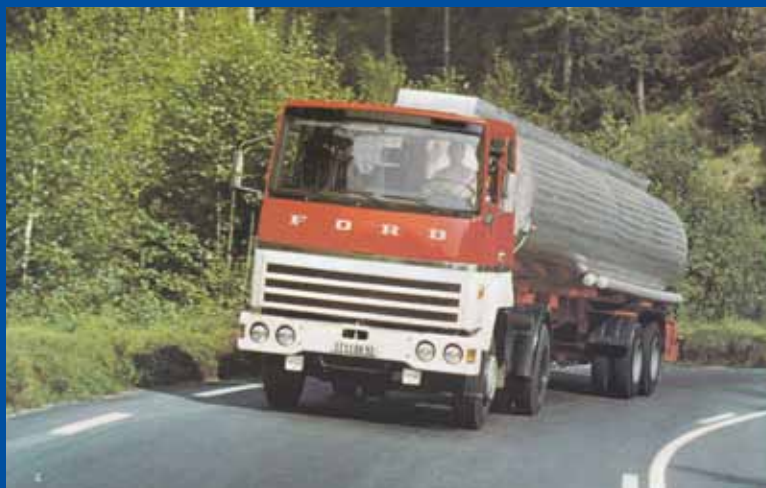




**TRANSCONTINENTAL**



**FORD WERELDERGOED**





## FORD TAUNUS M CLUB



### JAARGANG 33

JULI 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](mailto: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](mailto:redactie@taunusmclub.nl) Internetadres [www.taunusmclub.nl](http://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](mailto: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](mailto: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. Langeler	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

Het is van het jaar 89 jaar geleden dat de eerste Europese Ford, Ford Y bestel en Tudor werden geïntroduceerd. Met respectievelijk 22 en 23 pk en een topsnelheid van 80/90 km/ H, waren het bepaald geen racemonsters. Maar het was wel het begin van het onafhankelijk van Amerika, een op de Europese markt gerichte Ford type te produceren. Een kleine lichte auto voorzien van een vier cilinder motor met een beperkte cilinderinhoud, een auto die zuinig omging met de dure Europese benzine. Uiteindelijk heeft deze ontwikkeling geresulteerd in het ontstaan van de eerste Ford Taunus: de Buckel. Mijn vader zei altijd dat geschiedenis meer is dan alleen maar domweg een rijtje jaartallen opdreunen. Het is het weten en begrijpen van het ontstaan van onopgeloste zaken en andere problemen die om een antwoord vragen. Daardoor is het mogelijk om die veranderingen en die problemen in een breder verband te gaan zien. De corona crisis is zo'n moment om zaken anders te gaan doen of aan te pakken.

Tijdens onze laats gehouden bestuursvergadering(17 mei) hebben we gesproken over het invoeren van automatische incasso voor het betalen van de contributies. De financiën van de club zijn door deze manier van betalen beter geregeld en geven veel minder werk voor de penningmeester en wel in de vorm van het niet meer versturen van nota's en betalingsherinneringen. Na het lezen van de clubstatuten blijkt echter dat deze verandering niet

zomaar doorgevoerd mag worden. De algemene ledenvergadering(ALV)moet hier een besluit over nemen middels een hoofdelijke stemming. Zodra het weer mogelijk is deze(uitgestelde) ALV te organiseren wordt ieder aanwezig lid gevraagd zijn of haar stem uit te brengen.

Voor wat het hervatten van de clubactiviteiten,zoals een toerit en het kampeerweekend in Brabant, was het nog even afwachten of ze echt door kunnen gaan. Inmiddels is er groenlicht gegeven voor deze activiteiten en zijn de voorbereidingen opgestart. Dan is er nog de vraag over de uitgestelde gezamenlijke onderdelendagen. Het ziet er naar uit dat deze activiteit niet meer in Barneveld gaat plaatsvinden. Een van de oorzaken is dat de bewuste hal momenteel gebruikt wordt als priklocatie maar daarnaast heeft de Teka groep andere plannen en hogere prijzen aangekondigd Het clubbestuur heeft zichzelf de opdracht gegeven op zoek te gaan naar andere geschikte locaties of mogelijkheden om elkaar te zien. Ik doe oproep aan ieder clublid om oren en ogen open te houden voor het vinden van en andere/nieuwe goed bereikbare en niet te dure locatie

Als alles gaat zo als we wensen hoe het moet gaan, kunnen we, na haast twee jaar in de vrijstand, weer gaan functioneren als Taunus M club. Geniet ondertussen van je oldtimer en van elkaar op vakantie of zomaar ergens in de 'Middle of Nowhere'.



*Ford*

## BIJ DE VOORPLAAT

### Eric van Peer

Deze foto is gemaakt in de onze Lieve vrouwestraat in Bergen op Zoom net voor koningsdag dit jaar met op de achtergrond de gevangenpoort. Met de lockdown van dat moment, waardoor iedereen min of meer 'gevangen thuis zat, had ik de tijd om mijn 26M rustig te positioneren om een foto te maken. Iets wat normaal gesproken niet mogelijk zou zijn omdat dit een redelijk drukke straat is zo in het centrum van Bergen op Zoom.

De Lieve vrouwepoort stond aan de westzijde van de stad en was onderdeel van de toenmalige vestingmuur en was de toegang tot de Lieve vrouwestraat. De poort is gebouwd in het midden van de 14de eeuw en is één van de oudste nog bestaande stadspoorten in Nederland. Het vestingwerk bestond uit twee robuuste torens van Gobertanger kalksteen en schietgaten die berekend waren op het gebruik van kruisbogen. De vestingmuur had een voorpoort met kleinere torens en een stenen brug over de stadgracht. De poort verloor echter al snel zijn functie toen het havengebied in 1484 omweld werd, waardoor hij binnen de stad kwam te liggen. De poort werd aan de stadszijde met baksteen uit-

gebreid en kreeg hierna, waarschijnlijk in 1485, de functie als gevangenis. Hierdoor werd het gebouw ook wel de 'Gevangenpoort' genoemd. Door de protestantisering in de 16de eeuw vervalt de naam Lieve vrouwepoort en tegenwoordig kent iedereen hem als gevangenpoort en die hoedanigheid is hij tot 1931 als gevangenis in dienst geweest. Nu is er een escape room in de toren en kan je je vrijwillig laten opsluiten om er met het oplossen van diverse raadsels jezelf te bevrijden.



## BIJ DE ACHTERPLAAT

### Wim Langeveld

In de jaren '70 van de vorige eeuw kwam het internationale transport in opgang. Dit kwam omdat vrachtwagenfabrikanten betrouwbare auto's produceerde en de cabines meer comfort voor de chauffeurs gaven. Met de introductie van dubbel bemande ritten kwamen grote afstanden in korte tijd binnen handbereik. Grote pionier voor het bloemen en plantentransport naar Italië was Zurel uit Aalsmeer. Binnen 24 uur nadat de auto geladen was op de bloemenveiling in Aalsmeer, waren de bloemen in Noord Italië, een unicum, hierdoor kreeg de vraag naar grote vrachtwagens een boost. Ford was sterk in personenwagens (de Taunus), bestelwagens (Transit) en lichte bedrijfswagens (D Truck) en wilde het leveringsprogramma compleet maken met een zware truck. Om deze te ontwikkelen is veel tijd nodig en is ook kostbaar. Dit probleem werd opgelost door zoveel mogelijk componenten in te kopen. Dit leverde een robuuste en betrouwbare truck op. Uniek was in die tijd een cabine met een vlakke vloer, dit terwijl de meeste andere vrachtwagenfabrikanten nog een middentunnel toe paste. Rob Mulder heeft hier in dit blad een mooi artikel aan de Transcontinental gewijd. Deze foto komt uit een brochure uit 1975. Op het front van de cabine staan de zilverkleurige letters FORD nog in grote letters, later zijn de letters vervangen door het logo groot in de grill te plaatsen.



### Vernunft im Kleinen wie im Großen. Ford.

Vernunft ist für Ford keine Frage der Größe, sondern eine Frage der Einstellung. Und die orientiert sich bei Ford an den berechtigten Ansprüchen kritischer Autokenner.

Daß die Rechnung im Interesse des Kunden aufgeht, beweist der Erfolg von Ford auf Europas Straßen.

Was bei Ford an Vernunft im Kleinen wie im Großen steckt, können Sie auf der IAA gleich nebeneinander prüfen.

Ford Pkw Fiesta - Escort - Taunus - Capri - Granada  
Ford Lkw Transit - A-Serie - N-Serie - Transcontinental



Das Zeichen der Vernunft.  
[www.MOTOR-TALK.de](http://www.MOTOR-TALK.de)



## INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3	Boekentip	19
Bij de voorplaat	4	Van huis uit	19
Bij de achterplaat	4	Agenda	20
Inhoudsopgave	5	Fords en ander werelderfgoed	21
Van achter het stuur	6	Barneveld onderdelendag is over	23
Van de redactie	7	Geschiedenis Ford Transcontinental	24
Kroonjuwweeltje	8	In herinnering Leen Weber	28
Blik op gekleurd verleden	9	FEHAC de politiek en Mobiel erfgoed	29
Vab de penningmeester	11	Nieuwe leden	30
Beursperikelen 2021	12	Emmetjes	30
Shell help Ford	13	Commerciële advertentie	31
De wondere wereld van de bijna vergeten auto-ontwerpen	15		



# VAN ACHTER HET STUUR

**Jeannette Opmeer-Harts**



Na een lange periode zonder bestuursvergaderingen hebben we eindelijk op 17 mei een vergadering gehad. Het was op dezelfde (aangepaste) locatie in Hilversum bij Eemland Reizen, waar we al eerder gebruik van mochten maken.

