



Paper Snake



OFFICIAL DUTCH COBRACLUB MAGAZINE

BOUW VAN EEN
GARDNER DOUGLAS



WEEKEND DRENTHE



SLIPCURSUS
ZANDVOORT

jaargang 15 nummer 5

2007

Paper Snake

HET OFFICIËLE CLUBBLAD
VAN DE
COBRA CLUB NEDERLAND

15^e jaargang No.5 oktober 2007

Bankrekening: ABN AMRO 52.21.32.057

Voorzitter:

Cor Schiedon tel 0522-470500

Voorzitter@cobraclub.nl

Secretaris:

Peter van Buuren tel 0226-344464

Wilgenlaan 25

1722 ZV Zuid-Scharwoude

Secretaris@cobraclub.nl

Evenementencoördinator:

Rocco Jansen tel 0162-517740

Evenementen@cobraclub.nl

Penningmeester:

Mickel Goossens tel 0475-300295

Penningmeester@cobraclub.nl

Redactie:

Mickel Goossens tel 0475-300295

Haververstraat 87

6104 AP Koningsbosch

Redactie@cobraclub.nl

Technische commissie:

Gert van Beek tel 0114-635010

Techniek@cobraclub.nl

WWW.COBRACLUB.NL

Oplage 275 exemplaren

Contributie €45,00 inschrijfgeld €10,00

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 van de maand van
april t/m oktober vanaf 14.00 uur.

Big Daddy's Bar-Restaurant

Symfonielaan 3

Nieuwegein

tel. 030-6300177

Redactioneel

Het seizoen loopt alweer ten einde. Komende zondag is alweer de laatste pubmeeting van het jaar. Dan gaan de Cobra's weer in de revisie om er volgend jaar weer mooier en beter uit te komen om weer te kunnen genieten van een nieuw Cobra-seizoen. Ik hoop u zondag te mogen begroeten. Mist u deze kans dan is de volgende gelegenheid pas weer op de jaarvergadering en dat is waarschijnlijk eind januari.

Ook ons jubileumjaar is hiermee bijna ten einde. Ik hoop dat u ervan heeft genoten net als ik dat heb gedaan. De rit met de Mazda MX-5 club, de slipcursus op Zandvoort en als afsluiting van de festiviteiten de Glasstad Car Rally.

Op het moment vervul ik naast de redactie ook de functie van penningmeester. Als er iemand is die deze functie van mij wil overnemen dan kunt u contact met Cor Schiedon of mij opnemen. De functie-omschrijving staat verderop in deze Paper Snake.

We zijn dit jaar eindelijk weer eens op vakantie geweest en wel naar Italië. En wat denk je? In Super Car land slechts 4 ferrari's gezien waarvan er 1 op een trailer stond, geen Lambo's, geen Pagani's en slechts enkele Maserati's. Zelfs geen nieuwe Fiat 500. Er staat voor volgend jaar een trip gepland naar Super Car Valley dat gelegen is in de omgeving van Modena. Daar zitten namelijk alle supercar-fabrikanten op een kluitje. Fabrieken, musea, mooie spottersplaatsen, voormalige fabriekspannen, circuits en vele mooie testweggetjes. Ik heb er nu al zin in.

Mickel Goossens

De ledenlijst zal niet meer op papier worden uitgegeven. Indien gewenst kunt u deze als excel-sheet aanvragen door een email te sturen naar penningmeester@cobraclub.nl.

Copijdata voor 2007

Paper Snake 6

9 december

Van de Voorzitter

Het cobra seizoen 2007 wordt op zondag 7 oktober formeel afgesloten tijdens de laatste pubmeeting en ik hoop op een grote opkomst van leden met een cobra, alsook van de vele leden die deze fraaie sportwagen nog op wensenlijstje hebben staan, zodat er volop uitwisseling van ideeën plaats zal vinden en dat iedereen tevreden terug zal kijken op een geslaagde dag.

Op de evenementen die in het kader stonden van ons 15-jarig bestaan hebben wij vele leuke en positieve reacties ontvangen en door de diversiteit en samenwerking met anderen is de naamsbekendheid van onze club en de cobra weer vergroot. Deelnemers, dank voor uw aanwezigheid.

Binnenkort gaan wij als bestuur de plannen voor volgend jaar uitwerken, welke wij op de ALV in januari aan u willen presenteren.

Het zal een cobra seizoen worden met techniek als thema.

Wat en waar blijft vooralsnog een verrassing, maar zal zeker vele leden aanspreken.

Wilt u hierover mee discussiëren dan is dit de kans, want de functie van Penningmeester komt vrij. U kunt zich hiervoor bij ondergetekende aanmelden.

In deze Paper Snake treft u de diverse stukjes aan van leden die met hun cobra een leuke dag hebben gehad en ik wens u daarbij weer veel leesplezier toe.

Tot ziens op 7 oktober.

