



DIVERSE FORD VONDSTEN



50 JAAR TC





FORD TAUNUS M CLUB



JAARGANG 32

JULI 2020

Los nummer € 4,-

Lidmaatschap

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

Erkenning

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

TMCN-magazine

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

Redactie

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

Beurzen + Evenementen

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

Fehac-contactman

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

Advertentie

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

Bestuur

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

Technische commissie

G4/G13	W. Buist	0594-631849	P7a/P7b	P. 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

Plak precies in het zichtveld van de bestuurder een klein rood stickertje op de voorruit van zijn auto en zie wat er gebeurt tijdens het (be)sturen. Het laat zich raden dat het rode stickertje gaat werken als een soort kunstmatige horizon, het beïnvloed het rijgedrag in negatieve zin. Dus doe maar niet. Het continu gefixeerd zijn op een en hetzelfde ding of probleem zorgt er voor dat andere, wellicht ook belangrijke zaken al snel naar de achtergrond verdwijnen en onderlinge irritatie en onbegrip de overhand kunnen krijgen.

In de periode dat ik voorzitter van de Taunus M Club ben heb ik nog nooit eerder een zo'n alles overheersende maatschappelijke en economische ontwrichting meegemaakt. Ook al is de oorzaak hiervan bekend, is het volgens mij toch nog eens goed om het even aan te geven dat het uit China dodelijk en zeer besmettelijk coronavirus, de wereld heeft opgezaald met onwaarschijnlijk grote gezondheids en financieel-economische problemen. In slechts heel korte tijd kreeg vrijwel iedereen er mee te maken. Tot het moment dat er een medicijn, of nog beter een vaccin is, blijft het opletten. Wanneer het stopt en alles weer normaal zal zijn, ik weet het niet, maar vrijwel zeker niet dit jaar.

Nog even naar dat irritante rode stickertje op de voorruit. Er is één ding wat de bestuurde zeker niet moet doen, het ding tijdens het rijden via ingewikkeld gehannes, à la Mr. Bean, er af te halen. Stoppen, gevolgd door een gerichte ontstickeractie is hier de beste oplossing.

In de op 14 mei jl. aan ieder clublid gestuurde nieuwsbrief staan de (beperkte) mogelijkheden om nog iets van onze clubactiviteiten voor het jaar 2020

te realiseren. Alles valt of staat natuurlijk met de geboden ruimte die door de RIVM richtlijnen worden aan gegeven.

In deze verwarrende tijd heb ik voor onze club toch iets moois en positiefs te melden. Tijdens de laatst gehouden ALV is Rob Mulder gekozen als nieuw lid van het bestuur. Het was de bedoeling dat het bestuur hem in de bestuurvergadering van 30 maart zou voordragen als nieuwe penningmeester. Door de lockdown maatregelen kon deze vergadering niet plaatsvinden en dus ook niet de bedoelde aanstelling van Rob als nieuwe penningmeester. Na de uitkomst van het overleg met de zittende penningmeester Bob van Tussenbroek en zijn opvolger Rob Mulder, heeft het bestuur de overdracht van het penningmeesterschap als nog goedgekeurd. Verdere uitwerking zoals naam en adreswijziging zijn in de colofon van dit clubblad al gepubliceerd. De eerste komende tijd blijft, indien nodig, Bob van Tussenbroek Rob Mulder adviseren of ondersteunen.

Nog een positief bericht voor de bezitters van een oldtimer van 50 jaar of ouder. Na ruim 5 jaar gesteggel heeft de Eerste kamer de wetswijziging t.a.v. deze categorie voertuigen, goedgekeurd. Voortaan is de verplichte 2jaarlijkse APK voor deze 50 en meer jarige niet meer van toepassing.

Tot slot een verrassingstoetertje: Op Zaterdag 11 juli organiseert de Taunus M Club gratis een zomerse toerit over de mooie Veluwe. Wil je hier aan deelnemen? lees dan snel in de agenda hoe je dat regelt. Het spreekt als vanzelf dat alles binnen de bestaande wet en regelgeving van het RIVM zal plaats vinden.

Geniet van wat er is en wat nog gaat komen.



The Ford

BIJ DE VOORPLAAT

Wim Langeveld

Deze twee Granada's staan gebroederlijk naast elkaar, een sedan en een coupe. Dit was op de parkeerplaats van de Midden Nederland Hallen in Barneveld en wel op 2 november vorig jaar tijdens de gezamenlijke onderdelendag. Beiden Granada's zijn gebouwd na de facelift, met name bij de coupe zijn de strakke rechte lijnen van de jaren '70 herkenbaar.



LOTEROM GIRO 33-55-66 MET IVO NIEHE, JAREN '70. OP DE ACHTERPLAAT

Fred Renes

Ik moest even nadenken, loot er om, in afkorting LOTEROM, leuk bedacht. Het was de titel van een tv-show uit de jaren 70 van de vorige eeuw. De presentator was de toen nog piepjonge Ivo Niehe.

Vrienden, ik heb even in de oude doos met foto's gekeken en vond daar enkele foto's waarvan deze de duidelijkste is met tv presentator Ivo Niehe. Ik denk bij de TROS van toen, toen de TROS nog trots was op haar omroepvereniging.

Al weer zo'n 50 jaar geleden. Ivo is van 1946 las ik ergens, 24 jaar was hij toen en nu dus 74 jaar oud maar toch jong gebleven.

Ivo Niehe ken ik om zijn lachende blik, ik dacht altijd, hij steekt de gek met de ondervragende persoon maar dat was zijn typische manier van presenteren.

Op de foto staat en staan prachtige artikelen die verloot werden op zaterdagavond, na het programma van Rare Swiebertje met z'n ingedeukte hoed.

Ik weet het niet meer, misschien weet onze voorzitter Meeuwis Opmeer het, die was er eerder dan ik, ik zal het hem vragen.

Maar goed, op de foto de Ford Taunus TC1 2drs sedan in L uitvoering met skalederen bekleding wel te verstaan. Als het zomer was, was het voor mij en mijn broer de jammerlijke ervaring van het onze billen branden en niet knijpen, dat mocht niet in de auto.

Gaskachel, fornuis, wasmachine, ik zie op een andere foto het tasje van 'Annie' hangen, alles werd verloot het leek er op dat iedereen tevreden was met wat men kreeg.

De cameraman was druk met het bedienen van de camera en met kijken op het schermje achter de lens.

Hij had een speciale stofjas aan achter de camera. Hij deed zijn best om de beelden zo goed mogelijk op de Nederlandse buis te brengen. Ook een kunst, 'Stand-by Captain'

Die Ford Taunus TC1 was een openbaring, zie mijn opmerking hierover in het vorige clubblad. Want de TC1 is mij dierbaar, een auto uit mijn kinderjeugd die ik nooit zal vergeten. De prachtige styling van model

en motorkap, in één woord geweldig. Reken maar dat Ivo Niehe zijn best heeft gedaan om de Ford Taunus Knudsen te promoten, Ivo...bedankt kerel!



OPLOSSING PUZZEL PER POST GESTUURD: STARTRELAIS

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3	Granada Turnier NEO	19
Bij de voorplaat	4	Toerit over de veluwe	20
Bij de achterplaat	5	Agenda Ford Taunus M Club	21
Inhoudsopgave	5	Ford feitjes	22
Van achter het stuur	6	Beursperikelen 2020	24
Van de redactie	7	Ford 12M P6 Coupé resto	25
Taunus 12M Wereldbol	8	Hemweggetjes	26
50 jaar TC 1	9	Presentje najaarsclubdag	27
Taunus 12M P6 1969 <=> 2019	12	Van huis uit	28
Historie Nederlandse auto	12	Paasrit 2000	29
Honderd kraaiende hanen	14	Belevenissen Escort automaat	34
Fordvondst Hans Verhaar	15	Twee bijzonder vierwielige V4's	36
Fordvondst P4	16	Maak van oldtimer mobiel erfgoed	36
75 jaar bevrijding	16	Binnen zitten beu	39
Toch een paasritje 2020	17	Emmetjes	38
Met de auto de oceaan over	18	Commerciële advertentie	39

VAN ACHTER HET STUUR

Jeannette Opmeer-Harts



De vergaderstukken voor de bestuursvergadering op 30-3-2020 liggen nog ergens op de plank bij de secretaris omdat de vergadering niet door kon gaan. Het waarom? uitleg is niet nodig, begrip wel. Regeringsmaatregelen verpakt in richtlijnen van het RIVM i.v.m. het coronavirus, dat dus. Alle bijeenkomsten, evenementen en andere activiteiten staan voorlopig in de ijskast. Het is even terugschakelen, maar het dagelijks bestuur van de club functioneert zoals het hoort. De belangrijkste taak is dat de sociale contacten met onze clubleden via verschillende mogelijkheden te laten plaats vinden. Hoe doen we dat? We hebben een nieuwsbrief aan alle clubleden gestuurd. Zelfs een leuke niet al te ingewikkelde puzzel zat er bij. Hieronder staat de verstuurd nieuwsbrief, (zonder puzzel).

Hallo clublid,

Dan is het opeens een soort rampjaar voor het club en verenigingsleven. Een jaar waar niemand in de verste verte op gerekend had. Alle activiteiten waar onze club het van moet hebben om goed te functioneren zijn plotseling, als gevolg van regeringsmaatregelen, stilgelegd, vervallen, uitgesteld of door de 1.5meter maatregel niet haalbaar geworden. De veroorzaker van al deze ellende en narigheid heeft zich voor het oog onzichtbaar plotseling in een razend tempo van ons meester gemaakt. Zonder de naam van de veroorzaker te noemen weet iedereen weldegelijk waar het over gaat. Het ontregelen van onze vaste jaarlijkse clubactiviteiten vraagt om een tegenovergestelde positieve reactie, want we gaan onze clubactiviteiten en ontmoetingen wel missen. Met de hier onder gepresenteerde items wil het bestuur jullie laten zien wat niet door kon gaan, maar ook wat er misschien nog wel mogelijk is. Vanzelfsprekend is dat alle richtlijnen van het RIVM hierin strikt worden nageleefd.

- * Op 21 maart was er geen onderdelendag in Barneveld
- * Op 13 april was geen Paasrit in de omgeving van Zutphen
- * Op 1 juni is er geen onderdelendag bij de Woeste Hoeve/Beekbergen
- * ? Op zaterdag 11 juli komt er(onder voorbehoud), een toerit over de Veluwe
- * Op 4-5-6 september het Kampeerweekend bij Jozef Segers in Alphen/N.B.
- * ? Op 24 oktober is er(onder voorbehoud), de onderdelendag in Barneveld
- * In juli komt, zeker te weten, het mooiste clubblad van 2020 in je brievenbus!

Als verrassing en bezigheidstherapie voor de hersenpan staat er op de achterzijde van deze brief een puzzel. Meedoen is gratis en uit de goede inzenders worden 3 winnaars getrokken, over de uitslag is geen discussie mogelijk.

Er zijn 3 prijzen te winnen van een jaar gratis contributie voor 2021.

Hou het veilig, hou vol!

Namens het bestuur, Meeuwis Opmeer, voorzitter TMCN.

NB. Bestuursleden zijn van deelname uitgesloten.



VAN DE REDACTIE

Wim Langeveld



Ta, zo zit je bij de Algemene Ledenvergadering het programma voor dit jaar te bespreken en plannen te maken voor de tourritten en onderdelendagen in dit jaar, je knippert 2 keer met je ogen en de hele wereld staat op zijn kop vanwege een virus. Terwijl u dit leest zijn we inmiddels een stuk verder in de tijd, welke activiteiten wel of geen doorgang vinden is op het moment dat ik dit artikel schrijf niet bekend. Dat er activiteiten geannuleerd zijn is niet leuk, maar dat weegt niet op tegen al het leed en ongemakken die er de afgelopen tijd hebben plaatsgevonden. Iedereen heeft dit op zijn of haar manier beleefd. Vanaf deze kant wens ik iedereen veel sterkte. Een goede gezondheid is van onschatbare waarde. Dat er door de Lockdown ook geen redactievergadering kon plaatsvinden stond ook vast, maar de moderne techniek bleek uitkomst te bieden. Videoconferencing is nu het toverwoord. Het benaderd niet de huiskamervergadering, maar het biedt toch een uitkomst om goed overleg te plegen met de redactieleden Eric, Fred en uw scribent over hoe de voor- en achterplaat eruit komen te zien en welke

artikelen er binnen zijn e.d. Het was in het begin even wat gedoe eer het functioneerde (digitale techniek en ik zijn niet altijd de beste vrienden) maar toen het eenmaal werkte, zijn we een goed anderhalf uur met elkaar in overleg geweest. Het resultaat ziet u nu voor u.

Er zijn dit jaar enkele jubilarissen, waaronder de TC I die 50 jaar geleden is geïntroduceerd en de P3 zelfs 60jaar. Van de TC I leest u in dit nummer een artikel. Ons nieuwe bestuurslid, dhr. Rob Mulder, stelde enkele oude foto's beschikbaar van de fabriek aan de Hemweg in Amsterdam, leuk om te zien. Dimitri Corveijn en Erwin van Liere hebben via de digitale snelweg een bijdrage geleverd en natuurlijk de vaste rubrieken zoals u ze van ons gewend bent. Ik wens u veel leesplezier met dit nummer en hoop u weer een keer tijdens een clubdag te ontmoeten. Van de redactie zijn we ons bewust dat een clubblad het ultieme medium is (naast internet uiteraard) om met elkaar in contact te blijven. Help ons en stuur uw (oude) belevenissen in, zodat we ook in het vervolg weer mooie clubbladen kunnen blijven maken.



The Ford

FORD TAUNUS 12M WERELDBOL MET GESCHIEDENIS

Dimitri Corveleijn

Mijn verhaal van de Ford Taunus 12m wereldbol.



Onlangs heb ik een Ford Taunus 12m wereldbol uit 1954 gekocht. Toen ik hem kocht dacht ik meteen deze auto komt me bekend voor. Later viel het kwartje dat ik deze in het jubileum clubblad van het 10jarig jubileum van de Ford Taunus M club Nederland stond en inderdaad.



