





• BESTUUR •

Voorzitter	Rob Bakker	Rotterdam	06-26382872	voorzitter@engelsefordclub.nl
Secretaris	Ernst Visser	Blaricum	06-53729129	secretaris@engelsefordclub.nl
Penningmeester	Wim vd Esschert	Apeldoorn	06-51453413	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	André Boers	Enschede	053-4332339	
Escort Mk1 en Mk2	Roger Grolleman	Veenendaal	06-19930235	r.grolleman@engelsefordclub.nl
	Harrie Drenth	Beilen	0593-540792	h.drenth@engelsefordclub.nl
Fiësta	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	Ruinerwold	06-53206750	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	www.engelsefordclub.nl			website@engelsefordclub.nl

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, onderdelendagen, 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 :

Ernst Visser
 't Schaar 45, 1261MP Blaricum
 E-mail: secretaris@engelsefordclub.nl

Ledenadministratie:

Wim van den Esschert
 Josine Reulingstraat 28, 7321LB Apeldoorn
 E-mail: penningmeester@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.

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

Wij weten veel van
klassieke auto's, omdat
we er zelf ook in rijden.



Voorwoord van de voorzitter

Beste clubleden,

Opnieuw blijkt dat de tijd voorbij vliegt. Het voorwoord voor het septembernummer van ons clubblad moet alweer op de post. Het is nog steeds heel mooi en warm weer hoewel de hittegolf voorbij lijkt als ik deze tekst opstel.

Ik hoop dat jullie hebben kunnen genieten van de vakantie. Na de vakantie staan er weer verschillende activiteiten op de agenda. Eén van de belangrijkste is natuurlijk de viering van het 35-jarig lustrum. Alle bestuursleden zijn hier druk mee bezig geweest maar dat heeft jammer genoeg niet tot een gewenst resultaat geleid. Het blijkt dat de locaties die voor ons geschikt zijn allemaal vol zijn. Dit lijkt het gevolg van de ruimte die er nu, na coronatijd, weer is om op pad te gaan. Het is niet anders. Het bestuur zal binnenkort overleggen om een nieuwe datum vast te leggen en wel in het eerste half jaar van 2023.

Eerder berichtte ik al dat we als bestuur weer voltallig zijn. We zijn dan ook druk bezig om ons in te werken in onze nieuwe functies en het eerste overleg heeft plaats gevonden. Daarnaast hebben we een nieuw clublid bereid gevonden ons te ondersteunen met de website en gaat er ook iemand de website beheren. De werkzaamheden lopen nog maar waarschijnlijk kunt u, als het herfstnummer van ons clubblad bij u in de bus valt, de nieuwe website al bezoeken.

Het clubblad wil ik nog even apart vermelden. De redactie stopt elke keer veel energie in het samenstellen van het blad. Maar, zoals ik al eerder schreef is kopij altijd welkom. Een stukje over jouw ervaringen met de Ford of een verhaaltje over een door jou gereden rit is altijd welkom.

Wat betreft de evenementen die er dit jaar nog zullen zijn is alvast te melden dat de technische dag op 1 oktober door zal gaan. Ook de herfstrit in de Betuwe zal in september doorgang vinden. Van deze beide evenementen krijgen de leden uiteraard bericht per mail. Ook de onderdelen dag met de gezamenlijke Fordclubs gaat, overheidsmaatregelen daar gelaten, door.

Ik verwacht weer veel van onze leden te kunnen begroeten bij de toekomstige activiteiten en ik roep de "nieuwe" leden op langs te komen, immers nu er weer veel meer mogelijk is lijkt dat een uitgelezen kans om persoonlijk kennis te maken met andere clubleden.

Rob Bakker

Voorzitter



• INHOUDSOPGAVE •

Voorwoord van de voorzitter	Blz. 4
Voorwoord van de redactie	Blz. 5
Onze reis met een Ford Anglia	Blz. 6
Oud IJzerit 2022	Blz. 10
Evenementen 2022	Blz. 13
60 jaar Cortina	Blz. 14
De gestegen benzineprijs	Blz. 20
Een nieuw lid	Blz. 22
Nieuwe website	Blz. 25
Hunters	Blz. 26

BIJ DE VOOR- EN ACHTERPLAAT

Foto voorzijde:

Ford Anglia van Jaap en Philomène Schenk

Foto achterzijde:

Ford Zephyr Mk2 van Robert van Vliet

Uiterste inleverdatum kopij volgende editie:
8 november 2022

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



Voorwoord van de redactie

Hallo Clubleden,

Het is al weken tropisch warm en ik ben in deze hitte, met een ventilator erbij, bezig om het clubblad van september in elkaar te draaien. Ik kan jullie vertellen dat het niet makkelijk is geweest!

Je zou zeggen dat ik het gewend zou moeten zijn na 4 weken op Bali te hebben doorgebracht, maar gek genoeg dat is dus niet zo waarschijnlijk ook omdat je daar gewoon van je vakantie geniet en hier wil ik het toch voor elkaar krijgen om het clubblad weer op tijd bij jullie thuis te laten bezorgen.

Het is een blad vol wetenswaardigheden geworden met fijne artikelen van 2 clubleden waarvan 1 nieuw lid, wat ben ik daar blij mee! Na mijn vakantie dacht ik dat ik geen heel clubblad zou kunnen vullen maar dankzij Jaap en Robert en ook Feike hoop ik jullie weer wat leesplezier te bezorgen.

Zoals jullie verder in het blad kunnen lezen wordt er hard gewerkt aan de nieuwe website.

Maar daarvoor hebben we ook input van onze leden nodig. We willen jullie vragen of je een foto van jezelf met of zonder je auto op de site wilt plaatsen het zou dan leuk zijn als je ook iets over je auto kunt vertellen, zoals de gegevens van het model, hoe lang ben je al in het bezit van deze auto, eventuele bijzonderheden etc.

Andere mooie verhalen en weetjes kunnen jullie ook aanleveren, deze kunnen dan ook op de site worden geplaatst.

Ook ik zou erg blij zijn met deze verhalen want ik wil het de volgende clubbladen ook graag maken en dat kan niet zonder jullie hulp.

Fijne herfst,

Tineke

• NIEUWE LEDEN •

LIDNR	NAAM	WOONPLAATS	AUTO	BOUWJAAR	LID PER
121	Robert van Vliet	Apeldoorn	Ford Zephyr Mk2	1960	01-07-2022

• DONATEURS •

Naam	Woonplaats	Telefoon	Website
Zeeuw & Zeeuw	Alphen a/d Rijn	0172-475641	www.zeeuwenteeuw.nl
Baan Twente - Enschede	Enschede	053-4844435	www.baantwente.nl
Balthasar Charisius	Den Haag	06-20407342	

Onze reis met een Ford Anglia

door Jaap Schenk

Mijn naam is Jaap Schenk (1950) en getrouwd met Philomène in 1973. Wij wonen al bijna 50 jaar in Amersfoort.

Eind jaren 60 heb ik een Ford Anglia gehad en ik ben altijd onder de indruk geweest van de uitvoering die ik toen had. Die uitvoering toen was al opgeleukt met een Cortina motor 1500cc en Capri velgen en met BMW Koni schokbrekers. Vooral het rijden met een McPherson voordemper was toen een uitstekende combi met een lichtgewicht auto. Vele auto's volgden in de afgelopen 50 jaar, maar de liefde voor een Anglia bleef bestaan.

Sinds vorig jaar zocht ik naar een geschikt model en uitvoering van de Anglia. Eerst een aanbieding in Denemarken, maar daar zat waarschijnlijk te veel plamuur in en de verkoper wilde geen euro's maar kronen hebben.



De tweede optie was een Anglia in Portugal. Op de foto leek deze blauw maar toen mijn vrouw en ik naar Porto gevlogen waren bleek het een donker grijs model te zijn.

Wat ik prettig vond is dat er al een 1300 cc motor in lag en de carrosserie en interieur in goede staat was. De verkopende partij is een professionele verkoper van oldtimers en tevens bestuurslid van de Portugese oldtimersclub. Via zijn club kon ik inclusief een twee maanden oldtimer verzekering de Anglia meenemen naar Nederland. Met een extra gereedschapssetje gingen we op pad.



Natuurlijk hadden we een Garmin meegenomen en zo konden we de route naar Nederland in 4 stukken verdelen van ca 550 km. De eerste stop zou Burgos in Spanje zijn, maar voor we daar kwamen hadden we een paar keer problemen met de benzine aanvoer. Mijn vrouw had uitgerekend dat we ongeveer 150 tot 200 km konden rijden met een volle tank en dan zou de aanvoer beter kunnen functioneren.

Met enige vertraging kwamen we aan tegen 10.30 uur in Burgos met een nieuw probleem.

De kachelradiator lekte en de volgende ochtend zochten we een garage waar we een omleiding konden maken met een stukje pijp. Bij een garage in Burgos mocht ik een stuk pijp zoeken en kon deze vrij vlot weer monteren zodat de motorkoeling nu zonder de kachelradiator kon werken.

