



2013

01

# VIKING





# ROCH

---

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

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

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

## **Bestuur:**

### **Voorzitter:**

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

### **Secretaris / Secretariaat:**

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

### **Penningmeester / Ledenadministratie:**

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

### **Bestuurslid:**

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
- 06 Van De Redactie
- 08 Technische Middag Bij Meguair's
- 10 Nieuwjaarsreceptie Haven Van Huizen
- 13 British Cars & Lifestyle 2013
- 17 Rover Sports Register Event 2013
- 19 Met Charlene Naar De Dordogne
- 23 Rover 75 Met Kofferbakrekje
- 24 Rover 75 Koppelingscilinders Vervangen
- 25 De Rover 200 MK3
- 33 RDW Voertuig Open Data
- 35 COLOFON



## EVENTEMENTENKALENDER

---

- 30/03/2013 Algemene Leden Vergadering, Het Arsenal, Nieuwpoort
- 20/04/2013 Taxatiedag, Autobedrijf Berry Smink, Hooglanderveen
- 12/05/2013 Great British, Circuit Park Zandvoort
- 17/05/2013-19/05/2013 International Rover Meeting, Varese, Italië
- 22/06/2013 Midzomernachtrally, Raalte
- 28/06/2013-30/06/2013 RSR 60 years, Alcester, Engeland
- 30/06/2013 British Autojumble, Waalwijk



## OVERZICHT LEDEN 2013

---

### NIEUW LID:

- C. Wijngaards, Stratusplein 3, 3731 XA, De Bilt, 75 2.5V6, 2002
- A. Couzy, Minderbroederstraat 18, B-2000, Antwerpen, P5B Saloon, 1969
- F. Bert, Visstraat 1-3, B-9900, Eeklo, 75 2.0V6 1999
- S. Sleurink, Iependijk 35, 7471 BE, Goor, P6, 1977
- B.H. Boer, Noorderdiep 47, 9521 BB, Nieuw-Buinen, SD1, 1984/1985
- M. Bovendeert, Vondelstraat 115, 3314 BP, Dordrecht, SD1, 1983
- A. Boer, Lindenlaan 20, 9528 RJ, Buinen, SD1, 1982/1984/1986
- J. Ruys, Huusker 20, 7482 KA, Haaksbergen, P6 3500S, 1975
- C.L. Troost, Werkhorst 5, 7944 AP, Meppel, Gezinslid
- M.R. Troost, Werkhorst 5, 7944 AP, Meppel, Rover Mini, 1992
- E.M. Akkerman, Oranjeboomstraat 3, 4424 AE, Wemeldinge, 75 2.5V6, 1999
- T. Appel, Goodeslaan 55, 1852 ES, Heiloo, 220 Coupé, 1994

### OVERLEDEN:

- G.B. Löwik, Salomonsonstraat 1a, 7442 AB, Nijverdal

### OPGEZEGD:

- B. Bleeker, P.A.M. Bossers, G. Essenstam, C. Groeneweg, W.H. Krabbe, Rh. E.F. Niers, R. Pleizier, A.v.d. Reijt, J. Siepel, F.A. Smits, P.S.C. Windhouwer




Zoals een boot heel langzaam achter de horizon verdwijnt,  
zo hebben wij de laatste jaren stap voor stap  
afscheid van jou moeten nemen.  
Jij vaart nu verder over andere zeeën  
en komt uiteindelijk in veilige haven.  
De stroming in zee zal voor ons nooit meer hetzelfde zijn.  
We gaan je missen,  
maar in onze harten zal je altijd blijven voortbestaan.  
We houden van je.

Met groot verdriet, maar tevens vervuld van mooie herinneringen,  
geven wij kennis, dat na een intens leven, langzaam van ons is weggeleden,  
mijn lieve man, vader, schoonvader, trotse opa en overgrootvader.

## Gerardus Bernardus Löwik Gerrit

met liefde genoemd 'Harry'

 55 jaar

Almelo, 17 Juni 1934

Nijverdal, 12 Maart 2013

Heildie Löwik - Kuiters

Johan en Liesbeth

Brent

Nikki

Kalle

Wijnand en Diana

Joyce en Stefan, *Deni, Bailey, Meadow*

Jessica en Tom, *Liz, Finn*

Jeffrey en Denise

Correspondentieadres :

Mevr. H. Löwik-Kuiters, Salomonsonstraat 1a, 7442 AB, Nijverdal

Er is gelegenheid om ons te condoleren op maandag 18 maart om 13.30 uur  
in het crematorium Almelo, Willem de Clercqstraat 95 in Almelo.

De crematieplechtigheid waarvoor u wordt uitgenodigd,  
zal aansluitend plaatsvinden in genoemd crematorium.

## BESTE ROVERVRIENDEN

Heel erg bedankt voor de kaarten, reactie(s) en steun die wij mochten ontvangen tijdens de ziekte en bij het overlijden van mijn vader, *onze opa*, Gerrit Löwik op 12 maart j.l.

Jullie steunbetuigingen hebben ons door deze moeilijke tijd heen geholpen !!

Bedankt mede namens mijn moeder Heildie Löwik-Kuiters,

Johan Löwik, Liesbeth, *Brent, Nikki en Kalle*



## VAN DE BESTUURTAFEL

---

Tijdens de gezellige nieuwjaarsborrel in de zaal van de 'Haven van Huizen' hebben we, onder het genot van een hapje en drankje bij het open haardvuur, het Roverjaar 2012 de revue laten passeren. Zo stonden we stil bij onze overleden Rovervrienden Harry Hilgerdenaar (erelid), Jaap Geijteman, dhr. Folmer en dhr. Peters. Naast verdriet keken we ook terug op een heel geslaagd jaar met goedbezochte evenementen.

En hebben we net de British Car beurs in Rosmalen gehad, waar we vol trots op de ROCH stand een P6 en 75 showden beiden met een V8. Een altijd prettige beurs, met veel aanloop en een diversiteit aan auto's.

Het komende jaar zijn er veel mooie en leuke evenementen, zoals de taxatiedag op 20 april bij Berry Smink in Hooglanderveen, de Zeelandrit in mei, de Midzomernacht rally op 22 juni en de BBQ rit in september. U kunt het allemaal terugvinden in de agenda van deze Viking, op de website [www.roverclub.nl](http://www.roverclub.nl) en in de uitnodigingen die u de komende tijd gaat ontvangen.

Bij de komende ALV op 30 maart zijn alle bestuursleden aftredend en zijn Johan Löwik (voorzitter) en Jan Roelof Troost (penningmeester en ledenadministrateur) herkiesbaar. We nemen afscheid van Truus Westland-Laan en bedanken haar voor alle inzet en toewijding die ze de ROCH heeft geschonken de afgelopen jaren. We zijn blij dat Theo Groot Bruinderink zich heeft aangemeld als nieuwe secretaris en dat Frank Cornelisse af en toe een prachtige rit wil organiseren voor onze ROCH. Marcel van Barneveld-de Bont gaat zich helemaal op de redactie van de Viking richten, een hele klus waar hij best wat hulp bij zou kunnen gebruiken.

Verder zijn we dringend op zoek naar leden ter ondersteuning van het bestuur. Het gaat hierbij om ondersteuning voor de website, voor de clubshop, voor het organiseren van en bij evenementen, beurzen en technische dagen.

Mocht u belangstelling hebben voor één van de 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 één van de andere bestuursleden.

Doordat de kosten voor het verzenden van de mailings elk jaar stijgen is het bestuur voornemens om dit jaar over te gaan naar het digitaal versturen van mailings. Het gaat dan om de uitnodigingen en mededelingen. Ook de kosten voor de Viking en Kalender lopen steeds verder op. We overwegen om de Viking voor leden, die dat op prijs stellen, digitaal te versturen en de mogelijkheid te bieden om in te tekenen op de kalender. De contributie zal in de toekomst dus een optelling kunnen zijn van de te ontvangen mailings digitaal en/of in papieren vorm. Dit voorstel zal ik tijdens de ALV aan de orde stellen.

