



2011

02

VIKING





ROCH

Opgericht 20 juni 1971, Koninklijke goedkeuring 5 december 1974, Mede-oprichtster FEHAC

Lidmaatschap bedraagt € 55,00 per jaar voor leden (bij automatische incasso € 50,00) en wordt naar rato berekend in de maand waarin men lid wordt. Het lidmaatschap loopt van 1 januari tot en met 31 december. Beëindiging van het lidmaatschap moet schriftelijk worden medegedeeld voor 1 december van het lopende jaar en gaat pas in op 31 december van het jaar waarin men opzegt.

Bankrelatie: ING-Bank te Meppel, Rekeningnummer: 2609812 ten name van Rover Owners' Club Holland.

Bestuur:

Voorzitter:

Johan Löwik
Wierdensestraat 72
7443 AG Nijverdal
Telefoon: 0548-616114
E-mail: voorzitter@roverclub.nl

Secretaris / Secretariaat:

Truus Westland-Laan
Dorpsplein 7
4243 JC Nieuwland
Telefoon: 0183-352795
E-mail: secretaris@roverclub.nl

Penningmeester / Ledenadministratie:

Jan-Roelof Troost
Werkhorst 5
7944 AP Meppel
Telefoon: 0522-474948
E-mail: penningmeester@roverclub.nl

Bestuurslid:

Hennie Westland
Dorpsplein 7
4243 JC Nieuwland
Telefoon: 0183-352795
E-mail: hb.westland@planet.nl

Bestuurslid / Redactie Viking:

Marcel van Barneveld-de Bont
Burg. Jhr. mr. W.E. van Weedelaan 1
3958 GP Amerongen
Telefoon: 06-18822426
E-mail: redacteur@roverclub.nl

Website: www.roverclub.nl

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

INHOUDSOPGAVE

- 02 ROCH
- 05 Van de bestuurstafel en Wist u dat foto's
- 07 Van de redactie
- 09 British Cars & Lifestyle 19 en 20 maart 2011
- 11 Notulen Algemene Ledenvergadering 26 maart 2011
- 16 Verslag Taxatiedag 16 april 2011
- 18 De oprichting van Rover Owners' Club Holland
- 21 Herinneringen aan een 30-jarig lidmaatschap van de ROCH
- 23 Stem uit het hiernamaals
- 27 Het leven na de Viking
- 32 Vervolg restauratieverslag P6
- 39 COLOFON



EVENTEMENTENKALENDER

- 17/06/2011-19/06/2011 Jubileumfeest De Rijp
- 26/06/2011 British Autojumble Waalwijk

UITGAVEN VIKING

- 03-2011: ± 15 september 2011
- 04-2011: ± 15 december 2011
- 01-2012: ± 15 maart 2012
- 02-2012: ± 15 juni 2012



*40 jaar ROCH van harte gefeliciteerd
namens het taxatie team van*

Ataxaties

met recht de juiste waarde ®

**Gerechtigd beëdigd gecertificeerd
onafhankelijk register taxateur**

Taxaties conform ISO 17024
Aangesloten bij FEHAC-VRT-TMV

André Pisa Gageldijk 198 Utrecht
Info: tel. 06-51364767 www.ataxaties.nl

N I E U W !

VAN UW ROVERVERZEKERAAR
UIT BAARN

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 Automobielen- 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

VAN DE BESTUURSTAFEL

Beste mensen,

Op 26 maart jongstleden is een gedeeltelijk nieuw bestuur van de ROCH door de ALV geïnstalleerd.

Ik ben er trots op de komende periode de voorzitter te mogen zijn van het bestuur van onze fantastische club en vanuit de ledenvergadering hiervoor alle steun te hebben mogen ontvangen. Het oude bestuur onder leiding van Hennie, als ook Cor Ouwehand bedank ik hartelijk voor hun inzet en inspanningen over de afgelopen jaren. Er is voor ons een goed fundament gelegd om de toekomst vol energie, ambities en in het volste vertrouwen in te kunnen gaan. Met Jan Roelof Troost als nieuwe penningmeester, Hennie Westland nog één jaar als bestuurslid en Marcel van Barneveld-de Bont als bestuurslid (redacteur Viking) gaan we er voor!

De notulen van de ALV zijn verderop in deze Viking weergegeven, dit keer ook weer keurig op schrift gezet door Truus Westland-Laan, ook Truus gaat haar laatste jaar als bestuurslid ROCH in.

Met de organisatie en festiviteiten ter gelegenheid van het 40-jarig jubileum van onze eigen Roverclub gaan we de komende zomer prachtig van start. Een mooie gelegenheid om dit unieke evenement te combineren met het Internationaal Rover Treffen 2011. Het evenement heeft een groot aantal aanmeldingen reeds binnen, waaronder bijna de helft van de Rover-rijders uit het buitenland komt. Landen als, natuurlijk, Engeland en Duitsland, maar ook deelnemers uit Oostenrijk en Zwitserland.

Het programma rond het weekeinde van de 17e juni zal plaats vinden in Noord-Holland bij het plaatsje de Rijk. Thuislocatie tijdens dit evenement is Hotel De Rijper Eilanden, in de omgeving van dit hotel zullen allerlei evenementen georganiseerd worden, waarbij verschillende klassieke Rovers aanwezig zullen zijn. Gezien het uitgebreide programma beloofd het een fantastisch evenement te worden waar de echte Rover-liefhebber niet mag ontbreken.

Op een succesvol jubileumjaar voor de ROCH.

Namens het bestuur,

Johan Löwik
Voorzitter

WIST U DAT FOTO'S

Een werkplaatsmonteur met goed gereedschap niet zonder koffie op zijn werkbank kan werken, een Rover Tourer als een rode lap werkt voor een Volkswagen Passat en hoe een Borg Warner 35 automatische versnellingsbak er als nieuw uitziet toen je de auto nieuw kocht want keek je toen ook onder de auto ?



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



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 & virusfilter
- 5 MySQL databases
- Statistieken

€ 29,95

per jaar / excl. btw

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



VAN DE REDACTIE

Zoals beloofd in de vorige Viking zou ik me nog even netjes voorstellen, dus bij deze doe ik dat dan ook:

Wie ik ben, het wagenpark en mijn bezigheid? Marcel van Barneveld-de Bont, lid sinds juni 2001, penningmeester van de club geweest voor een jaar of zes en nu dus bestuurslid en redacteur, diverse Rovers zoals twee SD1-en, Rover 827 Sterling MK1 en twee Estates gehad en nog wat andere Britse auto's maar ook niet Britse auto's als dagelijks vervoermiddel. Momenteel bestaat het privéwagenpark thuis uit een Rover SD1 2600 Automatic van 1979, een Rover 827 Vitesse van 1989 en zie je mij ook wel eens in een Austin Metro 1.0 Surf van 1985 rondrijden. Als dagelijkse bezigheid bezit ik een Doe Het Zelf Garage in Rhenen, het adres waar in december 2010 een technisch evenement is gehouden. De meeste leden van de club kennen mij natuurlijk al wel, welke auto's ik bezit en wat mijn beroep is. Sommige leden meenden dat ik me echt niet meer voor hoefde te stellen, maar ik vind het wel zo netjes om dat wel te doen dus heb ik dat bij deze in het kort even gedaan.

De vorige Viking was ook al van mijn hand. Zeker niet de allerbeste en allermooiste die verschenen is, daar ben ik mij terdege van bewust. Soms heb je niet alles voor een editie in de hand in het huidige tijdperk en moet je roeien met de riemen die je hebt. Is ook al deels terug te lezen in de vorige editie bij het artikel van de redactie.

Als je een artikel voor het clubblad wil schrijven vind ik dat natuurlijk geen enkel bezwaar. Liefst ontvang ik dat in Microsoft Office Word per e-mail maar mocht dat niet kunnen, kan je het ook typen in het e-mail bericht zelf. Over taalfouten hoef je je geen zorgen te maken, spellingscontrole wordt toegepast. Het schrijven op papier en dat ik het uit ga typen, liever niet. Foto's bij het artikel zijn natuurlijk ook welkom, liefst zo veel mogelijk, scherp en in een zo hoog mogelijke resolutie, gemaakt bij voorkeur met een digitale camera, zodat ik wat te kiezen heb om bij het artikel te plaatsen en eventueel te bewerken, maar zorg er dan wel graag voor dat de foto's niet bijna allemaal hetzelfde zijn, daar heeft de vorige redactie zich onder andere enorm aan gestoord en ook mij zal je daar geen plezier mee doen. Foto's ook niet in het artikel zelf voegen, dat vindt het pakket waarmee het clubblad gemaakt wordt niet leuk, gewoon even separaat van elkaar insturen. Adobe (PDF) bestanden mogen ook, ingescande artikelen ook, maar dan wel netjes en vooral recht ingescand, bij voorkeur in JPG of JPEG formaat.

Een doelstelling van mij is om in iedere editie iets te hebben staan over meerdere Rovermodellen, met een merkhistorie van iets meer dan honderd jaar moet dat toch wel lukken, wat mij betreft komen ze allemaal een keer aan bod, van de eerste fiets tot en met de laatst geproduceerde 75.

Voor je ligt de jubileumuitgave met daarin genoeg te lezen, verslagen van de laatste evenementen, jarenlang Rover P6 bezit, terug in de tijd en dan zo'n veertig jaar, heeft een oud redacteur een artikel geschreven over zijn belevenissen, heeft een mobiele telefoon provider een netwerk aangelegd tussen hemel en aarde, schrijft een oud voorzitter ook een artikel en wie deze editie letter voor letter leest ziet bijvoorbeeld ook dat er het een en ander is aangepast in de vaste rubrieken.

Mr. & Mrs. Furfield zijn op vakantie, mooi weer dus er op uit met de Austin Winchester, in gebieden waar geen draadloos internet te vinden is kennelijk want een artikel hebben ze wel beloofd, dus deze editie geen bijdrage van de andere kant van de Noordzee. Ze genieten vast van vakantie en jullie leden misschien straks ook wel als je met een Rover op vakantie gaat. Je zal vast wel wat doen en meemaken: Rover vakantiefoto's, pech onderweg, bijzondere buitenlandse auto's gezien, etc. etc. en misschien wil je je verhaal met foto's wel delen met de andere leden. Zou hartstikke leuk zijn, toch?

Veel kijk- en leesplezier en indien je naar het lustrumweekend gaat, ook daar veel plezier gewenst en dat het weer dat weekend maar mee moge zitten. Misschien kan de positieve instelling van Jack Wrench daarin ook nog wel iets betekenen.

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 DAGELIJKE 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



Door Johan Löwik

“Schotse ruiten, Ierse muziek en Engelse auto's in Rosmalen”.

Wie aan Groot Brittannië denkt, denkt aan : het chroom, notenhout, klassiekers met leer, het porselein van Wedgwood, de ruitjes van Burberry en de smaak van Guinness. Veel van dit alles was te vinden op de laatste klassieke autobeurs British CARS & Lifestyle die 19/20 maart jongstleden wederom werd gehouden in het Autotron te Rosmalen. Met ruim 200 standhouders verreweg de grootste winkel van producten uit het Verenigd Koninkrijk : antiek, huis- en tuindecoratie, kleding, sieraden, tafellinnen, boekenkasten, lederen fauteuils, meubels, tafelzilver, serviezen, stoffen, huisraad, handgemaakte schoenen, laarzen, marmelade, delicatessen, reisinformatie, en natuurlijk niet te vergeten veel mooie klassieke auto's en volop entertainment. Kortom.... Een beurs voor man én vrouw !

Ook de ROCH was dit jaar weer op het evenement aanwezig en ditmaal met een drietal bijzondere Rover's. Een beetje een andere opzet dan andere jaren, maar de keuze voor het verrassende thema “Rover in de Race en Rallysport” werd door de meesten goed gewaardeerd. De sfeer was, net als andere jaren, wederom goed en de bezoekersaantallen op de gehele beurs redelijk. Wij mochten zeker niet klagen, het was de gehele dag gezellig druk op de ROCH-stand.



