

VIKING



Colofon.

Viking is het clubblad van de Rover Owners Club Holland.

Opgericht 20 juni 1971, Koninklijke goedkeuring 5 december 1974, Mede-oprichter van de F.E.H.A.C.

Het verenigingsjaar van de ROCH loopt van 1 januari t/m 31 december.

Lidmaatschap: U ontvangt uitnodigingen voor evenementen en 4x per jaar het clubblad Viking.

De contributie is per jaar € 60,00, bij automatische incasso € 55 of naar ratio van het kwartaal waarin men lid wordt.

Gezinslidmaatschap: U ontvangt geen uitnodigingen en geen clubblad Viking. De contributie is per jaar € 20,00 of naar ratio van het kwartaal waarin men lid wordt.

Beëindiging van het lidmaatschap moet schriftelijk worden medegedeeld voor 1 december van het lopende jaar. Bankgegevens: IBAN: NL05INGB0002609812 ten name van Rover Owners Club Holland.



Voorzitter

Harry Verhulst

Email: voorzitter@roverclub.nl

Secretaris

Bouke van der Wal

Email: secretaris@roverclub.nl

Penningmeester

Hans Middag

Email: penningmeester@roverclub.nl

Algemeen bestuurslid

Herke Wijnalda

Email: herke@roverclub.nl

Algemeen bestuurslid

Johan Löwik

Email : Johan@roverclub.nl

Redactie De Viking

Vacature

Email: redacteur@roverclub.nl

De in het clubblad weergegeven meningen behoeven niet noodzakelijk die van het bestuur en/of de redactie te zijn. Ingezonden artikelen worden niet gecontroleerd op inhoudelijke juistheid en inhoudelijke volledigheid. De redactie doet haar uiterste best om rechthebbenden van materiaal te achterhalen en indien nodig om toestemming te vragen.

De redactie kan op geen enkele wijze verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud. Niets uit de Viking mag zonder toestemming gebruikt worden in andere media.

Website:

www.roverclub.nl

Facebook:

www.facebook.com/groups/roverclub/

Technische Ondersteuning:

Rover Pre war - P3

Johan Löwik

Email: info@classic-rover.nl

Rover P4

Pieter Meester

Email: pieter.meester@proton.me

Rover P5

Hennie Westland

Email: voorzitter@roverclub.nl

Rover P6

Johan Löwik

Email : info@classic-rover.nl

Rover SD1

René Winters

Email: roveradvies@gmail.com

Rover 100 200 400 Tourer 600 800

René Winters

Email: roveradvies@gmail.com

Rover 25 45 75 Streetwise

René Winters

Email: roveradvies@gmail.com



INHOUDSOPGAVE:

Pagina

- 5 Van de Bestuurstafel
- 5 Welkom nieuwe leden
- 6 Even voorstellen : Bouke van der Wal
- 7 Even voorstellen : Johan Löwik
- 8 Tech Talk 1
- 11 Tech Talk 2
- 17 Interview
- 21 Rover 75 1,8 Turbo
- 24 P4 versus Armstrong Siddeley 2
- 28 Tech Talk 3
- 34 Viking next time
- 34 TAXATIEDAG



Van de “Redactie”

Eindelijk de 1^e Viking van 2024.....
Helaas iets (te veel) later dan mijn bedoeling was.

Ik wil de inzenders van copy hartelijk bedanken voor de leuke stukjes die we ook dit keer hebben mogen ontvangen!

Ook bijdragen voor de ROCH Facebook pagina blijven natuurlijk welkom.....

Bij deze nogmaals de oproep voor een REDACTEUR voor de komende Viking(en), mocht je belangstelling en/of vragen hebben, schroom niet om te mailen naar webmaster@roverclub.nl maar bellen mag ook (na 19.00 uur) 0031-653241699

Veel leesplezier

Johan Löwik

Van de bestuurstafel

Beste medeleden,

Terugkijkend op onze gezellige Nieuwjaars-bijeenkomst hebben wij als bestuur ook al weer onze eerste bestuursvergadering achter de rug, waarbij wij o.a. de afgelopen Algemene Ledenvergadering op 23 maart j.l. aan het voorbereiden zijn geweest.

Een jaarwisseling en de rekening van de contributie is klaarblijkelijk voor een aantal leden aanleiding om hun ideeën en suggesties kenbaar te maken. Op de ALV hebben wij onze leden ontmoet, zodat wij met hen daarover van gedachten gaan wisselen. Verwacht geen onmiddellijke effecten, maar alle suggesties zullen wij in de bestuursvergaderingen bespreken en toetsen we op de mogelijkheden.

Hoe fijn zou het zijn als er een paar leden bijvoorbeeld een rit of een evenement zouden organiseren, Wij juichen uw inbreng van harte toe !

Na vele jaren en periodes van tomeloze inzet zijn Hennie en Truus voornemens om hun activiteiten wat meer in de luwte voort te zetten, waardoor wij genoodzaakt zijn om deze twee vacatures weer in te vullen. Inmiddels hebben wij op de recent gehouden Algemene Leden Vergaderingen afscheid genomen van Hennie en Truus. Hennie kon er vanwege gezondheidsomstandigheden helaas niet bij zijn en Truus is benoemd tot erelid.

Tijdens deze vergadering zijn de leden akkoord gegaan met de benoeming van Bouke van der Wal als

nieuwe secretaris en gaat Johan Löwik voortaan zijn activiteiten voor de ROCH vanuit het bestuur voortzetten als Algemeen Bestuurslid.

Het jaar 2026 is opnieuw een Lustrum Jaar voor onze vereniging. Traditioneel is dat ook het moment dat wij het Internationaal Rovers treffen zullen organiseren. Doordat wij eerst bezig zijn geweest om onze eigen financiën op orde te krijgen, is daar tot nu toe nog geen geld voor gereserveerd. Maar dat wordt dit jaar weer de hoogste tijd, zodat wij op onze begroting van 2024 daarmee zijn begonnen.

U allen veel plezier wensend met onze gemeenschappelijke liefhebberij, groet ik hartelijk,

Namens het bestuur, Harry Verhulst

Nieuwe leden

Rob van Essen

Paul Blok

Renze de Groot

Otto Aden

Josephine van Ravenstein

Even voorstellen 1



Beste Rover-vrienden,

Hier een kleine introductie van mij als de nieuwe secretaris van de ROCH. In de eerste plaats heel veel dank aan Truus die heel wat jaren deze taak heeft uitgevoerd. Onlangs heb ik van haar de administratie overgenomen. Al ben ik al heel wat jaartjes lid van de ROCH, toch ken ik nog lang niet alle leden. Daar hoop ik de komende tijd verandering in te brengen. De Rover die ik nu heb is echte Youngtimer, namelijk een Rover 75 in de zeldzame kleurcombinatie van Copperleaf red met beige leer. Zie de foto.

Dat dit niet mijn favoriete Rover is vertel ik in het interview met Gert-Jan Hofman verderop in de Viking. Dan zal ook meer over mijzelf vertellen. Natuurlijk ben ik bereikbaar op het bekende mailadres secretaris@roverclub.nl.

Hoop jullie binnenkort te ontmoeten.

Vriendelijke Rover-groet,

Bouke van der Wal



Even voorstellen 2

Beste Rover-vrienden,

Even een introductie van mij als algemeen bestuurslid van de ROCH. Omdat ik al een tijdje meeloop in het huidige bestuur en de functie van Hennie vrij kwam, was het geen moeilijke keuze. Dit is mijn 2e bestuursperiode en ik heb er gezien de samenstelling van het huidige team zin in en ga er ook van uit dat we weer wat “schwung” in de club komt.

Voor wie mij nog niet kent, Johan Löwik (59 jaar), gehuwd en 3 (Rover rijdende) kinderen.

Ik heb een aantal Rover's in mijn collectie, van jong tot oud. Ook ben ik fervent (classic) rally rijder, we rijden met o.a. de P6 2000TC in Monte-Carlo uitvoering en de Rover SD1 Computervision rally car in het Duitse Historisch kampioenschap, maar ook Goodwood Festival of Speed en het Duitse Eifel festival.

Ik ben bereikbaar op het bekende mailadres webmaster@roverclub.nl.

Vriendelijke groet,

Johan Löwik

ROCH TECHTALK 1

Welkom bij ROCH Tech Talk, een rubriek die we iedere Viking willen laten terugkeren.... Omdat we merken dat er her en der behoefte is aan technische ondersteuning op bepaalde gebieden!

