

2010  04

VIKING





ROCH

Opgericht 20 juni 1971, Koninklijke goedkeuring 5 december 1974

Mede oprichtster FEHAC

Lidmaatschap is €52,50 per jaar voor leden e/o begunstigers, na 1 juli € 26,25
(€ 47,50 bij automatische incasso, na 1 juli € 23,75).

Inschrijfgeld: € 10,00

Gezinslidmaatschap: € 20,00 per jaar (geen Viking en inschrijfgeld)

Postgiro 2609812 t.n.v. Rover Owner's Club Holland te Amerongen

Het lidmaatschapsjaar van de ROCH loopt van 1 januari tot en met 31 december. Beëindiging van het lidmaatschap moet schriftelijk worden medegedeeld vóór 1 december van het lopende jaar en gaat pas in op 31 december van het jaar waarin men opzegt.

Secretariaat: ROCH
Dorpsplein 7
4243 JC Nieuwland

Website: www.roverclub.nl

Bestuur:

Voorzitter: Hennie Westland
Dorpsplein 7
4243 JC Nieuwland
Tel: 0183-35 27 95
E-mail: voorzitter@roverclub.nl

Secretaris: Truus Westland - Laan
Dorpsplein 7
4243 JC Nieuwland
Tel: 0183-35 27 95
E-mail: secretaris@roverclub.nl

Penningmeester/
Ledenadministratie: Marcel van Barneveld – de Bont
Burg. W.E. van Weedelaan 1
3958 GP Amerongen
Tel: 06-18 82 24 26
E-mail: penningmeester@roverclub.nl

Bestuurslid: Cor Ouwehand
Wim Sonneveldstraat 21
5144 ZM Waalwijk
Tel: 0416-334869
E-mail: cag.ouwehand@zonnet.nl

Bestuurslid: Johan Löwik
Wierdensestraat 72
7443 AG Nijverdal
Tel: 0548-616114
E-mail: clubshop@roverclub.nl / info@classic-rover.nl

De in de Viking weergegeven meningen behoeven niet noodzakelijk die van het bestuur of van de redactie te zijn. Ingezonden artikelen worden niet gecontroleerd op hun inhoudelijke juistheid of volledigheid.

Inhoudsopgave

- 02 Algemene informatie
- 03 Redactualiteiten
- 04 Van de redactie
- 05 Van de bestuurtafel
- 06 Internationale Rover Treffen mei 2010 in Celle Duitsland
- 09 Beaulieu 2010
- 11 FEHACtualiteiten
- 13 Technische middag Carrosseriebouw Jansen Wesepe
- 14 Oldtimerbeurs Flowerdome Eelde 2010
- 16 Technische dag 11 december 2010
- 20 Programma Jubileumweekend 2011
- 23 Opbouw Rally P6 – replica “Monte Carlo 1965”
- 29 Brits – Franse tweestrijd in de polder
- 33 Over K-series motoren
- 35 Rover 10/25 uit 1931, de oude “nieuwe” aanwinst, een auto met een verhaal (deel 1)
- 37 Filmfahrzeuge aller Art, Drehbetreuung und Stuns (!)
- 38 Overlijden Tom Walkinshaw (Major Tom)
- 39 Colofon



Evenementenkalender:

9 jan.	Nieuwjaarsborrel	Huizen
19 & 20 maart	British Cars & Lifestyle	Rosmalen
26 maart	ALV	Nieuwpoort
16 april	Taxatiedag	Hooglanderveen
21 & 22 mei	FEHAC 35 jaar mobiel	Helmond
17 t/m 19 juni	Jubileumfeest	De Rijp

Aanleveren van kopij:



Redactie Viking
Burg. Jhr. mr. W.E. van Wee-
delaan 1
3958 GP Amerongen
E-mail: redacteur@roverclub.nl

Kopij en foto's mogen afgedrukt worden aangeleverd, echter bij voorkeur via e-mail aanleveren.

Uitgaven Viking:

- I - 2011: ±15 maart 2011
- II - 2011: ±15 juni 2011
- III - 2011: ±15 september 2011
- IV - 2011: ±15 december 2011

Deadline volgende VIKING

1 maart 2011



Van de ledenadministratie

Nieuwe leden

F. Versteegh, Strensstraat 9, 6162AW Geleen, Rover P5B 1970
G. Wiersum, Oudendijk 11, 9989EM Warffum, Rover SD1 3500VDP 1985
E. van der Pluijm, De Tuinderij 8, 4387AK West-Souburg, Rover P2 1946
G.P. Velders, Van Berensteynstraat 86, 2614 EB Delft, Rover SD1 Vitesse 1986, Rover SD1 2600S 1982, Rover P6B 1976

Verhuisbericht

A. Greten, Krichelstraat 8, 6466AS Kerkrade, 045-5419177
F. Bekker, Bellevuelaan 275, 2012BX Haarlem, 023-5392056



Van de redactie

Alweer de laatste Viking van dit jaar, tevens ook de laatste van mijn hand. Nu is deze editie niet alleen van mijn hand afkosmtig. De eventuele nieuwe redacteur heeft ook aan deze editie meegewerkt. Misschien is het al een beetje te zien. Zijn inzicht hoe een magazine als deze er uit zou kunnen zien is misschien wel terug te vinden in de indeling van enkele artikelen. Wie de nieuwe redacteur dan is ? Blijft nog even een verrassing, maar ik kan je wel vertellen dat hij met volle overgave aan deze editie heeft meegewerkt en dat fotograferen, stukjes schrijven en inzet hem in het geheel niet vreemd is. Dat het nog een verrassing is heeft te maken met het feit dat aangaande het redacteurschap nog niet alles rond is voor wat betreft de toekomst, maar ik ben er stellig van overtuigd dat alles op zijn pootjes terecht zal gaan komen.

In deze editie geen interview, maar wel een heleboel artikelen over evenementen die we gehad hebben, informatie en inschrijfformulier van het lustrum in 2011, heeft Mr. Furfield gesleuteld aan een Rover 45, is er een vergelijkende test tussen een Citroën en een Rover en zijn ook er ook oude Rovers gevonden door leden, al dan niet in het bezit gekomen van het desbetreffende lid. En dat is allemaal gebeurd in de periode dat Nederland nog niet ondergesneeuwd is geraakt, zoals op het moment van schrijven nu wel het geval is geweest. Gelukkig trotseert de Rover 827 Vitesse de winterse omstandigheden en dat resulteert ook in mooie winterse kiekjes, waarvan onderstaand er eentje geplaatst is.

Rest mij jullie allen fijne feestdagen en een gezond, goed en Roverrijk 2011 toe te wensen.
Joyce van Barneveld-de Bont.



In de aanloop naar het nieuwe jaar en het daarbij behorende opruimen (ook van mijn pc), kwam ik verscheidene stukjes “van de bestuurstafel” tegen. Wat me daar nu in opviel was dat we in 2007 en 2008 en 2009 vragen om u hulp omdat we met zo’n klein groepje niet alles kunnen. En ja er zijn een aantal leden geweest die geweldige jaarlijkse BBQ hebben georganiseerd en een paar verrassende ritten hebben we ook mee mogen maken. En ik blijf dan ook zeggen mede namens de andere bestuursleden onze dank daarvoor. Maar ook blijft de vraag help ons of kom met een plannetje of een stuk of rubriekje voor in de Viking. Kijk veel van ons hebben internet en daarop kan je heel veel opzoeken maar om iets geschikt te maken voor een ROCH evenement moet het in eerste instantie zo zijn dat we onze rovers goed en veilig kunnen parkeren daarbij moet het betaalbaar zijn en de interesse van de leden is naar onze mening ook van belang. Want als ik voorstel om naar het Koeienmuseum in Nijemirdum te gaan, denk ik dat ik niet echt veel mensen met me mee krijg. En eerlijk gezegd zou ik zelf ook niet gaan. Een aantal jaren terug zijn we gestart met een jaarlijks evenement genaamd “Wees trots op u bedrijf “ waarin leden openhuis hielden met daarbij (met onze hulp) een b.v technische uitleg van derden en een mogelijkheid van een kofferbak verkoop. We hebben er 5 gehad en het was geweldig. Binnen het bestuur vragen we ons vaak af hoe krijg je mensen in beweging en ja we weten dat dit een algemeen probleem is binnen het verenigingsleven. Genoeg hierover. Voor 2010 zit het er weer bijna op we zijn bezig het nieuwe programma samen te stellen en werk te verzetten voor de viering van het 40 jarig jubileum van de ROCH. Daarbij de voorbereidingen van de feestdagen het kopen van de cadeautjes voor de kinderen, kleinkinderen en andere geliefde en het schrijven van kerstkaarten. December is een drukke maand. Als laatste wil ik u (en het is zeker niet nieuw) nog even een recept geven voor de (vrije) feestdagen.

Eend met whisky.

Ingrediënten

1 eend van ongeveer 2 kg. 2 grote flessen Schotse whisky. 200 gram spekreepjes. 1 fles olijfolie.

Bereiding

De eend larderen en de binnenkant inwrijven met peper en zout.

De oven 10 minuten voorverwarmen op 180 graden.

Een longdrinkglas voor de helft vullen met whisky.

De whisky opdrinken tijdens het voorverwarmen van de oven.

De eend op een vuurvaste schotel leggen en een tweede glas whisky inschenken.

Het tweede glas whisky opdrinken en de eend in de oven zetten.

Na 20 minuten de oven op 200 graden zetten en 2 graven vubben met whisky.

De glaven opdrinken en de schelven van het eerste glay oprapen.

Nog een halve glav insjenken en opdlinke.

Na een halve uur de oven opedoen om de eend te sjekkn.

Blandwondesjalf in de badkamel ganaale en op de bovenkant van de linkerand doen.

Nog twee glaven whisky insjenke.

De ove opedoen nadat et eerste glav leeg is en de sjotel vastpakke.

De blandwondesalf op de binnekant van de regte hand doen

Deend oprape.

Deend nog is oprapa en met handdoek de bwandwondesalt van deend vegen.

De hande ontvette met visky en de dube zalv veer oprape.

Ut kapotte glazz opvege en deend terug in de hove doen.

De heend oprape en dove eers opedoen.

De tweede fjes biski opedoen en ovejeindzette.

Opstjaan van de floer en et vet spek ondre kas vege.

Nogis opstjaan van de floer en tochma blijve zitte.

De vjes op de gjongd zette.

Uide vjes djinke wande glave sjiijn ob of kabot. Denove afsjette, de oge sljuite en omvalle.

