



HEMWEGGETJES



KERST PUZZEL





FORD TAUNUS M CLUB



JAARGANG 33

JANUARI 2021

Los nummer € 4,-

Lidmaatschap

De contributie voor het standaardlidmaatschap is € 40,00 voor een kalenderjaar. Dit lidmaatschap is persoonsgebonden. Met dit lidmaatschap kan een clublid gratis, of tegen een van te voren vastgestelde geringe bijdrage, deelnemen aan evenementen en/of clubdagen. Het meenemen van meerdere personen naar genoemde activiteiten is toegestaan maar de kosten hiervan zijn volledig voor rekening van deze personen. De contributie voor een collectief-lidmaatschap is € 65,00 voor een kalenderjaar. Dit lidmaatschap is persoonsgebonden. Met dit lidmaatschap kan een clublid 2 zelfgekozen personen gratis, of tegen een van te voren bekende geringe bijdrage, meenemen naar evenementen en/of clubdagen. Bij inschrijving van een nieuw lid wordt voor het gekozen lidmaatschap eenmalig € 8,00 inschrijfgeld in rekening gebracht. Nieuwe leden die zich na 30 juni inschrijven betalen het eerste jaar de helft van het gewenste lidmaatschap + € 8,00 inschrijfgeld. ING-rekening IBAN: NL65 INGB 0003 4219 80 BIC: INGBNL2A t.n.v. Ford Taunus M Club Nederland te Blaricum. Nieuwe leden kunnen zich aanmelden bij het secretariaat. Secretariaat TMCN 0186-602362 E-mailadres: secretariaat@taunusmclub.nl Opzeggen: Wilt u uw lidmaatschap opzeggen, de opzegtermijn is minimaal 6 weken voor het verstrijken van het kalenderjaar.

Erkenning

De vereniging staat ingeschreven bij de kamer van koophandel te Eindhoven in het verenigingsregister onder nr. 402.39.36.2. De Ford Taunus M club is officieel erkend door Ford Nederland en is aangesloten bij de FEHAC.

TMCN-magazine

Dit blad verschijnt in de eerste maand van ieder kwartaal. De Ford Taunus M club Nederland aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor fouten en onvolkomenheden in de tekst, noch voor hieruit voortvloeiende gevolgen. De productie wordt verzorgd door: MultiCopy Nijmegen Kerkenbos 10-15h 6546 BB Nijmegen 024-3733729

Redactie

Het redactie team bestaat uit: Wim Langeveld, Fred Renes en Eric van Peer. Het adres is: TMCN-magazine Achtmaalseweg 126 ,4881 VN Zundert 076-5971859 E-mailadres redactie@taunusmclub.nl Internetadres www.taunusmclub.nl

Beurzen + Evenementen

De vertegenwoordiging van de TMCN op oldtimerbeurzen wordt verzorgd door:
D. Kortekaas Hagedis 17, 1275 BP Huizen 035-5259890
E-mailadres dirktaunus49@gmail.com

Fehac-contactman

C. Scharloo Donsvlinder 33, 2317 KH Leiden 071-5230860

Advertentie

Emmetjes Trosroosweide 11 3448 ZK Woerden 0348-430325
E-mailadres emmetjes@taunusmclub.nl

Bestuur

Voorzitter	M. Opmeer	0186-602362	Algemeen	B. van Tussenbroek	023-5840646
Vice voorzitter	D. Kortekaas	035-5259890	Secretaris	J. Opmeer-Harts	0186-602362
Redactie	E. van Peer	076-5971859	Algemeen	J. Doornenbal	0348-430325
Penningmeester	R. Mulder	06-21195254			

Technische commissie

G4/G13	W. Buist	0594-631849	P7a/P7b	P. Langelier	0493-491934
P2	E. van Peer	076-5971859	OSI	R. Stap	06-53813958
P3	C. Scharloo	071-5230860	FK	A. Hoefnagel	0184-681500
P4	L. Verbraak	040-2814423	FT	J. Meijer	0184-651712
P5	J. van Alphen	0344-619065	TC	P. Ijpelaar	06-51241119
P6	B. van Tussenbroek	023-5840646	Consul/Granada	P. Ijpelaar	06-51241119

verzoek niet te bellen na 22.00 uur

VOORWOORD

Meeuwis Opmeer

De bekende politiek commentator Kees Booman begint altijd zijn radiopraatje over hetgeen waar hij het niet over gaat hebben. Het sterke van deze manier van commentaar leveren is, dat hij het beestje bij zijn naam noemt door het er niet over te hebben. Dus doe ik het voor deze keer ook maar eens.

Ik ga het dus niet over de coronacrisis hebben, ook niet over de lockdown in Nederland, ik ga het ook niet over de Amerikaanse verkiezingen hebben, en zeker niet over het weer. Waar ga ik het dan wel over hebben? Goeie vraag met een duidelijk antwoord: ik ga het hebben over onze club, een stukje over het probleemjaar 2020 en een beetje meer over 2021.

Hoe staan we op dit moment, december 2020, er voor? Ondanks dat praktisch alle geplande clubactiviteiten niet door konden of mochten gaan hebben we gelukkig net voor de problemen ontstonden (ik zou het niet over.....hebben), op 16 februari een belangrijke Algemene leden vergadering gehad. Tijdens die vergadering is Rob Mulder gekozen als nieuw bestuurslid, waarna hij direct aan het bestuur liet weten de taak van penningmeester van Bob van Tussenbroek te willen overnemen. Inmiddels is de overdracht bij de Kamer van Koophandel (KvK) doorgevoerd. In de komende overgangsfase blijft Bob Rob assisteren en ondersteunen. Wat ook is gelukt is de toerit op 11 juli over de Veluwe waaraan ook andere Fordclubs konden mee doen. Jammer genoeg was dit dan meteen het meest haalbare, want

we kunnen er niet omheen, het is de valse kater van het niet doorgaan van de Barneveld onderdelendagen. Deze zijn niet alleen belangrijk voor de onderdelenhandel en daarmee de voorziening aan de leden, deze onderdelendagen zijn ook essentieel voor de onderlinge contacten van clubleden en iedereen die tijdens die dagen de hallen bezoekt.

Even weer terugkomend op de vraag, hoe staan we er voor aan het begin van 2021? Het totale ledenbestand is het afgelopen jaar voor het eerst in lange tijd niet gedaald en het lijkt er zelfs op dat er een soort van lichte stijging is te zien. Een andere zeer positieve ontwikkeling is: dat de meeste leden hun contributie op tijd betaalde wat een berg werk en ergernis scheelde voor de penningmeester.

2021 starten we zonder de gebruikelijke aankondiging van een ALV. Zoals het er nu naar uit ziet kunnen we hem niet in maand februari organiseren. Dus is er ook geen notulen en agenda in dit blad te vinden. We doen het met wat we hebben dat is elkaar als clublid, dat is ons mooie clubblad, onze website en voor de liefhebber de Facebookpagina van de club. En trouwens, wat houd je tegen om elkaar eens een kaartje te sturen even te bellen of watsappen? Contact te maken is een kwestie van Doen! dus zou ik zeggen...

Tot slot wens ik jullie mooie feestdagen met iedereen die je lief is.



BIJ DE VOORPLAAT

Fred Renes

Ford Taunus TC1 sedan GXL in de kleur groen metallic, van Boss 1 op 18. Daar sta je dan, 50 jaar geleden, in mijn herinnering was ik 9 jaar, toen deze op de markt kwam. Styling, belijning en American Look wat motorkap betreft, en 4 drs sedan. Als je deze auto aan de pomp kreeg op zaterdagmiddag, dan ging ik bijna in de houding staan. Het was 1975 dat er een donker bruine 6 cilinder brandstof moest tanken, je keek je ogen uit. Waar dan naar uit? Nou, naar de Styling het chroom het sierstripje op de brandstof klep, wat een koninklijke uitstraling voor die tijd, en automaat nog wel, tjonge. Als pompbediende zou je willen dat je vader in zo'n uitvoering reed. Veel te duur zei mijn vader dan, dat kon hij niet opbrengen, dus was een 2 drs 1600cc in de L uitvoering met achterraut verwarming, rembekrachtiger en Michelin radiaal banden voldoende. Die prachtige zijdelinkse lijnen met de 'coke bottle' looking aan de Coupe uitvoering, een vorstelijke uitstraling, ja dat maakte die auto echt uniek. Maar goed, al met al, af getankt, dop erop gedraaid en snorren maar die V6 Automatic, want ja, je sprak een wat chique-

re taal als de Ford Taunus GXL weer vertrok en zijn 'buikje' weer vol was af getankt en je een vette fooi van één gulden kreeg, wouw! Nog steeds vind ik dit een van de mooiste uitvoeringen van die tijd, men kon wel auto's bouwen zeg! Er is ook een Ford voor u, en nog!!



BIJ DE ACHTERPLAAT

Ford Granada in een verlengde uitvoeringGranny Stretched

Fred Renes

Het was de Fa. Colemann in de The UK and Ireland die de Ford Granada's verlengde, verhoogde, verbrede, bepantserde en noem maar op, ooh wat een limo's zeg.

