



RAI 1971



MUSTANG PROTOTYPE 1962





## FORD TAUNUS M CLUB



### JAARGANG 34

Lidmaatschap

### APRIL 2022

### Los nummer € 4,-

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

Beste clubleden en andere belangstellenden in de TMCN.

Wie had het ooit kunnen bedenken dat we zo plotseling in een wereld omvattende crisis terecht zouden komen. Het conflict tussen de vrije wereld en de dictatoriale aspiraties van een supermacht heeft zo'n grote impact op onze manier van samenleven gekregen, dat we daar eigenlijk geen antwoord op hebben. Verbijstering woede en ongeloof over zoveel leed, heeft zich van ons meester gemaakt. Veel zaken die belangrijk waren zijn plotseling naar de achtergrond verschoven.

Na een lange periode van veel beperkingen, i.v.m. de covid19 pandemie, hadden wij als clubbestuur eindelijk weer iets te organiseren. Want veel oldtimers hadden morrend in garage of schuur in arrest gezeten. Het nieuwe voorjaar van 2022 gaf ons weer veel perspectief in toerritten onderdelendagen en andere leuke uitjes. Maar het rijden met al die gekoesterde klassieke auto's van ons wordt nu wel een heel kostbare/dure aangelegenheid. De brandstofprijzen liegen er niet om, ze zijn op dit moment al exorbitant hoog en aan die stijging komt (volgens mij) voorlopig geen einde. Het brengt met zich mee

dat we als clubbestuur wellicht keuzes moeten gaan maken. Want een evenement of toerit organiseren waar haast niemand aan mee kan doen omdat de kosten van de brandstof niet meer zijn op te brengen, heeft geen enkele zin. De uiteindelijke keuze hierin is aan de clubleden, dat staat voorop. Het clubbestuur heeft de taak om eventuele alternatieven te bedenken, anders gaan we weer in de slaapstand. Ik vind dat we dat echt moeten zien te voorkomen. Hoe? Denk mee en doe mee in welke vorm dan ook. Nu even heel wat anders: Op het moment van dit schrijven weet ik nog niet hoe de op 3 april gehouden ALV is verlopen. Jullie moeten er rekening mee houden dat de samenstelling van het bestuur daarna is veranderd. De bedoeling is(en blijft) dat ik als voorzitter afstand doe van die functie. Ook Jeannette legt haar taak als secretaris neer. Adreswijziging van het secretariaat en andere zaken worden zo snel mogelijk gerealiseerd.

Ik en mijn vrouw hebben met veel plezier vele jaren in het clubbestuur gefunctioneerd, daar is nu een einde aan gekomen. Het ga jullie goed.

Groet Meeuwis en Jeannette.



## BIJ DE ACHTERPLAAT HET V(6)LIEGENDE TAPIJT

### Fred Renes

Ford Granada 2.8 Injection met S uitvoeringen. De Ford Granada's werden met een LS, GLS pakketten geleverd en wel in de MK2 type's die ook mijn eigen vader destijds aanschafte in de jaren 70/80 van de vorige eeuw.

Motorisch was het gewoon starten en lopen, maar wel op superbenzine en evt. in combinatie met een 3 trapsautomaat, geweldig! Wat een kracht bron.

Michelin TRX banden, die nu bijna onbetaalbaar zijn, kosten toen al rond de 250 gulden per stuk en nu €400,- of misschien wel meer. Oeps!

Zelf mocht ik met een ex Koningshuis auto, zie foto, rijden, fantastisch! De ophanging van het veersysteem was echt super, strak en stijf op de weg, en breedspoor, want daar stond de Ford Granada bekend om.

Ook de TRX banden op de licht metalen velgen, het was vooral in de zomer een prachtig gezicht, net en rijdende kluis.

In de winter was het wel een oppassen geblazen met die brede sloffen, wow!

Maar goed, de GLS was toch wel het paradepaardje, de laatste Ford Granada MK3 werd alleen als 2.8 INJECTION, in een rode sticker links, achterop de

achterklep, geplakt was.

Echt mooi op een Koninklijk Blauwe Ford Granada, zie foto's.

Ook voorzien van verstralers voor de frontgrille en de voorspoiler in rubber, voorzien van LV, De 2.8i aanduiding, die was ook echt uniek, prachtig.

Wat een prachtige verschijning die GLS want de LS was eigenlijk maar een standaard auto vond ik zelf. De kleur was goudkleurig en donkerbruin weet ik nog, zie foto's.

In de laatste MK3 kon je ook het RECARO interieur bestellen met een uitschuifbaar neusje in het voorste gedeelte in de zitting van de stoel.

Dat hebben mijn broer en ikzelf ervaren tijdens onze vakantie naar Zwitserland in 1998.

Daar reed je dan op wegen waar de Ford Granada in alle egards tot zijn recht kwam.

Een vraag, heb je een Ford Granada met S pakket er op? stuur een bericht en foto naar de redactie van onze club, zie voorin het clubblad, om zo mee te smullen van en met elkaar van deze prachtige ooit uitgebrachte Ford Granada's.

Ford's van toen gaven de berijder's van katoen, zeker weten!



*Ford*





## INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3	Hemweggetjes	22
Bij de achterplaat	4	60 jaar 12M P4	27
Inhoudsopgave	5	Mijn belevenissen met Ford Escort	27
Van achter het stuur	6	Gezamenlijke toerit 14 mei 2022	30
Van de redactie	7	De concept Mustang 1962	31
Het begin van de Nedelandse auto historie	8	Siva Sirio	34
Het land van Maas en Waal	11	Fordvondst	37
Van huis uit	12	Emmetjes	29
Beursperikelen	13	Commerciële advertentie	31
Boekentip	15		
Ford liefde	15		
Agenda	18		



## VAN ACHTER HET STUUR

Jeannette Opmeer-Harts

Beste clubleden, natuurlijk is deze 'Van achter het stuur' enigszins gedateerd, maar er is op 6-12-2021 een bestuursvergadering gehouden op de locatie van Eemland reizen in Hilversum. Alles met zorg voor de gezondheid van de bestuursleden en met in acht-neming van de toen geldende coronaregels, zoals de afstand van 1.5 m en mondkapje.

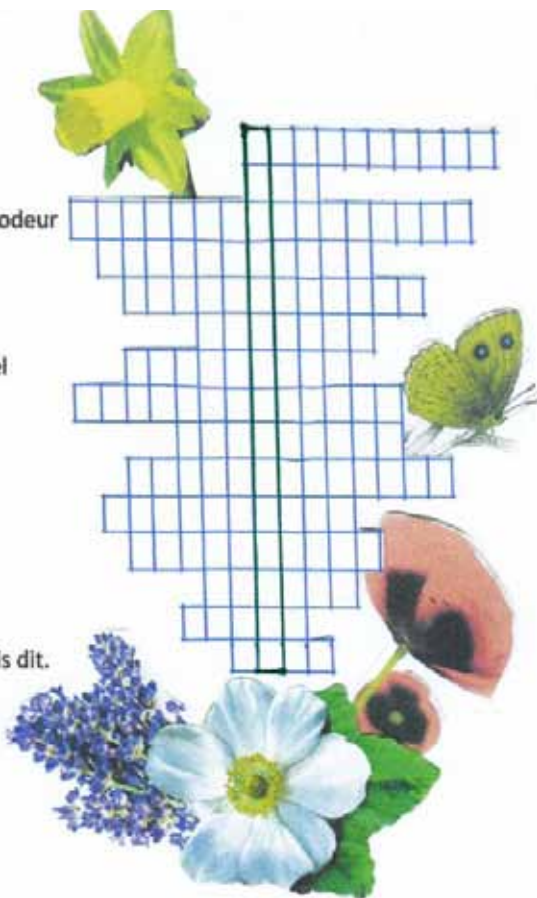
Er is gekeken of dat er in Maart 2022 een onderdelendag georganiseerd kon worden (bleek achteraf niet haalbaar). Er is ook gesproken over het evt. organiseren van een Paasrit. Gezien de situatie t.a.v. corona konden we op dat moment nog geen besluit nemen of het door kon gaan. Dirk verzekerde het bestuur dat er twee mogelijkheden voor een Paasrit kant en klaar op de plank liggen te wachten om in actie te komen.

Wat allereerst moet gebeuren is het houden van een ALV. Dirk en Meeuwis onderzoeken verschillende locaties op hun mogelijkheden z.a. bereikbaarheid en redelijk in prijs/kwaliteit.



De voorzitter geeft aan dat twee clubleden hebben laten weten zich, middels de geplande bestuursverkiezingen, verkiesbaar te stellen voor een bestuursfunctie. Tijdens de a.s. ALV zullen zij zich aan de aanwezige leden voorstellen zodat de stemgerechtigden weten welke keuze ze kunnen/moeten maken. Daarnaast blijft onverkort de wens bestaan dat zich meer, wel of niet deskundige, leden zich kandidaat stellen voor de openstaande vacatures. Zonder mensen met durf moed en flair kom je niet ver. Een ingekorte weergave van de ALV notulen anno 2020 heeft in het januarinumnummer van het clubblad gestaan. Zodra bekend is wanneer de ALV 2022 gehouden wordt kun je als lid de onverkorte verzie van genoemde notulen bij het secretariaat van de club opvragen. Daarnaast worden de betreffende stukken voor deze vergadering ruim voor aanvang uitgereikt. De website van de club is en blijft de meest actuele informatiebron t.a.v. het laatste nieuws over de club-aangelegenheden.

- 1 uit elkaar halen
  - 2 bushokje
  - 3 onderdeel van een autodeur
  - 4 eerder gebruikt
  - 5 brandstof
  - 6 wild viaduct
  - 7 het kleinste werelddeel
  - 8 fietsende edelman
  - 9 terugslaan
  - 10 reserve wielje
  - 11 het plentere pookje
  - 12 vuurdover
  - 13 invoegen
  - 14 muziekinstrument
- (plaatje)welk merk auto is dit.



De uitkomst van de voorjaarspuzzel geef je door aan het secretariaat. Geen computer, dan kan het per telefoon en je krijgt bericht als de inleverdatum ————— achter de rug is als je een prijs hebt gewonnen. Je moet lid van de club zijn en bestuursleden zijn uitgesloten van deelname.

Dan nog even dit: Hoewel er tijdens dit schrijven nog geen datum en locatie voor het houden van een ALV bekend was/is, maar je wilt er zeker bij zijn ga er dan van uit dat er i.v.m. de cateringreservering, persoonlijk aanmelden bij het secretariaat moet plaatsvinden.

### Voorjaars/lente puzzel,

Ook voor dit clubblad is er weer een echte voorjaarspuzzel gemaakt.

Uit de goede inzendingen worden drie winnaars van €50.- getrokken.

Dus kunnen jullie weer heerlijk de avond of weekend puzzelend doorbrengen, aan de keukentafel op de bank tuinstoel, samen of alleen, ga je best doen om deze op te lossen!

Tot slot wens ik iedereen een mooi voorjaar en een fijn Pasen, hopelijk zien we elkaar wel ergens dit jaar.

Het goede antwoord van de vorige puzzel was: knipperlichtschakelaar.

de winnaars waren:  
Hyltsje Hilverda  
Peter Blokland  
Paul de Klerk.



## VAN DE REDACTIE

Wim Langeveld

Ik vind alles mooi waar benzine of diesel ingaat en rook uit komt. Dan gaat het om auto's, vrachtwagens en trekkers. De eerste trekker die mijn vader kocht was een Mc Cormick Farmall

D 324, een Amerikaans merk maar gebouwd in Duitsland. Het merk is dus Mc Cormick en het gaat om een trekker voor de farm, de boerderij dus. De "D" staat voor diesel en het is een 3 cilinder met 24 pk. Nu lachen we om de 24 pk, maar mijn vader was er toen maar wat blij mee. Als extra had de trekker een hefinrichting, waarmee je makkelijk werktuigen achter de trekker kon aankoppelen. Ik heb leren rijden op deze trekker, in het land met de schouder achter de trekker. Jaren later is deze trekker ingewisseld voor een sterker exemplaar. De merken Mc Cormick en International hebben mijn voorkeur en niet voor Ford tractoren, mooie en goede tractoren hoor, die Fords, daar niet van, maar de Internationals zijn gewoon mooier (ahum).

