

BEDFORD NIEUWS

Ledenmagazine van de Bedford Belangen Club



2020 - Nummer 4

BEDFORD

March 1966 SIXPENCE

TRANSPORT MAGAZINE



*Winter 1965/1966, een Bedford CA ambulance in de sneeuw en onder de sneeuw.
Wanneer wij weer een besneeuwde winter gaan krijgen, wie het weet mag het zeggen...*

Van de voorzitter

Beste Bedfordliefhebbers,

In het laatste Bedfordnieuws van het jaar staat meestal ergens een sneeuwfoto. Daarvoor zijn we in dit geval teruggegaan naar 1966. Echte sneeuw, zolang geleden voelt het misschien wel...

"Gewoon" ons ding kunnen doen voelt onderhand ook erg lang geleden. We hebben daardoor op veel manieren een bijzonder jaar gehad.

Als Bedford Belangen Club zijn we blij dat we in ieder geval nog een najaarstreffen konden hebben. Aanpassingen waren hier en daar nodig, maar het was goed elkaar weer te ontmoeten, en ook weer eens met de Bedfordjes bezig te kunnen zijn – al is dat laatste dan vooral in het met elkaar delen van ervaringen geweest.

Met nieuwe mensen in het bestuur, met versterking van de redactie op meerdere fronten, en met de nodige nieuwe leden kunnen we dit jaar gaan afsluiten. Op naar een nieuw jaar, en met de hoop dat het een beter jaar wordt dan 2020 is geweest.

Namens het bestuur en alle commissieleden wens ik jullie fijne feestdagen en een gelukkig en gezond 2021!

Met vriendelijke
Bedfordgroeten,

Dirk Timmer,
voorzitter B.B.C.



In deze editie

- 2 Een historische voorpagina van een Bedford Transport Magazine
- 3 In deze editie
- 3 Bij de voorpagina
- 3 Van de voorzitter
- 4 En wij noemen hem Scottie
- 10 Bevrijdings Bedfords (deel 3)
- 12 Gespot!
- 14 Onder Motorkap en Bodemplaat
- 16 Beddie
- 19 Even voorstellen
- 21 Bedford Agenda
- 22 Colofon
- 22 Bestuur en commissieleden



Bij de voorpagina

Toen anderhalve meter nog geen begrip was, stonden de Bedfords ook al eens kop aan kont. Dus niet alleen bij het afgelopen treffen, maar ook zoals hier op het voorjaarstreffen 2010 in Beekbergen.



En wij noemen hem Scottie

Beste lezer en Bedfordliefhebber,

Laten we beginnen met een kleine introductie:

Een aantal weken geleden was er de oproep van de voorzitter van de Bedford Belangen Club voor wat hulp bij het magazine.

Ondanks dat we pas 6 weken lid waren leek het ons erg leuk om betrokken hierbij te zijn. Zeker niet in de minste plaats om onze nieuwsgierigheid te stillen naar bijzondere mensen en prachtige verhalen. Wij zijn Gwenn en Mark en 2 maanden geleden kochten wij “per ongeluk” een 42 jaar oude Bedford CF250 camper die al snel een vast stand plaatsje verkreeg in ons hart.

Na eind augustus 2020 terug te zijn gekomen uit Slovenië met een wederom geleende camper besloten we begin september toch maar eens rustig marktplaats in de gaten te gaan houden voor een leuk campertje voor onszelf. Er zou absoluut geen haast achter zitten en het enige criterium waarop we zouden selecteren was dat we een campertje met “karakter” wilden.

Natuurlijk hadden we ook een budget waarbinnen we wilden blijven, dus nadat we een zoekopdracht hadden ingesteld druppelden de eerste mooie, gekke, kleurrijke, ondefinieerbare en bijzondere campers binnen.

