

**Paper Snake**

**HET OFFICIELE CLUBLAD VAN COBRA CLUB NEDERLAND**  
**12e JAARGANG nr. 2 Mei 2004**



# COBRALIA

Als Cobra-liefhebber verzamelt u wellicht vele zaken die met Cobra's te maken hebben. Om uw collectie uit te breiden heeft de Cobra club verschillende hebbedingetjes in de verkoop.

Poloshirt met geborduurde Cobra-sportscar logo in de maten M, L en XL; in de navolgende kleuren: Geel met groen logo; Kobalt met geel logo; Wit met blauw logo; Jade met wit logo.	€ 10,-
Windbestendige donkergroene paraplu met gele Cobra-snake en houten handvat.	€ 10,-
Cobra manchetknopen per paar	€ 10,-
Cobra Dasklem incl knoopsgatpin	
Calender/clock/calculator	€ 5,-
Cobra mousepad voor u of uw vrienden	€ 2,50
CCN spons, een noodzakelijkheid in Nederland	€ 0,50
CCN mesje	€ 1,50
Reiswekker	€ 10,-
Een Cobra-brillegoker, zwart of goudkleurig	€ 5,-
Cobra CD-rom met honderden foto's, tekeningen en geluiden	€ 5,-
Puzzel Cobra 427, 750 stukjes	€ 20,-

Deze artikelen, te zien op de foto en op de website, kunt u, 24 uur per dag, bestellen per e-mail:

Piet Wijn:  
voorzitter@cobraclub.nl

Of bij:

Pim Kuijper  
Penningmeester@cobraclub.nl

Piet Wijn

&

Pim Kuijper



# PAPER SNAKE

## HET OFFICIËLE CLUBBLAD VAN DE COBRA CLUB NEDERLAND

12<sup>e</sup> jaargang No.2 Mei 2004

Bankrekening: ABN AMRO 52.21.32.057

### Voorzitter:

Piet Wijn tel 072-5062429  
Voorzitter@cobraclub.nl

### Secretaris:

Henryk Brinksma tel 033-2464802  
Husselmansgoed 50  
3863 BX Nijkerk fax 033-2465452  
Secretaris@cobraclub.nl

### Evenementencoördinator:

Dick Vesters tel 0182-320047  
Evenementen@cobraclub.nl

### Penningmeester:

Pim Kuijper tel 0345-502216  
Penningmeester@cobraclub.nl

### Redactie:

Mickel Goossens tel 040-2692528  
Weteringstraat 14  
5612 GX Eindhoven fax 040-2570242  
Redactie@cobraclub.nl

### Technische commissie:

Gert van Beek tel 0114-635010  
Techniek@cobraclub.nl

WWW.COBRACLUB.NL

Oplage 275 exemplaren

Contributie € 45,50 inschrijfgeld € 11,50

Kopij: Gaarne bij artikel meerdere foto's (bij voorkeur zwart / wit) meesturen waarmee wij het geheel kunnen verfraaien. Zet naam en adres op de foto's zodat wij deze na gebruik terug kunnen sturen, tenzij anders afgesproken. CCN behoudt zich het recht voor om artikelen in te korten, te veranderen of in het geheel niet te plaatsen. CCN kan niet aansprakelijk worden gesteld voor de publicaties. Het plaatsen van advertenties of ingezonden mededelingen behoeft niet te betekenen dat CCN achter de inhoud staat.

### Advertentie tarieven:

1 A4 min. 6x per jaar kleur kaft*	€ 350,-
1 A4 min. 6x per jaar kleur binnenkant*	€ 280,-
1 A4 min. 6x per jaar zwart/wit	€ 170,-
½ A4 min. 6x per jaar zwart/wit	€ 95,-
1 inlegvel max. 1 A4 zwart/wit	€ 80,-
Internetlink**	€ 50,-

\*De kosten van de kleurenadvertenties is inclusief een internetlink op de website van Cobra Club Nederland.

\*\* De internetlink kan alleen in combinatie met een A4 zwart/wit-advertentie

Kleine advertenties in de rubriek Showroom zijn gratis voor leden van de CCN.

Verzekering: Leden kunnen via de CCN hun Cobra collectief laten verzekeren.

### Pubmeetings

1e zondag v.d maand van  
april t/m oktober vanaf 14.00 uur.

Restaurant La Place  
Westerheide 2

Laren

tel. 035-5314644

# REDACTIONEEL

Ik weet niet hoe het met u is maar ik heb er zin in. In het weekend van 4 en 5 september natuurlijk. Er wordt hard gewerkt aan de invulling van het weekend en ik kan er nu al bijna niet meer van slapen. Hopelijk ben ik niet de enige en wordt het gezellig druk.

Maar eerst de fortenroute van Amsterdam met Bob (nr. 5) en Liane.

Wat me eind vorig jaar onder ogen kwam, was de nieuwe Cobra. Eerst op internet, toen in de bladen en afgelopen weekend zag ik op Discovery Channel een heel uur lang een programma over de ontwikkeling, proefvluchten en de uiteindelijke onthulling van de nieuwe Cobra met de troste Carroll Shelby er natuurlijk bij. Het programma heet "Rides" wat overigens niet alleen over Cobra gaat maar over allerlei Amerikaans speelgoed. Hotrods, specials, low-riders. Zelf een op het oog standaard Corvette maar wel met 1200 PK onder de kap. Als dat niet vooruit komt weet ik het ook niet meer. Als toevallig iemand deze aflevering ook heeft gezien en nog toevalliger ook nog opgenomen dan heb ik daar wel interesse in.

Mickel Goossens

<b>Inhoudsopgave:</b>	<b>Blz.</b>
<b>SVA en DVLA-regels</b>	<b>6</b>
<b>Betuwe-weekend</b>	<b>13</b>
<b>To stroke or not to stroke??</b>	<b>16</b>
<b>Veldsink verzekeringen</b>	<b>22</b>
<b>Nieuwe Cobra!!!</b>	<b>23</b>
<b>Techno-classica</b>	<b>24</b>

### Copijdata Paper Snake voor 2004

Paper Snake 3	21 juni
Paper Snake 4	19 juli
Paper Snake 5	23 augustus
Paper Snake 6	22 november

# P(R)IETPRAAT



Hallo Cobravrienden,

Terwijl ik dit zit te schrijven, schijnt het zonnetje en is het ongeveer 18 graden, eigenlijk te mooi om binnen te zitten, maar ja, ik zit op de start te wachten van de Grand Prix van San Marino Formule 1, waar ik zelf vorig jaar bij aanwezig was, zoals bij alle andere Grand Prix in Europa van vorig jaar, helaas het zit er dit jaar niet in, je kan niet alles hebben.

De eerste Pubmeeting van dit jaar, is ook weer achter de rug met vele nieuwe gezichten en zoals u ongetwijfeld weet is dit iedere eerste zondag van de maand bij La Place in Hilversum aan de Larenseweg en hoop ik u aldaar te ontmoeten.