Wij weer op pad richting Bordeaux met de volgende ervaring. Na de tocht door de Pyreneeën viel het laatste stuk uitlaatpijp na de demper los. Het gereedschapssetje kwam goed van pas en met een extra stukje ijzer-



draad de uitlaat weer vastgezet.

Nog geen 50 km verder kwam er ineens witte rook onder de auto vandaan dus voorzichtig naar de vluchtstrook om te kijken wat er aan de hand zou kunnen zijn. De gehele linkerkant van het motor compartiment zat onder de olie. Met een oud T shirt maar even de ergste schade weggepoetst en geprobeerd om de kleppendeksel wat vaster te zetten. Wij weer verder in de richting van Le Mans en gezocht naar een garage waar ik nog wat extra motorolie kon kopen.

In Le Mans zou dat toch moeten lukken dacht ik. De garage die we vonden was er een uit de oude doos. Het woord chaos en smerig zou typerend kunnen zijn, maar de vriendelijk-



heid en behulpzaamheid maakten alles weer goed. Het assortiment olie wat er stond was groots en de olie voor onze Anglia werd op bouwjaar en typenummer dan ook snel gevonden.

Even de olie bijvullen en weer op weg naar de richting van Rouen.

Bij onze stop in het hotel daar vonden we een winkelcentrum met een Aldi en een Action. Dus in de Action een dopsleutel set gekocht en de kleppendeksel wat vaster gezet zodat er geen oliekkage meer was.

De volgende dag weer onderweg naar Nederland voor de laatste afstand en de hele rit geen mankementen of storingen meer. Na zo'n rit van meer dan 2000 km weet je gelijk wat de zwakke technische plekken van de auto zijn en daarmee kan je een plan maken om de auto in orde te maken.

In oktober de onderdelen dag van de Fordclub bezocht en ons aangemeld als lid en de nodige contacten kunnen maken. Samen met Ernst Visser van de Engelse Ford Club Nederland een plan gemaakt om stapsgewijs een aantal modificaties aan te brengen. In de eerste plaats een voorbereiding om de Anglia gereed te hebben voor de RDW en de nodige invoer en kentekening voor elkaar te krijgen.

Volgende keer meer met de daarna gedane reparaties en verbeteringen.



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 KLASSEKERS)

Tinga Handel & Transport uit Ter Aar



Geboren uit liefde voor klassiekers. Vakkundig en vertrouwd transport van klassieke (rally) auto's door heel Europa. En met een klein aanbod van uitgelezen klassieke automobielen uit eigen collectie, inclusief 'uittegen 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. Bakhuizenlaan 2-4
2451 AA Leimuiden
Tel: 0172 508115
E-mail: info@tingaauto.nl

www.tingaauto.nl

Classic Competition
Race & Competition Equipment



Classic Competition
Dokter Wellferweg 11d
3615 AK Westbroek NL
tel: +31(0)346-243990



SCAN ME

Race & Rally preparations
Engine tuning & Classic restorations

www.classiccompetition.nl

Oud IJzerit 2022

door Michiel de Graaff

Na een telefoontje van Tineke Hollander dat op 22 mei er weer een Oud IJzerit zou worden verreden, mede georganiseerd door ons lid Dirk van de Wassenberg, hebben wij ons snel opgegeven bij de organisatoren.

In het fraaie Hilvarenbeek was de samenkomst voor de start bij Herberg den Hemel. Een mooie locatie met volop parkeer-ruimte.

Daar troffen we Hennie en Corrie van Beusekom met hun Anglia 105E, Gert en Joke van der Scheur met hun Anglia 100E en John en Tineke Hagenzieker met de rode Escort Mk1 en wij met de Cortina Grayford. Leuk om elkaar weer te zien na alle Covid perikelen bij mooi weer.



Er waren veel verschillende deelnemers, oude bromfietsen, motoren, personenauto's en trucks. Oneerbiedig "oud ijzer". De auto's waren van alle merken en typen. Zo waren er Fiat 500dertjes, Citroën Eendjes, Volkswagens, Borgward, militaire voertuigen van diverse merken en Fords. Naast een paar Mustangs was er een Taunus 26M een blitse Transit van Dirk en Marie-Louise van de Wassenberg en onze vier Engelse Fords.





Na een kopje koffie vertrokken we voor een mooie rit door midden Brabant. Globaal van Hilvarenbeek naar Tilburg, dan door in de richting 's-Hertogenbosch om vervolgens via Boxtel en Oirschot in Esbeek te eindigen. Eigenlijk een rondje Kampina, een uitgestrekt natuurgebied.





De rit was geheel uitgeschreven, dus goed te doen. In de buurt van Helvoirt zijn we gaan terrassen. Net niet vol in de zon genoten van wat er voorbij kwam en iets gedronken en gegeten.

In Vught namen we afscheid van de Beusekommetjes en van de Scheurtjes. Door een wat onwillig en bokkerig voertuig, de Anglia 105E vonden ze het prettiger om maar vast naar huis terug te keren.

Voor ons eindigde de rit in Esbeek bij een glas bier. Het was een mooie zondag en een leuke rit. Bij deze willen we de organisatie nogmaals danken voor de fijne zondag.



Evenementen 2022

• EFCN EVENEMENTEN 2022 •

EVENEMENT	DATUM	LOCATIE	ORGANISATIE / INFO
Betuwerit	18-09-2022	Ophemert	Arie van Tussenbroek/ErnstVisser
Technische dag Ford Wensink	01-10-2022	Zevenaar	Ernst Visser
Onderdelendag	15-10-2022	Apeldoorn	Harrie Drenth

• ANDERE FORD EVENEMENTEN 2022 •

EVENEMENT	DATUM	LOCATIE	ORGANISATIE / INFO
CortinastoCortina	3 t/m 18 september	info: clubblad juni 2022	cortinastocortina2022@gmail.com

• ANDERE NIET FORD EVENEMENTEN 2022 •

EVENEMENT	DATUM	LOCATIE	ORGANISATIE / INFO
British Car Club Day	23-10-2022	Houten	www.britishcarclubday.com

60 jaar Cortina

door Feike Gercama

Toen BMC de Austin 7 en de Morris Mini introduceerden concludeerden de technici van Ford dat zij er niet in zouden slagen zelf zo'n kleine auto te maken waar ze winst op konden maken. De productiekosten zouden eenvoudigweg te hoog zijn. Marktonderzoek had uitgewezen dat er duidelijk behoefte zou zijn aan een laaggeprijsde auto met betere prestaties dan die van andere merken in deze klasse. Hij zou economisch in gebruik moeten zijn en met méér binnenruimte en een behoorlijke kofferruimte. De auto zou wat groter moeten worden dan de inmiddels al goed ontvangen en succesvolle Anglia 105^E. Net als de Anglia zou de nieuwe auto 4 versnellingen krijgen en rondom trommelremmen met Mc-Phersonvering vóór. Bij de 105^E waren alleen nog de 2, 3 en 4 gesynchroniseerd, hier kregen alle versnellingen een synchro-mesh. Al met al, 'best modern' vond men.

De constructeurs van Ford Dagenham waren dan ook bepaald 'not amused' toen in 1960 het bericht kwam dat Ford Amerika, onder aanvoering van Lee Iacocca een ontwerp naar de voorloper van Ford Europa gestuurd had met de mededeling dat dit de nieuwe standaard van auto maken in dit werelddeel zou worden. Dagenham was intussen al twee jaar bezig met een nieuw model waar ze ook nog eens 12 miljoen harde ponden ingestoken hadden. Er was al een zekere spanning tussen de hoofdkwartieren in Amerika en Engeland; de hoofdontwerper van de nieuwe Engelse auto was Roy Brown jr. die in 1958 als ontwerper uit Amerika was verbannen nadat hij daar de Edsel ontworpen had. Dat was bepaald geen succes geworden, men noemde het 'de auto met een WC-bril in de grille', doelend op de zogenaamde Horse Collar; een gestileerd paardentuig. Van de geplande 200.000 exemplaren werden er in twee jaar over de gehele wereld maar 63.000 verkocht. De wegligging van de Edsel was bedroevend slecht, de auto was dorstig en men was met opzet opvallend afwijkend geweest in de styling. En de styling werd niet gewaardeerd.



