersport is er niet al te beroerd aan toe. Met dank aan de vorige eigenaar, die waarschijnlijk heel wat bussen tectyl op de Fiesta heeft leeggespoten. Er zijn hier en daar wel wat roestgaatjes te vinden, maar die zijn goed te repareren. Alleen de voorschermen zijn te ver heen, maar Ton weet twee splinternieuwe exemplaren op de kop te tikken. De rest van de carrosserie wordt kaal gemaakt en voorbereid, waarna de spuitschik aan het werk kan om de Supersport weer te laten glimmen als vanouds. Verder scoort hij nieuwe koplampen en achterlichten, en ook de zoektocht naar een setje originele RS-wielen verloopt succesvol.

Het hoofdpijndossier van project Supersport dient zich in de slotfase aan. Ford had deze uitvoering voorzien van vrolijke rood-witte ruitjesbekleding, maar bij Tons auto is de joligheid er wel vanaf. De kleuren zijn enorm verbleekt en de stof zit vol gaten en vieze vlekken. Tegen zijn zin besluit Ton om ‘dan maar hoezen over de stoelen heen te trekken’, totdat hij op de

FORD FIESTA SUPERSPORT 1300 (1980)

AANDRIJVING

Benzine; viercilinder lijn-motor, voorin in overdwang ingebouwd; 2 kleppen per cilinder; 1 centraal geplaatste nokkenas, aangedreven via ketting; 1 tweetraps-carburateur (Weber 32/32 DFT); boring x slag: 81,0 x 63,0 mm; cilinderinhoud: 1298 cm³; compressieverhouding: 9,0 : 1; max. vermogen: 49 kW / 66 pk bij 5500 tpm; max. koppel: 94 Nm bij 4600 tpm; vierbak, handgeschakeld (vloer-pook); voorwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL

Zelfdragende carrosserie van staal, 2 portieren, grote achterklep; v: McPherson-veerpoten, reactie-armen; a: starre as met geleide-armen, schroefveren, telescoopschokdempers, stabilisatorstang; tandheugelbesturing; remmen v/a: schijven / trommels; banden v/a: 185/60 R-13.

TECHNISCHE GEGEVENS

L/B/H: 3650 / 1570 / 1310 mm; wielbasis: 2290 mm; spoorbreedte v/a: 1350 / 1337 mm; leeggewicht: 770 kg; max. toelaatbaar gewicht: 1170 kg; tankinhoud: 34 l; gebouwd van 1980-1981; productie-aantal: 3000.

PRESTATIES

Acceleratie 0-100 km/h: 12,3 s; topsnelheid: 158 km/h; verbruik: ca. 7,9 l/100 km (1 : 12,7).



autopagina van een lokale krant een artikel tegenkomt over het bedrijfje van bekledings-specialist Corrien Maas uit Heerewaarden. Met oude stukken bekleding als uitgangspunt, weeft zij compleet nieuwe stoffen, die niet van het origineel te onderscheiden zijn. Ton: “Zij zoekt de juiste kleuren erbij, gaat draden tellen en dan maakt ze het origineel na. Vervolgens heeft Van Meijl Stoffering in Gastel hiervan perfect passende hoezen gemaakt.” Het resultaat is verbluffend, ook met de originele folder erbij kunnen wij geen verschillen in het patroon of de kleur ontdekken. Goedkoop is de set dan ook niet; al met al was Ton er zo’n 1600 euro aan kwijt.

Tuningpakket

Ook een paar jaar na de restauratie staat de Fiesta Supersport er nog patent bij, inclusief perfect nagemaakte striping. Ton heeft de auto zo origineel mogelijk willen houden. Hij is zelfs niet gezwichd voor de verleiding om het originele tuningpakket te monteren dat je in 1980 bij de dealer kon kopen. Dat omvat onder meer een ander in- en uitlaatspruitstuk, een snellere carburateur en een oliekoeler. Vermogenswinst: 9 pk. “Ik heb een compleet X-Pack liggen, inclusief extra spatbordverbreeders. Helemaal nieuw in de doos, maar dat is meer voor de heb”, glimlacht Ton. “Het is echt een hartstikke duur pakket, maar die

Meestal heeft de Fiesta geen snelbruiner nodig om vlot van kleur te veranderen, maar Tons Supersport is er niet al te beroerd aan toe.

aanbouwdelen vind ik niet zo mooi, vandaar dat ik het niet ga monteren.”

We moeten het toegeven, een proefrit met het roodgestreepte zilvervisje doet niet de behoefte naar meer pk’s opborrelen. De 66 pk sterke Kent-motor klinkt schor maar gewillig, en reageert lekker alert op de bewegingen van het piepkleine gaspedaal. Met graagte gaat de Fiesta de hoek om en dankzij het lage gewicht verlangen we geen moment naar stuurbekrachtiging. Een goede ontwaseming zou daarentegen welkom zijn, want in het kletsnatte weer beslaat de auto als een wiebelende fifties-Amerikaan langs Lovers’ Lane. Terwijl wij de handen toch keurig aan het stuur houden ... Het kost geen enkele moeite om het moderne verkeer bij te houden, en we kunnen ons voorstellen dat Ton veel lol aan zijn Supersport

► Een originele Supersport (of XR2) herken je aan het uitstulpsel links van de achteruitrijlamp. Dat is nodig om plaats te bieden aan het grotere reservewiel van de sportiefste versies.