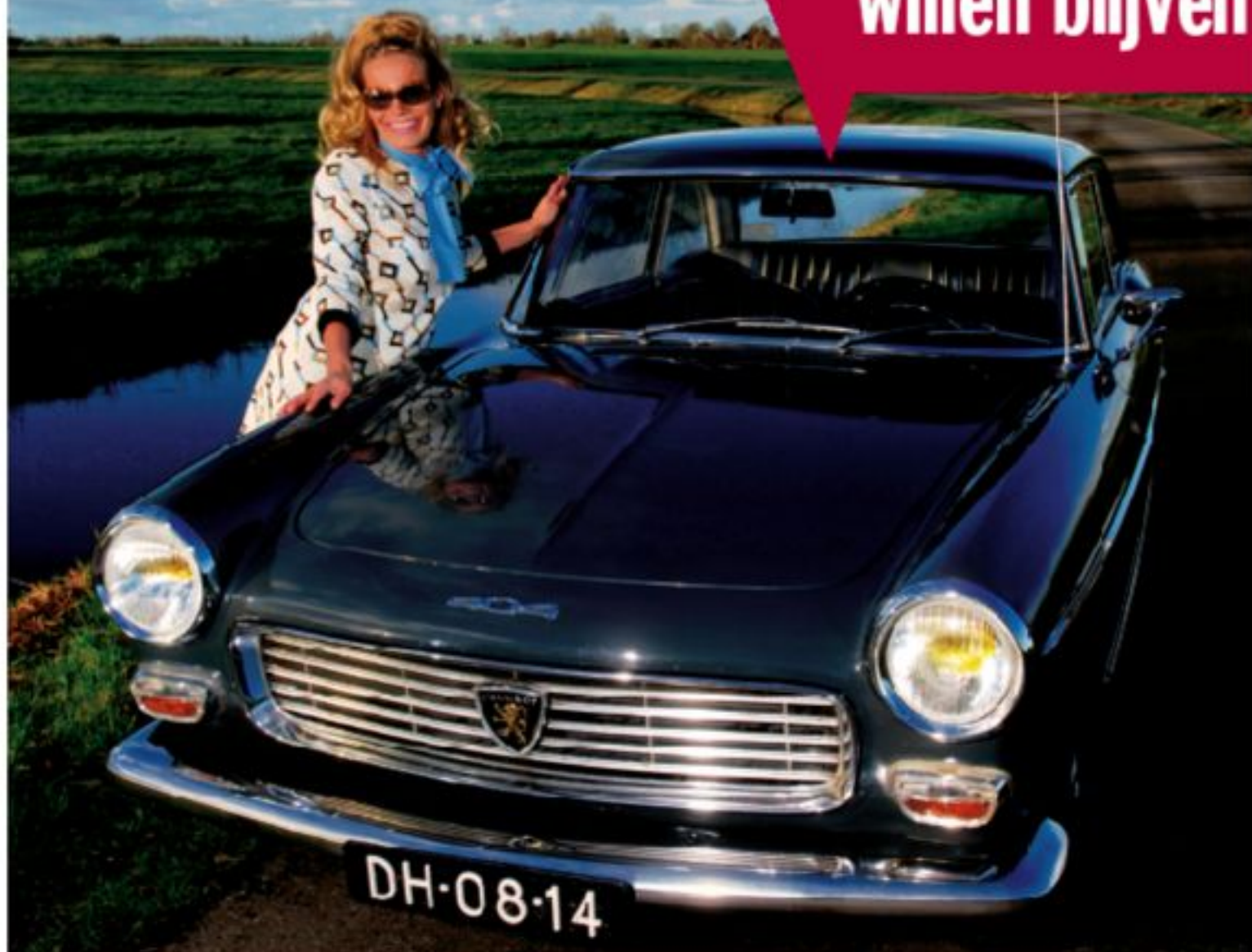
Aanwezig was de P5 in Rally uitvoering, deze robuuste P5 straalt een flink stuk degelijkheid uit die je in de lange afstandsrally's waarvoor men deze auto inzet zeer zeker nodig bent. De P5 staat onder andere bekend vanwege zijn optreden in de London-Sidney Trial van 1993, gereden door Go Wammes en als navigator Willem van Koningsveld. Andere rally's waar The Rover Company de P5 in het verleden als “fabrieksauto” (Workscar) heeft ingezet zijn o.a. de Safari Rally, de Acropolis (met Roger Clark in een Rover 3 litre als 9e) Luik-Sofia-Luik maar ook de in Nederland bekende Tulpenrally en natuurlijk de Engelse RAC-rally.

Verder stond er de rally-P6, waarvan ik zelf de eigenaar en rijder ben, samen met ROCH clublid en zwager Gert Visser rijden we in Duitsland met deze auto de Historic Rallye Cup, kortweg HRC genaamd. De auto, een van oorsprong Italiaanse 2000 TC uit 1967, is een Replica 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. een 3e prijs in de Monte Carlo ! De auto is zoveel mogelijk origineel en standaard gehouden, echter daar waar nodig (FIA - regels) aangepast aan de huidige strenge veiligheidseisen. De auto zal met namen op de Duitse rallywegen te zien zijn vanwege het ontbreken van een homologatie. In Duitsland is dit geen probleem, men kijkt daar puur naar originaliteit en keurt daar puur op veiligheid! We hebben er inmiddels een paar evenementen opzitten. Meer info via : <http://www.classic-rover.nl/home/8>

De 3e auto, de jongste, is een snelle SD1 in de Marlboro circuit versie. De eigenaar en rijder, Jeroen Veldhuis, gaat hiermee van start in de Youngtimer Touring Car Challenge of wel YTCC. Deze toerwagen klasse is in 1993 ontstaan. Aan de start verschijnen auto's die menig toeschouwer zelf heeft gehad, zoals BMW 2002 en M3, VW Golf en Scirocco, Ford Escort, Opel Kadett, Saab 99 en Mini Cooper. De auto's moeten conform de homologatie van destijds geprepareerd zijn. De Challenge heeft een goed gevulde racekalender met races in binnen- en buitenland. De klasse onderscheidt zich ondermeer door de zeer goede sfeer en bereidheid om elkaar te helpen. Op de baan wordt er vaak hard en fair gestreden met respect voor elkaars materiaal. Meer info op : <http://www.ytcc.nl> waar ook filmpjes van de snelle SD1 te zien zijn.

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.tvm.nl of bel (0528) 29 29 99.



OWM TVM U.A. | Van Limburg Stroomstraat 250 | postbus 130 | 7900 AC Hoogeveen
tel.: +31 (0)528 29 29 99 | fax: +31 (0)528 29 22 81 | info@tvm.nl | www.tvm.nl

Zelfverzekerd op weg

TVM
VERZEKERINGEN

NOTULEN ALGEMENE LEDENVERGADERING 26 MAART 2011



1. Opening

De voorzitter Hennie Westland opent om 13.15 uur de vergadering, waarbij hij een ieder, hartelijk welkom heet op de Algemene Leden Vergadering van de Rover Owner's Club Holland.

De ROCH kijkt terug op een jaar waarin de vereniging zich, wat betreft het aantal leden, nog niet direct zorgen hoeft te maken maar wel moet er door ons allen geprobeerd worden om het leden aantal weer omhoog te krijgen. Ook wij als ROCH hebben nu te maken met een achteruitgang. Het aantal nieuwe leden is kleiner dan het aantal leden dat door niet te betalen of met de noorderzon te vertrekken moet worden uit geschreven.

Jammer genoeg hebben we als bestuur gemerkt dat maar weinig leden iets van hun vrije tijd willen steken in de tot instandhouding van hun vereniging. Spontane aanbiedingen zijn er maar zeer weinig geweest. De Viking kampt soms met een gebrek aan kopij. De redactionele werkzaamheden komen bijna altijd op dezelfde personen neer. Je zou toch denken dat het leuk is, om bezigheden met of over je Rover, te delen met andere liefhebbers van Rovers.

Om dit jaar **2011** het 40 jarig jubileum te kunnen vieren, waarbij ook de Europese Rover familie van de partij zal zijn, was het bestuur begonnen contact te zoeken met leden die zich hiervoor in willen zetten. Ook daarbij hebben wij maar weinig hulp uit de vereniging kunnen krijgen. Ook met de inschrijvingen voor dit weekeind, loopt het met de Nederlanders nog niet storm. Wat is dat toch dat we maar afwachten en zoveel op het laatste nippertje doen.

Het is wel belangrijk dat de gezelligheid op evenementen, waar we als leden elkaar ontmoet hebben, gelukkig is blijven bestaan.

Als laatste wil ik u vragen om op te staan en een moment van stilte in acht te nemen om de leden die dit jaar zijn overleden, te weten Dhr. Wim Sanders en Dhr. Frans Eschauzier, te gedenken.

Ook namens de andere bestuursleden wil ik u nogmaals welkom heten op deze jaarvergadering en hiermede de vergadering voor geopend verklaren.

2. Ingekomen stukken

Door de secretaris: Voor deze vergadering hebben de volgende leden zich afgemeld:

De heren Ted v.d. Linde, Karel Kruyt, Kalle Slaap, Joost de Jongh, Jens Valk en Jacques v.d. Berg.

Op deze vergadering zijn inclusief de bestuursleden 19 stemgerechtigde leden aanwezig.

Er zijn verder geen ingekomen stukken.

3. Notulen Algemene ledenvergadering van 27 maart 2010

De voorzitter vraagt of er op of aanmerkingen zijn op de notulen van de Algemene Leden Vergadering van 27 maart 2010. Tekstueel: Niets. Inhoudelijk: Niets. Waarbij de notulen zijn goedgekeurd.





4. Jaarverslag van de secretaris over het jaar 2010

Ook dit jaar heeft het bestuur 8 x een bestuursvergadering, roulerend bij de bestuursleden thuis, gehouden.

De activiteiten voor leden, georganiseerd door de ROCH in 2010 bestonden uit:

- 10 januari Nieuwjaarsborrel in “de Haven van Huizen”.
- 27 maart Algemene Leden Vergadering te Nieuwpoort.
- 17 april jaarlijkse taxatiedag te Hooglanderveen.
- 02 mei toerit door Zeeland. Samen met familie Brand.
- 19 september toerit en BBQ Twente samen met fam. Visser.
- 30 oktober technisch evenement bij de Fa. Jansen in Wesepe.
- 11 december technische middag bij The Golden Crank in Rhenen.

Beurzen waarbij het bestuur met de ROCH stand aanwezig was, waren:

- 20-21 maart British Cars and Lifestyle te Rosmalen.
- 20 juni, British Autojumble te Waalwijk
- 27-28 november Beurs te Eelde

De Viking is in 2010 wederom 4 keer verschenen.

Ook in 2010 is er een Rover kalender uitgegeven.

De website is in november 2010 in een geheel nieuw jasje gestoken, heeft zijn gebruikelijke bezoekers gehad. Vragen komen via het contact formulier bij de betreffende bestuursleden terecht.

Van de nieuwe leden hebben het merendeel zich via de website aangemeld. Al dan niet nadat ze zich hebben geïnformeerd.

Wouter Buis is als FEHAC contactpersoon samen met de voorzitter, verschillende keren naar vergaderingen van de FEHAC geweest om daar ook onze belangen te blijven behartigen.

Wat betreft het aantal leden:

Op 31 december 2010 waren er 332 leden.

D.w.z. 330 betalende en 2 ereleden.

5. Rekening en verantwoording penningmeester over het jaar 2010

De penningmeester loopt het verslag door, waarbij hij uitleg geeft over de cijfers.

Dhr. Pieter van Wijk vraagt of het een tegenvaller is dat er een zodanig groot aantal niet te innen contributies zijn.

6. Verslag van de Kascommissie financiën 2010

Dhr. Chris Smith leest de volgende ondertekende verklaring voor:

De kascommissie, bestaande uit Dhr. Chris Smith en Mw. Elise Kloppers, verklaart ten aanzien van het door hen ingestelde onderzoek op 23-03-2011 ten huize van de penningmeester het navolgende:

De administratie van de vereniging, is bij wijze van steekproef gecontroleerd en in orde bevonden. Ten aanzien van het beheer en de verantwoording van de gelden kan gesteld worden dat het geheel een betrouwbare indruk maakt.

Ten slotte, de commissie adviseert de vergadering om de penningmeester over het boekjaar 01.01.2010 – 31.12.2010 décharge te verlenen.

Dit wordt gevolgd door applaus voor de penningmeester, waarmee het financiële overzicht door de vergadering is geaccepteerd.

Chris spreekt nog een extra dank woord uit aan het adres van Marcel voor zijn jarenlange inzet als penningmeester.



7. Benoeming nieuwe kascommissie voor het boekjaar 2011

Voor het komende boekjaar zijn er al kandidaten.

Mw. Elise Kloppers voor het 2e jaar en Dhr. Kalle Slaap heeft zich tijdens de vorige ALV al aangemeld.

Dhr. Stillebroer is reserve voor als een van beide verhinderd zou zijn. Ook Dhr. Joost de Jongh staat nog op de resevelijst.

8. Begroting over het jaar 2011

Ook hierbij een uitleg over de cijfers, door de penningmeester.

9. Bestuursverkiezing

Volgens rooster zijn de bestuursleden Marcel van Barneveld-de Bont (Penningmeester) en Cor Ouwehand aftredend.

Cor Ouwehand, heeft aangegeven om zich niet herkiesbaar te stellen.

Marcel van Barneveld-de Bont is als penningmeester, zoals vermeld in de agenda, niet herkiesbaar. Wel wil hij in het betuur zitting blijven houden en is als zodanig (bestuurslid) dus wel verkiesbaar.

Er hebben zich bij het bestuur geen andere kandidaten aangemeld.

Zelf heeft het bestuur één lid bereid gevonden om in het bestuur de plaats van penningmeester in te willen nemen.

Het grootste deel van de aanwezige zullen hem wel kennen maar voor de nieuwere leden zou ik Jan Roelof Troost willen vragen om even op te staan.

De voorzitter vraagt of er leden zijn die schriftelijk willen stemmen.

Het antwoord van de vergadering is nee, zodat er door middel van handopsteking gestemd kan worden.

De vraag aan de vergadering is, wie voor benoeming is, van Jan Roelof Troost, als penningmeester.

Met algemene stemmen voor, is de benoeming door de vergadering een feit.

Nu is de vraag of de vergadering voor benoeming is van Marcel van Barneveld-de Bont als bestuurslid.

Met algemene stemmen voor, is de benoeming door de vergadering een feit.

En heel belangrijk is de benoeming van de voorzitter, ik wil u dan ook vragen wie voor benoeming is van Johan Löwik als voorzitter van de ROCH.

En ook nu is met algemene stemmen voor, de benoeming van de voorzitter door de vergadering een feit.

Omdat er vanuit de leden geen enkele reactie is gekomen om als bestuurslid aan te treden, wil ik zelf, maar dan ook echt voor één jaar, en om de resterende bestuursleden te ondersteunen, nog één jaar hen met hand en span diensten bij staan. Dit natuurlijk alleen met uw goedvinden.

Ook vinden wij het belangrijk dat het bestuur uit een oneven aantal mensen bestaat.

Als er het komende jaar niet twee mensen zich bereid verklaren om in het bestuur aan te treden dan heeft de vereniging een groot probleem.

Ik stop er dan echt mee en Truus heeft vorig jaar ook al te kennen gegeven dan met het secretariaat te gaan stoppen.

Heintje Davids is vroeger wel 5 keer gestopt en weer terug gekomen, ik vind twee keer eigenlijk al te veel.

Ik vraag u of u hier mee instemt.

Met algemene stemmen voor, gaat de vergadering met dit voorstel akkoord en blijft Hennie Westland in het bestuur om nog een jaar hand en span diensten te verrichten.

Graag wil ik Cor die de afgelopen 2 jaar zich heeft ingezet voor de ROCH met dit kistje bedanken.

Ook Marcel, die dan niet weg gaat maar wel in een andere functie verder gaat, wil ik bedanken, samen met Joyce hebben ze zich de afgelopen tijd ook bezig gehouden met de Viking, een etentje en bloemetje hebben ze samen dan ook wel verdiend.