Na een week of 2 werd onze interesse plotseling gewekt door een paar foto's van een zeer gedateerd interieur en een niet alledaagse naam.....een Bedford CF 250 camper uit 1978! Deze onbekende jongen trok gelijk onze aandacht en een afspraak was snel gemaakt. De bezichtiging was bijzonder, aangenaam en warm.

4



Om het kort te houden: naast het al eerder genoemde uitgeleefde en gedateerde interieur, had de camper ook behoorlijk wat bodywerk wat in slechte staat en zelfs compleet doorgeroest was. Hadden we dit voor de bezichtiging geweten zou het voor ons teveel zijn geweest en hadden we er zeker van af gezien.

Maar zoals in vele relaties begint het met een onverwachte flirt of noem het een vonkje. Als je goed keek zag je onder die eerste laag nog het prachtige vakwerk en de liefde die emand 42 jaar geleden in deze camper had gestopt.

Waar we bij aankomst teleoorgang zagen, konden we na de bezichtiging niet anders dan direct een bod uit brengen. Hij werd ons gegund, ook de oude eigenaren zagen dat hij echt bij ons paste en vonden het fantastisch dat we de camper zouden opknappen.

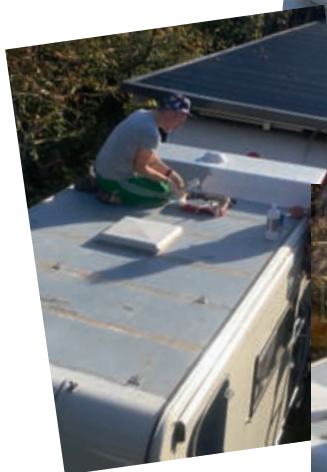
We zijn direct begonnen met plannen maken om dit unieke voertuig weer te laten schitteren. Vier linkerhanden –nou vooruit, drie linker en één rechter- en veel goede wil werden in de weken daarna gelukkig aangevuld door een erg handige klusvader in de vut, die zijn eigen campervakantie vervroegd afbrak omdat zijn handen jeukten (bij deze nogmaals super bedank Pé, ge bent den beste!).



Tot zover de foto 's van de Bedford na de aanschaf.

Op de volgende pagina gaan we verder met het kluswerk aan en de metamorfose van Scottie.

Het vonkje wat tijdens de bezichtiging was overgeslagen werd na elke reparatie en elke lik verf meer en meer verliefdheid. Het was magisch om te zien dat je nieuwe schoonheid kunt creëren met vloeibaar polyester.



6



Dat geduld en heel veel goede wil tot eigen verbazing kunnen leiden van een douche ombouw naar functionele camper kast met wc.

Langzaam begon de camper steeds meer van zijn geheimen prijs te geven en wisten wij welke naam er het beste bij deze knappe stoere jongen paste.....Scottie!

(Dit natuurlijk als eerbetoon aan de Schotse roots van Vauxhall.)





8



We zijn ondertussen glimmend van trots 3 weekendjes met Scottie weg geweest.

Breed glimlachend knorren we met een topsnelheid van 90 km per uur op de rechterbaan en lachen we naar truckchauffeurs die na 10 minuten twijfelen toch maar een poging doen om er voorbij te gaan.

En natuurlijk zijn er nog genoeg “dingetjes” die aandacht behoeven of gerepareerd moeten worden. (bijvoorbeeld de benzinemeter doet het niet, de luifel zit vast, het rubber van de voorruit moet worden vervangen enz.)



Stiekem hopen we eigenlijk ons hier en daar te mogen laven aan alle kennis en kunde die er ongetwijfeld binnen de club is. We zien er naar uit om volgend jaar voor de eerste keer naar een treffen te komen en de historie en schoonheid van Bedford alsmede het enthousiasme van alle liefhebbers te mogen ervaren.

Maak een mooie dag en tot een volgende!

