



2012

03

VIKING





ROCH

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

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

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

Bestuur:

Voorzitter:

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

Secretaris / Secretariaat:

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

Penningmeester / Ledenadministratie:

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

Bestuurslid:

Frank Cornelisse
Korhoenlaan 1-64
3847 LL Harderwijk
Telefoon: 0341-431120
E-mail: frapak@kpnplanet.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 |
| 04 | Veluwerit 7 Oktober 2012 |
| 05 | Van De Bestuurstafel |
| 06 | Van De Redactie |
| 07 | Verslag Midzomernachtrallye |
| 09 | Verslag Autojumble Waalwijk |
| 10 | 10e Concours D'élégance Paleis Het Loo |
| 12 | Engelse Invloeden Op Corfu |
| 15 | BMW Liefhebber Met Een Rover BRM |
| 17 | Rover 75 Tourer Erin, Toyota Prius Eruit |
| 20 | Van P1 Tot En Met P10 |
| 21 | Rover P5 Meeting Noord |
| 23 | Detroit Iron |
| 24 | Rover 827 Vitesse Belevnissen |
| 25 | Rover 100 Serie Opknappen |
| 31 | Classic Days Op Schloss Dyck |
| 32 | 36e Oldtimer-Meeting Baden Baden |
| 33 | Dutch National Triumph Day 2012 |
| 35 | COLOFON |



EVENTEMENTENKALENDER

| | |
|-----------------------|-------------------------------------|
| 16/09/2012 | Toerit Met BBQ Hooglanderveen |
| 07/10/2012 | Toerit Veluwe Elspeet |
| 01/12/2012-02/12/2012 | Oldtimerbeurs Eelde |
| 13/01/2013 | Nieuwjaarsreceptie Haven van Huizen |



OVERZICHT LEDEN 2012

NIEUW LID:

B.M. Barents, Stratusplein 3, 3731XA, De Bilt, 75, 2002
J.I.B. Egas, Berlagelaan 251, 1722JV, Hilversum, P4-100, 1961
J.C. Omvlee, Willem Gertenbachstraat 9, 2041GG, Zandvoort, P4-75, 1955
R. Plezier, Noetselerbergweg 30, 7441BK, Nijverdal, P6-2200TC, 1975
R. van Rijswijk, Zeldertseweg 60, 3828PP, Hoogland, P6B, 1971
J.J. Smit, Tjalk 37, 9606RE, Kropswolde, P4-75, 1955
Th.J. Steneker, Burg. Uijenstraat 21, 5581JC, Waalre
W.B.S. de Vries, Van Neckstraat 54, 2597SH, Den Haag, P6B, 1975

OVERLEDEN:

W. Peters, Cereslaan 10, 1402LK, Bussum



VELUWERIT 7 OKTOBER 2012

Hierbij nodigt het bestuur u uit voor de toerpuzzelrit op 7 oktober a.s. door een van de mooiste stukjes Nederland.

De agenda voor deze toerpuzzelrit ziet er als volgt uit:

12.00 uur verzamelen bij:

Hampshire Inn – Landgoed Stakenberg

Stakenberg 86, 8075RH, Elspeet

T: 0577-491271

www.stakenberg.nl

waar koffie of thee met gebak klaar zullen staan.

13.00 – 13.15 uur:

Start toerpuzzelrit met verrassende elementen, stopplaatsen, uitzichten en genieten van de Veluwse natuur. Onderweg krijgt u wat simpele vragen over Rover en hetgeen u tegenkomt te beantwoorden. Bovendien is er voldoende tijd en gelegenheid onderweg een terrasje aan te doen.

17.00 – 17.30 uur:

Einde van de rit, weer op Landgoed Stakenberg, hier zal de naam van de winnaar van deze rit bekend worden gemaakt, d.w.z. de na(a)m(en) van de perso(o)n(en) met de meeste juiste antwoorden.

Optioneel is er vanaf 17.30 uur een zeer uitgebreid Italiaans buffet met vlees en vis in het Restaurant, alvorens wij de terugreis aanvaarden.

De kosten voor deze rit bedragen € 6,00 per persoon, dit is inclusief koffie of thee, gebak en een kleine versnapering voor onderweg, wilt u ook gebruik maken van het Italiaanse buffet dan bedragen de totale kosten € 26,00 per persoon.

Opgave tot deelname, door het overmaken vóór 1 oktober van € 6,00 of € 26,00 maal het aantal deelnemende personen waarmee u komt, op rekening ING 2609812 t.n.v. Rover Owner's Club Holland te Meppel met vermelding Veluwerit.

Wij hopen op 7 oktober a.s. een groot aantal leden weer te ontmoeten, mocht uw Rover het even niet doen, wij sluiten een oogje toe voor een stiefkindje.

Namens het bestuur: Frank Cornelisse

Rituitzitters: Marian en Frank Cornelisse T:0341-431120, M:06-19256714

VAN DE BESTUURSTAFEL

De vakantie zit er op..... weer het gewone ritme oppakken, lastig met een volle agenda met de komende (Rover) evenementen, maar daarover verderop in deze Viking meer.

We hebben weer een paar leuke en vooral druk bezochte ROCH-evenementen gehad en er komen er zeer binnenkort nog wat mooie evenementen aan. Vergeet vooral niet in te schrijven voor de Veluwerit op 7 Oktober, een rit over de Veluwe eventueel eindigend met een Italiaans buffet! Verder staat er technische middag op het programma en staan we traditioneel (10 jaar!) op de Oldtimerbeurs in Eelde op 1 en 2 december a.s., een gezellige beurs met voor elk wat wils, auto's, motoren, vrachtauto's, maar ook zeer veel stands met onderdelen.

Onze website www.roverclub.nl is compleet nieuw, er is veel tijd in gestoken en we hebben getracht er een moderne site van te maken, die ook redelijk eenvoudig en adequaat up to date te houden is. De vernieuwde website, samen met een pagina op Facebook, geeft ons mogelijkheden om via de Social Media onze leden te bereiken en eventueel nieuwe leden te vinden.

Verder breng ik nog even de ROCH kalender onder de aandacht. We hebben dit jaar als thema "De Rover op reis" en de inzendingen "stromen nog niet echt binnen". Dus, schroom niet en stuur de foto's in.

Ik wens jullie veel leesplezier met wederom een volle Viking en graag tot ziens op de komende evenementen!

Namens het bestuur ROCH, Johan Löwik, Voorzitter.

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



VAN DE REDACTIE

In de vorige Viking stond er al iets te lezen van de redactie over Rover 111-jes. Besloten er een artikel over te maken, in dit geval over het opknappen van een Rover 100 serie en bij het artikel horen een dertig tal foto's.

Maar dat is natuurlijk niet het enige artikel wat ik gemaakt heb. Ook die van de Midzomernachtrallye, BMW liefhebber met een Rover BRM, van P1 tot en met P10, Rover 827 Vitesse belevenissen en de Dutch National Triumph Day 2012. Daarnaast ook nog wat toegevoegd bij wat andere artikelen om die nog completer te maken en van verdere informatie te voorzien. Zal voor degenen die het artikel gemaakt hebben wellicht een verrassing zijn dat dit gedaan is door de redactie. Lijkt wel of ik zelf de halve Viking heb gevuld.

Niet alle artikelen zijn van mijn hand, ook andere clubleden hebben een bijdrage geleverd voor deze editie, waarvoor mijn dank. Zo leuk om die diversiteit aan artikelen te mogen ontvangen, want juist dan verschijnt er weer een Viking die voor elk wat wils wel wat te bieden heeft. Beurzen, evenementen, ideeën, informatie, ontmoetingen, techniek, vakantie, het komt allemaal weer aan bod.

Met de lay-out van deze editie heb ik wel even flink moeten stoeien. Alles stond wel op een plek maar het overzicht waar wat stond stemde mij in eerste instantie niet tot tevredenheid. Dus weer een beetje schuiven, verplaatsen, foto's opnieuw plaatsen en weer opnieuw het overzicht bekijken. Drie keer is Viking scheepsrecht en toen kon het mijn goedkeuring wel dragen. Toch het is altijd wel een verrassing hoe de Viking er echt uit ziet op het moment dat die in de brievenbus valt en ik 'm open maak.

Veel kijk- en leesplezier en heb je een bijdrage voor de volgende Viking ? Ik zie het graag tegemoet ! Met vriendelijke Rovergroeten, Marcel van Barneveld-de Bont.



VERSLAG MIDZOMERNACHTRALLYE

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Bijna had hier een blanco stukje gestaan. De redacteur had namelijk wel aan één van de deelnemers een schriftelijke bijdrage voor het clubblad gevraagd over dit evenement maar ergens is de digitale postduif de weg kwijtgeraakt, is men het vergeten of had men even een gebrek aan inspiratie.

