



# Paper Snake



OFFICIAL DUTCH COBRACLUB MAGAZINE



NOTULEN ALGEMENE LEDENVERGADERING

## BOUW FACTORY FIVE

VERDER: MOTORTUNING - UITLATEN - BRANDBLUSSERS

## CCN KASTELENTOURRIT

VERSLAG BETUWERIT



jaargang 13 nr.2 mei

# 2005

# 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 € 10,-  
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.

Windbestendige donkergroene paraplu met € 10,-  
gele Cobra-snake en houten handvat.

Cobra manchetknopen per paar € 10,-

Cobra Dasklem incl knoopsgatpin

Calendar/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,-

Cobra wallplate, Bronskleurige cobra op houten plaat € 35,-

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

&

Mickel Goossens

Penningmeester@cobraclub.nl



# PAPER SNAKE

## HET OFFICIËLE CLUBBLAD VAN DE COBRA CLUB NEDERLAND

13<sup>e</sup> jaargang No.2 mei 2005

Bankrekening: ABN AMRO 52.21.32.057

Voorzitter:

Piet Wijn tel 072-5062429

Voorzitter@cobraclub.nl

Secretaris:

Cor Schiedon tel 0522-470500

Postbus 87

4900 AB Oosterhout

Secretaris@cobraclub.nl

Evenementencoördinator:

Dick Vesters tel 0182-320047

Evenementen@cobraclub.nl

Penningmeester:

Mickel Goossens tel 040-7850325

Penningmeester@cobraclub.nl

Redactie:

Mickel Goossens tel 040-7850325

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 kaff\* € 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

Het seizoen is begonnen dat heb ik jammer genoeg gemist. Vanwege verjaardagen en andere sociale verplichtingen kon ik niet bij de pubmeetings van april en mei zijn alsmede de betuwerit. En die betuwerit heb ik tot op heden nog niet gemist maar helaas, deze keer moest ik verstek laten gaan. Maar gelukkig (voor mij althans) ben ik in juni en juli weer van de partij en probeer ook de kastelenroute mee te rijden. Ik hoop u daar ook te mogen begroeten.

Zoals u ziet is ook deze Paper Snake weer lekker gevuld en heb net als de keer nog wat achter de hand voor de volgende uitgave. O.a. een verhaal over te luide uitlaten, de herbouw van een Cobra en motortuning. Wat een ongekende luxe!!! Ik ben trots op jullie.

Ik heb overigens nog goed nieuws van mijn kant. Na een zoektocht naar stalling voor een Cobra heb ik het opgegeven en sta nu op het punt om een huis te kopen met GARAGE!!! Eindelijk, zou het er dan toch nog ooit van komen, mijn eigen Cobra bij huis? Mijn rechtervoet jeukt nu al en m'n oren trouwens ook want wat zal ik genieten van dat motorgeluid uit die sidepipes. U zult begrijpen dat een autoradio niet aan mijn Cobra is besteedt. Wat is nou mooiere muziek dan een mooi motorgeluid. Daar kan wat mij betreft geen U2, Dire Straits enz aan tippen

Mickel Goossens

### Copijdata Paper Snake voor 2005

Paper Snake 3 6 juni

Paper Snake 4 11 juli

Paper Snake 5 22 augustus

Paper Snake 6 5 december

# P(R)IETPRAAT



Hallo Cobravrienden,

Het seizoen is weer begonnen en hoe....

Het eerste weekend van april begon al goed met de Pubmeeting, ruim 14 Cobra's en heel wat andere belangstellenden, maar goed dat we een afspraak met Piet Paulusma hadden gemaakt!

Op 17 april werd vervolgens de Betuwe Bloesemrit verreden, uitstekend georganiseerd door Anton en José Peters, zoals altijd bij de familie Peters werden wij zeer gastvrij onthaald met koffie met..., een uitstekende routebeschrijving met geweldige fotomomenten, een prima lunchadres en na afloop natuurlijk de bekende borrel.

Wederom met goed weer en met 9 Cobra's en 2 "gewone" auto's, een zeer geslaagde rit, waar u verder in dit blad meer over kunt lezen, evenals de foto's.

Mocht u zelf ook eens een rit willen organiseren, neem dan eens contact op met onze evenementen – coördinator.

Op 24 april was er de merkendag op het circuit van Zandvoort, je kon merken dat iedereen het weer in de gaten hield, want de belangstelling schoot danig te kort, ook al omdat de weersvoorspellingen voor dat weekend niet al te best waren, 4 Cobra's, 1 Ferrari, 1 Porsche, 1 Daytona, 1 Alfa en een Scorpio en wellicht ben ik nog enige merken vergeten op te noemen, waren van de partij. U kunt nog in de herkansing: op 25 september is er weer een merkendag, geef u tijdig op bij onze evenementencoördinator, want vol is vol.

Ook kunnen we de beroemde Spyker fabriek bezoeken, voor opgave : onze evenementen - coördinator (de datum is nog niet bekend).

Op 22 mei een kastelenrit door de Swiftysnakers, (zie verder het artikel).

Kijk verderop maar op de evenementenkalender, of anders op de website: [www.cobraclub.nl](http://www.cobraclub.nl)

Ook hebben we voor de eerstvolgende drie jaar een nieuwe sponsor gevonden voor de clubpassen, namelijk: Cobra Web Quapa Nederland Jettebosstraat 47 4285 XH Woudrichem. Tel: +31 183304180 Fax: +31 183304180 Mob. +31 620485213

[info@cobra-web.nl](mailto:info@cobra-web.nl)

Bezoek ook eens onze pubmeetings (elke eerste zondag van de maand) bij La Place in Laren, je ontmoet gelijkgestemde mensen, waar je eventueel onder het genot van een glaasje over van alles kan praten, echt een aanrader!

Verder is onze evenementencoördinator nog bezig om een rijvaardigheidstraining van de grond te krijgen om voor Cobra bezitters hun auto beter onder controle te krijgen.

Ik wens u allen een mooi Cobraseizoen toe met heel veel mooi weer, zodat wij toch weer topless kunnen rijden.

Met vriendelijke groeten,

Piet Wijn

Zeeweg 40

1931 VJ Egmond aan Zee

Nederland

☎ +3172 5062429

📱 +3165 3750223

📠 +3184 7512556

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

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

# EVENEMENTENKALENDER



Mei

- 22 CCN Kastelen Tourrit door de Swifty Snakers bob.swift@quicknet.nl**  
28) Open dag Dax Benelux, zie [www.daxbenelux.com](http://www.daxbenelux.com)  
28-29 **Cobra Club weekend Elvington; N Yorks in UK -- [www.cobraclub.com](http://www.cobraclub.com)**

Juni

- ?? Prodrive -- Rijvaardigheidscursus Stage II – Interesse**  
Zie [www.prodrive-training.nl/index.php?content=rijvaardigstage2](http://www.prodrive-training.nl/index.php?content=rijvaardigstage2)  
**5 Pubmeeting bij La Place vanaf 14:00 uur**  
**Adres:"La Place" Westerheide 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**  
18-19 Le Mans. Need I say more ?!  
zie [www.lemans.org/univers\\_accueil/index\\_gb.html](http://www.lemans.org/univers_accueil/index_gb.html)  
**19 CCN bezoekt het Nationaal Automobiel Museum**  
**Rocco Jansen (rocco@argo-admin.com) tel +31 (0)162 517740**  
**Bezoek Spyker fabriek !! €50 pp ex BTW max. 10 personen.**  
**Door de week van 16.00 – 18.00u.**  
**Stuur email [evenementen@cobraclub.nl](mailto:evenementen@cobraclub.nl)**

Juli

- 3 Pubmeeting bij La Place vanaf 14:00 uur**  
**Adres:"La Place" Westerheide 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**  
**9 All American Saturday in Westerhaar – zie [www.americansaturday.nl](http://www.americansaturday.nl)**  
13 Vrij rijden op Assen. €150 Geef jouw Cobra onder begeleiding de sporen!  
Zie : [www.raceschool.nl/index.php?content=vrijrijden](http://www.raceschool.nl/index.php?content=vrijrijden)  
23–25 Le Mans Classic; [www.lemansclassic.com](http://www.lemansclassic.com)

