



2011

03

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
- 05 Dringende oproep nieuwe bestuursleden
- 06 Van de redactie
- 07 BBQ Grenslandrit 2011
- 07 ROCH Kalender 2012 Thema Pre-War
- 09 Abbey Hill Steam Rally & Haynes Museum
- 11 Loodzware Main Kinzig Rally 2011
- 13 British Autojumble in Waalwijk 2011
- 14 Over Ducktape en WD40
- 16 Uit de oude doos: ROCH Lustrum 1976
- 19 Verslag 40 jarig jubileum ROCH
- 22 Van de jubileumcommissie
- 23 Clublid op pad in Engeland
- 27 De nieuwe Rover 3500
- 35 Persbericht FEHAC
- 36 Persbericht Nationaal Restauratiefonds
- 37 KNAC Klassieker Vademecum
- 37 Aanschaf Rover P5B voo rally
- 38 Afscheidsbrief ROCH Pieter van Wijk
- 39 COLOFON



EVENTEMENTENKALENDER

- | | |
|-----------------------|--|
| 02/10/2011 | BBQ Grenslandrit 2011 |
| 29/10/2011 | Technisch Evenement (onder voorbehoud) |
| 26/11/2011-27/11/2011 | Oldtimerbeurs Eelde |



VAN EEN EX-VOORZITTER

Op 26 maart 2011 op de ALV in “Het Arsenaal” te Nieuwpoort ben ik “uitgezwaaid” als voorzitter van de ROCH. Begonnen in mei 2005 samen met een nieuw bestuur bestaande uit Truus, Marcel, Piet en ik zei de gek, zonder in details te treden, was het begin niet gemakkelijk en hebben Piet en ik nog wat “vullisies” moeten opknappen.

Maar zo gaande de jaren (ambtenaren werken langzaam) is het toch weer geworden worden waar het in de ROCH omgaat, liefde voor het merk en liefde voor je Rover (welk type dan ook), en het respect hebben naar elkaar toe en een stukje gezelligheid.

Hartelijk dank dan ook voor de mooie woorden, e-mails en het cadeau wat ik mocht krijgen (ben nog steeds benieuwd wat Frans wilde zeggen).

Hopelijk zijn er bij de volgende ALV voldoende kandidaten om het huidige bestuur op een adequate manier te versterken en te helpen aan een succesvolle ROCH.

Met vriendelijke groet en bedankt voor alles en veel succes.
Hennie Westland (ex-voorzitter)

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

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

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

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



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



VAN DE BESTUURSTAFEL

Op het moment dat ik dit schrijf is het bijna vakantie, nog slechts een paar dagen werken en dan op naar het zonnige zuiden, de laatste loodjes...

We hebben de afgelopen periode als ROCH een tweetal evenementen gehad, de British Autojumble in Waalwijk en natuurlijk het 40-jarig bestaan van de ROCH. Het Jubileum weekend was er één waar we een "lijstje" omheen mogen doen. Er was van het overgrote deel van de aanwezigen niets anders dan lof. Ook de uitgenodigde "leden van het eerste uur" en de ereleden, niets dan complimenten voor de gemoedelijke sfeer en prima organisatie.

Waar we denk ik ook trots op mogen zijn is dat we op de feestavond door middel van een verloting met een aantal heel leuke prijsjes 1.010,- euro hebben opgehaald voor de stichting KiKa (Kinderen Kankervrij). De jubileumorganisatie vond dat je bij een jubileum als dit, ook mag denken aan een schenking aan een goed doel en gezien het bedrag vonden de aanwezigen op die avond dat waarschijnlijk ook.

Vanaf deze plaats wil ik, voorzitter van de ROCH en als deelnemer van het weekend, een aantal mensen nogmaals bedanken:

Kalle Slaap voor de mooie naamkaartjes, de hulp bij het voor rijden van de zaterdagrit en voor het organiseren van de prima lunch in Schagen (bezoek Automuseum / een aanrader).

Ad Geleins en zoon voor de hulp op de zaterdagmiddag.

Marc Stillebroer heeft een deel van z'n tijd besteed om op diverse locaties voor ons foto's te maken van elke auto, dank hiervoor.

Ook wil ik Lucy en Matt van "De Rippereilanden" bedanken voor het uitknobbelen van de ritten op Zaterdag en Zondag en hun meer dan gastvrije onthaal op de beide locaties in De Rijk en Monnickendam.

En natuurlijk Hennie en Truus voor de prima organisatie, de mooie locatie(s) en de gemoedelijke sfeer en vooral Truus voor de vele uren die ze heeft gestoken in het regelen en maken van de unieke ROCH-tassen, nogmaals BEDANKT !

Tot bij een volgend evenement,

Namens het bestuur ROCH

Johan Löwik, Voorzitter

DRINGENDE OPROEP NIEUWE BESTUURSLEDEN

Beste Rovervrienden,

Op 26 Maart jongstleden is er een gedeeltelijk nieuw bestuur van de ROCH door de ALV geïnstalleerd. Maar de tijd vliegt en komend voorjaar bij de volgende ALV zijn zowel Hennie als Truus aftredend enniet herkiesbaar.

Willen we met elkaar het ROCH bestuur op het gewenste peil houden, dan zoeken we dus nog een tweetal kandidaten, een secretaris en een algemeen bestuurslid.

Mocht u belangstelling hebben voor één van beide functies en/of vragen hebben over de invulling van zo'n functie, de bijbehorende taken/werkzaamheden, schroom dan syp niet om contact op te nemen met één van de huidige bestuursleden.

Bij voorbaat dank.

Namens het bestuur ROCH,

Johan Löwik, Voorzitter



VAN DE REDACTIE

Normaliter is deze pagina niet de laatste die je opstelt bij het maken van de Viking, dat is meestal pagina 3, de inhoudsopgave, in mijn geval althans. Hoe anders is het deze keer, net de inhoudsopgave opgemaakt en nu dit artikel nog even schrijven. Schrijven is het ook niet natuurlijk, typen is het wel.

Wat we in deze Viking tegenkomen kun je teruglezen in de inhoudsopgave maar het is vast wel interessant om te weten hoe deze Viking tot stand is gekomen voor wat betreft een aantal artikelen.

Zo is het voor het verslag van het lustrum als volgt gegaan: Als redacteur had ik twee clubleden gevraagd om een tekstuele bijdrage te leveren. De eerst gevraagde vond de zomer in Nederland geen zomer te noemen en toog met z'n Rover 75 voor 6 weken naar Zuid Spanje en bij terugkomst zou hij nog geen week meer hebben om een artikel in te sturen. Dat werd 'm dus niet. De tweede gevraagde is meer een prater dan een schrijver en zag het niet helemaal zitten om de redacteur van een leuk artikel te voorzien.

Wat nu? Via telefoongesprekken van diverse leden die op het lustrum aanwezig waren uitsluitend enthousiaste en positieve verhalen gehoord. Maar dat is duidelijk geen reden om dat enthousiasme en positiviteit uit jezelf op papier nog eens uit te drukken door de redacteur spontaan van een artikel te voorzien en heel eerlijk, dat vind ik eigenlijk wel teleurstellend te noemen. Uiteindelijk heb ik degene die al die mooie auto foto's in weer en wind bij een molen heeft gemaakt bereid gevonden even in de pen te klimmen en de redacteur uit de brand te helpen want ik was er om persoonlijke redenen zelf niet op het lustrumweekend.

Het artikel over de nieuwe Rover 3500 is eigenlijk een oud artikel overgenomen uit een ander automagazine maar bewerkt naar de tijd van nu want de foto's die bij het artikel staan zijn op een van de zomerse dagen dit jaar gemaakt. Tekst kwam per e-mail en de foto's zijn hoogstpersoonlijk bij mij gebracht.

Mijn vorige oproep over vakantie verhalen met je Rover stond nauwelijks in de Viking of ik had het artikel al binnen, zei het dat de schrijver dezes een Jaguar als vervoermiddel had gekozen en dat was een aangename verrassing, zo snel na mij verzoek.

Dan het artikel uit de oude doos, totaal onverwacht kwam die binnen en heb zelf dat artikel een iets andere richting gegeven want dat vond ik wel passen bij de foto's die bijgevoegd waren.

Voorts nog natuurlijk nog een heleboel andere artikelen en foto's waarbij het opvallend is dat Mr. & Mrs. Furfield nu eens niet in Nederland waren bij een van de leden maar dat een clublid naar de regio is geweest waar zij resideren.

De overige bestuursleden zijn net terug uit Beaulieu, hopelijk hebben ze zich kostelijk vermaakt en gedurende hun lang weekend weg heb ik vol overgave deze Viking gemaakt, althans een deel daarvan, want een Viking maak je niet in een weekend.

Over een paar weken mag ik even op vakantie, vijf dagen Ardennen en daarna staat de BBQ Grenslandrit 2011 op het programma.

Veel kijk- en leesplezier en graag tot ziens op een van de evenementen van de ROCH.

Met vriendelijke Rovergroeten,

Marcel van Barneveld-de Bont.

BBQ GRENSLANDRIT 2011

In de Evenementenkalender van de ROCH heeft u al kunnen lezen dat er op 2 Oktober a.s een BBQ Grenslandrit van de Rover Owner's Club Holland wordt gehouden.

Dit jaar is het een INTERNATIONAAL gebeuren, georganiseerd door de families Kruyt en Löwik, zij zullen proberen om er ook dit jaar weer iets moois van te maken.