Wij hebben ook op verzoek van onze zuidelijke vrienden pubmeetings in Oisterwijk gecontinueerd, dit vindt plaats op 23 mei, maar daar leest u alles over in dit blad.

De eerste toertocht in mei met de mooie Fortenroute op 20 mei, kan ik nog van harte bij u aanbevelen en het verslag hierover komen we in de volgende uitgave uitgebreid op terug.


Het eerste grote evenement is het weekend in de Betuwe, georganiseerd door Anton en José Peters, op 12 & 13 juni.

Houdt verder nog het weekend van 6, 7 & 8 augustus in de gaten, want dan is er weer de Oldtimer grandprix op het circuit van de Nürburgring.

Verder zijn we druk bezig om het weekend van 4 & 5 September gestalte te geven, dat beloofd een waar spektakel te worden, onder de bezielende leiding van Gert de Beer en onze evenementencoördinator Dick Vesters, natuurlijk bijgestaan door talloze enthousiastelingen.

Zo dit was in het kort wat ons allemaal te wachten staat in de komende tijd en wens u allen een goed Cobraseizoen toe met veel mooi weer.

Met vriendelijke groeten,  
Piet Wijn  
Zeeweg 40  
1931 VJ Egmond aan Zee  
Nederland

 +31725062429

 +31653750223

 [voorzitter@cobraclub.nl](mailto:voorzitter@cobraclub.nl)

 [piet.wijn@quicknet.nl](mailto:piet.wijn@quicknet.nl)

# TECHNIEK

## SVA en DVLA regels:

Als je een zelfgebouwde kitcar op Nederlands kenteken wilt zetten, komt er nogal wat bij kijken.

Dit verslag is gemaakt naar aanleiding van de presentatie op 7 maart die gehouden werd door Jelle Schalk voor de leden van de Cobraclub Nederland op hun voorlichtingsmiddag.

In Nederland hebben we een instantie die keurt en kentekens uit geeft; de RDW, in Engeland zijn dat er twee; de keuring wordt verzorgd door de SVA ( Single Vehicle Approval) en de kentekenbewijzen worden uitgegeven door de DVLA ( the Driver and Vehicle Licence Agency) beiden onderdeel van DfT ( Department for Transport)

Aan de orde komen:

Zaken waarmee je rekening moet houden tijdens de bouw

Afwijkende eisen

Benodigde documenten

Kosten en tijd

Chassisnummer

Verschillende soorten kits

Voorwaarden voor een nieuwe auto

Voorwaarden voor een kitconversion

Voorwaarden voor een Q plate

Motor emissie en eisen

Toegelaten asbelastingen

Snelheid

Informatie

RDW voorbereiding

Goedgekeurd

### ***Zaken waarmee je tijdens de bouw rekening moet houden:***

Zorg dat je beschikt over de papieren van je donorauto; kopieën van het kentekenbewijs en een vrijwaringbewijs dat aangeeft dat de auto vernietigd is.

Als je geen donorauto gebruikt maar de losse delen op de sloop haalt of gereviseerde delen gebruikt, zorg dan dat je aan kunt tonen door middel van bonnen waar de spullen vandaan komen. Je moet n.l. de rechtmatigheid van het eigendom aan kunnen tonen.

Ga je uit van een vuile, halfschone of een schone motor, dit hangt samen met de daarvoor geldende bouwjaren en acceptatie van de SVA. Hier wordt verderop nog meer over gemeld.

Katalysatoren en ECU's ook hierover straks meer.

Uitstekende delen en verdere speciale eisen waarmee je al tijdens de bouw rekening mee kunt en eigenlijk moet houden.

Houdt er tevens rekening mee dat Engeland toch een andere wetgeving kent dan Nederland.

### **Afwijkende eisen:**

Er zijn twee manieren om in Engeland naar een keuring te gaan; als particulier of via de importeur of fabrikant van jouw kit. In het eerste geval moet je er rekening mee houden dat je over een Engels adres moet beschikken of dat je iemand in Engeland kent via wiens naam en adres dit loopt (er zijn bedrijfjes voor die dit doen). In het tweede geval verdient het aanbeveling om precies met de leverancier af te spreken hoe dit traject aangepakt wordt. Het gaat namelijk om jouw investering!

De eisen:

Uitstekende delen mogen niet, alles wat uitsteekt en snijdend kan zijn wordt afgekeurd

Bouten en moeren die buiten chassis en carrosserie uitsteken moeten afgedopt zijn

De hoofdverlichting moet aan de Engelse eisen voldoen (ivm links rijden)

De regels voor richtingaanwijzerunits voor zijn strikt qua juiste hoogte ( sommige kits voldoen hier niet aan)

Er moet minimaal een fietscomputer met mijlentelling gemonteerd zijn maar liever een mijlenteller of een combinatieteller met mijlen en kilometers

Men stelt andere eisen aan gordels; met een meetkaliber wordt een bepaalde maximale hoogte bepaald boven de zitting van de stoelen

De tankdop mag niet uitsteken en moet dus verzonken in de carrosserie liggen

Motorkapsluitingen zoals op het origineel van een Cobra b.v. mogen niet

Buitenspiegels dienen omklapbaar te zijn en voor spiegels in het algemeen geldt dat de zichthoek naar achteren voldoende moet zijn

De luchtinlaatopeningen in de nosecone mogen niet te groot zijn, dit wordt gecontroleerd met het zg kinderkopje, te groot= afkeur

De toerenteller moet (voor je eigen gemak) niet te hoog aan kunnen wijzen, men test nl de geluidseisen bij  $\frac{3}{4}$  van het door jou opgegeven maximum toerental ( zorg dus dat je meter daarmee correspondeert)

Alle meters en knoppen moeten in het dashboard verzonken zijn

Er moet een antidiefstalbeveiliging aanwezig zijn die minstens twee circuits afsluit  
Voortuitverwarming moet aanwezig zijn

Gebruik ontstoorde bougiekabels ivm storing op FM frequenties van andere weggebruikers ( wordt gecontroleerd)

Auto moet voorzien zijn van goedgekeurde reflectoren (ook in Nederland)

De gemonteerde banden moeten in overeenstemming zijn met het maximum gewicht en de maximum snelheid van de auto (geef je zelf op)

Deursloten moeten in twee stappen sluiten

Er zijn "design and construction" eisen aan b.v. spinners en uitstekende wielen (informeer hiernaar)

De remmen (remvertraging) worden in 5 verschillende tests gemeten

De uitlaten (uitlaat) mag de 101 dB geluidsnorm niet overschreden, dit wordt gemeten op  $\frac{3}{4}$  van het maximale toerental

De opgegeven asbelasting wordt gemeten

Als de auto –op kenteken- wordt geregistreerd als 3 jaar of ouder moet vervolgens ook een MOT test worden gedaan (vergelijkbaar met onze APK)

Een MOT test wordt dus alleen gedaan bij een age related plate of bij een Q plate

**Benodigde documenten:**

Bewaars alle bonnen van de spullen die je koopt voor je kit, het kan zijn dat je de herkomst aan moet kunnen tonen

Zorg dat je een sloopverklaring hebt van je donorauto en kopieën van het kentekenbewijs

Zorg dat je altijd aan kunt tonen welk type en bouwjaar je donor was en dan vooral met betrekking tot de emissie categorie van de motor. Denk hierbij aan VIN nummers, motornummers en chassisnummers.