Wat de Ford 12M zou worden was naar Amerikaanse maatstaven een moderne auto met voorwielaandrijving, aan de voorzijde met een dwarse bladveer, via de fusees verbonden met twee lichte driehoekvormige draagarmen en als aandrijving een compacte V4 motor. Ook met vier gesynchroniseerde versnellingen (maar nog wel met rondom trommelremmen). Ontworpen in Dearborn, ooit bedoeld om het op te nemen tegen de stroom van handzame Europese auto's die Amerika binnenkwam, met name de Volkswagen Kever. Lee Iacocca, de grote, pas aangetreden baas van Ford Amerika, pruimde in zijn opruimwoede dit model niet en drong het concept Ford Duitsland eenvoudigweg op. Ford Amerika had dit ontwerp de codenaam 'the Cardinal' gegeven in vervolg op 'the Falcon' die hij zou moeten opvolgen. De 'kardinaalsvogel' dus als logische opvolger van 'de valk'. In Amerika was het model echter afgewezen. In een poging de kwalificatie van dit model wereldwijd te overtreffen kreeg het Engelse model daarom de codenaam 'The Archbishop'. Aartsbisschoppen staan immers boven kardinalen, niet waar? Maar zo had Ford Engeland er op het moment van introductie van de Cortina al een geduchte concurrent bij.

Onder druk van de dingen die zouden komen besteedde Ford Engeland veel aandacht aan de introductie van de Cortina op 20 september 1962. Zoals gezegd was er sterk de nadruk gelegd op 'Economics'. Een standard tweedeurs model met gelakte bumpers kon voor 639 pond meegenomen worden. De kopklepmotor, met onderliggende nokkenas was een vergrote versie van de 997 cc die in de Anglia werd geleverd, de inhoud bedroeg nu 1198 cc. Tegen meerprijs kon de auto geleverd worden met een kachel, stuurversnelling of een doorlopende voorbank. De introductiedatum lag enkele weken voor de opening van Earls Court, de grote Engelse autoshow waar jaarlijks het belangrijkste autonieuws vandaan kwam.



Natuurlijk waren ook de dealers vooraf ruim voorzien van verschillende uitvoeringen van de Cortina. Naast de Early Standard was er het De Luxe model in twee en vierdeurs uitvoering. De Super en GT-uitvoering kwam later op de markt, net als De Luxe Estate, de stationwagenuitvoering.

Voor de introductie kwam er een speciale GlamCabs Cortina uitvoering, met een roze kleurig hartje op het dak, als een soort taxibord. Wie zo'n Cortina zag rijden met één van de GlamCabGirls achter het stuur mocht hem aanhouden en een proefritje met de nieuwe auto maken. Ford viste de potentiële kopers dus gewoon van de straat. De GlamCabGirls verwezen naar de gelijknamige film waarin als een soort product-placement de nieuwe Ford Cortina een hoofdrol speelde. De vrolijke avonturenfilm rond een aantal beeldschone jonge vrouwen werd gelijktijdig op de dag van introductie over het gehele Verenigde Koninkrijk in alle bioscopen van het land uitgebracht. De film was een kaskraker en bracht het nieuws en de nodige sensatie in Engeland. De Cortina was het gesprek van de dag.



Van Consul Cortina naar Cortina.

De marketingmensen van Ford Dagenham, veelal mannen, waren duidelijk gecharmeerd van de aanduiding Cortina. (In hun ogen waren de vrouwelijke werknemers in Dagenham nét goed genoeg om de stoelbekleding en het interieur te naaien en te monteren, wat hun een paar jaar later, in 1968, nog duur zou komen te staan toen 168 medewerkers van het naaiatelier het concern met een succesvol verlopen staking lamlegden in hun strijd voor gelijke beloning). Misschien speelde in de naamgeving mee dat in 1956 de Olympische Winterspelen in Cortina d'Ampezzo georganiseerd waren. Dat is een plaats in de Italiaanse regio Veneto in de provincie Belluno en de naam hing nog vrij vers in het collectieve geheugen. De oorspronkelijke intentie was de nieuwe auto met de 1200 motor Consul 225 te noemen en de 1500 uitvoering 255.



Op het laatste moment werd echter voor de aanduiding Consul Cortina gekozen. Modelnamen verzinnen was nog duidelijk 'handwerk' in die tijd. Vandaag de dag bepalen algoritmes wat op de autobips zal komen te staan maar zo rond 1960 liet de typeaanduiding Consul zich niet zomaar uitroeien. Pas in 1964 liet men de aanduiding Consul vallen, men liet het moment samenvallen met een aantal kleine veranderingen in de styling. De grille en koplampen werden iets veranderd, de Super Estate, het stationcar model verloor z'n Di-Noc imitatiehouten elementen aan de flanken. Het dashboard kreeg draibare en verstelbare uitstroomopeningen. Dit was de tweede wijziging aan het dashboard, bij de eerste was de snelheidsmeter al gemoderniseerd. Gelukkig bleven de achterlichten bij beide upgrades ongewijzigd en hielden ze hun kenmerkende 'ban de bom'-uitstraling. Minder in het oog sprong de toepassing van schijfremmen, maar het maakte wel dat de auto uitstekend in het drukker wordende verkeer mee kon blijven komen.

Ford en Sport?

Ondanks de interne concurrentie binnen het concern werd de Cortina één van de bestverkochte modellen binnen Ford Dagenham. Het was een echte gezinsauto. In Nederland werd bij de introductie van de Cortina de nadruk gelegd op de stijfheid van de lichte carrosserie. Misschien heeft dat wel te maken met het feit dat bij eerdere introducties van Fordmodellen benadrukt werd dat het 'better safe than sorry' principe zou worden gehanteerd. Met als gevolg dat het imago van de Consul-modellen behoorlijk negatief beïnvloed werd. 'Fords zijn suffe auto's, zwaar en onsportief'. Wat niet verhinderde dat de Nederlander Maus Gatsonides in 1955 de Tulpenrally wist te winnen in een 6 cilinder Ford Zephyr. Maar hier zorgde het gewicht niet voor de winst. De slimme Nederlander had op cruciale punten van het circuit mannetjes met een emmer water neergezet die zijn remmen koelden als ze te heet dreigden te worden! Publicitair was het een stunt die werkte.

Het duwtje van Hayes.

Gewicht, remmen en rijeigenschappen speelden vanaf 1963 zeker een rol bij de doorontwikkeling naar de Ford Cortina Lotus, maar dat was geen vooropgezet doel bij de ontwikkeling van de Lotus Cortina. In januari 1962 was Walter Hayes hoofd van de pr-afdeling van Ford UK geworden. Hij had zijn sporen verdiend in de algemene journalistiek en moest zijn weg nog vinden in de 'automotiv-wereld'. Ford had dus wel een serie betrouwbare producten, waaronder de Consul Cortina en de Zodiac maar bepaald geen sportief imago. Hayes schatte in dat een duwtje in de richting van de race - en rallywereld het merk wel eens een zetje in de sportieve richting kon geven. Ford was nog nauwelijks bekomen van Ferrari 's weigering zich over te laten nemen door Ford en Hayes werd opgenomen in het team rond Henry Ford II dat vond dat Ford het nu rechtstreeks in de races tegen Ferrari moest gaan opnemen. Hayes ging in gesprek met Cooper maar dat bleek vergeefse moeite. Met Lotus verliepen de gesprekken beter en in het Indiana 500 programma slaagde men erin met Lola-ervaring het prototype voor de Ford GT40 te ontwerpen.



Consul Cortina 4 deurs 1964

Hayes gaf in de eerste weken na zijn aantreden al het startsein voor een motorsportactiviteit door een particuliere deelnemer in de 105^e Monthéry wereldklasse G te sponsoren. Twee jaar later zou hij hetzelfde team met een Corsair GT op Monza ondersteunen. Ook trok hij Jacky Steward aan als promotor van Ford-producten. Een volgend nuttig contact bleek de relatie met Colin Chapman te worden. Chapman zocht toevalligerwijze naar een uitweg in de problemen die hij had met de wijziging in de Formule 1 voorschriften. Hij benaderde daartoe onder meer de Cosworth-groep maar ook Ford in de persoon van Hayes. Deze contacten leidden er toe dat Chapman 'specials' voor Ford ging ontwerpen waarvan de Lotus Cortina uit 1963 uiteindelijk de eerste was. Colin Chapman startte met het doorontwikkelen van de oorspronkelijke Kentmotoren als vervanging voor de tot dan geplaatste motoren in zijn Lotus 'Coventry Climax'. Coventry was al decennialang gekend als motorenfabriek en leverde aan uiteenlopende automerken en marktpartijen. De Coventry Climaxmotor was dan ook oorspronkelijk ontworpen als stationaire motor voor in de industrie. Als zodanig kreeg hij ook een bestemming als aandrijfmotor voor de brandspuitpomp van de landelijke brandweer. Niet direct een aandrijving waarbij je de noodzakelijke levendigheid van een sportwagen verwacht! De basis voor zijn nieuwe motor dacht Chapman te kunnen vinden in de onderblokken van de 997 cc en 1340 cc. Betrouwbare motoren met potentie!



