



2012

01

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 Redactie
- 06 Van De Bestuursafel
- 07 Oproep Kalender 2013
- 07 Vooraankondiging Midzomernachtrally
- 09 Verslag Nieuwjaarsborrel 2012
- 11 Verslag Technische Middag ATN
- 14 Internationaal Rover Treffen 2012
- 20 Toevallige Ontmoetingen
- 21 Met Een P4 Naar Engeland
- 23 E50 Brandstof
- 26 Rover 820 De Eerste Weken
- 30 Telescoopdempers Achterklep Rover SD1
- 31 Happiness Is Mini Shaped
- 32 What Could Have Been
- 33 Fehactiviteiten
- 39 COLOFON



EVENEMENTENKALENDER

- 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
- 28/04/2012 Taxatiedag in Hooglanderveen
- 17/05/2012-19/05/2012 Internationaal Rover Treffen 2012 in Weggis (Zwitserland)
- 22/06/2012-23/06/2012 Midzomernachtrally in Bussloo



WIST U DAT

Rover 800 MK1 leed toegeslagen heeft binnen Rover Owners' Club Holland omdat:

Een clublid getroffen werd door vandalisme gepleegd op z'n Rover 827 Vitesse en inmiddels deze vandalisme aan z'n auto vakkundig is verholpen.

Een clublid inmiddels een derde achterbumper en derde linker achterlicht op z'n Rover 827 Vitesse heeft moeten zetten en dat dat één keer iemand anders schuld was en één keer eigen schuld.

Een clublid geveld is door een gebroken heup en daardoor aan huis gekluisterd is en geen van z'n Rover 800's MK1 kan besturen, dus bij deze beterschap en sterkte.

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



VAN DE REDACTIE

Op het moment van het maken van dit artikel, donderdag 8 maart 2012, vandaag bezig geweest met het indelen van de Viking. Die is drie kwart klaar en ik wacht nog op de laatste artikelen van de voorzitter die die me beloofd heeft. Kan ik deze editie daarna verder afmaken en ligt die, als alles goed gaat, nog voor British Cars & Lifestyle 2012 bij je in de brievenbus of op de deurmat.

British Cars & Lifestyle 2012 is sowieso een evenement wat je niet mag missen. Hadden we vorig jaar het thema "Race & Rally Rovers", dit jaar tappen we uit een ander vaatje. Als je wil weten wat voor drie Rovers er dit jaar staan, dan zou ik willen zeggen, stap in je Rover en kom kijken. Ook aan dit evenement leg ik de laatste hand voor wat betreft de organisatie op ROCH gebied.

In deze editie weer een diversiteit aan artikelen. Zo staan er onder andere een tweetal verslagen in van ROCH evenementen die geweest zijn, staat de uitnodiging en het inschrijfformulier voor het internationale Rover Treffen in Zwitserland er in, gaat clublid Hans van Genderen een stukje terug in de tijd, heb ik clublid Herke Wynalda tijdens barre winterse dagen zo gek gekregen om foto's bij zijn brandstof verhaal te maken, heeft Kees Buijs aan zijn laatste aanwinst gesleuteld, de Furfields zijn weer van de partij met een leuke bijdrage en heb ik zelf ook iets aan mijn eigen Rover 2600 gedaan.

Vergeet ook niet de Fehactiviteiten te lezen die boordevol interessante informatie staat over onder andere belastingvrij rijden en brandstof informatie.

Wil ik je nog bij deze ook een leuke vakantietip geven. Als je je hebt ingeschreven hebt voor het Rover Treffen in Zwitserland en blijft enkele dagen langer en je hebt wat met de Zwitsere Spoorwegen, bezoek dan eens het treilmuseum in Luzern en maak een tripje met de trein van Luzern naar Göschenen vice versa. Een prachtig museum en dito traject met fabelachtige uitzichten met name rond de plaats Wassen.

Goed, dit is een veertig pagina tellende editie met weer voor ieder wat wils. En dat moet de komende edities ook zo blijven ook natuurlijk. Dus heb je wat te fotograferen en schrijven voor het clubblad wat je met andere clubleden wil delen, dan zeg ik doen !

Met vriendelijke Rovergroeten,

Marcel van Barneveld-de Bont.





VAN DE BESTUURSTAFEL

Nieuwjaarstoespraak “Haven van Huizen”

Geachte dames en heren, beste mensen van de Rover Owners' Club Holland,

Namens het bestuur van de ROCH heet ik u allen welkom in de Haven van Huizen waar we bijna traditioneel onze Nieuwjaarsreceptie vieren. Dit keer gooien de weergoden geen roet in het eten en hebben we prachtig weer en schone wegen op de weg hier naar toe.

Ik wil, voordat we aan 2012 beginnen, nog even kort stilstaan bij ons 40 jarig Jubileumjaar 2011. We hebben in 2011 wederom een aantal evenementen gehad die goed bezocht zijn, we merken dat er diverse nieuwe gezichten op de evenementen aanwezig zijn en dat is een goed teken. Ook kunnen we terug kijken op een zeer geslaagd Jubileumweekend in de Rijk, prima georganiseerd door Kalle Slaap en Hennie en Truus Westland, een mooie promotie van de ROCH en een mooie bijdrage voor KIKA!

Ook voor 2012 hebben we weer een aantal leuke evenementen in de pen zitten, zo hebben we onder andere:

Technische Middag februari, hierover later meer in deze Viking

British Car and Lifestyle Rosmalen 17-18 maart

Techno Classica Essen 21-25 maart

Algemene Leden Vergadering 31 maart

Internationaal Rover Treffen in Zwitserland rond Hemelvaart, echt een aanrader, dit keer is het mooie Zwitserland gastheer om de Rover's te ontvangen en ga er maar rustig van uit dat het weer een goed opgezet evenement gaat worden in een prachtige omgeving.

Midzomernachtrally op 22 juni, ook hierover meer in deze Viking

Je ziet, genoeg aanbod, dus schroom niet, kom naar de evenementen en ervaar de gezelligheid!

Mensen, laten we het glas heffen, namens het bestuur wens ik jullie allen een heel gelukkig, Rovervol, maar vooral gezond 2012!

Namens het bestuur ROCH

Johan Löwik

Voorzitter

ROCH KALENDER 2013 THEMA

Beste mensen,

Elk jaar rond de Kerstdagen ligt de door een ieder gewaardeerde ROCH kalender weer bij u in de bus. We hebben binnen het bestuur van de ROCH afgesproken dat we de komende jaren willen gaan werken met verschillende thema's. Voor dit jaar hadden Pre War Rover's, op deze kalender hebben we veel positieve reacties gehad.

Voor 2013 hebben we het volgende thema :

“Rover's op reis....“

Alle foto's met betrekking tot dit thema zijn welkom, eind November is de sluitingsdatum, dan maken we een keuze voor de kalender van 2013 !

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
7443 AG NIJVERDAL

Bij voorbaat dank,

Johan Löwik



VOORAANKONDIGING MIDZOMERNACHTRALLY

Beste mensen,

Het is al een (te) groot aantal jaren geleden dat we met elkaar de Incredible Golden Crank Rally hebben verreden. Destijds een groots opgezette nachtelijke rit door een groot deel van Nederland, verschillende opstappunten, prachtige route's en een perfecte organisatie !

Dus, tijd voor een uitdaging een nieuwe nachtelijke rit !! De opzet is wat anders, wat kleiner opgezet, maar laat je verrassen ! We zullen 's avonds in de omgeving van Bussloo starten met een puzzelrit die 's nachts tot in de kleine uurtjes zal worden verreden.

We hopen op een grote opkomst voor deze MIDZOMERNACHTRALLY, we willen een mooie nachtelijke route uitzetten, met onderweg wat verrassende elementen.

Noteer vast in uw agenda !!!

Organisatie :
Theo Groot Bruinderink
Johan Löwik

MIDZOMERNACHTRALLY : 22 JUNI 2012



N I E U W !

VAN UW ROVERVERZEKERAAR
UITBAARN

**CLASSIC
À LA CARTE**

VERZEKERING

UNIEK IN NEDERLAND

Geen vaste menu's maar écht á la carte

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

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

VERSLAG NIEUWJAARSBORREL 2012

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Het is al half januari, nog niet echt winters weer, de frisse gure wind lijkt wel een voorbode van een koude periode die ons nog te wachten staat. In mijn agenda staat de Nieuwjaarsborrel 2012 gearceerd en onderstreept, een altijd gezellig evenement waarbij de opkomst afhankelijk is van het weer, zo is in het verleden al vaak genoeg gebleken.

Nog thuis naar buiten kijkend zie ik dat het droog is, binnen op tafel liggen diverse autosleutels, even bedenken welke auto vandaag de rit heen en weer naar de Haven van Huizen mag maken. Ik bedenk me dat de Rover 2600 al even niet op de snelweg is geweest om een wat hogere snelheid te genereren dan de dagelijkse ritjes van 15 kilometer heen en weer die ze nu maakt waarbij de snelheid niet boven de 80 kilometer per uur komt, dus mag ze vandaag voor een langere rit op pad, zal haar vast goed doen.

De Rover 2600 snort er rustig op los op de snelweg, een hardrijder ben ik echter niet, hou het meestal bij 100 tot 110 kilometer per uur, dan rijdt ze ook wel erg lekker. Doe je er wel wat langer over maar het genot achter het stuur is er niet minder om.

Eenmaal aangekomen spot ik een prachtige Buick Riviera en al diverse Rovers, zei het dat het er nog niet zo veel zijn, maar dat zal vast nog wel goed komen en dat bleek later op de dag inderdaad het geval. Niet iedereen die gekomen is heeft zijn of haar Rover meegenomen bleek. Zo had de Rover 216 Cabrio van Frank Cornelisse op het moment suprême even geen zin om de rit te aanvaarden. Misschien een exemplaar dat alleen maar met de kap open wil rijden ?

De opkomst is in ieder geval groot, veel bekende gezichten die eigenlijk dit evenement nooit laten schieten, maar ook leden die voor de eerste keer naar dit evenement zijn gekomen. Zullen ze vast geen spijt van gehad hebben, want gezellig was het zeker, inclusief die lekkere drankjes en hapjes die ze daar serveren.

Tussendoor even naar buiten gelopen om de meeste van de aanwezige Rovers te fotograferen, inclusief de nieuwste aanwinst van Jan Roelof Troost, een Range Rover Evoque. Mooie auto en dan die snufjes en details die op de auto zitten, bepaalde lampen die gaan branden zodra je de portieren opent, vorstelijke autostoelen die heerlijk zitten. Jan Roelof vertelt vol trots wat er allemaal op en aan zit en dan is dit nog niet eens de meest luxe versie.





Aan het einde van dit evenement blijven de meeste leden in het etablissement voor het diner, want ze hebben een goede keuken daar. Ikzelf blijf echter niet en ga samen met Serge Heitling weer richting huis. Serge rijdt voorop in zijn Rover 2300S door de bebouwde kom en ik volg hem. Eenmaal op de snelweg hou ik het weer bij de voor mij ideale snelheid terwijl de auto van Serge al snel aan de horizon verdwijnt.



Dé klassieke Rover P4/P5/P6 specialist

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



Autobedrijf Berry Smink

Van Tuylstraat 30 | 3829 AD Hooglanderveen

(033) 257 14 00 | www.smink.nl | info@smink.nl

VERSLAG TECHNISCHE MIDDAG ATN

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Ik heb met Serge Heitling afgesproken om samen met hem naar deze technische middag te gaan. Enkele dagen van te voren al afgesproken met welke auto we zullen gaan. Met al die kou, net gesmolten sneeuw en zout op de weg hebben we allebei besloten om niet met een SD1 te gaan maar met een Peugeot 106 want we willen allebei onze klassieker nu even niet bloot stellen aan het winterse weer.