Wil je specifiek onderdeel/onderwerp behandeld hebben in een volgende Viking, mail dan even naar redacteur@roverclub.nl

(Ger & Marleen Broerken)

“Restauratie P6 2200TC 1976 ”

Toen ik 12 jaar was verhuisde ik met mijn ouders en mijn zuster van Groningen naar Hengelo.

Mijn vader kocht na de verhuizing een gebruikte Rover P4 75 waar we enkele jaren met plezier mee gereden hebben en aangezien mijn vader ook het onderhoud zelf deed heb ik altijd geholpen en zo ontwaakte mijn interesse in het merk Rover.

In die tijd heb ik alles meegemaakt van olie verversen, doorsmeren, motor revisie en kleppen schuren, kleppen stellen en ontsteking afstellen etc., alles doorgelopen wat mij later natuurlijk goed van pas kwam.

In 1990 t/m 1992 werd ik getroffen door de Non-Hodgkin ziekte en zocht ik gedurende die periode afleiding en besloot ik een grijze P4 90 te kopen en op te knappen. Ben toen ook lid geworden van de ROCH. In die periode veel gewerkt aan de P4 en merkte ik dat ik veel wist van de auto door het vroegere klussen aan de auto samen met mijn vader.

Mijn vader kocht na de P4 nog een gebruikte witte P6 2000 en daarna een rode P6 3500 V8. Bij de laatste ook weer een totale motor revisie meegemaakt waarna mijn vader dacht, ik moet toch maar weer eens een fabrieks nieuwe Rover kopen en dat werd een gele P6 2200TC die op 11 Juni 1976 op kenteken werd gezet.

Ondanks dat het een nieuwe Rover was waren er natuurlijk ook weer kleine mankementen en soms ook heel vervelende. Mijn ouders waren vaak in Zwitserland met vakantie in Locarno en daar gebeurde het dat de achteruit versnelling vast bleef zitten en je niet meer kon schakelen. De Zwitserse wegwacht moest eraan te pas komen om onder de wagen een hendel terug te drukken waarna alles weer funktioneerde, maar dat kwam natuurlijk vaker voor tot ergernis van mijn vader waarna hij in 1992 besloot de auto in te ruilen voor een totaal andere klasse, een Simca 1500.

Gezien echter mijn interesse in de Rover besloot hij hem aan mij te geven zodat ik hem kon restaureren.

Natuurlijk was ik hem dankbaar maar ik was helemaal gek van een P6 3500 V8 en dus besloot ik de 2200TC te verkopen aan een auto klus vriend van me en kocht toen zelf een blauwe P6 3500 V8.

Mijn vriend en ik en nog 2 hobbyisten werkten elke woensdagavond en soms ook zaterdag aan oldtimers en motoren.

We besloten de 2200TC samen te restaureren en zo werden de nodige slechte plekken voorzien van nieuw plaatwerk, het waren gelukkig weinig plekken, ja de auto was door mijn vader goed onderhouden en dat was te zien. Motor met 120.000 km liep nog prachtig dus revisie was niet nodig. In 2003 was alles zover klaar dat opgebouwd kon worden en daarna nog spuiten en dan zou er weer een prachtige Rover staan.

In 2004 vertrok ik naar Aerdenhout en was het afgelopen met het opbouwen van de Rover en mijn klus vriend stond er alleen voor want de andere klusvrienden waren meer motor hobbyisten dus bleef de Rover in de garage staan en werd het door de jaren heen meer een pakhuis voor allerlei dozen etc.

In 2009 verhuisde ik naar Berlijn maar kwam regelmatig naar Hengelo en ging dan ook vaak naar mijn klusvriend en zag iedere keer dat de auto steeds voller stond met allerlei kraam. Ik zei een keer wat wil je nu met de auto, afbouwen of verkopen. Hij had er niet veel lol meer in en gaf aan hem te willen verkopen, waarop ik zei aan wie dan, want een auto die helemaal uit elkaar ligt is niet makkelijk te verkopen, maar ik zei ik weet wel iemand.

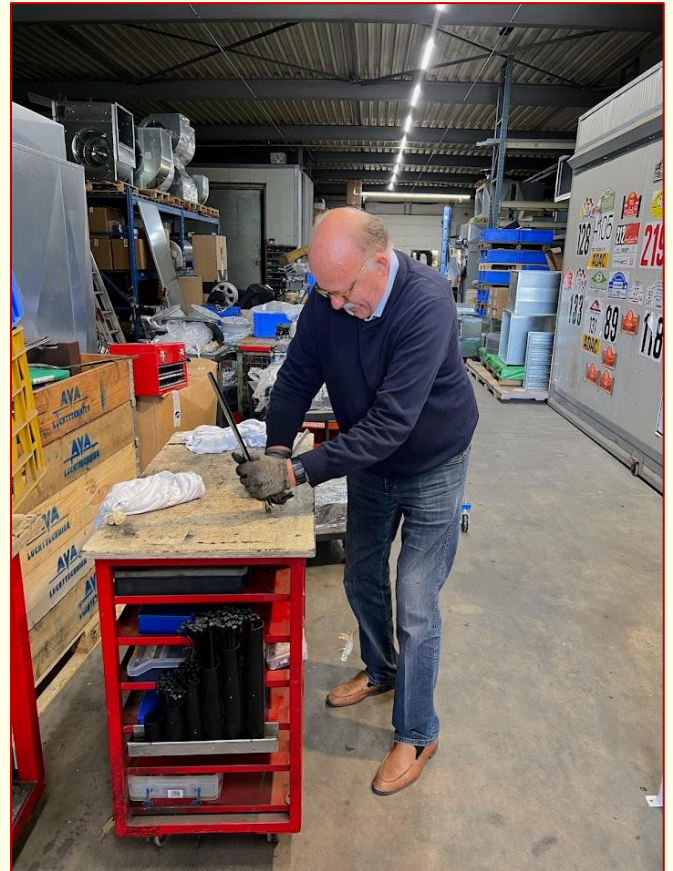


Opeens moest ik aan mijn zuster denken die ook met het Rover virus is besmet en die een sterke band had met mijn vader. Misschien is het wat voor haar om weer in de Rover van onze vader te kunnen rijden, stel je voor de Rover P6 2200TC komt weer terug in de familie na 31 jaar.

Ondertussen had ik met Johan Löwik overlegd of hij de auto deels samen met ons weer wil opbouwen en daartoe was hij bereid en zo geschiedde dat wij in 2021 de auto terugkochten en hij op naam van mijn zuster werd gezet.

Een bijzondere gebeurtenis na 31 jaar. (wordt vervolgd)





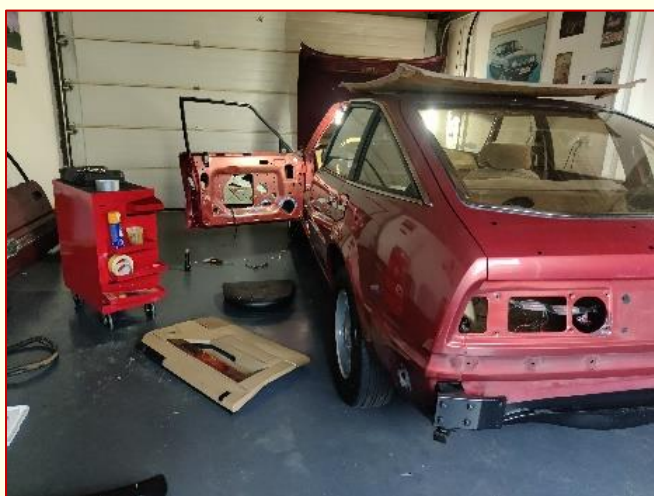
ROCH TECHTALK 2

(Marc Stillebroer)

“Rover 3500 Vanden Plas overgespoten”

De winter is voor "projectjes". Ik heb deze winter een redelijk project aangenomen. Haha! Mensen die mijn Rover 3500 Vanden Plas kennen weten dat hij redelijk fris was maar wel 50 tinten rood. De kleur was deels verschoten, rechter achter portier had last van blistering in de verf, roest rond de achterraut op de achterklep, deuken in portieren, een deuk onder het rechter achterlicht, roest in fels naden. Nou ja, een aardige lijst. Maar een auto van ruim 40 jaar oud kan zijn leeftijd lastig verbergen.

Hoe dan ook, ik wilde het altijd al eens aanpakken. Afgelopen winter hadden collega's hun eigen auto's over gespoten op de zaak. Toen begon het bij mij toch ook wel erg sterk te kriebelen. Hierop mijn baas gevraagd of ik mijn Rover SD1 mocht aanpakken. Dat mocht! Dus aan de slag! Ik ben rond de feestdagen begonnen met het demonteren van de SD1. Alles wat ik demonteerde schoongemaakt, waar nodig ontroest, gespoten of in het vet gezet en netjes opgeslagen.