Cortina GT 1965

Voor de ontwikkeling van de gewenste cilinderkop met bovenliggende nokkenassen ging Chapman te rade bij Harry Mundy die zijn sporen al verdiend had als directeur van de ontwikkelingsafdeling van BRM en als ontwikkelingsingenieur bij Jaguar. Inmiddels was hij wel hoofdredacteur van Autocar geworden, maar hij verhuurde zich ook als onafhankelijk technisch ontwerper. In zijn portefeuille had hij een ontwerp voor een cilinderkop met dubbele nokkenassen dat hij tekende voor Facel Vega. Hij stelde dit aan Colin Chapman voor als optie voor Lotus. Chapman zag in het ontwerp echter meer mogelijkheden voor de Lotus Cortina en bood Mundy één Pond Sterling voor elke te produceren cilinderkop, of 1000 Pond voor het ontwerp, ineens. Harry Mundy verkoos de laatste mogelijkheid! Hij zal later van die keuze best spijt gehad hebben. Er zijn namelijk niet minder dan plus 30.000 Twin Cam-motoren gebouwd!

In 1962 bracht Ford de 1500 cc motor uit met een vijfmaal gelagerde krukas. Met de twee nokkenassen in de cilinderkop kon het vermogen op 106 pk (78kW) bij 6000 omw./ min gebracht worden. In de Lotus 23, een sportraceauto kreeg deze motor haar eerste podium toen de auto in 1962 op de Nürburgring verscheen met Jim Clark achter het stuur. Zodra de motor in een productieauto verscheen – de Lotus Elan - werd de cilinderinhoud verhoogd naar 1558 cc. Hayes vroeg aan Colin Chapman of hij de motor wilde monteren in 1.000 sedans voor homologatie in de sportwagen raceklasse 2. De Lotus Cortina werd omschreven als de 'high-performance sportberline'. Of zoals Harrie Drenth hem noemt 'een wereldauto die héél veel indruk maakte met zijn sportieve kwaliteiten'!

Ford leverde de 2 deurs carrosserieën en zorgde voor de marketing en verkoop van de auto, terwijl Lotus de mechanische en cosmetische veranderingen deed. De belangrijkste verandering was natuurlijk de montage van de motor met de plaatsing van een close-ratioversnellingsbak. De achterwielophanging werd drastisch gewijzigd en er werden lichtgewicht, dat wil zeggen aluminium deuren, motorkap en kofferdeksel gemonteerd. Versnellingsbak en differentieel kregen ook een lichtmetalen behuizing. Ford promootte de auto in eerste instantie als 'Consul Cortina, ontwikkeld door Lotus'. Maar hier verdween de aanduiding Consul na enige tijd. Herkennen kon men de auto's aan de in Emine White lak gespoten carrosserieën met groene strepen ter weerszijden van de body.



In het interieur waren op het oog weinig wijzigingen. Ze beperkten zich tot afwijkende stoelen en een aangepast dashboard met toerenteller, snelheidsmeter, watertemperatuur en brandstof-niveaumeter. Het meest in het oog sprong het middenconsole. De verkorte, sportieve versnellingspook werd naar achter geplaatst en kreeg een mechanische overbrenging, een compact stangenstel, naar de oorspronkelijke plaats op de bak. Verder kreeg de auto een stuur met houten accenten.

Aan de ophanging werden ook de nodige, uitgebreide aanpassingen gedaan. De veerpoten waren korter en kregen gesmede wieldraagarmen. De velgen werden breder en groter, 5,5J bij 13". De achterwielophanging werd nog steviger aangepakt. Die kreeg verticale schroefveren en dempers in plaats van de originele bladveren. Twee draagarmen, verbonden aan differentieel en de scharnierpunten van de draagarmen zorgden dat het aslichaam op zijn plaats bleef. Om deze constructie te ondersteunen werden beugels achter de achterbank naar het chassis in de kofferbak geplaatst. Behoorlijke wijzigingen aan het standaardontwerp dus, die een hedendaags 'nepper' al snel door het ijs doen zakken. De vroege, aldus gewijzigde achterwielophanging werd het 'A-frame' genoemd. Het reservewiel moest zelfs zijn vertrouwde plaatsje afstaan en moest naar de linkerkant van de kofferbak verhuizen. De accu kreeg een plekje achter de rechter wielkast. De gecompliceerde wijziging van de achterasophanging bleek in de praktijk verre van goed te functioneren. Bij de vroege modellen Lotus Cortina met het A-frame knikte de carrosserie vaak ter hoogte van het achterwiel doordat de ondersteuning die de originele bladveer gaf nu ontbrak. De bevestiging aan de aluminium achterbrug gaf vaak ook problemen en veroorzaakte dan olie lekkage. De aandrijfkrachten werden niet meer evenwichtig op de body overgebracht. Het A-frame dat in feite de functie van de bladveren verving was niet voldoende in staat de klappen op te vangen die de auto's in rally's te verduren kregen. In een later stadium werd de Lotus Cortina weer met gewone bladveren geleverd.



Cortina Lotus & Consul Cortina GT



De Lotus Cortina, of zoals Ford hem aanduidde, de Cortina Lotus werd met lovende kritieken ontvangen. Al klaagden veel vroege bezitters over de vele kinderziekten. Wat niet hielp was dat veel Ford dealers de auto niet precies begrepen, de auto's werden niet goed afgesteld of er werden verkeerde onderdelen gemonteerd. Gaandeweg werden de kinderziekten echter ++ opgelost en werd de Cortina Lotus meer en meer een betrouwbare auto. In 1964 kreeg de Cortina-lijn de tweede facelift met onder meer een radiatorrooster over de volle breedte en ventilatieopeningen in de C-stijl. Pas in 1965 kreeg de auto zelf-stellende achterremmen. En werden de versnellingsverhoudingen geoptimaliseerd.

Hout aan de auto.

In 1963 werden 1500 motoren leverbaar in de Superuitvoering met een vermogen van 78 pk bij 5200 omw/min. In feite waren dit de motoren die ook in de Consul 315 gemonteerd werden. Er was ook een GT-versie, die 84 pk leverde. Ook hier kwamen accu en reservewiel op een andere plaats terecht, maar was rembekrachtiging dan weer niet standaard! De stationcar was al vanaf 1963 leverbaar. Sommigen waren voorzien van 'houten' opsmuk op de flanken wat de suggestie van een Woody moest wekken. Stationcars met een Woody uitstraling kwamen voort uit een trend in Amerika die ontstond in de jaren van de Tweede Wereldoorlog en daarna. De behoefte aan staal voor de oorlogsindustrie maakte dat autoproducenten alternatieven zochten voor de bouw van hun carrosserieën. Omdat in die jaren in de VS weinig nieuwe modellen verkocht met zelfdragende carrosserieën kon men nog goed uit de voeten met het klassieke ladderframe en een deels houten opbouw. Bij de Cortina Estate waren de D-Noc houten strips vooral een esthetisch element in tegenstelling tot bijvoorbeeld bij de Morris Minor 'Woody'. Daar droeg de houten opbouw wel degelijk bij aan de stevigheid van de body.



Cortina Estate

Introductie in Nederland.

In 1960 reden er 522.000 auto's in Nederland rond. Gedurende de jaren 1960 vervijfvoudigde dit aantal tot 2.405.000 in 1970. Wie reden zag te klagen over het parkeerprobleem had dus wel z'n reden. De introductie van de Ford Consul Cortina in Nederland was voor Ford daarmee wel belangrijk. De auto werd in advertenties breed uitgemeten als economisch en gezinsvriendelijk. Net als de Ford 12M uit Duitsland werd de Cortina hier aangeboden voor fl. 5555,-! Ongetwijfeld zou men bij Ford naar de prijslijst van Volkswagen gekeken hebben, waar een Kever de Luxe voor fl. 5695,- meegenomen kon worden. Die had dan wel een kachel en een bloemenvaasje. Maar tegenover de Renault Dauphine was het aanbod wel weer aantrekkelijk met zijn fl. 5600,- voor een redelijk compacte auto. In eigen huis werd de degen opgenomen tegen de echte Ford 'Consul' Mk2, fl. 7865,- Een Opel Rekord deed fl. 6675,- En zo bracht de introductie van de Cortina toch wel wat te weeg in den lande. "Zo'n mooie grote auto voor dat geld, daar is iets mee! Er zit niet eens een kachel in." Maar daarin kon door de Ford Dealer prima in worden voorzien. Zoals gezegd werd de Ford Cortina een mooi succesnummer voor Ford Engeland. Ook in Nederland bleek het een vertrouwd model in ons straatbeeld te kunnen worden. In zijn bescheidenheid nog steeds een plezierig model om te mogen verwelkomen op de evenementen van onze vereniging!



or Cortina standaard 1965 ina Estate

De Ford Cortina werd ook in Amsterdam geassembleerd. Verschillende daarvan zijn terug naar Engeland geëxporteerd gedurende de periode dat in de fabriek van Dagenham gestaakt werd.

