



HEMWEGGETJES



AUTO RADIO'S





FORD TAUNUS M CLUB



JAARGANG 33

APRIL 2021

Los nummer € 4,-

Lidmaatschap

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

Erkenning

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

TMCN-magazine

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

Redactie

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

Beurzen + Evenementen

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

Fehac-contactman

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

Advertentie

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

Bestuur

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

Technische commissie

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

verzoek niet te bellen na 22.00 uur

VOORWOORD

Meeuwis Opmeer

Het tv programma 'Spuiten en slikken' is volgens mij een aardige metafoor voor de toestand waar in ons land zich op dit moment bevindt. Pas als er voldoende is gespoten (gevaccineerd), dan pas kunnen we de ellende van die irritante lockdown wegslikken, om daarna ons clubleven weer te kunnen opstarten. Ik weet het, het is een start van een clubjaar dat er niet zou moeten of mogen zijn, en toch is dat rare en nare begin er wel. Doorlopend hier over blijven klagen heeft geen enkele zin. We moeten juist nu er een positieve draai aan gaan geven door te kijken en te doen wat nog wel mogelijk is. In een telefonisch gesprek wat ik met Dirk Kortekaas had over de mogelijkheden voor het weer opstarten van bepaalde clubactiviteiten, zoals onderdelendagen en puzzel/toerritten, waren we het er snel over eens dat, zodra er maar een beetje ruimte vrij komt, lees toestemming, wij er als club direct op inspringen om ook daadwerkelijk iets te gaan organiseren. De bedoeling is dat dan alle clubleden via mail en briefpost heel snel worden ingelicht. Tot die tijd is het geduldig, al dan niet met de voet op de koppeling, tandenknarsend afwachten op het groene licht.

Nu ik toch het woord 'afwachten' gebruik, heb ik, na een laatste check, van de penningmeester te horen gekregen dat sommige clubleden dat 'afwachten' ook laten gelden als het om betalen van hun contributie voor 2021 gaat. Met andere woorden, kijk het eens even na of dat voor jou van toepassing is, zo Ja? doe er dan snel wat aan en maak het met een simpel tikkie of klikkie even over anders

vervalt je clublidmaatschap terwijl je nog wel een betalingsverplichting hebt.

Nu even gewoon wat anders dan dat gezever over die paar eurocentjes contributie:

'Het oldtimers opknappen is populair geworden in coronatijd', is een veel gehoorde uitspraak. Ik heb zelf ook de indruk dat dit klopt, want ik krijg de laatste tijd nogal wat vragen via mailcontact en telefoon over het verkrijgen van Ford/Taunus onderdelen of over technische problemen. Voor de onderdelen heb ik een telefoonlijstje van enkele leveranciers klaar liggen, voor het oplossen van technische problemen ben ik niet de juiste persoon. Ik verwijs dan naar ons clubblad waar de adressen van onze technische commissieleden per type Taunus in staan. Pas kreeg ik van een garagehouder te horen wat het belang is van een oldtimer merkenclub. Hij was al een tijdlang op zoek naar een specifiek onderdeel voor een Taunus die hij voor een klant moest repareren. Bij geen enkele onderdelenzaak en ook niet bij div. Ford garages, kon het besteld worden, maar via onze club is hij er toch in geslaagd om de klus te klaren.

Een ding is zeker, de mooie dagen komen er weer aan om lekker te gaan toeren met je troetelbakkie, een echte auto die door geen enkel track and trace systeem van de fabriek gevolgd kan worden, dus vrijheid blijheid in blik op de weg.

Lees ons clubblad met veel plezier want ook nu hebben de makers weer hun stinkende best gedaan er iets heel moois van te maken.



BIJ DE VOORPLAAT

Wim Langeveld

In februari kregen we eindelijk weer eens ouderwets winterweer, met sneeuw lage temperaturen en vooral ijspret. We zouden het bijna vergeten dat zo'n 40 jaar geleden elke winter dit normale omstandigheden waren. Nachtvorst, sneeuw ijzel, we wisten niet beter, met natuurlijk veel pekel op 's lands wegen. De winter van 1963 was legendarisch vanwege de Elfstedentocht, maar ook in februari 1979 was er zo'n extreme sneeuwstorm, dat het hele openbare leven voor een dag stil lag. Het leverde natuurlijk mooie plaatjes op, waar ook de Taunus een rol in speelde. Op een oproep op de Facebookpagina van onze club om foto's met een Taunus in een besneeuwde omgeving te plaatsen kwamen leuke plaatjes in de pitcher, waaronder deze. De foto is geplaatst door Hugo Roos en is van zijn 26M.



ook deze P6 coupé kwam voorbij

BIJ DE ACHTERPLAAT

De Ford Cardinal, maar werd een 12M.

Fred Renes

Het gebruik van de zogenaamde 'Two tone collar combinations', zie je vandaag de dag weer opnieuw ontstaan. Na 60 jaar kruipt het bloed toch weer waar het niet gaan kan. Maar ja Blauwbloed is natuurlijk Koninklijk, dus: een Ford.

Ieder zichzelf respecterend merk had die kleurstellingen in zijn leveringsprogramma opgenomen, zo ook Ford. Die witte met rood, was ook andersom of juist ook met wit en blauw en andersom, als laatst genoemd, wit met zwart dak, geen zwart met een wit dak.

Toch geeft het een 'break' in autowereld, daar sportiviteit en design het model tot een hoogte punt brengt van: kijk mij nou, ik durf, ik sprankel, maar wie durft er ook mee te gaan in deze modetrend en uitstraling?

Zelf had mijn vader een Ford Anglia olijfgroen met een beige dak. Heel sportief maar ook degelijk. De auto toonde gelijk meer de uitstraling, die van gewaagd en gedurfd, echt de jaren zestig van de vorige eeuw. Rood met witte stippen was toen heel gewild in kleding maar ook in de huiselijke sfeer van toen, meubels, lampenkappen etc. Ook die witte sierringen op de autobanden toonde meer en was een mooie variatie van kleuren en design. In een woord echt prachtig. Ook nu heeft Ford met zijn nieuwe modellenreeks deze trend weer opgepakt en is te zien dat ook Ford gaat met zijn tijd mee gaat. Het blijkt dus maar weer, dat er niets nieuws onder de zon is als je kijkt naar het verleden. Misschien net of een beetje anders pakt volgende generatie ontwerpers de(oude)draad weer op. Ford gaat voor, Ford gaat door.





INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3	Boekentip	18
Bij de voorplaat	4	Agenda	18
Bij de achterplaat	4	Van huis uit	19
Inhoudsopgave	5	Auto visie vintage Taunus 20M TS	20
Van achter het stuur	6	Hemweggetjes	22
Van de redactie	7	Nummerplaten circus	26
Escortescort	8	Taunus Transit Westfalia	29
Uit het archief van de Kampioen	11	Historisch luisterplezier	30
Ford Taunus 17M Autovisie	12	FEHAC	36
Beursperikelen voorjaar 2021	13	Nieuwe leden	38
20 jaar onderdelendag Barneveld	14	Emmetjes	38
Alternatieve najaarsrit 2020	16	Commerciële advertentie	39
Tankstation 1/87	17		



VAN ACHTER HET STUUR

Jeannette Opmeer-Harts



Door de bekende maatregelen rond de coronaproblematiek zijn er geen bestuursvergaderingen geweest. Dus zijn er ook geen activiteiten voor de club te organiseren. Jammer.

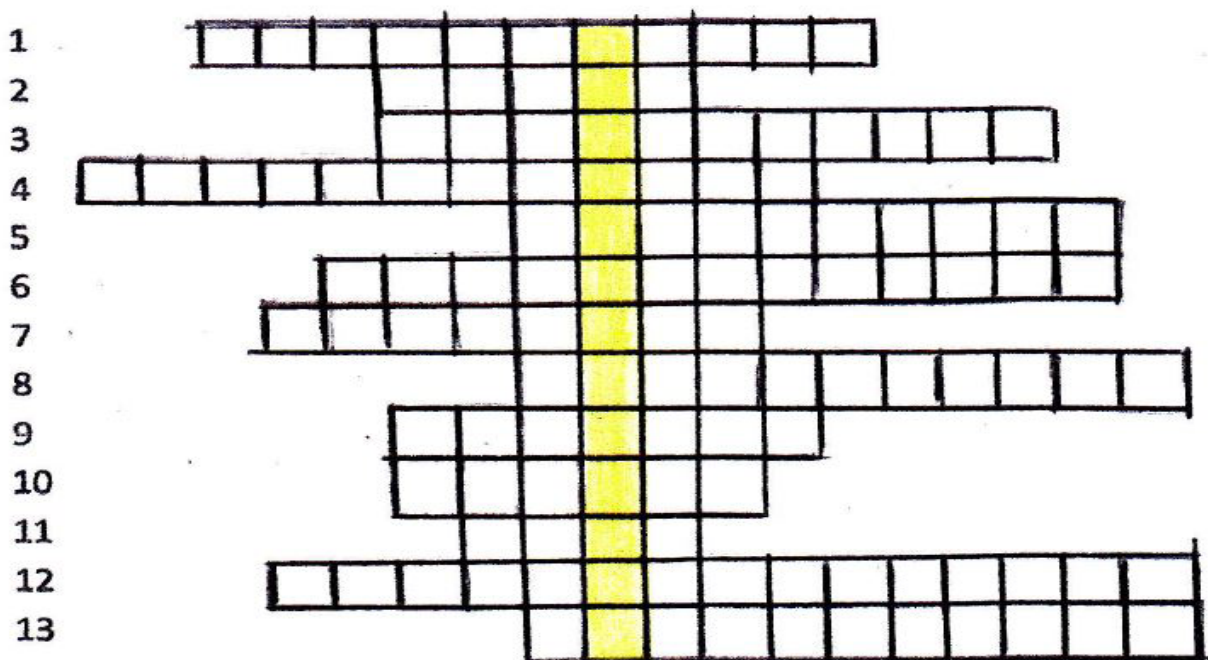
Nu het positieve, het clubblad is er niet dunner op geworden en er staan bijzondere weetjes en leuke feitjes maar ook een puzzel in. Met de puzzel is een geldprijs te winnen. Dus aan de slag! Het denkwerk wat er aan te pas komt is in deze tijd toch een leuk

alternatief om het met je huisgenoten of alleen op te lossen. Stuur de uitkomst voor 30-04-2021 naar: secretariaat@taunusmclub.nl

Ik zou zeggen geniet van ons prachtige clubblad waar je veel lees/denk plezier aan hebt.

Nog een tip! Hou de site van de club goed in de gaten voor de laatste ontwikkelingen!

Dit was het dan weer, veel puzzel en lees plezier, tot de volgende keer.



- 1 Smoorklep
- 2 altijd passend
- 3 stofzuiger
- 4 pulserend aanwijzen
- 5 stroef binnenwerk
- 6 vindplaats
- 7 wielscharnier
- 8 hoogspanningsdraad
- 9 rondje van de club
- 10 aandraaien of kluiven
- 11 gewichtheffer
- 12 kiezen en verdelen
- 13 wat is hiervan de naam.



Beste clubleden, van achter het stuur heeft van deze keer geen zin omdat er niets is veranderd de laatste tijd. Ik heb er nu wat anders voor in de plaats gemaakt. Als je de oplossing hebt gevonden dan stuur je die naar: secretariaat@taunusmclub.nl onder vermelding uitkomst puzzel.

Uitkomst puzzel !

Onder de goede inzendingen worden 5 winnaars getrokken voor een prijs van € 50,- per deelname.

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

Bestuursleden zijn uitgesloten van deelname.
Sluitingsdatum is: 30 april 2021.

Na de sluitingsdatum krijgen de winnaars bericht.

VAN DE REDACTIE

Wim Langeveld

Als voorbereiding voor het produceren van een nieuw clubblad komen we, de redactieleden Eric, Fred en uw scribent, bij elkaar om het e.e.a. voor te bereiden. We evalueren het laatst verschenen clubblad en nemen door wat er in het nieuwe nummer komt, welke foto's e.d. Het bij elkaar komen zat er om praktische redenen niet in. lock down, de avondklok en, heel bijzonder, code rood van de KNMI! temperaturen beneden het vriespunt, een straffe oostenwind met veel sneeuw tot mogelijk 50 cm. Dus zaten ieder van ons thuis bij de warme kachel met een kop koffie met elkaar te video vergaderen dit terwijl buiten de oostenwind rond het huis gierde en de buitenwereld langzaam steeds witter werd. Natuurlijk ben ik blij dat de techniek hiervoor beschikbaar is, maar er gaat toch niets boven de ouderwetse manier van vergaderen, waarin je tegenover elkaar



zit. Laten we er van uitgaan dat dit de volgende keer weer mogelijk is. O, er is hier in Abcoude maar slechts zo'n 5 cm sneeuw gevallen, alleen was er vooral veel jachtsneeuw die door de wind door alle kieren de schuur in was gewaaid.

Voor u ligt het aprilnummer van dit jaar. Het blijft bijzonder, het afgelopen jaar heeft er zegen en schrijven maar één activiteit plaatsgevonden, te weten een tourtocht op 11 juli 2020. Hiervan heeft u het verslag kunnen lezen in nummer 123. Desondanks hebben we het afgelopen jaar toch een goed gevuld clubblad van 40 pagina's leesplezier kunnen presenteren.

