



2011

04

# 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](http://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 redactie

06 Classic Rover Rally Team Project 2012

07 Van de bestuurstafel

09 Verslag ROCH Toerpuzzelrit 2011

14 Verslag Technische Middag 29/10/2011

17 Verslag Oldtimerbeurs Eelde 2011

18 Internationaal Rover Treffen 2012

21 Historisch Weekend Den Helder 2012

23 De nieuwe Rover 3500 het vervolg

30 Lincolnshire met de P6

32 Persbericht FEHAC

33 Nieuwe regeling motorrijtuigenbelasting

34 Een heer van stand

35 COLOFON



## EVENTEMENTENKALENDER

---

15/01/2012

Nieuwjaarsborrel Haven van Huizen

17/03/2012-18/03/2011 British Cars & Lifestyle in Rosmalen

21/03/2012-25/03/2012 Techno Classica in Essen (Duitsland)

31/03/2012 Algemene Ledenvergadering in Nieuwpoort



## AFSCHEIDSBRIEF PIETER VAN WIJK

---

Door Hennie Westland

In de vorige Viking heeft u kunnen lezen dat Pieter van Wijk na 35 jaar afscheid nam van de ROCH,

Iets wat natuurlijk helemaal niet kan, want ook al ben je (op dat moment) niet in het bezit van een Rover, kun en mag je gewoon lid blijven van de ROCH.

Diverse mensen hebben dan ook ingepreact op Pieter en er is dan ook geen andere mogelijkheid dat Pieter gewoon lid is en blijft van de ROCH.

Want met een Bristol, zoals nu in bezit van Pieter, mag, nee, moet hij op een evenement van de ROCH verschijnen.

Je weet nooit hoe een balletje rolt, maar misschien ontmoeten we Pieter nog een keer met z'n eerste P5B.

Pieter ik ben blij dat je gewoon lid blijft van de ROCH en hoop je regelmatig te mogen ontmoeten op evenementen van de ROCH met Bristol of Rover.

# 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 BUITENLAND;
- 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 REDACTIE

---

Op het moment van het maken van dit artikel, donderdag 8 december 2011, is het buiten guur, nat en koud. Kan zo een Sinterklaasliedje van stal halen die met wind en bomen te maken heeft want buiten is stormachtig, maar ja, de goedheiligman is een dag of drie geleden al weer met z'n stoomboot vertrokken naar warmere oorden en zo kan de kerstman met een beaufort of negen Nederland in waaien. Als die dan gelijk even erwtensoep en glühwein meeneemt en even een pitstop maakt vlak voor mijn beeldscherm met z'n arreslee en rendieren krijg ik het misschien ook warm.

Want het warm hebben doe ik het nu even niet, steenkoude handen en voeten zijn mij deze dag ten deel gevallen, de rillingen lopen over mijn lijf, griep en verkoudheid ligt op de loer, ook als ik zo rond me heen kijk met binnen snotterende klanten die aan het sleutelen zijn. Is toch niet te hopen dat ze me aansteken met een of ander virus en want dat kan ik me niet permitteren, door ziekte geveld zijn.

Over ziekte gesproken, Mr. & Mrs. Furfield zijn wel door ziekte getroffen. Voedselvergiftiging opgelopen. Is gekomen door het feit dat ze beiden samen in de keuken een gerecht aan het namaken waren wat ze op televisie hadden gezien. Op BBC1 bij het programma Masterchef waar Greg Wallace op zoek gaat naar de beste toekomstige chefkok van Engeland, samen met Monica Galletti en Michel Roux JR, die weer een minimaal twee Michelin sterrenrestaurant bezitten. Wat een overheerlijk kipgerecht had moeten worden met diverse kruiden en specerijen werd uiteindelijk een zwaar op de maag liggend stuk steen van het formaat Stonehenge vergezeld van een salmonella sausje.

Dus geen bijdrage van de andere kant van de Noordzee, al is dat ook niet helemaal te wijten aan het feit dat ze even in de lappenmand liggen, maar ook aan de deadline waarmee ik als redacteur ongevraagd en onverwacht te maken kreeg. Was iedereen hartstikke in z'n nopjes dat de laatste Viking van vorig jaar net voor de kerst in de brievenbus of op de deurmat viel, want dan hadden de leden wat te lezen gedurende de feestdagen, word ik geconfronteerd met een deadline die twee weken naar voren wordt geschoven. Ken je die slogan uit de reclame van Mona toetjes ? Niet dus !

Kortom, dat werd dus flink het gaspedaal induwen met de rechtersvoet en de Viking een inhoud te geven die het verdient, ook al staat er niet eens alles in wat ik er in had willen zien staan en zelfs had moeten staan, maar dat laatste ligt niet aan mij.

In de vorige Viking stonden zwart-wit foto's van het eerste lustrum waarbij de vraag gerezen was wie die personen op de foto's zijn, onder andere de Rutger Hauer look-a-like. Kreeg welgeteld wel helemaal één enkele reactie via e-mail. De wederhelft van de Rutger Hauer look-a-like had tegen haar man gezegd dat de namen bij het artikel niet kloppen. Het blijkt namelijk Jan Waanders te zijn en de persoon naast hem is Pieter van Wijk, die ondanks zijn afscheidsbrief toch lid is gebleven van Rover Owners' Club Holland, ook al heeft hij volgens mij geen Rover meer.

Geen Rover meer hebben is overigens geen reden om je lidmaatschap op te zeggen. Roverbloed kruipt weleens waar het niet gaan kan en staat straks misschien opeens een Buick uit 1963 bij je thuis, met in het vooronder de V8 die we allemaal wel kennen van de Rover P6 en Rover SD1. Of je ziet je de Rover rijden met het kenteken wat eens aan je toebehoord heeft en hebt spijt als haren op je hoofd dat je 'm toen verkocht en besluit 'm weer de jouwe te laten worden om sentimentele redenen.

Met vriendelijke Rovergroeten, Marcel van Barneveld-de Bont.



## CLASSIC ROVER RALLY TEAM PROJECT 2012

---

Door Johan Löwik

We hebben het eerste complet Rally seizoen er op zitten met de P6 2000TC Monte Carlo replica en kunnen de winter van 2011/2012 rustig gaan kijken naar mogelijke verbeteringen aan de P6. Deze aanpassingen/ontwikkelingen (o.a andere remklauwen voor) zijn te volgen op [www.classic-rover.nl](http://www.classic-rover.nl).



Zoals eerder genoemd is de 2000TC een "tussenoplossing".... en gaan we rustig verder bouwen aan ons Rally project, we hebben dit inmiddels project 2012 genoemd. Inderdaad, dat is het streefjaar waarin we hopen de auto klaar te hebben, maar gezien de (ingrijpende) aanpassingen zien we wel hoe ver we komen. Naar aanleiding van de ervaringen met de 2 liter P6 hebben we een aantal specificaties / wensen voor de nieuwe auto op een rijtje gezet :



Wide body P6 in Monza Red, met op het dak de Union Jack.

Rover 3500 V8 met circa 250 PK

LT55 5 bak / speciale racekoppeling / LSD differentieel (Jaguar)



Auto FIA - klaar

Verbeterde veren en schokdempers, instelbaar vanwege de grote verscheidenheid van de diverse proeven

Gewicht beperken / zo licht mogelijk bouwen

Kortom een heel lijstje, maar we zijn er qua motoropbouw in grote lijnen wel uit :



De P6 is relatief gezien een "zware jongen" in de cup waarin we rijden. Desondanks komen we, als de ondergrond er naar is, goed mee. Met name op het onverhard doen we goed mee en laten we spectaculaire dingen zien met een auto uit 1967 ! Toch zijn we voor de nieuwe auto op zoek naar extra vermogen om het gewicht te compenseren en hebben we gekozen voor een Engelse combinatie .....: "EFI met DTA".



We hebben gekozen voor de standaard 3500 Rover V8 motor met daarop injectie. Om de motor veel lucht te gunnen, gaan we gebruik maken van het inlaatspruitstuk van de Range Rover P38 4.6 ltr. met bijbehorende injectoren en plenum met gasklep. Het voordeel is dat je op deze wijze kiest voor standaard onderdelen (lees : betaalbaar) die in de Range Rover P38 reeds hun degelijkheid bewezen hebben.

Het injectiesysteem gaan we besturen met DTA ([www.dtafast.co.uk](http://www.dtafast.co.uk)) een motormanagementsysteem dat we éénmalig op de rollenbank gaan afstellen en wat we zelf kunnen aanpassen. Tevens is het systeem dusdanig dat de motor altijd een optimaal mengsel krijgt, onafhankelijk van o.a. temperaturen en luchtvochtigheid. We zijn slechts een aantal extra zaken nodig (krukassensor & luchttemperatuurmeter), de overige delen halen we van het originele P38 spuitstuk.

Ook overwogen we op dit moment nog om over te stappen naar E85 (Ethanol), met als grote voordeel dat we een hoger (lees : 108) octaan-gehalte hebben..... meer voorontsteking kunnen pakken en dus meer vermogen en minder kans op pingelen van de V8-motor. Nadeel is het verbruik, dat ligt een stuk hoger dan normale benzine, daarentegen krijg je wel een veel betere motorkoeling!



We zijn benieuwd naar het resultaat en houden je op de hoogte !