Vriendelijke groet,

Cor



Gardner Douglas Cobra

Te koop aangeboden

Bouwjaar : 2001
Chassis : GD427J0152
Kenteken : Eerste toelating 1980, afgifte Nederland 2001
Motor : fabrieksnieuwe Chevrolet 350
high output zz block,
hydraulische klepstoters
Versnellingsbak : Tremec T5
Wielen : voor 235 / 15
Achter 245 / 15
Kleur : Blauw
Final settings en SVA approval door Andy Burrows
Vraagprijs €38.000,=
rob@vanschravendijk.nl tel: 06 53179902



SPEED & GEIN CLASSIC, zondag 14 oktober

GRATIS * ENTREE !!! (aanvang 12:00 uur, einde 20:00 uur)

Deze editie van Speed en Gein wordt een 'Meet and Greet' van- en met meer dan **300 klassieke voertuigen**.

Sferen in de wereld van Rally, Hobby, droom- en wensmotoren en andere unieke voertuigen, zullen herleven in- en om Silverstone. Iedereen kan zich wel een moderne Rallyauto of Race-auto voor de geest halen. Maar hoe ging dat nu eigenlijk een aantal decennia geleden? Welke voertuigen deden het hart van mijn ouwe heer nu eigenlijk sneller kloppen?

Oldtimers (auto's en motoren van alle bekende merken), klassieke rally voertuigen, klassieke trucks, klassieke transport voertuigen, klassieke tractoren, diverse voertuigen uit het sportwereldje van toen. (En niet te vergeten natuurlijk de inmiddels veelal klassieke bestuurders.)

Een spectaculaire doorlopende *Driftdemo* met klassieke auto's, waarbij het publiek náást de coureur mag plaatsnemen, om de ware beleving te ervaren!! Wie durft?

Een *Classic Rally* met unieke proeven voor de rijders, dwars door- en over het ons omringende recreatiegebied 'Spaarnwoude'. Er is een drietal toertochten uitgelegd van verschillende afstanden. *Toertochten* met de Oldtimers, waar ook het publiek de mogelijkheid krijgt om mee te cruisen in de auto's motoren en trucks! Dit wil je niet missen!

Een 15-tal *Eitjes (!!)* op drift, een *Solextocht* voor het publiek, een *Beurseiland* met kramen, gelieerd aan de Oldtimers en het thema.

Wat betreft het **Entertainment** presenteren wij u met trots: Doorlopende optredens met echte klassiekers: o.a. **Elvis goes nuts, Rock Around the Clock en Disco Angie**.

Verder hebben wij voor u in petto: **Klassiek karten, klassiek Lasergamen, Oudhollands speldorp, klassieke surprise-act en Demo Burn-outs door diverse voertuigen**

En voor het buikje een *klassiek BBQ-buffet*

Locatie: Silverstone Entertainment

Weerenweg 21-2

1161 AE Zwanenburg,, tel. 020-4973858

Meer info via: www.speedengein.nl

Een lang weekend in Drenthe met onze Cobra

15 t/m 19 augustus

Woensdag, eind van de middag. Met de camper en aanhanger, waarin onze Cobra, togen wij naar het mooie Drenthe. We settelden ons op een ongelooflijk ruime mini-camping in Pesse.



Omdat de aanhanger gesloten was, bleef de auto erin nog even verborgen. De nieuwsgierigheid van de eigenaar van de camping werd dan ook even op de proef gesteld. Toen zijn nieuwsgierigheid onbedwingbaar bleek, begon hij een praatje en vroeg wat er in die aanhanger stond. Toen de achterkant opengehaakt, werd hij direct zeer enthousiast. Ook de volgende dagen liet hij geen mogelijkheid onbenut om een paar keer om die mooie auto heen te lopen.

Helaas was donderdag het weer niet zo goed, dus hebben we niet kunnen rijden. Vrijdag leek het beter, dus vertrokken we richting museumdorp Orvelte. Maar, daar kwam de eerste bui al. Snel de kap opgebouwd en de geplande rit vervolgd.



Na wat problemen met de ruitenwissers (blijven af en toe hangen) legden we ongeveer 120 kilometer af door de provincie, met een indrukwekkende stop bij doorvoerkamp Westerbork. Terug op de camping was het weer beter en konden we de Cobra weer wat toonbaarder maken.

De volgende ochtend, zaterdag, om zeven uur alweer aan het poetsen om goed voor de dag te komen. Deze dag was namelijk de Oldtimerdag in Ruinerwold. Met 1400 deelnemende voertuigen (waarvan 578 auto's) en 25.000 bezoekers is dit één van de grootste van Nederland. Als enige Cobra hadden we natuurlijk veel bekijks. Waaronder ook van het Dagblad van het Noorden, die onze auto hebben gebruikt voor hun videoreportage



(voor de geïnteresseerden: www.dvhn.nl, ga naar video's en dan naar de video: 'wat vindt een vrouw nou sexy aan een auto').

Bij deze Oldtimerdag hoorde ook een rondrit. Langs de hele route stonden mensen te kijken hoe de kilometers lange stoet voorbijtrok onder begeleiding van veel politie en verkeersregelaars. Al met al was het een zeer geslaagde dag met prima weer.

Na onderweg gegeten te hebben kwamen we weer terug op de camping. De eigenaar stond direct weer naast de auto. Uitgenodigd om een stukje mee te rijden kon zijn dag ook niet meer stuk.