Lees maar mee: In het begin werd er een soort afschermdende verbinding tussen de cockpit en passagiers ruimte gecreëerd. Een aanpassing die ook, in de Koninklijke Stallen van Paleis Het Loo, bij die ene Ford Granada Limo te zien is. Ook later heeft Koningin Beatrix een Ford Scorpio laten 'uitrekken', wat een uitzonderlijke vertoning werd, met een vinyl kap die boven de achterdeuren, sloot en open gedaan kon worden, als een Landau lette, wat een oud woord, 19e eeuw dus. Bijzonder? misschien wel maar zag je het ook bij koetsen en later toegepast op de auto's voor de hoogwaardigheidsbekleders die ons land bezochten. Een rondrit rit maakten met onze vorstin Koningin Emma of Koningin Wilhelmina, Prins Hendrik, Koningin Juliana en Prins Bernhard, wat een pracht en praal, vergane glorie misschien? Zelf vond ik het vooruitstrevend en toekomstgericht zodat gezien kon worden wie de regerende Vorst met zijn Sciencefiction automobiel was. Dat geldt zeker ook voor de Ford's die destijds omgebouwd werden, kijk maar eens op Google. Coleman Ford Granada's, prachtige uitvoeringen met super de luxe bekleding, verlaagd en uitzonderlijke lichtmetalen velgen, nou ja te veel om op te noemen. Zelfs bij een 4 drs sedan kwam het voor om de achterportieren alleen te verlengen, en geen verbindingstuk te plaatsen, wat ik zelf eigenlijk ook mooier en natuurlijker vond. Eigenlijk een soort glazenkoets zonder paarden mag je wel zeggen, en zwaaien maar, je ging uit je dak letterlijk en figuurlijk. Toch heeft ons koningshuis gekozen voor Volvo en Audi, wat de Fordtraditie gebroken heeft, maar misschien komt het nog eens zover dat wij weer een prachtige Ford Granada New Face mogen verwachten, wie weet wat Ford nog in petto heeft, geruisloos op waterstof dat zou een verassing zijn. Prachtig vond ik de Ford Scorpio van harenmajesteit de Koningin, oogverblindend en haast uitdagend. Kom, ga mee deze modellen bekijken in ons clubblad en laat je verrassen, verlengd, verhoogd, verbreed, en nog veel meer. In Google vind je deze prachtige uitvoeringen en dat net voor en met de Kerst. Goede kerstdagen toegewenst en een voorspoedig en gezond 2021!





STANDARD AND OPTIONAL FITTINGS.



The five door, seven seater Windsor is 17' 8" of practical opulence.

Inside, it has forward facing occasional seats as standard – trimmed in matching material on the highest quality foam interiors. Cappings are fitted on all doors and on the instrument panel, and the floors are covered in the best quality carpets and underlays.

There are interior lamps over each rear door entrance, a central interior light over the rear seat, and a central interior lamp above the front windscreen.

All this and more is standard. The options are limited only by your own requirements or imagination. There are many extras available to the customer's own specification – not least the car colour, and the colour of the interior trim.

COLEMAN MILNE LIMITED
 Wigan Road, Westhoughton,
 Nr. Bolton, Lancashire BL5 2EE.
 Tel: 0942 815600.

Coleman Milne Ltd. – A Hawley Group Company

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3	In memoriam Adrie Luteijn	17
Bij de voorplaat	4	Boekentip	18
Bij de achterplaat	4	Agenda	18
Inhoudsopgave	5	Van huis uit	19
Van achter het stuur	6	Lijnenspel TC miniatuur modellen	20
Van de redactie	7	Hemweggetjes	22
Gepuzzel	8	Beknopte onstaan rijbewijs	26
Kerst puzzel	9	Nieuwe leden	27
De automobiel onze grote vijand?	11	FEHAC nieuwsbrief	28
Beursperikelen eind 2020	13	De Gratton collection in Italië	29
Fordvondst	14	Emmetjes	38
Najaarsrit 2020	16	Commerciële advertentie	39



VAN ACHTER HET STUUR

Jeannette Opmeer-Harts

In deze zeer gecompliceerde tijd is het voor het bestuur extra opletten om de club goed te blijven besturen. Omdat vrijwel alle geplande clubactiviteiten niet door konden gaan (Barneveld werd zelfs op het laatste nippertje gecancelled), kon dit een reden voor het bestuur zijn om dan ook maar niet te vergaderen. Maar het elkaar niet in het echt zien en ook niet spreken had eigenlijk al te lang geduurd en was zodoende de aanleiding om op andere dan de gebruikelijke locatie te vergaderen. Via Dirk zijn werkgever konden we het 1.5 meter vergaderen veilig realiseren. Dus...

De bestuursvergadering van maandag 21 September is dus gewoon doorgegaan, en wel op een ruime locatie in de (aangepaste) kantine van Eemland Reizen te Hilversum. Het was de bedoeling dat de formele overdracht van het penningmeesterschap hier zou plaats vinden. Maar deze overdracht kon helaas niet doorgaan omdat Rob Mulder door omstandigheden zich had afgemeld. Afgesproken is dat de voorzitter in de komende tijd de overdracht en registratie bij de KvK via de digitale snelweg met de betrokkenen gaat afhandelen.

Afgelasten van clubactiviteiten:

Om snel en accuraat beslissingen te kunnen nemen, heeft een club/vereniging een dagelijks bestuur nodig. Dit DB. Bestaat bij onze club uit drie personen, de voorzitter, secretaris en penningmeester. Bij plotselinge problemen of verandering nemen zij de beslissende verantwoordelijkheid dus ook t.a.v. het



wel of niet doorgaan van een clubevenement of andere activiteiten. De belangrijkste taak is hier dat de clubleden op tijd en duidelijk op de hoogte worden gesteld van deze beslissingen. Als er geen voldoende tijd is om zo'n bericht in het clubblad te plaatsen en we er vanuit moeten gaan dat niet ieder clublid de website van de club bezoekt, is een persoonlijk gerichte brief aan ieder clublid de meest betrouwbare manier van een snelle en juiste berichtgeving. ALV 2021:

Normaal staan er in dit laatste clubblad van het jaar de notulen en de agenda voor de ALV, maar het is nu allemaal anders door de coronamaatregelen waar we ons hoe dan ook aan te houden hebben. Daarom zal deze ALV op een later moment in het jaar moeten plaatsvinden, wanneer en hoe we dat gaan regelen is op dit moment nog niet bekend. De lopende zaken gaan zoveel als mogelijk gewoon door, dus ook de kascontrole t.a.v. het financiële jaarverslag en de begroting 2021.

Nu het positieve, het clubblad is dikker geworden en er staan bijzondere weetjes in en we hebben dus veel leesplezier.

Hou de site van de club goed in de gaten voor de laatste ontwikkelingen.

Dit was het dan weer voor deze keer, ik wens iedereen een heel goede kerst en Nieuwjaar toe in de hoop dat we volgend jaar wel elkaar kunnen tegenkomen op een evenement of onderdelendag



VAN DE REDACTIE

Wim Langeveld

Vanaf deze plaats willen we als redactie u prettige kerstdagen wensen en een mooi en gezond 2021. Met het opschrijven van deze wensen ga ik er vanuit dat alles volgens de planning verloopt en 'Tante Post' dit clubblad op tijd heeft bezorgd! Goede contacten, daar draait alles om in het leven, en dat geldt ook voor onze Taunus, zo moest ik enkele jaren geleden constateren. Na de winterperiode werd het weer tijd om de Taunus te starten. Accu erin, vloeistoffen controleren, sleutel omdraaien om de motor weer heerlijk te horen snorren. Maar helaas, de motor startte prima en sloeg kort erna aan, maar zodra de contactsleutel werd losgelaten sloeg de motor af. Ik heb van alles gecontroleerd, maar het probleem bleef zich herhalen. Ik heb toen een kennis gebeld en samen hebben we gezocht, maar de oorzaak konden we niet vinden. Het contactslot was



goed en ook de ontsteking werkte feilloos, dus de oorzaak zat hoogst waarschijnlijk in de kabelboom. Maar waar? We besloten de zaak even te laten rusten. Terwijl ik 's avonds in bed lag schoot me iets te binnen. Niet veel later was ik weer in de schuur te vinden en ik keek gelijk naar de zekeringskast van de Taunus, en deze zag er niet zo fris meer uit. Heel toevallig(wat is toeval?)had ik kort daarvoor op een onderdelendag in Barneveld een nette gebruikte zekeringskast gekocht, deze heb ik gemonteerd en de motor sloeg direct aan en liep mooi rond. Kortom: de ouderwetse porseleinen zekeringen maakten in de loop der jaren slechter contact. Dit clubblad is het ultieme middel om met elkaar te communiceren. De vorige 2 edities heeft u kunnen genieten van extra dikke edities, omdat we meer kopij hebben ontvangen. Ook dit nummer is weer extra ge-



vuld met interessante artikelen. Een inmemoriam over ons ontvallen clublid van het eerste uur Adrie Luteijn, geschreven door Louis Verbraak. Jeannette en Meeuwis Opmeer hebben weer enkele heel oude artikelen opgezocht en bewerkt, heel leuk om te lezen hoe er vroeger gedacht werd over de auto. Natuurlijk beleeft Bouzие Vonk weer een avontuur vol verrassingen. Dimitri Corveleijn heeft een leuke

foto van zijn wereldbol ingestuurd. Arne Molenaar heeft zijn 23M de sporen gegeven om een tourrit te maken van "even" 400 km. Er zijn wereldwijd veel mooie en bijzondere automusea, Eric heeft een "beknopte" beschrijving van het Gratton Collection in Italië. En dit jaar vindt u een heuse kerstpuzzel, opgesteld door Rob en Dirk.

GEPUZZEL



Boezie Vonk

“Ik denk dat ik aandelen koop van de Ravensburger puzzelfabriek,” klepte mevrouw Vonk als een echte beurspeculant, “ze kunnen de legpuzzels niet aan gesleept krijgen.” Het is bij ons een dagelijks ochtendritueel om samen, koffiedrinkend aan de keukentafel, de vroege krant uit te pluizen. In het bewuste artikeltje stond dat door de coronacrisis heel veel mensen fanatiek aan het puzzelen waren geslagen, de ‘Ravensburger hype’, werd het genoemd. Gelukkig niet bij ons, was de conclusie, want, afgezien van de gewone puzzelboekjes, is het puzzelen met echte stukjes niets voor ons. Dat gefriemel en gerommel met die onhandige stukjes die nooit passen, ik word er opgefokt van, dus haal ik liever een sappige hamburger dan een gortdroge kartonnen Ravensburger in huis. Over het in huis halen gesproken, de feestdagen komen er aan en mevrouw Vonk zegt dan met herhaling dat december dé cadeau maand is. Maar hier staan we lijnrecht tegenover elkaar, zij vindt het grandioos en ik waardeeloos, ik heb alles al en hoef er helemaal niks bij. Maar nu komt het, wie heeft het voor het zeggen? 3x raden, het werd weer als vanouds, we moesten stante pede aan de slag om ‘leuke’ cadeaus te bedenken, kopen of maken, hoe dan ook.