De redactie van LTO Noord heeft voor de gein een video van een oude trekker met diens eigenaar gemaakt en dat geplaatst in de digitale nieuwsbrief. Het werd een groot succes. De rubriek kreeg de naam "Poah" trekkers en elke week is er weer een



nieuwe aflevering. Wat aan al die afleveringen opvalt is, dat het vooral jonge eigenaren zijn die met trots hun trekkers presenteren, met soms dikke rook uit de uitlaat. Deze trekkers worden nog steeds dagelijks op de boerderij ingezet, ook al ze 20 jaar en ouder. Kortom, ook de jeugd interesseert zich voor oude trekkers, vooral voor de eenvoudige techniek. In uw lijfblad geen dikke rookpluimen of ronkende motoren, maar wel ronkende teksten in een keur aan leuke verhalen. Neem nu het verhaal van Jozef Segers met zijn Escort III cabrio, of neem nu Hyltsje Hilverda die met weemoed zijn gevoelens omschrijft over zijn 17M P3. Fred Renes denkt ook met terug aan de gloriejaren van de Granada, hij heeft het hier over een vliegend tapijt. Natuurlijk is Bouzje Vonk weer aanwezig. En zoals u gewend bent als altijd Dirk, Ineke, Jaennette en Meeuwis met ieder een eigen bijdrage.

Gelukkig behoren veel beperkingen van vorig jaar tot het verleden en kunnen we elkaar weer in levende lijve ontmoeten. Wij wensen u veel leesplezier met dit nummer en denk eraan: blijf schrijven zodat we ook de komende nummers weer kunnen vullen met ronkende verhaaltjes



# HET BEGIN VAN DE NEDERLANDSE AUTO HISTORIE

## Meeuwis Opmeer

In mijn zoektocht naar het begin van de Nederlandse auto stuitte ik op een heel bijzonder verhaal dat ging over het samenvoegen van twee vrachtauto's tot een geheel met als resultaat een heel efficiënt en apart transportmiddel.

Maar laat ik eerst bij het begin beginnen en wel bij een van de eerste in Nederland en door een Nederlandse constructeur gefabriceerde auto.

Konings, Swalmen-Limburg

In 1873 werd door Michael Konings en zijn zoon Peter in het Limburgse Swalmen Konings Machinefabriek BV opgericht. Men concentreerde zich voornamelijk op landbouwwerktuigen en draaimolens. Een goed voorbeeld van hun vakmanschap is de Konings stoomcarrousel van de Efteling die al meer dan 130 jaar dienst doet. In 1898 werd het bedrijf uitgebreid met een ijzergieterij. Vanaf dat moment konden nog meer eigen producten met in huis gegoten onderdelen uitgevoerd worden.



*De vroegst bekende Konings auto uit 1899*

Wanneer voor het eerst een auto werd gemaakt is niet helemaal duidelijk, waarschijnlijk was dat in 1899. Deze Konings had vrijwel zeker een De Dion Bouton-motor. Later verlieten ook exemplaren met, naar het voorbeeld van De Dion motor in eigen beheer gemaakte motoren, de fabriek. Alle auto's van Konings waren vierzitters.

Rond 1901 kwam Peter Konings in contact met de Amsterdamse constructeur Ferdinand Anderheggen en nam hem in dienst om mee te werken aan het aandrijfsysteem van de Konings auto. Anderheggen probeerde in die tijd bij diverse fabrikanten zijn patenten op een door hem ontwikkeld transmissiesysteem onder te brengen, wat uiteindelijk lukte bij

Konings in Swalmen. Het systeem met verschuivende riemen had hij inmiddels geperfectioneerd tot een ingenieus systeem met planetaire tandwielen, hierbij vormde het versnellingsbakhuis het buiten-tandwiel, terwijl drie tussentandwielen, gekoppeld met een volgende versnellingsstrap, als planeten in een zonnestelsel, om een centraal tandwiel draaiden. Zelf nieuwe constructies bedenken en uitproberen was in die tijd de enige manier om de concurrentie voor te blijven.

Anderheggen kreeg op 27 maart 1902 rijksnummer 592 voor een Konings-automobil, terwijl rijksnummer 600 op 14 april werd verleend aan P. Konings. De eerste modellen hadden nog besturing met een handbediend stangensysteem en een lage radiator voor de vooras. Later werd een normaal rond stuur toegepast. De autofabricage bleek bij nader inzien voor Konings toch niet erg winstgevend te zijn, zodat de productie al snel moest worden gestaakt. In totaal zijn er slechts vijf auto's gebouwd.

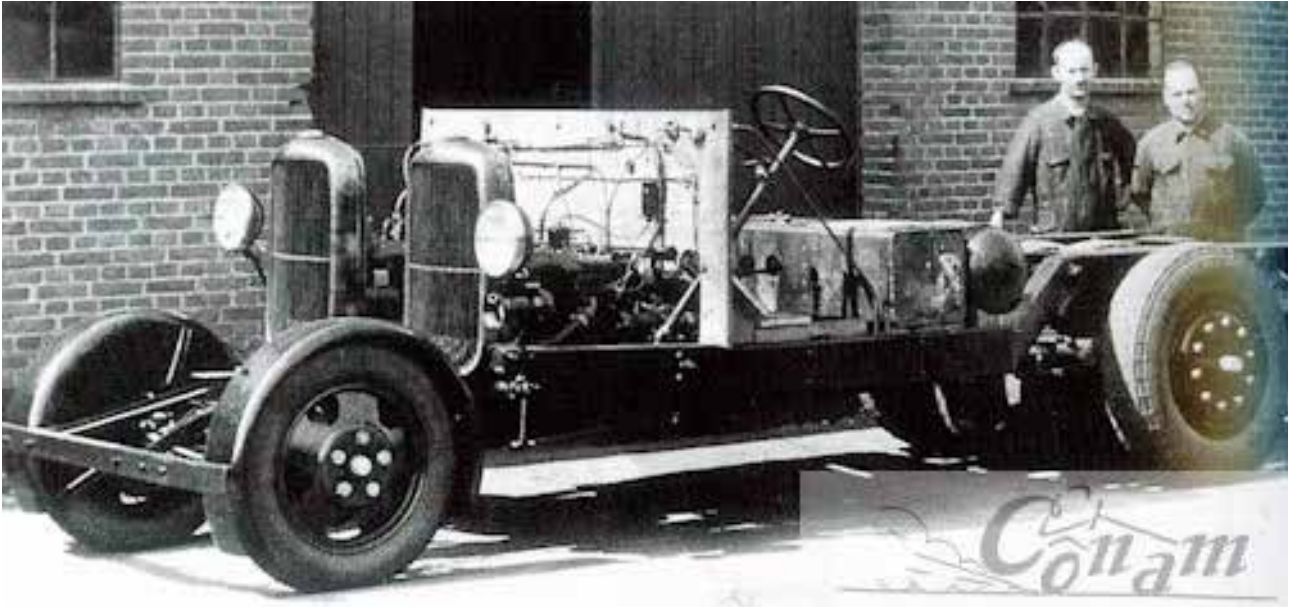
Dat was dus een start die geen doorstart kreeg in verdere producties, want ook begin 1900 was er al veel concurrentie in deze snel groeiende industrie. Bekende grote merken van nu waren ook toen al behoorlijk bezig om een vaste klantenkring aan zich te binden.

Maar soms zijn er geen pasklare oplossingen voor een transportprobleem omdat het gevraagde simpelweg nergens te koop is. 'Geen probleem, dan maken we het zelf', dachten ze in het Limburgse Swalmen, want waar een wil is is een weg ook al lijkt die haast onmogelijk bochtig en stijl. En let op! Ford motoren en onderdelen hebben hier een groot aandeel in gehad.

## Siamese tweeling

In 1932 waagde de Konings zich nog een keer aan een bijzonder experiment. Meel en graanhandelaar Smeets te Roermond zocht een goedkope vrachtauto met veel vermogen. Omdat een vrachtwagen voor bijvoorbeeld 5 ton nuttige last aanzienlijk duurder was dan twee vrachtwagens van elk 2½ ton laadvermogen, ontstond het idee om twee van die laatstgenoemde eenheden samen te voegen tot één super vrachtwagen met dubbele capaciteit in vracht en kracht. Twee Flathead's V8-120pk en twee maal 2,5=5 ton laadvermogen. Hoe simpel kan het zijn. Dat haast crazy idee werd uitgewerkt door ir. H.C. Olivier, die lange tijd in Detroit in de autofabricage werkzaam was geweest, en uitgevoerd door Leo

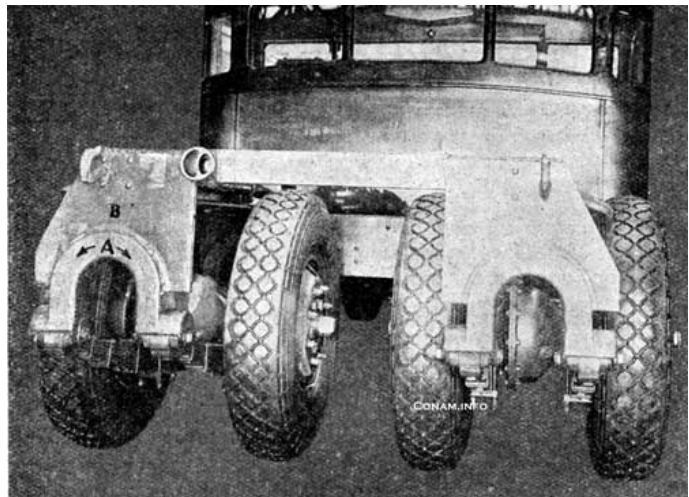




Konings en ingenieur Karel Konings. Zij kwamen tot de constructie van een soort ‘Siamese Tweeling’ van staal rubber en veel vernuft. Dus werd het één vrachtwagen die voorzien was van een tweemotorig aandrijfsysteem. De keus viel op reeds bestaande en bekende Fordmotoren plus onderdelen, omdat die veruit de goedkoopste bleken. De constructie bestond dus uit twee naast elkaar maar geheel gescheiden motoren, elk met de toebehorende versnellingsbak, cardan en achterbrug. De achterbruggen waren zoveel ingekort dat de twee achterwielstellen naast elkaar konden worden opgesteld zonder dat het geheel boven de wettelijk toegestane breedte kwam.

In principe waren het dus twee Fordtrucks verenigd in één chassis.

De bestuurder zat in het midden van de voorbank en naast hem was aan iedere zijde nog een ruime zitplaats. Rechts en links had hij versnellingshandels, die onafhankelijk van elkaar konden worden bediend. Het voordeel hiervan was dat men bij weinig lading slechts één motor hoefde te gebruiken, wat natuurlijk een behoorlijke brandstofbesparing opleverde. Beide koppelingen werden, evenals de beide gaskleppen, door één pedaal bediend, terwijl ook de remmen voor alle wielen gelijktijdig werden



aangetrapt.

Konings toonde de auto op de RAI van 1933, maar er werden er slechts enkele geproduceerd.

Achteraanzicht waarop duidelijk beide afzonderlijk aangedreven schommelstellen zichtbaar zijn. Het stuk A kan in de pijlrichtingen draaien.

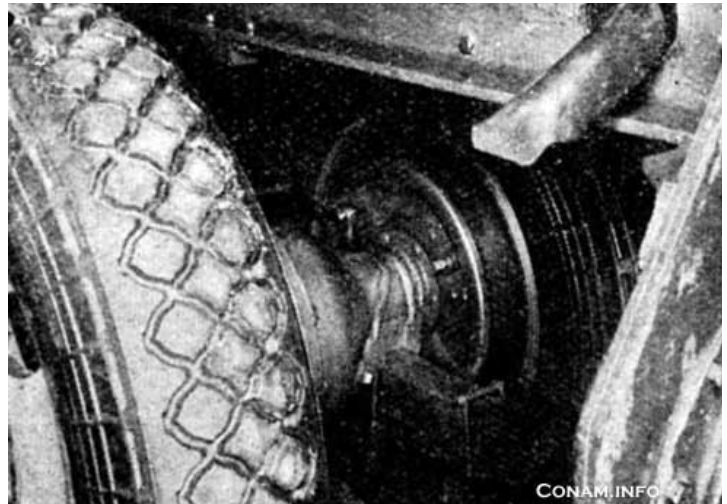
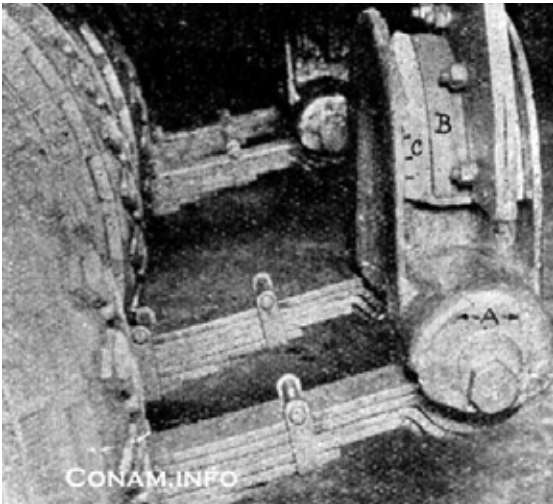
Een uiterst vernuftige drager voor de achterveerogen (A) rust in rubber (C); hij dient als veerschom-

mel en kan tevens zijdelings draaien.