De hoeveelheid ingezonden kopij was nu echter grotendeels opgedroogd. Gelukkig hebben we inspiraties genoeg om u van leesvoer te voorzien. Eric heeft een artikel over de autoradio in de Taunus



geschreven en Fred heeft de boekjes 'Shell Help' uit de jaren 80 uit de archieven gehaald en daar een korte samenvatting van gegeven. Dit jaar is het 20 jaar geleden dat de eerste onderdelendag in Barneveld werd georganiseerd, Fred was hier nauw bij betrokken en blikt terug. De Transit werd in het verleden ook omgebouwd tot een camper, er zijn enkele leden die er een in bezit hebben. Dat de Taunus FK, ook bekend als de Taunus Transit, tot camper is omgebouwd door Westfalia is niet zo bekend. Verderop in dit blad leest u hier meer over. Daarnaast natuurlijk de vaste rubrieken, zoals Meeuwis met

zijn voorwoord, Ineke met haar bijdrage, Dirk met de beursperikelen en natuurlijk Bouzie Vonk.

Het voorjaar lonkt, met een zonnetje erbij en de natuur trekt zich niets van een lock down, avondklok of wat dan ook aan en ontwaakt weer uit de winterslaap. Verras de redactie de komende zomer en klim op het toetsenbord en schrijf daarna wat u van de winter heeft beleefd, welk project van de Taunus u heeft gedaan en stuur gelijk wat foto's mee, zodat ook andere clubleden kunnen meegenieten, Blijf schrijven dus! Het adres staat voorin het clubblad.

ESCORTESCORT

Boezie Vonk



Na ik mag aannemen is Koningwinter weer naar zijn ijspaleis in het hoge noorden vertrokken, als jullie dit verhaal lezen, mijn zeer gewaarde Boezie volgers. Als het toch anders zit heb ik mezelf vergaloppeerd en op te gladijs gewaagd. Voor nu even terug naar wat het was zo rond het begin en midden van februari: zomaar ineens viel er bij ons meer dan 15 cm sneeuw en vroom het dat het kraakte. In het buitengebied waar wij ons domicilie hebben zijn de sneeuwschuivers en pekewagens, op een enkele van de provincie na, een onbekend verschijnsel. Iedereen maakt hier zijn eigen paadje en evt. dat van z'n bejaarde burens schoon. Deze vorm van nabuurlinghulp maakt het dagelijkse leven een stuk draaglijker en aangenamer. Dat vele sneeuwvegen schuiven en scheppen ging niet in mijn koude kleren zitten en ging op den duur behoorlijk opbreken, veel gekerm en gekreun over rug en armpijn. Een soort van ongemak waar ik toch een oplossing voor wilde bedenken en wel in de vorm van motorisch geweld.



Ik had in een ver verleden eens een demonstratiefilmje gezien van een Citroën Sahara. Een gewone lelijke eend 2cv met twee motoren. De eerste stond, zoals bij een 2cv normaal is, voorin. Maar in de kof-

ferruimte van deze Eend stond nog een 2cv motor. Met een speciale techniek werd deze dubbel motorische vreemde vogel aangedreven. Echt, niets was te gek, het eendje stooft en ploeterde overal door heen. Een eendenei van Columbus? Even whatsappen met mijn steun en toeverlaat, (ook in coronatijden) 'Dokter Einstein', met de vraag of het Sahara concept van de 2cv ook toepasbaar zou zijn op een Ford Escort MK3 om zo een soort super sneeuwschuiver te creëren. Het 2 in 1 idee lande goed bij hem, want een nieuwe uitdaging in deze saaie tijd was meer dan welkom. Ik wist bij een kennis van mij, die een soort legaal/illegaal autorecyclingbedrijfje runde, twee sloopmodellen van Escorts MK3 te scoren. Ze konden zelfs zonder lier en hulp van buitenaf op de autoambulance klauteren, en de statiegeldprijs was meer dan redelijk te noemen. Alleen, mondje dicht! hij wist van niks, en ik had ze ergens in de bosjes langs de N280 gevonden. Het werk aan de roestige bouten en stroeve moerenwinkel kon beginnen. We hadden geen tijd te verliezen want voor je het wist had Koningwinter zijn ski's ondergebonden en was hij met de noorderzon naar de Noordpool vertrokken. In een wat later en helder ogenblik vonden we het risico om op een paard te wedden toch wel onnodig groot. Want zeg nou zelf, een sneeuwschuiver zonder sneeuw is als dakloze homtrainer, wat moet je er mee? nee onze Escortcreatie moest multifunctioneel inzetbaar zijn. Mijn ex baas gebruikte dat woord altijd te pas en te onpas als er op een onmogelijk tijdstip ergens in een verre uithoek van het land een rotklusje geklaard moest worden.

In ons dorp hebben we een zeer actieve carnavalsvereniging die allerhande soorten praalwagens ontwerpt en ook bouwt. Dit jaar stond de schuur van de vereniging vol met half afgebouwde wagens te wachten op plezier en vermaak. "Maar ja", zei de voorzitter, "wat nu niet kan moet maar wachten tot het wel kan." Ik had met de mensen van de carna-

valsvereniging afgesproken dat mijn dubbele Ford Escort volgend jaar een paar van hun praalwagens zou kunnen duwen en trekken en dat het zeker heel veel aandacht zou trekken.

Zoals we al hadden verwacht lukte het niet om voor het vertrek van Koningwinter onze super Escort sneeuwschuiver klaar te hebben. De schuivers hebben we niet gemonteerd en even aan de kant geschoven in afwachting op nieuwe ijsstijden. En ja, trekhaken aan beide voorkanten maken, hoedeoedegedathoedegedatgedaan? Na een paar biertjes werd het een geparkeerd achteraf klusje, Alaaf!

Even voor de technische mensen onder jullie: het carrosserie gedeelte, de veranderde constructie daarvan, was geen probleem. Doorslijpen en lassen, het plaatsen van een trekkerstoel die rond kon draaien om de twee cockpits te bedienen, was mijn

pakkie-an. Het uitdenkwerk zat hem in de synchronisatie van de beide aandrijvingen die liepen niet gelijk in de pas. Maar 'Dokter Einstein' vond het een uitdaging die hij moest en zou oplossen. Eureka! een ander wielformaat en ze liepen op de centimeter gelijk.

Twee aan elkaar gelaste Ford Escort voorkanten in twee ververschillende kleuren, mevrouw Vonk vond het staan als een vlag op een strontschuit. Een belletje naar ons irritante alles beter wetende neefje was voldoende. Er werd eerst een fotosessie gemaakt om vervolgens het Escort huwelijk digitaal te airbrushen om daarna in de verwarmde schuur het echte werk te doen. Het was maar goed dat er de 1.5 meter afstandhouden regel er was, anders had ik dat joch eens flink over zijn vetkuif geaaid, wat een prachtige multicolor roadrunner



ALAAF

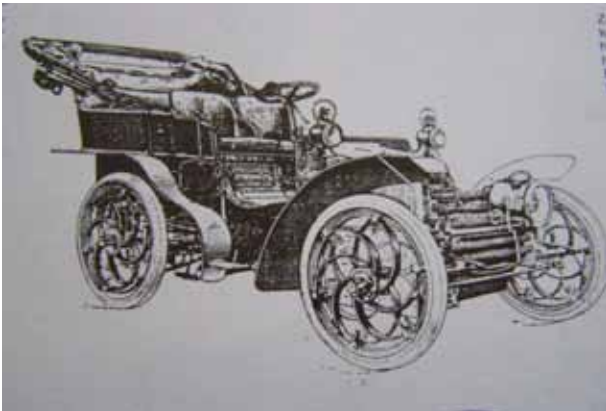
UIT HET ARCHIEF VAN DE KAMPIOEN VAN DE ANWB

Leesbaar gemaakt en bewerkt door Jeannette en Meeuwis

Het is eind 1907, de strijd tussen verschillende bandenfabrikanten bereikt een hoogtepunt als er in de Kampioen, het verenigingsblad van de ANWB, een artikel verschijnt met de onderstaande kop in vette letters gedrukt:

DE LUCHTBAND BEDREIGD DOOR REVOLUTIONAIRE UITVINDING

Zoal men weet wordt er al sinds jaren gezocht naar middelen om de luchtbanden voor automobielen en motorrijwielen te vervangen. Honderden uitvinders hebben al hun denkkracht gewijd aan het grote vraagstuk een verenstelsel tussen het snelrijdend voertuig en de weg samen te stellen dat even elastisch, even geschikt is om de schokken en trillingen te absorberen als samengeperste lucht en daarbij niet de onbetrouwbaarheid van zo'n luchtkussen zou bezitten.

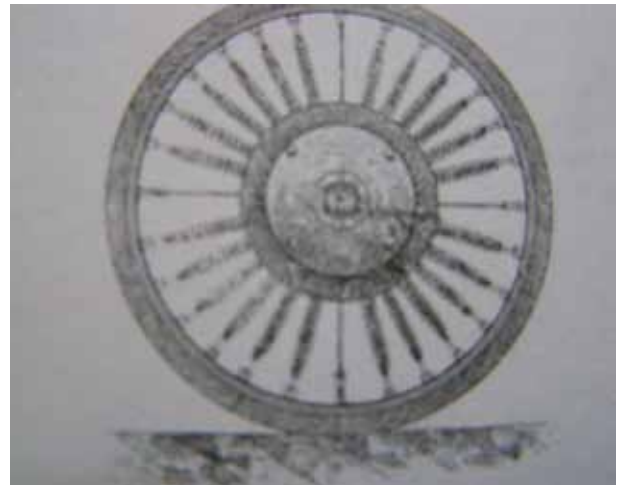


Verende wielen, verende spaken, verende naven, van alles heeft men al op automobielen geprobeerd. Maar al deze probeersels bleken nadelen te bezitten die de luchtband niet heeft. Ze waren niet alleen duurder dan wielen met luchtbanden, maar ook zwaarder, meer gecompliceerd, belangrijk minder elastisch en nog onbetrouwbaar op de koop toe.

Zo staan wij dus met al die uitvindingen nog altijd voor het feit dat de luchtband de vriend van het automobilisme gebleven is. De vriend, maar ook de vijand! Want de luchtband is en blijft onbetrouwbaar. Hij maakt het automobilisme tot een genot, maar vergalt ook de pret. Hij is 't die de automobilist terroriseert. Hij is 't die de uren van aankomst en vertrek regelt. Hij doet reisplannen in duigen vallen, Maakt de hoofdpot op het onkostenbudget uit, is oorzaak dat de automobiel voor kleinspersoonvervoer niet renderen kan. Hij is een sta-in-de-weg voor de populariteit van het automobilisme. In 't kort kan men zeggen: de automobilist wikt, de luchtband beschikt.

Niet alleen is de luchtband onbetrouwbaar, hij is ook gevaarlijk! Het leven van de automobielbestuurder

en zijn passagiers is afhankelijk van een glasscherf, een scherpe steen, een kromme spijker op de weg. Tal van ongelukken met ernstige afloop zijn veroorzaakt doordat een luchtband op het kritieke moment sprong. Een enkele glasscherf, die de luchtband verwondt, terwijl in grote snelheid een bocht wordt doorlopen, kan het rijtuig doen omslaan. De lucht, opgesloten in een betrekkelijk zwak en kwetsbaar rubber omhulsel, is een onbetrouwbaar en gevaarlijk element.



Als er nu eens iemand opstond, die tot een vergadering van automobilisten sprak 'Mijne Heren! Waarom ge uw banden met zulk een onbetrouwbaar en gevaarlijk element als lucht vult, is mij een raadsel. Waarom neemt ge niet een even elastische stof, die er niet uit ontsnappen kan, zelfs al doorploegde ge uw banden met messteken?'

Zouden de vergaderden dan niet in koor roepen: "Bravo! daar is naar ons hart gesproken! Maar waar is de stof, hoe heet zij, wat kost ze? En als dan de spreker had gezegd: Deze stof heet Elastès, wordt door een fabriek reeds geleverd en de resultaten ermee zijn van die aard dat je werkelijk kunt zeggen 'we hebben de lucht in onze banden niet meer van node' zou dan niet iedereen begerig zijn van dit nieuwe product iets naders te horen? Wij menen van wel. Vorige week hebben wij in Luik de fabriek ervan bezocht. Wij kwamen zonder grote verwachtingen, sceptisch als wij waren geworden door de vele humbug op dit gebied. Met product en samenstel-



ling was men in Luik volstrekt niet geheimzinnig al was het recept voor een miljoen francs aan een Engels syndicaat verkocht. Het kunstrubber bestaat uit drie grondstoffen – lijm, glycerine en dubbel-chroomzuurzout – en wordt in kookpotten als een gele taaie brij onder permanent roeren bereid. Deze brij die wordt in een gewone binnenband, die door een gewone buitenband omgeven op een velg gemonteerd, geperst. Als alle lucht uit de is ontweken, dan wordt het mengsel er tot een druk van 3 ½ tot 6 atmosfeer ingeperst.



Bij vergelijkende proefritten konden we geen verschil constateren tussen banden met lucht of met Elastès, niettegenstaande voor deze experimenten de aller-slechtste keibestrating van België werd uitgekozen. De met Elastès gevulde banden hebben wel de voordelen, maar niet de nadelen van luchtbanden en wij beschouwen dit dan ook als de beste tot heden aangeboden oplossing om de automobilist van haar onbetrouwbare luchtbanden te bevrijden. Wij geloven dat deze stof een grote toekomst tegemoet gaat.

