



2012

04

# VIKING





# ROCH

---

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

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

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

## **Bestuur:**

### **Voorzitter:**

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

### **Secretaris / Secretariaat:**

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

### **Penningmeester / Ledenadministratie:**

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

### **Bestuurslid:**

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

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

## INHOUDSOPGAVE

---

02 ROCH

05 Van De Bestuurstafel

07 Van De Redactie

08 Impressie Van De ROCH BBQ

10 Fotoreportage ROCH Veluwe Toerit

13 Rover BRM Verrassing

14 Het Plotselinge Succes Van De Rover Estate

19 Talago P6 Prototypen

22 Tweemaal Een Rovershow In Groot-Brittanië

25 Rover P9 (P6BS)

26 Rover P8

29 I Love England

30 Classic Rover Rally Team: 2e Plaats Legend Twente Rally 2012

32 De Auto's Van Het Jaar 1964 t/m 1977

33 APK Perikelen Rover 3500S "Gant"

34 Rover P5 Vraagstukken

34 Rover 800 Weetjes

35 COLOFON



## EVENEMENTENKALENDER

---

13/01/2013

Nieuwjaarsreceptie Haven van Huizen

16/03/2013-17/03/2013 British Cars & Lifestyle Autotron Rosmalen



## OVERZICHT LEDEN 2012

---

### NIEUW LID:

W. Bol, Pieter de Hooghlaan 3, 1213BN, Hilversum, 416Sli, 1994

G. van Drie, Roggestraat 57, 3882GV, Putten, 75 V8, 2005

N. Hendrix, Javalaan 46, 1217HG, Hilversum

M.P.A. Kemp, Laan van Insulinde 13, 2103TA, Heemstede, P6 3500, 1973

### OVERLEDEN:

J. Geijteman, Zuiderdijk 35, 1608MV, Wijdenes

### OPGEZEGD:

M. Bruce, H.D. Hagens, Q. Herwig, H.P. Wantia, J. Blokland, A.A.H.D. van Buiten, W.J.G.M. Claessens, C.W. v.d. Engel, F. Gaasbeek, P.F.M. Goossens, R. Hartendorp, R.M. Kaptein, M. Kerkhof, O. Kieft, W. Lambregts, J.C.W.A. Lamers, D.H. Minor, H. v.d. Noort, D. Santos, J.P.P. Schrader, P.C.J.A. Schrauwen, J. Verboeket, J.H.E. Vissers, P. Wittop Koning, F.P. Zaalberg



*In zijn leven heeft hij vele zeeën bevaren,  
maar nu heeft hij zijn laatste haven bereikt.*

Met veel verdriet hebben wij afscheid moeten nemen van

## Jaap Geijteman

*Jacob*

Haarlem, 14 augustus 1943

Wijdenes, 31 oktober 2012

*In hem missen wij onze sterke, zorgzame en humorvolle man, vader,  
schoonvader en grootvader. Met zijn brede belangstelling en kennis  
was hij altijd actief en behulpzaam voor anderen.*

Wijdenes: Hetty Geijteman - Platerink

Utrecht: Jasmin en Patricia

Rotterdam: Roelof en Gudrun, *Ida Sofie*

Zuiderdijk 35  
1608 MV Wijdenes

Jaap is overgebracht naar Uitvaartcentrum Venhuizen, Hemmerbuurt 144 te Hem.  
Daar is gelegenheid tot afscheid nemen en condoleren op zondag 4 november  
van 17.00 tot 17.30 uur.

De crematieplechtigheid is op maandag 5 november om 12.00 uur in  
Crematorium Hoorn, Berkhouterweg 26 te Hoorn. Na afloop ontmoeten wij u  
graag in de koffiekamer.

## VAN DE BESTUURSTAFEL

---

Op het moment dat ik dit schrijf moeten er nog een aantal dingen geregeld worden, de ROCH kalender voor 2013 moet nodig klaar en naar de drukker, maar ook Marcel onze redacteur heeft een deadline voor de komende Viking, dus eerst maar eens het stukje van de bestuurstafel schrijven.

### Evenementen:

We hebben de afgelopen periode als ROCH weer een aantal mooie evenementen gehad, met natuurlijk de BBQ, dit jaar bij de familie Smink en de Veluwerit in een prachtige omgeving uitgezet door de familie Cornelisse. Ook de beurs in Eelde was weer een prachtig treffen met diverse ROCH leden die onze stand bezochten. Ondanks wat lagere bezoekersaantallen, mogen we als ROCH niet klagen over de belangstelling. De stand, dit jaar met de groene P2 van Simon Rode en de witte P6 2000SC (1964), was wederom mooi aangekleed door Theo Ubels (Florahof / Eelde) en werd goed bezocht.

Bij deze Viking ook de ROCH kalender voor 2013 met als thema “Rover(s) op reis” en de convocatie voor de traditionele Nieuwjaars borrel op 13 januari a.s. in Huizen. Ook voor volgend jaar hebben we reeds een aantal leuke ideeën liggen en hebben we van een aantal leden het voorstel om een rit te organiseren, klasse initiatief!

### Bestuur :

De samenstelling van ons bestuur, dat blijft toch een “zorgenkindje” en dan druk ik mij nog netjes uit. Bij de volgende ALV zijn zowel Truus Westland (secretaris) als Johan Löwik (voorzitter) aftredend en ..... is Truus niet herkiesbaar. Frank Cornelisse heeft aangegeven geen bestuursfunctie meer te ambiëren en zal dan ook aftreden, gelukkig heeft Frank wel aangegeven nog af en toe een rit te willen organiseren voor de ROCH.

We moeten zorgen dat we een compleet ROCH bestuur houden, anders gaat dat ten koste van evenementen, we hebben echt een volledig bestuur nodig om alles te kunnen organiseren en de ROCH op een goede manier draaiende te houden!

We zijn dus DRINGEND op zoek naar : een secretaris en het liefst nog 2 algemene bestuursleden!

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

### Website:

De nieuwe ROCH website [www.roverclub.nl](http://www.roverclub.nl) is nu zo'n drie maanden in de lucht en we zijn nog steeds aan het uitbouwen en vullen. We proberen de site zo up to date mogelijk te houden en deze ieder weekend bij te werken. De reacties van diverse lezers zijn goed en de bezoekersaantallen zijn fantastisch: ruim 60.000 bezoekers in 3 maanden tijd! Maar, ook hier, we kunnen het niet alleen, interactie met de leden houdt ook hier de boel levendig. Dus, alle stukjes, foto's en Rover verhalen zijn welkom! ([info@classic-rover.nl](mailto:info@classic-rover.nl))

Namens het bestuur van de ROCH wens ik jullie alvast fijne feestdagen en een goed begin van het nieuwe jaar !

Johan Löwik, voorzitter

# PASSIE VOOR AUTO'S



## ... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

- DÉ CLUB VOOR AUTOLIEFHEBBERS, AL SINDS 1898
- DE KNAC BIEDT – AFHANKELIJK VAN HET GEKOZEN PAKKET – HULP BIJ PECH IN BINNEN- EN BUITENLAND, VOOR ZOWEL DE 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](http://WWW.KNAC.NL) 070 383 16 12



## VAN DE REDACTIE

---

Sinterklaas is het land al weer uit en de eerste sneeuw is al weer gevallen. De bomen hier op de Utrechtse Heuvelrug zagen er prachtig uit. Ik mag dan wel mijn fototoestel altijd bij me hebben, het wil nog niet zeggen dat je dan net dat ene plaatje schiet, omdat je naast het maken van de Viking ook nog andere dagelijkse bezigheden hebt.

Een van die bezigheden was het bezig zijn met een Rover 200 MK3. Daarover zal ik in de komende Viking een artikel gaan maken, vergezeld van diverse foto's. Wilde het eigenlijk al in deze editie zetten, maar daar kwam het even niet van, omdat ik op het laatste moment nog diverse andere artikelen welke een plaatsje behoeften in deze editie ontving en ik daarnaast me ook nog bezig was met andere automerken.

Zo stond ik met mijn oren een vreemd geluid op te sporen in een Lincoln Continental, moest ik me buigen over de voorremmen van een Renault Mégane en liep ik onder een Hyundai Excel door met de vraag van de eigenaar of het terecht was dat zijn auto was afgekeurd. Het is dus echt niet altijd Rover wat de klok slaat.

Tussen deze bedrijvigheid door de Viking maken, ook in het weekend, dus een bezoekje aan de Oldtimerbeurs in Eelde zat er ook niet in voor me, terwijl ik er wel dolgraag naar toe wilde.

Deze editie is wederom voorzien van een diversiteit aan artikelen en dat doet me deugd. De Rover P6 komt wat ruimer aan bod dit keer, maar ook aan de jongere Rovers is weer gedacht.

Rest mij je fijne feestdagen te wensen en een goed en gezond 2013. Met vriendelijke Rovergroeten, Marcel van Barneveld-de Bont.



