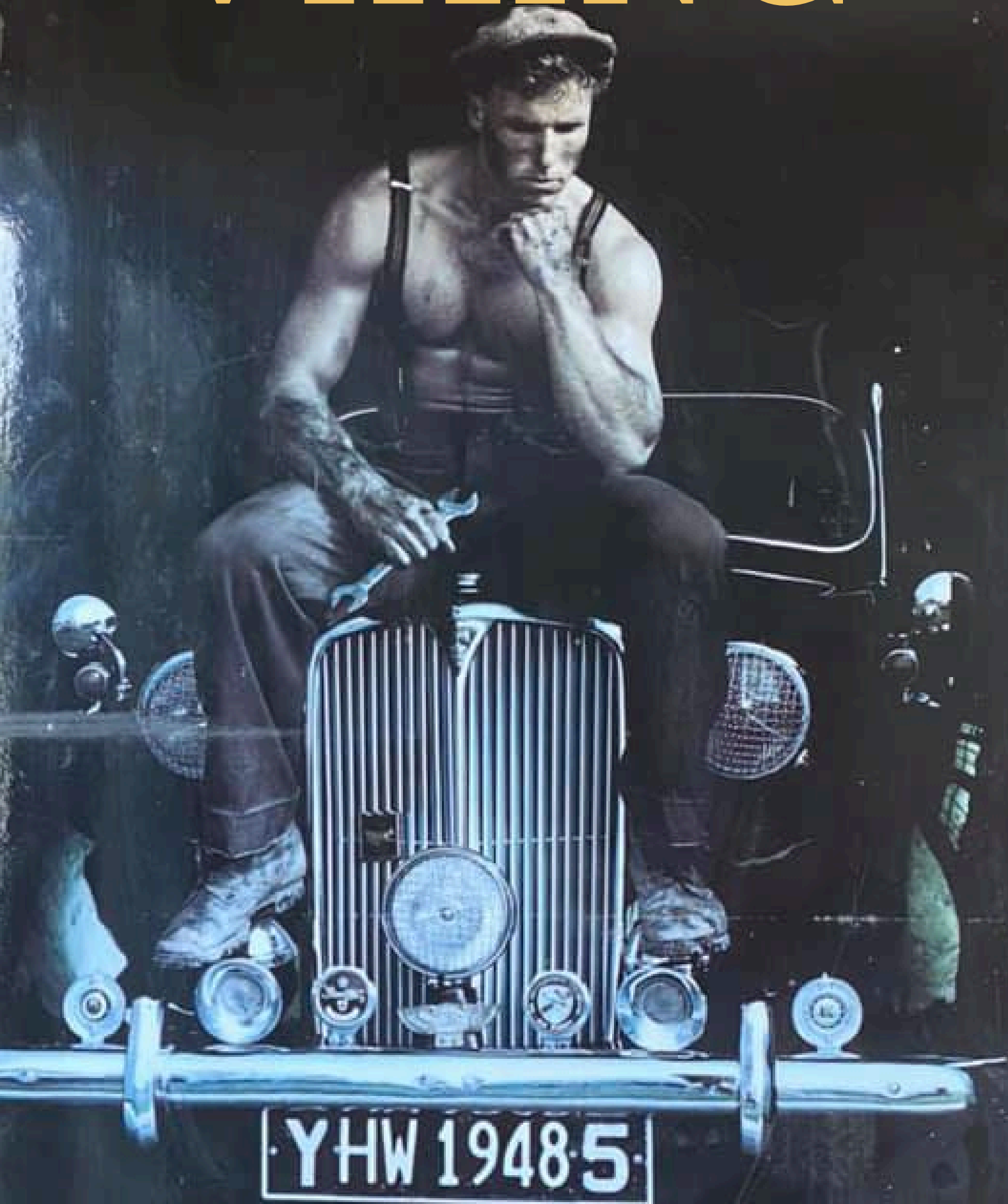


CLUBBLAD VAN DE ROVER OWNERS' CLUB HOLLAND JAARGANG 51 - UITGAVE 1 - 2022

VIKING



Colofon.

Viking , is het clubblad van de Rover Owners Club Holland

Opgericht 20 juni 1971, Koninklijke goedkeuring 5 december 1974, Mede-oprichter van de F.E.H.A.C.

Het verenigingsjaar van de ROCH loopt van 1 januari t/m 31 december.

Lidmaatschap: U ontvangt uitnodigingen voor evenementen en 4x per jaar het clubblad Viking.

De contributie is per jaar € 55,00, bij automatische incasso € 50 of naar ratio van het kwartaal waarin men lid wordt.

Gezinslidmaatschap: U ontvangt geen uitnodigingen en geen clubblad Viking. De contributie is per jaar € 20,00 of naar ratio van het kwartaal waarin men lid wordt.

Beëindiging van het lidmaatschap moet schriftelijk worden medegedeeld voor 1 december van het lopende jaar. Bankgegevens: IBAN: NL05INGB0002609812 ten name van Rover Owners Club Holland.



Rover Owners Club Holland

Bestuur:

Voorzitter:

Hennie Westland

Tel: 0049 2822 9773232

Email: voorzitter@roverclub.nl

Secretaris

Truus Westland—Laan

Tel: 0049 15141479802

Email: secretaris@roverclub.nl

Penningmeester

André Adam

Email: penningmeester@roverclub.nl

Algemeen bestuurslid

Herke Wijnalda

Email: herke@roverclub.nl

Algemeen bestuurslid

Serge Heitling

Email: serge@roverclub.nl

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

De redactie kan op geen enkele wijze verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud.

Website:

www.roverclub.nl

Facebook:

www.facebook.com/groups/roverclub/

Technische Ondersteuning:

Landrover:

André Adam

Email: penningmeester@roverclub.nl

Rover Pre war - P3

Johan Löwik

Email: info@classic-rover.nl

Rover P4

Pieter Meester

Email: p.c.meester@hetnet.nl

Rover P5

Hennie Westland

Email: voorzitter@roverclub.nl

Rover P6

Johan Löwik

Email: info@classic-rover.nl

Rover SD1

René Winters

Email: roveradvies@gmail.com

Serge Heitling

Email: serge@roverclub.nl

Rover 100 200 400 Tourer 600 800

René Winters

Email: roveradvies@gmail.com

Serge Heitling

Email: serge@roverclub.nl

Rover 25 45 75 Streetwise

René Winters

Email: roveradvies@gmail.com

Dé klassieke Rover P4/P5/P6 specialist

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

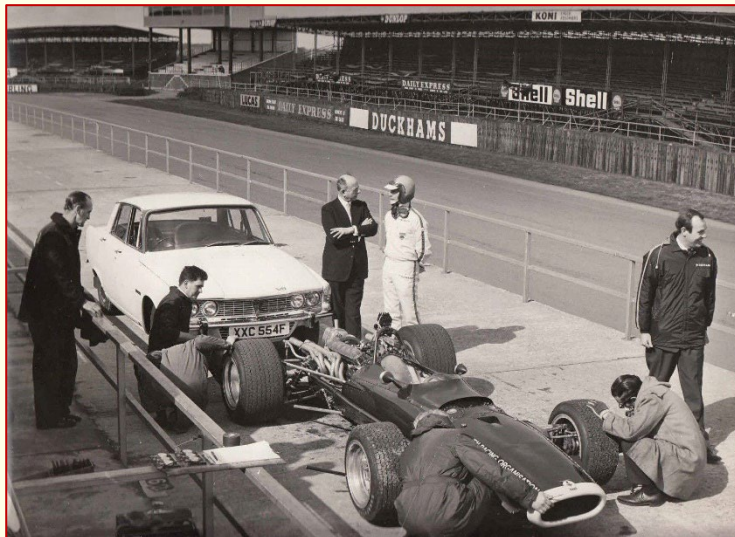


Autobedrijf Berry Smink

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

INHOUDSOPGAVE:

Pagina	betreft
5	van de Bestuurstafel
9	in Memoriam
10	Taxatiedag
13	British Car & Lifestyle
14	P5 Trouwauto
16	ROCH Techtalk
17	P6 Front suspension
21	Rover gasturbine
33	Rover 800 – SD1
40	Rover SD1 Vitesse



Van de bestuurstafel



Beste liefhebbers van het merk Rover.

Graag wil ik u die mij nog niet kent vertellen wie ik ben.

Ik ben Hennie Westland geboren op 29 juni 1942 te Utrecht. Sinds 1991 lid van de ROCH en in het verleden al eens een kleine 10 jaar voorzitter geweest van deze vereniging. Destijds kwam ik met mijn vrouw in het bestuur nadat het allemaal niet zo lekker ging in de club. Het is ons toen redelijk gelukt om de zaken weer op de rit te krijgen en een harmonieuze vereniging achter te laten het lijkt er op dat het wat herhaling van zetten word. We

hebben, zoals vele van u een roverhart en willen dan ook proberen met u samen nu

corona ons dat weer toelaat er het beste van te maken.

Wij kunnen dat niet alleen we hebben u allen daar voor nodig.



Mijn Rover is een ongerestaureerde P5 uit 1963 die doet wat hij moet doen namelijk ons brengen naar evenementen om samen met andere Rover's en hun eigenaren plezier te hebben in ons merk.

Wij willen graag een streep zetten onder alle narigheid die geweest is, niet met moddergooien, geen verwijten over en weer en elkaar het vertrouwen geven in de goede bedoelingen die we allemaal hebben. Ik hoop dat het ons met uw hulp gaat lukken.

Hennie Westland
Voorzitter

Beste Roverleden,

Ik ben Truus Westland-Laan geboren in Amsterdam op 17 mei 1950. Mijn ouders hadden niet de financiële mogelijkheden om in die jaren een auto te hebben maar de liefde voor auto's was er zeker wel. Wij gingen als gezin dan ook alle jaren naar de rally van de PAC op het circuit van Zandvoord. Daar zal ook mijn belangstelling voor oude auto's zeker geboren zijn.

In het recente verleden van de ROCH heb ik mij al 2 keer, meer dan 10 jaar bij elkaar, als secretaris voor de ROCH ingezet. En ja zoals leden hebben opgemerkt een echtpaar in het bestuur is niet ideaal. Echter ik kan u verzekeren dat het niet zo is dat Hennie en ik het altijd met elkaar eens zijn en zullen wij er voor waken dat het eerlijk blijft als het ooit in de sporadische situatie voorkomt dat er ergens over gestemd moet worden. Wel denk ik dat het nu even makkelijk is dat wij

even van de hoed en de rand weten om de club weer tot autoclub te maken. We willen het graag weer over auto's hebben. De oudere leden onder u zullen wel begrijpen wat ik bedoel als ik het heb over het Heintje Davids effect het lijkt er bij mij wel een beetje op. Ik hoop dan ook van u het vertrouwen te krijgen en elkaar in de nabije toekomst weer te ontmoeten.

Truus Westland-Laan
Secretaris

Ps voor wie het nog niet weet ik heb een Rover 216 cabriolet in de kleur British Racing Green.



Andreas Adam, maar ook vaak als Andre aangesproken. 64 Jaar en dat is 10 jaar jonger dan mijn P2 en net begonnen te genieten van mijn gedeeltelijke pensioen. Dit geeft me de tijd om veel te schroeven aan mijn hobby in een geweldig klein Duits dorpje nabij de Nederlandse grens. Ik heb al een lange geschiedenis bij de ROCH. In een ver verleden was ik voorzitter samen met Harry Hilgerdenaar en Wouter Buis. Een leuke tijd met goede herinneringen. Mijn belangstelling voor het merk Rover is groot en ik heb mijn eerste Rover, een 3,5 Litre Coupe, reeds gekocht in 1979. De auto was toen reeds kasverrot en die heb ik geheel gerestaureerd. Misschien daarmee is de liefde begonnen voor het merk en direct daarmee verbonden ook de niet te hoge verwachting aangaande de bouw kwaliteit. Sindsdien heb ik verschillende p6, zowel 2200TC als 3500S in mijn bezit gehad, maar ook een P2 12 uit 1947 en dan mijn huidige P2 16 uit 1947.

Mijn belangstelling gaat verder dan het merk Rover daar ik ook nog een Wolseley en een Land Rover tot het wagenpark mag rekenen.

Ik stond niet te popelen om in het bestuur plaats te nemen, maar een club kan alleen floreren als meerdere leden van tijd tot tijd wat doen, en daarom heb ik toegegeven aan de druk om mij beschikbaar te stellen als penningmeester. Ik ben reeds „Treasurer“ bij een grote Europese organisatie dus ik breng wat ervaring mee om deze klus gedurende enige tijd te doen en daarna over te dragen aan een ander lid die zijn steentje wil bijdragen.

Ik hoop snel vele leden te treffen op aanstaande evenementen en leuke en leerzame gesprekken te hebben over het in standhouden van onze Rovers.

Andreas Adam
Penningmeester



Beste clubgenoten,

Mijn naam is Herke Wynalda en ik rijd sinds 1975 zonder onderbreking Rover P6 2000. Ergens in '75/'76 ben ik belangstellend lid geworden van de ROCH. Je kon toen alleen volwaardig lid worden met een auto met een chassis. Eind jaren 70, begin jaren 80 nam ik van een vriend een P4 (een zgn. Basket Case) over. Ik kon dus volwaardig lid worden.

De auto was als donor gebruikt voor de P4 van dhr. De Vries uit Dokkum. (Menno v/d Hoek rijdt waarschijnlijk rond met onderdelen uit mijn P4).



Even later kocht ik ook nog een P6 3500, weer een 'Basket Case'. Wat doe ik mezelf aan!

Alle Rovers zijn ondertussen gerestaureerd en rijdend, waarbij de 2000, na restauratie, al weer 26 jaar als dagelijkse auto in gebruik is.

Het beeld zal duidelijk zijn: ik ben een sleutelaar. Ik doe eigenlijk alles zelf en ben dan ook een groot voorstander van herinvoering van de technische dagen, die de laatste jaren zo jammerlijk hebben ontbroken.

De ROCH is voor mij een club waarin iedereen aan z'n trekken kan komen. Dus zowel de sleutelaar in een oud barrel, de bumperpoetser met z'n perfect gerestaureerde en vertroetelde trots, alsook het gezelligheidsdier dat houdt van BBQ en rondritten. En dit alles door elkaar gehusseld, zodat er een gemêleerd Roverliefhebbers Rovergezelschap ontstaat.

Op naar een mooi Roverseizoen!

Met vriendelijke groet,
Herke Wynalda
Algemeen bestuurslid

Hallo allemaal,

Ik ben Serge Heitling 48 jaar en sinds 2011 lid van de ROCH. Ik woon in Tiel in de Betuwe met vriendin en hond.