Programma :

Het is de bedoeling dat we tussen 12.00 en 12.30 uur verzamelen bij het zalencentrum 't Heuveltje net voor de Duitse grens, hier ontvangen wij u graag voor een kop koffie met appelgebak.

Rond 13.15 uur vertrekken we voor een rit door Duitsland en langs de grensstreek. Onderweg hebben we nog een tussenstop op de planning staan, een mooie locatie waar we foto's van de auto's laten maken tegen een prachtige achtergrond.

Om circa 16.00 uur arriveren we op de eindbestemming "De Kloppendiek" in Vreden (D), waar we de traditie binnen de ROCH ook dit jaar weer in ere willen houden met een overheerlijke Barbecue.

Opgeven voor dit evenement uiterlijk op 25 september 2011 bij het secretariaat via secretaris@roverclub.nl of via de telefoon: 0183-352795 / 06-20005524.



ROCH KALENDER 2012 PRE-WAR

Beste mensen,

Elk jaar rond de Kerstdagen ligt de door een ieder gewaardeerde ROCH kalender weer bij u in de bus. Voor de komende jaren willen we gaan werken met verschillende thema's, voor 2012 hebben we een begin gemaakt met het volgende thema :

"Pre War Rover's"

Alle foto's met betrekking tot dit thema zijn welkom, eind November is de sluitingsdatum, dan maken we een keuze voor de kalender van 2012 ! Dus heeft u leuke foto's van, hetzij uw eigen auto en/of een andere Rover, stuur die dan op naar:

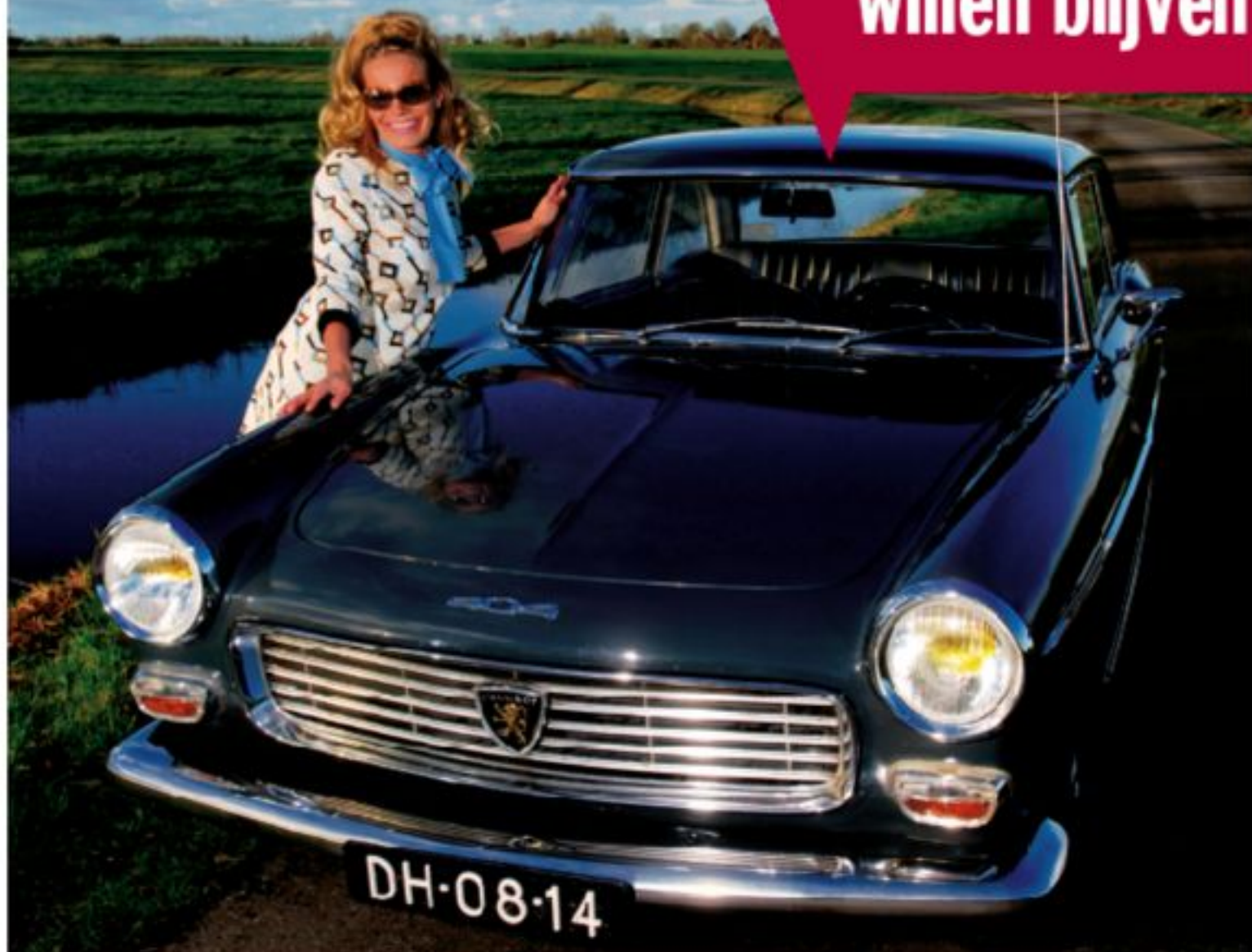
voorzitter@roverclub.nl
of naar
J. Löwik
Wierdensestraat 72
7443AG NIJVERDAL

Bij voorbaat dank,
Johan Löwik



TVM Klassieke Voertuigenpolis:

Omdat we nog
jaren samen
willen blijven



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

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



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

Zelfverzekerd op weg

TVM
VERZEKERINGEN

ABBEY HILL STEAM RALLY

Door Kees Buijs

Onze traditionele mei vakantie bracht ons dit jaar naar het grensgebied van Somerset, Dorset en Devon. Ons huisje stond in het rustieke plaatsje Combe st. Nicolas.

Omdat dit vanaf Dover toch nog een aardig eind rijden is, zijn we voor het eerst op vakantie in Engeland gegaan met een moderne auto. Gelukkig wel een Engelse auto (helaas geen Rover maar een Jaguar), maar wel één van pas 10 jaar oud.

Tijdens ons eerste weekend werd vlakbij Yeovil de Abbey Hill Steam Rally gehouden. Dit is een jaarlijks terugkerend evenement dat van vrijdag tot en met maandag wordt gehouden.

Ondanks de naam is dit niet alleen een stoomevenement maar is er veel meer te zien, waaronder een grote hoeveelheid klassieke auto's, vrachtwagens, bussen, enz.

Het is een typisch Engels evenement, gehouden op een groot grasveld met voor iedereen wat te doen.

Het begint met een grote carbootsale met niet alleen de gebruikelijke kitsch maar ook stands met modelauto's en auto onderdelen. Bij een van de stands kon ik zelfs 2 stuks nieuwe knipperlicht-stadslicht units voor mijn Allegro scoren. Voor het gigantische bedrag van totaal £ 16,- ! Deze zijn bij mijn Allegro zeer slecht dus dat kwam goed uit.

Ook was er een stand met Rover P6 onderdelen. Daar stond ik nog even met een grille-embleem voor een P6 series 1, het eerste type in mijn hand. Hij was wel mooier dan degene die nu op mijn P6 zit maar £ 30,- vond ik toch net weer wat te duur voor iets dat ik niet echt nodig heb (en het was pas de eerste dag van de vakantie en dan wil je niet gelijk zoveel geld uitgeven...). Echter had ik naderhand zoiets van, misschien had ik het toch maar moeten doen want zo vaak kom je deze natuurlijk ook weer niet tegen.

Vervolgens kwamen we langs de klassieke auto's. Er stonden er ruimschoots voldoende om eens goed rond te kijken.

Er stonden allerlei verschillende merken en ieder geval ook veel Rovers. Bijzonder was een mooie blauwe P6 Estate. Die kom je zelfs op klassieker evenementen weinig tegen, zeker als het er ook nog eens een van de eerste serie is. Verder stonden er diverse andere soorten Rovers van de oude vooroorlogse exemplaren, via P5 en P6 naar de SD1.

Mooi vond ik ook een tweetal Bristols die er stonden. Jammer dat het niet goed gaat met deze fabrikant want het is nog een van de laatste traditionele Engelse auto fabrikanten. Als deze weg valt is volgens mij alleen nog Morgan over.

Verder waren er diverse Morris Minors te bewonderen, Austin 1800, Jaguars, Morris Marina, Reliant, enz. Kortom meer dan genoeg te zien.

Een groot deel van het terrein was ook ingericht voor de stoomvoertuigen. Dit zijn toch wel indrukwekkende machines. Er waren stoomvrachtwagens, stoomwalsen en stoom aangedreven machines. Alles aan deze





apparaten is groot en zwaar en het lijkt me een hele klus om er mee te rijden.

Het was mooi weer en de bestuurders waren dan ook aardig bezweet (en vuil).

Verder was er een hoek ingericht voor oude militaire voertuigen en voor klassieke tractoren.

Ook de inwendige mens kon verzorgd worden met een grote hoeveelheid aanwezige eetgelegenheden.

Kortom een geslaagd evenement waar je gemakkelijk een hele dag kan doorbrengen.

Zeker een aanrader mocht u toevallig in die buurt op vakantie zijn.

Later in de week brachten we nog een bezoek aan het Haynes Motor Museum in Sparkford. Dit is het museum dat gesticht is door de maker van de, bij de meeste van ons bekende, Haynes Workshop Manuals.