## IMPRESSIE VAN DE ROCH BBQ

Door Ton Mateman

De achtergrond:

Mijn broer Wim heeft begin van dit jaar een Rover 75 MK1 gekocht. Sindsdien hebben hij (jaargang 1945, wethouder, Rijswijk) en ik (jaargang 1955, docent economie, Ravenstein) er twee tochten mee gemaakt, de Rover-Midzomernachtrally (vanuit Bussloo) en de jaarlijkse KNAC-Toerit (vanuit Baarn). We hebben genoten van deze ritten en we hebben niet lang hoeven na te denken over deelname aan de Hooglanderveenrit. In dit verslag wil ik u deelgenoot maken van onze ervaringen tijdens deze rit.

De auto:

De Rover werd gebouwd in 2000. De V6 2.0-motor van deze voorwiel-aangedreven vierdeurs sedan levert 150 PK. Jatco ontwikkelde en produceerde de automatische vijftrapsversnelling (type JF506E). De motor is weliswaar nog door Rover zelf gemaakt maar in het interieur, de wielophanging, de elektronica en onder de motorkap zijn de invloeden van BMW onmiskenbaar. De vormgeving komt op mij ingetogen, tijdloos en gedistingeerd over. De auto is wellicht nog iets te jong om al als klassieker door het leven te gaan maar hij heeft alle kenmerken om er één te worden. In Nederland zijn er zo'n 5500 van verkocht.

De Rover 75 was aanvankelijk niet zo succesvol maar werd gaandeweg toch populairder toen de autoconsumenten doorkregen dat het een goed gebouwde en veilige auto was. Toen de productie noodgedwongen stopte in 2005, heeft de Engelse overheid nog een flink aantal Rovers gekocht uit de eindvoorraad.

De toerit:

De tocht bracht ons in de Gelderse Vallei, een fraai stukje Nederland dat ingeklemd ligt tussen Baarn, Putten, Woudenberg en Wageningen. Het grootste deel van de 80 kilometer lange rit bestond uit wat kleinere wegen rond Nijkerk. Dat is aantrekkelijk, je komt zo nog eens op plaatsen waar je normaliter aan voorbij rijdt. Het weer was prima, ondanks een paar donkere wolken bij de start. Die trokken al snel weg want de weergoden wilden graag een onbelemmerde blik op de ca. 20 klassieke Rovers die zich hadden verzameld voor deze tocht.

Mijn broer reed en ik deed het zware werk, de navigatie. Navigeren betekent dat je regelmatig moet kijken op de routebeschrijving. Ga je een keer de mist in en rijd je verkeerd, moet je daarna voortdurend de afstandindicaties herberekenen. Dat alles moet vertaald worden in duidelijke instructies aan de chauffeur die zich op zijn beurt kan beperken tot rijden, kijken en genieten, alles op het gemakje. Die rolverdeling moeten we de volgende keer maar eens gaan veranderen maar ja, als je eenmaal het jongere broertje bent, blijf je dat je hele leven.

U hoort me echter niet klagen. Zelfs als navigator zie je een heleboel en kom je nog eens ergens. Tel daarbij op dat je onder aardige, gelijkgestemde Rover-liefhebbers bent en je hebt alle ingrediënten voor een gezellige middag. Voor de inwendige mens was goed gezorgd. Koffie en





krentewegge bij de start. Een stevige barbecue bij de afsluiting. Voor onderweg een blikje fris, mandarijntje en rolletje snoep. Het nazomerzonnetje op deze zondagmiddag deed zijn best. Het leven kan slechter.

Alvorens de middag werd afgesloten, zongen de dames nog een lied voor de heren waarin wij nog eens fijntjes onder de neus kregen gedrukt dat onze liefde voor de Rover niet ten koste mag gaan van de liefde voor de dames. Maar ach, de dames hoeven niet te vrezen. Rover-mannen zijn immers ruimhartig en hebben plaats voor beide liefdes.

De terugblik:

Een paar indrukken. Het was gezellig en (afgezien van wat foutjes in de routebeschrijving) goed geregeld. De verzorging was uitstekend. Er waren schitterende Rovers te zien die met veel liefde worden bereiden en onderhouden door de eigenaars. De NSU Prinz mocht er trouwens ook zijn. Ik kan me de dag niet heugen dat ik die voor het laatst gezien had. In mijn herinnering was hij trouwens veel groter maar dat gevoel heb ik bij meer klassieke auto's maar opvallend genoeg niet bij Rovers.

Opvallend vind ik het dat Rover-liefhebbers veelal grote hondenliefhebbers zijn. En dan gelukkig niet van die bazige baasjes die vinden dat hun hond klakkeloos moet gehoorzamen als compensatie van het feit dat ze zelf niets te vertellen hebben in dit leven. Gehoorzaamheid als doel en niet als middel. Nee, Rover-mensen zijn de liefhebbende bezitters van trouwe en knuffelbare lobbessen met een vriendelijke oogopslag. U mag zelf bepalen op wie de vriendelijke oogopslag slaat. Beide antwoorden reken ik goed.

Viel er dan helemaal niets aan te merken op deze toerit? Jawel, er resteert een puntje van kritiek. Wat zeg ik: niks puntje, een punt en ik moet het gewoon even kwijt. Bij de barbecue had ik alle vleessoorten geprobeerd behalve de hamburgers. Toen de barbecuesessie op zijn einde liep, zag ik nog één hamburger op een schaal, wachtend om door mij gegrild te worden. Ik keek naar de hamburger en de hamburger keek naar mij. Voor elkaar gemaakt! Ik danste er naar toe, kwam bij de schaal en, gloeiende gloeiende, geen hamburger meer te bekennen. Foetsie. Spoorloos verdwenen, zo van het ene op het andere moment. U zult begrijpen dat ik door de grond zakte van frustratie. Tuurlijk, ik had eerder aan de hamburgers moeten beginnen maar zeg nou zelf, als een volkomen gaaf en vers exemplaar netjes tot het eind op je blijft wachten, dan hoeft je je toch niet te haasten?

Als introverte Achterhoeker-van-origine ben ik maar een beetje blijven lachen, zo van: er zijn ergere dingen op de wereld. Maar ik kan u, onder ons gezegd en vooral gezwegen, verzekeren dat er op dat moment niets ergers was op de wereld. Niemand heeft trouwens wat aan me kunnen merken, ik heb mijn lot gedragen als een man. De plotseling opgekomen rode vlekken in mijn hals waren slechts te ontwaren door hen die langer zijn dan twee meter. De aanwezige honden keken wel raar naar me maar dat doen ze meestal. Ik heb echter flink moeten slikken, helaas alleen in figuurlijke zin en heb me maar beholpen met wat andere vleesrestjes.

Enfin, toen ik die naar binnen wilde werken, kwam de vrouw van de Viking-redacteur naast me staan. Een leuke vrouw, eerlijk waar, maar moet u eens raden wat er op haar bordje lag.





# FOTOREPORTAGE ROCH VELUWE TOERRIT



# FOTOREPORTAGE ROCH VELUWE TOERRIT



# 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](http://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](http://www.taxeren-online.nl)
- Bij voorkeur clubtaxatie
- Acceptatie onder voorbehoud



Doe de premiecheck van meer dan 15 klassiekerverzekeraars op [www.klassiekerverzekering.nl](http://www.klassiekerverzekering.nl)

Voor meer informatie kijk op [www.gio.eu](http://www.gio.eu)  
of bel 036 548 70 74



Ook uw gebruiksauto kunt u bij Gio goed en voordelig verzekeren!  
[www.gio.eu](http://www.gio.eu)

# ROVER BRM VERRASSING

Door Daniël Saive

Het was voor mij een verrassing om op het voorblad van de laatste Viking een foto te zien van een Rover BRM. Deze wagen is namelijk zeer zeldzaam en alhoewel ik er ééntje heb sinds bijna 3 jaren heb ik er eerder quasi nooit gezien. Ik herinner mij dat model in de showroom bij mijn Rover dealer in 1999 en daarna zag ik nog een BRM op Ragley Hall (100 jaar Rover) en op Brooklands voor de 50 jaren van de P5. Verder nooit één zien rijden op al die jaren ! Waar zijn ze naartoe ? 350 werden er toch geëxporteerd op een totaal van ongeveer 1150.

Zo, 3 jaren geleden was ik op internet een MG ZR aan het zoeken voor mijn zoon en puur toeval zag ik een 200 BRM te koop. Onmiddellijk nam ik contact met de koper voor een afspraak. De jonge man die de wagen verkocht had die al 10 jaren en zelf gekocht van iemand die de wagen maar 1 jaar gehouden had. De verkoper ging nu samen wonen met zijn vriendin die al een wagen had en zij hadden beslist om de BRM te verkopen.

Toen ik bij hem aankwam zag ik al in de verte de wagen op de oprit. Het was een verschijning. De BRM zag er goed uit, geen roest en na een proefrit besloot ik meteen om de BRM te kopen en die aan mijn collectie toe te voegen. Een paar dagen later (de BRM moest naar de keuring) ging ik de wagen ophalen.

Ik maakte mij lid van "the BRM" club in Engeland (ja, er bestaat een kleine club <http://www.thebrm.co.uk/>) en verleden jaar had de voorzitter het idee om op de MG Pride in Longbridge zoveel mogelijk BRM's bijeen te krijgen. Ik ging er dus mee naartoe en we mochten 27 BRM'en tellen; ze werden allemaal in halve cirkel geplaatst op het grasveld en dat zorgde voor prachtige foto's. Ik was de enige buitenlander en mijn wagen verscheen zelfs in Classical & Sportscar van juni 2011.