Naschrift

Niets is wat het lijkt als op het moment van presteren in de praktijk van alle dag. Wie weet er nu nog van het bestaan van Elastès ? Voor personenauto's is de geschetste toepassing er van zeker niet uitgekomen. Maar: toch wordt de antilek vloeistof nog steeds of juist weer toegepast. Het gaat hier vooral om extreme rijomstandigheden zoals in de wielersport of motorsport, of bij een zeer hoge belasting in gewicht van een voertuig. Ook zelfrijdende vrachtwagens in afgesloten havengebieden, hoogwerkers, shovels graafmachines en terreinvrachtwagens. Dus optimale veiligheid bij betrekkelijk lage snelheden.



DE VERING TESTEN!



Ford Taunus 17M

Treffende associatie met sanitair.

IN EEN VER VERLEDEN - opa Autovisie vertelt - hadden iconische auto's dikwijls een bijnaam. Eend, Snoek, Kever, Rugzak, voorbeelden te over. Niet zelden wordt het een officieuze, soms zelfs een officiële typeaanduiding. Niet alle bijnamen zijn echter even flatterend. Wat te denken bijvoorbeeld van de term die het autojournaal anno 1960 voor de revolutionair vormgegeven Ford Taunus 17 M (codenaam P3) had bedacht? Jawel, *Badewanne*, badkuip dus. De gelijkenis is inderdaad treffend... Verplaats je terug in de tijd en zie de P3 in zijn eigen tijdsgewricht. Stel je het stof voor dat het strakke, vooral uit langgerekte ovale vormen bestaande ontwerp doet opwaaien, terwijl het publiek nog maar net gewend is aan de grote staartvinnen en verchromde ornamenten van zijn voorganger. Ontwerper Uwe Bahnsen (bekend van onder andere de Capri en Sierra) neemt afstand van het barokke Amerikaanse design dat Ford tot dan toe in Europa gebruikt en laat zich inspireren door de nieuwe trend in de VS: een gestroomlijnde body

met weinig opsmuk en een afgeronde rechthoekvorm als terugkerend thema. Die zie je terug in het profiel, de grille, ingesneden door koplampen in dezelfde vorm (een primeur, de P3 en Citroën Ami gebruiken als eersten niet-ronde koplampen) en de achterzijde. Ook het dashboard heeft deze vorm. Mooi of niet, de designkoers legt Ford geen windeieren; de verkopen verdubbelen zelfs ten opzichte van de vorige Taunus. In tegenstelling tot wat de naam 17M suggereert, zijn diverse motoren leverbaar, in grootte variërend van 1,5 tot 1,8 liter. De vrij compacte carrosserie is vanbinnen behoorlijk ruim en leverbaar als twee- of vierdeurs sedan en als drie-deurs 'Turnier' met in eerste instantie zeer opvallende achterlichten in de dakrand. Koetswerkbouwer Deutsch heeft enkele zeldzame coupé- en cabriolet-varianten gebouwd. De Taunus P3 heeft stevig zijn stempel op het Europese autodesign van de jaren 60 gedrukt, en daarmee zijn geuzennaam eerlijk verdiend. Want zo'n bijnaam was alleen voorbehouden aan iconische modellen.



Tegenover veel middelmatige ontwerpen die Ford in de afgelopen decennia uitbracht, staan ook enkele vernieuwende, zoals de Taunus 17M P3. Onder: de Turnier met zijn aparte achtersteven.



Aanbod en prijzen

Bijzondere vormgeving of designklassieker, dat zijn toch twee verschillende zaken. De zoekopdracht 'Taunus' in verschillende Nederlandse online automarkten geeft genoeg resultaten, maar geen P3. Over de grens zoeken helpt iets, in Duitsland vinden we enkele restauratiebehoefte exemplaren, waaronder een leuke vroege Turnier met de hoge achterlichten. Wel 6900 euro voor meebrengen. De mooiste sedan staat in Genua, voor hetzelfde bedrag. Opteren voor een latere P5 kan ook, daarvan is het aanbod wat groter, maar deze is een stuk minder uitgesproken van vorm.

Specificaties (1,7 liter)

bouwjaar	1960
nieuw prijs (1960)	fl. 7875,- (€ 3574,-)
gemaakt van/tot	1960-1964
top snelheid	135 km/h
acceler. 0-100	20,5 s
gem. verbruik	1 op 11,5
motor	vier-in-lijn, 1698 cm ³
max. vermogen	60 pk/4250 min ⁻¹
max. koppel	129 Nm/2200 min ⁻¹
transmissie	3-traps handgesch., achterwielandr.
massa leeg	920 kg

Fabrieksgegevens

WWW.AUTOVISIE.NL | 63

Ford

BEURSPERIKELLEN VOORJAAR 2021

Dirk Kortekaas

“Geen bericht goed bericht”, zou je kunnen zeggen. Alleen is het op dit moment geen goede zaak. We willen wel maar kunnen niet. Het was wel degelijk de wens om op 20 maart een onderdelendag te laten plaatsvinden. Het draaiboek lag klaar, maar thuis blijven was het dringend advies van Hogerhand. Inmiddels is iedere Nederlander op de hoogte van deze pandemie, dus zijn we wel wat tegenslagen gewend. Maar we gaan niet bij de pakken neer zitten en blijven strijdbaar om, zodra het kan, weer evenementen en een gezellig samen zijn of bijeenkomst te organiseren. “Komt tijd, komt raad”, zei mijn vader altijd. Als ik dit spreekwoord zo opschrijf bedenk ik ineens, dat ik zelf al 71 jaar (jong) ben. Hij had nu al inmiddels 112 jaar oud geweest. Heeft vroeger in de tuinbouw heeft hij alles met de hand moeten doen, techniek en mechanisatie is volledig aan hem voorbij gegaan. Verder dan een poging om hem tien meter op een solex te laten rijden, is hij niet gekomen.



Mijn generatie is er een geweest van benzineauto's

en later natuurlijk gasverbranding. Mijn eerste auto in 1967 was een Cortina MK 1 met een ster achterlicht. Het was trouwens een 1200cc in Consul uitvoering en met een rood met zwart dak, MG-12-11 vergeet ik nooit meer. Apart vond ik de richtingaanwijzer van bakeliet bij de Consul. De Cortina 1500 had een handel, maar goed dat waren de jaren 60 op naar 2021. Er zit maar 54 jaar tussen. Als we nu kijken wat er op het autogebied gebeurt, las ik laatst in de krant, dat we de Tesla met bitcoins gaan betalen. Wie bedenkt het? Maar laten wij het maar gewoon houden bij onze eigen jaren 60 - 70 Fordjes en te trachten op onze eigen gewone manier bij elkaar te komen en te genieten van al het klassieke schoons wat er nog is en rond rijdt. Niet alleen de auto's zijn belangrijk maar ook de behoefte om te kunnen praten en proppen over motorvermogen en onderhoud met elkaar. Wat dat betreft heb ik zelf wel eens meer gezegd t.b.v. deelname aan beurzen en evenementen, dat je de mens achter de auto ook nodig hebt. Kijk maar naar de onderdelendagen. Gezellig samen zijn is (bij na) de hoofdmoot. Bij het begin van het schrijven van deze kopij was het al aangegeven, dat er niet alleen weinig maar zelfs niets te doen is door omstandigheden. We blijven als club bij de les, het meest belangrijke op dit moment is, dat we met z'n allen ons gezonde verstand gebruiken en zo snel mogelijk deze narigheid achter de rug hebben. Let op de info die per mail en clubblad bij u komt. Graag (gauw) tot ziens. Dirk.



The classic Ford logo, featuring the word "Ford" in its signature script font.

20 JAAR ONDERDELEN DAG BARNEVELD

Fred Renes



Hey Ford Freaks,
Dit jaar te weten 12 maart is het 20 jaar geleden ,
dat de eerste onderdelendag in de markthal te Bar-
neveld gehouden werd. Begin maart 2000 was ik
werkzaam bij Ford dealer Gijsberse in Barneveld,
en hadden we een occasionshow in dezelfde hal .



Hier werd het idee geboren om e.v. ook een Ford
onderdelendag plaats te laten vinden. Het idee werd
geopperd bij Leen Weber of de Taunus club een

overdekte onderdelendag in de hal kon organiseren.
Er werden gesprekken gevoerd met de gemeente en
zie, daar waren de stukken van goedkeuring. En
de overeenkomst was daar. Alles kon afgehandeld
worden met de marktmeester ter plekke. (toen nog
wel) De eerste editie was er een in een zeer koude
vorm (zie foto's) Vanuit de markthal zijn we nog
twee keer verhuisd. Eerst naar een pand naast de
rijksweg, en later nog naar een (nood) hal voor de
uitvoering van de paardenmarkt en vogeltjesmarkt.
Dit werd in Barneveldse begrippen de kleindieren-
markt genoemd. Prachtig is het om terug te zien op
een hele mooie tijd met goede herinneringen. Tot
op de huidige dag. Zeker met de inzet van Leen
Weber die de geestelijke vader van dit geheel is ge-
weest. Doordat er leden binnen de club waren, en
nog steeds zijn, om alles op alles te zetten om deze
dag tot een succes te maken kunnen we na 20 jaar
nog steeds een onderdelendag beleven. De opzet is
inmiddels uitgegroeid tot een samenwerking met
meerdere Europese Ford clubs. Hopelijk dit jaar
weer een opstart van de normale gang van zaken
van twee keer een onderdelendag in een voor en na-
jaarseditie. Wij als organisatie staan weer te trappe-
len om de volgende onderdelendag te organiseren.
U bent welkom voor een bezoek of handel, en als u
komt neem eens een andere Ford freak mee.



ALTERNATIEVE NAJAARSRIT 2020

Arne Molenaar



Mijn Ford Taunus 23m heeft de afgelopen twee jaar noodgedwongen in de garage gependend. Het roestmonster had ook in de buik toegeslagen, en de dokters van de lokale garage hadden geoordeeld dat het beestje onder het mes moest. Helaas bestaat er geen zorgverzekering voor oldtimers, en bleef de auto lange tijd noodgedwongen in de arbeidsongeschiktheidsregeling.

Tot eind september. Met vereende inspanningen is een nieuwe brandstoftank geplaatst. Dirk Kortekaas had een oude brandstoftank liggen, en met deze orgaandonatie zijn wij naar de garage getogen. Helaas: Ook deze tank bleek lek. Een tweede vervanger bleek niet te passen en was ook lek. De garage heeft op mijn verzoek vervolgens de twee goede delen gepakt van de originele en vervangende tank, aan elkaar gelast, et voila!

Begin oktober moest daarom een fantastische dag worden: de najaarstourrit over de Veluwe was de uitgelezen manier om de automobiele benen weer te strekken, en te genieten van de auto, de omgeving en het weer onder de clubleden kunnen zijn.

Maar helaas: Nu waren het weer andere dokters die zich roerden, die van het RIVM. De tourrit ging niet door. De geest was echter uit de fles, en wij zijn die zaterdag 17 oktober gaan rijden. Van Groningen, via Zuidlaren, Emmen, Ommen naar de Sallandse Heuvelrug en vanaf daar om Apeldoorn heen naar Hoog Soeren, Kootwijk en richting Nunspeet. Omdat het donker snel begon in te vallen zijn we met het donderende geweld van de 2.8 liter Ford Granadamotor (ja, deze auto is een bastaard) weer over de snelweg richting huis gescheurd. Het is wellicht niet de rit geworden die we anders met de Taunus M Club hadden gemaakt. Het was wel een memorabele rit: Na 2 jaar stilstand op één dag een kleine 400 kilometer tuffen, met het hele gezin en een lunch op de hei. Voor mij had het nauwelijks beter gekund, en dankzij alle inspanningen van Dirk & Garage zijn we weer in staat te genieten van de Ford. Het leidt in elk geval tot deze conclusie: Lockdowns en oldtimerritten zijn uitstekend te combineren...

Groet, Arne Molenaar



TANKSTATION 1/87

Fred Renes



Hey Ford Taunus volgers.....en LIEFHEBBERS

□

Vorig clubblad schreef ik een stukje over de Coupe die kwam tanken. Nou inmiddels kwamen er ook best wel andere Ford's tanken. Ik heb daar natuurlijk ook prachtige foto's van genomen zodat je je kan inleven in de jaren 70 van de 20e eeuw. Daar komen ze, wel in miniatuur!

De 4 drs Sedan kwam je, net als de Coupe, enkele keren meer tegen dan de 2 drs Sedan.

Als er een 4 drs Sedan kwam vond je het een hele andere verschijning dan de sportieve Coupe.

In die 4 drs Sedan zaten meestal wat oudere personen, geen drukke kinderen, zoals wij waren, ja toch? op de achterbank. Lekker klieren, zoals deuren openen onder het rijden, want die konden niet op(kinder)slot, ook ramen opendraaien. In de zomer brandde je je billen, i.v.m. de skai lerenbekleding,

vader en moeder met je voeten in de rug drukken, en wij maar gniffelen op die achterbank, bah die jongens ook. Maar goed wij waren er, en nog steeds genieten mijn broer en ik van die goeie alde tiid, dat is op z'n Fries.

Je stikte bijna van de sigarettenrook van vader, Black Beauty, nou mijn vader is daar echt niet 'BEAUTY' van geworden, maar 66 jaar helaas, want we missen we hem nog steeds. Hij was een echte Ford man in hart en nieren. Maar goed, ik heb dus toch nog iets goeds van hem meegekregen: Ford liefhebber en rijder en ook nog steeds Ford modellen in bezit, jij ook?

Nog steeds mogen wij nieuwe leden begroeten met hun prachtige aanwinst, van Opa, op vader en nu de kleinzoon die deze Ford vertroeteld.

Welcome to the Club, and talk about it what you have seen!