Een hele goede jaarwisseling gewenst door het bestuur van de ROCH

Truus Westland-Laan.



Internationale Rover Treffen mei 2010 in Celle Duitsland

door Johan Löwik

We hadden ons, op aanraden van Truus en Hennie, ingeschreven voor het bovengenoemde evenement in Duitsland. De “Witte” onze P6 2000SC is klaar voor de reis.... tenminste dat denk je de zondag voor vertrek. Echter dit keer niet zonder slag of stoot, tijdens het uit de garage rijden .. totaal geen remdruk meer, een voordeel dat de oprit uit grof grind bestaat! Maar lastig als je weet dat je over enkele dagen ruim 700 kilometer voor de boeg hebt naar Celle voor het Internationale Rovertreffen.

Remreservoir leeg, bijvullen met DOT3, en ontluchten. Geen resultaat, er blijft lucht komen uit de ontluchtingsnippel(s). Verder kijken leert al gauw dat de hoofdremcilinder behoorlijk lekt. Dus snel in de voorraad zoeken naar een revisieset voor dit remsysteem, gelukkig blijkt er nog een setje te liggen in de “voorraad” en is de klus snel geklaard.

Op weg dus naar het Internationale Rover Treffen in Celle Duitsland.... Totaal zouden we met 5 Nederlandse auto's de tour naar Celle maken en hadden we met Karel&Truus en Wim&Elise afgesproken bij de “Poppe in Markelo”. Hennie&Truus (met de 216 Cabrio) en Robert met de P5 zouden separaat reizen.

We spreken af, gezien de variëteit aan auto's en dus reissnelheid, apart te reizen en onderweg weer eens gezamenlijk een tussenstop te plannen. Na het uitwisselen van de mobiele nummers gingen we van start en hebben een voorspoedige reis gehad.

Het weekend was door de Duitsers “Punktlieh” geregeld, vanaf de aankomst tot aan het vertrek liep alles op rolletjes en was er een mooi programma in elkaar gedraaid. We werden bij aankomst welkom geheten met een glaasje Prosecco. De eerste avond was er in het hotel “Celler Tor” een lopend buffet en konden we kennis maken met de grote groep aanwezige Rover-liefhebbers met vele nationaliteiten, al met al een gezellige eerste avond.

De eerste dag begonnen we in colonne naar de binnenstad van Celle en mochten we de Rover's opstellen in de kasteeltuinen, de foto's hiervan spreken voor zich. Na een rondleiding door de prachtige stad Celle, gingen we verder en werd de lunch genuttigd in een echte Duitse Bauernstube. Na de lunch nog een kleine rondrit en de mogelijkheid om nog een wandeling te maken in de prachtige omgeving en met name op de heide.

's Avonds was er de grote feestavond, met live-muziek, in een schitterende oude schuur. Er was veel moeite gedaan om de “oude meelschuur” speciaal voor deze gelegenheid éénmalig om te bouwen tot een geweldige feestzaal, met wandversieringen en mooie kroonluchters. Het eten was in buffetvorm, keurig geregeld, lekker en voor elk wat wils.

De laatste ochtend gingen we naar het Klooster in de buurt, ook daar een prima rondleiding, afgesloten met de “eindspeech” van de organisatie en de mededeling dat iedereen volgend jaar welkom is in Nederland.

Na onderling afscheid te hebben genomen ging een ieder z'n eigen gang. Ook wij gingen terug naar Nederland, de P6 heeft perfect gelopen, bijna 750 kilometer op de klok, echt probleemloos.

Het was een prachtig evenement, we hebben ECHT GENOTEN deze paar dagen. Een schitterend hotel, heerlijke sfeer, gezellige en aardige mensen en een goede organisatie..... in 2011 is de beurt aan ons, de ROCH !







door Johan Löwik

Voor velen heeft Beaulieu in het tweede weekend van september de uitstraling van een bedevaartsoord. Een oord waar men ook 'gelouterd' vandaan komt, als gevonden is wat werd gezocht. Het gaat hier alleen niet (alleen) om het zoeken naar onderdelen voor auto's of motoren uit voorbije tijden, maar het is een complete belevenis.

Ook dit jaar gingen we weer op pad, de reis naar Calais, met de boot naar Dover verliep voorspoedig. 's Nachts rijden heeft zo mijn persoonlijke voorkeur, weinig tot geen files en de nachtboot is ook lekker rustig.

Dit jaar hadden we de (standhouders)kaarten al vroegtijdig in huis en konden we optimaal genieten van 3 volle dagen Autojumble. Sommigen kopen er een nieuw object voor hun hobby of passie, maar men komt er in elk geval ook met een goed gevoel vandaan.

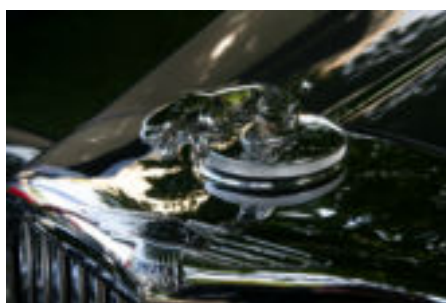
Na in eerste instantie wat vaste adressen (o.a. Jansen Carrosseriebouw : Austin 7 en de Healeyshop) te hebben bezocht, gingen we systematisch de gangpaden met ruim 2000 (!) stands op het gelukkig droge terrein af.

De lijst met gezochte onderdelen was vrij lang, o.a. voor de Cyclops en de P6-en werden de benodigde delen gezocht. We hadden van de diverse auto's/onderdelen foto's bij ons en het viel niet mee. Met name de onderdelen voor de P4 Cyclops (1950) waren onvindbaar, blijkt toch ook in de UK een redelijk unieke auto te zijn.

Over het algemeen is er echt alles te koop. Je kunt, als je niet op de "kleintjes" hoeft te letten, van verschillende merken (bijvoorbeeld Austin en MG) alles, maar dan ook alles nieuw kopen. Dat is, naar mijn mening, niet de echte hobby. Het geeft veel meer voldoening als je na het afstruinen van diverse markten en beurzen eindelijk het onderdeel hebt gevonden wat je al lange tijd zocht.

Op Rover-gebied blijft het toch een beetje zoeken naar de spreekwoordelijke speld in een hooiberg. We hebben wat dingetjes kunnen vinden, er stonden totaal zo'n 5 Rovers, maar gezien de omvang van de Autojumble blijft het echt zoeken. Wel een mooie originele Vikingkop en een vrij gave manual van de Rover 10/25 gescoord, maar over deze laatste auto in een volgende Viking meer.

Mocht er twijfel zijn over het bezoeken deze blijvend unieke Autojumble..... neem van mij aan, als je er eens geweest bent, ben je verkocht. Het blijft een FANTASTISCH EVENEMENT !





FEHAC behaalt succes tegen nieuwe RDW maatregel over afgifte kenteken voor oldtimers uit het buitenland.

RDW geeft bij invoeren van historisch voertuig weer een kenteken af indien men niet beschikt over Deel I en / of Deel II (incomplete originele kentekendocumenten).

Op 10 augustus jl. kondigde de RDW aan, dat per 16 augustus 2010 een aangepaste werkwijze (nieuwe regeling) in werking zou treden, waarbij het verplicht werd om een kentekenbewijs Deel I te overleggen bij de aanvraag van een Nederlands kenteken voor een voertuig, dat eerder in een andere EU lidstaat was geregistreerd. Deze aanpassing was nodig om op een juiste wijze uitvoering te kunnen geven aan de verplichtingen in de Europese Richtlijn 1999/37 en de Nederlandse wetgeving.

Actie van de FEHAC heeft resultaat

De FEHAC heeft direct bij de RDW tegen deze aanpassing geprotesteerd. De maatregel betekende immers een concrete aanslag op het behoud van het mobiele erfgoed, waarvoor de FEHAC zich al 35 jaar inzet. En nog wel uit een onverwachte hoek. Het mag immers bekend worden verondersteld dat van veel oldtimer voertuigen binnen de EU (van inmiddels 27 landen!) in de loop der jaren de voertuigdocumenten verloren zijn gegaan. Deze voertuigen zijn ooit buiten gebruik gesteld en vervolgens 'vergeten' of weggezet in afwachting van een grote restauratie. Nadat de technische kant van de restauratie is voltooid en de voertuigen weer geschikt zijn voor deelname aan het verkeer, worden ze ter keuring aangeboden en na goedkeuring kan er opnieuw een kenteken worden afgegeven. Voor de eigenaar de bekroning op zijn werk!.

Vele eigenaren van voertuigen, die naar ons land zijn gehaald voor restauratie en waarvan geen officiële papieren beschikbaar waren, reageerden bij de FEHAC. Hun jarenlange inspanning was door deze maatregel immers "waardeloos" geworden. Mede dankzij publicaties van persberichten en uitzendingen via RTL Nieuws is de FEHAC in staat geweest om aandacht te vragen voor dit probleem.

Tevens heeft de FEHAC de RDW geïnformeerd over de situaties in andere EU landen, waar deze maatregel niet op een dergelijke manier is ingevoerd.

Deze landen hanteren veelal de voorwaarde, dat de identiteit van het voertuig vastgesteld moet kunnen worden aan de hand van het chassisnummer en andere voertuig gegevens. De FEHAC werkt daar zelfs aan mee aan de hand van de door de FEHAC afgegeven bouwjaarverklaringen. Daarnaast wordt in onze mede EU landen nagegaan of er niet sprake is van een gestolen voertuig. En als laatste voorwaarde kan aan het land, van waaruit het voertuig afkomstig is, worden gevraagd om een geen-bezwaar verklaring af te geven voor een nieuw kenteken in ons land. Kan aan deze voorwaarden voldaan, dan wordt een kenteken afgegeven.

De door de FEHAC ondernomen actie en de samenwerking tussen de FEHAC en de RDW hebben er nu toe geleid, dat de RDW en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een verzoek bij de Europese Commissie gaan indienen om de betreffende Richtlijn 1999/37 aan te passen. De RDW zal vooruitlopend op en in afwachting van besluitvorming van de EC op dit verzoek, met ingang van 1 januari 2011 het weer mogelijk - maken om voertuigen zonder documenten als Deel I en II (incomplete kentekendocumenten) in ons land in te voeren en op kenteken te zetten. Voorwaarde is wel dat kan worden voldaan aan de volgende eisen: positieve identiteitsonderzoek, positieve uitslag op onderzoek naar crimineel verleden van het voertuig en verklaring van geen bezwaar van de eerder registrerende lidstaat.