10. Pauze

11. Prijsuitreikingen

De Pride of Ownership, de prijs ooit ingesteld en aangeboden door de Dhr. Hilgerdenaar, gaat op zijn verzoek weer naar hem terug.

De P5 Award, ooit ingesteld door de R.O.C. Engeland, die vorig jaar door Dhr. Karel Kruyt gewonnen werd, word door mij dit jaar uitgereikt omdat vanwege familie omstandigheden Karel afwezig is.

Wij hebben de auto met zijn eigenaren bij de ROCH en in het land bij vele oldtimer ritten kunnen bewonderen. Hierbij word de Dhr. Reijer van Woudenbergh dan ook uit genodigd naar voren te komen om het bord in ontvangst te nemen.

De aanmoedigingsprijs, voor leden die nog maar kort lid zijn en zich vol energie hebben ingezet voor de club, daar hebben we dit jaar geen kandidaat voor.

12. Rondvraag

Dhr. Pieter van Wijk vraagt, of er is nagedacht over hoe aan nieuwe leden te komen. Hij had gehoord over een nieuwe 75 club.

Antwoord:

Wij weten het niet, er is een mooie folder gemaakt die op verschillende plaatsen in het land en tijdens beurzen ligt. Ook wordt die door bestuursleden her en der onder ruitenwissers gedaan van "loslopende" Rovers.

Ook proberen we wel eens contacten te leggen met redactie van bladen. Echter hangt er vaak een te groot prijskaartje aan of is onze vereniging niet interessant genoeg.

De mensen van de Nederlandse afdeling van de nieuwe 75 club (het is een Luxemburgse vereniging) hebben we gesproken en contact gelegd in Rosmalen.

Dhr. Piet Maas merkt op dat het prima is om nieuwe leden binnen te halen, maar dat het ook belangrijk is leden te stimuleren en te binden aan de ROCH. En dat het iets raars is dat mensen zomaar vertrekken zonder contributie betaling of afmelding.

Dhr. Sjaak Smink, vraagt hoe het nu gaat met 16 april de taxatiedag en of Dhr. Jan Waanders daar nog een rol in heeft.

Antwoord:

Het is een ROCH evenement.

Het bestuur heeft afspraken gemaakt met Dhr. Berry Smink en Dhr. André Pisa. Het is verder aan Dhr. Berry Smink of hij iets afsprekt met Dhr. Jan Waanders.

Hennie Westland draagt de voorzittershamer over aan Johan Löwik.

Johan vraagt even het woord om Hennie die de afgelopen jaren zich heeft ingezet om de neuzen binnen de ROCH weer dezelfde kant op te krijgen te bedanken.

Als bestuur hebben we een Rover Horloge kunnen kopen om als aandenken aan het vele werk te geven.

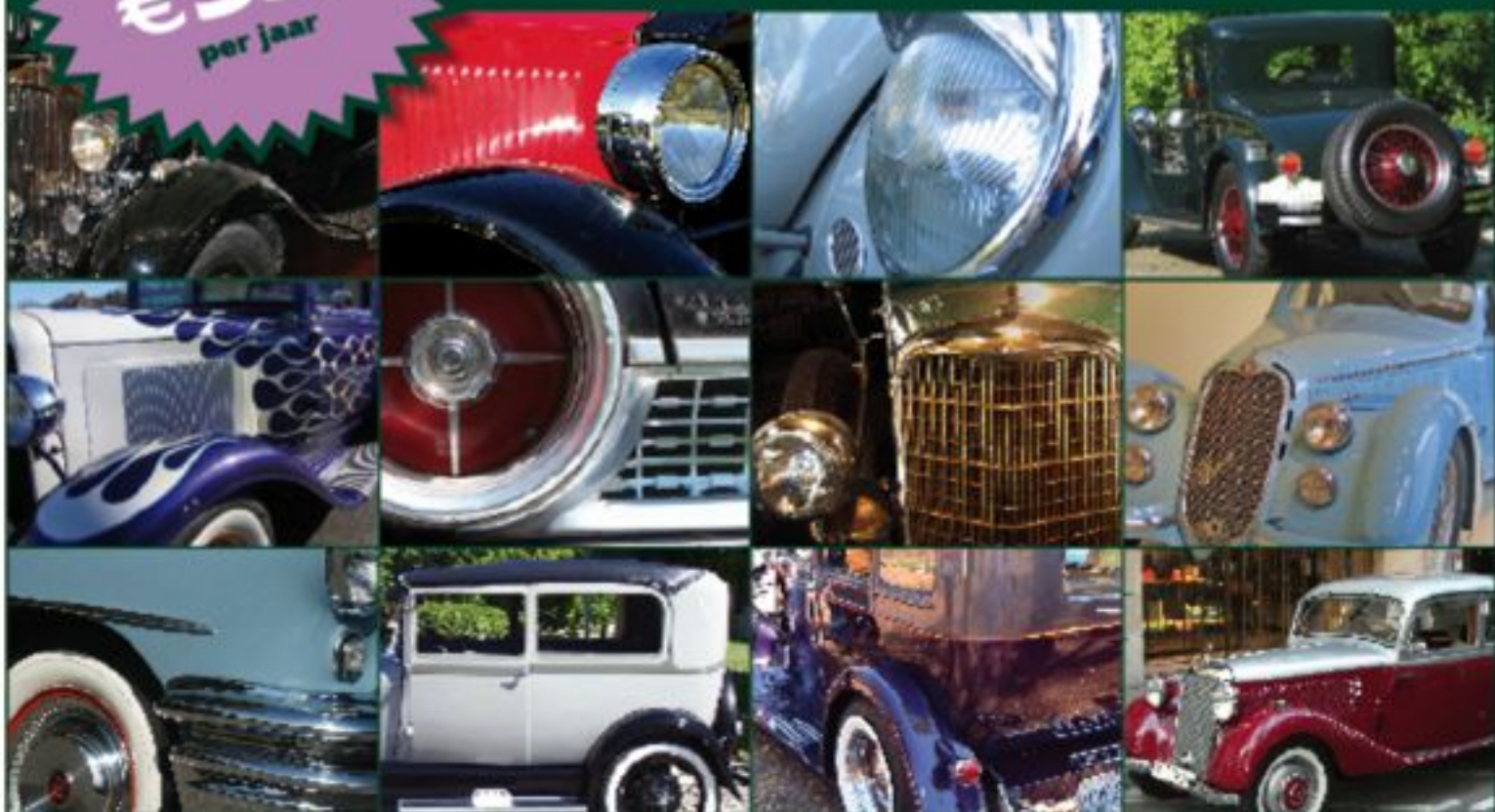
13. Sluiting

Door de nieuwe voorzitter Johan Löwik.



Klassiekers verzekeren van 10 jaar en ouder!

premie
vanaf
€39,-
per jaar



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

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



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

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



VERSLAG TAXATIEDAG 16 APRIL 2011

Door Marcel van Barneveld-de Bont

De voortekenen waren gunstig en minder gunstig. De weersverwachting gunstig te noemen, het aantal aanmeldingen voor een taxatie van de voertuigen minder gunstig te noemen. Het zal er niet minder gezellig om worden schat ik zo in, dus na eerst een uurtje gewerkt te hebben vol goede zin, vergezeld van een zonnentje, in de Austin Metro gestapt en op naar Hooglanderveen.

Eenmaal daar aangekomen parkeer ik de Austin Metro aan de overkant van de straat, er is nog ruimte genoeg daar en al zou die ruimte er niet zijn, het formaat van de Austin Metro maakt parkeren toch een stuk gemakkelijker, ook al heeft de auto geen stuurbevestiging, een P5 of P6 zonder de genoemde optie heeft beslist meer ruimte om zich heen nodig.

Gedurende de ochtend loopt het aardig aan met clubleden die misschien wel op het laatste moment besloten hebben om te komen want het is goed weer en het zal vast en zeker wel gezellig zijn, ook al hebben ze geen taxatie-afspraken gemaakt. Ik raak al gauw aan de praat met zo'n beetje iedereen en het zijn niet alleen Rovers die gekomen zijn getuige een Jaguar die als één van de eersten getaxeerd wordt. Een genoegzaam praatje met de eigenaar leert dat zijn wagenpark uit meerdere Rovers bestaat, deze Jaguar maar ook een Land Rover en Riley mag tot zijn wagenpark gerekend worden.

Het is lunchtijd geworden en ik begeef me naar het museum van Jacques Smink, alwaar oude tijden herleven zoals je wellicht weet. Doet zijn vrouw tegenwoordig ook aan mee, oude tijden laten herleven. Ze serveert een overheerlijke grootmoeders groentesoep die verdacht veel lijkt en smaakt naar zoals mijn oma die vroeger maakte, niks light of magere soep waar slechts een enkel stukje vlees alleen door de zwaartekracht in de soep is beland in plaats van ernaast op het fornuis. De bekende groene fles met donkerbruine inhoud ontbreekt ook dit jaar weer niet dus ook daar nemen we een glaasje van en op. Een lekker broodje kaas erbij maakt deze lunch weer tot een waar genoegen, hoewel sommige clubleden alweer een verzoekje voor komend jaar hebben neergelegd, broodjes kroket en als die er niet zijn aan het eind van de middag dan maar bitterballen.

In de middag breekt de zon nog wat meer door de wolken, kan bijna je jas al uit doen alleen de wind die er staat doet me besluiten het niet te doen en loop even naar het naastgelegen terrein en wat zien mijn ogen? Een MG Montego, een uit het straatbeeld verdwenen auto die wat mij betreft thuishoort in de Britse klassieker top tien, de turboversie wel te verstaan, zo mogelijk nog zeldzamer. Navraag bij Berry Smink leert dat de auto van een clublid is en welke reden daar achter zit, volkomen te begrijpen overigens.

Eenmaal aan de praat met Berry Smink even doorvragen, of zijn Rover P6 met die schitterende motorkap met dat wat daar doorheen steekt het doet en vervolgens of die ook even gestart kan worden. Een symphonie van acht cilindres met een goed aantal decibellen doet mijn hart sneller kloppen. Wat een geluid. Mag vast niet, zoveel geluid als de auto een straatversie zou betreffen.

De Rover SD1 2300S van een clublid, die op mijn uitnodiging is gekomen, is inmiddels ook al getaxeerd. Wilde wel weten welke waarde daar aan zou hangen want de auto is rijklaar gemaakt bij en verkocht via mijn eigen onderneming. Trotse eigenaar blij met het resultaat, ik zelf ook blij.

Met een goed gevoel stap ik weer in de Austin Metro, de helft aan cilindres en misschien wel maar een tiende aan vermogen van de Rover P6 van Berry rij ik met een snorrende 1000cc weer naar huis.

Tot volgend jaar maar weer.





DE OPRICHTING VAN ROVER OWNERS' CLUB HOLLAND

Door Pieter Schemmekes

20 Juni 1971

"It's raining cats and dogs", zouden de makers van onze automobielen gezegd hebben. Ik zit achter het stuurwiel van mijn P4 en de ruitenwissers hebben moeite met de hoeveelheid hemelwater. Weliswaar lastig, maar het gebeurt allemaal aan de buitenkant van de Rover. Binnen is de rust en het comfort. Iedere eigenaar van een P4 weet wat ik bedoel. Een sfeer van geborgenheid en welbehagen, zoals nooit enig model dat heeft kunnen evenaren. De Rover brengt mij door de in die jaren nog verlaten Flevopolder naar Baarn, naar "Herberg de Roskam". Daar zal die dag de Rover Owners' Club Holland worden opgericht. Naast me op de bank ligt de brief van het tijdelijk secretariaat van de ROCH i.o.: DE OUDE ROVER MOET BLIJVEN.

Tot groot genoegen van de bezitter van de klassieke hoge Rover, (het model P4, waaronder de typen 60, 75, 80, 90, 95, 100, 105 en 110 en alle oudere typen) ziet hij langs de weg soms zijn eigen model rijden. Het vertrouwde beeld van de wat hoog gezeten bestuurder achter het forse stuur van de compact elegante auto. Iedere keer is dat een aanmoediging om in zijn Rover te blijven rijden. Jammer is alleen dat deze oude Rover-typen gaandeweg een steeds zeldzamer verschijning op de weg worden.

Het enthousiasme kan nadelig beïnvloed worden door een aantal factoren. In de eerste plaats mist de eigenaar van deze prachtige en stijlvolle auto meestal de mogelijkheid tot aanspraak met gelijkgestemde Rover-fans en heeft hij een tekort aan vergelijkingsmateriaal. In de tweede plaats worden deze modellen niet meer gefabriceerd en hoewel onderdelen nog wel verkrijgbaar zijn, zijn de reparatiekosten meestal hoog, enerzijds omdat wij een zogenaamd "duur" merk berijden, anderzijds omdat wij aangewezen zijn op een zeer beperkt aantal specialisten: de Rover-dealers. Dat lang niet iedereen tevreden is over de door deze "monopolisten" uitgevoerde reparaties laten wij dan nog buiten beschouwing. In de derde plaats gaan de nog sporadisch voorkomende oude modellen nogal eens de mist in, omdat men deze wagens om allerlei redenen van de hand doet. Ze komen dan vaak in de handen van mensen, die onverschillig staan tegenover het merk en het type. De wagens worden ondeskundig of helemaal niet onderhouden en vinden een roemloos einde bij de sloper.

Vandaar, dat een aantal Rover-enthousiasten de hoofden bij elkaar heeft gestoken om te bezien of aan deze en andere met ons type samenhangende problemen het hoofd geboden kan worden. Het oprichten van een club levert namelijk ontegenzeggelijk voordelen op. De rest van het betoog zal ik u besparen. De lange lijst van doelstellingen is de afgelopen 40 jaar meermaals aan de orde geweest.