Voor de zondag stond de *All American Sunday* op het TT-circuit in Assen op het programma. Opnieuw vroeg uit de veren en op weg richting Assen. Daar stroomde het al vroeg in de ochtend vol met V8-en of meer.



Wij hadden ons ingeschreven voor de *Exhaust Competition*. Aangezien onze Cobra veel geluid produceert, dachten we wel een kans te maken. Na meting bleek dat er 122,7 decibel uit de vier linkercilinders was gekomen. Helaas bleek het niet genoeg te zijn. De winnaar produceerde 126,6 decibel. Deze wagen was alleen niet *streetlegal*. Tussen de winnaar en onze auto zaten nog enkele wagens die meer geluid hadden.

De dag was goed gevuld met diverse wedstrijden en shows. Eén van de shows werd gegeven door zes Amerikaanse politieauto's en tien politiemotoren.



Verder waren er diverse sessies sprinten waar één Cobra aan meedeed. Deze moest helaas na de eerste run afhaken met een gebroken V-riem. Overigens had hij wel een erg snelle tijd neergezet.

In totaal waren er op deze *All American Sunday* drie Cobra's aanwezig, waaronder die van Hanko Liefers en Belinda.



Geen idee hoeveel voertuigen er waren, maar het waren er enorm veel. Ze waren er in alle vormen en maten, maar vooral waren ze groot.

Rond 15.30 uur begon de prijsuitreiking met prijzen voor onder anderen exterieur, interieur, *under the hood* en *Best of show*. Tot onze verbazing werd onze Cobra daar verkozen tot tweede in *Best of show*! Ongelooflijk trots is daardoor totaal aan ons voorbij gegaan wie de nummer één was geworden.

Al met al een zeer geslaagd weekend in Drenthe!

Anton en José Peters





hoezo laag?!



geen *Best of show*, maar wel veel aandacht



Ook onze Cobra trok veel bekijks



Evenementenkalender



Oktober

7 **Pubmeeting Seizoens afsluiting bij Big Daddy's vanaf 14:00 uur**
Symfonielaan 3, 3438EX Nieuwegein, 030-6300177;
www.bigdaddys.nl/

12-14 **3 Provinciën GT Trophy**
Met veel plezier willen wij u uitnodigen voor de "3 provinciën GT Trophy" die wordt verreden op 12, 13 en 14 oktober 2007. Een uniek evenement voor ieder een die door het prachtige landschap van de 3 Noordelijke provincies wil toeren. De opbrengsten komen ten goede van WAR Child, want kinderen en oorlog gaan niet samen. Wilt u een uniek en onvergetelijk evenement beleven! Reserveer nu en steun WAR Child. Mocht u nog vragen hebben of meer informatie wensen, belt u dan gerust. Wij zijn u graag van dienst.
Met vriendelijke groet

Golden Tulip Drenthe
Annemiek van Meurs Tel: +31-592-53 00 707
Annemiekvanmeurs@gtdrenthe.nl

14 **Speed en Gein Classic, www.speedengein.nl**

Aankondiging onder verantwoordelijkheid van betreffende organisatie.
Cobra Club Nederland is niet verantwoordelijk voor afgelasten of gewijzigde data.
Cobra Club Nederland, de organisator en de sponsor zijn niet aansprakelijk voor welke schade dan ook en de deelnemer vrijwaart deze tegen schade en aansprakelijkheid jegens derden door deelname aan deze bijeenkomsten.

Opmerking :

1ste zondag v/d maand (april t/m oktober): Pubmeetings bij Big Daddy's.
Helaas zijn er dit jaar, vanwege problemen met andere evenementen, vanuit de gemeente enkele eisen gesteld:

- Geen afzettingen op parkeerplaats
- Geen kraampjes buiten
- Geen overlast veroorzaken

Deze eisen gelden voor alle "evenementen" die plaatsvinden bij Big Daddy's.
3de Zaterdag/Zondag in maand een tourrit of ander CCN-evenement (of andere dag, indien vrij)

Ideeën of suggesties

Zijn natuurlijk altijd welkom. Aanmelden bij evenementen@cobraclub.nl
Alle evenementen welke **vet** gedrukt zijn, worden ondersteund door de club.
Voor meer inlichtingen

Rocco Jansen; Evenementencoördinator.