De FEHAC en de ruim 60.000 leden, die via hun club zijn aangesloten bij de FEHAC, zijn zeer verheugd, dat de RDW de juiste maatregelen neemt om het cultureel erfgoed in ons land te helpen behouden en de hobby van vele oldtimer liefhebbers weer mogelijk maakt.



Technische middag Carrosseriebouw Jansen Wesepe

door Cor Ouwehand

Wie de website bekijkt van Carrosseriebouw Jansen ontkomt niet aan de indruk dat er in dit bedrijf bijzondere dingen gebeuren.

Het plezier in het bouwen en restaureren van alles en nog wat spat als het ware van de site af.

Goede reden om ongeduldig af te reizen naar Wesepe en ons daar te vergapen aan al die in het vooruitzicht gestelde fraaie restauratieobjecten.

Daar aangekomen blijkt het bedrijf gevestigd aan het eind van een doodlopende weg welke niet door ons navigatiesysteem wordt herkend.

Verwonderd zien we een ouder woonhuis met aangebouwd een op het oog kleine stoffige werkplaats. Door de beslagen ramen turend ontwaren we de contouren van wat vage klassiekers; we zitten toch goed!

Als we om het pand heenlopen vindt er een gedaanteverwisseling plaats; we zien loodsen, bijgebouwen, schuurtjes en pergola's die allemaal uit hun voegen barsten van de meest uiteenlopende klassiekers.

We zien o.a. een Rover Kitcher, MG-A, Austin Seven's in vele gedaanten, BMW Dixie 's, Rosengart's en Rolls Royce maar ook fietsen en motorfietsen. We zien ze bij gebrek aan ruimte aan de muren en het plafond hangen, mijn hemel!

En overal liggen of staan nieuwe glimmende spatschermen, carrosseriedelen tot aan complete carrosserien.

We maken kennis met Bas Jansen en vader Gerrit, mensen met beide benen op de grond en die geen zee te hoog gaat als het om restaureren gaat.

Onze forse opkomst wordt verdeeld in twee groepen; de ene verdwijnt in de catacomben met zoon Bas, de andere met vader Gerrit. We krijgen een rondleiding door het bedrijf en zien dat men werkelijk alles in eigen beheer doet.

Stralen, spuiten, verzinken, poedercoaten, kloppen, knippen en frezen en iets verderop bouwt men een enorme paardenlaadbak. We zien ouderwets vakmanschap in de vorm van unieke gereedschappen, precisie handwerk van techneuten, terwijl een klant meebouwt aan zijn eigen restauratieobject.

Beduusd eindigt onze rondleiding in de schuur van Bas, waar o.a. een fraaie race Austin Seven pronkt en de schuur van Gerrit met die mooie MG-A, waarvan de geschiedenis een hele Viking zou kunnen vullen.

Dit was een middag die ons nog lang zal bijblijven en dat laat onze voorzitter in zijn dankwoord aan Gerrit en Bas dan ook blijken.

Bij ons vertrek kijken we nog een keer om; wat een kostelijke middag in wat een bedrijf!





door Truus Westland-Laan

Vanaf het moment dat we in het bestuur zitting namen, nu bijna 6 jaar geleden, zijn we naar het weekeind van de oldtimerbeurs in het Flowerdome in Eelde geweest. En nooit kun je van te voren zeggen hoe het weer zal zijn. Wij hebben het al van verschrikkelijk nat tot een dik pak sneeuw in het hele land meegemaakt. Dit jaar werd er ook sneeuw verwacht en de verschillende radio en tv stations varieerden in hun voorspellingen van een klein buitje tot een pak van tien centimeter. Maar ja we hebben een Rover en je trotseert de elementen. Het werd erg koud en een beetje sneeuw. Maar wat is dat winterlandschap, dik onder de rijp met hier en daar een paard met jas aan in de wei, verschrikkelijk mooi. Het Groningerlandschap is voor ons begrip ruim met veel vergezichten en bijna had ik weer het gevoel ik wil niet op de beurs gaan staan, ik wil buiten blijven en genieten.

Toch maar naar binnen dat wordt toch ook een beetje van ons verwacht. Aan de aankleding van de beurs hoefden we weinig te doen, zoals gebruikelijk hadden Simon en Theo weer een hoop geregeld, stonden hun auto's weer spik en span klaar en als specialiteit dit jaar stond de rally P6 van Johan erbij. Als enige standhouder op de beurs hebben we ieder jaar een met groen gestoffeerde stand omdat Theo altijd met een kar vol prachtige heesters aankomt zetten die hij natuurlijk voorhanden heeft en aan de ROCH beschikbaar stelt. De rallyauto met de begeleidende film over o.a. de Monte Carlo rally en de eerste rit van deze replica trok veel belangstelling. We hebben weer een hoop leden uit het noorden gesproken en het was mede daardoor weer een heel gezellige beurs.

Simon en Theo nogmaals bedankt.







door Kees Buijs

Op zaterdag 11 december werd in Rhenen bij The Golden Crank Do It Yourself Garage een technische dag en kofferbakverkoop gehouden. Marcel en Joyce van Barneveld-de Bont hadden hun bedrijf hiervoor deze dag opengesteld en ook gezorgd dat de inwendige mens niets te kort kwam.

Bij dit bedrijf kunt u bruggen en gereedschap huren om reparaties uit te voeren die u thuis niet voor elkaar krijgt. Tevens is het mogelijk om technisch advies of een helpende hand te krijgen.

Omdat ik, ten opzichte van Rhenen, aan de overkant van het water woon had ik gepland met de pont de oversteek te maken. Helaas bleek bij aankomst de pont niet te varen (erg fijn dat dit niet aan het begin van de weg naar het veer aangekondigd wordt) en moest ik een omweg maken via de brug bij Rhenen. Hierdoor kwam ik te laat en miste het begin van de voordracht van Piet Kruizenga van Gosliga die uitleg gaf over het Dinitrol anti roest center waarvoor hij werkzaam is.

Bij dit bedrijf wordt moderne en klassieke auto's tegen roest behandeld.

De behandeling verloopt in een aantal stappen.

Eerst wordt de auto geïnspecteerd, onder andere met een endoscoop voor de holle ruimten en beoordeeld of de behandeling mogelijk is of dat er eerst restauratiewerk noodzakelijk is.

Dan volgt de prijsopgave en de totale behandeling beslaat circa vier dagen.

De auto wordt eerst met zeer hoge druk uitgebreid gereinigd, waarbij ook de holle ruimten worden meegenomen. Hierna wordt deze binnen gezet om gedurende 48 uur te drogen. De eigenlijke roestbehandeling vindt vervolgens plaats in drie fasen. Eerst worden de roestgevoelige en aangetaste plaatsen met Dinitrol ML gehandeld om het roestproces te stoppen. Daarna volgt een beschermlaag voor de holle ruimten met Dinitrol 1000 waardoor vocht en vuil het metaal niet meer kunnen bereiken. Tot slot worden de onderzijde en de wielkasten van de auto met Dinitrol Sealant behandeld. Deze elastische laag beschermt tegen steenslag, pekels, enz.

Als laatste wordt de auto na de behandeling weer uitgebreid gereinigd en in de was gezet. Zo kan uw auto er weer een paar jaar tegen.

Aanvullend biedt het bedrijf ook een haal en breng service waarbij voor een laag bedrag de auto thuis wordt opgehaald en na behandeling weer terug wordt gebracht.

Na deze lezing konden de aanwezige auto's eens bekeken worden.

Johan Löwik had zijn rally P6 meegenomen. Deze replica van de rally P6-er uit de jaren zestig zag er erg mooi uit. Zelf zou ik er geen rally mee durven rijden omdat ik bang zou zijn voor beschadiging. Als ik het goed hoorde hebben ze deze auto in een maand of vier opgebouwd wat een prestatie van formaat is.

Er stond een erg mooie Rover SD1, 3500, met schuifdak en leren bekleding uit 1982 welke te koop was.

Ook stonden er twee Austin Metro's wat ik ook leuke auto's vind. Zelf heb ik de moderne versie hiervan, een Rover 114 GTa.

Tussen de onderdelen vond ik nog twee originele rubber vloermatten voor een Austin Allegro. Dit paste mooi bij de Allegro die ik onlangs heb aangeschaft en voor een schappelijk bedrag kon ik ze meenemen.

De volgende voordracht die werd gehouden was van clublid Kalle Slaap die uitleg gaf over de werking en reparatie van de mechanische klokjes zoals in de oudere Rovers voorkomen.

Het was een duidelijke uitleg waarbij hij een en ander demonstreerde aan de hand zijn eigen horloge en het klokje uit zijn eigen Rover.

Hierbij hoorde ik voor het eerst dat ook een klokje onderhoud nodig heeft om goed te blijven lopen. Interessant was ook het feit dat het klokje, zoals ook in mijn P6 zit, door een stroompuls tekens opgewonden wordt en daarna als een traditioneel opwind horloge een minuut of drie loopt. Er blijken zelfs contactpuntjes in het klokje te zitten.



In mijn P6 functioneert het klokje niet meer, maar na deze voordracht weet ik ieder geval een paar punten die ik zelf kan controleren om te proberen hem weer op gang te krijgen.

Kalle is onlangs een reparatiebedrijf voor uurwerken begonnen en is te vinden op www.chronoglide.nl.

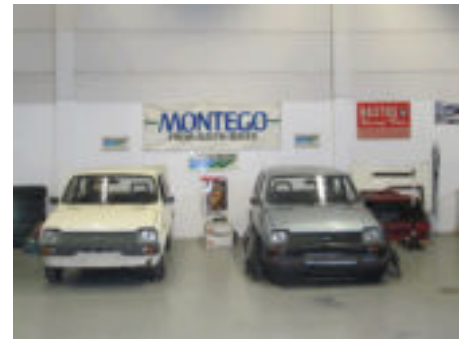
In de tussentijd hadden Marcel en Joyce ook nog voor erwtensoep (zeer toepasselijk bij het koude weer) en broodjes gezorgd.

Tot slot werd er door Marcel uitgebreid uitleg gegeven over de Rover 800 waarbij zijn Vitesse als voorbeeld diende.

Opvallend daarbij hoe ontzettend vol zo'n 800 V6 is onder de motorkap. Het lijkt me een lastige auto om onderhoud aan te plegen. Een later naar binnen gereden viercilinder versie had duidelijk meer ruimte.

Wel een mooie auto zo'n Vitesse, van alle gemakken voorzien en best bijzonder want je komt ze weinig meer tegen in het wild.