BOEKENTIP

Voor kelderboxenmonteurs, schuuropruimers, overjarige brommerfanaten en Nozems

GABRIËL KOUSBROEK BUIKSCHUIVER

Meeuwis Opmeer

Als kind had hij een ongekeerde vernietigingsdrang, al het speelgoed dat op zijn pad kwam moest en zou kapot. Kousbroek beschrijft hoe hij als achtjarig krengetje al verslaafd was aan autowrakken en ruïnes. Samen met zijn maatje Ivo speelde hij autokerkhofje. Ze nodigden klasgenootjes uit en vroegen hun hun autootjes mee te nemen. Met het gereedschap uit zijn vaders gereedschapskist werden de getoonde dinky toys helemaal aan gort geslagen. De auteur neemt je mee in de bizarre wereld van de Haagsche nozems en ander jong gespuis. Een boekje met een wonder van vrolijke pijnlijkheid en met prachtige precieze tekeningen die bedrieglijk helder van lijn en kleur zijn. Het is lachen en huilen om zijn krankzinnige avonturen met zijn eerste brommer, de Mobylette zijn ijzeren hond en nog veel meer motorisch rollend materieel. Hou je van rouwe straatpraat en een beetje op het randje van fatsoen? dan zou ik zeggen: lezen die handel, geniet huiver en zorg voor een flinke zak zoutkorrels.

Titel: BUIKSCHUIVER

Auteur: Gabriël Kousbroek

Eerste druk: 2020

ISBN: 978 90 388 0963 2

Bestel het bij je plaatselijke boekhandel



AGENDA FORD TAUNUS M CLUB EVENEMENTEN

Clubleden en geïnteresseerde in de TMCN

Door de bestaande coronamaatregelen is voorlopig de agenda nog leeg. Om op de hoogte te blijven van de laatste ontwikkelingen is het belangrijk regelmatig onze website en/of de Facebookpagina Taunus M Club Nederland te raadplegen. De bollen van de ALV houdt u van ons te goed !



Ford

VAN HUIS UIT

Ineke

Op het moment dat ik dit schrijf is het prachtig weer buiten het zonnetje schijnt en de plantjes komen aardig omhoog. Dirk heeft weer ontzettend veel, tulpen, hyacinten, narcissen, krokusjes en blauwe druifjes geplant. Hij is er een behoorlijke tijd druk mee geweest. Maar ook een tijdje terug, met al die sneeuw, wat was het mooi. Na een tijdje was ik toch wel blij dat het ging dooien, want je merkt dat je ouder bent en dat je veel meer verkramppt gaat lopen en dat veroorzaakt dan weer pijn in je rug. Dirk is ook dan weer heel druk geweest met bladeren, kranen en plastic over alle bloembakken te doen en in de tuin lagen er takken van de kerstboom tegen de vorst. Als de bloemen weer boven komen, zegt Dirk altijd laat nu de Japanners en Chinezen maar komen. We zijn wel wezen rijden, want de hele dag wandelen en fietsen, is wel goed voor je conditie, maar je wil ook wel eens wat anders zien. Dus zijn we naar Tiel gereden en hebben op de kade naar het hoge water gekeken, wat een indrukwekkend gezicht zo breed als de Waal was. Alleen even gezellig op een terrasje zitten is er niet bij, maar we zijn toch uit eten geweest. We hebben bij een patatzaak een broodje kroket gekocht en op een bankje in het zonnetje opgegeten. Dirk zei, "Ik neem je mee uit eten", maar het had wel wat. Het zonnetje scheen die dag ook uitbundig. Wij hebben geen moeite met de avondklok het enige dat ik heel erg mis is, geen terrasje pikken of een hotelletje boeken, de onderdelendagen, geen beurzen. Zo mis je een hele hoop gezelligheid want

je spreekt natuurlijk ook niemand van de club. Maar ja, ik ben de enige niet, met mij zijn er zo vele. We houden de moed erin, ooit komt het wel weer goed, als iedereen zich er een beetje aan de regels houdt. Ook vind ik het jammer dat je maar met een persoon op visite mag, want je rijdt meestal met z'n tweeën ergens naar toe. Het heeft ook wel z'n voordelen dat je weinig kunt doen, je gaat je kasten maar eens nakijken, je gooit aardig wat spullen weg. Als je bij ons in de buurt naar de vuilstort rijdt is het wel een mooi gezicht. Op de snelweg weinig file, nou dan moet je eens naar de stort rijden, hele lange rijen. Iedereen is aan het opruimen en weggooien. Met de sneeuw was het wel mooi, dat je ontzettend veel vogeltjes ziet, ook die ik nog niet in de tuin gehad heb o.a. een groenling en een zanglijster, mijn buurman had een blauwborst in de tuin die heb ik helaas nog nooit gezien. Ook heb ik mijn fotoalbum van de club is nagekeken, daar staan ook mooie foto's in. Foto's van de beurzen waar ik sta met mijn winkeltje. Dat mis ik best wel. Ik heb het altijd met heel veel plezier gedaan. Vaak wist ik toch wel leuke dingen te vinden voor de verkoop. Wel had iemand een idee om grote overalls te kopen en het Ford embleem erop te laten maken, maar dat vond ik geen optie, want er zijn voor volwassenen zoveel verschillende maten, dat kon ik niet maken van het clubgeld. Zo, nu voor dit moment even genoeg en net als Dirk hoop ik jullie allemaal weer vlug te kunnen zien en spreken. Tot snel. Ineke.



Op de volgende pagina een artikel uit het blad AutoVisie over de Taunus 20M TS dragracer die in 2011 op de onderdelendag in Barneveld te zien was. Ondertussen is Taunus weer hersteld na de crash



FORD TAUNUS 20M TS

Motorsport can be dangerous...

Willy Reerink rijdt al jaren érg hard en zonder schade dragraces. Tot het begin van dit seizoen...

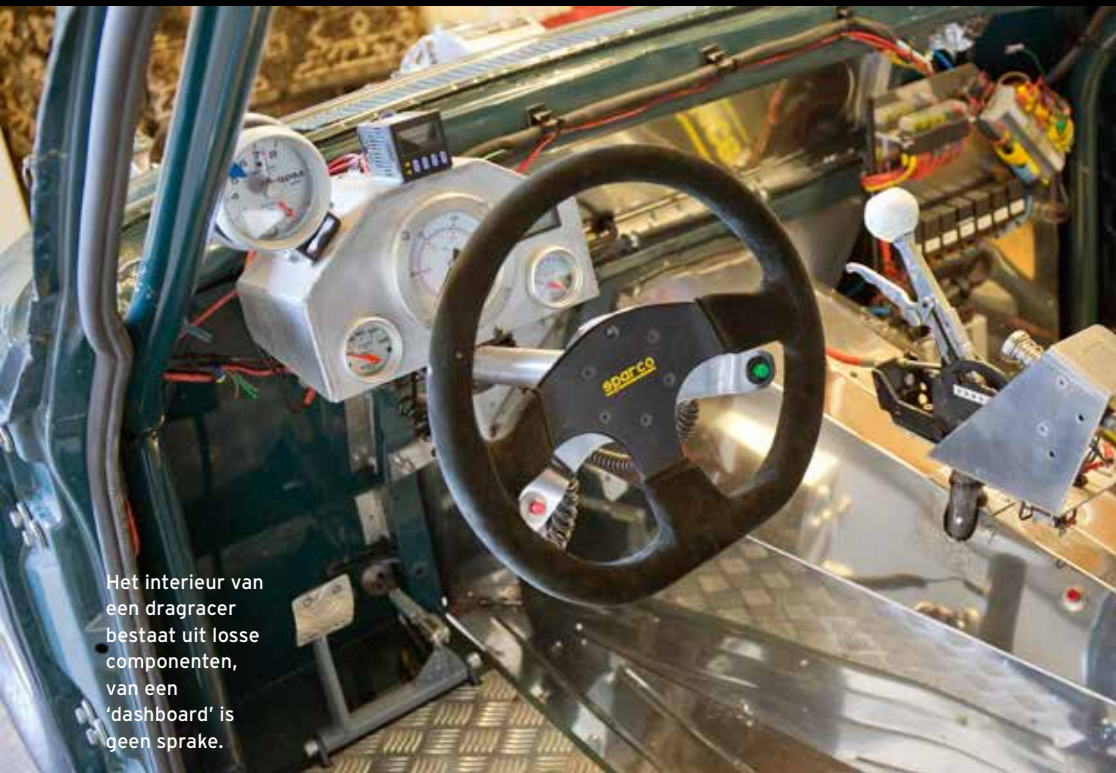
Mijn broer Bert en ik gingen regelmatig kijken naar sprintwedstrijden op vliegveldjes en in 2001 besloten we zelf mee te gaan doen. In eerste instantie kochten we een Ford Mustang die volgens de verkoper 400 pk zou hebben. Daar hebben we wat evenementen mee gedaan, maar dat opgegeven vermogen haalde hij bij lange na niet. Het ging hard hoor, maar het leek wel of hij stilstond in vergelijking met de andere deelnemers, dat schoot niet op. Toen hebben we na een korte speurtocht met één muisklik een Chevrolet Vega racer in ons winkelwagentje gezet en die werd dus zes weken later vanuit Amerika bezorgd. Maar we hadden er eigenlijk helemaal geen verstand van, we wisten niet eens hoe we dat ding moesten starten. Op een forum hebben we toen een oproep gedaan: 'we hebben een dragracer gekocht, maar weten niet hoe het allemaal werkt, wie kan ons helpen?' Daar reageerden

vervolgens heel wat mensen op en zo zijn we er een beetje ingerold. Mijn zwager Ton de Jong raakte ook geïnteresseerd en vanaf dat moment waren we altijd met zijn drieën op pad, we waren volledige outsiders. Een belastingadviseur, een gitarist en een kraanmachinist met een caravan en een Chevrolet Vega. Nadat we een nieuwe motor hadden ingebouwd ging het steeds harder en begon de Vega spectaculaire *wheelies* te trekken, zo kom ik ook aan mijn bijnaam 'Wheely Willy'. Nadat we vier jaar met de Vega geracet hadden, werd het tijd voor iets anders.

Er rijden al veel Amerikanen rond, dus besloten we op zoek te gaan naar een Europese auto. Deze Taunus stond in een tijdschrift dat we ooit op een Zweeds evenement kregen. We hebben de eigenaar gewoon gemaïld en gevraagd of zijn auto te koop was en dat bleek zo te zijn. Sterker nog, de prijs viel zelfs mee. Dus zijn

we naar Zweden gereden om de auto te bekijken. Toen de eigenaar de motorkap opende, wisten we niet wat we zagen, al die buizen, die turbo..., wij waren gewoon een grote carburateur gewend! Het was regelrecht intimiderend. Het leek niet voor ons weggelegd, we hadden te weinig kennis van zaken. We overwogen de auto te kopen zonder motor en dan de Vega-motor daarin te zetten, maar hebben uiteindelijk toch de hele auto gekocht. En daar rijden we nu alweer jaren mee. En ondertussen constant verbeteren en aanpassen natuurlijk. We rijden





Het interieur van een dragracer bestaat uit losse componenten, van een 'dashboard' is geen sprake.



maar heel weinig met de auto, dus is het moeilijk om dingen te testen. Je kan per run maar een ding veranderen en we maken er zo'n 25 tot 30 per jaar. Elke race is dus ook meteen een test. Bij de start een beetje gas, iets meer gas en uiteindelijk zoiets van 'nou, dan moet het nu zover zijn'. Plankgas! En wat er gebeurt, gebeurt er dan maar, die voet gaat mooi niet meer van het gaspedaal af. Je weet niet wat je nu en dan meemaakt hoor, soms lijkt het alsof het blok door de motorkap gaat. Binnen zes seconden naar de tweehonderd en in ruim 8 tellen boven de 250 km/h!

Maar nu even niet meer, enkele weken geleden hadden we de eerste run van dit seizoen, maar dat was ook gelijk de laatste. Bij ongeveer 150 km/h begonnen de wielen te spinnen door de toegenomen turbodruk en verloor ik de grip aan een kant. En dan is bijna 1000 pk op de achterwielen echt heel veel. De auto ging

rechtsaf en wel zo enorm snel dat er geen tijd was om ook maar iets te corrigeren. Voor ik het wist, lag de Taunus op zijn kant en schoof een heel eind door op het dak. Vervolgens ben ik een paar keer omgerold en achterstevoren op de vangrail geëindigd, tegen de rijrichting in. Einde verhaal, dachten we. Je kunt je voorstellen dat we er een paar dagen echt doodziek van zijn geweest. Maar we gaan proberen de auto in 2017 weer op de baan krijgen. We hebben een zeer beperkt budget en zoeken nog hulp, dus heb je de de kunde, kennis én zin om ons te helpen, sein ons dan even in, dat kan via de redactie van Autovisie. We hebben nu tweemaal dingen gedaan waarvan we totaal niet wisten hoe het zou gaan eindigen. Eerst de Chevrolet Vega en toen de Ford Taunus 20M Turbo. Maar je merkt dat het leuk is wanneer je dingen doet waarvan je de afloop niet kunt overzien. En dat het uiteindelijk toch begint te lopen. Een derde keer moet dus ook wel lukken, toch? ▲

★ Bij 150 km/h begonnen de achterwielen te spinnen ★



De eigenaar

NAAM Willy Reerink, 62 jaar.

BEROEP Belastingadviseur.

TOEKOMSTPLANNEN

De Ford Taunus 20M TS wordt weer helemaal als nieuw gemaakt, volgend seizoen staan we weer aan de start!

