



CCN

CLUBBLAD CCN

Jaargang 1 nummer 1

oktober 1992

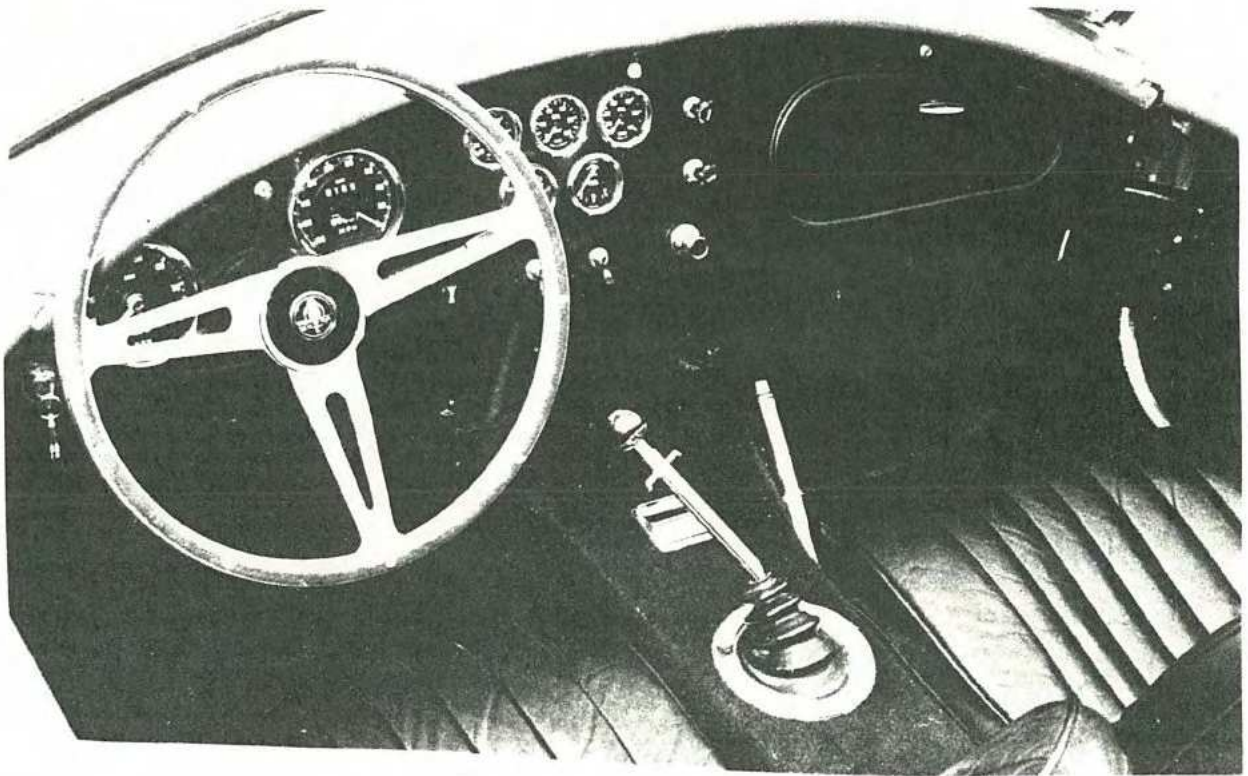
Redactioneel

Bij deze het eerste clubblad van de Cobra Club Nederland. Het is nu nog niet voor te stellen maar dit moet het "kloppend hart" worden van onze club. Technische adviezen, interviews met interessante Cobra-rijders en bouwers, nieuws over meetings, ingezonden stukjes etc, etc het komt allemaal, onze ambities en enthousiasme zijn dus groot.

Omdat alle begin moeilijk is en we niet met een schamper A4 tje willen beginnen koppelen we voorlopig onze A4 tjes bij het clubblad "Snake Torque" van onze Engelse collega's. Wanneer de club en dus ook het blad over de onvermijdelijke kinderziektes zijn heengegroeid zullen we zo snel mogelijk een geheel eigen blad maken.

Vanzelfsprekend is de redactie niet van plan om zelf alle copy te leveren, het klinkt vreselijk clichématig maar wij van de redactie hebben jullie, de kersverse Cobra-clubleden broodnodig. (Om het goede voorbeeld te geven zullen wij in dit eerste nummer zelf een verhaaltje schrijven over de redenen om een Cobra te kopen en de problemen die je vervolgens tegenkomt, een goed voorbeeld doet immers goed volgen!!). Hebben jullie ideeën over de club of over het blad laat het ons weten en schrijf er wat over.

In dit eerste blad zoals gezegd een stukje over onze eigen ervaringen, een lijstje met mogelijke items voor een volgende uitgave, een zeer kort verslag van de Cobra dag in Zeewolde en een CobrABCTje.