## VAN DE BESTUURSTAFEL

---

Om maar met de deur in huis te vallen, eindelijk, de ROCH kalender ligt bij de drukker. Elk jaar weer denk je op tijd te beginnen, maar is het uiteindelijk weer een gevecht om de deadline van de drukker te halen. Maar goed, de opmaak is klaar, het bestand is weg en ik moet zeggen dat ik benieuwd ben naar het eindresultaat met dit jaar als thema “Pre-War Rover’s”.

We hebben een paar leuke en vooral druk bezochte ROCH-evenementen gehad, het doet je als Voorzitter goed dat de evenementen ten eerste goed bezocht worden en ten tweede dat je behoorlijk wat nieuwe gezichten ziet... toch een mooi stukje waardering voor de mensen die er veel tijd in steken. Over deze evenementen meer verderop in de Viking.

Ook in deze Viking een vooraankondiging van het Internationale Rover Treffen wat in 2012 in Zwitserland plaats zal vinden. Ik heb de laatste 2 evenementen (Celle 2010 / De Rijp 2011) persoonlijk meegemaakt en moet eerlijk zeggen dat het goed georganiseerde en fantastisch gezellige weekenden zijn, met mooie auto's, veel buitenlandse contacten en natuurlijk voor 2012 een prachtige omgeving : Zwitserland !

We willen als ROCH de internationale banden sowieso wat verstevigen, op het Lustrum en de laatste BBQ-rit zijn er al diverse gesprekken gevoerd, met als uitkomst in ieder geval dat de ROCH “meelift” op de stand van de Roverfreunde tijdens de Techno Classica in Essen. Voor ons ROCH een uitgelezen mogelijkheid om te verkennen hoe de reacties daar op zo'n aansprekende internationale beurs zijn en wat we daar in de nabije toekomst mee willen.

Het is een heel pakketje wat er ligt, de Viking, de ROCH kalender en natuurlijk de convocatie voor de Nieuwjaarsborrel in “De Haven van Huizen” .... Altijd gezellig !

Ik wens jullie veel leesplezier, alvast prettige feestdagen en natuurlijk een Rovervol, maar vooral gezond 2012 !

Namens het bestuur ROCH  
Johan Löwik, Voorzitter

# 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





# VERSLAG ROCH TOERPUZZELRIT 2011



Door deelnemers afdeling Hooglanderveen van de ROCH

Het is zondag, 2 oktober 2011, de warme stralen van de zon geven je een heerlijk zomers gevoel. De afdeling Hooglanderveen van de ROCH is zich aan het voorbereiden voor de jaarlijkse Toerpuzzelrit van de Rover Owner's Club Holland, die dit jaar een internationaal tintje krijgt. De zusterclub uit Duitsland is namelijk ook uitgenodigd.

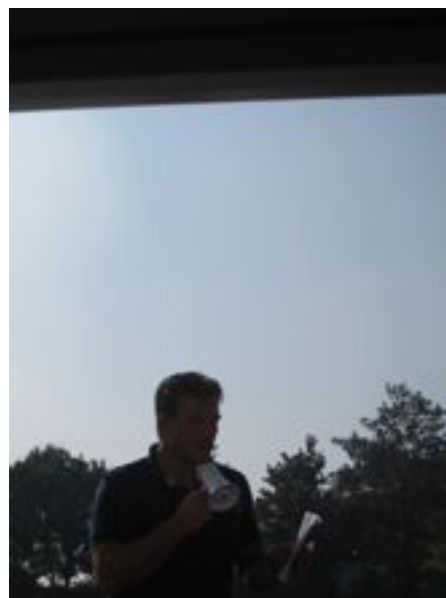
Vanuit het MINI-museum van Sjaak Smink worden de Oldtimers naar buiten geduwd, dit om te voorkomen dat de overige museumattributen onder dikke benzinedampen komen te liggen. In de zonnestralen kijken de "ouwe besjes" je aan met een blik van "we hebben er zin in" en "wanneer vertrekken we nu". Klokslag 10.30 uur vertrekken we, ruimschoots op tijd, want je weet maar nooit. Natuurlijk rijden de twee P5's, zoals bij Rovers te doen gebruikelijk is, op rolletjes. Als een vorst zitten de bestuurders achter hun stuurwiel, begeleidt door hun partners, die hun ogen en oren de kost geven. De routebeschrijving, die we ontvangen hebben van het organiserend comité Kruyt/Löwik is tot in de details beschreven.

Bij het aanrijden van Zalencentrum 't Heuveltje in Beek rijden we in eerste instantie aan dit Centrum voorbij. We vragen ons af of we hier wel goed zijn? Tot onze verbijstering staan er alleen maar auto's van het merk Healey, wel Engels, maar niet te vergelijken met onze Rovers. Of heeft dit ook te maken met het internationale tintje.

Later blijkt dat we wel op de juiste locatie zijn aangekomen, maar dat ook een andere zustervereniging deze locatie heeft uitgekozen voor de start van hun rally. Er viel dus voor de aanwezigen nog het een en ander te zien.

Na vertrek van de Healey-rijders nemen wij het terras in en worden bediend met koffie en een overheerlijke taartpunt. Het is zoals vanouds weer genieten geblazen. De opkomst is overweldigend te noemen, ruim 34 equipes uit Nederland en vier equipes uit Duitsland. Tussen alle deelnemers zie ik nog een uiterst charmante verschijning in een mintgroene-robe aangevuld met hoed, zonnebril en schoentjes in heldere witte kleuren. Een prachtige, gedurfde combinatie. Wellicht een uitdaging voor al onze dames om bij een volgend treffen...

Dat we als ROCH met onze tijd meegaan blijkt wel uit de draadloze microfoon annex luidspreker waarmee we namens de families Kruyt en Löwik werden welkom geheten. Eben auf Deutsch. Ein herzlich Willkommen.









Na elkaar de laatste nieuwtjes en techniekjes te hebben verteld en er verzekerd van te zijn dat alle deelnemers aanwezig zijn, kunnen we haast niet wachten op het moment van vertrek. Ruim voor de aangegeven tijd (13.15 uur) staan we in de starthouding en laten we onze troetelkindjes al opwarmen. Het wordt een bolletje-pijltje route aan weerszijde van de grensstreek. Een prachtige uitgezette route over bergen en dalen en langs rivieren doet ons kennismaken met dit prachtige stukje Nederland/Duitsland.



De vragen die door de deelnemers moesten worden beantwoord hadden niet direct betrekking op de Toerrit, maar hadden daarentegen wel een uitermate hoog A.O-nivo. Reden waarom er na afloop ook maar één (1) winnaar was, t.w. de Familie Van der Hoek. Bij een volgende rit s.v.p. meenemen: laptop, woordenboeken, atlas en de complete Oosthoek-encyclopedie. Wel toepasselijk voor deze regio. Mogelijk is het mobiliseren van het thuisfront ook raadzaam.



Aangezien in de planning vermeld stond dat er nog een tussenstop zou zijn, "een mooie locatie waar we van de auto's foto's zouden laten maken tegen een prachtige achtergrond" maar we die nergens zijn tegengekomen, hebben we zelf maar een pi(l)(s)(tt)stop ingelast. Bij het café van een plaatselijke voetbalvereniging, waar de Johan Cruijffs, de Marco van Bastens en de Sjakie Swarts van ons en onze auto's foto's wilden nemen, hebben we dit ons laten welgevalen, uiteraard tegen een kleine vergoeding (een koele versnapering). De laatste kilometers naar de finish waren toen ook geen opgave meer. Wel waren we iets later dan het overgrote deel van de deelnemers.



Hotel-restaurant De Kloppendiek in Vreden (D), een prachtige locatie waar we onze auto's goed konden parkeren, even opletten op het opstaande randje, om vervolgens een heerlijk Duits drankje te nuttigen. Toen al een geslaagde dag. Maar we moesten de traditie nog voortzetten van voorgaande jaren, de BARBECUE. Een voortreffelijk buffet met voor iedereen voldoende en voor elk wat wils. Chapeau oder mussen wir Hut sagen. Voortreffelijk georganiseerd en nog steeds die heerlijke zon op onze huid.



En ja, dan komt ook aan deze rit een einde, maar eerst nog de prijzen. De Pechvogelprijzen gaan naar de families Buys (gebroken ruit en toch gekomen) en de familie Schrader (auto wilde niet starten, was het wel een Rover?). Winnaar van de Toerpuzzelrit werd de familie Van der Hoek. Een dankwoord van de oud-voorzitter (met vrouw en honden aan de lijn) en een ovationeel applaus viel de families Kruyt (de Opa en Oma van Theo) en Löwik ten deel.

Nog even snel "wat" uitwisselen om vervolgens moe maar voldaan huiswaarts te keren. Prachtige club toch die ROCH, enne...oh ja, wie organiseert volgend jaar de Toerrit?

# 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](http://www.smink.nl) | [info@smink.nl](mailto:info@smink.nl)

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

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



Schouwenrooij 14, 5281 RE Boxtel  
Tel: 0411-688088 Fax: 0411-688181  
Mail: [info@damenkroes.nl](mailto:info@damenkroes.nl)

[www.damenenkroes.nl](http://www.damenenkroes.nl)

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



## VERSLAG TECHNISCHE MIDDAG

29/10/2011

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Beesd is de bestemming, voor de technische middag van de ROCH, op 29 oktober 2011.