Van de Ford-achterbrug is vrijwel alleen het differentieel overgebleven.

Anno 2013 is Konings in Swalmen nog steeds actief. Het bedrijf is gespecialiseerd in CNC-bewerkingen zoals draaien, frezen, kotten en boren.

Oorspronkelijke tekst is van Rutger Booy met ge-



bruikmaking van onderstaande bronnen: Lammerse, Jan: Autodesign in Nederland, 1993. Het verhaal is door mij zo nodig aangepast aan deze tijd en digitaal bewerkt. Artikel stond in de Autokampioen van 21 januari 1933 Voor verdere info, website VDL Konings B.V.  
Foto's volgende pagina: de constructie met de bijnaam "Rodika en Dodika".





## HET LAND VAN MAAS EN WAAL

**Boezie Vonk**

“Dat heb ik weer!” riep ik zwaar geërgerd, toen ik aan de keukentafel ging zitten. “Wat ben ik toch een hersenloze imbeciele klojo aan het worden.” Mevrouw Vonk heeft niet veel op met dit soort taalgebruik van mij. Demonstratief zette ze een glas water voor me neer en zei dat ik eerst m’n mond maar eens moest spoelen voor dat ik sowieso een bak koffie kreeg.

Wat is er nu weer in je kop gecrasht Boezie? zullen jullie je misschien afvragen, trouwe Vonk volgers. Nou lees en leer hoe iets positiefs zomaar uit de remklauwen kan lopen.

Voor dat ik het in de gaten had was het zomaar gebeurd. Met mijn stomme kop had ik, omdat mijn kofferbak al vol zat, de rest van een partij gratis gekregen Ford onderdelen op de achterbank van de Sierra gesodemierd. Even een kleedje er onderleggen was kennelijk te veel moeite geweest. Zodat bij het lossen van deze pro Deo verkregen donatie een plaatselijk ramp al snel zichtbaar werd. Jawel alles zat onder de zwarte smeer en olievlekken en tot over maat van ramp zat er ook nog een behoorlijke winkelhaak in de stoffen achterbankbekleding. Ik besepte nu pas dat door deze schade en smeerboel het voor noppes onderdeeljes scoren ineens niet meer zo voordelig was. Daarbij komt ook nog eens dat ik een beetje bijgelovig ben want ik praat regelmatig tegen mijn Sierra alsof hij een levend wezen is. “Je zal wel pisnijdig op mij zijn!” riep ik terwijl ik het interne slagveld bekeek. “Natuurlijk lelijke prutser,” klonk het van uit de auto. Ik schrok me helemaal te pletter, was de Sierra dus toch een levende auto, een motorisch wonder a la de KITT van de Knight Rider? Het was

mevrouw Vonk die onopgemerkt achter het stuur was gaan zitten. Ja vrienden en vriendinnen, soms is het beter te slikken en te zwijgen om niet verder uit de bocht te vliegen.

Goed en wel, een andere achterbank lag echt niet bij de Forddealer in het magazijn op mij te wachten. “Een Sierra meneer? zijn die er dan nog? heeft u een momentje ik het ga even voor u navragen, nee ik



kan u echt niet verder helpen, ik zou zeggen succes met zoeken.” Ik werd hier, als ik het woord voor een keer mag gebruiken, echt schijtziek van. Ook na veel gezocht en bellen was het telkens nul komma nul resultaat omdat de juiste kleur zeldzaam bleek te zijn, dat soort prietpraat. Er zat dus maar een ding op, de bekleding zo goed mogelijk reinigen en schoonmaken en dan maar voor de show zo’n foei lelijke autoplaid er over.

Op een gegeven moment kreeg ik van mijn pientere neefje een appje of dat ik zin had samen met zijn pas aangeschafte Fiesta bolide een proefritje te maken, gewoon voor de gijn en om het chagrijn te vergeten. Het leek mij een prima idee om eens even de zaak te ontvluchten.

Het onder ‘één hoedje spelen’ hoeft niet altijd negatief te zijn. Mevrouw Vonk en mijn pientere neefje zijn op dat gebied echte professionals in het fiksen van wat onmogelijk lijkt te zijn. Toen we na ruim een uurtje scheuren met zijn super Fiesta terug kwamen, stond de Sierra buiten op het erf geparkeerd. Uit de wijd openstaande achterdeuren klonk via de speakers het liedje van Boudewijn de Groot: “Onder de groene hemel in de blauwe zon speelt nog steeds het blikken harmonie orkest in een grote regenton.” In een razend snelle blik zag ik mevrouw Vonk(-zonder autoplaid) op een gloednieuwe achterbank zitten. Voor dat ik het wist zat ik naast haar en ons bijdehante neefje als volleerd particulierchauffeur achter het stuur. Daar gingen we als pas verliefd stelletje armpiedoor zittend op een nagelnieuwe originele achterbank op weg naar ‘Het land van Maas en Waal.’



## VAN HUIS UIT

### Ineke

Het eerste verhaaltje in het nieuwe jaar. Nieuwe kansen hopen we. Dirk is alweer druk bezig met een locatie voor de Algemene ledenvergadering te plannen, dat valt ook niet mee, maar ik heb goede hoop. Ook heeft hij de Paasrit van 2020 van de plank gehaald en afgestoft. Nu kunnen we gaan kijken of alle restaurants er nog zijn en of er geen wegen zijn afgesloten. We gaan de Paasrit dus weer voorrijden, gezellig. Kijken of alles nog klopt. In ieder geval waren we nog welkom bij de Ford garage Auto Lochem in Zutphen. Dhr. Eric Dokter was heel enthousiast, dat we weer wilde komen en hij had alweer ideeën voor die dag. En nu maar hopen op mooi weer. Wel vind ik het jammer, dat er niet

gereageerd is op de advertentie voor nieuwe bestuursleden. Het zou toch jammer zijn, dat een mooie club als de onze zou worden opgeheven. Maar ik begrijp het heel goed van Meeuwis en Jeannette, dat ze er mee willen stoppen, ze worden er ook niet jonger op. Ook Dirk wil er mee stoppen, hij heeft het al 25 jaar gedaan. Hij vindt, dat nu iemand anders het mag gaan doen. Hij blijft degene die het van hem wil overnemen in ieder geval steunen. Hij weet ook heel veel adresjes, waar je wat mee kunt doen voor een Paasrit of najaarsrit. Zelf merk ik, dat ik na mijn grote operatie toch nog wel vlug moe ben, maar iedere dag gaat het een stukje beter. Dirk is ook aan het ruimen wat zijn auto's betreft. Je kunt



toch maar in een auto tegelijk rijden. Voor mij hoeft hij het niet te doen aan hem is de keuze. Wel ben ik blij, dat hij zijn lijkwagen verkocht heeft, want dat zag ik toch niet zitten. Ik hoop dat er dit jaar misschien nog wel een beurs gaat komen, dat vind ik toch ook wel gezellig. En dan bij de Woeste Hoeve, daar kijk ik ook echt wel naar uit. Ook fijn om daar de mensen ook weer te zien en te spreken. Nog even over de Paasrit die wordt gereden in de Achterhoek. We starten in Zutphen en ik vind dit ook weer een mooie rit. Met leuke weggetjes en mooie vergezichten. Ook het eetadres ziet er gezellig uit. Al met al een mooie omgeving. En als we de rit gaan rijden is het alweer wat groener. Toch

nog even over de afgelopen onderdelendag. Ik begrijp niet, dat er mensen zijn die roken in de hal en dat er toch iemand is geweest die een hond mee naar binnen had genomen. Er stond wel degelijk op de brief, dat er GEEN honden mee naar binnen mochten, maar ja, honden kunnen niet lezen. Dirk en ik gaan de Paasrit nog even rijden, dan is het eerste gedeelte klaar en dan nog de middagrit. Spannend of het weer lukt. Maar daar heb ik eigenlijk wel vertrouwen in. Ook gaan we de rit nog even rijden met Jan en Wijnie Doornenbal want die zien misschien nog iets anders. Zo, mensen dat was het weer. Ik hoop dat er toch nog wat meer mensen een stukje willen schrijven voor in ons clubblad.



## BEURSPERIKELLEN APRIL 2022

Dirk Kortekaas



Ondanks dat we een lange tijd van weinig tot geen activiteiten achter de rug hebben, beste clubleden, is het nog nooit zo druk geweest met plannen en regelen van ons clubgebeuren voor 2022. Het lijkt wel dat sinds alles weer vrij is gegeven ten opzichte van de belemmeringen van de laatste twee jaar, een ieder weer van alles wil beleven. Dit gebeurt met werk, vrije tijd en andere dagelijkse bezigheden, w.o. ook een clublidmaatschap. Voor al datgene wat we doen in onze vrije tijd is het een verademing dat dit weer kan. Vakantie, carnaval en sport het kan weer niet op. Alleen ten tijde van dit schrijven hebben we ineens een heel andere roering in de wereld. Wie had dit kunnen bedenken. Ik moet hierbij denken aan de oudere onder ons. Zelf ben ik van 1949 en heb dit niet bewust meegemaakt, maar de groep van boven de 80 jaar bij onze club krijgt van dit alles wel koude rillingen lijkt mij. Laten we hopen,

dat het gezonde verstand gaat zegevieren. Brengt mij terug bij het begin van dit schrijven. Het heeft eigenlijk nooit stil gestaan, dat organiseren en plannen, want bijvoorbeeld bij de afgelopen onderdelen-dagen is er elke keer het streven geweest, om deze door te laten gaan. Alleen van hogerhand werd alles afgelast, om begrijpelijke redenen. Er zijn gelukkig nog twee zomereditie's geweest voor een toerit. Beide vanuit de bekende pleisterplaats Mendel in Beekbergen. Ook hier was het niet mogelijk om het privé gezellig samen zijn op tweede Pinksterdag te laten plaatsvinden. Ook alle ander jaarlijkse festiviteiten konden niet plaats vinden. Beurs en promo's lagen helemaal op z'n oor. Alleen de uitvoering van de beurs in Leek kon doorgaan. Maar nu lang genoeg getreurd. WE GAAN VOORUIT KIJKEN. Als we alles op data in gaan vullen is er eerst de (twee jaar uitgestelde) ledenvergadering op 3 April.



*The Ford*

Als het goed is heeft u de info en uitnodiging per post ontvangen. Alles wat we hier behandelen is van belang voor de voortgang van onze club. Meest belangrijke is de invulling van een nieuw te kiezen bestuur. Er zijn hopelijk wat nieuwe gezichten in te vullen. Dan volgt de Paasrit op maandag 18 April tweede Paasdag deze keer in de Achterhoek. Info en inschrijving zijn bekend hoe het werkt voor de eventuele deelnemers. De rit lag nog op de plank van 2020 en is met enkele aanpassingen weer van dezelfde plank gehaald. De Ford dealer in Zutphen wilde graag weer zijn medewerking geven voor de aanvang van deze dag. We gaan er met een mooie route en een goed verzorgde dag naar uitkijken. Er is inmiddels ook overleg geweest met Mendel of wij tweede Pinksterdag, 6 juni weer gebruik mogen maken van het parkeerterrein voor ons gezellig samenzijn. Iets wat ik elk jaar doe in overleg met hem om de goede banden die er al meer dan 20 jaar zijn te behouden. Komt alle tezamen zou ik zeggen. Ik ga er vanuit, dat Zonhoven en kamperen bij Joep dit jaar ook weer doorgang kan vinden, de organisatie van deze clubactiviteiten ligt in andere handen, maar is ook elk jaar een succes. Voor de rest van het jaar wachten we eerst maar af wat er

verder georganiseerd kan worden. Er komt vanzelf weer een julinummer met verdere info. Ook gaan we weer een najaarsrit plannen. Mocht u het leuk vinden om hieraan mee te werken? u bent altijd van harte welkom. Ook de locatie huurcontracten voor de najaarsonderdelendag zijn onderweg. Deze keer weer Apeldoorn op 15 oktober. Het streven is om ook weer een voorjaarseditie te organiseren in 2023. De Hal in Apeldoorn mag per jaar maar een keer per club of organisatie gebruik worden. Mocht u ergens in het land nog een soortgelijke hal weten voor onze onderdelen dagen bel 06.50644905. Een locatie in het midden van het land heeft de voorkeur. Ter afsluiting mijn verhaal nog een aanvulling. Bij onze club worden de evenementen en promo's door mij al bijna 30 jaar uitgevoerd. U heeft waarschijnlijk wel gezien, dat mede bestuurslid, Jan Doornenbal, al lange tijd mee loopt met mij. Bedoeling is dat hij deze klus van mij gaat overnemen. Hierover later meer. Hiermee is het verhaal voor mij weer ingevuld voor dit April- nummer. Zo is er weer genoeg te doen voor onze clubleden. Bij mooi weer.. Trek eropuit met uw Ford en graag tot ziens bij de geplande activiteiten.