Vraag alle benodigde formulieren aan voor de SVA tests:

Nieuwe auto; V55/4 aangevuld met de V355/4 en de declaration of newness V267

Voor een auto die door de DVLA omschreven wordt als kitconversion: V55/5

MOT aanvraagdocumenten; alleen voor een donorconcept, age related of Q plate

Formulier van herkomst voor de "major components"

**Belangrijk: nieuwe regel:**

Vanaf 1 januari 2004 is het V5 vehicle registration document van de DVLA vervangen door V5C, dit is een internationaal geaccepteerd document

Men streeft er naar dat alle geregistreerde voertuigen in de U.K. vanaf juni 2005 zo een document hebben met als uiterste datum 1 juli 2005

Dit houdt in dat voertuigen die op 1 juli 2005 nog andersoortige documenten hebben ongeldig worden verklaard

Als je om wat voor reden dan ook nog in het bezit bent van een "oud" document, zorg dan als je nog niets gehoord hebt van de DVLA dat dit tussen mei en eind juni 2005 omgewisseld wordt voor een nieuw V5C document, liefst in samenwerking met de vorige Engelse eigenaar!

**Tijd en kosten:**

Aanmelden doe je bij de DVLA in Swansea

Wachttijden liggen tussen de 1 en de 6 weken

Herkeuring binnen een week, kleinigheden die ter plaatse te verhelpen zijn binnen dezelfde dag (boek je keuring zo vroeg mogelijk in de morgen)

Voor een "additional charge" werkt men gewoon over!!!!

Kosten; inclusief reis en trailerhuur ongeveer € 1500

**Chassisnummer:**

Bij een nieuw voertuig mag je desgewenst zelf een chassisnummer bedenken maar het moet meer dan 8 karakters hebben, doe je dit niet dan wijst de DVLA een nummer toe

Als je zelf iets bedenkt zou het er in mijn geval bv zo uit kunnen zien: GERT2004N-R1, over gepersonifieerde nummers gesproken...

**De DVLA onderscheidt drie soorten voertuigen:**

Nieuw, age related en Q plate:

Nieuwe auto; alle gebruikte componenten moeten nieuw zijn of ten minste een hoofdcomponent mag als nieuw gereviseerd zijn, dit moet door middel van facturen en nota's aangetoond kunnen worden

In dit geval gelden altijd de nieuwste emissie eisen, de auto moet dus voorzien zijn van een drieweg geregeld motormanagementsysteem met katalysator (en)

Age related:

Dit wordt door het DVLA omschreven als een "kitconversion"

Formulier V6271 waarop je verklaart waar de hoofdcomponenten vandaan komen (sloopverklaring en kopieën kenteken bijvoegen)

Indien een van de hoofdcomponenten nieuw is moet dat aangetoond kunnen worden met een factuur

Als je met de donordocumenten aan kunt tonen dat het bouwjaar voor 1992 ligt dan heb je vrijwel geen emissie eisen

Van 1992 tot half 1995 geldende emissie eisen: niet geregeld motormanagement en katalysator(en)

Na half 1995 geldende emissie eisen: LET OP het complete motormanagementsysteem en de katalysator(en) van die donor gebruiken

Tip: als je ook de lambda sondes gebruikt ga dan even na hoeveel kilometers de donor gelopen heeft: meer dan 150.000 km vervangen vanwege de verminderde werking

Q plate: als je aangeeft dat de verschillende componenten niet nieuw zijn en bovendien van verschillende donors afkomstig dan wordt waarschijnlijk een Q plate afgegeven, eigenlijk is dit de slechtste optie, houdt er ook rekening mee omdat duidelijke gegevens ontbreken dat dit kan leiden tot problemen bij de RDW keuring omdat men nauwelijks bekend is met dit fenomeen

#### ***Aanvullende motoremissie eisen:***

Bij gebruik van een Amerikaanse ( of andere) motor die niet uit de donor komt zal je aan moeten tonen van welk bouwjaar de motor is en men verlangt dan dat je een brief kunt overleggen van de importeur of de fabrikant waarin hij aan de hand van het motornummer verklaard hou oud de motor werkelijk is

Als je een nieuwe of gereviseerde motor als zodanig aanmeld dan stelt de SVA dat de motor nieuw is en zal alles aan de nieuwste emissie eisen moeten voldoen.

Houdt hier dus rekening mee bij je beslissing over de motor die je gaat plaatsen

Voor dit type motoren gelden de volgende eisen:

Voor 1992; lichte emissie eisen

Van 1992 tot half 1995; motormanagementsysteem ( niet geregeld) en katalysator(en)

Na half 1995: geregeld motormanagementsysteem en katalysator(en)

#### ***Toegelaten asbelastingen:***

Het meten van de asbelastingen wordt in een aantal fases uitgevoerd en gecombineerd met remtesten, men begint met:

Eerst de vooras wegen met volledig afgebouwde auto en volle tank

Dan de achteras op dezelfde wijze

Dan iedere as opnieuw maar nu met 68kg gewicht in iedere stoel en 7 kg per passagier in de kofferruimte

Dus niet bij elkaar optellen en 150kg in de wagen leggen, dat mag niet

Ondanks dat je zelf vooraf bij een openbare weegbrug moet meten en het formulier in moet vullen, ze zijn bij de weegbruggen op de hoogte van de SVA regels!

De remmentest wordt uitgevoerd met de totaal beladen auto, "Gross vehicle weight" genoemd



**Snelheid:**

Je moet op een van de formulieren zelf de maximum haalbare snelheid van de auto opgeven en de SVA controleert of de gemonteerde banden de juiste snelheids en gewichtscoderingen hebben

Je moet tevens opgeven wat het maximaal haalbare toerental is voor de motor in verband met de geluidstest

De motor wordt hier belast met 75% van het max. toerental om de geluidsproductie te meten ( max. 101 dB)

**Meer informatie:**

Kun je vinden op de volgende sites; [www.totalkitcar.com](http://www.totalkitcar.com) onder de noemer "registration" en op [www.dvla.gov.uk/](http://www.dvla.gov.uk/)

Bij de technisch commissaris van je club

Als je helemaal zeker wilt gaan kun je eventueel het complete SVA manual bestellen bij: VOSA, p.o.box 12 Swansea SA11BP, de kosten zijn £ 35 inclusief p&p binnen Engeland

**RDW keuring:**

In het kader van de EU wetgeving kun je een auto met een kenteken van een ander EU land ter keuring aanbieden in je eigen land, de procedure voor de RDW gaat als volgt:

Telefonisch aanmelden voor een afspraak bij het centrale kantoor in Zoetermeer

Hier kun je een voorkeur uitspreken voor het station waar je wilt keuren

Vergeet niet een eendagskenteken aan te vragen als je rijdend heen en terug wilt naar de keuring en BPMaangiftepunt. Let op via de kortste route!