Productieaantallen:

Standard Saloon 35.514

De Luxe Saloon 704.871

GT 76.947

Lotus Cortina 3.301

De Luxe Estate 108.219

Super Estate 7.876

In 1966 werd de Cortina Mk1 opgevolgd door de Ford Cortina Mk2, deze had nog wel hetzelfde chassis maar was voor het overige van geheel andere constructie.

Kleuren:

O.m. Emine White, Windsor Grey, Ambassador Blue Light Blue, Goodwood Green, Monaco Red, Imperial Maroon.

Op dit moment staan er 132 Ford Cortina's in Nederland geregistreerd., dat is wel van de 5 uitvoeringen en modeljaren tezamen. De meesten hebben een witte kleur.

Ik heb helaas niet kunnen achterhalen hoeveel Ford Cortina's er uiteindelijk in Nederland verkocht en geassembleerd zijn. Wie dat wel weet hoor ik graag.

Overigens in 1981 werd de James Bond film 'For Your Eyes Only' in Cortina 's Ampezzo opgenomen. Kennelijk wist men zich toen nog steeds de naam van het plaatsje te herinneren.

Saxon.

Als de prototypen voor de Consul Cortina gemaakt zijn wordt het tijd de conerndirectie van hun komend succes te overtuigen. De directie in Dagenham is erg enthousiast over de Saxon en kan niet wachten om het prototype naar Amerika te sturen. Het is een tweedeurs cabriolet met een hardtop en het heeft alle ingrediënten om in de Nieuwe Wereld een kaskraker te worden. Maar na de vertoning van het model aan de directie in Dearborn wordt niets meer van het model gehoord. Het is aannemelijk dat het model is vernietigd. Het model raakt volkomen in de vergetelheid.

Als een Engelse Ford-fan dertig jaar later een foldertje van de Saxon onder ogen krijgt laat het model hem niet los. Hij wil die auto! Werktekeningen zijn er niet meer maar aan de hand van de folder weet Colin Ginn met behulp van een 3D - computerprogramma een geschikte bouwtekening te construeren. Op basis van een Ford Cortina uit 1964 gaat hij vervolgens aan de slag. Hij demonteert de auto en deelt de body in drie stukken, die hij vervolgens weer in elkaar last. Maar wel 19 inch korter. Het kost hem ruim 12 maanden om hem na te bouwen, maar zijn ambachtelijk vervaardigde auto is vervolgens een zeer welkom object op menige Oldtimershow.

Dat het model tot dan toe volstrekt onbekend is roept hier en daar onder 'kenners' tegenstrijdige reacties op. Sommigen stellen dat de Saxon een fantasiemodel is dat nooit door Ford Britain gemaakt kan zijn, terwijl anderen teleurgesteld zijn bij de gedachte dat het uiteindelijk kennelijk slechts bij dit enige exemplaar moest blijven. Wie weet heeft de actie van Colin Ginn nog wel een vervolg: dat in Amerika een zwaar bebaarde Yank nog steeds aan het speuren is in verlaten schuren, garages en opslagkelder naar de Saxon als ultieme Barn - Find. Ongetwijfeld zullen we daarna doodgegooid worden met zich eindeloos voortslepende televisieafleveringen.



De gestegen benzineprijs

door FEHAC

Uit FEHAC Nieuwsbrief juli 2022

Klassiek rijden duurder door flink gestegen benzineprijs

Benzine voor nog geen € 1,50 de liter. Die goede oude tijd is nog maar anderhalf jaar geleden. Nu greep de regering in met een accijnsverlaging op benzine en diesel en een BTW-verlaging op gas en elektra om de prijs van energie nog een beetje in de hand te houden.

Eén euro de liter meer

In coronatijd kon je makkelijk benzine voor onder de € 1,50 per liter kopen. Nu is bijna € 2,50 p/l aan de snelweg normaal. Een prijsverhoging van om en nabij de 75% ! Daar komt nog bovenop dat de vertrouwde super 98 benzine die veel oldtimers moeten tanken nog weer een kwartje duurder is. De Staat der Nederlanden verdient het meeste aan deze stijging van de benzineprijs. Van elke verkochte liter benzine gaat 83,2 cent naar de schatkist als accijns. Dat is een vast bedrag ongeacht de hoogte van de kale benzineprijs plus winstmarge van de oliemaatschappij en de pomphouder. Van die accijns is per 1 april jl. al 17 cent afgehaald. Met de BTW daarover betekende dat begin april 20 cent minder voor een liter gewone E95 aan de pomp. Anders dan destijds het kwartje van Kok, zijn de twee dubbeltjes van Kaag maar tijdelijk. Dat voordeeltje is overigens door de prijsstijging van de laatste drie maanden al weer helemaal verdampt.

Over de kale benzineprijs heft de overheid accijns en 21 % BTW. Dit betekent dat de staat zo'n 55 tot 60% aan belastingen vangt van elke getankte liter benzine. Bij een prijs van € 2,50 de liter is dat rond de € 1,40. Daarbij komt dat Nederland één van de hoogste, zo niet de allerhoogste benzine prijs, van Europa kent. Dezelfde sommetjes zijn te maken voor diesel en LPG.

Prijsverlaging energie per 1 juli 2022

Als u dit leest is per 1 juli de BTW op gas en elektra naar het lage 9% BTW-tarief gegaan. De inmiddels 293.000 stekkervoertuigen betalen dus 12% minder voor het opladen. De accijnsverlaging is net als de BTW-verlaging tijdelijk en reken er maar op dat als de energieprijzen weer stabiel worden de accijns weer omhoog en de BTW op energie weer terug gaat naar 21%. Wat is een goede, aanvaardbare benzineprijs? Volgens de ANWB is dat € 1,71 per liter voor E10 benzine.

Kosten oldtimer op jaarbasis

De stijging van de benzineprijs heeft natuurlijk ook invloed op de portemonnee van de gemiddelde oldtimerbezitter. Even uitgaande van een paar gemiddelden en van CBS-cijfers over het aantal km's dat jaarlijks in oldtimers wordt gereden. Een oldtimer rijdt 1 op 10 (een aanname dus), en elke gereden km kost dan aan benzine 15 cent bij een prijs van € 1,50 p/l. Bij € 2,50 p/l kost dan elke km aan benzine 25 cent.

De gemiddelde oldtimer van 40 jaar of ouder rijdt 1.700 km jaar, de gemiddelde jongere oldtimer tussen 25 en 40 jaar oud zet jaarlijks 4.300 km's extra op de teller. Beide cijfers zijn van het CBS. Bij een prijsstijging van een euro de liter betaalt de eigenaar van een 40+ oldtimer jaarlijks € 170 meer aan benzine. De bezitter van een jongere oldtimer - die ook nog jaarlijks het kwarttarief aan MRB plus winterstop voor de kiezen krijgt - betaalt voor zijn of haar 4.300 jaarlijkse km's € 430 meer. Niet gek dus dat er in de aantallen oldtimers een verschuiving te zien is naar meer 40+ oldtimers en minder 30 tot 40 jarige exemplaren. Het aantal oldtimers steeg de afgelopen jaren nog steeds licht en de oldtimer liefhebberij is dus zeker nog niet op z'n retour. Goed nieuws voor clubs, taxateurs, verzekeraars en oldtimerbladen die hun doelgroep nog steeds zien groeien.

De laatste tijd daalt de benzineprijs echter weer, inmiddels is er al wel weer een kwartje af. Maar we zullen er rekening mee moeten houden dat de prijs van een liter Euro95 boven de 2 euro de liter blijft.

Ethanolvrij: onthoud BETOS

E5 premium benzine, in de volksmond superbenezine, bevat maximaal 5% ethanol. Er bestaat geen E0 aanduiding voor 0% ethanol in benzine. Naast een enkele regionale aanbieder hebben vijf grote merken een ethanolvrije 98 premium benzine. Onthoud BETOS als ezelsbruggetje: BP, Esso, TanQyou, OK en Shell. In de 98 superbenezine van de andere T's: Texaco, Total en Tinq/Gulf zit wel ethanol.



LAMMERT VAN DER MEULEN

www.uitlijnspecialist.nl



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

Een nieuw lid

door Robert van Vliet

Nieuw lid; Robert van Vliet, even voorstellen

Met veel plezier deel ik waarom ik lid ben geworden van de Engelse Ford Club Nederland (EFCN). Sinds een paar maanden ben ik de trotse bezitter van een Ford Zephyr uit 1960. Daarmee is deze auto ouder dan ikzelf want ik ben 58 en dus van geboortjaar 1964. Ik woon sinds 1971 in Apeldoorn en leef daar met veel plezier met echtgenoot Anita. Onze twee kinderen zijn al een paar jaar geleden uitgevlogen. Mijn werkzame leven ben ik gestart bij de grootste werkgever in Apeldoorn, de Belastingdienst. Ik 2000 ben ik voor mezelf begonnen en ben inmiddels meer dan 20 jaar ondernemer in de communicatiebranche.