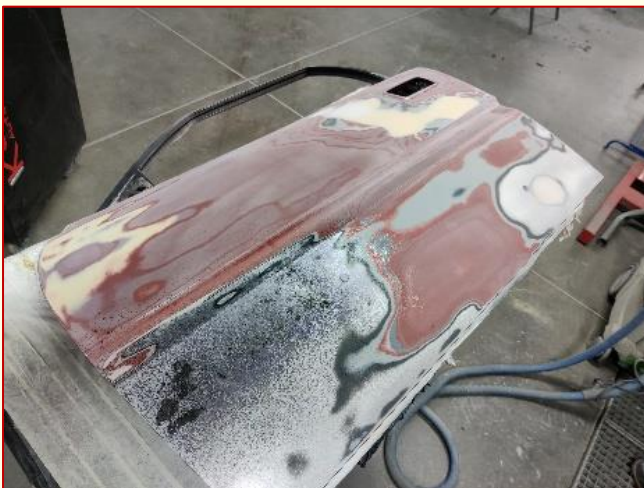
Direct thuis ook de bestuurdersdeur vervangen. Of eigenlijk, teruggezet. Dit moet inderdaad even uitgelegd worden. Toen ik de Rover in 2016 in Zwitserland kocht van een vriend zat er op de originele deur, linksvoor, een roestplek. Hierop hebben we een andere Oporto rode deur er in gezet die vanbuiten netter leek. Echter waren de felsnaden van die 2^e hands deur niet goed. Dus de originele deur leek slechter van buiten maar was structureel beter dan de 2^e hands deur. Aangezien we alles toch strak gingen maken wilde ik de originele bestuurdersdeur er weer in.



Thuis heb ik met een plaatwerkhamer en tasje de deuken in het linker voorportier gehaald en de deuk onder het achter licht weg kunnen krijgen. Wat kleine deukjes in de motorkap heb ik met, daarvoor bedoelde, lijm-set gebruikt. Hiermee kun je kleine deukjes makkelijk verwijderen.

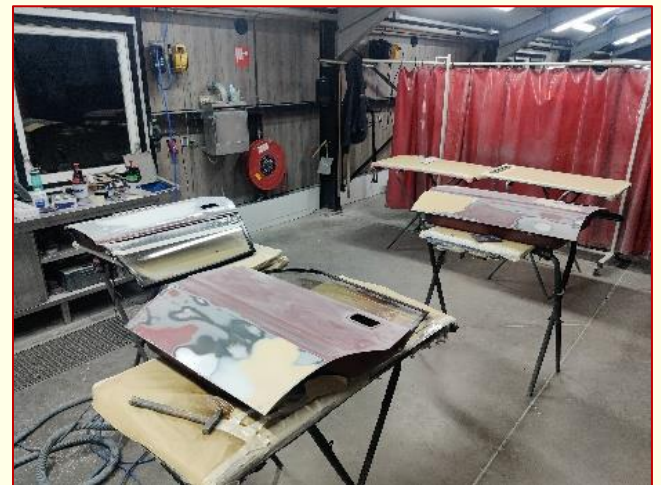
Toen was het tijd om de SD1 naar de zaak te brengen. Hier heb ik eerst alle deuren er uitgehaald en zijn we begonnen met het deels kaal schuren, ontroesten en plamuren van de portieren. Het strak maken van al het plaatwerk is overigens niet door mijzelf gedaan maar door een collega die zo vriendelijk was om te helpen. Echt tof!

Mijn werk was demontage, plaatwerk en ontroesten.



Ik ben begonnen met het linker voor portier. Op het werk heb ik de roest weggehaald en

een gaatje in de huid dicht gelast. Om teveel vervorming van de plaat tijdens het lassen te voorkomen heb ik het plaatwerk gekoeld met natte doeken. Dit werkte goed en de deur kon hierna strak gemaakt worden. De rest van de portieren volgde. Alle felsenaden schoon gemaakt. Waar nodig de naden open geslepen, ontroest en behandeld. De binnenkant van de deuren goed schoon gemaakt met ontvetter zodat al het losse vuil weg was. Dit om te voorkomen dat het met spuiten in de lak zou komen.



Ook de motorkap en achterklep kregen dezelfde behandeling. Volledig ontroest en waar nodig gelast.





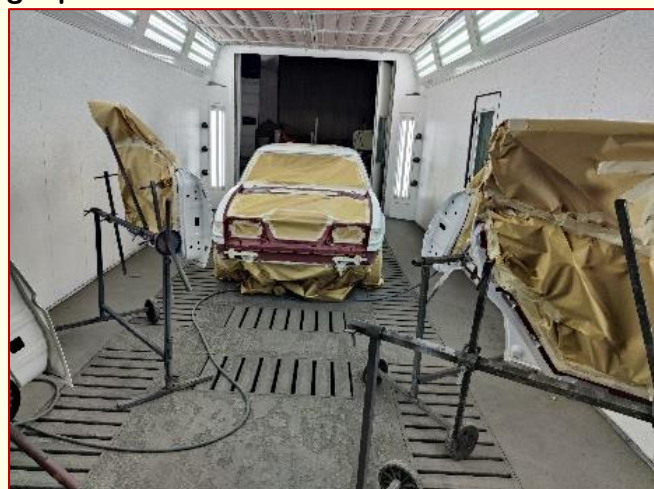
Samen met een andere collega de voorruit en de achterrait er uit gehaald. Ik zag vóór het spuiten wat roest blaasjes. Dus deze ruiten moesten er uit om het grondig aan te kunnen pakken. De achterrait zit in een geklemd rubber dus dat was met twee man redelijk snel gepiept. Direct een nieuw rubber besteld omdat het oude te ver gesleten was. De voorruit zit geplakt en moest met een staaldraad losgesneden worden. Best lastig omdat de chroom lijsten mee-geplakt zitten. Rustig kijken en geen haast hebben heeft alles doen slagen. Ruit er heel uit alsmede de chroom lijsten. Achter de voorruit zat wel wat roest. Geen stukken staal die mee kwamen gelukkig! Alles was oppervlakkig en mooi schoon te tollen.

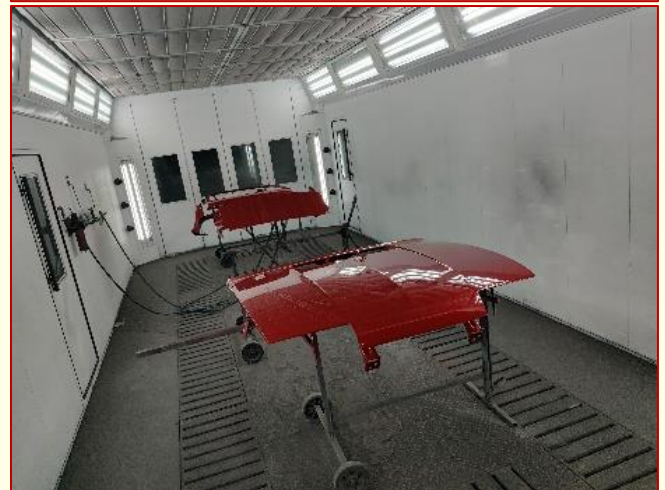


Hierna alle naden gekit met carrosserie kit en hierna kon eerst de auto zelf en de portieren in de kleur en blanke lak! Een paar dagen later werden de andere losse delen ook gespoten.

Het schuifdak was na even kijken vrij simpel. De stalen plaat zit geschroefd op een soort slee die heen en weer kan schuiven. Deze aan de kopse kant los schroeven en hij was er uit.

Toen de auto en alle losse delen geplamuurd en geschuurd waren, alles in de grondverf gezet en nogmaals geschuurd.





Toen kon het monteren weer beginnen!!
Allereerst weer de voorruit er in geplaatst en de kleine zijruiten. Voordat de voorruit weer geplaatst werd eerst weer een etsende ruiten primer aangebracht voor nog een laag roest bescherming. Ook de primer op de ruit aangebracht, verse ruitenkit en hatsikidee.