Vergeet niet de acceptgiro te betalen voor de verwijderingsbijdrage ( zoniet dan wordt er wel gekeurd maar nog geen kenteken afgegeven) Na goedkeuring wordt er voor jouw chassisnummer in een database gekeken of de verwijderingsbijdrage voldaan is maar men meldt dit niet automatisch aan jou, dus maar wachten en wachten op je kentekenpapieren.

Op de keuringsdag op tijd melden voor de keuring met auto en alle papieren, zorg ervoor dat je auto een APK keuring kan doorstaan

Indien de auto goedgekeurd wordt BPMaangifte doen en de verschuldigde BPM betalen

Vergeet ook niet als je rijdend naar de keuring gaat om je auto tijdelijk te verzekeren, dit kan meestal op het chassisnummer ( leg even uit dat je auto nog geen Nederlands kenteken heeft).

**Goedgekeurd?:**

Wachten tot het kenteken is toegestuurd, tegenwoordig meestal binnen 5 werkdagen

Kentekenplaten laten maken (kentekenbewijs meenemen)

Na ongeveer twee weken ontvang je een volledig ingevuld APK rapport waarop vermeld wordt dat het een kentekenonderzoek betrof, hier hoeft je niet van te schrikken want dat is de normale procedure.

***Nog wat tips:***

Ga bij de keuringen in Engeland en Nederland niet bijdehand lopen doen, daar hebben keurmeesters over het algemeen een hekel aan

Geef alleen een antwoord als er iets aan je gevraagd wordt en probeer op een normale manier te communiceren met een keurmeester

Probeer letterlijk alles goed voor elkaar te hebben en denk dan ook aan dingen zoals correct afgestelde koplamphoogte en dergelijke

Bedenk als je jezelf correct gedraagt en je zaken goed voor elkaar hebt dat goedkeuring dan eigenlijk geen moeilijke procedure is

Neem de tijd om je voor te bereiden op de keuring, haastige spoed is zelden goed maar zeker bij een keuring niet

Zorg dat je zelf op de hoogte bent met de eisen van de keuring maar ga hierover niet in discussie met een keurmeester, herkeuren is soms makkelijker

Gert van Beek, technisch commissaris

---

---

## **Rectificatie**

In het artikel wat ik vorig jaar over LPG heb geschreven staat het volgende; De verdamper moet met de platte kant haaks op de rijrichting staan. Dit blijkt anders over te komen dan ik heb bedoeld en moet zijn; De platte kant moet evenwijdig met de rijrichting staan. Sorry voor de verwarring!

Jelle Schalk

# COBRARIT

## Betuwe-weekend

Ontvangst: Zaterdag 12 juni vanaf 11.00 uur met koffie.

Na het inkwartieren een korte rit in de omgeving van circa anderhalf uur. Er is natuurlijk volop gelegenheid om met elkaar bij te praten en elkaars auto's te bekijken. Voor s avonds staat er een barbecue op het programma.

Zondag 13 juni : 9.00 uur gezamenlijk ontbijt en koffie.

11.00 uur toerit door de Betuwe, rivierengebied en midden-Nederland (circa 100 km) met onderweg een lunch.

Na afloop toerit koffie e.d. bij ons.

Betreffende het overnachten hebben wij voldoende ruimte om tentje, caravan of dergelijk te plaatsen. Toiletten zijn beschikbaar. Ook is het mogelijk na overleg een ruimte (nieuw) te gebruiken om te overnachten. (Zelf luchtbed en slaapzak meebrengen).

Zowel bij slecht, als bij goed weer kunnen de cobra's binnen staan.

Natuurlijk is er de mogelijkheid om 1 van de twee dagen te bezoeken.

Opgeven voor deelname aan het weekend: voor donderdag 11 juni i.v.m. de inkoop en het bestellen van de barbecue.

Ingang van ons terrein: Tielsestraat te Opheusden, tussen huisnr. 60 en 62. (P. Peters Holland B.V.)

Route naar de Tielsestraat in Opheusden: vanaf Rhenen, de N233, brug over richting Kesteren. 1ste afslag rechts Kesteren, Opheusden. Op rotonde richting Opheusden. Dit is de Spoorstraat en gaat over in de Tielsestraat, Na circa 250 meter binnen de bebouwde kom links.

Vanaf A 15 uit oost en west: afslag Kesteren (nr. 35). Kesteren, Opheusden volgen, Na bebouwde kom Opheusden na circa 250 meter links.

Route naar de Tielsestraat in Opheusden.

Wij hopen op een goede opkomst.

Tot ziens op 12 of 13 juni

groeten

Anton en Jose Peters te Opheusden.  
tel. 0488-441253 of mobiel 0653837154

# EVENEMENTENKALENDER



Mei

- 2 Pubmeeting bij La Place vanaf 14:00 uur**  
**Adres: "La Place" Westerheide 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**
- 8-9 Dreamcar Oldtimerbeurs, Mechelen (B); [www.oldtimerdreamcar.com](http://www.oldtimerdreamcar.com)
- 9t/m16 International Historic Tulpenrallye; [www.tulpenrallye.nl](http://www.tulpenrallye.nl)
- 20 CCN Forten route (Amsterdam en omgeving) door Bob en Liane Swift. Start: 10.30u bij Caddys (Afslag Purmerend Zuid A7, naast MacDonalds)**
- 23 Pubmeeting in Brabant (5 min. Vanaf A58) bij Kleijn Speijck vanaf 14.00u Adres: Bosweg 140, 5062 SH Oisterwijk**
- 23t/m30 8 daagse tourrit incl. bezoek Le Mans Classic races.  
[www.classiccartoursinternational.co](http://www.classiccartoursinternational.co)
- 27 Circuit Assen – Vrij rijden (geef jouw Cobra de sporen)  
(<http://www.prodrive-training.nl/raceenrallyindex.php?page=raceenrallyalgemeen> )

Juni

- 6 Pubmeeting bij La Place vanaf 14:00 uur**  
**Adres: "La Place" Westerheide 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**
- 12-13 CCN 2 daagse Betuwe Toerit door Anton en José Peters**
- 20 Pubmeeting in Brabant (5 min. Vanaf A58) bij Kleijn Speijck vanaf 14.00u Adres: Bosweg 140, 5062 SH Oisterwijk**
- 21-22 Historisch Weekend Den Helder