Eenmaal aangekomen in Hogeveen de aanwezige Rovers op de foto zetten en gauw naar binnen voor een kop warme koffie. Zijn net iets te laat want de gastheer van vandaag, die normaliter eigenlijk geen rondleidingen geeft, is al met zijn verhaal begonnen. Gauw even Gert Visser op z'n schouder kloppen en vertellen dat de lichten van zijn Range Rover nog branden, rijdt anders straks zo lastig weg.

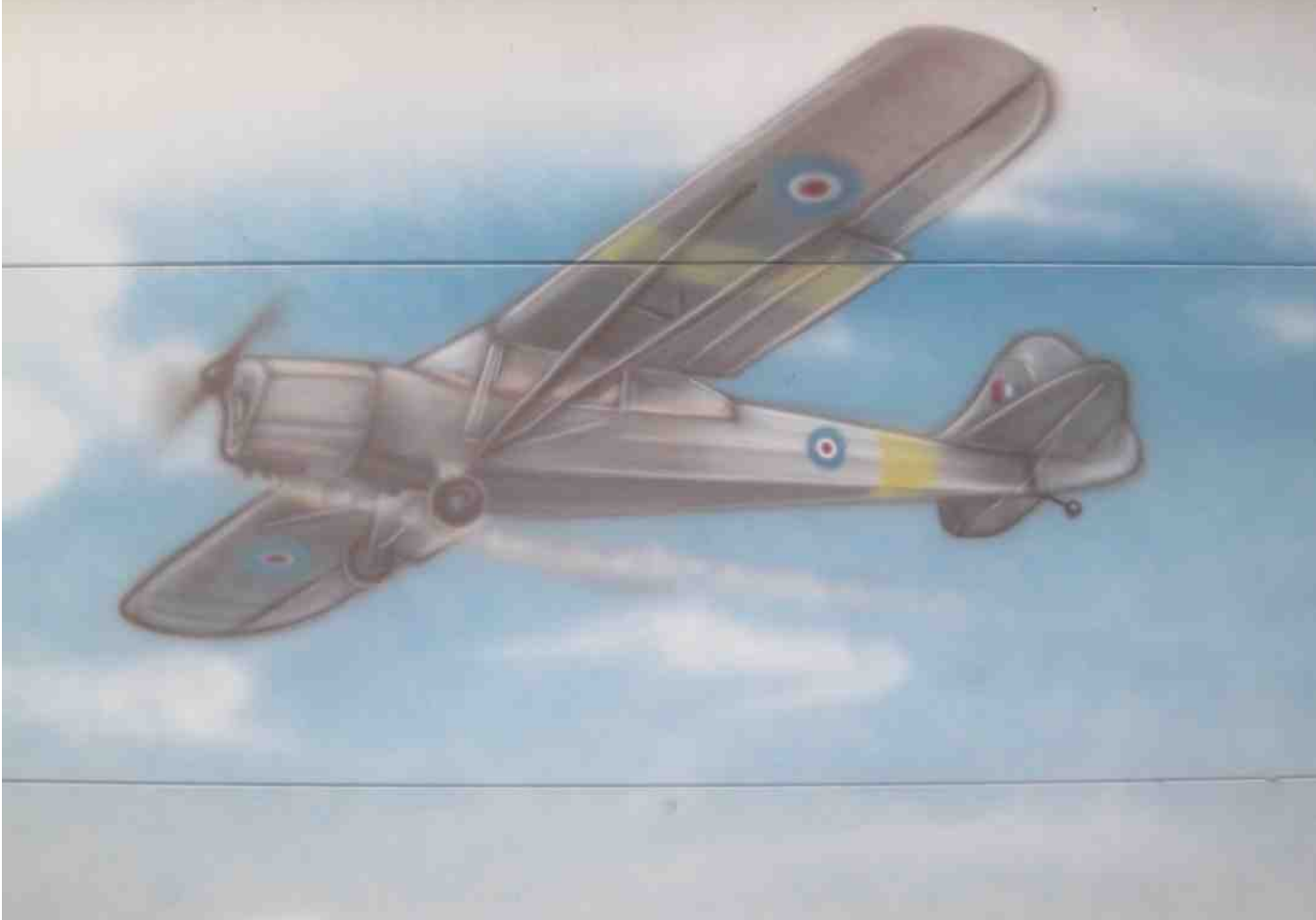
In een klein gedeelte van de hal waar we ons bevinden staat een vliegtuigvleugel op een stel bokken en schragen. Interessant hoe de constructie van zo'n vleugel er van binnen eigenlijk uitziet. Nooit geweten dat er zoveel staal in zat, laat staan het aantal klink- en popnagels dat er in zit. Ook die moeten wel eens vervangen worden en dan red je het niet met aan paar honderd stuks. Monnikenwerk lijkt me dat, helemaal bij degene die vervangen moeten worden op moeilijk bereikbare plaatsen, maar daar is weer speciaal gereedschap voor aanwezig.

Iets verderop staat een Cessna waarvan de neus naast het vliegtuig ligt. Hier is goed te zien hoe zo'n motorblok er uit ziet en hoe de leidingen en slangen allemaal lopen. Ja, dat zit net even allemaal anders als bij een motorblok van bijvoorbeeld een Rover V8. Toegankelijk is het echter wel allemaal op stahoogte om zo'n vliegtuigmotor van onderhoud te voorzien.

Aan de andere kant ligt op een werkbank een stermotor die bedoeld is voor of van een Fokker D21 van de gastheer zelf. Is één van zijn vele projecten waarmee hij op zijn 60+ jarige leeftijd nog mee bezig is. Ik mis het verhaal een klein beetje omdat mijn mobiele telefoon rinkelde en ik een ander clublid aan de lijn kreeg. Sorry, ik kom morgen niet naar de technische middag. Nou, het is vandaag al. Je hebt je vast een dag vergist. Oh sorry voor het storen dan, ik hou je niet langer op.

We gaan naar buiten en begeven ons in de kou met een snijdende koude wind naar één van de vele hallen op het terrein waar anderen aan hun eigen vliegtuig aan het werken zijn op zaterdagen zoals deze. Binnen in de eerste hal die we binnentreden blazen de heaters heerlijke warme lucht en staan er een drietal vliegtuigen. Aan eentje is men druk aan het





werk. Is een in een soort legergroen getooid vliegtuig die aan de buitenzijde niet van staal is maar van een soort papier lijkt het wel wat helemaal om het frame gespannen is. Niet teveel tegen aanleunen dus, teer spul en als je het prijskaartje hoort wat het kost om zo'n vliegtuig opnieuw te bekleden blijf je wel op een beetje gepaste afstand. Wel drie man vol enthousiasme bezig met de bedrading van het toestel en die werken vrolijk door terwijl de meesten van ons even een seconde of 10 hun handen voor een heater houden.

Op naar een van de volgende hallen, zo'n beetje aan het einde van het terrein en onze gastheer haalt het slot van de deur en we mogen naar binnen. Plafondventilatoren in deze Romney loods draaien hun rondjes. Ook de klassieke vliegtuigen die hier binnen staan hebben ventilatie nodig om vochtige redenen. De meeste toestellen die binnen staan zijn zeker een jaar of 70 oud en enkele daarvan hebben dienst gedaan tijdens de 2de wereldoorlog als instructievliegtuig voor toekomstige piloten, jachtvliegtuig of om personen te kunnen vervoeren. Vol enthousiasme begint onze gastheer een verhaal te vertellen over enkele cockpitmeters (dashboardmeters zijn het niet) tijdens de restauratie van één van deze toestellen. Origineel hoorden daar meters in met een bakelieten behuizing en niet met een aluminium behuizing. Aangezien hij vond dat het toestel volledig origineel moest zijn vond hij na een jarenlange zoektocht de juiste meters met de juiste behuizing in Canada. De anekdotes over de toestellen, die inderdaad vliegwaardig dan wel luchtvaardig zijn, volgen zich in rap tempo op. Bij elk toestel zit er wel een verhaal aan vast. Wie mag welk toestel bevliegen (dat kan je zowel figuurlijk als letterlijk nemen) en wie ter wereld mag aan deze toestellen sleutelen en werken. Bij dat laatste blijken dat maar een handjevol mensen ter wereld te zijn. Over vakkennis gesproken.

Na bezichtiging in deze hal mogen we nog naar een paar andere hallen waar men bezig is met het opbouwen van oude vliegtuigen, onder andere een Pietenpol van circa 1936. Ik zie dat er een stermotor aan de voorkant komt die een even aantal cilindres heeft, zes wel te verstaan. De meeste stermotoren die ik zag staan hadden een oneven aantal, waarbij de ene nog mooier er uit zag dan de andere. Strak in de verf, koper en messing delen allemaal opgepoetst. Op de loodsdeur ontwaar ik een kleurrijk vliegtuig wat op de deur gespoten is. Moet welhaast een mooie foto worden.

Aan deze interessante dag is inmiddels een einde gekomen. Het koffiezetapparaat wordt nog even aangezet om de inwendige mens weer wat op te warmen alvorens de rit naar huis weer te aanvaarden. Serge en ik gaan als één van de laatsten weg. Gauw de kachel van de Peugeot 106 warm stoken. Die wordt gelukkig warmer dan in onze SD1-en en we laten de warmte gauw op onze voeten stralen.

Een enerverende dag met een redelijke opkomst zit er op. Wie niet geweest is heeft wel wat gemist in mijn optiek.





ROVER CLUB SCHWEIZ



Einladung zum 12. internationalen Rover-Treffen

17. – 19. Mai 2012

Geschätzte Roverfreunde

Der Roverclub Schweiz freut sich, Sie zum nächsten internationalen Rover-Treffen in der Schweiz in die wunderschöne Gegend des Vierwaldstättersees im Herzen der Schweiz einzuladen.



Das vielfältige Programm sieht wie folgt aus:

Donnerstag, 17. Mai 2012:

Ab 16:00: Eintreffen im Wellness-Hotel Alexander Gerbi in Weggis

www.alexander-gerbi.ch

18:30: Begrüssung und Welcome-Apéro

19:30: Nachtessen im Hotel

Der Donnerstag bietet beste Gelegenheit, die guten Bekanntschaften zu erneuern, das Wiedersehen bei einem delikaten Essen zu feiern und den Abend an der Bar ausklingen zu lassen.

Freitag, 18. Mai 2012:

09:30: Start zum Tagesprogramm mit einem gemeinsamen gemütlichen Spaziergang (ca. 30 Minuten) zum Schiffsteg in Weggis, Schifffahrt nach Luzern, Stadtführung in Luzern, Mittagessen im Schiffrestaurant Wilhelm Tell in Luzern, Besuch des Bourbaki-Museums (www.bourbakipanorama.ch) mit Führung, individueller Bummel durch die Stadt, Rückfahrt mit dem Schiff nach Weggis.



19:30: Festliches Dinner im Hotel

Samstag, 19. Mai 2012:

09:30: Fahrt über Nebenstrassen nach Wolhusen, Besichtigung Tropenhaus
www.tropenhaus-wolhusen.ch



Ca. 13:00: Kleines Mittagessen

Ca. 14:30: Verabschiedung und individuelle Heimfahrt

Es besteht selbstverständlich die Möglichkeit, den Aufenthalt in Weggis im Hotel Alexander Gerbi zu verlängern.

Teilnahmebedingungen:

- Die Zahl der Teilnehmer ist auf 70 Personen beschränkt. Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge ihres Eingangs berücksichtigt.