Kortom samengevat een geslaagde, leerzame dag. Marcel en Joyce, bedankt voor de gastvrijheid.



premie
vanaf
€39,-
per jaar

Klassiekers verzekeren van 10 jaar en ouder!



Uw kostbare bezit

Als trotse eigenaar van een unieke en fraaie klassieker bent u zuinig op uw bezit. De GIO Klassiekerverzekering biedt u naast uitzonderlijk goede en veelzijdige garanties een zeer lage premie. Zo kunt u nóg zorgelozer genieten van vele mooie kilometers...

Naast de bijzonder lage premie kunt u bij de Gio Klassieker Verzekering ook de altijd terug garantie in binnen en buitenland bij pech of ongeval onderweg regelen. Natuurlijk biedt de GIO-Klassiekerverzekering nog tal van andere sterke voordelen;

- Geen eerste auto verplicht, dagelijks gebruik toegestaan
- 3000 tot 20.000 km per jaar met 75% no-claim korting
- Uitstekende voorwaarden volgens de FEHAC wensen
- Premie exclusief poliskosten en assurantie belasting
- Premiewijziging acceptatie onder voorbehoud
- Meerdere hobby-auto's op één polis
- Geen maximale taxatiewaarden
- Premie inclusief europadekking
- Vaste/club taxatie toegestaan

vanaf de 3e
hobby-auto
30%
korting op uw
premie

Voor meer informatie bel: 036 548 70 78
of mail naar klassiek@gio-adviesgroep.nl

Vrijblijvende offerte via email of fax.
Kijk op www.klassiekerverzekering.nl



Bel of mail voor een snelle
premievergelijking of de
gratis brochure 'Autohobbyisten
wijzer op weg'



Rover Owners' Club Holland

Opgericht 20 juni '71 Koninklijke goedkeuring 5 dec. '74
Medeoprichtster FEHAC.

Nieuwland december 2010.

In 2011 is het veertig jaar geleden dat de ROCH is opgericht. Het is in die afgelopen veertig jaar niet altijd van een leiedakje gegaan en er waren wel eens stormen die er woedden. De laatste jaren is de ROCH weer in rustiger vaarwater terechtgekomen, en bleek tijdens een aantal bijeenkomsten, dat de sociale functie van de vereniging toch ook een heel belangrijke is. Als jubileumcommissie hebben we ook getracht met het organiseren van een feestelijk weekeinde dat bij alles in gedachte te houden. Ons doel is het weekeinde op de vrijdagavond te laten starten en te besluiten op de zondagmiddag. Wij hebben getracht een accommodatie te vinden die bijzonder is en betaalbaar en ook op deze manier te voorkomen dat mensen na een drukke dag en het nuttigen van mogelijk wat alcohol, nog achter het stuur moeten kruipen. Daarbij is De Rijpereilanden echt iets speciaals, staan de auto's veilig en is er voor een enkeling met een heel speciale auto zelfs een mogelijkheid om hem overdekt neer te zetten. Bij pech is er een voorziening om te sleutelen en zijn huisdieren ook welkom. Nu, december 2010, is het grote raamwerk van het weekeinde vastgelegd. Wij willen u dan ook niet de plannen onthouden en u de mogelijkheid geven, om alvast in te schrijven. Wij denken dat we maximaal 50 auto's met hun passagiers aankunnen en vol is jammergenoeg vol. Ook onze vrienden van buitenlandse Roverclubs zijn uitgenodigd om dit jubileum met ons mee te vieren. Het zou ook een leuke verrassing zijn als leden van het eerste uur tijdens dit jubileum aanwezig kunnen zijn.

Het hieronder beschreven programma is alles behalve af. Wel is de prijs die onder A, B en C staan per koppel dwz per twee gasten in een tweepersoons kamer. Inschrijven kunt u zich bij de secretaris.

Voor inschrijvingen van niet leden geldt een toeslag van € 25,00 euro per koppel.

jubileum Programma A	jubileum Programma B	jubileum Programma C
Vrijdag aankomst vanaf 16.00 uur. 19.30 Opening jubileum, met aansluitend buffetdiner. Verdere avond bijpraten en of kennismaken met elkaar en elkaars auto. Mogelijkheid voor wandeling naar de Rijk, boottochtje, o.i.d. Afhankelijk van het weer.		
Zaterdagmorgen 9.00/10.00 uur ontbijt.	Zaterdagmorgen.	Zaterdagmorgen.
10.30 uur, start rit door prachtige gebieden van Noord Holland. Lunch en daarna vervolg rit. Middag invulling blijft nog even een verrassing.	10.30 uur, start rit door prachtige gebieden van Noord Holland. Lunch en daarna vervolg rit. Middag invulling blijft nog even een verrassing.	10.30 uur, start rit door prachtige gebieden van Noord Holland. Lunch en daarna vervolg rit. Middag invulling blijft nog even een verrassing.
Rond 17.00 uur retour op Rijpereilanden stukje ontspannen (tukkie).	Rond 17.00 uur retour op Rijpereilanden stukje ontspannen (tukkie).	Rond 17.00 uur retour op Rijpereilanden stukje ontspannen.
Rond 19.00 uur aanvang buffetdiner "dansant". Prijs uitrijking.	Rond 19.00 uur aanvang buffetdiner "dansant". Prijs uitrijking.	Rond 19.00 uur aanvang buffetdiner "dansant". Prijs uitrijking.
Zondagmorgen 9.00/10.00 uur ontbijt. Ritje naar M'dam, wandeling met gids door Monnickendam daarna lunch en einde jubileum.	Zondagmorgen 9.00/10.00 uur ontbijt. Ritje naar M'dam, wandeling met gids door Monnickendam daarna lunch en einde jubileum.	Zondagmorgen. Ritje naar M'dam, wandeling met gids door Monnickendam daarna lunch en einde jubileum.
Incl. 2 overnachtingen. € 340,00 exclusief drank.	Incl. 1 overnachting. € 230,00 exclusief drank.	Geen overnachting. € 145,00 exclusief drank.



Aanmelding voor het 40 jarig jubileum van de ROCH
van 17. Juni t/m 19. Juni 2011 in De Rijp.

Bestuurder (Naam):..... Voornaam:
Passagier (Naam en voornaam):
Adres:
Postcode en plaats.....
Telefoon:..... e-mail:.....
Auto/Model: Kenteken:Bouwjaar:.....
Programma A,B of C.....

Datum:

Handtekening:.....

Aanmeldingen graag per e-mail naar secretaris@roverclub.nl
of per post naar Dorpsplein 7, 4243 JC Nieuwland.
Graag foto van uw auto voor programma meesturen.
Heeft u vragen, stel ze.

Betaling aan:
ABN Bank Leerdam
Rekening nummer: 40.80.95.741
t.n.v. Rover Owners Club Holland 40 jarig bestaan.

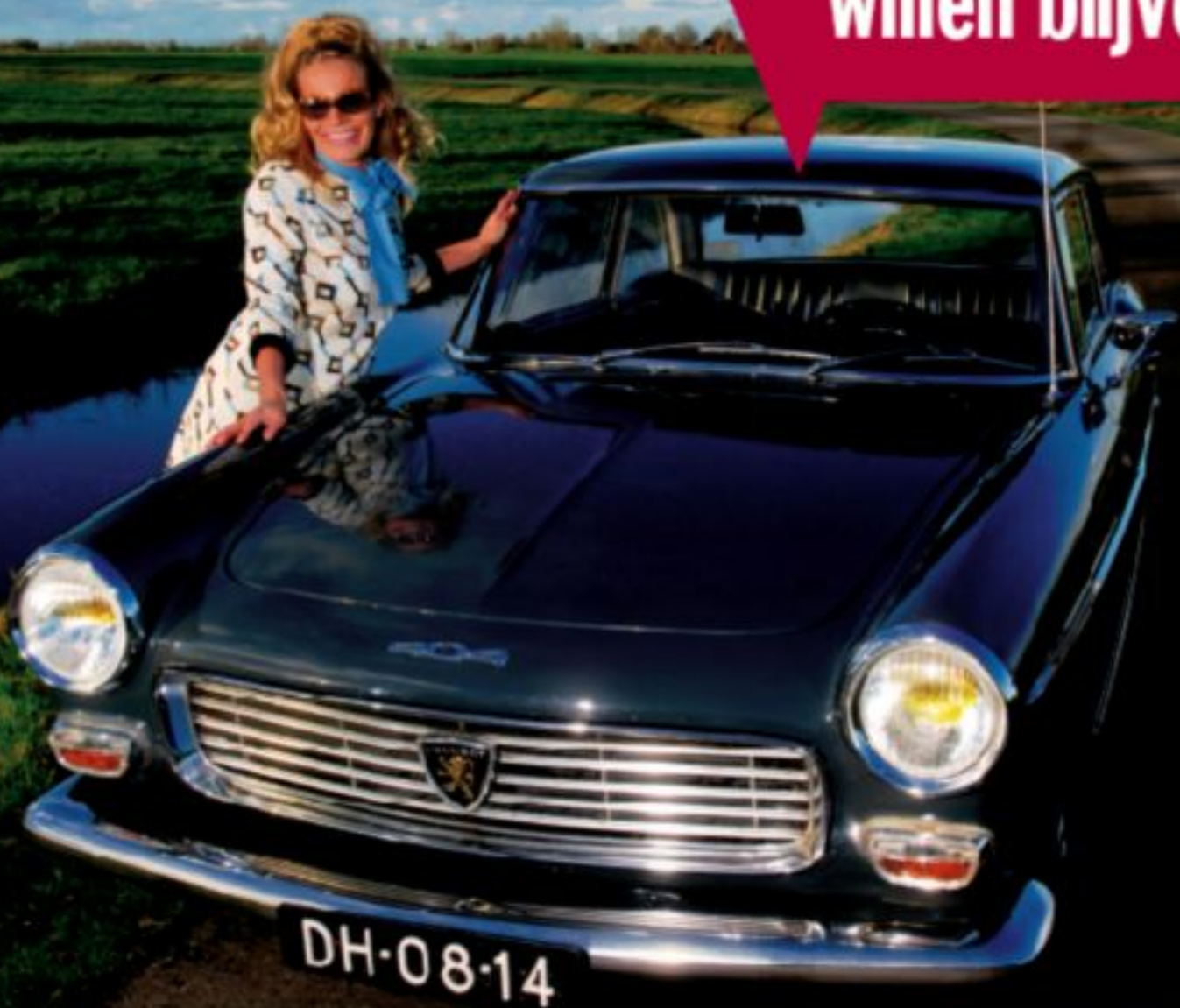
De aanmelding is pas definitief na ontvangst van betaling.
Sluiting van de aanmelding 01.05.2011 of eerder want vol = vol.