☎ 0162-517740

evenementen@cobraclub.nl

Slipcursus Zandvoort

Ter ere van het 15-jarig bestaan van Cobra Club Nederland worden er dit jaar diverse evenementen georganiseerd. Eentje daarvan is de slipcursus bij het Circuit Zandvoort. We hoorden van dit evenement en daar hadden we allebei wel oren naar. Ik heb me ingeschreven samen met m'n automaatje Ampy. Ampy en ik proberen regelmatig leuke dingen te doen op het gebied van auto's of autosport. Zo hebben we de Oldtimer-Grandprix op de Nurnburgring bezocht, een drift-challenge op Hockenheim, diverse shows/ evenementen. We zijn allebei verzot op de Amerikaanse V8. Vandaag staat dus de slipcursus op het programma en daar hebben we veel zin in. Zaterdagmorgen om 4.45 uur gaat de wekker. Tijd om op te staan en na een boterham en een glas witte motor wordt de 4-cilinder in lijn dieselmotor tot leven gewekt. Tot grote vreugde van de burens want de dieselmotor van duitse makelij is bij koude start niet de stilste. Om 6.00 uur ben ik in Geldrop om Ampy op te pikken. Alletwee hebben we een uitermate zonnig humeur. De weergoden hebben dit opgemerkt en weldra steekt de koperen ploert de kop op om de rest van de dag niet meer te verdwijnen. We houden het er maar op dat we het verdiend hebben toch? Vlakbij Utrecht komen we José en Anton Peeters tegen. Ze rijden met de Cobra achterop de aanhanger met zo'n 100km/h. Dat tempo vinden we toch te laag en we besluiten ze voorbij te scheuren met 110km/h. Bij Amsterdam is het tijd voor een kop koffie en een broodje bij een tankstation. Voor we goed en wel binnenstaan komen Anton en José alweer voorbij. Effe wat ouwehoeren (dat is plat voor converseren) en elkaar voor de zoveelste keer mededelen dat we er heel veel zin in hebben maken we ons klaar voor de laatste etappe naar Zandvoort. Iets over 8 komen we bij het circuit waar we worden opgewacht door diverse leden. We parkeren de auto en lopen naar de slipschool van Slotemakers. Eerst weer een kop koffie en dan moeten we ons melden en onze presentie bevestigen. We krijgen een button. Er zijn een aantal groepen met ieder een andere kleur button. Wij hebben de grijze en we vermoeden dan ook dat we bij de grijze groep horen en dat vermoeden blijkt juist. Voor de rest van de dag zitten we met drie dezelfde deelnemers in de auto en natuurlijk onze instructeur die ons zijn kunstjes probeert te leren. We delen de auto met de zoon van onze secretaris.



Onze grijze groep begint met rondjes draaien en de hellingproef. Wegens gebrek aan ijzel, ijs en sneeuw hebben we mensen van Slotemakers de baan voor deze gelegenheid beklad met een glad wit goedje. Dat zou ons wel moeten kunnen laten slippen en

zowaar. We moeten de rondjes linksom en rechtsom rijden. De ene keer moeten we te hard rijden zodat de auto rechtdoor gaat ipv onze commando's op te volgen en de bocht om te gaan. Na wat vermanende woorden en wat voet- en stuurwerk gaat de auto toch weer de gewenste richting op. Missie geslaagd. De andere keer trekt onze leermeester zomaar aan de handrem met als resultaat dat de achterkant voorbij wil.



Maar goed dat die vastzit aan de voorkant en wederom met wat bliksemsnel stuurwerk gaan we de gekozen richting weer op. De docent lijkt er plezier in te hebben want hij doet het keer op keer. Dan heb ik er genoeg van en keer de auto 180 graden en doe de kunstjes de andere kant op. Dan net voor de koffie en broodjes mijn lichaam via dezelfde opening als ze zijn binnengekomen, weer willen verlaten, word ik naar de helling gedirigeerd. Op de helling word ik tot stoppen gemaand. Daar is het de bedoeling om vanuit stilstand op dat gladde goedje naar boven te rijden en dat natuurlijk op motorkracht en niet duwend op spierkracht. Ik zoek naar het knopje van de tractionocntrol en wil de vierwielaandrijving inschakelen maar helaas, niets van dit alles. Alle pk's worden zonder enige beperking en hulpmiddelen op de voorwielen losgelaten. Heeeeeel voorzichtig met veel gevoel de koppeling op laten komen en dat zonder gas en zowaar komt de auto in beweging. De eerste oefening is leuk. Dat belooft wat voor de rest van de dag.

Bij de tweede oefening is het de bedoeling dat we gaan uitwijken. Nu ben ik geen wilde rijder dus de eerste keer ga ik zonder enige vorm van slip heel beheerst om het obstakel heen. Iedereen is ongedeerd en kan dus alles navertellen. Iedereen blij behalve de instructeur. De volgende poging moet ik veel abrupter aan die ronde hoepel trekken met als gevolg dat de auto deze keer wel in de slip raakt. Echter ben ik niet snel genoeg met tegensturen en de auto gaat rond en alle inzittenden worden door de auto geslingerd. Nog een poging en dan heb ik de slag te pakken. De auto blijft onder controle en de meeuwen op de baan blijven ook ongedeerd. Die lijken het overigens niet te storen dat er zo nu en dan een auto op hun afstormt of glijdt. Ze blijven met stalen zenuwen zitten en maken pas dat ze weggkomen als echt dreigt dat er meeuwensoep van ze gemaakt gaat worden.

De derde oefening is een remoefening. Eerst een poging om zonder ABS te remmen. Het ABS kan echter het zwijgen niet zomaar worden opgelegd maar op slinkse wijze wordt het ABS toch buiten werking gesteld door het contact af te zetten. Bijna de hele lengte van de baan is nodig om de bolide tot stilstand te brengen. Bij de volgende run moet ik het rempedaal door de bodemplaat trappen en vol in het ABS duiken. De remweg wordt iets korter. De derde run moet ik proberen om zo hard te remmen tot net voor het ABS ingrijpt. Dat valt nog niet mee maar de remweg is wel aanzienlijk korter dan met en zonder ABS. Dan is het tijd voor de lunch. Boven in de kantine staan broodjes, beleg en drinken klaar. Het gaat er allemaal goed in en het blijft er ook in.