Augustus

- 7 Pubmeeting bij La Place vanaf 14:00 uur**  
**Adres:"La Place" Westerheide 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**  
12-14 Oldtimer Grand Prix, Nürburgring Duitsland.  
[www.nuerburgring.de/eng/index\\_e.htm](http://www.nuerburgring.de/eng/index_e.htm)  
16 Vrij rijden op Assen. €150 Geef jouw Cobra de sporen !  
Zie : [www.raceschool.nl/index.php?content=vrijrijden](http://www.raceschool.nl/index.php?content=vrijrijden)  
20-21 **Continental kitcar show in Schegels België**  
**[www.kitcarclub.nl/evenementen/schegel.html](http://www.kitcarclub.nl/evenementen/schegel.html)**

**?? Circuitdag Midland Lelystad door KitCarClub Nederland**

- 26-28 Vehikel Auto & Motor Veemarkthallen Utrecht incl. tel. 030 2258262;  
[www.vehikel.com](http://www.vehikel.com)  
27 Open Dag Dax Benelux, zie [www.daxbenelux.com](http://www.daxbenelux.com)

September

1-4 Grand Annual Tourtocht . Prachtig !.

zie <http://www.xs4all.nl/~i2mp/html/nieuws.html>

**4 Pubmeeting bij La Place vanaf 14:00 uur**

**Adres:"La Place" Westerheide 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**

17 Oldtimerdag Alphen a/d Rijn; [www.ritzsite.net/otdalphen](http://www.ritzsite.net/otdalphen)

**18 Tourrit CCN ??**

**25 Merkendag Zandvoort. Jouw kans om op het circuit te rijden ! €20**

**Plaats voor 10 deelnemers**

**opgeven bij evenementen@cobraclub.nl**

Oktober

**2 Pubmeeting Seizoenssluiting bij La Place vanaf 14:00 uur**

**Adres:"La Place" Westerheide 2 1251 ET Laren Tel. 035-5314644**

November/December

25-11 t/m Essen Motor show, Messe Essen, Duitsland;

4-12 [www.essen-motorshow.de](http://www.essen-motorshow.de)

10 – 12 Vehikel Auto & Motor (Onderdelenmarkt) Veemarkthallen Utrecht inl.

tel. 030 2258262; [www.vehikel.com](http://www.vehikel.com) Vehikel Auto & Motor

(Onderdelenmarkt) Veemarkthallen Utrecht inl. tel. 030 2258262;

[www.vehikel.com](http://www.vehikel.com)

Aankondiging onder verantwoordelijkheid 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

☎ 030-6698655

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

---

Beste Cobraleden,

Wij zijn via diverse kanalen benaderd door leden die de Papersnake niet hebben ontvangen, maar waar wij zeker van zijn dat deze wel is verstuurd.

Het is gebleken dat er diverse Papersnakes heel geliefd zijn bij de postbestellers (ik kan dat helaas niet hard maken), maar mocht het zo zijn dat u, of eventuele medeleden, geen clubblad hebben ontvangen, laat het ons dan zo snel mogelijk weten, zodat wij daar actie op kunnen ondernemen. Het is natuurlijk wel zo als u dit leest heeft u de Papersnake wel ontvangen, maar misschien voor de toekomst?

**Met vriendelijke groeten,**

Piet Wijn

Zeeweg 40

1931VJ Egmond aan Zee

telefoon +31-72 5062429

mobiel +31-6 53 750223

Fax : +31-84 7512556

# SHOWROOM

Is er iemand die een kenteken te koop aanbied voor een Pilgrim Sumo?  
Ik zou hier graag van op de hoogte gebracht worden.

Met vriendelijke groet,

Frans-Jan v Raak  
vanraak@tref.nl

---

In 1997 heb ik een bouwpakket voor de Cobra in Lelystad aangeschaft, maar helaas wegens omstandigheden ben ik niet in staat geweest de auto volledig af te bouwen. Ook zie ik in de toekomst geen gelegenheid meer om het tot een auto te volbrengen.

Aangeboden:

Cobra kit bestaande uit chassis, polyester body (blauw) met diverse onderdelen reeds gemonteerd, zoals wielophanging, stuurinrichting en brandstoftank. Diverse nieuwe onderdelen en veel benodigde onderdelen van een Ford Scorpio V6 2.9, alsmede instructieboek aanwezig. Vraagprijs E 6500,--

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

K.J. Feiken  
Tel. : 06-55 713 986  
Email: k.j.feiken@planet.nl

---

Te koop aangeboden:

Ford V8 motor 427 cid 1967 (2 x 4V: origineel!): Vraagprijs: 6000,- euro  
Ford V8 motor 428 SCJ 1969 nieuwe getunedede motor: Vraagprijs: 6000,- euro  
Tevens te koop  
Mercury Cougar Eliminator '69 428 CJ (2411 exemplaren van gemaakt):  
Vraagprijs 10.000,- euro  
2 x Ford motoren 460 Cui a 600 PK  
1 x 351 Cleveland Cobra Jet

Voor informatie kunt u contact opnemen met Gerard Roling te Bunnik  
06-51117200

---

Te koop:

Cobra Team Shirt (het blauwe shirt door het team gedragen in 1965).  
Véééél te groot gekocht natuurlijk (XXL, Amerikanen hebben toch andere maatstaven). Alleen gepast, niet gedragen. Je mag het voor €50,- hebben.  
Bel maar: 073-5221189.

Groeten,

Huub Linnenbank

Te koop

Muncie 4-versnellingsbak i.z.g.st kan moeiteloos 500 pk aan. geschikt voor alle GM  
hy-performance motoren. aluminium uitvoering

Prijs 450 euro.

Marcel Pronk

dwesterweel@zonnet.nl

---

Te Koop



Ram Cobra 427

Bouwjaar : 1993

Kleur : Donkergroen metallic

Interieur : Zwart leer

Motor : Rover 3500 V8

Versnellingsbak : Rover 5-versnellingsbak

Overige opbouw : Jaguar

Bandenmaat : 255 voor, 295 achter

Compleet met softtop en zijruiten, sidepipes.

Vraagprijs : Eur. 28.500,-

Inlichtingen : fransvangemst@casema.nl

---

Oproep: Maak iemand blij!!!

Vrouw wil man verrassen die idolaat van Cobra's is.

Hij heeft o.a. zijn briefpapier en rekeningen allemaal voorzien van "zijn" logo van een Cobra-auto.

Wie van de leden gaat hem verrassen met een ritje in een Cobra??

Omdat hij het niet mag weten gaarne contact opnemen met

Mevr. Visscher, GSM 06-41670943 of stuur een emailtje naar onze zoon

robinvisscher@home.nl



## Notulen ALV Cobra Club Nederland

Datum: 30 januari 2005;

Locatie: Restaurant "Castellum Novum in De Meern.