Op verzoek kan ik u dit formulier per e-mail toe zenden.

Namens de jubileumcommissie
Truus Westland-Laan,
secretaris@roverclub.nl

TVM Klassieke Voertuigenpolis:

Omdat we nog
jaren samen
willen blijven



Uw klassieker is uw liefhebberij en een kostbaar bezit. De liefde voor uw klassieker is vaak niet in geld uit te drukken. Veel mensen begrijpen dat niet maar TVM wel! Daarom hebben wij in samenwerking met de OVHV (Onderlinge Verzekeringsmaatschappij Historische Voertuigen U.A.) de Klassieke Voertuigenpolis ontwikkeld. Speciaal op maat gemaakt voor uw klassieker. De polis voldoet aan alle FEHAC eisen en wordt u aangeboden tegen gunstige voorwaarden.

Meer weten? Kijk op www.tvn.nl of bel (0528) 29 29 99.



OWM TVM U.A. | Van Limburg Struimstraat 250 | postbus 130 | 7000 AC Hoogeveen
tel.: +31 (0)528 29 29 99 | fax: +31 (0)528 29 22 81 | info@tvn.nl | www.tvn.nl

Zelfverzekerd op weg

TVM
VERZEKERINGEN

Opbouw Rally P6 – replica “Monte Carlo 1965”

door Johan Löwik.
Introductie

De plannen om actief rally te gaan rijden waren al een aantal jaren aanwezig. Samen met ROCH-clublid en tevens mijn zwager Gert Visser hadden we onze zinnen om mee te rijden in het Duitse Historic Rallye Cup. Dit kampioenschap, verreden door heel Duitsland, gaat over een 10-tal wedstrijden, waarbij we in eerste instantie plannen er een stuk of 4 per jaar te rijden. Vorig jaar Oktober zijn we naar de finale van de Duitse Historic Rallye Cup geweest..... de rally Siegerland - Westervald. We hebben daar de technische keuring van de auto's bekeken en zijn naar de proeven geweest. Er rijdt echt van alles rond, van Renault Alpine en Mercedes Benz Heckflügel t/m Porsche 911 en de snelle Opel Ascona 400....

Na aanvankelijk plannen te hebben om met een P6 met SD1 Vitesse motor te starten hebben we gekozen voor een “tussenoplossing”.... We gaan van start met een 2000 TC in een Replica uitvoering van de groep I “1965 Rally van Monte Carlo” uitvoering. Een mooie originele kleurstelling van een auto die in het eerste rallyjaar al aansprekende resultaten behaalde, o.a. 3e in de Monte Carlo !

De auto zal zoveel mogelijk origineel en standaard worden uitgevoerd, waarbij we ook de deelname aan de eventuele deelname aan de echte klassieke evenementen in het achterhoofd houden.

April 2010

De “donor” auto :

Rover 2000 TC Bouwjaar 1967 Chassisnr. 41804740BK Kenteken AE-15-64 eerste toelating 28-02-1967

Deze, van oorsprong, Italiaanse P6 is in 1998 in Nederland ingevoerd en op Nederlands kenteken gezet. De auto heeft tot die tijd gereden in de omgeving van Verona (kenteken : VR 605493), de laatste Italiaanse eigenaar was de familie Agostino. Er zijn wat specifieke delen aan deze “vroege” P6, waaronder de “standkachel” met 220 Volt voeding onder de motorkap. Ook het extra contactslot/startonderbreker op het linker voorscherm is niet origineel, maar wel uniek in z'n soort.

De auto, in principe ongezien, gekocht op de beurs in Rosmalen (British Cars and Lifestyle 2010). Na wat heen en weer mailen uiteindelijk besloten de auto op 1 april 2010 met de autoambulance op te halen bij de huidige eigenaar in Den Haag. De auto opgeladen en inclusief de volledige geschiedenis naar Nijverdal gereden.

Een dag later bij onze “huisgarage” een afspraak gemaakt om de auto te laten “APK-voorkeuren” en zo te kijken wat de mankementen zijn. Grote verrassing en geheel onverwacht; de auto kwam zonder problemen door de APK-keuring, met complimenten van de keurmeester over de keiharde & roestvrije onderzijde. Één adviespunt, de remblokken voor- en achterzijde. Maar goed, dat moet toch gebeuren als je fanatiek wilt/moet





remmen, maar toch weer 2 jaar APK ! Het nagenieten van de onverwachte en probleemloze APK is maar van korte duur. 's Avonds direct begonnen met de demontage van de bekleding en interieur van de auto. De stoelen, hemel en diverse details zijn typerend voor dit type vroege P6....

Juni 2010



Na een periode van sleutelwerk aan andere projecten "eindelijk" weer met het rally-project aan de gang geweest, dit keer vooral met het demonteren van alle plaatwerk. Onvoorstelbaar hoe gaaf de base-unit van deze P6 is..... slechts een klein roesterig plekje aan de rechter voorzijde, waar de deurrubbers ingetrokken worden. Verder... ECHT HELEMAAL HARD ! Eind juni zijn de laatste delen eraf, de ruiten zijn eruit en het dak is er af.... we kunnen beginnen met het opbouwen en het opmeten van de rolkooi.....

Juli 2010



De tijd begint te dringen, we willen 25 september 2010 van start in onze 1e echte wedstrijd we kunnen beginnen met het plaatsen van de rolkooi en de verstevigingplaten aan te brengen. Half Juli staat de ROLKOOI er in en kunnen we de boel gaan aflassen, rest nog passen van de stoel en de juiste constructie daarvoor uit te denken..... DE RUIJTE IS ZEER KRAP, maar de stoelen staan er in !! We hebben de stoelen goed kunnen passen mbv de stoel die we zolang van RECONSALES (<http://www.reconsales.eu/>) te leen hebben gekregen. Onze eigen stoelen staan in bestelling en komen binnenkort binnen, samen met de overalls en helmen.



Eind Juli, de body is gespoten in de PRIMER..... en de spuitsprayer heeft een week vakantie, dus hebben wij nog mooi tijd om wat dingetjes te passen en voor te bereiden. Zo is Gert bezig met de voorbereidingen voor de elektrische bedrading, extra knoppen en zekeringen. Ik voornamelijk met de voorbereidingen en inmeten van de brandstof tank (deze gaan we op maat maken en op de bodem van de kofferbak plaatsen, om gewicht en zwaartepunt te verbeteren).

Augustus 2010



De vakantie zit er op en de body is terug van de spuitsprayer..... het resultaat is werkelijk schitterend !! Complimenten voor de mensen van - Straalbedrijf Twente voor dit fraaie staaltje werk! De kleur Old English White met een matzwarte motorkap... we kunnen nu gaan bouwen !! Ondertussen naar **BCCP** in Gramsbergen (we zijn daar al eens geweest met een technische middag van de ROCH) geweest, daar de nodige spullen gekocht:



Een 2e brandstofpomp, middels schakelaars op het dashboard kunnen we kiezen voor pomp 1 of 2

Een 2e reserve Bobine, in combinatie met het **Lumenition** systeem hopen we op "voldoende vonkjes..."

Een tweetal **K&N filters** met venturiekelkjes, deze passen echter niet en moeten we ruilen !

Een nieuwe / extra zware dynamo van 65 A, deze levert extra vermogen (totaal circa 800 Watt) voor o.a. de zware lampen die we

willen monteren.

Al met al een heel verhaal, zo zijn alle kleine onderdelen, bouten & moeren gestraald en daarna naar de **Verzinkerij** gebracht om middels "Blauwpassivering" een lange en vooral roestvrije levensduur te verkrijgen.

Tot zover de berichtgeving over ons Rally-project, we zijn volop aan de gang om te proberen op 25 september 2010 te starten in de ADAC Reckenberg Rallye met deze Rover P6.....

25-09-2010 HRC "Reckenberg Rally"

We waren er al tijdig achter gekomen : "onbegonnen werk" om proberen in Reckenberg aan de start te komen. Dus maar een zaterdag niet sleutelen en kijken naar de verrichtingen van het prachtige startveld van de HRC.

Het was vroeg vanmorgen, om 06.00 uur in de auto om te kijken bij de verrichtingen van de Historic Rallye Cup in de 2010 Reckenberg Rally met een wel erg mooi en vooral historisch startveld.

Er werd door sommige rijders erg veel gas gegeven, andere daarentegen deden het wat rustiger aan ... Met name de klassieke Volvo "Kattenrug" liet een goede, maar vooral snelle indruk achter. Verder unieke beelden van de 1500 VW Kever, die na de eerste ronde via een maïsveld te zijn gereden, de tweede ronder versierd was met maïs aan de voorzijde. Ook de grote en logge MB300E (met toch zo'n 190 pk aan boord) trok er behoorlijk aan en dat met een gewicht van circa 1.300 kg.

Voor een impressie, klik op link <http://picasaweb.google.nl/RoverhomeNL/2010HRCReckenberg#>

Het kijken bij de verrichtingen van de Historic Rallye Cup in de 2010 Reckenberg Rally heeft weer extra inspiratie opgeleverd... De GRAVEL rally bij uitstek Siegerland Westerwald op 23 Oktober is de nieuwe TARGET datum en... tevens onze laatste kans om in 2010 überhaupt nog aan de start te komen tijdens een HRC evenement, dus alles op alles.!

13-10-2010 "nog ruim een week....."

De eerste rondjes..... SUPER GEVOEL !! De eerste kilometers zitten er op.

Na een laatste check door Gert en Han, kon het dan eindelijk gebeuren. Starten en rijden, voorzichtig de eerste meters gereden en de remmen geprobeerd, die voelen eerst wat week aan, maar na een paar keer flink remmen voelen ze goed. De motor loopt mooi en pakt goed op, de 2 grote SU HS-8 carburateurs met de nieuwe K&N filter trekken er best aan. Voor m'n gevoel is de standaard uitlaat die er voorlopig nog onder zit de "bottle neck", maar goed, daar kunnen we wel om rijden. Vermogen & trekkracht is ruim voldoende aanwezig !