Dan de laatste oefening: slalomrijden. Kijkend naar andere deelnemers bedenk ik me eens hoe ik dit moet aanpakken. Dan ben ik aan de beurt. De auto was voorzien van een automatische versnellingsbak dus het was alleen maar trappen.



Eerst een verkenningsrondje en daarna was het voor het eggie. Ik had al diverse snellerikken voorbij zien vliegen en was erg benieuwd naar mijn prestaties. Het aftellen begon en de adrenaline gutst door mijn aders. Eventuele verstoppingen zijn nu wel weer open denk ik. Met veel gevoel ram ik het gaspedaal onderin. O ja, ik moet ook nog af en toe aan het stuur trekken om de bocht door te komen en het is ook zaak om de pionnen te laten staan. Voor ik het weet sta ik alweer op de finishlijn. Mijn hartslag weet ik niet. Bij 427 slagen en 40 seconden later ben ik gestopt met tellen maar het ging snel. De adrenaline spuit nog steeds door de aderen. Dan zijn we klaar. Nog wat drinken, evalueren en opscheppen natuurlijk.

Daarna hebben de deelnemers nog de kans om met hun eigen auto's de baan op te gaan en een potje te gaan slippen. Rob en Cor gaan de uitdaging aan maar naar verluidt valt het nog



niet mee om de Cobra in een overstuurslip te krijgen. Onderstuur is geen probleem. Als de kinders klaar zijn staan de Cobra's druipend na te hijgen. Het interieur ziet eruit als na een flinke hoosbui, evenals de piloten trouwens. Ziehier het resultaat van het speelkwartier.

We gaan nog even op de parkeerplaats kijken waar de Cobra's en andere auto's geparkeerd staan. Daartussen staan ook nog 2 grasmaaiers met een V8 als kloppend hart. In de lunch-pauze hebben deze grasmaaiers al hun kunstjes mogen vertonen. Rechtdoor willen ze wel maar een bochtje om is toch andere koek maar een leuk geluidje maken ze toch wel en ze trekken ook veel bekijks.



Ampy zit al de hele dag naar één specifieke Cobra te loeren. Het is de Cobra van José en Anton. Nadat Ampy voor de zoveelste keer een rondje rond de auto heeft gemaakt, durft hij het bijna niet te vragen maar vraagt hij Anton toch of hij een keer met de Cobra mag meerijden. Ik kan me vergissen maar volgens mij zie ik daar 2 grijnzende gezichten. Voor Ampy is dit zijn vuurdoop en wat voor één. Als ze wegrijden vechten de V8 en de banden om de aandacht. Met grote klappen gaan ze vooruit. Als ze even later terugkomen zie ik op de passagiersplaats alleen maar een heeeeee breeeeede grijns. Ze hebben zich eens goed uitgeleefd zo te zien. Ampy geloofde van te voren niet hoe snel dat een Cobra kan zijn maar nu heeft hij het zelf ervaren en moet hij zijn mening bijstellen. Alweer een Cobragek erbij. Join the club.



Dan volgt de prijsuitreiking en een grote verassing. De eerste, tweede en derde snelste tijd zijn door Cobra-leden op de klok gezet. Frans Spekking is iedereen te snel af. Tweede is Frank Gruwel en met de derde tijd ga ik aan de haal. Een glazen laser-kunstwerk en een radio valt ons ten deel. Na de prijsuitreiking is het afgelopen en dus tijd om naar huis te gaan.

Het was een prachtige dag. Een slipcursus is echt heel leuk om te doen en dan hebben we vandaag nog maar een compacte cursus. Een grote speeltuin voor mensen met een rijbewijs en je leert nog wat ook. Een normale/hele slipcursus ligt nu dan ook zeker nog in de planning.

Mickel Goossens



De schatjes van Monique en Ampy, Pascale en Alex



De slipcursus doen we samen met de "Vanquishers"

De bouw van een Gardner Douglas

Donor

Zoals beloofd volgt hier het tweede artikel van mij over de bouw van mijn Gardner Douglas GD427 MKIV cobra. In dit artikel wordt de donor behandeld.

Wat is een donor

Kort samengevat zijn dat de onderdelen die je van een andere auto af dient te halen. Meestal hebben we hier dan over de ophanging en het stuurhuis. Welke donor er gebruikt dient te worden hangt af van de kitleverancier. De leverancier bepaald middels zijn ontwerp welke donor-onderdelen er passen op zijn kit.