Gelukkig kom ik er dan op tijd achter en kan ik, ook al heb ik zelf niet deelgenomen maar wel een deel van de route uitgezet, er toch wel wat over schrijven natuurlijk.

Het uitzetten van een deel van de route is leuk om te doen. Zeker als je van te voren al een idee hebt waar het naar toe moet gaan van beginpunt naar eindpunt maar zelf het tussen deze twee punten puur op gevoel de route uitzet. Beginnend met een stuk snelweg, daarna overgaan op N-wegen, vervolgens een stukje achterland kiest met een onverhard gedeelte erin om via een bosrijke omgeving bij de tussenstop aan te laten komen. Die tussenstop was dan ook mijn eigen bedrijf alwaar er koffie, thee, frisdrank, soep en saucijzenbroodjes geserveerd werd voor de verzorging van de inwendige mens. Dat is natuurlijk een welkome bijkomstigheid en daar blijft het dan niet bij want enkele deelnemers hadden ook te maken met wat kleine technische Rover malheur zoals het verlies van koelwater en een afgebroken bedieningsknop om het bestuurdersraam te kunnen openen. Een schenkan voor koelwater is er dan natuurlijk wel maar een afgebroken bedieningsknop repareren gaat dan even niet. Na de tussenstop ging de route verder door bosrijk gebied om over te gaan op wegen waar goede verlichting op de auto echt wel noodzakelijk is want straatlantaarns waren er nauwelijks tot niet te vinden. Bijna op het eind van het door mij uitgezette gedeelte wilde ik de deelnemers "misleiden" door ze ergens rechtsaf te laten slaan waar dat linksaf moest zijn maar gelukkig kwam ik daar nog op tijd achter toen ik mijn gedeelte twee dagen voor de daadwerkelijke datum nog even aan het narijden was.

Met een aantal van 12 equipes viel het aantal deelnemers wel wat tegen maar het plezier die de deelnemers er aan beleefd hebben was er niet minder om heb ik naderhand wel vernomen. Een enkeling vond de rit iets aan de te lange kant en dat is het enige minpuntje wat mij ter ore is gekomen. De pluspunten die ik gehoord heb was dat je echt goed de route moet lezen wat er staat want de Autoweg is niet de snelweg, die heet echt letterlijk zo en in de vroege uurtjes over de Veluwe rijden laat een diversiteit aan dieren zien die zo voor je auto oversteken zonder het zebepad daarvoor te gebruiken. Het laatste gedeelte van de rit naar het eindpunt bleek niet voor iedereen even makkelijk te zijn maar iedereen heeft het eindpunt heelhuids gehaald.

Kortom, een goed georganiseerd evenement wat mij betreft in 2013 weer herhaald moet worden.



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

VERSLAG AUTOJUMBLE WAALWIJK

Door Marc Stillebroer

Een paar dagen voor de betreffende zondag waren de weersvoorspellingen niet zo best om met een gekoesterde automobiel op een grasveld te gaan staan. Maar goed we hadden ons voorgenomen om te gaan en hadden de twee 827's gepoetst om hoopvol te vertrekken.

Een prachtige dag, 24 juni 2012!!! Oh nee, dat klopt niet helemaal. Het was niet een "drizzle" maar hevige regenval de gehele dag door, en dat deed het normaal o zo leuke evenement de das om.

Het verbaasde mij dat er toch nog een redelijk aantal mensen was op komen draven met hun auto of als bezoeker. Omdat wij een van de eersten waren hebben we geholpen met de tent op te bouwen waar we bijna de gehele dag onder hebben gescholen. We hadden op zich geen slechte plek want wij zaten vlak bij de ingang zodat je al het moois binnen zag komen. Op onze stand stonden twee 216 cabrio's, mijn 827 Vitesse, mijn vader's 827 Si en de 75 Tourer van Truus en Hennie Westland.

Het was een MG evenement dus waren er de bekende MGB's en MGF's. Maar er waren ook wat minder bekende auto's zoals de Jensen Interceptor FF (4x4) van ROCH lid Emile Huijsman en een Lotus Esprit Turbo-John Player Special Edition. De Lotus vond het slechte weer maar niks en liet haar ongenoegen blijken door meerdere malen de eigenaar in de steek te laten temidden van de toeschouwers.

Ik vond het leuk dat er meer jongere auto's op het evenement erbij kwamen zoals een paar Austin Metro's, Maestro's en MG-Rovers.

ROCH lid Marcel van Barneveld kwam met twee auto's naar Waalwijk namelijk met een 827 Vitesse en met een net gerestaureerde SD1 3500 in het matzwart. De SD1 werd bestuurd door voormalig SD1 bezitter Ad Broeders. Marcel heeft de SD1 met een lakrollertje geverfd en het resultaat was zeer goed. Ook heeft Marcel de wagen technisch helemaal in orde gemaakt zodat de V8 net zo agressief klinkt als de wagen eruit ziet.

Het weer werd niet beter maar juist alsmaar slechter en slechter, een aantal bezitters koos ervoor om hun bezit uit de blubber te trekken en huiswaarts te gaan. Ik en mijn ouders hielden het na een paar uur ook wel voor gezien. De andere clubleden en bekenden gedag gezegd waarna we weer terug naar Capelle a/d IJssel reden waar wij ons verbaasden over de kwaliteit van de autowas want de wagens waren droog en schoon thuisgekomen.

EEN KOUD EN NAT WAALWIJK

De redactie was zelf ook in Waalwijk en kan met recht beamen dat het koud en echt nat was. Waterdichte laarzen met bont gevoerd zou geen overbodige luxe geweest zijn evenals de verkoop van warme glühwein.





10e CONCOURS D'ÉLÉGANCE PALEIS HET LOO

Door Johan Löwik

Verrast..... begin juni kreeg ik 's avonds een belletje van Autovisie met de vraag of ik in het bezit ben van een Rover 2000 en bereid ben deze op het Nationaal Concours ten toon te stellen. De organisator was via onze redacteur bij mij terecht gekomen en was op zoek naar een P6-2000 en een SD1. De SD1 (Auto van het Jaar 1977) was reeds gevonden bij een ander ROCH clublid, de heer Astro, in de vorm van een prachtige goudkleurige 1e serie SD1.

Terugkomend op de vraag van Autovisie, natuurlijk zeg je daar als autoliefhebber geen nee tegen, ondanks het feit dat je dat weekend al een Midzomernachtrally hebt en ook de Autojumble in Waalwijk nog op de agenda hebt staan. Gelukkig bleken Hennie en Truus Westland meteen bereid de honneurs in Waalwijk waar te nemen, zodat ik met de witte Rover 2000SC (1964) twee dagen naar het Loo kon, Hennie en Truus nogmaals bedankt!

Nationaal Concours: Naast het internationale concours werd ook dit jaar wederom een nationaal concours gehouden. Organisator Autovisie toont allerlei smakelijke auto's uit vervlogen tijden, waarbij thema dit jaar is "Auto van het Jaar Verkiezing". In het kader van dit thema zal van elke Auto van het Jaar een exemplaar op het concours aanwezig zijn. Natuurlijk mag de 1e Auto van het Jaar, de Rover P6, niet ontbreken en vandaar de uitnodiging.

Zaterdag 's morgens vroeg (08.00 uur) moest ik me al melden in Apeldoorn, ondanks het vroege tijdstip was het al een drukte van belang rondom het Loo. De ontvangst was prima geregeld, polsbandjes en diverse tegoedbonnen voor o.a. koffie en een prima verzorgde lunch voor beide dagen. Minpuntje was de opstelling van de Auto's van het Jaar, deze werden op volgorde van binnenkomst neergezet en niet op bouwjaar. Helaas, zo'n mooie rij auto's moet je chronologisch neerzetten, zodat je ook de ontwikkelingen door de jaren heen kunt zien.

Het Concours is in de vorige 9 edities uitgegroeid tot het mooiste en grootste klassiekerfeest van Nederland. De moderne auto industrie heeft het Concours d'élégance ook ontdekt en gebruikt dit evenement om haar laatste collectie aan het publiek te tonen. Op de Koningslaan sprinten diverse malen per dag vooroorlogse automobielen. Het brullende geluid, de geur van olie en verbrand rubber samen met de enthousiaste presentatie door Bert van den Dool maken dit tot het spectaculairste onderdeel van het weekend.

De reacties op de beide Rover's waren erg leuk en het was een mooi evenement om een keer van dichtbij mee te maken. Ondanks de wat regenachtige zondag heeft het evenement toch ruim 14.000 bezoekers getrokken. Een record aantal bezoekers op de stralende zaterdag en wat natte maar toch blije gezichten op de zondag.