Ondanks dat we in de loop van de jaren heel wat automusea in Engeland bezocht hebben (sommige zelfs meerdere malen) waren we hier nog niet eerder geweest.

Je komt eerst binnen in een grote zaal met alleen maar rode auto's. En dan niet alleen maar Ferrari's en Alfa Romeo's maar alle mogelijke en onmogelijke merken. Zoals Reliant Scimitar, Gilbern, Triumph, Lamborghini, Gordon Keeble, Austin Healey, Rochdale, enz.

In andere hallen staan vele andere auto's van allerlei merken van een halve Mini tot een Duesenberg. Totaal staan er meer dan 400 auto's in dit museum.

Veel Rovers waren er helaas niet, maar wel één bijzonder exemplaar. Namelijk een SD1 in Estate uitvoering. Als je deze ziet is het onbegrijpelijk dat ze die niet in productie hebben genomen.

Na geruime tijd in het museum te hebben rondgekeken werd het weer tijd om richting onze cottage te gaan.

Buiten gekomen stond er naast onze Jaguar een auto die me ook wel wat zou lijken als auto voor erbij. Een Rover ZT 260, dus degene met de V8 motor. Een rechtsgestuurde versie met een vers Nederlands kenteken, dus pas ingevoerd en nu weer even terug in zijn geboorteland.

Ook dit museum is zeker een aanrader voor de liefhebber van klassieke auto's.

Voor we het wisten was de week vakantie helaas alweer voorbij en moesten we weer huiswaarts.

We zien nu alweer uit naar onze volgende vakantie in het mooie Engeland!



LOODZWARE MAIN KINZIG RALLY 2011



Door Johan Löwik (Classic Rover Rally Team)

Het was een prachtige, maar op sommige momenten een uiterst zware rally daar in de omgeving van Wächtersbach in Duitsland. De rally begon voorspoedig en de Rover presteerde buiten gewoon goed. Het samenspel met de debuterende navigator Theun Visser (66) ging uitstekend. Voor aanvang van proef 2 begon het lichtjes te motregenen en de proef lag er spekglad bij. Direct na de start waren er een paar flauwe bochten, gevolgd door een gemene haakse rechtse bocht. We gingen met een te hoge snelheid de bocht in en de Rover schoot rechtdoor, toch de boel bij kunnen trekken, met als gevolg "slechts" schade aan het linker voor- en achterscherm. Verder de rally kunnen vervolgen en hier ook geen hinder van gehad.

De 2e en de 5e proef hadden een stuk onverhard/gravel, waarbij stenen zo groot als tennisballen de ondergrond waren. Gelukkig heeft hier de aluminium dekplaat (carterbescherming) goed zijn werk gedaan.

De laatste 2 proeven was het, door het wegvallen van de koppeling, echt overleven voor de P6 en proberen om de rally uit te rijden.

Uiteindelijk een 20e plek op slechts 7,2 seconden van de winnaar..... NIET SLECHT !!

Programma 2011:

24 september ADAC Reckenberg Rallye

08 oktober Rallye Bad Emstal (?)

22 oktober ADAC Rallye Siegerland Westerwald (100% gravel !!!)

06 november Classic Euregio Rally ("thuiswedstrijd"/omg. Hengelo)



NIEUW!

VAN UW ROVERVERZEKERAAR
UITBAARN

CLASSIC
À LA CARTE

VERZEKERING

UNIEK IN NEDERLAND

Geen vaste menu's maar écht á la carte

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

In tegenstelling tot andere aanbieders biedt CLASSIC Á LA CARTE de meest complete verzekering, die voldoet aan praktisch alle wensen van de Federatie Historische 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

BRITISH AUTOJUMBLE IN WAALWIJK 2011



Door Johan Löwik

Zondag 26 juni 2011 was er voor de 12e keer de British Autojumble in Waalwijk. Een jaarlijks Classic Event dat is uitgegroeid tot een internationaal evenement dat op vele agenda's van autoclubs en liefhebbers met hoofdletters wordt geschreven. In het Lidopark (een prachtige omgeving van gras, bomen en waterpartijen) gelegen aan de rand van de Drunense Duinen in Waalwijk waren ook dit jaar weer meer dan 1.000 schitterende Britse automobielen vrij te bewonderen voor een groot publiek.

Naast de ROCH waren vele merken clubs uit Nederland, België en Engeland aanwezig op dit prachtige goedbedoelde evenement. Zo waren er naast de (vele) type MG's ook Austin-Healey's, Morgans, TVR's, Mini's, Triumph's, Land Rovers, Jaguar's, Daimler's, Austin's, Morris en nog vele andere merken te bewonderen.

We stonden er met de ROCH clubshop en hadden eigenlijk de gehele dag wel aanloop op de stand, er waren diverse leden aanwezig en het was er, opgeluisterd door een leuk stukje dixielandmuziek, uitermate gezellig.

Echt een aanrader voor de liefhebber van het Britse Automobiel !





OVER DUCKTAPE EN WD40

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Het onderschrift van een lid van een autoforum, waar ik zelf actief aan mee doe, vermeld de volgende stelling:

“Ducktape maakt alles vast wat los zit en WD40 maakt alles los wat vast zit”.

Die stelling vraagt om diverse proeven met beide artikelen natuurlijk en we beginnen met de Ducktape.



Heb een setje deurpanelen van een Rover SD1 MK1 gepakt die op zich er wel netjes uitzien maar de randen van de bekledingsstof zitten niet meer vast aan het zogenaamde geperste karton van de panelen. Deurpaneel op de werkbank gelegd, randjes van de bekledingsstof om het randje heen gezet, stukje Ducktape erop en dan zou het dus vast moeten zitten. Helaas, dat blijft dus niet zitten. Maar ik laat me niet kennen dus om de Ducktape wat “gewicht” mee te geven pak ik een baksteen en leg die precies op het randje van de bekledingsstof en de Ducktape en dan maar eens even geduldig wachten. Een uur later baksteen eraf gepakt en helaas bied ook deze methode geen soelaas. Moeten dus een andere truc gaan bedenken en ik denk daarbij aan contactlijm en wasknijpers. Wellicht dat deze methode wel een kans van slagen heeft. Of zou er misschien nog een andere truc zijn die werkt?



De Ducktape bewees wel zijn dienst om het plastic wat normaliter vastgelijmd zit op de deuren ter bescherming van onder raammechanismen weer vast te plakken.

De WD40 wordt aan een uitgebreidere test onderworpen. Beginnen maar eens met een paar motorsteunen die van een V8 motorblok afmoeten. Even inspuiten, laten weken, ratel met dop erbij en losdraaien maar. Kopje van de bout breekt mooi af en het draadgedeelte zit evengoed nog in het motorblok vast. Dat wordt dus uitboren bij gelegenheid. Misschien dat het niet loskomen van de bout te maken heeft met twee verschillende metaalsoorten vraag ik mezelf af.



Nu pak ik een uitlaatspruitstuk van een Rover 200 MK3 Bubble waar de lamdasonde nog in zit. Weer inspuiten met WD40, laten weken, steeksleutel pakken en losdraaien maar. Dat werkt dus, zei het dat het nog niet van harte gaat. Niet dat ik de indruk had dat het van een leien dakje zou gaan vanwege warmte- en koude invloeden en hoge temperatuurverschillen welke het uitlaatspruitstuk 13 jaar heeft moeten ondergaan.



Dan nog maar een andere test doen, flinke bout die los moet om een draagarm van auto te vervangen. Wederom inspuiten, laten weken, dit keer de luchtsleutel met gehard stalen dop erop en met beleid bedienen die luchtsleutel. Gevolg is dat de kop van bout rond geworden is in plaats van zeskant. Gelukkig heb ik nog een griptang liggen en met wat hamergetik erbij komt na enige tijd de bout los. Qua vuiligheid en roest

viel het wel allemaal wel mee toen de bout er eenmaal uit was.

Helpt WD40 dan ook bij krakende onderdelen zoals deurscharnieren en veerpoten als smeermiddel? Ook maar eens testen dan. Spuiten eerst de rechter veerpoot in van de eigen Rover 827 Vitesse want daar zit een krakend geluidje. Dat gaat goed, voor een week of twee, want daarna openbaart het geluid zich weer. Dus nog maar weer eens inspuiten en nu wat rijkelijker dan de keer daarvoor. Het heeft niet langer geduurd dan de vorige keer want na twee weken weer hetzelfde geluid terug. Niet hinderlijk maar nu weer een tijdje verder wordt het geluid wel wat harder. Bij gelegenheid toch maar eens verder zoeken of het niet een fuseekogel of stuurkogel is die droog begint te lopen omdat het vet wat achter de hoes zit opgedroogd is.

Bij de deurscharnieren heb ik de vetspuit ter hand genomen om de pinnetjes welke de deurscharnieren tussen carrosserie en portieren met elkaar verbinden in te smeren in plaats van de WD40. Zag daar immers al wat vet zitten wat daarop lijkt en dat helpt. Althans, als je zeker weet dat de portieren helemaal in het lood hangen zoals dat hoort zoals bij de Rover 827 Vitesse. Bij mijn Rover SD1 hangt het bestuurdersportier namelijk niet helemaal in het lood zoals dat hoort en daar heeft de smering met de vetspuit wel even geholpen maar inmiddels kraakt het weer als vanouds.