Weetjes

Door de verschillende budgetten zijn er ook veel verschillende klassen. Snelheid is immers te koop. De Taunus doet mee in de Pro ET-klasse. Hierin rijden auto's de kwart mijl tussen de 8,99 en 11,99 seconden. De bedoeling is om zo dicht mogelijk boven een vooraf opgegeven tijd te eindigen. Andere klassen lopen van de Juniors (met deelnemers vanaf acht jaar) tot de Top Fuel Dragsters. Deze gaan binnen een seconde van 0-100 mijl (dik 160 km/h) en halen aan het eind van de run een top van 530 km/h.



Ford Taunus 20M TS Hardtop

bouwjaar	1965
nieuw prijs	n.v.t.
gemaakt van/tot	1965-1967
geschatte waarde	€ 40.000,-
topsnelheid	n.v.t.
acceler. 0-250	8,0 s
gem. verbruik	3,0 l/km, E85
motor	Chevrolet V8, 6178 cm ³ , Borg Warner S475 T6
max. vermogen	bijna 1000 pk
max. koppel	n.b.
transmissie	automatisch, Powerglide 2, achterwielandr.
massa leeg	1040 kg

Fabrieksgegevens, voor zover te achterhalen

Kijk op YouTube.com/autovisie

WWW.AUTOVISIE.NL | 61

HEMWEGGETJES

Rob Mulder

Een stuk historie van Ford in Nederland zoals dat in het verleden is opgeschreven toen de fabriek nog open was.

Ford Nederland N.V.

Reeds in 1911 ware er Fords te koop in Nederland via de firma “Valk en Zoonen” te Arnhem. In 1924 werd de N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek opgericht in Rotterdam met 55 medewerkers. Rond 1929 werd besloten om een nieuwe vestiging te bouwen in oktober 1930 kwam Henry Ford I om de eerste paal te slaan. Het ging niet door en het terrein in het Westelijk Haven gebied in Amsterdam werd gekocht.

Tot 1938 was de heer Both algemeen directeur en daarna kwam de lange periode van de heer Stenger (tot 1957). De heer Feifer bleef tot 1962 directeur en tot 1967 de heer Edwards. De heer Peddermors was tot 1976 algemeen directeur en werd opgevolgd door de heer Laurent. Tot op heden is hij directeur.



Ford

Een ongelooflijk aantal types zijn er bij Ford gemaakt. Een greep uit de modellen:

- V8
- B Ford
- BF
- Y
- de 8
- de 10
- Lincoln
- Lincoln Zephyr
- Prefect
- Vedette
- Anglia
- Taunus 10M
- Vendôme
- Versailles
- Consul
- Zephyr Mark II
- Transit
- Consul 315
- Consul Capri
- Thames 800
- Cortina
- N Truck
- D Truck
- Amerikanen
- Escort
- Taunus
- H Truck



Wat hebben we gebouwd bij Ford Nederland?

- 1970 N Truck
Cortina
- 1971 N Truck
Cortina
- 1972 N Truck
Cortina (enige tijd gestopt i.v.m. opvoer productie)
- 1973 Cortina
Vanaf juni de N truck (wederom in productie)
- 1974 Cortina
N truck
- 1975 Cortina tot February
Transcontinental September
Escort Estate april
N truck
- 1976 Tot juni N Truck
Tot april Escort Estate
Taunus
Transcontinental
- 1977 Taunus
Transcontinental
- 1978 Tot juli Taunus
Transit in september
Transcontinental
- 1979 Transcontinental
Transit





Ford



JEUGDSENTIMENT EN HET NUMMERPLATENCIRCUS

Meeuwis Opmeer

Ik herinner mij nog goed dat wij, als 8 en 9 jarige Schiedammer schoffies op weg naar school achter op de bumper van haast stilstaande of langzaam rijdende auto's sprongen. Met het doel om voor noppes en niks sneller op het schoolplein te komen. Auto's met een stevige bumper en een reservewiel achterop waren het meest in trek. Er waren chauffeurs die dit liften niet erg op prijs stelde, ze begonnen dan ineens harder te scheuren met als pijnlijk gevolg geschaafde knieën armen en benen. Het stond ook wel stoer om dat bloed aan je vriendjes te laten zien, dat wel natuurlijk. Een andere en stuk minder gevaarlijke hobby was de cijfers en letters van nummerborden van auto's opschrijven in een doormidden geknipt en van school gepikt schoolschrift als een soort zelf gefabriceerd notitieboekje. De sport was dat je een nummerplaat kon scoren uit een heel andere provincie dan Zuid-Holland. Waarom? nou aan de letters op het nummerbord kon je toen zien of een auto uit Limburg, Friesland, Drenthe of een van de andere provincies kwam. Een ander toppunt van het kentekenscore was het kunnen opschrijven van een buitenlandsnummer om dan vervolgens uit te zoeken uit welk land die auto kwam. Het simpele van het iPhone en Google loze tijdperk had ook zo zijn charme.

Zo kwam ik op het idee om het verhaal achter het ontstaan en de betekenis van het Nederlandse kenteken met de kentekenplaten op te schrijven. Veel en lang zoeken was niet nodig, want wat bleek, een aantal (onbekende) auteurs hadden het nodige werk al gedaan en als vrij te gebruiken tekst op het internet geplaatst. Na wat zoeken en uitzoeken met kleine tekstuele correcties en enkele toevoegingen, is dit het resultaat.



Beperkte historie van het kenteken en de kentekenplaat in Nederland

In 1898, twee jaar nadat de eerste automobiel in Nederland op de weg kwam, werden er 'Rijver-

gunningen' uitgegeven. Met deze voorloper van het nummerbord, was Nederland het eerste land ter wereld dat met een nationale kentekenplaat kwam. Het verhaal gaat ook wel dat de invoering van het nummerbord ontstaan is omdat de politieagenten, die per fiets surveilleerden, het steeds sneller wordende autoverkeer niet meer konden bijhouden.

In 1906 werd de laatste rijvergunning afgegeven en moest de bestuurder voortaan over een rijbewijs en nummerbewijs beschikken. Het nummerbewijs werd volgens een provinciaal systeem opgezet. Ieder nummerbord begon met een of twee letters, om de provincie mee aan te duiden.

Nb. Het verhaal over de ontstaansgeschiedenis van het rijbewijs staat in clubblad 124.



Ford Taunus 10 M De Luxe 1951, als allereerste met een landelijk kenteken!

In 1951 werd er overgegaan op een landelijk systeem omdat het verkeer steeds vaker de provinciegrenzen overschreed. Hiermee is de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) ontstaan, die tot op heden de registratie en uitgifte van Nederlandse kentekenbewijzen beheert. De eerste serie van het landelijke systeem bestond uit twee letters, twee cijfers en weer twee cijfers (XX-99-99). Het eerste kenteken dat werd afgegeven was ND-00-01 en wel aan een Ford Taunus 10 M de luxe. De nummerborden waren toen donkerblauw met witte letters. Een belangrijk verschil met de periode voor 1951 was tevens dat de kentekens nu niet langer aan de eigenaar van de auto gekoppeld waren, maar steeds bij dezelfde auto bleven, ongeacht hoe vaak de auto van eigenaar verwisselde. Kenteken en auto horen vanaf nu (tot het inleveren bij de autosloperij) voor altijd bij elkaar.

In 1965 werden de letters achter de cijfers gezet (99-99-XX). 00-01-AD was de eerste uit deze reeks. In 1973 werden de letters tussen de cijfers geplaatst (99-XX-99), met 00-AD-01 als eerste uitgave. In 1976 en 1977 kreeg de nummerplaat een wat lichtere blauwe achtergrond en een ander (beter leesbaar?) lettertype.

In 1978, toen de series met twee letters en vier cij-

fers op waren, werd er overgeschakeld op een serie met vier letters en twee cijfers (XX-99-XX). Het eerste kenteken in deze reeks, DB-01-BB werd in oktober 1978 afgegeven. Vanaf 1 januari 1978 werd de gele (reflecterende) nummerplaat met zwarte letters uitgereikt.

In 1991 werden de cijfers achter de letters gezet (XX-XX-99). Het eerste nummer was (DB BB 01). In 1999 kwamen de cijfers voor de letters (99-XX-XX). Deze serie begint met het kenteken 01-DB-BB. In 2000 werd, om fraude met kentekenplaten tegen te gaan, overgegaan op een nieuw uitgiftesysteem: GAIK(Gecontroleerde Afgifte en Inname van Kentekenplaten). Alle kentekenplaten vanaf 1978 worden vervangen door de nieuwe GAIK-kentekenplaat. Dit nummerbord is herkenbaar aan het blauwe vlakje aan de linkerkant met het EU logo en de landencode NL.



In 2008 werd overgegaan op een nieuwe serie met drie letters en drie cijfers (99-XXX-9). 01-GBB-1 was de eerste uit deze nieuwe serie. Daarna volgden 9-XXX-99 (2013) en XX-999-X (2015 - heden). De volgende reeks bestaat uit de combinatie X-999-XX. Hieronder staat de verklaring over het opschrijven van de kentekens door veel jonge gasten uit die tijd.

Van 1906 tot 1951 waren de kentekens opgezet volgens een provinciaal systeem:

- A = Groningen
- B = Friesland
- D = Drenthe
- E = Overijssel
- G, GZ = Noord-Holland
- H, HZ = Zuid-Holland
- K = Zeeland
- L = Utrecht
- M = Gelderland
- N = Noord-Brabant
- P = Limburg
- R = Departementen



Andere minder bekende kentekenplaten.

Exportkentekenplaat:

Op het moment dat een Nederlands voor export verklaard voertuig naar het buitenland moet worden gereden, kan er een Nederlands exportkenteken gebruikt worden. Dit kenteken bestaat uit het voor export verklaard kentekenbewijs (kentekencard + deel II), een Groene Kaart (WA-verzekering) en twee witte exportkentekenplaten met daarop de kenteken serie van het oude Nederlandse kenteken. Het exportkenteken met Groene Kaart (WA-verzekering) is slechts 14 dagen geldig.

Transitokentekenplaat:

Een transitokenteken ziet er hetzelfde uit als een exportkenteken, maar is hier eigenlijk niet mee te vergelijken. Zo is het transitokenteken bedoeld voor voertuigen die geen (Nederlands) kenteken hebben gehad. Ook de aanvraagprocedure is totaal anders. Zo moet het voertuig (technisch)gekeurd worden door de RDW. Hierbij wordt ook een identiteitsonderzoek gedaan. Het transitokenteken is wereldwijd geldig en de kosten zijn afhankelijk van het type voertuig en de aanwezigheid van buitenlandse apk documenten. Het transitokenteken is net als het exportkenteken 14 dagen geldig. Meer hier over lees je op de website van de RDW.

Eendagskenteken:

Wanneer je over een voertuig beschikt dat nog gekeurd of geïnspecteerd dient te worden, dan kun je op de website van de RWD een Eendagskenteken aanvragen. Dit kenteken is bedoeld om van of naar het keuringsstation te kunnen rijden en mag dan ook niet voor andere doeleinden gebruikt worden. De Eendagskentekens bevatten de enkele letter A, E, H, K, L, N, P, S, T, V, W of X en twee groepen van twee cijfers.

In veel gevallen is het overigens een stuk eenvoudiger en praktischer om deze keuring uit te besteden aan een garage of een hierin gespecialiseerd bedrijf. Dit heeft als groot voordeel dat je niet zelf naar het keuringsstation hoeft te gaan.

Oud blauw:

Historische voertuigen (oldtimers en klassiekers) met een datum eerste toelating voor 1 januari 1978 mogen met een donkerblauwe kentekenplaat de openbare weg op. Een tweede vereiste is dat het kenteken uit 2 groepen van 2 cijfers en 1 groep van 2 letters bestaat. Deze kentekenplaat heeft witte letters en wordt gezien de vereiste leeftijd van het voertuig en de blauwe kleur van de kentekenplaat ook wel 'oud blauw' genoemd.

Een voertuig uit het buitenland met een datum eerste toelating vóór 1 januari 1978, krijgt bij invoer automatisch een kenteken waarmee u een blauwe kentekenplaat mag voeren.

Kentekenplaat Taxi:

Sinds 1 december 2000 is het voor taxi's verplicht om een blauwe kentekenplaat met zwarte letters te voeren. De procedure is als volgt; een voertuig waarvoor een taxikentekenplaat wordt aangevraagd beschikt altijd over een regulier Nederlands kenteken. Na goedkeuring krijgt het voertuig een blauwe kentekenplaat waarbij de letter- en cijfercombinatie hetzelfde blijft.

Handelarenplaat: HA, FH of HF.

Erkende voertuighandelaren beschikken meestal over groene kentekenplaten met de lettercombinatie 'HA'. Deze zijn bedoeld om een niet te naam gesteld voertuig toch verzekerd over de weg te kunnen rijden, bijvoorbeeld tijdens een proefrit.

AA kentekenplaat:

AA kentekens zijn bestemd voor leden van het koninklijk huis. Wanneer een voertuig met AA kenteken wordt verkocht, krijgt het een nieuw en regulier kenteken.

CD kentekenplaat:

Kentekens met de lettercombinatie 'CD' zijn voorbehouden aan buitenlandse diplomaten en leden van internationale organisaties. CD staat in dit geval ook voor 'Corps Diplomatique'. Rechters en medewerkers van het Internationale Gerechtshof rijden met een soortgelijk kentekenplaat waarbij het kenteken de lettercombinatie 'CDJ' bevat.