Wanneer ik de parkeerplaats achter de herberg opdraai, is het niet zo zeer een kwestie van parkeren, maar meer mijn longship aanmeren tussen de andere vikingschepen. De regen komt nog steeds met bakken de hemel uit. Behalve de rij aunties, staat er ook een enkele P2 waarvan zeker die van Dieter Minor imposant genoemd mag worden. Binnen maak ik kennis met Menno Abeling en de beide andere initiatiefnemers Hans Noordhoff en Fred Dolleman. Een blik van herkenning, want het blijkt dat ik enige maanden daarvoor de P4 heb verworven die een rol heeft gespeeld m.b.t. het initiatief van de vereniging. Het enthousiasme is groot. Zo groot dat van de ruim twintig aanwezige leden er na de oprichting er slechts een enkeling gewoon lid is. Ik ben zo'n gelukkige. Die dag is de Rover Owners' Club Holland een feit. Weliswaar tot en met de P4, want de rest was toch wel erg modern. Vergeet niet dat nog twee jaar na de oprichting een nieuwe 3.5Litre op de RAI stond en het blik van onze P6-en nog door British Steel verwerkt moest worden.

Bij het afscheid besef ik niet, dat ik 40 jaar na dato nog steeds lid van die club zal zijn. En dat ik er vrienden voor het leven aan over zal houden. Want hoe belangrijk alle doelstellingen en de verscheidenheid van modellen ook, het enige dat levensvreugde geeft binnen de ROCH zijn de mensen die je leert kennen en deel van je leven worden.

Hoe het gedurende de eerste jaren van de club gaat vertel ik u later. Veertig jaar wel en wee past niet in een Viking.

Geachte oude-Rover enthousiast!

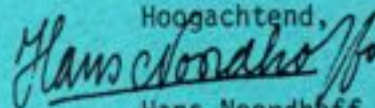
Gaandeweg hebben wij dermate veel positieve reacties op onze initiatieven ontvangen, dat de tijd nu rijp is voor een eerste bijeenkomst van alle betrokkenen.

Wij nodigen U en Uw echtgenote hierbij dan ook gaarne uit voor het bijwonen van een voorlopige oprichtingsvergadering van de Rover Owners' Club Holland, te houden op zondag 20 Juni a.s. in "Herberg de Roskam", Hilversumsestraatweg 4 te Baarn (vlakbij kasteel de Hoge Vuursche) te 13.30 uur.

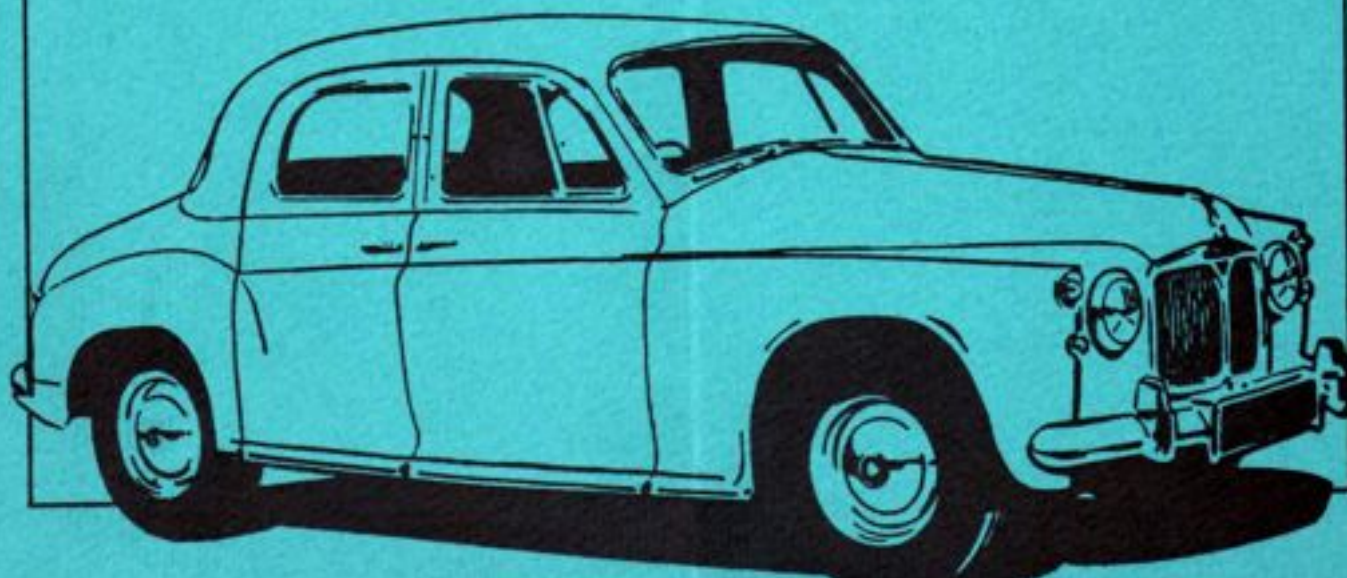
Het belang van zo'n eerste vergadering brengt met zich mede, dat zoveel mogelijk toekomstige leden en geïnteresseerden aanwezig zijn. Een agenda van te bespreken punten zal U nog worden toegezonden.

In de verwachting U allen op bovengenoemde datum te mogen begroeten,

Hoogachtend,



Hans Noordhoff
tijdelijk secretaris
Rover Owners' Club Holland
i.o.



Rover Owner's Club Holland i.o.

tijdelijk secretariaat: burg. hogguerstr. 263, amsterdam, tel. 020-13.08.75



Wiggers

feliciteert

GROEP BV



40

jaar



www.wiggersgroep.nl



Classic Park wordt een in het groen gelegen "thuis" voor liefhebbers van mobiel industrieel erfgoed. De bezoeker van Classic Park kan er klassieke motorvoertuigen bekijken, kennis vergaren, rondlopen in de museumwinkel of er gezellig iets eten en drinken. De liefhebber vindt er "soortgenoten" waarmee hij urenlang kan spreken over de gemeenschappelijke hobby: het klassieke motorvoertuig!

De naam Classic Park moet de liefhebber vooral ook het gevoel van een clubhuis geven. Hier wil ik graag zijn, hier ben ik "thuis" met mijn klassieker!

In de aanloop naar de opening van Classic Park in Boxtel hebben wij de beschikking over een mooie showroom met werkplaats aan De Vest 32 in Valkenswaard. Op deze locatie kunnen wij u van dienst zijn met:

INKOOP - VERKOOP - ONDERHOUD - REPARATIE - TAXATIE - (RE)CONDITIONERING - (WEB)SHOP

Nieuwsgierig geworden naar Classic Park? Kijk op WWW.CLASSICPARK.NL voor meer informatie.

JB Carsealing is thuis in duurzaam cosmetisch onderhoud. Wij doen niet aan rappe, oppervlakkige mooimakerij, maar zijn gespecialiseerd in uitzonderlijk bestendige (lak)behandelingen, uitgevoerd met exclusieve producten, specifieke technische kennis/vaardigheden en liefde voor het vak.



CARSEALING - LAKCORRECTIE - VELGEN - INTERIEUR - LEDER RENOVATIE - GEURVERWIJDERING - GLASCOATING

HERINNERINGEN AAN EEN 30-JARIG LIDMAATSCHAP VAN DE ROCH



Door Ted van der Linde

Een reeds lang sluimerende wens was het bezit van een oude auto en die zelf te restaureren. Op een dag in 1978 zag ik bij de Rover dealer in Heerenveen buiten een witte Rover 2000 staan. De auto zag er niet uit. Het schuifdak lekt, de ramen waren beslagen en de bekleding was wit van de schimmel. Bij navraag binnen bleek dat de auto daar al een half jaar stond en te koop was. Het hoogste bod tot dat moment was 300 gulden. "En alles is geschroefd" zei de dealer. Dat laatste sprak mij aan. Na een bod van 400 gulden kon ik de auto meenemen.

Gedurende twee jaar ben ik met de restauratie bezig geweest, alleen het plaat- en spuitwerk werd uitbesteed en gedeeltelijk vernieuwd. De ups en downs tijdens de restauratie zal ik u verder besparen. De totale kosten inclusief aankoop bedroegen 6500 gulden.

Een vriend attendeerde mij op het bestaan van een Roverclub en ik heb mij direct opgegeven als lid in 1980. De mannen van het "eerste uur" waren toen nog allemaal lid. In die tijd werden Rovers, merendeels P4, klemgereden om de bestuurder over te halen lid te worden van de club.

De sfeer in de club hebben mijn vrouw en ik als zeer bijzonder ervaren. Gezellige evenementen, het ontstaan van vriendschappen, veel initiatieven voor bijeenkomsten, etc. Tijdens de viering van het tweede lustrum in 1981 viel mijn auto in de prijzen: een eervolle vermelding. Begin jaren 80 werden enkele "Friesland weekend evenementen" georganiseerd in de zeilschool "De Veenhoop". Complete gezinnen namen er aan deel en de sfeer was opperbest. De deelname was zo groot dat de algemene ledenvergadering onderdeel was van het evenement.

Mijn auto was in 1964 van de band gelopen in Solihull. Omdat in dat jaar de productie van de links-gestuurde P6-en werd gestart raakte ik steeds meer nieuwsgierig naar het productiecijfer voor dat van mijn auto. Na een bezoek aan de fabriek in Solihull werd ik doorverwezen naar het Rover archief in Studley. Op verzoek werd mij een "geboortecertificaat" aangemaakt en overhandigd. De auto bleek de 126ste linksgestuurde P6 te zijn. Na de correspondentie met RDW en Studley bleek dat mijn auto de 7de geïmporteerde in Nederland was en de 6 voorgaande niet meer bestonden. De auto is dus de oudste P6 in Nederland. Na 30 jaar bezit en genoten te hebben van het toeren met mijn vrouw en alleen, het trouwrijden en het vele klussen eraan, heb ik de auto verkocht.

Als bestuurslid technische zaken en later 4 jaar als voorzitter heb ik van nabij de nodige ups en downs van de vereniging meegemaakt. Het vormen van een nieuwe club door de SD1 leden en het later weer samengaan met de ROCH heeft voor veel onrust gezorgd. Ook het royeren van enkele leden met een daaraan verbonden dreigende procesgang heeft er toe geleid dat het voltallige bestuur in 2005 aftrad. De club dreigde (be)stuurloos te worden. Dankzij het optreden van Hennie en Truus Westland is de club weer in een rustiger vaarwater gekomen.

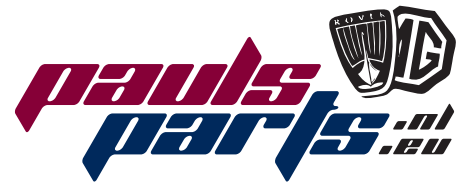
De bindende factor is en blijft de liefde voor het merk Rover en ik hoop dat dit tot in lengte van jaren het geval zal zijn.

Welke Rover/MG u ook rijdt...



...hij verdient de beste zorg en aandacht van zijn/haar eigenaar. Dat geldt dus ook voor alle accessoires en onderdelen voor uw trotse bezit. Paul's Parts is dé specialist in onderdelen en accessoires voor de 'moderne' Rover en MG, maar ook voor de 'klassieke' Mini. Wij hebben vele jaren ervaring met deze merken en haar producten en leveren zowel aan particulieren als aan bedrijven. Dankzij exclusieve contacten met de voormalige leveranciers van MG-Rover kunnen wij in 95% van alle gevallen het door u gezochte onderdeel wel leveren waar anderen u "nee" moeten verkopen. U kunt bij ons ook altijd terecht met al uw vragen over uw Engelse auto. Maak vandaag nog kennis met dé onderdelenspecialist voor Rover en MG via onze website www.paulsparts.nl en ontdek onze meerwaarde!

**UW ONLINE SPECIALIST VOOR ORIGINELE
ROVER, MG EN MINI AUTO-ONDERDELEN
MET DE ALLERSCHERPSTE TARIEVEN!**



T 06 21 51 69 85 • F 033 476 81 88 • info@paulsparts.nl • www.paulsparts.nl / .eu

AVA
LUCHTTECHNIEK B.V.
Flexibel, Veelzijdig en Innovatief

OP ZOEK NAAR
LASROOK AFZUIGING ???
BEL AVA-LUCHTTECHNIEK
(0546) 57 74 30

Telefoon: (0546) 57 74 30 • Fax: (0546) 58 22 46 • info@ava-luchttechniek.nl • www.ava-luchttechniek.nl

Verfspuitcabines • Ventilatoren • Luchtkanalen • Filterinstallaties



STEM UIT HET HIERNAMAALS

Door Jaap Weidema

Eindelijk regen! Hoewel, veel stelt het niet voor, echt wat je noemt een zacht meiregentje. Net voldoende om de merels er toe te brengen om het nog maar eens te proberen en tussen het gras te zoeken naar eten. Maar tevergeefs. Want na wekenlange droogte is de grond steenhard en zitten de wormen diep. In de verte dramt de maaimachine van een maaiverslaafde die, ondanks dat door de droogte het gras niet groeit, zijn gazon de wekelijkse trimbeurt niet wil onthouden. Mezen, merels, winterkoninkjes vieren jubelend die paar vallende druppels.

Rrrring, telefoon...

Ik hol naar binnen, pak de telefoon "met Weidema". "Jack hier". Ik ken geen Jacks meer. De enige Jacks in mijn leven waren Jack Wrench, mijn neef Jack (die aan aids bezweek) en de zoon van een vrouw waarmee ik overspel pleegde.

"Hallo, ben je daar?" Maar die stem ken ik. Tien jaar lang was dit de stem van Jack Wrench. En die zou gezegd hebben: Hello are you there? Deze Jack spreekt Nederlands, weliswaar met een zwaar Engels accent, maar toch: Nederlands. Ik ben overtuigd atheïst. Kom bij mij niet aanzetten met hel en hemel, opperwezen en bosgeesten. Een tv-programma als Het zesde zintuig en de strapatsen van Uri Geller kunnen bestaan dankzij de bijgelovigheid van de eenvoudigsten van geest.

"Hello, Jaap, are you there?" Mijn hart slaat over. Dit is Jack. De intonatie, het timbre, en dat een stem uit het hiernamaals zo krachtig kan zijn. Want dat die stem van 'de andere kant' komt, daaraan kan ik niet langer twijfelen.

Op 29 februari 1996 viel Jack uit een boom bij Newbury. Hij hield daar samen met jongeren bomen bezet die gekapt dreigden te worden voor de aanleg van een weg. Hij viel op zijn eigen P5 te pletter. Zijn laatste woorden waren: de merels, de merels. Tientallen keren sprak ik hem en leverde hij zijn verhalen voor de Viking. Dit was zijn stem, dit was Jack.