Mijn eerste kennismaking met Rover is geweest met de SD1 van mijn vader in 1979. Hij kocht toen een nieuwe 3500 automaat in de kleur Aqua Persian waar ik als kleine jongen vele kilometers op de achterbank heb vertoefd en op zaterdagen meehielp de auto wassen. Toen ik mijn rijbewijs had keek ik af en toe eens op marktplaats voor een eerste auto en daarbij kwam ik de SD1 ook regelmatig tegen. Maar als student in een benzine slurpende v8 leek een minder goed idee dus er kwam een Ford Fiesta.

Toch bleef de SD1 wel trekken tot er een SD1 in de kleur Aqua Persian werd aangeboden in 2004. Gebeld, gaan kijken en de auto gekocht. Deze SD1 is daarna wegens ruimtegebrek verkocht. Toch bleef het kriebelen. Nadat ik wat meer ruimte kreeg zijn er toch wat andere SD1's gekomen, eerst weer een Aqua Persian automaat, daarna een witte 2300S en een zeldzame V8S.

Na MTS werktuigbouwkunde gedaan te hebben heb ik eerst een aantal functies gehad op het gebied van kwaliteitsmanagement bij verschillende bedrijven waarbij het vele bureauwerk me wat tegen begon te staan. Ik miste de binding met de techniek en deed een stapje in een andere richting door me bezig te gaan houden met productontwikkeling. Eerst auto- en fiets accessoires en daarna design & lifestyle producten. Na een paar jaar ontwikkelen ben ik in 2006 als ondernemer begonnen en houdt me nu dagelijks bezig met klassieke auto's.

Ik heb me kandidaat gesteld voor een functie binnen het bestuur van de ROCH in de hoop dat ik, samen met de rest van het bestuur een bijdrage kan leveren er weer een gezellige club van de maken waarbij het gaat om het beleven van de autohobby en een ieder dat op zijn eigen manier kan doen.

De Corona beperkingen zijn opgeheven, de zon schijnt weer steeds vaker dus er staat niets in de weg er samen een mooi Roverseizoen van te maken.

Serge Heitling
Algemeen bestuurslid



In memoriam

Harry Hilgerdenaar.

Op 2 april a.s. was het 10 jaar geleden dat onze oud-voorzitter en mede clublid Harry Hilgerdenaar overleden is. Op zijn graf staat: Een Gepassioneerde verzamelaar, een groot verteller, een bijzonder mens, diep geraakt door de geschiedenis.

Diep geraakt door de geschiedenis van de tweede wereldoorlog - die hij als klein jongetje meemaakte – probeerde hij al op jonge leeftijd op zoek te gaan naar getuigen van die oorlog.

Zo ging hij ooit op bezoek bij Alfred Speer in de Spandau gevangenis, bezocht toen dat nog kon de Führerbunker en zocht tussen de brokstukken van het Adelaarsnest op de Ober-Salzberg naar memorabilia.

Zijn andere verzamelwoede betrof het automerk Rover, en zo kwam hij ook in beeld bij de Rover Owner's Club Holland. Op zijn jaarlijkse bedevaart naar het landgoed Beaulieu, droeg hij een bordje om de nek met het Roverlogo erop. Daardoor kreeg hij de naam Mister Rover! Sommige handelaren zaten al op hem te wachten, because that bloody Dutchman buys anything Rover!

Hoe dat uit de hand kon lopen, weet eenieder die wel eens in zijn museum annex garage is geweest.

Wanneer je bij Harry op bezoek was, of er logeerde en je stapte het huis in Amstelveen binnen, was dat een gevoel van thuiskomen. Ik heb dat maar bij een paar mensen. Maar Harry en zijn vrouw hadden die gave! Ik mis hem ook na 10 jaar nog en zijn Rover vrienden met mij.

Harry, je was een bijzonder mens!
Pieter Schemmekes.

Harry Hilgerdenaar.

Pieter Schemmekes was mij net voor. Ik had dezelfde gedachte, Het is alweer 10 jaar geleden dat Harry is overleden op 2 april 2012.

Ook ik denk vaak terug aan die leuke bezoekjes in Amstelveen bij Harry thuis. Ik ben vaak op woensdag (mijn vrije dag) bij Harry op bezoek geweest. Het was alsof je als klein kind met het nieuwste speelgoed mocht spelen.

“Het Roverwahala”

Ik heb veel geleerd van Harry over het merk Rover. Ik ben hem daar ook eeuwig dankbaar voor.

In het clubblad van 1/2016 heb ik aandacht besteed aan deze bijzondere Rovervriend. Ben je geïnteresseerd in het lezen van dit artikel kan ik je dit clubblad digitaal toesturen.

Rene Winters



TAXATIEDAG Classic-Rover 16 juli 2022



Dames en heren,

De vorige editie van de Classic-Rover TAXATIEDAG in 2021 was een succes, een mooie opkomst van allerlei prachtige klassiekers en oldtimers op onze locatie in Almelo! Ook dit jaar hebben we weer een dag op de planning staan i.s.m. taxateur Jeroen vd Broek. Alle merken auto's/motoren en dergelijke zijn welkom, de kosten bedragen € 100 per taxatie inclusief.

Iedereen is van harte welkom, ook als je niets te taxeren hebt.....

De dag heeft een "open & vrijblijvend" karakter, er zal weer van alles te zien zijn op het gebied van klassieke automobielen en aanverwante zaken !

- Datum : zaterdag 16 juli 2022
- Locatie : Classic-Rover Parts Bedrijvenpark Twente 57 7602KC Almelo

Wij zorgen voor de koffie en een kleine versnapering.

LET OP : even een keuze aangeven : taxatie in de ochtend of middag!

IEDEREEN IS WELKOM, ONGEACHT MERK !

OOK ALS JE NIETS TE TAXEREN HEBT, puur voor de gezelligheid!



Naast de taxaties hebben we onze Classic-Rover werkplaats open gesteld en kunt u diverse lopende projecten nader bekijken. Dit kan variëren van Rover Youngtimers tot aan pre-war Rovers..... dus WELCOME !!

Johan Löwik (Classic-Rover)

Jeroen van den Broek / Christiaan De Klerk (Van den Broek automobieltaxaties)





MOTORVOERTUIGEN TAXATIES
NEDERLAND

Een deskundige en FEHAC erkende taxatie door een beëdigd taxateur van uw klassieke, unieke en waardevolle motorvoertuig nodig? Bel of mail ons. Wij verzorgen de taxatie door heel Nederland bij u thuis of op één van onze lokaties.

info@mvtn.nl
Jeroen: 06 4627 3029 | Christiaan: 06 5138 9342

www.motorvoertuigentaxatiesnederland.nl

U kunt bij ons terecht voor een taxatie voor uw verzekering of een WEV taxatie voor uw bijtelling.



[ADVERTORIAL]

Jeroen van den Broek is automan pur sang. Na zijn opleiding aan het IVA (Automotive Business Management) deed hij brede ervaring op in de commercie van de auto retail. Gedreven professional, peoplemanager en netwerker met meer dan 30 jaar ervaring in de automotive branche. Hij zoekt altijd naar de slimme en pragmatische oplossingen en combineert zijn ervaringen als trainer, coach en automotive retailer om elke opdracht of project tot een succes te maken. Naast een uitgebreide kennis van de waarde ontwikkeling van moderne auto's, heeft hij zitting in een aantal restwaardecommissies bij importeurs.

Jeroen van den Broek bezit een zeer groot hart voor klassieke automobielen, én is deskundige op dat gebied. Hij is beëdigd register taxateur en expert, erkend door de FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs) en aangesloten bij de RETM (Register Experts Taxateurs Motorvoertuigen).

Privé is Jeroen van den Broek in het bezit van een aantal engelse klassiekers en neemt hij, zeker niet onsuccesvol, deel aan diverse klassieke rally's en kampioenschappen in Nederland, België en Duitsland.

van den broek automotive
advies | interim management | training

Contact: Kasteellaan 48, 6602 DG Wychen | jeroen@vandenbroek.info | 06 4627 3029 | www.vandenbroekautomotive.nl

British Car & Lifestyle 2022

Tessa van Arum



Na twee jaar zonder was het op 23 april dan weer zover. Het Autotron in Rosmalen stond weer vol met mooie oude en nieuwe engelse auto's en allerlei kraampjes met boeken, onderdelen, miniaturen en lekkernijen. Het was ouderwets druk en dat was best een beetje wennen weer.

Voor mij was het niet de eerste keer dat ik aanwezig was op deze beurs, wel de eerste keer dat ik me actief bij de ROCH stand heb bezig gehouden met kennismaken. De beurs zelf was als vanouds, jammer genoeg was de bovenring niet bereikbaar ivm een kapotte lift. Daardoor was de begane grond wel goed gevuld. Gelukkig ontbrak de traditionele doedelzakspeler niet, die zo als altijd gesprekken verstoortte en zorgde dat

mensen doorliepen of enthousiast op de foto gingen.

De ROCH had een mooie grote stand ingericht met 4 Rovers; een 825i, een 620i, een P5 3liter en een SD1 3500 Vitesse. Daartussen stond er een grote tafel waar iedereen welkom was voor een versnapering, een bakkie en een gezellig kletspraatje. Het was fijn om namen aan gezichten te koppelen, bij te kletsen en leuke plannen voor de toekomst te maken. De aanwezige bestuursleden en alle andere helpers wil ik dan ook maar namens iedereen bedanken voor het organiseren van de aanwezigheid van de club op deze eerste beurs sinds Corona. Op naar het volgende evenement!



ROVER P5 Trouwauto

Randy en Raymond

Vrijdag 29-10-2021. Slecht nieuws, alveeskliekeranker.

Het ging al een tijd minder met onze vader, maar dit zagen we niet aankomen. Ondanks alle narigheid weet hij alles redelijk te relativieren, het is wat het is.

Onze ouders zijn al 34 jaar samen en na het slechte nieuws wist mijn vader het gelijk, ze gaan trouwen! De datum was geprikt, namelijk 16 december. Niet al te uitbundig want dat hoeft allemaal niet. In de weken erna komen mijn broer en ik bijna dagelijks langs. Wij wonen beiden om

de hoek, wat gezien de situatie erg fijn is. Er komen meer verhalen van vroeger naar boven en tussen neus en lippen vertelde onze vader dat hij altijd al groot fan geweest is van de Rover P5B, een extra mooie verschijning in een donkere uitvoering. Er heeft zo'n model in de buurt gestaan toen hij nog wat decennia jonger was, maar op een één of andere manier was dit pas de eerste keer dat hij dit ons vertelde. Hij kan wel eens lekker lang doorpraten en dankzij de stapel autobladen naast de bank (af en toe wordt de meter hoge stapel uitgedund en dan kan er weer door gespaard worden) weet hij hier genoeg over te vertellen.

Na ongeveer een week kwamen wij op het volgende idee. Ze willen misschien geen uitbundig feest, maar zou het niet prachtig zijn als we ze konden verrassen met een huwelijksrit in zijn geliefde Rover? Wij vonden van wel.

Maar goed, waar begin je? Na enkele zinloze speurtochten vonden we een mailadres waar we onze zoektocht konden beginnen. Via classic-rover.nl zijn we in contact gekomen met Johan Löwik.

Het was inmiddels al 1 december dus de tijd begon te dringen, Johan verwees ons door naar Richard Lezer en toen is het balletje gaan rollen. Overigens moest dat balletje wel erg snel gaan rollen want inmiddels waren er nog maar 5 dagen tot aan de bruiloft. We hadden er eigenlijk weinig vertrouwen in om zo kort dag dit plan te laten slagen. Ondertussen had Richard al een whatsapp bericht gestuurd naar een bekende van hem met de vraag of zijn auto beschikbaar was. Maar helaas, de auto was al winterklaar gemaakt. Door naar de volgende optie; Willem Zoet. In zijn garage was een Rover in onderhoud. Dit klonk als een goede kans dus wilden hem zo snel mogelijk benaderen. Helaas was het zondag dus we zouden nog een dag moeten wachten.

Maandagochtend hebben we gelijk gebeld. Helaas, Willem zou pas in de middag in de garage aanwezig zijn. In de middag visten we echter wéér achter het net want Willem was al onderweg naar de andere kant van het land. Hij zou terugbellen zodra hij was aangekomen. Laat op de maandagavond ging de telefoon. Na een goed gesprek kwam toch de volgende teleurstelling. De auto in kwestie had dringend onderhoud nodig en was niet in een rijdbare staat. Wel kende Willem twee andere personen waarbij het bijna zeker niet mis kon gaan. Dat bood goede moed want inmiddels stonden er nog maar 2 dagen op de teller.



Eerst maar proberen bij Sjaak Smink, hij hield wel van een feestje zoals Richard in zijn mail wist te vertellen. Er werd niet opgenomen. Kan gebeuren, door naar de volgende: Dafnis Rondel. Ook hier was de timing net verkeerd, de auto werd onderhouden. Zoals Dafnis afsluitend zei; "Geef de moed niet op". Dat punt was op dinsdagmiddag eigenlijk wel al bereikt met nog minder dan 48 uur te gaan tot aan de bruiloft. Maar toen ging gelukkig de telefoon. Sjaak belde terug en de situatie werd uitgelegd. Het goede nieuws: hij deed mee! Richard had niet gelogen, Sjaak houdt wel van een feestje.

De hele week was het grijs en grauw, maar op 16 december was het stralend weer, alsof het zo moest zijn. We stonden met ons vieren te wachten, broer en vriendinnen, toen rond 15:00 Sjaak de hoek om kwam. Toen snapten we wel waarom onze vader deze auto zo lief heeft, een prachtige auto. Sjaak was ook voor de gelegenheid gekleed, nette kleding en een hoedje. Na kennis gemaakt te hebben gingen we onderweg om onze ouders te verrassen.



Na het aanbellen wachtten wij vol spanning tot de deur openging. Toen hij naar buiten stapte was zijn eerste reactie: "Kijk, dat vind ik nou leuk!". Alle moeite van de afgelopen weken was het duidelijk dubbel en dwars waard.