BN/GN kentekenplaat:

Buitenlands personeel van ambassades, consulaten en internationale organisaties die niet beschikken over een diplomatieke status, rijden in Nederland met een kenteken dat bestaat uit de lettercombinatie 'BN' of 'GN', gevolgd door vier cijfers. De combinatie heeft officieel geen betekenis. Toch wordt vaak ten onrechte gedacht dat de combinatie 'BN' en 'GN' respectievelijk staan voor 'Buitenlander in Nederland' en 'Geen Nederlander'.

KA, KL t/m KZ en LM, LO, LU, MC, DM voor defensievoertuigen:

Defensievoertuigen rijden met speciale kentekens. Denk hierbij aan kentekens van voertuigen van de Koninklijke Landmacht (KL + KR), Koninklijke Luchtmacht (LM), Koninklijke Marine (KM), Koninklijke Marechaussee (KV) en Korps Mobiele Colonne (MC). Sinds 2014 worden ook militaire kentekens uitgegeven, waarbij de kentekenserie begint met de letters 'DM'.

DF kentekenplaat:

Nederlandse militairen die in Duitsland gelegerd zijn, voeren een witte kentekenplaat en een kentekenserie dat uit 7 karakters bestaat. Hierbij begint de kentekenserie altijd met de letters 'DF' en zijn de streepjes weggelaten. De landcode 'NL' is wel aanwezig.

BFG-NATO kentekenplaat (zwarte kentekenplaat

met witte letters)

Nederlandse en Duitse militairen die werkzaam zijn in BFG-NATO verband, voeren een zwarte kentekenplaat met witte karakters. Het lettertype komt overeen met het lettertype dat voor Duitse kentekenplaten gebruikt wordt en wijkt dus af van de Nederlandse kentekenplaat.

GV kentekenplaat:

Het GV kenteken is bestemd voor motorrijtuigen met een beperkte maximumsnelheid die in grensgebieden worden gebruikt. Dit zijn voertuigen die in Nederland geen kenteken hoeven te hebben, maar in het buitenland wel. Denk hierbij aan landbouwvoertuigen en bosbouwtrekkers.

RC kentekenplaat:

NAVO dienstvoertuigen in Nederland rijden rond met de lettercombinatie 'RC', gevolgd door vier cijfers. 'RC' staat in dit geval voor 'Région Centrale'.

ZZ kentekenplaat:

Voertuigen met een 'bijzondere' toelating door de RDW worden voorzien van een kentekenplaat met de letters 'ZZ'. Zeer Zwaar of Zeer Zeldzaam, de betekenis voor de letters is niet officieel. Deze kentekenplaat is voorbehouden aan uitzonderingsgevallen. Zoals buitengewoon hoge, brede, lange en zware bedrijfsvoertuigen voor bijzonder transport, zware kraanwagens en buitengewoon hoge, brede, zware aanhangwagens en opleggers. Maar ook de eerste Arnhemse trolleybussen en de 25-meterbussen in Utrecht van Qbuzz dragen ZZ kentekens. Op de nieuwste serie kentekenplaten staan de letters ZZ achteraan. Voertuigen met een ZZ combinatie zijn vrijgesteld van de Apk-plicht.

MMBS kentekenplaat:

Een MMBS kenteken is oorspronkelijk bestemd voor land- en bosbouwvoertuigen. Door een maas in de wet was het tot voor kort echter ook mogelijk om reguliere personenauto's terug te tune. Op deze manier waren deze voertuigen vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting, verviel de apk-plicht en was zelfs een rijbewijs niet nodig. Inmiddels is de regelgeving voor een MMBS kenteken aangescherpt.

Tot slot nog een leuk wetenswaardigheidje over speciale kentekens in België

Tegenwoordig is het in België toegestaan om tegen een betaling van €1.000,00 je eigen kentekenserie te kiezen. Het kan daarom voorkomen dat je de vreemdste kentekens voorbij ziet komen. De Volkskrant schreef hier een artikel over en noemt hierbij een aantal leuke voorbeelden als 'BABY', 'SCHATTEKE' of 'GEHAAST'. Er zijn wel een aantal restricties, want beledigende of racistische benamingen zijn niet toegestaan.

TAUNUS TRANSIT WESTFALIA

Wim Langeveld

Een camper is een verbouwde bestelbus. Dit is misschien wat simplistisch voorgesteld, maar zo is het ooit wel begonnen.



In 1951 kreeg de firma Westfalia in Duitsland van een Engelse officier de vraag of het mogelijk is om een bestelbus om te bouwen tot een zelfrijdende caravan. Westfalia zag hier wel brood en zo is de bal gaan rollen. De camper is geboren. De FK Taunus Transit werd in 1953 geïntroduceerd. De 'vader' van deze bus was Dr. Alfred Haesner; hij was diegene die de Volkswagenbus, de T1, heeft



ontworpen. Om bij productie van de FK de kosten zo laag mogelijk te houden werd er zoveel gebruik

gemaakt van bestaande onderdelen, dus de motor en aandrijflijn kwamen van de Taunus P1 en later P3, dus motor voorin en achterwielaandrijving.



Dit in tegenstelling tot de Bulli Volkswagenbus waar de motor achterin ligt. De FK Taunus Transit is door de vlakke laadvloer dus uitermate geschikt om verbouwd te worden tot een zelfrijdende caravan. Om de stahoogte van de camper te vergroten werd een kanteldak gemonteerd, een zgn. Dormobile. Het werkt als volgt: het Dormobile dak scharniert aan een kant zijwaarts omhoog en opent als een accordeon. Hierdoor ontstaat er veel meer staruimte, waardoor lange mensen niet steeds hun hoofd stoten, en is het zelfs mogelijk om bovenin 2 extra slaappleatsen te creëren. Dit in tegenstelling tot de VW T1 Westfalia, deze moet het doen met een klein hefdak.



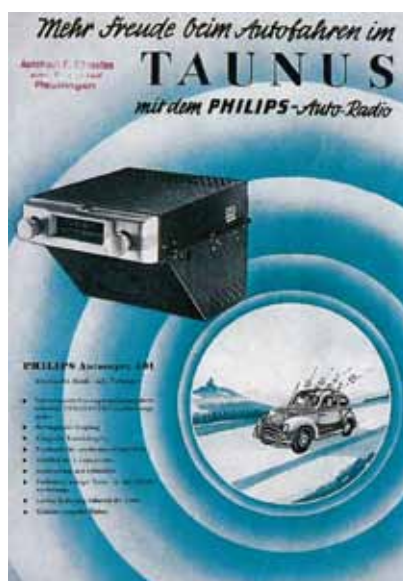
De Taunus Transit Westfalia werd vervolgens luxe afgewerkt met gestoffeerde banken, een centraal geplaatste tafel, gordijnen, glazen kastjes, een gasfornuis en een aanrecht. De glazen kastjes zijn zelfs voorbereid op bier- en schnapsglazen. Ondanks de vele praktische voordelen ten opzichte van de Bulli is de Taunus Transit Westfalia geen commercieel succes geworden. Er zijn er slechts 12 van gebouwd. (bron Westfalia Register) Volgens sommigen zijn er hiervan nog slechts 6 over.



HISTORISCH LUISTERPLEZIER

Eric van Peer

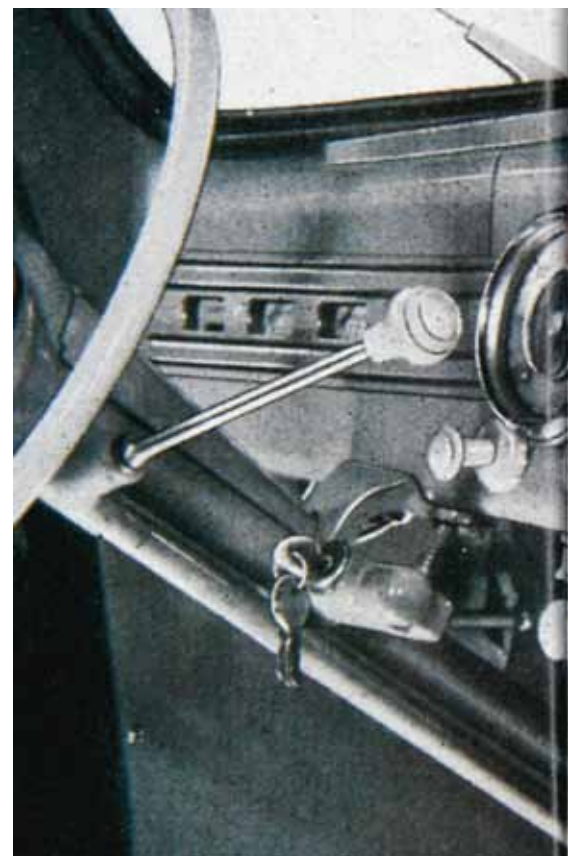
Digitale ontvangers met een display lichtshow en geïntegreerde cd, mp3 speler of internet verbinding kunnen nu elke auto transformeren naar een concertzaal. Bas boxen en krachtige versterkers maken er zelfs een rollende openbare disco van. Was vroeger zelfs een “normale” autoradio lang tijd niet als vanzelfsprekend in een auto en behoorde die tot de accessoires, die bij een afschaf vanwege de prijs zorgvuldig overwogen werd. Een korte reis terug in de tijd om het verhaal van de autoradio te vertel-



bezigting in 1940 in gevoerd. In Duitsland was luistergeld al sinds de begin 1920 ingevoerd, echter voor mobiele ontvangers was dat niet van toepassing. Hierdoor was het interessant om een draagbare



len. Met de eerste radio-uitzendingen in 1919 in Nederland was een nieuw tijdperk van communicatie geboren. In die tijd, mensen spreken nog steeds over de “golden twenties”, gold een picknick vaak om een van de vele zondagsuitstapjes te bekronen. Een opwindbare meegenomen grammofoonspeler maakte dat feestje af in de open lucht. In die jaren werd in Nederland nog geen luistergeld gevraagd voor het in bezit hebben van een radio, dat werd pas na de



TELEFUNKEN

Abendtasche oder Lautsprecher...?

das ist die Frage, und auf den ersten Blick nicht leicht zu beantworten. Doch diese musikalische Kleinstigkeit, wie es von außen anmutet — sozuzogen eine dummer crie — birgt einen sehr leistungstarken Picknick-Lautsprecher. Er springt da an, wo die Töne des Autospeakers übertragen werden soll — ins Freie, weitab vom Wagen. Die hübsche elegante Tasche ist aus wetterfestem Borax und verträglich spielend, ins Gras gestellt oder an einem Baum aufgehängt zu werden. Je der TELEFUNKEN-PICKNICK-LAUTSPRECHER macht die Fahrt mit dem Autosuper im wahren Sinne des Wortes vollkommen!

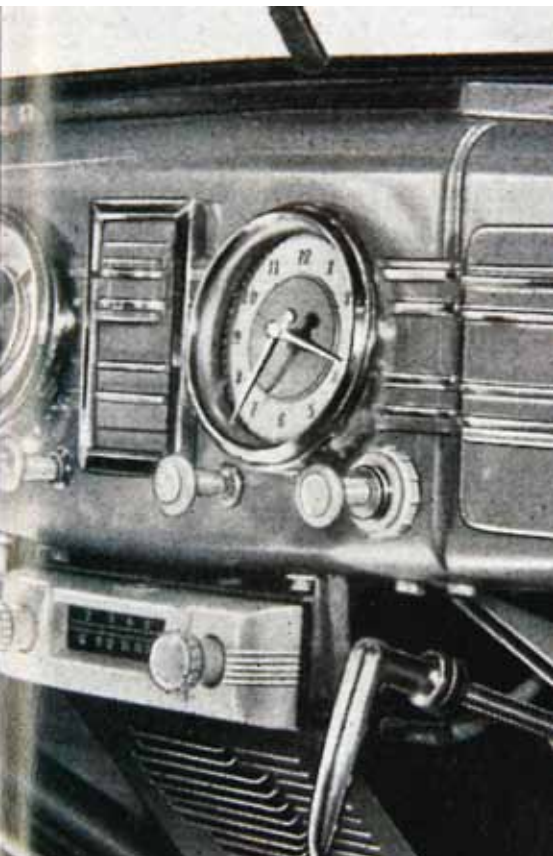
Leche Lohet und Leche Rost

TECHNISCHE DATEN
 Form-App. Lautsprecher, Typ 104, 1935, wetterfeste Ausführung • Leistung 0,5 W • Frequenzbereich: 15.000 Gauss • Schwingungsbereich: Impedanz 6 Ω • 8 m Anschlusskabel

IHR TONMEISTER
 RADIO-MUSIKHAUS
 NOTHACKER
 KORNWESTHEIM
 BAHNHOFSTR. 34 - TEL. 86074

radio ontvanger te hebben. Mede door de ontwikkeling van batterij-radio's werden deze snel populair bij de auto bezitters.

In de jaren 30 hadden de meeste autofabrikanten vooral interesse in het produceren van representatieve auto's waar hogere winstmar-



Da staunen Sie, was? Regu-
 lar macht der Wagen
 nur seine zwanzig Kilo-
 meter. Aber wenn ein
 flotter Marsch im Radio
 spielt, kriegt er noch mal
 Ehrgeiz.

ges waren te behalen. Deze luxe wagens moesten vooral comfort en luxe bieden en daarbij past natuurlijk ook de jongste technische uitvindingen. De radio was in die tijd zo een uitvinding en werd door Philips als "autosuper" aangeboden. Bij Telefunken werd geadvertiseerd met de tekst: "vanaf de eerst testrit heb je een nieuw gesprek voor die dag met de Telefunken-Autosuper T 3877. Men leert het autorijden van een andere kant kennen en geef toe: het rijdt twee keer zo goed. De concurrentie beweerde: "Met een Blaupunkt is auto rijden vrolijker" Daarnaast had de Blaupunkt -Autosuper 5 A 76/1 een beter ontvangst bereik, waardoor je ook overdag meer zenders kon ontvangen. In het donker zijn bijna alle zenders op

Ein BLAUPUNKT Auto-Radio
 und die Tanzkapelle fährt mit

de schaal verdeling te ontvangen, zowel de grote Europese zenders, maar ook de vele kleine zenders. Het ontvangst deel, onder in de auto of achter het dashboard werd met een soort satelliet op het dashboard bediend via flexibele kabels bediend. De prijs inclusief de buizenet kostte dat in Duistland DM 313,25.

