

The "P" News



CLUB
NEWS



01 / 2004



Belgium



Fondé le 14 octobre '97 - membre du conseil consultatif permanent du RACB Historic section
Opgericht 14 oktober '97 - lid permanente adviesraad van KACB Historic section

Clubadres:
de Selliers de Moranvillelaan 30, 2820 Bonheiden
Adresse du club:

Tel./fax: **015/51.43.03**

Voorzitter, Président: **Daniel Saive**

Secretaris, Secrétaire: **Guy Pieters (tel.: 09/282.55.07)**

Penningmeester, Trésorier: **Guy Dams (tel.: 014/21.95.11)**

Evenementen, Evenements: **Tom De Paep (tel.: 03/294.40.80)**

Important - Belangrijk

Sur simple demande, le Club tient à la disposition de chaque membre le souhaitant, les comptes de l'exercice comptable de l'année écoulée.

De Club houdt op eenvoudige vraag van elk clublid, de boekhouding van het afgelopen boekjaar ter beschikking.

DENEGATION DE RESPONSABILITE

Bien que tout soit fait pour assurer l'exactitude des avis techniques et des informations donnés aux membres - que ce soit oralement ou par écrit - ces avis sont suivis par les membres entièrement sous leur responsabilité et ni le Club ni aucun individu ne sera d'aucune façon tenu responsable d'une blessure, d'une perte ou d'un dommage résultant directement ou indirectement d'un tel avis ou d'une telle information.

BEPERKING VAN VERANWOORDELIJKHEID

Hoewel iedereen ernaar streeft om technische informatie, advies en ervaringen, hetzij mondeling, hetzij schriftelijk zo juist en accuraat mogelijk mee te delen, wordt dit zonder enige verbintenis of verantwoordelijkheid van club of clubleden verspreid. Noch de club, noch de individuele leden, kunnen aansprakelijk gesteld worden voor gelijk welke schade of verwondingen die rechtstreeks of onrechtstreeks het gevolg zijn van het zich baseren op dit advies of deze informatie.



EDITORIAAL

Alweer een jaar voorbij, een jaar waarin we weer heel wat aangename uren hebben doorgebracht met onze auto's.

Die aangename uren hebben we te danken aan hen die onze evenementen organiseerden of een handje hielpen bij het organiseren ervan (de rally, het diner, de barbecue, het museumbezoek).

In naam van alle leden wil ik hen hier van harte voor bedanken.

De komende maanden zullen wat rustiger verlopen, en zullen sommigen van ons de gelegenheid te baat nemen om nog wat aan hun auto('s) te werken, zodat ze helemaal klaar zijn zodra de eerste mooie dagen van het nieuwe seizoen aanbreken.

In 2004 viert Rover zijn 100-jarig bestaan !

Het is immers een eeuw geleden dat de 8 HP het licht zag.

Bij onze vrienden over het Kanaal zal dit gewoontegetrouw met de nodige '*pomp and circumstance*' worden gevierd, en we zouden ons opnieuw aan een kleurrijk evenement mogen verwachten.

U hoeft nog niet op zoek te gaan naar een feestprogramma, want dat is er nog niet !

Zonder meer details te kunnen geven, lijkt het er stilaan op dat het zal uitdraaien op het weekend van 9 tot 11 juli.

De plaats van het gebeuren is nog niet bekend, tenzij dan dat het ergens in Groot-Brittannië zal zijn (ongelooflijk maar waar !).

Als de afstand niet te groot is, zou het leuk zijn om er met een kleine (of grote) delegatie naartoe te kunnen trekken.

Dergelijke bijeenkomsten zijn meestal echt onvergetelijke momenten voor hen die de moeite doen om de reis te maken.

Ik kom later zeker nog terug op dit evenement zodra ik over meer gegevens beschik.

In naam van het comité wil ik u een heel gelukkig jaar toewensen voor uzelf en uw gezin, een jaar met zo weinig mogelijk technische problemen met uw auto, zodat u er volop van kunt genieten.

Denk eraan dat regelmatige ritten de beste manier zijn om uw wagen in goede staat te houden. Als u wekenlang in bed zou blijven liggen, zou het u daarna waarschijnlijk heel wat moeite kosten om opnieuw rond te stappen. Een goede raad...

Vergeet trouwens ook niet dat onze auto's destijds (veel meer dan de huidige modellen) deelnamen aan allerlei soorten wedstrijden – vooral rally's – en dat zowel de P4 als de P5 en P6 van de partij waren op het parcours van de Liège-Sofia-Liège, de RAC Rallye, de Monte-Carlo en de East African Safari, om er maar enkele te noemen.

Reeds in 1907 zette Rover zijn eerste stappen in de competitie met de deelname van 16/22hp modellen aan de Tourist Trophy van het eiland Man.