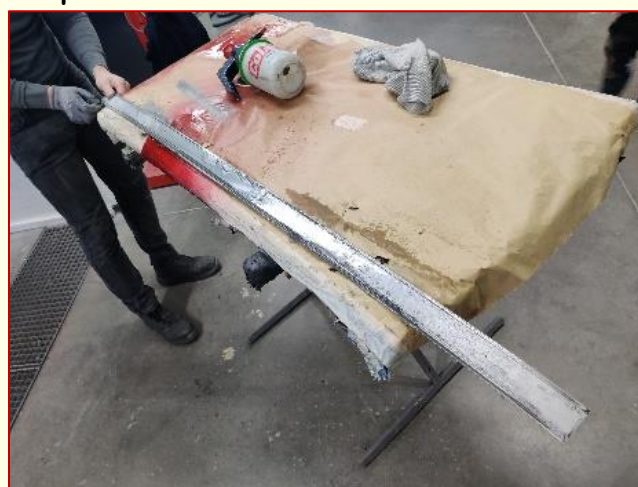




Toen de ruiten er weer in zaten en delen weer afgesteld en vastgezet waren voelde het wel alsof een last van de schouders viel. Tuurlijk is zo'n project hartstikke leuk maar na weken hard werken had je af en toe wel het besef van de schaal van het project. Hoe dan ook, deze fase voelde erg gaaf!



Toen kon de Rover SD1 weer mee naar huis. Thuis in alle rust hem weer afbouwen. Eerst met de achterkant begonnen. Oh ja! De strip onder de achterlichten waar de naam "Rover", en in mijn geval, "Vanden Plas" op staat is nu spiegel glans geworden. Origineel is het aluminium gecoat met een doffe zilveren laag maar ik vond spiegel glans mooier. Deze is geschuurd en gepolijst door een collega met mooi resultaat. Staat erg chique!



Toen verder met de voorkant, het interieur en de portieren. Bij de portieren alle mechanisme gesmeerd, naden gewaxt en nieuw afdicht plastic aangebracht.



En dan is het moment daar! Hij is klaar!
Lekker even wassen, in de was zetten en met een zonnetje even naar buiten. Voelde wel heel goed om de kleur te zien in de volle zon. Ik moest wel weer denken aan het moment toen ik hem zag staan in Zwitserland in 2016. Ik dacht toen al; "goh die mag eigenlijk wel eens mooi overgespoten worden." En dan is dat nu dus werkelijkheid!
Ik kan mijn collega's niet genoeg bedanken. Echt ongelooflijk blij met het mooie resultaat! Daarnaast heb ik ook geluk dat mijn vrouw Rebecca dit allemaal prima vindt. Je bent toch een hoop uren van huis. Hoe dan ook, mooi het nieuwe jaar in van auto evenementen!



Uw klassieke Rover in vertrouwde handen!

Onderhoud • Reparatie • Revisie • Restauratie • Aan- en verkoopbemiddeling • APK-keuring
RDW voorkeuring • Nieuwe en gebruikte onderdelen: www.klassieke-auto-onderdelen.nl



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

ROVER EIGENAREN INTERVIEW 1

Redactie noot : Gert-Jan Hofman heeft aangegeven om de interviews voor de ROCH weer op te willen pakken. Mooi initiatief, zijn we als redactie blij mee!

De redactie hoopt op minstens 4 interviews per jaar dus Clubleden kunnen zich altijd via e-mail opgeven voor een interview bij hen thuis:

Gert-Jan Hofman
gj_hofman@hotmail.com

(Gert-Jan Hofman)

“Bouke van der Wal”

Nu ons clublid Bouke van der Wal op de laatste ALV tot secretaris is benoemd en we ook weer een officiële redacteur hebben, was dit misschien een goed moment om Bouke te vragen voor een interview. Aan dat verzoek voldeed hij graag.

Op een helaas zeer regenachtige middag dus naar Amersfoort-West alwaar Bouke met zijn vrouw Hannie in een modern hoekhuis met carport woont. De 4 kinderen zijn inmiddels al het huis uit en die hebben zelf ook al kinderen.



- **Wie is Bouke van der Wal en waar houdt hij zich mee bezig?**

Bouke, 65 jaar jong, begonnen als tekenaar bij het voormalige PEN elektriciteitsbedrijf werkt nu nog als Projectmanager realisatie in Haarlem bij netbeheerder Liander.

- **Wat was je allereerste auto?**

Dat was een goudkleurige vijfdeurs Simca 1308GT bouwjaar 1978/79.

Maar zoals dat bij Franse auto's uit die jaren gebruikelijk was deed roest hem de das om.

Dus niet lang daarna volgde een Opel Kadett type D stationcar.

Mijn 3e auto was reeds mijn droomauto, een Rover SD1 3500 automaat.

Deze auto heb ik nog omgebouwd naar handschakeling maar de roest en algehele staat was van dien aard dat ik hem al na een jaar weer verkocht heb.

In 1996 volgde dan een Citroen BX waarna in het jaar 2000 nog een Renault Safrane 2 ltr., een heerlijk comfortabele reisauto. In 2006 weer verkocht.

Ook een Range Rover is er nog geweest, in 2008 gekocht voor € 5.500,- bij Houtkamp.

- **Waarom heb je nu een Rover?**

Inmiddels ben ik al lang besmet met de zgn. "engelse ziekte" veroorzaakt door mijn zwager, die in een Landrover Defender reed, en ik ben dan met name besmet door het Rover virus.

Ik heb dan ook nu sinds ca. een half jaar een Rover 75 2,5 ltr. Automaat. Deze auto is uit 2003 en heeft slechts 147.000 km. gereden.

Vanaf 1994 werd gewerkt aan de opvolgers van de Rover 600 en 800. Nadat eigenaar BMW, na heel veel debat met Rover had beslist dat Rover een "front wheel drive compagny" was werd eveneens besloten dat de nieuwe Rover beide modellen zou vervangen en op een geheel nieuw platform

zou worden gebouwd. Richard Woolley werd hoofd Design nadat hij de BMW directie had overtuigd met een themaschets.

Dit nieuwe model werd de '75' genoemd mede door een gelijkende versie van de Rover P4 range gebouwd tussen 1949 en 1959. De nieuwe Rover 75 werd op 20 oktober 1998 op de Birmingham Motor Show vervroegd gepresenteerd, omdat Jaguar dan zijn geheel nieuwe 'S' serie zou uitbrengen. Tot teleurstelling van de enthousiaste klanten was de auto dan ook pas negen maanden later bij de dealers beschikbaar.

De 75 werd geleverd met een 4-cil.1.8 120pk, een 6 cil.2.0 150pk, een 6 cil.2,5ltr. 177pk en een 4 cil.2,0 ltr. 116pk BMW Diesel motor. Later verviel de 6 cil.2.0 ltr. en werd vervangen door een 4 cil.1.8 ltr. Turbo.

De oorspronkelijke uitvoeringen waren Classic, Club en Sterling.

In 2004 werd nog de Rover75V8 geïntroduceerd met een 260pk Ford motor en achterwielaandrijving. Van dit model zijn er tot het faillissement in 2005 slechts 166 gemaakt waarvan 150 saloons en 16 Tourers.

Voor het modeljaar 2004-2005 kreeg de Rover 75 nog een facelift.

De productie werd in april 2005 gestopt en uiteindelijk werden er totaal 211.175 duizend Rover's 75 in Cowley en vanaf 2000 in Longbridge geproduceerd waarvan ca. 5000 stuks per jaar in ons land werden geleverd. Daarnaast werden nog 27.149 MG modellen geproduceerd. De laatste Rover 75 staat in het Heritage Motor Centre museum in Gaydon.

(Bron: Boek Rover 75 en MG ZT The complete Story van James Taylor)

- Welke Rover's heb je gehad en waarom juist deze?

Na het debacle met de eerste SD1 kocht ik al in 1998 een tweede SD1 vandenPlas EFI Automaat.

Deze auto werd al gauw een groot hobby project. De auto is geheel gedemonteerd en voorzien van 4 andere deuren. Tot 2007 kon er dan ook niet mee gereden worden en was het uiteindelijk een investering van € 25.000,- . Toch is ook deze auto weer verkocht.

In 2002 kwam er een Rover 827 SI met de Honda motor. Weer verkocht voor € 2.500,-

Daarna zijn er opvolgend twee Land-Rover Freelanders geweest. De eerste zilver met zwart interieur en de tweede groen met een beige lederen interieur. Van de groene heb ik het schuifdak nog eigenhandig vervangen. Na deze groene kwam de Rover 75.

- Wat doe je ermee? (sleutelen, poetsen, rijden)

Als 'werkauto' rijd ik de laatste jaren nu in een Kia Picanto en houd ik de '75' als hobbyauto.

Als ik over ca. 2 jaar met pensioen ben kan ik dagelijks in mijn 75 gaan rijden.

- Wat is (eventueel) je volgende auto?

Ik hoop dat de '75' mijn laatste auto mag zijn zodat ik hier mijn hele pensioen van kan genieten.