De penningmeester heeft aan het bestuur een voorstel gepresenteerd t.a.v. het innen van de contributies d.m.v. automatische incasso. De statuten van de club geven aan dat deze verandering eerst door de ALV moet worden toegestaan/goedgekeurd. Dus aangaande dit onderwerp wordt het automatische incassoplan op de eerstvolgende ALV in stemming gebracht. Zie ook het bericht in dit clubblad van onze penningmeester Rob Mulder.

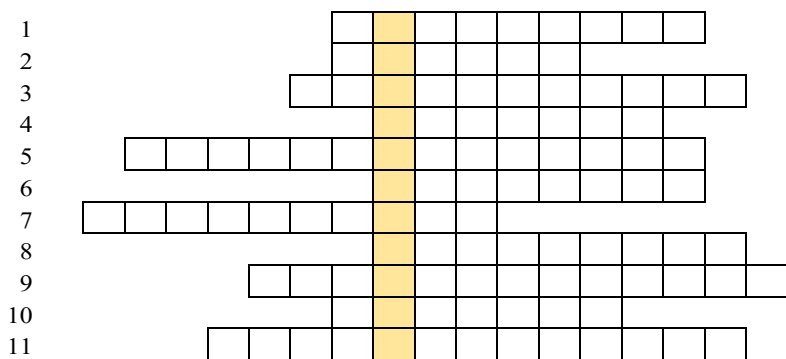
Zoals het er op dit moment naar uit ziet is er een mogelijkheid dat er een zomerrit gereden kan/mag worden, en wel op 10 juli, met als vertrekpunt de Woeste Hoeve. Wil je deelnemen aan deze zomerrit

is het de bedoeling om je hier voor aan te melden bij het secretariaat.

Ook het kampeerweekend bij Joep Segers in Brabant zal, als alles goed blijft gaan, het laatste weekend van augustus weer kunnen plaats vinden. Ook hier is aanmelden bij het secretariaat nodig.

Voor het laatste nieuw over genoemde clubactiviteiten is het raadplegen van de agenda op de clubwebsite een aanrader.

Nu nog wat andere positieve dingen. Alhoewel het clubblad niet dikker is geworden, staan er wel bijzondere weetjes en plaatjes in en ook weer een puzzel met te winnen geldprijzen. Dus aan de slag met deze hersenkraker, en... veel lees en puzzelplezier. Dit was het dan weer voor deze keer, hopelijk zien we elkaar ergens bij een evenement ofzo.



- 1 zitplaats bescherming
- 2 opendak
- 3 mooi gereedschap
- 4 schoenen van hout
- 5 wis-was-schoon
- 6 klembandjes
- 7 kapotte bril
- 8 motoronderdeel en dolfijn
- 9 klein reservewiel
- 10 een plank met zwenkwieltjes
- 11 hoe heet dit gereedschap, zie foto

Uitkomst puzzel: -----

Onder de goede inzendingen worden 4 winnaars getrokken voor de prijs van € 50,- per deelnemer.

Deelname regels: je kunt één maal inzenden en je moet clublid zijn.

Bestuursleden zijn uitgesloten van deelname.

De sluitingsdatum 31 juli. Na de sluitingsdatum krijgen de winnaars bericht!



We hadden 1 goed antwoord op de puzzel uit het april nummer en dat was van Fokke Steringa. Hij heeft ondertussen zijn prijs ontvangen.

## VAN DE REDACTIE

Wim Langeveld

Voordat ik veehouder werd, heb ik enkele jaren in de werkplaats van een Ford-dealer gewerkt. Daar werd ik eens door een verkoper aangesproken: "Wat ik nu in de showroom meemaak, er staat een man die wil een auto kopen met 'handjeklap', wat moet ik daar nu mee aan?". 'Handjeklap' is vele jaren een manier bieden en laten op de veemarkt geweest. Voor een duidelijke uitleg van dit fenomeen verwijs ik naar youtube, met als zoekopdracht 'handjeklap veemarkt'. Mijn interesse was gewekt en ik liep mee naar de showroom. Daar zag ik onze eigen veehandelaar staan, dhr. Cor van Wieringen. We maakten even een babbel met elkaar, waardoor het ijs snel gebroken was. Ik heb hem uitgelegd dat dit geen veemarkt is en dat onderhandelen mondeling gebeurt. Natuurlijk wist hij dit, maar soms wil iemand iets uitproberen. Ik verwees hem weer naar



de verkoper om de deal rond te maken, waarna ik weer aan mijn eigen werk ging. Ik heb later nog geïnformeerd of de deal gesloten was, maar helaas, de keus was op een ander merk gevallen (was toch benieuwd of hij daar heeft onderhandeld met handjeklap). Korte tijd later liep hij samen met zijn dochter de showroom binnen, zij heeft toen wel een nieuwe Escort gekocht.

Voor de inhoud van dit clubblad doen we niet aan handjeklap. Artikelen worden zonder enig onderhandelen geplaatst, uiteraard. Ook dit nummer bevat erg weinig kopij van de eigen leden, het zijn de vertrouwde namen die boven de artikelen staan. Uiteraard heeft Bouzie Vonk weer wat beleefd, Meeuwis heeft zich dit keer verdiept in het kleurrijke verleden van de autoreclames en in bijna vergeten auto-ontwerpen. Jeannette, onze secretaris, schrijft



over hetgeen er in het bestuur besproken is, Ineke geeft een inblik achter de schermen, dat er echt geprobeerd wordt om een tourtocht te organiseren en Dirk behandeld in de Beursperikelen dat iedereen binnen de club snakt naar activiteiten, maar dat de omstandigheden tot het moment van schrijven iets organiseren nog steeds uit den boze is. Ook geen handjeklap voor Shell in de jaren '70. Shell bracht belangeloos korte brochures uit met als titel: "Shell

helpt". Fred Renes heeft deze bewaard en schrijft hier een leuk artikel over.

Geen handjeklap dus, maar geachte lezer/clublid onderneem zelf ook eens actie om het volgende clubblad van nieuwe inhoud te voorzien. Schrijf een belevens, zoek wat oude foto's op, zodat we de volgende keer weer een ouderwets mooi en dikgevoerd clubblad kunnen presenteren.

## KROONJUWHEELTJE

Boezie Vonk



Iedereen heeft weleens een moment met het gevoel dat je te laat bent voor de trein of de boot hebt gemist. Dat alles wat je wilt ondernemen problemen geeft of al bij voorbaat mislukt. En ik geef toe, beste Boezievolgers, dat het door de vingers glippen van leuke ideeën of plannetjes ook mij niet vreemd is. Maar dit keer had ik mezelf beloofd dat het me ging lukken, dat plan, dat ingenieuze bedenkfel van mij. Dat kwam eigenlijk zo : tijdens het wekelijks koffieleuurtje(half dagje) met een paar oude maten van me, worden altijd de diverse mee gebrachte kranten en tijdschriften uitgepluisd en van nodig commentaar voorzien. “ Ook dit jaar Prinsjesdag zonder pracht en praal en zonder toerit met de gouden of glazen koets,” mopperde Kor, een van de oudste koffieleuters. Iedereen was het er over eens dat het een kleurloze bedoeling begon te worden door al het corona gedoe. Om dat slaapverwekkende vrijwel kleurloze verhaal een beetje weg te poetsen vroeg ik aan mevrouw Vonk om wat vuurwater uit de koelkast te halen. “Als de heren het op een zuipen gaan zetten doe ik mee met een likeurtje, wel zo gezellig, niet Boez?” Een vette knipoog volgde. ‘Als de drank komt in de vrouw of man komt de wijsheid uit de fles of kan’. Maar die spiritualiën wijsheid was er wel zomaar ineens. “ Jongens we maken zelf een gouden koets maar wel een heel aparte,” knalde ik er tussen twee pittige slokken door uit. Iets roepen is zo gebeurd, iets bedenken gaat wat meer tijd in zitten, daarna het ook echt uitvoeren is nog van een heel ander kaliber. Voor mijn verjaardag had ik een fotoboek over de 2e wereldoorlog gekregen, daarin had ik plaatjes gezien van auto’s die, door gebrek aan benzine, door een paard werden getrokken, eigenlijk de paardenkracht in optima forma. Mevrouw Vonk begon al meteen te fantaseren dat zij als de Lombardijse koningin van onze buurt in haar gouden koets uit rijden ging, wat een beetje likeur

al niet kan doen. Eerst eens even Koosje bellen een kennisje van ons met een huifkarverhuurbedrijfje, en door de corona nu even zonder klanten, of dat haar paardjes ook een andersoortige koets konden trekken? Ik vertelde haar van ons gouden koetsplan, ze vond het helemaal te gek, we konden sowieso op d’r rekenen. Nu op zoek naar een geschikte sloopauto, liefst een Ford, voor het creëren van de meest exclusieve slavernij vrije gouden koets van Nederland. Markus, de sloper, vond het ook een tof plan, voor een paar kratjes doppiesschuim kon hij hem er wel uit trekken, een gecrashte door roest en weer gemummificeerde Ford Granada stadion zonder nog levende Pk,s, begraven onder een berg schroot. Met nog een reserve motorkap en portier er bij gingen we met een volle tandemasser richting werkplaats annex ontwerpstudio van een vriend en oud collega. De hogedrukreiniger met roestverwijderaar wist dit Ford varkentje snel en grondig te wassen. Jullie zullen het geloven of niet, maar toevallig heet een vriend van ons Rembrandt en hij kan ook nog eens heel aardig schilderen. De opdracht was: maak van de Granada een mooi gouden koets schilderij zonder slavernij . Na wat discussie besloten we dat de huif van de kar af ging en de Granada op de kar werd gezet, gewoon met een vorkheftruck. Wat spanbanden er om en het spul stond zo vast als een huis. Onze eigentijdse Rembrandt verstond zijn vak als geen ander, de Granada was een echt kroonjuweeltje geworden. Mevrouw Vonk , zeer handig met naald en draad, had een Koninklijke jurk gemaakt met veel tierelantijntjes. Afgelopen Koningsdag was het zo ver, de paardjes waren ingespannen, de hele buurt stond paraat met veel vlaggen en getoeter. Al wuivend en zwaaiend reden Koning en Koningin Vonk een prachtige toertocht in de enige echte en meest grandioze gouden koets van Nederland.