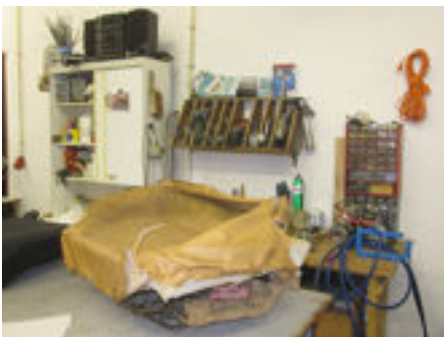
We zijn te gast bij Richard de Wit van Auto en Meubelstoffeerderij de Wit en bij Serge Heitling van MORE Development en SOK Productions.

Grote opkomst als ik aan kom rijden en ik moet even opletten waar ik mijn auto neerzet. Moet 'm namelijk even niet in het blikveld van de fotograaf van het KNAC Magazine neerzetten die de voorzitter met z'n fraaie P6 op de gevoelige plaat aan het vastleggen is. Via bemiddeling van mij is het namelijk tot stand gekomen dat dit gebeurt en zal er een artikel over Rover Owners' Club Holland in KNAC Magazine verschijnen.



Dat de leden nog niet hun Rover of ander klassiek vervoermiddel in de winterstalling geplaatst hebben laat de parkeerplaats bij beide bedrijven overduidelijk zien. Verscheidene P5-en P6-en staan keurig op een rijtje geparkeerd en daartussen ontwaar ik nog een SD1, een Rover 75 en een Reliant Scimitar. Het is niet alleen Brits Klassiek wat ik zie, ook een groene Volkswagen Kever en een Volvo 240 staan buiten.

Enmaal binnen op zoek naar een warm kopje koffie want het is best wel fris vandaag maar gelukkig ook droog. Ondertussen worden alle leden een warm welkom geheten en de opkomst is zo groot dat de groep in twee delen gesplitst gaat worden zodat een ieder de uitleg en demonstraties van Richard en Serge goed kan gaan volgen.



Richard zit achter zijn naaimachine en steekt van wal met zijn verhaal over stofnaden en het naaien van stoelzittingen en maakt en passant een stoelhoes voor een Mercedes Sprinter. Dat gaat in zo'n sneltreinvaart dat ik niet eens zag of je nu de stof moet omkeren binnenstebuiten, achterstevoren. Het resultaat is wel een nette stoelhoes die nu nog over de zitting heen moet. Richard pakt een spuitlijmpistool en de compressor spuit egaal een laagje lijm op de schuimen zitting en de stoelhoes wordt over de zitting heen getrokken. Even alles strak trekken zodat de stoelhoes in de juiste vorm op de schuimen zitting komt te liggen. Lijkt allemaal eenvoudiger dan het is en dan is dit nog maar een stof en niet eens leer. Maar dat leren stoelen en banken ook zo mooi kunnen worden laat de P5 die buiten staat en door Richard is bekleed wel zien.



Een verschil in leeftijd van te bekleden autostoelen maakt het werk ook wat moeilijker. Denk eens aan de stoelen van bijvoorbeeld een P6 die al een jaar of veertig oud zijn. Daarvan mogen de zittingen dan ook opge-

vuld worden anders prikken de spiraalveren nog steeds in je derrière en aan de onderkant van de zijwangen van het leer zitten ook die vermale-dijde krammetjes die er na de nieuwe bekleding ook weer opmoeten. Dat is wel een stuk arbeidsintensiever, getuige het voorbeeld wat op de werktafel van Richard ligt.

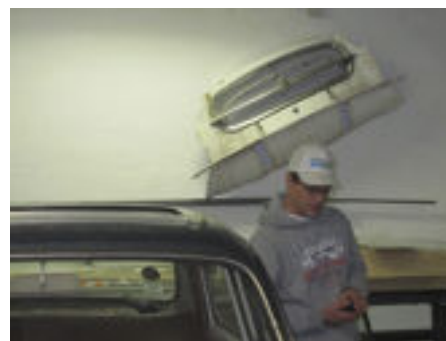
De groepen wisselen van bedrijfsruimte en ik begeef met naar de hal waar Serge zijn bedrijven heeft. Binnen in de hal staan diverse auto onderdelen uitgestald op de vloer en enkele zijn opgehangen aan de muur. Een deel van het wagenpark van Serge staat ook binnen, een Peugeot 403 Diesel, die misschien wel meer dan een miljoen kilometer gereden heeft want begon zijn leven als taxi in Parijs en een Rover 3500 die al deels door hemzelf onder handen is genomen qua laswerk maar nog verder afgemaakt moet worden. Als zelfstandig ondernemer heb je niet altijd de tijd om aan je eigen wagenpark bezig te zijn, weet er alles van.

Serge steekt van wal met zijn verhaal over het lassen en maken van deurpanelen, voorschermen en wielkastranden en hoe dit in z'n werk gaat. Een kleine demonstratie over het buigen van wielkastrandjes valt ons ten deel. Met geduld en het juiste gereedschap kom je een heel eind maar het kan ook net iets te ver gaan. Serge laat met een speciale buigtang zien hoe je een wielkastrand in de juiste radius kan krijgen en dat als je net wat te ver buigt het staal openscheurt, in welk laatste geval je even overnieuw kan beginnen. Dat buigen doe je overigens met meerdere bekjes die je in de tang moet klemmen, is afhankelijk van de te buigen vorm. Eenmaal het juiste stukje wielkastrand gemaakt, dan moet die ook nog op de carrosserie en dat stukje las je er dus op, met bijvoorbeeld puntlassen met een MIG lasapparaat om het daarna verder strak te plamuren en op te vullen of je last het aan één stuk door en om daarna de lasnaad strak te slijpen. Voor stukken dorpel werkt dit eigenlijk net zo maar die beslaan vaak al een wat groter oppervlak. En is bijvoorbeeld een hele wielkastrand bijna weggeroest dan kan een compleet voorscherm ook vervangen worden. Denk bijvoorbeeld aan de wielkastrand van een SD1. Zo'n voorscherm zit met vier boutjes bij de A-stijl vast maar de rest is voorzien van puntlassen welke je eerst allemaal mag uitboren om het oude scherm te verwijderen en een nieuw scherm plaatsen gaat in de omgekeerde volgorde.

Na de demonstratie en uitleg van Serge komt er een klein vragenuurtje over roestpreventie en voorbehandeling van het te verwerken metaal en passant gaat de motorkap open van de Peugeot en staan er gelijk tien neuzen en twintig ogen naar een dieselmotorblok te kijken uit lang vervlogen tijden.

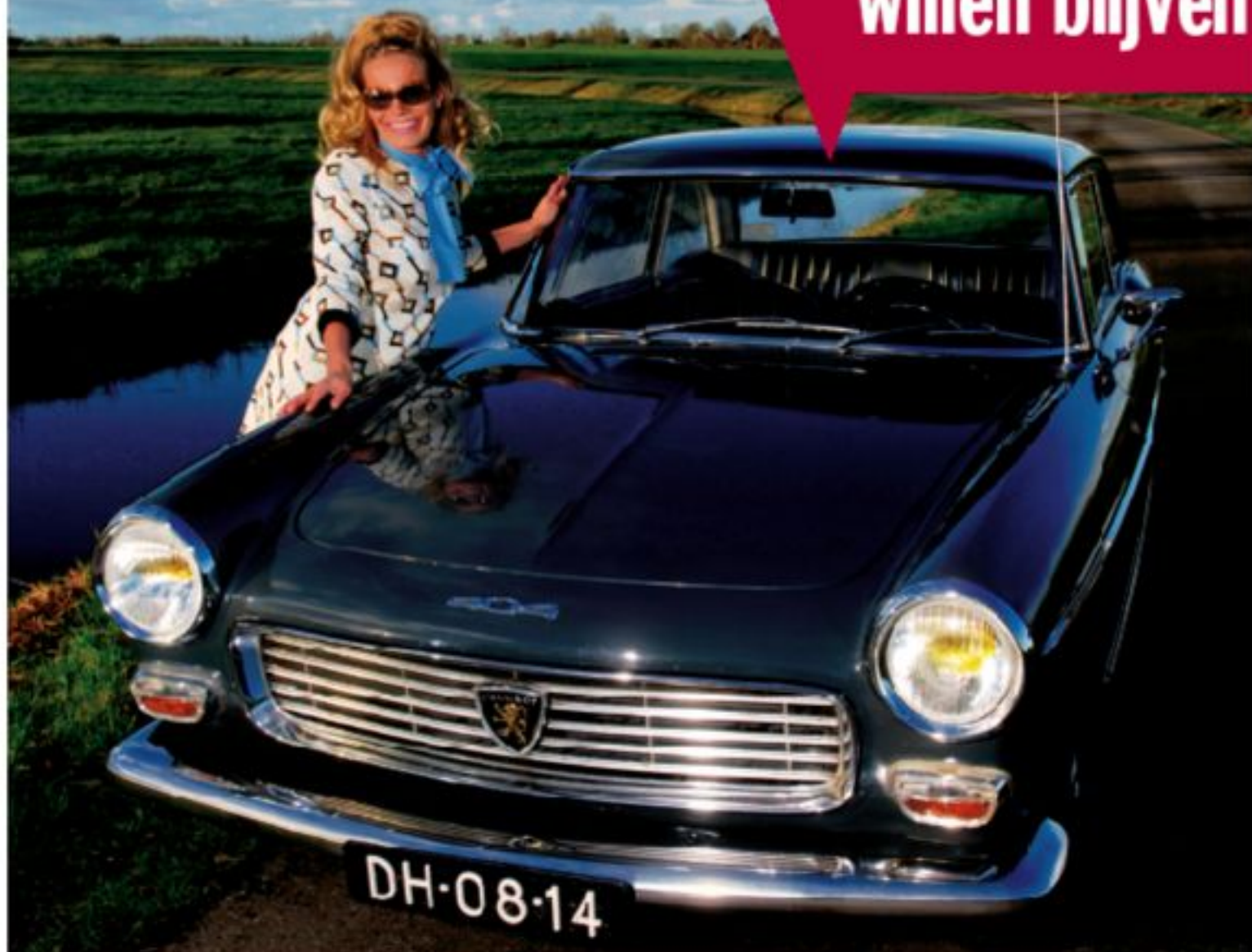
Onder het genot van het laatste broodje knakworst sta ik daarna buiten alle auto's weer eens te aanschouwen en stelt het mij eveneens in de gelegenheid genoeg foto's te maken voor de Viking.