Juli

- 3-4 Cabrio Euro Meeting (Val d'Iserre, Frankrijk) zie <http://www.valdisere.com>
- 4 Pubmeeting bij La Place vanaf 14:00 uur**  
**Adres: "La Place" Wegstervende 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**
- 4 CCN organiseert – Rijvaardigheid cursus (door Prodrive)**  
**Van 9.00u–17.00u Adres: Vliegveld Lelystad Emoeweg, Lelystad**  
**Tel. 0320-284 688 Aanmelden: [evenementen@cobraclub.nl](mailto:evenementen@cobraclub.nl)**
- 11 CCN Zeeland Toerit door Gert van Beek**
- 18 Pubmeeting in Brabant (5 min. Vanaf A58) bij Kleijn Speijck vanaf 14.00u Adres: Bosweg 140, 5062 SH Oisterwijk**
- 23-25 Le Mans Classic; [www.lemansclassic.com](http://www.lemansclassic.com)

Augustus

- 1 Pubmeeting bij La Place vanaf 14:00 uur**  
**Adres: "La Place" Westerheide 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**
- 6t/m8 Oldtimer Grand Prix, Nürburgring Duitsland.  
[http://www.nuerburgring.de/eng/index\\_e.htm](http://www.nuerburgring.de/eng/index_e.htm)
- 22 Pubmeeting in Brabant (5 min. Vanaf A58) bij Kleijn Speijck vanaf 14.00u Adres: Bosweg 140, 5062 SH Oisterwijk**
- 27t/m29 Vehikel Auto & Motor Veemarkthallen Utrecht incl. tel. 030 2258262;  
[www.vehikel.com](http://www.vehikel.com)

September

- 4-5 **CCN Cobra Weekend. Adres Recreatie centrum De Woensberg, Meentkamp te Blaricum/Huizen. Start 11.00u - Aanmelden evenementen@cobraclub.nl, Tel. 030-669 8655**
- 5 **LET OPI!!!**  
**Pubmeeting bij Centrum de Woensberg, Meentkamp Huize/Blaricum**
- 11 Oldtimerdag Alphen a/d Rijn; [www.ritzsite.net/otdalphen](http://www.ritzsite.net/otdalphen)
- 12 **Circuit Zandvoort: Merkenclubdag [onder voorbehoud] (hele dag; vele activiteiten o.a. vrij rijden) Aanmelden evenementen@cobraclub.nl**
- 19 **Pubmeeting in Brabant (5 min. Vanaf A58) bij Kleijn Speijck vanaf 14.00u Adres: Bosweg 140, 5062 SH Oisterwijk**
- 24t/m26 **Ardennenweekend onder voorbehoud; incl. Piet Wijn Tel. 072-5062429 / 0653-750223**

Oktober

- 1 Circuit Assen – Vrij rijden (geef jouw Cobra de sporen)  
(<http://www.prodrive-training.nl/raceenrallyindex.php?page=raceenrallyalgemeen> )
- 3 **Pubmeeting Seizoenssluiting bij La Place vanaf 14:00 uur**  
**Adres: "La Place" Westerheide 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**
- 23 Circuit Assen – Vrij rijden (geef jouw Cobra de sporen)  
(<http://www.prodrive-training.nl/raceenrallyindex.php?page=raceenrallyalgemeen> )

November

- 6 Circuit Assen – Vrij rijden (geef jouw Cobra de sporen)  
(<http://www.prodrive-training.nl/raceenrallyindex.php?page=raceenrallyalgemeen> )
- 26-5 dec Essen Motor show, Messe Essen, Duitsland; [www.essen-motorshow.de](http://www.essen-motorshow.de)

December

- 10-12 Vehikel Auto & Motor (Onderdelenmarkt) Veemarkthallen Utrecht  
incl. tel. 030 2258262; [www.vehikel.com](http://www.vehikel.com)

Aankondiging onder verantwoording van betreffende organisatie.  
Cobra Club Nederland is niet verantwoordelijk voor afgelasten of gewijzigde data.  
Alle evenementen welke vet gedrukt zijn, worden ondersteund door de club.

Voor meer inlichtingen



Dick Vesters Evenementencoördinator.

0182-320047



0182-320683



030-6698655 (nummer wordt aut. doorgeschakeld)



[evenementen@cobraclub.nl](mailto:evenementen@cobraclub.nl)

# TECHNIEK

## TO STROKE OR NOT TO STROKE, THAT IS THE QUESTION!

Als je met je fakesnake ergens parkeert, is er altijd wel iemand die op je afkomt en vraagt; hoeveel pk's heeft ie? Waarop maar weer eens duidelijk word waar het in deze wereld om gaat; Cijfers! Of hij prettig is in de omgang vraagt niemand. Mijn antwoord is dan meestal ook ontwijkend en zoiets als wat ze bij Rolls-Royce zeggen; Genoeg!

PK's zijn maar een klein deel van het pakket en zegt in wezen niets over de gehele auto, behalve dat hij bij een bepaald hoog toerental in staat is een aantal KW's te leveren. Wat ik graag zou willen weten is; hoe zijn z'n omgangsvormen? Is hij dorstig? Moet je hem verstikkend afknijpen om door de emissietest te komen bij de APK? Als je een dag met hem op stap bent geweest, ben je dan doodmoe van z'n hypergedrag of stap je relaxed uit?

Welnu, zul je denken, het is toch een raceauto? Natuurlijk! En op het circuit is een gretig PK- monster zeker op z'n plaats, maar om ook nog eens leuk te kunnen toeren met zo'n ADHD-motor is een ander verhaal. Het is net als bij een mens; Een krachtig persoon, die ook nog eens soepel in de omgang is, word het meest gewaardeerd. Het uitzoeken van een motor die deze eigenschappen combineert en ook nog niet de oren van je kop zuipt, vereist wat kennis van de spelregels. In de komende serie artikelen, zal ik proberen iets uit te leggen over waar je op moet letten met het uitzoeken van onderdelen voor het opbouwen van een motor die krachtig is, door het hele toereengebied lekker aan het gas hangt, emissielegaal blijft en je ook nog een hartkwaal bespaart aan de pomp. Deze keer het onderblok.

"There's no substitute for cubic-inch", zeggen de Amerikanen. Well, let's see about that! Het is maar voor een gedeelte waar. Met verstand ontwerpen zet meer zoden aan de dijk! We beschikken heden ten dage over betere productietechnieken dan zo'n 30 jaar geleden en ook zijn er in de tussenliggende periode wat inzichten gesneuveld c.q. bijgesteld. Materialen zijn erbij gekomen en/of veranderd/verbeterd, maar ook de brandstoffen zijn aangepast aan de normen van deze tijd. Het is niet ondenkbaar dat een Cobra met een gewicht van 1000-1200kg, die een small-bloc heeft, de collega's met een big-bloc op alle fronten de oren wassen. Qua tractie, ¼ mile, slalom, etc. Maar ook qua prijskaartje! Denk eens aan gewicht/pk verhouding! Voor een small-bloc zijn er tegenwoordig zoveel aftermarket componenten verkrijgbaar, dat het zo goed als onmogelijk is, niet de configuratie te vinden die je wenst. Er zijn zoveel "rotating-assemblies" dat je keus hebt in overvloed. Kijk maar eens bij o.a.; Summitracing.com, speedomotive.com, cprparts.com, coasthigh.com, eagle, scatcrank's, fordmotorsports, keithblack pistons, je-pistons, trick-flow, etc.