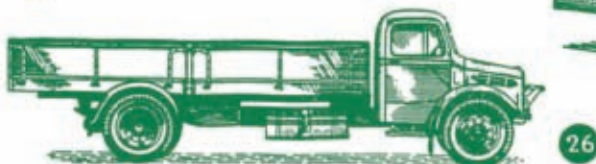
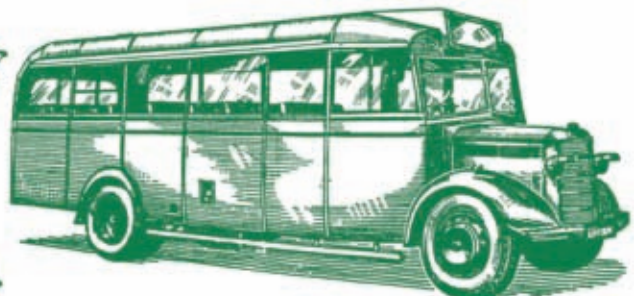
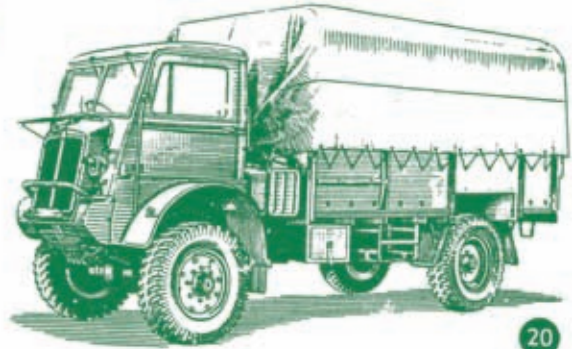
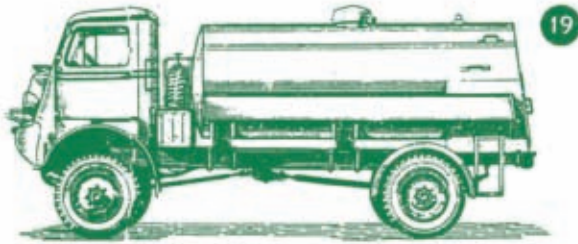
Gwenn en Mark

Bevrijdings Bedfords (deel 3)

Dit jaar vieren we 75 jaar bevrijding. Nederland is grotendeels bevrijd door de Canadezen, maar ook door Amerikanen en Britten. Na de oorlog is er heel wat materieel achtergebleven.

Illustration No.	Model	Description	Tyres	Wheel-base	Engine Bore and Stroke in millimetres	Body	Interior Dimensions Length x Width x Height
19	QLC	Bedford 3-ton, 4 x 4, Petrol Tanker (Note : Tank now 950 gallons capacity.)	10.50 x 20 (Single Rear)	143"	W.D. Type 6 cyl: 27.34 h.p. 85.72 x 101.6	Standard Steel Cab. *1,000 gall. Petrol Tank (Butterfields)	—
20	QLD	Bedford 3-ton, 4 x 4, Lorry	10.50 x 20 (Single Rear)	143"	W.D. Type 6 cyl: 27.34 h.p. 85.72 x 101.6	Standard Steel Cab. Lorry Body with Tilt	150½" x 83½" x 72"
21	QLT	Bedford 3-ton, 4 x 4, Troop Carrying	10.50 x 20 (Single Rear)	143"	W.D. Type 6 cyl: 27.34 h.p. 85.72 x 101.6	Standard Steel Cab. Troop Carrier Body with Tilt	190" x 85½" x 72" Seating Capacity—30 (plus Driver)
22	QLR	Bedford 3-ton, 4 x 4, Fitted for Wireless (Note : Also used as Command or Cypher vehicle.)	10.50 x 20 (Single Rear)	143"	W.D. Type 6 cyl: 27.34 h.p. 85.72 x 101.6	Standard Steel Cab. Wireless Vehicle. Signals Body	152" x 80" x 63"
23	QLC	Bedford Tractor, 6-ton, 4 x 4—2, Semi-Trailer (Glover, Webb & Liversedge)	10.50 x 20	303"	W.D.-Type 6 cyl: 27.34 h.p. 85.72 x 101.6	Standard Steel Cab. Body by Glover, Webb & Liversedge & S.M.T.	203" x 79" x 30"
24	OWST	Bedford 5-ton short wheelbase Tipper (Civilian Model to MOWT Licence)	32 x 6 Front 34 x 7 Twin Rear	111"	6 cyl: 27.34 h.p. 85.72 x 101.6	Standard Steel Cab. Tipping Body	97½" x 78½" x 25"
25	OWLE	Bedford 5-ton long wheelbase Flat Platform Lorry (Civilian Model to MOWT Licence)	32 x 6 Front 34 x 7 Twin Rear	157"	6 cyl: 27.34 h.p. 85.72 x 101.6	Standard Steel Cab. Platform Body	169½" x 78"
26	OWLD	Bedford 5-ton long wheelbase Dropside Truck (Civilian Model to MOWT Licence)	32 x 6 Front 34 x 7 Twin Rear	157"	6 cyl: 27.34 h.p. 85.72 x 101.6	Standard Steel Cab. Dropside Body	169" x 78" x 17½"
27	OWB	Bedford 32-seater Bus (Civilian Model to MOWT Licence)	7.50 x 20 Front 8.25 x 20 Twin Rear	174"	6 cyl: 27.34 h.p. 85.72 x 101.6	Bus Body (Duple)	245" x 80½" x 73½"