ENGELSE INVLOEDEN OP CORFU

Door Hein Bos



Piep..Piep...Piep!! Na slechts een paar uur slaap, ging op maandagochtend om precies 01:00 uur al de wekker, dat was even schrikken... Moest ik zo vroeg al werken? De wekker ging af met een leuker doel. Gelukkig hadden mijn vriendinnen ik de koffers voor de vakantie al volledig ingepakt. We konden dus vrij snel klaar zijn om richting Schiphol te vertrekken. Met weinig of soms zelfs geen verkeer konden we op pad naar ons reisdoel: Corfu.

Olie en de Rover Tom Cat:

Het was een vlotte tocht, waarbij het opviel dat zo'n New Mini Cooper toch nog best veel overeenkomsten heeft met een Classic. De auto stuurt echt scherp, even te wild aan je stuur trekken en je passagier kan zijn of haar wang afdruk van de zijruit afvegen. Ook reageert de auto lekker op het gas. Voor lange afstanden blijkt het veercomfort nog steeds wat te wensen over te laten, maar toch maakt de auto je vrolijk.

Engels, maar niet enorm praktisch is het feit dat je de motorkap net als bij mijn Maestro nog van binnen aan de rechter, in plaats van de linkerkant moet openen. Misschien nog wel Engelser is dat ik met wel heel groot regelmaat olie dien bij te vullen. Bij de Rover 45 van mijn vader en de Rover 214 Gant van mijn moeder, hoeft dat niet of nauwelijks. Bij de New Mini blijkt dat anders. Uiteraard moet ik wel eerlijk zijn en er bij vermelden dat mijn vriendin Ricky wel zo'n 20.000 kilometer per jaar in haar New Mini Cooper rijdt. En dat dan enig verbruik wel gerechtvaardigd is. Zelf rijd ik ook al jaren dit kilometeraantal en kan vertellen dat dit oliegebruik mij alleen bekend is van de Rover 216 (Tom Cat) Coupe. Deze ondertussen behoorlijk zeldzame Coupe is voorzien van een Honda CRX-Blok dat door zijn potente karakter en verschijning nogal eens in handen valt van (verkeerde) lieden. Mijn Nightfire Red Coupé heb ik verkocht aan iemand die de auto bij de proefrit met koude motor al doortrok tot in (te) ver in het rode gebied. Daarbij merkte hij nog eens fijntjes op dat hij zijn vorige auto, een CRX van Honda definitief tegen een grote boom had gepland. Mijn oude liefde zag ik onlangs weer op de Autojumble in Waalwijk. Ondertussen is de auto weer van eigenaar verruild en onder andere voorzien van Lexus-achterlichten, grote niet-originele velgen en een carbon look motorkap. Ook het hout in het interieur is vervangen door de carbon look. Niet ieders smaak, maar de auto leeft tenminste nog en dat is al heel wat na 19 jaar. Oh ja, oliegebruik of niet, de Mini had Schiphol gehaald.

Britse Rijk:

Eenmaal aangekomen in Corfu werden we vriendelijk doch dringend verzocht plaats te nemen in een touringbus die ons richting het door ons geboekte appartement zou brengen. "Kalos orisante!", aldus luidde de begroeting. Welcome hoor je hier natuurlijk ook vaak.

Het eiland lijkt mondainer dan de Griekse eilanden in de Egeïsche Zee. Eeuwenlang stond Corfu onder Venetiaanse maatschappij, daarna behoorde het tot het Britse Rijk.

Landschappelijk is het eiland een mengeling van de dorre en steenachtige Balkan en de groene heuvels van Italië. Het eiland is bedekt met olijfboomgaarden, waaruit her en der donkere, spitse cipressen naar de hemel rijken. Zo wel de architectuur als de muziek staan bol van de Venetiaanse invloeden.

Young mister Rover:

Als autofreak let je toch ook sterk op het lokale autopark, waardoor ik direct mijn jetlag overwonnen leek te hebben toen ik een Honda Ballade zag rijden! Dit was de eerste auto, waar ik ter oefening kort voor mijn eerste rijlessen ingereden heb. Ik doel op de "Hyacinth Bucket" Rover 213 die mijn ouders destijds hadden, ook wel bekend Young Mister Rover. De eilandbewoners lijken hun voertuigen bij voorkeur niet naar de sloop te willen brengen. Ik heb in een week meer Rovers 214 (R9) zien rijden dan in Nederland in het afgelopen jaar. Ook de Rover "Bubble" zie je al dan niet als MG nog genoeg langs komen. Als Youngtimer-liefhebber en lid van de leuke club en in de vorige Viking nog aangehaalde Elk Merk Waardig (info zie www.elkmerkwaardig.nl), kijk je je ogen uit op dit zonnige oord. Zo zag ik een Honda Civic Sedan, model Triumph Acclaim, diverse Seat Malaga's, Zastava's, Lada's en last but not least een Austin Maxi! Ik kreeg niet het idee dat de bevolking in Corfu uit passie hun auto koesteren.

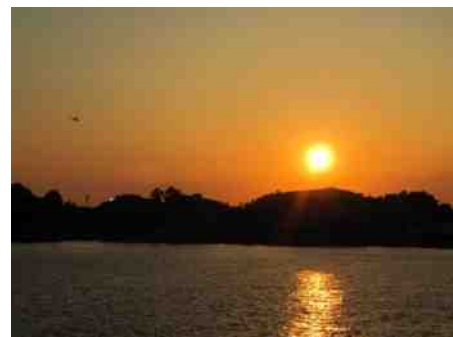
Wat wel lijkt te helpen is het roest-gunstigere klimaat en de minder strenge keuringsregels. Misschien speelt het beperktere budget van velen ook een rol, waardoor doorrijden in een oude Rover – zolang de auto het goedkoop doet – interessant is. Zo ziet u maar, onze bekende voetbalfilosoof J. Crujff heeft weer eens gelijk: "Elk nadeel heft z'n voordeel!"

U zult begrijpen dat wij Corfu aanraden als vakantie-oord!

HEIN'S EX ROVER 216 COUPÉ

De redactie kreeg het verzoek van Hein om oude foto's van zijn Rover 216 Coupé bij het artikel te willen plaatsen want de auto leeft immers nog voort na 19 jaar. Althans, dat was zo toen de redactie het stukje ontving voor plaatsing in de Viking, eind juni.

Echter, even daarvoor al was de Rover 216 Coupé ingeruild op een Rover 45 Diesel bij een oud Rover dealer in het oosten des lands. Deze oud Rover dealer deed de auto over aan een handelaar annex autodemontagebedrijf enkele dorpen verderop. Daar is de auto alsnog tenaamgesteld aan een particulier die het genoegens slechts enkele weken heeft mogen smaken van het bezit van een Rover 216 Coupé. Slechts enkele weken inderdaad want de auto werd finaal in elkaar gereden aan de achterkant door een niet nader te noemen Frans merk waarvan men graag wil: Probeer Eens Uw Geluk En Ondervind Trammelant. Kortom, Rover 216 Coupé total loss en diverse forumleden van een internetforum, waar zowel Hein als de redacteur geregistreerd zijn, hebben nog geprobeerd om de onderdelen van de auto voort te laten leven op hun eigen voertuigen. Het heeft niet zo mogen zijn, de Rover 216 Coupé is als complete auto de shredder in gegaan. De redactie.



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 KLASSEKER
- UITSTEKENDE VERZEKERINGEN VOOR DE KLASSEKER EN DE MODERNE AUTO
- MAXIMAAL KLASSEKERPLEZIER DOOR TOERRITTEN, TAXATIES, TECHNISCHE INFORMATIE EN EEN PRACHTIG CLUBBLAD MET VEEL WETENSWAARDIGHEDEN

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

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12



Door Marcel van Barneveld-de Bont

Dit kampeerseizoen staan Joyce en ik dit jaar op NCC terrein Den Treek in Woudenberg, vlakbij het Henschotermeer, met onze caravan alwaar we een seizoensplaats hebben van begin april tot en met eind oktober. Dat is een heerlijk kampeerterrein, in het bos, waar we heerlijk kunnen vertoeven om ons te onthaasten, uit te rusten en toch geografisch zo gunstig gelegen dat we beiden toch binnen een half uur op onze werkplekken kunnen zijn.