Foto uit het jubileum nummer 1998

In dat blad schreef Leen Weber dat hij in 1995 bij de voorzitter van de Belgische Ford Taunus M club, Frank Bosmans, op bezoek was geweest en hij met de restauratie van een Ford Taunus 12m wereldbol begonnen was. Maar wat hij had gehoord was dat de auto nooit klaar is gemaakt. Degene waar ik hem van heb gekocht heeft hem van Frank gekocht maar had ook geen tijd om hem af te maken en heeft er eentje gekocht in de 1e lak in zeer goede staat.

Ik heb deze Taunus samen met een Ford Taunus 12m super 1500 uit 1960 gekocht. Het mooie aan de wereldbol is dat de originele papierenboekjes en garantiebewijs nog aanwezig zijn. Deze auto heeft

2 eigenaren gehad is alleen van vader naar zoon gegaan ook het originele benzine jerrycannetje voor in het reservewiel is nog aanwezig. De Taunus 12m 1500 super is ook nog in de originele lak hij is wel rot maar met een goede motor en interieur deze ga ik gebruiken voor mijn 15m wereldbol



50 JAAR TC 1

Wim Langeveld

Het is bijna op de kop af 50 jaar geleden dat de TC I werd geïntroduceerd, te weten in augustus 1970. Dit model is de opvolger van de 12M/15M P6. De TC I markeerde een nieuw tijdperk voor Ford in Europa. Tot 1970 waren er 2 divisies, te weten Ford in Duitsland en Ford Groot Brittannië, elk met hun eigen modellen. Na al enkele keren te hebben samengewerkt met het ontwerpen van de Transit en de Capri, was de TC I het model de basis dat alles werd samengesmolten tot Ford Europa. Er is zelfs nog een Frans avontuur geweest, maar die activiteiten werden in 1963 van de hand gedaan aan het toenmalige Franse S.I.M.C.A. Er was nog een grote verandering en dat was de typeaanduiding. Vanaf 1939 werd de "Taunus 10M" (Buckel) geïntroduceerd en kregen alle nieuwe modellen de typenaam die bestaat uit een getal van 2 cijfers en de hoofdletter M. Het getal verwijst naar de (oorspronkelijke) cilinderinhoud en de M naar het Duitse woord 'Meisterstück', vertaald in het Nederlands betekent dit 'Meesterwerk'. Vanaf de introductie van de TC I kregen de nieuwe modellen in het vervolg een naam, gevolgd door de cilinderinhoud en de graad van luxe. De TC I werd ook geschikt gemaakt voor de montage van de vertrouwde 2,0 V6 motor en daarmee zette Ford de toon om ook in de middenklasse een V6 te kunnen leveren.



Een platform, twee modellen

Bij de ontwikkeling van het nieuwe model kwam er een platform waarop zowel de nieuwe Taunus alsook de nieuwe Cortina hun basis hadden. Zoals we nu van de Britten weten, varen ze hun eigen koers en zo ging dat ook met de ontwikkeling van de Cortina III, in het volgende nummer ga ik hierop dieper in.

De opvolger van de P6 werd dus weer de traditionele opzet: motor in de lengterichting voorin, daarachter de versnellingsbak en achterwielaandrijving. De voorwielophanging bestond uit een dubbele draagarm met een schroefveer, een reactiearm en een torsiestang. Achter de vertrouwde starre achteras maar nu met schroefveren en dubbele reactiearmen, deze constructie zou volgens de fabriek ten goede komen aan de wegligging. De lengte van de auto bleef nagenoeg ongewijzigd en de breedte nam met 10 cm toe evenals de wielbasis met 7 cm. Hierdoor groeide de interieurruimte wat vooral ten goede kwam aan de beenruimte van de achter passagiers.

Nieuw was ook de moderne 4 cilinder lijnmotor met bovenliggende nokkenas met tandriem aandrijving, deze aandrijving is geruisloos en onderhoudsvrij. Men kon kiezen uit de 1.3 met 55 pk of de 1.6 met 72 pk, de GXL en de GT kregen een 1.6 met 88 pk. Niet veel later kwam ook de 2.0 met 105 pk. De V6 was de vertrouwde 1999 cc motor van 90 pk, deze laatste is een LC-motor, anders gezegd een lage compressiemotor en deze neemt genoeg met normale benzine.

Het leveringsprogramma was zoals toen gebruikelijk zeer uitgebreid: een 2-deurs, een 4-deurs, een 5-deurs stationwagen (Ford noemt dit een Turnier) en de zeer fraaie coupe. Daarnaast had men de keuze uit 4 verschil-



lende luxes: de base, de L, de XL en de GXL. De RS was uit het programma verdwenen maar daarvoor kwam de GT voor terug, zelfde product, andere naam. Voor de prijzen gebruikte men de inmiddels beproefde methode: maak de prijs van het instapmodel laag om zodoende de klanten naar de showroom te lokken en naarmate men meer luxe wilde werd de prijs hoger. De 1300 2-deurs kostte in 1971 € 3.674,- (fl. 8.083,-. fl. staat voor gulden, de munt tot 2002). Voor de 2.0 V6 GXL coupe moest men € 5.135,- (fl. 11.297,-) neerleggen. De meest verkochte 1.6 L 2 deurs kostte toen € 3.951,- (fl. 8.693,-), bedragen zijn wel exclusief afleveringskosten, leges, benzine, kentekenplaten enz.. Voor een meerprijs waren o.a. een automaat, vinyl dak, metalen schuifdak, uitklapbare zijruiten op de 2-deurs, een gelaagde voorruit en een rally verfschema te verkrijgen. In 1972 kwam tevens een 2.3 liter V6 met 108 pk beschikbaar.



Concurrentie

Met de introductie van de TC I kreeg de concurrentie er en geduchte tegenstander bij. De TC I coupe was de grootste concurrent van...de Capri!! Zoals u weet is de Ford Capri in 1969 geïntroduceerd en deze kwam prijstechnisch boven de Taunus te liggen. Uit de productiecijfers van de fabriek kon je precies zien toen de nieuwe Taunus coupe beschikbaar was. Als een klant bij de dealer naar binnen liep voor een Capri en deze langs het prijskaartje van de Taunus coupe liep, was de keus snel gemaakt. Toch heeft de coupe de hele productieperiode van de TC I en I½ in de prijslijst gestaan.

In 1973 kwam er een facelift, de TC 1½, deze nam enkele nadelen van de TC I weg. Er kwam een geheel vernieuwd en veel strakker dashboard in met een sterk verbeterde ventilatie, de 4 extra meters in de console waren echter verleden tijd. Dat geldt ook voor de in hoogte verstelbare voorstoelen op de GXL, de voorstoe-

len met integrale hoofdsteun op de coupe GT en de rostyle velgen op de GXL en de GT. De aluminium grill werd vervangen door een plastic exemplaar en werden de ronde koplampen vervangen door rechthoekige. De wioldoppen behoorde ook tot het verleden.

In 1975 diende de opvolger zich aan: de TC II.

-De TC I coupe was de grootste concurrent van....de Capri-

25-jarige jubileum in 1995

Op 21 mei 1995 organiseerde de club een meeting bij autobedrijf Homburg in Venlo vanwege het 25-jarige jubileum van de Taunus TC I en de Cortina III. In het clubblad van juni 1995 doet ons toenmalige redacteur Ronald van Westrenen een verslag van deze meeting en hij was duidelijk teleurgesteld in de opkomst, er waren enkele Taunussen en geen enkele Cortina III.

In clubblad nummer 40 van januari 2000 heeft onze redacteur Eric een verhaal geschreven over het 30-jarige jubileum van de TC I, hierbij besteedt hij tevens veel aandacht aan de uitslag van een gebruikersenquête van lezers van Autokampioen van de ANWB uit 1973. De conclusie luidde als volgt: De Taunus valt niet in negatieve en positieve zin op ten opzichten van de concurrenten.

Bronnen:

Clubblad juni 1995, clubblad 40, Vraagbaak Ford Taunus 1971-1972 van P. Olyslager, Wikipedia.



Ford

FORD TAUNUS 12M P6 1969 <=> 2019

Erwin van Liere

Vorig jaar kreeg ik via mijn Bretonse vriend Erwann Bihan een foto van een Ford Taunus 12M in het wit.



Dat is op het oog precies dezelfde auto als de mijne. De foto is gemaakt in 1969 en de 12M was daar zo'n 3 jaar oud. De eigenaar is Pierre Rocton, iemand die ik alleen via Erwann ken maar heb de man nooit ontmoet. Op de vraag om de foto te mogen plaatsen in het Ford blad van de club werd positief geantwoord. Omdat er een dame bij de auto staat, heb ik het idee opgevat om na 53 jaar dezelfde foto met mijn vrouw erbij te maken. De Franse Ford is zoals gezegd uit 1966. Met een 12voltage elektrische installatie en een voorbank. De foto is gemaakt in Bretagne, tussen Louargat en Belle-Ile en Terre, in departement 22, met zijn vrouw Madeleine. Meneer Rocton rijdt nog altijd Ford, hij heeft er al 14 verschillende gehad. De foto van mijn 12M is gemaakt in 2019 in Terhofstede, vlakbij de Belgische grens. De auto is van 1968, heeft ook 12voltage maar

dan wel 2 stoelen i.p.v. een voorbank. Ik denk ook dat de Franse Ford een Taunus 12M is en de mijne een 12M, dus geen Taunus. De dame ernaast is mijn vrouw Nelly. Het is leuk om na 50 jaar nog steeds de mogelijkheid te hebben om bijna dezelfde foto te kunnen maken.



HISTORIE NEDERLANDSE AUTO

Jeannette in samenwerking met Meeuwis

We gaan even 120 jaar terug in de tijd, om exact te zijn naar 12 januari 1900. In het Paleis van Volksvlijt te Amsterdam wordt een tentoonstelling gehouden over nieuwe technieken voor transport, verkeer en reizen. Er is veel aandacht voor de technische vooruitgang daarin.

Tentoonstellingen waarin de auto centraal staat zijn in die tijd iets geheel nieuws en trekken zeer veel publiek. De 'Automobiel' is een totaal andere

en nieuwe manier van verplaatsen en nog maar net aan zijn/haar opmars begonnen. In 1900 bestaat het straatbeeld in de steden voornamelijk uit koetsen, karren, rijtuigen en de paardentram. Het is ook de tijd waarin de 'Velocipee', de moderne fiets, en de automobiel, in populariteit, elkaars concurrenten zijn.

In het ledenblad van de A.N.W.B. 'De Kampioen' uit 1900, heb ik het volgende artikel over de

Nederlandse automobiellndustrie gevonden. Of-
 schoon ik het artikel letterlijk heb overgeschreven
 in een leesbaar lettertype, is het wel in de taal van
 die tijd weergegeven.



Nederlandse automobiellndustrie 12 januari 1900.
 We beginnen natuurlijk met de ‘clou’ van de ten-
 toonstelling in het Amsterdamse Paleis voor Volks-
 vlijt. De eerlijke, zuivere, onmisbare clou van deze
 show was – en de drager van de naam zal billijken
 – de stand van de firma Spijker, anders gezegd, van
 de voormalige rijtuigfabriek Spijker, die omgezet
 in de ‘Automobiellenfabriek Trompenburg’ welke
 gevestigd is aan de Amsteldijk te Amsterdam, Spij-
 ker-motoren fabriceert. Op de stand van deze grote
 maatschappij, die met een kapitaal van een miljoen
 gulden werkt (excusez du peu!) waren een aantal
 keurig afgewerkte automobielen geëxposeerd. De
 fabriek maakt de motoren en de carrosserie zelf.
 Maar waar we eigenlijk op neer wensen te komen,
 dat is de ‘clou’; de Hollandse Spijker-motor, waar-
 op patent genomen is in alle landen.

De Spijker-motor, ook wel moteur équilibré
 (evenwichtige motor) geheten, heeft twee cylin-
 ders, die met hun openingen naar elkander zijn
 gekeerd. Tussen beide cylinders, die aan elkaar
 zijn verbonden door een vliegwieltrommel, ligt
 de krukas, waarop de beide zuigerstangen beur-
 telings hun werking uitoefenen. De motor, die ±
 5 pk ontwikkelt, heeft elektrische ontsteking en is
 overigens zo eenvoudig mogelijk geconstrueerd.
 Waterkoeling heeft hij niet, docht bij wijze van
 compensatie zijn de cylinders voorzien van extra
 brede koelribben en open en bloot vóór op het rij-
 tuig geplaatst, zodat ze de door het rijden veroor-
 zaakte luchtstroom uit de eerste hand ontvangen.
 De krachtoverbrenging geschied ook op zeer een-
 voudige wijze. De gehele transmissie-inrichting,
 waarbij noch riemen, noch kettingen in het spel
 zijn gebracht, draait om een horizontale as, die in
 de lengte van het rijtuig evenwijdig met het chassis
 naar achteren loopt. Deze as is de eigenlijke hoofd-
 of vliegwielas die op haar tocht naar het achterge-
 deelte van het voertuig eerst nog een geheimzin-

nig trommeltje passeert, waarin we de kamraderen
 voor de verandering der snelheid vinden. En dan,
 na deze trommel te hebben verlaten maakt zij plot-
 seling een buiging naar het midden van de achter-
 of drijf-as, waar we het differentiaal en een groot
 schuin kamrad vinden, waarin het kleine schuine
 radje pakt, dat het uiteinde vormt van het schuine
 verlengstuk der hoofdas. Om deze schuine of ge-
 broken as nu draait het geheim van de kettlingloze
 transmissie van het Spijker-rijtuig. Deze as heeft
 namelijk op de plaats, waar zij ‘gebroken’ is een
 vernuftig gevonden lenig gewricht, waardoor het
 mogelijk is dat de draaiende beweging der hori-
 zontale as zonder andere mechanische hulpmid-
 delen schuinweg naar beneden langs de schuine
 as wordt voortgeplant. En waarom die as nu wel
 gebroken moet zijn? Eenvoudig omdat de differen-
 tiaal as van het rijtuig op veren rust. Die as ligt
 dus nimmer stil maar maakt onder het rijden wip-
 pend bewegingen, reden waarom het gewicht der
 gebroken as dienst moet doen om het gewichtigste
 orgaan der transmissie in de gelegenheid te stellen
 deze bewegingen te volgen. Op deze wijze heeft
 men dus met vermindering van kettingen of riemen
 uit onbuigzaam materiaal een krachtoverbrenging
 tot stand weten te brengen, die zich geheel weet
 te voegen naar de beweeglijkheid van de rijtuigas
 waarop de kracht van de motor werkt. Als een ei-
 genaardigheid valt nog te vermelden dat de stand
 der Automobiellenfabriek Trompenburg omgeven
 was door een balustrade gevormd door motorcy-
 linders en krukassen. Dat deze fabriek, waarvan
 de heer J. Leonard Lang vertegenwoordiger voor
 Amsterdam is, op deze show een kranig figuur ge-
 maakt heeft, daar was maar één roep over.