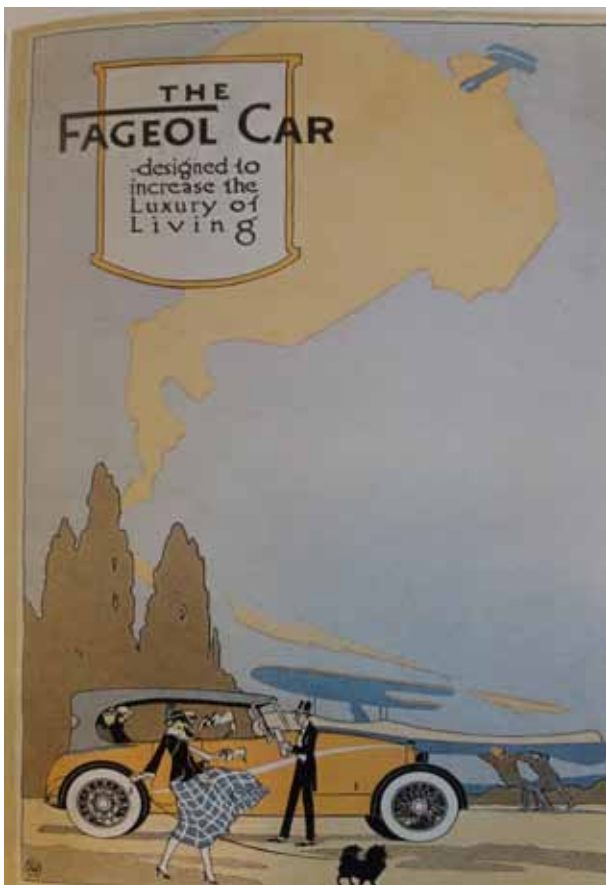
*Ford*



## BLIK OP GEKLEURD VERLEDEN

### Meeuwis Opmeer

Met deze haast op kunstwerken lijkende reclame posters wil ik laten zien dat deze kunstzinnige manier van reclame maken aan het begin van het gemotoriseerde tijdperk heel populair was en een essentieel deel uit maakte van het aan de man/vrouw brengen van de allernieuwste noviteit op gebied van vervoer. De prachtige art-Deco manier van reclame maken in die tijd is te zien in deze geschilderde of getekende reclameposters. Veelzeggend voor die tijd is dat er dikwijls mooie jonge en modieuze sportieve geklede dames voor auto motorcycle en bicycle reclames werden gevraagd.



#### De Fageol Car

Sinds de oprichting van Fageol Motors Company in 1916 was er een plan om auto's te bouwen. Frank R. en William B. Fageol en Louis H. Bill bouwden en brachten, met behulp van de Hall-Scott vliegtuigmotor, de duurste luxeauto van die tijd op de markt. De "Fageol Four Passenger Touring Speedster". Het was bekend dat er slechts drie werden geproduceerd voordat de regering de motorfabriek overnam om oorlogsvliegtuigen te bouwen, waardoor de productie van Fageol Car stopte. Als je goed kijkt is op deze aanprijzing van de Fageol Car te zien dat er een verbinding bestond met de vliegtuig-

wereld. Want er zijn maar slechts drie exemplaren gebouwd omdat de SOHC zescilinder motoren werden gevorderd en aangepast voor de 1e wereldoorlog vliegtuigen.

Bij de reclameposters van motorfietsen komen



vooral het sportieve, zoals toeren en racen maar ook het vrije buitenleven in de vorm van kamperen, aan bod.

Als je goed kijkt zie je bij de poster van de Velocette op de achtergrond onder de bomen een paar kampeerders naast hun tentjes met zijspancombinatie.

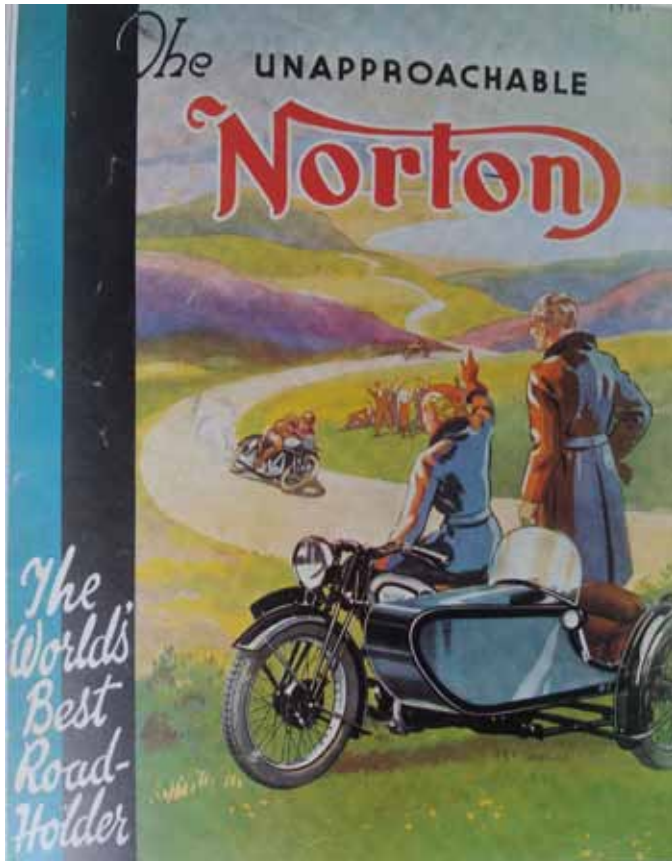


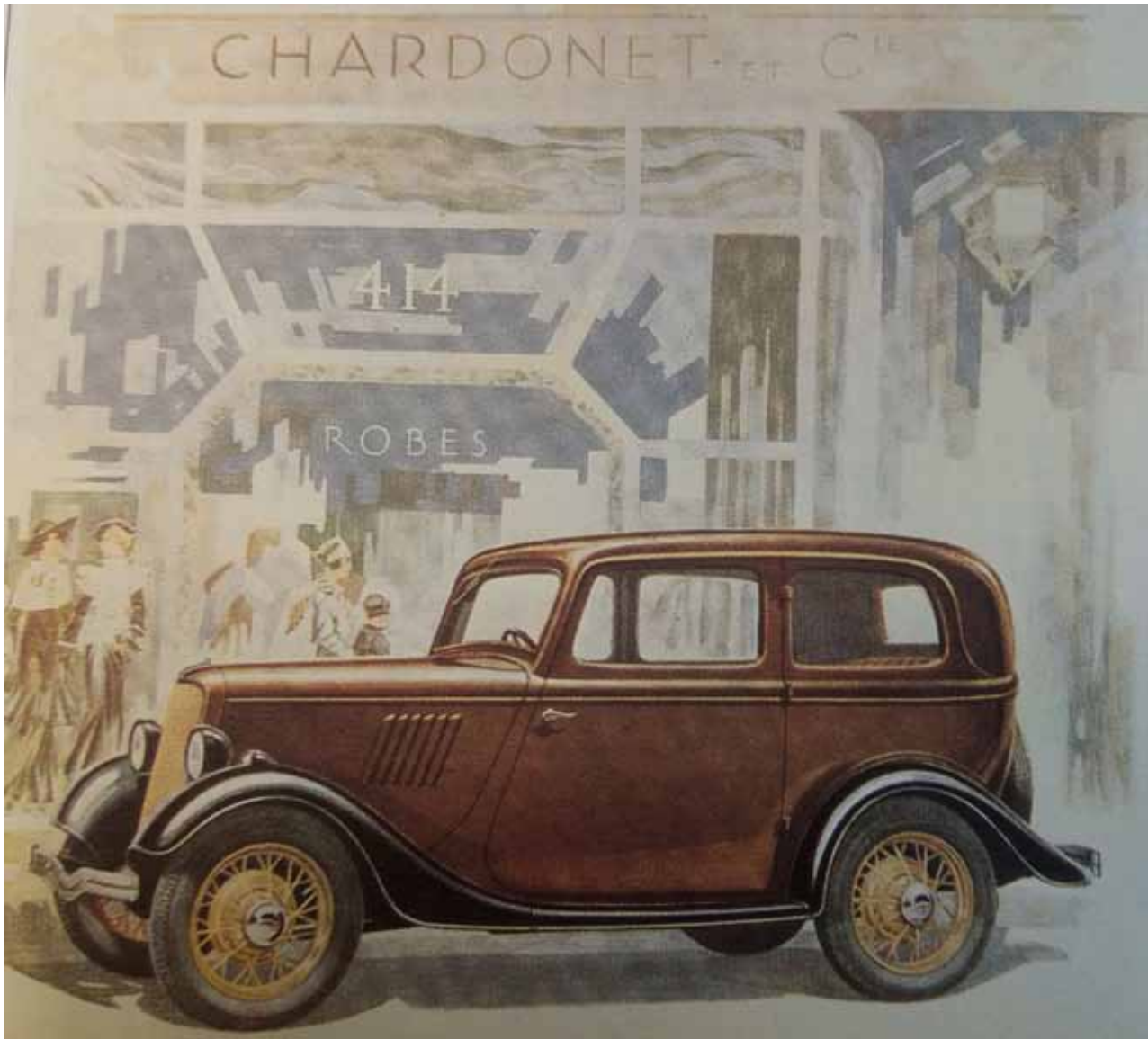
De poster van B.S.A. Motor Cycling zou zomaar door Anton Pieck geschilderd kunnen zijn, zo knus en vertrouwd, man voor aan het stuur vrouwlief achter op het zweefzadel en dan die prachtig begroeide vakwerkgeveltjes.