Natuurlijk hebben diverse medekampeerders het geroffel van de matzwarte Rover SD1 mogen aanhoren en als deze op het parkeerterrein staat zie je menig bezoeker een rondje rond de auto lopen en ik kijk op gepaste afstand toe met een grote glimlach op mijn gezicht. Ben ook de enige seizoensplaatshouder die zich voortbeweegt in exemplaren van Brits Mobiel Erfgoed, zo nu en dan neem ik ook de Rover 827 Vitesse wel eens mee. Omdat we dat weten valt het daarom ook op, op het moment dat er een ander NCC-lid in het bezit van een Rover het campingterrein op is komen rijden voor een verblijf op eerder genoemd terrein. Mij ontgaat dat nog wel eens met de werktijden die ik hanteer, Joyce echter niet wat resulteerde in soort van klein interview wat ik jullie niet wil onthouden.

Ik kom op een zaterdagavond vrij laat terug, het schemert inmiddels al en Joyce zegt tegen mij: “Er staat een BRM op het terrein met volgens mij een klassieke caravan erbij, zullen we er even naar toe lopen?”. Ik haal mijn digitale fotoestel uit mijn koffer, schemer of niet, foto's maken zal ik. “Is inderdaad een BRM” zeggen we tegen elkaar waarop de eigenaar z'n voortent uit komt lopen en zegt “dat jullie dat herkennen zeg en ook nog weten dat dit type zo heet”. “Ja, we rijden zelf allebei diverse Rover's, Marcel heeft zeer veel verstand van dit merk, zit in het bestuur van Rover Owners' Club Holland en is ook de redacteur en maakt het clubblad ieder kwartaal” zegt Joyce tegen de eigenaar en “volgens mij krijg je nu gelijk wel een soort van vragenuurtje op je af”. Dit is dus een kwestie van een haarscherpe voorzet van mijn wederhelft inkoppen dus ik brand gelijk los.



“Hoe kom je erbij om eigenlijk zo'n unieke auto te rijden?” “Ik werkte bij een schadeherstelbedrijf waar deze auto binnen werd gebracht met wat schade aan de voorbumper, zijscherm en grille”. “Niet dat ik op zoek was naar iets maar ik vond het een opvallende verschijning dus heb ik eerst onderzoek gedaan naar wat voor auto dit nu eigenlijk is”. “Na wat onderzoek en het feit dat de eigenaresse van wie de auto was zelf de schade had veroorzaakt en niet wilde laten maken heb ik via een omweg besloten de auto over te nemen”. “Daarna heb ik de auto zelf gerepareerd en ook maar meteen een onderhoudsbeurt gegeven”.

“Hoe bevalt de auto als caravantrekker?” Eigenlijk wel prima, hoewel ik daarvoor normaliter een andere auto gebruik, maar ik vond dat de BRM dit ook maar eens moest doen en zo kon de BRM ook eens een lange afstand rijden want anders is het alleen maar binnen de bebouwde kom in Zoetermeer waar ik vandaan kom, voor woon-werk verkeer”.



“Het is niet helemaal tijdperkverantwoord met de leeftijd van de caravan, niet waar?”. Ja, normaal gesproken staat er een BMW 320/6 Type 1 voor de Constructam van 1969, maar de BMW lust al een aardige slok benzine, laat staan met een caravan erachter, dan zal het verbruik iets zijn van 1 op een kleine emmer”. “Moet je eens nagaan als mijn andere BMW, een 635CSi, een trekhaak zou hebben en ik zou besluiten daar een caravan achter te hangen, maar dat gaat voorlopig nog niet gebeuren want ik ben momenteel bezig met een deelrestauratie”. “Oh ja, ik heb ook nog een andere BMW in mijn bezit, een 2002”.

We hebben het daarna nog even over zijn auto's en het werk wat ik doe.

“Vind je het goed als ik wat foto's maak van je auto, ook al is het inmiddels donker?” “Ja, natuurlijk, maar mag ik jouw visitekaartje hebben?” “Ja, natuurlijk, kom ik morgen even brengen bij je”.

De volgende dag inderdaad mijn visitekaartje gebracht en nog even wat extra foto's gemaakt, zo ook degene die op de voorkant van deze Viking prijkt.

Met recht een mooie BRM die vertroeteld wordt, geen spatje roest te vinden op de auto want het wil wel eens voorkomen bij de achterklepscharnieren en de dorpels net voor de achterwielen.



Dé klassieke Rover P4/P5/P6 specialist

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



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

ROVER 75 TOURER ERIN, TOYOTA PRIUS ERUIT



Door Frank Cornelisse

Omdat ik veel commentaar kreeg op mijn Toyota Prius III, die ik als dagelijkse auto gebruikte en ik de Rover 75 Tourer erg mooi vind, had ik na de nachtrit besloten de Prius te verkopen en op zoek te gaan naar een mooie 75 Tourer met weinig kilometers en een 2,5 liter V6 motor.

De auto op bijgaande foto's vond ik in Naarden bij een captain van de KLM die er alleen heen en weer mee reed naar Schiphol. Het is een Sterling met alle opties. Berry Smink heeft de aankoopkeuring gedaan en vond het een goede mooie auto, dus de zaak beklonken. Berry Smink laat ik preventief de distributieriem vervangen inclusief alle toebehoren, zodat de Rover nog jaren mee kan.

Wel wilde ik graag full screen navigatie, bluetooth telefoon, radio, MP3 speler en DVD/CD speler zoals in de Prius. Ik vond een nieuw apparaat op Marktplaats gemaakt voor de Chinese MG7, de prijs was heel redelijk en de inbouw duurde 2 uur, alleen moet ik nog een kabeltje vinden zodat ik het apparaat vanaf het stuurwiel bedienen kan. Mocht iemand interesse in dit apparaat hebben, de verkoper had er nog één, hij had een aantal gekocht in Engeland.

De Prius direct op marktplaats gezet, was ik binnen twee dagen kwijt aan een mevrouw uit Texel, die precies een auto met mijn specificaties zocht.

Nu bezit ik een Rover 218 VVC Cabrio en deze 75, of er ooit nog Rovers bijkomen weet ik niet, mijn garage is nu vol.

Vervolg van de redactie:

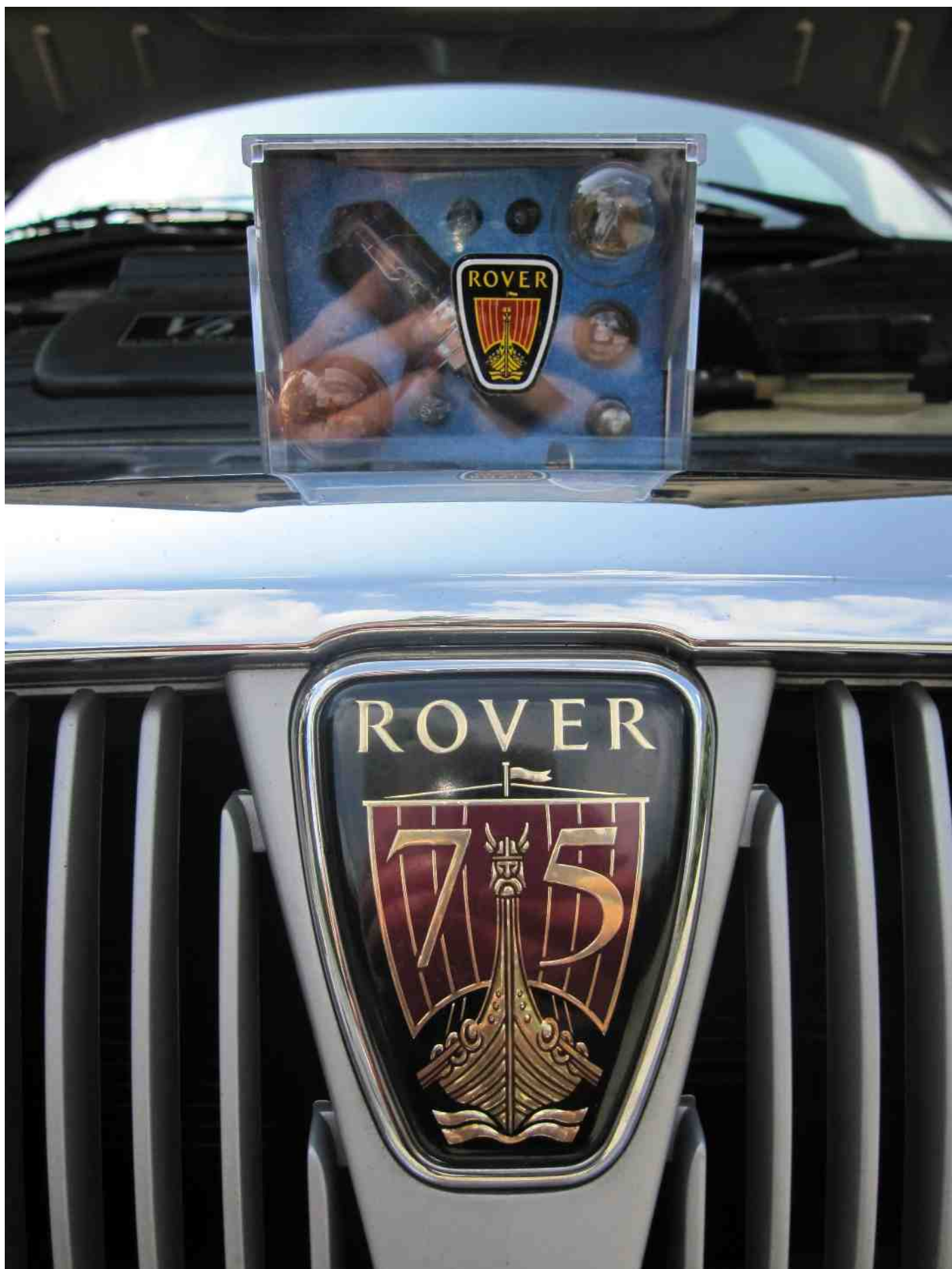
Inderdaad een mooie 75 Tourer in de kleur White Gold Metallic met een fraai beige lederen interieur heeft de redactie mogen constateren tijdens de fotoreportage die de redactie van deze auto heeft gemaakt.