4 jaar later, 1904



Hollandse “Spijker”- automobiell wordt de clou
 van de Parijse Tentoonstelling

Tijdens deze tentoonstelling toont J. Spijker een
 voor die tijd zeer revolutionaire auto met aandrij-
 ving op alle(4)wielen met een 4 cilinder 24 pk mo-
 tor.

Over deze eerste Nederlandse 4WD schrijf ik de
 volgende keer.

HONDERD KRAAIENDE HANEN

Boezie Vonk

Zo dan, dat is even schrikken en slikken, beste Boezievolgers. Ons gewone leventje is plotseling naar de gallemiezen en we zitten aan huis en hard gekluisterd in een soort (vrijwillige) ophokplicht. Nodig? Ik denk zeker van wel, maar ik heb er geen verhaal over. Net als jullie hebben ook wij het leven lief en houden we ons zodoende aan de regels, soms met ups, soms met downs. Natuurlijk zijn er veel ergere dingen dan een paar maanden alleen met z'n tweeën in en rond huis tuin en schuur te moeten leven, er zijn kloosterlingen die dat tot hun laatste snik doen. Wat ik wel merkte dat ik het zat begon te worden, dat 'blijf zitten waar je zit'. Mevrouw Vonk zag mijn gevoel voor humor veranderen in een soort brute galgenhumor. Nutteloosheid is geen inspirator voor nieuwe ideeën. Dus liet ik mijn raderen draaien, en ja hoor... hebbes! Ik had met een flits een dr. Einstein idee!



Aan de hand van een artikel in ons vaste huis-aan-huis blad, kwamen we ineens op de proppen met hetzelfde leuke plan. In het artikel werd gewag gemaakt van een probleem bij de kinderboerderij van ons dorp, want ook hier was het coronavirus de spelbreker geworden. Omdat de boerderij voor bezoekers gesloten was, werden de dieren 2 keer op een dag gevoerd en verzorgd, simpel zonder verdere toeters en bellen. Voor enkele dieren die meer aandacht vragen, zoals het hangbuikzwijntje en een paar geiten, was onderdak geregeld bij een veeboer in de

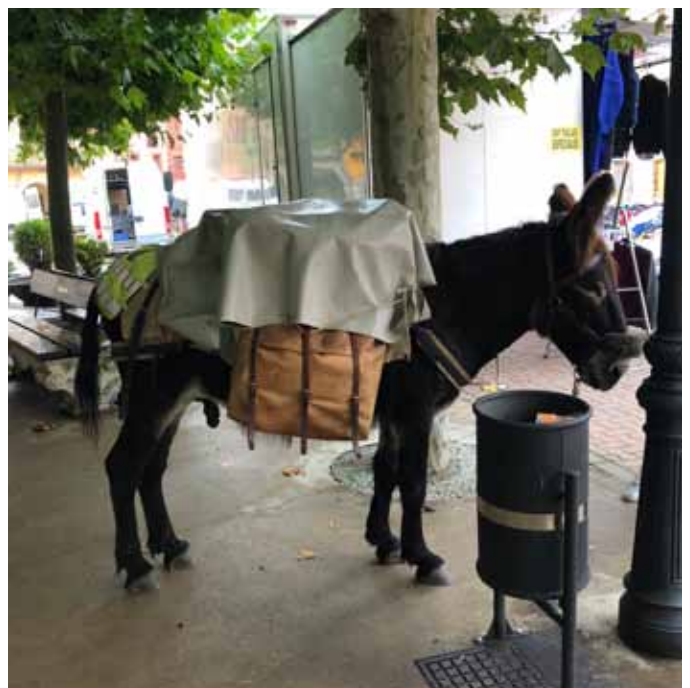
buurt. Op één dier na was alles prima onder controle. Het probleemdier was ezel Pim. Pim was een heel speciale ezel, het dier was getraind om alleen, zonder begeleider, boodschappen en bezorgklusjes voor de kinderboerderij te doen, maar daar hoorde het bij de veeboer gaan logeren niet bij. Zo koppig als een ezel maar kan zijn, hier in viervoud, dat was die. Mevrouw Vonk kende de veeboer een beetje en snapte het gedrag van ezel Pim alsof het haar eigen kind was. Vaste bezoekers zoals wij waren, herkende Pim ons altijd en balkte hij er lustig oplos als hij ons zag. "Hij mag bij ons komen wonen totdat het coronagedoe voorbij is!" riep mevrouw Vonk door de telefoon aan de beheerder van de kinderboerderij. Haar stelling was: als je het met elkaar eens bent, is overleg een overbodige hobbel, dus. Vooruit met de geit, uh.. ezel bedoel ik.

Wat het zwaarste is moet het zwaarste wegen,



en zo ging de Ford Sierra voor een tijdje in stalling bij een andere Fordfanaat. Palethout, het kost bijna niks en is zeer geschikt om er een stevige ezelstal van te timmeren. Jullie zullen het niet geloven, het klinkt ook wel een beetje softie, maar het voelde als een soort nestdrift, het gevoel wat ik had toen we pas verkering hadden. Wat..? Voor een ezel? Ja sorry hoor stoere gasten het is even niet anders.

"Nu Pim er is moeten we hem wel wat te doen geven, anders gaat hij vervelend worden, net als jij als je niks te doen hebt." Mevrouw Vonk is een mens van aanpakken en doen en dus had ze het pakzadel met tassen en al voor Pim al klaar gelegd. Dat Pim een bijzonder getrainde ezel was kwam nu goed van pas. Zo kon hij op pad gestuurd worden om boodschappen op te halen. Hoe dan? Als Pim op pad ging kreeg hij een derde oog, een zogenaamde 'bodycam' op zijn hoofd geplant en 'body guard oortjes' in zijn ezelsoren gestopt. Een knalgeel speciaal voor Pim gemaakt veiligheidsvest maakte het beestje nog stoerder om te zien. Quarantaine-maatregelen de intelligente 'lockdown', wel of geen mondkapjes, met Pim waren al onze contactproblemen ineens veilig en contactloos opgelost. En soms heb je dan toch weer de expertise van ons alwetend technisch wonderneefje nodig om de werking van de 'drive-control' op 1.5 meter afstand uit te leggen. Nog even dit: als je niet gewend ben om vroeg uit de veren te komen, neem dan nooit een ezel, ook niet een intelligente, want ze balken harder dan honderd kraaiende hanen.



FORDVONDST

Hans Verhaar

Geïnspireerd door de foto van Bob van Tussenbroek in het nummer van april 2020, het onderstaande verhaal van onze aanhanger uit 1964 met Ford onderdelen. De onderdelen zitten niet meer onder het originele voertuig, zijn hergebruikt bij de aanhanger en deze is al 56 jaar familiebezit. Het onderstel, met cardanas en wielen, is afkomstig van een Ford Consul uit 1951. Mijn vader had tot 1966 een transportbedrijf met kippers voor grond – en zandtransport. (GMC's). De auto is rond 1961 aangeschaft om de chauffeurs van huis naar de (werk) put te transporteren, zodat de vrachtauto's niet elke dag heen en weer hoefden. De toen 12 jaar oude auto is aan een roemloos einde gekomen. Auto's gingen zeker in die tijd niet lang mee en waren qua kilometers, mechanisch en carrosserie gewoon op.

Als toen 13 jarige jongen weet ik het nog: De Ford Consul is in 1963 op eigen terrein voor de garage in de brand gestoken voor de sloop (eerst de wielen eraf gehaald) om daarna de achteras en cardan te gebruiken voor de huidige aanhanger. Dit waren indertijd nog 13 inch wielen. Er ontstond hierbij een metershoge steekvlam, echter op veilige afstand van de gebouwen en omstanders. De Wet Milieubeheer werd vast en zeker overtreden, maar die dateert pas uit 1993 en het is nooit bekend geworden of deze actie in strijd was met de toen geldende Hinderwet. Ook werd de Wet Bodembescherming niet overtreden, want die dateert pas uit 1987. Deze actie zou nu een forse boete opleveren, echter hiervan is na 57 jaar nog steeds



geen sprake.

In 1964 is door carrosseriebouwer Kort uit St. Laurens (Zld.) op dit onderstel een bakje gelast en vervaardigd. Op de foto's is het wiel te zien met een restant van de nog originele lichtblauwe kleur van de Consul en het onderstel met bladveren en de wielnaaf.

Later zijn er nog extra schroefveren gemonteerd omdat de bladveren te veel doorzakten bij zware

lading. Het probleem is dat de aanhanger zelf al 300 kg weegt en het formele, wettelijk toegestane totale laadgewicht ongeremd slecht 750 kg is, (450 kg lading). Een voordeel is dat de wegligging van de aanhanger goed is. Hiermee wordt soms de wettelijke hand mee gelicht doordat geladen met puin

het gewicht kan oplopen tot 1000 kg. of meer. Mijn rijstijl pas ik dan aan door langzame nadering van verkeerslichten, anticiperen op verkeerssituaties en de keuze van rustige smalle wegen van 30 of 50 km over altijd relatief geringe afstanden naar het stort. Dit is tot nu toe steeds goed gekomen. Zo heeft een oude Ford toch nog een tweede leven.



Ford

EEN FORDVONDST P4

Jeannette Opmeer-Harts secretaris TMCN

Op zondag 22 maart waren wij een stukje gaan autorijden omdat we het thuis zitten vanwege de coronacrisis even helemaal zat waren. Het leek ons een leuk idee om eens bij het Grevelingenmeer te gaan kijken, dat ligt bij ons zowat om de hoek. Enkele jaren geleden hadden we daar al eens in de buurt gekampeerd met onze 'Transit Simpelkar'. Met de meegenomen fietsen reden we dan naar een van de strandjes van de Grevelingen en werd er gezwommen en gezonnebaad. Met deze fijne herinneringen in het geheugen even weg van de dagelijkse sleur om alvast in gedachte weer te genieten van het uitzicht over het Grevelingenmeer.



Daar aangekomen en uitgestapt, kijkt Meeuwis plotseling om omdat hij een bekend geluid hoort en ja hoor bingo! daar stopt zomaar een rode Ford Taunus P4 en stappen er 3 mensen uit die een stukje verderop gingen wandelen. Het Taunusbloed kruipt

waar het niet gaan kan, deze personen wilde we zeker, zij het op gepaste RIVM afstand van 1.5 meter, spreken. We zijn ze dus een stukje tegemoet gelopen en gevraagd of die Ford Taunus hun auto was er daar kwam een volmondig "ja hoor", op. Ik heb gevraagd of er een paar foto's van gemaakt mochten worden en of we die dan ook in ons clubblad zouden mogen plaatsen. Prima, geen enkel bezwaar, doe maar. Het aparte was dat ze niet wisten dat er een Taunus M club bestond en dat ze met de voorzitter te doen hadden. We hebben beloofd dat als hun Taunus in ons clubblad komt te staan zij een exemplaar ervan toegestuurd krijgen. Ze gaan de website van de club opzoeken op internet en van al de foto's genieten die erop te vinden zijn en wie weet heeft de club zomaar een nieuwe clublid er bij



2020-75 JAAR BEVRIJDING

Meeuwis Opmeer



Door de voor ons oog onzichtbaar stille virusvijand van dit moment en alle narigheid die dat met zich meebrengt, zou je het haast vergeten, dat Nederland 75 jaar geleden werd bevrijdt. Bevrijdt van een wel duidelijk zichtbare en hoorbare vijand. Vooral de laatste oorlogsjaren leefde de mensen in een totaal uitgemergeld, leeggeroofd en grotendeels verwoest Nederland. Het begin van deze dramatische periode startte in de vroege ochtend van 10 mei 1940 met de invasie van het Duitse leger. Rotterdam werd gezien als belangrijke en strategische havenstad en werd zodoende door de soldaten van het Nederlandse leger en het Korps Mariniers moedig en taai verdedigt tegen de overmacht van het Duitse leger. Ook elders in Nederland was het verzet tegen de Duitse inval heviger dan werd verwacht en zo liep het plan van een snelle opmars naar andere te ver-

overende gebieden van Europa ernstige vertraging op. Om het verzet van de Nederlandse strijdkrachten te breken werd er door het Duitse opperbevel een ultimatum gesteld voor de capitulatie van het Nederlandse leger. Als voorbeeld werd het bombarderen van Warschau ook voor Rotterdam gesteld, welke daarna snel gevolgd zouden worden door bombardementen op de steden Utrecht en Haarlem. Wel of geen ultimatum, de feiten spreken elkaar tegen. Maar als dreigend voorbeeld, werd in nauwelijks een kwartiertijd, de hele historische binnenstad van Rotterdam door bommenwerpers van de Duitse luchtwaffe met (brand)bommen vernietigt en platgebrand. Het gevolg was een inferno van ongekende omvang er stond letterlijk geen steen meer op de andere, de chaos was compleet en de ontreddering onder de bevolking groot. Naar schatting kwamen

er 900 tot 1000 burgers direct om het leven, naast de vele gewonden. 24.000 huizen werden verwoest of zo onherstelbaar beschadigt waardoor 80.000 mensen geen dak meer boven hun hoofd hadden. Bij gebrek aan bluscapaciteit heeft het hart van de stad dagenlang gebrand, het was de trieste uitkomst van een verloren strijd tegen een oppermachtige vijand. Met de naoorlogse wederopbouw van de stad is de veerkracht van de bevolking aangetoond. Tussen de twee foto's zit een verschil van ± 78 jaar. De eerste foto is van een jaar na het bombardement en genomen op 15 mei 1941 door fotograaf-cineast Alphons Hustinx (1900-1972). Deze foto komt uit het boek, 'De oorlog in kleur'. Aan de Duitse verkeersborden is te zien dat deze intussen een vertrouwd



straatbeeld zijn geworden. In de verte staat de Laurens toren als een van de weinige overgebleven gebouwen als een soort uitgebrande fakkel overeind. De gehele Sint-Laurenskerk was dusdanig beschadigt dat slopen onvermijdelijk leek. Maar hoe tegenstrijdig het ook klinkt, hier waren het de Duitsers die dit verboden. Zo werd de Sint-Laurenskerk, op bevel van Adolf Hitler, onder 'Kunstschutz gestellt' (monumentenzorg). Door dit 'Befehl ist Befehl', zien we op de andere foto een gerestaureerde Sint-Laurenskerk. De foto, uit 2019, is iets dichterbij van uit de zelfde hoek genomen. 75 jaar het lijkt zo lang geleden maar laten we niet vergeten dat velen daarvoor met hun leven het hoogste offer hebben gebracht.