## BOEKENTIP

### EEN AUTO VOOR IEDEREEN VAN MAARTEN VAN ROSSEM

Meeuwis Opmeer

Altijd al een heel ander verhaal willen lezen over het ontstaan en de ontwikkeling van ons onmisbaar maar o zo discutabel vervoermiddel: De AUTO. Maarten van Rossem geeft in dit boekje van ruim 125 pagina's helder en verklarend antwoord. Het is wel zo dat je enig zoek en speurwerk moet verrichten bij de boekwinkels die thuis zijn in tweedehands boeken want hoewel het 2017 werd gepresenteerd is het nieuw niet meer verkrijgbaar. Maar voor de echte oldtimerliefhebber moet het woord tweedehands als muziek van een echte Abarth Bobardone uitlaait in de oren klinken Dus als je echt iet leuks met lezen wilt beleven, moet je goed zoeken en even gas geven!



## FORD LIEFDE

**Hyltsje Hilverda**

**Deel II: Het afscheid van de witte Taunus 17M.**

De witte Taunus ging nog zo 'n 4 jaar mee, daar op de boerderij. Maar op het laatst kreeg de auto last van doorroesten op de gebruikelijke plaatsen en dat viel in de witte lak nogal op. De vrouw van de boer vond het geen gezicht meer, zodoende werd er een bezoek aan de Ford dealer gebracht in de naburige grote plaats. Het oog viel op een auto met wat meer aanzien. Een nog hele nette beige Ford 20M met een 6-cylinder motor. Wel een jaar of 11 oud, maar dat geeft ook een nette prijs. (Deze auto werd veel later getypeerd als een P7a).

En de witte? Die bleef op de boerderij, en werd zo en dan gebruikt voor een ritje in het land, als daar wat moest gebeuren.

Ondertussen had de andere jongen die op de boerderij werkte, Gerard geheten, zijn rijbewijs gehaald. Door zijn verkregen enthousiasme voor het merk Ford, ging ook hij naar de Ford dealer, want een goed voorbeeld doet volgen. Voor een paar honderd gulden werd een bijna afgeschreven zilvergrijze 17M 1700S gekocht, maar die reed als een trein. Deze auto (een P7b) had het bijzondere kenteken 00-04-PP. Nou, dit was in het tijdperk van de po-

pulaire 27 MC bakkies in de auto, en aldus werd de ether-naam van Gerard "3 maal 0 4 pp".

Een half jaar later haalde ook ik mijn rijbewijs, en dus ging ook ik bij de Ford dealer kijken. Die had op dat moment een lichtblauw-metallic 15M (P6) staan met een zwart dak. Wel met wat beginnende roestplekjes, maar de dealer had ook spuitbussen lak. Ik vond de auto helemaal prima, dus dat werd hem. Thuis ging ik al gauw met de roestplekjes aan de slag. Eerst wat schuren, dan roest-etende menie erop en dan was de spuitbus aan de beurt. En, oeps, een gaatje in de neus van de het spatbord, dat werd opgelost met een leuke sticker er overheen.

Vanwege mijn studie in de techniek kwam ik in deze periode nog maar zelden op de boerderij. Maar toen ik op een lager niveau verder ging veranderde dat weer, en 'was ik weer terug'. De boer was met een grote verbouwing bezig van het woongedeelte van de boerderij, en sloopafval werd gedumpt in een deels al gedempte sloot tussen twee smalle percelen weiland. Tot mijn verbazing zag ik dat de witte 17M daar ook in de sloot lag. Ach, wat was dat nou? Afgedankt als een oude geëmailleerde koffiekann die



wat roestplekjes kreeg, zo lag hij daar.

Doordat ik in mijn vrije tijd vaak bij Gerard was, leerde ik van hem het sleutelen aan auto's. Hij had dit op de LTS allemaal geleerd. Zo wist ik nu hoe je met een proeflampje de ontsteking van een automotor kon afstellen, verschillende onderdelen van een auto eraf te halen om te vervangen, en ook bijvoorbeeld dat je een niet meer werkende dynamo van een V-6 motor niet kon vervangen door één van een oude V-4 want die draait de andere kant om!

Zo ontstond bij mij de uitdaging om de witte 17M weer aan de praat te krijgen. Op een mooie zomeravond hebben we de witte met een oude Deutz trekker van de boer uit de sloot getrokken. Zou er nog leven in de auto zitten? Bij startproblemen gaat het op een boerderij al snel zo van hup, de trekker ervoor en aanslepen. In geval van een trekker aanslepen zet je hem in de hoogste versnelling en als je een auto gaat aanslepen dan schakel je de tweede versnelling in en zet het contact aan. Maar bij de 17M ging dit niet. Die blokkeerde als je de koppeling liet opkomen. Het bleek dat de motor vast zat. Dat viel flink tegen, en uuh ..... houdt het hier dan op? Toen dus eigenlijk wel. Maar.., het leek mij interessant om dan eens een motor uit elkaar te gaan sleutelen, als dat tenminste dan wel zou willen lukken.

En zo begon ik dan van boven af de onderdelen er af te halen en kwam de cilinderkop tevoorschijn. Met flink wat kracht wilden de grote bouten daarvan ook wel los, en na verwijdering daarvan kwamen de zuigers

aan het licht. En nu? Nu moest er eerst eens goed nagedacht worden. De zuigers zaten twee bij twee op een gering hoogte verschil. Dan was het dus zo dat ze ongeveer halverwege de krukslag zaten, en dat het dan mogelijk was, om door er op te slaan, een tweetal zuigers een stukje naar beneden te krijgen. Zo ging ik met een afgezaagd stukje houten af-rasteringspaal en een paalhamer 'sla jut op de kop' doen. Na een paar forse klappen kwam er zowaar beweging in. Afwisselend slaan op de zuigers die naar beneden gingen en die omhoog kwamen, wat olie erin smeren, totdat het weer wat soepel ging en de zuigers weer door het dode punt wilden gaan. Daarna is de auto een stukje gesleept om dit nog wat te verbeteren. Vervolgens is de cilinderkop er met de oude pakking zó weer opgezet, en de rest idem dito. Vóórdat geprobeerd kon worden of de motor weer zou willen lopen kwam er een kink in de kabel. De boer kwam melden dat het loonbedrijf zou komen om de bewuste sloot verder te dempen en van de twee smalle percelen één nieuw stuk land te maken. En daarom wilde hij dat de witte 17M weer terug in de sloot ging want hij wilde hem handig kwijt raken. Dat was even balen! Tsja, de baas zijn wil was wet, want iedereen had ontzag voor deze grote dikke sterke man met handen als kolenschoppen.

Ik kwam nog op een idee. Als de auto dan toch snel weg moest, dan kon dat ook zonder de motor er in. Dus als de wiedeweerga de complete aandrijflijn los gemaakt, en met de frontlader van de Deutz de auto



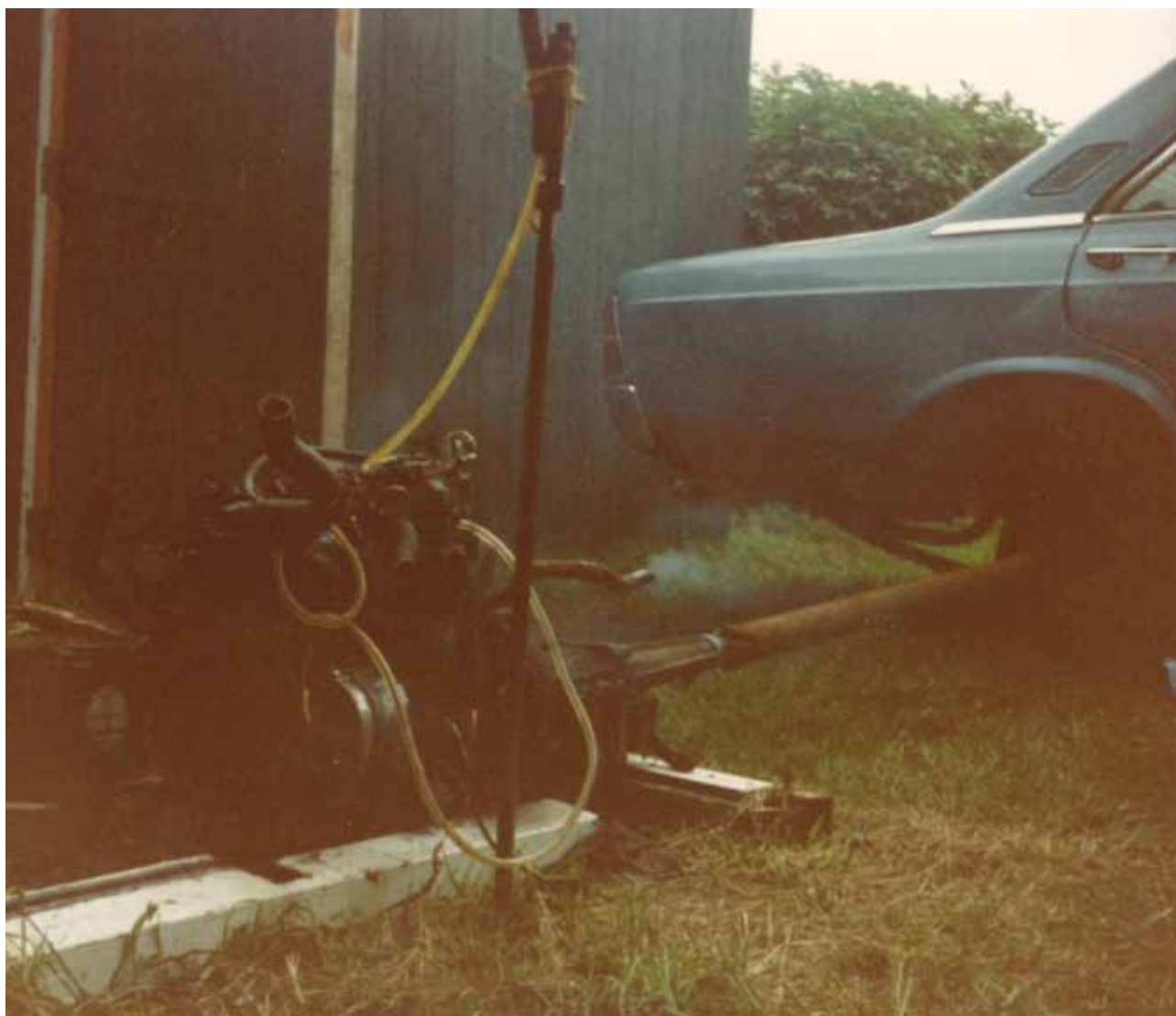
omhoog getild en daarna ernaast weer laten zakken. De 17M werd terug gesleept en weer in zijn graf geduwd, maar het hart van de auto ging met mij mee naar huis. Nu kon ik in alle rust bedenken wat ik zou kunnen doen om de motor tóch weer aan de praat te krijgen. De motor werd buiten op ons erf opgesteld, op balkjes, met de versnellingsbak er nog aan vast. De benzine toevoer werd heel simpel gerealiseerd met een slangetje naar boven en een trechtertje erin als benzine reservoir. De motor starten met de startmotor bleek zinloos. De compressie was zo slecht dat de motor geen enkele kik gaf en de oude startaccu gaf het ook al snel op. Ik had mijn zinnen er echt op gezet dit te laten slagen en dus moest er opnieuw wat worden bedacht. Zo vatte ik het idee op om een variant van de aansleep methode uit te voeren. Namelijk; de aandrijfas moest weer in de versnellingsbak en die moest vlot rond gaan draaien. De versnelling in z'n 2 en dan eens weer zien wat ie doet. Ik had toen sinds kort een blauwe 17M P7b en die zou dit kunnen klaren. Ik had bedacht dat de aandrijfas van de P3 aan de steekas van mijn 17M vast gekoppeld moest worden. Dus de P7b op de juiste

afstand rechts achter op blokken gezet, en de flens aan twee steekas bouten vast gezet. Niet geheel slinger vrij, maar dat geeft niet. Nu liet ik de P7b in de eerste versnelling draaien. De oude P3 motor ging nu zeer snel rond en.., zowaar, hij deed het weer! Ik vond dit fantastisch, een motor die op een toch wel erg onbehouden manier was losgemaakt en zo weer in elkaar gezet, die liep weer. En nog keurig op alle vier cilinders ook nog. Maar niet al te lang, zo zonder koeling, het ging puur om de kick. Zo was op deze bijzondere manier de 'reanimatie' van de P3 motor toch nog geslaagd!