Dit jaar ging ik terug naar dat event die trouwens een aanrader is voor MG-Rover liefhebber.

Ik stuur u 2 foto's van mijn wagen en later heb ik de wagen een beetje aangepast. Ik vond dat de wagen speciaal van voren eruit zag maar redelijk banaal aan de achterkant en ik verving de spoiler door die van een MG ZR. U mag appreciëren of niet maar ik vind die nu echt speciaal.

Ik rij er regelmatig mee rond zonder problemen en de wagen heeft nu 128.000km op de teller (had er 110.000 toen ik die kocht) en nog altijd geen andere gezien.

Detail: in Engeland hebben alle BRM'en een schijfdak en airco als optie; in België was het standard met airco en schuifdak was geen optie.

Met Rover groeten vanuit België.





# HET PLOTSELINGE SUCCES VAN DE ROVER ESTATE

---

Door Hein Bos

Ik kan me nog herinneren dat ik als een klein jongetje achterin mijn ouders Austin Maxi zat en dat ik mijn vader erop attendeerde dat de nieuwe Montego achter ons reed. Mijn vader ging vervolgens zo langzaam rijden dat de Montego-rijder ietwat geïrriteerd ons inhaalde waardoor wij de gelegenheid hadden de auto te bekijken. Stiekem hoopte ik dat mijn vader er gelijk eentje ging kopen. Die is er nooit gekomen, wel een Maestro overigens. Dat moet alweer ongeveer bijna 30 jaar geleden geweest zijn, want ondertussen ben ik er achter gekomen dat de Montego in 1984 ten tonele kwam. Genoeg reden eens stil te staan bij de komende verjaardag van de Montego.

Na de brandstofcrisis van 1973 en de daarop volgende recessie, was British Leyland op de rand van ineenstorting. Het werd gered door een overname door de overheid in 1975. Dit gaf het bedrijf de mogelijkheid om een nieuwe modellen te ontwikkelen, onder de naam 'Leyland Cars'. Het eerste model was de ADO88, de Mini Metro, die in oktober 1980 werd gelanceerd. Dit was een supermini ontworpen om te concurreren met de Ford Fiesta en de Volkswagen Polo. Het bleek ook de redder van het bedrijf te zijn, met als hoogtepunt een marktaandeel in Engeland van meer dan 10%. Het model is lang gebouwd. Een paar jaar geleden was ik eigenaar van eerst een Rover "Metro" 114 GTA en later een GTI. Leuke auto's, opmerkelijk goed rijdend, waarbij vooral de GTI met 103 pk mij nog steeds hebbertig maakt.

In 1976 begon de ontwikkeling van het tweede model, een nieuwe range van middelgrote auto's, met het oog op het vervangen van de Austin Allegro (1973), de Maxi (1969), en de Morris Marina (1971). Het project, met codenaam LC10 (LC staat voor Leyland Cars) was geboren en moest een middelgrote voorwielaangedreven hatchback in de Golf-klasse opleveren. De stijl die werd ontwikkeld (in 1977) wees op de invloed van zowel de Rover-Triumph als de Austin Drawing Office (ADO) ontwerpers. Er was namelijk een plan voor een kleinere versie van de Rover SD1 (auto van het jaar 1977), met codenaam SD2, om de Triumph Dolomite te vervangen. De LC10 erfde de voor ontwerper David Bache kenmerkende "deuken" of beter gezegd "sculpturen" aan de zijkanten, zoals die ook (in minder mate) op de Rover SD1 en Range Rover te zien zijn. Het project werd ook geleid door een Rover-Triumph man, Malcolm Harbour, aangezien de Austin-mensen zich concentreerden op het afronden van en het in productie krijgen van de Metro. De nieuwe auto moest het beste van de concurrentie overtreffen met betrekking tot comfort, ruimte, veelzijdigheid en besturing.

Terwijl het LC10 project vorderde werd de beslissing gemaakt om een volledige range van middelgrote auto's op één platform te ontwikkelen om kosten te besparen. De twee modellen zouden in de lagere en hogere middelgrote sectoren met Ford Escort en Taunus moeten concurreren. De auto's kregen nu codenaam LM10 en LM11 (LM= Middle Light in tegenstelling met SD = Specialist Division). LM11 zou de Montego worden.

Tijdens een interne beoordeling in 1977 in Longbridge, werden aan Ian Beech's hatchback en Roger Tucker's sedan de voorkeur gegeven. Het idee was altijd om de sedan een grotere aanblik te geven en om dit te bereiken werden de voor en achterkant van Tucker's sedan aan Beech's passagiers sectie toegevoegd om de basis van de Montego te vormen. De ontwikkeling van de Montego ging in Longbridge verder terwijl Maestro door Solihull werd overgenomen.

Roy Axe (ex-Rootes en Chrysler) verving later David Bache als hoofd "Styling" bij BL en hij was niet erg



onder de indruk van de styling van zowel de LM10 en de LM11. Toen de Montego slechts een jaar van de productie verwijderd was, werd de Montego de expositieruimte ingereken en werd Beech gevraagd wat hij ervan dacht. "Kan dit nog worden tegengehouden!?!?" was zijn eerste reactie.... Maar er was alleen nog tijd over om kleine zaken aan te passen. In de maanden die volgden werden de bumpers, de lampen aan de voor- en achterkant, de motorkap en het achterscherm nog wel veranderd.

Het uiteindelijke resultaat, op basis van de Maestro, deelde ongeveer 60% van zijn carrosserie met de Maestro. Deze duidelijk grotere auto was verkrijgbaar als station en sedan. De auto had zeker als "Estate" duidelijk meer bagageruimte. Uiteraard was de auto technisch gelijk aan zijn zusje Maestro. De auto maakte gebruik van dezelfde 1275cc, 69 PK A-plus motor als in de Maestro, ook de nieuwe 1598cc, de 86 pk S-serie gebaseerd op de R-motor uit de eerste Maestro's was leverbaar, evenals de verbeterde 2 liter O-serie.

Net als de Maestro was de Montego ruim van binnen. Groot verbeterpunt was het nieuwe dashboard dat niet meer zo piepte en rammelde als het hoekigere ontwerp dat nog in mijn Maestro zit. Het Montego-dashboard werd later ook gemonteerd in de Maestro. Overigens is mij wel opgevallen dat het nieuwe Montego-dashboard na ruim 25 jaar vaak scheurt en het dashboard van de eerste Maestro's niet.

Slechts een jaar na de positief verlopen introductie van de Maestro kwam het broertje: de Montego. Het was april 1984 toen de perslancering in het Zuiden van Frankrijk plaatsvond. De pers was aangenaam verrast dat de Montego zo verschilde van de Maestro. Wel was er kritiek op de behoudende styling. Maar voor de conservatieve Britse klant was dat geen nadeel. Sterker nog, rond 1984 werden er meer Montego's verkocht in Engeland dan de ronde, gestroomlijnde Ford Sierra's.

Ook de Montego kreeg een MG versie. Voorzien de 2-liter O-serie de motor met 102 of 115 pk (EFI). De MG Montego was compleet uitgerust. De standaard uitrusting omvatte onder andere licht metalen velgen, een grotere voorspoiler en een achterspoiler. Als ik me goed herinner was de achterspoiler van rubber. Dat kon alleen in de jaren 80! Van binnen veel rood: biezen, tapijt en zelfs de gordels. Centrale portiervergrendeling, elektrisch bedienbare voorramen en een radio/cassette met vier speakers waren ook standaard.

Een leuk detail was het digitale dashboard dat elke MG Montego meekreeg. Toen ik niet lang geleden met een vriend een Austin Ambassador ging "ophalen" bleek de verkoper ook een MG Montego te koop te hebben met zo'n dashboard. Ik heb me toen erg verbaasd over de complexiteit van dit vroege stukje elektronica. Het elektronische instrumentarium was gecombineerd met een trip computer en een stemsynthesizer. Ik werd bijvoorbeeld geïnformeerd dat ik mijn deur niet goed had dichtgedaan. Best een belevenis! Eind 1984 werd dit instrumentarium alweer vervangen door een analoge versie. Door de korte productie periode is zo'n digitaal instrumentarium tegenwoordig behoorlijk zeldzaam geworden.

Een jaar na de lancering werd "de snelste productie MG ooit" aangekondigd. Het betrof de Montego Turbo, dit sportief getinte topmodel van de serie was uitgerust met een twee-liter motor, voorzien van een Garrett-turbocompressor met intercooler. De auto kon 205 km per uur halen en ging van 0 tot honderd in 7,3 seconden. De sedan was op een aantal punten aangepast op het grote motorvermogen. Zo bezat de MG geventileerde remschijven voor en normale remschijven achter. Ook was er gedacht aan een torsiestabilisator voor en achter. Het tijdschrift Autovisie was destijds vooral enthousiast over de prijs, prestaties en uitrusting, maar was teleurgesteld in de conventionele koets. Ook de besturing en weglugging was volgens het tijdschrift duidelijk minder dan van een Alfa 1.8 Turbo.