Ik wens jullie veel leesplezier met deze Viking en graag tot ziens op komende evenementen.

Namens het bestuur van de ROCH,

Jan Roelof Troost, Penningmeester/Ledenadministrateur.



## VAN DE REDACTIE

---

Wederom een diversiteit aan artikelen in deze Viking. Zoals beloofd in de vorige editie staat er een artikel in over de Rover 200 MK3. Dat is een uitgebreid artikel geworden waarbij mijn toetsenbord warm werd.

Warm word ik ook van de foto die op de bladzijde hier naast prijkt. Die achterkant, echt geweldig mooi.

Waar ik ook warm van werd was British Cars & Lifestyle 2013. Een uitgebreid verslag staat in deze editie.

De warmte die ik echter mis is die van de buitentemperatuur. Meteorologisch mag de lente dan wel begonnen zijn, zo voelt het echter niet. Mijn Rover 827 Vitesse lijkt er af en toe ook door van slag. Sinds dat een of andere onverlaat het Vitesse logo van mijn auto heeft afgehaald, een verwoed logo verzamelaar of iemand die zo trots is dat z'n Arnhemse voetbalclub hoog in de stand van de eredivisie staat, gaan de koplampen qua lichtbeeld een heel eigen leven lijden. Rem je af wordt het licht zwakker en geef je gas dan sterkt het weer aan. Dynamoprobleem wellicht? Totdat koplamp linksvoor het niet meer deed. Andere lamp erin en klaar. Dag erop rechtsvoor natuurlijk, maar een klap op de koplamp zelf en alles deed het weer. Totdat ik van de week op de A28 's avonds geen verlichting voor meer had maar door met groot licht te seinen alles het opeens weer deed.

Stel je voor dat je dat gebeurt op een avondrit in de Franse Dordogne met je Rover P5 of dat je de verlichting achter per ongeluk had beschadigd omdat je toch had besloten dat Rover 75 kofferbakrekje zelf op de achterklep te monteren, maar bij nader inzien het toch maar niet gedaan hebt en dat hebt uitbesteed.

Van de Furfieldjes niets gehoord of gezien. Zou het wel goed met ze gaan? Zijn ze de buitentemperatuur soms ook moe en met de Austin Winchester naar warmere oorden getrokken? Of zijn ze misschien verdwaald in het RDW bestand om te achterhalen wat een Rover 0 is? Andere mogelijkheid, zo hard op de camper gepoetst met Meguairs middelen dat ze nog steeds in de schuur zitten genietend van het eindresultaat? Had ze nog persoonlijk uitgenodigd voor de Nieuwjaarsreceptie, maar daar waren zij niet. Wat ze in ieder geval niet gedaan kunnen hebben is de koppelingcilinders van een Rover 75 vervangen, ik kan het weten.

Veel kijk- en leesplezier en laat mij eens weten hoe je Rover de winter doorgekomen is. Bezig geweest met onderhoud, deelrestauratie, rijdend met wat perikelen, uitgegleden in de sneeuw met je auto en maak de clubleden deelgenoot van je ervaringen.

Met vriendelijke Rovergroeten, Marcel van Barneveld-de Bont.



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

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



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

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

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





## TECHNISCHE MIDDAG BIJ MEGUAI'R'S

---

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Een regenachtige dag die middag. Helemaal geen weertype om je auto eens van een goede poets- en wasbeurt te voorzien. Toch gaat Rob Mellaart het er deze middag over hebben, auto's poetsen en wassen met de daarvoor geschikte middelen van Meguair's.

Over de opkomst zeker geen klagen, hoewel zeker niet iedereen met een glimmende bolide is gekomen, een uitzondering daargelaten in de vorm van een Rover 827Si. Maar die auto heb ik nog nooit vies gezien, alsof die nooit op 's lands asfalt komt.

Gauw naar binnen, buiten is waterkoud, om me op te warmen met een kopje koffie. Even een babbeltje met de aanwezige leden en dan gaat de voordracht middels een Powerpoint presentatie beginnen. Vol enthousiasme begint Rob Mellaart met zijn verhaal en dat menig autobezitter bij het begin al in de fout kan gaan. De auto afnemen doe je met twee emmers water, eentje om het vuilwater uit te spoelen uit je microvezeldoek, de ander om dezelfde doek van schoon water te voorzien om de auto verder af te nemen. Uit eigen praktijkervaring weet ik dat dit inderdaad de manier is om te starten. Gebruik inderdaad microvezeldoeken en geen spons daarvoor, werkt veel prettiger.

Eenmaal dit gedaan kun je kiezen wat je allemaal aan je auto zou willen doen op poets- en wasgebied. Krasjes wegwerken met een soort gom annex klei, aardig arbeidsintensief werk. Sporen die achtergebleven zijn door vogels verder wegwerken, hoewel het natuurlijk verstandiger is om datgene wat die vogels wel eens achterlaten op onze Rovers er gelijk vanaf te halen want door al die zuren komen er plekken op de lak van de auto en dat maakt het nog arbeidsintensiever.

Waxsoorten komen ook aan bod, zoals degenen gemaakt van Carnauba (komt ook in drop en snoepgoed voor overigens) en niet eentje op siliconenbasis. Ook niet te vergeten andere glansmiddelen zoals Quick Detailer bijvoorbeeld. Een heel regiment aan mogelijkheden en producten passeren de revue. Mij is al gauw duidelijk dat een op en top poets- en wasbeurt niet met een paar uurtjes klaar is, maar dat het zelfs meer dan een dag kan duren. Dat is dan wel inclusief de verzorging voor de motorruimte en de binnenkant van de auto want ook daarvoor heeft Meguair's de benodigde producten in haar assortiment.

Na afloop kijkend naar het schap met alle producten en alle informatie die mij ter ore is gekomen vraag ik mijzelf af wat ik eigenlijk precies nodig zal hebben als ik een auto uit mijn eigen wagenpark er net zo uit wil laten zien zoals de meest luxueuze auto's die door Meguair's zelf onder handen worden genomen. Zou een auto daar kunnen brengen natuurlijk en het laten doen, ook dat behoort tot de mogelijkheden. Maar ik heb geen hekel aan het poetsen en wassen van mijn eigen auto's, alleen doe ik er zeker hooguit een halve dag over en dan zien ze er niet zo mooi uit, glimmen ze niet zo hard en kan ik niet het weinige haar op mijn hoofd heb kammen in de weerspiegeling van de lichtmetalen velgen. Tot nu toe weet ik mij aardig te redden met de middelen die ik tot nu toe zelf gebruik en kan het, tot op heden, mijn eigen goedkeuring dragen.

In ieder geval een leerzame en leuke middag waarbij sommige andere clubleden wel gewapend met producten uit het assortiment van Meguair's het pand verlieten. Na afloop nog even samen met andere (bestuurs)leden Viking 04-2012, kalender en uitnodiging nieuwjaarsreceptie ingepakt, daarna huiswaarts op de bijrijdersstoel van een Peugeot 107.







# NIEUWJAARSRECEPTIE HAVEN VAN HUIZEN

---

Door Bert Barents

Sinds half 2012 ben ik lid geworden. Ik ben sinds juni van dat jaar in het bezit van een Rover 75 V6 2,5 liter automaat Sterling uit 2002.

Doordat de motor van mijn vorige auto op onverklaarbare wijze stuk ging en de te duur was om een revisiemotor aante schaffen met de daarbijkomende kosten was ik op zoek naar een andere auto. Ik werd getipt door mijn broer dat deze auto te koop was en besloot om eens een proefritje te maken. Toen ik terug kwam viel het de verkoper op dat ik wat langer weg bleef dan gebruikelijk. Ik was onder de indruk van de rijeigenschappen van deze auto en het was liefde op het eerste gezicht. Meteen daarna besloot ik om lid te worden van de ROCH en heb al een tourrit meegemaakt in de Veluwe vanuit Putten.