Naast Amerikaanse Jeeps, GMC's en Dodges en Canadese CMP's is er ook het nodige aan Brits materieel in Nederland gebleven. Veel vond zijn weg naar de burgermaatschappij, en tot ver in de jaren '60 kon je Brits oorlogsmaterieel op de Nederlandse wegen aantreffen. Materieel dat eerst een belangrijke rol heeft gespeeld om ons van het nazisme te bevrijden, en daarna om ons land weer op te bouwen. Dit jubileumjaar willen we het Bedford bevrijdings-materieel onder de aandacht brengen. Na eerder de MW en OX modellen, alsook een vierwielangedreven QL, hier het vervolg met meer QL en OW modellen. Ook dit wordt vervolgd...



Gespot!

Actualiteiten en andere zaken die voor de lens zijn gekomen



Boven: De Moskou bus: Brits ambassadepersoneel in Moskou heeft een nieuwe bus, zowel voor officieel vervoer als voor woon-werkverkeer. De Duple bus is op basis van een 3 tons Bedford J type, en voorzien van zowel airco voor de hele hete dagen als speciale verwarming voor de hele koude dagen. Dat maakt de 20-zitter bijzonder comfortabel. Wat de Russische chauffeur vindt van zijn nieuwe bus, dat weten we niet.

12



Boven: Liever doorgaan: Wegenbouwers stoppen liever niet. De nieuwe Esso brandstof- en doorsmeerwagens op basis van een Bedford 4x4 chassis bieden de mogelijkheid groot onderhoud op de bouwplaats uit te voeren.

Rechts: IJsbestrijding: Vliegtuigen moeten ijsvrij zijn voor ze veilig op kunnen stijgen. Swissair gebruikt hiervoor een Bedford TK met een Simon Engineering opbouw. Met een enkele lading de-icing vloeistof kunnen tien vliegtuigen ijsvrij gemaakt worden.





*Links: **Getapt:** Met deze rijdende tap maken de Scottish and Newcastle brouwerijen reclame langs de weg. Wanneer de wagen geparkeerd staat, wordt de voorruit afgedekt met borden "Export" en "Special".*

En wat dit nu eigenlijk voor voertuig is? Misschien heeft u het herkend, misschien ook niet: het is een Bedford CAL (een CA met lange wielbasis).