De in 1984 geïntroduceerde Montego Estate is het meest succesvolle model geweest, wat werd bevestigd



door het feit dat het model het langst in productie is geweest. Persoonlijk vind ik de Estate de mooiste Montego uit de serie. De auto heeft een ruime laadbak en kon voorzien worden van een extra bankje waardoor het met een beetje goeie wil als zeventzitter beschouwd kan worden. De mooie metallic-lakken, de vaak sterkere motoren en de veelal in luxueus hout en leder uitgevoerde afwerking maken er wat mij betreft een echte Rover van. Het werd dan ook de populairste Montego.

Ondanks het succes van het Estate, maakten de Maestro en Montego nog niet de winst die nodig was om de ontwikkeling van nieuwe modellen te financieren. Sterker nog, Austin-Rover bleef verlies maken en werd een anker aan de nek van de Conservatieve overheid van Margaret Thatcher. Harold Musgrove werd vervangen door Graham Day, en in 1988 werd de Rover Group uiteindelijk geprivatiseerd en verkocht aan British Aerospace.

De afdeling marketing maakte ondertussen onder leiding van Graham overuren denkend aan de reden waarom de Maestro en Montego niet verkocht werden in de vooraf verwachte hoeveelheden. De reden moest zijn dat de auto's een bedaagd imago hadden gekregen. Als reactie daarop werden een aantal nieuwe modellen zoals Montego 2.0 Si geïntroduceerd. Ook werd de 'duotone' spuitwerk geboren in een poging om een jeugdig publiek aan te trekken. Tevens veranderde de stijl van de marketing van de auto tijdens deze periode, zowel in de verkoopbrochures als in de televisieadvertenties. Als je kijkt naar de reclames op Youtube is het bijna aandoenlijk om te zien hoe cool, vet of chill de auto destijds gepresenteerd werd. Compleet met mooie vrouwen, strakke pakken, snelle inhaal manoeuvres en stoere beats. De onder-gemotoriseerde 1,3 liter Montego werd spoedig geleidelijk geëlimineerd, want dit type maakte geen indruk op potentiële kopers met de kleine motor in toch wel een vrij zware auto.

Een onderdeel dat ook niet meer in overeenstemming was met het nieuwe stoere "upmarket" imago dat de Montego moest krijgen, was de naam Austin. Eind 1987 verlaat de laatste 'Austin' Montego na meer dan 80 jaar de Austin fabriek. De auto's kregen vanaf nu een Montego logo in de vorm van het Rover logo. In Nederland kregen de Montego Estate's uiteindelijk zelfs een Rover logo. Dat was best bijzonder, in Engeland zelf is het nooit zover gekomen.

Relatief succesvol waren de in 1989 geïntroduceerde diesel modellen. Heel bijzonder voor die tijd was dat de diesel voorzien was van een directe inspuiting. De 2 liter was gezamenlijk door diesel specialist Perkins en Rover ontwikkeld. De directe injectie diesel motor was aanvankelijk in de bestelwagen Maestro verschenen, maar de toevoeging van een turbo gaf de motor extra kracht. Tegelijkertijd profiteerde de Montego op dat moment van zijn eerste belangrijke facelift met inbegrip van een nieuwe instrumentenpaneel en een nieuwe middenconsole die zorgden voor een zachtere aanblik van het interieur. Van buiten kreeg de auto een nieuwe grille gelijkend op dat van de Rover 800 uit die tijd, tevens werd de auto voorzien van gladde achterlichten (niet meer zoals oorspronkelijk geribbeld) en kreeg de Montego een nieuwe serie wieloppen, allemaal uiterlijkheden die van de auto een modernere verschijning maakten.

Toen British Aerospace de Rover Groep aan BMW verkocht, ontdekte BMW-baas Bernd Pischetsreider dat zijn nieuwe aanwinst nog Maestro's en Montego's bouwde. De productie werd snel beëindigd. De laatste modellen beschikbaar waren de destijds nog steeds populaire Estate's. Zelfs in 1994 waren velen teleurgesteld door het beëindigen van de productie. Dat gold zeker ook voor de Nederlandse markt waar in 1994 zelfs 2x zoveel Montego's werden verkocht als in 1988! Niet in de laatste plaats door de ondertussen aantrekkelijke prijs, ruimte, uitrusting en de direct ingespoten diesels. De stoere BBS-velgen die in de laatste periode gemonteerd werden op de opeens relatief opmerkelijk populaire Estate heb ik gemonteerd op mijn Maestro. Oorspronkelijk alleen geleverd op de duurste MG Maestro versies, maar op het laatst standaard op veel Estate's geleverd door de inmiddels niet meer in Gouda maar in Vianen gevestigde importeur.



Het is jammer dat de Montego (maar ook de Maestro) nooit de verkoopcijfers bereikt hebben van bijvoorbeeld de Allegro en de Marina terwijl de auto zeker niet slechter was dan de voorgangers.

Bent u nog in het bezit van een Montego? Wees er dan zuinig op want volgens de laatste gegevens van de RDW zijn er nog slechts een handje vol geregistreerd op kenteken. En nog minder daarvan zijn voorzien van een geldige APK.

Note van de redactie:

Het aantal nog geregistreerde Rovers met kenteken, met handelsbenamingen als Clubman, Countryman, Montego en Estate, betrekking hebbende op dit artikel:

Brandstof: Diesel, Aantal: 27, Geldige APK: 0, Grijs Kenteken: 6  
 Brandstof: Benzine, Aantal: 37, Geldige APK: 12, Grijs Kenteken: 0  
 Brandstof: LPG, Aantal: 3, Geldige APK: 1, Grijs Kenteken: 0

Totaal 67 geregistreerde Rovers, waarvan 13 met een geldige APK en slechts 6 met een grijs kenteken.

Aantallen waarvan het merk Austin dan wel MG is, is in dit overzicht niet meegenomen. De redactie vermoed, zoals de schrijver van het artikel al enigszins aangeeft, het er nog minder zijn dan de aantallen die hierboven vermeld staan.

Waarvan acte, de redactie.





# 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](http://www.tvm.eu) of [www.ovhv.nl](http://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](mailto:info@tvm.nl) | [www.tvm.eu](http://www.tvm.eu)

# TALAGO P6 PROTOTYPEN

---

Door Richard Lezer

Talago prototypen:

In de periode 1959 tot en met 1962 zijn er door Rover 16 Talago body's gebouwd. Vijftien daarvan als Talago prototypen, nummer 10 (P6/10), is gebruikt voor de Rover T4 Gasturbine. Deze werd als Rover geregistreerd. Dit brengt het aantal Talago prototypen op 15. Via de bouw van de Talago prototypen zijn alle ideeën, voorstellen, studie- en kleimodellen die vanaf 1956 in het project een rol hebben gespeeld, geëvalueerd tot de P6, zoals wij die kennen.

Base-unit:

Alles bepalend was de inbreng van Gordon Basford om de auto te voorzien van een "base-unit" constructie. Een idee waarmee hij al in 1952 experimenteerde. Daarmee zou het relatief simpel zijn om een nieuwe auto te ontwerpen, immers alle plaatwerkdelen en techniek konden simpelweg aan de "base-unit" geschroefd worden. Ook ingeval van schade, werd reparatie daardoor relatief simpel. Voorbeelden van andere ontwerpen op de P6 "base-unit" zijn een in 1966 door David Bache ontworpen prototype van de Rover/Alvis coupe 'Gladys' en in 1967 de door Zagato ontworpen TCZ. Van beide ontwerpen is slechts 1 prototype gebouwd, tot serieproductie is het nooit gekomen.

Talago project:

Terug naar de Talago. Het Talago project is in 4 fases te verdelen. In 1959 fase I en II. Het omzetten van de klei- en studiemodellen tot "echte" auto's. De meest opmerkelijke Talago is de P6/5 zonder traditionele Rover-grill en dubbele koplampen geïntegreerd in de motorkap. In de tijd van de P6 was een Rover zonder staande grille ondenkbaar en daarmee kwam die ontwerp optie te vervallen. Dat vanwege de slechtere aerodynamische eigenschappen 15 km aan topsnelheid werd prijsgegeven werd op de koop toegenomen. Het zou nog tot 1976 duren voordat David Bache deze ontwerpstyl zou (mogen) toepassen op de SD-1. Met name de Amerikaanse uitvoering van de SD-1 vertoont grote gelijkens met deze Talago. In 1960 wordt bij Fase III en IIIA de brandstoftank verplaatst en de wielbasis van 100 naar 103½ Inch vergroot. Na deze ingrijpende veranderingen wordt op 24 oktober 1960 officieel besloten tot productie. In 1961 en 1962 volgen als Fase IV, nog 4 stuks. Nu met o.a. radiaal banden in de speciaal door Pirelli ontwikkelde maat 165x14, het Dunlop remsysteem met rembekrachtiging, de strip snelheidsmeter, RVS deurframes en interieuraanpassingen. Twee van deze Talago prototypen waren inmiddels zo ver (door) ontwikkeld dat zij voorzien konden worden van de productie schermen en deuren, met zekerheid geldt dat voor P6/16, de laatste.