In een dealerinformatieblad uit 1935, merkte Mende op dat er moeilijkheden waren met radio's in de auto's: "De auto uitgevoerd met een radio is gebaseerd op ervaring en op dit gebied slechts in geringe mate aanwezig en daardoor niet simpel. Met de vele verschillende soorten auto's is het moeilijk de voor de storingsonderdrukking absoluut onmogelijk om hiervoor een algemene instructies te geven.

De Tweede Wereldoorlog zou de ontwikkelingen op het gebied van de autoradio's voor vele jaren onderbreken. Na de oorlog kwam eerst in de auto-industrie weer worstelend overeind. Niettemin de eerste auto radio's verschenen al

FORD-Auto-Empfänger Telefunken

Ein modernes Rundfunkgerät im Wagen verleiht bei richtiger Einbauweise dem Fahrer ein angenehmes Wohlbefinden. Die musikalische Wiedergabe ist einwunderbar, wenn man eine große Anzahl von Sendern zum Empfang zur Verfügung hat. Die wertvolle Beförderung und der Ausgleich von Lichtblitzschwierigkeiten sind im Telefunken-Autosuper ausgedehnt durchgeführt. Das Gerät wird für den Einbau in Fordwagen mit dem neuesten Zubehör geliefert, so daß alle Voraussetzungen für einwandfreies Arbeiten gegeben sind.

G81A-18800 Telefunken-Autosuper T 3877 für V-8-Spez-Lim., Lautsprecher ohne Gehäuse RM 338,—

Einbauteile:		Stück	Preis
68 G-18823	Kondensator 20 MF	1	RM 3.89
68 G-18827	Kondensator 0,5 MF	1	3.46
68 G-18833	Kupferblechband 1 m	1	1.95
81A-901 332	Lautsprecher-Rahmen	1	1.91
81A-908 847	Federklammer	2	*0.64
81A-908 849	Filterring	1	0.17
28 330-GS-13	Blanke Linsenschrauben	7	*0.15
30 772-GS	Zyl.-Schrauben M4 x 7 DIN 85	3	0.02
34 727-GS	Vierkantmutter M5	3	0.02
34 884-GS-6	Schraubentührung	3	0.01
350 850-GS	Nutmutter M4	3	0.06

G81A-18800 Telefunken-Autosuper T 3877 für V-8-Cabriolet, Lautsprecher mit Gehäuse RM 338,—

Einbauteile:		Stück	Preis
68 G-18823	Kondensator 20 MF	1	RM 3.89
68 G-18827	Kondensator 0,5 MF	1	3.46
48-902 701-A	Verdeckkartrize 1,10 x 1,30m für ausrüst. Cabriolet	1	12.69
48-902 701-B	Verdeckkartrize 1,10 x 1,00m für 2tägiges Cabriolet	1	12.30
B-14587	Gummifülle für Antennen-Kabeldurchführung	1	0.15
68 G-18833-B	Kupferblechband 1 m	1	1.95

RADIO im FORD
 Telefunken-Autosuper T 3877



snel weer de in winkels.
De fabrikanten wezen op het on-



derhoudend karakter van de radio op eentonige stukken, dat het slaapverwekkend, eentonige geluid van de "rijdende" auto onderbroken wordt door het horen van de prikkelende verhalen "(volgens Siemens). Vanwege de ontvangstomstandigheden waren veel stations pas 's nachts te horen en dan stopte op dat moment de meeste zenders met uitzenden. Daarom behoorde in de naoorlogse jaren naast middengolf en lange golf vaak ook kortegolf tot de keuze mogelijke van de autoradio's. In 1949 kwamen de eerste FM-zenders in de lucht. Maar de meeste autoradio's waren nog niet voorzien om FM zenders te kiezen vanwege de aanvankelijk nog geen perfecte ontvangstkwaliteit. Hieraan toegevoegd werd voor FM vaak gebruik gemaakt van stationselectieknoppen, daardoor werd het aangeboden apparaat veel duurder. In 1951 had Telefunken als de eerste Duitse fabrikant deze mechanische geheugenknoppen geïntroduceerd in "Autosuper", vooral om de zenders sneller te kunnen vinden. Het hoogste niveau van comfort was echter een gemotoriseerde zenderzoekstelsysteem.

Historisch interessant is de informatie die afgedrukt is in de brochure uit 1951, de prijzen va-

rieerde van DM 274 tot DM488: De prijzen zijn gebaseerd op de grondstofkosten van begin 1951. Zo kort na de oorlog was er nog schaarste aan diverse materialen en waren er rantsoeneringen van grondstoffen. Hierdoor werden de prijzen van luxe artikelen zoals autoradio's opgedreven. De prijs van DM 274 kwam overeen met een gemiddeld maandelijks inkomen in die tijd. Vergeleken met vandaag. Een autoradio was dan ook lange tijd een luxe artikel, daarom werd het toestel vaak verwijderd



Eine Einbauvorrichtung mit Verstärker ermöglichte im Auto Musikgenuss nach Wahl





bij het wisselen van de auto en weer gebruikt in de nieuwe auto of zelfs apart verkocht.

De buizen bleken ook een probleem te zijn. Het stroomverbruik was hoog en de dynamo gaf bij maximale toerental niet voldoende ampere waardoor de accu vaak leeg getrokken werd. Zeker bij 6 volt systemen wat toen gebruikelijk was, was het lange tijd nauwelijks mogelijk en tegelijkertijd met het licht aan, ruitenwissers aan en naar radio te luisteren tijdens het rijden. Niemand wist waar het heen

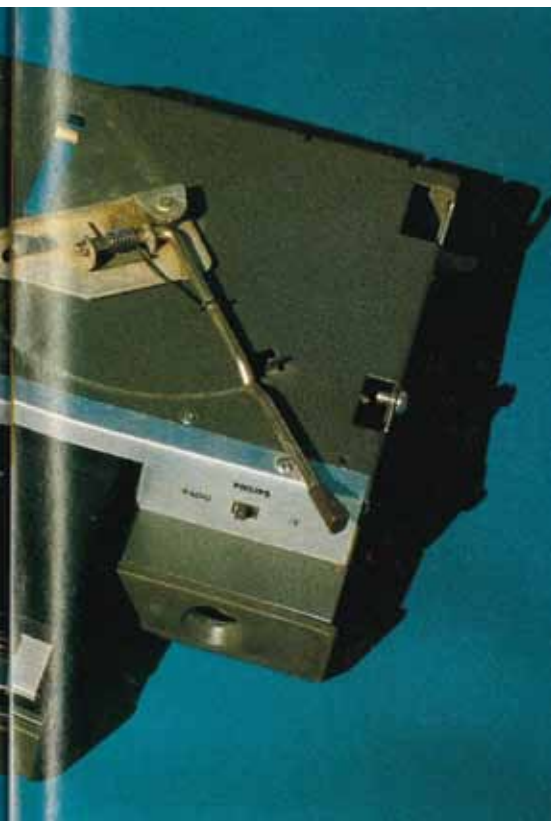


ging. En dus waren er een massa verschillende oplossingen voor radio's. Sommigen gaven de voorkeur "Compacte apparaten" waar Radio en luidspreker een geheel was. Bij de eerste Volkswagen Kever bijvoorbeeld werd de radio in het dashboard ingebouwd, terwijl bij de Buckel Taunus deze onder het dashboard werd geplaatst.

Voor de auto-industrie zowel als de radiofabrikanten was het zaak om afspraken te maken over een standaardisatie om goedkoper en efficiënter te kunnen produceren. Zo doende kwam er een norm over de grote van de radio-uitsparing in het dashboard voor de montage van de radio. Hierdoor waren eigenlijk alleen de knoppen, het afdekplaatje en de luidspreker nog afhankelijk van het model auto.

De eerste Ford Taunus 12M was een van de auto's uit die tijd die reeds voorbereid was voor de

montage van een radio in het dashboard. De luidspreker werd meestal aan bovenkant van het dashboard gemonteerd achter een

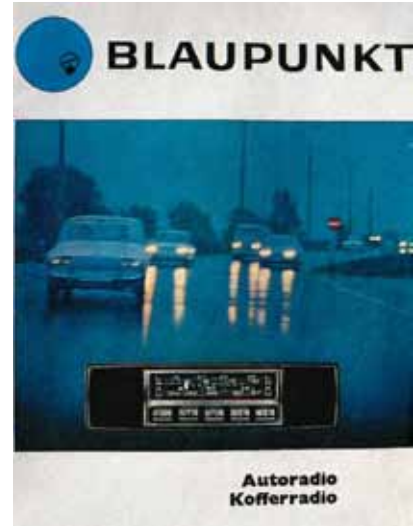




rooster. In de jaren 60 werden de buisentechnologie vervangen door transistoren. Hierdoor werden apparaten veel kleiner, lichter en het energie gebruik was veel gunstiger. Bij het aanzetten van de radio had je ook meteen geluid omdat het opwarmen van de buis niet meer nodig was. Accessoires zoals platenspelers en cassette recorders die eerst nog de radio nodig hadden als versterker konden zelfstandig direct gebruikt worden.

De universele bruikbaarheid van de draagbare radio's, als ook de toepassing in een auto, wordt door iedereen in advertenties naar voren gebracht. Voor gebruik in een auto waren speciale houders beschikbaar, die de radio bescher-

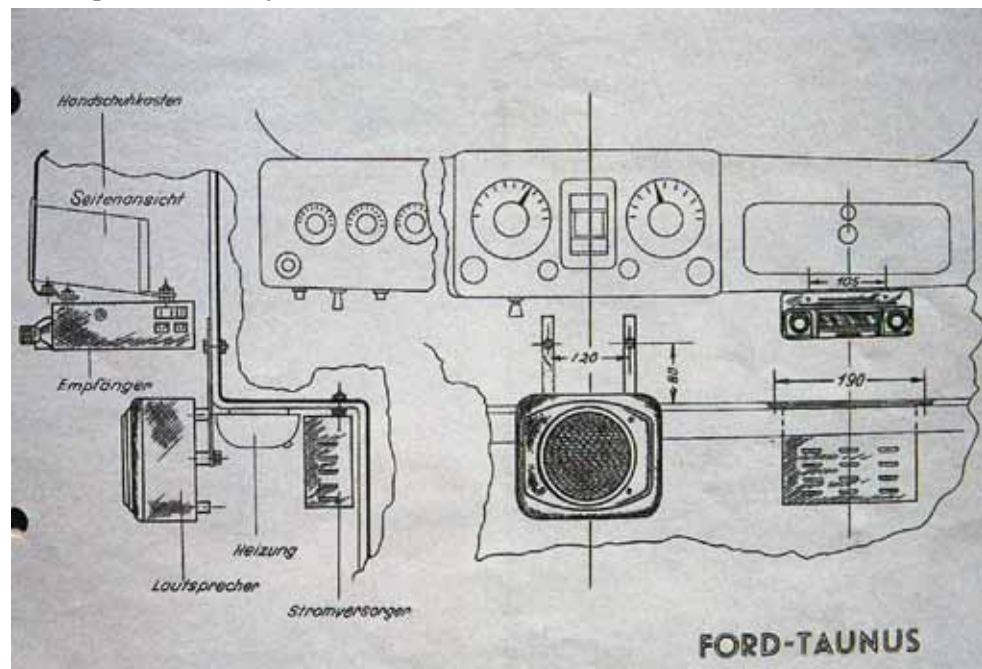
de en tegelijk zorgde voor een veilig gebruik in de auto. Door de fabrikanten van de draagbare radio's werd wel benadrukt dat het geen echte autoradio's waren en dat echte autoradio's beter waren qua geluid en ontvangst van zenders. Desalniettemin waren de draagbare radio's populair omdat je ze ook buiten de auto kon gebruiken als je op de plaats van bestemming was aan gekomen. De voortgang was niet meer te stoppen met de juiste houder waardoor bij gebruik in de auto de draagbare radio gebruik kon maken van auto-accu, een externe antenne en in sommige gevallen ook nog een ingebouwd luidspreker. Populair in het bijzonder wa-



ren in de jaren zestig de "Derby" van Blaupunkt, de "Bajazzo" van Telefunken en de ingebouwde apparaten van Schaub Lorenz.

Tegelijkertijd was dit een vroege soort diefstalbeveiliging: wat is er niet, kan niet worden gestolen!

In 1964 produceerde Saba de eerste cassetterecorder voor de auto. Er waren twee conventionele bandspullen in een cassette die eenvoudig met één hand ge-





wisseld kon worden. Snel daarna kwam Philips de Compact Cassette die van de dag weer kleine opleving heeft bij sommige muziek liefhebbers.