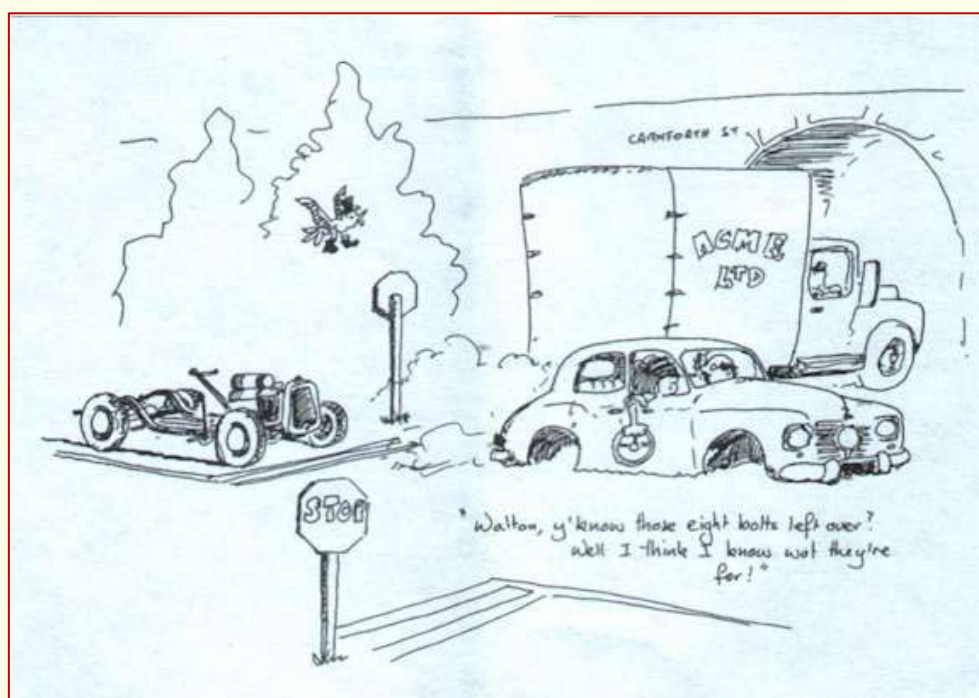
Sjaak vroeg ons om mee te rijden in de Rover naar het stadhuis. Op de heenweg reed mijn broer (Raymond) mee, op de terugweg mocht ik (Randy) mee. Het was een mooie, emotionele ceremonie. Het was een prachtig gezicht om onze vader en moeder zien te genieten van de rit. Wij zijn blij dat we dit hebben kunnen doen. In de weken erna hebben we er nog meermaals over gepraat en we zullen dit nooit meer vergeten.

Heel veel dank voor Richard en Sjaak, zonder jullie hulp hadden we het nooit zo kort dag voor elkaar kunnen krijgen. Natuurlijk ook dank aan iedereen die wij hebben gesproken de afgelopen periode en ons hiermee wilde helpen..

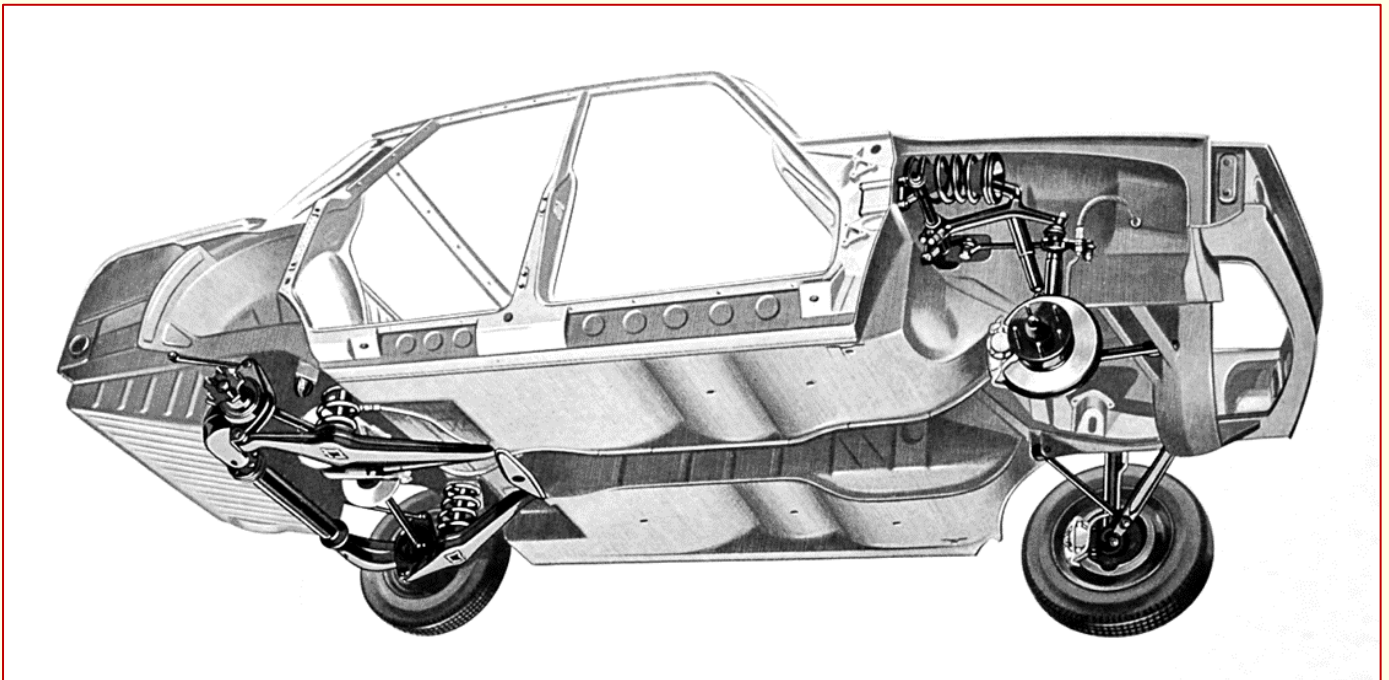
ROCH TECHTALK

Welkom bij ROCH Tech Talk, een rubriek die we iedere Viking willen laten terugkeren.... Omdat we merken dat er her en der behoefte is aan technische ondersteuning op bepaalde gebieden!

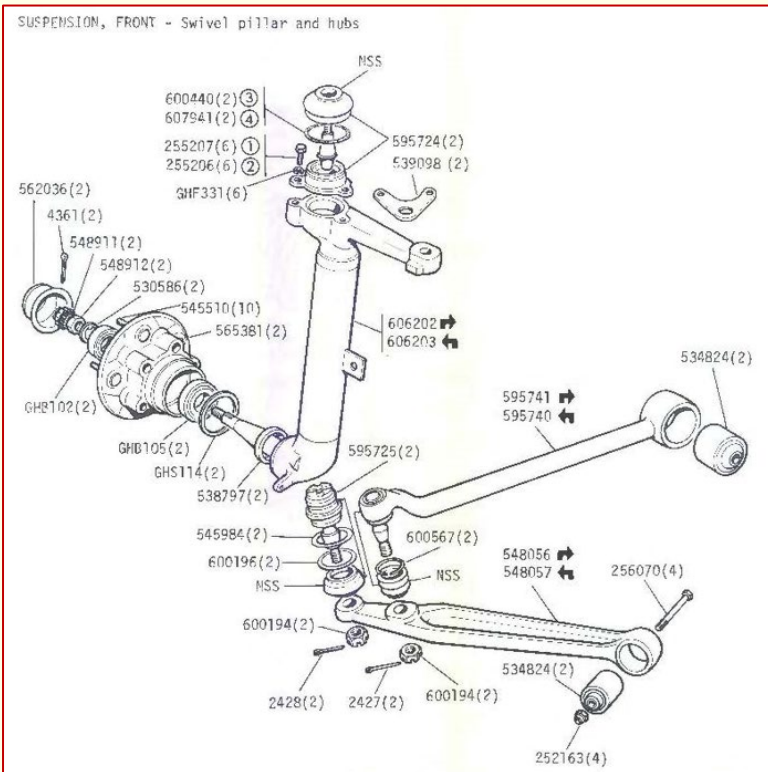
Wil je specifiek onderdeel/onderwerp behandeld hebben in een volgende Viking, mail dan even naar redacteur@roverclub.nl



FRONT SUSPENSION – SWIVAL PILLARS

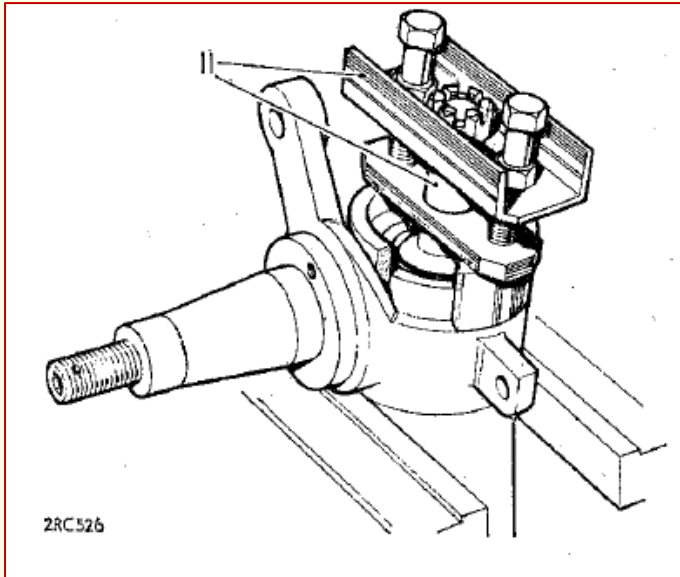


De enigszins ingewikkelde voorwielophanging van de Rover P6 is een systeem wat in de basis fantastisch functioneert. Het bestaat uit een aantal delen (zie tekening), waarvan we deze keer het vervangen van de (onderste) BALL JOINT van de voorpoot willen behandelen. Het komt wel eens voor dat in de loop der jaren (te) veel speling op komt.....



Demontage:

De afbeelding uit het boek toont het speciale gereedschap ("trekker") dat op de pen van het gewricht is gemonteerd en waarmee de BALL JOINT uit zijn zitting kan worden getrokken. Op zich is dit een handeling die goed te doen is. Als je de speciale tool niet hebt: deze is redelijk eenvoudig zelf te maken.

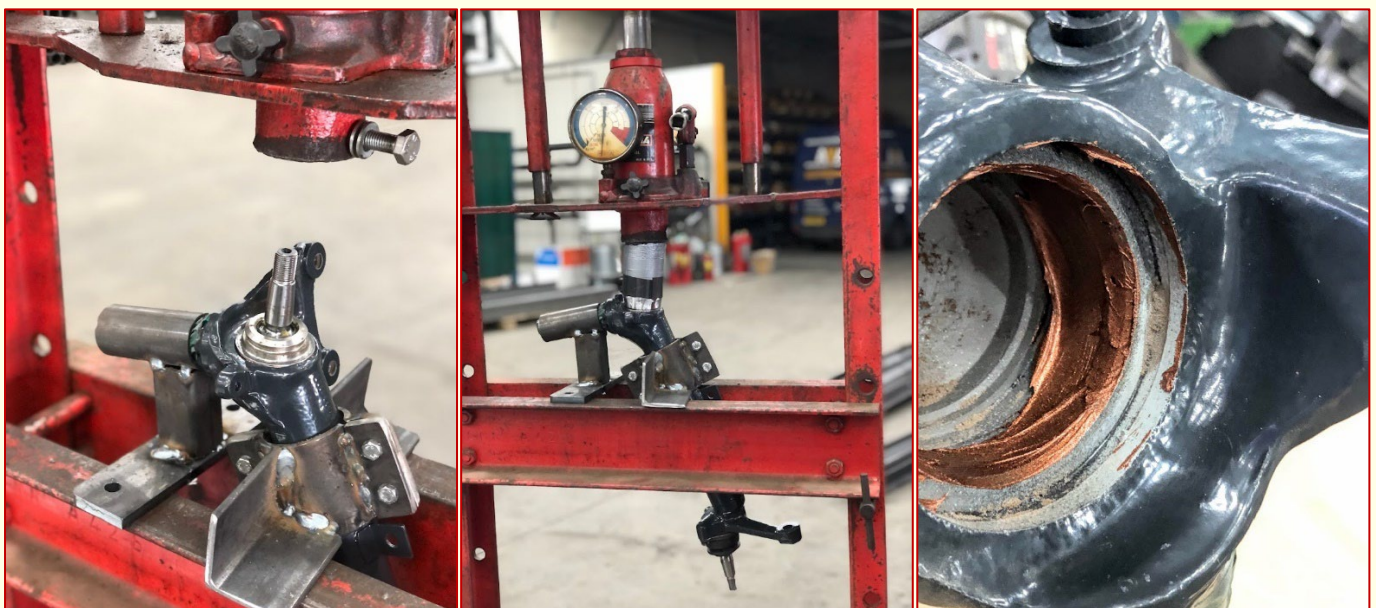


[TIP 1]Voordat je de trekker er op zet, adviseren wij om het kogelgewricht rondom even vast te lassen. Dit voorkomt dat je de kogel uit z'n gewricht trekt en dat de BALL JOINT gewoon in z'n zitting blijft zitten.

Na demontage de zitting van de voorpoot even schoon borstelen of, indien aanwezig, even licht uit stralen.

Montage:

Het monteren van een nieuwe BALL JOINT is goed te doen. Wij hebben de beschikking over een kleine pers waarmee we de BALL JOINT weer geleidelijk in z'n zitting kunnen persen. Omdat de voorpoot nogal "vreemd" van vorm is en lastig op te spannen in de pers hebben we hiervoor een tooltje (zie foto's) gemaakt. Hierdoor kunnen we, zonder beschadigingen, de nieuwe BALL JOINT op z'n plek drukken !



[TIP 2] Voor het persen de nieuwe BALL JOINT even wat vettig maken. Wij gebruiken meestal kopervet, zodat e.e.a. wat eenvoudiger in elkaar glijdt.

Bij vragen: info@classic-rover.nl

SUCCES!

Johan Löwik





Wat u ook rijdt, bij de KNAC zit u altijd goed.

Onbezorgd autorijden... dat willen we toch allemaal? De KNAC zorgt ervoor. Door op te komen voor de belangen van automobilisten. Maar ook door de beste pechhulp en uitstekende autoverzekeringen te bieden voor uw moderne auto, youngtimer én klassieker. Zo zit u bij de KNAC altijd goed, wat u ook rijdt. En kunt u blijven genieten van alles dat autorijden zo bijzonder maakt. Iets voor u? Word dan KNAC-lid vanaf slechts € 48,- per jaar en ontvang bovendien 8x per jaar het prachtige magazine 'De Auto'.