### Agendapunt

- 1. Opening* door voorzitter Piet Wijn en vermelding van het "koperen jubileum" ; pro-drive training en pubmeetings.  
Vanaf 2005 geen Ardennen weekend meer in het kasteel van T. Blom. De reden daarvan is dat het kasteel doorlopend is verhuurd. Piet Wijn vraagt om mee te denken aan een alternatief.  
Piet Wijn heet Cors Sniijders van harte welkom en wenst hem een goed herstel toe.  
Ook bedankt Piet Wijn nogmaals iedereen voor zijn/haar inzet voor het afgelopen jubileum feest en meld de aanwezigen dat voor het komende jaar een merkendag, een pro-drive training, een circuit zandvoort evenement staan gepland, alsook een vervolg op het onderzoek door Gert van Beek m.b.t. de problematiek rond de typegoedkeuring van de Cobra.
- 2. Ingekomen stukken* waren: Verslag van overleg met Rijksdienst voor het Wegverkeer en een aanbieding om goedkoper via de tunnel naar Engeland te reizen.
- 3. Notulen ALV 2004* zijn door de vergadering goedgekeurd.
- 4. Financieel jaarverslag 2004, verslag kascommissie, begroting 2005 en benoeming kascommissie 2005*  
Mickel Goossens geeft toelichting op de financiële overzichten en verklaart de diverse posten. Er waren geen vragen uit de vergadering. De verklaring van de kascommissie wordt door Piet Wijn voorgelezen en door kascommissielid Luuk de Boer toegelicht. De vergadering verleent decharge aan het bestuur voor het afgelopen boekjaar. Luuk de Boer en Carlos Hontera stellen zich als kascommissie beschikbaar voor 2005.
- 5. Jaarverslag activiteiten 2004*  
Dick Vesters evalueert en meldt de tegenvallende opkomst bij evenementen in 2004. Ongeveer 120 leden hebben een cobra met Nederlands kenteken en ongeveer 100 leden hebben of geen cobra of hebben een cobra (in aanbouw) zonder Nederlands kenteken. De opkomst bij het in maart 2004 gehouden informatiedag voor het bouwen van een cobra was goed en is zeer gewaardeerd.  
De regio pubmeeting in Brabant viel tegen en wordt dus niet meer gecontinueerd.  
De toertochten zorgen voor veel enthousiasme, met als resultaat een zeer lage opkomst? De juli en augustus ritten zijn daardoor afgelast. wegens gebrek aan belangstelling. Het circuit evenement in zandvoort was zeer de moeite waard, ondanks de 7 cobra's. Ook de pro-drive training leverde veel positieve reacties op (8 leden !?) Het koperen jubileum in september was zeer geslaagd en is een groot succes geweest.

Gert van Beek geeft een korte uiteenzetting van zijn gesprekken met de Rijksdienst en de vele vragen over de kenteken keuringen en (on) mogelijkheden voor de cobra.

*6. Jaarverslag redactie Paper Snake*

Mickel Goossens evalueert en meldt de tegenvallende bijdrage van de leden en vraagt aan de aanwezigen meer betrokkenheid.

*7. Bestuurssamenstelling 2005*

Piet Wijn meldt dat Henryk Brinksma aftreed als secretaris en stelt voor dat Cor Schiedon zijn bestuursplaats inneemt. De vergadering gaat akkoord.

*8. Activiteitenkalender 2005*

De geplande activiteiten zijn:

Met de kitcar clubs organiseren / uitwisselen van (gezamenlijke) evenementen,

De “merkendag” in april en september 2005,

Bezoek aan de Spijkerfabriek,

Toerritten: Bloessemrit op 24 april 2005 en een rit in mei en een rit in september.

Een rijvaardigheidskursus,

De pubmeetings.

*9. Rondvraag*

Algemeen:

Aktieplan voor meer leden bij een evenement.

Aktieplan voor meer redactionele stukjes.

Ledenlijst alfabetisch

Voorstellen/vragen:

Wat zijn de wensen van de leden (enquête?)

Clubgereedschap en clubgarages in Nederland.

*10. Sluiting en uitreiking “veiligheidshesjes” XL*



De bouw van mijn Factory Five Cobra.

Mijn verhaal begint, zoals waarschijnlijk voor vele anderen, tijdens de tienerjaren. Met de 18e verjaardag in het vooruitzicht wordt gedroomd over snelle blitse auto's. Daarbij gaat mijn aandacht in eerste instantie uit naar de Donkervoort en diverse Super Seven kloons. Totdat ik, ik dacht op weg naar de beurs Speed en Design, een keer een Donkervoort "in het wild" onderweg tegen kom. Ik ben dan inmiddels 18, rijdend en heb de eerste ervaringen gehad met onverlichte fietsers in het donker. De Donkervoort heeft wel wat daarvan weg: de kleine afmetingen maken hem in het verkeer bijna onzichtbaar. Met dit in het achterhoofd maak ik op de beurs kennis met een Cobra en wordt ik op slag verliefd. Dit is ook een auto met vermogen, looks en rijplezier in het vaandel en het is een "echte" auto. Daarmee bedoel ik dat hij niet weg valt in het hedendaagse straatbeeld. De betreffende Cobra is een Dax en tot mijn vreugde zie ik dat de prijzen haalbaar zijn.

Tijdens mijn studie blijf ik dromen over Cobra's en kit-cars. Ik koop regelmatig het blad Which kit? en verdiep me wat meer in de techniek (ik studeer dan vliegtuigbouw). Daarbij zie ik grote verschillen tussen de diverse modellen met soms, voor een vliegtuigbouwer, uitermate vreemde toepassingen van kunststoffen. De verhalen in Which Kit? zetten me met twee voeten op de grond: de kit-car bestaat niet, het is een wereld die varieert van uitzonderlijk goed tot bedroevend slecht. En omdat goede kits zijn niet goedkoop zijn, blijft het tijdens de studie vooral dromen.

Met eind jaren '90 de studie en militaire dienst (ja, ik "mocht" nog net als voorlaatste lichter opkomen) achter de rug, doet internet ook bij mij de intrede. Al snel bezoek ik de site [www.Cobracountry.com](http://www.Cobracountry.com) en bezoek de pagina met diverse fabrikanten. Daar lees ik over een nieuwe fabrikant, twee broers die met moderne technieken een Cobra ontworpen en gebouwd hebben. Beide broers hebben een goede (technische) opleiding en gebruiken cad-cam technieken. Ook wordt duidelijk dat ze de bouwer als uitgangspunt hebben genomen. Op hun eigen site, [www.Factoryfive.com](http://www.Factoryfive.com), lichtten ze dat verder toe. Met één donor als uitgangspunt leveren ze alles om de hele auto af te kunnen bouwen. Dus geen zoek naar dat ene onderdeel of die speciale materialen.

Door een familiebezoek vooraan in Canada, kan ik in april 1998 een bezoek aan de fabriek van Factory Five (Cape Cod, dichtbij Boston) brengen. Daar valt mij de schone en geordende werkomgeving op en de hoge kwaliteit van de onderdelen. Op rekken hangen pakketten met aluminium panelen die extern lasergesneden zijn. Van een afstand lijkt het één massief blok, alle panelen zijn identiek. Natuurlijk ook een kort ritje en nog wat overleg. Later die reis neem ik de beslissing: dit kan ik wel aan.

Terug in Nederland op zoek naar de donor: een Mustang 5.0 van bouwjaar '87-'93. In korte tijd vindt ik een mooi aanbod van een in goede conditie verkerend exemplaar. Ook de bestelling bij Factory Five wordt in gang gezet en in augustus '99 komt de kit aan. Voor foto's van de opening van de krat (en tijdlijn en verdere opbouw) verwijs ik naar mijn website, [www.cobra-man.net](http://www.cobra-man.net). De inhoud van de krat stelt zeker niet teleur: een strakke gel coated body, netjes verpakte onderdelen waarbij bijvoorbeeld de verschillende onderdelen voor de tankaansluiting (slang, slangklemmen, bevestigingsring, dop en afgepaste hoeveelheden bevestigingsmaterialen) in één doosje. De handleiding leidt me ook duidelijk door het hele proces heen en samen

met een handboek voor de Mustang wordt begonnen aan de demontage van de onderdelen.

Tijdens de Kerstperiode worden de onderdelen gereinigd en voor zover nodig aangepast (vrij minimaal, ik kan me alleen het gaspedaal en de aandrijfas herinneren). In februari 2000 begint de opbouw van het chassis en in mei wordt motor al in de kit gehangen. Tijdens de bouw worden de beloften waar gemaakt: onderdelen van de Mustang zijn zonder enige moeite over te zetten op de Cobra, alle onderdelen zijn aanwezig, ik hoef slechts een doosje popnagels extra te halen. In augustus kan ik de eerste proefrit maken, nog zonder body maar technisch compleet. In oktober is ook de body gemonteerd met alle lampen en andere noodzakelijke items.