Ik heb geen verstand van techniek, maar wel een liefhebber van mobiel erfgoed, waar ik graag een bijdrage aan lever om dit in stand te houden. Ik zocht een oldtimer met een specifieke vormgeving waar de jaar 50/60-tijdsgeest in uitstraalt. Dat heeft deze auto onmiskenbaar. Het heeft zelfs een vleugje Amerikaanse uitstraling. Aangezien het huidige Ford-logo niet op de Engelse Fords staat, denken ook veel mensen dat het een Amerikaanse auto is. Vanaf april 1956 kwamen de Mark II Consul, Zephyr en Zodiac in de verkoop en stonden bekend als de Three Graces.

Mijn Zephyr stamt uit juni 1960. Het is type MKII, een 2.0 liter, 6 cilinder met overdrive (extra 4e versnelling). De kleur is lichtblauw / donkerblauw met rode bekleding. De auto is in Engeland (Dagenham) geproduceerd en in Zweden verkocht. Ruim 20 jaar geleden in Nederland ingevoerd. Het originele Zweedse nummerbord kreeg ik erbij. Evenals 5 autobanden, voor- en achterraam en twee dozen met materialen / onderdelen. De vorige eigenaar maakte er echt werk van.



Daarnaast ben ik een liefhebber van de Beatles, wist je dat Ringo Star een Ford Zephyr MKI had, toen hij in 1962 toetrad tot de Beatles?

Ik ben niet alleen een supporter van mobiel erfgoed, maar ook van Engeland. Ga daar dus ook regelmatig op vakantie. Dit voorjaar was de bestemming Zuid-Engeland met onder meer Land's End. Dagenham staat nog op mijn wensenlijstje.

Er is genoeg te doen met mijn Zephyr, chromedelen vernieuwen, lak opfrissen, rubbers bij ramen vernieuwen en interieur in stijl brengen van de buitenkleuren.



Ik hoop dat de EFCN mij kan helpen in de zoektocht naar kennis, contacten en onderdelen en ik kijk er naar uit om je als supporter van de Engelse Ford Club binnenkort te ontmoeten.

Best wishes,

Robert van Vliet

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 website!

door Feike Gercama

Binnenkort in dit THEATER!

Een nieuwe website voor de Engelse Ford Club Nederland

Er is een tijd geweest dat je als oldtimervereniging geen website nodig had. De oude auto-eigenaren wisten elkaar wel op andere manieren te vinden en iedereen wist ook wel wat een briefkaart kostte. Zelfs waar je hem kon kopen en naar wie je hem toe moest sturen om lid te kunnen worden van de 'autoclub'. Dié tijd is echter al lang voorbij en als Engelse Ford Club Nederland konden we ons vele jaren gelukkig prijzen iemand in ons midden te hebben, ja zelfs langdurig binnen het bestuur, die onze club in het in het zadel hield voor wat betreft de ICT-faciliteiten. Maar nu Ons Joske het EFCN-bestuur verlaten heeft en wij hem niet voor elk wiswasje lastig willen blijven vallen met plotselinge hulpvragen heeft het bestuur besloten het gehele automatiseringspakket tegen het licht te laten houden. Dat was geen eenvoudig proces voor wie computers en alles wat daar op de achtergrond aan de gang is, geen dagelijkse kost is. Daarom heeft het bestuur hulp gezocht met een externe partij die ons begeleidt met het gaandeweg implementeren van nieuwe clubautomatisering. Als eerste resultaat kunnen we als bestuur melden dat de lancering van een geheel vernieuwde website aanstaande is!

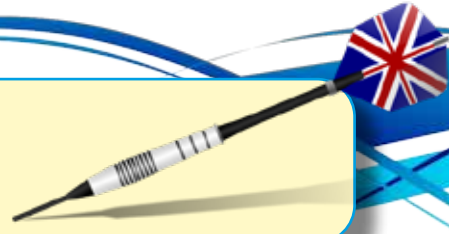
Zoals het bouwen van een nieuw huis niet gemakkelijk is als je het oude moet, of zo je wilt, wilt laten staan, zo is het realiseren van een nieuwe clubautomatisering bijna niet mogelijk zonder geconfronteerd te worden met 'bepaalde vormen van chaos'. Daar heeft het bestuur lang tegenaan gehikt, want we willen juist dat ons clubleven zich zonder chaos en gedoe blijft ontwikkelen. Ten langen leste hebben we toch deze beslissing genomen, mede omdat bleek dat enkele applicaties te gedateerd waren om verantwoord te laten updaten en ze ook in het reguliere onderhoud te lastig zijn om zelfs door geïnteresseerde leden te laten bijhouden. Hier straft zich het feit dat wij tot dusver konden genieten van de inzet van een eigen professional. Maar tijden veranderen en alleen onze auto's mogen blijven zoals ze zijn. Op voorhand dus excuses voor eventuele chaos of onduidelijkheid.

Zoals aangekondigd is onze nieuwe website naar verwachting eindseptember live. Het is leuk om te kunnen melden dat onze webmaster Everlyne hulp krijgt van een nieuw lid dat recent via onze 'nieuwe penningmeester' Wim van den Esschert zich bij onze vereniging heeft aangesloten. Hij staat elders in deze uitgave met zijn Ford Zephyr. Everlyne zal zich op een later moment voorstellen en meer vertellen over de website. Dit moet een medium worden voor de leden, door de leden. Dat betekent dat we bijvoorbeeld veel meer foto's van de verschillende Fords willen presenteren die van onze leden zijn, maar ook van evenementen.

Het was ons plan de introductie van de website samen te laten vallen met de festiviteiten rond het 7^e lustrum van de EFCN. Nu we de viering van dit jubileumweekend jammer genoeg tot volgend voorjaar uit moeten stellen zullen we de lancering van de website uiteraard eerder doen plaatsvinden! De nieuwe website zal ten tijde van de zomerrit door de Betuwe op 'het net' zichtbaar zijn.

De oorzaak van het noodzakelijke uitstel van de Lustrumfestiviteiten ligt in het feit dat de locatie die onze lustrumcommissie voor de viering op het oog heeft, in verband met de verbouwing van 'hun huis', plotseling langdurig gehuurd zou worden door een ander partij. Bij het uitkijken naar een alternatieve feestplek bleek vervolgens dat alle andere minstens zo leuke locaties inmiddels bezet waren of niet de hoeveelheid slaapplekken konden bieden die we als levendige vereniging nodig verwachtten te hebben.

Hunters



TE KOOP

Te Koop:
Prachtige Ford Cortina MK 1,
Bouwjaar 1968, inhoud 1198 cc
Kleur: Apple Candy, rood.
KM stand : 32059
Uitvoering : 2 deuren, standaard
auto is in originele staat.



Tel. 0653 751149
t.d.g.engel@live.nl

TE KOOP

Te koop gebruikte Classic Ford onderdelen:
Interieur, motoren, versnellingsbakken, assen en car-
rosserie onderdelen.
Henk van Kilsdonk
tel: 0499-472738 of 0618431102

TE KOOP



Ford Anglia Estate
Rechts gestuurd

Info: Rene Mensing, tel: 0527-622045

TE KOOP

Graag een serieus bod op deze nieuwe delen.

5 x Kleppendekelepakking EEQ 110 1 628 397.
1 x koplamp compl. 84 FG 13005 B2A. Fiesta II
1 x idem 84 FG 13006 B2A. Fiesta II
2 x Vacuumpomp 84 FB 2A 451 AC 6 166 525. Fiesta
II - diesel
1 set Remschoenen (achter) EBL 158 5 015 672.(Fiesta
1.0-1.1-1.3 - 1.6) 9-83> .
1 x L V Clignoteur 84FG 13369AA 61 127 03.Fiesta II
1 x R V Clignoteur 84FG 13368AA 61 127 .. Fiesta II
1 x Stuurschakelaar - Claxon - grootlicht 84 FG 138302
BA. 61 142 16 Fiesta II
1 x Stuurschakelaar - R A W 84 FG11K665 BA. 61 142
07.Fiesta II
1 x aandrijfjas 6 166 631
1 x aandrijfjas 6 144 779
1 x Clignoteur glas links Fiesta

Loek Rijsenbrij Badhoevedorp 06-20515302

TE KOOP

Onderdelen (oa versnellingsbak/motor) voor de Ford
Popular en Ford Prefect
Onderdelen voor Ford zijklep motoren incl. startmotors,
generators en versnellingsbak voor de Ford Prefect E493A
etc.
Bel: Jan van der Endt, tel: 0653156103
Email janvdendt@hotmail.com

TE KOOP

Gevraagd:
Instructieboekje en evt. folders van Ford
Sport KA.
Andre Boers
tel.: 053-433 2339



TE KOOP

De sigarenbandjes komen uit de jaren
zestig en zijn van Amerikaanse Fords
Wie heeft er nog sigarenbandjes liggen
en doet er niks mee! Ik houd me aan-
bevolen.
Andre Boers
tel.: 053-433 2339



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 € 48,- 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.

www.knac.nl
070 - 383 16 12
ledenservice@knac.nl



Koninklijke
Nederlandsche
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP



J 89 6.