Kortom, eigenlijk mist in de genoemde stelling een woord wat je twee keer moet gebruiken.

“Ducktape maakt bijna alles vast wat los zit en WD40 maakt bijna alles los wat vast zit”.





UIT DE OUDE DOOS: ROCH LUSTRUM 1976

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Soms krijg je als redacteur wel eens een bestand of foto's uit onverwachte hoek. Vind ik als redacteur hartstikke leuk en neem ik het bijbehorende werk wat daarbij komt kijken voor lief.

Zo stuurde Dhr. Hans van Genderen mij een PDF bestand met daarin een zevental foto's van het ROCH Lustrum van 35 jaar geleden voorzien van een kleine toelichting, waarvoor mijn dank.

Als tekst in de e-mail staat onder andere in dat de P5 en P6 nog niet toegelaten waren binnen de vereniging en de P6 als "wegwerp Rover" werd gezien en er hoofdzakelijk P4-en aanwezig waren.

Volgens de herinnering van de toezender vond het eerste lustrum plaats in Epe bij hotel restaurant De Witte Berken en zat Dhr. Hans van Genderen in de organisatie en is hij zelf zeer gecharmeerd van de Rover 10 die ook aanwezig was op het evenement.

Als redacteur heb ik het PDF bestand uitgeprint, een zestal foto's uitgeknipt en op maat gemaakt zodat ze op een A4 zouden passen, een Pritt lijmstift gepakt en de zes foto's ingedeeld. Het resultaat zie je op de pagina hiernaast.

Werp ik zelf nog eens blik op de foto's, komen er een heleboel vragen naar boven. Ik ga de antwoorden niet opzoeken want het is misschien wel leuk om zelf te puzzelen naar de antwoorden op de volgende vragen:

Rijden de volgende Rovers nog rond met de onderstaande kentekens ?

JZ-28-92

90-DH-15

71-49-GX

Wie zijn de personen op de foto's bij de Rover met kenteken 71-49-GX ?

Aan de sjaals te zien was het niet al te warm die dag en één van de personen op de foto, daarvan schiet mij als eerste te binnen dat deze man een look-a-like is van Rutger Hauer in zijn jonge jaren.

Misschien herken je jezelf wel op de foto's. Zelf dacht ik op de foto's wel twee clubleden te herkennen die nu nog lid zijn van de vereniging, althans ze lijken er wel op, te weten Harry Hilgerdernaar en Herke Wynalda, maar kan me vergissen natuurlijk.

Wat voor niet Rover staat er helemaal achteraan op de foto's met een hele rij P4-en waarvan het front van de auto te zien is ?

Vergrootglas erbij halen maar je kunt natuurlijk ook de redacteur een e-mail sturen via redacteur@roverclub.nl om het hele PDF bestand op te vragen zodat je op een regenachtige herfstdag er eens voor kan gaan zitten om de antwoorden op de vragen te achterhalen.



PASSIE VOOR AUTO'S ...



... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

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

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

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12



VERSLAG 40 JARIG JUBILEUM ROCH



Door Marc Stillebroer

In dit stukje ga ik vertellen hoe ik het 40 jarig jubileum heb ervaren.

Enige tijd voor het evenement werd ik door Truus Westland gevraagd of ik de foto's zou willen maken van het jubileum. Dit leek mij wel wat want dan kom je eerder in contact met de trotse eigenaren van de stuk voor stuk mooie Rover's.

Hoe dichterbij het jubileum naderde hoe slechter het weer werd, normaal gesproken komt mijn 827 Vitesseniet eens buiten met zulk weer. Maar je kijkt toch uit naar de mensen van de club en de nieuwe mensen uit het buitenland en hun auto's natuurlijk!!!

Het jubileum begon vrijdagavond maar vanwege mijn school konden ik en mijn ouders zaterdagochtend komen, en toen miezerde het een beetje. Elk lid kreeg een mooie tas met het ROCH logo erop vol met folders en een overzicht van de auto's en de activiteiten.

Voor de toerit kreeg ik een mooi plekje toegewezen door Kalle Slaap om elke Rover op de foto te zetten met een molen op de achtergrond als mooi aandenken voor elke eigenaar. Het was inmiddels wat meer gaan regenen en daar zat ik dan, gehurkt om de auto's zo mooi mogelijk op de foto te krijgen. Sommige eigenaren betuigde hun medeleven door breed te grijnzen vanuit hun auto. Maar het was mooi om te zien dat er toch vrij veel mensen waren gekomen, en dat je kon genieten van het mooie geluid die de motoren maakten.

In de eerste rit was er een tussenstop bij een museum waar onder het genot van een broodje een prachtige collectie auto's te bewonderen was onder andere een ISO Rivolta Grifo Coupe (is een van mijn favorieten) een Opel Record en nog veel meer.

Net buiten het museum was er een kleine stuurmans proef waarbij met het linker voorwiel en het rechter achterwiel een aardappel plat gereden moest worden.

Het weer was inmiddels aardig opgeklaard en de zon liet zich zien, dit maakte de rit richting de Rijperlanden helemaal af, wat een mooi landschap, daarvoor moet je in Rotterdam en omstreken goed zoeken.

Eenmaal terug was er nog een kleine behendigheidsproof waarbij je ringen vanuit de auto moest gooien in een mandje.

Toen kon mijn trouwe Vitesse eindelijk even rusten terwijl ik mijn auto parkeer complimenteert de Engelse eigenaar van een rode 2200 TC me met mijn auto en we raken aan de praat.

Deze meneer had bij Rover gewerkt en had vroeger een 800 MK1 als zakenauto gereden met veel plezier. Hij gaf tips waar ik op moest letten bij de 800 en vertelde dat hij de 2200 TC nog maar twee weken had! Ik was verbaasd dat de man de reis naar Nederland had aanvaard met een auto die je nog niet zo goed kent, maar hij was zo bekend met het model dat hij er wel vertrouwen in had.

Het zonnetje stond laag en helder aan de horizon en ik greep mijn kans om elke auto eens rustig te bekijken, er was van alles, een prachtige 14 HP/P2 uit 1936 uit Duitsland, een hele leuke rover 100 en de serie's P4, P5 en P6 waren goed vertegenwoordigd. Er waren helaas niet veel 800's, naast die 827 van mij en die van mijn vader was er maar één 820, maar wel een hele mooie.

Tijd voor de inwendige mens, het eten was tot in de puntjes verzorgd voor elk wat wils zoveel als je op kon. Tussen de gerechten door werden er na de loten verkoop wat prijzen uitgereikt, het geld van de loten ging naar stichting KIKA. Voormalig voorzitter Hennie Westland vertelde hoe zwaar het was om de Rover Owners club te maken tot wat ze nu is.

Na een gezellige avond rolde ik lekker mijn mandje in en genoot van een goede nachtrust in een riante kamer.







De volgende morgen bij het ontbijt zat ik bij een echtpaar uit België en die hadden twee hele mooie SD1's in hun verzameling, een 3500 Vitesse en ze waren gekomen met een 2600 Vanden Plas Automatic. De 2600 had redelijk veel gelopen maar dat was niet te zien, het leek wel een renteniers wagen uit Zwitserland de wagen maakte een frisse indruk van binnen en van buiten.

De rit naar Monnickendam startte om 10:30 uur en Hennie had gevraagd of ik een foto wou maken van elke Rover die onder de mooie poort van de Rijp doorreed. Ik kon weer genieten van de auto's die langzaam voorbij reden, het gesnor van een P4 en P6, het stille gebulder van de elegante P5 V8 en de fraaie lijnen van de SD1's.

De rit naar het eindpunt was weer uitgezet in een prachtig stukje Nederland, lekker hoor met je dakje open luisteren naar de rustig snorrende V6.

Eenmaal aangekomen werden we ingedeeld in groepen bij gidsen die ons en rondleiding gaven door Monnickendam, onze gids hield van details en wist over elk huis wat te vertellen.

De toer eindigde bij een restaurant waar een riant lopend buffet op ons wachtte. Tegen het eind van de dag kwam er een vertegenwoordiger van KIKA die een mooi bedrag in ontvangst kon nemen, en dat was een mooi eind van een Rovervol weekend.

Ik wil bij deze Truus en Hennie Westland en iedereen die aan dit leuke weekend heeft meegewerkt hartelijk bedanken en ik hoop dat de foto's ondanks de regen goed zijn gelukt en dat iedereen het net zo leuk vond als ik.

VAN DE JUBILEUMCOMMISSIE

Als je je als vrijwilliger aanmeldt om iets te organiseren voor je vereniging (in dit geval het 40 jarig bestaan van de ROCH) is dat niet vrijblijvend, maar schept het de verplichting dit tot het einde toe af te maken.

Uiteindelijk zijn Truus, Kalle en ik er aan begonnen en ik denk dat we wel met enige trots mogen terug kijken op dit jubileum.

Een jubileum, toch iets anders dan anders, uitnodigen van leden van het 1e uur, de ereleden, en buitenlandse Roverclubs, het houden van een verloting, waarvan de opbrengst bestemd voor een goed doel (KIKA) waren toch nieuwe zaken tijdens een jubileum.

Bij het organiseren van dit alles heb je toch nog wel de angst “zijn we niks vergeten”, “gaat het wel zoals we denken”?

Gelukkig hebben we veel hulp en medewerking gehad van de staf van “de Rijper Eilanden”, Het Automuseum in Schagen en de gidsen in Monnickendam, Ad Gelein met z'n zoon en Marc Stillebroer. Alleen de weergoden hebben het wat laten afweten, maar het kon slechter zoals we in deze “zomer” gemerkt hebben.