Even er tussendoor, dat ik er niet zo zin had kwam eigenlijk dat ik een heel andere puzzel moest op zien te lossen, die van de Sierra. Hij had problemen met starten en als hij liep leek het een wel een koffiemolen. Na onderzoek leek de motor aangetast door het revisievirus. Maar goed er een stond voorlopig leen Fordje voor de deur. Het was mevrouw Vonk die direct het voortouw nam. Ze zat voortdurend op haar iPad te whatsappen met iemand die ze, zo te zien, goed kende. Ik ben niet jaloers maar ik wilde wel weten waarom ze zo moest lachen, werd ik soms in

de maling genomen? “Je kunt je beter bezighouden met het cadeau voor mij en niet proberen er achter te komen wat ik van plan ben,” zei ze licht gepikeerd, toen ik een opmerking maakte over haar gegiechel. Twee dorpen bij ons vandaan woont Sibbe een bevriende oud collega waar ik nog veel contact mee heb. Het toeval wil dat hij een pracht van een timmermanswerkplaats heeft. Na mijn telefonische tirade over het verzinnen van een leuk cadeau te hebben aangehoord, zei hij dat ik even bij hem langs moest komen omdat hij een lumineus idee had. Maar wat ik eerst moest doen, was het bestellen van een grote pluche ezel en bij hem laten bezorgen, de rest deed hij pro Deo. Wat volgde was een paar dagen van zagen en boren, schuren en schroeven, passen en meten, in elkaar zetten en weer andersom, want hoe dan ook het moest een soort puzzel worden. Er moest nog een verhaal en handleiding bij, dat was mij pakkie-an. Alles in flinke doos en klaar was Boez.

Het was net december geworden toen er een dicht gesealde kist op een pallet werd bezorgt. De chauffeur zette hem met zijn lepelwagen netjes in de schuur vlak naast de Sierra. Voor dat ik maar in de buurt kwam had mevrouw Vonk er een dekzijl omheen gevouwen, want het was nog geen pakjesavond, dus weg wezen.

Allemaal lichtjes mooie muziek een glas wijn een stukkie kaas en worst, eindelijk was het zover. Saampjes als twee kleine kinderen die elkaar wilde verrassen, dus voor de dag er mee met het uitpakken. Eerst wat kleine frutsels, maar dan hét cadeau. Een zelf in elkaar te puzzelen ezelschommelstoel van mij voor haar, en een zelf onder de motorkap te puzzelen revisiemotor voor mij van haar. Puzzelklaar! Dus puzzelen maar!



KERST PUZZEL

Dirk Kortekaas & Rob Mulder

Als aanvulling op het vorige artikel in dit nummer, hebben we een toch wel unieke kerstpuzzel samengesteld, weliswaar is het geen Ravensburger of een Jan van Haasteren puzzel, bovendien is deze kerstpuzzel ook nog niet uitverkocht, maar wel met uiterste zorg samengesteld.

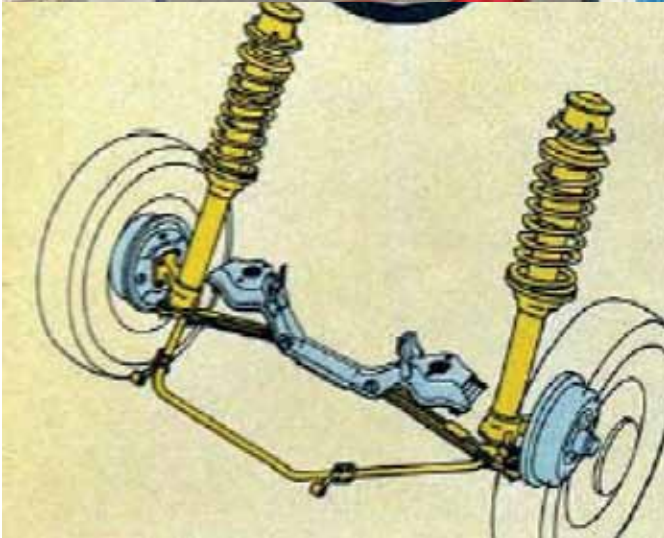
Deze kerstpuzzel zal zeker de leden aanspreken, nu we midden in de tweede Corona golf zitten, immers veel tijd beschikbaar, weliswaar met weinig gasten gedurende de kerstdagen, is er voldoende ruimte op de eettafel onder het genot van een versnappering om deze puzzel op te lossen.

De opdracht is om aan de hand van de onderstaande foto's uit te zoeken in welk clubbladnummer en paginanummer deze foto uit het clubblad is geplaatst, noteer beide nummers en tel vervolgens van elke foto deze nummers op en mail de uitkomst naar: rjmmulder@ziggo.nl Onder de winnaars zullen we een prijs verloten van euro 50,=

De sluitingsdatum is 6 januari 2021 !!

Veel puzzelplezier





eerste auto's
 bouwde met
 n type auto
 (zwart) voor
 nen. William
 General Motors
 merikanen een
 uit meerdere
 vele kleuren.





DE AUTOMOBIEL ONZE GROTE VIJAND?

Jeannette in samenwerking met Meeuwis

Ik heb weer een leuk stukje gevonden in het blad van de ANWB, de 'Kampioen' van 1903. Ook nu heb ik het iets leesbaarder gemaakt zonder de originele tekst en spelling echt te veranderen.

Het is een ingezonden brief van een bondslid en tevens arts.

Mijnheer de Redacteur,
Gedurende de maand augustus houd ik verblijf met vrouw en kinderen van 3 en 5 jaar te De Steeg, maar

denk niet dat de laatsten zich vrij kunnen bewegen op de wegen. Steeds moeten ze binnen het hek in 't nauwe tuintje blijven en angstig zien we steeds uit

of het hekje soms openstaat want de weg wordt on-
veilig gemaakt door de automobielen die hier tussen
Arnhem en Dieren zeer talrijk rijden. Gisteravond 9
uur, stikdonker, hoorden we in de verte een geluid
als een hevige windvlaag en zagen een ogenblik
later een auto met duizelingwekkende vaart langs
vliegen. Dit genieten wij overdag en 's avonds;
voorwaar een heerlijk rustig buitenverblijf.

Neen, mijnheer de redacteur, laten we het maar gul-
weg bekennen, de wegen zijn onveilig en het wordt
hoog tijd dat de regering zeer strenge maatregelen
neemt tegen dat verwaten monster, dat ons allen be-
rooft van de heerlijke rust, zowel de landman, die
niets anders gewoon is dan rust, als de stedeling,

die na maandenlang roezig grootsteeds leven ont-
spanning zoekt voor zijn geest. Maar er is nog meer
waarvoor de regering moet zorgen, namelijk een
examen en wettelijke regeling van de aanstelling tot
chauffeur. Wie wordt of liever wie kan tegenwoor-
dig chauffeur worden? Jongens die een beetje bij
een groot of klein baasje motorrijwielen herstellen
en proberen, eindelijk eens een auto te besturen en
door grote brutaliteit en onverschilligheid voor eigen
en eens anders leven uitmunten, verhuren zich
als chauffeur voor laag salaris aan deze of gene heer,
krijgen een mooie jas aan en pet op en zijn eens-
klaps geproclameerd tot onveiligmaker der wegen.
En rijden ze dan eens wat hard; och, men kan ze



toch niet achterhalen! Nummer van de auto? Maar
daar smeren ze een goede laag vet op, dan maakt de
stof het wel onleesbaar, of ze keren het om. Herken-
nen van personen? Dat kan niet, want men kan niet
eens zien of er heren of dames of beren in de auto
zitten door jassen, dekens, brillen, maskers, petten
etc.

En dan moet men die gesprekken tussen die sinjeurs
horen. 'Wat,' zegt de een, 'jij kunt die scherpe bocht
niet maken die ik maak?' Daarom is het te doen. Of
de kar van de eigenaar wordt vernield of iemand
wordt aangereden, dat doet er niet toe.'t Zijn im-
mers toch alleen boerenkinkels, die te stom zijn om
uit de weg te gaan.' Maar mijnheer de chauffeur, die
boerenkinkel is veelal een werkzaam huisvader, die
werkt voor vrouw en kroost, in alle geval een mens,
gij zijt vaak een voor de maatschappij nietswaardige

vlegel, die voor een zekere som per week aanneemt
zo hard mogelijk te mogen vliegen met een lokomo-
tief op de zandwegen.

Een auto die iemand aan of overrijdt, bemerkt bijna
niets, en snort door. Dit werkt kolossaal de onver-
schilligheid in de hand. Om dwaze wettelijke bepa-
lingen van gemeente of provincie te voorkomen, zie
ik met tallos velen reikhalzend uit naar een strenge
rijkswet op het automobilisme.

Daarin zal dan wel niets kunnen komen van een
snelheid van 6 km per uur en de uitvoerder der wet
zal dan wel middelen beramen om ieder te dwingen
de wet stipt na te komen. U dankzeggende voor de
plaatsing.

Uw dw. Dienaar DR. L.B. UBBENS-ARTS.