Uiteindelijk vertrek ik als laatste richting huis, na wederom een interessante technische middag.



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](http://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](mailto:info@tvn.nl) | [www.tvn.nl](http://www.tvn.nl)

Zelfverzekerd op weg

**TVM**  
VERZEKERINGEN



# VERSLAG OLDTIMERBEURS EELDE

2011

Door Ad Broeders

Om klokslag 10.00 uur op het parkeerterrein van het Flowerdome in Eelde om mijn Rover 3500 VandenPlas te koop te zetten. Mooie plek gevonden, dankzij het vroeg aanrijden en daar de Rover, voor iedereen goed zichtbaar, geparkeerd. De Rover 3500 VandenPlas liep wederom geweldig, 130 km/h op de teller wat inhoud 3500 t/min voor de liefhebbers/kenners.

Op de beurs eerst naar de ROCH stand voor koffie. Daar vond ik een ingekorte, langwerpige ROCH stand met 3 Rovers, de P6 van Herke Wynalda, de P5 Saloon van Theo Ubels en de P5 Coupé van Jens Valk (ongewassen en dat is natuurlijk jammer!). Welkom geheten door voorzitter Johan Löwik en penningmeester Jan Roelof Troost, gezellig rondgekeken op de door Simon Rode en Theo Ubels aangekleedde stand, zag er goed uit.

Na de koffie rondgang over de beurs gemaakt, een volle bak daar in Eelde, waar ik vorige week in Rosmalen nog diverse lege standplekken zag, was in Eelde alles goed bezet en de hele dag druk bezocht. Vele klassieke autoclubs presenteren zich op zo'n beurs en vlakbij de ingang zag ik bij carrosseriebedrijf Janssen, een neus liggen van een oldtimer Rover racer in aanbouw, ben benieuwd wat dat gaat worden. Die jongens van Janssen die kunnen er wat van. Na de auto's van Hofman uit Leek en de Rolls Royceclub (voor het eerst in Eelde volgens mij), alle onderdelen en miniaturenstands, kwam ik bij de vrachtwagens, iets wat mij absoluut niet kan boeien maar ik begreep van anderen dat er een fraaie collectie aanwezig was.

Eveneens fraai was de motoren/brommerhal, om je vingers bij af te likken allerlei racers en replica's, o.a. van de Mike Hailwood Honda, prachtig gerestaureerde brommers, die je zo terug in de tijd brengen van Kreidler/Zündapp/Solex.

Op de terugweg zag ik nog een "fijne" auto om snel mee thuis te kunnen komen, een Volkswagen Caddy met straaljagermotor, 16000 pk, helaas ik moest het met minder doen namelijk 155 pk maar daarom zeker niet minder prettig.

Al met al weer een fijne beurs, helaas de Rover nog niet verkocht maar wie weet komt dat nog.

Voor mij een soort afscheidsrondje, want ik heb mijn lidmaatschap van de ROCH beëindigd in verband met de verkoop van beide Rovers.





## ROVER CLUB SCHWEIZ

### Information zum 12. internationalen Rover-Treffen

17. – 19. Mai 2012

Geschätzte Roverfreunde

Es freut mich, Sie über das nächste internationale Rover-Treffen in der Schweiz informieren zu dürfen.

Wir laden Sie in die wunderschöne Gegend des Vierwaldstättersees im Herzen der Schweiz ein.



Wir beginnen am späten Donnerstagnachmittag des 17. Mai in unserem Hotel in Weggis, wo wir Zeit finden, die guten Bekanntschaften zu erneuern und das Wiedersehen bei einem delikaten Essen zu feiern.

Am Freitag werden wir von unserem Hotel in Weggis nach Luzern aufbrechen. Dort werden wir unter kundiger Führung einige Sehenswürdigkeiten bestaunen können und auch Zeit für einen individuellen Bummel durch die pittoresken Altstadtgassen haben. Das Mittagessen werden wir auf einem Schiff einnehmen. Am Abend erwartet uns dann wieder ein festliches Mahl.



Am Abschlusstag, dem 19. Mai 2012, werden wir die "Tropen" besuchen und am Nachmittag nach einem Lunch das Treffen beenden.



Wer möchte kann selbstverständlich den Aufenthalt verlängern.

Die Kosten belaufen sich incl. zwei Hotelübernachtungen, Essen und den Führungen auf ca. CHF 490.- für ein Einzelzimmer und ca. CHF 860.- für ein Doppelzimmer.

Bitte reservieren Sie sich das Datum bereits jetzt. Die definitive Einladung und das exakte Programm folgen im Dezember 2011 oder im Januar 2012.

Wir freuen uns, möglichst viele bekannte und auch neue Gesichter aus der internationalen Roverszene in der Schweiz begrüßen zu dürfen!

Thomas Erb, Präsident

Uhwiesen, 20. September 2011

## Horlogemaker, autotellers en autoklokjes Restaurantie & 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](http://www.chronoglide.nl)





# HISTORISCH WEEKEND DEN HELDER 2012

---



Door Jan Boshamer

Uitnodiging

Beste mede clubleden,

Afgelopen zomer vierden we in Den Helder het 15 jarig jubileum van het Historisch Weekend Den Helder. De verregende zaterdag werd zondags méér dan goed gemaakt door stralend weer en een enthousiast en massaal toegestroomd publiek.

Het Historisch Weekend Den Helder is een van 's lands grootste historische manifestaties. Meer dan 500 liefhebbers en verzamelaars - veelal particulier - tonen er hun liefdevol onderhouden oldtimers aan het publiek. Automobiel, vrachtwagen, bus, militair, agrarisch of brandweer, schip of motorfiets: elk vervoermiddel tot en met bouwjaar 1975 is welkom. Overigens doen we ook niet moeilijk over een voertuig uit 1976, mits het model vóór dit jaar in productie genomen is.

Het Historisch Weekend vindt in 2012 voor de 16e maal plaats en is een klassieker op de agenda. In 2011 trok het evenement meer dan 25.000 bezoekers. Bijzonder is de gratis openstelling voor deelnemers en bezoekers.

Komend jaar vindt het evenement plaats op 23 en 24 juni 2012 op het terrein van de Oude Rijkswerf Willemsoord, het voormalige Maritieme Etablissement van de Koninklijke Marine, sinds 2004 een nationaal monument.

Voor de tweede keer werd het Historisch weekend opgehangen aan een thema; 200 jaar geleden was Napoleon in Den Helder. Napoleon heeft de aanzet gegeven om van onze stad een echt vestingwerk te maken. Voor ons waren al deze festiviteiten een mooie aanleiding om vooral Franse automerken in het zonnetje te zetten.

Komende editie staat in het teken van het Engelse mobiele erfgoed, voor mij een mooie aanleiding alle leden van de ROCH met een voertuig van vóór 1976 van harte uit te nodigen aan dit gezellige tweedaagse evenement deel te nemen. Voor de goede orde, het Historisch Weekend duurt twee dagen, maar opgave en deelname voor één dag is ook mogelijk.

Als deelnemer aan het Historisch Weekend bent u in elk opzicht onze "gast". Vanouds is deelname kosteloos, ook aan de rondritten. Uw equipe (2 personen) krijgt een traditionele avondmaaltijd aangeboden, alsmede lunchpakket, koffie, thee en frisdrank.

Interesse gewekt voor dit gezellige evenement? Kijk dan op onze website [www.historischweekend.nl](http://www.historischweekend.nl). Daarop kunt u zich ook gemakkelijk online inschrijven. Na ontvangst van uw Aanmelding sturen wij u een bevestiging. Vervolgens houden wij u per mail of post op de hoogte.

Ik zou het fantastisch vinden een groot aantal Rovers te kunnen verwelkomen en zo te kunnen laten zien dat ons merk nog springlevend is!

Met vriendelijke groet  
STICHTING HISTORISCH WEEKEND DEN HELDER

Jan Boshamer  
Bestuur Stichting Historisch Weekend Den Helder

# 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](mailto:klassiek@gio-adviesgroep.nl)

Vrijblijvende offerte via email of fax.  
Kijk op [www.klassiekerverzekering.nl](http://www.klassiekerverzekering.nl)



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

# DE NIEUWE ROVER 3500 HET VERVOLG



Autokampioen nummer 29 van 22/071977

In 't kort:

De nieuwe Rover 3500 is een zeer moderne wagen, waarvan niet alleen het aantrekkelijke uiterlijk een afspiegeling vormt. Ook technisch is het een zeer doordachte wagen, hetzelfde geldt voor de uitrusting.