TOCH EEN PAASRITJE 2020

Per e-mail op de redactie ontvangen

Jammer genoeg is er dit jaar geen Paasrit door de corona virus. Mijn vrouw en ik hebben zelf een ritje gemaakt. Wij zijn naar Brouwershaven geweest met de Taunus. Het was prachtig weer voor een de ritje en onderweg nog meer klassiekers gespot Wij wensen iedereen fijne paasdagen toe.

Met vriendelijke groet,
Gerrie en Angelique Hendriks.



DE PRESTATIE VAN TWEE ITALIANEN DIE HEN ERTOE BRACHTEN MET DE AUTO DE ATLANTISCHE OCEAAN OVER TE STEKEN

Gevonden op internet: met een Taunus de oceaan oversteken. Bron: salyroca.es



Dit is het verhaal van Marco Amoretti en Marcolino de Cambia. Twee Italianen die in 1999 besloten een avontuur te beginnen en met de auto de Atlantische Oceaan over te steken. Het was Giorgio Amoretti, de vader van Marco, die het oorspronkelijke idee had. In 1978 paste hij een nu mythische Volkswagen Kever aan om te drijven en te water gelaten. Het was niet succesvol omdat de Spaanse autoriteiten het vermeden. Een idee waar hij 21 jaar later naar terug wilde, maar in dit geval ontnam de diagnose terminale kanker hem weer.

Hun 3 kinderen en Marcolino, hun vriend, haalden de getuige op en op 4 mei 1999 vertrokken ze, nadat ze de burgerwacht hadden omzeild, in twee voertuigen die voor de gelegenheid waren uitgerust vanaf de Canarische Eilanden. Het waren een Volkswagen Passat en een Ford Taunus waarin ze de volgende maanden zouden proberen te overleven, versterkt met polystyreen om te drijven en voedsel, water, satelliettelefoons en de basisartikelen voor het meest onzekere leven. "De bestuurders- en passagierscompartimenten waren ingericht als schuil-

plaats. Bovenop de auto hadden we een rubberboot met een opening in het midden waardoor we erin konden stappen," legde Marco uit aan het National American Journal Enquirer paper magazine. De twee broers van Marco konden de reis echter niet voltooien en moesten binnen tien dagen na vertrek naar huis terugkeren vanwege aanhoudende duizeligheid aan boord. Een feit dat de twee vrienden, die er zeker van waren dat ze de oceaan konden oversteken, niet ontmoedigde. Een reis zonder moeilijkheden. Naast de intrinsieke moeilijkheden van een reis van zo'n diepte, verloren ze op 25 mei, na 21 dagen oversteken, alle contact via de satelliet omdat hun telefoon kapot ging. Ze hervatten het contact met het vasteland op 5 juli, de datum waarop Marco's vader al was overleden, maar de familie gaf er de voorkeur aan hem niet op de hoogte te stellen zodat hij de reis niet zou afbreken.

"Toen we naar huis konden bellen, bleef ik vragen stellen over mijn vader, maar ze vertelden ons niets om ons moed bij te zetten. Het zou net voor aankomst in Martinique zijn, toen ik erachter kwam dat hij was overleden, vertelde Marco aan het tijdschrift. Ondanks de fatale afloop was de reis een succes en na 119 lange dagen en 4700 kilometer bereikten de twee auto's het land, meer bepaald naar het Franse eiland Martinique, waar ze werden begroet met applaus door tientallen mensen die verrast naar de vergadering kwamen zo'n spektakel en daarmee de droom van Giorgio, Marco's vader, vervuld om met de auto de Atlantische Oceaan over te steken.

Van wat we op hun website zien, zijn ze op zoek naar producenten om een documentaire over hun prestatie te maken. Met meer dan 20 uur aan video, 300 foto's gemaakt tijdens de reis en meer dan 8 uur aan audio-opnames van oproepen, kan materiaal worden onttrokken om een spectaculaire documentaire te maken. Hier laten we je achter met de kleine trailer die ze hebben gemaakt, in de hoop dat ze krijgen wat nodig is voor hun kleine, geweldige project om vooruit te komen.



FORD GRANADA 'TURNIER', TOURINGCARMK1, MK2 EN MK3

Fred Renes



Prachtig is hij, deze Ford Granada, de ruimste in zijn klasse en met een uitstraling van heb ik jou daar. Zelf heb ik in de jaren '90 er twee gehad, waaronder een 2300cc en een 2800i automaat, deze laatste was een ex auto van het koninklijk huis.

Tijdens onze verhuizing vervoerde je er alles mee, dit dankzij zijn grote laadruimte, vooral tussen de wielkasten.

Op de foto's zie je de LM velgen,

Dat was geregeld schoonmaken, daar de 'blokjes' snel vuil werden van het remstof, wat was dat een ergernis als je de auto na een rit wilde presenteren! Die TRX banden waren ook klassieker's, wel met een speciaal prijsje.

Het voorfront van de auto was majestueus met die mistlampen en verstralers erop.

Soms denk ik nog weleens aan die laatste station van mij, wat had hij een mooie uitstraling.



Maar goed nu even over de door NEO uitgebrachte versie 1 op 43. Chromen dakroof, wat in de praktijk de dwars dragers waren, die soms aardig konden doorroesten. Mooi afgewerkt staat bij de 28i de voorspoiler tegen de keienvanger aan gemonteerd. Deze combinatie gaf een stoere blik als je aan kwam rijden. Dan die chromen bumpers, degelijk en doorlopend langs de wielkasten, ook achter is dat te zien. In 1984 kon men de laatste versie bij Ford bestel-

len met een 'Injection' pakket, wat in die tijd toch zo'n 45.000 gulden kostte of nog meer. Maar dan had je ook de echte sportieve uitstraling die je soms in Duitsland nog wel eens tegen komt in de Duitse Ford Klassieker Club, met 'Recaro' interieur en met een uitschuifbare zitting, ideaal als je naar Zwitserland ging. De achterklep is in al die jaren niet



verandert, t.o.v. de eerste MK1, dat geldt ook voor de portieren, en is vanaf 1972 tot 1984 in productie geweest. Al met al een uitvoering waar je met weemoed aan terug denkt. Status, ook voor onze vorstin koningin Juliana, Prins Bernhard en koningin Beatrix, die regelmatig in deze Ford's hun uitje deden. Daar komt hare majesteit aan, hoera, hoera, hoera! Lang leve de geschiedenis van onze Ford Granada, een echte betrouwbare Ford waar je u tegen zei. Ik snuffel als clublid nogal eens Fordfolders na, doe jij dat ook? Ik ben nou eenmaal een echte Ford liefhebber, dat kan ik ook niet helpen.





Omdat voor de vele Ford liefhebbers alles wat de eerste helft van 2020 aan activiteiten, meetings en toerritten was georganiseerd afgelast is geweest, leek het ons leuk als Taunus club een midden zomer rit over de Veluwe te organiseren. Er vanuit gaande, dat rond zaterdag 11 juli de meeste verboden achter de rug zijn.

Onder voorbehoud dus. Deelname is GRATIS.

Bedoeling is dat de start zal zijn bij wegrestaurant Mendel aan de A 50 afrit 22 Hoenderloo. De bekende locatie van onze tweede Pinksterdag meeting.

Vanuit deze plek gaan we met een toeristische rit van ongeveer 60 km. via de Veluwe richting Apeldoorn. Rit is ongeveer 1 1/2 uur.

Einde eerste deel is weer bij Mendel alwaar u een goed lunchpakket

krijgt wat u aldaar of onderweg of tijdens de tweede rit in uw eigen auto mag nuttigen.

Tweede rit gaat daarna vanaf Mendel toeristisch richting Arnhem ook 1 1/2 uur 60 km.

Ongeveer 15.00 uur is een ieder weer terug bij Mendel alwaar u zelf naar gelang kan verblijven en kan eten.

Dag indeling:

De koffie staat klaar vanaf 9.30 uur

bij aankomst inschrijven - deelname verklaring afgeven en routebeschrijving ontvangen

brieving	10.15
start rit 1	10.30 uur
Aankomst Mendel rit 1 ongeveer	12.00 uur
lunch uitdeel	12.00/ 13.00
start rit 2	13.30 uur
aankomst Mendel	15.00 uur

Gezellig samen zijn t/m 16.00 uur.

Geén puzzel rit alleen genieten van de omgeving. !

Wilt u deelnemen dan opgave bij secretariaat Taunus club.

Dit i.v.m luchpakketten e.a.

Graag ook Uw 06 nummer vermelden bij opgave

Secretariaat E- mail adres : secretariaat@taunusmclub.nl

Aanmelden kan t/m 4 Juli

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

AGENDA FORD TAUNUS M CLUB EVENEMENTEN

04/09/2020, Kampeer - weekend Alphen.

04-05-06 september 2020, Kampeer - weekend Alphen bij Joep Segers.

Zoals gebruikelijk gaan we weer een heel weekend beleven bij Joep, vrijdag zijn we al welkom.

Ook als u niet wilt kamperen dan kunt u zaterdag gewoon meedoen aan de barbecue wel zelf de braadspullen meenemen Joep zorgt voor het vuur en de drank. Als het kan zal het kampvuur zal weer hoog opblazen en duurt tot in de kleine uurtjes. Adres: Boslust 4, 5131BW Alphen (NBr.) Als men wil mee doen aan het kampeerweekend, kan men zich op geven via het secretariaat. secretariaat@taunusmclub.nl



24/10/2020 Onderdelendag Barneveld 2019 TMCN

Zaterdag 24 oktober 2020 is er weer een gezamenlijke onderdelendag in Barneveld.

De Hal is te bereiken via de A30 afrit 5.

-Standhouders: aanmelden via www.fordonderdelendag.nl

-Geopend van 10.00uur tot 16.00uur

-Speciaal gedeelte voor Ford oldtimers en youngtimers op de parkeerplaats

-De locatie van Markthal is: Thorbeckelaan 123, 3771ED Barneveld

Meer info: Peter Ijpelaar Tel: 06-51241119 of e-mail: peterijpelaar1@outlook.com

[reserveren verkoopplaats noodzakelijk!]



[Raadpleeg de activiteitenagenda van de clubwebsite voor de laatste updates!](#)

FORD FEITJES

Meeuwis Opmeer

Zonder herkenbare auteurs vond ik dit artikel via Google. Het was, zo te zien, letterlijk vertaald uit het Amerikaans/Engels naar het Nederlands. Om het iets meer leesbaar te maken heb ik het daarom hier en daar wat moeten aanpassen zonder geweld te doen aan de oorspronkelijkheid van het artikel.

Misschien meer dan bij welke andere autofabrikant zit de geschiedenis van de Ford Motor Company vol met verraderlijke bochten en slangenkuilen. We hebben 9 specifieke Fordfeitjes geselecteerd waarvan we denken dat jullie ze leuk zullen vinden.



Feitje 1: Voor een korte periode was Ford een toonaangevende vliegtuigfabrikant. Nadat Henry en zoon Edsel in de Stout Metal Airplane Company hadden geïnvesteerd, besloten ze om de hele fabricage en productie te kopen. Ze produceerden verschillende versies van hetzelfde basisontwerp: een driemotorig vliegtuig vervaardigd uit gegolfd aluminium. Tussen 1925 en 1933 werden 199 Ford Trimotors gebouwd. Deze stopte abrupt nadat de persoonlijke testpiloot van Ford tijdens een testvlucht verongelukte en de 'Automaker' zijn interesse in de luchtvaart verloor.



Feitje 2: Henry Ford medeoprichter Kingsford Charcoal. The Kingsford Company werd gevormd door Henry Ford en E.G. Kingsford in de vroege jaren rond 1920. Ford bedacht dat van het afvalhout uit zijn autofabriek houtskool gemaakt kon worden. De Kingsford Company ontstond toen Henry Ford de locatie voor de nieuwe houtskoolfabriek veilig stelde. Het bedrijf, oorspronkelijk Ford Charcoal genoemd, werd later vernoemd naar Kingsford en is nu eigendom van de Clorox Company.

Feitje 3: Ford heeft tijdens de WO2 ruim een kwart miljoen Jeeps gebouwd. Een totaal van 277.896 van de door Willy's MB en GPW Ford aangewezen Jeeps kwamen voort uit de Fordfabrieken tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Feitje 4: Duitse Fordfabrieken zijn in de Tweede Wereldoorlog onder de nazi's gewoon blijven produceren. De Europese Forddivisie in Duitsland bleef gedurende WO II onderdeel van Ford Motor Company uit de VS. Met het uitbreken van de oorlog ging de productie van o.a. personenauto's door tot in 1942. Maar daarna nam de productie van mobiel oorlogsmaterieel het steeds meer over. Ford-Werke bouwde o.a. vrachtwagens en zelfs gepantserde personeelschepen voor de Wehrmacht.