Ga naar www.knac.nl en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

www.knac.nl
070 - 383 16 12
ledenservice@knac.nl



Koninklijke
Nederlandsche
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP

Autobedrijf

“De Zeemeeuw”

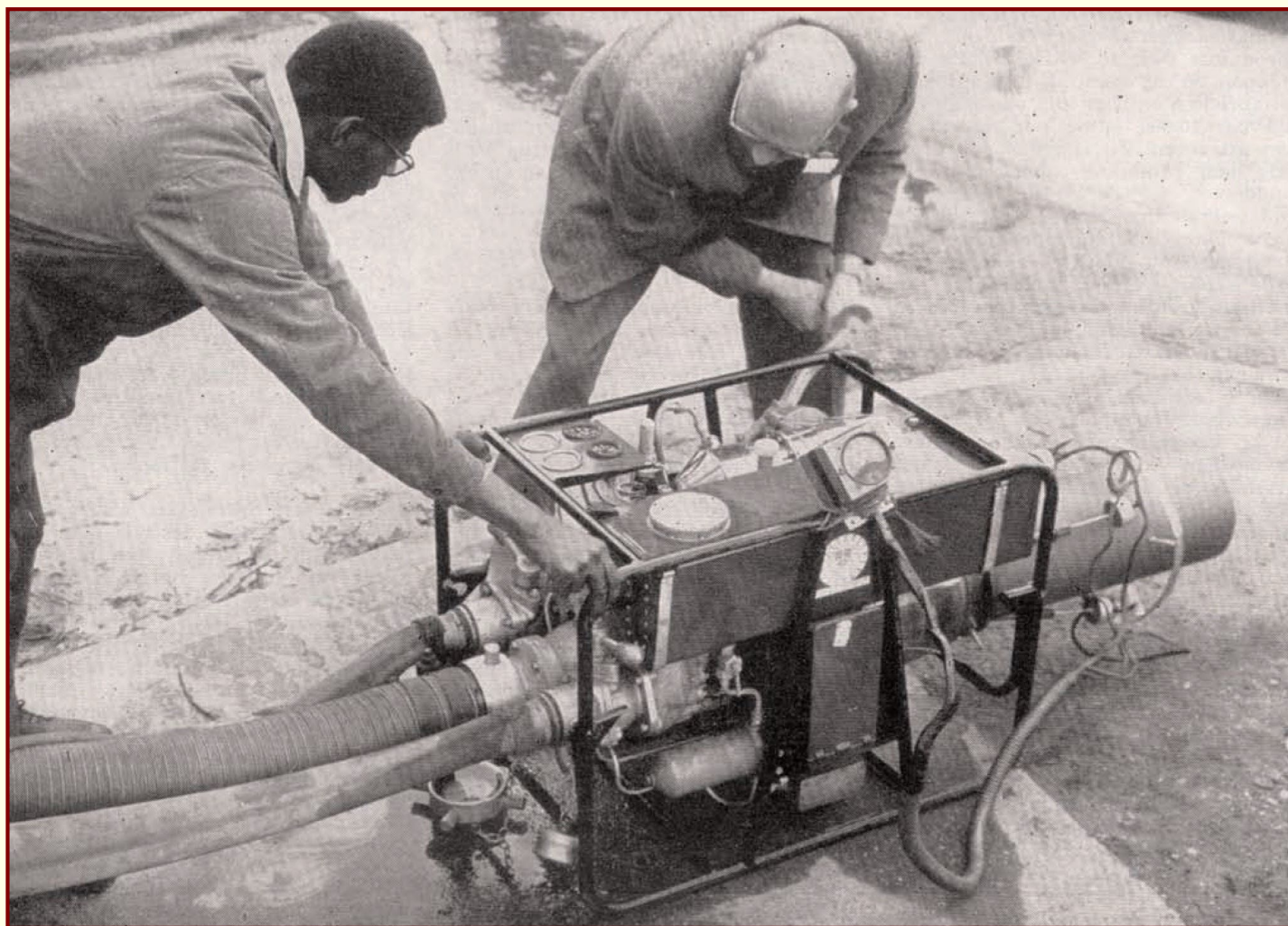
Specialist in Engelse auto's

Stofkuipstraat 2a 1531 NC Wormer

Tel. 075-6421212

ROCH TECHTALK 2

GASTURBINES



Had de gasturbine kansen bij de auto

Tekst: C.W.Stants

Foto's: Dutch Rover Archives

Een begrijpelijke vraag, die natuurlijk bij heel wat lezers zal opkomen zijn, sinds we in zo veel takken van de industrie gasturbines in zeer succesvolle toepassingen tegen komen. We denken bijvoorbeeld aan het volledig verdringen van zuigermotoren in de luchtvaart, waar de gasturbine praktisch alleenheerser is geworden, zowel bij de turboprops als bij de staalmotoren; we denken ook aan het spectaculaire succes van bijvoorbeeld de Rover-BRM gasturbine in 1965 op Le Mans, we denken aan het zeer veel publiciteit verkregen hebbende Chrysler gasturbine-autoproject, waarvan een experimentele serie van vijftig stuks thans aan hen, die veel geld hebben, zijn afgestaan voor praktijkervaringen.

Een vraag, die ook door ons bij elke gelegenheid dat we bij de grote automobielproducenten hun motorenconstructeurs ontmoeten, wordt gesteld, waarbij dan altijd een zeer geanimeerde discussie volgt over de mogelijkheden van de gasturbine voor auto's.

Maar ... laten we maar met de deur in huis vallen: voor 99 % van de huidige automobielen zien de kansen voor de gasturbine er zeer somber uit. Straks komen we wel te spreken over de oorzaken van dit zo sombere geluid.

Slechts voor enkele bijzondere projecten zal een gasturbine misschien kans van slagen hebben en dan komt meestal als beste kans naar voren: zware bedrijfsautomobielen, die met regelmatige snelheid over grote afstanden haar vracht moeten vervoeren. Dat wil zeggen dat eigenlijk alleen dergelijke combinaties die over de honderden mijlen lange Amerikaanse topsnelwegen kunnen rijden. Want als het gaat om verkeer waar veel en snelle toerentalwisselingen nodig zijn, ja, dan zijn we op een punt aangeland, dat alle hoofden negatief beginnen te schudden.

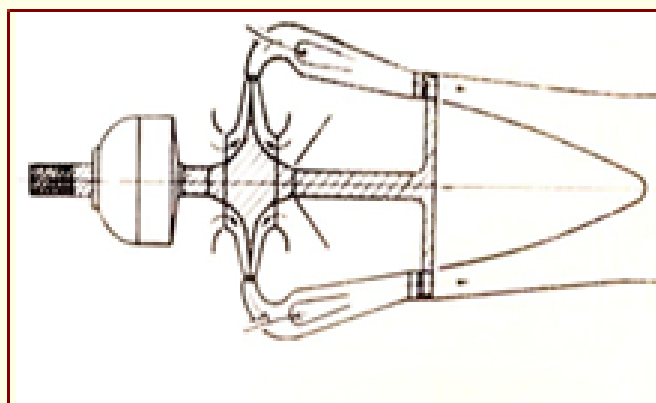


Fig 1.

Schema van een vroege en zeer eenvoudige gasturbine als krachtbron voor vliegtuigen, waarbij nog gebruik werd gemaakt van een propeller als aandrijving. Compressor en kracht turbine zitten op dezelfde as.

Maar laten we het hele probleem eens wat nader bekijken. Laten we nagaan waarom de gasturbine zo een daverend succes is bij de luchtvaart, zoveel mogelijkheden in industriële toepassingen heeft, maar zo deksels moeilijk een plaats bij het overgrote gedeelte van het wegvervoer zal kunnen vinden, om daarna, nadat we het met elkaar eens geworden zijn waarom die gasturbine overigens als technisch product een prachtig staaltje van technologische vooruitgang, zo bitter weinig kansen bij de automobielen maakt, dit artikel te beëindigen met een beschrijving van de meest op de voorgrond komende gasturbines voor dit doel van vandaag.

Open en gesloten roterende motoren.

De geschiedenis van de gasturbines gaat terug tot in de twintiger jaren, ja de aanvang van het ontwikkelen van gasturbines, of verbrandingsturbines, zoals ze toen ter onderscheiding van de stoomturbines graag werden genoemd, ligt al voor 1910.

Wie die beginperiode nog eens wil beleven kan niet beter doen dan het toentertijd klassieke boek van Stodola, "Dampf und Verbrennungsturbinen", uitgave Springer, nog eens door te lezen, om ervan overtuigd te worden welke enorme moeilijkheden met dit soort turbines moesten worden overwonnen, alvorens het succes van de naoorlogse jaren verwezenlijkt is kunnen worden. Vooral de naam Holsvarth was toen bekend geworden met zijn op zekere hoogte praktisch

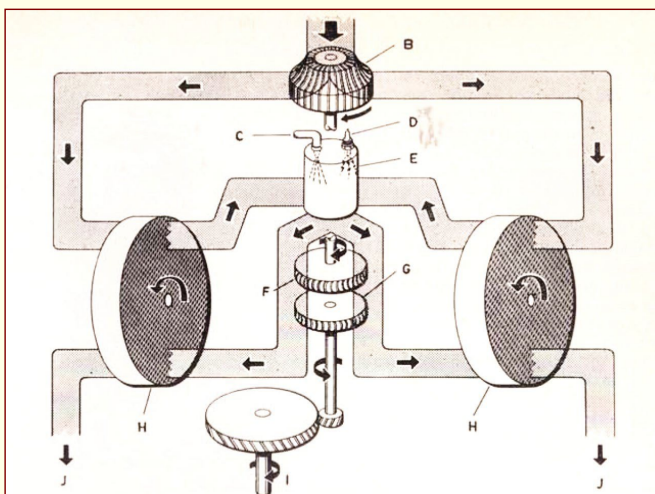


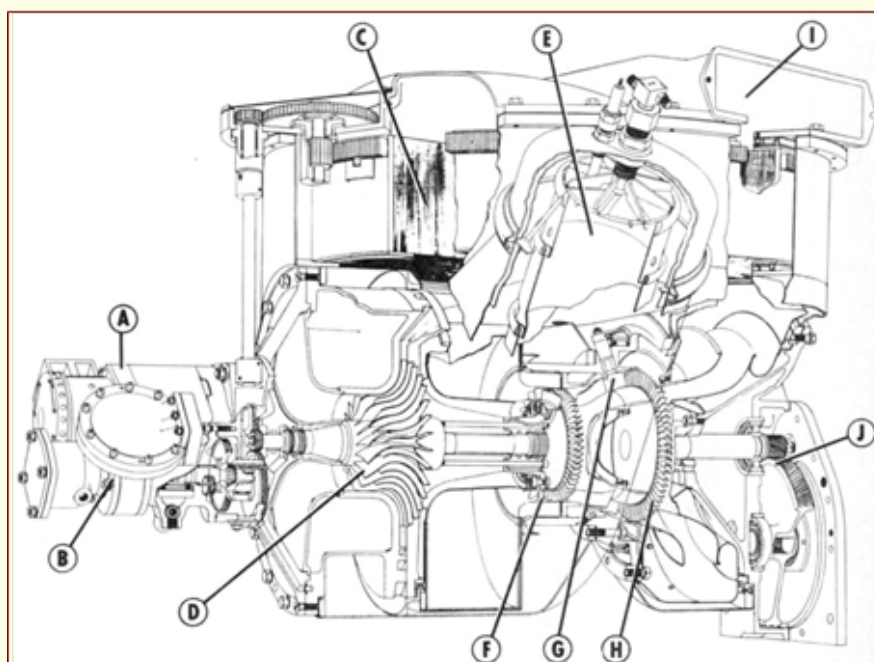
Fig.2

Schema van een gasturbine voor auto's een twee-assige gasturbine. Krachtturbine G (aandrijfturbine) is mechanisch niet verbonden met krachtturbine F (compressorturbine).

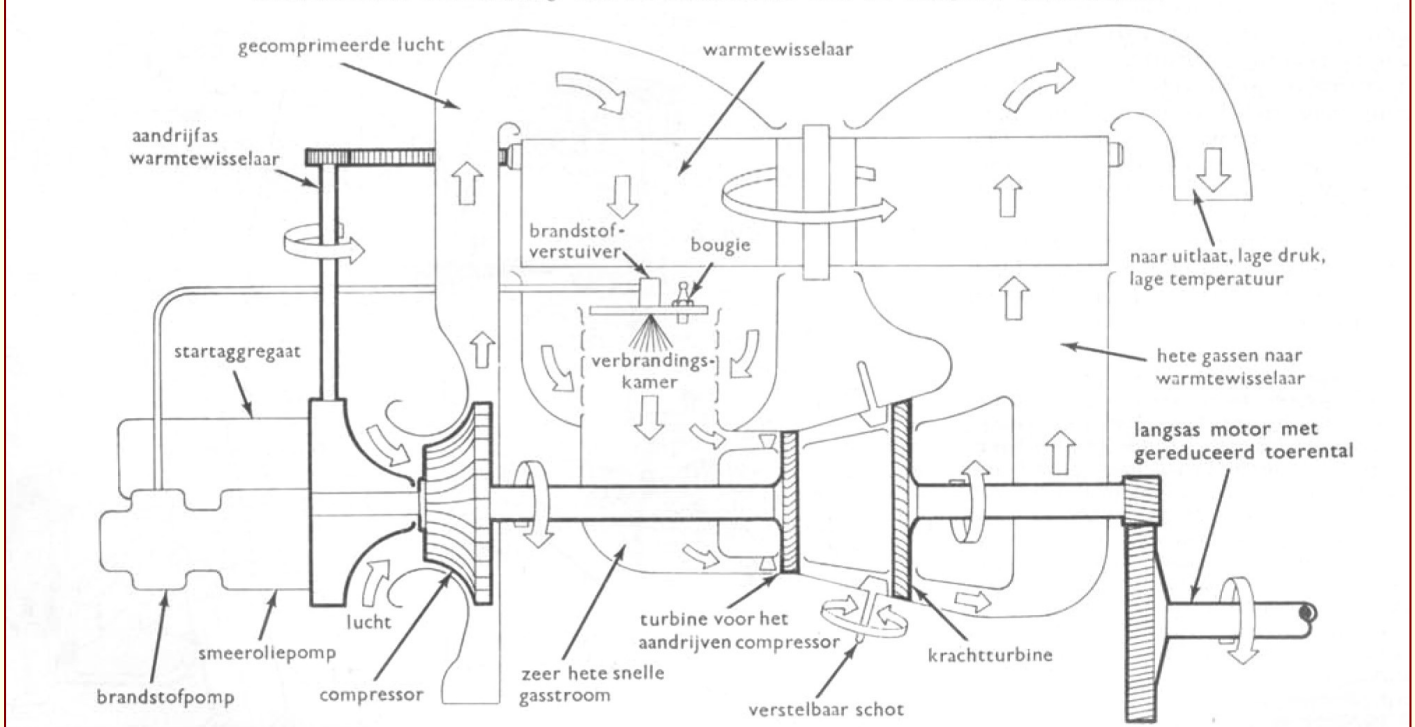
bruikbare verbrandingsturbine, al maakte hij daarbij gebruik voor het leveren van de gasstroom van normale explosies. Een pulserende gasturbine dus. We noemden zoeven een gasturbine, (we blijven nu maar bij deze naam) een roterende motor. Dat is correct. Want er zijn alleen maar draaiende onderdelen in een gasturbine en geen heen en weer gaande onderdelen. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld de Wankel motor, of Doyer's idee, zoals zovele tientallen andere ideeën op dit gebied.

