



FORD TAUNUS 20M TS

Motorsport can be dangerous...

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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



De eigenaar

NAAM Willy Reerink, 62 jaar.
BEROEP Belastingadviseur.

TOEKOMSTPLANNEN

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

Weetjes

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



Ford Taunus 20M TS Hardtop

bouwjaar	1965
nieuw prijs	n.v.t.
gemaakt van/tot	1965-1967
geschatte waarde	€ 40.000,-
topsnelheid	n.v.t.
acceler. 0-250	8,0 s
gem. verbruik motor	3,0 l/km, E85 Chevrolet V8, 6178 cm³, Borg Warner S475 T6 bijna 1000 pk
max. vermogen	n.b.
max. koppel	automatisch, Powerglide 2, achterwiel aandr.
transmissie	1040 kg
massa leeg	

Fabrieksgegevens, voor zover te achterhalen

Kijk op YouTube.com/autovisie