Op 13 januari j.l. was er een nieuwjaarsborrel in het restaurant de Haven van Huizen in Huizen . We werden uitgenodigd om aanwezig te zijn van 14:30 uur tot 17:30 uur. Het leek mij leuk om hier aanwezig te zijn om eens meer kennis te maken met de leden van deze automerkclub.

Zelf ben ik ook lid van de Skoda Club Nederland, de Tatra Register Nederland en de Tatra Register Deutschland aangezien ik twee oude Skoda's en een Tatra heb uit de communisten tijd. Ook bij deze clubs is het traditie om nieuwjaarsmeetings te houden en tourritten te organiseren. Bij de TRN is het bijvoorbeeld om iedere derde weekend een dagrout te hebben en iedere derde weekend van september een heel weekend te organiseren.

Op 13 januari ging mijn moeder ook mee , inmiddels ook lid geworden , op weg richting Huizen. Toen wij aankwamen bleken wij de eersten te zijn bij restaurant de Haven van Huizen. Een bordje in de entree verwees ons met een pijl naar rechts . Als vrij snel kwamen er steeds meer leden en werd het steeds gezelliger. Ook hadden we het erover dat er tijdens de tourrit een aantal ROCH-leden een bekeuring hadden gekregen in Apeldoorn. Deze bekeuring was rond de € 96,- inclusief administratiekosten, dat voor 11 kilometer te hard. We kregen bonnetjes om daarmee het een en ander te kunnen betalen. Eerst koffie of thee met gebak . Later ging het over naar andere dranken en stonden de kleine hapjes klaar. De openhaard was aan en het was een zeer gezellige dag.

Tijdens deze dag werd er gevraagd of er mensen waren die zouden willen blijven eten. Mijn moeder en ik keken elkaar aan en hebben hier gebruik van gemaakt. Tijdens deze meeting zagen wij bekenden uit Lekkerkerk. Wij kennen Klara van Ballegooie van de poppen die zij verkoopt. Wat dat betreft was het ook nog eens een leuk terugzien van bekenden.

Wij vonden het een zeer geslaagde dag en avond en gaan zeker meer meedoen met de tourritten. Ik heb het ervaren als een zeer gezellige club , wel een andere sfeer dan de andere clubs. Dat maakt het juist leuk om aan dit soort evenementen deel te nemen.

Ik wil het bestuur hartelijk danken voor deze dag, namens mijn moeder mevrouw C. Wijngaards en mij.



# 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)

Door Marcel van Barneveld-de Bont

De inschrijving was al enige tijd geleden gedaan, maar er moest nog bedacht worden welke auto's er neergezet zouden worden. Tijdens een bestuursvergadering kwam het thema V8 naar voren. Besloten om een ruimere opstelling te kiezen dit jaar door twee auto's in plaats van drie neer te zetten en een los motorblok erbij te plaatsen. Nu nog even de auto's regelen en kwamen we uit bij twee clubleden die nog niet zo lang lid zijn en beiden in het bezit zijn van een Rover V8 welke in een zeer nette staat verkeren.

Om de auto's op de beurs te krijgen had nogal wat voeten in de aarde. De Rover P6 V8 van Wim Roest moest opgehaald worden want hij kon hem zelf niet brengen. Hennie en Truus Westland bereid gevonden deze auto bij de eigenaar op te halen en 'm rijdend naar Rosmalen te brengen, waarvoor mijn dank. Ook de Rover 75 V8 van Gert van Drie moest opgehaald worden en dat heb ik dan zelf voor mijn rekening genomen. Met Gert van Drie een afspraak gemaakt om de auto donderdagavond al op te halen zodat ik die vrijdag zelf naar Rosmalen kon rijden.

Is wel een feestje om in zo'n 75 V8 te mogen rijden. Nou had ik al eens in een MG versie met handgeschakelde vijfbak gereden en vond het toen best wel een beetje moeilijk om me in te houden, het rechtvoetje wel te verstaan. Deze Rover is echter een automaat dus kon ik van de gelegenheid gebruik maken een kleine vergelijkende test te doen. Was er al snel uit. Doe mij maar een Rover 75 V8 met handgeschakelde 5 bak. Het interieur van de Rover spreekt mij veel meer aan maar het schakelpatroon van de automaatbak deed mij wel verlangen om zelf te kunnen kiezen wanneer de versnellingsbak in de door mij gewenste versnelling gezet mag worden. Aan vermogen geen gebrek overigens bij de automaatversie. Het Ford blok levert voldoende power en gromt er lekker op los maar wat meer decibellen mag wat mij betreft zeker wel.

Op vrijdag de stand opbouwen. Jan Roelof Troost had de stand bij Johan Löwik opgehaald. De voorzitter was door het overlijden van z'n vader niet in staat om zelf de stand te komen brengen en zo ontbrak het dan op de stand zelf ook aan een Rover V8 motor welke neergezet zou worden. Iedereen was er ruim op tijd, dus konden we snel met het opbouwen beginnen, alleen moesten we nog bedenken hoe we het zouden doen om een ruimere opzet te krijgen waarbij het ook een doelstelling was om de gehele clubshop uit te stallen. Gekozen om de auto's in een V-vorm neer te zetten met in het midden de grote Rover reclame lichtbak met daarachter zitgelegenheid en verspreid over de hele achterkant van de stand een uitgestalde clubshop. Moesten we alleen nog even de clubshop uitsorteren en de kleding weer opvouwen en netjes neerleggen en links en rechts daarvan de boeken, sleutelhangers, pennen en andere nog in de clubshop aanwezige artikelen. Met dank aan Joyce van Barneveld-de Bont en Mark-Maarten Troost zag dit er helemaal gelikt uit.

Zaterdag een drukke dag, drukker als anders had ik het idee. Vele clubleden zijn langsgeweest voor een kop koffie en een babbeltje en over belangstelling van niet clubleden zeker geen klagen. Hennie, Truus en ondergetekende konden de stand nauwelijks verlaten om zelf een rondje te lopen. Een goede zaterdag was het zeker, een nieuw clublid ingeschreven en de clubshop deed hele goede zaken.

Zondag er voor gezorgd dat ik wat vroeger was, zodat ik van te voren nog wat foto's kon maken van andere auto's alvorens de beurs daadwerkelijk open zou gaan. Vele mooie auto's gezien waarbij het mij opviel dat er andere auto's stonden dan de jaren ervoor. Bijvoorbeeld 3 Aston Martin's DB7 om er maar eens eentje te noemen, een prachtige Daimler in de kleur Lime Green, een plaatje om te zien en een Riley Pacific, een auto die ik nog nooit in levende lijve had mogen aanschouwen, laat staan dat ik van het bestaan afwist. Ook nog



een 'wilde' Rover gezien, een Morgan driewieler in Gulf kleurstelling en een Ford Escort.

Na mijn rondje kon ik mijn top drie van het weekend wel samen stellen. Graag 1 dag met de Jaguar XK-RS over het circuit van Zandvoort, de MGB-GT V8 met Sebring bodykit voor alledaags gebruik en de Jaguar V12 Shooting Break als ik de honden mee moet nemen of eens iets moet ophalen.

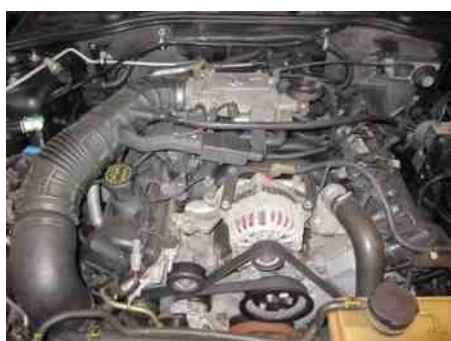
Kon natuurlijk de verleiding niet weerstaan om ook wat fudge mee te nemen voor thuis en mijn wederhelft wilde toch wel enkele pie's mee naar huis nemen, dus gingen er drie zakjes Engelse producten mee terug naar de stand.