Fig 3. De Chrysler twee-assige gasturbine.

- A.** startdynamo.
- B.** brandstof toevoer.
- C.** warmtewisselaar.
- D.** compressorwaaier
- E.** verbrandingskamer.
- F.** eerste traps krachtturbine voor aandrijving van de compressor zowel als de accessoires.
- G.** het typische Chrysler constructie detail voor het verstellen van de statorscoepen.
- H.** de tweetraps krachtturbine voortbeweging.
- I.** één van de twee uitlaat aansluitingen.
- J.** laat de vertraging zien in het hoge toerental van de turbine te reduceren voor de aandrijving van de wielen.



Schematische voorstelling van de constructie van de Chrysler gasturbines.

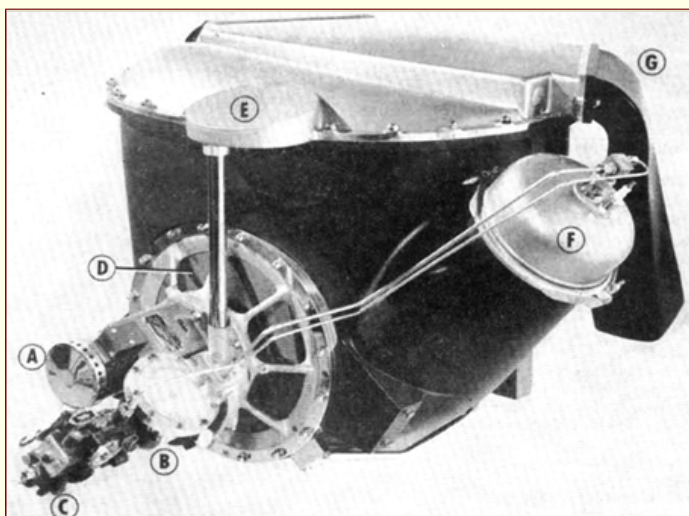


Om misverstanden te voorkomen, het IS daarom noodzakelijk allereerst de gasturbine te differentiëren van de roterende motoren als Wankel etc. Welnu dat is eenvoudig genoeg. Bij de “roterende” motoren, in feite roterende “zuigermotoren” als Wankel cs, doorloopt een zekere hoeveelheid brandbaar mengsel in een gesloten ruimte een serie van toestandveranderingen, die, ongeacht het toerental, haar normaal verloop hebben, precies als bij de gewone zuigermotor. Hoogstens speelt het toerental een rol, namelijk de factor tijd, daar de verliezen, lekverliezen, convectie en stralingsverliezen etc. bij lage toerentallen belangrijker zijn dan bij hoge toerentallen. Maar het doorlopen kringproces ter omzetting van chemische energie in mechanische aandrijfenergie wordt hierdoor niet wezenlijk aangetast. Vandaar dat dit type motoren de verzamelnaam krijgt van “gesloten” rotatie motoren.

het zo maar wegstromen van de gassen moet opvangen om tenminste een redelijk deel van de beschikbare energie der snelstromende gassen te kunnen opvangen.

Maar, je moet begrijpen, dat we het momenteel alleen hebben over een zogenaamde “Ramjet”. Een soort open kachelpijp, waar voorin door de zeer hoge snelheid verbrandingslucht wordt opgevangen en daar “samengeperst”, met brandstof vermengd en door de daarbij na verbranding vrijkomende energie haar nieuwe beschikbare energie via straalbuizen in reactiedruk kan omzetten.

Een “ramjet” is de meest eenvoudige krachtbron, zonder ook maar een bewegend onderdeel.



Algemeen aanzicht van de Chrysler gasturbine:

A. standaggregaat.

B. brandstofopvoerpomp.

C. regeling voor toerental begrenzing van de compressorturbine.

D. compressorhuis.

E. reductiekast voor de aandrijving van de warmtewisselaar.

F. verbrandingskamer.

G. één van de aansluitingen voor de uitlaat

Schoepenwielen hulpmiddel voor open rotatiemotoren.

Wij Nederlanders zijn allemaal opgegroeid met windkracht. Wij hebben allen emotionele bindingen aan onze Hollandse windmolens. Welnu, zo een deze windmolens doen precies hetzelfde als een gasturbine. De windsnelheid, die over onze landerijen waait, wordt met behulp van de molenwieken, oftewel een schoepenrad, omgezet in mechanische arbeid.

Hoe werkt een simpele gasturbine?

Een eenvoudige gasturbine bestaat uit een enkele as, waarop allereerst een turbinewiel moet zitten, dat kracht moet kunnen afgeven. Dat turbinerad moet door gassen worden aangedreven.

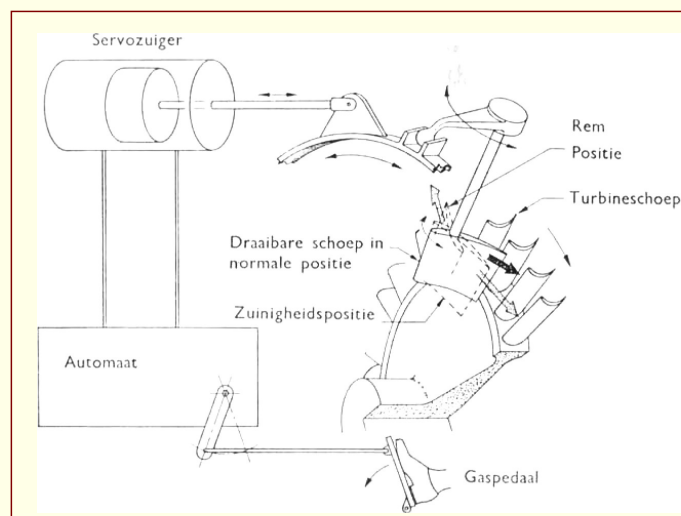


Fig. 6

Chrysler's opmerkelijke methode om de leidschoepen van de stator zó te verplaatsen, afhankelijk van het toerental en de belasting, dat de door deze stator schoepen gerichte, zeer snel uitstromende gassen de schoepen van het turbinewiel onder de gunstige hoek treffen.

Daarvoor hebben we een compressorwiel nodig, dat lucht, welke door dat compressorwiel wordt aangezogen comprimeert. Die lucht wordt in een brander gevoerd waar continu brandstof in verbrandt. De verbrandingsgassen krijgen nu veel meer energie en wat we meer aan energie ter beschikking hebben blijft over branders naar de krachtturbine moet worden gevoerd, passeert een statorrad, bestaande uit geleide schoepen, die er voor zorgen dat de gasstroom, met zijn hoge snelheid de voorbij draaiende schoepen van de krachtturbine zo gunstig mogelijk treft. Hier zit direct al een moeilijkheid!

Als het toerental verandert namelijk zullen de gassen de turbineschoepen niet meer correct treffen en dat levert onmiddellijk sterk stijgende schok- en wervelverliezen op die als hoger wordende uitlaattemperaturen voor ons verloren gaan. Zo een simpele turbine zal dus voor het leveren van mechanische arbeid.

Zo ziet in wezen elke gasturbine in de luchtvaart er in principe uit. Een as met erop gemonteerd het turbinerad en het compressorrad.

Fig 1. toont zo een schema voor een turboprop motor, waarbij de compressor direct door de kracht turbine wordt aangedreven en welke kracht turbine tegelijkertijd de schroef aandrijft.

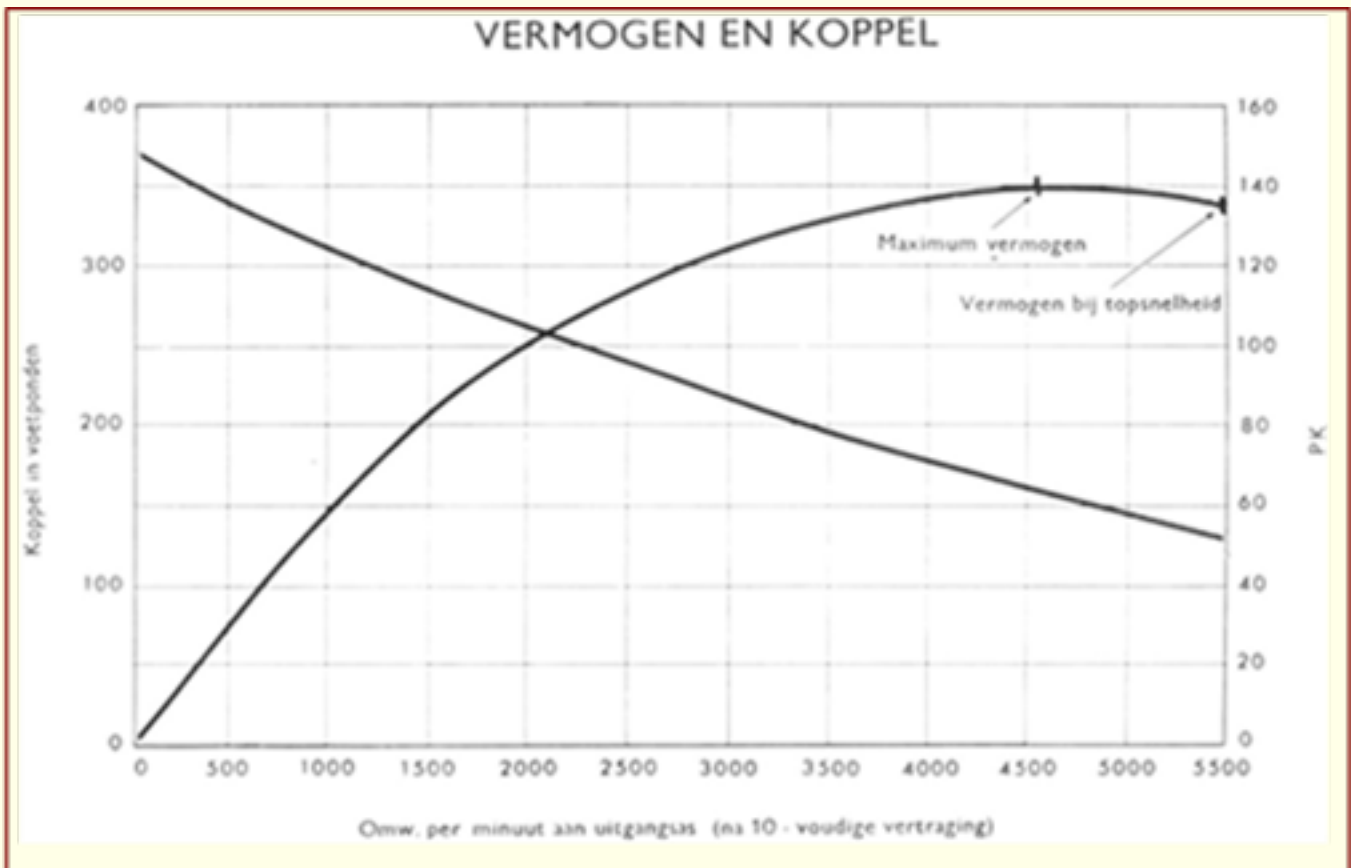
Een uiterst eenvoudig apparaat dus, dat in feite maar een enkel draaiend onderdeel heeft. En waarbij de toerentallen van compressor en kracht turbine aan elkaar gelijk moeten zijn en het propellertoerental, al naar de overbrengingsverhouding, eveneens in vaste verhouding met de twee genoemden staat. De gassenstroom die uit de branders naar de kracht turbine moet worden gevoerd, passeert een statorrad, bestaande uit geleide schoepen, die er voor zorgen dat de gasstroom, met zijn hoge

snelheid de voorbij draaiende schoepen van de kracht turbine zo gunstig mogelijk treft. Hier zit direct al een moeilijkheid!

Zo een simpele turbine zal dus alleen maar gunstig kunnen werken als de berekeningen voor de schoepen van stator en turbine op een bepaald toeren- tal zijn uitgevoerd. Dat is dan het zogenaamde "design point", waarbij de gasturbine haar beste, d.w.z. meest economische prestaties levert.

Daarom nu kan zo een simpel type gasturbine zo uitstekend in de luchtvaart gebruikt worden, want het "designpoint" kan daar de kruissnelheid van het vliegtuig zijn, zodat over vrijwel haar hele vliegduur de gasturbine zo economisch mogelijk werkt.

Buiten dit ontwerp toerental van de turbine gaat het specifieke brandstofverbruik sterk omhoog. Bij de start, wanneer maximum vermogen nodig is, krijgt men de situatie dat men buiten het "design-point" moet draaien, en dat kost altijd "sloten" aan brandstof.



Het merkwaardige koppelverloop van de gasturbine biedt veel voordelen boven de zuigermotor. Bij nul toeren van de kracht turbine is het koppel het grootst (zelfde soort voordeel als bij de elektrische tractie). Jammer dat het overnemen van de gasturbine vrij veel tijd kost en bovendien het remmen op de motor als gevolg van de geringe massa van de kracht turbine plus as en het geheel open zijn van het systeem niet mogelijk is.

En bij auto's?

Bij auto's kan helaas niet zo een allersimpelste gasturbine worden gebruikt. Want, we weten het, de snelheid van de auto's varieert constant. En zou de turbines steeds rechtstreeks gebonden zijn aan de rijsnelheid, dan zou dit betekenen dat maar bij rijsnelheid de gasturbine redelijk economisch zou kunnen draaien, maar bij alle even vaak voorkomende andere snelheden niet. Wat dus onaanvaardbaar is. Om aan dit probleem te ontkomen hoeft men de gasturbine moeten aanpassen, namelijk door in plaats van één nu twee krachtturbineraderen toe te passen, die ieder op een eigen as zitten en dus vrij lopen opzichte van elkaar kunnen draaien. Dat wordt dan een twee-assige turbine. Op een van de assen zit nu het compressorwiel dat de verbrandingslucht aanzuigt en comprimeert voor deze naar de brander(s) gaat, en welk compressorwiel door zijn eigen kleine krachtturbine wordt aangedreven, die net genoeg kracht levert om deze as met de twee schoepenwielen op "design-point" te laten draaien. Zodat onafhankelijk van de rijsnelheid, de compressor op zijn ontwerp toerental kan blijven draaien, en dus economisch werkt.

