

HET KRACHTIGSTE AUTOBLAD VAN NEDERLAND

NL €4,50 - BE €4,99

HotRods presenteert: December / Januari 2015 nummer 76

# KR8

CRUISE MAGAZINE



## Team Orange Country

**Ford COE Car Hauler**

**Rockin' Jalopy's**

**SEMA Show**

**Hayride**



[www.KR8CRUISEMAGAZINE.NL](http://www.KR8CRUISEMAGAZINE.NL)



Call Anytime  
We go Anywhere



met dank aan Jerry Zandvick

De meeste autorestauroatie- of ombouwprojecten nemen jaren in beslag. Alleen op Discovery Channel doet een heel team het binnen een paar weken. Wie de foto's van deze Ford-truck bekijkt, zal dus verbaasd zijn als we je vertellen dat dit project in vijftien maanden gereiseerd werd. Dit gebeurde allemaal gewoon in Holland met de snelheid en kwaliteit waar men in de VS jaloeers op kan zijn.



In november van 1952 kocht de brandveer van Enkhuisen een '47 Ford Flathead V8 vrachtwagen. Het was een 'Cab Over Engine' truck die gesambleserd werd in de Ford Nederland fabriek in Amsterdam. Nadat de Ford truck tot ladderswagen omgebouwd werd, heeft hij van 1953 tot 1970 dienstgedaan bij de brandveer van Enkhuisen. Toen Ed Waterdriener uit Zaandam de Ford-truck twee jaar terug kocht, was de brandveerladder al vervetenen, maar dat was voor hem geen probleem. Ed had namelijk hele andere plannen. Hij zag in deze Ford een prima basis voor een classic American 'ramp truck' of 'carhauler'. Of gewoon op zijn Hollands gezegd, een ouderwetse oprijwagen.

Ed en zijn familie zijn liefhebbers van de Amerikaanse klassieks. Het meeste Detroit frun dat gebouwd is tussen de jaren 30 en 60 laat hun herten sneller kloppen. Er zijn een aantal Corvettes, Chevys, nadat de Ford truck tot ladderswagen omgebouwd werd, heeft hij van 1953 tot 1970 dienstgedaan bij de brandveer van Enkhuisen. Toen Ed Waterdriener uit Zaandam de Ford-truck twee jaar terug kocht, was de brandveerladder al vervetenen, maar dat was voor hem geen probleem. Ed had namelijk hele andere plannen. Hij zag in deze Ford een prima basis voor een classic American 'ramp truck' of 'carhauler'. Of gewoon op zijn Hollands gezegd, een ouderwetse oprijwagen.

Om te beginnen werd het internet afgestruimd om vergelijkbare projecten van andere hotrodiers in de

VS te bestuderen. Daarna werd een plan van aanpak gemaakt en begon de verbouwing die uiteindelijk slechts vijftien maanden heeft geduurd. Ja, er wordt stevig aangepakt in Zaandam! Er werd al snel besloten dat het oude Ford-chassis plaats moest maken voor moderner materiaal. In Texas werd een '03 Chevrolet 3500 dually (dubbel lucht) truck gekocht die qua uiterlijk behoort tot uitgangspunt was. De truck had echter weinig milien gelopen en verkeerde techniek in prima conditie. Toen deze duurttruck in Holland arriveerde werd de gehele opbouw ervan afgehaald, zodat alleen het rollende chassis over was. Er werd bestoten om het chassis met 40 cm te verlengen om zo aan de juiste wielbasis van een full-

size carhauler te komen. De Ford COE cabine vond voorop dit chassis een plaats. Om besnoemde in de cabine te winnen, is de originele 6.01 Chevrolet LOA V8 - die normaal op de voorrein zit - verplaatst naar het midden van het chassis. Hierna heeft Sander van Ballegooy een opbouw gemaakt en deze schuin over de V8 achter op het chassis gemonteerd. Het uiterlijk van de truck stond van tevoren niet 100% vast, maar kreeg gedurende de bouw vorm. Stuk voor stuk werden alle problemenjes overwonnen. De opbouw is rondom met rvs platen bekleed en het deck met gelakt hout doet denken aan een klassieke Rivra speedboat.



Ed Waterdriener (l) in de eigenaar van deze fraaie Ford-truck en Sander van Ballegooy zijn verantwoordelijk voor de verbouwing. Een project waar in het eerste gezicht op kunnen zijn!



Sander vader Rijk letterlijk deze 'Call Anytime, we go Anywhere' slogan op beide zijden van de truck



1. In het voorste gedeelte van de originele grille zit bijvoorbeeld een echt dekkende oprijwiel!
2. Ook het interieur heeft nog voor dank, hier is de motor binnen geplaatst op een draaibank.
3. De 'voet winder' van de COE cabine wordt met een speciaal ontworpen draaibank in de truck. Moet de motor voldoende zijn dan is ook het behuizing voor de motor te maken.
4. Toen Sander van Ballegooy een opbouw maakte en deze schuin over de V8 achter op het chassis gemonteerd, was de originele 6.01 Chevrolet LOA V8 - die normaal op de voorrein zit - verplaatst naar het midden van het chassis. Hierna heeft Sander van Ballegooy een opbouw gemaakt en deze schuin over de V8 achter op het chassis gemonteerd. Het uiterlijk van de truck stond van tevoren niet 100% vast, maar kreeg gedurende de bouw vorm. Stuk voor stuk werden alle problemenjes overwonnen.
5. De voorbeschermers van de COE cabine zijn verbreed en het truck-dashbord is vervangen door dat van een '42-48 Ford personenauto. De originele GM stuurbolschijf heeft Sander achter dit dashboard gemonteerd. De hoofdremcilinder is onder een hoek van 90 graden achter het dashboard gemonteerd en het GM 'drive by wire' gaspedaal werd ook aangepast en gerecycleed. Of de korte verstelbare liddt stuurkolom is een klassiek Ford replica custom stuurwiel gemonteerd.
6. De motoren LD4 6.01 Chevy V8 met EFI is vijfde gear voor een 3000 rpm.
7. Het oorspronkelijke dekk is vervangen door dat van een Ford vrachtwagen uit de jaren 50.