Ook bij de poster van Norton komt het sportieve aspect van het racen stevig naar voren. In een golvend

landschap in verschillende kleurstellingen komen jeugd mode en sportiviteit volledig tot hun recht.

Vrouwenmode, fietsen en auto's, het zit er allemaal in. In de poster voor de Richard cars en bicycles uit 1903. Fleur en kleur in een voor die tijd typische geel/rood opstelling.





## VAN DE PENNINGMEESTER

### Rob Mulder

Plan invoering automatische contributie incasso

Beste clubleden,

Uit mijn evaluatie omtrent de inning en verwerking van de ontvangen 2021 contributie is gebleken, dat het gehele proces behoorlijk arbeidsintensief is en bovendien een zeer lange periode in beslag neemt om alle contributies en opvolgingen correct te verwerken.

Bovendien hebben een aantal leden, niet alleen aan mijzelf, maar ook aan de voorzitter te kennen gegeven om over te willen stappen op automatische incasso.

We hebben dit onderzocht en besproken tijdens de bestuursvergadering van 17 mei 2021. Het is voor onze club ook een prima en snelle oplossing voor de inning van toekomstige contributies.

Na goedkeuring door de eerst volgende ledenvergadering, zal aan ieder lid worden gevraagd om zijn/haar goedkeuring te geven voor een automatisch incasso procedure.

Let wel, alles op vrijwillige basis.

De contributie zal dan aan het einde van de maand januari van elk jaar automatisch worden geïncasseerd.

In het volgende clubblad volgen meer details.

Rob Mulder

Penningmeester TMCN.

## BEURSPERIKELLEN 2021

### Dirk Kortekaas

Op het moment van dit schrijven is het, beste clubleden, tweede pinksterdag, een dag waarop we altijd een gezellig samen zijn hebben bij de Woeste Hoeve. Al meer dan 25 jaar was het een vast item voor onze club. Vervelend genoeg is deze bijna historische clubdag (voor de tweede keer) ook dit jaar weer afgelast om de welbekende coronaire reden. Ik ben afgelopen week nog wel poolshoogte wezen nemen aldaar, maar het was niet mogelijk om onze jaarlijkse clubdag door te laten gaan. Er was ruimte voor 40 personen in het restaurant. Iets wat met een bezoekersaantal van tussen de 2 a 250 bezoekers onmogelijk is. Ik besef ook, dat als jullie dit lezen de mogelijkheden misschien een stuk verbeterd zijn, dat hoop ik tenminste, maar daar hadden we op de 2de pinksterdag niks aan gehad. Positief was wel, dat er gelijk gekeken kon worden naar de mogelijkheid om er weer een zomertocht te organiseren. De uitbater van de pleisterplaats aldaar was positief om midden juli net als in 2020 medewerking te verlenen om als start en lunchlocatie te dienen. Ten tijde van dit schrijven moest dit nog verder uitgewerkt worden. De verdere info komt van de jullie welbekende kanalen. Iets wat de komende tijd ook aandacht mag hebben is, dat het op 27 juli van dit jaar 20 jaar geleden is, dat de 'Godfather' van onze club, Leen Weber, door een noodlottig ongeval is overleden. De vele clubleden die na juli 2001 lid zijn geworden, weten dit alleen maar van horen zeggen. Maar de leden van voor deze datum weten, denk ik, wel degelijk wie hij was. Hij was op zijn

manier van groot belang voor de club. Soms goed, soms minder goed, maar het hart voor de club zat altijd op de goede plek. Ik heb nog een 10 tal in memoriam clubblad uitgaven in het archief liggen: Mocht je interesse hebben bel Dirk 06.50644905. Er is in die 20 jaar daarna veel veranderd, maar hij zou zeker nog gefunctioneerd hebben. Een aparte anekdote om te vermelden is, dat hij de eerste club bestuurder was die met internet ging werken. Zonder stil te staan bij het woord Virus was heel de club toen besmet geweest. Wat gaan we nog doen in de komende maanden?. Sowieso een zomerrit zoals vermeldt. De geplande datum is zaterdag 10 juli. Ook een najaarsrit staat op de planning, deze zal, onder voorbehoud, zijn in het Gooi. Bij deze rit zal de televisietoren van Hilversum steeds zichtbaar blijven. Ook het Gooi, woonplaats van de 'Rich en Famous' met plaatsen als Laren en Blaricum zijn bij de route inbegrepen maar ook de Loosdrechtse plassen komen aan bod. Hiervan komt ook de info via de welbekende kanalen. Dan tot slot: Ik durf het bijna niet te schrijven, er is geen reservering gemaakt voor 16 oktober voor een onderdelendag in Barneveld. Het is een teleurstelling met een te verwachte garantie tot aan de voordeur, zeg ik. Beurzen zijn er niet voorlopig, dus laat de zomer maar komen. U kunt altijd zelf een tochtje maken in de eigen omgeving of net iets verder.

Fijne zomer en als u op vakantie gaat, kom veilig weer thuis. Dirk.



*Ford*

# SHELL HELP FORD!

Fred Renes



Beste Ford Taunus vrienden, wie wil er nou niet geholpen worden door een distributeur van smeermiddelen voor jou prachtige Ford?

Volgende:

Toen ik vroeger als jongen uit school kwam zette ik mijn schooltas altijd naast mijn stoel in het bedieningshokje van Shell station Veenstra te Buitenpost, mijn eerste werkgever.

Op een dag kwam Shell met, 'Shell helpt' info en advies boekjes die wij konden weggeven.

Leuke tips die je eigenlijk best wel opnieuw zou kunnen uitbrengen, maar dan voor de huidige auto's, elektrisch bijvoorbeeld. Gratis tips van Shell, hoe bestond het, en toch was er vraag naar, de kleine

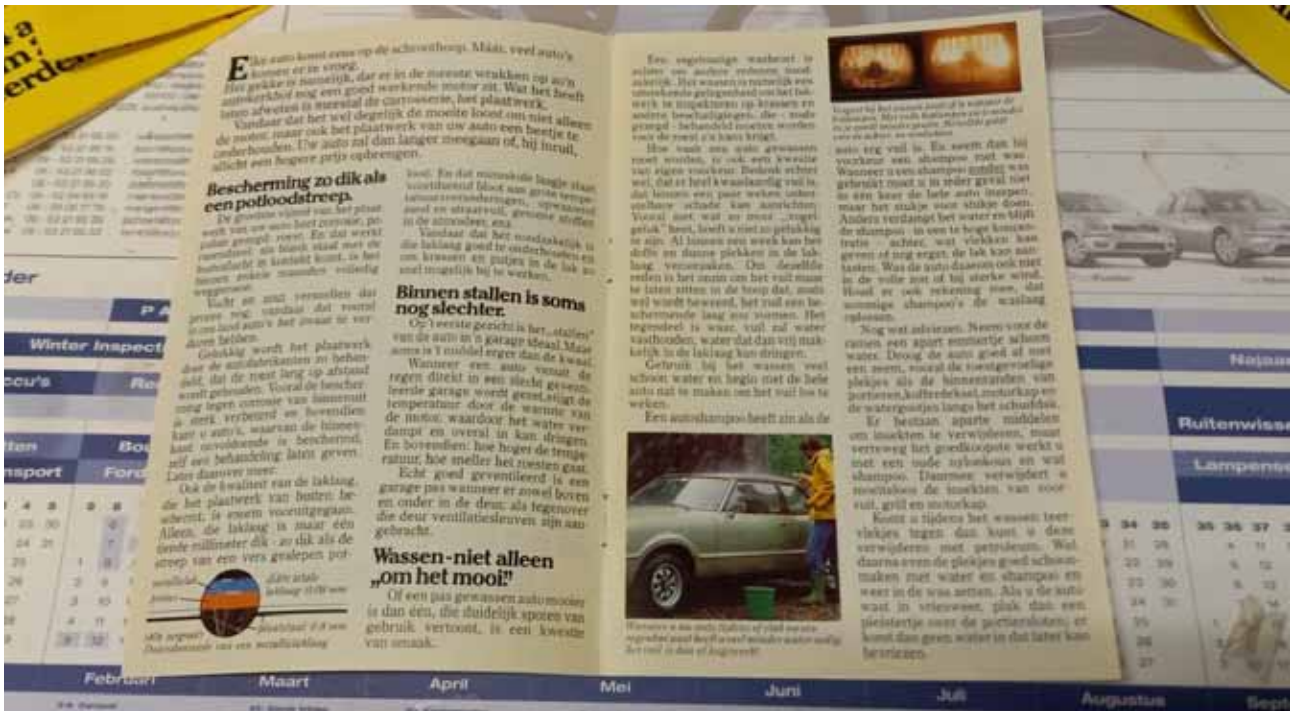
dingen, prachtig!

Je had er schikt in om klanten te adviseren, gele of witte koplampen, radiaal of diagonale banden, welke olie gaat er in uw motor van uw Ford Taunus en wat te doen bij een lekke band, heeft u een plankje bij zich waarop uw krik kan staan, zodat deze niet wegzakt door het gewicht van de auto?