Enkele veel voorkomende donors voor de Cobra zijn:

Jaguar: XJ(s) en XJ-40

Ford Sierra/Scorpio

Donors die wat minder voorkomen zijn:

Ford Mustang voor de FFR

BMW voor de Anaconda

Euro- of Jaguarconfiguratie

Toen ik eenmaal voor de GD427 had gekozen, diende ik een beslissing te nemen m.b.t. het onderstel. De GD427 nl. is leverbaar met twee verschillende onderstellen:

Donor-onderstel: Jaguar, welke zelf te monteren is;

Nieuw onderstel: Euro (Ford Cosworth) welke door GD gemonteerd wordt.

Het Euro-onderstel biedt meer set-up mogelijkheden en bespaart ook de nodige kilogrammetjes. De keerzijde van de medaille is dat het een stuk duurder is dan de Jaguar-ophanging. Uit diverse bronnen heb ik vernomen dat tijdens normaal gebruik de gemiddelde rijder (zoals ikzelf) geen verschil zal merken tussen beide varianten. Echter wanneer je gaat racen met de Cobra, dan is de Euro-configuratie beter. Daar ik niet van plan ben om te gaan racen en ik zoveel mogelijk zelf wil doen heb ik gekozen voor het nagenoeg onverwoestbare Jaguar onderstel.

Hoe kom je aan de Jaguar donor-onderdelen

Er zijn enkele mogelijkheden om aan de juiste donor-onderdelen te komen:

Een Jaguar XJ6 (MKII of III) of XJS kopen en de onderdelen te verwijderen en vervolgens te reviseren. Gereviseerde donor-onderdelen kopen in Engeland bij een van de gespecialiseerde bedrijven.

Alleen de voor- en achtertrein kopen en hier de benodigde onderdelen vanaf te halen en deze vervolgens schoon te maken en de versleten onderdelen te vervangen/reviseren

Ik heb gekozen voor het laatste, omdat ik de ruimte niet heb om een Jaguar te ontmantelen en ik toch zelf de revisie ter hand wou nemen. Ik heb de donor-onderdelen bij John Kox besteld (Dax leverancier) in België. John gaat regelmatig naar Engeland waar voldoende van dit spul aanwezig is. Op de terugweg neemt hij de donor-onderdelen weer mee terug.

Het kopen bij John heeft al voor heel wat hilarische momenten gezorgd. Telkens wanneer we elkaar ontmoeten worden er wel wat plaagstootjes gegeven (GD versus DAX). Laatst kwamen in Meer zelfs twee GD bouwers bij John op de koffie.

Differentieel

Jaguar heeft diverse motorvarianties gebruikt in hun XJ en XJS modellen. Dit heeft geresulteerd in diverse differentiëlen. Voor de Jaguar zijn de volgende differentiëlen beschikbaar: 2,88, 3,07, 3,31 en 3,54 al of niet voorzien van een powerlock (slip differentieel). Het diff-getal geeft het aantal omwentelingen aan van de aandrijfas t.o.v. het eenmaal ronddraaien van de wielen. Dus bij een 3,54 diff gaat bij een omwenteling van de wielen de aandrijfas 3,54 maal rond. Hoe lager het diff-getal hoe zuiniger de auto rijdt en hoe hoger de theoretische maximaal te bereiken snelheid is (bij identieke versnellingsbakken).

Omdat het gemakkelijk verkrijgbaar was en ik snel weg wil zijn bij de stoplichten heb ik gekozen voor een 3,54 powerlock differentieel.

Van de Jaguar zijn drie verschillende versies gebouwd. GD adviseerde om donoronderdelen van de MKIII te gebruiken, omdat dit de jongste uitvoering is.

Bouwjaren Jaguar XJ6

MK I 1969 tot 1974

MK II 1974 tot 1979

MK III 1979 tot 1987

Wat is het verschil (lekentaal)

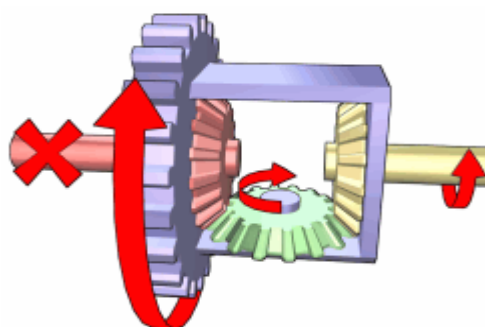
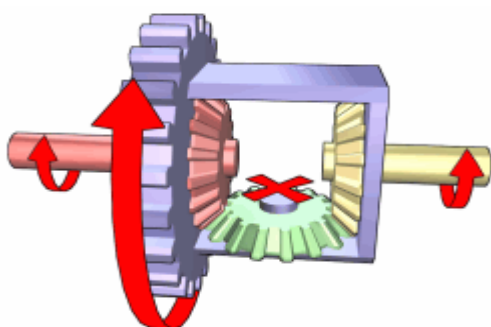
Een differentieel draagt de kracht van de motor over op de 2 wielen op een zodanige manier dat beide wielen een verschillende snelheid kunnen draaien, een eigenschap die nodig is om zonder wringen een bocht te kunnen maken. Beide wielen moeten dan immers een verschillende snelheid kunnen draaien. Een normaal differentieel doet dat wel erg simplistisch. Het negatieve effect daarvan wordt het duidelijkst als een wiel bijvoorbeeld op erg glad ijs staat, en het andere op verharde weg. De constructie van een normaal differentieel zorgt er dan voor dat het wiel op het ijs twee keer zo snel draait als in de normale situatie, terwijl het andere wiel stil blijft staan. Hoewel de auto, in dit geval, normalerwijze weg had kunnen rijden, blijft hij nu gewoon staan, slippend op het ijswiel. De verdeling van de kracht tussen de twee wielen is dus niet optimaal.