#### Naschrift.

De motor van de P3 is jaren later, op mijn eigen stek in Akkrum, uit elkaar gehaald. Het blok is in het oud ijzer gegaan, de versnellingsbak en de aandrijfas liggen nog in mijn opslagruimte.

En de als starter fungerende blauwe P7b, die is er ook nog, en is na 40 jaar gebruik bij mij nog steeds op de weg! De auto stond nog afgebeeld voorop het januari nummer van 2020 van ons clubblad -bij de deelname aan de najaarsrit 2019-.



## AGENDA TAUNUS M CLUB NEDERLAND

### 18/04/2020 Paasrit - 2022 - TMCN

Zie info zie volgende pagina ==>

### 06/06/2022 Onderdelen-dag Hoenderloo

06 Juni 2022 Op 2e Pinksterdag gaan we weer richting Beekbergen om op de parkeerplaats van het chauffeursrestaurant gebr. Mendel onze onderdelen te verkopen of aan te schaffen. De koffie staat zoals gebruikelijk weer klaar. Vanaf 09.00 uur kunt u er terecht. Voor de nieuwelingen: Pak de afrit Hoenderloo (nr 22 v/d A50) en volg de borden naar chauffeursrestaurant Mendel. Adres: Arnhemseweg 725 , 7361TN Beekbergen.

### 15/10/2022 Onderdelen-dag Apeldoorn

Zaterdag 15 Oktober 2022 is er weer een gezamenlijke FORD onderdelendag. (o.v)

Adres: Zwitsal Hallen, Vlijtseweg 118, 7317AK - Apeldoorn.

## ALGEMENE FORD EVENEMENTEN

### 14/05/2022 Harelbeke onderdelenbeurs (B)

14 Mei 2022 7de FORD onderdelenbeurs Harelbeke.

Alles voor de Ford oldtimers, oud en nieuw voor de meeste Ford oldtimer-modellen. Miniaturen, boeken, accessoires.... en mogelijk het lang gezochte Ford onderdeel voor je klaar. Ontmoetingscentrum Het Spoor, Eilandstraat 6 8530 Harelbeke België.

Info zie ook [www.taunusmclub.be](http://www.taunusmclub.be)

### 16/06/2022 Ford 12M P4 treffen in Weiterstadt

Op 16 t/m 19 juni is er een Ford 12M P4 treffen in Weiterstadt, thema is het 60-jarige jubileum.

Info: zie elders in dit blad.

### 02/07/2022 OLDTIMER FESTIVAL HUIZEN

Er is dit jaar plaats voor 200 personenauto's en 75 motoren/scooters en bromfietsen. Voertuigen tot het bouwjaar 1940 de PreWarCars, krijgen dit jaar extra aandacht. Leden van de Dutch Vintage Sports Car Club zijn hiervoor uitgenodigd.

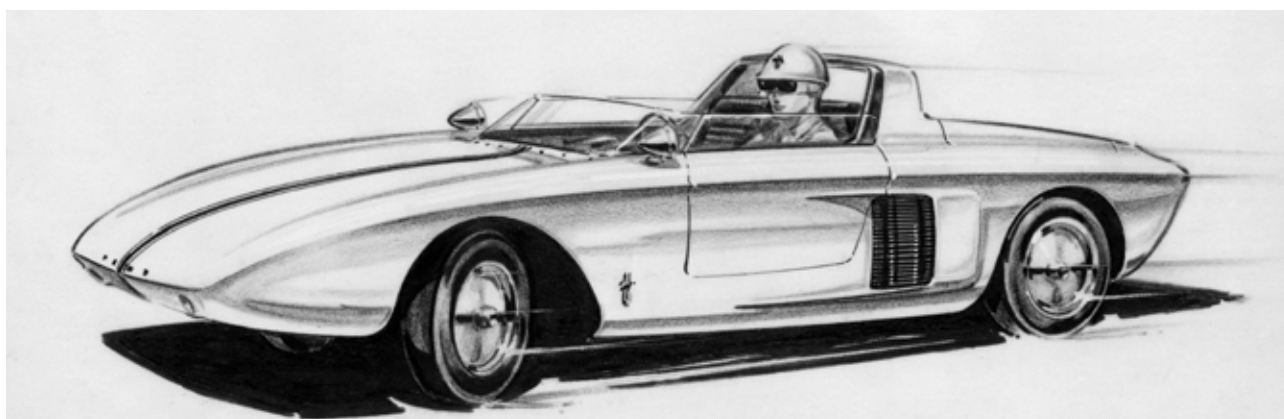
Voorwaarden voor deelname: Inschrijving is mogelijk met voertuigen met een bouwjaar van 1992 of eerder. Personenauto's, kleine vrachtauto's (tot 3000 kilo) scooters, motoren en bromfietsen kunnen inschrijven via het inschrijfformulier dat je op de website kunt vinden.

Stichting Oldtimers Huizen, Nieuwe Bussummerweg 69 1272 CE Huizen  
[www.oldtimershuizen.nl](http://www.oldtimershuizen.nl) [info@oldtimershuizen.nl](mailto:info@oldtimershuizen.nl)

### 12/08/2022 Ford Oldtimer treffen Zonhoven (B)

12-13-14 Augustus 2022 vind het Ford Oldtimer Camping treffen weer plaats.

Dit gebeuren vind weer plaats in Zonhoven. Info zie ook [www.taunusmclub.be](http://www.taunusmclub.be)



*Ford*





*Vitnodiging voor de paasrit op ma 18 April 2022.  
deze keer richting Achterhoek,  
( voor meer info bekijk de agenda op de website )*

*Vanaf 09.30 uur staat de koffie klaar bij:*



**Dealer Zutphen**

*De Stoven 5, 7206AZ Zutphen.*



*Opgeven bij  
Secretariaat  
per mail:*

*secretariaat@taunusmclub.nl*

*of*

*Tel: 0186-602362*



*Onderweg tijdens de rit een simpele prijsvraag  
Na afloop is de prijs uitreiking met een hapje en borrel van de club.  
Na afloop is op de locatie de mogelijkheid om gezamenlijk te dineren.  
Dit graag s'morgens doorgeven*

*Kijk voor meer informatie in de Agenda op website  
daar kunt u ook alvast de deelnemers verklaring downloaden  
zodat U deze alvast ingevuld kunt meenemen.*



*Ford*

F O R D G R A N



DE ANTI-INF



A D A R I C H E



LATIE AUTO.

# HEMWEGGETJES

## Personenauto RAI tentoonstelling 1971

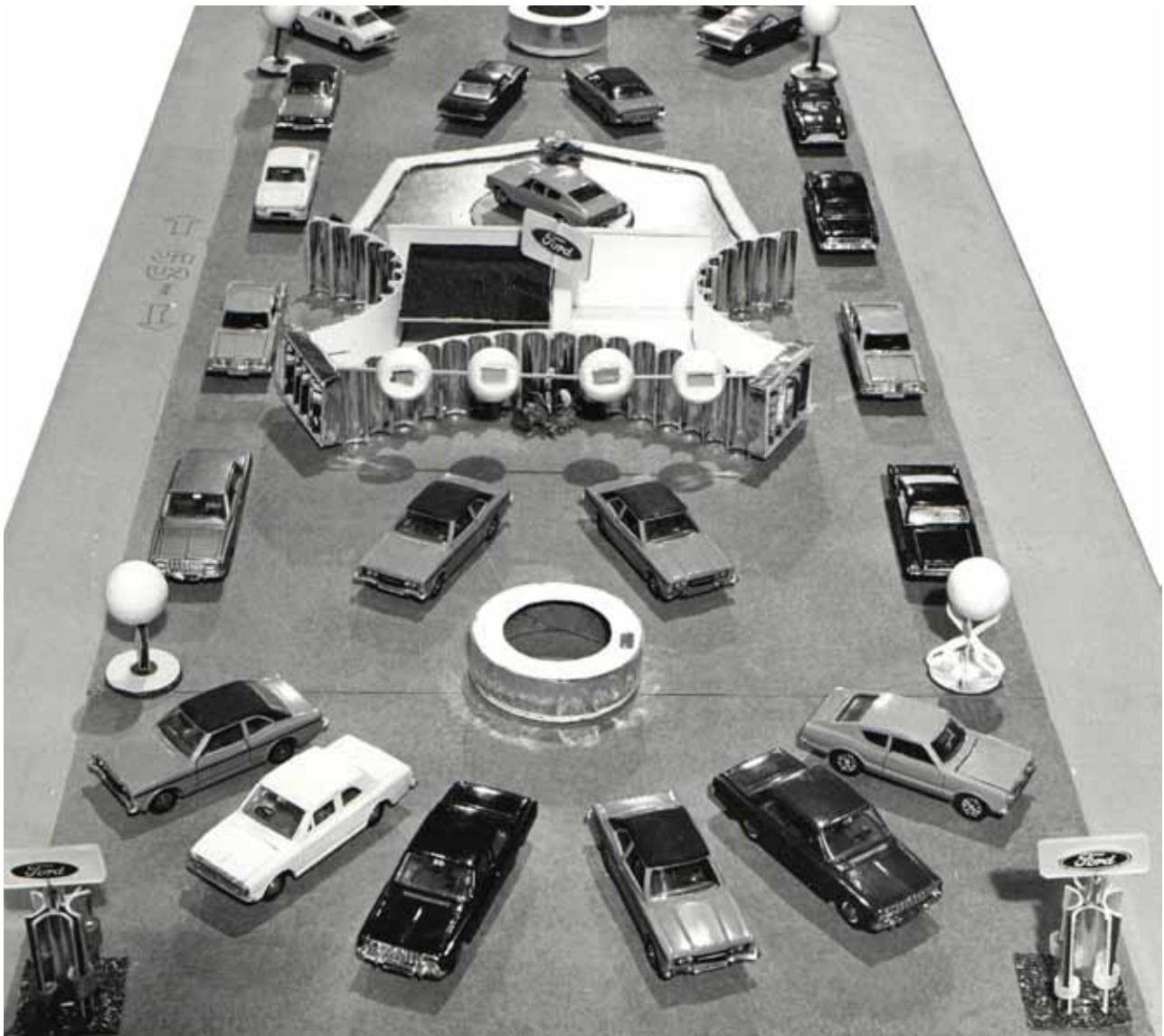
**Rob Mulder**

Hoop dat jullie hebben genoten van mijn eerste RAI verslag over de Rai tentoonstelling uit 1965, deze keer gaat het over de personenauto RAI van 1971, welke werd gehouden van 11 februari t/m 21 februari. Het totaal aantal bezoekers was 407.880. Het organiseren van evenementen was bij Ford in handen van de marketing afdeling, hiervoor was minimaal 1 persoon verantwoordelijk voor de uitvoering, naast de RAI, wat dus elk jaar terug kwam, werden er ook vele andere evenementen georganiseerd van dealermeetings in het land en altijd op een centrale andere locatie, daarnaast werden er ook vele introducties producttraining en evenemen-

ten georganiseerd om het verkoperskorps volledig met de nieuwe producten en vaak ook met concurrerende producten kennis te laten maken.

De RAI was, zoals gezegd een terugkerend element, wat naast de lange en complexe voorbereiding ook nog eens het duurste project van het jaar was en een groot beslag legde op het marketingbudget.