Ondertussen had ik me al bezig gehouden met de keuring en kentekenplanning. Vanaf het eerste moment van de bouw heb ik de SVA-manual ernaast gehouden (SVA=Single Vehicle Approval, het Engels keuringssysteem voor kleine series en unieke auto's). Bij elk onderdeel gecontroleerd of ik aan de SVA-eisen voldeed. Op basis daarvan zijn o.a. de doorvoerhoogte van de gordels door het schot tussen cabine en kofferbak aangepast en enkele scherpe randen afgerond / voorzien van afscherming. Ook had ik in zomer 2000 een Engelsman gevonden die zelf erg actief was in Cobra's en de keuring samen met mij wilde aanpakken. Deze Engelsman, Jim Blackburn, kwam erg ervaren en deskundig over en dacht goed mee. We spraken af dat, als mijn Cobra technisch af zou zijn, ik hem naar London zou brengen en Jim voor de keuring zorg zou dragen. Daarbij zou ik, o.a. in verband met de BPM, de auto nog zo kaal mogelijk houden, dus geen interieurbekleding, ongespoten en zonder voorruit. Daarbij vervalt dan ook de eis voor ruitenwissers en een blower. Ik vond het wel belangrijk om ter plaatse eens te kijken, dus via internet een goedkoop vliegticket gekocht van Brussel naar Londen: op zaterdagochtend heen en op zondagochtend terug. Aangekomen te Londen via de trein naar Jim's werkplaats. De afmetingen vielen mij tegen en het was er erg vol (op 100 m<sup>2</sup> stonden wel 6 carosserieën in diverse stadia, alsmede de wasmachine en droger van Jim's vrouw). Maar Jim zelf was erg vriendelijk en deskundig. We bespraken de mogelijke problemen, één daarvan de plaatsing van de handrem. Deze zit bij Factory Five op de originele locatie, naast de tunnel bij de bijrijder vlak voor de stoel. Maar met de vierpuntsgordel aan, kan ik er niet bij (Jim's zoon van ruim 1.90 m net wel). Dus het zou wel eens van de lengte van de keurmeester af kunnen hangen of de keuring goed zou verlopen.

Terwijl we zo een en ander bespreken, vraagt Jim aan mij waarom ik eigenlijk de auto als nieuw wil laten keuren. Ik zeg hem dat dat helemaal niet een noodzaak voor mij is, maar dat ik dacht dat de eenvoudigste (maar niet goedkoopste) manier zou zijn. Hij zegt mij echter dat ook keuring als "origineel" mogelijk is. Het is daarvoor nodig om een Amerikaanse registratie te verkrijgen, wat echter op zich niet moeilijk is. Hij kan dan de auto opnemen in zijn handelsvoorraad en deze vervolgens op basis van de registratie en de invoerdocumenten van de kit in Engeland laten registreren (ik was toen maar wat blij dat op alle transportdocumenten als omschrijving "Cobra 2-door roadster" stond). Zo gezegd, zo gedaan: Jim regelde voor mij de Amerikaanse registratie en de SVA-keuring werd geannuleerd. Hierbij dacht ik zelf ook nog: mocht het niet lukken, dan is de SVA altijd nog mogelijk. Ik zou hooguit zo'n 500 gulden extra kwijt zijn, maar dat risico wilde ik wel lopen. De tijd liep

ondertussen door, dus in januari 2001 vielen de Amerikaanse papieren in de bus: een registratiebewijs op mijn chassisnummer en een brief van de overheid van Alabama dat, omdat er geen registratiegegevens meer zijn van voor 1972, een vervangende registratie is uitgegeven. Met als motto: baadt het niet dan schaadt het niet, heb ik vervolgens een afspraak gemaakt bij de RDW. Ook een mooie gelegenheid om eens met het eendagskenteken legaal enkele kilometers te kunnen maken (had ik achteraf bekeken maar een afspraak gemaakt bij een wat verderaf gelegen RDW-locatie!).

De keuring bij de RDW (invoerkeuring van een voertuig van buiten de EU) verliep enerzijds prima: er werden geen technische gebreken vastgesteld afgezien van onjuist gestelde koplampen. Anderzijds was er een probleem: de papieren waren in orde, de auto was in orde, maar de papieren en auto strookten qua leeftijd niet met elkaar, hoewel niet nieuw was de auto duidelijk niet uit 1965. Daar de hoofdkeurmeester niet aanwezig was, werd de beslissing aangehouden en moest ik de volgende dag maar even bellen. Daarbij werd mij verteld dat men de Cobra graag wilde goedkeuren maar dat dit mogelijk door de "collega's" van de belastingdienst uitgelegd kon worden als een poging tot fraude m.b.t. de BPM. Daar wilde hij zijn baan niet voor wagen, waarin ik hem groot gelijk gaf. Hij raadde me aan om op basis van deze papieren de auto in Duitsland of Engeland te laten keuren daar de eisen vriendelijker zijn. Aangezien ik al contact had met Jim, besloot ik daarom de Engelse route te gebruiken.

De tijd blijft maar doorgaan, dus alweer mei 2001 stuur ik alle papieren naar Jim (en hou kopieën achter) met het verzoek dit naar een Engelse registratie om te zetten. Daarbij gaf Jim aan dat het hoogstwaarschijnlijk niet eens nodig is om met mijn Cobra naar Engeland te komen, meestal hoeft de auto niet eens getoond te worden. Wel zal de verwerking bij het Engels ministerie van transport (DVLA) enige tijd in beslag nemen, te meer daar de import via Rotterdam is verlopen. Men moet namelijk controleren of de invoerrechten en BTW zijn betaald. Toch bel ik vol verwachting eind augustus naar Jim, welke mij lachend verteld dat het vakantie is geweest en ik nog wel even geduld moet hebben. Ik geef daarbij wel ook maar meteen mijn nieuwe adres door aan Jim omdat ik zojuis een eigen woning had gekocht. Eind november nog maar eens gebeld: de Engelse ambtelijke molens blijken echter nog langzamer te draaien dan het spreekwoord doet vermoeden. Jim zegt wel dat hij eigenlijk al wel verwacht had iets te horen en zal contact met ze opnemen en mij weer informeren. Het blijft echter stil, dus eind januari 2002 maar weer eens naar Jim gebeld. Daarbij gaat de telefoon echter niet over maar een Engelse dame meldt mij dat "due to technical difficulties this number temporarily not available is". De fax werkt ook niet en op e-mail wordt niet gereageerd. Ook na een week en na twee weken blijven de problemen bestaan. Via Google dan maar zoeken en al snel vind ik een site (met mailadres) van een Engelse Cobra bezitter die twee maanden daarvoor nog zijn motor bij Jim had laten reviseren. Per mail vraag ik of hij iets van Jim weet en per ommegaande kan hij mij een droef bericht sturen: Jim is half januari aan een hersenbloeding overleden. Daar zijn bedrijf echt om hem draaide, had zijn vrouw binnen enkele weken de boel verkocht en was ook nog verhuisd. Op dat moment zakt de grond onder je voeten een beetje weg en hoewel je eigenlijk zou moeten denken aan Jim's gezin, kon ik alleen nog maar denken aan mijn papieren. Dus dan maar zelf contact opnemen met de DVLA. Dan blijkt echter dat een Engels ministerie eigenlijk een Engels misterie zou moeten heten. Als ik niet het kantoor en de datum

van indienen van de aanvraag kan vertellen, kunnen zij niet zoeken: niet op chassisnummer, niet op aanvrager, niet op ..... NIET. Dus met niet meer dan "Jim's adres was...." en "I sent him the papers in May" zegt een verder vriendelijke DVLA-medewerker mij toe om op hun kantoor te Wimbledon eens navraag te doen, dat kantoor was het dichtste bij Jim's werkplaats. De volgende dag al kon men mij vertellen dat niemand er zich iets van kon herinneren. En toen wist ik het ook niet meer: waar waren mijn papieren? Was er al een Engelse registratie verleend en lag deze ergens te vergelen?

Zoals al even genoemd had ik ondertussen wel een eigen woning en daar bleek veel werk in te zitten. Afgezien van mijn enthousiast plan om ook maar direct een smeerput in de garage aan te leggen (4,5 m lang, 1,5 m diep en 1,25 m breed), bleek het hard nodig de zolder te isoleren, de kozijnen beneden achter te vervangen, de badkamer te vervangen, de CV-ketel te vernieuwen, enz. enz. De Cobra stond ondertussen al vanaf oktober 2001 bij mijn moeder in de garage in afwachting van het gereed komen van mijn smeerput. Halverwege 2002 was dit zover en werd de Cobra op een stille vroege zondagochtend even van Dongen naar Kaatsheuvel gereden (langs twee uitgestorven politiebureaus). De winter naderde al weer en mijn CV en badkamer vochten om voorrang. Dus de Cobra bleef opnieuw ruim een jaar wachten op nieuwe ontwikkelingen.