Zondag ook een drukke dag, maar iets minder druk als anders leek het wel. Tot een uurtje of half 1 waarbij ik in een uur de omzet van de clubshop van zaterdag evenaarde en wederom een nieuw clublid in mocht schrijven. Was Marc Stillebroer jaren lang het jongste clublid, dan is dat nu niet meer zo. Een jongeman van 18 jaar met de naam Thomas Appel en in het bezit van een Rover 220 Coupé is lid geworden. Moet eerlijk vermelden dat ik deze jongeman al enige tijd ken en de auto die hij sinds kort bezit ook.

De standbemanning van zondag, bestaande uit mijzelf en mijn wederhelft, Jan Roelof Troost en zijn vrouw Carina en Wim Roest hebben zich echter kostelijk vermaakt. Wim kwam ogen tekort volgens zijn zeggen en de dames hebben er een klein winkeldagje van gemaakt, getuige kledjes, pantoffels en nog wat snuisterijtjes welke aangeschaft werden.

Na afloop beide auto's al richting lift gedirigeerd en de stand afgebroken en netjes in- en opgeruimd. Dat ging dit jaar lekker vlot. Nog voor acht uur 's avonds was de aanhanger aangekoppeld en stonden beide Rovers al buiten en konden we vertrekken, waarbij ik de Rover 75 V8 weer moest meenemen. Kan me vorige jaargangen herinneren dat ik niet voor 11-en thuis en dat was nu 2 uurtjes eerder.

Hoe de stand was neergezet dit jaar is helemaal voor herhaling vatbaar. Meer ruimte, stukken overzichtelijker en het compleet uitstallen van de clubshop zal zeker bijgedragen hebben aan een leuke omzet. Kortom, een succesvol evenement voor de ROCH dit jaar.





# PASSIE VOOR AUTO'S



## ... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

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

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

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

[WWW.KNAC.NL](http://WWW.KNAC.NL) 070 383 16 12





# ROVER SPORTS REGISTER EVENT 2013

---



2013 is very special for the RSR, as we celebrate 60 years since the club was formed in 1953. We aim to make the Diamond Jubilee Anniversary Rally the biggest and best event the club has ever had, which is a tall order, given the excellence of the Golden Anniversary event in 2003 and the Rover 100 event in 2004.

We wish to give members and visitors as much notice as possible of the time and format of the event so they can build it into their diaries, holiday plans etc.

It will be held over the weekend of Friday June 28 to Sunday June 30th, 2013. We will be basing it near to Alcester, the historic Roman town between Stratford upon Avon and Redditch, with the 'HQ' being the Kings Court Hotel, backed up by camping and caravanning facilities in the grounds of the Alcester Rugby Football Club literally across the road from the Hotel. We will be having an informal barbeque gathering at the ARFC on the Saturday evening, a series of activities such as road runs in the glorious Warwickshire countryside and driving tests on the Saturday, followed by a Gala Dinner at the Hotel.

## Accommodation Details:

The Kings Court Hotel, is now fully booked, there are however other hotels in the area some are listed here. Or another similar list here.

Bookings for the Dinner on Saturday evening are now full, the club is investigating some alternative options if required.

## Camping and Caravanning:

Pitches for tents, caravans and motorhomes are available just across the road from the Kings Court Hotel at the Alcester Rugby Football Club (ARFC) ground, at the very low rate of £5 per night. This is obviously not a luxury camping site, but all essentials are here. You can book pitches for up to three nights using the online entry form., (There is a big Broad Lane Leisure caravan emporium a few hundred yards up the road if you need any backup!). Book for this on the online entry form. Subject to sufficient demand, there will be a Barbeque at the ARFC on the Saturday evening, as an alternative to the Hotel Dinner. Again book for this on the online entry form.

## Saturday:

On Saturday, there will be a number of optional activities. Carefully planned road runs to show off all the charms of the surrounding countryside will be available – book for these on the online entry form. In the afternoon there will be two separate Driving Tests – one for the more modern (post vintage etc) Rovers at the Heritage Motor Centre, Gaydon, and a somewhat gentler affair organised by “Robin Kentson” (aka Robin Wilson and Kent Robinson!) at £5 per driver, for the Veteran, Edwardian and Vintage Rovers at the ARFC. Because we have to pay a fair amount to hire the Gaydon arena, the cost per person there will depend on the number of entrants, so at this stage we are asking for numbers on the online entry form, and will advise a final cost, on this website and in Freewheel before the event, once we reach a reasonable number of bookings. The charge will include entry to the Museum.

## Sunday:

Sunday will see the main Rally on the large field in front of Coughton (pronounced Co-ton) Court, the superb National Trust property. NT members have free entry to the imposing Tudor house and all grounds, (except for the Walled Garden for which there is an extra fee). For non-NT members we have obtained a special group entry rate of less than half the normal 2013 rate. Please indicate your preference on the online entry form.



So for anyone sated with Rovers, there are many intriguing areas of the site to explore, from the historic house to riverside walks and a variety of gardens. There are even two charming churches (Roman Catholic and Church of England) here. Yet the site is compact – you can see everything comfortably in a day. We look forward to seeing everybody at this milestone event. More details of the event will be published here and in Freewheel in the coming months.

We hope that all members will start thinking of the various ways that they can enhance this special occasion, perhaps by bringing ‘special interest’ Rover vehicles, memorabilia and displays.

We hope to have plenty of Rover cycles and motorcycles on show, plus all varieties of Rover cars and derivatives from 1904 to 2005. As always, ‘part finished’ restorations on trailers will be welcome, and might this date give a great incentive deadline for completion and triumphant reveal of all those long-running restorations?

Of course, if any members have any ideas for things they would like to see or do at this event, please contact any committee member. There will be stall pitches available for autojumble, parts dealers and restorers etc. to set up in business.

Booking for the rally, road run, gala dinner, barbeque and driving tests can be done now on the online entry form.

Put it in your diary!

Read more:

<http://www.thersr.co.uk/events/diamond-jubilee-anniversary-rally-2013#ixzz2K9aF1g7O>

## 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)

# MET CHARLENE NAAR DE DORDOGNE



Door Arie Gelein

Sinds augustus 2011 is Charlene, onze P5B uit 1969, op de weg, na ruim een jaar technisch opknappen en een renovatie van het interieur. Het afgelopen jaar zijn de puntjes op allerlei letters gezet. Met als belangrijkste wijziging een zelfdenkende Kenlowe fan en nieuw heavy duty achterveren zodat de achterbumper niet langer over de grond sleepte bij de geringste belading. Een elektrische benzinepomp maakt het starten wat vlotter, alhoewel de beloofde verbetering in de marge valt. Als laatste is de rembekrachtiger gereviseerd, zodat nu het hele remsysteem van voor naar achter perfect is. Afgezien van deze modificaties hebben we vooral genoten en veel gereden. Heel veel gereden, beetje meer dan economisch verantwoord is zelfs. Ondanks dat de zelfdenker het verbruik met 10% verminderde.

Na een gezellig, veel te kort, voorjaarsuitstapje met het gezin naar Edinburgh, hebben we ten lange leste besloten om in de zomervakantie een week naar Frankrijk te gaan. Heerlijk lang gezocht om uit te komen in Monpazier in de Dordogne.

Omdat we hadden genoten van de Rover tijdens ons uitstapje naar Edinburgh waren we van plan om Charlene ook te gebruiken voor de uitdaging naar Zuid Frankrijk. Het mag wat kosten! Wel moest het stuurhuis nog worden gereviseerd.

Afgelopen jaar werd langzaam de toch al zeer karige bekrachtiging nog spaarzamer. Er kon geen sportschool tegenop! Daarnaast klemde het stuurhuis in toenemende rondom de 'rechtuit' stand wat me tot een soort van flauw laverende weggebruiker maakte. Daarnaast, bij ritten langer dan 30 km, vond er op een mysterieuze manier drukopbouw plaats die het stuur zowat vastklemde in het stuurhuis, althans zo voelde het.