"Je bent geen lid meer, hè?"
Nee Jack, ik kon er niet meer tegen.

"Waar niet tegen?"
Tegen de Viking, de taalfouten in de simpelste convocaten.

"De mensen doen hun best Jaap, wees blij dat er iemand is die dit voor de club doet."
Dat is veelgehoorde flutpraat die mensen vrijwaart om zelf iets voor de club te doen. Ik doe daar niet aan mee.

"Ben jij zelf dan zo goed. Foutloos?"
Nee Jack. In mijn allerlaatste 'van de redactie' in dec. 1999, schreef ik ...ofschoon ik nooit een perfect clubblad heb kunnen afleveren. Er was altijd wel iets dat beter kon.

"Nou dan, zeur dan niet over die paar foutjes. Jij bent de enige die daar vervelend over doet."
Dat denk ik niet, en trouwens dat interesseert me ook niet. Jij zit daar hoog en droog in de wolken, jullie mogen het overigens wel eens laten regenen, zeg dat maar tegen de Oude Heer, en bent vrij van aardse beslomeringen en ergernissen.

"Waarom erger jij je zo, Jaap?"
Snap je dat niet Jack? Ik heb 10 jaar lang de Viking gemaakt. Dat ging niet zo gemakkelijk als tegenwoordig. De eerste vijf jaar ging dat met een schrijfmachine, schaar en lijmpot. Ik heb het eens opgeteld, naast hon-



derden foto's produceerde ik 147 artikelen, de verhalen van Wrench niet meegerekend. En als ik in de gedrukte Viking een fout ontdekte, had ik de pest in. Wanneer je daar onverschillig voor bent, zakt het niveau.

"Maar..."

Stil, ik ben nog niet klaar. Toen ik lid werd zag de Viking er niet uit. Een erbarmelijk omslag, voortdurend wisselende lettertypen, bovendien verscheen hij zelden op tijd. Ik dacht: ik zeg op, of ik ga zelf de Viking maken. Ik had een ontmoeting met het bestuur van de ROCH in de restauratie van het station in Alkmaar. Robert Menschaert was de voorzitter en verscheen in korte broek, zijn witte voeten in sandalen. Maar dit terzijde. Wij werden het eens en ik ging de Viking maken. Je hebt zelf wel eens gezegd dat je het nieuwe omslag ijzersterk vond.

"En dat was het ook."

In september '99 was ik Viking-moe en probeerde het vuur weer aan te wakkeren door het omslag te veranderen. Ik heb daar altijd spijt van gehad, want het was minder. Helaas hebben de redacteuren na mij het nog erger gemaakt.

"Ja, dat vind jij..."

Dat heb je goed gehoord. Ik vind dat. Het blad is te groot, een grove flodder. Foto's staan verkeerd op de voorpagina, met een aandachttrekkend, lelijk wit vierkantje. En de achterkant ziet eruit als een voorkant.

"Ga je ook zo tegen clubleden te keer? Dat zullen ze niet leuk vinden."

Geen idee hoe ze het vinden. Jij belt mij. Jij bent alle dagen in de wolken, in het licht zijns aanschijns, rustend in vrede.

"Luister eens meneer de ex-redacteur. We hebben jarenlang plezierig samengewerkt. Maar nou val je me tegen. Je praat als een zure, oude bok die alles beter weet. Wil je soms dat het clubblad precies zo wordt als jij het wilt hebben?"

Je onderschat me Jack. Ik zou het fantastisch vinden als iemand het veel beter doet dan ik. Maar kijk zelf maar. Van waar jij bent heb je een goed overzicht over de aardse zaken. Misschien heb je wel eens zicht gehad op een Viking uit de laatste jaren. Jij schreef goeie verhalen Jack. Helaas vonden mijn opvolgers dat ze ook verhalen moesten schrijven. Maar zeg nou zelf, konden ze dat wel? En dan de slordigheid! Kijk voor de aardigheid eens in Viking nummer 2 van 2010, pagina 22. Daar staan nieuwe ROCH-badges en speldjes aangekondigd. In de kop zijn het speltjes, dus met een t. Op de badge en speldjes zelf ontbreekt de apostrof, die toch vanaf de oprichting in de naam voorkomt.

"Dit is wel erg ondankbaar en misselijk van jou, Jaap. Jij kreeg als eerste het nieuwe speldje door de voorzitter opgespeld".

Zeker, maar dat betekent nog niet dat ik moet zwijgen. Dat ik blij moet zijn met vier pagina's onscherpe foto's die moeten vertellen hoe je een automatische versnellingsbak reviseert. Zonder begeleidende tekst. - Tekst is in het algemeen de zwakte van bestuur en redactie. Hebben jullie ook internet? Of vindt Hij dat zondig? Behalve naar Youporn zou je eens naar de ROCH-site moeten kijken. Die staat bol van de taalfouten. Hoe denk jij dat zoiets overkomt, wat voor indruk dat geeft? In een van mijn eerste Vikingen die ik bij de drukker ophaalde ontdekte ik een fout. Er ontbrak een komma in een zin, waardoor er iets doms stond. Ik heb toen mijn auto geparkeerd, heb alle dozen opengemaakt, in alle Vikingen de bewuste pagina opengeslagen en met een pennetje de komma erin gezet. Ik heb je dat al eens verteld.

"Inderdaad, en ik vond het een krankzinnig verhaal. Je bent echt gestoord. Heb je nooit eens iets leuks meegemaakt?"

Uiteraard, ik heb veel gelachen in de club. Doordat in de jaren dat ik het clubblad maakte, het ledental zo groeide, had ik altijd het gevoel dat de ROCH echt mijn club was. Ik maakte ook met plezier de kalenders en probeerde ieder jaar iets nieuws te bedenken. Die voor 2001 was de mooiste. Een leeg wit voorblad en op de kalenderbladen Rover-sleutelhangers. Alle kolommen even lang en vol. Dus geen lege plekken. Op die manier telde bijvoorbeeld januari 42 dagen en februari 39 enzovoort. Prachtig. De kalenders waren door Ted, de voorzitter, bij de drukker opgehaald, en hij was woedend. Tja, humor en kritische creativiteit. Als ik toen

zoveel in kleur had mogen doen als nu gebeurt, man wat had ik dan mooie Vikingen en kalenders kunnen maken. En niet alleen met P-zessen, hoewel ik een P6 man ben.



“Ja, ja, had ik maar. Van die geesten wemelt het hier boven. Vraag jij je nooit eens af, wat je nog voor de club kunt betekenen? Dat lijkt me positiever dan dat gekanker.”

Wel, ik heb opgezegd, mijn geduld was op, misschien ben ik te oud, ben ik moe, verdom ik het om moeite te doen voor mensen die niet luisteren en stug volhouden in onbewuste onbekwaamheid.

“Nou, nou, jij blaast wel hoog van de toren.”

Ja Jack, en zelfs dan kijk je nog op me neer. Letterlijk.

Tuut, tuut, tuut, tuut...

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



BELLT CONSULTANCY

www.bellt.nl

Winnaar
van de KiKa-loting
krijgt een GRATIS
retour Duinkerken-Dover! *

Met uw Rover naar Dover...

*of naar Hull, of Harwich, of misschien wel naar Newcastle?
Bekijk ook onze andere bestemmingen via z'n 400 ferry routes
in Noord- en Zuid-Europa.*

Allemaal eenvoudig en snel online te boeken via www.overtocht.nl.

Bellen mag natuurlijk ook, tel. 0900 - 6837862 (15cpm).

Vraag naar onze gratis vaarkaart!



Een ferryboot overtocht boek je snel bij

overtocht.nl[®]

*) Deze aanbieding geldt voor de netto ticketprijs. Maaltijden, upgrades, taxen en overige uitgaven aan boord, zijn niet inbegrepen.



HET LEVEN NA DE VIKING

Door Frans Prins

Van 2000 tot en met 2005 zijn Petra en ik de redacteuren geweest van de Viking. Wij waren de opvolgers van Jaap Weidema. De reden om te stoppen was mijn brakke gezondheid in die periode. De Viking plus een baan in Amersfoort was toen te veel van het goede.

Het maken van de Viking was erg leuk, maar het kostte veel tijd. Kopij komt namelijk niet vanzelf. Je moet mensen opzoeken, die iets bijzonders in de garage hebben staan, iets bijzonders hebben gedaan of gewoon apart zijn en dan moet je ze nog bijna dwingen om er over te schrijven.

Vanaf het moment dat we stopten met de Viking kwam de club ook verder van ons af te staan. Het leek wel of de evenementen altijd met opzet op verjaardagen van familieleden werden georganiseerd. Natuurlijk bleven de contacten met de Rovervrienden in het noorden, maar de participatie aan het clubgebeuren bleef eigenlijk beperkt tot het jaarlijks overmaken van de contributie en het lezen van de Viking, maar daar werd ik ook steeds minder vrolijk van.

Vanzelfsprekend had ik nog een P6, maar inmiddels ook een Mercedes W123 300D. Jan Waanders was altijd lyrisch over “Das Haus” en ik verwachtte dat ik dan ook minder onder de auto hoefde te liggen. Dat viel toch wel een beetje tegen.

In 2009 kreeg ik het aanbod om vervroegd met pensioen te gaan en die kans greep ik met beide handen aan. Het werk is uiteindelijk toch altijd een hinderlijke onderbreking van de hobbyactiviteiten geweest. Eindelijk alle tijd voor leuke zaken zoals het opknappen van de Rover, die er uiterlijk niet best aan toe was. Dat heeft alles te maken met het feit dat mijn auto's altijd buiten in de berm staan geparkeerd. Dat is moordend voor auto's die gebouwd zijn van staal van slechte kwaliteit en in een tijd waarin roestpreventie nog een onbekend begrip was.

Inmiddels waren we ook de gelukkige bezitters geworden van een piepkleine caravan uit 1964, een BIOD Bambi, het beroemde eitje. BIOD staat voor: “Beter is ons devies”. De BIOD werd gebouwd in een sociale werkvoorziening in Oldenzaal. Zo hadden de mannen uit Oldenzaal bij onze BIOD het voorraam verkeerd uitgezaagd, vijf centimeter te veel naar rechts. Ook was het interieur opgebouwd uit niet watervast triplex. Na veertig jaar vielen bed, deuren en kastjes in losse vellen finer uit elkaar. Een hele zomer heb ik besteed aan de renovatie van de Bambi. Ook dit jaar gaan we er weer mee op vakantie.

Voordat de pret met de P6 kon beginnen deed zich echter het volgende probleem voor. Ons huis is een voormalige koloniewoning van de Maatschappij van Weldadigheid, dat gebouwd is in 1826. Hoewel geen monument, behoort het wel tot belangrijk cultureel erfgoed in deze streek. Toen we het kochten in 1994 was de technische staat, volgens het keuringsrapport, goed. De laatste jaren kwamen er opeens in hoog tempo grote scheuren in muren en vloeren. Volgens een bevriend architect kwam dat, met dank aan bollenboeren en leliekwekers uit Noord Holland, door de verlaging van het grondwaterpeil, nodig in verband met de loeizware machines van voornoemde agrariërs. Er was volgens de architect maar één oplossing: platgooien en nieuwbouw. Restaureren zou aanzienlijk meer gaan kosten dan het neerzetten van een nette bungalow. Nu zat nieuwbouw er, op financiële en emotionele gronden, niet in en ik besloot daarom de restauratie zelf aan te pakken.

Tijd voor het oplappen van mooie oude auto's (Rover P6) en restauratie (Triumph Herald) zou er niet overblijven en zo werd op een droevige zaterdagochtend al het Engelse spul in één keer door een handelaar weggehaald. Naast droefenis was er eerlijk gezegd toch ook wel sprake van enige opluchting.

Ondertussen was er nog een Mercedes Benz W114 bijgekomen met een 6 cilinder lijnmotor, een feest om te horen, een drama qua benzineverbruik: evenveel als een Hummer, namelijk 1 op 5! De firma van Orsouw in Eindhoven, een aanrader, want goed en goedkoop, heeft direct een LPG-installatie ingebouwd. De vorige



eigenaar kon de technisch uitstekende auto aan de straatstenen niet kwijt door het astronomisch verbruik én omdat het complete interieur aan flarden lag. Voor de prijs van een afgetrapt Golfje mocht ik de W114 meenemen. De afgelopen twee jaar heb ik in verloren uurtjes de stoelen opnieuw bekleed en ik heb nu net een mattenset gemaakt. Toch weer 2500 euro verdiend! Maar ja, ook een Mercedes Benz uit de jaren zeventig is vervaardigd uit Amerikaans staal, dat kwalitatief niet kon tippen aan het Hoogovenstaal uit die tijd, waar bijvoorbeeld Volvo's van werden gemaakt. Kortom, een Mercedes Benz roest even erg als een Rover. Daarnaast zijn de Benzen berucht om hun lekkage langs de binnenkant van het schutbord en via de achterraut in de achterbak. Wat je ook er tegen doet, het blijft tobben. Daar staat dan weer tegenover dat men in Stuttgart in tegenstelling tot in Solihull begreep dat monteurs het fijn vinden als een ontwerp goed doordacht is en elk boutje en moertje goed bereikbaar. (Wie heeft bij Rover bedacht dat de beste plek voor een dynamo bij de 2200TC 2 centimeter van het spruitstuk is?) Gaandeweg kwam ik er achter dat, als er bij het sleutelen aan de Mercedes iets moeite kostte, ik het dus niet goed deed. Maar ik moet eerlijk toegeven dat de uitstraling van een Mercedes ongeveer even sexy is als die van Jan Peter Balkenende. Laatst reed ik in de W114 achter de Rover P6 3500 van Jaap Weidema. Ik lette goed op de mensen die we voorbij reden: iedereen keek naar de Rover van Jaap en niemand keek naar mij! Daarom doen we nu mee aan de Staatsloterij en als we een dikke prijs winnen, kopen we weer een Rover P6.