Even uitrusten bij het picknicken in de berm van de weg? plaats uw Ford dan nooit op een net gemaaid berm daar het droge gras/hooi wel eens vlam zou kunnen vatten door de nog hete uitlaat( en nu misschien wel door de katalysator).

En uw bandenspanning zowel onbeladen als beladen, daarnaast het advies voor uw banden die onder uw Ford gemonteerd zijn.





Iedere maand in 1977 en opvolgende jaren kwam er een 'Shell helpt' boekje uit. Wat doet Shell heden ten dage nog aan info voor uw Ford of ander merk auto? Het is zelf tanken, geen praatje meer maken, met pinpas of creditcard afrekenen, geen bezoek meer in de auto accessoire shop, indien deze er nog is. Pompbediende, dat ben je nu in de meeste gevallen dus zelf maar het is gelukkig nog geen robot. Weer even terug naar hoe het was in de tijd dat ik aan de pomp stond. Ik kan jullie verzekeren dat het klantencontact de belangrijkste omzet was, want eenmaal aan kassa in de shop, doe maar een krantje, de Telegraaf, een pakje Marlboro heb je een vliegensponsje of een rol King pepermunt? Als de klant weg was nam ik vlug even een advocaat ijsje van 1 gulden en 25 cent. Dat was me toch lekker, maar ja deze zijn er jammer genoeg niet meer. Wat er ook niet meer is, is het Friese Koe waterijsje in dik zilverpapier verpakt, als je dat er af haalde trok je het rode suikerlaagje mee. Dan waren er ook nog de chocoladerepen van De Heer, met advocaat noten of rode bessen maar ook puur. Ford en Shell, dat wel, wat een prachtige verzameling herinneringen en van verhalen over auto's en modellen, tjonge wie verlangt er nou nog naar een tijd waarin de auto een status symbool voor je was. YES met Ford van toen en nu. Ford wijst de weg!



# DE WONDERE WERELD VAN DE BIJNA VERGETEN AUTO-ONTWERPEN

Meeuwis Opmeer



In mijn zoektocht op Wikipedia naar vergeten noviteiten en ontwerpen op autobebied stuitte ik op het merk Stout Scarab uit 1930-1940-1946.

Verbaasd was ik door het futuristisch ontwerp en de vele toegepaste technische vindingen.

De nieuwste vindingen van de moderne auto-industrie zijn niet altijd zo extravagant en bijzonder als de fabrikanten ons willen doen geloven. Neem nou bijvoorbeeld het gebruik van glasvezel(fiber) carbon en kunststof voor de bouw van carrosserieën, maar ook pneumatische, gas of hydraulische vering. In Amerika werden in 1946 een aantal van deze noviteiten in een experimentele ontwerp van de Stout Scarab toegepast. Wat te denken van een super vervoersmiddel met haast onaardse kenmerken qua aandrijving en passagierscompartiment. En ja ook hier komt het merk Ford aan het woord en wel in vorm van een aangepaste Flathead V8 motor.

Ik heb vanuit de diverse Engelse teksten een leesbaar Nederlands verhaal gemaakt. Dit futuristische autoverhaal lees je haast als een spannend grootte-jongens/meisjesboek.

## Naderbij bekeken en van afstand gezien.

De Stout Scarab is een Amerikaanse auto uit de jaren 1930, 1940 en 1946 en ontworpen door William Bushnell Stout. Gemaakt/vervaardigd door Stout Engineering Laboratories en later ook door Stout Motor Car Company uit Detroit, Michigan. De Stout Scarab wordt door sommigen gezien als 's werelds eerste in(beperkte)productie genomen minibus. Een prototype uit 1946, de Scarab Experimental, werd 's werelds eerste auto met een carrosserie van glasvezel en luchtvering. William Bushnell Stout was niet alleen een auto en luchtvaartingenieur maar ook journalist. Terwijl hij voorzitter was van de Society of Automotive Engineers, ontmoette Stout mr. Buckminster Fuller op een grote autoshow in New York en schreef hij een artikel over de Dymaxion Car voor de nieuwsbrief van deze prestigieuze vereniging. In die tijd hadden de moderne productieauto's gewoonlijk een afzonderlijk chassis en carrosserie met een(soms zeer)lange motorkap. De motor en versnellingsbak bevonden zich in de lengterichting achter de vooras en gedeeltelijk in het passagierscompartiment. De aan de voorzijde gemonteerde motor dreef de achteras meestal aan via



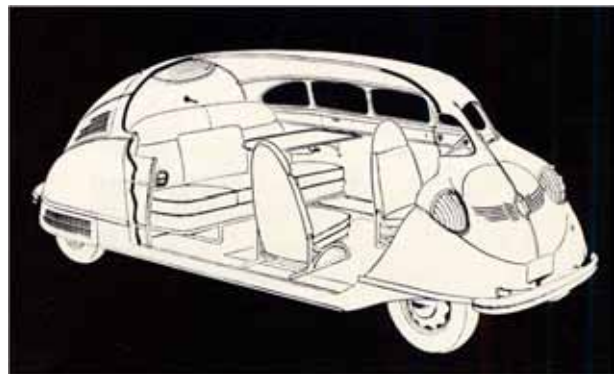
een verbindingsas die onder de vloer of in een verhoging(tunnel)van het voertuig liep. Deze indeling werkte goed, maar beperkte wel de binnenruimte. In het Scarab-ontwerp was geen sprake van een aandrijf-as door een tunnel of wat dan ook. Onder een vlakke vloer was met behulp van een uit één geheel bestaande carrossierestructuur een door Ford gebouwde platte V8-motor achter in het voertuig geplaatst. Stout stelde zich zijn reizende machine voor als een kantoor op wielen. Daartoe volgde de carrosserie van de Scarab, vormgegeven door John Tjaarda(een bekende Nederlandse auto-ingenieur) het ontwerp van een aluminium vliegtuigromp. Het gebruik van nieuwe en lichtere materialen resulteerde in een voertuig met een gewicht van minder dan 1.400 kg. De korte, gestroomlijnde neus en het taps toelopende bovenbouw aan de achterkant, was een soort eigentijdse monospace, MPV- of minivan-ontwerp. Ingericht met een neerklapbare tafel en stoelen op de tweede rij die 180 graden naar achteren konden draaien. Een kenmerk dat Chrysler vijftig jaar later op de markt bracht als “Swivel ‘n Go”. Hoewel de Stout Scarab deed denken aan de Chrysler Airflow, de Streamliner en de iets latere Voyager en Renault Espace, werd hij in die tijd als onesthetisch en lelijk beschouwd. Maar gezien zijn futuristische ontwerp en goede rijeigenschappen verdient de Stout Scarab juist het respect en verbazing dat hoort bij een echt Art Deco-icoon.



### Innovatieve eigenschappen

De binnenruimte van de Scarab werd gemaximaliseerd door de pontonstyling. Door het weglaten van treeplanken werd de volledige binnenruimte van de auto benut. De lange wielbasis en plaatsing van de motor direct boven de achteras brachten de bestuurderszitplaats zo ver naar voren waardoor het stuur bijna direct boven de voorwielen zat. Passagiers kwamen binnen door één grote, gemeenschappelijke deur. Het flexibel zitstelsel kon eenvoudig opnieuw worden ingericht of veranderd, behalve de bestuurdersstoel, die had een vaste positie. Verder was het interieur bekleed met leer, chroom en hout. In de

ontwerpelementen zaten ook oude Egyptische scarabee motieven, inclusief het embleem van de auto. Het zicht naar voren en opzij was vergelijkbaar met dat van een observatieauto, hoewel het zicht naar achteren verwaarloosbaar was, simpel door het ontbreken van achteruitkijkspiegels. De innovaties hielden niet op bij de lay-out en het carrosseriedesign van de auto. In een tijdperk waarin bijna alles wat als auto op de weg reed starre assen met bladveren had, had de Stout Scarab onafhankelijke wielophanging met schroefveren met schokdemping op alle vier de hoeken. Deze manier van ophanging en vering zorgde voor een comfortabeler, soepeler en stiller rijgedrag. Door de achterin geplaatste motor veroorzaakte gewichtsbesparing, gekoppeld aan de spiraalveerophanging en olieschokdempers, gaven de Scarab een ongekend goede wegligging en soepel rijgedrag op de veelal ruwe wegen in die tijd.



De achterste pendelasophanging met lange veerpoten was geïnspireerd op het landingsgestel van vliegtuigen. Deze Scarab-ophanging inspireerde de latere Chapman-veerpot die Lotus gebruikte voor hun Lotus Twelve-model uit 1957. De Ford-V8 (met platte kop)dreef de achterwielen aan via een op maat gemaakte, door Stout gebouwde, handgeschakelde transmissie met drie versnellingen. De motor werd omgekeerd vanuit zijn normale positie, direct boven de achteras gemonteerd en met het vliegwiel en de koppeling naar voren gericht. Daarvoor was de transmissie gemonteerd, waarbij de aandrijflijn werd omgedraaid en teruggebracht naar de as. Deze ongebruikelijke montage zou later worden herhaald in de Lamborghini Countach.

### Productie

Een rijklaar prototype van de Stout Scarab werd in 1932 voltooid. Hij was waarschijnlijk de eerste auto met een carrosserie van een aluminium spaceframe. Sommige framedelen waren van staal. Het tweede prototype was klaar in 1935, met enkele styling en mechanische veranderingen. De koplampen zaten achter een fijne grille met verticale spijlen, en aan de achterkant bogen smalle chromen spijlen van de achterraut tot aan de bumper, waardoor de auto zijn



Art Deco uiterlijk kreeg.