Dankzij gulle sponsoren en adverteerders is dit jubileum ook voor de ROCH bijzonder goed uitgevallen, maar dat hoort U volgend jaar wel op de jaarvergadering.

Maar degene die het tot een werkelijk succes gemaakt hebben zijn alle deelnemers uit binnen- en buitenland waarvoor dank.

Namens de jubileumcommissie
Hennie Westland

CLUBLID OP PAD IN ENGELAND

Vorige editie heb je een stukje van ons, Mr. & Mrs. Furfield, moeten missen. Waren toe aan een welverdiende vakantie die ons naar de United States heeft gebracht. Hadden geen zin om met de Austin Winchester op pad te gaan en eens naar Florida vliegen stond nog op het to do lijstje. Genoten van het mooie weer in een real American Convertible, hadden een Ford Mustang gehuurd en toeval of niet, één van de adressen was een Viking Lodge in Daytona, nabij het strand.

Vakantie vloog om, mooi weer gehad, uitgerust, toertochtjes gemaakt, strandwandelingen gedaan, etcetera.

Eenmaal terug in Angenmore eerst de tuin weer op orde gemaakt, maaien, snoeien en wieden, ziet er weer typisch Engels verzorgd uit, zoals je dat zo vaak ziet in de Engelse detectiveseries. Hanging baskets, colourfull rosegarden en van de tuin genieten, even geen gesleutel en bezoeken aan auto-evenementen.

Dat het maar even zou duren konden we niet vermoeden want op een zomerse dag rinkelt de telefoon.

“Geud meuning, the Furfield Residence, the lady of the house speaking”.

“Hello, Marc Stillebroer, from Holland, here”.

“How on earth did you get this phonenumber ?”

“I have gesproken met de redacteur en he geef me this phonenumber”.

“Erhm, yes, but what is the reasons you are phoning us ?”

“Nou, I am of sin to come to England and visit the region you are living in and ik vraag me af of jullie een leuk hotelletje weten met een good English breakfast from where I can visit some museums like Coventry, Gaydon and Duckworth”.

“Hold on Marc, I’ll give you Mr. Furfield on the phone”.

“Hello Marc, how are you doing ?”

“Fine, thank you mister Furfield”.

“I understand you want to come and visit the region we are living in and I think you need some advise on this”.

“To be....., eh, om eerlijk te zijn, yes, maar ik wil niet onbeleefd zijn, maar heeft u dan zin om met me mee te gaan naar some museums and give me a rondleiding”.





“How fine, young fellow, but I’ll do that only if you come with your Rover 827 Vitesse and I may sit on the passengerseat during the whole week”.

“OK, I’ll leave the Ford Escort from my father wel at home”.

“But when are you planning to come ?”

“Nou, I am of sin to take the boat to Harwich next week donderdag”

“OK, you want me to book a nice bed and breakfast for you ?”



“Yes, mister Furfield, would be very nice, if it is niet teveel moeite om dat te regelen voor me”.

“No problem, I’ll do that and I’ll give you later this week a nice address near our residence and will write to you when I’ll come so that we can go where ever you want to go that week”.

“OK, thank you very much, enne hartstikke bedankt alvast”.

“OK, see you next week Marc”.



Een week later staat Marc inderdaad op het afgesproken adres en we maken een planning welke musea bezocht gaan worden.

We beginnen in Gaydon en gaan via binnenwegen naar toe en wat schets onze verbazing ? We mogen het terrein niet op omdat we met een Rover gekomen zijn en niet met een Ford. Marc kijkt enigszins beteuterd, maar beleefd als hij is laat hij zijn teleurstelling niet merken. Totdat de organisatie verteld dat de auto wel naast het de parkeerplaats mag staan en Rover en Ford vandaag iets met elkaar te maken hebben. Er staat namelijk een Ford Granada met een Rover V8 motor op het binnenterrein. Als snel spoedden we ons naar de bewuste auto maar dat kan niet zonder eerst aan een heleboel andere Ford modellen voorbij gelopen te zijn zonder door te lopen, ze zijn er echt bijna allemaal. Anglia’s, Capri’s, Cortina’s, Granada’s, Prefect’s, Sierra’s en Zephyr’s. Echt, geweldig !



Binnen in het museum kunnen we natuurlijk niet om een Rover SD1 Estate heen als ook de laatst gebouwde Rover 75.

Kortom, een lange en mooie dag en leerzaam ook, een Rover V8 in een Ford Granada, dat kan dus ook.



De dag erop gaat Marc in z’n uppie naar het museum in Coventry want de heer des huizes heeft plechtig beloofd aan de vrouw des huizes to mow the lawn met een Lamborghini grasmaaimachine.

Daarna een dagje rust, Marc gaat die dag naar Cambridge of Oxford, na een English Breakfast en spotte onderweg een witte Rover 820 Fastback MK2 en heeft met de eigenaar een geanimeerd gesprek gevoerd.

Nu staat het Duckworth museum op het programma, een oorlogs en vliegtuigenmuseum waar onder andere Spitfires en een Concorde te zien zijn als ook een heel regiment aan tanks uit de 2e Wereldoorlog.

Mr. & Mrs. Furfield zien een gezonde Hollandse jongen helemaal opgaan in de techniek en vormgeving van wat er allemaal in dit museum te zien valt. Het is ook wel een groot museum, zeker een hele dag ben je bezig en vliegshows zijn er iedere dag ook wel om het publiek te vermaken.

Nog een paar dagen en dan gaat Marc al weer naar huis dus plannen we voor de avond voor zijn terugreis nog een diner. Van te voren wel even aan hem gevraagd wat er op het menu zou kunnen staan. "Engelse worsies met chips and beans please". Wordt geregeld, young fellow.

Kunnen overigens niet ontkennen dat het een leuke ervaring is geweest om met een beleefde jonge vent, Rover liefhebber in hart en nieren, een dag of drie door te brengen, vermoeiend is echter wel. Bijna weer aan vakantie toe maar er staan ook nog wat auto's te wachten waaraan wat gedaan moet worden.

Marc, hartstikke bedankt, hopelijk heb jij ook zo genoten zoals wij dat van jouw gedaan hebben deze week.

Best regards, Mr. & Mrs. Furfield.



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



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

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

DE NIEUWE ROVER 3500

Autokampioen nummer 27 van 02/07/1976

Zelfde naam, maar heel andere auto.

Al eind vorig jaar (1975) verscheen in een van de Britse kranten een ruwe schets van de te verwachten nieuwe Rover, die op dat moment nog slechts onder zijn codenaam SD1 bekend was. Een vergelijking tussen die schets en het dezer dagen onthulde werkelijke model toont weer eens aan hoe moeilijk - zo niet onmogelijk - het is een dergelijk geheim tot het laatste moment te bewaren. De tekenaar van die schets zat er niet veel naast.

De nieuwe wagen heeft dezelfde naam gekregen als het model dat hij opvolgt: Rover 3500. Qua model dateert zijn voorganger van 1963, toen hij als Rover 2000 werd gelanceerd. Voorjaar 1968 werd de 3,5 liter versie toegevoegd, die dus nu het veld gaat ruimen. De tussentijds tot Rover 2200 omgedoopte uitvoering blijft, naast de Triumph 2000 en 2500, voorlopig nog in productie. Er staat echter een nieuwe zescilinder motor op stapel en verwacht mag worden, dat deze over enige tijd eveneens een onderdak zal vinden in het nieuwe model.



Volledig nieuw ontwerp:

Afgezien van de V-8 motor (die overigens ook enkele niet onbelangrijke wijzigingen heeft ondergaan) is de thans gepresenteerde Rover 3500 een compleet nieuwe auto, die uiterlijk in geen enkel opzicht op zijn voorganger lijkt.

De gekozen carrosserievorm is allerm minst typisch Brits maar veeleer Europees te noemen en de styling is van dien aard, dat de wagen het kan opnemen tegen de meest moderne en slank gelijkende continentale modellen in de hogere prijsklassen. Dat houdt tevens in, dat er van de voorname distinctie, die zo kenmerkend is voor de "oude" Rover (en die daardoor eigenlijk nooit werkelijk oud of verouderd is geworden), wel wat verloren is gegaan, hetgeen misschien hier en daar zal worden betreurd. Maar ook de autofabrikant kan er niet omheen: de tijden veranderen en de auto's (moeten) veranderen met hen.

Alvorens op de vele interessante details van de nieuwe Rover in te gaan, is het nuttig erop te wijzen, dat de wagen voorlopig alleen in Groot-Brittannië verkrijgbaar zal zijn en pas in de loop van volgend jaar op de continentale markten zal komen. Naar verwachting zal de prijs in ons land nog onder 30.000 gulden blijven.

In de ontwikkeling van de wagen en de bouw van een geheel nieuwe en zeer moderne fabriek hiervoor werd 475 miljoen gulden geïnvesteerd. De fabriek staat in Solihull (bij Birmingham), naast de oude fabriek. Om het landschap niet aan te tasten werd de fundering in een kuil gelegd en werd de weggegraven grond gebruikt om kunstmatige heuvels op te werpen, passend bij het karakter van de omgeving.

Vierdeurs met achterklep:

Bij het ontwerpen van de carrosserie werd gezocht naar de combinatie van een elegante lijn en veelzijdige gebruiksmogelijkheden. In verband met deze laatste staan de grote achterklep en de wegklapbare achterbank, welke voorzieningen de wagen tot op zeker hoogte de status van een - gecamoufleerde - stationcar verlenen.