Ford

BEURSPERIKELLEN EIND 2020

Dirk Kortekaas

Ja, beste clubleden, daar zit je dan om de kopij te schrijven omtrent hetgeen er plaats heeft gevonden het laatste kwartaal. Niks dus. Althans zo lijkt het. Er is getracht, zoals u kunt verwachten, om hetgeen wat nog op de rol stond ook uit te voeren. Hadden we begin oktober 2020 nog een klein vooruitzicht om een rit te organiseren en de najaarsbeurzen in te plannen, liepen we ineens weer achter de feiten aan. De extra zomerrit in de vorm van een Veluwe tocht is gelukkig wel prachtig verlopen, waarvan in het oktobernummer een beschrijving is gemaakt. Omdat het idee er was om hierna in de omgeving van het Gooi een najaarsrit te rijden, werd deze, door de sluiting van de horeca, in oktober alsnog afgelast. Voordeel is wel, dat er nu wel een rit op de plank ligt die zo uitgevoerd kan worden. Trouwens de niet De niet gereden Paasrit van 12 april 2020 ligt ook nog op de plank en zou in de omgeving van de Achterhoek op 5 april 2021 plaats kunnen vinden. Maar het is en blijft onzeker om deze datum dan dus ook in de agenda voor 2021 te zetten. Wat betreft de Ford onderdelendagen is 2020 helemaal een verloren jaar. Jammer maar waar. Er ligt wel een

contract klaar voor 2021 t.w. 20 maart. Eerst maar weer afwachten welke ontwikkelingen er zijn en hoe dit dan verloopt. Frappant is het wel geweest, dat in maart jl. precies zes dagen voor de onderdelendag alles werd afgeblazen en we niets meer konden. In oktober precies acht dagen. We waren toen wel degelijk op weg om het door te laten gaan met een perfect draaiboek helemaal volgens de RIVM richtlijnen. Oké, het beste is maar niet te lang terug kijken dat geeft geen fijn gevoel. Vooruit kijken dus, dat is voor nu het belangrijkste. Dit bewogen clubjaar zit erop, ik wens voor 2021 weer veel nieuwe moed en onderdelen te verzamelen. Als we kijken wat er al op de plank klaar ligt, moet er, waar mogelijk, een prachtig clubjaar uitkomen met o.a. een Barneveld editie, dan de Paasrit, en zelfs de najaarsrit, plannen genoeg alles ligt klaar. Afsluitend wil ik u fijne feestdagen toewensen, voordeel is dat het rustig is met vuurwerk (voor mij hoeft het niet). Voor de boven gelegen provincies veel plezier met carbid schieten, (vind ik wel leuk). Maar doe het vooral veilig. Daarna gezond 2021 in. Ook namens Ineke. Tot ziens Dirk.



The Ford

FORDVONDST

Eric van Peer

Van Erwin van Liere ontvingen wij een tweetal berichten per e-mail over gespotte Fords. Goedenavond, hierbij stuur ik een foto van een Ford Taunus TC. Deze was van een neef van mijn moeder, daar reden ze meestal Fords. Ik weet niet heel veel over deze auto, maar vond de foto te leuk om niet in te sturen. Tevens stuur ik nog een foto mee van een camper bij Le Mans die er behoorlijk zielig bij staat



Goedenavond, hierbij stuur ik 2 foto's op van Fords die ik in het wild heb gezien. De camper stond op de parking bij een camping in Groede en wordt dus nog gewoon gebruikt. De P100 stond in Vlaardingen, op een eigen terrein, maar wel zichtbaar vanaf de openbare weg.

Groeten, Erwin van Liere



Mede redactie lid Fred Renes, heeft deze TC3 gevonden op facebook die echt op zijn laatste “kogellagers” voort beweegt .



Bob van Tussenbroek heeft ook nog eens in de oude foto's van zijn reis naar Cuba in 2017. Daarbij kwam onder meer deze verlengde Ford Transit weer te voorschijn.. Zoals zoveel auto's in Cuba is deze Transit alles behalve origineel. Maar als er nergens op het hele eiland reserve delen beschikbaar zijn, Wordt alles wat maar enigszins bruikbaar is, gebruikt om de auto's weer rijdbaar te maken en het model weer een vorm te geven.



NAJAARSRIT 2020

Arne Molenaar

Wat hadden we er lang naar uitgekeken! Na 4 maanden met een prachtig voorjaar, maar alles afgesloten mochten we eindelijk weer als club bij elkaar komen. Maar dan uiteraard wel Corona-proof aangezien waarschijnlijk 70% van de leden inmiddels tot de risicogroep behoort. Het was een simpel maar perfect idee om de ruime en bekende locatie bij de gebroeders Mendel te kiezen. Daar was een grote halfopen tent voor ons gereserveerd. Sandra en ik werden in onze Capri netjes verwelkomd door Jan en Dirk. Vanaf de parkeerplaats netjes met eenrichting-verkeer langs de registratietafel geleid waar Ineke ons opwachtte en de routebeschrijving overhandigde. Vervolgens mochten we een vrij plekje in de tent zoeken voor koffie met appelgebak, ook simpel maar altijd lekker! Dan even rondkijken welke bekenden we zien en eerst maar even op afstand zwaaien. Na de koffie even een rondje bijkletsen, waarbij iedereen zich netjes aan de 1,5 meter afstand hield. Gelukkig ging het daar niet al te lang over en kwamen de gesprekken al snel op de auto's en bijbehorende projecten. Uiteraard stond Dirk de deelnemers te woord met uitleg van de 2 routes en de lunch. Snel daarna gingen de eerste auto's op pad.

De beide ritten waren ronduit genieten met het mooie weer. Ik miste persoonlijk wel de puzzelvragen. De lunch was heel handig verzorgd in individuele tasje die dan op de parkeerplaats of elders langs de route konden worden leeggegeten. Weer even simpel als doeltreffend. Tijdens de rit paktten de snellere auto's vanzelf de minder snelle op waardoor ik soms toch in een rijtje auto's terecht kwam. Was niet de bedoeling, maar gelukkig krijgen we veel duimpjes en blijde gezichten van andere weggebruikers.

Aan het eind van de rit weer verder bijkletsen. Tot opeens grote druppels vallen en het inmiddels half vijf is geworden: snel gedag zeggen aan deze en gene en op weg naar huis! Heel veel dank aan Dirk, Jan en de anderen die meegewerkt hebben aan deze mooie clubdag. Hopelijk kan het binnenkort nog eens op deze manier!



Ford

IN MEMORIAM ADRIE LUTEIJN

Louis Verbraak

Op woensdagochtend 18 september 2020 is Adrie Luteijn in Groede op 87-jarige leeftijd overleden. Hij was een van de eerste leden van de Ford Taunus M club Nederland. Adrie heb ik leren kennen op de Ford Taunus M club Nederland eind jaren 80.

Ik ben zelf afkomstig uit dezelfde streek waar Adrie woonde maar in 1973 ben ik verhuisd naar Eindhoven. Het was daarom dat we altijd Zeeuws tegen elkaar spraken; samen begrepen we de Zeeuwse humor.

Op de Taunus M club kwamen wij met elkaar in contact omdat we dezelfde interesse hadden in oldtimers en in het bijzonder de Ford Granada.

Adrie heeft een behoorlijk aantal hobbyisten van de Taunus M club gekend; regelmatig kwamen ze hem opzoeken. Hij stond voor hun klaar en zij waren er ook voor Adrie als het nodig was.

Adrie Luteijn was bijzonder handig in het repareren en onderhouden van mechanische zaken zoals landbouwwerktuigen en auto's. Hij restaureerde en onderhield de Opel Record, de Rover P6, de twee Ford Granada's en de Ford Taunus 17M P7A. Toen het woord recyclen nauwelijks bekend was bleek Adrie dit al jaren te doen; immers het hergebruiken van grondstoffen en onderdelen was heel normaal voor hem.

Om voldoende kennis op te doen las hij veel artikelen in vakbladen en sprak hij met andere hobbyisten.

In de schuur lag een enorme verzameling aan onderdelen, plaatwerk, bouten, moeren en nog veel meer voor zijn landbouwvoertuigen, oldtimers, enz.

Samen heb ik met hem diverse donorauto's en onderdelen aangeschaft om ons Ford-wagenpark rijdend te houden. Adrie kon alles bijna blindelings vinden in zijn schuur.

We hebben samen gewerkt aan de Rover, de Granada natuurlijk, de Ford 17M P7A en zelfs aan tractoren en landbouwwerktuigen. In deze tijd haalde hij als 86-jarige opa zijn kleinkinderen bijna dagelijks op van school in Oostburg of van de boot in Breskens.

Zijn zoon gaat de hobby van zijn vader voortzetten dus alle auto's, landbouwmachines, onderdelen, enz blijven gewoon op dezelfde locatie.



In oktober 2019 openbaarde zich een probleem in zijn blaas. Na een operatie in het ziekenhuis leek het in eerste instantie goed met hem te gaan maar in de maanden die daarop volgden ging zijn conditie helaas toch achteruit. Ondanks zijn doorzettingsvermogen lukte het niet om op te knappen; hij gaf aan erg moe te zijn.

Astrid en ik hebben Adrie eind augustus bezocht; toen zat hij nog in zijn stoel en was bijzonder helder van geest. Een week later waren we weer in Groede en toen zagen we dat hij achteruit ging; hij lag toen in bed en voelde dat het niet meer goed zou komen.

Adrie is op 18 september rustig ingeslapen in het bijzijn van zijn dochter Marjan en schoonzus Marie.

Wij wensen familie en vrienden van Adrie veel kracht bij het verwerken van dit grote verlies.