U hoeft dat voorbeeld uiteraard niet strikt te volgen, maar neem elke gelegenheid te baat voor een tochtje langs rustige wegen, en u zult merken dat u er veel genoeg aan beleeft.

Voor de liefhebbers zorgt de Historic Section voor een tweede editie van haar 'Rallye des Ardennes' in 2005. Meer informatie volgt de komende maanden.

Tot slot hoop ik dat we op onze bijeenkomsten in 2004 velen van u zullen mogen verwelkomen.

Tot heel binnenkort.

Daniel Saive
(vertaling Jan Eggermont)



EDITORIAL

Encore une année de passée, une année où nous avons eu quelques bons moments avec nos voitures. Ces bons moments, nous les devons à ceux qui ont organisé ou participé à l'organisation de nos manifestations (rallye, diner, BBQ, visite de musée). Au noms de tous les membres, je tiens à les en remercier cordialement. Les quelques mois à venir seront plus calmes et serviront à certains à travailler encore sur leurs voitures afin qu'elles soient prêtes dès les premiers beaux jours venus.

L'an prochain, Rover fête ses 100 ans !

100 ans que la 8 HP vit le jour.

Chez nos amis anglais, cela se fêtera comme d'habitude dignement et l'on devrait à nouveau assister à un évènement haut en couleurs.

Ne cherchez pas dans le programme des évènements, ce n'est pas encore prévu !

Sans avoir de détails, il semble que l'on s'achemine vers le week-end du 9 au 11 juillet.

Le lieu n'est pas encore connu si ce n'est que ce sera en Angleterre (tiens donc !).

Si ce n'est pas trop loin ce serait gai qu'une petite (ou grande) délégation s'y retrouve.

En général, ce sont des moments inoubliables pour ceux qui se décident à faire le déplacement.

Je reviendrais sur cette manifestation plus tard et en tout cas dès que j'aurais plus de détails.

Au nom du comité, je tiens à vous souhaiter une très bonne année, pour vous, pour votre famille et un minimum de problèmes sur vos voitures afin de pouvoir en profiter pleinement.

Souvenez-vous que le meilleur moyen de garder une voiture en bon état est de la faire rouler.

Si vous restiez au lit des semaines durants, je crois qu'il vous serait après cela très difficile de remarcher. Pensez y !

Savez-vous aussi que nos voitures à l'époque (bien plus que les actuelles) participaient à toutes sortes de compétitions, surtout rallyes et qu'aussi bien les P4 que les P5 et P6 étaient sur les routes de Liège-Sofia-Liège, RAC Rallye, Monte-Carlo et autre East African Safari pour n'en citer que quelques-uns.

Déjà dès 1907, Rover s'essaya à la compétition et engagea des 16/22hp au Tourist Trophy de l'île de Man. Je ne vous en demande bien sur pas autant mais n'ayez pas peur d'affronter en balade les routes de nos campagnes et vous verrez le plaisir que vous en retirerez.

Pour les amateurs, la Historic Section réédite son rallye des Ardennes en 2005. Plus d'informations dans les mois à venir.

Cela dit, j'espère voir beaucoup de monde lors de nos prochaines manifestations.

A très bientôt.

Daniel Saive

Diner maart 2003



Het jaarlijks diner, waarmee traditioneel het werkingsjaar wordt ingezet, was dit jaar weerom in het Gentse georganiseerd.

De respons was voor onze bescheiden club zeer goed, mede dank zij de aanwezigheid van onze 3 nieuwe leden van de laatste 2 maanden.

Afwezig door familiale omstandigheden: N. Buick en W. Dahlmann. en wegens ziekte verontschuldigd: G. Grabinsky. Wellicht zien we deze leden binnenkort op één of ander evenement terug.

De conversatie gedurende een ganse avond vlot houden, bleek weerom geen probleem: onze geliefkoosde Engelse oldtimers bleken ook de afgelopen winter soms nukkig te reageren.

Een niet-limitatieve lijst:

- te vervangen chauffagekraan in de Rover P5B Coupé van Jan Eggermont,
- tractieproblemen in de SD1 Vitesse van Daniel Saive,
- de motorrevisie voor de P6B van José Duprez,
- de 'back-fire'-problemen van ondergetekende waarover elders in dit blad een verslag.

Een sfeerbeeld in dit bulletin.

Guy Pieters

Dîner mars 2003

Le dîner annuel qui traditionnellement ouvre la nouvelle saison se déroulait cette année à nouveau dans le fief de Guy Pieters (région de Gent pour ceux qui l'ignorerait).

Les membres avaient répondu massivement à l'appel gastronomique et même les 3 derniers membres des 2 derniers mois étaient présent. Pas mal !