- Anmeldeschluss: 15.03.2012, eintreffend

- Kosten: Paare im Doppelzimmer: CHF 820.-
Einzelzimmer: CHF 460.-

Verlängerung:

Paare im Doppelzimmer / Nacht: CHF 230.-
Einzelzimmer / Nacht: CHF 125.-

In diesen Preisen sind inbegriffen: zwei Übernachtungen vom 17. bis 19. Mai 2012 im Hotel Alexander Gerbi in Weggis mit Frühstück am 18. und 19. Mai 2012, das ganze Rahmenprogramm, inklusive Essen vom 17. abends bis 19.05.2012 mittags, trockene Gedecke, d.h. ohne Getränke, jedoch mit Welcome-Apéro am 17. Mai 2012.

Versicherung ist Sache der Teilnehmenden. Der Roverclub Schweiz haftet nicht für Schäden, die während der Veranstaltung geschehen.

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

Sonja Balsiger

Sonja Balsiger, Organisatorin

Thomas Erb

Thomas Erb, Präsident

Oberwil / Uhwiesen, 2. Januar 2012



- Anmeldung:**
- Bis zum **15. März 2012** bei Urs Daetwyler, Lindenweg 7, Postfach 82, CH-5454 Bellikon
 - Oder per Email: RCS.sekretariat@me.com
 - Oder direkt via unsere Homepage www.roverclub.ch
 - Bitte schicken Sie uns auch ein Foto Ihres Fahrzeuges an RCS.sekretariat@me.com

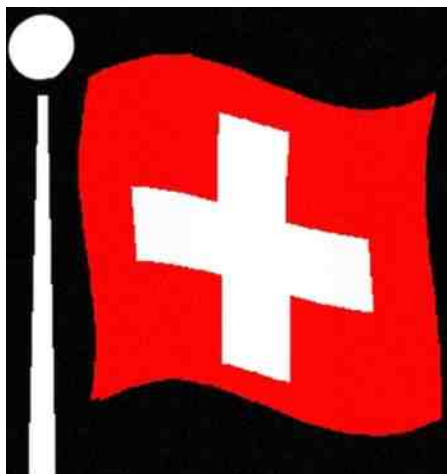
Einzahlung der Teilnahmegebühr in CHF auf das Vereinskonto: **Eingang bis 15. März 2012.**
Da die Teilnahmegebühren knapp kalkuliert sind, sind die Transaktionskosten / Bankgebühren von den Teilnehmenden zu tragen.

Konto: ROVER CLUB SCHWEIZ
Luzerner Kantonalbank CH-6002 Luzern

Konto Nr. 01-00-569879-07
Schweizer Banken Clearing Nummer: 00778
Swift-Code (BIC): LUKBCH2260
IBAN-NR: CH59 0077 8010 0569 8790 7

PC-Konto der Luzerner Kantonalbank: 60-41-2
Konto Nr. 01-00-569879-07





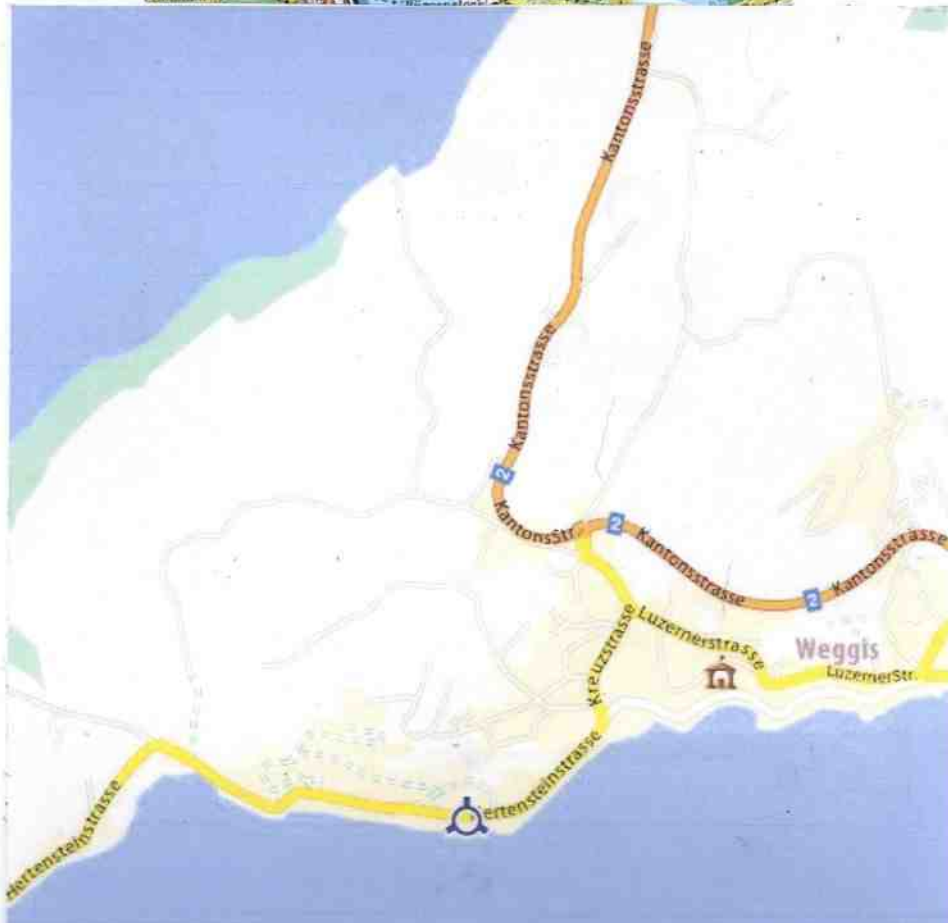
ANMELDUNG AN DAS INTERNATIONALE ROVERTREFFEN, 17. – 19. MAI 2012	
Fahrer(in)	
Name	Halbtaxabo: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Vorname	
weitere Teilnehmende	
Name	Halbtaxabo: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Vorname	
Name	Halbtaxabo: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Vorname	
Name	Halbtaxabo: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Vorname	
Adresse	
Straße	
Postleitzahl	
Wohnort	
Telefon	
email	
Fahrzeug	
Baujahr	
Kennzeichen	
Bemerkungen / Fragen	

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____





Anfahrtskizze Hotel Alexander Gerbi Weggis:
Hertensteinstrasse 42, CH-6353 Weggis



Uw Rover verzekeren van 15 jaar en ouder!

premie vanaf

€30,-
per jaar



Uw Rover klassieker of youngtimer van 15 jaar en ouder perfect verzekeren!

Als trotse eigenaar van een unieke en fraaie Rover bent u zuinig op uw bezit.

De Gio Klassiekerverzekering biedt u naast uitzonderlijk goede en veelzijdige garanties een zeer lage premie. Zo kunt u zorgeloos genieten van uw bijzondere bezit...

Naast de bijzonder lage premie kunt u bij de Gio Klassiekerverzekering ook de 'altijd terug garantie in binnen en buitenland bij pech of ongeval onderweg' regelen. Ook kunt u op eenvoudige wijze een All Risk verzekering afsluiten. Via www.taxeren-online.nl kunt u zelf uw taxatie vanachter uw pc op eenvoudige wijze regelen.

- 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
- Meerdere hobby-auto's op één polis met extra korting
- Zelf taxatie regelen op uw pc op www.taxeren-online.nl
- Bij voorkeur clubtaxatie
- Acceptatie onder voorbehoud



Doe de premiecheck van meer dan 15 klassiekerverzekeraars op www.klassiekerverzekering.nl

Voor meer informatie kijk op www.gio.eu
of bel 036 548 70 74



Ook uw gebruiksauto kunt u bij Gio goed en voordelig verzekeren!
www.gio.eu

TOEVALLIGE ONTMOETINGEN

Door Hans van Genderen



Omstreeks 40 jaar geleden reed ik van Harwich binnendoor naar Oxford. Tot mijn verwondering zag ik onderweg onder een afdak een open Rover staan. Ik had er nog nooit één gezien. De wagen leek nog in redelijke conditie en zag er zeer compleet uit, kortom een mooi restauratieobject.



Bij het uitzoeken van mijn oude dia's kwam ik deze auto eind vorig jaar weer tegen. Op de dia's is ook de kentekenplaat, MXP 22, zichtbaar. Bij een zoektochtje op het internet vond ik de auto nu, in gerestaureerde staat, te koop aangeboden (Classic and Sportscar Centre, Malton). Het blijkt, aannemende dat het kenteken niet apart verkocht is, een Rover 12 Tourer te zijn uit 1947. De vraagprijs was wel bijna £ 30.000,00. De wagen stond in januari 2012 enige tijd als verkocht gemarkeerd. De wagen is nu groen, de oorspronkelijke kleur was moeilijk te zien. Van dit model schijnen er in 1947 maar 200 gemaakt te zijn. Het bewuste exemplaar schijnt in 1952 vanuit India weer naar Engeland geïmporteerd te zijn.



Veel fabrikanten maakten zelf geen of weinig open auto's, maar gespecialiseerde carrosseriebouwers vulden dit hiaat graag op. De carrosserie van de MXP 22 zou door A.P. Coachbuilders uit Coventry op het chassis van een P2 gebouwd zijn. Over A.P. Coachbuilders kon ik geen informatie vinden, ik vermoed dat A.P.A. of A.P. Aircraft bedoeld is. A.P. Aircraft was voor 1940 bekend onder de naam A.P. Metalcraft. De deuren hebben een verlaagde bovenrand (voor de ellebogen?). Dezelfde deurvorm paste A.P. Metalcraft toe bij de Alvis TB14 en TB21. De conversies van Tickford hadden rechte bovenranden aan de deuren. Bij de Rover Kitscher zijn de deuren nog dieper uitgesneden.



Verwarrend is trouwens dat de typering Tourer bij oude Rover-typen voor open exemplaren gebruikt wordt (cabriolet), terwijl een recente Tourer een Stationcar is die vroeger een Estate heette.

Open auto's waren na de Tweede Wereldoorlog ver in de minderheid. Zij zijn minder bestand tegen de weersinvloeden. Mogelijk zijn er meer fanate liefhebbers, zodat er nu relatief veel open auto's over zijn.



MET EEN P4 NAAR ENGELAND



Door Hans van Genderen

Ongeveer 40 jaar geleden ben ik met mijn Rover P4-110 uit 1964 naar Engeland geweest. Ik heb uiteraard diverse andere Rovers gezien. Helaas had de MOT (Ministry of Transport test) sinds 1960, net als de APK bij ons, een drastische reductie veroorzaakt van het aantal op de openbare weg waar te nemen historische auto's. Voor de veiligheid vast geen slechte zaak, maar voor de liefhebber minder leuk. Er reden of stonden toch verschillende oude (en jongere) exemplaren van diverse Engelse merken zoals Aston Martin, Daimler, Bentley, Rolls Royce, Morgan, Lotus, Triumph, Scimitar, Jensen, Bristol, Reliant, Gilbern, Morris, Austin, Austin-Healey, MG, Riley, Wolseley, Vauxhall, Ford, Humber, Hillman, Singer, Sunbeam, Bond en Jaguar. Toch was ik maar een paar dagen onderweg. Veel van deze merken zijn inmiddels van het toneel verdwenen en hun producten zie je nu hoofdzakelijk in musea.

De oudere Rovers waren meestal van het type P4. De P3 was al zeldzamer, de P5 en de P6 werden nog geproduceerd. Ook zag ik nog een enkele oude Alvis. Alvis stopte in 1968 met de productie ondanks de fusie in 1965 met Rover en ondanks de prachtige Graber-carrosserieën. Graber heeft ook een sterk op de Alvis lijkende versie van de Rover P3 uit 1948 gemaakt.