Het gedrag in de bochten is nog weinig van te zeggen, vanavond reden





we met een oud setje standaard banden (165x14) met hoge wangen, dus een beetje zweverig op de banden. Met nog maar een paar dagen voor de Siegerland-Westerwald Rally te gaan moeten we wat beslissingen nemen we hebben besloten om met de M&S banden van start te gaan en hebben gisteren (17/10) een succesvolle SHAKE DOWN van de rally P6 gehad en zien de komende rally dan ook vol vertrouwen tegemoet ! Ons motto voor deze eerste rally is : heel houden en zoveel mogelijk kilometers (lees ervaring) opdoen en dan de komende winter verder bouwen en de puntjes op de i...

23-10-2010 'SUCCES we rijden onze eerste rally uit !'

PERSBERICHT :

Het Nijverdalse Classic-Rover Rally Team heeft afgelopen zaterdag 23 oktober een prima resultaat behaalt tijdens hun debuut in de Siegerland-Westerwald Rally. De rally, merendeels verreden over gravel, in de omgeving van Dillenburg (Duitsland), was de laatste rally van een reeks van zeven, meetellend voor de Duitse HRC (Historic Rallye Cup).

De auto, een speciaal geprepareerde Rover P6 2000TC uit 1967, heeft het tijdens de eerste rally uitstekend gedaan. Zonder problemen werden de 2 x 3 klassementsproeven in het prachtige en heuvelachtige landschap op en rondom het militaire oefenterrein "de Stegskopf" verreden.

De unieke Rover, replica van de Rover die in 1965 de Monte Carlo rally als 3e finishte, werd door de Historic Cup en de organisatie met open armen ontvangen. Uitrijden en "heel houden" was het uitgangspunt voor de aanvang van de rally, die vanwege de 90% gravel als prachtig, maar ook lastig werd beschouwd. Dit is gelukt, een prima resultaat tijdens deze debuutrally, nu is er de komende wintermaanden tijd om wat aanpassingen en verbeteringen aan te brengen.

Hierbij een filmpje van de rally op Youtube : <http://www.youtube.com/watch?v=AHFOGZhXmXE>

de P6 is te zien vanaf 5.10 minuten.....

EPILOOG :

" We gaan deze winter de nodige wijzigingen aan de P6 aanbrengen. Zo staan onder meer de uitlaat, wielophanging/vering en verlenging van de stuurkolom op de lijst.

" Volgend seizoen lekker een aantal Historische Rally's rijden in Duitsland voor de HRC en verder maar eens "verkennen" of de classic Boucles de Spa, of misschien toch Köln – Ahrweiler iets voor ons is. We hebben voor deze beide toonaangevende historische rally's een persoonlijk uitnodiging ontvangen (!).

" Verder gaan we rustig door met wat we het project "2012" noemen, de P6 met de snelle V8 en aangepaste onderstel met o.a. een sperdifferentieel

De voorbereidingen en de agenda 2011 van het Classic Rover Rally Team zijn te volgen op www.classic-rover.nl



Damen & Kroes b.v. heet u van harte welkom.

Wij heten u van harte welkom. Zoals u van ons gewend bent, zijn wij actief gebleven op het gebied van MG/ROVER. Ook zijn wij nog steeds zeer actief in het Engels oldtimer gebeuren!! Mede door ons grote magazijn met ruim 60.000 verschillende onderdelen, kunnen wij u bijna alle onderdelen van uw oldtimer tot aan uw nieuwe MG/ROVER uit voorraad leveren.



Schouwenrooij 14, 5281 RE Boxtel
Tel: 0411-688088 Fax: 0411-688181
Mail: info@damenkroes.nl

www.damenenkroes.nl

Afrikalaan 1a, 5232 BD Den Bosch
Tel: 073-6220890 Fax: 073-6217067
Mail: damenkroes@online.nl

PASSIE VOOR AUTO'S ...



... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

- DÉ CLUB VOOR AUTOLIEFHEBBERS, AL SINDS 1898
- DE KNAC BIEDT – AFHANKELIJK VAN HET GEKOZEN PAKKET – HULP BIJ PECH IN BINNEN- EN BUITENLAND, VOOR ZOWEL DE DAGELIJKSE AUTO ALS DE KLASSIEKER
- UITSTEKENDE VERZEKERINGEN VOOR DE KLASSIEKER EN DE MODERNE AUTO
- MAXIMAAL KLASSIEKERPLEZIER DOOR TOERRITTEN, TAXATIES, TECHNISCHE INFORMATIE EN EEN PRACHTIG CLUBBLAD MET VEEL WETENSWAARDIGHEDEN

WIJ DELEN UW PASSIE. DAAROM IS DE KNAC DE CLUB WAAR AUTOLIEFHEBBERS ZICH THUIS VOELEN.

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12



Brits – Franse tweestrijd in de polder

door Wessel van Calcar

Rover P6 een concurrent van de DS?

In de periode 1955 - 1975 waarin de DS gemaakt werd, zijn er diverse concurrenten opgestaan om onze Dame naar de kroon te steken. Rover was een van de merken die met spreekwoordelijke Engelse huiskamersfeer van notenhout en Chesterfieldleer vanaf 1963 de aanval met de P6 inzette op de Snoek. Qua verkoopaantal zou je kunnen concluderen dat de Britten daar niet in geslaagd zijn. Met ruim 325.000 exemplaren blijft Rover met dit model een slordige miljoen exemplaren achter op de DS. Heeft de markante Brit behalve zijn chique uitstraling dan niet veel te bieden om de verwende automobilist in de '60 er en '70 er jaren aan zich te binden? La Bombe Citroën zet de rivalen ruim 35 jaar na hun eerste registratie eens rustig naast elkaar.

Prinses Gracia

Wereldwijde bekendheid verwierf de auto op een twijfelachtige manier toen prinses Gracia van Monaco verongelukte in een P6. Getroffen door een hersenbloeding of een stuurfout van haar 17 jarige dochter Stephanie, belandde de Rover in een ravijn waarbij de voormalig filmster het leven liet. Toch was de Brit door de internationale autopers goed ontvangen. In 1963 sleepte de Rover zelfs als allereerste auto de titel Auto van het jaar in de wacht.

Jan Wouter Alt is eigenaar van zowel een Rover P6 2200 TC als een V8. Vandaag heeft hij op verzoek de 2200 TC meegenomen, die laat zich immers het best vergelijken met de redactionele DS Super5, waarin zoals bekend de 2175cc DS 21 motor huist. De Haagse jurist reageerde op het oproepje in de Viking, het Rover clubblad en meldde zich op een zonnige zaterdag voor een Brits -Frans duel in de polder. Zijn P6 is van het type Mark 2, de 2200 leverde Rover van 1973 t/m 1977. Dit exemplaar is een origineel Nederlandse auto uit 1976. Gelukkig getooid met het zo karakteristieke reservewiel op de kofferklep, een optie die destijds de bagageruimte veel praktischer maakte.

Overeenkomsten

Op het eerste gezicht zijn er behoudens de motorinhoud nauwelijks overeenkomsten. Toch valt dat mee wanneer we wat beter naar de auto's kijken. Net als bij de DS heeft deze P6 geen klassiek chassis, maar wordt het plaatwerk geschroefd op een skeletchassis. Ook de aluminiummotor-kap komt ons bekend voor. Lopen we rond de Rover vallen de tochtraapjes in zowel de voor als achterportieren op, een detail wat de DS altijd heeft moeten ontberen. Verder treffen we een zeer '70 er jaren topic aan in de vorm van het vinyl dak. Uiteraard is de wagen gespoten in de oerkleur British Racing Green





Een kijkje onder de motorkap levert ook een zeer Britse aanblik op. Dominant op de 4-cylinder lijnmotor, die de achterwiel aandrijft, zijn de SU carburateurs aanwezig. De aanwezigheid van deze twee gasfabrieken vinden we terug in de typeaanduiding: TC = Twin Carburetter.

Het interieur stelt liefhebbers van Engelse sfeer zeker niet teleur. Naast de cremekleurige lederen stoelen, treffen we op het dashboard en langs de portieren een strip (nep?)hout aan. Het instrumentarium is zeer uitgebreid. Opvallend daarbij is dat er niet van het oer Engelse merk Smith gebruik gemaakt wordt, maar van het in Citroën kringen zeer bekende Jaeger. Gewend als de DS rijder is aan een groot stuurwiel, valt toch het enorme formaat van die van de Rover op. De omvang van het stuur moet het ontbreken van stuurbekrachtiging een beetje opvangen.

Dat de P6 ruim 8 jaar na de introductie van de DS op de markt gekomen is, laat zich nog het duidelijkst zien in de plek waar geschakeld wordt. Waar de Citroën het met stuurversnelling moet doen, heeft de Rover het voor die tijd moderne pookje op de vloer.

Tuba proof



Qua binnenruimte zijn vooral de achterpassagiers bij de Snoek, door de veel grotere wielbasis in het voordeel. De kofferruimte is bij de 2200TC, door optioneel te kiezen voor het reservewiel op de koffer, zo ruim dat er naast de Tuba van Jan Wouter Alt nog genoeg ruimte is voor veel meer spullen. Wanneer de optie niet werd gelicht, legt de Rover het ook hier af tegen de Citroën. Uitwijken naar een Break, zoals bij de DS een zeer prettige optie is, kon ook bij de Rover P6. Onder de naam Estate kon er bij Rover een station worden aangeschaft. Deze werd echter niet door de Britse fabrikant zelf gemaakt, maar omgebouwd door Crayford Engineering. Aanvankelijk zelfs zonder garantie van Rover, later kon men wel op goedkeuring van het bedrijf rekenen. Een succes was dat bepaald niet, gezien de 160 exemplaren die er van geregistreerd werden.

Fauteuil



Jan Wouter Alt mag voor het eerst in zijn leven achter het stuur van een DS plaatsnemen. Getuige zijn: "Ooohh" heeft hij onmiddellijk een van de zeer specifieke Snoek kenmerken in de billen gevoeld. Hij fauteuilcomfort wat wij liefhebbers zo waarderen, is nu ook de Rover-rijder ten deel gevallen. Dat fauteuil een Frans woord is zal ook hij niet ontkennen. Na een korte uitleg over de stuurschakeling gaan we op weg.

Na de aarzelende start, die veel "eerste keer rijders" ten deel valt, is het vooral het remvermogen en de zeer lichte besturing die de nodige gewenning vragen. Toch heeft Alt het gevoel na een paar kilometer wel redelijk te pakken. Het valt hem op dat de auto op veel punten aan zijn reputatie voldoet, maar niet die van de prestaties. Tijdens de rit had hij, de tweede trap van de carburateur niet aansprekend, het gevoel dat deze DSuper5 niet aan zijn snelheidsverwachting beantwoordde.