Veel gelezen in de Workshop Manual, de Parts Manual, we hadden al een revisieset van Wadhams liggen, met een ontelbare hoeveelheid verschillende soorten afdichtringen en seals. Nee, begrijpen doen we het niet, cryptische beschrijving, kleine plaatjes! Een RHD drive stuurhuis gedemonteerd, erg veel onderdelen, magische werking. Drie weken voor vertrek het stuurhuis uit onze auto geplukt, een poelietrekker aan gruzelmenten omdat de drop arm echt vast zit. Het stuurhuis, schoongemaakt, gedemonteerd, nieuwe seals en afdichtingen, alles gemonteerd, de handleiding pijnlijk nauwkeurig gevolgd. Ingebouwd en jawel, bekrachtiging!

Alleen een 'klein' probleempje : ALLEEN NAAR LINKS! Het stuurwiel draaide uit zichzelf naar links om zichzelf muurvast tegen de aanslag te draaien en met geen mogelijkheid meer terug te krijgen. Stuurhuis er weer uit, geen fout te vinden, gemonteerd, blijft nu in het midden staan. Maar geen bekrachtiging en de bekrachtigingsolie wordt rood kokendheet. Kan niet goed zijn.

Weer uitgebouwd, niets te vinden, de tijd verstrijkt, we moeten met de Rover naar Frankrijk. Dan ziet mijn zoon dat ik een afstellingsfout heb gemaakt met het klepsturingshuis, de valve spool. De fout eruit en we hebben BEKRACHTIGING!!!

Het is echt waar wat in de folders van Rover staat, de auto laat zich sturen met je pink, ook als ie stilstaat. Een proefrit van een paar honderd kilometer maakt ons minder onzeker, we durven naar Frankrijk, naar Mon-



pazier, de rit van ruim 1100 km moet lukken.

Vrijdag 17 augustus vertrekken we op weg naar Etampes, onze eerste tussenstop net ten zuiden van Parijs. Warm met 28-30 graden, maar we toeren goddelijk over de wegen, vervoeren ons in stijl. Na 650 km zijn we nog geen halve liter olie kwijt.

Zaterdag 18 augustus is echt warm, met temperaturen ruim boven de 40°C. Her en der staan er auto's met geopende motorkappen, kokende oververhitte motoren. De zelfdenkende fan doet zijn werk, zelf hebben wij het warm en drinken veel, we lijken wel een V8!

Om 12.15 uur slaat het noodlot toe, een oorverdovende benzinelucht vult het interieur. Gestopt, onder kap alles OK, niets te ruiken geen lekkage, geen klemmende vlotters. Rijden maar weer, nauwelijks op weg; weer een benzinelucht, dan maar eens bij de tank kijken. Mijn zoon hoort iets spuiten, het reserve tankje is door de hitte opengebarsten en piest een dun straaltje benzine. Tankje geleegd in de tank en rijden, euvel verholpen.

Wanneer we zaterdagmiddag op onze vakantiebestemming arriveren, zijn we erg blij met het perfecte zwembad. We horen dat het die dag 42°C is geweest.

In de opvolgende week doet Charlene alles wat we van haar mogen verwachten, probleemloos klassevol vervoer. De vele Engelsen in de Dordogne uitten regelmatig hun waardering voor onze auto. We hebben veel bekijks en krijgen onverwacht veel complimenten, overal waar we stoppen is het een bezienswaardigheid. De nodige voorbijgangers verrekken hun nek wanneer we langs zoeven.

Op de drukke vierbaanswegen gebruikt onze Charlene relatief weinig benzine, soms halen we zelfs 1:9. De kleine D-wegen zijn een ander verhaal, veel optrekken en afremmen doet ons rondom de 1:7-8 terechtkomen. Nog steeds niet slecht en we rijden niet echt langzaam, echt niet zelfs. Ondanks de perfect werkende stuurbevestiging blijft het een handvol op dit soort wegen.

De automaat maakt dat Charlene in een afdaling graag de leiding neemt, dat het vaak wat harder gaat dan gewenst. Terugschakelen naar 2 helpt wel, maar blijft een maatregel met beperkte effectiviteit. Olieverbruik is verwaarloosbaar, deze week nog geen kwart liter erbij. De V8 klinkt met de dag blijer en pittiger.

Zaterdag 25 augustus de terugreis, erg veel file tussen Poitiers en Tour, we hebben het zelf warmer dan de auto.

Zondag 26 augustus vertrekken we uit Blois voor de laatste 750 km. Die worden in nog geen 9 uur afgelegd, we cruisen die dag rondom de 120km/h. Een verslavende fraaie brom uit het vooronder maakt ons duidelijk dat het goed gaat. Dat ze ons naar het eind van de wereld wil brengen en weer terug.

Thuis maken we de eindstand op: 3.350 km, gemiddeld 1: 8,3. Nog een halve liter olie erbij en we staan weer op maximum, in totaal anderhalve liter olie gebruikt. De gereedschaprol is niet open geweest.

Een perfecte vakantie met een heerlijke auto!



# 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**

## ROVER 75 MET KOFFERBAKREKJE

Door Joop Mutters

Directe aanleiding om een bijdrage te leveren aan de VIKING vormde een artikel in nummer 3 van 2012. Hierin besteedde Frank Cornelisse aandacht aan zijn Rover 75 Tourer, met de saloonversie nu al een klasieker. In dit artikel wijst Frank op de diverse accessoires waarmee een 75 kan worden opgeleukt. Nu bijna 3 jaar geleden ruilden wij onze Rover 820Si van 1996 in voor een Rover 75 2,5 litre V6 automaat. Hoewel we jaren met veel plezier, en de nodige reparatiekosten, in die 820 reden, bleef toch het gevoel dat ik ooit de mooiste Rover na de P4 wilde kopen. Nu ruim 40.000km verder hebben we nog geen spijt van deze aanschaf. Wat rijdt zo'n auto heerlijk ook al kost dat wel een lieve duit aan brandstof. En wat is ie mooi, wat een vormgeving!

Maar nu terug naar die accessoires. Op Koninginnedag in 2012 zagen we in Amsterdam een 75 staan met een kofferbakrekje. Voor mij volkomen onverwacht stelde mijn vrouw voor onze uit 2003 stammende 75 ook van een dergelijk rekje te voorzien. Al bekende Nederlandse en Engelse Roveronderdelen adressen via het internet benaderd, maar dat rekje – onderdeelnummer VTF100040 – bleek uitverkocht. Totdat, en dat had ik direct moeten doen, ik contact zocht met Damen & Kroes Boxtel B.V. Dit bedrijf had het op voorraad en enkele dagen later had ik deze originele Rover 75 accessoire in huis.

Zelf gaten boren in de achterklep leek me ondanks de bijgeleverde uitvoeringsmallen geen wenkend perspectief. Gelukkig bleek mijn vaste Rover onderhoudsgarage, Garagebedrijf De Zeemeeuw in Wormer, bereid om deze klus te klaren. Met een in de ogen van mijn echtgenote en mij een opzienbarend resultaat. Mochten we ooit niet alle koffers in de redelijk bemeten kofferbak kwijt kunnen, dan kan deze vooral optisch gezien bijzondere voorziening uitkomst bieden.



## ROVER 75 KOPPELINGSCILINDERS VERVANGEN

Door Marcel van Barneveld-de Bont



Maar al te goed weet ik hoe dit zit bij een Rover SD1. Hoofdkoppelingcilinder op het schutbord in de motorruimte en hulpkoppelingcilinder op de versnellingsbak onder de auto. Al meerdere keren er mee bezig geweest en vervangen.



Hoe moet zoiets dan bij een Rover 75 V6 met een handgeschakelde versnellingsbak ? De praktijk leert dat het niet zo moet zoals in het werkplaatshandboek beschreven staat. Natuurlijk moeten wel de voorwielen van de auto af en moet de versnellingsbak los van de motor gehaald worden, want de hulpkoppelingcilinder zit in de versnellingsbak. Maar een telescoopveer voor de motorkap bijvoorbeeld hoeft echt niet los gehaald te worden. Wel natuurlijk de versnellingsbaksteun verwijderen en de motor ondersteunen met assteunen. Een motortakel kan ook, maar dat is wel wat meer werk. Aandrijfassen moeten sowieso losgehaald worden, want die speelruimte heb je echt nodig om overal bij te kunnen komen. Het blijft wel wat krap bemeten, want de motorruimte van zo'n V6 zit al aardig vol. Maar zorg ervoor dat er van zowel bovenaf als onderaf wel bij te komen is.