Nu komt het! Kijk niet naar toename van het aantal cc's, maar naar zaken als; drijf-stanglengte, vorm van de zuigerkop i.c.m. vorm van de verbrandingskamer. Voor het onderblok valt of staat het resultaat met de combinatie van deze 3 onderwerpen.

De koppen, inlaat, nokkenas, carburateur of EFI komen in de volgende artikelen aan bod.

Laten we beginnen met de drijfslag. Zuigersnelheid, en dan vooral in het midden van de slag, mag natuurlijk niet te hoog worden, dus de drijfslag mag niet te lang worden. Ook massakrachten van een (te) lange drijfslag zijn een punt van aandacht, want hoe meer (zwaar) materiaal, des te meer massakrachten, welke op hogere toerentallen weer onverantwoorde belasting op het drijfwerk met zich mee brengt.

Als een drijfslag (te) kort wordt, krijg je dat de hoek op de krukas, ook weer in het middengebied, te groot wordt en zodoende de zuiger "tegen" de cilinderwand drukt tegenovergesteld aan de draairichting van de krukas. Dit is de leibaanzijde en deze wordt dan zo zwaar belast, dat dit ovaal uitslijt. Behalve dat, verlies je hier, door wrijving en een ongunstige krachtverdeling (hoek drijfslag op zuiger en krukas) veel vermogen.

Een veel toegepaste goedkope mogelijkheid is dat men de motor "stroked" door een krukas te monteren met een grotere slag. De standaard drijfslagen gaan terug in het blok en er worden nieuwe zuigers gemonteerd met de zuigerpen dicht bij de kop van de zuiger. Een dergelijke krukas heb je al voor \$200-\$350 en een zuigerset voor \$100-\$200. Balanceren en monteren die hap. De inhoud is inderdaad toegenomen, maar in de praktijk merk je niet veel van de ombouw, omdat alle hierboven omschreven missers zo ongeveer zijn toegepast. Benzineverbruik is in ieder geval hoger, dus je merkt wel degelijk dat je iets hebt veranderd!

Wat je hier over het hoofd hebt gezien is de drijfslag/slag verhouding, door de Ami's

"rod-ratio" genoemd. Een tuner die zijn hersens gebruikt, streeft naar een verhouding van

1.8 : 1 en probeert altijd boven de 1.5 : 1 te blijven.

Voorbeeld: een Ford 351W heeft een slag van "3.500" en een drijfslag van "5.956".

Rod-ratio is dan  $5.956/3.500 = 1.70$ . Ga je hem "stroken" naar b.v. 393 cui, dan wordt de slag "3.850". Met dezelfde drijfslag wordt de rod-ratio  $5.956/3.850 = 1.547$ . Dat kan nog net, maar verder met de standaard drijfslagen is niet aan te raden. Als je in je achterhoofd meeneemt dat je ook i.p.v. de 4500rpm die een dergelijke motor maximaal maakt (en zo Ford hem ook in de markt heeft gezet!), je graag ook de rpm-range wilt verhogen naar zeg 6000-6500rpm. Je begrijpt dat de massakrachten op het drijfwerk met een kwadraatje of zo toenemen. Ga je naar een stroker kit kijken voor de 351W die de inhoud op 427cui (=7 liter!) brengt, dan ga je over de ondergrens heen. Dat set bestaat meestal uit een krukas met "4.170" slag en drijfslagen van "6.125". Rod-ratio is dan 1.469! Dat kan lang goed gaan, maar je zult dan het geheel met chirurgische precisie moeten laten balanceren, anders kan het zomaar gebeuren, dat je een stukje terug moet wandelen om wat achtergebleven motordelen te gaan oprapen, omdat je iets te veel van je motor hebt verlangd. Bijkomend probleem is dat de zuigerpen zo hoog in de zuiger is geplaatst, dat hij "in" de groef van de schraapveer valt en na toch wel korte tijd het olieconsumptie gaat bevorderen. Berichten uit Ami-land zijn toch wel ter harte te nemen op dit punt. Ga je voor de maximale stroker, is het dus zaak om de zuiger erbij te kiezen, waarbij de zuigerpenopening niet de werking van de schraapveer kan beïnvloeden.

Goed je huiswerk maken is dus een eerste vereiste. Om te beginnen een aantal wetenswaardigheden;

-(P)iston (D)well (T)ime; is de tijd die de zuiger nodig heeft om van richting te veranderen,

Zowel op het (B)ovenste (D)ode (P)unt als in het (O)nderste (D)ode (P)unt.

Hoe langer de drijfstang, hoe hoger de PDT!

-Hoe hoger de compressie/ontbrandingsdruk, des te sneller het mengsel verbrand.

-Hoe kleiner het oppervlak van de verbrandingsruimte, des te minder verbrandingsenergie kan

worden onttrokken aan het ontstoken mengsel, wat de verbrandingseinddruk verhoogt.

-Hoe centraler op de kop van de zuiger het vlamfront (ontsteking) begint, des te rechtstandiger

De zuiger naar beneden wordt geduwd door het expanderende gas en dat scheelt weer heel

wat wrijvingsverlies en ook de kracht wordt het effectiefst overgebracht op de krukas.

De truc is om deze zaken "in te bouwen" en zo meer vermogen uit dezelfde druppel benzine te halen. Om tijdens de ontbranding de druk zo hoog mogelijk te houden is het daarom gewenst dat de PDT langer duurt. Om dit te bereiken komt de al eerder genoemde langere drijfstang goed van pas. Bij de langere drijfstang treedt het gunstige effect op dat de PDT toeneemt, helaas ook de zuigersnelheid halverwege de slag, maar dat is een (ongewenste) bijkomstigheid die is te accepteren, als je voor een langere drijfstang kiest. Vandaar de maximale rod-ratio van 1.8:1! Langer mag, maar dan ben je al aardig op weg de goden te verzoeken. Als je de verbrandingsdruk langer hoog kan houden, zal de totale verbrandingstijd sterk verkorten en het gas harder expanderen. Elke motortuner weet dat het moment van het hardst expanderen van het gas, het meeste vermogen oplevert, als dat plaats vindt op ongeveer 12 graden na het BDP. Bijkomend gunstig effect is dat, als de ontbranding sneller verloopt, de totale hoeveelheid vervroeging van de ontsteking ook kleiner mag/moet zijn, wat weer gunstig is met het oog op detonatie (pingelen). Tel daarbij op dat de hoek van de langere drijfstang op de kruktafel de "overdracht" van de kracht met een aantal procenten verbeterd en je hebt zomaar een aantal pk's extra zonder de inhoud van de motor te hebben vergroot.