Drie jaar geleden liepen Petra en ik in Zwartsluis. Daar stond voor een winkel met oude motorfietsen een Russische zijspancombinatie. We raakten in gesprek met de enthousiaste eigenaar. Tot 1985 heb ik namelijk altijd zijspan gereden. Ik had niet eens een autorijbewijs. Petra keek me begripvol aan en het mocht. Enkele maanden later stond er een Dnepr MT 11 met zijspan in de schuur. We zochten onze helmen op zolder op en schudden er de muizenkeutels uit. Het eerste ritje voerde naar Diever, 11 kilometer verderop. Het ging lekker en ik zag Petra genieten in haar bakje. Ik keek in de spiegel en zag door de rookwolken helemaal niets. Na 22 kilometer moest ik een liter olie bijvullen. Nader onderzoek op de site van de UDCN (Ural Dnepr Club Nederland) maakte duidelijk dat de Dnepr MT11 met afstand de slechtste motorfiets ter wereld is. Een echte uitdaging dus. Opmerkelijk is ook het gegeven dat bij alle Russische motoren de kilometerstand zo laag is. Motoren met meer dan 10.000 kilometer zijn zeldzaam en we praten wel over 40 jaar oude motoren. Dat had alles te maken met de abominabele kwaliteit van de Russen. Een Ural met zijspan kocht je in 1970 voor ongeveer 2200 euro. Dat was een derde van de prijs van een BMW. Na een jaar van veel ellende en weinig rijden was de garantie afgelopen en verdween de motor achter in de schuur. Een kenner koopt dus liever een Rus met een flinke kilometerstand, waar de alle inferieure lagers, zuigers en ongeharde tandwielen in de loop der tijd vervangen zijn door slijtvastere onderdelen. Berucht was ook het dynamotandwiel dat gemaakt was van een beter soort papier-maché. Ik weet nu ook waarom aan elke Russische motor een zijspan zit. Een verstandige Ural- of Dneprijder heeft namelijk altijd een motor in onderdelen bij zich voor een eventueel pechgevalletje. Veel rijden is er daarom niet bij. Het blok is nu gereviseerd (cilinderwand met schuurpapier honen en nieuwe zuigerveren monteren). Ook heb ik een nieuwe koppeling en andere versnellingsbak met achterraut ingebouwd. Dit maakt het mogelijk om voor een vol terras, zonder een spier te vertrekken, achteruit weg te rijden. Je kunt eigenlijk niet zonder vind ik.

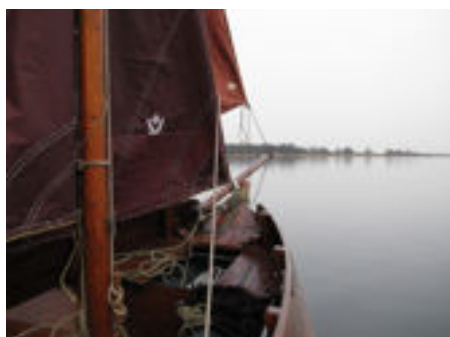
Nu, na twee jaar bouwvakken, grotendeels in mijn eentje, is het achterhuis compleet hersteld en de inrichting vernieuwd. Het rieten dak is vervangen door een geïsoleerd dak met Oudhollandse pannen. Ik durf nu ook een houtkachel te stoken. Volgend jaar pak ik het voorhuis aan.

Op dit moment heb ik een maand rust, die ik benut om de drie auto's even goed onder handen te nemen. In de W114 moest de binnenbekleding als laatste aangepakt. Bij het lostrekken van de bekleding bleek dat deze onderdeel was gaan uitmaken van de zelfdragende constructie. Het lasapparaat mocht weer eens uit de schuur. Ook waren beide veren aan de voorzijde gebroken, de rubbers van de stabilisatorstang verrot en de schokdempers eveneens aan vervanging toe. Toch was de wegligging helemaal niet slecht. Bij de W123 raakt de poelie telkens los van de krukas omdat de schroefdraad in de krukas kapot is. Ik weet nog niet hoe ik dat ga oplossen. Ook heeft schoondochter Femke een grote deuk in het rechterportier gereden, is de motorkap helemaal verrot, kan het raam van het linker voorportier niet goed open. Bij onze derde auto, de Suzuki Vitara, zijn de dorpels slecht, doet de ventilator het niet meer (een rotklus!) Mijn oude Kamper vispunter lekt maar een beetje en met mij gaat verder alles goed.

Ondertussen zit ik al weer drie jaar in de gemeenteraad van Weststellingwerf voor GroenLinks. De afgelopen twee jaar heb ik in de avonduren twee modellen gebouwd van mijn vorige en mijn huidige boot, een Friese zeilschouw en natuurlijk een model van mijn geliefde Kamperpunter.

Opeens moet ik denken aan een vroegere collega. Hij en zijn vrouw waren op hun veertigste al uit de kinderen. Ze woonden in Diemen in een flat met een balkon op het zuiden. Geen gedonder met een tuin vol zevenblad. Hun leven bestond uit het lezen van goede boeken, het drinken van goede wijn, het rijden in een probleemloze Japanner en het maandelijks overmaken van een leuk bedragje op hun spaarrekening. Hun leven was overzichtelijk en ontspannen. Elke zaterdagochtend deden ze even gek en gingen ze naar Amsterdam om een kopje koffie met een punt te nuttigen bij de Hema. Kortom ze genoten volop van al het goede dat het leven te bieden heeft. Wat is er toch bij mij mis gegaan ?

Dan toch nog maar even iets over Rovers. Het meest bijzondere van de auto's van het merk Rover heeft niets met de auto's zelf te maken maar met de mensen die er zich toe aangetrokken voelen. Ik ben ook lid geweest van de Mercedesclub, de Triumphclub en ben nog lid van de UDCN. De auto's zijn leuk, maar de mensen die er in rijden zijn van een totaal ander slag dan de leden van de ROCH. Ik herinner me de door pure haat gevoede discussies over uitslagen van het jaarlijks concours d'elegance in de Triumphclub. Zo had een winnaar van enkele jaren geleden zilverkleurige parkertjes in zijn kofferbak gebruikt in plaats van de van fabrieksweg voorgeschreven matzwarte zelftappers. "En dat wint dan de eerste prijs. Een schande meneer!" Dit soort onzin is ondenkbaar in de ROCH! De ROCH bestaat uit een bonte verzameling individualisten met als gemeenschappelijk kenmerk een gezonde dosis zelfspot en masochisme, die ook kenmerkend zijn voor de liefhebbers van het Russisch, meestal stilstaand, erfgoed. Aan onze Rover P6 2200TC en de ROCH danken Petra en ik een aantal goede en lieve vrienden en dat is voor ons het meest waardevolle.



Horlogemaker, autotellers en autoklokjes Restauratie & reparatie

Horlogemaker

Oude horloges weer als nieuw

De waarde van een bepaald horloge is voor iedereen verschillend, zo kan het simpele horloge van oma vele malen kostbaarder zijn dan de duurste Rolex. Mijn ambachtelijke werkplaats is uitgerust met moderne gereedschappen, hiermee kan ik reparaties aan bijna alle voor-komende uurwerken zorgvuldig uitvoeren.

Oldtimer Teller reparatie en onderhoud

Autoklokjes - Toerentellers - Kilometer tellers -
Ampèremeters - Brandstofmeters.
Verder alle metertjes die u in een oldtimer dashboard kunt vinden.

Kalle Slaap

Grootschermer (Regio Alkmaar)

Tel.: 06-41181842 / 0299-743117

E-mail: info@chronoglide.nl

www.chronoglide.nl



CHRONO  **GLIDE**
It's about Time

GBC

 GREAT BRITISH CARS

Onafhankelijk magazine voor de liefhebber van Britse auto's, zowel klassiek als modern!

Neem nu een jaarabonnement voor €35,- en krijg de eerste drie reeds verschenen magazines gratis

U krijgt dus in totaal negen magazines. Aanmelden kan via abonnee@greatbritishcars.nl, vermeld bij je n.a.w. gegevens de actiecode: roverclub2011-1

GREATBRITISHCARS.NL





Minor Motorcars BV
 Legmeesterstraat 70-82
 1058 NH Amsterdam
 Tel: 090-6158022
www.minormotorcars.nl
minormotorcars@planet.nl



Speciale jubileum aanbieding

ROVER P4 PRIS INCL. BTW

GEX1191	voorpip	€ 7,50
GEX1189	tussenpip	€ 7,50

ROVER P5 PRIS INCL. BTW

530043	Paneel	€ 50,-
530078	Paneel	€ 50,-
530079	Paneel	€ 50,-
530125	Lijst	€ 20,-
531088	Paneel	€ 50,-
531101	Deurstijl	€ 50,-
531176	Frontplaat	€ 50,-
531737	Grillbdr.	€ 60,-
531734	R.binnendopl.	€ 100,-
531735	L.binnendopl.	€ 100,-
538130	La portier	
538138	Ra portier	
538160	Rv portier	
538161	Lv portier	
	Saloon Prijs set v v	€ 1100,-
584944	R. grilldeel	€ 45,-
584945	L. grilldeel	€ 45,-
580280	Bump.dl	€ 150,-
530732	Plaatsteel	€ 45,-
531051	La spatbed	€ 250,-
530732	Depl.plaat	€ 40,-
531642	Kofferdeksel	€ 200,-
STC2797	Set a.remsch.	€ 45,-

ROVER P6 PRIS INCL. BTW

534824	draagarm.	€ 10,-
532975	Cardanrubbe.	€ 15,-
570780	Kmkabel 3500	€ 10,-
GSJ953	Stuurstang	€ 20,-
606716	R.wissrmt	€ 120,-
GCB11300	V-riem	€ 3,-
561522	Buitendorpl	€ 60,-
561523	Buitendorpl	€ 60,-
564391	La ruitje	€ 50,-
566345	m.deurstijl L.	€ 90,-
560787	Slotplaat	€ 20,-
566863	Koplamp front	€ 250,-
569651	Rv spathord	€ 300,-
589019	Slotplaat	€ 40,-
589058	Rv val.paneel	€ 60,-
589059	Lv val.paneel	€ 60,-
589510	Koplamp front	€ 20,-
570079	La deur	€ 250,-
566865	Rv kopl.paneel	€ 200,-
589414	Ra huidplaat	€ 100,-
589415	La huidplaat	€ 20,-
589007	Eindendorpel	€ 60,-



ROVER SD4 PRIS INCL. BTW

AAU3980	module ontst.	€ 100,-
AFU8803	lv koplamp	€ 75,-
ERC8660	viscokopp.	€ 100,-
ERC94	viscokopp.	€ 90,-
GPS125	olie-benz.schak.	€ 15,-
ACP710	motorkap	€ 800,-
BLP50	rv spathord	€ 75,-
CUD1109	carb.maald	€ 2,-
ACP654	rv deur	€ 175,-
ACP655	lv deur	€ 175,-
ACP641	la deur	€ 175,-
ACP645	la spatbord	€ 120,-
ACP640	ra deur	€ 175,-
GSJ219	lv fusee arm	€ 45,-

ROVER 800 PRIS INCL. BTW

FUB103090	la.cent.v.vegr.	€ 50,-
JFC10076	rhd kachelbed.	€ 50,-
WAG008004	eva katalisator	€ 150,-
XNB10019	benz.tankunit	€ 50,-
CRB107540	lv electr.spiegl	€ 80,-
WAG103970	eva katalisator	€ 150,-
GPS124	oliedruksensor	€ 60,-
WFX100780	brandstofpomp	€ 100,-
YWC103630	imm.regelunit	€ 25,-
CUH108190	lv raammech.	€ 100,-
CUH108180	rv raammech.	€ 100,-
CVH101130	la raammech.	€ 80,-
CVH101120	ra raammech.	€ 60,-
GBP242	st.remblokken	€ 5,-
GBP247	st.remblokken	€ 10,-
LGH10065	uitlaarklep	€ 10,-
GHD800	st.remschijven	€ 50,-
XFJ10014	ra licht	€ 90,-
XFD000390	la licht	€ 60,-
CWB103640	slotenset	€ 100,-
MRC10115	ECU	€ 50,-
RLC10002	ABS fles	€ 50,-

Diversen 200/400/600/75/MGF/Mini

MSB 100060	ECU 690 di	€ 100,-
TDJ10013EVA	homokineet 480	€ 75,-
QVB100690E	stuurpomp 400/45	€ 100,-
DHB006390mm	grill nw type 75	€ 80,-
RND105340/350	lv/rv schkbrkr 75 V6	€ 90,-
RND105331	lv schbrkr 75 1.8	€ 90,-
RNE000370	lv schbrkr MG ZS	€ 90,-
RND101290EVA	lv schbrkr 216GTL/480	€ 45,-
JPB00040A	aircospomp 75 V6	€ 350,-
RND10033EVA	lv schbrkr 900/400	€ 25,-
RGX100080	dragarmv.a.900/400/45	€ 25,-
RUC10005	wielnaaf v. Mini	€ 40,-
CWB001540/70/20	MMM 25/ZR/45/ZS	
	ook na 2000 Slotensets	€ 150,-
TRC000580	versnellingsbak 25/ZR	€ 750,-
TRC000140N	versnellingsbak 45/ZS	€ 750,-
RND105470	v.schkbrkr 25/ZR	€ 100,-
RBJ001088EVA	a.draagarm 600	€ 70,-
MRC 103981E	ECU 25/ZR/MGF	€ 150,-





VERVOLG RESTAURATIEVERSLAG P6

Geschreven door Dhr. A. Luteijn tussen 1992 en 2009, bewerkt door Hennie Westland.

In de vorige Viking heeft u het restauratieverslag kunnen lezen van de P6 van Dhr. A. Luteijn, wat nu volgt zijn veranderingen, problemen en ervaringen na de restauratie.

De renovatie heeft van eind 1978 tot begin 1981 geduurd. De km. stand was toen 175.000. Hij is nu 32 jaar in ons bezit. Hij is aangeschaft in april 1977. Per 1 maart 1981 is hij weer verzekerd en in de belasting gegaan. Vanaf toen konden we echt gaan toeren, echt het geeft een hele voldoening. In de volgende 28 jaar hebben we er 313.000 km. mee gereden. Na deze geheel uit de hand gelopen grote beurt, dacht ik wel 100.000 km. storingsvrij te kunnen rijden, maar dat is lichtelijk tegengevallen.