Nederlandse bewerking van "Wide Angle" uit het "Bedford Transport Magazine" van maart 1966



*Boven: **Visserlatijn:** In de jaren '20 begonnen de vishandels van de broers Wilkinson en van George Cutsforth. Hun Bedfords doorkruisen nu het hele land.*

Onder Motorkap en Bodemplaat



Onder deze kop vindt u de techniek van onze Bedford uitgebreid toegelicht.

Soms in de vorm van complete karweiomschrijvingen, of korte noodreparaties om onderweg toe te passen.

Mocht u het werk willen uitbesteden dan kunt u aan de hand van deze artikelen meepraten over de uit te voeren handelingen. Ook kunt u een prijsafsprake maken, waarvan u bij overschrijding op de hoogte gesteld kunt worden.

Maar bovenal hopen wij dat u het onderhoud zelf ter hand neemt.



Compressie meten

door Mart Nicolai

"Wat en waarom is dat?" vroeg een Bedford bezitter nadat hij van een garage te horen had gekregen dat dit eerst aan zijn Bedford gebeuren moest. Nadat dit door de garage was gedaan moest maar liefst honderdtachtig euro neergeteld worden (voor alle duidelijkheid, het was niet een bij ons in de club bekende garage). Nou dan ga je je bij jezelf toch wel even afvragen wat het nu eigenlijk inhoudt, dat compressie meten.

De garage deed ook aan de hand van de resultaten de aanbeveling de motor te laten reviseren à la de som van +/- 1000 euro; precies wisten ze dat nog niet. Zo hadden ze dus gemeten dat op één cilinder maar 5 bar aanwezig was, de overige waren 7, 8 en 9 bar. Toen ik dit verhaal te horen kreeg was mijn advies om de Bedford daar onmiddellijk weg te halen – wat we ook gedaan hebben.

De reden dat de Bedford er naartoe gebracht was, was omdat hij inhield en niet harder dan 75 à 80 km/h reed. Vijf bar is weliswaar niet veel en deze cilinder doet dus ook wel wat af aan het totaal afgegeven vermogen, maar het doet een motor niet inhouden.

Maar om weer de draad van ons verhaal op te pakken, de compressie is de druk in bar die je meet met een manometer die je aansluit op de bougie opening. En waarom doet men dat? Wel om de conditie van de motor te bepalen. En, eigenlijk is dit heel goed zelf te doen. Met de aanschaf van een eenvoudige compressiemeter-set van +/- 60 euro ben je volledig uitgerust om zelf de conditie van je motor te controleren. Daartoe schroef je alle bougie's uit de motor en sluit de slang van de manometer aan op één van de vrijgekomen openingen van één van de cilinders. Haal ook de stroomdraad van de bobine los opdat vonken in de losliggende bougiedoppen geen benzine damp kunnen laten ontploffen. Deze komt namelijk rijkelijk vrij uit de overige bougie-openingen. Houd vervolgens het gaspedaal helemaal ingetrapt en laat de motor door de startmotor ronddraaien. (Het is duidelijk niet de bedoeling dat de motor gaat lopen, hij moet alleen maar in het rond gedraaid worden met de startmotor en wel met de mogelijkheid van maximum gastoevoer om maximale compressie te bewerkstelligen, vandaar het ingetrapte gaspedaal.)

We zien de manometer in een paar stappen omhoog gaan en vervolgens op de hoogste waarde blijven staan. Dit nu is dus de druk van het benzine/lucht mengsel en we noemen dit de compressie van de betreffende cilinder. 8 of 9 bar zijn heel goed maar 6 of 7 bar is ook heel acceptabel. 5 bar wordt wat minder maar als de cilinder verder goed meedoet – wat aan de bougie is te zien (een droge bougie en geen zwart beroet exemplaar) – dan kan je lekker blijven rijden; zeker in ons vlakke landje.

Nu kunnen er twee redenen zijn voor een slechte compressie.

- A) De zuigerveren zijn versleten en het gas lekt nu langs cilinderwand en zuiger.
- B) Er lekt een klep.