De vorm van de zuigerkop en de verbrandingskamer spelen ook een grote rol in het verloop van de verbranding. De beste resultaten worden tot nu toe bereikt met een zgn. "squish" of "quench" vorm. De zuiger en de kop zijn beiden vlak en het enige wat voorkomt dat zij elkaar raken is de koppakking. Deze spleet moet liggen tussen de "0.040" en "0.055" inch. In de zuigerkop is in het centrum een "dish" uitgefreesd en door de perswerking van de flinterdunne spleet tussen de zuiger en de kop in BDP, wordt het mengsel naar de uitsparing in de zuigerkop geperst en daar door de centraal gelegen bougie ontstoken. Door de "wegpers-werking" van de spleet, krijgt het mengsel een extra werveling en zo wordt de vermenging van het mengsel (atomisering) optimaal. Het is bijna hetzelfde principe als de voorkamer bij een diesel, maar dan geschikt voor benzine.



Door de “dish” in de zuigerkop en de centrale bougie, bereik je dat, het vlamfront zich vanuit dat centrale punt, als een druppel op een waterspiegel, naar de buitenzijde van de cilinder voortplant en zodoende minder pingelen kan veroorzaken. Omdat de zuiger relatief langer bovenin blijft staan, is de oppervlakte van de verbrandingsruimte relatief klein en kan deze niet veel warmte onttrekken aan het ontstoken mengsel. De oppervlakte van deze verbrandingsruimte is kleiner dan de hartvormige of soortgelijke kamers. De zuiger en de kop zijn natuurlijk beter berekend op deze zwaardere thermische belasting, anders zou de boel smelten. Bij een gietijzeren kop moet je de compressieverhouding met een 0.5-1.0 lager kiezen. 10.5 :1 is dan het matje. Je zal ook de nokkenas moeten vervangen naar een type met een grotere “duratie” om te voorkomen dat de motor niet meer door de compressieslag heen komt. Bij een standaard nokkenas gaan de kleppen eerder dicht en heeft de zuiger een groter gedeelte van de slag om druk op te bouwen.

Ga je de compressieverhouding verhogen, moet je daarom ook de nokkenas vervangen door een die de kleppen later sluit. De nokkenasfabrikant geeft ook niet voor niets op wat de minimale inhoud van een compressieruimte moet zijn om de boel niet te laten klappen.

Een medium of milde nokkenas is ok!

Mooi al die theorie, zul je zeggen, maar concreet..... wat maakt het in de praktijk uit?

We nemen voor het gemak maar weer eens de eerder genoemde Ford 351W. Standaard heeft een dergelijke motor ongeveer 30% rendement. De rest van de omgezette energie verdwijnt uit de uitlaat en via het koelcircuit als warmte de wijde wereld in. 70% verlies dus. Van 1 liter kostbare benzine wordt 0,7 liter niet in bewegingsenergie omgezet! De kunst is hier om toch te proberen daar wat procentjes van terug te winnen. Nu hebben de Ami's wat huiswerk voor ons gedaan en enkele proeven gedaan met deze theorie en een daarvan was een standaard Ford 351W, welke zij hebben “omgebouwd”. De motor bleef standaard op de drijfstangen, zuigers en koppen na.

De drijfstangen van de 351 zijn “5.956” lang en die zijn vervangen door die van een 400, welke “6.580” meten. Na wat aanpassingen, zoals bronzen bussen voor de zuigerpennen en lagerschalen, bleken deze zeer geschikt voor de job. Rod-ratio is 1.88: 1 geworden.

Zuigers zijn op verzoek gemaakt door JE-pistons en zijn nu ook gewoon te bestellen. Hier heeft men de zuigerpen omhoog gebracht richting de kop van de zuiger en ook is de pen met een offset van “0.09” naar de leibaanzijde verplaatst. De gedachte hierachter is dat de drijfstang zo in het BDP al een kleine hoek maakt met de zuiger en krukas en zo de “afzet” naar beneden makkelijker wordt. De schraapveer “loopt” niet over de penschacht.

De koppen zijn van Trick-Flow, Twisted-Wedge type met “2.02” inlaat- en “1.60” uitlaat-kleppen. Hier zijn de kleppen onder een andere hoek geplaatst (17° i.p.v. 23°). De verbrandingskamer is hierdoor “platter” dan bij de meeste andere koppen. Ook is er nog “0.070” van de koppen gevlaakt om de compressie nog verder te verhogen. Vrije ruimte tussen kleppen en de zuiger met klei meten is hier daarom een must! Normaal gebruik je bij deze koppen de bijbehorende zuigers, vanwege de speciale “dish”, maar omdat er in deze opzet nog geen bijpassende zuigers waren, heeft JE-pistons hen op verzoek gemaakt.

Inmiddels is de zuiger gewoon te koop. Schrik niet! De compressieverhouding is toegenomen van een "veilige" 1:8 naar 1:11.5! En de 2-bolt lagerkappen kunnen dit geweld gewoon verdragen.

Dezelfde opzet hebben ze herhaald, maar dan met Trick-Flow , Twisted-Wedge "R" koppen, met "2.08" inlaat- en "1.60"uitlaatkleppen. De flow is hier nog iets beter, maar ja..... de koppen zijn ook iets duurder! Met beide versies geloof je niet wat zij uit deze motoren halen met een iets "warmere"nokkenas en wat huisvljijt aan de EFI inlaatbuizen. 380 pk's voor de "kleine"kop met 420 lb-ft koppel! Van de "grote"koppen komen de cijfers boven de 400 pk en 450 lb-ft! Deze cijfers zijn bereikt met 87 (amerikaanse)-octaan benzine. Prijskaartje? Tussen de \$3000-\$4000, afhankelijk welke koppen je gebruikt en of je iemand hebt die de drijfstangen voor je kan aanpassen.

Het vonnis!: Na deze ingrepen blijkt de motor behoorlijk te winnen in pk's en koppel, waarbij vooral het koppelverloop veel vlakker is en al vanaf vrijwel 1200rpm zo goed als maximaal voor handen is. Op deze manier krijg je een behoorlijk stukje rendementsverbetering voor ongeveer hetzelfde geld als een strokerkit, maar de cilinderinhoud (lees: hoger verbruik) neemt niet toe. Ook de emissie blijft legaal. In het volgende artikel gaan we naar boven om de ademhaling te bekijken. Vooral de EFI-motor heeft te kampen met veel vooroordelen. Daar is zeer veel te winnen voor de oplettende luisteraar en alle beetjes helpen, niet waar? So, stay tuned!

Jelle Schalk.

---

Geachte Cobra leden,

Zoals in de laatste Paper Snake reeds werd aangegeven, heerst er bij een aantal leden onduidelijkheid over het wel – of niet verzekerd zijn van hun Cobra in verband met het faillissement van de firma Brooker te Bergen op Zoom. Indien nodig kunnen wij dit voor u kortsluiten. Wij verzoeken u in dat geval contact met ons op te nemen. Mede gezien het feit dat de Veldsink Adviesgroep dit jaar haar 25-jarig jubileum viert, is dit voor ons een goede reden om onze service onder de aandacht van de Cobra leden te brengen.