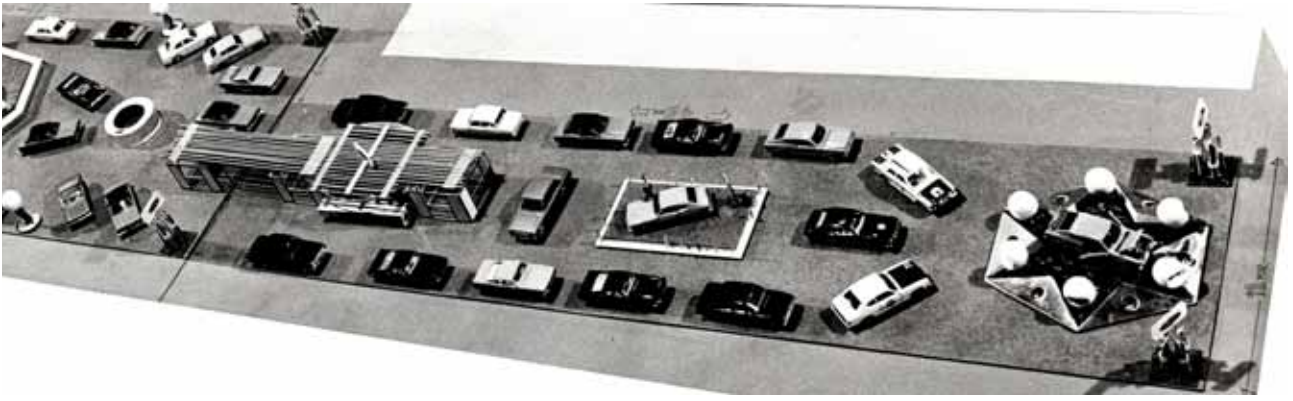
Het organiseren liep in de bekende tonnen. (een plaats op de RAI huren, standbouw, promotiematerialen, standbemanning, verkopers en hostessen selecteren, bonussystemen voor verkopers, administratie van de verkopen etc.) en dat allemaal in een computerloos tijdperk.



Uitwerking van het concept na de toewijzing van de standlocatie, compleet voor zien van passende schaalmodellen.







De RAI organisatie had strakke richtlijnen opgesteld, wat wel en wat niet was toegestaan op de stand, b.v. in die tijd geen hoogbouw van stand en alles wat je graag extra wilden hebben moest wel bijbetaald worden. De RAI bepaalde dus ook waar in het RAI complex de importeur een plaats werd toebedeeld, voorkeur uitspreken mocht altijd maar was zeker geen garantie.

Al met al een lange en drukke voorbereiding, om maar niet te spreken welke producten gaan we laten zien, vanuit Ford Europa werd langzaam de regie overgenomen. Zodra de keuzen waren gemaakt werden de auto's besteld bij de diverse fabrieken in een z.g. show finish afwerking, waarbij alles zeer zorgvuldig werd gecontroleerd op juiste passing (b.v. deur rubbers) en afwerking van de lasnaden,

juiste passing van de sierlijsten, kunststofdelen.

De opbouw van de stand moest ook in een strak tijdframe gebeuren, dus het was een enorme drukte in de dagen voor de opening, komen en gaan van vele vrachtwagens met standmateriaal, gevolgd door vele trailers met auto's en toeleveranciers. Er zijn deze keer ook wat foto's van het standconcept bijgevoegd, zodat leuk is om te vergelijken met de uiteindelijke stand,

Elke dag werden de auto's op de stand gecontroleerd of alles nog in orde was, er werd enorm veel gestolen op de RAI, tot aan voorruit tot zelfs, en niet vergeten, wat er werd vernield, kapot gesneden bekleding, krassen op dashboard etc. Bovendien was het verplicht om van alle auto's de accu en de brandstof te verwijderen.



Opbouw van de stand in de praktijk



Waarschijnlijk genomen op de persdag bij Ford GT70, de man uiterst links is onze toenmalig algemene directeur J. Peddemors, de derde man van links is Han Plaggemars, later onze algemene directeur.

De standbemanning werd uitgekozen en voorzien van een nieuwe outfit en er werden een aantal trainingen gegeven hoe o.a. met klanten om te gaan, inruil richtlijnen etc. immers het was een lange tijd

een verkoopbeurs waar dus ook de doelstellingen gehaald moesten worden. Elke ochtend werden de resultaten van de vorige dag doorgenomen op een groot scorebord.



Ook genomen op persdag, op de voorgrond een Escort RS in RHD uitvoering in achtergrond met open motorkap een Escort Mexico







Overzichtsfoto van de stand tijdens de persdag



De TC serie compleet op de stand, nu met de aanwezigheid van publiek.





foto's van de stand voor de opening





## 60 JAAR 12M P4

Toon Graafmans

Het is al weer 10 jaar geleden dat het gouden jubileum van de p4 uitgebreid werd gevierd in Weiterstadt Duitsland. Ikzelf heb daar hele leuke herinneringen aan, en ik denk iedereen van de toen aanwezigen. Dus heeft de organisatie van dit evenement er toen een vervolg aan gegeven. Ook bij het 55 jarig jubileum mocht ik daarvan weer getuige zijn. Nu is het reeds 60 jaar geleden dat de P4 in de handel kwam en gaan we dit nog eens uitgebreid vieren op 17-18 en 19 juni 2022, wederom in Weiterstadt.

Deze bijeenkomst vindt plaats ter gelegenheid van het 60 jarig bestaan van de Ford Taunus P4 en is enerzijds bedoeld om het volledige P4 modellen-gamma van de 2-en 4 deurs, tot de coupe, station-wagen, kastenwagen en cabriolet in alle mogelijke kleurencombinaties samen te brengen, maar anderzijds ook om de gemeenschap van p4 rijders een

levendige uitwisseling van informatie te bevorderen. Er worden zo'n 80 a 90 verschillende p4's en ook enkele p6's vanuit bijna heel Europa verwacht. De organisator, asperge en aarbeienboer Peter Lipp en het p4 ORGA-team zijn verheugd om deze bijeenkomst op het terrein van Steinbrucker Hof te kunnen organiseren en zullen er alles aan doen om alle deelnemers een aangename en toffe bijeenkomst te bieden.

Er wordt een mooi programma aangeboden, inclusief prijzen voor de mooiste modellen, de verste aanreis, verkoop van reserve onderdelen, ritten en live muziek.

Voor meer informatie omtrent inschrijving, overnachtingen enz. mag u contact opnemen met mij via E-mail: [toongraafmans@hotmail.com](mailto:toongraafmans@hotmail.com)

P.S. uiteraard vindt alles plaats onder de dan geldende plaatselijke regelgeving omtrent covid 19.



## MIJN BELEVENISSEN MET FORD ESCORT

Jozef Segers

Vervolg op het verhaal in nummer 122 juli 2020 blz. 34&35

Al lang had ik zin in een Escort cabriolet, maar niet te duur. Op internet stond een Escort cabriolet, deze stond in Dronten. Anton Graafmans gevraagd, hij ging mee en op 17 juli 2020 naar Dron-

ten. Daar aangekomen was er iemand mee aan het rijden. Dubbele afspraak! Dus even later maakte ik een proefrit, oei, wat een bonke-bonke proefrit was dat. Deze cabriolet had een 5-bak en verlaag-



de sportvering, iedere oneffenheid voelde je in de auto. Terug bij de verkoper kon de andere proefrijder beslissen tot aankoop, na veel nadenken deed hij het niet. Maar ik, zonder nadenken, wel! In mijn gedachten was Peter Langeler al de automaat en gewone vering van de blauwe donor Escort van mij, aan het over bouwen.

Kenteken overgeschreven bij de buurman, [cabrio eerste toelating 15-05-1985] verzekering geregeld en hop naar Brabant. Toon voorop in de cabrio en ik er achteraan. Bij ieder stoplicht 'n blauw wolkje, dus zo te zien moesten de kleprubbers ook vervangen worden.

De overgangsregeling voor de wegenbelasting was betaald en voor mij gelukkig ook nog 1 ½ jaar APK. Later in het jaar net voor 1 december de cabrio bij Peter weggezet om de automaat in te bouwen en rondom gewone vering te monteren. Ook de donor Escort afgeleverd, drie maanden tijd om de klus te klaren.

In mei de cabrio opgehaald in Someren, de automaat schakelt goed en de vering is een stuk beter. Thuisgekomen een bakje koffie gepakt en 's avonds wil ik nog een rondje Baarle-Nassau-Chaam rijden over de nieuwe rondweg, heel mooi asfalt, maar 1km van huis stopt hij ermee terwijl 's middags van Someren naar Alphen, circa 75km er geen enkel vuiltje aan de lucht was.

Even de motorkap open, niks bijzonders te zien. 5 minuten later slaat hij gewoon weer aan en dus om draaien en vlug naar huis. 10 dagen later weer maar proberen de andere kant op, 1 ½ km en stopt weer, kon net bij mijn neef het erf opdraaien. Een accu-pool zat 'n beetje los, vastgezet en start weer, even bij Ludo mijn Dakarmaat vertellen dat ik denk de "storing gevonden" te hebben, maar helaas 1 km op weg naar huis stopt hij weer, meteen komt de dochter van Ludo langs. "Over een kwartier komt onze

Pa", roept ze na 't bellen. Nu gaat de startmotor helemaal niet meer rond, ook met startkabels niks niks! Naar Ludo geslept en 'n hulp stroomdraad van de accu naar het contactslot en een nieuwe accu gekocht en rijden weer. Op 'n zaterdag staan, ik, Antoon en Arie bij de cabrio. Toon doet om de beurt alle zekeringen eruit met de hulp kabel los en Arie start telkens en de auto loopt iedere keer. Wij snappen er niks van, dus voorlopig maar niet ver van huis rijden!



Begin juli weer eens op internet gekeken, te koop Ford Escort 1.6i wagon CTX Ghia, 08-01-1996. Net 25 jaar met kilometer stand 150.194km bij van de Wal in Oirschot. Mooi dicht bij, meteen gebeld. "Kom vlug kijken," zegt hij, "iemand wil geld overmaken en later ophalen." Proefritje gemaakt met de garagehouder, even wennen aan de CVT automaat, hij is van de pastoor geweest de laatste 15 jaar en maar rond de twee en half duizend kilometer per jaar gereden. 'Op haal en wegbreng maat' Antoon gebeld en op 12 juli opgehaald en meteen recht door naar mijn APK station. Alles in orde behalve roestschade aan kokerbalk rechts en links. Maar dat wisten we al. Even bij Ludo op de brug, deze klopt met de hamer hier en daar eens tegen en maakt echte gaten van de roestplakken. "Hier begin ik niet aan," zegt hij. Hier heb ik geleerd dat je van 70+ maten niet al te veel meer moet verwachten. Ik wil weg rijden, auto slaat niet aan! Buiten geduwd, beetje benzine in carburateur (lucht inlaat, sorry is







een injectie motor) en motor loop even. Elektrische benzinepomp doet het niet. Hulplijnen gebeld, die vertelden, achter onder het reservewiel zit een schakelaar, maar dat was niet bij deze Escort. (wel bij de Escort IV). Breng mij maar naar huis, morgen zien we verder. Anderdaags maar zoeken naar de bewuste schakelaar. “Hé,” zegt Ludo. “Hier bij je voet zit een klepje.” Open gewrikt, knopje ingedrukt, start meteen.



Later in het jaar doe ik de zonneklep naar beneden en lees het verhaal dat we zojuist ontdekt hebben. Peter Langeler opgebeld: “Heb jij tijd voor een flinke dorpel-lasklus?” “Als het maar een oude Ford is,” zegt hij. Matig oud was het antwoord en net 25 jaar. Escort V, nog een week en dan is hij 2 maanden over de APK datum. De auto naar Someren gebracht en even geschorst. 3 weken later met een briefje op zak naar de APK. De kortste weg volgens de RDW van Someren naar Baarle Nassau is 75km. Inmiddels (9 februari 2022) heb ik al weer 5500 km met de Escort V gereden. Zal toch maar eens naar het oliepeil kijken.

Aangezien deze escort V bij de oldtimerverzekering

geaccepteerd is mag ik maar 7500km rijden en ik zit al op 5500km, maar 1 maart mag de Escort III weer van stal. Peter is ondertussen de TC III aan het APK klaarmaken en de P7a staat er ook nog !

Half de zomer tijdens het ‘woensdag koffie uurtje’ verteld Piet, die met Gerrit een tenten verhuur bedrijfje had, dat alles voor 1 mei weg moet van het opslagterrein. Gerrit heeft al 20 jaar een Escort van 1976 in de garage staan. Hij is zelfde als jij hebt. Maar volgens mij kan hij niet van 1976 zijn.

Antoon gebeld. Op 20 januari gaan kijken naar een Ford Escort in Goirle. Bleek dus een Escort IV te zijn van 03-02-1989 nog mooi rood door het 20 jaar binnen staan.