Om op de kosten te kunnen besparen werd de carrosserie uiteindelijk toch in staal uigevoerd. Stout verklaarde dat de auto in beperkte hoeveelheden zou worden geproduceerd en op uitnodiging/bestelling zou worden verkocht. Er zouden wel honderd per jaar gemaakt worden in een kleine fabriek op de hoek van Scott Street en Telegraph Road US 24, Dearborn, Michigan. Hoewel de Scarab veel aandacht kreeg in de pers, met als flinke kostprijs \$ 5.000, vergelijkbaar aan \$ 80.000 in 2010. Dit terwijl een luxe en ultramoderne Chrysler Imperial Airflow slechts \$ 1.345 kostte. Ook al was het een heel aparte en bijzondere auto, de prijs bleek veel te hoog. Er wordt aangenomen dat er negen Scarabs zijn gebouwd. De Scarabs zijn dus nooit in grote hoeveelheden geproduceerd en ze zijn altijd met de hand gemaakt, zodat er geen twee identieke Scarabs zijn.



### Nieuwe start

Direct na de Tweede Wereldoorlog bouwde Stout nog een prototype Scarab, de Stout Scarab Experimental. Hij werd tentoongesteld in 1946 en zag er een stuk conventioneel uit, hoewel hij nog steeds uitgerust was met een motor achterin maar met tweedeuren en een halfronde/omhullende voorruit. De carrosserie van glasvezel was de eerste in de autowereld. Net als zijn metalen tegenhangers was het

ook een coconmodel, opgebouwd uit slechts acht afzonderlijke onderdelen en uitgerust met 's werelds eerste volledig functionerende luchtvering(eerder ontwikkeld in 1933 door Firestone). Het is uiteindelijk nooit tot een volledige productie gekomen.

### Waar het stopt

Stout bezat en reed zijn eigen Scarab, waarmee hij meer dan 250.000 mijlen(400.000km)door de VS had gereisd. Naar verluidt hebben tot op heden slechts vijf Scarabs het overleefd. Een rijdende Scarab uit 1935 was jarenlang te zien in het Owls Head Transportation Museum in Owls Head, Maine, maar werd tenslotte teruggegeven aan de geldschieter, het Detroit Historical Museum. Het voertuig van het Detroit Historical Museum zou op 21 augustus 2016 worden teruggebracht naar de opslag van het museum.



Stout Scarab on display in Genoa, Italy



Stout Scarab on display at Houston Fine Arts Museum



Stout Scarab Gikmore Car Museum

## De Cabine

### Geruisloos, comfortabel gerieflijk

De volledig geveerde driemans-  
kantelcabine biedt besturingsgemak,  
comfort en geruisloosheid.



Alles-omvattende instrumenten



## BOEKENTIP

### HEB JE OOIT VAN EEN GEKLOONDE AUTO GEHOORD OF GEDROOMD?

### IN HET BOEK 'EEN RAT IN DE VAL' WORD JE UIT DE DROOM GEHOLPEN.

Meeuwis Opmeer

Tijdens een grote schoonmaak van de Amsterdamse Singelgracht stuit een grijper op een auto, die diep in de modder vastzit. Waarschijnlijk een oud barrel die vanuit een parkeerplaats het water in is gesukeld of geduwd, denkt men. Maar als de brandweer onder politie toezicht de auto uit het water takelt, blijkt er een stoffelijk overschot achter het stuur te zitten. Het wordt een ingewikkeld verhaal als blijkt dat het om een gekloonde Ford Mondeo gaat. Wil je lekker griezeldromen en complotten, dan is dit een boek voor op je nachtkastje. Door het grote lettertype hoef je niet eens je leesbril op te zetten, wel zo handig.

Titel: Een rat in de val

Auteurs: De Waal & A.C.Baantjer

Eerste druk: 2019

ISBN: 978-90-364-3630-4

Uitgeverij: Grote Letter Bibliotheek, Postbus 583, 7400 AN Deventer



Bestel het bij je plaatselijke boekhandel

## VAN HUIS UIT

### Ineke

Ook deze keer is er helaas niet veel te vertellen. Dirk is wel druk geweest of en hoe hij wat kon organiseren, maar alles liep telkens vast. De horeca mensen durven het nog niet aan om zoveel mensen op een terras te hebben. En jullie weten zelf als er een oldtimer op een parkeerplaats staat, dat er in een mum van tijd een heleboel mannen eromheen staan, en zeker als de motorkap open gaat. Je kan wel een toerist organiseren, maar er moet toch onderweg gelegenheid zijn om te eten en van het toilet gebruik te kunnen maken. Voor de mannen is het geen probleem bomen zat onderweg, maar voor ons als vrouw is dat toch lastig. Zo'n dikke boom is lastig te vinden dat je erachter past. Maar Dirk is echt aan het kijken en zodra het licht op groen gaat, gaan we ervoor. Hij heeft de nodige ritten op de plank liggen. Het zijn ook hele mooie ritjes. Ook heeft hij weer een nieuwe rit uitgezet. Dus mensen nog even geduld hebben. Dirk en ik zijn voor de eerste keer geprikt en op 31 mei krijgen we de tweede. Gelukkig is er bij ons

in de naaste familie en vriendenkring niemand die ernstige corona heeft gehad. Beste mensen, ik hoop jullie weer heel vlug te zien en te spreken. Ik kijk er echt naar uit.



# AGENDA FORD TAUNUS M CLUB EVENEMENTEN

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.



Omdat voor de vele Ford liefhebbers wat de eerste helft van 2021 aan activiteiten, meetings en tourritten was georganiseerd is afgelast, leek het ons leuk als Taunus club een midden zomerrit over de Veluwe te organiseren. Er vanuit gaande, dat rond zaterdag 10 juli de meeste verboden achter de rug zijn.

Onder voorbehoud dus. De deelname is GRATIS

De bedoeling is dat de start zal zijn bij wegrestaurant Mendel aan de A50 afrit 22 Hoenderloo. De bekende locatie van onze tweede Pinksterdag meeting.

Gingen we vorig jaar richting Arnhem en Apeldoorn, zijn er nu twee nieuwe routes uitgezet één richting de IJssel en één naar de Utrechtse Heuvelrug (Barneveld)

Alle twee de routes zijn ongeveer 60 km. en anderhalf uur lang.

Met weer de nodige bezienswaardigheden onderweg.

Einde eerste deel is weer bij Mendel alwaar voor u de lunch wordt voorbereid.

De tweede rit is afgelopen om ongeveer 15.00 uur en is een ieder weer bij Mendel, alwaar u zelf naar gelang kan verblijven en kan eten.

Dag indeling:

De koffie is klaar vanaf 9.30 uur bij aankomst

inschrijven - deelnemers verklaring afgeven en routebeschrijving ontvangen en briefing

Start rit 1 10.00 - 10.30 uur

Aankomst Mendel rit 1 ongeveer 12.00 uur

lunch uitdeel 12.00 - 13.00 uur

start rit 2 13.30 uur

Aankomst Mendel 15.00 uur

Gezellig samen zijn t/m 16.00 uur

**Géén puzzelrit alléén genieten van de omgeving !!**

Wilt u deelnemen dan opgave bij secretariaat Taunus club.

Dit i.v.m luchtpakketten e.a. Graag uw 06 nummer vermelden bij de opgave.

Secretariaat adres : [secretariaat@taunusmclub.nl](mailto:secretariaat@taunusmclub.nl)

Deelname is Gratis alléén voor betalende Taunus M Club leden !

**Aanmelden kan t/m 4 juli**

Download alvast de deelnemersverklaring voor deze dag via de website, print deze uit en neem hem ingevuld mee. Scheelt weer tijd bij het inchecken op de dag zelf.



## FORDS EN ANDER WERELDERFGOED.

**Kees van Tussenbroek**

Voor de coronacrisis had ik ter voorbereiding van mijn pensionering vier maanden verlof geregeld. Eindelijk tijd om weer eens een echt grote reis te maken. Dat betekent een programma van zoveel mogelijk nationale parken, automusea en Unesco-werelderfgoed. In de laatste groep valt dit keer ondermeer de Struve-meridiaan. Deze staat sinds 2005 op de lijst van Werelderfgoed en is te vinden verspreid over 10 landen. Tussen 1816 en 1855 heeft de wetenschapper Von Struve een meting van ongekende omvang gedaan om de exacte grootte en vorm van de aarde vast te stellen. Daartoe deed hij metingen die van Hammerfest in het Noorden van Noorwegen lopen tot de Zwarte Zeekust van Oekraïne. Over een traject van 2820 kilometer werd van bergtoppen tot hoge kerktorens steeds exact de positie bepaald om zo uiteindelijk tot een ongelooflijk nauwkeurig resultaat te komen. We wisten eindelijk hoe groot de aarde was. Van de oorspronkelijke 265 meetpunten zijn er nog 35 te vinden en deze worden als werelderfgoed beschermd. Dus op naar Noorwegen. Eerst naar Duitsland waar familiebezoek gelijk een classic car show met diverse Fords opleverde.



Door naar Denemarken waar een Taunus van het Politie museum op de snelweg voorbij kwam.



Met de boot naar Noorwegen waar een 20M 2600S sinds nieuw nog steeds in bezit van dezelfde familie is.



Vervolgens een mooie 20M TS op een enorme classic car show. Via Zweden verder naar het noorden. Het automuseum in Härnösand heeft een opvallend reclamebord. In het museum een rondleiding door de eigenaar die de vloer staat te vegen. Geïnteresseerd in Fords? Loop maar mee. Daar staan ze. In Hammerfest, Noorwegen, ligt het noordelijkste van de 35 overgebleven meetpunten van Struve naast

de haven. Hier begint de reis naar de Ukraïne. In Finland laat de eigenaar van een privé tractormuseum vol trots de in Nederland geproduceerde tractor in zijn verzameling zien.