Echter, door middel van een trucje kan bepaalt worden of het een klep is die lekt of dat het de zuigerveren en cilinder zijn. We spuiten nu wat olie in de cilinder en gaan opnieuw de compressie meten. Blijft deze hetzelfde dan betreft het naar alle waarschijnlijkheid een klep die lekt. De olie geeft namelijk tijdelijk een betere afdichting langs de cilinderwand en als dit niet resulteert in een hogere compressie bij de tweede meting is de klep de grote verliespost.

Dat laatste is te verhelpen met, jawel, kleppen stellen! Een klep gaat namelijk lekken omdat hij zijn klepspeling door slijtage kwijt is geraakt. Door nu weer klepspeling te geven sluit hij weer op de zitting af. Het hardst slijten de uitlaatkleppen, bekijk die daarom het eerst.

Voor onze dieselmotoren is dit van "hetzelfde laken een pak" met dit verschil dat het draadje van de brandstofpomp wordt losgenomen om het daadwerkelijk starten van de motor tegen te gaan, en dat we de compressiemeter aansluiten op de openingen van de uitgenomen gloeibougie's. De compressie is veel hoger in waarde dan die van de benzinemotoren. Ze kunnen tot 30 bar oplopen, al zullen ze zich in de praktijk zo rond de 20 bar bewegen. Iets dat heel gezond is voor onze oude rauwe diesels.

Maar nu de oplossing van het eigenlijke probleem.

Op een zondagmorgen ben ik mee in de Bedford gekropen en de snelweg op. En ja bij 3000 à 3500 toeren – er zat een toerenteller in – begon hij in te houden en te bokken. "Nou, hij krijgt gewoon te weinig sap" zei ik, "net als vroeger mijn bromfiets en ik op reserve moest. Rij maar naar het industriegebied, daar is het nu lekker rustig."

En net als vroeger bij de bromfiets waar je ook altijd aan de carburateur zat te kl*en ging de carburateur van de Bedford open en kneep ik heel voorzichtig het sluitmechanisme van de vlotternaald in. Want, zo leerde de brommer ervaring, zo verhoogde je het vlotterniveau en kreeg je er meer benzine doorheen.

Bij het wegrijden al zag ik bij het optrekken dat de 4000 toeren gehaald werden. Pas op de snelweg kreeg ook de eigenaar het door dat hij al dik 90 reed en dat er niet meer tegengesputterd werd.

Groeten Mart.

BEDJE

Laat ik ons eerst even voorstellen:

Wij zijn Roy en Rowena van der Linden en hebben 2 kinderen, Ruben van 10 jaar en Rosanne van 8 jaar, waarmee we dit project aan zijn gegaan. We komen uit het mooie dorp Schaijk, tussen Nijmegen en Den Bosch. Enige tijd geleden ontvingen wij de brief van onze voorzitter of er mensen een stukje willen schrijven voor het Bedford Nieuws. Hierbij wat informatie over onze Bedford.

Iedereen kent het wel vakantie; zon, zee en strand. En met een eigen camper is dat natuurlijk nog veel leuker. Dit idee hadden wij natuurlijk ook en daarom zijn we een beetje rond gaan kijken naar een camper. We waren bewust aan het zoeken naar een oudere camper die we naar onze eigen wensen kunnen bouwen en aanpassen. We kwamen een aantal leuke modellen tegen..

Na veel speur, zoek en navraagwerk zijn we uitgekomen bij een Bedford. Deze camper (zie foto's) is het geworden.



Alles was geregeld en wij hadden al een transporteur benaderd om de camper vanuit Zeewolde naar Schaijk te brengen. Dit moest ook wel omdat ze niet rijdt. Had ik dat nog niet verteld? Ja daarom was de prijs ook goed(koop).



18

Positief bekeken geeft dat ook extra (financiële) ruimte in het opknappen. Dit gaan we helemaal zelf doen.

We hebben er ook bewust geen planning aan gehangen omdat we niet weten wat we tegen gaan komen bij het opknappen.