11-10-1999 koopt Gerrit deze Escort van de buurvrouw met +/- 35000 km op de teller. In 2001 ramt een andere auto de Escort rechtsvoor met flinke schade , ook bij de tankdop. Alles klaar gemaakt voor reparatie, maar die is nooit uitgevoerd.

We bewegen de Escort met de hand in de versnelling, de motorpoelie draait (5 bak) en zo zijn dus ook de wielen los. De kilometerstand is nu 46000 echte kilometers.



Alle onderdelen liggen erin zegt Gerrit, maar daar is niks van te zien, tot aan het hemeltje toe gevuld met van alles en nog wat.

€200 biedt Gerrit, die gun ik hem wel, en zo zondag 30 januari met tractor en kar met lier en wat hulp



opgehaald, de auto lag nog half vol met wat er allemaal bij hoort. 's Avonds helemaal leeg gehaald en gesorteerd. Het nieuwe spatscherm was afgeleverd in 2001. Accu er in motor draait vlot rond, beetje benzine in carburateur en de motor geeft een klein teken van leven. Ik duw de auto op de smeerput, maar de tank is niet aftapbaar, toch moet die oude benzine eruit. Zaterdag 5 januari met Arie 2 slangen van benzinepomp losgemaakt, met compressor druk erop en uit de andere slang een mooi straaltje benzine, de meeste compressor druk vloeide natuurlijk weg door de tank ontluchting. Na +/- 15 liter stopte het straaltje ermee. Nieuwe benzine erin, een keer of vijf wat benzine in de carburateur, motor loopt en beetje, de retourleiding is nat, dus de benzine pomp werkt. We sluiten de radiator aan en Arie ontdekt ondertussen dat deze Escort nog hand choke heeft. 's Avonds als de carburateur ingeweekt is door de

benzine 1x gas choke uit en motor loopt als 'n zonnetje! Koppeling in, achteruit versnelling, geen probleem dan een beetje remmen, ook geen probleem, wielen blijven gewoon los, dan nu op zoek naar een carrosserie bouwer lasser/ spuiter.



## GEZAMELIJKE TOERRIT 14 MEI 2022

Peter Langelier

Op 14 Mei 2022 georganiseerd door VW Bus Club Ned., Old Timers Oirschot, en Ford Taunus M Club Ned.

Met n paar collega's welke ook werkzaam bij VDL Containersystemen in Hapert organiseren we een gezamenlijke toerit met een fabrieksbezoek aan VDL Containersystemen. Deze onderneming maakt containersystemen voor op vrachtauto's, spreaders om zee containers te verplaatsen en het constructie werk van A.G.V. voertuigen voor o.a. zeehavens. De containersystemen op vrachtauto's bestaan uit diverse soorten; haakarm systemen, ketting en kabelsystemen en portaal systemen waarbij de container met 2 armen in zijn geheel van de grond wordt



getild. Met zo'n ruim 100 collega's worden de verschillende systemen ontworpen, gelast, afgemonteerd en getest allemaal in eigen huis. Verschillende collega's hebben ook een oldtimer auto en zijn lid van

een oldtimer club, daarom dat we met 3 verschillende clubs deze rit organiseren; de VW bus club Nederland, Old Timers Oirschot en Ford Taunus M Club Nederland. De toerit start met verzame-





len om 0900 u bij VDL containersystemen waarna we een rondleiding krijgen door de fabriek met z'n verschillende afdelingen, en uitleg gegeven wordt op de betreffende afdeling. Daarna gaat de toerit van start van zo'n 70 km door de Kempen. De Finish van de rit is ook weer bij VDL containersystemen waar voldoende parkeerplaats wordt voorzien om elkaars voertuigen te bekijken. Om het geheel ordelijk te laten verlopen hebben we besloten om ongeveer 30 auto's per club mee te laten doen, dus aanmelden om mee te kunnen rijden en wie t eerst komt die t eerst maalt.

Aanmelden kan per mail: peterlanger@gmail.com en voor meer info kunt u ook bellen naar John Sterk:06-53976389.



## DE CONCEPT MUSTANG 1962

**Wim Langeveld**

Het uiterlijk van de Ford Mustang is al lang bekend, maar wist u dat de eerste van twee concepten voorafgaand aan de productie slechts twee stoelen en een achterin gemonteerde motor had?

In het begin van de jaren zestig hoopte Ford een

beroep te doen op de massa's babyboomers die de leeftijd van autobezit bereikten en een op Ford Falcon gebaseerde "persoonlijke auto" begonnen te ontwikkelen die leuk was om in te rijden. De Ford Mustang is een van de meest eerbiedwaardige muscle cars in de Amerikaanse geschiedenis, het ver-

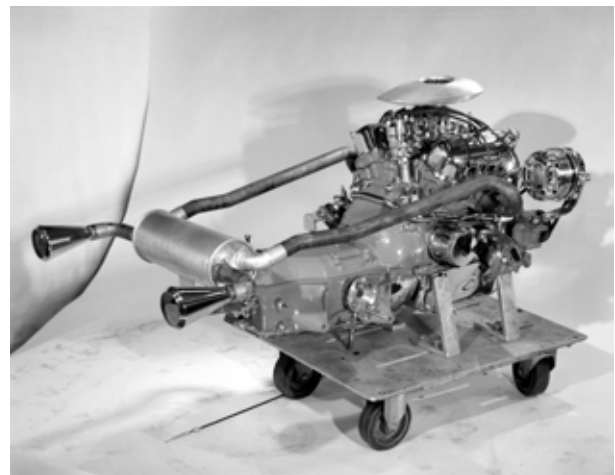


haal over hoe de auto tot stand kwam is interessant, veel mensen weten niet dat de moderne Mustang een directe afstammeling is van het tweede Mustang-prototype. Het eerste prototype, de Ford Mustang I genaamd, werd te extreem geacht voor massaproductie en nadat de eerste twee waren gemaakt, werd het project stilgelegd.

Muscle cars staan bekend als V8's met voorin geplaatste motor, vloeiende daklijnen en soepele bochtencapaciteiten. Als het Ford Mustang I-prototype het groene licht voor productie had gezien, zou het heel anders zijn gelopen. In oktober 1962, toen de Mustang I debuteerde tijdens de Grand Prix van de Verenigde Staten in Watkins Glen, New York, maakten de testrijder en Formule 1-coureur Dan Gurney een ronde op het circuit met behulp van het prototype. Zijn rondetijden lagen maar een klein beetje onder het tempo van de Formule 1-raceauto's. Deze kleine, lichte 4-cilinder muscle car met middenmotor was razendsnel. De winnende inzending van een interne ontwerpwedstrijd zorgde voor de bekende klassieke ponyauto-verhoudingen, waaronder een lange motorkap, een kort achterdek en scherp gevormde flanken.

De Mustang I had een V-4-motor die zich voor de achteras van de auto bevond, waarvan een wegversie een vermogen had van 89 pk, terwijl een circuitversie 109 pk zou produceren. De door Ford in

Duitsland geproduceerde motor met versnellingsbak is dezelfde als die we kennen uit de 12M P4 en werd gekoeld door twee radiatoren, één aan elke kant van de motor in de buurt van luchtinlaten aan de zijkant. Even ter info, de 12M P4 motor van 1498 cc leverde "slecht" 65 pk.



Terwijl de auto een vierzitter zou worden tegen de tijd dat hij in 1964 in productie ging, waren de twee stoelen van de Mustang 1 concept aan de carrosserie bevestigd. Om dat gebrek aan beweging te compenseren, waren de gas-, rem- en koppelpedalen van de auto tot tien centimeter naar voren of naar achteren verstelbaar. Ook het stuur was beweegbaar.



De auto had ook unieke koplampen die verborgen waren in de voorste carrosseriepanelen voor extra aerodynamische gladheid.



Dit Mustang I-concept markeerde ook de introductie van het nu beroemde Mustang-logo, dat in zijn eerste verschijning de iconische pony kenmerkte met een lint aan de zijkanten van de auto, evenals de motorkap en het achterdek.



In slechts 100 dagen gebouwd door Troutman-Barnes uit Culver City, Californië. Door gebruik te maken van de Ford styling klei en fiberglas carrossievormen om een nieuwe, met de hand vervaardigde aluminium carrosserie te creëren over een ultramodern spaceframe chassis, voldeed het bedrijf aan de extreem krappe deadline van drie maanden met slechts enkele dagen over.

Er zijn een aantal ontwerpelementen van deze vroege auto die tot op de dag van vandaag de Mustangs hebben bereikt, het embleem van het rennende paard verscheen voor het eerst op dit prototype, evenals die luchtinlaatopeningen op het achterste gedeelte van elke deur. Het DNA van de vergeten Mustang leeft voort, hoewel misschien niet zo prominent aanwezig als velen hadden gewild.

Het Mustang I-prototype bevindt zich nu in het Henry Ford Museum, een bewijs van een vergeten richting waarin muscle cars hadden kunnen gaan. Het Mustang I-concept, genoemd naar de P51 Mustang Fighter-vliegtuigen waarmee in de Tweede We-

reldoorlog werd gevlogen, debuteerde eind 1962. De première vond plaats in oktober tijdens de Grand Prix van de Verenigde Staten in Watkins Glen, New York, toen het werd bestuurd door autocoureur Dan Gurney, die later de Ford GT naar de overwinning reed op Le Mans.

De aanwezigen waren zo opgewonden en nieuwsgierig naar de experimentele sportwagen dat ze hun stoelen verlieten om de auto te omringen. De auto trok ook veel mensen bij voorstellingen op universiteitscampussen in het hele land.



Hoewel de Mustang I niet bedoeld was voor productie, bracht de reactie op het prototype de ontwerpers en ingenieurs van Ford ertoe diezelfde flair vast te leggen in een vierzitter die zowel als een persoonlijke auto als een gezinsauto kon worden bestuurd.



In 2013 bracht Ford opnieuw een promotievideo uit met details over het ontwerp en de productie van de auto. Klik hier om te kijken. Ook is de Mustang I te zien in het Henry Ford Museum of American Innovation. Het uiterlijk van de Ford Mustang is al lang bekend, maar wist u dat de eerste van twee concepten voorafgaand aan de productie slechts twee stoelen en een achterin gemonteerde motor had?



## SIVA SIRIO

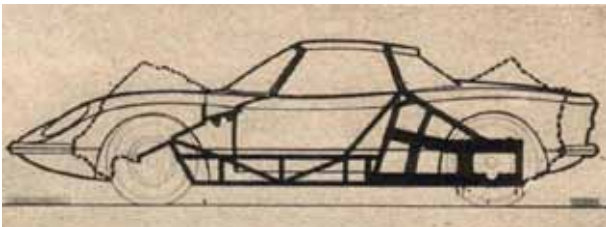
Eric van Peer

Vertaling interview met de man achter deze prachtige auto met een Ford V6 hart.



Passie voor auto's, ondernemersgeest, het vermogen om in een droom te geloven en dat snuffje waanzin dat grote ondernemingen voortbrengt: Achille Candido, geboren in 1933, verliet Lecce toen hij begin dertig was om zijn ontwerp te gaan presenteren op de autosalon van Turijn in 1967. "Zelfgemaakt", de Siva Sirio. En internationaal was het meteen een succes. De cabriolet met twee zitplaatsen die uit Zuid-Italië arriveerde, werd een wereldwijd iets: hij won degenen die het geluk hadden hem te proberen, werd gevierd in kranten en gespecialiseerde tijdschriften, waaronder de Encyclopedie van de auto die de omslag eraan wijdde. Candido kreeg niet alleen opdrachten uit Italië, maar ook uit Nederland, de Verenigde Staten en Japan. Maar de Sirio is nooit in massa geproduceerd.

Laten we in de voetsporen treden van deze Italiaanse droom met de hoofdpersoon, nu 84 jaar oud [2017]



Laten we beginnen met te zeggen dat onder de technische innovaties van de Siva Sirio, avant-garde voor die tijd, het aluminium chassis en de carrosserie zeker opvallen, evenals de rolbeugel, ongehoord op de sportwagens van die tijd. "Als jonge man was hij gepassioneerd door sportwagens, hij deed ook wat aan 'racen'. In die tijd - we zijn in 1965/66, op het hoogtepunt van de "fabulous 60s" - kocht hij een Lamborghini Miura, tweezitter met motor achterin.