Er staan ook een paar auto's, waaronder een mooie 17M. Via Rusland, Estland, Letland, Litouwen, Wit-Rusland, Polen, Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Roemenië naar Moldavië. Sporadisch een oud Fordje. Dan door Transnistrië (een land dat officieel niet bestaat en waar de camper als privévliegtuig moet worden ingevoerd, omdat er geen andere formulieren waren) naar de Ukraïne.



In Odessa staat vlakbij de beroemde Potemkin trappen deze Granada 2.0 L met sticker van de Old Ford Club. Helaas geen eigenaar te bekennen. Iets ten westen van Odessa is het laatste meetpunt van de Struve-Mediaan te vinden. Op het platteland in een klein dorpje met blaffende honden en blazende ganzen. Uiteindelijk gevonden met behulp van de juiste coördinaten en de TomTom in de hand. Vastleggen op de foto. Intussen al in 18 landen geweest en nog tijd genoeg, dus door naar Turkije.



Daar rijden de oude Fords tenminste nog met bosjes rond.



Een GT met speciaal kofferdeksel en vele andere Taunussen, Transits en een P100 Ford Otosan. In Griekenland zijn er ook nog genoeg. Via de Balkan naar Italië. In Albanië rijden eigenlijk alleen maar Mercedesen (van elke leeftijd), maar in de hoofdstad Tirana toch nog een Transit gespot die als stationaire opslagplaats gebruikt wordt.



In Italië nog even langs San Marino en Vaticaanstad om zoveel mogelijk verschillende Euromunten voor broer Bob te verzamelen. In Rome rijden ook nog de nodige oude Fords. Weer naar het noorden.



In Duitsland in het automuseum van Melle, met wederom een rondleiding door de eigenaar, kan alleen contant betaald worden. Veel mooie auto's, waaronder drie mooie Taunussen naast elkaar. Daarna door naar huis. Na vier maanden, 38 landen en 18.500 kilometer weer thuis met meer dan 10.000 foto's en twee kilo Euro's. Nu is het wachten tot we weer weg kunnen...

## BARNEVELD ONDERDELENDAG IS OVER

**Dirk Kortekaas**

Er is beste clubleden, na een lange tijd van stilte omtrent de voortgang van onze Ford onderdelendagen op vrijdag 11 juni j.l. overleg geweest met de Teka groep in Barneveld. Om een lang verhaal kort te maken: De hal komt NIET meer beschikbaar voor onze traditionele Ford onderdelendagen. Niet alleen voor ons maar ook voor het verdere verenigingsleven aldaar. Dit omdat de Teka groep voor de hal een andere bestemming heeft en gaat exploiteren in de vorm van een experience centre. Jammer maar waar. Er was voor 5 jaar subsidie bijdrage van de gemeente Barneveld en zoals bekend vervalt die op 1 juli 2021. De hal krijgt een prijs die overal geldt voor een zelfde moderne locatie. Iets wat voor onze onderdelen dagen onhaalbaar is. We hebben er een prachtige tijd gehad, zeker omdat het voor ons in het begin 2016 een financieel inhaal verhaal was en bij het einde van de 5 jaar we het financieel z.g.a. dekkend hadden. Het corona verhaal had volgens ons op deze gang van zaken geen invloed omdat de 5 jaar strategie toen al vast stond. Hoe nu verder ??? Wie het weet mag het zeggen. Bij doorgang zal een ruimte moeten komen van minstens 2000 m2 met in en uitrij mogelijkheden, en graag buiten een parkeerplaats voor 150 auto's. En laten we de gemeente vergunningen niet vergeten. We laten het geheel maar even rusten. Mochten er ideeën zijn laten we proberen met overleg verder te komen. Voor suggesties: 06.50644905 Peter / Dirk



## GESCHIEDENIS FORD TRANSCONTINENTAL (H SERIE)

Rob Mulder

Vanaf begin jaren zeventig toen de ontwikkeling van de Transcontinental werd gestart, was een van de doelstellingen van Ford om het truckprogramma naar boven af te ronden en te gaan concurreren met de Europese truckfabrikanten zoals, DAF, Mercedes, Volvo en Scania. Naast de introductie van de A serie in 1973, die het gat tussen de zware Transitmodellen en de zeer succesvolle D serie aan de onderkant van het trucksegment moest afronden. De plannen om de Amsterdam productie faciliteiten te gaan gebruiken, dateren eveneens van begin de jaren zeventig en na een grondig verbouwing en uitbreiding (meer dan 35 miljoen gulden) werd de Transcontinental in de tweede helft van 1975 in Europa gelanceerd. Het ontwerp van Transcontinental was gebaseerd op het samenstellen van bewezen OEM componenten, de cabines werden ingekocht bij Berliet in Frankrijk en werden in de eerste jaren als ruwe cabine in vrachtwagens naar Amsterdam vervoerd, in latere jaren werden deze ook in Amsterdam gebouwd en dus voorzien van een dompelbad behandeling om roestvorming te voorkomen. Motoren werden bij Cummins NTC in verschillende types ingekocht vanaf 1978 bij de introductie van het 1979 modeljaar werd er overgestapt op de big Cam NTE uitvoeringen, transmissies werden geleverd door Fuller in een 9 en 13 versnelling uitvoering, achterassen werden betrokken door Eaton, chassisbalken werden vanuit Ford Amerika geleverd. De klant kon kiezen uit 4x2 en 6x4 uitvoeringen, bovendien was er een grote lijst van beschikbare opties leverbaar, slaapcabine, airco, grotere brandstof tanks etc.

Een aantal z.g. SVO opties (speciale opties) werden ook door o.a. Terberg in IJsselstein gemonteerd, (b.v. chassis in een aparte kleur). Luchtfoto uit 1975 van de productiefaciliteit in Amsterdam, water boven is het Noordzeekanaal, het donkere gedeelte onderaan, is het nog steeds bestaande kolenoverslag bedrijf OBA (overslag Bedrijf Amsterdam). De OBA heeft in 1991 het gehele terrein overgenomen. In het midden van de foto twee grote rij Transcontinental's daarboven ook 2 rijtje A series met laadbak en onderste 4 rijen D series.

De 2 kleine gebouwen midden rechts op de foto zijn de bandenloods en verfloods, het grote gebouw rechtsboven is een uitbreiding van het magazijn, het gebouw links onder is de hal waar o.a. de chassisbalken werden geboord en de eindcontrole plaats vond van de Transcontinental's, het terrein uiterst rechts is het terrein waar vervoerders de trucks konden ophalen voor verder transport naar de Nederlandse dealers en de overige Ford vestigingen in Europa.



*Ford*

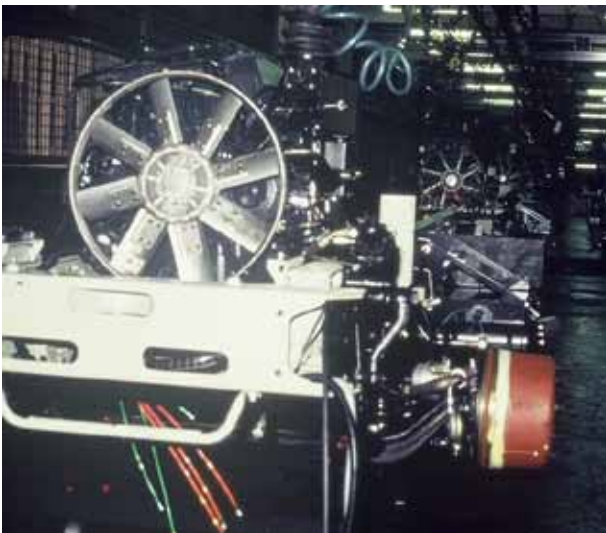




Eerste Transcontinental Job 1 in 1975

In totaal werden 8735 exemplaren geproduceerd, 8231 in Amsterdam (4x2 en 6x4 uitvoeringen trucks en trekkers) en na sluiting nog eens 504 (uitsluitend 4x2 modellen) bij de Foden VAP in Sandbach, Cheshire UK.

Een aantal foto's van het productieproces





### Heemex (Cementbouw)

De firma Heemex uit Heemstede heeft een groot aantal Transcontinental's 6x4 trekkers en later nog een aantal 4x2 trekkers aangeschaft. De 6x4 modellen werden in een zeer speciale kleur gespoten. De onderstaande foto is in de fabriek gemaakt tijdens de productie. Was in Nederland de grootste afnemer, mede dankzij de enorme inzet van onze directeur truck sales Dick Schenke.



Overzicht van een groot aantal Transcontinental's in de bouwvak in 1978 te Wanssum



### Parijs Dakar 1981

Op initiatief van een aantal Franse Fordtruck dealers en transportbedrijven, heeft een Transcontinental 6x4 trekker deelgenomen aan de Parijs Dakar rally van 1981 en ook volledig uitgereden.

Deze Transcontinental werd als 2e gefinisht in zijn klasse en werd 34e overall.

### Oude liefde

Op de Feel The difference day in september 2007, waar ook een aantal Taunus M club leden aanwezig waren, stond bij de ingang een mooie rode Transcontinental van Erwin Jansen.

Mijn laatste informatie is dat er nog 4 rijdende Transcontinental's zijn in Nederland.