Om de Rover 2000 voor de pers buiten beeld te houden werd de naam Talago bedacht. Het betreft een samenstel uit de initialen van Ted L. Gawronski, de projectleider van de P6. Om er voor te zorgen dat de naam Rover ook niet op de "Taxdisk" zou voorkomen richtte Rover daarvoor zelfs de Talago Motor Company Ltd op. Om niets aan het toeval over te laten werd deze onderneming niet in Solihull maar in London gevestigd. Het eerste Talago prototype P6/1 werd op 24 februari 1959 geregistreerd, het laatste prototype P6/16 op 10 augustus 1962. Het is overigens een wonder dat de pers de Rover T4 Gasturbine met registratiedatum 1 november 1961 nooit in verband heeft gebracht met de nieuwe Rover 2000 die toen werd ontwikkeld.

Talago P6/16:

Het laatste Talago prototype P6/16 betrof een links gestuurd exemplaar voor geluid en vibratie ontwikkelingswerk en ook werden de optionele spaakwielen op deze auto getest. In 1964 is deze auto door Rover Ltd. aan Richard Fishwick, in het kader van autoregeling voor medewerkers, voor een symbolisch bedrag van 50 Engelse ponden in gebruik gegeven. Het eigendom bleef bij Rover en Rover behield zich het recht voor de auto voor ontwikkelingsdoeleinden in te zetten of te slopen. In 1970 had de Talago ongeveer 150.000 Mijl (240.000 km) gereden en verkeerde in zeer slechte staat.

Rover liet Richard Fishwick de keus tussen slopen of aanschaf van de Talago voor 50 Engelse Ponden. Daarbij kreeg hij beschikking over het technische Rover magazijn met allerlei afgedankte en/of nooit ge-



bruikte zaken. Toen Richard Fishwick de Talago naar “eigen smaak” had opgebouwd en deze definitief zijn eigendom werd heeft hij de auto nog tot 2002 in zijn bezit gehad.

Vanwege een publicatie van Rover liefhebber Ian Trapp over een andere Talago die in slopershanden was gevallen, meldde Richard Fishwick zich. Ian Trapp werd eigenaar op voorwaarde dat hij de auto weer terug zou brengen in de staat waarin hij in 1970 de Roverfabriek verliet. Daarmee startte hij een zeer intensieve restauratie die tot 2010 zou duren.

Talago naar Nederland:

Sinds december 2011 is het Rovermuseum eigenaar van deze Talago. Ondertussen wordt er veel onderzoek gedaan om de geschiedenis compleet te krijgen. Een artikel daarover houden de lezers dus tegoed. Op dit moment is de conditie heel goed en de auto rijdt na revisie van de versnellingsbak en het differentieel weer uitstekend. Na ruim 50 jaar is de auto nog steeds voorzien van zijn originele (fabriek)kenteken 16 DYF, gespoten in zijn originele kleur, heeft spaakwielen en is voorzien van een geldige MOT. Kortom een unieke auto met de, voor zover bekend, oudste P6 registratie ter wereld, de gasturbine T4 buiten beschouwing gelaten.

Even terug naar Engeland:

Het afgelopen jaar is de Talago 2 keer op verzoek van de Engelse P6ROC in Engeland geweest. De eerste keer was op 12 augustus 2012 tijdens de viering van het 30 jarig bestaan van deze P6 club.

Een bijzondere ervaring was om kennis te maken met Angela Priestly, de dochter van wijlen Peter Wilks, technisch directeur van de Rover fabriek ten tijde van de ontwikkeling van de P6.

Ondanks haar jeugdige leeftijd van 14 tot 17 jaar tijdens het Talago project, heeft zij nog vele herinneringen aan de Talago's die haar vader regelmatig mee naar huis nam. Zijn obsessie om een heel veilige auto af te leveren en de grote belangen die voor Rover op het spel stonden om de P6 tot een succes te maken hebben een zware wissel op het gezin Wilks gelegd.

Desondanks heeft zij vele goede herinneringen aan deze tijd en de komst van onze Talago gaf daarbij de doorslag de uitnodiging te accepteren.

Van vrijdag 16 t/m zondag 18 november 2012 is de Talago vanwege de NEC classic car show wederom naar Engeland afgereisd. De Talago kreeg een prominente plek op de stand van de P6ROC. Het gevolg was dat ik daar heb kennis gemaakt met 7 voormalig Rover medewerkers die bij de ontwikkeling van de P6 en daarmee het Talago project direct betrokken zijn geweest. Het is buitengewoon hartverwarmend deze heren in de leeftijd tussen 78 en 93 jaar over dit project te horen spreken. Ik zal mijn best doen zoveel als mogelijk uit “eerste” hand op te tekenen en daar een mooi verhaal van te maken. Binnenkort dus meer Talago nieuws.







## TWEEMAAL EEN ROVERSHOW IN GROOT-BRITTANNIË

Door Willem de Vries

Het belooft een weekeinde met bijzondere belevenissen op Britse bodem te worden. Mijn eerste reisdoel was de internationale Classic Motor Show die jaarlijks in Birmingham plaatsvindt en voor kenners een begrip is. Er komen dan vele tienduizenden liefhebbers van klassieke auto's van alle continenten naar het gigantische NEC-tentoonstellingscomplex. Dit jaar duurde de hommage aan de geschiedenis van de auto van 16 tot en met 18 november. Zo'n 250 clubs toonden de schatten van een aantal leden, in totaal meer dan 1500 auto's. De trotste dames en heren deden enthousiast hun verhaal, verkochten clubartikelen en registreerden graag nieuwe leden. Eén van de tentoongestelde auto's was omringd door bodyguards, de fameuze Auto Union Type D V12 uit 1938 ter waarde van acht miljoen euro.

De Britse MG Car Club had temidden van haar raspaardjes een pas ontdekt bijna wrak uit de vijftiger jaren geplaatst, voorzien van de tekst "Who knows the history of this car?" Tot de nevenattracties behoorden de verkiezing van de beste klassieke auto, een autoveiling én de heren van het autoprogramma van Discovery Channel: 'Wheeler Dealers.' Mike en Edd presenteerden een humoristisch driedaags restauratieproject. Verder was er een beurs met vertegenwoordigingen van allerlei Britse bedrijven die opereren in de sector van klassieke auto's. Een stand verkocht speciale 'glove box treats' van voorbije Britse automerken. Het ging de kopers vanzelfsprekend om het doosje met de nostalgische afbeelding van hun hobbyauto en niet om de snoepjes.

De binnenkomst was overweldigend en ik begaf mij natuurlijk eerst naar de locatie met de verschillende Roverclubs. Het leek alsof de richting werd aangegeven door de stand van Police Car UK. Deze club van merendeels oud-agenten van de Metropolitan Police houdt klassieke politie-auto's in stand, waaronder een aantal Rovers. De aanblik van acht Britse Roverclubs -er zijn er meer in Groot-Brittannië- in één groep samengebracht, was als van een paradijselijk eiland. Dit is uiteraard subjectief en het bleek al gauw dat er een vuiltje aan lucht was. Zoals in de beste families voorkomt, bestaat er reeds vele jaren frictie tussen The P6 Rovers Owners Club opgericht in 1982 en de in 1993 hiervan afgesplitste The Rover P6 Club. Over wat er destijds is voorgevallen, bewaart men het stilzwijgen. Veelzeggend was de uitspraak van een, naar eigen zeggen neutrale, Britse P6-liefhebber ter plaatse, dat de laatstgenoemde een "club" is en de eerste een "business." En die indruk wordt inderdaad door The P6 Rovers Owners Club gewekt, gelet op haar geraffineerde merchandising. Het valt voor de Britse liefhebbers te hopen dat het ooit tot een verzoening komt. Wellicht is hier een bemiddelende rol weggelegd voor The Rover Sports Register uit 1953, blijkbaar de oudste club voor alle Rover-typen, die ook present was.

Het moet gezegd, het clubbad 'Driving Force' van The Rover P6 Club is het beste, terwijl The P6 Rovers Owners Club over de meest bijzondere typen auto's beschikt. Op hun stand stond ook de bekende Talago P6/16 V8, of Rover P6 prototype ("What's in a name? It's the car!"), in de kleur van het Britse weer op deze autodagen: Grey. Dit is het laatste overgebleven en kostbaar gerestaureerde exemplaar van zestien prototypes, gebouwd in 1962 en in Nederlands bezit. Hier tegenover had The Rover P6 Club een geheel andere trekpleister staan: de Joseph P6 uit 1987, tien jaar nadat de laatste P6B de fabriek verliet. De 'avant-gardistische' klassieker is een kleurrijke potpourri en leuk bedacht. De eigenaar, een Rover-restauratiebedrijf uit Derby, heeft elk deel van de carrosserie gespoten in één van de authentieke P6-kleuren. Bijvoorbeeld één deur in Old English White, het dak in Paprika, één achterscherm in Cameron Green en de kofferdeksel in Almond. Verder zijn er onderdelen van verschillende Rovers in dit exemplaar samengebracht, onder meer de motor van een 2200 TC uit 1977, het stuur van de 2000 en asbakken van de 2000 Mk I en II. De sympathieke The Rover P6 Club viert volgend jaar haar dertig jarig jubileum, vijftig jaar na de introductie van de P6 in Londen. De ROCH-lezer kan noteren dat de club op zondag 19 mei 2013 een Rover Car Rally in Durham

organiseert, ook voor 'overseas enthusiasts' (zie: [www.rover-rally.co.uk](http://www.rover-rally.co.uk)). Overigens, bij het verlaten van het 'Rover-eiland' passeerde ik de stand van de Britse Citroën Club. Het viel mij op dat de elegant gevormde voorruit van de P6 inderdaad is gemodelleerd naar die van de Citroën ID/DS.