Veren:

De auto stond iets achterover, andersom, dus van voren iets lager vind ik mooier. Ik had al van alles geprobeerd, de voortrein was goed gemonteerd. Je mag de bouten van de draagarmen (silentblocs) alleen maar aandraaien in ingeveerde stand. Ik heb ze in ingeveerde stand nog eens losgedraaid, na het inrijden, maar ook dat hielp niet. Toen gebruikte achterveren van een P6 3500. Deze zijn iets zwaarder. Het hielp ook niet, ook niet met een dubbele rubber ring er onder. Ik dacht toen dat zal ook wel een afgereden P6 3500 geweest zijn. Er was toen een aanbieding bij Minor in Amsterdam, 2 nieuwe veren voor P6 3500 voor HFL 100,00, echter geen resultaat. Kort daarop zag ik in het onderdelenboek, dat de voorveren van een P6 2200 4 cm. korter zijn. Dat was dus de oplossing. Het is een zenuwachtige klus. De veren zijn 42 cm. lang en moeten tot 26 cm. ingedrukt worden. De veren liggen plat onder het binnenscherm in de lengterichting van de auto. De bovenste draagarm is een kwart slag gedraaid ten opzichte van de onderste en zit op het schutbord gebout. De veren zitten tussen een soort juk op de bovenste draagarmen en het schutbord. Het schutbord is daardoor een soort pantser. Eigenlijk ook al een kooiconstructie. Deze constructie hebben ze bedacht voor de gasturbine motor die in 1961 in de T4 stond. De introductie van de P6 was in 1963. De auto staat nu mooi vlak of iets naar voren.

Remmen:

Het remsysteem van deze auto, althans de werking en de remvertraging is hoog. Voor deze tijd, 4 schijfremmen was heel modern. Echter de kwaliteit van de onderdelen liet vaak te wensen over. Na de renovatie van 1981 heb ik de hoofdremcilinder 5 maal moeten reviseren. In alle gevallen was het de achterste cup die een soort spons werd, alle andere delen waren dan nog goed. Bij de club geïnformeerd, die zeiden dat het kwam door het gebruik van de remolie DOT 4. Deze heeft een agressievere werking op rubber dan DOT 3. Ik ben van mening dat je toch wel in zeker zo'n modern systeem remolie DOT 4 kan doen. Deze olie heeft een hoger kookpunt dan DOT 3, dacht ik. Bovendien zijn in alle gevallen de andere rubbers net zoveel met de remolie in aanraking geweest als de achterste cup. Alle setjes (revisie) heb ik in de originele Girlingverpakking op een klassiekermarkt gekocht. Het is net of ze die ene cup niet hebben gehad en bij een andere firma hebben besteld. Het nummer van de achterste cup was nog leesbaar, het bleek toen dat ik van deze cups nog losse had liggen. Ik heb nu een cup met een ander nummer gebruikt. Het kan maar slecht zijn, van de andere weet ik dat zeker. Om zoveel mogelijk problemen te voorkomen had ik alle rubberdelen van het gehele remsysteem vervangen door nieuwe, ook de manchetten van de rembekrachtigers. De voorste ging al stuk binnen 6 jaar. Wat nu gedaan? Geen nieuwe voorhanden natuurlijk, dan maar de afgedankte manchet voor nood er terug in gedaan, deze zit er nog in. De voorwielremslangen waren binnen dezelfde tijd defect, d.w.z. in de buitenmantel zaten scheurtjes. Het hoeft nog niet gevaarlijk te zijn, want het is de beschermlaag van de onderliggende canvaslaag. In deze staat moet je voor de veiligheid vervangen. Wat achterremmen betreft is er in al die jaren niks mis mee, wat betreft lekkage en remslangen. De remblokjes wel en ook de remschijven bij km. stand 347.500. De remschijven waren niet versleten maar er zat een slingering in. Het is misschien wel te verklaren waarom ze krom waren. De handrem werkt op dezelfde remblokjes als de voetrem. Als er nu na flink remmen de handrem aangetrokken wordt en op de handrem blijft staan, kan de remschijf plaatselijk de warmte niet afgeven en zodoende kromtrekken. De remblokjes achter vervangen is ook een hele klus. De automatische bijstelling moet terug gedraaid worden. De remunits zitten aan weerszijden vlak bij het cardan, dat in rubber silentblocs aan de body hangt. De remunits zitten bovenop het cardan gebout, zodoende kun je

er slecht bij. Het handigste is het cardan een stukje te laten zakken, dat is niet moeilijk en je kunt beter bij de remmen.



Motor:

Bij de renovatie van de auto is er aan de motor weinig aangedaan. Hij startte en liep goed. Waarom zou je meer ellende op je hals halen? Ik was eenvoudige zij- en kopkleppers gewend. Maar deze motor is dermate gecompliceerd, dat was iets voor later, dat kwam, bij km.stand 291.000, officieel gereden kilometers. De laatste reis was met een aanhangwagen over een afstand van 450 km. Was ik een liter olie kwijt en dat zat voor een gedeelte achter aan de auto en de aanhanger. Ik zag er tegenop en heb er flink mee in m'n vingers gesneden. Een ogenblik heb ik gedacht: "Dit komt niet goed"! De hele motor is gedemonteerd, schoongemaakt en opgebouwd met de volgende en gebruikte onderdelen: complete nieuwe stroomverdeler, nieuwe distributiekettingen, nieuwe hoofd- en drijfstanglagers, nieuwe pakkingset met oliekeerringen, revisieset voor de oliepomp, gebruikt uitlaatspruitstuk, gebruikte startmotor, nieuwe borstels en lagers voor de dynamo, gebruikt voorste schild voor de dynamo, voorste uitlaatpijp (gewoon staal), nieuwe roestvrijstalen middendemper, idem achterdemper, alle kachel- en radiateurslangen, gebruikte set distributietandwielen, gebruikte carburateurs, gebruikt luchtfilterhuis met voorverwarming, nieuwe zuigerveren. Samen met een kennis die Engels kon lezen, twee weten er meer dan een, hebben we de motor opgebouwd. Toen had ik het Nederlandstalige werkplaatshandboek nog niet. Het opbouwen gaf eigenlijk niet zoveel problemen hadden we gedacht. Maar het kwam wel uit bij de eerste rit, die was weinig succesvol.

Zuigers/veren:

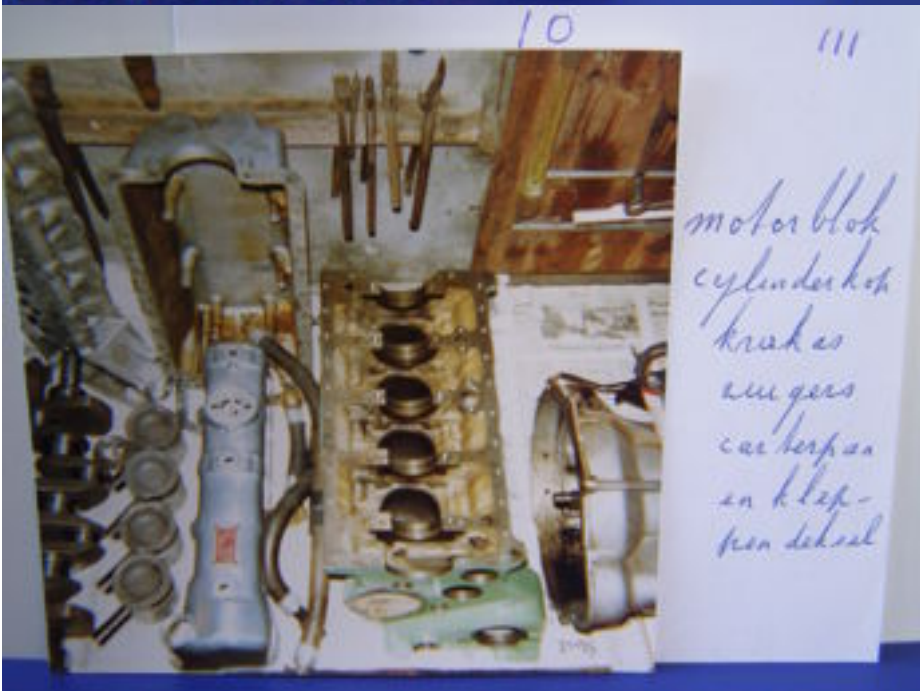
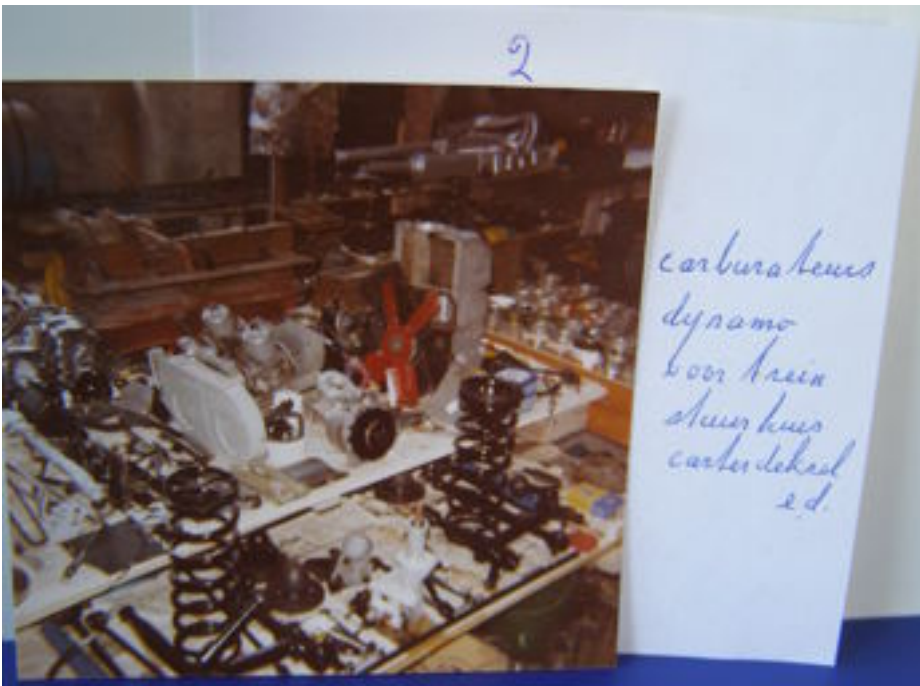
Bij demontage van de motor bleek er toch een kleine stootrand in de bovenkant van de cilindrs te zitten. De originele zuigerveren die ik had kon ik dus niet gebruiken, deze zouden gaan tikken tegen de stootrand. Ik heb toen een set met kleine overmaat gekocht, waarvan de bovenste compressieveren van een uitgefreesd hoekje waren voorzien, zodat ze net niet tegen de stootrand konden tikken. Verder heb ik deze overmaat zuigerveren pas geslepen op de juiste slotspeling, uiteraard gemeten halverwege de cylinder, want boven zit de meeste slijtage. Zou je daar meten dan zou onderaan te weinig speling kunnen hebben, met kans op breuk

Distributie:

De oude distributiekettingen waren totaal versleten, daardoor kon je op het zicht zien dat de tandwielen ook versleten waren. Nieuwe waren er niet te koop. Dus een set gebruikte van een andere motor gemonteerd. Deze waren op het zicht goed. Bij de oude kettingen en tandwielen was veel abnormaal geluid te horen. Nu met de nieuwe ketting op het andere tandwiel was het zowaar nog erger. Dus weer alles uit elkaar. Toen heeft onze zoon het tandwiel opgemeten, bleek dat de tandkrans 3/10 mm op en neer ging t.o.v. de naaf. Daarna net zolang gezocht naar een tandwiel waar de rondheid niet meer meetbaar was. Nu alles weer gemonteerd en jawel opgelost.

Tik:

Nu zat er een "tik" in. In eerste instantie denk ik aan een te ruime klepspeling. Het kleppen stellen is trouwens ook al een vak apart. Er zijn 33 verschillende stelplaatjes. De stelplaatjes liggen niet tussen de bovenliggende nokkenas en de plunjers, maar onder de plunjers, tussen de plunjers en de klepsteel. Dit houdt in dat de nokkenas gedemonteerd moet worden, het nokkenastandwiel los moet en de automatische spanner op slot gezet moet worden. De nokkenas zit met 5 lagerkappen en lagerschalen bovenop de cylinderkop gebout, nota bene de zelfde bouten waar de cylinderkop zelf mee vastzit, 10 bouten dus. Deze moet men 2 aan 2 losdraaien en dan busjes voor in de plaats en dan weer aandraaien met het voorgeschreven koppel. Ik had daarvoor 10 busjes op lengte laten zagen, mooi haaks. Deze werden als ontbijtkoek in mekaar gedrukt. Toen heb ik de rondingen van de lagerkappen van een sloopmotor er met een haakse slijper van tussen geslepen, zodat je een soort blokje overhoudt en dat werkte wel. Zodoende kon de nokkenas er tussenuit gelicht worden en de cylinderkop blijft vast op het blok zitten. Zonder deze voorziening zou de kop loskomen. De nokkenas moet om gedemonteerd te worden op een punt staan waarbij 2 nokken naar beneden wijzen, met daartussen een bepaalde lagerkap. Deze moet als laatste gedemonteerd worden en als eerste gemonteerd. Verder moet men alle 8 klepspelingen opmeten en opschrijven voordat men met demonteren begint om de juiste dikte van een stelplaatje voor een bepaalde klep te kunnen bepalen, dus aftrekken en bijtellen. De tik bleef in de motor. Achteraf denk ik dat de tik er al inzat voor de demontage, maar door het lawaai van de distributie niet on-





derkent. Het was ook alleen met warme motor en stationair draaiend te horen. Op de snelweg hoorde je niets. Inmiddels hadden we er 3500 km mee gereden. De tik was al gelokaliseerd tot de achterste cilinder. Er bleef niks anders over als een losse klepzitting. Het is een aluminium kop en een stalen zitting. Aluminium zet meer uit dan staal, zodat de zitting bij koude motor nog net vast zit. Dus maar weer de cilinderkop eraf. Zodoende moest ook weer het uitlaatspruitstuk en het inlaatspruitstuk eraf. Achteraf gezien had ik nog een fout gemaakt. Het was n.l. allemaal olieaanslag in de inlaatkanalen van de kop. Dit kan niet anders komen dan van inlaatklepgeleiders. De afdichting wordt tot stand gebracht door O ringen, die ingebracht kunnen worden in een uitgefreesd gedeelte van de geleider, waar de O ring precies in past. Ik had dit gecontroleerd en de klepstelen gingen nauw schuivend door de O ring. Achteraf is gebleken dat de O ringen helemaal gekrompen waren en enigszins los in de boring zaten. Dit werkte dus overdreven gezien als een soort pompje. Het waren dus twee vliegen in een klap, het was wel degelijk een vast/los zittende uitlaatklepzitting van de achterste cilinder, de O ringen zijn natuurlijk ook vervangen. Daarna het hele spul weer in elkaar gemonteerd en gaan rijden. Nu was de motor echt herboren. Ik heb er tegenop gezien de motor te demonteren en soms gedacht "Dit komt nooit meer goed", maar zeg dan achteraf "het is nog meegevallen". Na de montage is er nog 195.000 km. meegereden.