Deze 75 Tourer is nog voorzien van echt hout van binnen waarbij de latere bouwjaren naar verluid, ook degenen na de facelift, dit vervangen is door imitatie hout. De lichtmetalen velgen zijn niet origineel maar misstaan niet op deze auto. Enkele originele type velgen die er bijvoorbeeld wel op horen zijn Star Spokes en Serpents. Je kan er natuurlijk ook voor kiezen om de velgen van een Rover 75 V8 erop te monteren.

Wie zich verdiept in de mogelijkheden om een Rover 75 aan te kleden naar eigen inzicht komt tot nog veel meer mogelijkheden zoals bijvoorbeeld houten handremgreep, lederen pookhoes, extra badges rondom, een beklede middenconsole, houten versnellingspook en een lederen interieur in de kleur aubergine, groen of zwart met een lichte kleur piping erop. Maar hier hoeft het niet mee op te houden natuurlijk, ook witte wijzerplaten van een MG ZT zouden kunnen of de gezellige oranje verlichting in het dashboard vervangen voor wit LED licht. Ander stuurwiel erin kan ook, half hout half leer. Voor zover de redactie het heeft kunnen achterhalen tot nu toe zijn de voornoemde opties ze nog niet eens allemaal, liggen enkele van de genoemde onderdelen zeker niet op iedere hoek van de straat en als je ze vindt, dan liggen ze niet in de koopjeshoek.

De redactie heeft het dan nog niet gehad over het aankopen, onderhouden en rijden van een Rover 75.







VAN P1 TOT EN MET P10

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Al foto's plaatsende voor deze Viking, voor de computergeleerden onder ons heet dat uploaden, en dan met name degene over het hier navolgende artikel, blader ik door een oude stapel krantenartikelen van 30 juni 1976.

Bekende datum ? Dat kan kloppen, op die dag is de Rover 3500 groots in het nieuws verschenen in The Birmingham Post en een British Leyland Mirror. Werkelijk een schat aan informatie staat erin die zelfs mij onbekend was als Rover SD1 liefhebber.

Je bladert nog eens rustig verder en mijn oog valt op een overzicht waar boven staat: "At a glance P1 to P10".

P10 ? We gaan toch niet verder als P6 ? Niets blijkt minder waar en daarom onderstaand een overzicht van de P1 tot en met de P10, op z'n Engels en letterlijk overgenomen, waarbij ik me al vragen stel bij het hoe en wat over de P8 en P9. Wie daar meer over weet, maakt daar een artikel over in de komende Viking ?

P1: 1937-1940

Ten, Twelve, Fourteen, Sixteen

P2: 1945-1947

Improved Ten, Twelve, Fourteen, Sixteen

P3: 1948-1950

60, 75, with IoE engines, ifs, short chassis, old-style bodywork

P4: 1950-1964

75, 60, 90, 105, 80, 100. The Cyclops model

P5: 1958-1973

Three litre, 3.5 litre, monocoque body

P6: 1964-1977

2000, 3500, 2200. Bolt-on body panels, de Dion rear

P7: 1962-1974

Research cars used in P8 and P10 development

P8: Killed

Four litre V8 with de Dion rear

P9: Killed

Better known as the P6BS mid-engined sportscar

P10: 1976

Later known as the RT1, then the SD1 and now the Rover 3500

ROVER P5 MEETING NOORD

Door Jens Valk

Bij het openslaan van de Viking van afgelopen juni, viel mij allereerst de forse lengte van de lijst van nieuwe leden op, een gunstige ontwikkeling natuurlijk, maar als de P5B Coupé met plaatsnaam Hindeloopen niet aan het einde van de laatste regel van die lijst had gestaan was het mij niet opgevallen.

Verder lezend bleek het hier nu te gaan om het nieuwe ROCH-lid Martin Remeus die dus eveneens met een P5B Coupé, kennelijk op 5 kilometer afstand van mijn woon-dorp Molkwerum resideerde. Een kans van niets dat in zo'n open ruimte als Friesland op zo'n korte afstand van elkaar, zich twee van dergelijke toch schaars te noemen Rovers ophouden.

Ik nam toen het initiatief om eens te bellen voor een kennismaking, waarop verbaasd ('hoe is het mogelijk') en enthousiast werd gereageerd. Een afspraak op een parkeerplaats in Hindeloopen was snel gemaakt en beide leden keken uit naar wat er nu feitelijk van waar was.

Dhr. Remeus keek verbaasd naar mijn dirt over white P5 en ik naar zijn schitterende silver birch over admiral blue gekleurde P5 waarvan hij sinds een half jaar eigenaar was. De Rovers met originele Nederlandse kentekens dateerden ook nog eens van dicht bij elkaar gelegen data namelijk respectievelijk van eind 1969 en begin 1970. Dhr. Remeus zei zeer tevreden te zijn met z'n P5 die nagenoeg dagelijks wordt gebruikt.

Dat er frequent mee door 'm'n' dorp wordt gereden was mij nog niet opgevallen, wel hadden Dhr. Remeus en z'n vrouw meerdere malen mijn P5 zien rondrijden o.a. met 'daklast'.

Er werden technische, service gevoelige en historische data van beide P5's uitgewisseld alsmede persoonlijke ervaringen waarna werd besloten met een toer door de bochtige en smalle straatjes van het friese stadje Hindeloopen naar de eveneens historische (kapteins)woning van de familie Remeus.

Nadat de parkeerproblemen voor beide Rovers waren opgelost werd er koffie gedronken in huize Remeus. Al verder pratend over Rover en algemene wetenswaardigheden werd aangeschoven voor de lunch. Na dit gastvrije onthaal stapte ik weer in mijn P5 en wrong mij uitgewuifd door de familie Remeus, weer Hindeloopen uit.

Voor ons een (noordelijk) Rover treffen dat zeker voor herhaling vatbaar is waarbij ook andere (regionale) Rover rijders zich kunnen aansluiten.





Omdat we nog jaren samen willen blijven

TVM Klassieke Voertuigenpolis

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 verzekeringen 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 Klassieke Voertuigenpolis voldoet aan alle FEHAC-eisen en is zeer positief beoordeeld door de FEHAC. De polis wordt u aangeboden tegen gunstige voorwaarden.

Meer weten? Kijk op www.tvm.eu of www.ovhv.nl of bel (0528) 29 29 99.



TVM verzekeringen | Van Limburg Stirumstraat 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.eu

DETROIT IRON

Het is ook zo'n bevlogen mens, die vrouw van mij. Is ze gezellig een middagje aan het high-tea-en in Angenmore met een stel vriendinnen, loopt ze op de terugweg even de plaatselijke kiosk binnen om een autoblaadje voor me mee te nemen. Ze komt thuis met een editie van Auto Review Special USA Cars.

Alvast bladerende aan de keukentafel valt mijn oog direct op een artikel wat gaat over Detroit Iron. Detroit was een eens zo florerende stad waar de auto industrie hoogtij dagen vierden in de vorige eeuw en waar menig Chevrolet, Dodge en Ford van de lopende band heeft gerold. Ook die supermodellen als Camaro, Challenger en Mustang. Niet aan te slepen die supercars van vroeger met Cleveland en Windsor motoren, de ene versie met nog meer vermogen dan de andere. Tegenwoordig is een deel van Detroit vergane glorie, ter vergelijking zou je eens naar het plaatsje Doel bij Antwerpen moeten rijden en daar foto's gaan maken, je zal dan weten wat ik bedoel.