Door het gebruik van aanzienlijk ingewikkelder differentiëlen kan er een limiet gesteld worden aan het verschil in toegevoerde energie naar beide wielen. Een limiet aan de slip tussen de twee wielen dus, vandaar de naam "limited slip" differentieel.

Standaard differentieel

In dit differentieel wordt het drijvend koppel toegepast op het ringwiel (paars).

Het vleugelwiel (groen) geeft het vermogen door aan beide zijwielen (rood en geel), die verbonden zijn met de wielen.



Als beide wielen met dezelfde snelheid draaien, dan draait het vleugelwiel niet rond zijn as.

Een wiel (rood) is geblokkeerd. Het gele wiel draait nu met de dubbele snelheid.

Een mooi detail is dat de Porsche 911 een limited slip diff. heeft en de Cayman niet. Dit resulteert voor de Cayman, in snel genomen bochten, dan ook in een rokend achterwiel.

Ophalen donor-onderdelen

Na een berichtje van John heb ik me een aanhanger gehuurd en ben ik de achtertrein gaan ophalen tijdens een regenachtige dag. Wegens enkele problemen in Engeland had John de voortrein niet kunnen krijgen. Enkele weken later is John de voortrein thuis komen afleveren. De achtertrein die ik heb gekregen zag er goed uit en was voorzien van een ABS en een tractioncontrol systeem. Dit betekent dat het bouwjaar van XJS waaraan het onttrokken is ongeveer rond 1985 moet zijn geweest (op de as stond het bouwjaar 1983).

Voordat ik de achtertrein ben gaan demonteren, heb ik deze eerst afgespoten met een hogedrukreiniger bij de lokale wasstraat. Ik heb hier op een zaterdagmiddag ongeveer ½ uur staan te spuiten wat resulteerde in een lange wachtrij en heel veel vette troep.

De achtertrein weegt ongeveer 100 kg (mogelijk meer) en John had deze met een hijskraantje bij mij op de aanhanger gelegd. Ik was toen ik thuis kwam dan ook blij met een van mijn eerste aankopen, nl. een motortakel. Deze kwam goed van pas.

Toen John de voortrein kwam leveren had hij de veren al doorgebrand. Bij het demonteren kunnen de gespannen veren tot gevaarlijke situaties leiden. Na een inspectie bleek dat de remschijven nauwelijks enige slijtage vertoonde, echter de remmenklauwen zagen er slecht uit. Ik heb de remklauwen ingeruild en heb, ook al zagen de remschijven er goed uit, nieuwe remschijven gekocht. Een van de belangrijkste veiligheidsitems aan een auto zijn de remmen.



Demonteren

Het verwijderen van de benodigde componenten uit de achterterrein is smerig werk. Dit komt ondermeer omdat de (cardan)koppelingen van de aandrijfassen gesmeerd worden met vet. Dit vet kom je dan ook overal in dikke lagen tegen. Verder ben ik in de draagarmen nog kastanjes tegen gekomen?? Het demonteren op zich is niet moeilijk, echter je moet wel beschikken over Engels gereedschap wat tegen een stootje kan. Ik ben dan ook blij met de investering in mijn Metrinch gereedschap. Zoals de naam al doet vermoeden kun je dit gereedschap gebruiken op zowel metrische als ook inchbouten en -moeren. Om de moeren los te krijgen heb ik vaak de moer moeten verhitten en mijn dopsleutel moeten verlengen met een metalen pijp van ruim 1 meter. Met veel moeite kwam dan de moer met een droge knal los. Het voordeel van al dat vet was dat er weinig roestvorming was.

Reinigen en coaten

Het reinigen van de onderdelen heb ik gedaan met diesel. Vervolgens heb ik de roest verwijderd met diverse staalborstels die ik op mijn boormachine heb gezet. Van deze werkzaamheden wordt je wel echt smerig. Mijn kleren stonken dan ook heftig naar de diesel en olie. Gelukkig mag ik de geleende jas binnenkort teruggeven aan de Nederlandse staat. Naast de boormachine heb ik ook gebruik gemaakt van een Dremel clown.

Na het mechanische werk heb ik vervolgens alle onderdelen gereinigd met sterk alkalische reinigingsmiddelen (mengsel van loog en afwasmiddel). Na deze behandeling zijn de onderdelen goed gespoeld en gedroogd. Kort na het drogen heb ik twee lagen grondverf (rode) en twee lagen zwarte hoogglans aangebracht.

Voor het gronden en verven heb ik de producten van Hamerite gebruikt. Ik heb nog overwogen om POR15 te nemen (vergelijkbaar product als Hamerite). Waarom ik toch voor Hamerite gekozen heb:

- Goede recessies gelezen, zeker als dit in combinatie gebruikt werd met de rode grondlak.
- Gemakkelijk te verkrijgen is, ook in spuitbus. Bij POR15 moest ik weer een mailorder maken etc.
- UV bestendig is.