De hoofdkoppelingcilinder zit onder het dashboard, achter het koppelingpedaal. Enige lijflijk lenigheid is wel nodig om dat onderdeel daar vandaan te halen. Echt moeilijk is het niet overigens maar er zijn wel handigere plaatsen te bedenken dan in het interieur van een auto.



Kenmerken van lekke koppelingcilinders zijn vloeistof op het tapijt en een koppelingpedaal wat alleen in de stand "beneden" staat. Vaak is het overigens zo dat bij een Rover 75 V6 ze beiden defect zijn en niet één van de twee. Is dit toch het geval, vervang ze dan wel allebei. Praktijkervaringen van anderen die ik vernomen heb is, dat als je één van de twee vervangt, de andere binnen no time de geest geeft. Zo voorkom je dat je dubbel werk aan het verrichten bent.

Bij het monteren van beide koppelingcilinder er voor zorgen dat het vaatje de hoofdkoppelingcilinder reeds gevuld is met de daarvoor voorgeschreven vloeistof. Dat voorkomt problemen bij het ontluichten van de koppeling via de nippel welke zich in de motorruimte bevindt.



Ga je de koppelingcilinders zelf vervangen, trek er rustig een volle werkdag voor uit. Een hefbrug is wel noodzaak. En trek oude werkkleden aan, want deze klus is er eentje waarvan je verre van schoon blijft. Immers is de binnenkant van de versnellingsbak door een defecte hulpkoppelingcilinder wel van de nodige vettigheid voorzien.

Het is te doen met tweede hands onderdelen, maar dat is garantie tot de voordeur. Aan nieuwe onderdelen hangt overigens wel een redelijk stevig prijskaartje. Komt eventuele uitbesteding van zo'n onderhoudsklus er nog bij.



Door Marcel van Barneveld-de Bont

Ze sieren al sinds oktober 1995 's lands wegen, de Rover 200 MK3, met als een soort van koosnaampje Rover Bubble. Waar de naam vandaan komt is me onbekend, maar kan me voorstellen dat het met de algehele vorm van de auto te maken heeft. Wat bolvormig van opzij gezien. Bubble is natuurlijk geen naam als carrosserievorm dus staat er op de autopapieren hatchback. De Rover code is overigens RF.

Wie niet 123 weet wat de MK3 precies is, dan zal ik dat even uitleggen. De MK1 is dat Honda geschoold modelletje waarin Hyacinth en Richard Bouquet uit Keeping Up Appearances in rondrijden. Basismodel was de 213 en de topversie de 216 Vitesse. De MK2 is de Honda Concerto look-a-like, verkrijgbaar in 3-deurs en 5-deurs varianten met motoren variërend van 1.4 liter tot 2.0 liter, waarbij de 1.8 liter er alleen als diesel was. Laatstgenoemde overigens alleen als 5-deurs. De MK3 is de opvolger van de MK2, hoewel deze ook nog in 1996 op kenteken gezet zijn.

De MK1 is al een zeldzaamheid geworden, de MK2 zie je zo af en toe nog wel eens rijden en wie marktplaats afstruint ziet ze ook nog wel eens te koop staan. Dieselversies niet, daarvoor kun je beter in België of Frankrijk je heil zoeken.

De MK3 echter staat in velerlei getale te koop en wie op zoek is naar zo'n model zal ik in het vervolg van dit artikel uit de doeken doen waar op te letten en wat enkele mogelijkheden zijn, zowel cosmetisch als technisch.

De motorisering varieert van 1.4 liter tot aan 2.0 liter. De benzine motoren zijn K-series motoren en de diesel zijn L-series motoren, allen van Rover makelij. De 1.4 liter heeft standaard een vermogen van 102pk en voorzien van een handgeschakelde versnellingsbak met 5 verzetten vooruit en 1 achteruit. De 1.6 heeft een standaardvermogen van 112pk en is er naast de genoemde handgeschakelde versnellingsbak ook met een automatische CVT versnellingsbak. Daaropvolgend is er nog een 1.8 liter, welke je terug kan vinden in de Vi en BRM en alleen met een handgeschakelde versnellingsbak. Het motorvermogen van de Vi en BRM is 144pk. De 2.0 liter is er alleen als diesel, al dan niet met turbo. Zonder turbo is het vermogen 84pk en met turbo is het vermogen 105pk.

De 1.4 is er met 8 kleppen en met 16 kleppen, als 3 deurs versie en als 5 deurs versie. De 1.6 alleen met 16 kleppen, als 3 deurs versie en als 5 deurs versie. De Vi en BRM eveneens met 16 kleppen, maar alleen als drie deurs versie en tot slot de 2.0 liter alleen met 8 kleppen, als 3 deurs versie en als 5 deurs versie.

Verdere technische informatie is op te vragen via [www.autoweek.nl/carbase.php](http://www.autoweek.nl/carbase.php)

Cosmetische aandachtspunten:

Af fabriek is een Rover 200 MK3 niet echt voorzien van een goede roestpreventie. Doorgeroeste dorpels komen zeker voor, waarbij ik de indruk heb dat modellen van 1998 en 1999 daar meer last van hebben dan van 1996 en 1997.

De bevestiging van de scharnieren bij de achterklep is een bron van roest. Open de achterklep en kijk daar goed of het daar al niet doorgeroest is. Regenwater kan daar binnen sijpelen en het hemeltje gaat naar verloop



van tijd hangen.

Motorkap en portieren kunnen aan de buitenkant ook gaan roesten, zeker als er lakschade is opgetreden door bijvoorbeeld steenslag.

De voorbumper is voorzien van nep chromen strips, de gehele voorbumper is van kunststof met kunststof inlegstrips welke met chroomfolie zijn beplakt. Deze inlegstrips verweren nogal vrij snel.

De deurpanelen zijn niet van de allerbeste kwaliteit. De bovenkant van de deurpanelen kunnen vervormd zijn en de halve maantjes welke de deurpanelen sieren, welke bij de stoelen combineert, laten de stof nog al eens los. Dit laatste is simpel te verhelpen want ze zitten gelijmd, maar vervormde deurpanelen zijn niet meer te repareren.

Let er ook even op of beide dakstrips er nog inzitten, ze waaien heel soms gewoon van de auto af. Verweerde koplampen komen ook voor, zowel bij de reflectoren aan de binnenzijde als het kunststof aan de buitenzijde.

De grille is ook van kunststof en kan er ook verweerd uit zien dan wel dat de chroomfolie er af gebladderd is.

Technische aandachtspunten:

Een lekke koppakking bij een K-series motor komt zeker een keer voor. Op internet zie je in de advertentie van de te koop staande auto dat ook wel geregeld staan. Het is te herkennen aan een soort mayonaise achtige smurrie aan de olievuldop en dop van het koelvloeistofreservoir. Een andere kleine test is de oliepeilstok eruit halen en er een aansteker onder houden. Gaat het knetteren, dan zit er water bij de olie. Niet altijd is te zien of de koppakking lek is, daarvoor moet je een compressietest doen, maar dat gaat nogal lastig als je bij de auto gaat kijken.

Als je wil weten of de koppakking al eens vervangen is, dan is dat makkelijk te controleren. Bij geopende motorkap voor het motorblok gaan staan. Kijk tussen de kop van de motor en het onderblok of er aan de rechtervoorkant een lipje uitsteekt. Is dat het geval dan zit er minimaal een koppakking is van het type MLS 2. MLS staat voor Multi Layered Steel. De MLS 2 koppakking is de opvolger van de standaard koppakking welke dat lipje niet heeft. Inmiddels is overigens een nog verbeterde versie van de MLS 2 koppakking op de markt. Het wil overigens niet zeggen dat als er een MLS 2 koppakking in zit, de motor geen lekke koppakking heeft. Probeer ook te achterhalen dat als de koppakking vervangen is, de distributieriem, spanrollen, thermo-staat en waterpomp dat ook zijn.