Versnellingsbak/koppelingsplaat:

Bij de renovatie in 1979/1980 heb ik ook de versnellingsbak gededemonteerd en het prise-aslager vervangen. Het lager was totaal versleten, de kogelbanen waren ruw. Ook het hoefdrijfaslager heb ik vervangen. Maar bij de reparatie aan de motor was weer het prise-aslager defect, dus al na 116.000km. Eigen schuld, dikke bult had ik maar een nieuw lager met de code C moeten kopen. De C staat voor iets meer speling dan normaal. Bij het oppersen op de prise-as zet de conus iets uit en heeft dan nog de juiste speling. Bij een gewoon lager is er helemaal geen speling meer. Dit was de vorige keer zo. Zelfs het topje van de as die in het vliegwiel zit kon zelfs niet een weinig op en neer bewegen. Ik vond het toen je van het. Het is uitgekomen, geen speling en de zaak gaat stuk. Bij deze gelegenheid is er ook nog een rollager en alle synchromeshringen vervangen. Ook zijn het vliegwiel en drukgroep vervangen, uiteraard van een sloopmotor, en wel van een P6 2200, alsmede de startmotor. Om deze laatste ging het. De P6 2000 had nog een startmotor van het Bendix principe. Hierbij worst het rondsel bij het starten met kracht in de starterkrans van het vliegwiel geduwd. Op de duur gaat de ankeras van de startmotor krom en de starterkrans stuk op twee plaatsen bij een vier cilinder motor. Bij de P6 2200 startmotor wordt het rondsel tot tegen de starterkrans gezet en schuift dan bij het begin van het starten in de starterkrans. Deze gaan bijna nooit stuk. De koppelingsplaat was niet versleten, maar omdat hij op een moeilijk plaats zit is hij toch vervangen.

Spruitstuk:

Het uitlaatspruitstuk geeft ook wel problemen. Het is een plaat waarop 4 buizen zijn gelast, voor elke uitlaat een. Deze lopen kronkelend door mekaar omdat ze in wezen allemaal even lang zijn. Uiteindelijk monden ze in een buis uit. Ze scheuren altijd wel ergens en dat geeft een enorm gesis. Je kunt ze makkelijk dicht lassen, maar dan moet het spruitstuk er wel af en dat is een heel gedoe, koelvloeistof eruit, de carburateurs moeten eraf, want daaronder zit het spruitstuk. Ik heb eens een nieuw spruitstuk op de kop getikt, deze zit er nu een kleine 50.000 km. op, afwachten dus.

Achteras/wielen:

Het is een echte Dion- achteras, d.w.z. de wielen staan altijd recht bij elke belasting. Alleen de spoorbreedte verandert steeds iets onder het rijden. De kruiskoppelingen van de aandrijfassen zijn zwaar uitgevoerd omdat de remkrachten via de assen op de wielen worden overgebracht. Ook de kruisstukken zijn vervangen en het harmonicarubber van de Dion-buis en de kruisstukjes van de cardanas. Rond de eeuwwisseling is er door toeval nog een hardnekkig probleem opgelost. Ik heb 12 jaar gezocht naar de oorzaak. Begin jaren '80 had ik een sloper gekocht uit Amerika. Daar zat een gescheiden remsysteem in en was voorzien van Rostyle wielen (chrom). Beide heb ik overgezet. Maar vanaf die tijd zat er een dreun in de auto, de ene keer meer als de andere keer. Wielen verschillende malen laten uitbalanceren. Het verbeterde nagenoeg niet. De eerste keer dat ik de kruisjes van de aandrijfvas vernieuwd heb, had ik de asjes niet afgetekend, dan is het niet denkbeeldig dat ze een halve slag gedraaid worden t.o.v. elkaar. De laatste keer heb ik een set asjes uit de kast genomen waarvan ik zeker wist dat ze niet gedemonteerd waren. Nu wel demonteren maar eerst aftekenen. Alles weer gemonteerd, resultaat nihil. Toen de voorwielen samen met remschijven en naven aan de auto uitbalanceren.



Iets beter maar niet de oorzaak. Jaren later reed ik een band stuk op de snelweg. Naar de bandenhandel om 2 nieuwe achterbanden. Bij het balanceren zag ik het wiel op en neer gaan. Alle wielen hebben een gat waarop ze uitgebalanceerd worden, dit gat zat niet gecentreerd t.o.v. de boutgaten. Ik heb toen beleefd gevraagd of hij de wielen aan de boutgaten kon uitbalanceren, dat kon. Ik zeg wil je me een plezier doen en ook het achterwiel op dezelfde manier uitbalanceren. Je zult het niet geloven, maar alle problemen waren in een keer opgelost. Het zat dus allemaal in de achterwielen. Het is nu ook te verklaren dat het de ene keer minder en de ander keer erger was. Ga je door een bocht legt het ene wiel meer pad af als het ander, zo kan het voorkomen dat na de bocht aan de ene kant de onbalans boven en aan de andere kant beneden, dat is gunstiger dan als de onbalans allebei boven of onder zit. -

Diversen:

Ook is bij deze motorklus de hoofdkoppelingscilinder en de werkcilinder gereviseerd en een gebruikt stuurhuis gemonteerd, alsmede een andere gebruikte voorruit. De waterpomp is na de motorklus ook 5 maal lek geweest. Hij is makkelijk te reviseren, de waterkering zit ook in andere (oudere) pompen, o.a. Ford. Ik heb ook wel eens een nieuwe waterpomp gemonteerd van een toelevering, was ook geen succes. De radiator is gereviseerd en er is een contactpuntloze nieuwe elektronische ontsteking gemonteerd. Bij km. stand 350.000 nieuwe achterste draagarmen en silentblocs, nieuwe achteraslagers en keerringen gemonteerd. Bij km. stand 375.000 zijn de SU-carburateurs door een Roverclublid gereviseerd voor de prijs van HFL 75,00, een lachertje. In 2000 een nieuwe startmotor. In 2002 nieuwe remschijven voor en nieuwe complete voorwiellagers + stofringen 4 nieuwe silentblocs voor de draagarmen van de voortrein. Ook de voorremklauwen gereviseerd en nieuwe voorwielremslangen. Beide stuurstangen vervangen. Nieuwe (4 stuks) silentblocs voor de reactiestangen achter. Nieuwe cupjes in de hoofdkoppelingscilinder en ook nieuwe cupjes in de werkcilinder.

In 2007 nieuwe fuseekogel rechts voor onder, rechts voor boven is begin jaren '80 vervangen. De linker fuseekogels zitten er nog steeds onder. Op de motor zitten aan weerskanten van het motorblok waterplaten gebout. Deze zitten per stuk vast met 25 boutjes. Bij demontage kun je de hele motorruimte schoonmaken. Deze zijn begin jaren '80 vervangen door nieuwe, wegens doorroesten. Ik dacht met de moderne koelvloeistof het doorroesten wel tegen te kunnen gaan, niet dus, finaal doorgeroest onderin. Vervangen met de motor in de auto kan maar net. De grote motorsteun zit voor het deksel. Deze moet uiteraard weg, kan ook maar net, maar dan hangt de motor los. Door reparatie van de onderste fuseekogel was de rechter voorpoot met draag en reactiearm eraf en ook de werk-koppelingscilinder. Toeval of niet het was ook de rechterplaat die lek was. Ook was de werkcilinder van de koppeling wegens lekkage eraf. Deze boutgaten heb ik benut om met een draadspindel, naar het chassis toe, met name het punt waar de reactienorm normaal zit, de motor aan op te hangen. De plaat was nog bijna helemaal blank maar de onderste centimeter was roest. Hier was troep opgehoopt. Het is een beetje een vergaarruimte. Door de troep gaat er ook geen koelvloeistof meer langs. Het opgehoopte vuil is blijkbaar agressief. Alles schoongemaakt, doorgespoeld en wederom gemonteerd.

In 2008 weer het harmonicarubber van de Dion-buis gescheurd. In plaats van olie heb ik nu vet in de glijlagers van de Dion-buis gedaan. Andere gebruikte startmotor, de oude werkte goed bij koude motor, maar bij warme motor moest men soms drie of vier maal het contactsleuteltje omdraaien voor er leven kwam. Ruitensproeierpompje vervangen, ruitenwissermechanisme vervangen, veel te veel speling op de bewegende delen van de oude. De klepspeling is wel gecontroleerd maar hoefde gelukkig niet gesteld te worden de laatste 20 jaar.

Ten slotte:

Het is een hele fijne wagen, met goede zittingen, met goede rijeigenschappen, mede dankzij de Dion-achteras. De portieren sluiten als een brandkast, er is nog nooit een defect aangeweest. De benzinetank zit boven de achteras, achter de achterste leuning van de zitting, dus heel veilig. De auto duikt weinig naar beneden voorover, ook niet bij een noodstop. Dit zit hem in de voorwielophanging. Het uitzicht in de auto is ook goed. De remmen ook nog maar eens vernoemd. Het model is tijdloos en oogt na 45 jaar nog modern. Een auto met een eigen gezicht. Maar het neemt niet weg, de auto is servicegevoelig. In de Roverclub ben ik een van de weinigen die hem dagelijks gebruikt. Ik ga zolang ik gezond ben koppig door. De eerlijkheid gebied te zeggen dat de km. stand thans 488.000 km is.

De Velduwe Raadgeving

- *Ontwikkelen en uitvoeren van strategieën bij vraagstukken van ruimtelijke ordening*
 - *Begeleiding van bestuurlijke processen*

feliciteert de Rover Owners Club Holland van harte met haar veertigjarig jubileum. Daarbij de hoop uitsprekend dat de ROCH tot in lengte van jaren in staat zal zijn de belangen van de eigenaren van automobielen met de trotse merknaam Rover in het algemeen en die van de 800-serie in het bijzonder te behartigen. Dit onder aanvoering van een door enthousiaste leden van harte gesteund inventief en gedreven bestuur.

Voor contact met De Velduwe Raadgeving: info@develduweraadgeving.nl

So
British & Irish!
ONAFHANKELIJK (REIS)MAGAZINE OVER GROOT-BRITANNIË EN IERLAND

5e jaargang nummer 1 - Issue verkoopprijs € 5,95



So
British & Irish!
ONAFHANKELIJK (REIS)MAGAZINE OVER GROOT-BRITANNIË EN IERLAND

5e jaargang nummer 2 - Issue verkoopprijs € 5,95



You love Rover, you love Britain

So you love So British&Irish!, hét reismagazine voor de UK en Ierland

Speciale abonneemetaanbieding € 17,50 voor een jaar!

Aanvragen via www.travelmagazines.nl

Actiecode: rover11

Van dezelfde uitgever:
Liefhebbers van het reizen met een camper lezen het
CamperReisMagazine.
Het CamperReisMagazine staat boordevol leuke
reisedeeën met uw eigen of huur camper.





COLOFON

Fotocollage voorkant:

Truus Westland-Laan

Technische ondersteuning:

Land Rover:

Huub Houben, Telefoon: 045-5414115

P3 en ouder:

Harry Hilgerdenaar, Telefoon: 06-50285856

Piet van de Graaf, Telefoon: 0180-661212

P4:

Jaap Geijteman, Telefoon: 0229-501744, E-mail: goat@hetnet.nl

Jan Waanders, Telefoon: 06-22372539, E-mail: jan.waanders@wxs.nl

Pieter Meester, Telefoon: 030-6918180, E-mail: p.c.meester@hetnet.nl

P5:

Hennie Westland, Telefoon: 0183-352795, E-mail: hb.westland@planet.nl

P6:

Frans Prins, Telefoon: 0561-431295, E-mail: frprins@planet.nl

Jan Waanders, Telefoon: 06-22372539, E-mail: jan.waanders@wxs.nl

Johan Löwik, Telefoon: 0548-616114, E-mail: info@classic-rover.nl

SD1:

Marcel van Barneveld-de Bont, Telefoon: 0317-616633, E-mail: info@thegoldencrank.nl

100/200/25/400/45/600/75/800/Estate/Streetwise/Tourer:

Marcel van Barneveld-de Bont, Telefoon: 0317-616633, E-mail: info@thegoldencrank.nl

Joost de Jongh, Telefoon: 033-4324297, E-mail: betach@planet.nl (alleen 800)

Overige diensten:

Archief:

Harry Hilgerdenaar, Telefoon: 06-50285856

Clubshop:

Johan Löwik, Telefoon: 0548-616114, E-mail: clubshop@roverclub.nl

FEHAC:

Wouter Buis, Telefoon: 035-5388193, E-mail: wouter.buis@freeler.nl

Technisch Documentatiecentrum:

Frans Krijzer, Telefoon: 0561-433764

Webmaster:

Truus Westland-Laan, Telefoon: 0183-352795, E-mail: webmaster@roverclub.nl



Rover Owners' Club Holland

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

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