Halverwege 2003 had mijn teleurstellingen van een jaar eerder zo'n beetje verwerkt en weer moed gevonden om het project Cobra weer op te pakken. Ondertussen ook lid geworden van de Cobra Club en daar weer enthousiast geworden door de anderen. Via o.a. Jelle en Gert van Beek krijg ik ook de naam van Martin Drengeberg door. In september maak ik een afspraak bij Martin en neem al mijn nog resterende papieren mee. Martin kijkt e.e.a. door en is vooral geïnteresseerd in het Certificate of Origin van Facotry Five. Dit was niet naar Jim gestuurd, dus had ik hiervan het origineel. Volgens Martin beschikte ik over alle papieren voor een succesvolle Tüv keuring. Dan moet de Cobra echter wel echt af zijn, dus met voorruit en gespoten. Vol goede moed terug naar Nederland en plannenn maken! Ik besef daarbij dat de afwerking erg nauw komt. Bij de bouw heb ik vaak ervaren dat, nadat ik iets gereed had, dan tot de conclusie kwam dat een andere manier beter of eenvoudiger was geweest (niet dat ik ontevreden was over het resultaat, maar toch). Ik vraag daarom hulp aan een ervaren ex-monteur die veel soortgelijk werk had gedaan. In de werkplaats van een oom van me (ex-eigenaar van een autoschadebedrijf) wordt de Cobra weer ontkleed en wordt de body voorbereid voor de spuit: sleuven maken voor de blower, verbeteren van aansluiting van de body met het rechter portier, gaten voor de ruitenwissers en -sproeiers en nog enkele kleine zaken. Toen de hele body weer eraf (bij een Factory Five Cobra is de body een schil die slechts met in totaal 8 bouten en de bumpersteunen wordt vastgehouden) en naar de spuit gebracht. Het is ondertussen voorjaar 2004 als de voorbereider aan de slag gaat. Ondertussen op zoek naar een mooie kleur en via wat zoek kom ik bij Appasionata blauw, een Heliochrome effectlak die ook op de VW Pheaton wordt gebruikt. Voor de traditionele strepen kies ik een witte mica effectlak. De kosten van de lak zijn hoog, maar het resultaat is gelukkig precies zoals bedoeld: een prachtige blauwe body met diverse tinten blauw die zelfs tot diep paars verlopen. De witte strepen blijken er prima bij te passen, mede door hun mica-effect blijft "aansluiting" bestaan met het blauw.

Ondertussen is aan de wagen zelf ook verder gewerkt en is succesvol de blower van een Polo aangepast voor de Cobra. Zonder body is alles goed bereikbaar en is de montage eenvoudig. Als in juni de gespoten body weer wordt opgehaald en op het chassis wordt gezet, kan de definitieve opbouw plaatsvinden. In het verloop van een 4-tal maanden wordt het hele exterieur afgerond, de bekleding aangebracht en de Cobra naar Kaatsheuvel verhuisd. Ook maak ik een afspraak met Martin en op 17 november wordt de Cobra op een trailer naar Dortmund gebracht. Vol vertrouwen laat ik hem daar bij Martin achter. In december volgt de keuring en vlak voor Kerst hoor ik van Martin dat de Tüv mijn Cobra heeft goedgekeurd met als datum van eerste toelating 1 juli 1965! Begin januari (2005 al weer) heeft hij ook alle papieren in huis en kan ik de Cobra ophalen. Ik wil hem rijdend naar Nederland terugbrengen op een expor Kenteken en moet daarom op een doordeweekse dag zelf naar Dortmund voor de overschrijving. Ik had de 12e januari toch al vrij gepland in verband met mijn verjaardag, en welk cadeau is er nu mooier dan een eerste forse legale rit in je eigen Cobra? En dan nog eens op een dag in januari waarbij de temperatuur zo'n 8 graden is en het de hele dag droog blijft! Wel had ik 's avonds kramp in mijn gezicht, niet van de kou maar van de brede grijns die enkele uren lang mijn gezicht had getooid.

Vervolgens gaat het snel: een afspraak bij de RDW voor een keuring van een import uit een ander EU land en op 28 januari mijn (tweede) bezoek aan de RDW. Nu geen enkele opmerking over de papieren en hoewel voor iedereen duidelijk is dat dit geen 65-er is, wordt dit jaartal zonder problemen geaccepteerd. Ik krijg diverse complimenten en nog enkele tips. Tevens wordt mijn Cobra van boven tot onder gefotografeerd want de fabrikant (Factory Five) is nog niet bekend bij de RDW. De keuringsuitslag is "goedgekeurd" maar ik moet daarom wel iets langer wachten op mijn kenteken, eerst moet een fabrikantcode aangemaakt worden. Bij de douane evenmin problemen, een 0-aangifte volstaat. Nu de brievenbus nog in de gaten houden!

Nog enkele interessante gegevens over mijn Factory Five Cobra:

- donor: Ford Mustang '87 GT
- motor: V8 5.0, voorzien van inlaatspruitstuk, luchtmassameter, injectoren en computer van Ford voor de Cobra-versie van dit model Mustang
- achteras: star, omgebouwd tot schijfremmen en spoedig om te bouwen tot coil-over schokbrekers (3-link set van Factory Five)
- wielen/banden: nu nog standaard van Mustang (225/60 R15), Image wielen 15" met voor 235/60 en achter 295/50 liggen al klaar
- gewicht: 1030 kg waarvan 490 kg voor en 540 kg achter (incl. ongeveer 15 liter benzine)
- vermogen (geschat): ongeveer 270 pk, dus minder dan 4 kg per pk

Voor meer details, foto's en reacties, bezoek ook mijn website op [www.cobra-man.net](http://www.cobra-man.net)





## Gone in 180 seconds,.....



Vanaf het eerste pluimpje rook duurde het maar 30 seconden voordat de vlammen uit het bestuurderscompartiment sloegen. Polyester brand erg goed zoals je ziet. Binnen 3 minuten was er bijna niets meer van over. Ik kan alleen maar raden naar de oorzaak van de brand. Er was niet veel meer over van de Cobra. Misschien is de brandstofleiding gescheurd of gebroken, alhoewel de motor ook een complete puinhoop was na de brand, dus daar kan het ook zijn ontstaan. De brandweer arriveerde binnen enkele minuten na dat er gebeld was. De automobilisten die langs de brandende Cobra reden hadden geluk dat de brandstoftank niet explodeerde.



Er komt uiteraard een nieuwe Cobra, maar die dure Stereo zal dan vervangen worden door een goed en professioneel brandblusringleidingssysteem. Als alles iets eerder was gebeurd terwijl we nog op de snelweg zaten, hadden we simpelweg te weinig tijd gehad om veilig uit te stappen zonder verwondingen. (Een Engelse Cobra rijder.)



Dit is een van de zoveelste horror verhalen van een Cobra enthousiast. De vraag is dus. Is zoiets te voorkomen? Helemaal voorkomen natuurlijk nooit! Maar om te beginnen kan je al bij het bouwen rekening houden met een aantal zaken, variërend van een goed beschermde kabelboom tot en met het gebruik van montage beugels voorzien van rubber enz, enz,....

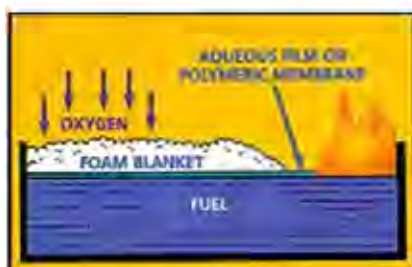


Tja, en dan natuurlijk de vraag van bestrijding! Op dat gebied is er een heleboel te krijgen, maar de verschillen zijn erg groot. Dit varieert van de losse brandblussertjes van de GAMMA tot en met een FIA goedgekeurd ringleidingssysteem. En dan hebben we het nog niet eens gehad over de verschillende blusstoffen. In de volgende uiteenzetting proberen we wat duidelijkheid te verschaffen in deze toch wel interessante materie.