De prestaties reiken bijzonder hoog, de acceleratie verloopt moeiteloos, ook nog in een zeer hoog snelheidsgebied. Wel zou een automaat beter bij het comfortabele karakter van de wagen passen dan deze handgeschakelde bak, ook al omdat de bediening van bak en koppeling niet geheel feilloos is.

De rijeigenschappen zijn goed, de enige kritiek geldt de stuurbekrachtiging. Niet alleen moet men wennen aan de zeer directe bediening, maar de bekrachtiging is bovendien erg sterk. Voor normale snelheden is dat niet bezwaarlijk, maar bij snelheden boven ca. 160 km/uur zou men zich een wat minder sterke bekrachtiging wensen. Wennen moet men ook aan de markering van de wagen; door de sterke afrondingen is de voorzijde van de wagen moeilijk zichtbaar, het achteruitrijden wordt bemoeilijkt door de hoge inzet van de achterraut.

De uitmontering van de wagen is zeer compleet, de aanschaffingsprijs ligt op een reëel niveau.

Prijzen per 06-07-1977:

Rover 3500 met 5 versnellingsbak	f 34.430.-
Rover 3500 met 3 traps automaat	f 36.430.-
Verzekeringspremie All Risks per jaar	f 3.099.-
Motorrijtuigenbelasting per jaar	f 651.-

Positief en negatief:

Uitstekende prestaties

Goede rijeigenschappen

Zeer comfortabel

Fraaie vormgeving

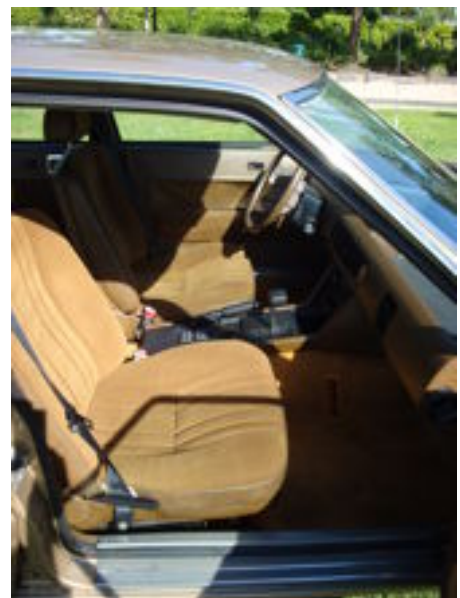
Relatief gunstig brandstofverbruik

Complete uitrusting

Handige gebruiksmogelijkheden

Bediening vergt enige gewenning

Erg sterke stuurbekrachtiging



De Rover 3500, die al ongeveer een jaar in productie is, zal nu zeer binnenkort ook hier te lande verkrijgbaar zijn. Over deze "auto van het jaar '77" is ook in Autokampioen al het nodige gepubliceerd, onder meer in AK 27 van 2-7-'76, zodat we ons hier tot de hoofdzaken kunnen beperken.

We hebben een auto onder handen van een compleet nieuw ontwerp behoudens de motor, een achtcilinder in V-vorm van 3,5 liter, die ontleend is aan de vroegere Rover 3500. Het betreft hier de versie met handschakeling van de versnellingsbak; er is ook een uitvoering met een automaat 3-bak.

Het fraaie en karakteristieke koetswerk kenmerkt zich door een lage luchtweerstandcoëfficiënt, mede waardoor het windgeruis ook bij zeer hoge rijsnelheden beperkt blijft. Bovendien heeft deze goede vormgeving een gunstige invloed op het brandstofverbruik. In dit verband speelt overigens ook de vijfde versnelling, die een duidelijk overdrivekarakter heeft en waarin de motor heel grote stappen maakt, een belangrijke rol.

De wagen is uitgerust met een grote achterklep en de achterbank is neerklapbaar, zodat het in feite een verkapte combinatiewagen is.



Het interieur is zeer luxueus uitgevoerd. Vermeldenswaard is de bevestiging van de automatische driepunts-gordel voorin. De beide onderste bevestigingspunten zitten namelijk vast aan het stoelframe en bewegen dus met het verplaatsen van de stoel in voor of achterwaartse richting mee. Aldus wordt een optimale heupfixatie van de gordel verkregen. Nieuw is ook de toepassing van een "Ten-Twenty" voorruit van Triplex, waarbij de kans op verwondingen wanneer men met het hoofd tegen de ruit stoot, aanmerkelijk kleiner is dan bij een normale gelaagde voorruit.

In standaarduitvoering is de wagen uitgerust met een stuurbekrachtiger en met een centraal vergrendelmechanisme voor de portieren en de achterklep. Tegen meerprijs is de wagen leverbaar met automatische transmissie. De testwagen was een exemplaar uit een voorserie, waarvan de uitrusting niet geheel conform de uitmonstering was zoals de wagens straks geleverd zullen worden. Onder meer ontbraken de driepunts-gordels met oprolautomaat op de achterbank; bovendien zullen de wagens voor en achter uitgerust worden met elektrisch bediende zijruiten. De achterste portieruiten kunnen ook voorin bediend worden, bovendien kan de bediening achterin voorin geblokkeerd worden.

#### Motor:

Watergekoelde achtcilinder in V-vorm voorin geplaatst, In principe dezelfde motor als voorheen in de Rover P6, echter met enkele detailwijzigingen en iets hoger vermogen; elektronische ontsteking.

Cilinderinhoud 3528 cc. DIN-vermogen 114 kW (155 pk) bij 5250 omw/min.

Koppel 272 Nm (27,7 mkg) bij 2500 omw/min. Specifiek vermogen 32,3 kW/dm<sup>3</sup> (43,9 pk/l), een betrekkelijk lage waarde. Specifiek gewicht 11,8 kg/kW (8,7 kg/pk), een zeer gunstige verhouding.

#### Prestaties:

Op een bijzonder hoog niveau. Topsnelheid 202 km/uur, conform de fabrieksopgave. Deze snelheid wordt bereikt in de vierde versnelling; in de duidelijk als overdrive fungerende vijfde versnelling bedraagt de top 191 km/uur.

Razend snelle en moeiteloze acceleratie vanaf stilstand. Tot snelheden van omstreeks 160 km/uur reageert de wagen bijzonder fel op het gaspedaal; daarboven kost het wat meer moeite, maar de fut is er bepaald nog niet uit, zeker niet in de vierde versnelling.

Zeer soepele motor, uitstekende trekkracht bij lage toerentallen. Toch moet men in stadsverkeer relatief veel schakelen als gevolg van de verhoudingsgewijs zeer lage motor toerentallen. De vijfde versnelling heeft geen praktische betekenis in de stad, maar ook de vierde is slechts incidenteel bruikbaar.

#### Brandstofverbruik:

Uiteraard niet gering, maar valt toch voor een dergelijke wagen alleszins mee; het sterke overdrive-karakter van de vijfde versnelling en de lage luchtweerstandfactor van de carrosserie spelen in dit verband natuurlijk een belangrijke rol.

Bij lage rijnsnelheden is het verbruik niet al te gering, maar het loopt met het toenemen van de snelheid tot snelheden van circa 150 km/uur niet al te sterk progressief op, boven die 150 km/uur wel.

Bij de huidige snelheidsbeperkingen zal het gemiddelde verbruik liggen in de orde van grootte van 1 op 9 à 10. Rijdt men de wagen naar wat hij waard is, dan zal het gemiddelde verbruik variëren tussen 1 op 7 en 1 op 9. Gunstige cijfers, rekening houdend met de wagenafmetingen, de hoge prestaties en de grote cilinderinhoud.





#### Transmissie:

Achterwielaandrijving. Volledig gesynchroniseerde vijfversnellingsbak met vloerschakeling. Bediening wat in direct en met een vrij grote slag, vooral in voor- en achterwaartse richting. Het schakelen zelf verloopt licht en soepel, wel is de vergrendeling van de diverse posities nogal stug, zodat de bediening toch niet extreem soepel is. De korte pook op de hoge middentunnel staat goed onder handbereik, alleen in de positie van de vijfde versnelling is het handel wat ver van de bestuurder verwijderd. De achteruit is goed vergrendeld. Uitstekend werkende synchromeshes.

De koppeling komt soepel in aangrijping, de benodigde pedaalkracht is weliswaar niet te hoog, maar toch ook niet bepaald laag.

#### Besturing:

Met 2,7 omwentelingen en een draaicirkel van 10,4 meter is de besturing d.m.v. tandheugel is zeer nauwkeurig en erg direct; dermate direct dat men er geruime tijd aan moet wennen. Zeer lichte bediening als gevolg van de tot de standaarduitrusting behorende stuurbekrachtiging. Het wegcontact laat mede hierdoor onder vrijwel alle omstandigheden te wensen over; als gevolg van de positieve koersvastheid is dit echter normaliter bij het rechttuit rijden nauwelijks een bezwaar. Ook al door de lichte bediening en de zeer directe overbrenging corrigeert men al gauw te veel, waardoor het niet onmogelijk is dat men in het begin geneigd zal zijn 'een zig-zag koers' te volgen.