De voorbeschermers van de COE cabine zijn verbreed en het truck-dashbord is vervangen door dat van een '42-48 Ford personenauto. De originele GM stuurbolschijf heeft Sander achter dit dashboard gemonteerd. De hoofdremcilinder is onder een hoek van 90 graden achter het dashboard gemonteerd en het GM 'drive by wire' gaspedaal werd ook aangepast en gerecycleed. Of de korte verstelbare liddt stuurkolom is een klassiek Ford replica custom stuurwiel gemonteerd.

Onder de cabine door heeft Sander een windtunnel gemaakt die de lucht, die bij de grille binnenkomt, naar de radiator leidt die precies achter de cabine gemonteerd zit. Een oplossing die achteraf prima lijkt te werken en zo kon de mechanische koeling en windtunnel van de LS-motor behouden blijven. De complete binnenbeplating van de cabine werd zelf gefabriceerd. Net zoals de bodemplaat, de stuurbolschijf en het binnenk. Dit alles is met Alufom geluiddempend materiaal bekleed om trillen te voorkomen. Veel van de kleine onderdelen

die vervangen moesten worden waren gelukkig van gangbare Ford pick-ups uit dezelfde periode, dus die waren nog wel te vinden. De bumpers, grille en raambanden hoefden slechts verchromd te worden. Hierna konden ze zo teruggeplaatst worden, dat was een mooie meevaller. Het gat dat voor in de grille zit en vroeger gebruikt werd om de oude Flathead V8 motor aan te kunnen slingeren, bleek de perfecte plaats om een grapple aan de truck toe te voegen. Sander maakte hierna een oprijwiel dat aangedreven wordt door een elek-

tromotortje. Wanneer het contact aangezet wordt, begint deze te draaien. Zo is de COE truck een groot blikken oprijwiel geworden die voortliggers gegarandeerd laat glimlachen.

De zes stalen 16-inch truckwielen zijn opnieuw gespoten, maar werden wel voorzien van een set klassieke '40 Ford-wieloppen. Een zestal Bridgestone 689 RVT 215/80 R16 banden zijn prima op hun taak berekend om zware lasten te kunnen dragen.



1. In deze positie heeft de Ford truck een element gebouwd bij de brandveer van Enkhuisen
2. Toen Ed de truck kocht was de brandveerladder al vervetenen
3. Het donorschassis vlak voor de verbouwing
4. Sander heeft de originele EFI headring en carburator gebruikt zodat deze tot het minimum afgewerd was
5. De motor zit nu in het midden van het chassis. Tevens zijn de motor en het gaspedaal van de COE truck naar voren verplaatst naar een EFI-16 in front of engine
6. Het Chevrolet OEM 'drive by wire' gaspedaal werd ingezet met een rvs
7. Nieuw de 'drive by wire' motor onder de vloer van de cabine doorbrengen
8. De aluminium oprijwiel hebben een speciale vorm met een draaibank met een draaibank wordt gebruikt om de cabine te geven
9. De hoofdremcilinder met 90 graden draaiing op 90 graden gedraaid onder de motor
10. De hoofdremcilinder met 90 graden draaiing op 90 graden gedraaid onder de motor
11. Het de binnenplating van de eigen garage met aluminium
12. De Ford truck in het de garage afgehaald om een extra stuk van de truck te krijgen
13. Het rvs 'port hole' uitlatingspijp ook eigenbouw en bevestigen de V8 power. Toen het lid werd om de truck te spuiten kwam Sander vader Rijk in actie. Hij heeft het plaatwerk helemaal strak gemaakt en uiteindelijk gespoten in Corvett Atomic Orange in combinatie met zwart metaal. Als laatste heeft hij de kets 'Call anytime, we go anywhere' op beide zijden van de truck laten graveren. De enige tegenwoordige kluis tijdens de pre-trip toon bleek dat de cilinderkruis te laag
- 13/14. Het rvs 'port hole' uitlatingspijp ook eigenbouw
- 15/16. Er is een rvs motor onder de vloer van de cabine doorbrengen



Over de dubbele achterwielen zitten nu '37 LaSalle achterbeschermers gemonteerd en Sander kan het niet laten om daar een paar fraaie 'venderskirts' voor te maken. De rvs 'port hole' uitlatingspijp ook eigenbouw en bevestigen de V8 power. Toen het lid werd om de truck te spuiten kwam Sander vader Rijk in actie. Hij heeft het plaatwerk helemaal strak gemaakt en uiteindelijk gespoten in Corvett Atomic Orange in combinatie met zwart metaal. Als laatste heeft hij de kets 'Call anytime, we go anywhere' op beide zijden van de truck laten graveren. De enige tegenwoordige kluis tijdens de pre-trip toon bleek dat de cilinderkruis te laag

was. Bij iedere inspectie bleken de krukas en lagere behoorlijk beschadigd en heeft Sander alnog de LS-motor een complete revisie gegeven. Ondertussen is de unieke carhauler al op een aantal evenementen te zien geweest en over de belangstelling valt niet te klagen. Maar de manen uit Zaandam zijn hierna niet voor de tv gaan zitten. Op dit moment wordt gewerkt aan de '46 Chevrolet van Marc Pottel en wanneer deze klaar is, staat Sanders eigen '50 Oldsmobile Super 88 convertibile project op de agenda.