Even buiten Oxford kon ik bij de Rover-dealer (toen BLMC = Britisc Leyland Motor Corporation) verschillende onderdelen, zoals bladveren, direct uit de voorraad, aanschaffen. Later terug in het centrum van Oxford stopte iemand om mijn auto uitvoerig te bekijken. Hij bleek voor het eerst een P4 met het stuur "aan de verkeerde kant" te bewonderen. Hij werkte aan de montageband bij de Morris-fabriek en had enkele P4-en als restauratieobject. Hij vroeg me zijn collectie te komen bekijken. Hij bezat een aantal redelijke P4-en ook een ruime voorraad onderdelen. Ik kon voor een redelijke prijs een oude radiator en een set voorspatborden kopen. Dat heb ik toen maar gedaan, want spatborden waren moeilijk te krijgen. Alleen had ik onvoldoende contant geld op zak. Dat bleek helemaal geen probleem. Ik mocht alles gewoon meenemen en later een cheque sturen. Wat een vertrouwen! Een wildvreemde buitenlander, die niet eens zijn adres achter hoefde te laten, zomaar onderdelen meegeven!



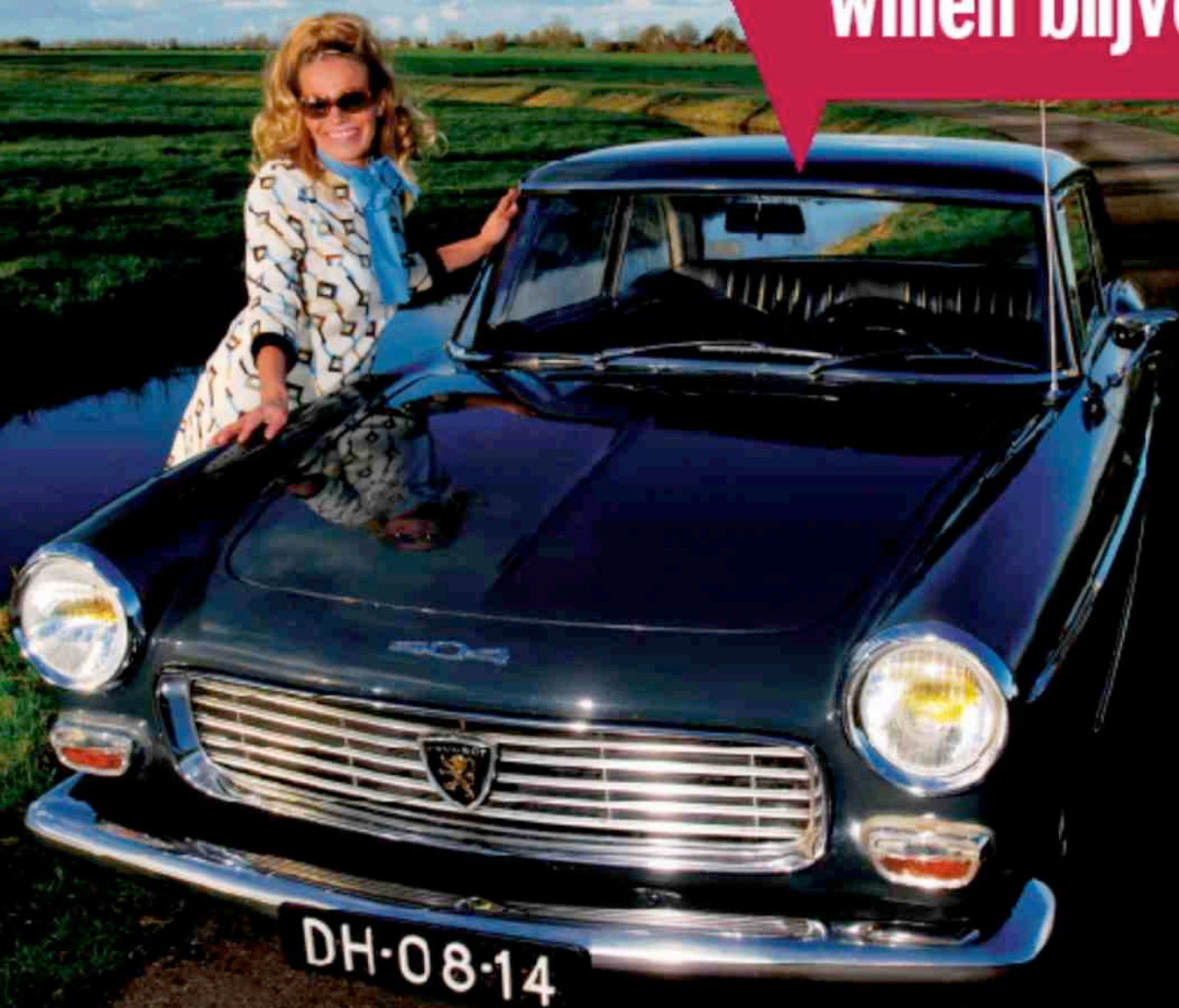
De volgende dag ben ik in een klein dorpje naar een groenteman annex postagentschap gegaan om een cheque op zijn naam uit te schrijven. Ik moest de winkelier wel eerst uitleggen hoe onze girobetaalkaarten werkten. Pas daarna kon ik de cheque uitschrijven. Een beetje omslachtig, maar het werkte. Op de cheque had ik ook mijn eigen adres vermeld.

Enkele dagen later, inmiddels thuis, ontving ik een ansichtkaart met een afbeelding van de bekende Rover Jet1 met straalmotor op basis van de P4. De tekst luidde zoiets als: "Bedankt, ik heb het geld dezelfde avond in mijn stamcafé in drank omgezet." Ik weet niet hoe groot het café was, maar ik hoop dat het niet te veel rondjes waren.

De spatborden heb ik later weer binnen de ROCH verkocht. De spatborden van mijn P4 waren immers nog gaaf. Mijn P4 heb ik overigens circa dertig jaar geleden verkocht. Zelf was ik de tweede eigenaar. De P4 is na enige wisselingen van eigenaar aan restauratie toe zoals ik onlangs toevallig heb gezien. De spatborden zouden nu weer goed van pas komen. Had ik ze toch moeten behouden ?

TVM Klassieke Voertuigenpolis:

Omdat we nog
jaren samen
willen blijven



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

Meer weten? Kijk op www.tvm.nl of bel (0)528 29 29 99.



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

Zelfverzekerd op weg

TVM
VERZEKERINGEN

Door Herke Wynalda

Op de oldtimerbeurs van Eelde had ik met Johan Lowik een gesprek over zijn rallyavonturen en zijn zoektocht naar meer vermogen voor zijn 2000 TC. Bij eerdere gelegenheden hadden we weleens gefilosofeerd over het wijzigen van het vreselijk inefficiënt vormgegeven uitlaatspruitstuk van de TC en de vermogenstoename die een meer symmetrisch spruitstuk zou opleveren.

Deze keer kwam Johan ook nog met een ander idee, n.l. om op ethanol te gaan rijden, vooral omdat het octaangetal van ethanol veel hoger zou liggen. Dit zou mogelijkheden bieden om de ontsteking te vervroegen, wat dan weer in meer vermogen zou moeten resulteren.

Mij sprak in dit verhaal vooral het hoger octaangetal erg aan, omdat ik boven 3000 toeren een pingelend geluid hoor (volgens sommige 'experts' is het gewoon een rammel). Bovendien wordt het naar mijn ervaring steeds moeilijker om benzine van minimaal 98 octaan te vinden. Alle 'nieuwe' Eccelances, Premiums en hoe ze verder ook mogen heten, hebben allemaal 95/96 als octaangetal. Bovendien zou het gebruik van ethanol milieuneutraal zijn, wat betreft CO₂ uitstoot, maar dat is met de tegenwoordige regering geen issue meer. Als ik weer een of andere drogreden aangaande natuur en milieu van Rutte c.s. hoor, dan voel ik me elke keer als ik in de Rover stap, een beetje milieuactivist! Ik besloot me verder te verdiepen in het ethanol verhaal.

De theorie:

Na een tijdlang googelen op het Internet, waar ik zin en onzin, halve waarheden en klinkklare nonsens tegenkwam, ontdekte ik dat er over auto's van voor 1995 niets te vinden is op het gebied van aanpassingen van motoren om op ethanol te kunnen rijden. Vreemd, want o.a. Fiat is in Brazilië al sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw bezig met het bouwen van alcoholmotoren. Voor auto's van na 1995 ligt het iets genuanceerder, al beperkt de informatie zich veelal tot vermelden dat de meeste auto's van tegenwoordig probleemloos op een mix van 5 tot 10 % ethanol in de benzine kunnen rijden (de zgn. E5/E10 vermelding op de pomp).

Al zoekend kwam ik tot de volgende conclusies:

1.
Ethanol tast geen aluminium en staal aan (hoewel het wel veel corrosiever is dan benzine!!!???), maar vooral oudere kunststof en rubbers zouden wel kunnen worden aangetast. Het gebruikte Rover-staal en -aluminium is volgens mij van uitstekende kwaliteit en bij de restauratie van 18 jaar geleden heb ik alle benzine leidingen vervangen door een kunststof die bestand was tegen de agressieve ongelode benzine. Het enige wat aangetast zou kunnen worden, is het membraam in de benzinepomp. Ik heb nog een revisieset, dus dat waag ik erop.
2.
Het motormanagement, de ECU, zou aangepast moeten worden. Niks is er te vinden over verbrandingskarakteristieken van ethanol ten opzichte van benzine. Wel zou er een grotere expansie plaatsvinden (alleen maar gunstig, lijkt mij) en zou het verbrande mengsel een groter volume innemen?? Maar of het nu sneller of langzamer verbrandt dan benzine, wordt nergens duidelijk. Het motormanagement moet ik zelf maar zijn, de ontsteking verstellen is niet het moeilijkste, de vervroegingskarakteristiek kan ik niet veranderen!
3.
Het ontstekingstijdstip zou later moeten vallen. Lijkt me een beetje vreemd met een octaangetal van 107, maar in de praktijk is dit gemakkelijk uit te proberen c.q. aan te passen.
4.
Er zouden grotere sproeiers gemonteerd moeten worden. De ideale mengverhouding brandstof/lucht is bij benzine 1 : 14/15 en bij ethanol 1 : 6. Aanmerkelijk rijker dus, maar mits de sproeierzitting voldoende omlaag gedraaid kan worden, is dit ook geen probleem bij de S.U. carburateurs.



Zonder me verder te willen mengen in de discussie over “Food For Fuel” lijken me bovenstaande gegevens en argumenten voldoende voor een klein experiment.

De praktijk:

Om bij dit experiment te komen tot duidelijke uitkomsten, had ik eigenlijk pure E85 moeten tanken in een lege tank. Dit leek me een beetje te gewaagd, omdat de Rover altijd gebruiksklaar moet zijn en ik niet het risico wilde lopen met een ‘dode’ auto opgescheept te zitten. Ik besloot de tank ongeveer half leeg te rijden en dan E85 te tanken, wat in Leeuwarden kan. Ik tankte ongeveer 32 liter E85 op een totale tankinhoud van 54 liter, wat ruwweg een mix opleverde van E50.

Na de ethanol getankt te hebben (plezierige prijs trouwens 1,339 per liter) moest ik nog even een boodschap doen, ongeveer 1 kilometer verderop. Toen ik weer startte en weg wou rijden, sloeg de motor af en was moeilijk aan de praat te krijgen zonder een bijna geheel uitgetrokken choke. Nooit gedacht dat de benzine en de ethanol zo snel zouden mengen. Spelend met choke en gaspedaal ben ik met een heftig protesterende, bokkende motor thuisgekomen. Meteen de motorkap open en de S.U.’s flink rijker gezet; starten - slaat nog af - nog rijker gezet - starten - rijkertot ‘ie bleef lopen. Even een proefritje gemaakt en het liep als een zonnetje!