Nieuw voor mij waren drie Britse automerken die een band met Rover hebben. Zo stond er een kanariegele cabrio Marauder Special Sports Tourer MBP 2 met kenmerken van de P4. Het elegant ogende merk was in 1951 opgericht door drie ex-Rovermedewerkers, maar het werd geen succes. Verder ontdekte ik een Rover/Alvis P6BS prototype uit 1967, toen Rover het merk Alvis overnam. De auto heeft het chassis, de ophanging en motor van de Rover 2000, maar was al in 1968 ter ziele, of zoals de begeleidende tekst luidde, "The car is a one-off." Het derde voor mij tot dusver onbekende type was een gerestaureerde Ginetta G33, uitgerust met de V8 en versnellingsbak van Rover. Het is het laatste exemplaar van een eenmalige serie van achtennegentig stuks die in 1995 van de band rolde. Volgens de eigenaar is de lichtgewicht, maar "muscular smartie" nu een legende. Het is maar wat je onder het laatste verstaat.



De volgende dag ging ik, nog duizelig van al het moois dat ik op de Show had aanschouwd, op weg naar het Britse nationale automuseum Heritage Motor Centre in Gaydon. De M42 zuidwaarts volgend, passeert men de plaats Solihull met de aloude Roverfabriek aan Lode Lane, waar nog steeds Land Rover is gevestigd. Door de mondiale populariteit van alle typen Land Rovers is de business booming en het was een zondagse drukte van belang op de Land Rover Social Club. Opeenvolgende generaties van 'Rover'-families in Solihull en omgeving werken bij Land Rover. De regio West Midlands is nog steeds 'Britain's Motor Valley', want ook de fabrieken van Jaguar en het bandenmerk Dunlop zijn hier gevestigd. Na een uur rijden bereikt, men via de M40 Gaydon in Warwickshire. Het vrij nieuwe automuseum ligt naast een door Land Rover speciaal aangelegd ruig terrein, waar 'off road'-cursussen worden gegeven.



Het museum stelt over de collectie met "Britain's most iconic cars" te beschikken, en zo is het. Rover en Land Rover zijn met vele typen op de permanente tentoonstelling vertegenwoordigd. Een aantal typen, waaronder de laatste geproduceerde P6B, is afkomstig uit de historische collectie van het voormalige British Leyland. Op een grote foto poseert de staatsman Churchill glorieus met de bekende sigaar en een Land Rover Series I. Verderop staat, naast twee Arden Green exemplaren van de Rover P5 gebruikt door Queen Elisabeth II en Britse premiers, een Rover P4 uit 1950 bijgenaamd 'Cyclops' (is: mythische éénogige reus). De auto heeft



als een soort derde groot oog een extra koplamp in het midden van de grille. In de buurt van deze auto staan, omzwermd door vele Mini's in allerlei varianten als kolibries, een Rover 2000 en een hiervan afgeleid curieus type. Het gaat om de unieke Rover T4 BRM uitgerust met een gasturbine uit 1961. Het blijkt dat Rover een pionier in de gasturbine-technologie was, ook voor Le Mans-racers en zelfs trucks in samenwerking met British Leyland. Het gehele project is eind zestiger jaren gestaakt, voornamelijk omdat de aanschafprijs voor de kerosine slurpende T4 veel te hoog uitkwam.

Bij het verlaten van de als een moderne autoshowroom ontworpen museumzaal viel mijn oog op iets bijzonders in een vitrine met gadgets. Als bij een juwelier lag hier een Rover 2000-sigarettenhouder van zilver voor dames uit 1955, mét sigaretten van het merk Rover. Je krijgt het beeld voor ogen van actrice Grace Kelly die er één, zoals in haar films in die jaren, in haar favoriete P6B gracieus opsteekt. Geheel bevredigd, reed ik terug naar Birmingham, mij opnieuw verbazend over de talrijke auto's van Duitse makelij waarin Britten rijden. Wat een treurige teloorgang van de karakteristieke Britse auto-industrie nu ook het gerenommeerde merk TVR onlangs de poort heeft gesloten. Had ik de laatste Rover (type 75), toch al niet geheel authentiek Brits, in het museum gezien? Ik troostte mij met de hoop van nog vele toertjes met mijn P6B in Cameron Green, The Green Goddess gedoopt, naar een ander historisch Brits gemotoriseerd fenomeen.

Al met al is een 'rovering' trip naar Groot-Brittannië voor de 'like minded' om dit alles te zien de moeite meer dan waard!

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



# ROVER P9 (P6BS)

Door Marc Stillebroer

Rovers staan vooral bekend als grote en luxe auto's, zeker in de jaren zestig hadden de modellen de bijnaam "gentleman's club on wheels". Ondanks dit imago had Rover ook een zekere sportiviteit en dat blijkt helemaal uit het model prototype P9, beter bekend als de P6BS.

Voordat Rover door British-Leyland werd opgeslokt samen met andere merken in 1966-1967 had Rover het merk Alvis in 1965 onder haar hoede genomen. Het plan was dat Rover de P9, een sportwagen met een middenmotor zou ontwerpen en dat Alvis de productie zou gaan doen. Het ontwerp zou onder leiding staan van Spencer King. Spencer King was een techneut die eerder de Rover JET-1 heeft ontworpen. Dat was een auto met een gasturbine op basis van een P4 met een snelheidsrecord op haar naam van 243 km/u in 1952.

P6BS is een code, P6 omdat de sportcoupe een chassis zou hebben die uit een Rover P6 kwam. BS staat voor Buick Sports vanwege de gebruikte Buick 3,5 liter V8. De motor was iets buiten de hartlijn van de auto geplaatst zodat er achterin ruimte zou ontstaan voor één zitting. De carrosserie was zo ontworpen dat de grote 3.5 liter V8 eigenlijk te hoog was om te plaatsen. De carburateurs zitten boven op de V8 en steken achter uit de carrosserie en worden afgeschermt door een plastic koepel. Dit is ook te zien als je het laatste prototype bezoekt in het Heritage Motor Centre in Gaydon.

Het ontwerp zou uit de pen van David Bache en zijn team komen, de man die ook de SD1 heeft ontworpen. De koets was hoekig en modern van vorm dat voor Rover gebouwd zou worden door Abbey Pannels. De voorophanging was zo laag en compact mogelijk ontworpen zodat de voorkant zo aerodynamisch mogelijk gebouwd kon worden. Men plaatsten de veren over de demper heen om ruimte uit te sparen. Er werden veel onderdelen gebruikt uit de P6 zoals de achteras, motor, differentieel, dashboard en schakelaars. Verder had de auto een goed zicht rondom en had voorin een grote kofferbak, ook waren de dakpanelen uitneembaar om een targa te vormen.

De plannen om deze P9 te maken waren serieus maar vanwege de overname in 1967 door British Leyland werd de P9 net als de P8 gecancelled. Rover heeft nooit meer een auto ontworpen met een middenmotor. Maar een kleine sportieve coupe met concurrentie slopende prestaties heeft zich dertig jaar later toch in de Rover vloot laten zien met de 220 coupe. Deze was uitgerust met een 2 liter turbo motor en had een topsnelheid van 240 km/u, net als de eerdere JET-1 turbine.





## ROVER P8

---

Door Marc Stillebroer

Soms hebben gebeurtenissen van buitenaf direct effect op een autofabrikant en haar modellen. Denk daarbij aan een oliecrisis die een vernieuwende motor de das om doet. Bijvoorbeeld bij de Rover P6 was het plan om deze uit te rusten met een gasturbine maar dat plan werd geschrapt vanwege het verbruik. Soms zijn de invloeden zo sterk dat een model in haar geheel geschrapt wordt voordat de productie begint.

In 1966-1967 werd Rover onderdeel van British Leyland en moest ineens samenwerken met merken die eerst tot de concurrentie behoorde. De merken die onder andere in deze formatie samensmolten waren Austin, Triumph, Jaguar en natuurlijk Rover. Voordat Rover hierbij kwam was het merk bezig met de opvolger van de P6 namelijk de P10. En een nieuw vlaggenschip dat de wimpel van de verouderde P5 over zou nemen. Het moest een grote saloon worden die de concurrentie van eigen bodem en daarvoorbij achter haar zou laten. De bijnaam "Mercedes eater" werd onder de werknemers gebruikt als koosnaampje voor het model P8.

Om deze onofficiële titel waar te kunnen maken was de P8 leverbaar met de 3,5 liter V8 die enigszins aangepast was. Denk daarbij aan andere/grotere carburateurs of andere aanpassingen aan de toe en afvoer van gassen. Men kon ook kiezen voor een grotere inhoud, een 4,4 liter om precies te zijn. Dit blok gaf dankzij haar langere slag een groter koppel wat paste bij het karakter van een vooruitstrevende saloon uit die tijd.