Vrijwel neutraal stuurkarakter met een lichte neiging tot onderstuur. Ook bij parkeermanoeuvres en dergelijke vergt de bediening slechts zeer weinig inspanning. De stuurstand is op en neer en in de lengte richting verstelbaar.

#### Koersvastheid op rechte weg:

Zeer positief. Oneffenheden in het wegdek hebben vrijwel geen invloed op de koers. De invloed van zijwind neemt geen hinderlijke vormen aan. Zeer af en toe laat de achteras zich verleiden tot een krachtige dribbel, maar dit komt slechts incidenteel voor. Al met al toch na een periode van wennen een zeer rustige besturing, die een positieve bijdrage levert tot het algeheel comfort.

#### Gedrag in bochten:

Eveneens zeer goed. Uitbreken van de achteras doet zich onder normale omstandigheden niet voor; het soepel aangrijpen van de automaat speelt hierbij vanzelfsprekend een gunstige rol. De carrosserie helt in bochten slechts weinig over. Incidenteel enige neiging tot dribbelen. Bij hoge snelheden in flauwe bochten is het in geringe mate voelbare wegcontact wat hinderlijk.

#### Handelbaarheid en bediening:

De algehele bediening is licht en gemakkelijk. Benodigde apparatuur goed onder handbereik; schakelaars voor licht, ruitenwissers en sproeiers aan stuurkolom. Clignoteurschakelaar met tipstand. Vlotte starter, handbediende choke. Ook de handelbaarheid geeft nauwelijks problemen; de wagen is, mede dankzij de automatische transmissie; de stuurbekrachtiging en de betrekkelijk kleine draaicirkel, vlot en gemakkelijk wendbaar in het stadsverkeer. Goed uitzicht. De voorzijde van de wagen is door de laag aflopende motorkap echter niet optimaal gemarkeerd en ook de achterkant is nauwelijks zichtbaar. Het uitzicht naar achteren wordt belemmerd door de hoge inzet van de achterraut, waardoor met name het achteruitrijden bemoeilijkt wordt. De wagen heeft weliswaar twee buitenspiegels, maar dit vergt de nodige gewenning.

#### Vering:

Comfortabel. Grote oneffenheden in het wegdek worden uitstekend verwerkt, kleinere worden wel in lichte mate aan de carrosserie doorgegeven. Uitstekende schokdemperwerking. Deze schokdempers zijn tevens



voorzien van een niveauregeling, 'Nivomat', welke de carrosserie bij het optrekken en het remmen in een vrijwel horizontale stand houdt en de wagenhoogte bovendien aanpast aan de belading.

#### Algeheel comfort:

Staat op hoog peil. De motor is bij constante rijsnelheden bijzonder geruisarm, maar bij het accelereren laat hij zich duidelijker horen. De banden veroorzaken betrekkelijk weinig bijgeluiden; ze slaan overigens wel sterk op korte oneffenheden, zoals dwarsrichels in betonwegen; bovendien is dit "slaan" duidelijk in het stuur voelbaar. Windgeruis is bij zeer hoge rijsnelheden wel hoorbaar, maar echt storende vormen neemt ook dit niet aan. De rustige besturing, de zitpositie en de vering leveren eveneens positieve bijdragen.

#### Remmen:

De Rover heeft een in voor en achter gescheiden remsysteem met schijfremmen vóór en trommelremmen achter. Rembekrachtiging met remkrachtbegrenzer. In de remleiding naar de achterwielen bevindt zich een remdrukregelaar, die blokkeren van de achterwielen bij hard remmen tegengaat. Deze regelaar schakelt automatisch uit wanneer het voorste remsysteem zou uitvallen.

De remkracht is geheel tegen hoge snelheden opgewassen en fijn doseerbaar. De bereikbare vertraging is hoog. Blokkeerverschijnselen doen zich vrijwel niet voor, zodat de wagen ook bij krachtig afremmen vanaf hoge snelheid uitstekend onder controle blijft. Benodigde pedaalkracht normaal. Bereikbare handremvertraging voldoende.

#### Carrosserie:

Vierdeurs, zelfdragend. Fraaie en moderne vormgeving met een zeer duidelijk eigen karakter. Uitstekend verzorgde afwerking.

#### Interieurruimte:

Voorin zijn er nauwelijks problemen; hoofd- en beenruimte zijn voldoende, de hoofdruimte is echter ook weer niet overbemeten. De hoofdruimte achterin is evenmin erg groot; daarentegen is de beenruimte ook ruimschoots toereikend wanneer de voorstoelen ver naar achteren staan. Met neergeklapte achterbank een laadruimte van een 2 meter en kan je er met een beetje goede wil (= grote noodzaak) in slapen!

#### Bagageruimte:

Ruime en keurig afgewerkte koffer, welke dankzij de grote achterklep bovendien uitstekend bereikbaar is. Wel is de opstaande rand aan de achterzijde vrij hoog. De hoedenplank is gemakkelijk te verwijderen; de rugleuning van de achterbank is eenvoudig neer te klappen. De leuning kantelt op de zitting, waardoor een vrijwel vlakke vloer ontstaat. De ruimte tussen de voorstoelen en de achterbank kan zonodig nog benut worden. Door het ontbreken van een opstaande rand is er wel het risico dat bij het remmen voorwerpen van de laadvloer in deze ruimte kunnen vallen. Het reserve wiel ligt verzonken in de bodem van de kofferruimte. Aan weerszijden onder het dashboard een ruim, afsluitbaar en verlicht kastje. Aflegmogelijkheden rechts boven op het dashboard en op de console op de middentunnel.

#### Zitplaatsen:

Voorin royale, zeer comfortabele stoelen die ook in zijdelingse richting een goede steun geven. Volledig verstelbare rugleuningen. In hoogte verstelbare hoofdsteunen op de rugleuningen van de voorstoelen, welke voor het uitzicht schuin naar achteren nauwelijks hinderlijk zijn. De voorstoelen zijn in juist voldoende mate achterwaarts verstelbaar. In het midden van de geprofileerde achterbank een opklapbare armsteun.

#### Veiligheid:

Uitstekende rijeigenschappen, rustige besturing. Goede remmen met eenvoudig in voor en achter gescheiden circuits. Behoudens sleutels geen uitspringende delen op kniehoogte. Knipperlichtinstallatie. Hoofdsteunen op de rugleuningen van de voorstoelen. Lange, gedeelde stuurkolom. Voorruit van gelaagd glas (Triplex "Ten Twenty"). Kindersloten op de achterportieren.

Voorin driepuntsgordels met oprolautomaat. éénhandsbediening en drukknopsluiting. Het oprolmechanisme is keurig weggewerkt achter de bekleding. De beide onderste bevestigingspunten van de gordels bevinden zich aan het frame van de stoel, waardoor in iedere stoelpositie een optimale heupfixatie gegarandeerd is. Ook het schoudergedeelte licht goed aan. Achterin twee driepuntsgordels met oprolautomaat en drukknopsluiting. Het oprolmechanisme is keurig weggewerkt in de zijpanelen.

#### Dashboard:

Fraai en overzichtelijk uitgevoerd met een opbouwpaneel op het dashboard. Duidelijk afleesbare snelheidsmeter, die echter bij de hogere rijsnelheden nogal optimistisch is. Dagteller. De toerenteller geeft vrij nauwkeurig aan. Meteraanwijzers voor koelwatertemperatuur, accuspanning, benzinevoorraad en oliedruk; de beide laatste meters zijn gecombineerd met een lampje. Waarschuwinglampje voor laadstroom, clignoteurs, grootlicht, mistachterlicht, handrem, choke, achterrautverwarming, gordels, remvloeistofniveau en voor falende stads-, achter- en stoplichten. Klokje. Bekleed stuurwiel.



#### Verlichting en signalering:

Hoofdverlichting, dubbele koplampen achter een glas, met uitstekende lichtopbrengst; halogeen groot- en dimlicht. Apart in te schakelen breedstralers, eveneens met halogeenlampen. Grootlichtsignalering. Geen aparte parkeerlampjes, wel achterrautrijdlampen. Twee mistachterlichten. Interieurverlichting, twee lichtpunten, werkt gelijktijdig over alle portieren. Apart in te schakelen kaartleeslampje bij de passagier voorin. Regelbare dashboardverlichting, bedieningsapparatuur fraai verlicht. Lichtpunt in de kofferruimte. Waarschuwinglampjes voor geopend portier in de deurposten van de voorportieren.

#### Verwarming en ventilatie:

Kachelcapaciteit is in de zomertijd niet te beoordelen. In de voorportieren bevinden zich uitstroomopeningen voor ontwaseming van de zijruiten. Rechtstreekse toevoer van buitenlucht via verstelbare roosters centraal in het dashboard. Verder zijn er twee aparte, eveneens verstelbare roosters recht voor de bestuurder en de passagier voorin. Afzuiging uit het interieur. Ventilator met drie snelheden.