Afscheidshuys

Begraafplaats
Boersseweg
1. 1ste 11.000,-
2. 2de 12.000,-
3. 3de 13.000,-
4. 4de 14.000,-
5. 5de 15.000,-
6. 6de 16.000,-
7. 7de 17.000,-
8. 8de 18.000,-
9. 9de 19.000,-
10. 10de 20.000,-
11. 11de 21.000,-
12. 12de 22.000,-
13. 13de 23.000,-
14. 14de 24.000,-
15. 15de 25.000,-
16. 16de 26.000,-
17. 17de 27.000,-
18. 18de 28.000,-
19. 19de 29.000,-
20. 20de 30.000,-
21. 21de 31.000,-
22. 22de 32.000,-
23. 23de 33.000,-
24. 24de 34.000,-
25. 25de 35.000,-
26. 26de 36.000,-
27. 27de 37.000,-
28. 28de 38.000,-
29. 29de 39.000,-
30. 30de 40.000,-
31. 31de 41.000,-
32. 32de 42.000,-
33. 33de 43.000,-
34. 34de 44.000,-
35. 35de 45.000,-
36. 36de 46.000,-
37. 37de 47.000,-
38. 38de 48.000,-
39. 39de 49.000,-
40. 40de 50.000,-
41. 41de 51.000,-
42. 42de 52.000,-
43. 43de 53.000,-
44. 44de 54.000,-
45. 45de 55.000,-
46. 46de 56.000,-
47. 47de 57.000,-
48. 48de 58.000,-
49. 49de 59.000,-
50. 50de 60.000,-
51. 51de 61.000,-
52. 52de 62.000,-
53. 53de 63.000,-
54. 54de 64.000,-
55. 55de 65.000,-
56. 56de 66.000,-
57. 57de 67.000,-
58. 58de 68.000,-
59. 59de 69.000,-
60. 60de 70.000,-
61. 61de 71.000,-
62. 62de 72.000,-
63. 63de 73.000,-
64. 64de 74.000,-
65. 65de 75.000,-
66. 66de 76.000,-
67. 67de 77.000,-
68. 68de 78.000,-
69. 69de 79.000,-
70. 70de 80.000,-
71. 71de 81.000,-
72. 72de 82.000,-
73. 73de 83.000,-
74. 74de 84.000,-
75. 75de 85.000,-
76. 76de 86.000,-
77. 77de 87.000,-
78. 78de 88.000,-
79. 79de 89.000,-
80. 80de 90.000,-
81. 81de 91.000,-
82. 82de 92.000,-
83. 83de 93.000,-
84. 84de 94.000,-
85. 85de 95.000,-
86. 86de 96.000,-
87. 87de 97.000,-
88. 88de 98.000,-
89. 89de 99.000,-
90. 90de 100.000,-
91. 91de 101.000,-
92. 92de 102.000,-
93. 93de 103.000,-
94. 94de 104.000,-
95. 95de 105.000,-
96. 96de 106.000,-
97. 97de 107.000,-
98. 98de 108.000,-
99. 99de 109.000,-
100. 100de 110.000,-
101. 101de 111.000,-
102. 102de 112.000,-
103. 103de 113.000,-
104. 104de 114.000,-
105. 105de 115.000,-
106. 106de 116.000,-
107. 107de 117.000,-
108. 108de 118.000,-
109. 109de 119.000,-
110. 110de 120.000,-
111. 111de 121.000,-
112. 112de 122.000,-
113. 113de 123.000,-
114. 114de 124.000,-
115. 115de 125.000,-
116. 116de 126.000,-
117. 117de 127.000,-
118. 118de 128.000,-
119. 119de 129.000,-
120. 120de 130.000,-
121. 121de 131.000,-
122. 122de 132.000,-
123. 123de 133.000,-
124. 124de 134.000,-
125. 125de 135.000,-
126. 126de 136.000,-
127. 127de 137.000,-
128. 128de 138.000,-
129. 129de 139.000,-
130. 130de 140.000,-
131. 131de 141.000,-
132. 132de 142.000,-
133. 133de 143.000,-
134. 134de 144.000,-
135. 135de 145.000,-
136. 136de 146.000,-
137. 137de 147.000,-
138. 138de 148.000,-
139. 139de 149.000,-
140. 140de 150.000,-
141. 141de 151.000,-
142. 142de 152.000,-
143. 143de 153.000,-
144. 144de 154.000,-
145. 145de 155.000,-
146. 146de 156.000,-
147. 147de 157.000,-
148. 148de 158.000,-
149. 149de 159.000,-
150. 150de 160.000,-
151. 151de 161.000,-
152. 152de 162.000,-
153. 153de 163.000,-
154. 154de 164.000,-
155. 155de 165.000,-
156. 156de 166.000,-
157. 157de 167.000,-
158. 158de 168.000,-
159. 159de 169.000,-
160. 160de 170.000,-
161. 161de 171.000,-
162. 162de 172.000,-
163. 163de 173.000,-
164. 164de 174.000,-
165. 165de 175.000,-
166. 166de 176.000,-
167. 167de 177.000,-
168. 168de 178.000,-
169. 169de 179.000,-
170. 170de 180.000,-
171. 171de 181.000,-
172. 172de 182.000,-
173. 173de 183.000,-
174. 174de 184.000,-
175. 175de 185.000,-
176. 176de 186.000,-
177. 177de 187.000,-
178. 178de 188.000,-
179. 179de 189.000,-
180. 180de 190.000,-
181. 181de 191.000,-
182. 182de 192.000,-
183. 183de 193.000,-
184. 184de 194.000,-
185. 185de 195.000,-
186. 186de 196.000,-
187. 187de 197.000,-
188. 188de 198.000,-
189. 189de 199.000,-
190. 190de 200.000,-
191. 191de 201.000,-
192. 192de 202.000,-
193. 193de 203.000,-
194. 194de 204.000,-
195. 195de 205.000,-
196. 196de 206.000,-
197. 197de 207.000,-
198. 198de 208.000,-
199. 199de 209.000,-
200. 200de 210.000,-
201. 201de 211.000,-
202. 202de 212.000,-
203. 203de 213.000,-
204. 204de 214.000,-
205. 205de 215.000,-
206. 206de 216.000,-
207. 207de 217.000,-
208. 208de 218.000,-
209. 209de 219.000,-
210. 210de 220.000,-
211. 211de 221.000,-
212. 212de 222.000,-
213. 213de 223.000,-
214. 214de 224.000,-
215. 215de 225.000,-
216. 216de 226.000,-
217. 217de 227.000,-
218. 218de 228.000,-
219. 219de 229.000,-
220. 220de 230.000,-
221. 221de 231.000,-
222. 222de 232.000,-
223. 223de 233.000,-
224. 224de 234.000,-
225. 225de 235.000,-
226. 226de 236.000,-
227. 227de 237.000,-
228. 228de 238.000,-
229. 229de 239.000,-
230. 230de 240.000,-
231. 231de 241.000,-
232. 232de 242.000,-
233. 233de 243.000,-
234. 234de 244.000,-
235. 235de 245.000,-
236. 236de 246.000,-
237. 237de 247.000,-
238. 238de 248.000,-
239. 239de 249.000,-
240. 240de 250.000,-
241. 241de 251.000,-
242. 242de 252.000,-
243. 243de 253.000,-
244. 244de 254.000,-
245. 245de 255.000,-
246. 246de 256.000,-
247. 247de 257.000,-
248. 248de 258.000,-
249. 249de 259.000,-
250. 250de 260.000,-
251. 251de 261.000,-
252. 252de 262.000,-
253. 253de 263.000,-
254. 254de 264.000,-
255. 255de 265.000,-
256. 256de 266.000,-
257. 257de 267.000,-
258. 258de 268.000,-
259. 259de 269.000,-
260. 260de 270.000,-
261. 261de 271.000,-
262. 262de 272.000,-
263. 263de 273.000,-
264. 264de 274.000,-
265. 265de 275.000,-
266. 266de 276.000,-
267. 267de 277.000,-
268. 268de 278.000,-
269. 269de 279.000,-
270. 270de 280.000,-
271. 271de 281.000,-
272. 272de 282.000,-
273. 273de 283.000,-
274. 274de 284.000,-
275. 275de 285.000,-
276. 276de 286.000,-
277. 277de 287.000,-
278. 278de 288.000,-
279. 279de 289.000,-
280. 280de 290.000,-
281. 281de 291.000,-
282. 282de 292.000,-
283. 283de 293.000,-
284. 284de 294.000,-
285. 285de 295.000,-
286. 286de 296.000,-
287. 287de 297.000,-
288. 288de 298.000,-
289. 289de 299.000,-
290. 290de 300.000,-
291. 291de 301.000,-
292. 292de 302.000,-
293. 293de 303.000,-
294. 294de 304.000,-
295. 295de 305.000,-
296. 296de 306.000,-
297. 297de 307.000,-
298. 298de 308.000,-
299. 299de 309.000,-
300. 300de 310.000,-
301. 301de 311.000,-
302. 302de 312.000,-