Louis Verbraak

(oprichter en ex-bestuurslid van de Ford Taunus M club Nederland)

BOEKENTIP

Voor onder de kerstboom of op de bank

INGEHAALD DOOR EEN OLDTIMER

Het boek 'Ingehaald door een oldtimer,' is spannend en trillerachtig van opbouw. Het verhaal gaat over Jos die een brief krijgt van zijn vader die ruim veertig jaar geleden is omgekomen, Jos was toen 3 jaar. Daarna volgen de ontwikkelingen zich snel op en waarbij Jos geheimen uit het verleden van zijn vader probeert te ontdekken. Waar ligt de oplossing? De oplossing waarbij een oldtimer een prominente rol inneemt. Is het in een kleine plaats in Duitsland, het platte land van Friesland of toch veel dichterbij dan hij kan bedenken? Regio Rotterdam de Kuip, een groene Ford Capri, allemaal heel herkenbaar met de raadselachtige Mercedes nalatenschap als de bloedrode draad

Meeuwis Opmeer

Titel: Ingehaald door een oldtimer

Auteur: Ard Schaap

Eerste druk: Oktober 2019

Uitgeverij Keytree, Oosterhout

ISBN:9789492719096

Ingehaald door een Oldtimer



Ard Schaap

AGENDA FORD TAUNUS M CLUB EVENEMENTEN

Bericht van de voorzitter

Clubleden en geïnteresseerde in de TMCN

Een van de kurken waar op onze club drijft zijn de activiteiten zoals clubdagen in de vorm van een ALV, Paas of voorjaarsrit, kampeerweekend of najaarsrit, en niet te vergeten de onderdelendagen. Het zijn juist deze plekken waar we elkaar ontmoeten zien en spreken en dus daarom heel belangrijk voor het onderlinge contact en functioneren van onze club. Het is daarom spijtig en jammer jullie te moeten melden dat i.v.m. de nu bestaande coronamaatregelen, alle clubactiviteiten zoals eerder genoemd, niet doorgaan of evt. verplaatst worden naar latere datums/tijdstippen in 2021. Dus we starten het clubjaar 2021(voorlopig)met een lege agenda. Om op de hoogte te blijven van de laatste ontwikkelingen is het belangrijk regelmatig onze website en/of de Facebookpagina Taunus M Club Nederland te raadplegen.



VAN HUIS UIT

Ineke

Wat een feest was het de rit die we op de Veluwe hebben gereden. Dirk had ook nog een mooie rit uitgezet in het Gooi, maar helaas kon die ook niet door gaan. Maar hij zegt altijd, wat in het vat zit verzuurd niet. Dus hopen we, dat de voorjaarsrit door kan gaan met Pasen. Ook dat is een rit die op de plank ligt. Daar zijn Renee Vriezen en Jan Pijpers erg druk mee geweest. Veel is er niet te schrijven, ik kan wel net als Andre van Duin, poes, poes, poes, poeoeoeoes doen of seop, seop, seop, maar dat is niet de bedoeling, wel leuk. Ik hoop, dat het goed gaat met iedereen. Langzaam komen Sinterklaas en de Kerst eraan. Gelukkig mogen er wel wat meer mensen bij elkaar komen. Wij zijn thuis net als heel veel mensen, maar aan het opruimen gegaan. Mijn schoonzoon en dochter hebben bij ons behangen, dus met de Kerst zitten wij er weer netjes bij. Het is ook jammer, dat we de verjaardagen en feestjes hebben moeten missen. Familie, vrienden die 50 of 60 jaar werden. Ook die zoveel jaar getrouwd wa-

ren hebben het niet kunnen vieren. Reuze sneu, vind ik dat voor iedereen. Dirk heeft ook nog de nodige bloembollen gekocht. Hij heeft nu de tijd om ze in de grond te doen, want hij heeft vanaf januari al niet meer op de bus gezeten. Hij verleerd het nog. Maar in het voorjaar is het bij ons een klein keukenhof, zo gezellig en mooi. Ook de vergaderingen bij ons thuis zijn niet meer doorgegaan, anderhalve meter wordt bij ons thuis lastig. Er is wel een vergadering geweest, maar die heeft in Hilversum plaatsgevonden. Dirk zijn werkgever was zo aardig om de kantine van het bedrijf ter beschikking te stellen. Meneer van Leeuwen van Eemland reizen. Reuze bedankt!

Van Dirk heb ik gehoord, dat de onderdelendag op 20 maart 2021 door kan gaan. Onder voorbehoud. zoals zo vaak geschreven en gezegd wordt. Het zou leuk zijn om iedereen weer eens te zien en te spreken. Ik wil iedereen in ieder geval, een vooral gezond en gezellige dagen toewensen.



Op de volgende pagina een artikel uit het blad Auto In Miniatuur, het magazine van de Vereniging Nederlandse Algemene Miniatuur AutoClub NAMAC. Een vergelijkstest van de Taunus TC



Een miniatuur in drie verschillende vormen vergelijken? Waar gaat het dan om bij de Ford Taunus TC uit de vroege jaren zeventig? De markante lijnen van drie Knudsen-neuzen? Nee, andere lijnen trekken de aandacht.

Dat front met een naar voren buigende centrale welving is ontsproten aan het brein van Semon E. 'Bunkie' Knudsen, van 1968 tot eind 1969 een grote baas van de Ford Motor Company. Sommige Amerikaanse auto's die in deze periode onder zijn verantwoordelijkheid zijn gebouwd, hebben dat stijlelement als onderscheidend kenmerk meegekregen. We zien het ook op de Britse Ford Cortina uit die tijd; logisch, want de Taunus en Cortina worden vanaf 1970 op dezelfde basis ontworpen. Vandaar de toevoeging 'TC' aan de typenaam. Vooral de Taunus is in al zijn verschijningsvormen op het Europese vasteland enorm populair. Dit is echter niet de reden om hier een coupé, tweedeurs en vierdeurs naast elkaar te zetten. Het motief om ze onder de loep te nemen is de daklijn van de drie miniaturen.

Deze miniatuurauto's stammen uit verschillende jaren. De gele coupé van Gama dateert uit 1978, de witte tweedeurs van Minichamps is een model uit 2003 en de bruine White-Box staat sinds 2019 op het toneel. Ze geven een aardig beeld van het aanbod en de verschillende uitvoeringen van de Ford Taunus in het begin van de jaren zeventig. Toch

knaagt er iets, vooral bij de Taunus van Minichamps. Zeker, het is met zijn prima afwerking een fraai model. Toch hebben de maten hiervan mij altijd al een onbestemd gevoel van twijfel gegeven. Daar klopt iets niet. Alsof er heel voorzichtig een stoomwals overheen is gereden waardoor de dakpartij wat naar beneden is

gezakt. Dat heeft de Gama ook een beetje, al valt het - waarschijnlijk door zijn gladde coupévorm - bij dit model minder op. Bovendien stamt hij uit een ander tijdperk, waarin zaken als raamljsten bij veel miniatuurauto's wat dikker waren. Nu is er ook die bruine vierdeurs Taunus GXL van WhiteBox. We weten dat





Elk met een eigen kijk op de Taunus: v.l.n.r. Gama, Minichamps en WhiteBox.

De maten geven een onbestemd gevoel van twijfel

dit merk vaak miniatures brengt die eveneens onder een andere naam bestaan. In dit geval kennen we hem in het wit ook van een Argentijnse kiosserie. Hij heeft duidelijke lxo-kenmerken, al is hij onder die merknaam niet - of nog niet - verschenen. Maar wat doet het ertoe? Hier staat een prachtige Taunus GXL die je van zijn kleurstelling met zijn in die periode modieuze vinyl dak tot aan de kleinste details in het interieur helemaal terugbrengt naar 1974. Wanneer je dan na je eerste bewonderende blikken op het model als geheel naar de ruiten van deze WhiteBox kijkt, zie je dat de verhoudingen daarvan correct zijn. De dakop-

bouw is een fractie hoger, waardoor de proporties van de hele auto de realiteit net even beter benaderen dan de twee andere modellen, vooral de Taunus van Minichamps.

Natuurlijk zetten we die Taunus van Minichamps hiermee niet weg als een project waarmee de fabrikant jammerlijk de fout is ingegaan. Daarvoor is hij te charmant en te fraai. Want kijk eens naar die prachtige basale grille met die heerlijke ronde koplampen: de basisuitvoering van de buurman, zullen we maar zeggen. Die droeg in zijn auto geen hoed en had daarom van het iets te lage dak geen last.



2



3



4

1 Naast de WhiteBox lijkt de Minichamps aan de platte kant. 2 De Gama is duidelijk ouder, maar oogt prima. 3 Minichamps modelleert de basisversie. En ook nog in het wit... 4 Prachtige GXL van WhiteBox met modieus vinyl dak.



HEMWEGGETJES

Rob Mulder

Ford Motor Company of Holland werd op 6 maart 1924 opgericht, vanaf september 1932 (officiële opening 15 mei 1933) is de assemblage faciliteit in gebruik genomen aan de Hemweg in Amsterdam.

Vanaf die tijd werden automobielen geassembleerd t.b.v. de Nederlandse markt, aanvankelijk enkele modellen, later uitgebreid met meerdere modellen.

Direct na de Tweede Wereldoorlog werd de assemblage wederom opgepakt, om aan de groeiende vraag te kunnen voldoen. Er is een grote verscheidenheid aan modellen gebouwd, zowel Engelse, Duitse modellen en voor een korte tijd ook US modellen.

De belangrijkste reden om “lokaal” te assembleren, was om de hoge invoerrechten op complete automobielen te omzeilen.



Na de oprichting van de EEG (de voorloper van de Europese Gemeenschap) in 1958, was het duidelijk, dat vanaf die tijd de invoerrechten in de EEG afgebouwd zal gaan worden.

Vanaf de jaren zestig heeft Ford, Ford of Europe (FOE) opgericht om de Europese modellen politiek en productie te harmoniseren. De Transit MK1 in 1964 was het eerste model, dat op alle Europese markten werd gelanceerd, als vervanger van de Engelse Thames en de Duitse FK.

De maximale productiecapaciteit van Ford in Nederland was ca 12000 eenheden per jaar, wat onvoldoende is om rendabel te kunnen draaien.

Vanaf begin jaren zeventig, nadat een groot aantal modellen, “geharmoniseerd waren”, was de rol van assemblage faciliteiten voor de lokale markten min of meer uitgespeeld. (Cork in Ierland en ook in Portugal) Er zijn vanaf de Tweede Wereldoorlog, vele modellen in Nederland in beperkt volume geassembleerd enkele voorbeelden hiervan zijn: Morris Minor, Hillman, Borgward, Kaiser, Citroen, Fiat, Saab, Volvo (bron Conam).