#### Standaarduitrusting:

Sloten op beide voorportieren. Minder handig uitgevoerde en nogal zwaar functionerende portiergrepen aan de buitenkant. Handgrepen voor passagiers voor- en achterin. Ruitenwissers, twee snelheden en intervalstand met vaste pauzeduur, nemen bij hoge rijsnelheden minder goed af. Elektrische ruitensproeier. Binnenspiegel met antiverblindingsstand. Contactslot met stuurslot en doorstartblokkeerinrichting. Elektrische achterrautverwarming. Rechts en links van binnenuit verstelbare buitenspiegels; de bedieningsknop van de rechterspiegel is niet vanaf de bestuurdersstoel bereikbaar. Stuurwiel ca. 4 cm in hoogte verstelbaar. Aanste-



ker. Asbakken voorin minder handig in de voorportieren geplaatst; ze sluiten echter luchtdicht af, zodat men de sigaret niet hoeft te doven. De met een slot afsluitbare benzinetanktoegang is ook te openen met handeltje links naast de bestuurdersstoel. Licht getint glas rondom. Stoffen bekleding, tapijtvloerbedekking. Gereedschap: krik, wielmoersleutel en bougiesleutel.

#### Documentatie:

Duidelijk en zeer uitgebreid, Nederlands instructieboekje. Een werkplaatshandleiding à 55,- gulden en een onderdelenboek à 30,- gulden was voor particulieren verkrijgbaar (sept. 1978).

#### Samenvatting:

Goede rijeigenschappen.

Zeer comfortabele wagen.

Fraaie vormgeving.

Doordachte, handige gebruiksmogelijkheden.

Het rijden vergt enige gewenning.

Erg sterke stuurbekrachtiging.

Een Rover 3500, serie I, is te koop. Onderstaande SD1 heeft nr. 026160 (datum afgifte kenteken in Nederland: 30-12-1977). Ik nodig U uit per e-mail [rover.sd1.77@gmail.com](mailto:rover.sd1.77@gmail.com) 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. Met vriendelijke groeten, Casper Astro.



Rover SD1 geschiedenis in cijfers, chassisnummers:

O.b.v. gegevens uit "Rover SD1 - The Complete Story", auteur Karen Pender (uitverkocht).

#### Productie in Solihull

tot en met 31-12-1978 1 tot 115.858

tot en met 31-12-1979 120001 tot 137291

1980 140001 tot 151137 laatste van modeljaar 1980

1980 155001 tot 192668 laatste van modeljaar 1981

1981 200001 tot 215736 laatste in Solihull gemaakte SD1 (1982)

Totaal Solihull 197.690



#### Productie in Cowley

1981-1986 250001 t/m 345831 (de laatste was een Vitesse)

Totaal Cowley 95.831



Totale produktie 293.831 SD1 's.

De Rover SD1, de types, zoals uit de fabrieken gerold. Hieronder een overzicht:

Type	bouwjaren	prijzen	motorverm.	Opmerking
3500	1976 - 1980	36.430/16.531*)	155	
3500S	1979 - 1980			
3500 SE (alleen UK)	1980 - 1986			
3500 Vanden Plas	1980 - 1986	52.500/23.820		
Vanden Plas Efi (UK)	1984 - 1986			
Vitesse	1982 - 1986	59.990/26.810	193	1e: nr 265947 (?)
2600	1977 - 1980			1e: nr 027313
2600S	1980 - 1986	42.350/18930	135	
2600SE	1982 - 1984			1e: nr 261625 (?)
2600 Vanden Plas	1984 - 1986	49.000/22.235		
2300	1977 - 1986			1e: nr 021477
2300S	1980 - 1986	38.500/17.470	123	
2400SD Turbo	1982 - 1985	49.350/22.995	92	
2000	1982 - 1986	32.990/14.970	101	1e: nr 208346

#### Extra informatie:

De auto staat in een garagebox en kwam op speciaal verzoek tijdens een koude zonnige herfstdag even naar buiten voor de detailfoto's die bij dit artikel geplaatst zijn. Niet alleen een Volvo 242 overdrive zit bij de verkoop inbegrepen. De eigenaar van de auto en zijn woonplaats kennende zal een overheerlijke kop koffie met een vleugje kaneel vergezeld van een ambachtelijke Goudse stroopwafel je waarschijnlijk ook wel ten deel vallen. En onder het genot daarvan hoef je niet raar op te kijken als oude auto-anekdotes je ten deel zullen vallen, over mobiel erfgoed zoals dat genoemd wordt door de eigenaar en dat is precies wat de eigenaar zoekt, een liefhebber en opvolgend eigenaar voor dit Britse mobiel erfgoed. Bijna exact de tekst die aan de binnenzijde van de achterraut te zien is middels een handgeschreven notitie.



## LINCOLNSHIRE MET DE P6

Door Kees Buijs

De meivakantie van vorig jaar met de P6 was ons, ondanks wat kleine probleempjes, goed bevallen dus besloten we om de zomervakantie van 2011 weer met de P6 naar Engeland te gaan.

Vorig jaar was eigenlijk een extra lange testrit geweest met de net vervangen motor maar nu wisten we dat deze het prima doet. Voor vertrek nog even alle vloeistoffen gecontroleerd en zonodig bijgevuld en in alle vroegte, op 30 juli, vertrokken we richting Calais. Omdat we in Engeland nog een flink eind moesten rijden hadden we een vroege boot, om 08.30 uur, geboekt.

Na een volledig probleemloze reis arriveerden we rond 15.30 uur bij de cottage in Edlington. Een gehucht op zo'n 15 miles van Lincoln. Totale afstand die we hadden afgelegd was bijna 750 km.

De cottage lag prachtig achter een groot landhuis met aan de achterzijde eindeloos uitzicht over de countryside. Aan de andere zijde hadden we zeer rustige burens, namelijk een oud kerkje met een eveneens oude begraafplaats!

De week werd besteed met het bezoeken van diverse plaatsjes en attracties, zoals een papagaaien opvang en de Lincolnshire Wolds Railway. - Deze laatste was een van de minste stoomtreinen waar we de afgelopen jaren zijn geweest. Een kleine locomotief die eigenlijk wat te klein was om de wagonnen te trekken. Deze stoomlijn was echter nog maar kort in gebruik dus wellicht dat het met de loop der jaren, als er meer treinen gerestaureerd zijn, beter wordt.

Onderweg naar deze spoorlijn zagen we bij een hele oude benzinepomp nog wel twee Rovers P6 staan. Volgens de eigenaar (net zo oud als de pomp...) was een voor onderdelen en moest de andere nog gerestaureerd worden. Het onderdelen exemplaar was dusdanig rot dat ik me afvroeg hoeveel daar nog af te halen was.

Gelukkig was het tot nog toe mooi en warm weer en konden we ook naar Skegness, een typische Engelse badplaats met een vaste kermis aan het strand en uiteraard een pier.

Ook de stad Lincoln werd met een bezoek vereerd. Lincoln is een mooie stad gebouwd tegen een heuvel. Bovenop de heuvel staat een gigantische kathedraal en een groot kasteel waarin de Lincoln Magna Carta uit 1215 wordt bewaard. Dit is het handgeschreven origineel van de Engelse grondwet. Via de Steep Hill loop je naar het stadscentrum. De Steep Hill doet zijn naam eer aan want het is een heel steile helling (meer dan 25%) die we die dag twee keer af en op zijn gelopen. Dat was bij een temperatuur die tegen de 30°C liep een flinke opgave.

Verder is in Lincoln een Road Transport Museum. Dit museum is gevestigd in een aantal bedrijfshallen op een industrieterrein. Er staat hier



een mooie collectie auto's en bussen, met "gewone" klassiekers zoals de Morris Minor en Austin Allegro maar ook bijzondere zoals een SS Jaguar. Tevens stond in dit museum een Rover P6 een Serie 1, 2000 SC.

Zaterdag moesten we helaas onze cottage weer verlaten. Eerst nog even naar een bijeenkomst van de Maxi Owners Club (waar we ook lid van zijn) om de introductie van een nieuw boek over de Maxi te vieren. Bij deze bijeenkomst waren ook een aantal van de auto's uit het museum in Lincoln. Het evenement werd gehouden bij de schrijver (tevens clublid) thuis. Hij woonde in een prachtige omgeving midden tussen de weilanden en bossen en had een schuur waar meerdere dubbeldeks bussen in stonden. Om jaloers op te worden!

Vervolgens gingen we naar een bed & breakfast in Huntingdon waar we nog twee nachten zouden verblijven. Op zondag 7 augustus werd namelijk voor de 18e keer de Annual BMC/BL Rally gehouden op het Ferry Meadows Country Park bij Peterborough. Dit jaar gingen we daar voor de 5e keer naar toe.

Dit is een grote show van alle merken die tot de BMC en BL stal hebben behoord. De nadruk ligt echter op de BMC merken Austin, Morris, Wolseley, MG, enz. Ook zijn er veel van de late Rovers te vinden. Al een aantal jaren hebben we met het AMRWR hier, als enige buitenlandse club, een clubstand. Ook dit jaar hebben we met veel plezier hier de dag doorgebracht.

Er stonden meerdere P4, P5 en P6 Rovers en er waren clubstands van de SD1 club, de 200/400 club, de 75/ZT club en de Rover 800 club. De latere Rovers waren dus goed vertegenwoordigd.

Voor onze P6 kon ik nog twee goede RVS ruitenwischerbladen kopen en voor weinig geld een stadslucht, wat altijd makkelijk is om reserve te hebben liggen mocht het indicatorpuntje van de mijne ooit afbreken.

Mocht u dus ooit het eerste weekend van augustus in de buurt van Peterborough ([www.bmcblrally.co.uk](http://www.bmcblrally.co.uk)) zijn is dit zeker een aanrader.