Feitje 5: Er zijn Ford Flathead V-8's met Hemi-koppen gebouwd door Chrysler in Brazilië tot 1969. De Franse autofabrikant Simca kocht de Franse fabriek van Ford en daarmee ook de Vedette sedan, aangedreven door de 2.3L-platte Ford V-8. Toen kocht Chrysler in 1963 Simca. en het stuurde alle gereedschappen voor de auto's en motoren naar zijn Braziliaanse dochter. Om competitief te blijven, werd de originele Fordmotor van 1932 uitgerust met nieuwe koppen met halfbolvormige verbrandingskamers (Emi-Sul) op basis van de Ardun-cilinder.

derkopen uit de jaren vijftig en bleef hij in productie tot 1969 (37 jaar).

Feitje 6: Hoe een Ford als Batmobile, voor \$ 2,2 miljoen, in Italië werd gebouwd. De Lincoln Futura was een conceptauto ontworpen door Fords hoofdstylisten Bill Schmidt en John Najjar Ferzely in 1955 en gebouwd door Ghia volledig met de hand in Turijn, Italië, voor een bedrag van \$ 2,2 miljoen, omgerekend naar de waarde van vandaag. In 1966 werd het ontwerp gekloond en geüpdatet door George Barris in de Batmobile voor de tv-serie Batman.



Feitje 7: Er waren 7 verschillende auto's die Ford Capri noemde. Van 1952 tot 1959 produceerde Ford drie generaties Lincoln Capri's. De eerste was gepositioneerd als een lijn op het middenniveau, daarna waren de generaties twee en drie gedegeerd tot de entry-level-taak. De Lincoln Capri is nooit goed verkocht geweest, daarom heb je er misschien nog nooit van gehoord. De tweede ronde van Capri's kwam vanuit Europa tussen 1970 en 1977 naar de VS. Een tussentijdse update scheidt de modellen in Capri 1 en Capri II. In 1978 werd de Capri een kloon van de op Foxgebaseerde Mustang uit het modeljaar 1988. Het laatste gebruik (tot nu toe) van de naam Capri was de Miata-jager, tweedeurs converteerbare sportwagen 1991 – 1994, hij is, ironisch genoeg, gebaseerd op een Mazda 323-chassis en gebouwd in Australië.

Feitje 8: Ford probeerde niet alleen Ferrari, maar later ook, Alfa Romeo te kopen. Het is een bekend verhaal dat Henry Ford II Ferrari probeerde te kopen maar toen Enzo zich op het laatste moment terugtrok gaf Ford (boos)toestemming voor het maken van de GT40, die de 24 uur van Le Mans zou domineren en Ferrari daar tijdens het overname proces zou verpletteren. Ford had ook in 1986 belangstelling voor een andere Italiaanse autofabrikant: Alfa Romeo. De eerste Henry Ford bewonderde de Alfa Romeo heel erg en dus lag er misschien wel een emotionele kant aan deze bedrijfsfusie ten grondslag. Maar helaas raakte de Italiaanse overheid er bij betrokken en bleef Alfa in Italiaanse handen door naar Fiat over te gaan.



Feitje 9: Een 2015 Mustang V-6 kost 10 X meer dan een 1964.5. Sticker. De basis 1964.5 Mustang was \$ 2320.96. Vandaag de dag is de MSRP van een V-6 basis vluchtwagen, \$ 23.800. Ja, er is natuurlijk inflatie. Aanpassing voor inflatie de basis 1964.5 Mustang zou \$ 17.867 in 2015 aan geld kosten. Maar ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat de 2015 Mustang een veel betere, veiligere en milieu vriendelijkere auto is.

BEURSPERIKELLEN EN EVENEMENTEN 2020

Dirk Kortekaas

Dit is beste clubleden, een heel vervelend woord voor een evenementen en clubdagen organisator. Maar zoals bekend bij vele is het op dit moment de keiharde waarheid. Nu is het voor onze club maar een item wat buiten het organiseren om geen geld kost, maar je zal maar eigenaar zijn van een prachtige geoutilleerde hal in Barneveld en van het een op het andere moment compleet op nul staan. Met de rekenschap dat ze ook eigenaar zijn van minstens 25 andere locaties. Je zal maar met de Pasen rekenen als restaurant houder om 35 Taunussen te ontvangen met eten en drinken daarbij voor 75 personen. Ook nul dus. Je zal maar al meer dan 28 jaar op tweede Pinksterdag de Taunus club op je parkeerplaats verwelkomen voor ongeveer 200 personen. Hiermee laat ik dus weten, dat ons compleet voorjaarsprogramma ook nul was. U heeft hierover onlangs via ouderwets per post een schrijven ontvangen. Wij als bestuur vonden, dat dit nodig was om een ieder

op de hoogte te houden. Kijkend naar andere clubs om ons heen zijn deze een, mijn inziens, makkelijke weg ingeslagen door alles voor het hele jaar af te gelasten. Waaronder de Belgische Taunus club wat betreft Zonhoven. Op het moment van dit schrijven is het Hemelvaartsdag en is de stand van zaken dinsdag jl. bijgepraat door onze regering, maar een van de belangrijkste punten hierin is, dat je nog niet met grote groepen boven de honderd bij elkaar mag komen t/m september. Als je dus kijkt naar ons draaiboek in dit alles is Barneveld (600/700) bezoekers, de Paasrit 75 deelnemers en de Woeste Hoeve meeting met een 250 bezoekers terecht afgelast. En wat te denken van de regeling, dat er ook geen toiletgebruik mogelijk is. We kunnen moeilijk iedereen het bos in sturen. Wat mij betreft moet dat woord 'afgelast' maar snel verdwijnen, zeker wat betreft onze club. Van afgelasten gaan we maar vooruit kijken. Wat is er nog wel mogelijk? Alles hangt na-



tuurlijk af van hoe het er in de toekomst uit gaat zien. Ik hoop wel dat we, met gezond verstand, de tweede helft van 2020 weer een kant op kunnen met althans nog een gezellig samenzijn en zeker nog een onderdelendag in oktober. Dat brengt mij bij het volgende: Als (onder voorbehoud) het mogelijk is willen we op 11 juli 2020 een zomer toertocht over de Veluwe organiseren. Dat is nog net voor de grote vakantie periode. Als een ieder nog wel op vakantie gaat! Het lijkt mij dat half juli voor de horeca het verbod op samenzijn op zijn retour is. In het clubblad komt een aankondiging te staan. Natuurlijk ook op de site. Bedoeling is om te starten op de parkeerplaats van Wegrestaurant Mendel, afslag 22 aan de A 50, u allen bekend van de 2de Pinksterdag. Voor het droogje en natje wordt gezorgd, zoals

u gewend bent. Het wel is verplicht om je aan te melden voor deelname aan deze toerit, en wel via het secretariaat van de club. Wat blijft er nog over voor 2020? Eigenlijk alleen nog de onderdelendag op 24 oktober. De reservering en vergunningen zijn getekend in huis en ik ga er vanuit dat dit door gaat. Voor 2021 zijn ook al weer twee data vast gezet. Regeren is vooruit kijken. Wat betreft de beurzen staan alleen de beide Noord Nederlandse deelnames op de kaart t.w. Leek en Eelde. Ook hierin is het afwachten. Maar blijf de actuele informatie volgen via onze website. Mocht zich in de tweede helft van 2020 nog iets leuks voor doen, iets om aan deel te nemen laat het mij weten. Flexibel zijn is ook vooruit kijken. Blijf gezond en houd de regelgeving van hoger hand in de gaten. Tot ziens Dirk.

DE GERESTAUREERDE FORD 12M COUPE.....WILP

Fred Renes



In het plaatsje Wilp vind je een Ford Service met een echt dorps karakter.

In de showroom staan enkele prachtige oldtimers opgesteld, waaronder een Ford 12 M Coupe!

Prachtig gespoten in een grijze kleur, met een zwart vinyl dak.



De achterlichten mochten door mij aangeleverd worden, Ford onderdelen: Dynamisch doordacht!

De foto's die ik geschoten heb geven een resultaat van bijna klaar, maar nu inderdaad klaar!

Mocht je in de buurt zijn, wip eens binnen in het prachtige dorpje Wilp, vlak onder Apeldoorn, je



vindt er een leuke ontvangst van 2 bijna broers en een klaarstaand werkplaatspersoneel.

Met andere woorden, eendracht maakt macht!

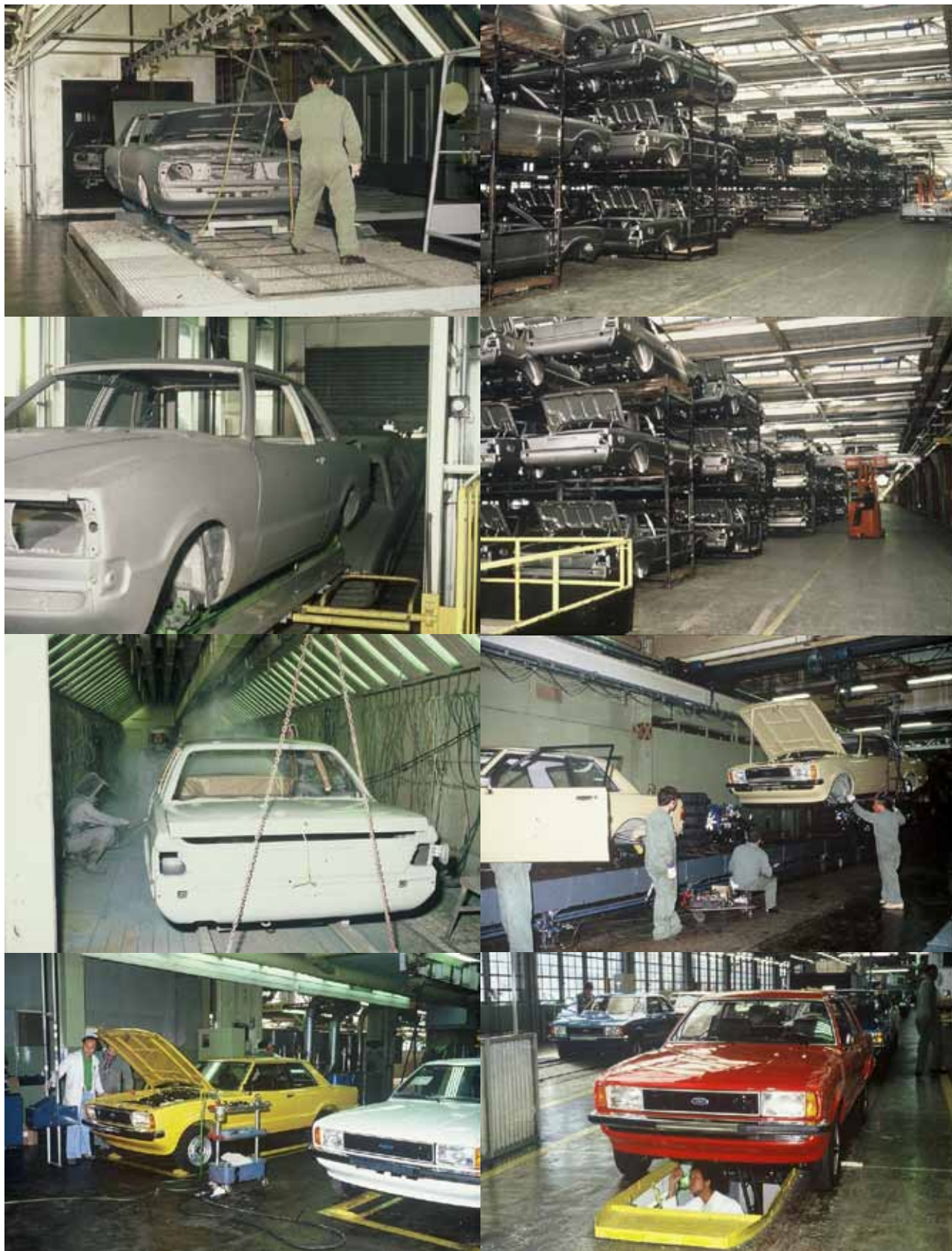
Bij Ford dus



HEMWEGGETJES

Rob Mulder

Eind jaren zeventig, werd de fabriek aan de Hemweg ingeschakeld, om aan de grote vraag van de Taunus te kunnen voldoen. Dagelijks werden de complete (ongespoten) body's vanuit Genk (2 per vrachtwagen) naar Amsterdam vervoerd, om vervolgens te worden geassembleerd. Het betrof uitsluitend 2 drs. modellen, als Base en L modellen, 1.3 en 1.6 motoren, de voornaamste afnemers waren Ford NL, Ford België en Ford Duitsland.





HET PRESENTJE VAN DE NAJAARSCLUBDAG VAN 28 SEPTEMBER 2019 EN NU 2020.

Jeannette Opmeer-Harts

De Najaarsrit op 28 September 2019 was een heel mooie dag met een leuk tulpenbollen presentje als afsluiting van de Fam. Benjamins. En nu het resultaat van het planten van de bloembollen in de tuin. Omdat de Paasrit niet doorging was er een clublid, Coen en Claire Jansen, die daar een mooie foto van hadden gemaakt als aandenken aan die dag en aan Gerrit Benjamins. Gerrit was al ziek toen hij de rit samen met zijn vrouw organiseerde en is kort na de najaarsrit overleden. Nu evenementen zijn afgelast vanwege de corona crisis en we zelfs niet dichterbij elkaar mogen staan dan 1.5 meter hebben zij er toch een fijn gevoel van over gehouden dat ze die dag zo mooi hebben beleefd. Wie weet of we elkaar van het jaar nog kunnen zien op een evenement of onderdelendag, we moeten er rekening mee houden dat het misschien wel volgend jaar zal zijn.



VAN HUIS UIT

Ineke

Het is nu echt van uit huis, we mochten de eerste tijd eigenlijk niet naar buiten, maar ik ben toch wel aan het fietsen gegaan. Want van alleen binnen zitten of in de tuin word je stijf.