Met groeiende welvaart kozen steeds meer autobezitters voor een

permanent geïnstalleerde radio. Met de eerste seriematig ingebouwde radio ontvanger was Ford een pionier op dit vlak. Het apparaat van het type "Frankfurt" in het topmodel de 26M met een uitgangsvermogen van 5 watt, vier golfbanden, inclusief korte golf met 49 m band, en automatisch fijn afstemming. Zelfs een tweede spreker achterin hoorde erbij

en een regelknop om het geluid tussen voor en achter te regelen. Tegenwoordig is alles digitaal en geïntegreerd in de moderne auto en "vertel" de auto welke zender je wil horen en krijg je via DAB digitaal signaal binnen. Wat zal de toekomst nog brengen? Misschien hoef je in de toekomst er alleen nog maar aan te denken en de muziek begint al?

Auf den Straßen der Welt: Philips im Auto

Grand Turismo mit Twin-Prestolock
8 Programme auf 4 Tasten

PHILIPS



RDW KAN EEN OUD NEDERLANDS KENTEKEN OPNIEUW UITGEVEN

Bunnik 30 december 2020

Bij de restauratie van ons mobiele erfgoed speelt het kenteken van het voertuig een belangrijke rol. Soms is het oorspronkelijke Nederlandse kenteken nog in zijn geheel aanwezig (papieren compleet plus kentekenplaat) en bekend bij de RDW. Dan kan na een lange restauratie de kentekenplaat weer worden gemonteerd en het voertuig na een kentekenkeuring (of beëindiging schorsing) weer in gebruik genomen worden.

Maar wat te doen als niet alle kentekendocumenten meer beschikbaar zijn en de RDW heeft geen gegevens meer over het originele Nederlandse kenteken dat bij het voertuig zou horen. Vooral voor deze situaties heeft de FEHAC met de RDW overleg gevoerd met belangrijke resultaten. Wij brengen u op de hoogte van de huidige stand van zaken.

Het belangrijkste resultaat van het overleg tussen RDW en FEHAC is te zien op de website van de RDW. Een tekst met de mogelijkheid om te keuren met behoud of heruitgifte van het originele Nederlandse kenteken is nu toegevoegd. Hier is de link: [Keuringsafspraken maken](#)

De RDW stelt wel een paar duidelijke voorwaarden aan heruitgifte van een kenteken. Er zijn daarbij verschillende mogelijkheden te onderscheiden. De meest voorkomende:

Het oude Nederlandse kenteken is nog compleet aanwezig. Er zijn door de RDW sinds de start van de moderne kentekening in 1951 verschillende versies van het kentekendocument geweest (linnen kenteken, deel I + II, deel 1a,1b en later nog een Deel III plus Kopie Deel III). Het document en de kentekenplaat zijn compleet aanwezig.

Van het oude Nederlandse kenteken zijn nog fragmenten aanwezig. Bijvoorbeeld alleen de kentekenplaat. Of alleen een Deel I. Alle combinaties van aanwezige kentekenfragmenten zijn hier mogelijk. Er zijn (vrijwel) geen kentekenfragmenten meer, maar er is wel een document aanwezig dat het aannemelijk maakt welk kenteken bij dit voertuig ooit is afgegeven.

Eerst de genoemde mogelijkheden 1. en 2.

De kern van de voorwaarden die de RDW stelt voor heruitgifte van een oud NL kenteken is:

Kunt u aantonen dat DIT voertuig met DIT chassis- of framenummer (VIN) ooit DIT kenteken had, dan zal de RDW in de regel het kenteken weer teruggeven aan het voertuig. Dit geldt voor motorfiets, vrachtauto, bus, scooter en auto.

Het begrip 'aantonen' gaat over het kunnen laten zien van een kenteken- document, of fragmenten

daarvan. Daarbij moet de koppeling tussen chassis-/framenummer, het voertuig en het kenteken in de kentekenfragmenten aantoonbaar aanwezig zijn. Als bijvoorbeeld alleen nog het recentere kentekenfragment 'Tenaamstellingsbewijs' aanwezig is met daarop alleen nog de meldcode plus het kentekennummer, dan zal de RDW proberen deze twee gegevens in het register terug te vinden. Het is onzeker of het oude kenteken dan alsnog opnieuw wordt uitgegeven.

Een tweede voorbeeld:

U heeft alleen nog de oorspronkelijke kentekenplaat. Of u heeft een alleen een foto waarop het voertuig met kentekenplaat te zien is. Dat is zeker onvoldoende, want er is geen mogelijkheid om chassis-/framenummer te koppelen met het kenteken.

De RDW kan u dan na goedkeuring van het voertuig alleen een kenteken uit een van de lopende oldtimer kentekenseries uitgeven, als het voertuig dateert van vóór 1978.

En dan is er nog mogelijkheid 3.

Hier zijn de sleutelwoorden 'aannemelijk maken'. U bezit bij uw voertuig wél een document met daarop een koppeling tussen chassis-/framenummer en een kentekennummer. Bijvoorbeeld: Er zitten bij het voertuig garagerekeningen uit lang vervlogen tijden. Vroeger werd op zo'n rekening vaak het kenteken én het chassisnummer vermeld. Of een oude verzekeringspolis of instructieboekje waarin kenteken en chassisnummer vermeld staan. Dat zijn documenten waarmee u aannemelijk kunt maken dat kenteken en voertuig/chassisnummer bij elkaar hebben gehoord. Op basis hiervan kan de RDW besluiten het oude kenteken opnieuw uit te geven.

Net als de FEHAC, probeert ook de RDW ons mobiele erfgoed zo goed mogelijk origineel te houden. De uitbreiding van de keuringsafpraak op de RDW website is daarvan het bewijs.

Maar, het is aan de voertuigeigenaar om goed beslagen ten ijs te komen tijdens die keuring en de nodige papieren en bewijsstukken mee te nemen. Kunt u aan de genoemde voorwaarden voldoen of ze aannemelijk maken, dan is er een goede kans op heruitgifte van het originele Nederlandse kenteken. Het is en blijft de RDW die hierin het laatste woord heeft en het besluit neemt tot al dan niet heruitgifte van een oorspronkelijk kenteken. Daarom kunnen aan dit bericht geen rechten worden ontleend.

FEHAC

FEHAC

De E5 98-premiumbenzine wordt goed verkocht. Voor oldtimers die weinig rijden, is dit de beste benzine.

Bunnik 30 december 2020

Vanaf vorig jaar oktober is de E10-benzine met octaangetal 95 de gangbare benzine in ons land. E10 staat voor maximaal 10 procent bijgemengde ethanol. De E5-premiumbenzine met een octaangetal van 98 is echter ook nog steeds ruim verkrijgbaar, vooral bij de bemande tankstations. De E10-benzine is prima voor de moderne auto's die 1.500 km per maand rijden en elke week een keer aan de pomp staan. Voor oldtimers die maar 1.500 km per jaar rijden en de hele winter stilstaan, is het tanken van E10-benzine echter niet aan te raden. Het grote nadeel van veel ethanol in benzine is dat de brandstof niet lang houdbaar is. De toegevoegde ethanol in benzine kan voor verstopte leidingen en carburateurs zorgen. Ook kunnen de benzinetanks van binnenuit gaan roesten, omdat ethanol water aantrekt. Zeker bij langdurig stilstaan is de kans op schade aanzienlijk. Dat de 98-benzine gemiddeld 10 cent per liter duurder is, moeten we zien als de prijs voor het voorkomen van veel problemen.

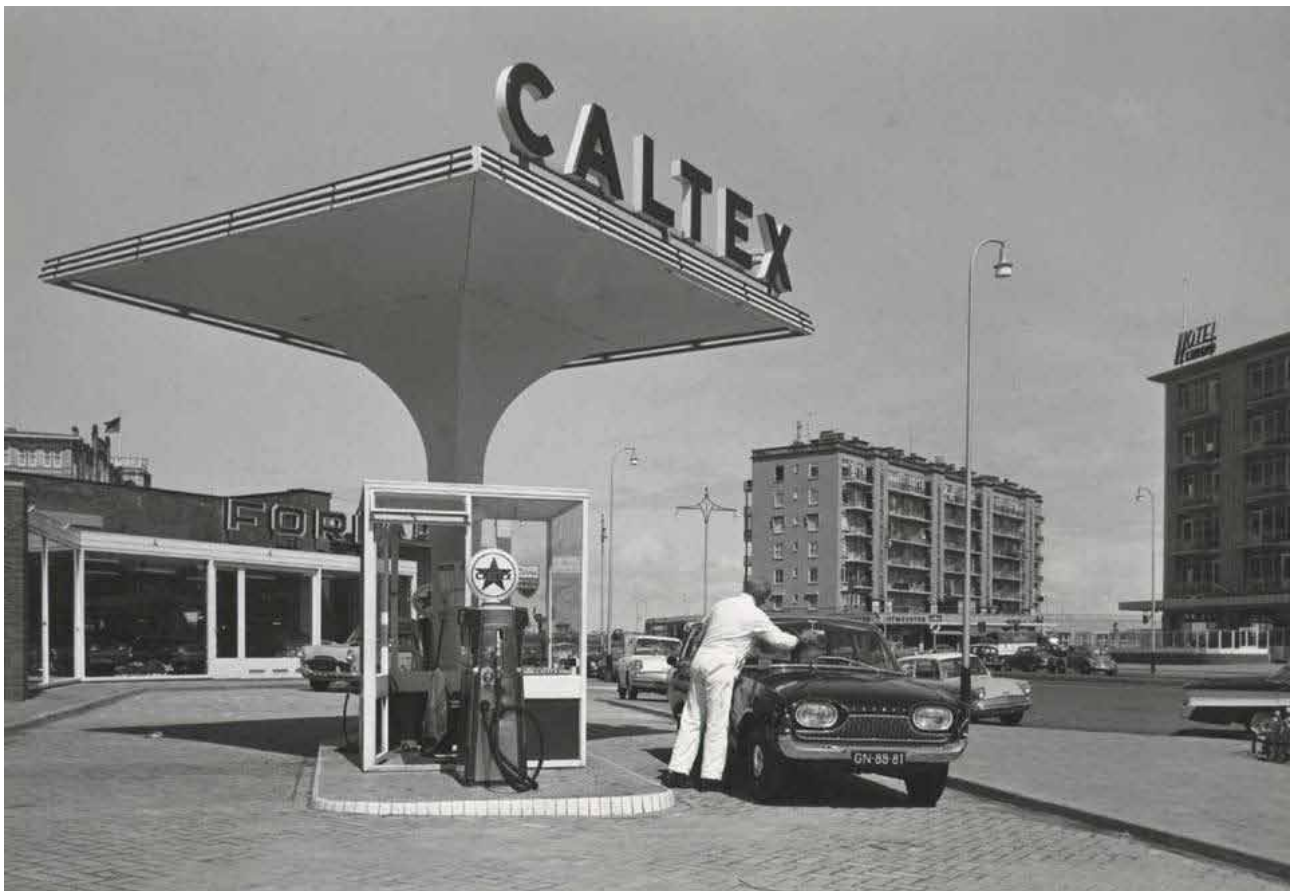
Tank ethanolvrij

De ethanol is de boosdoener, dus het simpelste en beste advies is: tank altijd 98-octaan-benzine zonder toegevoegde ethanol. Lang niet elke 98-benzine is ethanolvrij. De E5 sticker aan de pomp zegt wei-

ning omdat dit staat voor maximaal 5 procent ethanol. 98-benzine zonder ethanol en 98-benzine met een beetje ethanol hebben beide de E5-aanduiding bij de pomp en dat is verwarrend. Een E0-sticker voor ethanolvrije benzine zou veel duidelijker zijn. Van de grote merken met een 98-benzine zijn Shell V-Power, Esso Supreme+ en BP Ultimate zonder ethanol. Kenners hebben daarbij een voorkeur voor BP. Ook bij enkele kleine merken als Tamoil, Tango en bij regionale aanbieders als Berkman en Joontjes is de 98-benzine ethanolvrij.

Van 98 naar 102

Nog een stapje beter is de 102-octaan-benzine van TanQyou; die is gegarandeerd ethanolvrij. Ook regionale aanbieders als Postma en Kreuze hebben een 100+-octaan-premiumbenzine zonder ethanol. Al deze premium 98- en 102-benzines zonder ethanol zijn minstens een jaar houdbaar. Helemaal aan de top staat de benzeen- en toluenevrije Ecomaxx-oldtimerbenzine. Die is niet verkrijgbaar aan de pomp, maar in 20-litercans bij een netwerk van meer dan 100 verkooppunten in heel Nederland. Van deze benzine is de houdbaarheid voor drie jaar gegarandeerd. De eigenaren van 43.000 30+-oldtimers op lpg maken ook een goede keuze: lpg is namelijk ook ethanolvrij



DE NIEUWE LEDEN SINDS DE VORIGE UITGAVE

Rob Mulder

W. van der Wind	Stolwijk	Taurus Buckel
E. Smit	Amstelveen	Taurus 15M Wereldbol
R. van Dijk	Cuijk	P6 15M XL Coupe



EMMETJES

P5

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

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



P6

Gezocht. Ford taunus 12m p6. Ik zoek een wagen die nog opgeknapt moet worden maar geen totaal restauratie. Reacties graag naar cm.bosman@gmail.com of 0644294244

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

P7a

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

P7b

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

Te koop een set (4x) RS velgen 14 inch, voor P7a en P7b

met sierringen en dopjes in het midden, wordt als set verkocht. Info:0650644905

Granada

Te koop Ford Granada 2.3 Ghia automaat bouwjaar 1983. In redelijk goede staat en technisch in orde. Apk tot april 2022 vraagprijs 4000 euro. Info: 0631154427

For(d) Sale

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

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

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

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

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

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

SLUITINGSDATUM KOPIJ

Kopij voor de editie juli 2021 dient vóór 22 mei 2021 binnen te zijn bij de redactie van het TMCN-magazine.





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: 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