- Wat is je 'over all' ultieme auto en wat je ultieme Rover?

Dat is de nieuwe Range-Rover.

De ultieme Rover is nog steeds mijn oude liefde, de SD1 EFI.

- Wat zijn voor jou de Rover merkwaarden?

Engelse Stijl, Vriendelijkheid, Gently- en Cosyness.

- Welke Rover (s) vertegenwoordigen deze het beste?

De P5.

- Welke eventueel eigen persoonskenmerken zie je in deze merkwaarden weerspiegelt?

Betrouwbaarheid.

Als je een auto zou zijn, wat voor auto en type zou dat dan zijn.

(Als Auto en eigenaar versmelten/of met elkaar samenvallen)

Een SD1 of een Range Rover P38 (Het tweede type Range-Rover)

- Zijn er voor het "Rover" type mens bij de huidige automerken volwaardige alternatieven?

Nee.

- Heb je behalve een Rover ook een "Engelse" Levensstijl?

Voornamelijk voor wat betreft mijn auto en mijn kleding. Ook engelse klassieke muziek en engelse detective series (Morse, Lewis, Gently) kan ik waarderen.

- Zou er vandaag nog een markt zijn voor het merk Rover en waarom (niet)?

Nee, dat is een gepasseerd station.

- Hoe zie je de toekomst van de auto industrie en branche?

Er vind nu een grote omslag plaats naar elektrisch rijden gecombineerd met nieuwe IT. De concurrentie om de hegemonie tussen de Amerikaanse, de Chinese en Europese autoindustrie is nu moordend.

- Wat vindt je van de Rover Owners Club?

We hopen met het nieuwe bestuur in rustiger vaarwater te zijn gekomen.

Besproken is ook om eventueel uitjes voor het hele gezin te organiseren.

- Heb je zelf een vraag of een tip?

Houdt het rijdend erfgoed in stand.

Gert-Jan bedankt Bouke hartelijk voor de gastvrije ontvangst en de medewerking aan dit interview! Het was een gezellige en geslaagde middag.



Rover 75 1,8 Turbo

(Sanne Groeneveld)

Sinds maart 2023 ben ik eigenaar van een Rover 75 1,8 turbo uit 2005 en sinds juli ook lid van de ROCH. Mijn naam is Sanne Groeneveld en ik woon al ruim 20 jaar in Zaandam met mijn vriendin Tessa. Ik werk in de fondsenwerving en Tessa is verzorgende en maakt illustraties en keramiek.

Hoe ik uitkwam bij een Rover? Het begon bij de afweging of we überhaupt wel een auto wilden aanschaffen.

Na mijn opleiding als documentaire maker ben ik 10 jaar als dance en dubstep producer actief geweest. Samen met mijn compagnon werkten we vanuit onze studio aan de Overtoom in Amsterdam aan muziek in opdracht en zo financierden we, mede met inkomsten uit optredens, onze eigen studio apparatuur en muziekproducties. Een auto bezitten leek me in die tijd onhandig. In Amsterdam deden we alles op de fiets, we regelden vervoer naar optredens via vrienden of we gebruikten het OV en dat kwam ons goed uit aan het einde van een geslaagd feest.

Na 10 jaar wilde ik mijn leven anders inrichten en ben ik als projectmanager mijn eerste opdrachten voor Donation Company gaan uitvoeren, een bureau voor telefonische fondsenwerving waar ik nog steeds met veel plezier werk. Door deze switch kreeg ik de tijd om op mijn 37ste levensjaar mijn rijbewijs te halen. Tessa en ik kochten vervolgens ons huis en een eigen auto werd een must.

Mijn uitgangspunt was dat als we geld zouden uitgeven aan een auto, het maar beter een leuke auto kon zijn. Mijn eerste auto was een koopje en een voltreffer. Een Volvo 940 Estate GL U9 uit 1994 met een 2,3 liter 4 cilinder 'red block'. Hij werd bij de aankoopkeuring goed bevonden maar ging wel direct door naar Volvo specialist Nordicar in Heerhugowaard voor een grote beurt. Zo heb ik het daarna met al mijn auto's gedaan.

Wat een ruimte! Er paste van alles in: een groot deel van de inboedel, een uitgebroken tussenmuur, een halve coniferen haag... Ondertussen bleef hij er prachtig uitzien en heerlijk over de weg glijden. We ervoerden hetzelfde jaar nog het plezier en de vrijheid van onze eerste autovakantie in Oostenrijk. De wegenbelasting was fors aangezien de auto zowel op gas als op benzine reed maar dit bedrag verdienden we terug door de Volvo te verhuren op het verhuurplatform Snappcar waar ik eerder als huurder actief was. Omdat we onze auto alleen in het weekend gebruiken kwam opnieuw de vraag naar boven of we wel een auto nodig hadden. We besloten een kleinere auto te nemen maar wel dan wel weer een leuke en het liefst een Volvo. Het werd de in Borne gebouwde Volvo 440 met 1,8 liter 4 cilinder uit 1995. Een ontzettend leuke en praktische auto. Deze auto hebben we niet verhuurd en hij bleef volledig beschikbaar voor onze weekenden en onze vakanties door Europa. We bleven ons verbazen over de laadruimte van deze kleine auto. De auto reed lekker maar ik miste het rijcomfort op lange ritten en inmiddels had ik alweer honderden advertenties vergeleken en talloze YouTube afleveringen van Autoweek's Klokje Rond bekeken. Betaalbare degelijkheid op een lange wielbasis gecombineerd met leer en 'hout'. Dat was het idee en dat vonden we in een fantastische Toyota Camry 2,2 liter 4 cilinder in de Executive uitvoering uit 1998. Met deze slee zijn we op de Ferry gestapt om in Schotland heerlijk door de Highlands te cruisen. Tijdens ons bezoek aan Balmoral Castle vielen we met onze neus in de boter omdat er een Rolls Royce bijeenkomst in volle gang was. In de UK ontdekte ik dus niet alleen de golfsport maar ook de Engelse auto.

In de tijd dat we de oude Volvo's reden kwam er regelmatig iemand op ons af voor een praatje over Volvo. De Toyota was in veel opzichten een perfecte auto maar niemand keek er eigenlijk naar om. Een waardevolle les die Tessa en ik hebben opgepikt tijdens een introductie cursus psychologie is dat je gelukkiger wordt van investeren in

ervaringen dan in spellen, tenzij de spellen juist weer leiden tot gedeelde ervaringen. Ik was alweer honderden Marktplaats advertenties en talloze Autoweek en Youtube filmpjes verder. Tegelijkertijd lette ik op alle auto's die voorbij kwamen in films en series zoals onze favoriete serie Midsomer Murders. Die serie ging vanaf nu steeds vaker op pauze zodat ik kon zien in welke mooie Rover Chief inspector Barnaby zich naar de crime scenes bewoog.

Na ruim onderzoek naar onderdelen en specialisten durfde ik het aan en ben ik proefritten gaan maken om vervolgens in maart 2023 in Geldermalsen verliefd te worden op mijn goed geconserveerde Rover 75 1,8 liter 4 cilinder turbo uit 2005. Een van de laatste Rovers ooit gemaakt in de MG fabriek met een facelift bumper, Sandstone lederen stoelen en een cd wisselaar. De eerste keer dat ik voor mijn deur uit de Rover stapte hoorde iemand achter me zeggen: "Oh een Rover!" En dat leidde op dag 1 al tot een leuk gesprek.

De Rover 75 rijdt heerlijk ontspannen en dankzij de 1,8 turbo met 151 pk heeft hij ook de kracht en souplesse om vlot in te halen. James May zegt over het rijden in de 75 terecht "I don't want to barrel, I want to woft!". Het interieur is echt een feest en het nodigt enorm uit om met vrienden op pad te gaan voor een picknick of mooie rit door Noord-Holland.

Vóór de aanschaf van de auto had ik al besloten om lid te worden van de ROCH en ik ben blij dat ik het heb gedaan omdat het onwijs leuk is om de ervaringen van anderen te horen en van iedereen te leren. Wat ik heb ontdekt tijdens de verkoop van alle voorgaande auto's is dat ik er veel plezier aan beleef om een auto in goede staat door te geven aan een volgende eigenaar. Ik ben niet van plan om de Rover te verkopen maar ik zie de auto wel als rijdend erfgoed. Iets moois om goed voor te zorgen en te delen met anderen.

De foto's waar ik op te zien ben zijn van mijn goede vriend en portretfotograaf Jan de Bruin.