Het nieuwe rijden:

De volgende morgen: Starten een ramp! Accu leeggestart; accu opgeladen; was zo weer leeg; nieuwe accu gekocht, wat gezien de aanstaande winter toch geen slecht idee was. Starten.... Na veel gejutter met het gaspedaal kwam er zo nu en dan een beetje leven in de brouwerij. De motor liep twee seconden en sloeg dan weer af. Net toen ik vreesde voor ook de nieuwe accu, sloeg de motor aan en bleef lopen, zei het stotterend. Motorkap weer open en de carburateurs nog rijker gezet. Let wel: dit alles speelde zich af bij een buitentemperatuur tussen 5 en 10 graden boven nul. Ik vraag me af hoe het starten bij een paar graden vorst zal zijn?

Gedurende de hele warmlooperperiode moest ik constant met de choke werken, bij het wegrijden choke helemaal uit, boven 2500 toeren choke weer voor de helft in, opschakelen naar de volgende versnelling, choke weer helemaal uit enz. Geen relaxte manier van roverijden, maar wel leuk... voor even!

Eenmaal op temperatuur wordt alles een stuk(je) simpeler. De motor blijft lopen, heeft geen neiging tot afslaan, zelfs niet bij plotseling remmen. Hij loopt voor mijn gevoel lichtvoetiger dan anders, als een ballerina versus een oude dame.

Bij een pittige rijstijl rijdt het prima, doortrekken tot 5000 toeren zonder pingelende geluiden, maar om nou te zeggen dat ik iets kon merken van een toename in het vermogen....! Anders wordt het in de file. Ik voelde me een beginneling, die het samenspel tussen linker - en rechtervoet nog niet beheerst. Subtiel optrekken is er niet bij. Wegrijden met 1000 toeren lukt niet, de motor begint dan vreselijk te bokken en de enige manier om een beetje fatsoenlijk weg te rijden is met 2500 toeren en niet te letten op de meewarige blikken van omstanders. De ontsteking later zetten verergerde het probleem alleen maar. Na wat geëxperimenteer kwam ik bij 8 graden voorontsteking tot de meest acceptabele afstelling, maar je blijft het gevoel hebben, dat de ‘dash-pot’ van de carburateur bijgevuld moet worden. Het verbruik? Ongeveer 1 op 7! tegen 1 op 10 op benzine. Dat doet de plezierige prijs aan de pomp weer teniet. De hele auto ruikt ook anders, een beetje alcoholisch, maar dat kan ook gelegen hebben aan de feestdagen.

Conclusie:

Vergaande conclusies zijn natuurlijk niet te trekken uit dit kortdurende experiment. Voor mij is echter wel duidelijk, dat ethanol niet ideaal is voor dagelijks gebruik in druk (file)verkeer. Ook als je over de problematische start en warmlooptijd heen kunt stappen en op E50 zou willen gaan rijden (of misschien een andere mix) loop je tegen de verkrijgbaarheid aan. In Leeuwarden en wijde omgeving is er slechts één tankstation op een industrieterrein, geopend van 7 tot 19 uur op werkdagen. Heb je dan op een ongelukkig moment toch brandstof nodig, dan kun je weer benzine gaan tanken, maar met een steeds wisselende mix, hang je meer onder de motorkap dan aan het stuur.



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.damenkroes.nl

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



Door Kees Buijs

Na bijna een jaar een Jaguar X-type als dagelijkse auto te hebben gereden vond ik dit toch niet echt mijn auto. Onderdelen zijn duur (en niet altijd van even goede kwaliteit), hij is eigenlijk te complex om er veel zelf aan te kunnen doen en ik vond de rijkwaliteiten niet bijzonder genoeg om het hoge verbruik te compenseren.

Toevallig was ik in oktober bij iemand op bezoek die van wat Rover 114 onderdelen af wilde en het kwam ter sprake dat hij een Rover 820i uit 1995 te koop had. Deze Rover reed ook nog eens op LPG G3, wat ik wel nodig heb voor de kilometers die ik rijd. Nu had ik nog nooit in een Rover 800 gereden dus werd er eerst eens een proefrit gemaakt. Deze beviel mij goed. De 800 rijd prima en is heerlijk ruim. Ook de kofferbak is, ondanks de gastank, nog ruim genoeg om hem als auto voor de vakantie te gebruiken. De kilometerstand van bijna 310.000 was hem niet af te zien. Een deal was daarna snel gemaakt en er werd afgesproken dat ik de Rover zou komen ophalen zodra de Jaguar was verkocht. Dit laatste schoot niet echt op want de gemiddelde Nederlander wil blijkbaar geen grote, veel verbruikende auto meer hebben. Uiteindelijk raakte ik de Jaguar via een opkopsite kwijt en kon ik eind november de Rover 820 ophalen.



Omdat de bestuurdersstoel doorgezakt en het frame wat instabiel was (mag ook wel met zoveel kilometer) had ik via via een adres gevonden waar ik twee goede voorstoelen kon ophalen. Omdat het voor mij een aardig stukje rijden was mocht ik ze voor niets hebben! Helaas zijn dit soort adressen altijd ver weg en dat was nu ook het geval, namelijk in Friesland in de buurt van Drachten (ik woon zelf in de buurt van Tiel). Na een week met de Rover te hebben gereden, kon ik op een mooie zaterdag de eerste lange rit naar Friesland gaan maken. De heenreis ging voorspoedig en in Wijnjewoude kreeg ik twee mooie voorstoelen. Ze hadden de juiste lichte kleur en doordat ze uit een Si uitvoering kwamen hadden ze de mooiere zachte bekleding dan er nu in mijn Rover zat. De bijpassende achterbank was helaas niet meer aanwezig dus die moet ik er nog eens een keer bij zoeken. Gelukkig had hij nog wel een schade en roestvrij linker voorspatbord, in de goede kleur, voor me. Het spatbord van mijn exemplaar had wat roestplekken langs de rand.

Na inladen van de stoelen en het spatbord kon de terugreis aanvaard worden. Toen ik een minuut of tien onderweg was en moest terugschakelen ging dit moeilijk. Het leek wel of de koppeling niet goed vrij kwam. Het optrekken ging weer goed maar de eerste volgende keer dat ik moest schakelen ging het helemaal niet meer. De koppeling kwam helemaal niet meer vrij. Het pedaal kon wel ingetrapt worden maar er gebeurde niets. Daar sta je dan in Friesland!

Mijn eerste gedachte was een lekke koppelingcilinder of een gebrek aan vloeistof. Echter het vloeistofpotje was gewoon vol en ook bij de bedieningcilinder was niets te zien dat op lekkage leek.

Dan toch maar de ANWB bellen. De wegenwacht was er gelukkig al na ruim een half uur en kwam ook tot de conclusie dat er iets inwendig defect was want de bediening hefboom bewoog normaal.

Dit betekende dat de Rover op een verzameltransport terug naar huis moest en ik een vervangende auto kreeg om weer thuis te komen.



Dit was toch wel een slecht begin van mijn Rover 820 periode, maar aan de andere kant het kwam wel weer overeen met het “Kees koopt een andere dagelijkse auto en hij is binnen een maand stuk” syndroom. Hetzelfde heb ik namelijk meegemaakt met een Rover 618 (ontstekingmodule stuk), SAAB 9-3 (koppeling defect) en Jaguar X-type (voorvering gebroken).

Twee dagen later werd de Rover met een transporter thuis gebracht. De chauffeur die de auto bracht vroeg wel waarom deze op transport had gemoeten want hij deed het toch gewoon? Toen ik zei dat de koppeling niet werkte gaf hij aan hier niets van gemerkt te hebben bij het op de trailer rijden !?!

Een proefrit wees uit dat de koppeling het inderdaad weer deed, maar na verloop van tijd toch weer hetzelfde probleem gaf. Er zat dus niets anders op dan de versnellingsbak te demonteren om te kijken wat er aan de koppeling schortte.

De eerstvolgende zaterdag de stoute schoenen aangetrokken en gestart met de demontage van de versnellingsbak. Er moest redelijk veel los gehaald worden, maar dit ging allemaal wel voorspoedig en er zaten geen ingewikkelde constructies bij. Voor het gemak maar de complete linker wielophanging gedemonteerd want dan krijg je meer ruimte om met de versnellingsbak te manoeuvreren. In vergelijking met de Jaguar gaat dat bij de Rover vele malen makkelijker. Een paar bouten en je hebt de gehele wielophanging eraf. Bij het loshalen van de remklauw viel me op dat de remblokken ook niet erg goed meer waren, dus hier maar gelijk nieuwe voor besteld. Via het inspectieluik bij het linker voorwiel kun je precies bij de bevestigingsbouten van de startmotor. Een kwam eenvoudig eruit maar de andere kwam wel los maar leek daarna te blijven hangen. Met veel moeite kon ik met mijn hand tussen het schutbord en het inlaatspruitstuk door om te voelen wat het probleem was en bleek er op deze bout een losse moer te zitten. De bout werd ook gebruikt om het kabeltje van de BDP sensor vast te zetten! Je moet het maar weten...



Hierna de motor ondersteund met een krik en vervolgens de diverse motorsteunen gaan loshalen. Hierop is bij de Rover 800 niet bezuinigd. Rondom de motor zitten een stuk of vier steunen en ook nog eens een reactiestang. Alle bouten waarmee de versnellingsbak aan het motorblok vast zit worden ook gebruikt om motorsteunen vast te zetten. Als laatste de overbrenging naar de versnellingspook gedemonteerd en nu zou de versnellingsbak eraf moeten kunnen. Een garagekrik eronder en langzaam laten zakken. Helaas de bak wilde niet meer dan een centimeter loskomen. Na even zoeken bleek er toch nog één extra bevestigingsbout te zijn die niet gecombineerd was met een motorsteun en ook nog eens vanaf de motorzijde in de bak geschroefd zat. Deze zat op een heel lastig bereikbare plek boven de rechter aandrijfas. Met een dopsleutel met een kniegewricht en meerdere verlengstukken was deze te bereiken. Het vreemde was dat deze bout niet helemaal vast had gezeten want de versnellingsbak kon in eerste instantie wel een stukje los. Blijkbaar was hij er in het verleden al eens af geweest.

Nu kon dan eindelijk de versnellingsbak van de motor af. Het motorblok moest aan de bakzijde een aardig stuk zakken om voldoende ruimte te krijgen maar op uiteindelijk lukte het net om de versnellingsbak langs het onderste ophangpunt van de wielophanging te schuiven. Zo was dan na een klein dagje sleutelen de koppeling bereikbaar. Vervolgens de drukgroep verwijderen en dan maar hopen dat de oorzaak van het probleem te vinden is.

Een korte inspectie van de koppelingplaat bracht de oorzaak aan het licht. Eén van de dempingveren die in de plaat zitten was losgebroken uit de behuizing. Dat betekende dat deze kon kantelen en daardoor het vrijlopen van de koppeling blokkeerde. Een nieuwe koppelingplaat, drukgroep en druklager waren via internet snel besteld en een weekend later kon weer met de opbouw begonnen worden. Gelukkig kreeg ik bij het weer monteren van de versnellingsbak hulp want om alleen een versnellingsbak er weer op te manoeuvreren is geen pretje. Ondanks dat de koppelingsplaat en drukgroep gecentreerd op het vliegwiel gemonteerd waren duurde het toch even voor de versnellingsbak weer op zijn plek zat. Toen dit uiteindelijk voor elkaar was konden alle motorsteunen weer gemonteerd worden. Door de kerstpost kwamen de nieuw bestelde aandrijfaskeringen helaas te laat om nog beide te monteren. Alleen de linkerkant kon ik nog monteren omdat aan die kant de aandrijfjas er nog op moest. Het meeste moeite kostte het om de motorsteun met daarin gecombineerd een reactiestang aan de achterzijde van de motor weer te monteren. Deze is uit meerdere componenten opgebouwd en het was even puzzelen hoe hij ook alweer moest komen en welke gaten er wel en niet gebruikt dienden te worden. Al met al was het toch nog wel een dag werk voor alles weer in elkaar zat.