Het is jammer, dat er zoveel gezellige dingen niet door gingen. De Paasrit, Jan Pijpers en René Vrienen hadden een hele mooie rit uit gezet, maar helaas. Maar zoals Dirk vaak zegt : “We schrijven wel een tegoed bon uit”. We hebben ook een jaar met heel veel verschillende feestjes die geen doorgang konden vinden. Een paar mensen die 60 jaar werden, zoveel jaar getrouwd, verjaardagen , maar dat heeft iedereen. Ook de onderdelendag bij de Woeste Hoeve ging niet door. Ook jammer, want het is altijd leuk en gezellig om iedereen weer eens te zien. Maar misschien zit er toch nog wel een leuke rit in het verschiet. Wie weet ? Wel vraagt iedereen aan mij of ik met vakantie ben geweest. Nee hoor. Maar ik ben wel lekker bruin. Veel in de zon gezeten. Wij hebben gelukkig een hele mooie tuin. Ook lees ik veel, puzzelboekjes gekocht en zelfs nog 2 legpuzzels gehaald. Je moet toch je dag invullen. Dirk is druk geweest met de voor en achtertuin. We hebben heel veel plantjes gekocht en het ziet er weer heel mooi uit. Dat maakt je ook wel blij. Ook heeft Dirk nog een schutting gemaakt tussen de buurman en

ons. Hij heeft een paar hele mooie planten bakken gevuld. Hij verveelt zich in ieder geval niet. Dirk wandelt ontzettend veel en fietst ook wel. We wonen in een hele mooie omgeving, we kunnen een eind weg fietsen. We zijn ook naar de bollenvelden wezen kijken en hadden een tas mee genomen met brood en drinken en die hebben we heerlijk op een bankje met uitzicht op de velden opgegeten en gedronken. Want we wilden op een gegeven moment toch wel even de deur uit. Ik kijk er wel naar uit, dat we weer uit eten kunnen gaan en een terrasje kunnen pikken. Ook de bestuursvergaderingen bij ons thuis gingen niet door, ongezellig. Maar gelukkig gaan er toch wel wat zaken en winkels weer open. En als we allemaal ons hoofd gebruiken moet het toch wel goed komen. Zoals jullie lezen staat er weinig in over de club en dat is logisch, want er is niets gebeurd. Wel wil ik nog even vermelden, dat de tulpen die we van Gerrit en Trijntje Benjamins hadden gekregen het bij ons fantastisch gedaan hebben. En ik heb ook foto's gezien van andere clubleden, dat de tulpen het heel goed gedaan hebben. Ik hoop iedereen op 24 oktober, als dat door mag gaan, jullie allemaal weer gezond te zien.

Tot 24 oktober, Ineke.



PUZZELTOERRIT LAND VAN HEUSDEN EN ALTENA

Siem Braspenning

Na enkele maanden van voorbereiding was het dan eindelijk zover. De toerit in het land van Heusden en Altena zou vandaag, 2^e paasdag 24 april 2000, van start gaan. Na de rit al 2 keer gereden te hebben moest er op Goede Vrijdag voor de derde keer een controle rit gereden worden; je weet tenslotte maar nooit of er ergens een kermis, stadsfeest of een omleiding is. En ja hoor, de gemeente Woudrichem had uitgerekend in Almkerk de weg van een nieuwe laag asfalt voorzien, maar na onze controle bleek het inrijverbod genegerd te kunnen worden.



De receptie bij van de Ven: An Braspenning en André Nagorny

Dus 's morgens vroeg eerst naar de veerboot om de rebus op te hangen. Dan weer terug naar huis om de rest van het organisatieteam op te halen, te weten André en Marian Nagorny en eega An. Onderweg word ik opgebeld dat er reeds mensen bij de Ford dealer wachtten. Het was pas 09.30 uur, terwijl de deur pas om 10.00 uur open zou gaan. Ik meteen er op af, doch in geen velden of wegen iemand te bekennen. Zelf maar eens gebeld, bleek dat men in Tilburg bij de Ford dealer stond. Het zijn drie Belgische deelnemers, zou het vooroordeel dan toch terecht zijn? Maar goed vanaf 10.00 uur kwamen de deelnemers binnen, Noord Holland, Zuid Limburg en Drenthe en ja, ook uit België.

Na koffie met cake gingen de eerste deelnemers op pad. Niet iedereen bleek het bolletje-pijltje systeem te kennen, want ik zag enkele oude Taunussen drie keer dezelfde kruising nemen, maar als je steeds op hetzelfde punt aankomt leer je het vanzelf. Om 12.15 uur ging de laatste deelnemer op pad en om 13.15 uur gingen we zelf een hapje eten. Om

14.00 uur op weg naar Heusden, om aldaar vanaf een zon overgoten terras foto's te maken van de langrijdende oldtimers in deze pittoreske omgeving. Maar nadat het 15.30 uur was geworden, en ik nog geen enkele deelnemer had kunnen vastleggen op de gevoelige plaat besloot ik mijn geluk wat verder in de rit te beproeven bij de veerboot in Herpt. Na een half uur zag ik eindelijk de 1^e deelnemers de pont op rijden. Een koperkleurige TC1 coupé en ja de groene Capri 3. Hè-hè kon ik eindelijk eens een paar foto's maken.

Ook Jan en Bianca Hakkenhaar kwamen naar de overkant, en ik besloot tot een klein interview, ik wilde namelijk weten waar iedereen bleef. Volgens Jan en Bianca was het ontzettend druk op het gedeelte bij Nederhemert; er was bijna geen doorkomen aan. Ook bleven veel mensen plakken bij Loevestein (terecht). Alle mensen hadden de voorafgaande dagen met het slechte weer binnen gezeten, en vandaag met dit prachtige weer kwam iedereen naar buiten. Maar goed, liever druk en warm dan stil en nat. Het was inmiddels 15.45 uur en ik werd gebeld met de vraag om terug te komen naar Ford dealer v/d Ven, er waren auto's binnengeko-

Foto's kijken, en wel op hoog internationaal niveau (lees Nederlands en Belgische clubleden)



men? Die had ik dan gemist, een rally auto mischien?

Bij v/d Ven aangekomen konden we gelijk de formulieren nakijken. Vrijwel iedereen had vraag 1 fout, behalve boomchirurg Meeuwis Opmeer en

boomkenner Rob Stuit, laatst genoemde had zelfs alle vragen goed en kon zodoende als eerste kiezen uit de prijzen. Voor Rob niet moeilijk, er lag namelijk *Das grosse Capri Buch*; voor iedere Capri fan een must. Ook het Ford horloge en diverse schaalmodellen en jubileumboeken waren zo van de prijzentafel verdwenen (36 stuks prijzen groot en klein). Maar goed ook, want het liep al tegen 18.00 uur terwijl we eigenlijk al aan het Chinees buffet hoorden te zitten. Tijdens de prijsuitreiking kwam er nog een deelnemer binnenrijden (gaf zeker wel een grote klap Siem, red.). Hij vond het niet leuk dat hij niet meer mee kon dingen naar de prijzen, terwijl duidelijk op het infoblad stond dat de aankomst tussen 16.30 uur en 17.00 uur moest liggen. We moeten ergens een grens stellen en de



Genieten in Woudrichem; links wandelend met ijs en rechts rustig met koffie aan een tafeltje in de zon

ceerd. Als je hier met honger vertrok moet je toch eens langs je arts gaan.

's Avonds heb ik thuis nog even de antwoordformulieren nagekeken, want wij hadden er nog wat vragen bijgezet om de deelnemers te peilen over de kwaliteit van de rit. Unaniem was men van mening dat de rit geslaagd was en voor herhaling vatbaar. Om een opmerking te citeren: "wij hadden een groepje van vijf auto's gemaakt en het was beregezellig. Volgend jaar weer!" Er was slechts een enkele kritische noot: "De rit was te lang en kost teveel benzine." Tja de lengte van de rit kunnen wij bepalen, doch de prijs van de benzine zeker niet!

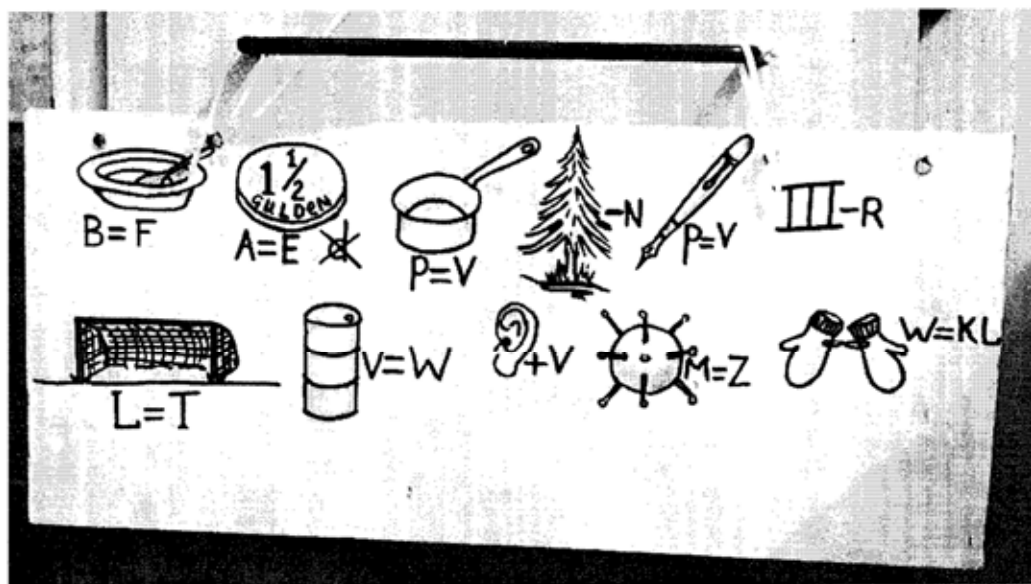


medewerkers van v/d Ven wilden ook wel weer eens naar huis.

Na in colonne naar *De Chinese Muur* te zijn gereden wachtte ons daar een prima buffet dat door de hongerige Ford mensen als prima werd gekwalifi-

Dan rest ons nog om iedereen te bedanken voor de medewerking aan deze rit, zoals Ford dealer Van der Ven, en de sponsors van enkele leuke prijzen, onze Belgische vrienden Ronnie Adriaanse en Frank Bosmans. Nog enkele koele getallen van deze warme dag: Aantal deelnemende auto's: 37;

lengte rit ongeveer 80 km. Winnaar Rob Stuit met 0 fouten en 7 personen met 1 fout.



Met de Taunusclub kunt u blijven puzzelen, ook al is de bijbehorende rit allang gereden!

PUZZELTOERRIT LAND VAN HEUSDEN EN ALTENA (2)

Peter Laan

Sandra, Tristan en ik zijn op tweede paasdag vroeg afgereisd naar Waalwijk om deel te nemen aan de door Siem Braspenning en André Nagorny georganiseerde puzzelrit door het beloofde mooie land van Heusden en Altena. Het was voor mij de eerste keer om in deze streek te toeren met de Capri. Het zal zeker niet de laatste keer zijn, want Siem had een mooie route gekozen. De puzzelrit was goed uitgezet en de vragen waren goed gesteld.

Bij Forddealer Van der Ven werd iedereen netjes verwelkomd door de familie Nagorny en Braspenning. Er was het gebruikelijke kopje koffie en cake en buiten op het parkeerterrein liep iedereen om de auto's heen. Ik zag Peter Langelier aan komen rijden, met een voor mij onbekende auto. Het was zijn aubergine P7b die nu dus op de voorplaat pronkt. De trotse Peter ontving de complimenten over de staat van de auto (ook onder de motorkap) van de heer Van der Ven. Verder werden de nodige wetenswaardigheden en foto's uitgewisseld.

Het was voor ons de eerste toertocht met Tristan en 's ochtends kwam ik tot de conclusie dat de kinderwagen te hoog was om achterin een Capri te liggen. Dus dan maar de buikdrager mee in de hoop dat het weer goed bleef. En dat deed het. In

de loop van de middag brak de zon goed door en dat gaf een extra zonnige uitstraling op de omgeving en de oldtimers. Het is wel even goed plannen met voedingen, maar het was een leuk uitstapje.

De puzzelrit ging langs diverse kastelen, zoals dat van Dussen (zie achterplaat). Zeer bezienswaardig was het vestingstadje Woudrichem. Veel leden verkozen deze stop om wat te eten, te drinken en rond te kijken. Zo ook wij, bij 't Oude Raedthuys (zie voorplaat). Waarschijnlijk is dat de reden waarom Siem tevergeefs in Heusden wachtte, dat later in de rit bezocht werd. Bij het beroemde kasteel Loevesteyn was het een drukte van jewelste.

Bij Giessen zagen we dat de Belgische delegatie stil stond. De Wereldbol van de heer Bosch uit As had leuke remleidingen. De auto is netjes afgeslept door de ANWB en de Belgische Wegenwacht, hebben we later vernomen. Net voor de sluiting kwamen we binnengereden en we vielen nog in de prijzen (ook 1 fout).



Niet alle rijdende klassiekers blijven onbepakt rijden. Deze prachtige Wereldbol in mintgroene (?) kleur was daarvan een voorbeeld. Rechts voor Ford dealer Van de Ven nogmaals de P7b van Peter Langelier

VOORJAARSLUBDAG 2000

Mick Metselaar

Als relatief jong clublid (in beide betekenissen) bezocht ik op 21 mei jongstleden voor het eerst een clubevenement: de voorjaarsclubdag. Hoewel het al weer zo'n anderhalf jaar geleden is dat ik mijn eerste en enige Taunus (FK1250) heb aangeschaft, was het busje tot voor kort nog niet voldoende rijklaar. Gelukkig bleek een halve dag intensief sleutelen op de zaterdag voorafgaand aan het evenement niet zonder resultaat zodat ik het erop durfde te wagen.