Hiermee was dan ook de laatste dag van onze vakantie weer voorbij. De terugreis op maandag ging zonder enig probleem en tegen tien uur 's avonds waren we weer thuis.

De Rover heeft zich weer fantastisch gehouden en ik blijf het een prima reisauto vinden. Het benzineverbruik op de terugreis van 1:11 met een volgepakte auto en een snelheid van tussen de 120 en 130 km/h is denk ik keurig. In ruim een week hebben we bijna 2400 km gereden en het peil van de olie en koelvloeistof was niet zichtbaar gedaald. Kortom een perfect bruikbare (vakantie) auto waarbij je totaal niet het idee hebt in een auto van bijna een halve eeuw oud te rijden!

In Engeland hebben we helaas, behoudens de twee P6'en bij de benzinepomp, slechts één ander exemplaar gezien en dat is toch wel erg weinig. Wel zie je nog steeds erg veel van de moderne 200/400/75 series rijden. Op gebied van de klassiekers blijft het toch bij de Morris Minors en Volkswagen busjes als nog gebruikte oldtimers.





# PERSBERICHT

*De FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs) stelt zich vanaf haar oprichting (1976) ten doel de belangen te behartigen van de eigenaren en houders van historische voertuigen. Het gaat als regel om voertuigen van 25 jaar en ouder. De FEHAC telt ruim 200 leden, Nederlandse verenigingen en stichtingen die samen circa 70.000 personen vertegenwoordigen. Al deze mensen spannen er zich er voor in om de historische voertuigen die zij bezitten zijn in stand te houden, met inzet van kennis, kunde en tijd, en volledig uit eigen middelen. Zo zorgen zij er voor, ondersteund door een hele bedrijfstak, dat er in Nederland een rijke en gevarieerde collectie historische voertuigen behouden blijft; niet alleen personenauto's, maar ook bromfietsen, motorfietsen, autobussen, bedrijfsvoertuigen, legervoertuigen, aanhangwagens en tractoren. In haar 35-jarige bestaan is de FEHAC uitgegroeid tot de gesprekspartner van de overheid op het gebied van regelgeving voor klassiekers. De FEHAC is aangesloten bij de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) en vertegenwoordigt de sector wegvoertuigen in de stichting Mobiele Collectie Nederland.*

Bunnik, 18 november 2011

## **Nieuwe wetgeving belastingvrijstelling klassiekers**

**Groot nieuws voor klassiekerliefhebbers en het behoud van het mobiele erfgoed. 17 November 2011 heeft de Tweede Kamer het Amendement Van Vliet aangenomen. De bevrozing van de MRB Vrijstelling voor klassiekers is weer ontdooid.**

Al sinds destijds – volgens velen nogal overhaast – het ‘Amendement Cramer’ is aangenomen, waarbij de vrijstelling motorrijtuigenbelasting (MRB) voor klassiekers ouder dan 25 jaar per 1 januari 2012 bevroren zou worden, was de FEHAC daar met het oog op de toekomst van het mobiele erfgoed zeer ongelukkig mee. Het Amendement Cramer (CU) was gekoppeld aan het invoeren van de kilometerheffing.

De kilometer heffing is inmiddels gesneuveld, maar de MRB bevrozing voor klassiekers was daarbij even ‘vergeten’. Sindsdien heeft de FEHAC zijn inspanningen nog verder opgevoerd, inclusief een aanhoudend pleidooi bij de volksvertegenwoordigers - die ons immers allemaal vertegenwoordigen - om het mobiele erfgoed een toekomst te geven.

Tweede Kamerlid Van Vliet (PVV) heeft deze handschoen overtuigend en met succes opgepakt. Gisteren is het Amendement Van Vliet door de Tweede Kamer aangenomen en heeft daarmee kracht van wet verkregen. Met het aannemen van dit amendement is ‘Cramer’ effectief ongedaan gemaakt.

Ingaande per 1 januari 2012 geldt een nieuwe regeling voor MRB vrijstelling voor klassiekers. Waarbij er een overgangsfase geldt en geleidelijk de vrijstellingsgrens wordt opgetrokken van 25 jaar naar 30 jaar, gerekend vanaf de datum eerste toelating.

Voor de voertuigen die op 31 december 2011 al ouder dan 25 jaar zijn verandert er niets. Voor de generaties daarna geldt een geleidelijke leeftijdsopbouw, en bovendien geldt de vrijstelling uitsluitend voor basisbedrag MRB plus de provinciale opcenten, de brandstoftoeslagen voor diesel en LPG moeten voor wel betaald worden.

De heer Van Vliet heeft laten weten zich met verve in te zullen blijven zetten voor het mobiele erfgoed, waar wij hem zeer erkentelijk voor zijn.

Deze nieuwe vrijstellingsregeling is een zeer belangrijke stap om de duizenden liefhebbers van klassiekers in staat te stellen het mobiele erfgoed daadwerkelijk een toekomst te geven.

---

Noot voor de redactie.

Meer informatie vindt u de komende dagen op de FEHAC website.

Zoals eventuele uitzonderingen, de details van de overgangsregeling en de daarbij behorende leeftijdsopbouw, die de omvang en strekking van dit persbericht te boven gaan.

Neemt u voor meer details aub contact op met het FEHAC secretariaat, of met Bert de Boer via [pr@fehac.nl](mailto:pr@fehac.nl)

**Mobiliteitshuis**

**Kosterijland 15**

**3981 AJ Bunnik**

T 030-6595370

F 030-6570750

E [secretariaat@fehac.nl](mailto:secretariaat@fehac.nl)

I [www.fehac.nl](http://www.fehac.nl)



## MOTORRIJTUIGENBELASTING

### Wanneer is uw klassieker vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting?

#### Huidige regeling

Personenauto's van 25 jaar en ouder zijn vrijgesteld voor de motorrijtuigenbelasting. Als u een personenauto heeft gekocht die ouder is dan 25 jaar, krijgt u van de Belastingdienst automatisch bericht van deze vrijstelling. Als u niet automatisch bericht krijgt, terwijl u denkt dat u in aanmerking komt voor deze vrijstelling, moet u een schriftelijk verzoek bij de Belastingdienst/Centrale administratie indienen waarin u aantoont dat de personenauto inderdaad 25 jaar of ouder is. U kunt hiervoor het (buitenlandse) kentekenbewijs, een keuringsrapport of een ander bewijsstuk gebruiken.

Als uw auto jonger is dan 25 jaar moet u, vanaf het moment dat u het kentekenbewijs van de personenauto op uw naam is gezet, motorrijtuigenbelasting betalen. Het maakt daarbij niet uit of u met de auto gebruikmaakt van de openbare weg of alleen van prive-terrein. Meer informatie over de motorrijtuigenbelasting kunt u vinden op de site van de Belastingdienst

#### Toekomst vrijstelling

Per 1 januari 2012 gaat de grens voor belastingvrijstelling omhoog naar 30 jaar. Ook beperkt de vrijstelling zich niet langer tot een eventuele brandstoftoeslag. Er geldt dan alleen een vrijstelling van het basisbedrag (en de provinciale opcenten) en niet van een eventuele diesel of LPG toeslag.

Voor voertuigen die op 31 december 2011 al 25 jaar of ouder zijn en op grond van de huidige regelgeving voor de vrijstelling in aanmerking komen, wordt een overgangsregeling getroffen. Hoewel deze auto's nog niet voldoen aan de termijn van 30 jaar, behouden zij ook na 31 december 2011 de huidige vrijstelling, inclusief eventuele brandstoftoeslag. Daarnaast wordt een overgangsregeling getroffen voor voertuigen die de komende jaren de leeftijd van 25 jaar bereiken en bij handhaving van de 25-jaarsgrens al eerder in aanmerking zouden zijn gekomen voor de vrijstelling.

Voertuigen die in 1987 voor het eerst in gebruik zijn genomen komen na 26 jaar in aanmerking voor de vrijstelling.

Voor voertuigen uit 1988 ligt de grens bij 27 jaar, voor voertuigen uit 1989 bij 28 jaar en voor voertuigen uit 1990 bij 29 jaar.

Voor voertuigen die voor het eerst in gebruik zijn genomen na 1990 is de algemene grens van 30 jaar van toepassing.





## EEN HEER VAN STAND

Ik ben een heer van stand  
een oude man misschien  
maar ik heb al mijn tanden nog  
en in mijn vaten klopt het

Ik heb gevochten in de oorlog  
gevlogen in de wildste dromen  
van generaals die vrede wilden  
ik heb paden platgetreden

Honger heb ik nooit gekend  
al was het lang niet altijd feest  
werk was er voor butlers steeds te vinden

Nu vliegen nazaten naar de sterren  
snor ik tevreden langs de wegen  
zuig ik vol leven mijn longen vol



## Webhosting & Webdesign

VO Webhosting en Webdesign is vanaf 2007 een actieve speler op het inter net. 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](http://www.voweb.nl)  
E-mail: [info@voweb.nl](mailto: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.

# COLOFON

---

**Foto voorkant:**

Marcel van Barneveld-de Bont

**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, Werkhorst 5, 7944 AP, Meppel



## Rover Owners' Club Holland

Al meer dan 40 jaar voor elke Rover eigenaar

[www.roverclub.nl](http://www.roverclub.nl)