Revisie-onderdelen

Wat ga ik reviseren?

Alles wat niet goed is of twijfelachtig wordt gereviseerd.

Tijdens deze fase heb je de tijd om het goed op te doen en alle onderdelen liggen voor je op de werkbank. Dit is dan ook het moment om het goed aan te pakken. Bij het reviseren heb je ook weer een aantal keuzes. Zelf ben ik gegaan voor het standaard Jaguar materiaal op de rubbers na. De originele rubbers van jaguar waren een van de zwakke punten van de XJS.

Dit was dan ook een van de belangrijkste redenen dat de XJS een dergelijk slecht rijgedrag had. Ik heb gekozen voor de Powerflex rubbers, welke wat stugger zijn en het weggedrag ten goede komt. Zoals gezegd heb ik de oude voorremklauwen ingeruild voor een nieuw (gereviseerd) setje. De gereviseerde remklauwen zien eruit als nieuw.

Waar de onderdelen te bestellen

Er zijn in Engeland en Nederland diverse bedrijven waar je de onderdelen kunt bestellen. Zelf heb ik ze bij John Kox te besteld. Na enkele weken kreeg ik van John een telefoontje dat ik de onderdelen kon komen ophalen. Toen ik bij John kwam had hij een verrassing voor mij. Een klant van John had hem gevraagd of hij voor hem een GD427 (Ford 5.0 liter HO motor en T5 versnellingsbak) wou verkopen. John bood me een ritje aan, omdat hij wist dat ik een GD-cobra aan het bouwen was met nagenoeg identieke specificaties. Jonge jonge wat heb ik genoten. In de Cobra-wereld wordt de GD427 geroemd om zijn weggedrag, dit heb ik en mijn zoon kunnen ervaren en in mijn "gekleurde" optiek is er geen woord van gelogen. Na dit genot heb ik de spullen ingeladen en ben weer naar huis gereden. John bedankt! Wat John niet kon leveren was het klein materiaal (Engelse maat boutjes etc.). Naïef als ik was dacht ik dat bestel ik wel even ergens. Uiteindelijk heeft het me ongeveer 3 maanden gekost. De meeste bedrijven waar ik de bestelling heen stuurde, met het verzoek om een prijsindicatie, regeerde helemaal niet. Andere beloofden dat het geen probleem was, echter leveren deden ze niet. Uiteindelijk heb ik de benodigde materialen, zonder problemen, bij Imparts kunnen verkrijgen. Daarnaast heb ik nog wat gebruikte en nieuwe spullen gehaald bij de Landrover/Jaguar handelaar in Baexem (Hurxkens).

Enkele tips bij het reviseren van onderdelen:

Sommige metalen delen moeten niet geverfd worden. Tijdens de montage kwam ik erachter dat sommige zaken net niet meer paste (één tot twee mm verschil). Dit kwam door de verflagen. Deze heb ik dan ook weer moeten verwijderen. Het aanbrengen van de Powerflex rubbers heb ik gedaan met een grote bout en enkele revetten. Na het inzepen van de onderdelen heb ik de Powerflexrubbers in de bussen gedraaid. Vervolgens heb ik deze in een bak met heet water gezet en enkele dagen laten staan. De rubbers zaten vervolgens als gegoten in de bussen.



Tabel: Engelse moermaten jaguar XJS

	Jag XJS nr	Moermaat in inch
Front suspension		
Upper wishbone	C8737/5	½ UNF
	C86677/4	3/8 UNF
	C8667/4	7/16 UNF
Lower wishbone	NL609041	9/16 UNF
	252165	9/16 IN
Coil spring	C8667/3	7/8 UNF
Hub and stub axle carrier	C27779	½ UNF (wielmoer)
Rear wishbone	C8667/5	5/8 NF
	C8667/7	7/16 UNF

Koos Thiessen

Bestuurslid gezocht!!!

Voor 2008 zoeken we een nieuw bestuurslid:

Penningmeester

Zorgt voor de financiën van de club

De taken zijn:

- Versturen van facturen voor de contributie aan de leden eens per jaar
- Versturen van facturen aan de adverteerders eens per jaar
- Ledenadministratie gedurende het hele jaar
- Versturen van de lidmaatschapspasjes
- Mutaties doorvoeren op de website
- Betalen ingekomen facturen
- Beheer betaalrekening en spaarrekening, bankafschriften
- Boekhouding voeren in spreadsheet

Als de administratie regelmatig wordt bijgewerkt kost het maar weinig tijd. Aan het eind van het jaar vindt er een kascontrole plaats en op de jaarvergadering wordt er verslag gedaan van het afgelopen jaar alsmede de begroting van het komende jaar. Verder is er een aantalkeren per jaar een bestuursvergadering.

Als u geïnteresseerd bent in de functie van penningmeester dan kunt u contact opnemen met:

Cor Schiedon
voorzitter@cobraclub.nl
0522-470011

Mickel Goossens
penningmeester@cobraclub.nl
0475-300295