Vanaf de TC MKIII, (productie start 1970) werd Ford in Amsterdam ingeschakeld om Cortina's te gaan bouwen, voornamelijk voor de Engelse markt. Ford of Britain leverde de benodigde onderdelen aan en Ford Nederland ontving hiervoor een loonkostensom vergoeding. Naast de Cortina productie werden er ook N serie truck geassembleerd voor export naar Duitsland. (N serie is de Duitse versie van de Engelse D serie). Er zijn ook een Cortina's geleverd voor de Nederlandse markt, de gehele Cortina productie is gestopt in februari 1975.



Vanaf 1975 was de fabriek voorbestemd voor de productie van de Ford Transcontinental (H serie), gelijktijdig werd, om aan de grote Europese vraag van Escort MKII te kunnen voldoen, vanaf april 1975 een deel van de Escort MKII stationwagens gebouwd voor diversen markten, dit werd weer gestopt in april 1976, vervolgens werd enkele Taunus MKIII 2 deur modellen (tot juli 1978) gebouwd, vanaf september 1978 nam de Transit MKII Van SWB modellen het stokje over.

De gehele productie in Amsterdam is in december 1981 gestopt.

In de deze rubriek heb ik een groot aantal foto's van de productie van de Cortina's MKIII opgezocht.

Veel lees en kijk plezier.





Ford



DE BEKNOPTE ONTSTAANGESCHIEDENIS VAN HET RIJBEWIJS

Meeuwis Opmeer

Auto of motorrijden, Ik weet niet hoe jij dat hebt geleerd, bij mij was het in ieder geval een heel spannend gebeuren. Het begon allemaal zo. Ik was net 14 jaar oud en werkte bij een groente en fruitkwekerij. Alle afstanden die ik reed werden gedaan op mijn stoere Pietje Pelle Gazelle fiets. Soms mocht ik de brommer van mijn broer, een Kaptein mobylette, lenen. Maar stiekem autorijden vond ik veel spannender. Dat begon met achter het stuur kruipen van de Framo 2takt bestelwagen van het bedrijf waar ik werkte. Dat kunstje flikte ik als mijn baas met de tractor en beladen aanhanger naar de groenteveiling was. Starten een stukje vooruit en weer terug, veel gas, veel rook, en gepruttel, versnellingsbak gekraak. En mijn baas maar denken waarom staat de auto zo raar gestald. Hierna volgde menig illegaal rijbewijsloos nachtelijk oefenritje met een Triumph Mayflower van een oudere toffe knecht. Mijn vader zei altijd, dat de auto je leert hoe je moet rijden en de instructeur wat de verkeersregels zijn.



Geschiedenis

Aan het begin van de twintigste eeuw, 1900 dus, waren er nog zo weinig auto's in Nederland dat voor het besturen ervan geen document of rijbewijs nodig was. Het hele begrip 'rijbewijs' bestond toen gewoonweg nog niet. Je was koetsier of stalknecht bij een rijke of adellijke familie en plotseling had de baron of landheer zo'n moderne automobiel aangeschaft. Van op de bok achter de paarden zomaar achter het stuur van een mechanisch wonder op wielen met een stuur en motor, met pedalen en versnellingen en als voer benzine, geen leidsels haver of hooi en zelfs geen emmers water. Maar hoe doe je dat? zonder enige ervaring en enige technische kennis van deze vierwielige paardloze koets. De praktijk van het simpel gewoonweg doen was de enige leermethode om het wegmonster als een soort leeuwentemmer te temmen.

Na deze beginfase van het ongediplomeerd besturen van het automobiel kwam de ontwikkeling van verkeerswetten en regelgeving langzaam op gang. Een van de oorzaken hiervan was dat het aantal ongelukken, waar deze 'motorische monsters' bij waren betrokken, explosief was gestegen. Er moest dus snel wat gebeuren om dit probleem letterlijk en figuurlijk af te remmen.



In eerste instantie voldeed een vergunning op papier als wettig bewijs om een auto te mogen besturen. Aan een écht rijbewijs dacht men toen nog niet. Pas in het wat latere begin van de twintigste eeuw werd een rijbewijs in enkele landen verplicht. In Nederland werd een soort rijbewijs in 1906 ingevoerd. Een theorie en praktijkexamen afleggen vond men(nog)niet nodig. Je kreeg zo'n rijvergunning op aanvraag of verzoek zonder toets van bekwaamheid of medische verklaring. In die tijd was het de gewoonte dat de burgermeester of de gemeentesecretaris het rijbewijs verstreekte, dat gebeurde veelal na aanvraag of aanbeveling van de werkgever van de koetsier/chauffeur en werd per post verstuurd. Pas in 1927 werd het officiële rijexamen ingevoerd en werd het een hele kunst om het felbegeerde roze papiertje te bemachtigen. Maar ook toen was er nog geen sprake van het (verplicht) volgen van rij- en theorielessen. Ondertussen is het lesgeven geen privilege meer van enkele hiertoe bevoegde heren. Naast de gewone rijopleidingen zijn er tal van gespecialiseerde cursussen om je verder te bekwaamen in het besturen en bedienen van verschillende en speciale voertuigen.

België

Bij onze zuiderburen was het vóór 1967 geoorloofd zonder rijbewijs een auto te besturen als je 21 jaar of ouder was. Sinds 1977 moeten ook de Belgen een theorie en praktijkexamen afleggen om aan te tonen dat ze kunnen autorijden. Liefst 60 procent van de



jonge Belgen leert het autorijden van een of beide ouders een oom, tante en zelfs van opa. Nergens in Europa zijn het er meer.

Tot slot

Dat 'roze papiertje' is nu inmiddels ook geschiedenis geworden. Een plastic kaartje, ter grootte van een betaalpasje, is zijn opvolger. Hoewel digitalisering op dit gebied ook steeds verder gaat, is er van een mobiel rijbewijs op je smartphone in Nederland nog geen sprake. In Amerika zijn ze een stuk verder. In de staat Florida is sinds 2020 het digitale rijbewijs officieel erkend en toegestaan en ook buiten de staats- en landgrenzen geldig.

Een koffiedikkijker zou zeggen dat een geïmplanteerde chip de volgende opvolger is.



DE NIEUWE LEDEN SINDE DE VORIGE UITGAVE

Rob Mulder

T. Bakker	Heiloo	TC2 GXL
A.D.W. Schout	Zwolle	P6 15M Coupe
A. Mook	Tuk	FT 130
B.J. van der Kolk	Ede	P4 Coupe
M. de Gans	Blaricum	P3 17M 2 deur

APK-vrijstelling 50-plus met aandacht voor goed onderhoud

In 2015 gingen alle deelnemers in het overlegorgaan APK akkoord met het FEHAC-voorstel om de APK-regels voor oldtimers verder te versoepelen. Ook de BOVAG en KNAC, die nu achteraf ineens zeggen zich zorgen te maken over het onderhoud en verkeersveiligheid van de straks per 1 januari vrijgestelde oldtimers.

Het resultaat: invoering per 1 januari 2021

Het wetsvoorstel voor de APK-vrijstelling bij 50+ is na ruim vijf jaar wachten eindelijk aangenomen. Ook de ingangsdatum van 1-1-2021 is recent door het antwoord op Kamervragen van Remco Dijkstra (VVD) door de minister nog eens bevestigd.

Terugblik tot stand komen APK-vrijstelling

In 2008 is een EU-richtlijn van kracht geworden waarin de periodieke keuring van motorvoertuigen is geregeld. Daarbij is ook in de mogelijkheid voorzien - erin gekomen dankzij de lobby van de FIVA (de organisatie van alle oldtimerfederaties) - om een aparte regeling voor mobiel erfgoed te treffen. De FEHAC heeft daarop met succes het initiatief genomen om de Nederlandse APK-regels in overeenstemming te brengen met de nieuwe EU-richtlijn. Uit de RDW-statistieken blijkt dat klassieke voertuigen veel minder vaak worden afgekeurd dan moderne voertuigen. Bovendien zijn deze voertuigen heel weinig bij ongevallen betrokken. Er is vrijwel nooit sprake van onderhoudsgebreken die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Allemaal argumenten voor de FEHAC om het voorstel te doen om voor oldtimers een aparte regeling met vrijstellingen te treffen.

Met APK-vrijstelling 50 jaar werd foutje rechtgezet

De APK werd in 2008 voor 30+ voertuigen eens in de twee jaar. Er kwam toen ook een vrijstelling voor alle voertuigen van vóór 1960 (toen 48 jaar oud!). De veranderingen van 2008 hebben geen enkel aantoonbaar negatief effect gehad op onderhoud en veiligheid. Eigenlijk bestond in 2008 al de wens om vanaf 50 jaar oud de vrijstelling te verlenen, maar dat stonden EU-regels op dat moment nog niet toe. Voor de FEHAC reden om het APK-dossier nog niet weg te leggen. De aanhouder wint, want in 2015 werd het voorstel van de FEHAC om de APK-vrijgrens bij 50 jaar te leggen door de SO-APK overgenomen. In de SO-APK zitten naast de FEHAC o.a. de RDW, ANWB, RAI, BOVAG, KNAC en de Innovam. Er kwam een unaniem advies zonder mitsen en maren uit het overlegorgaan APK, ook gesteund dus door BOVAG en KNAC: de vrijstelling APK zou in de toekomst moeten gelden voor voertuigen van 50 jaar en ouder.

Onderhoud blijft altijd noodzakelijk

De FEHAC heeft in haar berichten over de 50+ vrijstelling steeds benadrukt dat goed onderhoud altijd nodig is en blijft. Om dat nog eens te onderstrepen heeft de FEHAC de 'FIVA Guide For responsible use of historic vehicles on today's roads' in een Nederlandse vertaling uitgebracht. Er staan tips in over onderhoud van het mobiele erfgoed, met specifieke aandacht voor veiligheid, onderhoud en verantwoord rijgedrag. Het voorwoord daarvan is geschreven door Peter van der Knaap, Directeur-bestuurder van SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. De bezorgdheid dat onderhoud nu ineens toch een punt is, deelt de FEHAC niet. Het overgrote deel van de oldtimerbezitters vertoelt zijn of haar voertuig. Men is zich er terdege van bewust dat het rijden met een oldtimer ook veilig rijden betekent, of dat nu met of zonder APK is. Alle motorfietsen en oldtimers van vóór 1960 hebben nu al geen APK en met het onderhoud daarvan is het prima gesteld. Door de aangesloten clubs wordt er actief aan gewerkt met sleuteldagen, cursussen en bijvoorbeeld D-Day, de DAF club Diagnose Dagen.