## Gone in 180 seconds,.....

Na een interessant consult met onze plaatselijke Brandweer Commandant, die een zeer ruime ervaring heeft met autobranden, aangezien men hier in de regio (Veen) elk jaar een knus Paasvuur van auto's weet te creëren, en Oud en Nieuw altijd weer op gezellige wijze samen met de ME tot een hoogtepunt brengt. Hij leek mij "De" specialist op dit gebied. Hij wist me inderdaad zeer veel te vertellen, waarbij ik een selectie heb gemaakt van de meest essentiële verschillen in blusstoffen en systemen.



### Gebruikte blusstoffen en systemen:

Om te beginnen kan er gekozen worden uit systemen die gebruik maken van: Water, Poeder, Schuim of een combinatie uit deze blusstoffen. Deze worden meestal gebruikt in de professionelere systemen waar we later nog op terug zullen komen. De beste systemen maken gebruik van een combinatie van genoemde blusstoffen, of met een derde supplementen.

**Blusstofhouders:** Hier zijn veel verschillen die je duidelijk moet overwegen. Wil ik een losse fles, lekker makkelijk. Is dat afdoende? Wat is het verschil tussen een goedkoop en een duur systeem? Als ik een ringleidingsysteem kies, wat zijn dan de voordelen? Kan ik dat zelf inbouwen, of laat ik dat doen?...



Men kan natuurlijk kiezen voor een brandblusser van de GAMMA of PRAXIS, maar die is binnen no-time leeg. De vullingen die gebruikt worden leveren te weinig volume. We kiezen dus een professionele brandblusser. Een los systeem kan, maar heeft als nadeel dat



het tijd kost om de Cobra te stoppen, de blusser te pakken, de motorkap te openen en dan te blussen. In 30 seconden ben je al te laat zoals bekend. Welke systemen zijn er dan nog? Ringleidingsystemen werden al lang toegepast in de auto sport maar waren vaak onbetaalbaar. Gelukkig is dat niet meer het geval. Een door de FIA goedgekeurd ringleidingsysteem met 5 spuit kopjes, release kabel, 4.2 KG tank en montage materiaal met leidingen is al te verkrijgen vanaf € 385,00 incl. B.T.W. Deze is ook als elektronische versie verkrijgbaar. Het systeem maakt gebruik van het blusmiddel AFFF dat geen vuil of sporen achter laat, voor het merendeel uit water bestaat en geen sluiting kan veroorzaken. Uiteraard is het altijd

aan te raden een extra + onderbreker te monteren. Het voordeel is ook dat je het systeem terwijl je rijdt kan laten afgaan. De boven genoemde systemen komen als beste uit de bus bij testen die zijn gedaan door o.a. TNO. Deze systemen worden in de rallysport en racerij het meest toegepast en zijn relatief eenvoudig te installeren. Heb je twee linkerhanden dan bestaat er de mogelijkheid het systeem te laten installeren door de leverancier. Een losse blusser is natuurlijk ook mogelijk.



## Gone in 180 seconds,.....



Wat me erg duidelijk is geworden, is dat snelheid essentieel is als het gaat om je veiligheid en het beperken van de schade aan je Cobra. Er is maar weinig voor nog om een hoop schade en letsel op te lopen. Door te kiezen voor een FIA goedgekeurd systeem versterk je je positie ten opzichte van de verzekeringsmaatschappij. Je hebt immers je uiterste best gedaan om de schade te beperken. En is er geen brandblusser aan boord, dan zegt de verzekering dat je in gebreke bent gebleven.

Voor clubleden heeft Quapa Nederland een speciale prijs gemaakt van **€ 370,00**. Kies je er voor om het in te laten inbouwen, dan ben je klaar voor **€ 530,00**. Losse professionele systemen zijn al verkrijgbaar vanaf **€ 85,00**.

Ik hoop dat dit artikel een positieve bijdrage zal leveren aan het veilig rijden met een Cobra. Het was in ieder geval erg leerzaam en leuk om eens uit te zoeken.

Drive wild, but safe,...

Scooter

# VERSLAG BETUWERIT

Hallo allemaal.

Na een lange stop werden de cobra's weer van stal gehaald voor de eerste rit van dit jaar: De Bloesemrit.

Ook ik mocht hier weer aan deelnemen als bijrijdster van Aart.

Hiervoor moest hij eerst naar Hoogvliet rijden om mij op te halen en van mijn huis naar Anton en Jose in Opheusden.

Het was een flink frisse rit 's morgens vroeg maar ingepakt in winterjas, muts en sjaal plus nog een kacheltje aan was het goed uit te houden.

Daar aangekomen werden we ontvangen met heerlijke koffie + cake.

Na wat bijgekletst te hebben gingen we om plm. 11.30u van start.

We waren met 9 cobra's en 2 volgauto's, dus een gezellige club.

De weergoden waren ons bijzonder goed gezind, de muts en sjaal waren niet echt meer nodig want het zonnetje scheen heerlijk.

Het was een ideale dag want de dag ervoor was er flink wat water gevallen.

De rit door de Betuwe was geweldig!

Alle bloesem bloeide wat een prachtig gezicht was natuurlijk.

Dit in tegenstelling met de rit van vorig jaar toen de bloesem al bijna helemaal uitgebloeid was, maar die rit werd ook een maand later gereden.

Maar nu was het een en al prachtige bloesem.

Veel bekijks en bekeken worden onderweg, maar ja, wat wil je hè met zoveel opvallend mooie "autootjes".

Bij restaurant Den Tol in Meteren hebben we heerlijk buiten op het terras geluncht, waarna de rit weer werd voortgezet.

Een van de cobra's was de dop kwijt van de radiateur tank maar met veel denkwerk kon dit euvel tijdelijk opgelost worden met een stuk tape en een bandje. Dus de rit kon zonder problemen weer verder gaan.

Er werden flink wat foto's genomen om de natuur en herinnering aan deze rit vast te leggen.

Alleen Aart had een beetje pech! Er werd niet voor ijs gestopt! Hahahahaha!

Dus mijn idee is voor diegene die de volgende rit uitstippeld: Doe er een ijs-stop in, dan is Aart ook happy! (LOL)

(dit was even een tussendoortje)

In de namiddag kwamen we weer in Opheusden aan, waar nog gezellig wat nagepraat werd over de rit en de mannen over hun cobra's natuurlijk.

Dit alles onder het genot van fris, biertje, wijn en koffie, waarna ieder met een tevreden en voldaan gevoel zijn eigen weg weer ging, hetzij huiswaarts of hetzij elders.

Voor mij was het weer een geweldige dag en hoop dan ook weer aanwezig te zijn bij de volgende rit.

Aart wil ik bij deze bedanken voor het halen, brengen en meedoen aan deze mooie dag. Anton en Jose voor de gastvrijheid en verder iedereen voor de gezelligheid!! Het was in 1 woord: TOP!!!

Zo dit was het weer, hopelijk tot ziens allemaal!

Groetjes van .....Peta.

ByeBye!!!!!!!!!!!!

# VERSLAG BETUWERIT

## Eventjes voorstellen

Eerst maar even voorstellen, wij zijn Merita Rood en Ben Schoutsen en wonen in Wognum een plaatsje vlak bij Hoorn in Noord-Holland.

Voor ons is het ongeveer 3 jaar geleden begonnen dat wij zijn gaan denken aan een sportwagen. Wij rijden al zo'n 25 jaar motor en doen dat nog steeds, het probleem met de motor is dat je met warm weer in het pak zit. Wij kunnen u vertellen dat, als je in een hittegolf in Zuid-Frankrijk op de motor zit, dit geen pretje is. Toen 3 jaar terug onze beste vriend, waar wij verschillende buitenlandse reizen mee hebben gemaakt, door omstandigheden geen motor meer kon rijden en een Morgan kocht, zijn wij ook met de gedachte gaan spelen om een sportwagen te gaan rijden. Je gaat je oriënteren wat er op de markt is, daarbij waren er enkele voorwaarden:

1. Het moest een open wagen zijn.
2. Hij moest behoorlijk wat power bezitten.
3. Ondanks de power toch rustig mee kunnen toeren.
4. Hij moest betaalbaar zijn.