Iets verderop in het blad ontwaar ik een artikel over de nieuwe Chevrolet Camaro, Dodge Challenger en Ford Mustang. Stuk voor stuk mooie modellen. Nu kon ik vroeger al niet kiezen wat ik nu eigenlijk de mooiste USA Car vond, al helemaal niet met de American Car Bible die ik bezit en geregeld aan het doorbladeren ben. De jaren '50 auto's komen nou niet in aanmerking maar wel bijna al degenen die na het imposante vleugeltijperk overgegaan zijn op de wat strakkere en rechtere lijnen. Maar goed, ik lees rustig verder het artikel uit over de drie nieuwe modellen en wederom, ik kan niet kiezen tussen deze drie.

Waarom niet? De Ford Mustang Cobra is een op zichzelf staande auto, staat wat mij betreft qua model los van die andere twee. Zou er zeker eens een rondje mee willen rijden, niet in de laatste plaats over een willekeurig Engels circuit. Zou qua kleur niet gaan voor gifgroen hoewel het bij het woord Cobra zou passen, maar welke kleur dan wel? Ook hier kan ik niet uit kiezen, wel iets van two-tone, maar bij de plaatselijke citroenendealer kan je al kiezen uit twintig kleurcombinaties DS3, hoe zit het dan bij de Ford? Duidelijk niet zoals vroeger, waar je een stuk Detroit Iron kon kopen zoals die maar, wat was het ook al weer, groen of zwart was? Blijft nog over wat ik dan vind van de Chevrolet Camaro en Dodge Challenger. Aan de buitenkant wint de Challenger het met afstand van de Camaro, het lijnenspel is wel zo mooi als ook de vorm van de verlichting rondom. Aan de binnenkant wint de Camaro het, alleen al vanwege die retro klokkenwinkel die voor je neus prijkt als je achter het stuur zou zitten. Kortom, combineren die twee en je hebt een fantastisch stuk Detroit Iron. En nog heb ik me niet eens gekeken en gelezen over de mogelijke motorisering. Hemi V8 zal er vast wel eens in kunnen liggen met wellicht zo'n modern snufje dat de helft van de cylinders het maar doen als je aan het cruisen ben. Dat wil ik dan ook weer niet want als ik 8 cylinders wil dan moeten ze het ook alle 8 doen want de geluidsbeleving moet enorm zijn, geen stereo-installatie nodig, zoiets zal als muziek in de oren klinken als het stuk Detroit Iron van z'n plaats komt als je het gaspedaal maar even kietelt. Kleur van de nieuwe creatie? Toch de stereo-installatie erin, al was het maar voor dat ene liedje van Avril Lavigne, What The Hell.

De rest van het blad is overigens ook zeer de moeite waard, zeker ook het reisverslag van Oost naar West via Route 66 en de Grand Canyon, alleen mist dat artikel nou net dat ene ding. Had 'm gereden in een stuk Detroit Iron. Je zou toch de koning te rijk geweest zijn, niet waar?

Best regards, Mr. Furfield



ROVER 827 VITESSE BELEVENISSEN

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Sinds een kleine maand is de Rover 827 Vitesse weer van APK voorzien. Hebben zowel Joyce als ik in het jaar 2010-2011 er een goede 14.600km mee gereden met een drietal problemen.

Steeds liep de rechter voorband stukje bij beetje leeg. Maar dat werd snel verholpen door de band van de velg te halen en de velgrand wat op te schuren. Daarnaast brandde op het dashboard het PGM-EFI lampje af en toe en daarna constant. Dat resulteerde in het steeds vaker afslaan als de motor stationair stond te draaien als je in de file stond of voor het stoplicht stond te wachten. Gelukkig lag er nog een tweedehands nokken-assensor op de plank en werd deze vervangen. Zit niet echt op een lekker makkelijke plek in het motorblok overigens. Het probleem is er overigens wel mee verholpen. Daarnaast nog de achterdemper van de uitlaat vervangen, was zover weggeroest dat lassen geen optie meer was.

In het jaar 2011-2012 iets minder afstand met de auto gereden, wel helemaal 300km minder. Moet ik er wel bij zetten dat de auto een maand of twee en half werkloos in de bedrijfshal heeft gestaan. Joyce met mooi weer op de fiets naar het werk en sinds dat de matzwarte SD1 klaar is rij ik daarmee en staat de groene SD1 al enige tijd stil, wachtend op grote cosmetische en technische vertroetelbeurt.

Wederom in een jaar tijd kunnen er onderdelen de brui aangeven, al dan niet door eigen stomme schuld. Eerst werd Joyce een keer een tikkie van achteren gegeven bleek, toen ze auto bij zich had. Achterbumper gescheurd en linkerachterlicht aan gruzelementen. Had ik nog op de plank liggen van een eens door mijzelf kortgereden Rover 827 Sterling dus was het vervangen ervan zo gepiept. Enkele maanden later vond het raammechanisme linksvoor dat het handiger is om je portier te openen bij de parkeergarage dan dat je het raam naar beneden kan doen. Inmiddels was ik in het bezit gekomen van een donorauto (Rover 827 Vitesse in dezelfde kleur) waarbij dit onderdeel nog wel goed is, dus tot vervangen over gegaan. Geduld is een schone zaak in deze want het is even wurmen in een portier van een Rover 827 Vitesse. Enkele maanden later kuste ikzelf een obstakel linksachter dus dit was de tweede keer binnen een jaar dat de achterbumper gescheurd was en het linkerachterlicht aan gruzelementen. Met dank aan de eerder genoemde donor was er een achterbumper voor handen maar geen linkerachterlicht meer want die was inmiddels in het bezit van een ander clublid. Via een kleine omweg weer een linkerachterlicht bemachtigd. Klusje dus nog een keertje doen. Inmiddels weer een tijdje verder en ik hoor een soort van sportief geluid onder de auto vandaan komen dus auto op de hefbrug gereden. Blijkt de middendemper van de uitlaat aan het einde bij de flensverbinding met de achterdemper doorgeroest te zijn. Beschermplaatje eraf gehaald en geconstateerd dat dit niet meer te lassen viel. Dus exemplaar van de donorauto afgehaald maar ook deze is niet helemaal gasdicht blijkt. Sinds dat ik een middeeltje hebt, ontdekt wat een soort van exopy annex vloeibaar staal is, waarmee ik de carterpan van een Rover SD1 heb gerepareerd, proef op de som en het goedje gemengd en de middendemper van de donorauto ermee gerepareerd. Vlak na de reparatie met wat hulp het uitlaatdeel vervangen en vervolgens op voor de APK. Moest alleen even een koplamp afgesteld worden en rechtsvoor liep de band ook langzaam leeg dus wederom de velg opgeschuurd.

Twee en halve maand werkloos staan vroeg natuurlijk om een blokje om en dan ook weer eens een lange afstand er mee rijden dus op naar de benzinepomp. Dit was voor het eerst dat ik drie cijfers voor de komma mocht afrekenen voor een volle benzinetank en het was notabene bij de op één na goedkoopste benzinetank in de regio waar ik woonachtig ben. Dat was even schrikken, maar het rijplezier is er niet minder om geworden in de laatste week van augustus dat ik de auto bestuurd heb.

ROVER 100 SERIE OPKNAPPEN



Door Marcel van Barneveld-de Bont

Laat ik beginnen door hier neer te zetten dat het hier niet om de P4 gaat, maar om de Rover 100 Serie die gebouwd in Nederland geleverd zijn vanaf de herfst van 1990 tot en met eind 1997.

Deze Rovertjes zijn de opvolgers van de Austin Metro, eventueel badge engineering te noemen.

Er zitten wel degelijk een hoop verschillen tussen de Austin Metro en de Rover 100, zeker motorisch gezien want waar de Austin Metro het nog mocht doen met 1000cc en 1300cc kwamen de Rover 100 serie op de markt met 1100cc en 1400cc voor de benzineversies en zelfs 1500cc voor de dieserversie. De 1400cc versie was er dan nog als automaat uitgevoerd met CVT, de 1100cc en 1500cc kenden deze optie niet. De meesten zijn geleverd als drie deurs versie en een enkeling als vijf deurs versie. De laatste jaren (1996-1997) lag er een K-series motor in het vooronder en aan het einde van de levenscyclus was er eigenlijk alleen nog een 1100cc versie te krijgen met de typenaam Kensington.

Een andere typenaam die in omloop was is Ascot en dan zit er vaak een houten stuur in. Achter de cijfers 111 en 114, welke refereren aan de cylinderinhoud stonden vaak lettercodes zoals Li (meestal is dit de CVT versie), Si (wat luxer aangekleed) en Gti (lichtmetalen wielen en de meeste pk's). Laatst-genoemde is ook de zeldzaamste van het stel.