De bewegingen van de achterklep worden beheerst door twee gasgevulde dempers en bij het openen komt tevens de hoedenplank omhoog, waardoor de toegankelijkheid van de bagageruimte wordt bevorderd. De hoedenplank kan desgewenst worden verwijderd.

Met het oog op de stabiliteit bij de hoge bereikbare snelheden – er wordt een top van 200 km/u geclaimd – en op een aanvaardbaar brandstofverbruik werd grote aandacht besteed aan een goede aërodynamische vormgeving. Het luchtinlaatgedeelte onder de roestvrijstalen bumper is van een nogal gecompliceerde vorm, vastgesteld in een windtunnel en is daarom van kunststof gemaakt; dit deel heeft anti-lift eigenschappen en tevens geleidt het de koelluchtstroom naar de radiator.

Welhaast vanzelfsprekend is de toepassing van een kooiconstructie en van kreukzones. Voorts zijn in de portieren, vlak onder de ruiten, horizontale buffers aangebracht, die botskrachten in langsrichting opvangen en doorgeven en zo vervorming van de passagiersruimte tegengaan.

Een andere veiligheidsmaatregel betreft de voorruit; hiervoor is het betrekkelijk nieuwe type Ten-Twenty van Triplex gekozen, dat een aanmerkelijk groter opvangvermogen heeft dan vele andere gelaagde voorruit. Het is de eerste maal, dat dit type ruit in een serieproductiewagen wordt gebruikt. De ruit is door middel van een speciaal procédé aan de carrosserie ge vulkaniseerd en draagt zo zijn steentje bij tot de stijfheid van de carrosserie op die plaats.

Automaat of vijf-bak:

Evenals zijn voorganger heeft de nieuwe Rover 3500 achterwielaandrijving. Men kan ook weer kiezen tussen een automatische transmissie of handschakeling; in het laatste geval beschikt men over vijf versnellingen, waarvan de hoogste een duidelijk overdrivekarakter heeft. Evenals bij de vier-bak van de 3500S heeft de nieuwe vijf-bak een oliepompe naast de normale spatsmering.

De automatische transmissie bestaat uit een hydraulische koppelvormer en een drierversnellings-Borg-Warner-65-automaat. Het selectiehandel met de gebruikelijke posities zit op de middentunnel.

De Triumph en Range Rover stonden model voor bepaalde veringsaspecten.

Op grond van ervaringen met de Triumph 2000/2500 serie werd voor de onafhankelijke voorwielophanging het bekende McPherson systeem gekozen, waarbij fusee, schroefveer en schokdemper tot een geheel zijn verenigd. Voorts is een stabilisatiestang aangebracht.

De achterwielophanging bestaat uit een starre as met draagarmen in langsrichting, dwarse reactiestangen (systeem Watts) en lange schroefveren. De telescopische dempers zorgen tevens voor een automatische niveauregeling, die zelfbekrachtigend is (dus zonder door de motor aangedreven pomp) en ontleend werd aan de Range Rover. De achterwielophanging is geometrisch zodanig geconstrueerd, dat de wagen bij krachtig afremmen of fel accelereren slechts weinig uit zijn normale horizontale stand komt.

Stuurinrichting, remmen en banden:

De voorheen gebruikte kogelkringloop stuurinrichting heeft plaats gemaakt voor een tandheugel en rondsel constructie. Dit is voor het eerst op een Rover. Natuurlijk is de besturing bekrachtigd.

Het eveneens bekrachtigde, gescheiden remsysteem is goeddeels conventioneel met schijven voor en trommels achter. In de leiding naar de achterremmen is een remkrachtbegrenzer opgenomen, die echter automatisch wordt uitgeschakeld wanneer een storing in het voorremcircuit optreedt.

De 14 inch stalen wielen hebben standaard 185/HR 14 staalgordel radiaalbanden. Maar als extra kunnen lichtmetalen wielen met 195/70 banden worden verkregen. Ook Dunlop Denovo banden behoren tot de mogelijkheden.

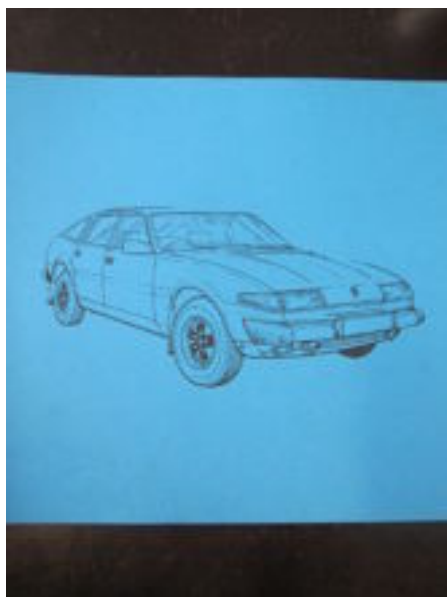
Motor in details gewijzigd:

De lichtmetalen V-8 motor van 3528cc werd oorspronkelijk van General Motors betrokken, die hem korte tijd voor bepaalde Buick en Oldsmobile modellen gebruikte. Later nam Rover de machines en gereedschappen van G.M. over en begon de fabricage van deze zeer betrouwbaar gebleken motor in eigen huis.

Voor toepassing in de nieuwe 3500 zijn opnieuw enkele detailverbeteringen aan deze motor aangebracht. Door de kleppen een tikje te vergroten, andere veren en gewijzigde hydraulische klepstoters aan te brengen en ook de poorten en de spuitstukken te herzien bleek het mogelijk het maximale toerental van 5200 op 6000 omw/min te brengen en zo een wat hoger vermogen te bereiken: 114 DIN-kW (155 pk) tegen voorheen 105 DIN-kW (143 pk).

De toerentalverhoging zou echter problemen voor het bestaande ontstekingsstelsel met aan enkele onderbreker hebben opgeleverd en liever dan op twee onderbrekers over te gaan, werd gekozen voor een elektronische ontsteking van het contactloze type, met name het bekende Lucas Opus systeem.

Verder werden de olie- en de water- pomp verbeterd, een automatische regeling van de temperatuur van de inlaatlucht toegevoegd, een ventilator met vloeistofkoppeling gemonteerd en een zogenaamde diagnoseaansluiting aangebracht, zoals we die meer en meer zien verschijnen. Een onmisbaar gegeven voor zo'n diagnose is de stand van de krukas, die in dit geval wordt "opgemeten" met behulp van een elektromagnetische pickup bij de demper aan de voorzijde van deze as.



Veelomvattende uitrusting:

Van de uitrusting mogen we zeggen, dat deze zo goed als compleet is. De koplichten hebben halogeenlampjes en mistlampen zowel als mistachterlichten behoren eveneens tot de standaarduitrusting, evenals rode lampjes in de achterkant van de voorportieren. Bij uitvallen van een stads-, achter- of stoplicht gaat een lampje op het dashboard branden.

De wagen heeft verder een centraal te bedienen vergrendelingssysteem voor de portieren en de achterklep en tegen meerprijs kan elektrische bediening voor de zijruiten worden verkregen. De voorste zijruiten kunnen worden ontwasemd via een luchtgeleiding door de portieren heen en natuurlijk is voorzien in achterruitverwarming. Alle ruiten zijn licht getint (Triplex "Sundym").

Standaard is ook een drukknopradio met twee luidsprekers: voor de lage tonen in het rechter voorportier, voor de hoge tonen in het dashboard.



De onderste verankeringen van de gordels met oprolautomaat zitten niet aan de vloer maar aan de slede van de stoelen, waardoor de stand van de stoel van minder invloed is op het aanliggen van de gordel. De voorstoelen hebben een hoofdsteun.

De belangrijkste bedieningsorganen, zoals voor de claxon, ruitenwissers en -sproeiers, enz. zitten, zoals we tegenwoordig van Leyland gewend zijn, aan de - axiaal en verticaal verstelbare - stuurkolom, evenals de lichtschakelaar.

In het dashboard vinden we een royale snelheidsmeter en dito toerenteller, en ook meteraanwijzers voor oliedruk, accuspanning, watertemperatuur en benzinevoorraad. Verder zijn er waarschuwinglampjes voor diverse functies en natuurlijk ook de nodige schakelaars. De bedieningsorganen van het uitgekende verwarmings- en ventilatiesysteem (als bij de Princess) zijn bij avond verlicht. De buitenspiegel is van binnenuit verstelbaar. De stoelbekleding is van nylonvelours, op de vloer ligt een dik tapijt.



Uitermate comfortabel:

Een proefrit over zowel enkele autosnelwegen als de bekende smalle en bochtige country lanes toonde aan, dat de nieuwe Rover minstens zo comfortabel is als zijn voorganger, die in dit opzicht een grote reputatie genoot.

De wagen is opmerkelijk stil, ook op hogere rijsnelheden. De motor is in het interieur nauwelijks hoorbaar.

Wij reden alleen de versie met automatische transmissie en kunnen bij gevolg niet oordelen over de alternatieve uitvoering met handgeschakelde vijfbak. De automaat scoort op zijn specifieke terrein overigens hoge punten; normaliter merkt men van het schakelen uiterst weinig en zelfs de te verwachten schok bij "kick down" blijft beschaafd.