303. 303de 313.000,-
304. 304de 314.000,-
305. 305de 315.000,-
306. 306de 316.000,-
307. 307de 317.000,-
308. 308de 318.000,-
309. 309de 319.000,-
310. 310de 320.000,-
311. 311de 321.000,-
312. 312de 322.000,-
313. 313de 323.000,-
314. 314de 324.000,-
315. 315de 325.000,-
316. 316de 326.000,-
317. 317de 327.000,-
318. 318de 328.000,-
319. 319de 329.000,-
320. 320de 330.000,-
321. 321de 331.000,-
322. 322de 332.000,-
323. 323de 333.000,-
324. 324de 334.000,-
325. 325de 335.000,-
326. 326de 336.000,-
327. 327de 337.000,-
328. 328de 338.000,-
329. 329de 339.000,-
330. 330de 340.000,-
331. 331de 341.000,-
332. 332de 342.000,-
333. 333de 343.000,-
334. 334de 344.000,-
335. 335de 345.000,-
336. 336de 346.000,-
337. 337de 347.000,-
338. 338de 348.000,-
339. 339de 349.000,-
340. 340de 350.000,-
341. 341de 351.000,-
342. 342de 352.000,-
343. 343de 353.000,-
344. 344de 354.000,-
345. 345de 355.000,-
346. 346de 356.000,-
347. 347de 357.000,-
348. 348de 358.000,-
349. 349de 359.000,-
350. 350de 360.000,-
351. 351de 361.000,-
352. 352de 362.000,-
353. 353de 363.000,-
354. 354de 364.000,-
355. 355de 365.000,-
356. 356de 366.000,-
357. 357de 367.000,-
358. 358de 368.000,-
359. 359de 369.000,-
360. 360de 370.000,-
361. 361de 371.000,-
362. 362de 372.000,-
363. 363de 373.000,-
364. 364de 374.000,-
365. 365de 375.000,-
366. 366de 376.000,-
367. 367de 377.000,-
368. 368de 378.000,-
369. 369de 379.000,-
370. 370de 380.000,-
371. 371de 381.000,-
372. 372de 382.000,-
373. 373de 383.000,-
374. 374de 384.000,-
375. 375de 385.000,-
376. 376de 386.000,-
377. 377de 387.000,-
378. 378de 388.000,-
379. 379de 389.000,-
380. 380de 390.000,-
381. 381de 391.000,-
382. 382de 392.000,-
383. 383de 393.000,-
384. 384de 394.000,-
385. 385de 395.000,-
386. 386de 396.000,-
387. 387de 397.000,-
388. 388de 398.000,-
389. 389de 399.000,-
390. 390de 400.000,-
391. 391de 401.000,-
392. 392de 402.000,-
393. 393de 403.000,-
394. 394de 404.000,-
395. 395de 405.000,-
396. 396de 406.000,-
397. 397de 407.000,-
398. 398de 408.000,-
399. 399de 409.000,-
400. 400de 410.000,-
401. 401de 411.000,-
402. 402de 412.000,-
403. 403de 413.000,-
404. 404de 414.000,-
405. 405de 415.000,-
406. 406de 416.000,-
407. 407de 417.000,-
408. 408de 418.000,-
409. 409de 419.000,-
410. 410de 420.000,-
411. 411de 421.000,-
412. 412de 422.000,-
413. 413de 423.000,-
414. 414de 424.000,-
415. 415de 425.000,-
416. 416de 426.000,-
417. 417de 427.000,-
418. 418de 428.000,-
419. 419de 429.000,-
420. 420de 430.000,-
421. 421de 431.000,-
422. 422de 432.000,-
423. 423de 433.000,-
424. 424de 434.000,-
425. 425de 435.000,-
426. 426de 436.000,-
427. 427de 437.000,-
428. 428de 438.000,-
429. 429de 439.000,-
430. 430de 440.000,-
431. 431de 441.000,-
432. 432de 442.000,-
433. 433de 443.000,-
434. 434de 444.000,-
435. 435de 445.000,-
436. 436de 446.000,-
437. 437de 447.000,-
438. 438de 448.000,-
439. 439de 449.000,-
440. 440de 450.000,-
441. 441de 451.000,-
442. 442de 452.000,-
443. 443de 453.000,-
444. 444de 454.000,-
445. 445de 455.000,-
446. 446de 456.000,-
447. 447de 457.000,-
448. 448de 458.000,-
449. 449de 459.000,-
450. 450de 460.000,-
451. 451de 461.000,-
452. 452de 462.000,-
453. 453de 463.000,-
454. 454de 464.000,-
455. 455de 465.000,-
456. 456de 466.000,-
457. 457de 467.000,-
458. 458de 468.000,-
459. 459de 469.000,-
460. 460de 470.000,-
461. 461de 471.000,-
462. 462de 472.000,-
463. 463de 473.000,-
464. 464de 474.000,-
465. 465de 475.000,-
466. 466de 476.000,-
467. 467de 477.000,-
468. 468de 478.000,-
469. 469de 479.000,-
470. 470de 480.000,-
471. 471de 481.000,-
472. 472de 482.000,-
473. 473de 483.000,-
474. 474de 484.000,-
475. 475de 485.000,-
476. 476de 486.000,-
477. 477de 487.000,-
478. 478de 488.000,-
479. 479de 489.000,-
480. 480de 490.000,-
481. 481de 491.000,-
482. 482de 492.000,-
483. 483de 493.000,-
484. 484de 494.000,-
485. 485de 495.000,-
486. 486de 496.000,-
487. 487de 497.000,-
488. 488de 498.000,-
489. 489de 499.000,-
490. 490de 500.000,-
491. 491de 501.000,-
492. 492de 502.000,-
493. 493de 503.000,-
494. 494de 504.000,-
495. 495de 505.000,-
496. 496de 506.000,-
497. 497de 507.000,-
498. 498de 508.000,-
499. 499de 509.000,-
500. 500de 510.000,-
501. 501de 511.000,-
502. 502de 512.000,-
503. 503de 513.000,-
504. 504de 514.000,-
505. 505de 515.000,-
506. 506de 516.000,-
507. 507de 517.000,-
508. 508de 518.000,-
509. 509de 519.000,-
510. 510de 520.000,-
511. 511de 521.000,-
512. 512de 522.000,-
513. 513de 523.000,-
514. 514de 524.000,-
515. 515de 525.000,-
516. 516de 526.000,-
517. 517de 527.000,-
518. 518de 528.000,-
519. 519de 529.000,-
520. 520de 530.000,-
521. 521de 531.000,-
522. 522de 532.000,-
523. 523de 533.000,-
524. 524de 534.000,-
525. 525de 535.000,-
526. 526de 536.000,-
527. 527de 537.000,-
528. 528de 538.000,-
529. 529de 539.000,-
530. 530de 540.000,-
531. 531de 541.000,-
532. 532de 542.000,-
533. 533de 543.000,-
534. 534de 544.000,-
535. 535de 545.000,-
536. 536de 546.000,-
537. 537de 547.000,-
538. 538de 548.000,-
539. 539de 549.000,-
540. 540de 550.000,-
541. 541de 551.000,-
542. 542de 552.000,-
543. 543de 553.000,-
544. 544de 554.000,-
545. 545de 555.000,-
546. 546de 556.000,-
547. 547de 557.000,-
548. 548de 558.000,-
549. 549de 559.000,-
550. 550de 560.000,-
551. 551de 561.000,-
552. 552de 562.000,-
553. 553de 563.000,-
554. 554de 564.000,-
555. 555de 565.000,-
556. 556de 566.000,-
557. 557de 567.000,-
558. 558de 568.000,-
559. 559de 569.000,-
560. 560de 570.000,-
561. 561de 571.000,-
562. 562de 572.000,-
563. 563de 573.000,-
564. 564de 574.000,-
565. 565de 575.000,-
566. 566de 576.000,-
567. 567de 577.000,-
568. 568de 578.000,-
569. 569de 579.000,-
570. 570de 580.000,-
571. 571de 581.000,-
572. 572de 582.000,-
573. 573de 583.000,-
574. 574de 584.000,-
575. 575de 585.000,-
576. 576de 586.000,-
577. 577de 587.000,-
578. 578de 588.000,-
579. 579de 589.000,-
580. 580de 590.000,-
581. 581de 591.000,-
582. 582de 592.000,-
583. 583de 593.000,-
584. 584de 594.000,-
585. 585de 595.000,-
586. 586de 596.000,-
587. 587de 597.000,-
588. 588de 598.000,-
589. 589de 599.000,-
590. 590de 600.000,-
591. 591de 601.000,-
592. 592de