Ook het inlaatspruitstuk wil nog wel eens lekken en dat is te achterhalen door koelvloeistofsporen achter op het motorblok, voor zover dat te zien is dan.

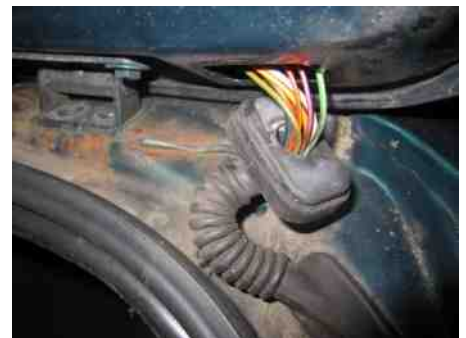
Het gasklephuis is van kunststof met een stalen vlinderklep en deze willen wel eens niet goed sluiten. Bij de L-series motor opletten of alle vacuumslangetjes nog goed zijn, die zijn van kunststof en scheuren nog wel eens.

Test de kachelknoppen goed, ze willen nog wel eens afgebroken nokjes hebben aan de achterkant. Werkt dit wel naar behoren maar blaast de kachel alleen op stand 3 en 4, dan is de kachelweerstand welke onder het dashboardkastje aan de bijrijderskant zit defect. Blaast de kachel helemaal niet, dan is de kachelmotor zelf defect.

Werken de elektrische ramen naar behoren, die overigens alleen op de voorportieren zitten ?

Werkt de intervalstand van de ruitenwissermotor nog ? Zo niet, ruitenwissermotor moet vervangen worden.

Niet schrikken als de bedieningsknoppen in de middenconsole niet verlicht zijn. In het kader van bezuinigingen zijn er modellen die dit niet hebben.





Brand er een SRS lampje op het dashboard, het kan zomaar zijn dat de stekker onder de voorstoelen los zit.

Zwabbert de versnellingspook als de auto in een versnelling staat, dan zijn de bussen van het schakelmechanisme versleten.

Open de achterklep en controleer de doorvoeringen van de rubbers naast de achterklepscharnieren. Linksachter zit die voor de sproeierinstallatie van de achterwisser, is deze nog heel of is de slang afgebroken. Rechtsachter zit die voor de kabelboom voor de gehele achterklep, draadbreek komt daar wel voor en storringen van verlichting achter, niet goed werkend kofferbakslot en niet goed werkende verlichting in de kofferbak vallen je dan ten deel.

Optievarianten:

Hoe meer houtinleg je tegenkomt, zoals rond kachelbedieningsknoppen, ventilatieroosters en deurpanelen, hoe luxer de versie meestal wel is. Lederen bekleding kan je ook tegen komen. Airco kan ook gemonteerd zitten als ook een lederen stuurwiel.

Verwacht geen luxe items als cruisecontrol en stuurwielbediening voor de radio en een Harman Kardon navigatiescherm, want dat zit er gewoon niet in, net zoals elektrisch verstelbare stoelen.

Een lekke koppakking bij een K-series is zeker te repareren, maar dat gaat niet met wat basisgereedschap. Algehele reparatie van de koppakking met daarbij inbegrepen wat er bij de distributie komt kijken is zeker goed te doen, maar daar hangt wel een kostenplaatje aan vast. Rijden met een lekke koppakking kan wel, maar ik raad het niet aan. Heb namelijk zelf twee Rovers 200 MK3 gedomonteerd, beiden met motorschade. De eerste had een lekke koppakking wat resulteerde in een gat in één van de cilinders. Bij de tweede was wel de koppakking vervangen maar niet de distributie meegenomen wat tot gevolg had dat het lager uit de spanrol gelopen was en daardoor ontstaan, drie kromme kleppen, een afgebroken klep en een gat in één van de cilinders. Omdat foto's vaak meer zeggen dan woorden, ze staan bij dit artikel geplaatst.

Repareren kan met nieuwe onderdelen, ook een ander motorblok is een optie. Is de K-series echter nog in orde, dan heb je er een fijn pittig blokje aan die wel wat rumoerig is qua geluid waaruit, voor degenen die dat willen, nog veel meer motorvermogen valt te halen, maar daar kom ik verder in dit artikel op terug. Kies bij voorkeur iets met een kilometerstand voorbij de 130.000km. Grote kans dat de koppakking al eens vervangen is. Tot 200.000km hoef je dan naar alle waarschijnlijkheid geen problemen te verwachten.

Een L-series motor is een oerdegelijk ding, waarbij bijvoorbeeld de dieselpomp niet stuk te krijgen is. Rumoerig is het blok echter wel en klinkt ook wat als een oudere diesel. Het is dan ook een motorblok wat niet op de allernieuwste techniek geschoeid is. Hoge kilometerstanden geen bezwaar. Zo rond de 300.000km lopen ze nog als een zonnetje en dan kan er nog zomaar eens 100.000km aan kilometers bijgezet worden.

Onderling uitwisselbaar:

Deuren van een 3-deurs en een 5-deurs zijn niet onderling uitwisselbaar, ook de deurpanelen niet. Voorschermen, motorkap en achterklep en achterklep zijn dat wel, als ook de bumpers voor en achter en de verlichtingsdelen. Stoelen en achterbank zijn ook onderling uitwisselbaar, maar let bij de achterbank op of die neerklapbaar is of niet, ook in delen.

Aandrijfassen, stabilisatorstang, schakelmechanisme en uitlaat zijn bij benzinemodellen onderling uitwisselbaar, althans tussen de 1.4 en 1.6 modellen, maar zeker niet tussen benzine- en dieselmotoren.

Radiateurs tussen automatische versnellingsbak en handgeschakelde versnellingsbak verschillen in maatvoering bij de benzinemodellen. Startmotoren, dynamo's en stuurbokrachtingspompen zijn bij benzinemodellen





onderling uitwisselbaar.

Cosmetisch opwaarderen:

Wie z'n Rover 200 MK3 cosmetisch wil verfraaien kan meerdere kanten op. Een BRM versie is al een en al luxe. Persoonlijk zou ik dan alleen voor de BRM een MG ZR achterklepspoiler erop monteren en MG Straight lichtmetalen velgen.

Bij andere modellen dan de BRM zijn er de volgende mogelijkheden: Lederen bekleding of half stof half leer erin van een andere Rover 200 MK3 of van een Rover 25 of MG ZR. Bij de laatste twee moet je dan wel het deel waar je de gordel inklikt bij de voorstoelen even ombouwen want de stekkeraansluiting onder de stoelen is anders. Vergeet ook niet de bijbehorende deurpanelen erbij te nemen.

Vindt je de achterklepspoiler met derde remlicht maar saai, dan mag je je wenden tot een exemplaar van een MG ZR. De keus is aan jezelf of een schakerende kleur wil of niet.

Lichtmetalen velgen zijn er genoeg en die van een Rover 200 MK3, Rover 25 of MG ZR passen allemaal, maar zorg wel voor de juiste wielmoeren erbij. Je kan er voor kiezen om er een paar inch bij te doen en plattere banden te kiezen, maar let wel op de breedte van de band.

Vindt je de grille maar saai, dan kan je kiezen om de verticale lamellen door te slijpen om er vervolgens gaas achter te monteren. De bumper moet dan wel van de auto af als je hier toe besluit.

Liever mistlampen voor en elektrische spiegels op de auto, het kan, maar controleer eerst of de kabelboom daartoe wel voorbereid is dan wel er al in ligt om dit aan te sluiten. Vergeet de bediening van beide onderdelen niet.

Houtinleg van binnen kun je kiezen door van een andere Rover 200 dit over te nemen of plakstrips aan te schaffen en die zijn er in verschillende kleuren. Kwestie van smaak welke bij je auto past.