Mede dank zij de bekrachtiging en de vrij directe overbrenging stuurt de wagen erg gemakkelijk, zonder dat men op hogere snelheden het gevoel krijgt het contact met de weg te verliezen. De koersstabiliteit op de rechte weg is goed, zij het dat zijwind toch wel enige invloed heeft en af en toe correcties nodig maakt.

Ondanks de niet geringe afmetingen en de soepele vering (lichtelijk gevoelig voor korte oneffenheden) verloopt het bochtenwerk zonder problemen en opvallend is de bescheiden draaicirkel (10,4 meter, gemeten aan de wielen), die het manoeuvreren bij het parkeren zeer vergemakkelijkt. Vanzelfsprekend dragen ook de stuurbekrachtiging en de directe overbrenging van 2,7 sturomwentelingen tussen de aanslagen in dit opzicht het nodige bij.

De resoluut aangrijpende maar goed te doseren remmen en het grote glasoppervlak met de bescheiden raamstijlen, resulterend in een uitstekend uitzicht naar alle kanten, geven eer prettig gevoel van veiligheid.

Al met al een weldoordacht gebouwde auto en een waardige opvolger van zijn door velen zo gewaardeerde voorganger.



Ter vergelijking:

Rover	Volvo	Peugeot	Audi
3500	244 GL	604	100 GL 5E
Cilinderinhoud cc			
3528	2127	2664	2144
Vermogen DIN-kw/omw/min			
114/5250	90/5500	100/5750	100/5700
Vermogen Pk/omw/min			
155/5250	123/5500	136/5750	136/5700
Koppel DIN-kw/omw/min			
272/2500	170/3500	206/3500	181/4200
Koppel Mkg/omw/min			
27,7/2500	17,3/3500	21,0/3500	18,5/4200
Acceleratie 0-100 km/u sec			
9,7	12,0	11,3	10,6
Topsnelheid			
202	172	180	184
Brandstofverbr. Bij 100 km/u km/l			
10,9	-	9,1	-
Lengte cm			
470	490	472	468
Breedte cm			
177	171	177	177
Gewicht (leeg) kg			
1349	1326	1454	1202
Prijs gulden			
34.430	30.900	30.395	26.780

Belangrijkste gegevens:

Motor:

Watergekoelde achtcilinder in V-vorm, voorin geplaatst. Klepbediening door een centraal liggende nokkenas en hydraulische klepstoters. Nokkenasaandrijving d.m.v. een ketting. Krukaslagering vijfvoudig. Inhoud gesloten koelsysteem 11 liter. Inhoud oliecarter 5,5 liter. Cilinderinhoud 3528 cc. boring 88.9 mm, slag 71,1 mm, compressieverhouding 9,35 : 1. Maximum DIN-vermogen 114 kW = 155 pk bij 5250 omw/min. Maximum DIN-koppel 272 Nm = 27,7 mkg bij 2500 omw/min. Specifiek vermogen 32,3 kW/dm³ - 43,9 pk/l. Specifiek gewicht 11,8 kg/kW = 8,7 kg/pk. Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 43,8 km/u; automaat 37,3 km/u. Twee SU carburateurs met handbediende choke. Elektrische installatie 12V, accu 68 Ah, vermogen wisselstroomgenerator 770W.

Transmissie:

Achterwielaandrijving.

Hydraulisch bediende koppeling met schotelveer.

Automaat: 1e versn. 2,39, 2e versn. 1,45, 3e versn. 1,0, achteruit 2,09; max. koppelingvergroting door omvormer 2,08.

Volledig gesynchroniseerde vijfversnellingsbak. Vloerschakeling. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 3,321, 2e versn. 2,087, 3e versn. 1,396, 4e versn. 1,0, 5e versn. 0,833, achteruit 3,428, reductie eindoverbrenging 3,08.

Carrosserie:

Zelfdragend, vierdeurs met achterklep.



Onderstel:

Onafhankelijke voorwielophanging volgens het McPherson systeem waarbij fusee, schokdemper en schroefveer tot een geheel zijn verenigd; aan de onderzijde een dwarsgeplaatste draagarm. Achter een vaste as met reactiestangen in langsrichting, schroefveren en zgn. Watts stangen. Rondom telescopische schokdempers. Voor een dwarsstabilisator. Gescheiden remsysteem met voor schijf-, achter trommelremmen. Rembekrachtiger. Remkrachtbegrenzer. Handrem op de achterwielen. Bekrachtigde stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Bandenmaat 185/70 HR 14, zonder binnenband.

Maten en gewicht:

Wielbasis 282 cm. Spoorbreedte voor 150 cm, achter 150 cm. Totale lengte 470 cm, breedte 177 cm, hoogte 135 cm. Totaalgewicht (rijklaar, volle tank) 1349 kg. Max. draagvermogen 565 kg. Inhoud benzinetank 66 liter.

Geschiktheid als caravantrekker:

Totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 meter boven de zeespiegel:

10% helling 4100 kg,	16% helling 3054 kg,
12% helling 3680 kg,	18% helling 2814 kg,
14% helling 3338 kg,	20% helling 2609 kg.

Met deze auto kunnen, in verband met de handelbaarheid en de verkeersveiligheid van de combinatie, caravan tot een afleveringsgewicht van 800 kg getrokken worden. De 5e versnelling zal nauwelijks bruikbaar zijn in verband met het dan geringe motortoerental bij snelheden van omstreeks 80 km/u.

Interieurafmetingen in cm:

breedte op schouderhoogte: 144 voor, 143 achter

afstand zitting tot dak: 94 voor, 91 achter

diepte zitting: 51 voor, 47 achter

hoogte rugleuning: 59 voor, 66 achter

hoogte zitting: 29 voor, 33 achter

afstand stuur tot zitting gemiddeld: 20 voor

afstand stuur tot rugleuning (max-min): 53-35 voor

afstand rempedaal tot zitting (max-min): 53-37 voor

afstand rugleuning tot rugl. (max-min): 81-63 achter

Koffer: breedte 135, diepte 107, hoogte 39.



Servicebeurten en garantie:

servicebeurten elke 10.000 km, vaste werktijden
olie verversen elke 10.000 km; geen doorsmeerpunten
filterelement vervangen elke 10.000 km
garantietermijn: 12 maanden, ongeacht het aantal kilometers.

Prijzen van enkele onderdelen (excl. B.T.W.):

uitlaat compleet HFL 1.483,50	koppelingplaat HFL 128,50
voorwiellagers voor 2 wielen compleet HFL 46,20	voorremblokken compleet HFL 121,-
radiateur HFL 241,50	thermostaat HFL 12,50
voorbumper HFL 278,50	achterbumper HFL 317,50
voorportier (ongespotten) HFL 358,50	voorruit HFL 477,00
ruitenwischerblad HFL 16,60	oliefilterelement HFL 16,30

Fabrikant: Leyland Cars, Rover British Leyland Export Ltd, Solihull, Engeland.

Importeur: British Leyland Nederland BV, Gouda. Aantal dealers in Nederland: 40.

Een Rover 3500, serie I, is te koop:

Ik nodig U uit per e-mail rover.sd1.77@gmail.com om aan te geven dat U wilt komen kijken naar deze bijzondere voiture op de afbeeldingen met alles wat daarbij hoort. Misschien wilt U een motivatie geven waarom U interesse voor de auto voelt. Ik zou graag zien dat de auto in handen komt van een echte liefhebber. U krijgt in elk geval antwoord op uw mailtje.

In een verkoop is begrepen een overdrive van een Volvo 242. Deze is geschikt voor inbouw, zodat het brandstofverbruik aanzienlijk gunstiger wordt en ook een werkplaatshandboek, etc..

Casper Astro.



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 mailboxes
- 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.



Federatie Historische Automobiël- en Motorfietsclubs

Mobiliteitshuis
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
T 030-659 58 70
F 030-657 07 30
E secretariaat@fehac.nl
I www.fehac.nl

Persbericht over FIVA / FEHAC enquête Trade & Skills

FEHAC houdt enquêtes om beter inzicht te krijgen in het aanwezige vakmanschap binnen de branche van klassieke voertuigen

De FEHAC (Federatie Historische Automobiël- en Motorfiets Clubs) is de landelijke belangenbehartiger van de eigenaren en houders van klassieke voertuigen. Naast deze belangenbehartiging stelt de FEHAC zich ook tot doel om het vakmanschap binnen de automotive branche voor met name klassieke voertuigen te behouden. Het gaat er bijvoorbeeld om aankomende vaklieden inzicht te verschaffen in oude ambachten, zoals smeden of toepassen van nieuwe technieken als laser-snijden bij het vervaardigen van niet meer verkrijgbare onderdelen. De huidige monteurs worden immers veelal niet meer opgeleid met zaken als het afstellen van contactpuntjes of carburateurs. Of het stellen van de kleppen, het afstellen van de ontsteking, het doorsmeren van bewegende delen of een complete motor- of versnellingsbak revisie. Om daar een goed beeld van te krijgen heeft de FEHAC al enquêtes gehouden onder de onafhankelijke autobedrijven, die zijn aangesloten bij de BOVAG en de restauratie- en bekledingsbedrijven, die zijn aangesloten bij de FOCWA. Daardoor heeft de FEHAC een goed beeld gekregen wat de bedrijven, die actief zijn in de sector van klassieke voertuigen, aan wensen hebben ten aanzien van bijvoorbeeld opleidingen voor monteurs, die in staat zijn om aan klassieke voertuigen te werken.