Onderdelen moesten redelijk beschikbaar en betaalbaar zijn.

Merita vond de Morgan mooi, maar deze was voor ons, wat prijs betreft, niet haalbaar. Ik vond en vind een Jaguar E-type, de eerste Corvette en de Cobra erg mooi, ook een Donkervoort sprak mij aan, licht en snel, maar dit alles was niet te betalen. Ik ben op Internet gaan zoeken en dan kom je er achter dat er een hele zelfbouw industrie is. Merita haar broer organiseert, samen met vrienden, elk jaar in september de All American Sunday. Dit is een meeting in Wognum voor alleen maar Amerikaanse auto's, hier staan elk jaar ook enkele Cobra's en Merita vond dit een prachtige wagen.

De insteek werd dus zelf bouwen, dan ga je bij diverse fabrikanten de prijzen opvragen, kijken hoe met de keuringen zit etc. De prijzen van Cobra's om zelf te bouwen, met de specificaties die ik in gedachten had, vielen niet mee. Uiteraard kan je een oude sloop Jaguar kopen en daar onderdelen van afhalen en mijn zwager heeft ook nog enkele V8 blokken liggen die ik had kunnen opknappen.

Ik heb begin jaren negentig een Harley FLH 1200 opgeknapt en mijn ervaring is dat je veel meer geld kwijt bent dan je denkt. Ook tweedehands remklauwen en pompen zijn de achterdeur uit, je kunt dit beter nieuw of door een bekend adres gereviseerd nemen, dit kost dan ook geld. Wat betreft het reviseren van een Amerikaanse V8 wist mijn zwager ook alles van de prijzen die je daarvoor kwijt bent. Alles bij elkaar kwam een zelfbouw Cobra neer op €32.000,-, dan moest hij nog naar Engeland om te keuren en je had het probleem van de emissie-eisen.

Een WestField Lotus seven kwam op €17.000,- zelf te bouwen, dan ook nog keuren in Engeland en de emissie-eisen. Het besluit werd dan ook een Westfield Lotus seven, de importeur zat redelijk dichtbij in Lelystad, daarom niet de Dax Rush gekozen.

Eerst moesten er enkele motoren, die wij in de loop der jaren hadden verzameld, de deur uit. Dan blijkt Internet – Marktplaats - toch een geweldig medium te zijn, binnen 3 maanden de motoren verkocht. De Harley naar Zwolle, de Dnepr naar Apeldoorn en de Bmw naar Middenmeer, verspreid over het hele land dus. In de tussentijd elke dag ook op marktplaats kijken wat er in de aanbieding was. Bij auto Eshuis in Hardenberg stond een Westfield en een originele Lotus Seven. Samen met onze vriend daar naar toe gegaan, leuke auto's die sevens een beetje weinig vermogen dus niets voor mij dus. Maar dan die Cobra's die er stonden, geweldig, wij hebben daar echt staan genieten, onze vriend met de Morgan was er ook erg van gecharmeerd. Prijzen opgevraagd en tot de conclusie gekomen dat er nog behoorlijk bijgespaard moest worden. Mijn zwager kwam toen ook nog met een poster en test van een Amerikaanse Cobra een geweldig ding.

Ondertussen marktplaats blijven afzoeken en in augustus opeens een Dax Cobra tegen een redelijke prijs op de site, 30 km bij ons vandaan. Meteen gebeld en een afspraak gemaakt, de volgende dag er naar toe op een achteraf industrieterreintje en de auto bekeken, een mooie kleur, een V8, lak met toch veel krassen etc. maar geen Dax. Dit viel niet mee, op mijn vraag waarom zij het op de site hadden gezet als een Dax Cobra, zeiden zij dat ze niet wisten onder welke naam zij het moesten zetten. Het bleek dat zij de auto particulier verkochten en dat de cobra van twee Australische broers was die met de auto vanuit Australië via Dubai naar Nederland waren gekomen. Het merk van de auto wisten zij niet, en de papieren hadden zij op dat moment ook niet bij zich. Al met al viel het tegen, maar over de mannen die hem verkochten hadden wij geen slecht gevoel ondanks dat alles ietwat raar overkwam. Een vervolg afspraak gemaakt en een week later zouden wij met mijn zwager weer naar de auto kijken. Ondertussen via, via bij het RDW de gegevens van het voertuig opgevraagd, hij bleek net APK gekeurd te zijn, dus het vertrouwen dat het een legale auto was groeide wat. De dag voor de afspraak overleed de schoonmoeder van mijn zwager, maar een neef van Merita die samen met mijn zwager in de Amerikaanse auto's zit wilde wel meegaan. Op onze afspraak aangekomen bleek de neef van Merita de mannen te kennen, zij kwamen elkaar regelmatig tegen op beurzen voor Amerikaanse onderdelen en handelden ook met elkaar. Volgens hem was het goed volk en een van de twee had een bedrijfje die blokken voor dragracers in elkaar zette. De mannen hadden nu wel de papieren en gegevens van de auto en het blok wat erin zat bij zich. Van het onderstel was bekend dat het van een Jaguar afkwam, met een speras en dat het blok een Ford Cleveland 351 cci was die gestrookt was naar 383 cci. Van het blok was ook een hele beschrijving wat er aan gemodificeerd was. Wij hebben een testrit gereden en de auto trok als een beer, was stabiel en voelde goed aan. Op de vraag of er voor de rest nog wat aan mankeerde was het antwoord dat de koeling niet naar behoren werkte en de hoofremcilinder wat vloeistof verloor. De auto zag ervan onder prima uit en het blok was droog, wij hebben een bod gedaan en de auto gekocht. Toen wij de auto opkwamen halen kregen wij er nog twee pakketten bij en een hardtop, wat er in de pakketten zat wisten ze niet. Thuis gekomen, de pakketten open gemaakt en tot onze verrassing zaten er twee zijramen in met een verchromde rand, de zijramen konden ook nog open schuiven, wij hebben er veel plezier van op de snelweg. In het andere pakket bleek nog een roestvrij stalen grill te zitten. Tijdens het rijden daarna viel het in het begin met de koeling wel mee en de lekkage bij de hoofremcilinder ook wel, hoewel het ons niet aanstond. De gedachte was om in de winter er toch naar te kijken. Tijdens het rijden merkte ik dat ook het rempedaal bleef hangen als je een tijd had gereden, er zat een grote veer aan het pedaal dus dat klopte niet. De koeling bleek op een gegeven moment ook niet meer goed te werken, maar het was ondertussen november en de auto werd in de sleutelruimte neergezet. Eerst gekeken naar de hoofdremcilinder er leek een klein scheurtje in het kunststof bakje te zitten, dit gerepareerd met seconde lijm, dit bleek het niet te zijn. Na lang zoeken en om een lang verhaal kort te houden, het bleek dat de rubbers waar het kunststofbakje op de pomp aangesloten zit iets ingedrukt zijn, dit heb ik opgelost door er rubberringetjes tussen te leggen. Ondertussen naar het rempedaal gekeken, bekleding losgehaald en de pedaalbox eruit gehaald. De as waaraan de pedalen schanieren bleek los rond te draaien, bij een vriend de as vastgelast toen bleek dat alle pedalen vaststonden. De as weer losgeslepen en de geleiders waar de as doorheen loopt, geruimd met een ruimer en de as weer vastgelast, alles werkt nu weer naar behoren. De ventilatoren bekeken en de draden gevolgd, deze bleken rechtstreeks naar het contactslot te gaan en ik vond ze erg dun. Ook weet ik dat auto's waarvan de motor heet is, nadat zij zijn stilgezet, de ventilator blijft draaien, dit gebeurde dus niet. Ik heb een boekje gekocht waarin schema's en symbolen worden beschreven van elektrisch in auto's,