La Bombe goes British

Dan mag La Bombe Citroën op de Engelse toer. Voorin ruim gezeten, op de naar onze smaak zeer stevige stoelen, zet ik me schrap om de onbekerktigde stuurinrichting in beweging te zetten. De parkeerplaats af vergt inderdaad de nodige inspanning, maar als de zaak eenmaal rolt,

is er goed te leven met het enorme stuur. Met de revolutionaire schakelpook op de vloer heb ik meer moeite. De bak haakt wat en het inleggen van de versnellingen gaat door het ietwat naar rechts gekantelde H-patroon best lastig. De bakverhoudingen zijn een stuk korter dan die van de Super5. Dat lijkt mij ook de reden dan Jan Wouter Alt zijn P6 sneller vindt aanvoelen dan de DS. De Rover is vlotter van zijn plek. Een dragrace om vast te stellen welke echt het snelst is zagen we beide niet zitten. In de bochten valt op dat de Rover minder overhelt. De besturing is veel indirecter dan bij mijn Dame. Ook bij het remmen moet er stevig getrapt worden ondanks dat de auto over twee apart, met hoofdremcilinder bekrachtigde systemen beschikt. Over het comfort kunnen we kort zijn. Ondanks de veel kortere wielbasis en het ontbreken van hydropneumatiek heeft Rover met de P6 best een comfortabele auto op de weg gezet, zij het op eerbiedige afstand van de Citroën DS.



Conclusie

Of de Rover P6 een concurrent was van de Citroën DS is eigenlijk al in de jaren '60 en '70 beantwoord. Een verkoopshit is het nooit geweest, in tegenstelling tot de DS. Ook vandaag de dag zijn de prijzen van een leuke P6, ondanks de exclusiviteit, laag te noemen. Een behoorlijk goede P6 2200TC kun je al rond de € 5000,- kopen, een V8 in onberispelijke staat zal nooit boven de € 10.000,- uitkomen. Voor dat geld heb je een dijk van een klassieker die heel wat exclusiever is dan de DS, maar wel de unieke eigenschappen moet ontberen...



Technische gegevens

Model	Rover P6 2.2 TC	Citroën Dsuper5
Motor	4 cil in lijn.2204 cc	4 cil. in lijn, 2175 cc
Aandrijving	Midden, 4 versnellingen vloerschakeling	Voor, 5 versnellingen stuurschakeling
Remmen	Hydraulisch gescheiden systeem met dubbele bekrachtiging rondom schijfremmen	Hydraulisch (hogedruk), v/a-gescheiden, schijven voor, trommels achter
Besturing	onbekrachtigd	Tandheugel, bekrachtigd
Wielophanging voor	Triangelophanging	Onafhankelijk, dubbele draagarmen, hydro-pneumatisch, zelfnivellerend
Wielophanging achter	Dion-armen	Onafhankelijk, zwenkarm hydropneumatisch, zelfnivellerend
Vermogen	124 pk bij 5000 tpm	109 pk (DIN) @ 3.500 tpm
Topsnelheid	174/km/h	175 km/uur
LxBxH	459 x 168 x 140 cm	487x179x147 cm
Gewicht (rijklaar)	1.315 kg	1.290 kg
Wielbasis	263 cm	312 cm
Productie-ijd	1973-1977	1971-1975
Productie-antal	16.928 (2200TC) 4 cilinders 246.260 8 cilinders 79.057	278.815 (ID 20, DSpécial en DSuper) 1.235.471 (alle D-belines)

Déklassieke Rover P4/P5/P6 specialist

Onderhoud • Reparatie • Revisie • Restauratie • Aan- en verkoopbemiddeling • APK-keuring
RDW voorkeuring • Nieuwe en gebruikte onderdelen • Classic Rover lease



Autobedrijf Berry Smink

Van Tuyllstraat 30 | 3829 AD Hooglanderveen
(033) 257 14 00 | www.smink.nl | info@smink.nl



Webhosting & Webdesign

VO Webhosting en Webdesign is vanaf 2007 een actieve speler op het internet. Wij bieden op basis van een relatief lage prijs website ruimte aan samen met e-mail faciliteiten.

Bent u opzoek naar:

- Een plek waar u uw hobby of passie op het internet te zetten
- Een betrouwbare hosting partij
- Een domeinnaam met e-mail mogelijkheden
- Een partij om uw website te laten maken of onderhouden
- Goede hulp en ondersteuning
- Snelle verbindingen

Wij kunnen u verder helpen.

Neem vrijblijvend contact op wanneer u vragen of wensen heeft.

VO Webdesign
Prinses Margrietstraat 7
4231 AT Meerkerk

Website: www.voweb.nl
E-mail: info@voweb.nl

Standard Hosting

- 1 Domeinnaam (.nl/.com/.eu)
- 500 mb aan webruimte
- 10 POP3 mailboxen
- Spam filter & virustilter
- 5 MySQL databases
- Statistieken

€ 29,95

per jaar / excl. btw

Uiteraard hebben wij meer te bieden.
Meer informatie vindt u op onze website.



Normaliter heb ik, Mr. Furfield, het kwartaalstukje voor jullie fraaie clubblad, eerder opgestuurd dan dat de redacteur vraagt waar de bijdrage uit Engeland blijft. Echter, de redacteur deed het eens anders. Of ik niet eens een bijdrage kon leveren over een moderne Rover en techniek, want deze editie staat al vol met oudere Rovermodellen. De redactie liet zich zelfs ontvallen dat eerdere stukjes over rallyrijden en racerij van mij, leden heeft aangespoord om zelfs bijdragen te leveren over Tom Walkinshaw en dat zelfs een clublid besloten heeft dat als die P4 met Chevrolet motor er toch niet komt hij dan zelf maar een Rally P6 moest bouwen, te beginnen met een 2000TC en zich daarna zal gaan storten op een Rally P6 met V8 monster erin. High Five, Way To Go, aansteken die leden daar in The Lowlands called Holland. Mijn kleinzoon staat vol verbazing naar me te kijken, opa toch ! Ja jongen, dat MSN taal van tegenwoordig, moet met de tijd mee, smilies typen tijdens het chatten.

Chatten over K-series motoren prima, smilies typen even niet. Waar die K voor staat ? Dutch “schuttingtaal” ? Three and five letter words ? Je gaat het welhaast denken als je eens aan een K-series motor hebt gesleuteld. Kan je bij een 10/25 bijna kamperen in de engine-bay, moest je eens proberen bij bijvoorbeeld een Rover 45 1.8 Sterling uitgevoerd met een K-series motor. Kan gewoon niet. Wel eens geprobeerd een inlaatspruitstukpakking te vervangen binnen een uur zonder een vloek geslaakt te hebben ? Nou, dat heb ik geweten, ik ging de uitdaging aan om die eens te vervangen van een streekgenoot. Half liggend over de motor heen, links staan, rechts staan, en na een uurtje heb je ze los, die zeven bouten en moeren waarmee het inlaatspruitstuk aan het motorblok vast zit. Liet ik bewust nog alle bekabeling zitten want waar moeten die ook al weer als je ze wel losgehaald hebt ? Goed, inlaatspruitstuk iets naar achter kantelen en dan de rubberen pakking erin zien te wurmen. Is flexibel genoeg maar moet wel netjes in de daarvoor bestemde uitsparing vallen, anders komt het niet goed, blijf je koelvloeistof lekkage van houden. Na een half uurtje zit de pakking er eindelijk in. Nu het boeltje weer terug monteren, half liggend over de motor heen, links staan, rechts staan. Onderste rij boutjes en moertjes er niet gelijk op willen en er voor zorgen dat ze niet naar beneden vallen. Zijn net pinda's die je in de motorruimte strooit, komen nooit op de vloer terecht, zoek en gij zult vinden. Een uurtje later zit het inlaatspruitstuk er dan eindelijk ook weer op.

Koelvloeistof weer afvullen en laat de motor maar warm draaien, weten we tenminste of alles weer goed terug gemonteerd is. Goed gedaan opa, hoor ik op de achtergrond mijn kleinzoon zeggen. Nu nog even een compressietest doen zegt die. Slimme jongen ! Motor snel weer uit, is gelukkig nog niet warm. Klepdeksel eraf, bobines loshalen (twee stuks inderdaad) en als je niet oppast schieten die zo de lucht in want die zitten wel eens klem. Bougies eruit draaien. Compressiemeter erin draaien, maar alvorens dat te doen wel even met een lamp in de cylinders schijnen of er geen water staat daar. Gelukkig, compressiemeting is goed (13-13-13-13) op alle vier de cylinders, geen lekke koppakking dus, want dat schijnt bij de K-series motoren meer voor te komen dan lief is heb ik uit betrouwbare bron vernomen. Test passed, no leakage what so ever anymore, na het laten warm draaien van de motor tot op bedrijfstemperatuur volgens de meter op het dashboard.

Gezien mijn leeftijd heb ik het niet eens zo slecht gedaan kreeg ik te horen. Moet sneller kunnen zo'n sleutelklusje, ongeveer anderhalf uur in totaal inclusief een hoop K-woorden. Dit is gewoon een klusje waar je tijd voor moet nemen, liever minder snel en goed sleutelen dan haastige spoed is zelden goed werk ervan maken.

Zijn die K-series motoren dan zo slecht ? Proef op de som dus, proefrijden in de Rover 45 1.8 Sterling dan maar. Fijne aangeklede versie dit, best wel goede kachel, goede lederen zetels, uitstekend werkende airco, genoeg vermogen ook die 1.8 met 4 pitten, stuurt ook wel lekker een wat dikker stuur dan datgene wat ik gewend ben. Verrast me eigenlijk wel zo'n moderne Rover van slechts 7 jaren jong. De K-series motor kan zowel vlot doortrekkend z'n werk goed doen maar ook rustig rijdend heb je niet het idee vermogen tekort te komen.

Ga je toch twijfelen waar die K dan voor staat. Kwaliteit of is het toch Dutch “schuttingtaal” ? Oordeel zelf eens en ruil je klassieke Rover eens in voor een moderne Rover, voor een uitgebreide testdag.
Best regards, Mr. Furfield.

N I E U W !

VAN UW ROVERVERZEKERAAR
UITBAARN

CLASSIC
À LA CARTE

VERZEKERING

UNIEK IN NEDERLAND

Geen vaste menu's maar écht á la carte

CLASSIC Á LA CARTE is dé verzekering voor klassieke en semi-klassieke voertuigen.