Omdat de Rover nu toch omhoog stond en de wielophanging er niet opzat had ik mooi de ruimte om gelijk het voorspatbord te vervangen door het exemplaar dat ik in Friesland had gekregen. Het spatbord is zeer eenvoudig te vervangen. Hij zit met maar een paar boutjes vast. Van het vervangende spatbord was gelukkig de bumperbevestigingssteun (mooi scrabble woord...) nog goed. Dit is een steun die bij de 800 serie vaak slecht is waardoor de uiteinden van de bumpers scheef en te ver van de spatborden hangen. Bij de achterbumper zijn ze ook slecht maar die vervang ik pas in het voorjaar als het beter weer is. Dan kan ik gelijk de roest aan het onderste stukje van de spatbordrand aanpakken.

Hierna kon de wielophanging teruggeplaatst worden. Dit ging vlotjes behalve dat ik er te laat achter kwam dat de bevestigingsbout van de reactiestang er niet in te krijgen is als de draagarmen al gemonteerd zijn. Dat was dus weer gedeeltelijk uit elkaar halen.

Nu kon de Rover eindelijk weer op zijn pootjes staan en de koppeling geprobeerd worden. De koppeling werkte wel maar het pedaal zat erg diep. Even de Haynes erop nageslagen en er bleek bij het pedaal een afstel mogelijkheid te zijn. Dit was er inderdaad maar je moest op je rug liggend met je hoofd tussen de pedalen proberen erbij te komen. Met veel gepriegel lukte het en was het tijd voor een proefrit. Eerst nog even de nieuwe voorstoelen erin gezet, de Rover stond nu toch in de garage. De proefrit verliep uitstekend en de Rover kon weer ingezet worden voor het dagelijkse gebruik.

Inmiddels zijn we ruim een maand en ca. 3000 km verder en de Rover 820 bevalt nog steeds goed. De bijpassende achterbank is gevonden en gemonteerd. Wat nog moet gebeuren is het herstellen van het hemeltje want deze hangt gedeeltelijk naar beneden. Het dashboard boven de tellerunit zit los en moet weer vastgeplakt worden. Dit is een typisch 800 probleem en een mooi klusje om van de zomer te herstellen. Ook zijn er een paar lampjes bij de snelheidsmeter die het niet doen, deze kunnen dan ook gelijk vervangen worden.

In de mei vakantie willen we met de 820 op vakantie naar Engeland. Over hoe dat gaat zal ik in een volgende Viking berichten.



TELESCOOPDEMPERS ACHTERKLEP ROVER SD1

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Je kent het misschien wel. Telescoopdempers van de achterklep van een Rover SD1 die, al dan niet deels, hun werking verloren hebben. Ze werken helemaal niet meer, waardoor je besluit de hoedenplank zo omhoog te zetten en de achterklep erop te laten rusten. Niet bevorderlijk voor je hoedenplank kan ik je vertellen. Of de telescoopdempers doen alleen hun werk nog zodra het buiten een graad of 20 is. Komt niet alleen bij de Rover SD1 voor, ook de Austin Metro had deze eigenwijze eigenschap.

Een oplossing voor dit probleem is er natuurlijk. Nieuwe telescoopdempers bestellen en deze op de auto monteren. Heb ik gedaan bij een Rover SD1 die hier nog binnen staat, een Doe Het Zelf project die straks laat zien, als de auto helemaal klaar is, wat de mogelijkheden zijn bij en van mijn eigen onderneming. Toch was ik zelf nieuwsgierig of er ook een andere oplossing is voor dit veel voorkomende probleem, dus vroeg mij af of de telescoopdempers van de motorkap van een Rover 800 MK1 met het zogenaamde lift up systeem zouden passen op de achterklep van een Rover SD1.

Het zogenaamde lift up systeem kenmerkt zich door het feit dat bij het openen van de motorkap, de motorkap zo omhoog gezet wordt dat deze in een soort vergrendeling vast komt te staan zodat je de kap niet op je hoofd krijgt als in de motorruimte aan het sleutelen bent. Een stok aan de binnenkant van de motorruimte zit er namelijk niet om de motorkap op zijn plaats te houden in geopende toestand. Bij het sluiten van de motorkap moet je bij het lift up systeem eerst de motorkap iets omhoog bewegen alvorens je deze weer naar beneden kan bewegen om in het slot van de motorkapontgrendeling te laten vallen.

Proef op de som dus. Heb nog een setje gebruikte telescoopdempers liggen van een Rover 800 MK1 en die ga ik passen op mijn eigen Rover 2600. Voorzichtig de oude telescoopdempers verwijderen en dat doe je door de twee kleine klemmetjes om de ogen van de telescoopdempers er uit te wippen met een kleine schroevendraaier. Wel de achterklep even vasthouden met je andere hand omdat je niet wil dat de oude telescoopdemper er gelijk vanaf schiet en klem komt te zitten.

De telescoopdempers van de Rover 800 MK1 blijken wat langer dan die van de achterklep van de Rover 2600. Bij het monteren dus eerst het ene oog aan de carrosseriekant erop zetten en vervolgens de telescoopdemper met je ene hand (nog steeds achterklep vasthouden met je andere hand voor het geval dat) indrukken en manoeuvreren naar de schroef met kogel op de achterklep zelf. Dan het andere oog erop klikken en daarna niet vergeten de andere klemmetjes op de ogen te bevestigen zodat deze op hun plaats blijven zitten. De andere kant monteer je op exact dezelfde manier, niet vergeten het kant voor kant te doen, want zo'n achterklep met ruit weegt dieplood.

Het resultaat is, het past, ook de dikte van de telescoopdempers passen netjes in het gootje tussen achterklep en carrosserie. Nu blijft de achterklep tenminste in geopende stand staan en hoef je de hoedenplank niet meer als steun voor een mogelijk dichtvallende achterklep te gebruiken. Nu natuurlijk niet vergeten bij het sluiten van de achterklep deze eerst omhoog te doen. Een nadeel is misschien het feit dat, althans in mijn geval is dat zo, de achterklep meer frictie vertoont bij het eerst omhoog liften alvorens te sluiten. Maar dat kan ook te maken hebben met het feit dat de achterklep inmiddels door het zware gewicht iets is uitgezakt naar beneden en de boutjes van de achterklep aan de dakrandzijde nog verder aangedraaid moeten worden. Ik laat deze telescoopdempers zitten, mij bevalt het prima en de hoedenplank heb ik inmiddels ook van een noodreparatie voorzien.

In de vorige Viking hebben jullie ons moeten missen. Geveld door een voedselvergiftiging stond er te lezen. We hebben ons een breuk gelachen toen er net na het verschijnen van de Viking een bezorgd telefoontje kwam van de familie Stillebroer uit Capelle aan de IJssel. Een hartstikke liefdevolle familie die begrijpelijkerwijs, immers je hebt met de jongste zoon des huizes enkele leuke dagen beleefd, in de telefoon klom en zich toch gelijk afvroegen hoe dat dan straks met de appelflappen en oliebollen moest. Nou, die hebben we niet in Engeland.

Alle gekheid op een stokje. Van voedselvergiftiging was geen sprake. Het was namelijk zo dat we dan vier pagina's moesten indienen bij de redactie om tot een 40 pagina's tellende editie te komen waarbij de deadline naar voren geschoven was. Dat redden wij niet meer als oude vandagen natuurlijk om met een wederom fictieve anekdote of waar gebeurd verhaal te komen. Schrijvers hebben wel eens last van een writers block, wij wel eens van Alzheimer Light wordt beweerd.

Goed, wij oude vandagen, ontkomen ook niet meer aan het digitale tijdperk. In onze vriendenkring doen steeds meer apparaten de intrede zoals I-Pads, I-Pods en I-Phones met functies als Whatsapp. I, we bedoelen WE, worden er soms helemaal gek van. Laat ons nu maar gewoon omgaan met mobiele telefoons waarmee we de AAA, eh AA, kunnen bellen als we onderweg stranden met de Austin Winchester door technische problemen en kunnen SMS-en met degenen met wie we dat willen. Mobiel internetten doen we ook niet aan, doen we gewoon thuis op onze laptop, dat al heel modern voor ons doen.

Tijdens een typische Engelse regenachtige dag zitten we beiden aan de keukentafel met onze laptops. Eens surfen op Youtube om te kijken of er nog een leuk filmpje uit lang vervlogen tijden te vinden is toen we allebei nog in de automotive industrie werkzaam waren. Spijtig genoeg niet maar wel stuiten we op een ander leuk filmpje.

Op de oprit van een Engels rijtjeshuis ontwaren we een Mini in de kleur Polynesian, althans de kleur lijkt daar wel op. De titel bij het filmpje: Mini with Rover V8. Wat ? Zou dit echt zijn ? Een Rover V8 motor in een Mini ? Het filmpje wordt vol nieuwsgierigheid gestart.

Waarempel zeg, ligt achter de voorstoelen van een Mini inderdaad een Rover V8 SD1 motorblok, goed te zien aan de klepdeksel, voorzien van EFI. Mijn hemel, wie bedenkt zo iets. Al gauw denken we allebei dat zoiets niet in het vooronder zou passen want dan zou het een extreme wide body Mini worden en wat doen je dan met de versnellingsbak ? Zit de pookknop bijna ter hoogte van het zonnedakje en moet je stuurinrichting, stoelen, dashboard, enzovoorts, boven op het dak van de Mini plaatsen. Achterin dus en dan omgekeerd erin, daarmee bedoelend de koelvin aan de achterzijde van de auto.

De Mini wordt gestart en een heerlijk V8 geroffel komt uit de luidsprekers van één van de laptops. Bijna halen we Dolby Surround Set van de TV af om deze aan te sluiten op de laptop om het geluid nog beter te horen. De Mini rijdt een blokje om door de wijk, op de achtergrond vergezelt van een politie-auto met loeiende sirene. Hoe toepasselijk kan dit wel niet zijn, denk je dan. Het autootje komt weer terug de oprit op gereden en loopt nog even voor een seconde of wat stationair waarbij op het achterklepje van de Mini wordt ingezoomd. Achterklepje ? Servicelukkigje is het geworden !



Op het achterklepje/serviceluisje prijkt een sticker met de tekst “Mr Bean would be so proud of this”. We komen niet meer bij van het lachen, zo leuk is die, waarop de vrouw des huizes zegt “zo’n auto wil ik ook”. De heer des huizes staat niet eens onwelwillend tegen over het idee, maar dan moet het geluid nog wel wat bruter uit de uitlaat komen. Dat geluid wordt ook nog gevonden op een ander Youtube filmpje, van een Bastos Rover SD1 racer die in New Zealand staat, het exemplaar waarmee onder ander Armin Hahne heeft geracet.

We mijmeren allebei nog even verder over het idee. Eerste gedachte is een Mini met een Rover V8 voorzien van het geluid en livrei zoals gevonden op de Bastos SD1. Op het kleine kamertje thuis beneden hangt dan ook nog die kleine ansichtkaart van een Mini waarop staat “Happiness is Mini shaped”. Inderdaad, nu is deze tekst opeens nog meer van toepassing dan die al was.

Best regards, Mr. & Mrs. Furfield.

WHAT COULD HAVE BEEN

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Leuke bijdrage van Mr. & Mrs. Furfield. Kunnen ze inderdaad over mijmeren en misschien wel plannen maken om het uit te voeren. Naast dat er Rover V8 motoren daadwerkelijk achter in een Mini liggen, al dan niet in een Estate uitvoering, liggen dezelfde motoren ook voorin heb ik ontdekt. In Finland is iemand die dat gedaan heeft in een Mini Clubman en elders ter wereld zijn er nog wel een paar andere te vinden, al dan niet met een bult op motorkap om al die pk’s te huisvesten.