P4 versus Armstrong Siddeley Sapphire

(Pieter Meester)



Sinds 2017 heb ik naast mijn P4 100 en een 827 coupe, een Armstrong Siddeley Sapphire uit 1955. Een flink grotere auto dan de P4, althans van buiten. Waarom een Armstrong Siddeley, terwijl ik al ruim een halve eeuw mijn P4 100 koester. Die had ik begin 80er jaren helemaal binnenstebuiten gekeerd en is nog steeds een dagelijks plezier om in te rijden, maar vooral om aan te sleutelen, te conserveren. Naast de P4 had ik dus al een Rover 827 coupe, een young-timer nu. Een fijne auto voor de pekeltijd en voor heel warm weer. Uitgekiende Honda-techniek met alle toeters en bellen die je in '93 hebben kon en met een mooi, Engels interieur. Maar omdat ik na 47 jaar Rover wel eens peinsde over

nog eens iets ouds erbij, zocht ik op een onbewaakt moment in 2017 op internet naar een Bristol Blenheim; dat leek me nu eens te gek. Ik vond ook een mooie, maar €110k was toch een beetje buiten budget. Toen dacht ik, hè Armstrong Siddeley, die had in de vijftiger jaren toch ook een imposant model, een beetje als de Bentley Mk VI. Nou is mijn kennis van Armstrong-Siddeley uit de hoogtijdagen van de Dinky toys, ik had een Hurricane met die wonderlijk ingedeukte voorspatborden en koplampen helemaal aan de buitenkant. De eerste keer dat ik er een in het echt zag, ik weet het nog precies, was in Spean Bridge, Schotland. Ik kwam van een 'parking lot' en daar kwam me een Hurricane tegemoet, hartelijk zwaaien, ze zagen zielsverwanten, kippenveld-moment. Ooit kocht ik een tweedehands boek waar de Armstrong Siddeley Sapphire 346 opengewerkt in stond, dat vond ik toen ook een heel interessante auto. Al surfend vond ik er een te koop in Nunspeet. De eigenaar was helaas terminaal ziek en de kinderen hielpen de auto verkopen. Op de foto zag alles er prima uit en de prijs was waar ik aan dacht, maar nog een auto erbij? Doe maar niet. Maar het bleef kriebelen en veertien dagen later ben ik gaan kijken met de gedachte: "op de foto lijkt het altijd mooier dan het in werkelijkheid is en dan kan ik het van me af zetten". Niet dus, hij bleek net zo gaaf als hij op de foto's leek, ook van onderen, en ik werd een auto rijker. Lid geworden van de ASOC, Armstrong Siddeley Owners Club, kreeg ik het verzoek wat voor het clubblad te schrijven en toen leek mij een vergelijking 346 vs P4 wel aardig. Ja, nu ik die tekst toch produceerde is het nu misschien ook iets voor de Viking; zodoende.

Het was voor mij glad ijs tussen Siddeley-adepten, de vergelijking van de twee auto's die belangrijk voor me zijn: twee land- en tijdgenoten met hun overeenkomsten en verschillen, waarbij tussen de regels door te lezen is dat de P4 er beter af komt. Enfin,

beide zescilinders met nog een echt chassis. Destijds gebouwd met het oog op een iets verschillend marktsegment, laten we zeggen de Siddeley een indrukwekkende, chique auto voor de lower upper class en de Rover, ingetogen kwaliteit voor de upper middle class. Anders gezegd, zoals in het geval van mijn Siddeley, voor de CEO van het openbaarvervoerbedrijf van Nottingham en de Rover voor de dokter en de advocaat. De Siddeley is imposanter dan de Rover, met een weelderige, bijna vooroorlogse vormgeving, de Rover met een knipoog naar Amerikaanse styling, Studebaker, maar beide gericht op conservatief publiek. Kocht je in 1955 een Siddeley voor £ 1.574, de Rover kostte toen £ 1.261.

De Siddeley, 490 cm lang, tegen 456 cm voor de Rover, breedte 183 tegen 161 cm. Opvallend is dat de spoorbreedte van de P4 maar 9 cm minder is en de wielbasis slechts 7 cm minder. De Rover is de enige auto die ik ken waarbij de achteras zo ver naar achteren zit dat het achterportier gewoon recht is, geen uitsnede voor het achterwiel heeft. De hoogte is met 161 cm voor beide wagens gelijk. Weegt de Sapphire een dikke 1700 kg, mijn Rover 100 brengt ruim 1500 kg op het asfalt. Als in 1963 de laatste P4's - tot dan toe uitgerust met aluminium portieren, motorkap en kofferdeksel - helemaal van staal worden, stijgt dat naar 1650 kg. Daaraan is te zien hoe goed het Siddeley lukte de grotere wagen relatief licht te houden.

De interieurs zijn vergelijkbaar, even breed, wat je niet verwacht met een verschil in buitenbreedte van 22 cm. Maar de achterpassagiers hebben in de Siddeley wel 8 cm meer beenruimte. De Rover heeft 10 cm meer ruimte voor een hoge hoed tegen de prijs van een forse cardantunnel. Je zit dus hoger in de Siddeley, daar moet je inklimmen. De Siddeley bergt veel meer bagage. Beide interieurs zijn uitgerust met Connolly-leer voor de "wearing surfaces", de rest vinyl. (mijn P4 is inmiddels full leather). De Siddeley heeft een dashboard met wortelnoten finer

evenals de onderkant van de zijramen. De Rover heeft een notenhouten dashboard en zijraamlijsten en een zwart instrumentenpaneel, dat ziet er wat technischer uit. Op de vloer hebben beide auto's wollen tapijt.

In de constructie meen ik te herkennen dat Rover - aanvankelijk fietsenfabriek - echt automobielbouwer werd, Siddeley vooral motorproducent. Carrosseriebouw besteedde Siddeley voor de oorlog uit en daarna ook nog voor de Lancaster. Dat meer met-de-hand-gemaakte zie je bijvoorbeeld terug in het gebruik van hout bij de dakconstructie van de Siddeley. Ook de los te schroeven vloer doet vooroorlogs aan, wel handig. En bevestiging van de voorstoelen is bij de Siddeley gewoon primitief, een houten plaat op gammele schuifladerrollers. Aan meer details zie ik dat Rover - met grotere productieaantallen en omzet - meer aandacht aan het ontwerp kon besteden, zoals ingebouwde portierscharnieren, in hoogte instelbare voorstoelen/bank, gecompliceerder gevormd plaatwerk, de spanningsregelaar op een plek waar je er ook bij kan, een kijkklaukje voor het vliegwiel en een uitlaat die door de dwarsbalken heen loopt in plaats van eronder, alsof ze bij Siddeley na het chassis-ontwerpen zeiden: "verrek, er moet nog een uitlaat onder".

Het chassis van de Rover is stijver dan dat van de Siddeley doordat Rover een boxprofiel i.p.v. een U-profiel toepaste voor de balken. Dat het Siddeleychassis minder torsiestijfheid heeft merk ik op een slecht wegdek, dan zie ik de voorspatborden een beetje schudden, zoals bij vooroorlogse auto's. Het nadeel van het Roverchassis is dan weer de grotere roestgevoeligheid. Er zit bij de stuurhuizen een mud trap, wat op den duur een roestgat oplevert, waarna water naar binnen kan lopen en de balk van binnenuit doorroest.



Het stuurkarakter van de beide auto's is ook verschillend, De Siddeley gaat veel makkelijker de bocht in, de Rover gaat liever rechtuit, werkt tegen in de bocht. Het zwaartepunt ligt meer naar voren. Het manoeuvreert ook zwaarder bij parkeren, wel met een fatsoenlijker draaicirkel. De Siddeley veert beter, bijna Amerikaans; de Rover is, vooral achterin, vrij stug.

De motor van de Siddeley levert met 3,4 liter 150 pk, die van de P4 met 2,6 liter 100 pk. Dat scheelt wel, vooral in het heuvelland. Je komt overal met een P4, maar bij het stoplicht lijkt het dat je vooral waardig wilt gedragen.

Op een steile autobahnelling moet ik op de rechterbaan tussen de vrachtwagens (als ik vergeet van de lpg naar benzine over te schakelen). De Siddeley is modern met boring en slag even groot - vierkant - en een half-bolvormige verbrandingsruimte; dat geeft een relatief pittig karakter, zeg maar BMW. Evengoed met het maximum koppel van 25 kgm. al bij 1000 toeren, onwaarschijnlijk laag, een stoommachine gelijk. Stationair een beetje onrustig, zie je vaker bij vierkante motoren, een beetje Italiaans. De P4 heeft een motor met inlaat kopkleppen en uitlaat opzij.