Wat moet erin het Clubblad

Om de discussie wat erin een clubblad moet worden opgenomen aan vaste rubrieken een eerste aanzet te geven hier een aantal mogelijkheden

Een redactioneel

Van de bestuurstafel

Super-profile (interview met Cobra-bouwer /rijder)

Evenementenkalender (zowel eigen activiteiten als die van anderen)

cobr-ABC-tjes (technische tips)

Showroom (vraag en aanbod rubriek voor niet commercieel opererende leden)



Cobra ervaringen



Al vele jaren ben ik eigenlijk een fan van de oude Ford Mustang, de grote lange motorkap, het gegrom van de V8 en de fraaie lijnen maken de auto zeer aantrekkelijk. In mijn onwetendheid ben ik gaan informeren naar de Mustang onder de Mustangs de Shelby Mustang. Voor de prijs van een Shelby Mustang kon je echter ook een hele batterij rijtjes woningen kopen, einde Shelby Mustang dus. De naam Shelby bleef echter hangen en vanzelf kom je dan ook bij de Cobra terecht, ook voor dit gevaarte moet je voor een goede tweedehands nog een astronomisch bedrag neertellen dus, einde Cobra zo leek het. De mogelijkheid om zo een orgel zelf in elkaar te gaan zetten leek daarom zeer aardig, voor een redelijk bedrag rij je in een zeer exclusieve sportwagen.

Na een proefrit met een zeer fraai afgebouwde Cobra was ik verkocht, de wegligging en de acceleratie waren werkelijk fenomenaal en zonder verder na te denken bestelde ik een Cobra.

Na een paar maanden kwam dan eindelijk het telefoontje; "jouw Cobra is aangekomen". Wij meteen het hele zaakje opgehaald, het leek heel wat, immers de body heeft al de vormen van die o zo mooie Cobra en de toekomst ziet er dan nog heel even rooskleurig uit.

Het frame blijkt op een dramatische manier in de verf te zijn gezet, met een grove witwast waarschijnlijk, want de verf is met je nagel te verwijderen. Stralen en spuiten is de enige oplossing, maar ach verder ziet het frame er goed uit en mankeert er aan de overige onderdelen helemaal niets. Het onderstel opbouwen is een grote maar zeer dankbare klus en het resultaat is een zeer fraai onderstel waar wij terecht trots op zijn. Bij het verder opbouwen van de auto blijkt echter dat de Cobra niet een echt bouw pakket is in de oude Faller huisjes traditie. Bijna niets past echt lekker en wat past is vaak niet goed vast te zetten. Creativiteit en een zekere stressbestendigheid blijken een noodzakelijke voorwaarde om een Cobra te kunnen bouwen temeer daar het bijgeleverde bouw boek alleen vanwege de leuke plaatjes voor de allerkleinsten onder ons nog enig nut kan hebben als kleurboek. Ook de onzekerheid over de situatie volgend jaar werkt een verhoging van de feestvreugde niet bepaald in de hand.

Ik klamp me steeds meer vast aan het feit dat ik binnen een afzienbare tijd in een fantastische auto op vakantie kan gaan, zeer romantisch de ondergaande zon tegemoet kan rijden, veel duurdere auto's een minderwaardigheidscomplex kan bezorgen en aan nog veel meer leuke dingen. Onderwijl gierde mijn banksaldo naar beneden want echt goedkoop ben je als serieuze bouwer zeker niet uit. Voor hetzelfde geld heb je ook een rijdende gerestaureerde Engelse open sportwagen, maar ja wie A heeft gezegd moet ook B zeggen of wie zich gebrand heeft moet op de blaren zitten.

Omdat je eigenlijk alleen een frame en een body koopt moet je nog achter zeer veel zaken zelf aan en al snel blijkt dat er gigantische prijsverschillen te constateren zijn voor bijvoorbeeld een motorrevisie. Het kost dan ook

ontzettend veel tijd om de juiste bedrijven te selecteren en om bepaalde zaken uit te besteden. Tijdens de Cobra dag in Zeewolde begreep ik dat bijna iedereen op een of andere manier wel grote problemen heeft gehad tijdens het bouwen, hier knapte ik van op want ik dacht dat echt dat het aan ons lag. Ik kreeg wel steeds meer het gevoel dat er met de belangen van met name de bouwers op een afschuwelijke manier werd gerommeld.

Mede daardoor zag ik een club wel zitten, enerzijds om de belangen van de Cobra bouwers -rijders te kunnen behartigen en anderzijds om allerlei leuke meetings te organiseren.