Na enkele dagen werd de camper in Schaijk geleverd, dit was in november 2018

Aangezien ze niet rijdt was het idee om haar gewoon van de trailer af te laten rollen.

Ik heb altijd wel goede ideeën (al denkt mijn vrouw daar soms anders over) en zo gezegd, zo gedaan.

Lees verder op de volgende pagina



Even voorstellen



De mensen op de foto links zijn de familie Van Vuuren. We zijn bijzonder blij dat Chris zich gemeld heeft als redacteur, zodat het blad kan blijven verschijnen. Inmiddels heeft Chris al de nodige artikelen geplaatst in deze en de vorige editie van het Bedfordnieuws.

Chris, fijn dat je dit op je hebt genomen. We wensen je veel succes!

Namens het bestuur, Dirk Timmer, voorzitter.

Ik had er alleen al die jaren De transport- gelukkig heb ik de gelaten. momen- ning.

niet helemaal bij stil gestaan dat de remmen na stil staan misschien ook niet zouden werken. teur had er ook zijn twijfels over, maar werkte de handrem wel en garage onbeschadigd Dat was wel een tje van gezonde span-

Enkele dagen later zijn we op de site van de Bedford Belangen Club uitgekomen en zijn we direct lid ge- worden.

20

Aangezien we nieuw leven in de camper willen blazen en het leuk vinden dit stukje hier in het Bedford nieuws.

met andere mensen te delen schrijf ik dit

Rustig aan zijn we begonnen met wat demontage werk, samen met het hele gezin werken aan "Bedje". De planning is om nog het één en ander te veranderen, zowel van binnen als buiten. Dit kan nog wel enige tijd duren want we hebben maar weinig vrije uurtjes. Dus mensen, het duurt nog even maar als je ons in de toekomst ziet rijden met de tekst "Bedje" voor en achter op de camper, zwaai dan even.

Dit was alvast een stukje met betrekking tot de aankoop van onze Bedford kampeerauto. We zullen in het vervolg nog wat vertellen over hoe we te werk zijn gegaan en wat we tegen zijn gekomen tijdens de restauratie. Als iemand deze Bedford herkent en informatie of oude foto's heeft horen we het natuurlijk graag.



Met vriendelijke groet,

Familie van der Linden, Schaijk
(mailen mag naar
depen@bedfordbelangenclub.nl)

Bedford Agenda 2020 – 2021

16 – 18 april 2021
3 – 6 juni 2021
3 – 6 juni 2021
9 – 11 september 2021

Voorjaarstreffen B.B.C.
Britisk Motor Show
26e Duitse Bedford Trefften
Najaarstreffen B.B.C.

Barchem
Skive DK
Holzminden D
n.n.b.

Voor meer informatie, zie bedfordbelangenclub.nl/agenda



HENSEN Autoservice



**Bedford
en
andere merken**



**Visseringstraat 8
Roldeur nr. 4
(oud) IJmuiden**

Tel. 061 77 44 521

Geopend ma. t/m vr. 13:00 tot 18:00 en za. 8:00 tot 13:00



Einsteinstraat 13 - 2811 EP Reeuwijk
Tel. (0182)39 49 38 - Fax (0182) 30 05 14
garagevandijk@hotmail.com
www.garagevandijk.tk

A.P.K.-KEURINGSSSTATION, OOK VOOR:

- ✓ Auto- en camperonderhoud
- ✓ Reparaties
- ✓ Bedford specialist
- ✓ Plaat- en spuitwerk
- ✓ Bemiddeling in, aan- en verkoop auto's en campers

Bel ons even voor een afspraak!

Colofon

Bedford Nieuws is het ledenmagazine van de vereniging 'Bedford Belangen Club' en verschijnt vier keer per jaar. De leden ontvangen het blad gratis.