De FK1250 Ambulance van Mick Metselaar uit 1956, compleet met zwaailicht

Zo fraai als de voorgaande dag geweest was, zo somber was de daarop volgende. In een druilerige regen uit een egaal grijs wolkendek vertrok ik uit Rotterdam op weg naar Waalwijk, voor het eerst op de rijksweg met de naald van de snelheidsmeter wiebelend tussen de 80 en 90. De bus gedroeg zich voorbeeldig en na ongeveer een uur ontwaarde ik de mast met de 'M' naast de A59.



Omdat ik kort na aanschaf van het FK'tje lid ben geworden, ligt er bij mij thuis al een kleine stapel clubbladen, waardoor ik bij binnenkomst in het restaurant zowaar het idee had een aantal mensen al te kennen. Achter de tafel meende ik zowaar

Miss Ford 2000 te herkennen, terwijl die grote kerel met dat witte haar toch wel van de evenementen moest zijn. Onze voorzitter had ik overigens al eens eerder ontmoet. Na met koffie en koek te zijn bijgekomen van de barre tocht, bleek een steeds groter deel van het gezelschap zich naar buiten te begeven om rond te wandelen tussen al het geparkeerde nostalgische autoblik.

Het hoofdelement van de dag bestond uit een rondvaart door de Biesbosch met Drimmelen als startpunt, waar wij ons in colonne rijdend naartoe begaven. Goed werkende ruitenwissers waren daarbij helaas nog steeds geen overbodige luxe. Drimmelen (waar ligt dat ook al weer?) bleek zich te hebben uitgedost vanwege de Vlagdagen. Vraag mij niet wat het spektakel precies inhoudt, maar één en ander was groots aangepakt. Er was een braderie met kermis en allerlei soorten muziek, van Amerikaanse line-dance, via Chantikoor tot fanfare. Rondom het haventerrein was al het mogelijke te eten en te kopen wat normaal op dit soort gelegenheden aanwezig is. Verder gaven verschillende verenigingen en instanties acte de pré-



sence. Zo werd ons in het voorbijgaan door de plaatselijke brandweer gedemonstreerd hoe een weerloze Sierra met professioneel gereedschap aan gort kan worden geknipt. De meeste toeschouwers leken er niet rouwig om, maar op de gezichten van toekomstige clubleden viel toch enig onbehagen af te lezen (met name het zonnedakje was in trek bij Leen, red.).

Om drie uur stipt zou de rondvaartboot afvaren, dus moest hier en daar een stapje harder gelopen worden om de loopplank tijdig te kunnen betreden. Tijdens de boottocht werden wegens de lengte van de frieten door de heer Weber persoonlijk oranje



Kapitein Weber en zijn adjudant Scharloo gaven de aanwijzingen

papierstroken uitgedeeld en demonstreerde de kapitein hoe je met de diverse schroeven van zo'n boot de smallere wateren van de Biesbosch kunt uitbaggeren. Verkoeling was ondertussen in ruime mate op het voordek te verkrijgen. Na een uur of

twee weer op het vasteland aangekomen leek Drimmelen zijn hoogtepunt wel te hebben beleefd en werd het tijd om ons per Taunus naar de volgende locatie te begeven. Het officiële eindpunt in Geertruidenberg werd door de harde kern nog wel aangedaan, maar de schrijver dezès verdween na het verlaten van het feestterrein met zijn busje in de grijze motregen...

Spijt heb ik van deze overigens prima georganiseerde clubdag zeker niet gehad. De volgende keer in juni zal ik zeker opnieuw proberen mee te maken, en wat het weer betreft: dat kan dan toch alleen maar beter zijn.



De Biesbosch: een impressie van binnen en buiten

BELEVENISSEN MET ESCORT AUTOMAAT

Jozef Seegers

Begin deze eeuw had ik zo last van mijn linkerbeen dat er per onmiddellijk een automaat-auto moest komen. Met wat rondvragen stond er bij een garage in de buurt een Escort III uit 1984 met APK, dus 17



jaar oud. Dat beviel zo goed dat ik uit de ‘vondst’, het internet van toen, een Escort III van 1988 automaat heb bijgekocht. Deze was afkomstig van autobedrijf Van Lierop uit Bakel. Hij had 25.800 op de teller, dat zal dus 125.800 zijn. Tenaamstelling 12-12-2003, toen het geldige APK-jaar afgereden. De ander Escort nog drie jaar gereden, en op 4-12-2007 begint zijn periode als belastingvrije oldtimer, dus sukkelen de APK-keuringen verder. Af en toe een band, stuurhoes of stukje uitlaat vervangen, tot ik in december 2013 weer naar de APK moet. Het roest-duiveltje is dan toch in de Escort gekropen, en bij het wegrijden bij de supermarkt een flinke blauwe rookpluim. Ik bel Peter Langelier: “Heb je vlug tijd om te lassen?” “Nee”. “Heb je dan een andere Escort automaat?” “Ja”, zegt hij, “een Escort IV van 1987 met APK”. Meteen brengen en overschrijven, de km stand 20.500. Dan toeren we weer vrolijk verder, bij de volgende APK vier nieuwe all-season banden erop gelegd. De uitlaat achter lekte een beetje, met uitlaatkit lukte het niet, later kwam ik terug uit het magazijn met een half potje houtrotvuller, mengen en opsmeren, hartstikke dicht! APK-waardig. En twee jaar later bij de APK nog steeds goedgekeurd! Op een dag in 2015 ging de temperatuurmeter plots door het rood, meteen stoppen, geen V-snaar kapot, geen stoom. Later op de onderdelendag een nieuwe meter gekocht. Er zijn vier soorten, maar de kleur die ik nodig had was niet meer te zien. Bij montage gaf hij meteen warm aan. Weer eruit gehaald, en een meter van het bekende oude TC I blok erin. Deze geeft iets meer aan, dus het rood telt nog voor normaal, als je het maar weet! In de loop van 2017 iedere keer richtingaanwijzerzekering kapot, evenals de achteruitrij-verlichting en de verklikkersensor. Deze afgekoppeld, hielp niet. Dan maar een extra zware zekering. Test met

draaiende motor: richting links oké, richting rechts oké, rijden maar. Twee meter achteruit en blauwe rubberrook onder de motorkap vandaan. De kabelgoot, oeioei, gesmolten draad tot aan de schakelaar op de automaatbak. Oorzaak gevonden, probleem groot. Na een halve dag pulken was de gesmolten draad eruit. Verdere schade viel mee. Wel bleef de ventilatie altijd draaien, dus stekker eruit, als je het zelf maar weet! En we tuften weer vrolijk verder.

Noodlot:

In mei 2018, op weg naar de markt in Baarle om



tomatenplanten te halen. Voor mij rijdt een grote groene tractor met een 3-assig aanhanger. Deze reed wel 50, maar ik wil iets harder. Onderdoor kijken: JA, na het wegobstakel kan ik er voorbij! Even gas erop, schakelt terug naar 2. Bij het passeren rijdt ik 80, dan plots volle toeren en geen aandrijving meer. Vroeger bij de autocross was dan de steek-as kapot, nu de bak. Later bleek de eerste en de achteruit nog gangbaar, dus ik kon nog naar huis sukkelen. P7A gepakt, naar mijn APK station gereden en gevraagd of ze een voorlopige APK kunnen doen. Er stond ergens nog een Escort 4,5 jaar stil, waar aan gelast moest worden. Ja, zegt de garage, vanmiddag om 2 uur. Het was nu 11 uur. Oei! Vlug naar huis. Starten geen probleem, twee keer per jaar warmgedraaid, afwassen, ruitenwissers omruilen, banden omruilen doe ik later wel. Wat remmen op de oprit, handrem, wielen schuiven op de gravel, dus oké, verzekering bellen en op naar de APK.



“Hallo Joep! Ben je er weer?” Remtest pijltjes volgen elkaar hoog genoeg, handrem oké, uitlaat oké, CO2 oké. Dan omhoog: wielophanging en stuurkogels oké, gat in de binnenkant kokerbalk na meting 1 cm te klein dus oké? Twee gaten in de bovenkant spiraalveren achter ziet hij niet. Dan de banden, ik vind ze slecht en zeg dat ik ze thuis kan omruilen. Alle vier de wielen geen canvas zichtbaar, en net genoeg profiel. “Ik ga hem afmelden” zegt hij. Geen steekproef, rijden maar!

Dan vraagt de belastingdienst of ik met de overgangsregeling meedoe. Dat doe ik, en dan heb ik tot december de tijd om een echte auto te zoeken, zolang het maar een Ford is.

Bij Oppermans, mijn oude autocross collega staat een Mondeo CDI 2005 automaat, met alles erop en eraan en 329.000 op de teller. Geen probleem denk ik. Mijn maat Coen van Gorp heeft met een Focus 760.000 km gereden. Rijdt heerlijk, maar oho die belasting!

Tijdens de rustperiode dec. – febr. 2019 breng ik de Escort naar Peter Langeler om netjes te lassen. Ook de klepstoot rubbers voor de kleppen lagen in de Escort, deze heeft iemand tijdens het kampeerweekend erin gelegd. Hij werkte bij een revisiebedrijf. Op een avond belt Peter op, het laswerk is klaar, maar bij het vervangen van de kleprubbers heeft een pienter medeclublid ontdekt dat er een kapotte kopbout in zit. Koppakking regelen, twee bouten uit donor-Escort en Peter kon weer verder. Peter had geen hoge verwachtingen, maar tot op heden geen

rook en een goedlopende motor. Nu 38 jaar en op weg naar de 2de oldtimer-status. Op dit moment wordt de Escort voor woon-werkverkeer ingezet (zie foto).



De Escort IV heb ik maar teruggegeven aan Peter, dan heeft die ook wat!

Op 9 maart heb ik mijn verjaardag nog gevierd in de feestschuur. Drie van de feestgangers zijn later flink ziek geweest, de rest niet, ondanks het(normale)feliciteren, wat tot dan toe gebruikelijk was.

Ps. Ik heb nog een financieel voordeel uit de corona crisis gehaald. Met een 60-literkan, die ik in de jaren 70 bij de autocross gebruikte, heb ik enige keren getankt in Baarle Hertog(België) voor € 1.04 per liter en heb tevens nog enige oldtimers afgevuld. Prijs 15 mei 2020 Shell Baarle Hertog(B) euro 95 € 1,12/liter. Shell Baarle Nassau (NL) € 1,46/liter.



TWEE BIJZONDERE VIERWIELIGE V4'S

Meeuwis Opmeer

Een Ford Taunus met een V4 motor is voor de meeste onder ons wel een bekende auto. Maar het V4 concept is niet alleen voor een hele serie van Ford Taunussen gebruikt. De Ford V4 motor was tevens te vinden in een paar jaargangen van zowel de Duitse Ford Transit als de Engelse (Essex) Ford Transit. Ook waren de Ford Consul Corsair en div. Capri's met een V4 motor uitgevoerd. Daarnaast leverde Ford de V4 motor, in een aangepaste versie, aan het bekende Zweedse automerk Saab.



Er zijn niet zoveel autofabrikanten (laat staan van tractoren) te vinden die het V4 concept toepassen. Een bijzonder toepassing zit in de, eerst Russische en later Oekraïense, ZAZ 965. Het is een kleine

2deurs personenauto met een luchtgekoeld V4 motortje van 748cc en 23 PK.

De getoonde tractor is waarschijnlijk enig in zijn soort. Het is een Turner 'Yeoman of England', productie van af 1949. De motor is een V4 diesel. Het ontwerp van de motor is ongewoon, vier cilinders in tweeparen in een V hoek van 68 graden met een cilinderinhoud van 3271 cc en een nominaal vermogen van 36.6 PK. Dankzij de grootte en de vorm van de motor steekt hij buiten de motorruimte uit, wat hem een krachtige indruk geeft. Er zullen zeker nog meer toepassingen van het V4 concept zijn, weet jij welke dat zijn? ik daag je uit om dat in het volgende clubblad te publiceren



MAAK VAN OLDTIMER MOBIEL ERFGOED

AD 20-03-2020.

Hoe verantwoord is het nog om in tijden van stikstofdiscussies en 'vliegschaamte' met een klassieke motorfiets, brommer of auto te rijden? Is het een onschuldige hobby, of wordt het tijd om de 'vervuilende' oldtimers het museum in te rollen?

Sinds een paar maanden bestaat het ineens: 'oldtimerschaamte'. Ofwel: kun je met goed fatsoen nog wel de weg op met je pruttelende klassieker? Tegenstanders hekelen de oude voertuigen vanwege hun verhoudingsgewijs hoge uitstoot van schadelijke uitlaatgassen. Uit onderzoek van onze autoredactie blijkt dat oldtimerbezitters regelmatig negatieve reacties krijgen van omstanders. 'Maar gelukkig zie ik nog veel vaker een opgestoken duim', reageert een AD-lezer. 'Hier ook, nog altijd volop enthousiaste mensen die het gaaf vinden dat ik met mijn Ford Mustang uit 1968 onderweg ben', bevestigt een ander. Zo zijn er tientallen positieve verhalen.

Verwensingen

Ook Bert Pronk, vicevoorzitter van belangenvereniging Fehac (Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs) ziet nog altijd meer blije gezichten dan vermanende blikken als hij in z'n Morris Minor uit 1969 rijdt. „Onze leden krijgen heus verwensingen naar hun hoofd, maar waarom zou je je schamen voor je oldtimer? Omdat er een beetje vieze lucht uit de uitlaat komt? Dan zou ik ook niet meer mogen genieten van de Nachtwacht in het Rijksmuseum. Rembrandt heeft vast ook geschilderd met verf die nu verboden is.”

Pronk zegt het wat provocerend, omdat hij de discussie over de duurzaamheid van klassieke voertuigen 'zwaar overtrokken' vindt. „Het lijkt alsof we nu in het verdomhoekje zitten, maar volgens mij komt dat vooral door

een verkeerde perceptie bij het publiek. Door alle aandacht voor schone lucht - die wij ook terecht vinden - wordt al snel naar oldtimers gewezen. Mensen denken: 'Dat is oud, daar zal wel veel vuil uit komen, dat moet wel slecht zijn'. Vervolgens hoor je allerlei emotionele argumenten en wordt er niet naar de cijfers gekeken."