### Het einde

Waarom is de Transcontinental niet het succes geworden waarop Ford had gehoopt, is achteraf makkelijk te verklaren. Naast een uitstekende bedrijfs-wagenlijn, met o.a. Escort Van, Transit, de nieuwe A serie en de beproefde D serie gecombineerd met

de nieuwe Transcontinental, wordt er naast een uitstekend product ook veel meer verwacht als men de Europese strijd aan wil gaan met de gevestigde fabrikanten in het zware truck segment.

Klanten verwachtte dus ook een sterk dealernetwerk met uitstekende service en onderdelen voorzieningen, maar dit was nou juist een van de zwakkere punten van het project. Ford kon zich op dat punt nog niet meten met de grote spelers in dit segment, zoals Scania, Mercedes, Volvo en Daf. Het is bovendien zeer lastig om klanten van de concurrentie over te halen en te kiezen voor een compleet nieuwe truck in het zware segment.



Bovendien was de economische situatie eind jaren zeventig en begin jaren tachtig bijzonder ongunstig voor Ford, hoge onvoordelige wisselkoersen met name Britse Pond, sterke Europese inflatiecijfers, te lage verkopen, extreme hoge rentestanden gecombineerd met een depressie en een minder dealernetwerk dan dat van de concurrentie, samen met dit gegeven, was de winstgevendheid een grote zorg en er werden zeer grote verliezen gemaakt op de Transcontinental.

De berekende normale productiecapaciteit per dag was 18 eenheden, later is dit teruggelopen naar 6 eenheden, ondanks dat men ook periodes werktijdverkortung ging invoeren.

Toen Ford besloten had om te stoppen met de Transcontinental productie, was het ook duidelijk dat de productiefaciliteit in Amsterdam geen levensvatbaarheid meer had. (ondanks de vele pogingen om

de fabriek te redden met andere productieoplossingen en initiatieven)

In december 1981 viel het doek, onderstaande foto is de laatste Transcontinental gebouwd in Nederland.



Vanaf 1982 zijn er bij Foden in de UK nog 502 Transcontinental's gebouwd, voornamelijk voor de Engelse markt.

#### **De fabriek na 1981**

Na de sluiting bleven voorlopig alleen het onderdelendepot en de verkooporganisatie achter, de verkooporganisatie is eind 1982 verhuisd naar de Amsteldijk.

Het gehele terrein werd te koop gezet op de internationale onroerend goed markt, heeft ongeveer 10 jaar leeg gestaan en is uiteindelijk verkocht aan het Overslag Bedrijf Amsterdam (OBA)

Onderstaande luchtfoto is gemaakt in 2017, bijna alle gebouwen zijn gesloopt en vervangen door grote bergen steenkool. (water op de achtergrond is het Noordzeekanaal)



## IN HERINNERING LEEN WEBER

### Meeuwis Opmeer

Het is 20 jaar geleden,

Vrijdag 27 juli 2001, ik ben met ons gezin net vertrokken voor een 3weekse kampeervakantie in het Overijsselse plaatsje Beerze. Net voor de Heinenoord tunnel gaat mijn mobiel rinkelen. Peter Laan, met het bericht over een verschrikkelijk verkeersongeluk dat Leen Weber op de Duitse autobahn is overkomen en dat Leen en zijn passagier, de 17 jarige Karel Veldman, zwaar gewond zijn. Nadat ik eerst ergens de auto geparkeerd had kreeg ik meer details te horen. In een later contact vertelde Peter dat Leen het niet overleefd had en dat voor het leven van Karel

Veldman gevreesd werd. Voor degene die er direct bij waren betrokken o.a. Cees Scharloo maar ook andere, was het een verschrikkelijke ervaring. Het is daarom goed om dit moment in onze clubgeschiedenis te blijven herinneren omdat Leen Weber daar een deel van was en nog steeds is.

Tijdens de indrukwekkende crematie bijeenkomst heb ik als plaatsvervanger van de toenmalige voorzitter Cees Scharloo gesproken. Ik zei toen dat we Leen uit al onze bestanden moesten wissen ook uit je mobiel, maar nooit uit onze herinnering omdat hij op die manier dan toch ergens bij ons blijft.



*Ford*

# De politiek en mobiel erfgoed op straat



Namens de oldtimerclubs behartigt FEHAC de belangen van oldtimerbezitters in Nederland.

De kiezer heeft van de VVD en D66 de grootste partijen gemaakt. Juist zij waren de enigen die iets over oldtimers in het verkiezingsprogramma hadden staan.

Ochtendkranten van 18 maart 2021. Trouw kopt: 'VVD en D66 boeken een liberale zege'. De NRC ziet het verlies van het CDA en hoe de PvdA 'verschrompelt'. Van de traditionele drie hoofdstromen is alleen het liberalisme overeind gebleven. Slechts twee partijen namen vooraf iets in hun programma op over mobiel erfgoed op straat. D66 wil de bpm ook voor oldtimers invoeren. Hoe dat precies moet gaan, is niet duidelijk. Waarschijnlijk wordt er een vorm van belasting op import van oldtimers bedoeld, om zo het naar Nederland halen van 'nieuwe' oldtimers enigszins te ontmoedigen. De VVD is voor een persoonlijk kenteken, op aanvraag en tegen betaling. Op de dienstauto van onze premier zou RU-TT-E4 dan kunnen.



De ChristenUnie op campagne in een oldtimer VW T2. De PvdA hoopte op de gunfactor met een stemmig rode 2CV.

## Andere standpunten

Politieke partijen zijn er niet vies van om in verkiezingstijd oldtimers te gebruiken om kiezers te winnen. Oldtimers worden gewaardeerd als mobiel erfgoed, het is recente geschiedenis die laat zien hoe we vervoer en mobiliteit hebben vormgegeven. De keerzijde is dat de techniek van een verbrandingsmotor van pakweg vijftig jaar terug nu zorgt voor ongewenst veel uitlaatgas. Zeker de linkerflank in de politiek, met zijn ambitieuze klimaatdoelen, ziet de oldtimer vooral als fossiele vervuiler. Niet als mobiel erfgoed dat gelukkig af en toe nog op straat is te zien. Voorafgaand aan de afgelopen verkiezingen heeft de FEHAC een verkiezingspecial gemaakt met daarin het oldtimerstandpunt van verschillende

partijen. Pro-oldtimer zijn VVD, CDA, SGP en SP, nu goed voor samen 61 zetels, de meerderheid dus. Die zien vooral de waarde als mobiel erfgoed en weten dat er maar weinig mee gereden wordt. Ze willen uniforme milieuzones met mogelijkheden voor een ontheffing voor oldtimers en ook een goede fiscale regelgeving voor het hobbymatig gebruik van klassieke voertuigen.

## Klimaatdoelen

Wie dagelijks in een oldtimer rijdt, kan niet op sympathie rekenen: het CDA noemt dat ronduit misbruik maken van oldtimer-gunstige regelingen. De partijen die vooral tegen zijn - PvdA, PvdD en GroenLinks - zijn samen gereduceerd tot 23 zetels. Wat de grote winnaar D66 precies wil, is niet duidelijk. Die partij heeft duidelijke klimaatdoelen,



dat wel, maar in hoeverre dat de oldtimer gaat raken valt nog te bezien. Bij PVV en FVD ontbrak het klimaat in het verkiezingsprogramma. Het (stem)gedrag van Wilders en Baudet de afgelopen vier jaar was meestal wel ten gunste van de oldtimer. Met JA21 erbij hebben deze partijen nu 28 zetels in de nieuwe Tweede Kamer. Als we ze ook tot de oldtimer-vriendelijke partijen rekenen, lijkt het erop dat speciale regelgeving en belastingvrijstelling voor mobiel erfgoed ook de komende kabinetsperiode wel zal blijven.

De VVD draagt de authentieke oldtimer een warm hart toe, maar de Partij voor de Dieren heeft duidelijk andere plannen met oldtimers. Het CDA kan zo te zien goed leven met ons mobiel erfgoed. Zolang je er maar niet dagelijks mee onderweg bent.



# DE NIEUWE LEDEN SINDS DE VORIGE UITGAVE

## Rob Mulder

Slechts 1 nieuw lid deze keer:

P. Kortlang                      Nederhorst Den Berg    17M P7B 1971

## EMMETJES

### 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

### Tc2

Ik heb Te koop t.e.a.b. een speciale sleutel om kleppen te stellen van een Ford 4 cil.lijn. Bij interesse hoor ik het graag. Info: karel.bol50@gmail.com

Ik ben op zoek naar een goede voorruit van een Taunus tc2 1976. Info:06 2310 2626

### For(d) Sale

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

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

Als hobby heb ik naast de Escort mk1 een 3D printer, een lasersnijder en 3D kleuren scanner in de garage. Ik dacht misschien is het goed om dat te delen in de emmetjes zodat clubleden uit de buurt die 3D prints, lasergesneden items (geen metaal) of 3D modellen nodig hebben mij weten te vinden als de corona weer een beetje over is in het land. Coen Jansen Info:Email, coen.jansen@hotmail.com

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

## SLUITINGSDATUM KOPIJ

**Kopij voor de editie oktober 2021 dient vóór 18 augustus 2021 binnen te zijn bij de redactie van het TMCN-magazine.**



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 een bier of wijn glas, als je wil zien wat er allemaal mogelijk is kijk dan op: [www.jeannetteopmeer.blogspot.com](http://www.jeannetteopmeer.blogspot.com) 0186-602362 bellen kan. maar een mail naar, [jeannetteopmeer@hotmail.com](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto: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: [secretariaat@taunusmclub.nl](mailto: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](mailto:autoplaatwerk@hotmail.com)

**HOME OF THE EUROPEAN FORD**





R  
O  
W

F O R D

TIR

BM-DZ19