Op de tweede as, die via een overbrenging met de wielen van de auto is verbonden, zit de krachtturbine, die aangedreven wordt door wat over is aan kinetische energie van de gassen, nadat er eerst de energie voor het aandrijven van de compressor is afgehaald. Dus dit tweede krachtturbinerad draait met variabele snelheden, afhankelijk van de rijsnelheid. En dus zal hier heel vaak de ongunstige situatie zich voordoen dat de gasstroom, geleid door de statorschoepen, het turbinerad onder een minder gunstige hoek treft, hetgeen tot hoge verliezen voert, het brandstofverbruik zeer ongunstig beïnvloedt en door hoge uit- laattemperatuur de gasturbine als extra verlies verlaat. Dus zouden we er iets op moeten vinden om die verliezen weer terug te krijgen. Daar zijn twee mogelijkheden voor. We zouden de statorschoepen, afhankelijk van het toerental van de krachtturbine, dus van de rijsnelheid in wezen, steeds zo kunnen verplaatsen, dat de gasstroom steeds zo gunstig mogelijk de turbineschoepen treft. Ook zouden we een constructie kunnen maken, waarbij dmv een warmtewisselaar, de anders via de uitlaat verdwijnende warmte onttrokken wordt en toegevoerd aan de inkomende verbrandingslucht,

welke daardoor in temperatuur stijgt en zo weer opnieuw kan worden benut.

Maar dit alles, met nog veel meer nodige hulpapparatuur, compliceert de gasturbine zo, dat van de eenvoud als totaal gezien maar weinig meer overblijft. In ieder geval alle huidige gasturbines voor auto's, waarbij Chrysler de grote exponent is (General Motors experimenteert natuurlijk ook veel) en waar bij Rover de pionier is geweest, zijn geconstrueerd als Fig. 2 is uiteengezet.



Een Rover gasturbine in gebruik door de brandweer als waterpomp.



De gasturbine Rover-BRM in opbouw voor de 24 uur van Le Mans.

De twee-assige Chryslerturbine.

Lucht voor de verbranding wordt via toevoering A aangezogen en gecomprimeerd in de compressor B, die rechtstreeks aangedreven wordt door de compressorturbine F. Door F worden ook verder alle andere hulpapparaten van de gasturbine aangedreven, zoals de warmtewisselaars H, waarvan er twee zijn. De gecomprimeerde lucht wordt nog verder door de warmtewisselaars voorverwarmd alvorens zij in de brander E aankomt, waarin doorlopend brandstof wordt ingespoten door C en ontstoken door D. Bij het uitstromen van de verbrandingsgassen wordt de energie omgezet in bewegingsenergie, kinetische energie dus. Deze snel stromende gasstroom drijft nu allereerst de compressor of eerste trap krachtturbine F aan en

daarna de kracht of tweede traps turbine G, die de kracht voor de autowielen levert. Dit gebeurt via de overbrenging I. De warmtewisselaars onttrekken anders verloren warmte aan de uitlaatgassen, welke warmte weer teruggevoerd wordt naar de instromende voor gecomprimeerde verbrandingslucht.



De Rover BRM op het circuit in 1965

Rover?

Aan het Britse automerk Rover de grote eer als eerste met een gasturbine auto in 1950 te zijn uitgekomen.



Rover JET 1

Chrysler kwam pas op 25 maart 1954 naar voren met een door een echte gasturbine aangedreven Plymouth Sport Coupe, een wagen die op 16 juni, van dat jaar publiekelijk werd gedemonstreerd.

Rover kwam in 1965 weer in het midden van de belangstelling door het succes dat men had in 1965 met de Rover-BRM gasturbine in Le Mans had. En vooral was dit het geval toen er een kans bestond dat Rover een gooi ging doen naar het wereldkampioenschap, met een formule 1 wagen met twee Rover gasturbines.

In deze veertien jaren heeft Rover echter zich, wat gasturbines betreft, hoofdzakelijk bezig gehouden met de ontwikkeling en productie van een-assige gasturbine krachtbronnen, voor de industrie, maar vooral ook als hulpkrachtbron voor bepaalde typen militaire- en burgerluchtvaartvliegtuigen. Even een korte herinnering aan wat Rover gedaan heeft.



Deze Rover-BRM vrachtwagen werd speciaal gebouwd voor de JET 1.

Rover bracht de eerste door een gasturbine, aangedreven auto, ter wereld, de "JET 1", zo genoemd naar haar nummerplaat, in 1950 uit. Deze auto was in feite een Rover P4 75, met een speciale open 2 persoonscarrosserie. De motor, een Rover T8 gasturbine, was ondergebracht in de passagiers- en kofferruimte. Hoewel ontwikkeld voor toepassing van een warmtewisselaar, werd er geen gemonteerd. Met het gevolg dat de motor veel brandstof verbruikte, rond 4 tot 5 mijl per gallon (1 l. op 1,8-2,1 km). In 1952 werd met deze wagen op de baan bij Jabbeke in België een eerste wereldrecord voor dit soort voertuigen vastgesteld, meer dan 150 mijl (240 km) per uur.

Het tweede prototype werd in 1954 uitgetest. Het was een Rover P4 75 saloon, met gewijzigde achterkant van de auto. Deze wagen had een soortgelijke twee-assige gasturbine als op de Jet 1 was gebruikt en was, ook weer een puur experimentele wagen, zonder warmtewisselaar. Het afgegeven vermogen lag rond 120 pk.

Toen kwam de T3, een wagen die voor het eerst aan het publiek werd getoond tijdens de Londense Motorshow in oktober 1956. Deze wagen was een kleine GT voor twee personen, met een achterliggende gasturbine, dit maal met een warmtewisselaar, die 110 pk leverde. De wagen toonde wat Rover had kunnen bereiken met dit nieuwe type auto. Hij was uitgerust met vierwielaandrijving, schijfremmen, een Dion achteras en ophanging, en een fiberglas carrosserie.

Deze wagen kon voor het eerst ten volle gebruik maken van het lichte gewicht van de gasturbinekrachtbron met als gevolg een zeer levendig karakter met een top van ruim 160 km/h en een acceleratie van 0 tot 100 km/h van 10 sec. Het brandstofverbruik was bijna 1 op 5 km bij 96 km/h.

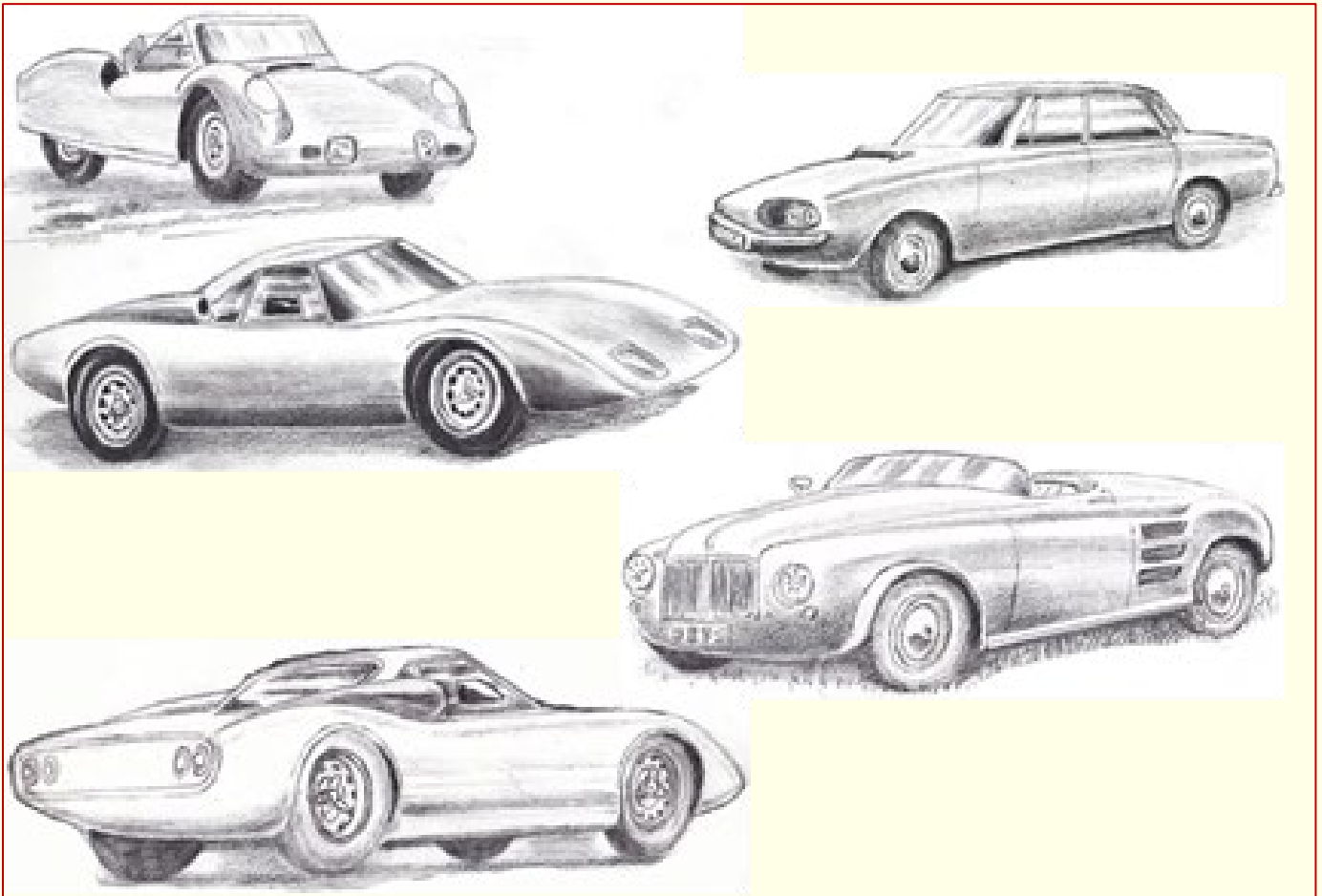
In de herfst van 1961 werd de vierde gasturbine Roverprototype uitgebracht, de T4. Deze Rover P6 voor 4/5 inzittenden was de eerste, die ontworpen was met de gedachte voor toekomstige productie. De gasturbine is een twee-assige eenheid, de 2S/140, die 140 pk kon leveren. De plaatsing is normaal voor met een integrale warmtewisselaar. Voorwielaandrijving, schijfremmen op alle vier wielen, en rondom onafhankelijke vering, vindt men op deze T4. De prestaties zijn opnieuw verbeterd, men haalt nu

een gemiddeld brandstofverbruik met petroleum als brandstof van 1 op 6 tot 7 km per liter.

Industriegasturbines.

Ook Rover had natuurlijk de overtuiging dat de gasturbine voor auto's in haar toepassing beperkt wordt door de vrij hoge kosten, haar gedrag en vooral ook doordat men om enigszins succes te hebben met vrij hoge vermogens moet gaan werken. Ook Rover is tot dezelfde 140 pk gekomen als Chrysler voor gasturbines van het twee-assige type.

Vandaar dat zij in feite meer aandacht schonken aan de simpele eenassige gasturbine, die op een bepaald toerental moet draaien voor industriële toepassingen. Daartoe, namelijk voor deze ontwikkeling werd reeds in 1953 een speciale firma opgericht "Rover Gasturbines Ltd" om kleine eenassige gasturbines voor industriële toepassingen te ontwikkelen. Momenteel zijn er twee grondtypen Industriegas turbines, de typen IS/60 en IS/90. Uit deze typeaanduiding ziet men dat het om een eenassige type gaat. Namelijk 1S betekent één as. S staat namelijk voor Shaft (as). Bij de 1961 auto was het type dan ook 2S/140, twee shaft met 140 pk. De twee industrietypen geven dan ook respectievelijk 60 of 90 pk. En dat niet intermitterend, maar continu. Deze industrieturbines zijn voor verschillende toepassingen ontwikkeld. Momenteel wordt de productie geconcentreerd op hulpmotoren voor vliegtuigen, zoals de RAF, Vulcan bommenwerper, die ieder aan boord twee van deze gas-turbines voor hulpmotor hebben, zowel als voor het "Argosy" algemeen transport vliegtuig. Daarnaast als generatorset voor het opwekken van elektrische stroom, waterpompaggregaten, brandweerpompen, en zeker niet te vergeten, studie combinaties voor universiteiten" etc. Deze Rover gasturbines worden door de Koninklijke Britse Marine eveneens gebruikt in hun "Brave" klasse snelboten. Als primaire krachtbron voor een snelboot, waar gelijksoortige problemen voorkomen als bij auto's, zal men een twee-assig type (C2S) moeten toepassen. Vandaar dat de jongste aanwinst van Rover op dit gebied een snelboot is (voor zover we weten geen Marineschip) met casco van fiberglas (gewapend kunsthars), die een 2S/150 scheepstype Rover gasturbine als hoofdmachine heeft en waarmee volgens Rover kortgeleden zeer succesvolle proefvaarten zijn gemaakt.



Het Le Mans type.

Tenslotte nog enkele gegevens over het Le Mans type. In het weekeinde van 15-16 juni 1963 werd racegeschiedenis gemaakt door Rover, tezamen met de Owen Organisatie, toen de Rover B.R.M. Sportwagen niet alleen de prijs won uitgelooft voor de eerste gasturbine auto die ooit de 24 uren van Le Mans met een snelheid van meer dan 150 km/h zou uitrijden, maar bovendien de technici verbaasde door haar foutloze prestatie en hoge betrouwbaarheid.

De werkelijk gehaalde gemiddelde snelheid bleek 173,8 km/h te zijn en wanneer de Rover BRM wezenlijk als deelnemer en niet "hors de combat" had deelgenomen, zou deze gasturbineauto als zevende in het klassement zijn geëindigd.

Deze eenmanswagen was gebaseerd op het succesvolle BRM Grand-Prix chassis, een buizenframe met onafhankelijke vering op alle vier wielen. Achterin zat de 2S/150 twee-assige gasturbine, die een verdere ontwikkeling is van de T4 van 1961 bekend geworden 2S/140 gasturbine. Deze 150 pk gasturbine is van uitzonderlijk lichtgewicht, ze weegt niet meer dan 90 kg totaal en is bovendien klein van afmetingen met een totale lengte van slechts 76.2 cm. De lichtgewicht versnellingsbak, speciaal voor deze wagen gemaakt, had slechts één versnelling vooruit- en één achteruitversnelling en geen koppeling.