Eindredactie: Dirk Timmer Redactie: Chris van Vuuren en Tineke Timmer
Ontwerp en layout: Lignarius Drukwerk: BladNI, Utrecht Oplage: ca. 200 stuks
Adres: Bedford Belangen Club, Postbus 499, 8070 AL Nunspeet

De Bedford Belangen Club op internet

www.bedfordbelangenclub.nl

www.facebook.com/BedfordBelangenClub en www.facebook.com/groups/bedfordnederland

Contributie lidmaatschap

€ 27,50 lidmaatschap per jaar en € 10,- inschrijfgeld eenmalig. Het lidmaatschap loopt van 1 januari tot 31 december, per jaar. Nieuwe leden betalen het eerste jaar naar rato.

Bankrelatie

Bedford Belangen Club te Burdaard IBAN: NL18 RABO 0309 8737 97 BIC: RABONL2U

Advertenties

Particuliere advertenties worden voor leden gratis op de website en social media gezet, en indien mogelijk ook in het Bedfordnieuws opgenomen. Niet-leden betalen daarvoor € 7,00.

Stuur uw particuliere advertentie en de foto's naar de secretaris, bij voorkeur per email.

Commerciële advertenties zijn € 13,- (1/3 pagina), € 19,- (1/2 pagina), of € 37,- (1/1 pagina)

Bestuur en commissieleden

Voorzitter & Tweede secretaris,

Eindredactie

Dirk Timmer

Kastanjelaan 10

8071 AN Nunspeet

0341-707411

voorzitter@bedfordbelangenclub.nl

Penningmeester, Ledenadministratie, Clubshop

Annemiek Frieswijk

Stylsmastraat 1

9112 HM Burdaard

0519-242241

penningmeester@bedfordbelangenclub.nl

Interim Secretaris

& Tweede voorzitter,

Frank Cornelisse

Korhoenlaan 1-64

3847 LL Harderwijk

secretaris@bedfordbelangenclub.nl

Bestuurslid techniek

Jan Steen

Lekerweg 2

1609 GE Oosterleek

06-52478055

Bestuurslid recreatie

Koos Peters

Pastoor Zegerstraat 17

6542 ZM Nijmegen

024-3777244

recreatie@bedfordbelangenclub.nl

Commissielid elektrische installatie & documentatie

Mart Nicolai

Velserduinweg 272

1971 ZJ IJmuiden

0255-532327

elektra@bedfordbelangenclub.nl

Redactie

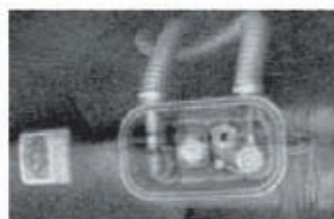
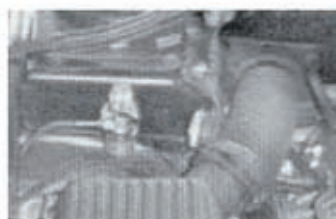
Chris van Vuuren en Tineke Timmer

redactie@bedfordbelangenclub.nl





Ruysdaelbaan 35A, 5613 DX Eindhoven
Tel: 040 - 243 82 26 / Fax: 040 084 2272 798
Mail: info@reprofairautogas.com



Autogas... het overwegen waard!

Inbouw v.a. € 1050,- incl. BTW
montage en afmelden RDW

Speciaal voor Bedford leden
bij inbouw GRATIS Flush-Lube
Systeem t.w.v. € 85,-



Een Bedford RSZ3 uit 1964
voor het brandweermuseum in Sappemeer

www.bedfordbelangenclub.nl

BEDFORDGARAGE



Wij verrichten alle werkzaamheden:

- Verkoop van Bedfordoccasions
- Motorisch en mechanisch onderhoud
- Verkoop van onderdelen (grote voorraad!)
- Laswerk
- Spuitwerk
- Demontage

Industrieweg 31
9422 CX Smilde

Mobiel: 06-44334586

www.bedfordgarage.com