De achter-ophanging was gelijk aan die van de P6. Het zogenaamde De Dion systeem met dempers die op een vrij bewegend frame zijn gemonteerd gaven de auto een passend rijgedrag. Het voordeel van deze ophanging is dat de banden altijd optimaal contact maken met het wegdek ongeacht wat de carrosserie doet. Net zoals bij de Rover P6 waren de achterste remschijven in het midden van de auto geplaatst. De voor-ophanging bestond uit een buizensubframe met daarop normale vering.

De auto ziet er van buiten zeer imposant uit, net zo groot als een Jaguar XJ en de voorkant lijkt op een opgepompte P6 met airscoops op de motorkap en airvents aan de zijkant. Je zag al wel dat het wulpsse van een P5 voorgoed verdwenen was en plaats maakte voor meer hoekige vormen. Het interieur was nog niet helemaal af toen het project gecanceled werd maar het kleimodel van het dashboard was stijlvol. Het dashboard had dezelfde trekjes als de SD1 want het was een symmetrisch ontwerp waarbij het instrumenten paneel zowel links als rechts gemonteerd kon worden. Er was hier en daar ruimte vrij gehouden voor knopjes die de niet alledaagse opties zouden bedienen.

Omdat het Rover P8 model een auto zou zijn die in een klasse thuishoorde die Jaguar toe-geschreven kreeg werd de stekker eruitgetrokken in maart 1971 voordat de productie begon. De 4,4 litre motor werd nog wel geproduceerd en deed dienst in de Leyland P76 die in Australië werd gemaakt en daar verkocht werd.

Er is recent één overlevend exemplaar gevonden van de Rover P8 die haar leven heeft doorgebracht in de handen van het Heritage Motor Centre in Gaydon. De wagen is geraakt door een trailer en heeft aanzienlijke schade opgelopen. Maar de wagen is niet verloren en wordt vast en zeker gerestaureerd.

De opvolger van de Rover P6 werd de P10 die later de naam SD1 kreeg en bedoeld was voor de klasse net onder de Jaguar-XJ en Mercedes S-klasse.

Aan de ene kant is het jammer dat een veelbelovende auto zoals de Rover P8 nooit het levenslicht heeft gezien. Aan de andere kant hebben ze het fraaigelijsde model P10 (SD1) wel doorgevoerd. Mijn mening is dat de SD1 een tijdlozer ontwerp heeft in vergelijking met de P8. Ook heeft de SD1 de concurrentie qua uitstraling en fenomenale prestaties ver achter zich gelaten en dat was toch Rovers oorspronkelijke doel.



# 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**

# I LOVE ENGLAND



De eerste sneeuwvlokken zijn gevallen en de Mrs. is gelijk in kerststemming. In de ochtend zit ze aan een bijna kerstontbijt met Engelse kerstthee, wat ruikt naar dennenappels, kaneel en sinaasappel. Naast haar ligt al op de keukentafel haar portemonnaie en de burberry handtas staat op de grond naast haar. Die gaat zo boodschappen doen en alvast kerstsfeer proeven in Angenmore, denkt de Mr. bij zichzelf.

Inderdaad, na het ontbijt en het opruimen van de keukentafel pakt de Mrs. een setje autosleutels en gaat naar het dorp toe. Normaliter is ze met een paar uurtjes wel terug, dit keer duurt het echter langer. Eenmaal weer thuis blijkt wel waarom. De Mrs. is inderdaad het dorp in geweest, kwam een vriendin tegen met wie ze nog even is gaan lunchen en daarna ook nog is gaan winkelen. Konden het niet laten de plaatselijke hebbedingetjeswinkel binnen te lopen en daar een paar ponden uit te geven.

Deze keer niet iets gekocht wat de schoorsteenmantel mag sieren, maar voor de kleinkinderen allemaal een poppetje van een Engelse bobby met een magneetplaatje er bij waarop I love England op staat. De Mr. kijkt naar het poppetje, zet deze voor z'n neus neer op de keukentafel, loopt naar de voorraadkast en haalt een doosje tevoorschijn. De Mrs. vraagt zich af wat dat doosje samen met het poppetje te maken heeft. De Mr. loopt naar de kamer waar het plakband ligt en een stickervel en komt weer naar de keukentafel. Poppetje verdwijnt in het doosje, dichttappen, stickervel erop en vervolgens wordt de adres van de redacteur van Rover Owners' Club Holland erop geschreven.

Maar dat is voor de kleinkinderen bedoeld, voor onder de kerstboom, roept de Mrs nog tegen Mr. Dat klopt zegt de Mr., maar de redacteur heeft een matzwarte Rover SD1, geniet met volle teugen van die auto, is in een creatieve bui heb ik begrepen, houd van Engeland, maakt graag veel foto's, dus wie weet waar het toe kan leiden.

Een week later stuurt de redacteur een e-mail naar de Mr. en Mrs. met diverse foto's van het poppetje samen met zijn matzwarte Rover SD1. Er volgt een antwoord van de Mr. en Mrs. Hou het poppetje maar, zet 'm eventueel op het dashboard van je auto, wij halen wel een nieuwe in de plaatselijke hebbedingetjeswinkel, maar wel op een voorwaarde. Plaats alsjeblieft enkele foto's in de Viking en laat de leden meegenieten.

Merry X-mas and happy Roving in 2013.

Best regards, Mr. & Mrs. Furfield.





## CLASSIC ROVER RALLY TEAM: 2E PLAATS LEGEND TWENTE RALLY 2012

Door Johan Löwik



Normaal gesproken rijden we met deze Rover P6 2000TC (1967) alleen in Duitsland, dit omdat de Rover géén homologatie heeft om in Nederland echte rally's te mogen rijden. De regelgeving in Duitsland laat dit soort auto's echter wel toe en onder strenge veiligheidsvoorschriften en strenge keuringen rijden we dar mee in de Historic Rallye Cup.



Enigszins vreemd was dan ook het telefoontje dat ik afgelopen zomer ontving van de rallyleider van de CONRAD Euregio Rally, een groots rally evenement waar o.a. diverse WK teams met WRC auto's aan de start komen.



Tijdens de CONRAD Euregio Rally wordt voor het eerst in Nederland ook een regelmatigheidsrally met een gemiddelde snelheid tot maximaal 80 km/uur gehouden. De wedstrijd staat open voor historische rally auto's tot en met bouwjaar 1985. De deelnemers aan deze Legend Rally Twente rijden op de volledig afgezette klassemmentsproeven die ook gebruikt worden voor de deelnemers aan de moderne rally. De Sectie Historische Rally's heeft een reglement ontwikkeld welke veel overeenkomsten heeft met die van de Legend Boucle de Spa en andere buitenlandse 80 km regularity rally's, maar het is een pilot!



Ook het Nijverdalse Classic-Rover Rally Team met de Rover 2000TC was deelnemer in deze Legend, de 1e rally op Nederlands grondgebied is voor de equipe dus min of meer een "thuiswedstrijd".



Op de zaterdag namiddag werd er gestart onder redelijk gunstige omstandigheden, Proef 1 kan nog onder daglicht verreden worden. Helaas wordt de proef, op het moment dat de Rover met startnummer 212 mag gaan rijden, geneutraliseerd vanwege een van de weg geraakte deelnemer. Dus op naar proef 2, inmiddels is het donker en dus rijdt Johan zijn eerste wedstrijd kilometers in het donker. De extra Cibie verstralers doen hun werk en de avondproeven verlopen goed, de Rover equipe heeft het ritme goed kunnen oppakken. Daarna naar het servicepark en het resultaat na de 1e avond is een keurige 6e plaats.

Op de Zondag staan 2 x 3 wedstrijdproeven op het programma. De eerste proef op Hengelo-Zuid vereist een normtijd van 7 minuut 15 seconden, dat betekent een gemiddelde van 80 km/uur op de wegen van het industrieterrein. Dat is op voorhand niet haalbaar voor de Legend rijders. Om een idee te krijgen hoe hard er door de klassiekers gereden moet worden, Rene Kuipers (5e op deze proef met de Fiesta WRC) heeft een tijd gerealiseerd van 7.14! Dus vol rijden en proberen de schade te beperken, duidelijk is wel dat diegene die op de Zondagmiddag de snelste tijden neerzet, hoog gaat scoren in het klassement. Na de proef in Hengelo volgen de proeven Zeldam en Bentelo, met name deze laatste proef met de lange rechte stukken en hoge snelheden, veel en laat remmen, is niet erg gunstig voor de Rover.

Na de hergroepering en service worden de laatste 3 proeven verreden. Als eerste opnieuw Hengelo-Zuid, echter dit keer in de motregen. De banden houden zich goed en er wordt besloten de Soft-compound te laten staan, ervan uitgaande dat het bij motregen blijft. Problemen op proef 10 en 11 met de ontsteking leveren tijdsverlies op, onderweg tussen 2 klassementsproeven stoppen en overschakelen op de 2e bobine lost het probleem op. De wedstrijd wordt uitgereden en dankzij de goede assistentie van de servicemonteurs is er maximaal rendement uit de Rover P6 gehaald.