MAIKEL DE MUNNIK
www.maikeldemunnik.nl

PRIJSNOTERINGEN

Ford Fiesta 1.3 Supersport
(1980)

klasse 1	€ 7500
klasse 2	€ 5000
klasse 3	€ 3500



beleeft. “Al kom ik liever niet meer op de snelweg, zeker niet als het donker is. Vroeger reed iedereen met van die kleine kaarsjes als achterlichten, maar tegenwoordig hebben alle auto’s een set rode verstralers achterop. Dan zien ze zo’n oud Fiestaatje over het hoofd, da’s gewoon niet veilig meer.”

In de bebouwde kom en op binnenwegen rijdt Ton daarentegen graag met zijn Fiesta’s. “Het leuke is dat bijna iedereen ze nog wel kent. Oudere mensen hebben er vaak zelf een tje gehad en de jeugd herkent steevast de auto van oma of opa. En als ze de ruitjesbekleding van de Supersport zien, wil iedereen erin zitten en een stukje meerijden.” Op de vraag of hij nog plannen heeft met de Fiesta Supersport, antwoordt Ton bevestigend. “Ja, ik moet de mistlampen nog aansluiten. Die gaan normaliter samen aan met het grootlicht, maar ik wil ze apart kunnen inschakelen. Daarvoor heb ik al een originele Ford-schakelaar, die precies op een accessoireplek naast de alarmlichtknop past. En als je het dan over evenementen hebt, wil ik hem wel graag eens meenemen naar een internationale Ford-meeting. Want zelfs als daar duizenden Fords komen, kun je de Fiesta’s Supersport op de vingers van één hand tellen.”

CC



KOOPTIPS

FORD FIESTA MK1 (1976-1983)

De Ford Fiesta Mk1 is een leuke klassieker voor de beginner. De techniek is eenvoudig en gemakkelijk te onderhouden. Kijk wel goed uit of je een geschikt exemplaar aanschaft: de auto is zeer gevoelig voor roest en met de snellere versies is doorgaans niet zuinig omgesprongen. Een misbruikt exemplaar kun je beter vermijden, alhoewel de meeste allang op de sloop zijn beland.

CARROSSERIE

De carrosserie is één groot aandachtspunt, want de Fiesta werd af fabriek nauwelijks tegen roest beschermd. Let aan de voorkant vooral op roest aan de spatborden, de wielkasten, de A-stijlen en het voorruitframe. Check de bodem vooral ter hoogte van het schutbord. Verwijder de vloerbedekking en controleer het vloerplaat eronder - vooral rechts, waar een lekkende kachelradiateur nare sporen kan hebben achtergelaten. In de kofferbak wil een lekkend sproeiervloeistofreservoir nogal eens roest veroorzaken. Ook de onderkant van de achterschermen, de achterklep (zeker als er een spoiler is gemonteerd), de wielkasten en de veerschotels zijn roestgevoelig. Slechte lichtopbrengst? Check de koplampreflectoren.

TECHNIEK

Ford heeft de Fiesta onderhoudsvriendelijk in elkaar geschroefd, maar de auto kent wel diverse zwakke punten. Zo zijn de ondermaatse remmen slijtagegevoelig, terwijl de remleidingen en de achteras op den duur ten prooi vallen aan corrosie. De kleinste motoren (1.0 en 1.1) gaan probleemloos 200.000 kilometer mee, de 1.3 en 1.6 krijgen rond de 150.000 km door zuigerschade vaak last van compressieverlies. Overigens is de 1300 in Tons Supersport na 116.000 km nog zo fris als een hoentje. Rammels worden bij de 1.3 en 1.6 doorgaans veroorzaakt door een versleten distributieketting. Verder gaat de automatische choke bij deze motoren vaak defect. Let bij de versnellingsbak op olie lekkage en check het bedieningsmechanisme op speling. Hikt de motor? Controleer dan om te beginnen of de smoor klep van de carburateur nog goed werkt.

ONDERDELEN

Veel technische onderdelen zijn nog bij de dealer verkrijgbaar. Voor redelijke prijzen bovendien. Als je bedenkt dat de Kent-motoren nog jarenlang in de Ford Ka hebben dienstgedaan, is dat niet eens zo gek. Voor origineel plaatwerk is het een ander verhaal. Daarvoor zul je veelal bij specialisten moeten aankloppen. Sier- en interieurdelen nodig? Die vind je meestal in liefhebberskringen. Spullen die alleen voor de Supersport en de RS zijn gebruikt, kampen met extreme schaarste, zoals uit het verhaal over de bekleding van Tons auto blijkt.

AANDACHTSPUNTEN

- Overall en nergens roest
- Zuigerschade 1.3 en 1.6
- Is het interieur compleet en de bekleding heel?

CLUBS

Fiesta Club Nederland
www.fiestaclub.nl

Engelse Ford Club Nederland
www.engelsefordclub.nl

Ford XRST Club Nederland
www.xrrs-club.nl

Ford Flemish Friends
www.fordflemishfriends.be

Ford Forum België
www.fordclub.be



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

Ford Escort 1300 automaat, 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

Onderdelen voor KENT motoren. Distributieketting, Fomoco kettingspanner, kettinggeleider, nokkenastandwiel, krukastandwiel. Drijfstangen, hoofdplagers, 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

TE KOOP

Vraagbaken P. Olyslager (Escort Base 1975-1977, Taunus 1972-1975,

Fiesta 1976-1979). Vraagbaken 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

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**

Het bestuur en de redactie van de Engelse Ford Club Nederland wensen u fijne feestdagen en een voorspoedig en gezond 2021!



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



e-mail • text • phone

e-mail • text • phone

1G3897