De meters en tellers tussen een Rover 200 MK3 en Rover 25 kun je niet omwisselen. De Rover 200 heeft een mechanische telleraandrijving en de Rover 25 een elektrische telleraandrijving.

Bumperkits en sideskirts voor de Rover 200 zijn er zeker te krijgen, maar vraag je eerst af welke look je de auto wil geven en kijk ook goed op je bankrekening of in je spaarpot.

Lexus look achterlichten zijn ook verkrijgbaar en tussen de achterlichten onderling kun je wisselen van helder tot smoke, het is maar net wat je mooi vindt.

Een leuke accessoire wellicht vindt je de binnenspiegel van een MGF waarin twee kaartleeslampjes zitten. Hoef je alleen nog maar een draadje te trekken via de hemel langs de voorruit naar beneden en het ergens aan te sluiten waar jij dat wenst. Vergeet dan niet een schakelaartje of bedieningsknop erbij te nemen.

Technisch opwaarderen:

Vraag je zelf af hoeveel vermogenswinst je wil behalen. Er zijn doelstellingen haalbaar om van de standaard 102pk voor de 1.4 en standaard 112pk voor de 1.6 naar zo'n 180pk te gaan voor beide motoren. Er zijn meerdere wegen die naar Rome leiden en dus ook meerdere wegen om vermogenswinst te behalen voor de K-series motoren. Onderstaand enkele mogelijkheden.

Je kan er voor kiezen om de 1.4 of 1.6 om te wisselen met een 1.8 uit de Vi of BRM. Het is alleen niet het motorblok wat je dan om moet wisselen, ook de ECU heb je nodig en delen van de kabelboom van de motor. Niet alles is plug and play zoals de Engelsen wel eens zeggen. Persoonlijk zou ik de versnellingsbak met schakelmechanisme erbij nemen en de aandrijfassen, het is dan bijna helemaal compleet.

Andere manieren om vermogenwinst te behalen zijn een aluminium gasklephuis naar 52mm in plaats van het kunststof gasklephuis van 48mm en een open luchtfiltersysteem eraan zetten. Een kleine vermogenswinst valt je ten deel.

Daarnaast kun je ook kiezen voor een ander uitlaatsysteem met een sportiever geluid. Janspeed is een merk wat uitlaten levert voor de Rover 200MK3. Ander uitlaatspruitstuk en een Catback systeem kom je daarin tegen.

Andere nokkenassen in de cilinderkop doen kan ook, als ook een lichter vliegwiel plaatsen.

Voor ieder budget is er wel wat te vinden, het hangt helemaal er van af wat je doelstelling is.

Kies je voor een forse vermogenswinst, dan mogen de vele extra pk's ook wel beteugeld worden door een veilige remweg. Ombouw van de remmen aan de voorzijde kan door middel van grotere remschijven van 262mm naar 282mm, al dan niet geventileerd, met passende remklauwen en remblokken. EBC is bijvoorbeeld een merk wat deze items levert. De remtrommels achter kun je eveneens ombouwen naar remschijven met alle toebehoren.

Sportievere vering en verlagingssetjes zijn er ook voor de Rover 200 MK3.

Bij de L-series dieselvarianten kun je overwegen om de katalysator er tussen uit te halen en de uitlaatdempers weg te halen en straight line uitlaat te monteren.

Wie internet afstruint en op zoek gaat naar een Rover 200 MK3 komt van alles tegen. Goedkoop kan ook duurkoop betekenen, zeker als het onderhoud in het verleden is verwaarloosd. Prijzen kunnen sterk variëren. Vraag je zelf dus af wat je zoekt, welke eisen je aan de auto stelt en wat je er eventueel aan zou willen doen. Een Vi of BRM is al exclusiever dan de 214, 216 of 220 want daar zijn er gewoonweg minder van gemaakt.

Succes met je eventuele zoektocht naar een Rover 200 MK3, welke een zeer geschikte auto kan zijn voor dagelijks gebruik naast je klassieke Rover. Mocht je meer willen weten, informatie nodig hebben of anderszins over de Rover 200 MK3, neem dan gerust contact op met de schrijver van dit artikel.





## RDW VOERTUIG OPEN DATA

---

Door Marcel van Barneveld-de Bont

Van een medeclublid een keer gekregen, een bestand met 23.882 regels, met een schat aan informatie over afgegeven kentekens, typebenamingen, datum eerste afgifte, datum laatste tenaamstelling, APK vervaldatum, cilinderinhoud, enzovoorts, enzovoorts.

Ga er maar aanstaan, 23.882 regels doornemen, op zoek naar zeldzame Rovers, verkeerde handelsbenamingen, of je eigen auto's er tussen staan, wat de oudst nog rijdende Rover is op vier wielen en welke dat is met minder dan vier wielen.

Inderdaad, de motorfietsen staan er ook tussen, maar ook typebenamingen als Mini, Range Rover, Vitesse (dat kan dus een SD1 zijn maar evengoed een 216 MK1), Tourer (niet alleen als 75), maar ook enkele markante Rovermodellen, die waarschijnlijk een foutje van het RDW zelf zijn zoals:

ZT-T 190, dat moet vast en zeker een MG zijn,

TF115, dat moet vast en zeker een MG zijn,

0, met een kenteken uit eind jaren negentig, dus nog opzoeken wat het nu werkelijk is,

LD, een handelsbenaming die ik op moeten zoeken, maar staat te boek als gesloten wagen,

M101 MK II, datum eerste toelating ergens in 1992, met een kenteken uit 2002.

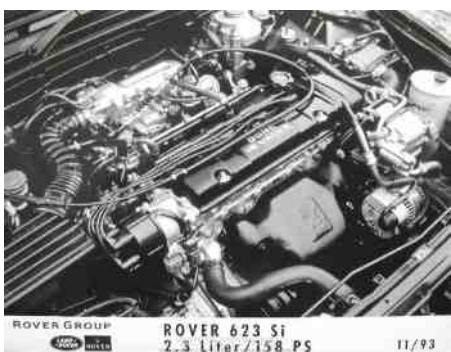
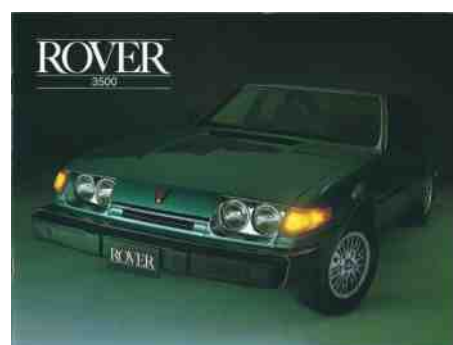
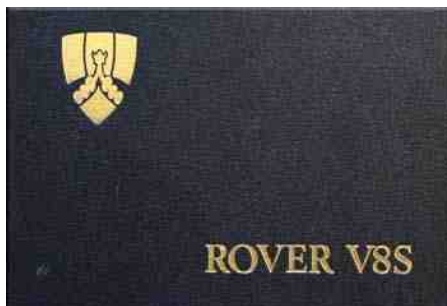
Voor de volgende editie van de Viking zal ik er eens induiken en het bestand doornemen of ik nog niet meer van dat soort rariteiten tegenkom en er ook nog foto's van kan vinden.

Wat ik tot nu toe wel, zei het met een snelle blik, gezien heb is dat er wel enkele inmiddels zeldzame Rovers tussen zitten zoals 1 stuks 420 GSi en 2 stuks 420 Gti, het aantal Rovers 800 MK1 zich ergens in de tientallen bevindt en dat ook geldt voor de V8S en het aantal 216 Vitesses zich tot 12 beperkt.

Leven die zeldzame Rovers dan nog? Ik ga verder op onderzoek uit de komende tijd en kom er op terug.

Maar mocht jij nou net die ene zeldzame Rover bezitten, waarvan jij de eigenaar kent of zelf bezit, ook al heeft die vier wielen of minder, ja ook de motorfietsen en misschien wel met zijspan, laat het mij vooral weten. Ik wil ze zien, fotograferen, er meer van weten en een plaatsje in de Viking geven.









# 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:**

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

**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