ook stond daarin de dikte van de draden en de hoeveelheid ampères die er maximaal doorheen konden. Ik heb mijn oud-buurman, elektricien van beroep en in de vut zit, erbij gehaald en wij hebben de ventilatoren van de juiste draden en relais voorzien. De ventilatoren werken nu zoals het moet, de koelvloeistof en olie worden max. 85°C. Omdat wij toch bezig waren hebben wij alle draden nagelopen, gelabeld en overtollige draden verwijderd, ook heb ik er een ontwasseming ingemaakt die ik zelf gemaakt heb, het werkt maar het kan beter ik moet er een zwaardere ventilator inzetten, dit is voor de volgende winter. Al met al was het voorjaar 2005 geworden en de eerste Paper Snake viel op de deurmat, wij hebben de agenda bekeken en zijn op 3 april naar de pubmeeting in Laren geweest. Hier wat rondgekeken en kennisgemaakt met enkele leden, ook wat vragen gesteld over softtops, wij hebben wel een hard- maar geen softtop, en gezien hoe deze worden bevestigd. Er bleek ook iemand uit Hoorn met een Cobra te zijn, Nico Al en zijn zoon Chris, hij had zijn Cobra ook verleden jaar gekocht, wij hebben nu intensief contact met elkaar over de Cobra's. Ondertussen ben ik ook aan de weet gekomen uit welke fabriek de Cobra komt. Hij komt uit Australie uit het plaatsje Kellerberrin vlak bij Perth. Het merk is Replica Motor Coy, afgekort RMC.

#### Verslag van de Betuwe/Bloesemrit 17 april 2005.

Op 17 april stond de bloesemrit op het programma, met Nico gemaild of hij ook mee ging rijden. De hele week de weerberichten bekeken en hoe dicht er bij het weekend kwamen hoe meer de kans op droog weer op zondag. Zondagochtend vroeg Nico gebeld, hij kon niet met de Cobra komen want zijn dochtertje was vrijdag gevallen en had haar pols/arm gebroken, hij zou met de gewone auto meerijden. Om 9.00 uur afgesproken bij McDonalds in Hoorn en vandaar vertrokken, onderweg bleek het hier en daar toch geregend te hebben maar wij hebben daar geen last van gehad, het was wel behoorlijk koud. Op de snelweg bleek dat, dankzij de zijruiten, een snelheid van 130 kmh haalbaar was, dus we schoten goed op. Na 1½ uur rijden en 140 km verder kwamen wij in Opheusden aan, dankzij de goede route beschrijving in de Paper Snake vonden wij snel de gigantische oprijlaan van het bedrijf van Anton en José Peters. Er stonden al enkele Cobra's op het pad en wij werden hartelijk begroet door Anton die ons naar boven verwees. Na een voorstel ronde met de aanwezige leden werden wij door José van koffie en cake voorzien. Ondertussen kwamen er andere Cobra's aan en elke keer ging iedereen voor de ramen staan om zo een mooi uitzicht op de auto's te krijgen. Naarmate het drukker werd was er minder plaats voor het raam, het voorstel naar José en Anton toe is dan ook om een groter raam te plaatsen zodat volgende keer iedereen alles kan zien. We hebben nog een half uur gezeten en gepraat en het weer werd beter, de zon begon door te breken en het werd warmer. Om half 12 deelde Anton de routes uit en gaf enkele aanwijzingen en we gingen naar buiten, hebben nog even de Cobra's bekeken en daarna start de Rijndijk op, een prachtig gezicht en geluid die auto's op de dijk. Anton reed voorop met een prima snelheid en de tocht was goed te volgen op papier, dit kwam ons later nog van pas. Wat is de Betuwe toch mooi als alles in bloei staat, kronkelige wegen, mooie huizen en leuke dorpjes waar de mensen nog naar buiten komen als er een club langs komt. Na een 40 tal km kon er getankt worden, dit betekende ook weer kijken en bekeken worden. Wij werden aangesproken door een oudere heer op de fiets die de auto's prachtig vond maar niet kon thuis brengen wat voor merk het was. Na een korte uitleg dat het een replica was van een Shelby Cobra uit de jaren '60 ging de man weer tevreden verder op de fiets. Na het tanken ging het weer slingerend verder door de kleine dorpjes, vaak kleine wegen gelukkig ook wat grotere zodat er af en toe gas gegeven kon worden. Bij het optrekken klonk

er opeens een plof uit het vooronder en de auto hield in daarna trok hij wel door maar niet helemaal zoals het hoort. Bij de eerst volgende bocht merkte ik dat de rembekrachtiger slecht werkte en ook dat de motor onregelmatiger begon te lopen. Mijn eerste gedachte was: ei..... je hebt de vacuümslang van de rembekrachtiger niet goed vastgemaakt. Daarom zijn wij in Buren gestopt en onder de motorkap gekeken, de slang zat goed op zijn plaats er leek niets aan de hand. Nico zag dat er wat benzine achter onder de auto lag en vermoede dat de brandstofpomp lekte. Dus achterin kijken maar daar zat alles mooi droog op zijn plaats, waarschijnlijk was de tank te vol en heeft hij via de overloop gelekt. Weer onder de motorkap gekeken, volgens mij moest het de vacuümslang zijn want de rembekrachtiger werkte op het laatst niet meer.

Nico onder de kap en ik starten toen was het euvel snel gevonden, de aansluiting op de rembekrachtiger waarop de vacuümslang was bevestigd miste een plug en daar werd lucht aangezogen. Nico kwam op het lumineuze idee om een dop van een spaflesje op maat te maken en deze als plug dienst te laten doen en verdraaid het werkte ook nog, hij heeft mij er toen ingeluid om dit verslag te schrijven.

De auto liep weer regelmatig en de rembekrachtiger werkte redelijk bij het remmen, bij een tweede keer intrappen een stuk minder, het lekte waarschijnlijk nog langs het dopje.

Dankzij de goede routebeschrijving kwamen wij aan in Meteren, daar zat de rest van de club al op het terras bij restaurant den Tol. Hier het heerlijke voedsel gegeten waarvan onze staatssecretaris vindt dat wij er een hogere ziektekostenpremie voor moeten betalen.

Het was fijn toeven op het terras, lekker warm en gezellig volk, de voorzitter en zijn vrouw zaten ook aan onze tafel en bleek niet met zijn Cobra mee te zijn omdat de brandstofpomp kapot was. Hij dacht dat wij uit de Zaanstreek vandaan kwamen vanwege ons accent maar nee wij zijn echte West-Friezen uit Noord-Holland.

Voordat wij weer op pad gingen werd met tape van Adrie een radiateur afgedicht bij een Cobra die zijn radiateurdop was verloren en bij mij het spadopje bij rembekrachtiger, Adrie bedankt daarvoor. Na nog een uurtje gestuurd te hebben kwamen wij weer terug op het terrein van José en Anton, hier onder de motorkap van Pim gekeken, wat is het daaronder smetteloos schoon, vanaf nu blijft de motorkap van onze Cobra dicht er is geen eer aan te behalen. Na nog een uurtje kletsen en van drankjes voorzien te zijn hebben wij afscheid genomen van José en Anton en zijn met Pim naar huis gereden. Pim heeft een softtop die je achter de rolbeugel kan laten liggen en zo omhoog kan trekken als het gaat regenen. Wij waren al op zoek naar zo'n constructie omdat wij met de Cobra ook naar het buitenland willen, het voordeel is dat je dan ruimte overhoudt in de kofferbak en het dak is sneller op en af te zetten. Ook Nico Al heeft daarin interesse en heeft uitgebreid foto's genomen van de constructie, ook hebben we Pim's hobbyruimte bekeken en het project waar hij mee bezig is.

Na afscheid te hebben genomen zijn wij in 1½ uur naar huis gereden. 's Avonds belde mijn broer nog op, deze was met de motorclub een rit gaan rijden in Friesland, daar was het heilig met af en toe mist en het was koud geweest. Wij hebben dus verschrikkelijk veel mazzel gehad, dit mag ook wel eens een keer.

Onze dank gaat uit naar José en Anton voor het gastvrije onthaal en de mooie rit, Pim voor het laten zien van zijn softtop en de alle leden voor de gezelligheid.

Bedankt allemaal,

Groeten en tot ziens Merita Rood en Ben Schoutsen.

De foto's zijn gemaakt door: Anton Peters en Nico Al.