Had het door ons geliefde merk nog wat langer bestaan dan waren misschien de Rover 75 Cabriolet en Rover 75 Coupé in productie gegaan, met in het vooronder de 4.6 V8 van Ford ? Wie zal het zeggen, op de onderstaande foto’s wijst een dubbele uitlaat wel in de richting. Mijmeren we nog maar een keer, over what could have been.



BELASTING VRIJSTELLING VOOR KLASSIEKERS GAAT NAAR 30 JAAR

De vrijstelling Motorrijtuigenbelasting voor klassieke voertuigen van 25 jaar en ouder wordt niet bevroren, maar is per 1-1-2012 vervangen door een regeling waarbij in de komende jaren steeds per twee jaar één bouwjaar wordt vrijgesteld. Over 10 jaar zijn alle voertuigen bij 30 jaar en ouder vrijgesteld. De 'rollende' vrijstellingsgrens, waar de FEHAC zich altijd sterk voor heeft gemaakt, is daarmee gehandhaafd.

Wijziging door het amendement Van Vliet

De Tweede Kamer heeft recent besloten de vrijstelling van de Motorrijtuigenbelasting (MRB) te wijzigen. Daarmee is de voorgenomen bevroering van de belastingvrijstelling voor klassiekers van tafel. Al vanaf het moment dat in 2008 het voorstel van toenmalig ChristenUnie Kamerlid Cramer werd aangenomen om geen nieuwe vrijstellingen te verlenen vanaf 1-1-2012 heeft de FEHAC ervoor gelobbyd om het naderende einde van de vrijstelling weer ongedaan te maken. Dit vooral omdat het einde van de vrijstelling gekoppeld werd aan de komst van de kilometerheffing.

De kilometerheffing is inmiddels gesneuveld, maar de MRB-bevroering 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 betere toekomst te geven.

Lobbywerk vond gehoor in de Tweede Kamer

PVV Tweede Kamerlid Roland van Vliet heeft deze handschoen overtuigend en met succes opgepakt. Op 17 november 2011 is het amendement Van Vliet door de Tweede Kamer aangenomen. Met het aannemen van dit amendement is 'Cramer' effectief ongedaan gemaakt. Het amendement is gesteund door zowel VVD, CDA en PVV, als ook de SGP, waardoor er ook in de Eerste Kamer een meerderheid vóór zal zijn.

Naar 30 jaar en LPG en diesel beperkt vrijgesteld

De nieuwe regeling is wel anders dan de regeling die gold tot eind vorig jaar. In een overgangperiode van 10 jaar zal geleidelijk de vrijstellingsgrens naar 30 jaar gaan. Een voertuig uit 1987 wordt pas belastingvrij als het 26 jaar is. Een voertuig uit 1988 bij 27 jaar, een 1989-er bij 28 jaar enzovoort. Een voertuig uit 1991 wordt dan pas bij 30 jaar belastingvrij. Bepalend daarbij is niet het bouwjaar/productiedatum, maar de datum eerste toelating op de weg. Een voertuig uit 1990 dat eerst twee jaar in de showroom heeft gestaan en daarna pas een kenteken kreeg, geldt als een '92-er.

Daarnaast geldt de vrijstelling alleen voor het basisbedrag MRB plus de provinciale opcenten. De toeslagen voor diesel en LPG moeten, voor zover relevant voor het betreffende voertuig, wel worden betaald.

De MRB-vrijstelling geldt ook voor 'zware' bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van bedrijfsvoertuigen die commercieel in gebruik zijn.

Bestaande vrijstellingen die verstrekt zijn tot eind 2011 houden het oude regime: ook voor de LPG en diesel rijders. Maar alle nieuwe vrijstellingen voor de bouwjaar 1987 en jonger, zullen alleen vrijgesteld worden voor het basis MRB-bedrag plus de provinciale opcenten.

Toekomstvastere regeling

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.

Het handhaaft de rollende vrijstellingsgrens, waarbij het zeker is dat op enig moment een voertuig vrijgesteld wordt al schuift dit nu de komende tien jaar op naar 30 jaar. Binnen het klassieke voertuigpark is nu rond 30% tussen de 25 en 30 jaar oud. In de toekomst zullen minder voertuigen onder de vrijstellingsregeling gaan vallen.



BELASTINGDIENST HONOREERT VERZOEK MOTORRIJDERS ACTIE GROEP (MAG)

De eigenaar van een motorfiets of scooter, die de leeftijdsgrens van 25 jaar passeert, ontving tot voor kort van de belastingdienst een melding dat er voor dit voertuig geen Motorrijtuigenbelasting meer verschuldigd is. Vele eigenaren van een motor denken dat er in geval van een restauratie dan ook geen formele kentekenschorsing meer nodig is en de WA-verzekering ook niet meer verplicht is.

Schorsen of verzekeren

De veronderstelling dat er helemaal geen verplichtingen meer bestaan is echter een misvatting, want binnen de kortste tijd ligt er een bekeuring op de mat van honderden euro's wegens het niet verzekerd hebben van de motor. Navraag van de MAG leerde dat velen hierdoor verrast worden. Je hebt als motoreigenaar de keuze tussen het steeds opnieuw schorsen van een kenteken of een WA-verzekering af te sluiten, ook als het inmiddels een oldtimer betreft. Doe je dat niet, dan volgt onherroepelijk een bekeuring.

Aanpassing vrijstellingsbrief

In augustus 2011 heeft de Motorrijders Actie Groep (MAG) de belastingdienst schriftelijk verzocht om motoreigenaren in hun 'vrijstellingsbrief' te wijzen op deze verplichting. Dat heeft binnen de belastingdienst enige voeten in de aarde gehad, maar uiteindelijk is het verzoek van de MAG gehonoreerd. De MAG kreeg de toezegging dat er als service naar motoreigenaren een apart tekstblokje zou worden toegevoegd aan de standaard tekst van de 'vrijstellingsbrief'. Eigenaren van een motor (maar ook van een auto) waarvan het kenteken geschorst is op het moment dat dit voertuig de vrijstellingsgrens passeert en waarvoor vrijstelling van de MRB wordt verleend, ontvangen nu een aangepaste brief.

Het extra tekstblokje luidt:

Het volgende kan nog voor u van belang zijn: een eventuele schorsing van de geldigheid van het kentekenbewijs blijft noodzakelijk, indien u niet wenst te voldoen aan de verplichtingen van de APK en de WA-verzekering, omdat met het motorrijtuig de weg niet wordt gebruikt. Eventueel nadere informatie hierover kunt u krijgen bij de RDW te Veendam, telefoon 0900-0739.

REGISTRATIE KLASSIEKERS VAN BELANG VOOR ACCEPTATIE ALS MOBIEL ERFGOED

Op de FEHAC website vindt u informatie over wat de werkgroep Cultureel Erfgoed doet om klassieke voertuigen breed geaccepteerd te krijgen als belangrijk onderdeel van de Nederlandse Mobiliteitsgeschiedenis. In die zin zijn alle eigenaren van klassieke auto's en tweewielers de 'hoeders' van een deel van ons gezamenlijk Mobiel Cultureel Erfgoed. Op de algemene ledenvergadering van de FEHAC op 30 november 2011 heeft de werkgroep aangegeven dat het voor deze brede acceptatie essentieel is dat ons mobiele erfgoed wordt geïnventariseerd en geregistreerd. Hiervoor wordt het register gebruikt, dat al door de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) is opgezet:

http://www.mobiel-erfgoed.nl/Blz_nrme.htm

Ter voorbereiding van deze grote registratieslag heeft de FEHAC aan het NCAD gevraagd een lijst op te stellen met daarop alle merken en typen voertuigen die aangemerkt kunnen worden als Nationaal Mobiel Erfgoed. Een eerste versie van deze lijst vindt u op de FEHAC-website. De stap die nu eerst gezet moet worden is het completeren en concretiseren van deze lijst. De medewerking van alle eigenaren van klassieke voertuigen in ons land is daarbij van groot belang. Ook de bij de FEHAC aangesloten clubs wordt hun medewerking gevraagd.

FEHAC SYMPOSIUM: GUN KLASSIEKERS HUN TOEKOMST

Op maandag 10 oktober jl. hield de FEHAC ter gelegenheid van haar 35-jarig bestaan in het Louwman Museum in Den Haag voor een grote groep genodigden het FEHAC '35 jaar Mobiel' Symposium. Een ideaal moment om stil te staan bij wat de FEHAC in al die jaren al bereikt heeft en vooruit te kijken naar de toekomst.

Gun klassiekers hun toekomst

De bedreigingen voor het behoud van klassieke voertuigen komen van veel kanten uit steeds wisselende hoeken. Als bedreiging denkt men bij klassiekers vaak eerst aan roest en ander verval, maar dat is een probleem dat de gemiddelde klassiekereigenaar –er zijn eigenlijk over de 200.000 onbezoldigde conservatoren van een mobiel éénmans museum in Nederland- heel goed zelf kan bestrijden. Nee, de bedreigingen komen eerder uit de hoek van knellende wet- en regelgeving, hoge belastingen, bezuinigingen en de beeldvorming van het publiek. De gebieden waar vooroordelen en mythes vaak de klassieker parten spelen.

Klassiekers hebben een onbeduidend aandeel in luchtverontreiniging

Op het symposium hebben de sprekers –onafhankelijke experts en van buiten de FEHAC afkomstig- onder regie van dagvoorzitter Jacco Eltingh veel van deze mythes, wetenschappelijk en cijfermatig onderbouwd, onderuit gehaald dan wel gerelativeerd. Zo bleek uit de presentatie van ir. Rijkenboer glashelder dat de rol van klassiekers in de huidige luchtverontreinigingproblematiek onbeduidend klein is. Milieuzones speciaal voor klassiekers zijn dan ook zinloos. Op de volgende pagina wordt dieper ingegaan op dit onderwerp.

Groei van het aantal klassieker

Uit cijfers van het RAI Data Centre werd helder dat de algemeen gesignaleerde groei van het aantal klassiekers simpelweg het gevolg is van de groei van het wagenpark in de jaren '70 en '80. Toen werden per jaar vaak meer auto's dan nu verkocht en statistisch gezien bereikt 3% van die voertuigen de leeftijd van 25 jaar. De belastingvrijstelling voor klassiekers is natuurlijk zeer belangrijk voor het behoud van het mobiele erfgoed, maar speelt bij de groei van het aantal klassiekers statistisch geen wezenlijke rol.

100 jaar geleden al elektrische taxi's

Vanuit Nederlands Centrum Autohistorische Documentatie (NCAD) en Mobiele Collectie Nederland werd het cultureel historisch perspectief van het historisch voertuig ruimschoots belicht. En er blijkt niets nieuws onder de zon; 100 jaar geleden waren er al 25 oplaadpunten voor elektrische taxi's in Amsterdam! Zo kunnen we van het verleden leren, dankzij het feit dat vele liefhebbers onze mobiele erfgoed koesteren.

Pas op voor namaak

Autojournalist Wim Oude Weernink was de slotspreker en hij waarschuwde voor namaak. Beroemde automodellen van grote merken worden 1:1 gekopieerd: niet van echt te onderscheiden replica's komen op de markt. De FIVA en de FEHAC hebben zeker de deskundigheid in huis om te helpen om echt van nep te onderscheiden en hij riep op in die richting initiatieven te ontplooiën.

FEITEN MILIEUBELASTING KLASSIEKE VOERTUIGEN

Het verhaal van het milieu en de klassiekers is vooral een scheikundig verhaal en daarvoor heeft de FEHAC een emissiedeskundige, Ir. Rudolf Rijkeboer en in het verleden bij TNO werkzaam, gevraagd dit onderwerp grondig te onderzoeken.