ROCH TECHTALK 3

Werk aan mijn Rover

800 en SD1

Marc Stillebroer

Rover 800

Een paar weken geleden reed ik naar huis en kreeg ik een steen op de motorkap van mijn Rover 827 Vitesse. Flink balen uiteraard maar ja. Wat doe je er aan?



Aangezien ik zelf werk bij een schade hersteller, ben ik vrij snel aan het werk gegaan. Allereerst het embleem er afgehaald en de deuk vanbinnen uit naar buiten "geprikt". Toen uitgeschuurd met een schuurmachine en 220 korrel. Hierna voelde ik nog een klein bultje waar de deuk iets te ver naar buiten gedrukt was. Die heb ik met een teflon stift en een hamer terug getikt. Hierna was hij eigenlijk al netjes maar om steenslagjes en de beschadiging echt strak te krijgen heb ik er nog

een klein beetje plamuur op aangebracht en uiteraard ook uitgeschuurd. Toen ik tevreden was met het resultaat heb ik de schade plek groter uitgeschuurd met 320 korrel, toen 500 en de rest van de motorkap met 800 korrel. Op de schade plek heb ik ook nog grondverf gespoten. Dit is eigenlijk een hele fijne laag wat ervoor zorgt dat je zelfs de kleinste oneffenheden kunt opvullen. Dit wederom geschuurd met 500 korrel, gevold door 800 korrel.



Aangezien de Rover Vitesse toch binnen stond besloot ik nog een ding aan te pakken wat mij dwars zat. Aan de rechter achter deur zat een klein roest blaasje onderaan. Deurbekleding er af zodat ik er vanbinnen bij kon. Even roest weg geslepen waarna er een paar kleine gaatjes tevoorschijn kwamen. Deze heb ik met koper dicht gelast (met koper is eigenlijk "hardsolderen" maar voor nu noemen we het lassen). Ik koos voor het lassen met koper omdat daar minder warmte bij vrij komt en daarmee minder kans is op vervorming van het paneel. Na dit alles even netjes afgeslepen, uitgeschuurd en een laag plamuur aangebracht en geschuurd. Ook hier weer met grondverf gespoten en wederom uitgeschuurd voor een extra strak resultaat.



Na dit alles was het tijd voor de spuitcabine waar mijn collega zijn magie los liet op de Rover. Hij heeft erg mooi werk geleverd en hij heeft de kleur mooi uit laten waaiëren. Kleurverschil is er wel maar dat is eigenlijk onvermijdelijk. Het is niet storend dus ik ben er erg blij mee! Ik heb de rechter achterdeur helemaal in de cavity wax gezet zodat hij van binnenuit niet meer kan roesten.





Rover het ook maar hij is bij de vorige eigenaar over gespoten en om wat voor reden dan ook is die lijn niet terug geplakt. Ik ben erg blij met het resultaat van al het werk!

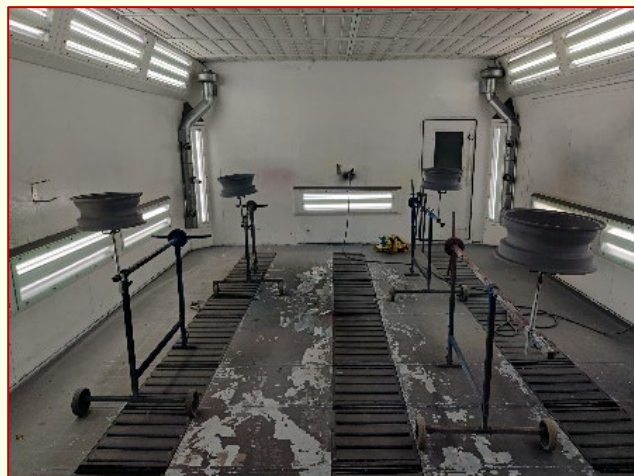


Als kers op de taart nog een nieuw motorkap embleem besteld bij Damen en Kroes (waar anders?). Dat staat weer fris! De rechter achterdeur is ook weer dicht gebouwd met nieuwe seal strip zodat de deur netjes dicht zit. Wat ik ook nog heb gedaan is een zogenaamde pin-stripe of body-line aangebracht samen met een collega. Dit zag je vroeger meer en ik vind het toch wel een heel mooi detail. Origineel had mijn



Rover SD1

Tijdens de winter heb ik aan mijn Rover SD1 Vanden Plas iets aangepakt wat me al een tijdje dwars zat. De velgen waren erg verweerd door vadertje tijd. Aanpakken dus want schoenen maken de man, en velgen maken de auto zeggen ze wel eens. Op mijn werk heb ik de banden er afgehaald en toen kon het werk beginnen. Ik was in eerste instantie van plan om ze te schuren maar kenners weten dat het ontwerp van de MK2 Vanden Plas velgen zich daar niet echt voor lenen. Zeker niet als je grote handen hebt. Collega's raden mij aan om ze alle vier te laten stralen. Dat scheelde een hoop tijd en het resultaat was erg goed. Vier lege stukken canvas klaar om te lakken. Eerst heb ik de velgen in de primer gespoten en ze daarna in de spuitcabine gezet zodat een collega ze kon spuiten.



Zoals u weet zijn series 2 Vanden Plas velgen grijs met een zilveren rand. In de fabriek werden de velgen, na het lakken/powdercoaten, afgedraaid om een zilveren rand te krijgen en in de blanke lak gezet. Blanke lak op kaal aluminium is niet zo duurzaam als op lak en daarnaast kunnen we de velg niet afdraaien op mijn werk. Hierom heb ik gekozen om de randen zilver te spuiten. Dus nadat elke velg vanbinnen en vanbuiten grijs gespoten en in een laag 2K blanke lak gespoten was, hebben mijn collega en ik de randen afgeplakt. Hierna konden deze zilver gespoten worden. Een monniken werk idd haha! Nadat de randen zilver gespoten waren zijn de velgen opnieuw in de 2K blanke lak gespoten.





Terwijl de velgen er af waren stond de Rover SD1 op as-steunen bij ons in de garage. Tot groot vermaak van de buren die altijd interesse tonen in de Rovers. Opmerkingen als "nou, die pikken ze niet meer.." kreeg ik vaak te horen. Voordeel was dat ik dingen kon bijwerken zoals de remtrommels en remklauwen. Ik heb de oppervlakte roest weggehaald, goed ontvet en toen alles gespoten. Staat er weer fris bij en een roestige remtrommel of remklauw achter een frisse velg kan natuurlijk niet.



Ook zijn bij de Vanden Plas instelbare schokdempers gemonteerd van het merk Spax. Een echte aanrader. Erg fraai resultaat en na de winter kon ik niet wachten tot in een foto in de zon kon maken. Weer een klusje geklaard aan de oude schuit!





ROCH Projecten

Welkom bij ROCH Projecten, een rubriek die we iedere Viking willen laten terug keren....

Heb je zelf een project en /of wil je een specifiek onderwerp behandelt hebben in een volgende Viking, mail dan even naar redacteur@roverclub.nl

ROCH Projecten 1

The way to Monte-Carlo part 1

Johan Löwik

INTRO :

Wij rijden inmiddels ruim 10 jaar met onze witte Rover P6 2000TC het Duits Historisch Rally kampioenschap. Een mooi kampioenschap met veel variatie in het startveld.....



In de loop der jaren krijg je zo van die “speciale wensen” waar je graag een keer aan mee zou willen doen, de zogenaamde Bucketlist. Van deze Bucketlist hebben we deelname aan het Eifel Festival in Daun en het spektakel Goodwood Festival of Speed al kunnen afstrepen in respectievelijk 2019 en 2018.

Blijft..... de legendarische Monte-Carlo rally! Deze Historique rally wordt eind januari 2023 weer verreden rondom Monaco, met een aantal spectaculaire col's uit de oorspronkelijke rally waaronder de beruchte Col de Turini.

De auto moet voldoen aan de originele homologatie en moet in z'n geheel “time period” zijn, hetgeen betekent compleet zoals ze in 1965 de Monte-Carlo wedstrijd reden. Omdat onze huidige 2000TC niet aan deze eisen voldoet hebben we besloten voor de MC een nieuwe P6 op te bouwen.

Over de keuze kunnen we kort zijn; het moet een vroege 1° serie P6 zijn met een 2 ltr motor, want we moeten immers conform homologatie bouwen!



Het is een, hoe treffend, een 2000TC geworden uit 1965..... 1965 het jaar waarin Roger Clark met zijn P6 de overwinning behaalde in zijn klasse en de Rover P6 uiteindelijk 6° algemeen werd! Ook de livery van deze P6 zullen we volgen, dus Maroon Red met een wit dak.

Roger Clark,

Als zoon van een motordealer die ook Roger Clark heette, ging Roger, net als zijn jongere broer Stan Clark (ook later rallyrijder) als leerling aan het werk in het bedrijf van zijn vader. Hij leerde over auto's als monteur en hielp het bedrijf vervolgens nieuwe verkoopfranchises aan te nemen. In 1975 waren er vier Roger Clark Cars Ltd. garages in de omgeving van Leicester, die onder franchiseovereenkomsten Alfa Romeo, Ford, Jensen, Lotus, Renault en Porsche verkochten.

Carrière

Clark slaagde in 1956 voor zijn rijexamen en sloot zich onmiddellijk aan bij de Leicester Car Club, waar hij Jim Porter ontmoette, die 20 jaar lang zijn rijder was. Aanvankelijk leende hij een Ford Model Y uit de garage van zijn vader, hij maakte zijn rallydebuut op clubniveau in 1956 in een Ford Prefect van voor de Tweede Wereldoorlog.

De auto gebruikte nummerplaat 2 ANR, die Clark gedurende zijn hele carrière behield en vaak gebruikte voor later privé gebruik. Daarna kwam de overstap naar een BMC Mini Cooper, in deze auto wonnen ze het East Midlands Rally Championship (1961 en 1962), werden ze vierde in het algemeen klassement en een klasse overwinning in het International Circuit of Ireland (1963), derde in het Motoring News Championship (1963) en derde in zijn eerste Circuit of Scotland (1963).

Dit succes bleef niet onopgemerkt en leidde tot een reeks fabrieks auto's :

1963 Triumph TR4 voor Spa-Sofia-Luik en een Reliek sabre in de Alpine Rally.

1964, terwijl hij privé experimenteerde met een Ford Cortina GT, sloot Clark een tweejarige fabrieksovereenkomst met de Rover Company, waardoor het paar in 1965 hun Monte Carlo Rally-categorie won in een Rover 2000. In deze periode behaalde hij ook de eerste twee van zijn vijf Overwinningen in het Circuit of Scotland in 1964 in zijn eigen Ford Cortina, en met gecombineerde resultaten won hij de eerste van zijn vier British Rally Championship in 1965. Roger reed voor BL tijdens het seizoen 1980, waar hij deelnam met de iconische TR7 V8, maar met beperkt succes.



Wordt vervolgd!

Bij vragen: info@classic-rover.nl

ROCH Projecten 2 Rover SD1 Vitesse

Serge Heitling



Ergens rond 2012 ongeveer leerde ik voor het eerst over het bestaan van deze SD1, de auto die van Jurgen Daniel is geweest en na jaren werd gevonden door zijn dochter Robin. Haar verhaal omtrent deze Vitesse is te lezen in Viking nr ?/202? Onder andere doordat Robin moeder is geworden heeft ze toch moeten besluiten de Vitesse van de hand te doen en haar aandacht op de kleine te richten in plaats van een behoorlijk ingrijpende en kostbare restauratie van een Rover. Zodoende heb ik de Vitesse van haar overgenomen.

Na de avond ervoor de sleutels opgehaald te hebben en alvast een reservewiel te hebben gemonteerd vanwege een platte band, heb ik op een zaterdag in oktober 2021 met een autoambulance achter de bus de nieuwe aanwinst opgehaald. De auto rolde verrassend soepel voor eentje die al zo lang stil stond. Gelukkig maar want ik was alleen maar zou voor nood nog wat nichtje kunnen optrommelen die in dezelfde plaats woonde om eventueel te helpen duwen. Ik had bijna van dat aanbod gebruik moeten maken om de Rover door een regengootje op de parkeerplaats te duwen maar er kwam al snel een buurtbewoner (bleek de eigenaar van de klassieke Alfa Romeo onder een hoes naast de Vitesse te zijn) toesnellen om even te helpen. Na met wat spanbandjes de boel gezekerd te hebben en een korte controle of deuren, motorkleppen en sierlijsten voldoende vast zaten om de reis te overleven ging ik op weg en verliep de reis zonder problemen. Eenmaal aangekomen bij de

werkplaats de Vitesse snel afgeladen want de volgende dag gingen we op vakantie en er moest nog ingepakt worden.

Het ophalen van de Vitesse

Na een weekje er tussenuit te zijn geweest ging ik de Vitesse eens wat beter bekijken. Het was na even snel er omheen lopen al duidelijk dat de onderkanten van alle 4 de deuren vrij matig waren, de motorkap tussen de koplampen doorgeroest was en er geen verband meer in de kap zat. Het achterpaneel van de Vitesse vertoonde wat gaten en de achterklep wordt bij elkaar gehouden door de ruit aangezien het binnenframe, bovenaan tussen de scharnieren, over bijna de volledige omtrek is weggeroest. Na openen van de achterdeuren, dat vereiste bij de linker achterdeur nog wat gepriegel met schroevendraaiers omdat de link tussen de hendels en het ontgrendelingsmechanisme in het slot zelf was afgebroken, bleek dat beide slotplaten voor een flink deel waren losgeroest van de dorpels. Goed, ik had wel weer even genoeg roest gezien voor die dag en had de hefbrug bezet dus besloot de inventarisatie van de onderkant tot later te bewaren. Tot zover zag het er niet echt goed uit.



De verbinding tussen dorpel en slotplaat linksachter; rechtsachter is ongeveer in dezelfde staat.