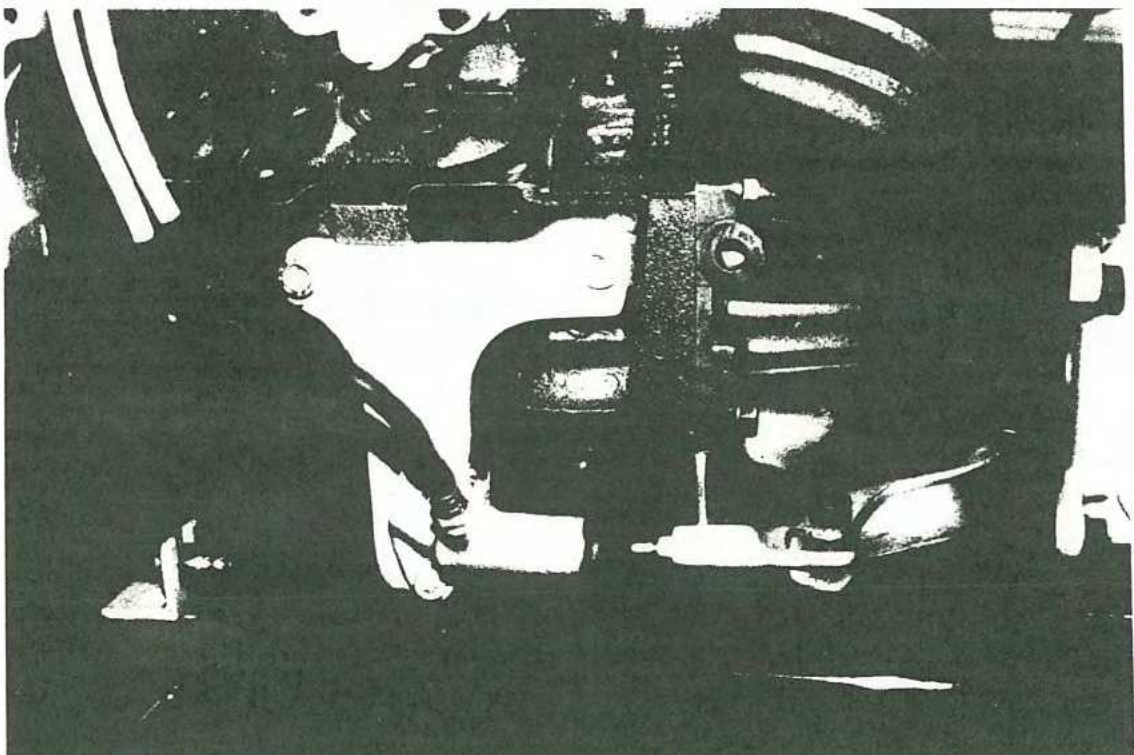
De problemen blijven met een angstwekkende regelmaat opduiken, om er een paar te noemen; - mijn motor past niet in de motorsteunen, om de uitlaat onder de auto te laten lopen is het nodig om hele lappen polyester weg te zagen, het achterslot past niet enz, enz. Het ene probleem opgelost, het andere probleem opgedoken.

Vindt je het dan nog wel leuk ? Ik denk dat als de auto dit jaar afkomt we er volgend jaar nog wel eens om zullen lachen, op dit moment is van het idee om leuk in een lekker gezapig tempo een auto te bouwen weinig meer over.

G.Wesselink

CobrABCTje

In dit eerste CobrABCTje een hydraulisch bediende koppeling. Op bijgaande foto is een oplossing te zien voor het hydraulisch bedienen van een (Chevy) Borg Warner handgeschakelde vier bak met een Nissan koppelingscilinder. Het uitgaande asje van de cilinder dient te worden vervangen door een afgezaagde bout M6 (kopse einde afronden). Op het draadeinde van de bout een verstelbare gaffel bevestigen welke met een bout door de koppelingshevel wordt bevestigd. De tekening van de bevestigingsplaat voor de cilinder op het Chevy Small block is op ware grootte via de redactie te verkrijgen. Tevens is alle verdere technische informatie betreffende deze constructie via de technische commissie verkrijgbaar.



Cobra-dag Zeewolde 8 juni

Deze eerste meeting was georganiseerd door de onlangs failliet gegane importeur van de DAX Cobra, JPS. Door het fraaie weer was de opkomst goed te noemen. Vanuit alle windstreken kwamen de Cobra's naar de polder.

De Cobra is de auto die het door de Amerikanen veelvuldig gehanteerde axioma dat niets in de plaats kan treden van kubieke centimeters het best gestalte geeft. De V8 en de 5,5 liters vliegen je om de oren als je een gesprek aan gaat met een Cobra rijder. Het gebrul van een V8 is zeer indrukwekkend en als je al deze pracht auto's naast mekaar ziet staan begrijp je waarom je al die moeite van het bouwen eigenlijk doet.

Voor JPS was het een goede dag want de onderdelen vlogen werkelijk over de toonbank. Het was alleen jammer dat er geen programma in elkaar was gedraaid, de kennismaking met al deze Cobra fanaten vergoedde echter veel. Tijdens de vele gesprekken bleek dat iedereen toch wel ongeveer dezelfde problemen heeft gehad. Het was voor velen een feest van herkenning, niet van mensen maar van problemen.