Dat geeft een rustig, bijna sloom, maar soepel karakter, het maximumkoppel -19 kgm - al bij 1500 toeren, tegenwoordig is rond de 3000 toeren de norm. Hij loopt stationair heel mooi.

De Siddeley heeft de Hydramatic-automaat, ex GM, door Rolls-Royce in licentie gebouwd. Die vind ik zo mooi, helemaal mechanisch, niks elektronica en met fatsoenlijk onderhoud onverwoestbaar. Overigens schakelt hij bij een lichte voet al bij 35 km in z'n vier en dat is volgens het boekje. Misschien is op de vlakke weg een versnellingsbak niet echt nodig.

Tenslotte, de Rover is als kleinste van de twee meer geschikt voor dagelijks gebruik, ik parkeer hem met een gerust hart zo maar ergens. Maar praktisch, daar gaat het ons aficionados van klassieke Engelse auto's natuurlijk niet om, je moet ervan kunnen genieten en dat doe ik van allebei. Ze zijn "great in their own right".

Autobedrijf

“De Zeemeeuw”

Specialist in Engelse auto's

Stofkuipstraat 2a 1531 NC Wormer Tel. 075-6421212

ROCH TECHTALK 3

(Ab te Water Mulder)

“Hoe het begon en nog steeds duurt.....”

De winter is voor "projectjes". Ik heb deze

De koppelingcilinder vervangen en dan rijden!?

Mijn schoonzoon en zijn broer hebben een hobby en dat is sleutelen aan oude Range Rovers.

Dat deden ze eerst in een schuurtje bij een oude boerderij, maar toen er een nieuw bedrijventerrein werd ontwikkeld, adviseerde ik hen om daar een bedrijfspand te bouwen. Dat resulteerde in een hal met werkplaats en twee hefbruggen.

Het was 2012 dat ze me uitnodigden om ook een oldtimer aan te schaffen en samen met hen te gaan sleutelen. Het moest wel een V8 zijn, zoals ook in het vooronder van de oude Range Rovers.

De keuze was daardoor beperkt en dus ging ik op zoek op Marktplaats. Het moest een Rover p6 worden. Ik bezocht een aantal locaties in het land, maar de exemplaren die ik zag waren niet in een al te beste staat.

Tot ik een advertentie zag in Nistelrode, bij een konijnenhandelaar. De auto zag er goed uit, alleen de koppeling zat vast, de V8 snorde mooi.

Voor een acceptabele prijs kocht ik de P6 met de voorwaarde dat die bij onze sleutellocatie zou worden afgeleverd. Dat gebeurde en daar startte mijn project.

Alleen de koppelingcilinder vervangen, toch?

Op de brug zag de bodem er goed uit. Er was al het nodige aan gelast en vervangen.



Bovenstaande foto vond ik op internet.

Toen ik de binnenzijde wat verder ging ontdekken vond ik toch dat er wat cosmetisch aan gedaan mocht worden.

Wat bekleding losgetrokken en de stoelen verwijderd en zo resulteerde dat in een volledig gestripte auto.

Geen weg meer terug.

Lid geworden van de Roverclub en zo kwam ik in contact met enkele leden die me konden adviseren en van vervangende onderdelen konden voorzien.



Tijdens de demontage maakte ik de nodige foto's ter ondersteuning van mijn geheugen.

Omdat er inmiddels een aantal kleinkinderen geboren waren besloot ik om de auto in optimale conditie te brengen om er zeker van te zijn dat, als ik hen mee zou nemen op een rit, ik een betrouwbare auto zou rijden, met goede remmen.

Op zoek naar onderdelen, het liefst nieuw. Dat bracht me naar Smink in Hollanderveen, naar enkele Engelse leveranciers en naar Damen en Kroes in Boxtel. In Boxtel stonden enkele slopers, waar ik vele malen ingedoken ben, om er onderdelen uit te slopen of om na te gaan hoe de onderdelen gemonteerd moesten worden, want ondanks de vele foto's die ik gemaakt heb, kwam ik regelmatig toch nog wat beeld tekort, met name op detailniveau.

De auto werd ontlakt, gestraald en gecoat en vervolgens in de kleur rood gespoten, zoals ik de auto had gekocht. Later zou blijken dat de auto af fabriek eigenlijk in een tabaccokleur was geleverd.

Nu, ruim 10 jaar later, is de auto nog niet in rijdende staat.

De De Dionas gereviseerd, de voorwielophanging vernieuwd. Die Engelsen hebben wat bedacht zeg met die horizontale veren. Wat een moeite kostte het me om die te verwijderen en in gespannen vorm weer te monteren.

De lederen bekleding vervangen en alle mogelijke rubbers etc. Het motorblok eruit en volledig uit elkaar gehaald.



Het begin van de ontmanteling en start van de jaren durende restauratie.

Van een beetje zelfspot zal ik jullie ook deelgenoot maken.

Ik las dat de P6 geleverd werd met een 4 bak. Omdat ik, vanwege de defecte koppeling, nog niet met de auto gereden had, veronderstelde ik dat er een 4- bak in lag. Tijdens de vele jaren sleutelen besloot ik dat een V8 makkelijk van een 5-bak kon worden voorzien, zoals ook bij de SDI.

Dus benaderde ik een clublid die een 5 bak had. Dat clublid kende de auto maar vertelde me niet dat er al een 5-bak in lag. Dus kocht ik een 5-bak. Ik had de bak die er in lag wel gedemonteerd maar kende toen nog niet het optische verschil tussen beide bakken.

Ik trots met de 5 bak naar huis en legde die in de schuur bij mijn woning. Pas na enkele jaren verplaatste ik de bak naar de werkplaats om die aan het geheel vernieuwde motorblok te monteren. Daar zag ik beide bakken naast elkaar en dacht, zoek de verschillen?

Ja, ik heb nu twee 5 bakken!

Inmiddels ben ik via de Club ook in contact gekomen met een clublid uit Nijverdal / Almelo. Ook daar win ik advies in en voorziet die me van geheel gereviseerde onderdelen.

De Kachel.

De kachel schroefde ik geheel uit elkaar en zag dat de warmtewisselaar lekte en het binnenwerk van de kachel op enkele plaatsen doorgeroest was. De warmtewisselaar (radiateur) heb ik naar de Eindhovense Radiateurs Fabrik gebracht (ERF), samen met de radiator voor de motorkoeling en die zijn weer als nieuw.

Om het binnenwerk van de kachel te vervangen moest ik op zoek naar vervangende onderdelen, hetgeen resulteerde in de aanschaf van drie kachels uit slopers, om er uiteindelijk 1 goede van te maken.



De kachel, na het enkele uren schuren en in de grondlak zetten, weer in zwart gespoten.



Het motorblok geheel gereviseerd en bijna gereed om weer gemonteerd te worden. Het inlaatspruitstuk werd mooi gepoedercoat bij clublid Löwik.

Je zult denken, kon dat niet sneller, die restauratie. Toen ik begon werkte ik volle dagen en regelmatig ook in de weekenden.

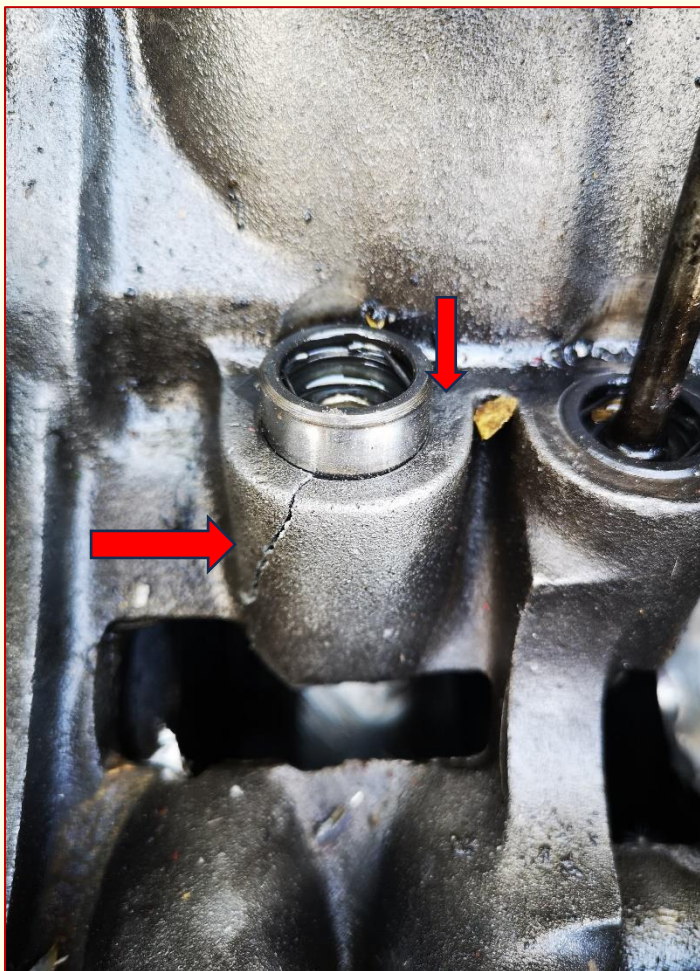
Sinds een aantal jaren ben ik gepensioneerd, maar help mijn mede sleutelaars ook met hun restauratieprojecten, heb ik nog vele andere hobby's en boven alles gaat natuurlijk mijn gezin en vergt een huis en tuin ook het nodige onderhoud en ben ik niet het type om dagelijks aan het restauratieproject te werken. Het sociale karakter is misschien nog wel belangrijker tijdens de sleuteluurjes.