Enquête onder eigenaren van klassieke voertuigen

In samenwerking met de FIVA, de internationale organisatie voor de belangenbehartiging van klassieke voertuigen, heeft de FEHAC nu ook een enquête samengesteld, die inzicht kan geven wat voor problemen de eigenaren zelf tegenkomen bij de reparatie en/of restauratie van hun klassieke voertuig. Het betreft vragen over reparaties en/of restauratie, ondersteuning tijdens de restauratie, vragen in het geval de reparatie en/of restauratie zelf is uitgevoerd en vragen over het onderhoud van het klassieke voertuig. Aan de hand van de uitslag van de enquête kan de FEHAC actie ondernemen binnen de branche van bedrijven, die actief zijn met klassieke voertuigen.

Voor wie is deze enquête bestemd?


Onder klassieke voertuigen worden voertuigen van 25 jaar en ouder verstaan. Dit kunnen zijn: personenauto's, bestel- of vrachtauto's, bromfietsen, scooters, motoren, en tractoren. Eigenaren van deze voertuigen worden van harte uitgenodigd om de enquête in te vullen.

Enquête invullen

De enquête is te vinden op de website: www.fehac.eu. Bent u eigenaar van een klassiek voertuig, dan kunt u via deze website de enquête invullen tot uiterlijk 1 oktober a.s. Iedereen, die de enquête heeft ingevuld, krijgt de uitslag toegestuurd.



Persbericht
Juni 2011

 **Nationaal
Restauratiefonds**


Mondriaan Stichting
(Mondriaan Foundation)

Mondriaan Stichting en Restauratiefonds introduceren lening voor restauratie mobiel erfgoed

De Mondriaan Stichting en Nationaal Restauratiefonds hebben een nieuwe ondersteuningsmogelijkheid voor de restauratie van voor Nederland belangrijk mobiel erfgoed: Mobiel Erfgoed Lening. Hieruit kunnen eigenaren van historische treinen, auto's en vliegtuigen een lening aanvragen met een lage rente. In totaal is 1 miljoen euro beschikbaar. Er kan maximaal voor 75.000 euro per object geleend worden. Met deze Mobiel Erfgoed Lening willen de initiatiefnemers het behoud van erfgoedcollecties stimuleren.

De belangstelling voor mobiel erfgoed neemt toe. Om de kwaliteit van dit bijzondere erfgoed te versterken en het operationeel en zichtbaar te houden, ondersteunt het Restauratiefonds de restauratie van deze vervoermiddelen. Eigenaren kunnen een lening met een lage rente aanvragen om aan zo'n object werkzaamheden te verrichten die zijn gericht op duurzaam herstel en/of het terugbrengen in de oude staat. Het gaat hierbij om restauratiewerkzaamheden. Om in aanmerking te komen voor de Mobiel Erfgoed Lening moet er aan bepaalde voorwaarden worden voldaan; het object moet ingeschreven staan in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, in Nederland in gebruik of geproduceerd zijn en moet een bepaalde leeftijd hebben. Aanvragen voor het varend erfgoed worden niet ondersteund, omdat hiervoor een apart Fonds voor Varend Erfgoed bij het VSB fonds en het Restauratiefonds bestaat.

Aanvragen moeten worden ingediend bij de Mondriaan Stichting voor een inhoudelijke beoordeling. Het Restauratiefonds beoordeelt de kredieten en verstrekt de lening. Uitgebreide informatie en aanvraagformulier kunt u vinden op www.mondriaanfoundation.nl of op www.restauratiefonds.nl

Over Nationaal Restauratiefonds

Nationaal Restauratiefonds is een onafhankelijke stichting die financieringen verstrekt en subsidies uitbetaald aan eigenaren en beheerders van monumenten voor het restaureren en onderhouden van hun pand.

Over Mondriaan Stichting

De Mondriaan Stichting is een cultuurfonds dat bijzondere projecten voor beeldende kunst, vormgeving en cultureel erfgoed ondersteunt en stimuleert.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Gitta Luiten, directeur Mondriaan Stichting, 020 676 20 32, of met Pieter Baars, hoofd Communicatie en Strategie, Nationaal Restauratiefonds, 033 253 92 29.

Afmelden persbericht: info@mondriaanfoundation.nl

KNAC KLASSIEKER VADEMECUM

De auto is meer dan een vervoermiddel. Hij roept passie op bij mensen die genieten van reizen en van mooie techniek. Voor velen is de auto om van te genieten. Dat was zo in 1898 toen de eerste auto nog maar net in Nederland was gekomen en de eerste Nederlandse automobielfclub (de KNAC; toen nog NAC) werd opgericht en dat is nu nog steeds zo.

Wij voelen ons verwant met de pioniers uit die beginjaren en koesteren hun erfgoed. Dat doet u, met uw klassieker, ook.

Mede daarom heeft de KNAC, in het jaar dat 125 jaar geleden het eerste patent op de auto werd ingediend, het Klassieker Vademecum gemaakt. Speciaal voor liefhebbers en bezitters van klassieke auto's. Dit handige naslagwerk geeft een helder overzicht van en inzicht in wat er komt kijken bij het kopen, bezitten en berijden van een klassieke auto. Ook geeft het kort informatie over wat de KNAC doet voor leden en autoliefhebbers.

U kunt het KNAC Klassieker Vademecum voor slechts € 2,75 inclusief verzendkosten bestellen via de website van de KNAC (www.knac.nl) of via hun afdeling ledenservice die tijdens kantooruren bereikbaar is op telefoonnummer 070-3831612. Voor leden van onze club die ook lid zijn van de KNAC, is het naslagwerk gratis.



AANSCHAF ROVER P5B VOOR RALLY

Door Jean Paul Roosendaal

Eerder dit jaar heb ik deelgenomen aan de eerste Jeroen Bosch Rally (www.jeroenboschrally.com) met mijn speciaal hiervoor aangeschafte Rover P5B

Ik voeg een paar foto's bij.





AFSCHEIDSBRIEF ROCH PIETER VAN WIJK

Apeldoorn, 24 oktober 2010

Dag Hennie, Truus en Marcel,

Per 01-01-2012 beëindig ik mijn lidmaatschap van de ROCH en na 35 jaar lid te zijn geweest vraagt dit om een toelichting.

Tussen 1965 en 2010 heb ik 7 P4-en gehad. Een keer 75, 2x 100, 3x 95 en 1x 110, een P6, en 1 P5B.

Mijn dochter Corinne had tot enkele dagen geleden een 110. Je begrijpt, dat ik niet zomaar afscheid van Rover neem.

Echter al vele jaren fantaseer ik over een ander roemrucht Brits merk, Bristol.

Die wens is onlangs gerealiseerd met de aankoop van een Bristol 411 Series 2 van 1970.

Deze 411 is ook zorgzaam voor het milieu. Met zijn Chrysler 383 V8 6,3 l in het vooronder!

De 911 en de 411 staan nu in grote harmonie onder een dak in Apeldoorn.

Bristol, een ietwat eigenzinnig en mysterieus merk, dat -nog steeds- kleine aantallen auto's maakt.

Van de 411 S 2 ca. 80. Thans één model: de Fighter met een Chrysler V10, 150 stuks per jaar, handbuilt in 2000 uur.

De ROCH herinner ik mij vooral in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw als een Club, waar de passie emotie en de botsingen van (grote) ego's bij tijd en wijle vanaf spatte.

Het waren veelal spannende, dynamische, maar soms ook bizarre jaren. Zo herinner ik mij felle discussies op druk bezochte ALV-en of achtereenvolgens de P5 en de P6 -chassisloze Rovers... foei- wel aan mochten schuiven bij de selecte voornamelijk P4 georiënteerde ROCH.

Bijna vergeet ik nog de SD1-gebeurtenissen te vermelden.

Ook kan ik mij hectische ALV-en voor de geest halen die bijna tot burgeroorlog binnen de Club leidden. Maar ik denk ook graag terug aan de "Kunst en cultuur achter het stuur"-activiteiten. Voor mij de mooiste evenementen van de ROCH.

Waarom hebben klassieke auto-clubs toch vaak een grijs en saai imago? Dan kent met de ROCH niet!

Jawel het moet gezegd, soms ging het ook weleens over Rovers.

Het Vikingschip (b)lijkt de laatste jaren in rustiger vaarwater te zijn beland. Dat is mooi, maar vergeet toch de dynamiek niet.

Bij de ROCH heb ik de afgelopen 35 jaar veel voorname en karaktervolle Rovers gezien. Een aantal eigenaren daarvan heb ik als opmerkelijk, maar vaak ook als aangenaam gezelschap ervaren.

Na al die jaren is de ROCH enigszins een deel van mijn leven geworden. Het is ondoenlijk om alle namen die mij te binnen schieten te noemen.

Graag maak ik een uitzondering: Bertus Minks uit Apeldoorn. Bertus heeft mij vele jaren op het gehele gebied van Rover betrokken vriendschappelijk deskundig en trouw ter zijde gestaan. Veel dank daarvoor. Ik hoop dat hij de Bristol als een uitdaging ziet...

Dank voor al het boeiends dat de ROCH mij heeft geboden.

Graag wens ik jullie allen veel goede jaren met elkaar en met Rover "One of Britain's Fine Cars" toe.

Vriendelijke groet,

Pieter van Wijk
Arnhemseweg 77
7331 BC Apeldoorn
wijk43@xs4all.nl

COLOFON

**Foto voorkant:**

Casper Astro

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



TNT Post
Port betaald



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