De volgende test; gingen de injectoren nog open als ze bediend werden? Dit bleek dus bij 5 van de

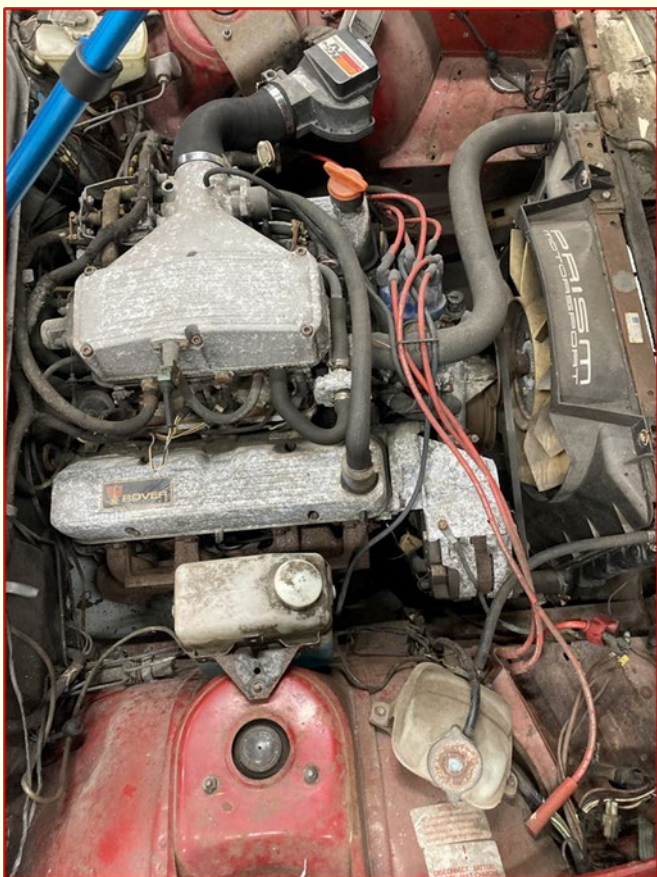
Volgende inventarisatie is de techniek. Buiten een paar ontbrekende onderdelen zoals uitlaat vanaf de spuitstukken, de voorremklauwen (ongetwijfeld de reden waarom de auto zo licht rolde), de hemelplaat, een paar bevestigingsbeugels en wat sierlijsten, lijkt de Vitesse redelijk compleet. Naar zeggen heeft de motor ongeveer 6 jaar geleden even kort gedraaid op remmenreiniger. Het weer aan de praat krijgen van het Lucas injectiesysteem die waarschijnlijk veel langer niet gewerkt heeft kan dus nog een uitdaging worden. Eerst wat mechanische controles uitgevoerd; bougies eruit, motor met de hand rond getornd, verse olie en filter, oliepomp ontluicht en de olie laten circuleren. Hierbij, op een losse schroefdraad reparatie bus van de 3^e bougie na, geen gekke dingen.

Dan maar eens een accu aansluiten voor het volgende rondje controles. Accu erop, contact aan... geen rook en geen vuur. Dashboardlampjes branden. Contact door naar de start stand en zowaar begint de motor rond te draaien. Startmotor klinkt wel als een verkouden koffiemolen maar weer geen rook en vuur. Gelijk maar een compressiemeting uitvoeren, allemaal redelijke waarden. Cilinder 6 wat aan de lage kant maar dat kan nog verbeteren als de motor weer loopt. Ontsteking hebben we ook waardoor we al 2 van de 3 randvoorwaarden voor een lopende motor hebben. Nu nog brandstof.

Omdat het hier een SD1 Vitesse betreft wordt de brandstofvoorziening verzorgd door het Lucas L-jetronic 4CU elektronische injectiesysteem in plaats van carburateurs waarbij een flinke rits sensoren zorgt voor de juiste input voor het motormanagementsysteem. Alle componenten, inclusief de bedrading zijn inmiddels 38 jaar oud en hebben mogelijk meer dan 15 jaar geleden voor het laatst gewerkt. Hier kan dus best veel fout. Na het vervangen van een hevig lekkende brandstofpomp, filter, diverse uitgedroogde brandstofslangen kon ik de brandstofdruk meten en wat testjes doen om te zien of er nog leven in de injectoren en brandstofdruk regelaar zit. Het systeem kwam mooi op de gespecificeerde druk en bleef ook druk houden. Dat is al een mooi begin. De injectoren sloten dus af en de brandstofdruk regelaar werkte.

8 niet het geval. Ik wilde, aangezien ik nog steeds aan het inventariseren was, eigenlijk niet de halve

motor afbreken om de injectoren verwijderen en te reinigen dus heb een flinke dosis brandstofsysteem reiniger aan de benzine toegevoegd en dit en paar dagen laten staan. Na een beetje "jutteren" met spanning op de injectoren werkte nu 7 van de 8 injectoren. Als de motor bruikbaar blijkt gaan de injectoren er toch uit om de injectorslangetjes en seals te vervangen dus goed genoeg voor nu. Volgende controle, geeft de motorcomputer ook een signaal naar de injectoren? Helaas wat dit niet het geval. Oh dear, nu wordt het zoeken. Gelukkig was de storing snel gevonden; de draad vanaf de ontsteking naar de computer was gebroken waardoor het toerentalsignaal ontbrakt. De breuk zat op een redelijk makkelijke plaats buiten de draadboom. Na nog wat sensorwaarden vergeleken te hebben met de specificaties moest een startpoging er maar eens van komen.



Uit veiligheidsoverwegingen even een externe startknop direct op het startrelais gezet zodat ik naast de auto kon staan in geval iets mis ging en gelijk de accu kon loskoppelen. Oorkleppen op (er zat immers geen uitlaat onder) contact aan,

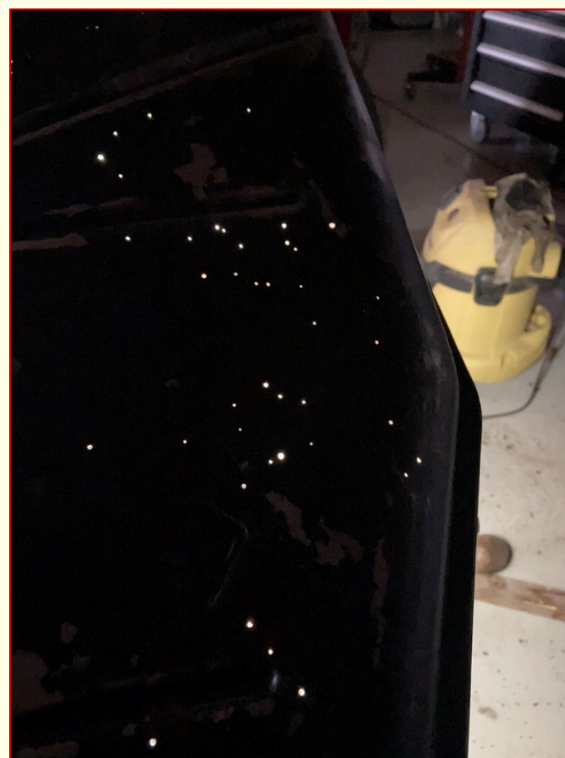
startknop in en na een paar seconden de eerste plofjes. Het viel me wel op nu de bougies er weer in zaten dat het starttoerental vrij laag was dus even met een startkabel een extra massa aangelegd tussen het motorblok en de accu. Dit hielp een beetje. Nog maar een keer proberen met wat remmenreiniger om een beetje te helpen. VROEM, de Vitesse liep.....en bleef lopen! Nergens overmatige olie of brandstoflekages, en na een paar seconden deed ook de laatste vastzittende injector weer mee. Oliedruk lampje op het dashboard was uit gegaan en de naald van de oliedruk meter kwam omhoog. Mooi. Ze liep. Hoe ze mechanisch liep kon ik eigenlijk niet zeggen door de herrie van de verbrandingsgassen die al direct bij de spruitstukken naar buiten kwamen. Volgende puntje, er moest even een uitlaat onder. Gravend in mijn onderdelen voorraad heb ik van wat gebruikte uitlaat delen van diverse typen SD1's (veel serie 1 die net anders zijn dan serie 2 zoals de Vitesse) een tijdelijke gasdichte uitlaat gefabriceert. Ook het koelsysteem werd gevuld om de motor wat langer te kunnen laten draaien.

De motorruimte van de Vitesse

Bij de volgende startpoging had de startmotor het nog steeds erg zwaar. Ik had er nog een paar liggen dus die ook vervangen voor een betere. Dit scheelde aanzienlijk en het pufje remmenreiniger was niet meer nodig. Met uitlaat bleek de motor ook mechanisch redelijk stil. De ontsteking werd nog even afgesteld en, temperatuur- en oliedrukmeter in de gaten houdend werd er wat langer proefgedraaid op verhoogd toerental zodat alle draaiende delen voldoende smering kregen. Er kwamen weer wat zaken naar boven voor op het lijstje; de radiator had een klein lekje ergens bovenin het koelblok. Deze dient vervangen te worden. Ander puntje was dat de oliedruk toch we erg laag werd bij het opwarmen, dus dunner worden, van de olie. De oliedruk stond nog niet op ¼ van de schaal bij 1500 t/min en stationair ging ook het oliedruklampje aan. Het makkelijkst om eerst te controleren is het overdrukventiel in de oliepomp. Deze had toch wat slijtsproten, dus oliepomp goed schoon gemaakt en een nieuw ventiel en nieuwe veer erin. Het lijkt verbeterd maar ben nog niet helemaal tevreden. De motor zal toch een keer uit de auto gehaald worden dus dan is verder onderzoek naar de staat van lagers en dergelijke ook wat makkelijker.

Inmiddels hebben we een beetje een beeld van de staat van de carrosserie en de motor. Om het mezelf wat makkelijker te maken zou het prettig zijn als de auto rijdend is zodat het verplaatsen wat eenvoudiger zou worden. Hiervoor is nog nodig aandrijving, koppeling, remmen en liefst de eigen brandstoftank. Om met de laatste te beginnen; het externe motorfiets tankje werkt wel maar geeft telkens best een benzinstank omdat de retourleiding in het tankje gehangen moet worden en bij afkoppelen telkens de restjes brandstof uit de leidingen lopen. Dus de tank er onderuit geschroefd om deze te inspecteren en te spoelen. Door het gat van de tankzender zag ik al dat er veel, heel veel roest in de tank zat. Waarschijnlijk had zich toch water in de tank verzameld door het ontbrekende stuk slang in de vulhals. Na een keer met de staalborstel over de onderkant van de tank gegaan te zijn hadden we toch een paar gaatjes. Nu heb ik nog ergens een reserve tank liggen maar niet voor een Vitesse. Tanks voor de injectiemotoren zijn anders dan voor de carburateur versie's en inmiddels lastig te krijgen. De overweging om de tank dan maar te repareren wordt dan toch interessant; mocht het hele Viteseproject uiteindelijk redelijkerwijs niet haalbaar blijken dan kon ik toch nog eens iemand helpen aan een goede tank. De zaag erin dan maar. Een stuk van de bovenkant eruit gezaagd en de complete bodem eruit. Na het staalborstelen van de bodem van de tank blijkt het echt één grote gatenkaas hetgeen goed zichtbaar wordt met een lampje aan de achterkant.

epoxy welke in ieder geval E10 bestendig is. Origineel zijn de tanks van binnen vertind maar dit is bij reparatie niet haalbaar.



*Boven; De tank met veel gaatjes in de bodem.
Links; Nieuwe bodem in de maak met de oude als voorbeeld. Onder; De nieuwe bodem (bijna) klaar om ingelast te worden*



Met de oude tankbodem als voorbeeld is er een nieuwe bodem gemaakt. De rest van de binnenkant van de tank wordt eerst gestraald waarna de tank weer in elkaar gelast wordt. De binnenkant wordt vervolgens afgewerkt met

Het volgende puntje om de auto rijdend / verplaatsbaar te krijgen was de aandrijving. Het koppelingspedaal had geen druk. Er was nog een ander, zorgwekkender punt; met een versnelling ingeschakeld kon de Vitesse gewoon vooruit geduwd worden zonder dat de motor ronddraaide. Met andere woorden, er was geen verbinding tussen de motor en de verdere aandrijving. Vele scenario's schieten dan door je gedachte, dus weer een kwestie van zaken uitsluiten. Wiel van de grond, ronddraaien om te zien of er verbinding was tussen de wielen en de aandrijfjas. Dat was er. De aandrijfjas zelf zat er ook onder. Zou het dan iets in de versnellingsbak zijn? Of de koppelingsplaat gebroken? Of misschien onderdelen verwijderd in de afgelopen jaren? Het bleek vrij simpel, de koppeling is ooit eens, ongetwijfeld met kracht, ingetrapt maar veerde niet meer terug doordat de koppelingscilinder klem liep. Na verwijderen van de koppelingshulpcilinder was er weer verbinding tussen motor en versnellingsbak. Uiteraard diende wel beide koppelingscilinders gereviseerd of vervangen te worden. Na revisie van de cilinders (de interne roest viel mee en ik had nog wat revisiesetjes liggen) bleek ook de leiding tussen de hoofd- en hulpkoppelingscilinder doorgeroest te zijn. Dus het slechte stuk leiding er tussenuit gehaald, even een nieuw stukje leiding gemaakt en deze met behulp van een knelverbinder weer aangesloten. Na ontluichten hadden we een rijdende SD1 Vitesse. Nog niet wegwaardig, alleen de handrem werkt vooralsnog, maar in ieder geval zelfstandig te rangeren en op de hefbrug te zetten.

Nieuw stukje leiding voor de koppeling



Nu de Vitesse vrij makkelijk de brug op kon, toch maar eens de onderkant aan een nadere inspectie onderwerpen. Ook hier werd vrij duidelijk dat het niet om een nieuwe auto ging. De linker dorpel heeft een flink gat waarbij ook het bevestigingspunt van de trailingarm, één van de delen waarmee de achteras aan de auto vast zit, bijna volledig is weggeroest. Ook de dwarsbalkjes onder de Vitesse ter ondersteuning van de vloer hebben duidelijk betere tijden gekend. Wielkastranden zijn vrij slecht, de binnenschermen vóór zijn ook niet best meer maar al met al kan de onderkant slechter. Geen meevaller maar ook niet echt een tegenvaller.



- 1) *Het dwarsbalkje onder de vloer. 2) Missend stuk dorpel links*

De remmen is ooit iets raars mee gebeurd. De Vitesse zou een remsysteem met geventileerde remschijven en remklauwen met dubbele aansluiting moeten hebben. Er zitten nu massieve remschijven op en de remklauwen ontbreken. De remleidingen zijn allemaal wel ergens te ver verroest dus zouden allemaal vervangen moeten worden. Tevens is één van de wielbouten van het rechter voorwiel afgebroken, dus daar is ook nog het één en ander te vervangen.

Al met al geeft het verhaal tot nu toe wel een beetje een beeld van de Vitesse. Om deze auto weer op de weg te krijgen zal er veel in uren en onderdelen geïnvesteerd moeten worden. Voor de auto in zijn huidige vorm ziet het er niet goed uit maar een plan is in de maak.