Aangezien de resultaten buiten het systeem van Rallytiming omlopen, zijn er geen tussenstanden bekend en is het dus zeer spannend 's avonds bij de prijsuitreiking. Uiteindelijk blijkt het hele podium uit HRC equipes te bestaan en scoort het Nijverdalse Classic-Rover Rally Team een fantastische 2e plek en kunnen rijder Johan Löwik en navigator Gert Visser beide een grote bokaal in ontvangst nemen van Rallyleider Jan Harmsen. Kortom, we hebben met de oudste en nagenoeg zwaarste auto uit het startveld (1967) laten zien dat er van alles mogelijk is. Een mooie afsluiting van een mooi seizoen en op naar 2013 ....!



Youtube-video van WP7 en WP10 een mooie proef op Hengelo--Zuid: <http://youtu.be/U2lFJrjvm5s>

Uitslag top 3: Legend Twente Rally 2012:

Jef Smulders / Michael Marchall, Ford Escort MK2 [1980]

Johan Löwik / Gert Visser, Rover 2000TC [1967]

Christian Assmann / Viola Janizki, VW Passat [1980]



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

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



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

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

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



## DE AUTO'S VAN HET JAAR 1964 T/M 1977

Door Casper Astro

De Rover 2000 was in 1964 de allereerste Auto van het Jaar. Sindsdien is de Car of the Year trofee jaarlijks uitgereikt. Aan een hele reeks gedenkwaardige en soms iets minder gedenkwaardige auto's. Een leuke lijst auto's om nog eens doorheen te lopen. Trouwens, ook de nummers twee en drie roepen doorgaans veel herinneringen op. Bekijk een deel van de lijst op deze pagina.

Zie Trefwoorden: Auto van het Jaar, Car of the Year resp. de site van de ANWB 'Alle auto's van het Jaar'.

1964	Rover P6 2000	Mercedes 600	Hillman Imp
1965	Austin 1800	Autobianchi Primula	Ford Mustang
1966	Renault 16	Rolls-R. Silver Shadow	Oldsmobile Toronado
1967	Fiat 124	BMW 1600	Jensen FF
1968	NSU Ro80	Fiat 125	Simca 1100
1969	Peugeot 504	BMW 2500/2800	Alfa Romeo 1750
1970	Fiat 128	Autobianchi A112	Renault 12
1971	Citroën GS	Volkswagen K70	Citroën SM
1972	Fiat 127	Renault 15/17	Mercedes 350SL
1973	Audi 80	Renault 5	Alfa Romeo Alfetta
1974	Mercedes 450S	Fiat X1/9	Honda Civic
1975	Citroen CX	Volkswagen Golf	Audi 50
1976	Simca 1307/1308	BMW 316-320	Renault 30 TS
1977	Rover SD1 3500	Audi 100	Ford Fiesta

De in de loop van de tijd ontwikkelde, Europeesche, Auto van het Jaar verkiezing verloopt in drie fasen. Eerst wordt een lijst van 'kandidaat-auto's' vastgesteld. Daaruit nomineren de juryleden vervolgens zeven finalisten. En uit die finalisten wordt dan uiteindelijk de winnaar gekozen: de Car of the Year!

Om mee te mogen doen aan de verkiezing moet een auto aan de volgende voorwaarden voldoen:

De auto moet in serie worden geproduceerd met een verwachte verkoop in Europa van minimaal 5000 stuks per jaar, de juryleden moeten voldoende gelegenheid hebben gehad om met de auto test te rijden, de auto mag niet eerder kandidaat zijn geweest; moet dus 'nieuw zijn' op de markt, de auto moet vóór 1 december van het lopende jaar al in minstens vijf Europese landen te koop zijn en verder moet het echt om een nieuwe of een grondig vernieuwde auto gaan. Een facelift, nieuwe motor of een stationwagonversie van een al langer bestaand model geldt niet als nieuw.

De Car of the Year jury bestaat uit 59 autojournalisten, afkomstig uit 23 Europese landen. Er is een verdeling van het aantal juryleden over de landen. Het aantal Auto van het Jaar juryleden per land is afhankelijk van de grootte van de automarkt en de mate waarin het betreffende land auto's produceert. Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk hebben allemaal 6 juryleden. Daarmee wordt voorkomen dat eventuele chauvinistische overwegingen het eindresultaat teveel zouden beïnvloeden. Kleinere landen (of markten) zijn met 1, 2 of 3 juryleden vertegenwoordigd. Nederland brengt drie juryleden in.

De Auto van het Jaar juryleden moeten de auto's beoordelen volgens de volgende criteria: ontwerp, comfort, veiligheid, zuinigheid, weggedrag/rij-eigenschappen, prestaties, gebruiksgemak, milieuaspecten, rijplezier en prijs.

Bijzondere aandachtspunten zijn verder technische innovatie en 'waarde voor het geld.' Hoe een jurylid deze criteria toepast en weegt mag hij zelf bepalen. Maar hij moet met zijn stemformulier wel een toelichting meesturen waarin hij uitlegt hoe hij tot zijn puntenverdeling is gekomen. Deze toelichtingen worden gepubliceerd.



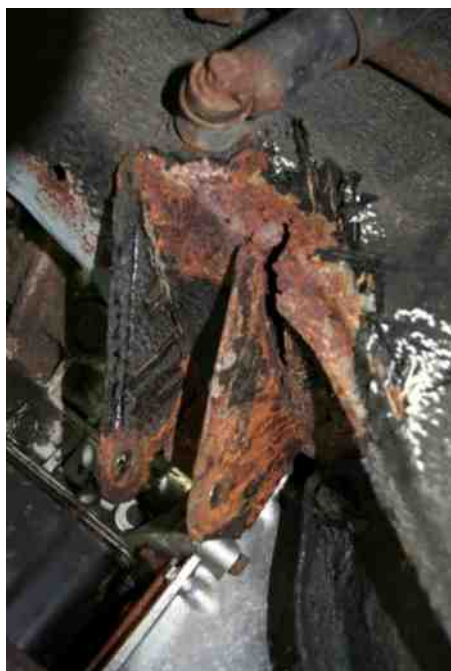
# APK PERIKELEN ROVER 3500S "GANT"

Door Johan Löwik

We kennen allemaal wel de gebruikelijke "gebreken" van onze geliefde Rover P6, de plekken waar normaal gesproken de rotte plekken zitten kunnen we haast blindelings opsporen. Dat dacht ik ook..... na toch al veel P6-en van anderen te hebben bekeken op APK waardigheid en eventueel mogelijk laswerk, hebben we een verrassende nieuwe plek gevonden.... En wel eentje die ik, gezien de veiligheid, graag even onder de aandacht breng.

Let op : de ophanging van de voorwielophanging (stabilisatiestang) aan de base-unit bleek bij onze Rover 3500S "Gant" aan de zijde van het schutbord bijna compleet te zijn weg gerot. Ik had het nog nooit eerder gezien en voor P6-rijders een advies om het naar te (laten) kijken.

Dus de P6 op de brug en het duurde even, maar..... na het compleet wegslijpen van de rotte delen en het vervangen en verstevigen van het bewuste deel, kon de "Gant" naar de APK. Compliment van de keurmeester, goed vervangen en afgelast (!) ..... kortom, beter dan ooit.





## ROVER P5 VRAAGSTUKKEN

---

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Als redacteur ontving ik een brief van clublid John Tankink met diverse vragen over de Rover P5.

Wie helpt hem even op weg en/of maakt er een artikel over in de komende Viking, nummer 01/2013 ?

De vragen:

Is de Rover P5 3 litre Coupé in 1963 op de markt gebracht ?

Bestaat er een register waar men kan kijken wat de geschiedenis is van mijn auto ?

Het voorspatbord, met name de sierstrip, begint met de letters Rover en gaat dan over in een soort strip, heb dat nog nooit op een andere P5 gezien, dus hoort dat zo ?

Overigens mijn dank voor de toezending van het autoweek artikel over de Youngtimer Rover 800. Spijtig genoeg is het artikel enigszins onbruikbaar om onder de scanner te leggen, maar dat neemt niet weg dat enkele Rover 800 weetjes in het artikel hieronder neergezet zijn.

## ROVER 800 WEETJES

---

Door Marcel van Barneveld-de Bont

De Rover 800 werd ontwikkeld onder de codenaam Rover Bravo.

De hatchback 'fastback' heet.

De portieren de enige carrosseriepanelen zijn die gelijk zijn tussen de MK1 en MK2.

Een Jaguar XJ met 2,9 liter zescilinder goedkoper was dan een Rover 800 V6.

De lijnen van de MK1 ook wel 'folded envelope' genoemd wordt.

De Rover 825D Turbo uitgevoerd is met een VM-dieselmotor.

Er volgens de overlevering slechts 24 Rover 800 Coupés op Nederlands kenteken zijn gezet.





# 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:**

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/Mini/Montego/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



# Rover Owners' Club Holland

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

Afzender: Ledenadministratie, Werkhorst 5, 7944 AP, Meppel



## Rover Owners' Club Holland

Al meer dan 40 jaar voor elke Rover eigenaar

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