Wat minder werk voor garages

De nieuwe regeling betekent dat de keurmeesters jaarlijks jaar iets minder keuringen zullen verrichten. Het gaat om 21.500 keuringen minder per jaar voor de 25.000 APK-keurmeesters. Dat betekent gemiddeld per jaar voor iedere keurmeester bijna één keuring minder. . .



DE GRATTON COLLECTION IN ITALIE

Eric van Peer

Op internet heeft de redactie een uitvoerige beschrijving gevonden van een privé verzameling van voornamelijk Fords in Italië. Het verhaal hebben wij vertaald en een heel stuk ingekort en voornamelijk beperkt tot de Fords die wij in onze club rijden.

Het museum van Paolo Gratton bevindt zich in Farra D'Isonzo. Het familiebedrijf van Gratton, zelf in het vrolijke kleine Italiaanse stad Gorizia dat direct grenst aan Slovenië. Paolo Gratton's passies zijn Fords en een ander icoon van het moderne leven, de radio. Paolo Gratton zelf is half Edison, half Ford en totaal geniaal: een echte selfmade man en expert op radio - technisch en auto - technisch gebied en kan worden omschreven als een fulltime ondernemer en uitvinder, in plaats van een alledaagse verkoper, met een ongeëvenaarde vaardigheid om zijn activiteit te promoten via ingenieuze brouwsels.



De collectie van het museum omvat onder meer diverse T Fords waarbij zelfs een deel van de productielijn is nagebouwd zoals men begon in 1913 met de massaproductie van de T modellen in Amerika. In het museum zijn verder nog diverse andere auto merken te zien, maar wij zijn natuurlijk het meest geïnteresseerd in de auto's met de Blue Oval op hun motorkap. Over echte "blauwe ovalen" gesproken, in werkelijke zijn ze eigenlijk niet in grote getale in dit museum, omdat de meeste Fords die worden gepresenteerd en verzameld door Paolo Gratton tijdens zijn activiteit als een gerenommeerde dealer voor het merk, werden gebouwd in de periode dat de beroemde Ford badge was vervangen ten voordele van andere badges.





Een replica van de T Ford die deelnam aan de Guggenheim Trophy in 1909 en won, maar gediskwalificeerd werd

Taunussen zijn er voornamelijk omdat ze in de jaren zestig de brood- en boterauto's waren van de verkooporganisatie van Gratton: ze genoten meer dan behoorlijk succes in Italië, ondanks dat Italianen als geheel nog steeds de voorkeur gaven aan in Italië gemaakte auto's boven alles.



De goede eigenschappen van de Badewanne Taunus en de opmerkelijke nieuwigheid van de voorwiel aangedreven 12 M- en 15 M-modellen, in combinatie met de uitstekende reputatie die de heer Gratton rond zijn figuur creëerde, waren krachtige en kennelijk onweerstaanbare voorstellen voor honderden Gorizia burgers. Maar wat de carrière van zijn verkoper nog ongelooflijker maakte, was het enorme scala aan promotionele stunts die zijn bedacht door een behendig gebruik van zijn eigen vaardigheden in engineering en inventieve technische toepassingen. Deze stunts trokken veel mensen naar zijn bedrijf, en op een zeer effectieve manier, gezien het aanhoudende succes van zijn merk. In de jaren zestig en zeventig stond de naam Gratton synoniem voor gewaagde inspanningen of echt opmerkelijke stunts bij het promoten, verkopen en onderhouden van alle soorten Fords.

Dankzij zijn moedige ervaringen maakte Gratton naam als een bonafide uitvinder, een soort Thomas Alva die gespecialiseerd was in verkooptrucs en marketingtechnieken: de resultaten waren behoorlijk nuttige en intrigerende methoden om Keulen en Dagenham auto's te promoten en te adverteren.

Een van de meest aantrekkelijke stukken in de collectie van Gratton zijn in feite enkele handige voorbeelden van Keulse modellen die zijn aangepast als promotieauto's, allemaal met behoorlijk verrassende functies.

Onder hen is de Taunus P7B (gespoten in het altijd zo charismatische goud / brons dat zo typerend is voor dit soort Fords) de meest visueel imposante die werd gebruikt als drager voor een ander Ford-model, ongebruikelijk verticaal geplaatst op de eigen kofferbak van mama auto; hoewel dit niets deed om wat metaal en structurele vermoeidheid te besparen voor dit oude vlaggenschip van Keulen (om precies te zijn, het is een '71 20M met de 2 liter V6-motor), het zorgde in ieder geval voor een indrukwekkende combinatie, vrij effectief in het verzenden van de boodschap Gratton wilde zijn trouwe Blue Oval-volgers doorgeven. Een andere van de bovengenoemde reclamestunts die door Gratton werden gepromoot, was de "dubbele" auto een van de meest effectieve. Je kunt je alleen het effect voorstellen van het zien van deze eigenzinnige combinatie van twee au-



to's op Gorizia-wegen. De Escort is trouwens een Mexico-versie.



De 20 M uit 1971 met de Escort Mexico.

Helaas betekent krappe ruimte in het museum dat deze Keulen Ford en zijn lading (een MK I Escort) enigszins verborgen zijn, maar als je er eenmaal dichtbij bent, zorgen ze zeker voor een indrukwekkend en uniek (ja, uniek is hier alles) item .

Een indrukwekkend item is een ander lid van de Taunus P7B-familie, een 17M gebouwd in 1970, een getrouwe replica van een van de meest verbluffende ‘promotionele’ auto’s die Paolo in de jaren zestig en zeventig gebruikte om klanten naar zijn dealer te lokken. Het ziet er ogenschijnlijk voorraadachtig uit, behalve een omslachtig luidspreker-camera-ensemble bovenop het dak. Maar zodra de kofferbak is geopend, verschijnt er een verbazingwekkende verrassing: een stuur, een tv en een soort hendels. Oh, en een kussen. Dit alles omdat meneer Gratton de achterbak van deze auto heeft omgevormd tot een “handige” bestuurdersstoel! De camera op het dak en het televisietoestel gaven visuele ondersteuning om de heer Gratton in staat te stellen deze mooie Duitse cruiser te besturen terwijl hij in de kofferbak opgesloten zat, uit het zicht van mensen, zodat je zou denken dat niemand de auto effectief bestuurde (of, toeschouwers tenminste doen vermoeden dat het via de afstandsbediening werd bestuurd). Een krantenartikel dat het beschrijft, dateert uit de tijd dat deze onmogelijke stunt werd uitgevoerd (in december 1968, en voor een keer niet in de wijken Gorizia, maar vooral in het centrum van Turijn ...), onthult verdere details over Paolo’s activiteit: hij was niet alleen dealer van een ‘gerenomeerde automaker’, maar hij bediende ook Philips radio- en tv-apparatuur, een knipoog naar zijn neiging tot elektriciteitstoepassing en een uitleg waarom het Nederlandse bedrijf zowel de camera als de tv-in-kofferbak ‘leverde’ (De auto die nu zichtbaar is in de collectie is, zoals gezegd, een replica: dit verklaart ook waarom het tv-toestel een modernere eenheid is, maar het resultaat is precies zoals het origineel en in volledig werkende staat, zoals elke andere auto en de meeste de items zichtbaar in zijn collectie!).

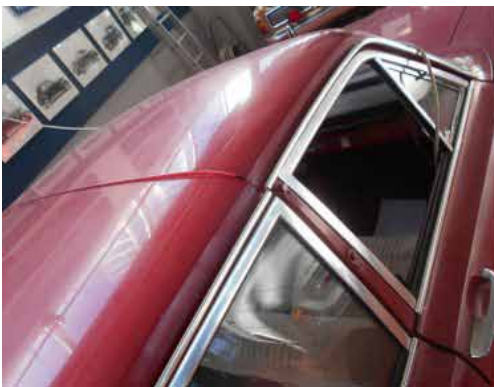


Een kijkje in de verrassende kofferbak van deze Taunus.

De meest geweldige van alle ‘stuntauto’s’ die in de jaren zestig werden gebruikt om Fords te promoten voor een ooit verbaasd publiek, is ook in volledig functionerende staat: dit is een onschuldig ogende 15M van de P6-familie, tweede generatie van de beroemde voorwielaandrijving van de Keulse line-up, compleet met legaal kenteken. Ogenschijnlijk een auto die er op voorraad uitziet. Als je echter goed kijkt, zul je zien dat er iets mis is met het profiel, alsof er een duidelijke mismatch is tussen de voorste en achterste passagierscompartimentdelen, net waar de voor- en achterdeuren passen, en het is niet beperkt tot de zijplooien enkel en alleen. Dat is een beetje raar en in feite onthult een nadere inspectie een nette snede die het hele dak omhult, precies in het midden van het passagierscompartiment. Ja, de auto wordt effectief in tweeën gesneden, met de twee stukken gekoppeld op het niveau van de B-stijlen. Waarom deze regeling? Nou, dit is gedaan zodat meneer Gratton deze auto letterlijk kon verdelen terwijl hij in beweging was, dus het achterste deel zwaaide parallel met de voorste! Dit was zo’n soort ‘compenserende operatie’ die ook (zij het op een meer radicale manier) werd uitgevoerd door dat beroemde stuk van de jaren zestig popcultuur, de Love Bug, in de eerste film van die beroemde serie. Mr Gratton kon deze ultieme stunt uitvoeren dankzij een gemotoriseerd hendelsysteem, en dus kon hij de 15 M letterlijk openen, waarbij hij beide werd blootgesteld aan dappere passagiers op de achterbank en een duidelijk voordeel van de voorwielaandrijving liet zien: zelfs met je auto erin gesneden helft zou je nog steeds ‘veilig’ met de 15M kunnen rijden. Ik vraag me in feite af of dit systeem inspirerend genoeg was voor Remi Julienne en zijn team om die beroemde tweewielige Renault 11-stunt in Parijs te bedenken, misschien wel de meest indrukwekkende scène van A View To A Kill Bond-film, die overigens een van de de slimste Bond-film van allemaal. Vaak had deze gesneden 15M een structuur tussen zijn deel, een soort voetstuk waar een paar personages een soort komische roadshow opvoerden! Het meest bijzondere kenmerk van deze eigenzinnige 15M, zoals we die vandaag zien en in actie in zijn hoogtijdagen.