0,2 procent

Afgaand op de cijfers spelen klassieke auto's inderdaad een rol in de marge. Volgens de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) rijden momenteel zo'n 204.000 auto's van 30 jaar of ouder in Nederland, tegenover 11,7 miljoen nieuwere modellen. Van die klassiekers staat ongeveer een kwart geschorst (daar wordt dus niet mee gereden), terwijl de overige 75 procent gemiddeld 1700 kilometer per jaar rijdt. Dat staat gelijk aan ongeveer 0,2 procent van alle jaarlijkse autokilometers in ons land.

„Bij de motorfietsen en brommers ligt dat aantal nog lager”, zegt Pronk. „Bovendien daalt het aantal mensen dat dagelijks met een klassieker rijdt al jaren. Wij vinden ook dat je een oldtimer moet zien als rijdend erfgoed. Daar moet je niet mee in de file gaan staan of hem in de winter gebruiken. Al met al is de impact die wij op het milieu hebben nihil. Als je ons van de weg haalt of meer laat betalen door bijvoorbeeld de motorrijtuigenbelasting te verhogen, is dat over het totaal bezien een druppel op een gloeiende plaat.”

e_fuels

Begrijp Pronk niet verkeerd. Zijn club ontkent niet dat de uitlaatgassen van klassiekers vervuilender zijn dan die uit moderne auto's. „Uiteraard zien we de vooruitgang die de auto-industrie de laatste 75 jaar heeft doorgemaakt. Wij onderkennen dan ook de maatschappelijke wens om de uitstoot te beperken en zien daarbij ook een taak voor onszelf. Als wij willen dat mensen meer begrip hebben voor oldtimers, moeten wij het goede voorbeeld geven.”

Dat wil de Fehac onder meer bereiken door innovatie. „We werken samen met de olie-industrie om de ontwikkeling van e-fuels te versnellen. Dat zijn brandstoffen die we op een duurzame manier uit waterstof en koolstof fabriceren. Het maken daarvan is een ingewikkeld proces dat nog in de kinderschoenen staat, maar met de juiste technieken kunnen we het rijden op die brandstoffen CO2-neutraal maken. Het lijkt erop dat er binnen tien jaar voldoende e-fuels zijn om onze klassiekers op te laten rijden.”

Bezitters van klassieke auto's moeten volgens Pronk een voorbeeld nemen aan de bromfietswereld. „Veel oude bromfietsen zijn tweetakten die van zichzelf relatief veel roken. Maar sinds enkele jaren zijn er nieuwe soorten smeerolie en brommerbenzine op de markt die veel schoner verbranden. Op brommermeetings zie je nu dat mensen elkaar aansporen om dat te gebruiken. Die sociale controle werkt: als mede-liefhebbers je aanspreken, heeft het meer impact dan wanneer een willekeurige voorbijganger zijn middelvinger opsteekt.”

Elektrisch

Een andere trend is het ombouwen van klassieke auto's naar elektrische aandrijving. Pronk slaapt daar slecht van. „Wij zijn uiterst negatief over die ontwikkeling. Niet alleen is het ombouwen naar elektrisch een soort heiligschennis. Om de parallel met Rembrandt van Rijn weer aan te halen: een elektrische klassieker is alsof je de Nachtwacht kaal krabt en hem opnieuw schildert met waterhoudende verf.

Daarnaast kost de ombouw vaak vele tienduizenden euro's en ik maak me echt zorgen over de veiligheid bij een aanrijding. Wat doet het gewicht van de accu's in een crash, hoe veilig is dat? Hoe voorkom je dat hulpdiensten onder stroom komen te staan zodra ze willen helpen? Zij weten niet dat jouw Jaguar E-Type is omgebouwd naar elektrisch. Op dit moment rijden er ongeveer 65 elektro-klassiekers in Nederland, maar ik vind dat een heel slecht idee.”

Mobiel erfgoed

Om aan alle discussie een einde te maken, kloppen de Fehac en andere organisaties ook aan bij de politiek. Pronk: „Klassiekers staan officieel al te boek als 'mobiel erfgoed', maar wij willen graag dat Nederland dezelfde definitie gaat hanteren als de rest van Europa, zodat voertuigen van 30 jaar en ouder tot een speciale groep behoren.

Daarna kunnen we van hun eigenaren het goede voorbeeld vragen. Bijvoorbeeld eisen dat zij hun klassiekers fatsoenlijk onderhouden, er niet dagelijks mee rijden, of die duurzame benzine verplicht stellen. Dan weten mensen die een oude auto voorbij zien komen dat het een liefhebber is die van zijn hobby geniet. Niet iemand die het slecht voor heeft met de wereld om ons heen.“

Tekst: Algemeen Dagblad 20 maart 2020

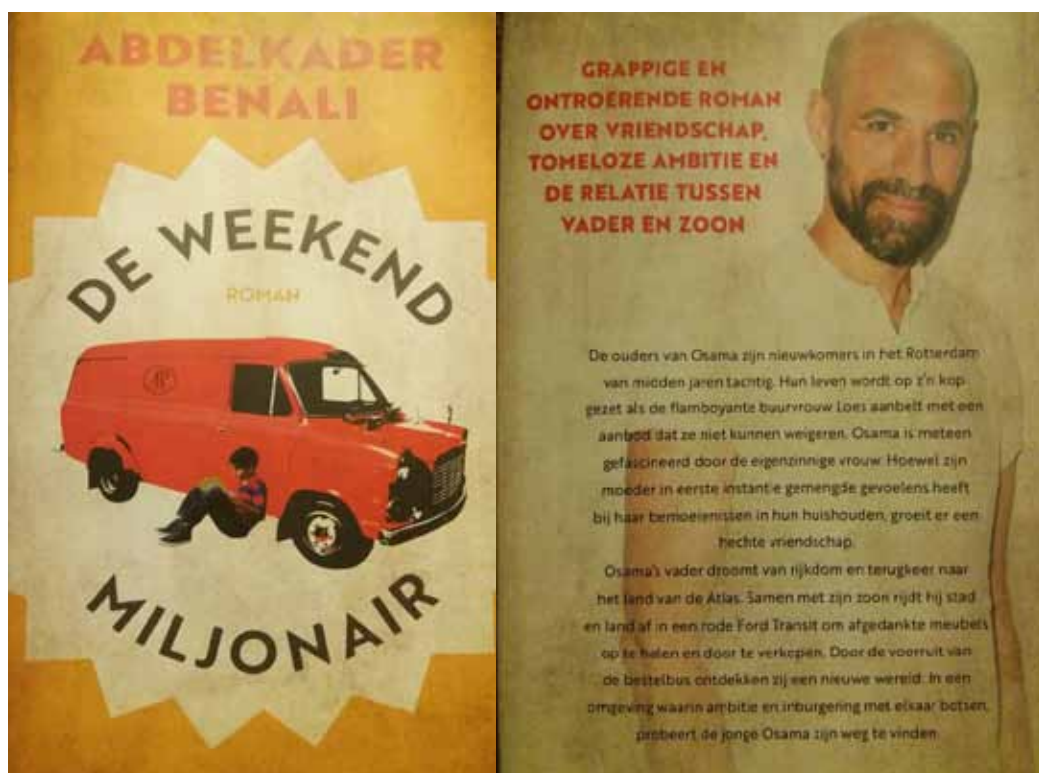


BINNENZITTEN BEU, LEZEN BUITEN IN DE ZON, TUIN OF BALKON IS HET RELAX MENU!

Je komt ze niet zoveel tegen, romans waarin een bestelauto, laat staan een oude rode Ford Transit, een prominente rol in speelt. Aanstekelijk prachtig geschreven, het gemier en plezier spat er vanaf.

Ik vond het zeker de moeite van het lezen waard. Meeuwis Opmeer.

ISBN 978 90 295 2910 5/NUR 301. Uitgeverij De Arbeiderspers. Gewoon in de boekwinkel te koop.



EMMETJES

P5

Te koop P5 schuur vondst voor liefhebber Ford Taunus 20M 2 deurs V6 motor-technisch 100%. APK aanwezig, interieur: netjes, verdient wat spuitwerk!!, bouwjaar 1965 carrosserie is goed, tweede eigenaar. Info: 06-50644905

Te koop metalen spatbodem P5 in goede staat. Info: 06-50644905

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

P7b

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

For(d) Sale

Transit

Te koop 4 wielen voor P100 / Transit 195/70 R14. met 3 naafkapjes, de banden hebben een goed profiel en zijn APK waardig, prijs 30 euro. info : 06-54694400

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

Te koop aanhangwagen is 1.80 lang 1.40 breed en 35 cm diep. 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

SLUITINGSDATUM KOPIJ

Kopij voor de editie oktober 2020 dient vóór 18 augustus 2020 binnen te zijn bij de redactie van het TMCN-magazine.

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

Gevraagd: Ford oldtimer/klassieker of ander merk, Bouwjaar 1910 tot 1986. Origineel , Gerestaureerd of oudere Restauratie alles is welkom . Heeft u iets staan wat u niet meer gebruikt laat het mij weten . Correcte en snelle afhandeling .

Telnr: 0620912340. Email : fokkejansma@hetnet.nl

Te koop diversen trekhaak voor het type Escort twee. Info: 06-50644905

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

Gevraagd: auto gordels met Ford embleem op de gordel gesp. Info: taunut01@vuurwerk.nl

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 0186-602362 bellen kan. maar een mail naar, jeannetteopmeer@hotmail.com is ook goed.

Verzamelaar Taunus 17m P2 bouwjaar 1957-1960 is zoek naar alle informatie, folders, promotiemateriaal, onderdelen en auto's Alles is welkom. Info: taunut01@vuurwerk.nl

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

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

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

CLASSIC *Ford* PARTS

HARRIE DRENTH

onderdelenspecialist

**Carrosserie • Verlichting • Rubbers
Onderstel • Motordelen • Ruiten etc. etc.**

Tel: 0593 - 54 07 92 • Fax: 0593 - 54 07 94

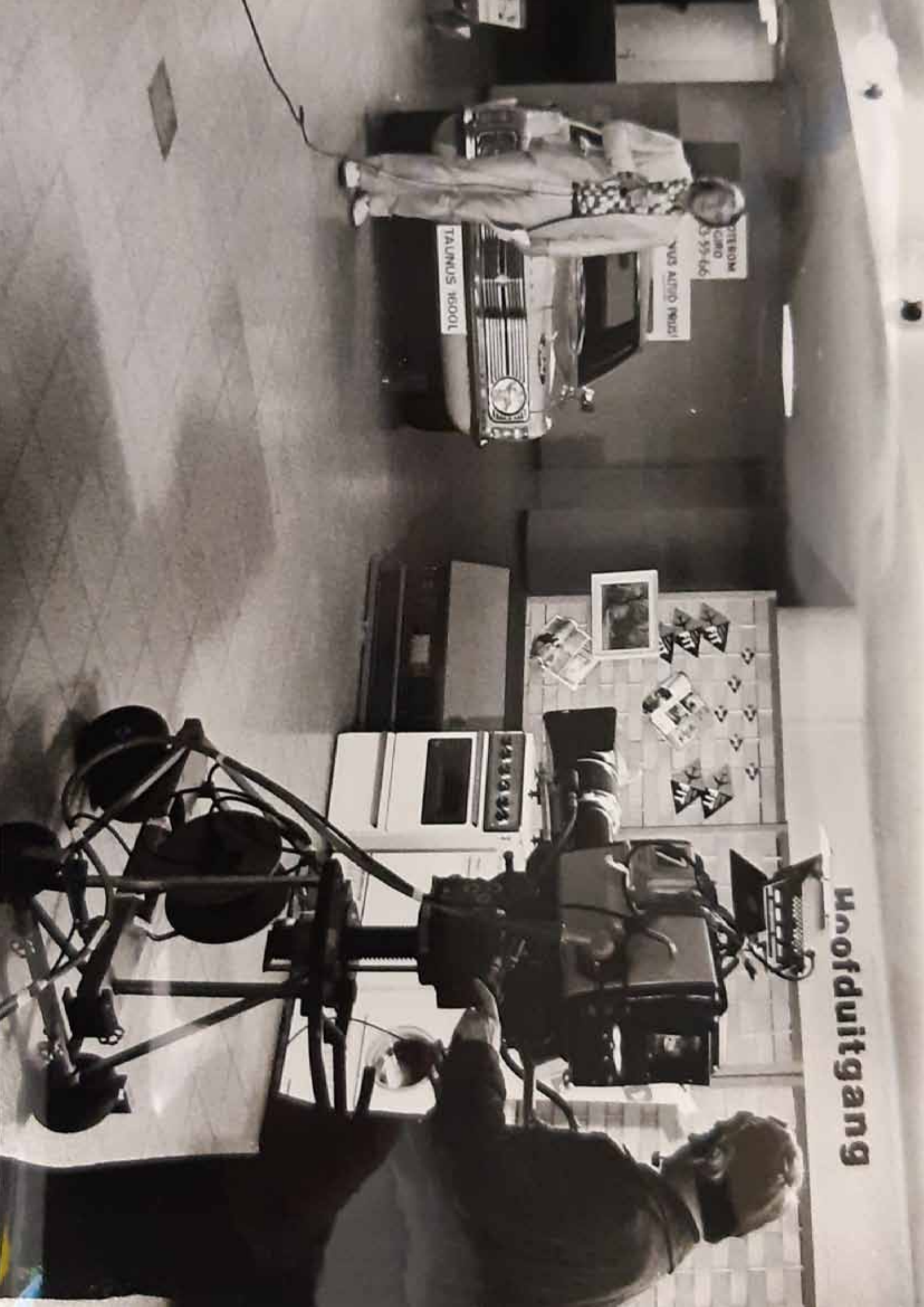
Verzending Wereldwijd • Bezoek op afspraak

autoplaatwerk@hotmail.com

HOME OF THE EUROPEAN FORD



Hoofduitgang



OTEBOM
CARO
S. 55-66

VUS ALTRIO (MUSI)

TAUNUS 1800L