Wij hebben reeds vele jaren ervaring met het verzekeren van Cobra's, en behartigen de belangen van ruim 60 leden van de Cobra Club.

Om uw Cobra tegen "all-risks" condities te verzekeren, dient er een geldig taxatierapport van de Centrale Expertisedienst Bergweg te Capelle a/d IJssel overlegd te worden. Rapporten van andere taxateurs worden helaas niet geaccepteerd. De kosten van dit rapport zijn voor eigen rekening. Het taxatierapport is drie jaar geldig. Daarna dient het voertuig in kwestie opnieuw getaxeerd te worden.

Zoals reeds vermeld, viert Veldsink Adviesgroep haar 25-jarig bestaan. Daarom geven wij als u uw verzekering bij ons afsluit **een eenmalige korting op uw premie van 25 euro!**

Wij als Veldsink Adviesgroep hopen met deze informatie wat meer duidelijkheid te scheppen omtrent het verzekeren van uw Cobra. Het rijdt immers een stuk fijner met de gedachte dat uw Cobra goed is verzekerd bij schade!



## Shelby Cobra is terug 5 januari 2004

### En weer heeft Ford een legende nieuw leven ingeblazen

Na decennia van onenigheid heeft Ford levende legende Carroll Shelby opnieuw ingelijfd. En de krasse oude man werd onmiddellijk aan het werk gezet. Het resultaat is een renaissance van de Shelby Cobra. De compromisloze roadster is technisch grotendeels gebaseerd op de Ford GT, vertelde ontwerper J. Mays na de ont-hulling op de show van Detroit. Met name chassis en wielophanging zijn van deze andere gereanimeerde legende afkomstig. De V10 is die uit de 427 concept car die vorig jaar bij Ford op de stand stond in Detroit. In de Shelby Cobra is de tiencilinder, in feite een afgeleide van Fords 5.4 V8, goed voor 605 pk. De nieuwe Cobra is korter dan een TT, maar even breed als een Viper, aldus Mays. Hij verzekerde dat Shelby niet alleen vanwege zijn naam is teruggehaald: „Carroll is bij het hele productieproces betrokken geweest. Soms meer dan ons lief was.” Om daar onmiddellijk aan toe te voegen: „I'm only joking.” Officieel is de nieuwe Cobra een concept car, maar de kans is levensgroot dat hij binnen een jaar in productie gaat



Bron tekst: Autovisie Bron foto's: [www.gizmo.com](http://www.gizmo.com)

## TECHNOCLASSICA '04

Traditiegetrouw begin april vertrokken we ook dit jaar weer naar Essen voor de Technoclassica. We hadden voor de vrijdag gekozen omdat het dan naar ons idee minder druk zou zijn dan in het Weekend. In het centrum van Essen bleek dat het toch wel behoorlijk druk was. Nog erger was het dat deze mensen ook nog eens het idee hadden opgevat om ook naar de Technoclassica te gaan. In de parkeergarage aangekomen drie kwartier later en â,- 7,- lichter bleek dat daar gelukkig nog plek genoeg was. Links en rechts in de parkeergarage stond al menige klassieker geparkeerd gebroederlijk naast enkele nieuwere sportbakken.

Na de wachtrij aan de kassa getrotseerd te hebben en â,- 16,- per persoon lichter waren we dan weer eindelijk binnen. Effe eine Stange in die Ecke stellen auf die Toilette en beginnen in hal 2. Veel was er niet veranderd in vergelijking de vorige jaren maar ja eenmaal per jaar kweilen naast dat machtig mooi spul is evengoed niet verkeerd. Met de zakdoek voor kweilopvang en mondhoekdroging in de hand liepen we verder.

In totaal kwamen we 11 replica's Cobra 427 tegen en 2 originele Cobra 289's. Van deze mooie schepsels heb ik uiteraard foto's gemaakt op mijn recent aangeschafte digicam.

Tot slot slaagde ik er nog in om de onderdelen die op mijn spares lijstje stonden op een na op het eind van de dag in mijn tas met me mee te dragen. Voldaan en moe aan de voeten en benen vertrokken we weer uit Essen richting Limburg.

Gruss Gott bis nachstes Jahr und die grusse an Lothar.

Peter Baten





Voor een liefhebber heb ik staan een Ford 5.0V8 compleet met T5 bak. Motor is geheel opgebouwd met vrijwel allemaal nieuwe onderdelen. Ook de bak is een door Fordmotorsport gereviseerde, versterkte (330lb/ft) 5-bak.

Ook ben ik aan het opbouwen een Ford 351/393W stroker. Roush-koppen, EDL-rpm inlaat, EDL 750cfm carb, Crane 484/512 nokkenas, MSD 6 serie ontsteking met versterker, Vliegwiel voor handbak, etc.

Nog veel meer nieuw in de doos spullen liggen.

Chevy electr.ontsteking voor 350 blok.

Wilwood remzadels met blokken.

Kompleet Sierra onderstel gedemonteerd en schoon. Jaguar handremhevel.

Na de bouw van mijn alweer derde cobra heb ik in de loop der jaren zoveel spullen verzameld dat ik er mijn nek over breek.

Tel;0624224578 of mailen.m@jelleschalk.nl

---

Geachte redactie,

Na het lezen van de april editie heb ik een aantal opmerkingen die voor de andere lezers interessant kunnen zijn en een toegevoegde waarde hebben voor het clubblad:

1. Het engelse magazine Which Kit geeft in de uitgaven van maart en april een overzicht van alle engelse Cobra-replica bouwers.
2. Vanaf volgende maand zal in dit magazine een begin worden gemaakt van een maandelijkse beschrijving van het bouwen van een Dax-cobra
3. Het boek Cobra Replicas geschreven door Ian Stent geeft een goed overzicht van de historie en de modellen die verkrijgbaar zijn. Een idee zou zijn als club een bestelling te doen voor dit boek tegen een mogelijk aantrekkelijk tarief of Ian Stent te benaderen voor een lezing in Nederland,
4. Vorig jaar heeft Discovery Channel een serie uitgezonden waarin ook een Cobra werd gebouwd. (zelf heb ik de serie niet gezien aangezien ik Discovery niet ontvang). Wellicht is het mogelijk om hiervan een Video band te krijgen of dat een van de leden deze serie heeft opgenomen en deze verspreidt onder de leden.

Betreffende de Kentekenproblematiek, pag 17, lijkt het of de Cobraclub zich erbij neerlegt, althans zo komt het over (ik weet de historie niet).

Maar is er al eens gesproken met de ANWB, Bovag/Rai of Donkervoort en Spijker (zij moeten hier ook mee van doen hebben gehad), puur om te laten weten dat dit probleem leeft en wellicht dat zij advies hierin hebben (of het bundelen van krachten).

Hopende hiermee van dienst te zijn geweest,

Met vriendelijke groet,

Duncan Oyevaar