De 15M's werden ook gebruikt voor nog een van de vermakelijke on-the-road prestaties van de Gratton, met een paar van hen met elkaar verbonden (in een Janus-achtige modus) maar met slechts één goed bestuurder, terwijl de andere de belangrijkste "volgde" auto 'rijden. Noem het een soort Octoauto uit de jaren 60, compleet met 4 wiel besturing. Nogmaals, de structuur die werd gebruikt voor de doorgezaagde 15M-uitvoeringen kwam ook van pas tijdens deze sessies, waarschijnlijk om volledig te profiteren van dit extra extraverte voorbeeld van moed.



Een andere voorstelling waarbij twee auto's zich op een slimme manier gedroegen terwijl ze aan elkaar werden gekoppeld, had Capri's als de belangrijkste sterren: hier zien we er twee aan elkaar gekoppeld, dit keer zij aan zij; net als in het vorige geval was er maar één het juiste operationele voertuig, waar de piloot normaal gesproken zat, terwijl de andere samenwerkte via het gebruikelijke ingenieuze hefboomsysteem, duidelijk bedacht door Gratton! Onnodig te zeggen dat ze allemaal echte aandachtstrekkers waren, echt gepraat over de stadsattracties die werden uitgevoerd tijdens bekende Italiaanse traditionele festiviteiten (zoals of tijdens carnavalsdagen): ze werkten heel goed om veel klanten te lokken naar de verkoopafdeling van Gratton. En veel van hen kochten inderdaad Fords. De oude slogan van 'Watch The Fords Go By' van Henry werkte zeker op een geweldige manier toen die Fords werden bestuurd door Paolo Gratton in Gorizia en in de buurt!



De Badewanne Taunus in typisch vierdeursformaat.

Hoe dan ook, er zijn ook normale alledaagse Taunussen, in ieder geval interessant omdat wat een vertrouwd gezicht was voor Italiaanse automobilisten van weleer, nu een zeldzame verschijning. Dus een reis naar Gorizia is niettemin een goede gelegenheid om twee mooie Badewanne 17 / M's van de P3-familie te zien, met andere woorden die met de grote en charismatische ovale koplampen, gebogen zijramen en algemene verhoudingen dichter bij de Falcon dan men zou verwachten : de Tudor heeft een interessante lading bovenop het dak, terwijl de Fordor nog steeds zijn originele kenteken platen heeft.



De Taunus P5 in vierdeurs sedanformule.

De zeldzame Taunus P7A Turnier.

Uiteraard maken ook latere Taunussen deel uit van deze collectie, met één voorbeeld voor elk van de volgende achterwiel aangedreven varianten van deze waterscheiding van de Duitse Ford-auto: een Fordor in P5-gedaante en een zeer zeldzame (voor Italië) Turnier in de éénjarige- alleen P7-formaat. Vergelijk de latere voorkant en bodyside-details met de jongere broers en zussen van de P7-familie, ook in de collectie, en je zult meer verschillen zien dan verwacht tussen de varianten van deze generatie.





De Ford OSI 20 M TS.

Een andere interessante auto van Gratton is de door OSI gebouwde 20 M TS: het is altijd interessant om naar deze door Sergio Sartorelli ontworpen, in Italië gebouwde, sportieve variant van de grote Taunus-familie te kijken, een zeldzame auto volgens welke norm dan ook (voor de goede orde was het de tweede zag ik de laatste tijd, maar dit neemt niet weg dat het nog steeds niet bepaald een gekoesterde, door een coach gebouwde auto is, op dezelfde manier gewaardeerd als een Aurelia door PF of een Flaminia Touring en onder het doelwit van speculanten. Een gelegenheid, mits u er een kunt vinden).



Ook de Engelse Ford Anglia met de Italiaanse jas, de Torino ontbreekt niet in de collectie.

Een vroege voorwielaandrijving 12M (van de P4-familie, om precies te zijn) wordt ook in een heel speciale positie geplaatst, om een ondersteunende rol te geven aan elke stunt die Gratton wilde uitvoeren: “ondersteunen” is in feite een toepasselijke term, omdat dankzij een sokkel die het ondersteunt, wordt het bijna verticaal geplaatst, wat een indrukwekkend gezicht is, zelfs midden op een druk plein of boulevard.



Nog een verticale Ford, deze een 12 M met zijn eigenaardige voetstuk. Dankzij deze zeer eigenaardige opstelling biedt het mensen de mogelijkheid om de onderkant met moderne eigenschappen te inspecteren. Er werd nog een truc bedacht, zodat mensen de innerlijke kwaliteiten van de eerste voorwielaandrijver onder de Ford-badge konden observeren: andere Fords werden onderworpen aan deze ongewone 'opgeschorte' status tijdens tentoonstellingen op de weg, altijd uitgevoerd door de ontembare Gratton - en dat is natuurlijk de dezelfde methode ook geïmplementeerd op die eerder beschreven combinatie

van twee wagens, met een Escort in plaats van deze 12 M.

Naast de "Duitse" Fords, zijn er ook nog vele modellen van de andere Ford fabrieken te bewonderen. Maar die komen misschien een volgende keer aan de beurt.



EMMETJES

P4

Gezocht voor een Taunus 12 M Coupé uit 1965. een sierstrip op de rechter deur. Info: tel 0622196193 of email bjvdk@me.com

P5

Te koop gebruikte spat borden , in goede staat. Info: 0650644905

Te koop P5 in goede staat, bouwjaar 1968, V6 20M, geen laswerk. Info: Dhr B. Koelman 06-21815711



P6

Voor alle P6 onderdelen belt u naar Bob van Tussenbroek, ik kan bijna alles leveren voor uw auto, van plaatwerk tot techniek, tel: 023-5840646

P7a

Te koop nieuwe bumper delen P7a, rechts voor en rechts achter. Info:0650644905.

P7b

Ford Taunus 17m 20m p5 en p7 onderdelen aangeboden. Email mij wat u zoekt. fokkejansma@hetnet.nl

Te koop een set (4x) RS velgen 14 inch, voor P7a en P7b met sierringen en dopjes in het midden, wordt als set verkocht. Info:0650644905

For(d) Sale

Te koop 2 keer water pomp voor oude typen V6 motoren . Info:0650644905

Te koop radiator voor V4 motor met olie koeler voor automatische transmissie. Info: 06-50644905

Uitlaten voor Escort 1 en Fiesta 1 plus vele Sierra midden- en achterdempers. Dubbele voorpijpen, Escort en Fiesta zonder kat. Bosal en Romax kwaliteit. Voor info bellen: 06 53353295

Nieuw te leveren kofferbak rubbers voor type p5, p6;p7a, p7b en Ois, allen bouwjaren. Info:0650644905

Gevraagd: Ford oldtimer/klassieker of ander merk, Bouwjaar 1910 tot 1986. Origineel , Gerestaureerd of oudere Restauratie alles is welkom . Heeft u iets staan wat u niet meer gebruikt laat het mij weten . Correcte en snelle afhandeling . Aanbieding : F jansma Telnr: 0620912340. Email : fokkejansma@hetnet.nl

Originele Ford uitlaten jaren 80 en 90. Voor vele modellen Fiesta, Escort, Sierra en Transit, vele voorpijpen, tussendempers en einddempers. Originele kwaliteit, geen rommel. Prijzen variëren van 5 tot 20 euro per deel. Er zijn geen montage setjes of pakkingen aanwezig. Zoek je iets, gewoon bellen. Info: Fokke Steringa 06- 53353295

Weer eens wat anders? Laat je oldtimer eens graveren op

SLUITINGSDATUM KOPIJ

Kopij voor de editie april 2021 dient vóór 15 februari 2021 binnen te zijn bij de redactie van het TMCN-magazine.



een bier of wijn glas, als je wil zien wat er allemaal mogelijk is kijk dan op: www.jeannetteopmeer.blogspot.com 0186-602362 bellen kan. maar een mail naar, jeannetteopmeer@hotmail.com is ook goed.



Verzamelaar Taunus 17m P2 bouwjaar 1957-1960 is

zoek naar alle informatie, folders, promotiemateriaal, onderdelen en auto's Alles is welkom. Info: taunut01@vuurwerk.nl

Gezocht een voorzitter voor de Taunus M club Nederland. Met ingang van het jaar 2018 is de club opzoek naar een voorzitter. Wat wordt er van je verwacht? Je moet lid van de club zijn, enige ervaring hebben met leiding geven en besturen van een club of vereniging. Heb je belangstelling reageer dan op: secretariaat@taunusmclub.nl

Gezocht een secretaris m/v voor de Taunus M club Nederland. De Taunus M club Nederland zoekt voor 1-01-2018 een secretaris. Wat wordt er van je verwacht? Ondersteuning van de voorzitter door het notuleren van vergaderingen en het bijhouden van de administratie van de club. Communicatie en presentatie ten aanzien van de club. Wil je reageren doe dat dan naar: secretariaat@taunusmclub.nl

Gezocht per 1-01-2018 een webmaster om de website van de Taunus M club Nederland te onderhouden en te beheren. Vereisten zijn; ervaring hebben met beheren en onderhouden van websites. Het lid van de club zijn wordt zeer op prijs gesteld maar is niet direct een voorwaarde. Reacties versturen naar secretariaat@taunusmclub.nl

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





THE
GREAT BRITISH ESTATE.
THE WINDSOR FROM COLEMAN MILNE.