Hij was Ford-dealer in Lecce in het zuiden van Italië. Ford had toen nog geen model met deze sportieve kenmerken. Dus presenteerde hij zijn idee, hij vroeg Mister Paradise, de toenmalige president van Ford Italië, om toestemming om hun motor te gebruiken en de auto in het netwerk van het merk op de markt te brengen. Deze zei ja. En toen begon hij zijn auto serieus te ontwerpen", vertelde Achille Candido.



"Omdat hij geen ingenieur of ontwerper was, legde hij wat papieren op de vloer in de kelder en begon zijn prototype te tekenen in schaal 1: 1 - vervolgt" Don "Achille, zoals de medeburgers hem liefkoezend noemen -. In 1966 ging hij naar de Autosalon van Turijn om het laatste nieuws te zien en ontmoette hij Domenico Iseglio, een voormalig ontwerper van Bertone en Bizzarrini, die "Stile Italia" hadden opgericht. Hij liet hem zijn krabbels zien en hij toonde interesse. Er kwamen een tiental professionele schetsen uit waaruit hij degene koos die het meest geschikt leek. Hij ging terug naar Turijn, wat destijds fantastisch was voor deze sector: zoals in de nabijgelegen stad Casarano, produceerden ze bij elke deur een stuk schoen - sommige zool, sommige veters, sommige bovenwerk - daar in Turijn produceerde elk bedrijf een stuk auto van een tekening. Voor het motorgedeelte stuurde Iseglio hem naar Conrero, aan wie hij het motorgedeelte toevertrouwde, en vond die voor het chassis, een deel van de op-



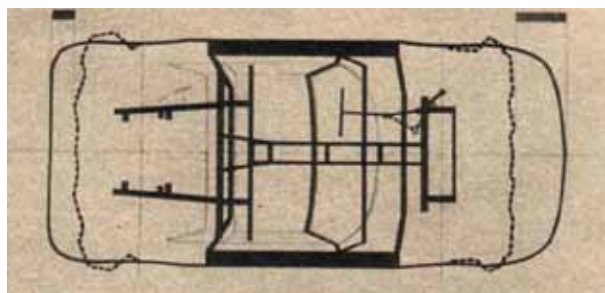
hanging, een deel van de stoelen, enzovoort zorgde. In recordtijd produceerden ze drie Sirio-prototypes die ze presenteerden op de Autosalon van Turijn in 1967. Twee statische, tentoongesteld op de stand en één om te testen op het circuit”.



En het was precies de test op het circuit van Valentino die doorslaggevend was. Hij maakte de pers enthousiast en vond al snel verschillende kopers. “Een bom van 200 per uur geboren in het diepe zuiden”, kopte de krant “Il Giornò”. De uitgave van “AutoSprint” gewijd aan de Salone toonde het op de omslag. En zo verder in diverse binnen- en buitenlandse kranten. “Nederland wilde exclusiviteit, de Amerikanen wilden de bestuurdersstoel wat ruimer - ze zijn groter -, Ford stuurde een felicitatiebrief met het resultaat, ook de Japanners toonden interesse - zegt Candido -. Het was een enorm succes. Toen begonnen de problemen. Hij had schriftelijke afspraken met Iseglio: hij stuurde hem het benodigde geld en hij verdeelde het onder de verschillende leveranciers. Op een gegeven moment bleek dat Conrero met credits opschepte. En stopte de productie. Maar bovenal kwam de blokkade ergens anders vandaan: Hij wilde Sirio presenteren in Lecce. En hij wilde dat het daar zou worden geassembleerd “, een ster zou zijn” Made in Lecce “. Maar blijkbaar sprak dit beleggers niet aan.

Toch schitterde de Sirio echt in de autowereld van die jaren. “Niemand had de rolkooi erachter, er waren nog geen Porsche Targa of Fiat X19, we hadden veel nieuwe dingen”, vult Candido aan. De ontworpen tweezitter zou in twee versies op de markt worden gebracht, één met een 2.300 cc Ford 6-cilinder V-motor en 90 pk en de andere met een uitgebreide Conrero-motor met een vermogen van meer dan 140 pk. Het was 1 meter 65 cm breed, 1,15 meter

hoog en 4,05 meter lang. De standaardversie bereikte 180 km/u, terwijl de uitgebreide versie 220 km/u bereikte. De verkoopprijs zou ongeveer 3,5 miljoen lire zijn geweest.



Onder de verschillende avant-garde ideeën die Candido voor Sirio creëerde - afgeleid van zijn luchtvaartopleiding -, was er ook het vleugelprofiel voor een “grondeffect” en stabiliteit zoals weinig anderen - zoals Toti Calò vertelt in het boek “The memory workshop. Verhalen en beelden uit het industriële verleden van Puglia “waarvan het centrale deel van het volume is gewijd aan Sirio - de tweezitscabine met een” romp “effect, de structuur van het frame met gedifferentieerde weerstand en vele andere slimme-oplossingen leefde in de autowereld van die jaren. Een ambitieus project dus. Misschien te veel voor de toenmalige realiteit van Zuid-Italië. De banken sloegen de genadeslag. “In die tijd waren er geen financiële bedrijven, autodealers kochten uit eigen zak”, en Candido had met zijn Ford-showroom honderden miljoenen lire ten tijde van een discountkasteel. De kredietinstellingen, bezorgd over zijn “gekke” project om sportwagens in het zuiden te bouwen, vroegen hem terug te komen.



Maar “terugkeren betekende falen - legt hij uit -. En ik deed een stap achteruit”. Niet alleen. “In Turijn, tijdens de Salone, kwam de president van een noordelijke bank opdagen en vertelde me: ‘Als je iets nodig hebt, we zijn open, beschikbaar. Als hij ons zegt een investering te doen om een olijfgaard, een wijngaard te planten, begrijpen we elkaar. Als hij ons vertelt een autofabriek op te zetten - in Lecce - loopt het uit de hand”, vervolgt de Salento-onder-



nemer. “Ik probeerde uit te leggen dat ik de Sirio in Lecce niet van A tot Z wilde produceren: de auto’s zouden in Turijn worden geprint, onbewerkt naar Lecce worden gestuurd om te worden afgemaakt, geverfd, opnieuw afgewerkt en dan weer terug te komen. De verwachte productie was 250 auto’s per jaar. We waren 80 dealers. Zelfs slechts drie per stuk, ze waren allemaal al verkocht. De Nederlanders, de Amerikanen, de Japanners wilden ze... We hadden al moeite om aan het verzoek te voldoen”. Maar toen ik het project aan de banken in mijn huis ging presenteren, vond ik geen interesse. Iemand maakte de grap: “Ga je de concurrentie aan met Fiat?” Maar met 250 auto’s per jaar zou ik met niemand concurreren. De Sirio was iets anders, nog iets. Het was het tijdperk van de fabelachtige ontwikkeling van carrosseriebouwers, Bertone, Pininfarina, Giugiaro ... Dat waren gouden jaren voor dat type auto”. Denk maar aan de legendarische Alfa Romeo Spider “Duetto”, de Fiat 124 Sport Spider of de Fiat Dino Spider, om er maar drie te noemen. Kortom, in dit klimaat van auto-euforie wilde iedereen de Sirio, de experts noemden het de innovatie van het jaar, maar het bleef alleen op papier. “Bij mij thuis geblokkeerd door de banken, in Turijn geblokkeerd door Conrero, inmiddels anderhalf jaar verstreken en de auto was oud geworden, die aanvankelijke voorsprong had hij verloren”, besluit de ondernemer. Dus, terwijl Neil Armstrong en Buzz Aldrin voor het eerst voet op de maan zetten, in Lec-

ce, de zuidelijke ster, werd voor altijd gedoofd. Siva sloot zijn deuren in 1969 en maakte een einde aan Achille Candido’s autozaken, inclusief dealership. Maar wat gebeurde er met de drie Sirius-prototypes die de wereld in 1967 betoverden? “De auto’s zijn al jaren verdwenen. Een paar jaar geleden vond een vriend er twee in Turijn, achtergelaten tussen het onkruid. Ze vroegen me vijfduizend euro om terug te kopen wat er nog over was. Het is onaanvaardbaar om iets terug te moeten kopen dat al van mij is - onderstreept de zakenman uit Salento -. En dan om wat te doen? Om me slecht te voelen elke keer als ik ze zie? Hier is er geen mogelijkheid om ze terug in originele staat te brengen. Ik heb ze daar achtergelaten. Blijkbaar heeft een verzamelaar uit Turijn vorig jaar de twee stukken schroot gekocht om ze te restaureren.





# FORDVONDST

Eric van Peer

Niet altijd is het nodig om op pad te gaan om een “vondst” te doen. Recentelijk werden de deuren van een oude kippen schuur geopend om deze leeg te ruimen. Daar stonden meer dan 50 auto's [voornamelijk Fords] te wachten op een nieuwe bestemming via Marktplaats. Meestal is de reden van een dergelijke verkoop vaak tragisch, zo ook in dit geval omdat de eigenaar helaas is overleden. Hier onder een kleine impressie van de diverse Fords.



## EMMETJES

### G13

Te koop 2x wereld bol. I.v.m. stoppen van hobby. 1x 12m harden carrosserie 12m motor gereviseerd. Alle onderdelen aanwezig. Een 15m voor onderdelen. In één koop. Omgeving Amersfoort. Info: 06 16818524 of 0650644905.

### P3

Te koop P3 .de auto is in opbouw .keurig gespoten "licht blauw Taunus kleur". Rode bekleding. Motor is gereviseerd. Alle onderdelen aanwezig. Tevens een berg extra onderdelen. In 1 koop. omgeving Houten. Info: 06 30820594 of 0650644905.

### P5

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



Te koop gebruikte spat borden P5, in goede staat. Info: 0650644905

### 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

Te koop onder delen voor Taunus p6 12m coupe. Voortruit , achterraut, achter zij ruitjes, motorkap, kof-ferklep, 2 wissel baken, kachel, 2 motorblokken voor sloop, dubbel carburateur met filter, starterkrans, compleet stuurwiel, pedalen, 2 voorschermen, e.t.c. Info: 0546-822975 of 06 21136000

### P7a

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

### P7b

Te koop 20M 2,3 P7b uit 1969. Uitvoering wit-blauwe bekleding. In goede rijklare staat. Tevens inclusief meerdere onderdelen voorradig. vraagprijs EUR 3500,- Info John Schippers 06-54976608.



Te Koop. Ford Taunus p7b V4 motor 1700 cc stuurversnelling Prijs 3000 euro. Info 06 50644905.



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

### Granada

Gezocht een automatische bak voor Granada 2.8 1982. Info:j.heusinkveld6@upcmail.nl of 0636361905

### 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 mid-

## SLUITINGSDATUM KOPIJ

**Kopij voor de editie juli 2022 dient vóór 22 mei 2022 binnen te zijn bij de redactie van het TMCN-magazine.**





den- en achterdempers. Dubbele voorpijpen, Escort en Fiesta zonder kat. Bosal en Romax kwaliteit. Voor info bellen: 06 53353295

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 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





# De Ford Granada „S“ uitvoeringen. Een sportieve vere vering, laagprofielbanden en een volledig instrumentarium maken deze serie tot de sportiefste van alle Granada's. Speciaal ontworpen voor de liefhebber die naast veiligheid en comfort sportief rijden op prijs stelt.

De Granada „S“ uitvoering van de L, de GL, de Station-Wagon GL en de Ghia bieden de sportieve rijder de volgende extra's...

- speciaal afgestelde onafhankelijke vlerophanging rondom gasgevulde schokdempers
- verzwaarde stabilisatorstang vóór
- achter progressief werkende veren\*

- Michelin TRX banden op 15.35 inch lichtmetalen velgen
- stuurbekrachtiging
- rullewissers met een variabele intervalsnelheid (2-15 sec.)
- oliedrukmeter, ampèremeter en toerenteller
- halogeen koplampen
- halogeen verstralers
- instrumentenpaneel in zwart afgewerkt\*\*
- bekleed 4-spaaks stuurwiel

... en verder alle comfort en alle veiligheids-specificaties als op bladzijde 3 en 4 beschreven.

- \* niet leverbaar op de Station Wagon.
- \*\* niet leverbaar op de Ghia met S-pakket

De „S“ uitvoering past natuurlijk uitstekend bij de nieuwe Ford 2.8 liter motor met brandstof inspulling. Het vermogen van deze motor is 160 DIN pk en hij trekt op van 0 tot 100 km per uur in 9,7 sec.



Volledig instrumentarium en een bekleed stuurwiel.

De Michelin TRX super-laagprofielbanden.



Sportieve vering met gaschokdempers.