Daarnaast heb ik ook nog een Triumph Spitfire waar de nodige uurtjes aan gesleuteld moest worden en wil ik graag weten wat de oorzaak is van een vastgelopen V8 3500 blok uit een Range Rover,

In de hoop dat dit mijn blok niet zal overkomen.

Bijgevoegd enkele foto's van het defecte blok.

Groetend Ab te Water Mulder



Gescheurde behuizing van de plunjer die de klepstang bediend.



Duidelijk dat de plunjer is vastgelopen in de behuizing.



De stoter die de tuimelaar bediend is verbogen. De nokkenas is gebroken.

Vermoedelijk is er hier sprake van een smeerprobleem.





Zorgeloos autoplezier met de KNAC

Instappen, starten en gaan... autorijden is het mooiste wat er is en de KNAC gaat graag met u mee, in welke auto u ook rijdt.

Wij komen al ruim 125 jaar op voor de belangen van automobilisten, bieden de beste pechhulp én hebben uitstekende autoverzekeringen voor moderne auto's, youngtimers en klassiekers. Word daarom lid vanaf slechts € 54,- per jaar en ontvang 8x per jaar het prachtige magazine 'De Auto' voor al die momenten dat u even niet rijdt, maar wel wilt genieten van mooie auto's.

Ga naar www.knac.nl en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

www.knac.nl
070 - 383 16 12
ledenservice@knac.nl



Koninklijke
Nederlandsche
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP




**MOTORVOERTUIGEN TAXATIES
NEDERLAND**

Een deskundige en FEHAC erkende taxatie door een beëdigd taxateur van uw klassieke, unieke en waardevolle motorvoertuig nodig? Bel of mail ons. Wij verzorgen de taxatie door heel Nederland bij u thuis of op één van onze lokaties.

info@mvtn.nl
Jeroen: 06 4627 3029 | Christiaan: 06 5138 9342

www.motorvoertuigentaxatiesnederland.nl

U kunt bij ons terecht voor een taxatie voor uw verzekering of een WEV taxatie voor uw bijtelling.



[ADVERTORIAL]

In the Drivers Seat




JEROEN VAN DEN BROEK
www.vandenbroekautomotive.nl

Jeroen van den Broek is automan pur sang. Na zijn opleiding aan het IVA (Automotive Business Management) deed hij brede ervaring op in de commercie van de auto retail. Gedreven professional, peoplemanager en netwerker met meer dan 30 jaar ervaring in de automotive branche. Hij zoekt altijd naar de slimme en pragmatische oplossingen en combineert zijn ervaringen als trainer, coach en automotive retailer om elke opdracht of project tot een succes te maken. Naast een uitgebreide kennis van de waarde ontwikkeling van moderne auto's, heeft hij zitting in een aantal restwaardecommissies bij importeurs.

Jeroen van den Broek bezit een zeer groot hart voor klassieke automobielen, én is deskundige op dat gebied. Hij is beëdigd register taxateur en expert, erkend door de FEHAC (Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs) en aangesloten bij de RETM (Register Experts Taxateurs Motorvoertuigen).

Privé is Jeroen van den Broek in het bezit van een aantal engelse klassiekers en neemt hij, zeker niet onsuccesvol, deel aan diverse klassieke rally's en kampioenschappen in Nederland, België en Duitsland.



van den broek automotive
 advies | interim management | training

Contact: Kasteellaan 48, 6602 DG Wijchen | Jeroen@vandenbroek.info | 06 4627 3029 | www.vandenbroekautomotive.nl

In het vooruitzicht

Volgende keer in de Viking

- Rover Tourer “kelder vondst”
- Youngtimer Rovers part 1
- Tech Talk :
 - Rover V8 part 2
 - Laswerk & conservering chassis
 - SU-revisie

Hopelijk kan de redactie weer op veel kopij rekenen : Redacteur@roverclub.nl

De sluitingsdata zijn voor : Viking 2024/2 op 1 juni 2024

Voor in de agenda:

Zaterdag 8 juni 2024 OPEN DAG / TAXATIEDAG

Classic-Rover / Bedrijvenpark Twente 57 - 7602KC - Almelo

Voorjaar 2024 ROCH event (regio bijeenkomst – info volgt)

27 oktober 2024 British Car club Day 2024

23/24 november Eelde Classics

Wilt u zelf iets organiseren voor de leden van de ROCH? Neem dan contact op met Bouke van der Wal; secretaris@roverclub.nl

SAVE THE DATE !!

OPEN DAG / TAXATIEDAG 2024

Classic-Rover Almelo

Dames en heren,

De vorige editie van de Classic-Rover Taxatiedag was een succes, een mooie opkomst van allerlei prachtige klassiekers en oldtimers op onze locatie in Almelo!

Ook dit jaar hebben we weer een dag op de planning staan ism taxateurs Jeroen vd Broek en Christiaan de Klerk.

Alle merken auto's/motoren en dergelijke zijn welkom, de kosten bedragen € 110 per taxatie inclusief, direct af te rekenen.

Wat is een taxatierapport?

Uw bijzondere youngtimer of oldtimer wilt u graag goed onderhouden en verzekeren. Mocht er iets gebeuren wilt u uiteraard dat uw verzekeringsmaatschappij u begrijpt en u de juiste verzekeringspolis heeft afgesloten. Wij zijn RETM ingeschreven en stellen een FEHAC goedgekeurd taxatierapport op dat wordt geaccepteerd door verzekeraars die dit onderschrijven.

Het taxatierapport wordt opgemaakt onder de wettelijke bepaling volgens Artikel 7:960 van het Burgerlijk Wetboek. In dit wetsartikel wordt duidelijk gemaakt dat indien u van uw voertuig vooraf een deskundig taxatierapport laat opstellen, u er zeker van kunt zijn dat de getaxeerde waarde bij eventueel (totaal-)verlies wordt uitgekeerd.

De vervangingswaarde in het taxatierapport is de waarde die bij (totaal-)verlies (diefstal of total loss) wordt uitgekeerd. Maar ook als er schade is die wel hersteld kan worden is het net zo belangrijk dat er een taxatierapport aanwezig is. De dagwaarde is door het taxatierapport dusdanig vastgesteld dat er geen discussie kan ontstaan over de drempel waarbij total loss ter sprake komt. Normaal gesproken ligt de getaxeerde waarde na het opmaken van het taxatierapport voor drie jaar vast (uitzonderingen van uw verzekeraar voorbehouden).

Open dag:

Iedereen is van harte welkom, ook als je niets te taxeren hebt.....

De dag heeft een "open & vrijblijvend" karakter, er zal weer van alles te zien zijn op het gebied van klassieke automobielen en aanverwante zaken !

Datum : 8 juni 2024

Locatie : AVA / Classic-Rover Parts Bedrijvenpark Twente 57 7602KC Almelo

Wij zorgen voor de koffie en een kleine versnapering.

INSCHRIJVEN TAXATIE / LET OP :

- Graag centraal via info@classic-rover.nl met wat foto's en kenteken van het object,
- Jeroen of Christiaan zorgt dan voor de taxatie/rapportage.
- Ook even een voorkeur aangeven : ochtend / middag

IEDEREEN IS WELKOM, ONGEACHT MERK !

OOK ALS JE NIETS TE TAXEREN HEBT, puur voor de gezelligheid!

Johan Löwik (Classic-Rover)

Jeroen van den Broek & Christiaan de Klerk (Motorvoertuigen Taxaties Nederland)



SAVE THE DATE !!
OPEN DAG / TAXATIEDAG 2024

Locatie : AVA / Classic-Rover Parts Bedrijvenpark Twente 57 7602KC Almelo