In tegenstelling tot andere aanbieders biedt CLASSIC Á LA CARTE de meest complete verzekering, die voldoet aan praktisch alle wensen van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs de FEHAC, omdat deze verzekering in nauw overleg tussen WIGGERS groep bv en de FEHAC tot stand is gekomen.

CLASSIC Á LA CARTE is de eerste verzekering die open staat voor zowel personen-, bestel- en vrachtauto's als motoren.

Wanneer komt u in aanmerking voor CLASSIC Á LA CARTE?

Indien uw voertuig ouder is dan 15 jaar en als klassieker wordt gebruikt komt u al in aanmerking. Er vindt geen verplichte koppeling plaats met de dagelijkse auto.

CLASSIC Á LA CARTE kent een aantal unieke voordelen zoals:

- LAGE PREMIES;
- GRATIS RECHTSBIJSTANDVERZEKERING;
- BEHOUD VAN RESTANTEN BIJ TOTAL LOSS;
- MEERJARIGE TAXATIERAPPORTEN;
- TERUGHAALGARANTIE BIJ SCHADE IN HET BUTTENLAND;
- SCHADEVERGOEDING OP BASIS VAN REPARATIEKOSTEN

Wiggers

GROEP BV

Eemnesserweg 25,
3743 AD Baarn

035 - 5413431
OF FAX 035 - 5414409

BEL... EN LAAT
VERRASSEN

Rover 10/25 uit 1931 de oude “nieuwe” aanwinst, een auto met een verhaal (deel 1)

door Johan Löwik.

Het verhaal over deze Rover 10/25 uit 1931 is best wel een beetje uniek, hier deel 1:

De auto is in de 70'er jaren opgehaald door Löwik Sr. in Engeland en een aantal jaren daarna compleet gerestaureerd. Zelf ben ik als jochie van een jaar of 15 nog uren bezig geweest met het schuren en strak maken van onder andere de spaakwielen en tevens hebben we diverse foto's waar we op evenementen met de auto aanwezig zijn. Eind 80'er jaren is de auto verkocht en zijn we deze compleet uit het oog verloren.

Tot ik eind vorig jaar 2009 hoorde dat de auto wederom te koop stond (via een Belgische site), maar ik kreeg geen contact met de verkoper. Uiteindelijk is het via, via gelukt om Juli 2010 in contact te komen met de verkopende partij. Het verhaal rondom de verkoop is wat tragisch, de auto heeft jaren lang in een afgesloten loods gestaan, waarbij een aantal vandalen in December 2009 de loods hebben open gebroken en de auto compleet hebben gesloopt...!

Schade in het kort:

Voorruit ingeslagen / verchroomde frame beschadigd

Zijramen ingeslagen

Nummerplaten voor en achter beschadigd

Koplampen van de steunen afgebroken

Binnen bekleding / hemel beschadigd

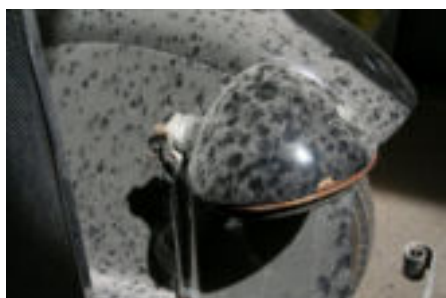
Kunstleer op het dak met een mes beschadigd

Krassen op de schermen

Enz..... de foto's spreken voor zich

De eigenaar had het na deze zware tegenslag helemaal gehad met de auto en zag geen kans de Rover opnieuw op te (laten) bouwen en de auto kwam dus te koop. Goed, afspraak gemaakt en de auto bekeken, de trieste aanblik en het resultaat viel mij mee en ook weer tegen. Tegenvallend was de grote ontstane schade, ingeslagen ramen, vernielde binnenbekleding, omgebogen en afgebroken koplampen..... de meevaller, alles lijkt in eerste instantie nog aanwezig.

De deal was snel gesloten en de auto komt terug naar Nijverdal.....terug in de familie.... We gaan er weer wat van maken en houden je op de hoogte !





Filmfahrzeuge aller Art, Drehbetreuung und Stunts(!)

door Ben Oosterbaan

Regelmatig komen Corrie en ik op onze reizen met de camper in Goch, net over de grens vlakbij Kleve. Twee jaar geleden ontdekte ik daar een plekje waar van alles te sneupen was, zoals een grote etalage met allerlei auto-onderdeeltjes en diverse andere aardigheidjes. Buiten stonden diverse klassiekers, waaronder een paar Jaguars XJ's en andere. In één van de Jags zat een mooie radio, die ik wel kon gebruiken voor in mijn P6. Er was echter niemand te vinden en de zaak zat op slot. Dit voorjaar echter stond de voordeur van de zaak open en zag ik de eigenaar sleutelen aan 'n oudere grote Jaguar. Maakte een praatje met de man en hij leidde me al gauw naar achteren in de grote ruimte. Hier stond van alles tot vliegtuigdelen toe. In een hoekje ingebouwd tussen allerlei rommel stond een oude Rover. Het bleek een P2, Hp16SS van 1937 te zijn, op kenteken gezet in 1946 (volgens de man). De auto was na een paar jaar naar Colombo op Ceylon (Sri Lanka) verhuisd (kenteken nog steeds CL 1145). Volgens de heer Kopetsch was het een bijzondere uitvoering, n.l. een zonder treeplanken, daar waren er een paar van gemaakt volgens hem! De motor loopt prima en de auto is rijklaar (alles volgens hem). De wagen was niet in showroomconditie maar zo te zien had slechts oppervlakkige roest. Binnenin kon ik niet kijken, omdat ik er niet bij kon komen. Het was zijn favoriete auto voor uitjes af en toe, zei hij. Als je er van houdt is het een belevenis om zijn bedrijfje te bezoeken. Op zijn kaartje staat o.a. : "filmfahrzeuge aller art, drehbetreuung und stunts(!)". Hij vraagt een veel te hoge prijs voor de Rover (€ 12.500!), hij mist een stuk voorbumper, heeft wel een "Vikingkop" op de radiator, maar zag er verder niet tip top uit, dus die prijs heb ik meteen naar fabeltjesland verwezen. Als de auto verder in goede conditie is dan koopt men die in Engeland voor € 7.000 à € 8.000 heb ik hem verteld. Nou dat wilde hij er ook wel voor hebben en naar mijn gevoel kon het ook nog voor minder!! Dus als iemand zich geroepen voelt? Zie bijgaande foto! Zijn naam is: Wolfgang Kopetsch, Kalkarer Strasse 8, 47574 Goch. Website: www.kopetsch-oldtimer.de.
deen e-mail: wkoldiecars@yahoo.de





Overlijden Tom Walkinshaw (Major Tom)



Met dank aan Ad Broeders voor de toezending van dit persbericht.

Tom Walkinshaw is 12 december 2010 op 64 jarige leeftijd overleden aan de gevolgen van longkanker.

De geboren Schot , ex rugby speler richtte in 1976 TWR op (Tom Walkinshaw Racing). Hij behaalde successen , als coureur , in toerwagens , groep C racers en zelfs de formule 2 , stond aan de wieg van de formule 1 carrière van Michael Schumacher. In 1983 schreef TWR geschiedenis door met een Rover Vitesse 11 races van de 11 te winnen in het BSCC (British Saloon Car Championship). In 1984 werd Tom Europees kampioen toerwagens in de ETCC met een Jaguar XJS. Later als teamchef/eigenaar, successen met bijvoorbeeld Jan Lammers (winnaar 24 uur Le Mans met Silk Cut Jaguar) maar ook met Jos Verstappen (Arrows). Zijn "stevige" aanpak in de diverse raceteams leverde hem de bijnaam "Major Tom" op.

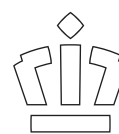
Sjaak van Aalst
CORROSIEPREVENTIE EN -PROTECTIE

Dé specialist in het effectief stoppen van roest!

Anti-Roest Center van Aalst
Telefoon: 0172-416475 Fax: 0172-416477
Ondernemingsweg 17 2404 HM Alphen aan den Rijn
www.sjaakvanaalst.nl



Foto voorkant:	Johan Löwik	
Technische ondersteuning:		
Landrover:		
Huub Houben	Tel: 045-541 41 15	
P3 en ouder:		
Harry Hilgerdenaar	Tel: 06-50 28 58 56	
Piet v.d. Graaf	Tel: 0180-66 12 12	
P4:		
Pieter Meester	Tel: 030-69 18 180	E-mail: p.c.meester@hetnet.nl
Jan Waanders	Tel: 06-22 37 25 39	E-mail: jan.waanders@wxs.nl
Jaap Geijteman	Tel: 0229-50 17 44	E-mail: goat@hetnet.nl
P5:		
Hennie Westland	Tel: 0183-35 52 795	E-mail: voorzitter@roverclub.nl
P6:		
Jaap Weidema	Tel: 0516-44 14 00	
Johan Löwik	Tel: 0548- 61 61 14	E-mail: info@classic-rover.nl
Frans Prins	Tel: 0561-43 12 95	
Jan Waanders	Tel: 06-22 37 25 39	E-mail: jan.waanders@wxs.nl
SD1:		
Marcel van Barneveld	Tel: 06-18 82 24 26	E-mail: penningmeester@roverclub.nl
100/400-serie:	Vrijwilligers gevraagd	
600-serie:	Vrijwilligers gevraagd	
800-serie:		
Joost de Jongh	Tel: 033-43 24 297	E-mail: betach@planet.nl
Marcel van Barneveld	Tel: 06-18 82 24 26	E-mail: penningmeester@roverclub.nl
Overige Diensten:		
Technisch Documentatie Centrum:		
Frans Krijzer	Tel: 0561- 43 37 64	
Archief:		
Harry Hilgerdenaar	Tel: 06-50 28 58 56	
Clubshop:		
Johan Löwik	Tel: 0548- 61 61 14	E-mail: clubshop@roverclub.nl
Website beheerder:		
Truus Westland - Laan		E-mail: secretaris@roverclub.nl
FeHac Contactpersoon:		
Wouter Buis	Tel: 035-5388193	E-mail: wouter.buis@freeler.nl



TNT Post
Port betaald



Rover Owners' Club Holland

Opgericht 20 jun '71; Koninklijke goedkeuring 5 november '74; KVK 20531640; Mede-oprichtster ED-IAC

Afzender: Ledenadministratie Burg. Jhr. mr. W.E. van Weedelaan 1 3958 GP Amerongen