Qua interieur is het verschil al minder klein tussen de Austin Metro en Rover 100. Zo zijn de stuurkolomhandels en kachelbediening ongewijzigd gebleven als ook de manier waarop de gordels in de auto bevestigd zitten. Stoelen en achterbank zijn, afgezien van wat modernere stoffering, qua vorm ongewijzigd gebleven. Het dashboard zelf kent een wat andere klokkenwinkel en schakelaar.

Qua carrosserie zijn er ook wel wat zaken veranderd in de loop der jaren. De portieren van de Austin Metro en Rover 100 zijn identiek, voorschermen, motorkap en achterklep daarentegen niet. Daar-naast kun je voorschermen en motorkap van de Rover 100 van de eerste generatie, die met hoekige koplampen, weer niet uitwisselen met degene van de tweede generatie, die met de ronde koplampen en geïntegreerde richtingaanwijzers. De tweede generatie heeft overigens dan ook weer andere stuurkolomhandels, gelijkend degene die in Rover 200 MK3 zitten en in de Rover Tourer (niet te verwarren met 75).

Tot zover wat wetenswaardigheden over de Rover 100, ga ik het nu hebben over het opknappen van zo'n type auto en dan met name het roestgevoelige gedeelte. Begin mei van dit jaar kwam er iemand binnen met een Rover 111 Kensington van 1997 met de vraag of ik deze auto zou willen opknappen, immers ik had een Austin Metro eens opgeknapt en een vertroetelbeurt gegeven zodat die nog jaren meekon. Auto op de hefbrug gezet en eerst maar eens een bodemonderzoek gedaan. Ik constateerde flink weggeroeste kriksteunpunten aan de onderzijde, zowel links als rechts. Tevens zag ik dat de bodemplaaf bij de stoelbevestiging aan de bijrijderszijde los begon te laten. Verder inspecterend zag ik dat de dwarsbalk van het achterste subframe zo krokant was als verkruimelbare koekjes. Na het bodemonderzoek de achterwielen van de auto gehaald en om de stevigheid van de dwarsbalk van het achterste subframe vast te stellen daar een grote assteun ondergezet. Heb het zelden zo onder een auto horen kraken overigens, maar het hield nog wel stand. Met de achterwielen eraf kon ik ook de hoeveelheid roestschade vaststellen aan de wielkastranden. Dat was rechtsachter meer dan 50% en dat is niet APK waardig. Het subframe achter overigens ook niet APK waardig. Remmerij aan de



achterzijde bleek overigens ook wel enigszins vast te zitten en ik zag remoliesporen duidende op lekke wielremcilinders.

In alle eerlijkheid tegen de eigenaar verteld dat alle problemen wel op te lossen zijn tegen een niet gering bedrag gezien de hoeveelheid werk die er aan zit waarop de eigenaar besloot zijn recente aanwinst bij mij achter te laten.

Enkele weken later komt er een Rover 114Li binnen met eigenaar met een soortgelijk verzoek. Vorig jaar bij de APK geconstateerd dat er laswerk aan zit te komen en dat zou nu, als het nog kon, verholpen moeten worden. Deze Rover ook op de hefbrug gereden en ook weer een bodemonderzoek gedaan. Dit keer geen doorgeroeste kriksteunen aan de voorkant en dat is al een grote meevaller. Wel een gat en loszittende naad op de bodem aan de kant van de bijrijdersstoel. Subframe achter in een prima conditie maar wel boven de einddemper en rechtsachter onderin een hoekje enkele roestgaten. Wederom een grote assteun onder het subframe en de achterwielen eraf gehaald. In de binnenkuipen zit een driehoeksversteving, onder andere voor de rubbersteunen voor het opvangen van de vering van het achterste subframe en deze begon los te laten, aan beide zijden. Voertuig weer op de wielen gezet en kofferbakbekleding eruit gehaald en daar stond inderdaad water en waren er enkele roestgaten zichtbaar. Daar had de eerder genoemde Rover 111 Kensington overigens weer geen last van. De Rover 114Li was in het verleden overigens al eens voorzien van nieuwe wielkastranden achter en dat zag er dan ook allemaal prima uit.

De Rover 114Li was ooit nieuw gekocht door de huidige eigenaar als boodschappenauto voor zijn vrouw, interieur toen zelf met leer laten bekleden en moest inderdaad een tweede leven gaan krijgen dus aan de slag ermee. Achterbumper eraf gehaald en overgaan tot het verwijderen van de achterdemper. Deze bleek gatenaak te zijn maar een ander exemplaar was dus al voor handen, die van de Rover 111 Kensington, ook al vertelde het online bestelsysteem van de automaterialenzaak dat dit niet dezelfde zijn, het is één op één over te zetten. Vervolgens alle kofferbakbekleding uit de auto gehaald tot aan de achterbank. Daarna de bijrijdersstoel verwijderd en de instaplijsten gedemonteerd zodat het vloertapijt omgevouwen kon worden. Het voorbereidende werk voor schuren, lassen, kitten en tectyleren zit er nu op.

Uit het gereedschapmagazijn de accuboormachine en gewone boormachine gehaald en aan de gang met staalborstels die daarin kunnen in diverse vormen (rond en komvormig) als ook een negerkoekje (die dingen heten echt zo) om alle roest weg te halen en er zo ver rondom om heen te werk te gaan dat er blank staal ontstaat om daarop te kunnen lassen. Uit de Rover 111 Kensington de driehoeksverstevigingen geslepen en deze ook bewerken dat deze gelast kunnen worden. Dat is een snellere methode dan deze na te moeten maken uit blank plaatstaal. Voor de rest van de plaatsen die gelast moesten worden deed een stuk blank plaatstaal dienst waarbij alle vormen op maat gemaakt moesten worden dus met karton aan de slag en knippen en vouwen maar om daarna met de slijpschijf de stukken te maken en daarna pas te maken en af te bramen zodat het verwerkbaar is.

Lasser ingehuurd die eveneens APK keurmeester is en na een paar avonden en een halve weekenddag was het laswerk klaar. Laswerk is dusdanig gedaan zo dat het APK waardig is maar ook zo goed gelast, eerst puntlassen waar nodig en dan rondom aflassen, zodat het allemaal stevig genoeg is.

Na het laswerk de pot strijkit uit het magazijn gehaald en alle naden eens extra dik ingekit zodat vocht nagenoeg geen schijn van kans meer heeft en laat maar lekker een nacht drogen. Daarna op verzoek van de eigenaar de Rover 114Li een zeer grondige tectyleerbeurt gegeven en waar de auto nog een beetje ML kon gebruiken is het ook daar toegepast. Wederom weer alles een nacht laten drogen en daarna konden de losse onderdelen weer terug gezet worden zoals de instaplijsten, bijrijdersstoel, kofferbakbekleding, een andere

achterdemper en de achterbumper. Voertuig is nu helemaal weer klaar en kan er weer jaren tegen aan. Goed werk geleverd, auto is enkele weken daarna met vlag en wimpel door de APK gekomen.



De Rover 111 Kensington was dus een prima donor voor deze klus en is in de tussentijd compleet gedemonteerd en stond als kale body in de bedrijfshal te wachten om opgehaald te worden toen er weer een Rover 100 Serie binnen kwam met het verzoek om deze op te knappen.

Wederom was dit een Rover 111 Kensington maar deze was in een zo verregaande staat van ontbinding dat hier maar één oplossing voor mogelijk was. Bij dit exemplaar zaten de kriksteunen op slechts een paar centimeter vast aan de bodem en stonden zelfs zover naar binnen dat de bulten in het vloertapijt zichtbaar waren. Bovendien zat het rechterachterscherm niet meer vast aan de rest van de carrosserie, stond het linkerachterwiel scheef onder de auto want de rubber bus in de draagarm was weggesleten, het K-series blok had een lekke koppakking en een lekke radiator. Kortom, benzinetank leeghalen (speciaal trucje), radio CD-speler eruit en weg ermee want van twee dezelfde auto's voorraad onderdelen aanhouden is teveel van het goede. Bovendien had ik daar de ruimte ook niet voor.

Kriksteunen van een Rover 100 serie zijn overigens wel te repareren maar dan moet het hele interieur aan de bodemzijde van de auto verwijderd worden om vervolgens eerst de bitumen die op de bodem daar ter plekke zit weg te beitelen en dan kan je aan de gang om het te repareren, maar dit is zeer tijdrovende klus.

Op de fotoreportage op de volgende pagina's is te zien hoe en waar zo'n Rover 100 serie kan roesten, hoe het eerder beschrevene gerepareerd is, enkele foto's van de Rover 100's inclusief demontagemogelijkheden en de uiteindelijke afvoer via een erkend demontagebedrijf.