Steeds strengere emissie eisen

Als de motor loopt komen er uit de uitlaat van elke auto dampen, gassen en deeltjes. Van waterdamp die onschadelijk is tot koolstofdioxide dat giftig is. Vanaf 1970 zijn er wettelijke grenzen voor de uitstoot van koolstofdioxide, koolwaterstoffen, NO₂ en fijnstof. Die grenzen zijn voor nieuw op de markt komende personenauto's en vrachtwagens steeds verder aangescherpt, met als gevolg dat oudere auto's, die in het jaar van fabricage en verkoop gewoon aan alle milieueisen voldeden, nu als extra vervuilend te boek staan. Voor benzine auto's golden veel eerder eisen dan voor diesels en voor de zware diesels in vrachtwagens en bussen kwamen er pas nog veel later milieueisen. Gevolg is dat voertuigen op benzine relatief schoner zijn dan diesels en zeker schoner dan zware diesels in vrachtwagens en bussen.

Eerst rekenen

Om nu te bepalen hoeveel klassiekers daadwerkelijk bijdragen aan de vervuiling kan men de emissie gaan berekenen en ook kan de emissie gemeten worden. Eerst het berekenen. Via CBS gegevens weten we dat er ongeveer 400.000 klassieke voertuigen zijn. We weten zo ook dat het aandeel diesels bij klassieke personenauto's en vrachtwagens minder is dan bij moderne auto's. Verder is uit een FEHAC-enquête een paar jaar



terug gebleken dat de gemiddelde klassieker nog geen 2000 kilometer per jaar rijdt. Deze twee zaken bij elkaar -minder vuile diesels en veel minder rijden- betekenen dat het met de vervuiling door klassiekers op zich reuze meevalt.

Metten met AMOEBE

Na het berekenen volgt nog het daadwerkelijk meten van de emissie van de klassiekers. Daarvoor heeft onze emissiedeskundige een meetmodel ontwikkeld met de naam AMOEBE, dat staat voor Analytisch Model Oldtimer Emissies t.b.v. Bijdrage Evaluatie. Uit de eerste meetresultaten van een groep redelijke willekeurige oldtimers blijkt al heel divers beeld: sommigen vallen keurig binnen de wettelijk voorgeschreven meetwaarden, andere met name voertuigen van voor 1970 geven wel een forsere uitstoot. Met het verzamelen van meer data zou van de emissie door klassiekers een nauwkeuriger beeld gegeven kunnen worden. Betrokken partijen zijn het erover eens dat dit eigenlijk ook wel moet gebeuren en er ligt ook al plan om het te gaan doen, alleen het geld voor de uitvoering ontbreekt nog.

E10 BENZINE BESCHADIGT BRANDSTOFSYSTEEM KLASSIEKERS

Zonder voorzorgsmaatregelen kan de nieuwe E10 benzine niet gebruikt worden in klassieke voertuigen. Hieronder een aantal tips waarmee onaangename verrassingen voorkomen worden bij gebruik van deze nieuwe benzinesoort in klassieke voertuigen.

Invoering van de E10 benzine

Benzine E10 bevat 10 volumeprocent ethanol en vervangt in de toekomst de loodvrije 95 benzine met maximaal 5% ethanol (normblad EN 228). De introductiedatum van E10 verschilt per land. In Nederland zijn we nog niet zo ver. Het beste advies is het overschakelen op het tanken van benzine E10 zo lang mogelijk uitstellen. Voor langdurige opslag van het voertuig en bij gebruik van het voertuig is nu het advies om ethanolvrije benzine zoals Shell V-power, Q8 Super Plus 98 en Texaco Super Plus 98 of BP Ultimate te tanken. Deze brandstoffen zullen vermoedelijk tot eind 2013 beschikbaar blijven. Mogelijke problemen, die kunnen optreden met de brandstof E10, liggen op het gebied van:

- opslag in de benzinetank en het reserve brandstof reservoir
- toegepaste materialen in het systeem
- interne vervuiling van het systeem na overschakelen op E10
- interne vervuiling van het systeem op de lange duur

Opslag in voertuigtank en reserve brandstof reservoir

Ethanol (een alcoholsoort) is hygroscopisch d.w.z. het trekt water aan. Door het 'ademen' van de tank bij wisselende temperaturen wordt vochtige lucht aangezogen. Uiteindelijk vormt zich een corrosief water/ethanol mengsel op de bodem van de tank.

Advies 1: Bij langdurig niet-gebruik, het klassieke voertuig wegzetten met een volle tank. Klein reserve brandstof reservoir gebruiken.

Advies 2: Plaats het voertuig in een ruimte met zo constant mogelijke temperatuur.

Advies 3: Bij voorkeur tanken bij een druk bezocht tankstation.

Benzine met ethanol is gevoelig voor veroudering. De eigenschappen blijven wel minimaal zes maanden behouden.

Toegepaste materialen in het brandstofsysteem

Het brandstofsysteem is opgebouwd uit veel materialen. Niet alle materialen zijn E10 bestendig. Rubber wordt o.a. toegepast voor slangen, afdichtingen, diafragma in de brandstofpomp en het membraan in acceleratiepomp van de carburateur:

Niet bestendig zijn: natuurrubber NR, butylrubber IIR. Wel bestendig zijn: Nitrile rubber NBR, Viton en de oplossing is waar mogelijk NBR en Viton toepassen.

Voor aluminium delen is een coating wenselijk. Zink is gevoelig voor corrosie. Denk aan onder gemonteerde vlotterkamer. Het kurk van vlotters van oude carburateurs is niet E10 bestendig. De vlotter van benzine-meter blijkt ook niet altijd E10 bestendig.

Interne vervuiling van het systeem na overschakelen op E10

Bij veelvuldig gebruik van E10 zal onder invloed van de ethanol bestaande aanslag in tank en leidingen losraken en zich ophopen in het brandstoffilter en/of carburateur. De locatie van het brandstoffilter is per type voertuig verschillend: in de tank, onder de vloer of in de motorruimte.

Advies 1: Filter regelmatig controleren op vervuiling en vaker reinigen of vervangen .

Advies 2: Doorzichtig leidingfilter toepassen.

Advies 3: Zo nodig het bezinksel op de bodem van de tank verwijderen.

Interne vervuiling op de lange duur

Door oxidatie van alcohol in de tank ontstaat een bruine kleverige substantie, die tot verstopping van het hele brandstofsysteem kan leiden. Met dit probleem is nog weinig ervaring en er is ook nog niets concreets aan oplossingen in de literatuur gevonden.

INTERNATIONALE BELANGENBEHARTIGING FIVA

In mei 2011 heeft de FIVA in het kader van de raadpleging van de Europese Commissie haar voorstellen ingediend met betrekking tot klassieke voertuigen. Men heeft de problemen aangekaart die er zijn bij het inschrijven van een voertuig van een andere EU-lidstaat als de eigenaar niet in het bezit is van geldige papieren resp. geen originele papieren meer bezit.

Kentekens voor import klassiekers

De Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) heeft de volgende punten voorgesteld: bij de controle op het aanwezig zijn in oude kentekenbestanden van een geëxporteerd voertuig zouden de overheden van het exportland veel bereidwilliger moeten zijn om vragen van andere EU-lidstaten binnen een redelijke termijn te beantwoorden. Of en aanvullend zouden de nationale overheden zich ook voor identificatie van het voertuig mogen baseren op documenten zoals een eerste aankoopfactuur om zo de ouderdom en details van het voertuig aan te tonen. Bij onze RDW worden deze regels al sinds begin vorig jaar toegepast dankzij de lobby van de FEHAC.

Europees parlement

Op 7 juli 2011 vond er een nieuwe constructieve vergadering plaats in Straatsburg van de Groep Historische Voertuigen van het Europees Parlement. De FIVA heeft hierin de volgende knelpunten rond klassieke voertuigen naar voren gebracht.

Low Emission Zones. De FIVA heeft uitgelegd dat het gebruik van de klassieke voertuigen te verwaarlozen is op het totaal aan voertuigen in dergelijke zones. De leden van het parlement zijn bereid gevonden om erop toe te zien dat de Europese Commissie zich bewust is van de al bestaande uitzonderingsregelen voor klassieke voertuigen in de landen Duitsland en Italië (alle voertuigen) alsook in Denemarken, Zweden, Hongarije en Engeland(vrachtwagens) en om de commissie aan te zetten dit uitzonderingsbeleid ook te bevorderen in andere lidstaten.

Verder heeft de FIVA bepleit de culture waarde van het rijdend erfgoed op Europees niveau te erkennen. Als FEHAC zullen wij nationaal deze punten ook waar mogelijk over het voetlicht brengen om onze politici hieraan herinneren.

Benzine E10

Over de wijzigende samenstelling van benzine wordt de FIVA zeer frequent benaderd. In 2013 zou onze benzine moeten bestaan uit 10 % ethanol en 90 % gewone benzine, samen de zogenoemde brandstof E10. Momenteel is de verhouding 5% en 95%.

Bij klassiekers doen zich nu al problemen voor met de grotere ethanoltoevoeging. Ook bij moderne voertuigen komen die klachten voor. De FEHAC heeft inmiddels al gesprekken met de oliemaatschappijen gevoerd en volgen samen met de FIVA de ontwikkelen op de voet.



ENQUETE RESTAURATIE EN REPARATIE

In de periode half juni tot eind september 2011 heeft de FEHAC een enquête gehouden, waarbij het er om ging inzicht te krijgen in de eventuele problemen, die eigenaren van klassieke voertuigen ondervinden bij de reparatie en/of restauratie van hun klassieke voertuig. Ruim 700 eigenaren van een klassiek voertuig hebben de enquête ingevuld. Mede dankzij hun medewerking hebben we nu een beter inzicht gekregen in de problemen, die tijdens de reparatie en/of restauratie worden ervaren. Aan de hand van de verkregen informatie zal de FEHAC werkgroep Trade & Skills actie ondernemen binnen de branche van bedrijven, die actief zijn in klassieke voertuigen. Een eerste stap is het onderzoeken van de opleidingsmogelijkheden van monteurs, die gespecialiseerd zijn in klassieke voertuigen. Wilt u de informatie van de enquête zelf bekijken, dan treft u die aan op de website www.fehac.nl onder het hoofdstuk 'Actualiteiten'.

LEVEND MOBILITEITSMUSEUM CLASSICTRAFFIC

In het Autotron te Rosmalen wordt van 14 juli t/m 19 augustus 2012 een unieke tentoonstelling georganiseerd, waarbij verschillende soorten klassieke voertuigen een inzicht geven in het Nederlands mobiel erfgoed.

Tijdreis

Met een per decennium ingedeelde opbouw maakt de bezoeker een tijdreis door 125 jaar auto-, motor- en transporthistorie. Per decennium wordt een tijdsbeeld opgeroepen met krantenartikelen en (film)beelden. Het bijzondere van ClassicTraffic wordt dat alle tentoongestelde personenauto's, bedrijfsauto's, bromfietsen, scooters, motorfietsen nog functioneren en zo de hallen uit kunnen rijden om deel te kunnen nemen aan het verkeer. Om toelichting te geven over de verschillende presentaties zijn regelmatig de eigenaren van deze klassieke voertuigen aanwezig: zij weten alles te vertellen over hun 'grote liefde'. ClassicTraffic is geen statische tentoonstelling, maar wordt een levende presentatie van mobiel erfgoed, opgebouwd binnen een overzichtelijke indeling.

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



COLOFON



Foto voorkant:

Johan Löwik

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

Arie Gelein, Telefoon: 06-30058382, E-mail: roverhoofdman@planet.nl

P6:

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