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







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

VERZEKERING • VERMAAK • REPARATIE

Eemnesserweg 25,
3743 AD Baarn

035 - 5413431
OF FAX 035 - 5414409

**BEL... EN LAAT
VERRASSEN**

CLASSIC DAYS OP SCHLOSS DYCK

Door Karel Kruyt

De jaarlijkse "Classic Days" op Schloss Dyck (in de buurt van Neuss/ Duitsland) is een meerdaags evenement, waar bij menig liefhebber van klassieke auto's zijn of haar hart sneller gaat kloppen. Dit jaar ben ik er voor de derde keer op rij naar toe gereden, met mijn Rover P5 MK II 3 litre uit 1965. We vertrokken zondag 5 augustus uit Emmerich om een uur of 10 en waren om +/- half 12 op het terrein, waar we dankzij de Heer Klaus Hansen (lid van de Duitse Rover Freunde) een mooi plaatsje op het Miscantusfeld -dicht bij alle evenementen- toegewezen kregen.

Daarna wordt elke jongensdroom waarheid! Je moet je gewoon laten meeslepen en naar de aangeboden activiteiten gaan kijken, zoals daar zijn: races met klassieke racewagens en met reeds bedaagde rallyauto's en motorfietsen; er is een veld met old- en youngtimers met caravans uit die tijd cq VW-busjes/Westfalia Campers. Die deelnemers kunnen daar ook overnachten. Er staan prachtige auto's tentoongesteld, de ene keer bevindt je jezelf op een concours d'élégance, daarna kom je weer met beide benen op de grond en zie je opknappers of liefderijk gekoesterde Youngtimers, of die, die het bijna gaan worden. Natuurlijk veel auto's van Duitse makelij, maar Italiaanse, Franse, Britse en Amerikaanse merken waren ruim vertegenwoordigd. Veel toeschouwers komen met hun Old- of Youngtimer zelf naar het evenement gereden en maken er een leuke dag van met picknick en wat men in Duitsland noemt "Benzingespräche".

De toegang is niet goedkoop, € 24,00 pp maar je krijgt er wel veel kijkplezier voor geboden en de sfeer is, mede door het kasteel en de prachtige kasteeltuinen, heel ontspannen. Wie bij de racebaan gaat staan moet misschien oordoppen meenemen, hoewel het voor velen als muziek in de oren klinkt. Op een van de foto's is Stirling Moss te zien, hij genoot!

Ik hoop, dat de ROCH en de Roverfreunde Deutschland e.V. in augustus 2013 een evenement van willen maken, zoiets heeft alle kansen om te slagen. De voornoemde Klaus Hansen heeft al geopperd, dat wat hem betreft alle medewerking verleend zal worden.

Website: <http://www.schloss-dyck-classic-days.de/index.php>





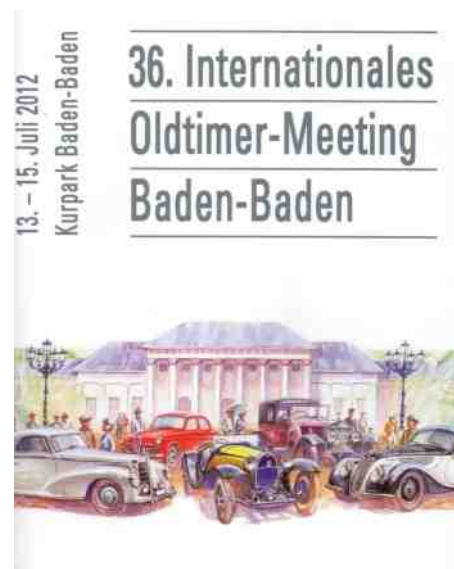
36STE OLDTIMER-MEETING BADEN BADEN

Door Henk van der Noort

Wij zijn graag tijdens onze weekendjes uit in kuurorden. Zo kwamen wij tijdens onze voorbereiding met het browsen op het internet toevallig in aanraking met de plaats Baden Baden. Baden Baden ligt tussen Karlsruhe en Strasbourg en is absoluut een bezoekje waard.

Van 13 juli tot en met 15 juli werd daar de 36ste Internationale Oldtimer-Meeting gehouden en dat was een extra reden om af te reizen naar Baden Baden. De auto's waren opgesteld in het Kurpark en dat ligt midden in het centrum. Uiteraard gingen wij ervanuit dat mooie exemplaren van Rover aanwezig zouden zijn. Direct na aankomst naar de één van de ingangen gelopen en twee kaartjes gekocht plus een mooie prospectus. Er waren ruim 300 inschrijving en waarvan, voor zover ik heb dit kunnen controleren, de oudste uit 1901 kwam (een Oldsmobile) en de jongste uit 1977 (een Jaguar). Nadat ik de gehele inschrijvingslijst had doorgenomen moest ik vaststellen dat Rover niet vertegenwoordigd was en dat is toch wel erg jammer.

Desalniettemin hoop ik met bijgaande foto's een aardige impressie te kunnen geven en welke een plaatsing in ons clubblad waardig is.



DUTCH NATIONAL TRIUMPH DAY 2012

Door Marcel van Barneveld-de Bont

In de voorgaande bijdragen zijn het niet alleen leden die klassiekerdagen en oldtimermeeting bezoeken en daar een verslag over schrijven voor de Viking vergezeld van diverse foto's. Ook ik heb onlangs zo'n evenement bezocht en dat was de Oldtimerdag in Opheusden. Een harstikke leuk evenement met een diversiteit aan oldtimers, zo'n negentig in totaal. Ga ik het nu niet over hebben, wellicht in de volgende Viking.

Ben ook nog naar een ander evenement geweest, namelijk de Dutch National Triumph Day op landgoed Mariënweerd in Beesd. Dat was enkele weken na de British Autojumble in Waalwijk, waarover meer elders in deze editie.

Diverse Triumph modellen dateren uit het British Leyland tijdperk, zoals de TR7 en TR8. Laatstgenoemde is voorzien van een 3,5 liter V8 motor die ook in de Rover SD1 te vinden is. Sommigen hebben hun Triumph Stag ook voorzien van deze motor. Moet alleen de eerste nog tegenkomen die het probeert om deze motor in een Triumph Spitfire, Toledo, of Dolomite te bouwen. Misschien zelfs wel in de Mayflower en er dan een Engelse Hotrod van maken. Maar dat is misschien wel vloeken in de kerk, dit wilde idee wat ik zomaar even opper.

Deze dag kenmerkte zich door een echt Hollands weertje. Af en toe scheen de zon, stak er een stevig windje op en kwam het van tijd tot tijd met bakken uit de hemel.

Zelf was ik er naar toe getogen met mijn matzwarte Rover SD1 en had er een marktkraampje geboekt om wat van mijn onderdelenvoorraad kwijt te raken en daarnaast te genieten van al het moois het merk Triumph te bieden heeft. Wederom natte voeten en natte broekspijpen vanaf kniehoogte naar beneden. Zeer zeker dat ik ook mooie auto's gezien heb, zoals onder andere de Triumph Italia van clublid Emile Huijsman, een Triumph Stag die ooit nieuw gekocht is door de eigenaar en deze nog steeds heeft, een Triumph 2000 en een Triumph TR6 is een zachtgele kleur en dat staat erg goed op zo'n auto moet ik bekennen.

Aan het einde van de dag was er een soort van concours d'elegance waarbij ieder type Triumph wel even in het zonnetje gezet werd. Letterlijk ook nog, juist op dat moment was het droog en scheen de zon en een kwartier daarna kwamen de stortbuien weer.

De opkomst was slechts de helft van wat de organisatie voor ogen had en dat zal zeker met het weer te maken hebben gehad. Overigens was de organisatie voor dit evenement goed geregeld, zou je iets te kort komen aan een hapje en een drankje, dan zou dat aan jezelf te wijten geweest zijn. Omdat de standhouders, waaronder ikzelf dus, weer en wind getrotseerd hebben kregen zij een hele leuke attentie van de organisatie.

Kortom, een aanrader om er ook eens naar toe te gaan, weer of geen weer.

Hoe nat het echt was ? Kijk eens op de volgende pagina en probeer het aantal druppels te tellen.





COLOFON

Foto voorkant:

Marcel van Barneveld-de Bont

Technische ondersteuning:**Land Rover:**

Huub Houben, Telefoon: 045-5414115

P3 en ouder:

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:**

N.N.B.

Clubshop:

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

FEHAC:

Wouter Buis, Telefoon: 035-5388193, E-mail: Wouter.Buis@hetnet.nl

Technisch Documentatiecentrum:

Frans Krijzer, Telefoon: 0561-433764

Webmaster:

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