Étaient absent pour raisons familiales Neil Buick et Walter Dahlmann et pour raison médicale notre membre assidu Monsieur Grabinsky.

Pour sûr que nous reverrons très bientôt ces membres lors de l'un ou l'autre événement.

Ce qui s'est fait!

Pour le reste la conversation alla bon train et on évoqua comme d'habitude les petites soucis de nos chers anglaises.

En voici une liste non-limitative:

- le robinet de chauffage de la P5B Coupé de Jan Eggermont,
- problèmes électroniques sur la SD1 Vitesse de Daniel Saive,
- révision du moteur de la P6B de José Duprez,
- des problèmes de 'back-fire' sur la voiture du sous-signé (par ailleurs un compte-rendu plus complet de cela plus loin)

Une photo d'ambiance dans ce bulletin.

Guy Pieters

(traduction Daniel Saive)



Evénements 2003

Gebeurtenissen 2003



2^{de}

woensdag van de maand: = praatavond van de BCRCB te Diegem
2^{ième} mercredi du mois = rendez-vous du BCRCB à Diegem



Dine

r 2003





Een mooie rij voor de start van de rally van Tom De Paep in de omgeving van Halen en Diest
Une belle vue avant démarrage du rally de Tom De Paep dans la région de Halen et Diest



Ook de SD1-hoek was aanwezig
Le coin SD1 était aussi présent



Rally van Tom: de deelnemers
Le rally de Tom: les participants



Dear Members,

Having now been a member of the BCRCB for a few years, I thought it was time I shared with you the story of how my passion for Rover Cars began, in particular the Rover SD1.

At the time I was a young lad of 14 and living at home with my parents in Overijse. A neighbour of ours was a director of the pest control company Rentokil and as such was entitled to a new company car every two years. A particularly welcome perk if you happened to be a “petrol head” as he most certainly was. He had always driven German cars up to this point – BMW’s and Audi’s – but his two sons with whom I was friendly were trying their best to influence their dad in a totally different direction this time. For low and behold the Belgian launch of the Car of the Year was imminent and the first Rover SD1’s were about to hit the showrooms of BL Belgium. In fact his two sons needn’t have worried as my friend’s father also had a friend who just so happened to be a Senior Director of BL Belgium. He himself drove a white P6 3500S and his wife drove a white TR7. This friend at BL could expedite an order for the new SD1 and so without much deliberation an order was duly placed for a Midas Gold 3500 V8 Automatic with airco and Caviar velour interior, sunroof, etc. etc. I believe it was one of the very first SD1’s in Belgium and it was certainly the very first one I had ever seen. Finally the great day arrived – my friend came to fetch me as the arrival of “the beast” was imminent. We stood in front of his house with baited breath as a Range Rover pulling a trailer drew up on their drive way with the Car of the Year on board.

I remember being quite astonished at how sleek, stylish and purposeful it looked bearing in mind most other cars in it’s class were still just “boxes”. The Volvo 144, Ford Granada and Audi 100 all seemed totally ordinary by comparison. The two guys from BL unloaded the car from the trailer and placed it on his drive way, handed my friend’s father the keys, wished him luck (he was going to need it) and drove off.

We spent the next half an hour admiring this wonderful car, looking at the engine, sitting behind the wheel and opening all the doors, then finally I returned to the front of the car for one last look “head on” and noticed a rather ominous puddle under the engine. Oh dear!! I thought, I’m going to have to tell him!! I mean after all it could be dangerous.....eeerrrr...

“Mr. Bogstad, I don’t think it should be doing THAT, should it?” I asked. And so it began. The guys from BL were back within the hour diagnosing leaking Stromberg carbs. They apologized and trailered her away not returning for three days. When the car was finally returned all seemed well. A few days later my friend’s father handed the keys to his eldest son and told him “take the lads for a run”. So there we were – three lads, 12, 14 and 18 with the keys to a V8 SD1! I sat in the front, my friend’s brother at the wheel.

We drove to Waterloo and back and he didn’t “spare the horses”. I remember thinking, this is like an aircraft cockpit – the windscreen seemed so narrow and steeply raked back. It was unlike any other car I had been in and wow!!! The acceleration was mad!

Incidentally because my friend’s father had this contact at BL, all the family’s cars were exchanged for Leyland products. His mother’s Fiat 127 was replaced by an Austin Allegro and his elder brother’s VW for a Triumph Spitfire. I wondered what BL treat my friend’s father had in store for him once he reached driving age! This family was Danish by origin and planned to return there to visit family for the summer of ’77. YES, you guessed it! They planned to make the trip in the SD1. They were gone for three weeks, returning with stories of untold horrors of Rover ownership. The car had overheated on the way and the radiator had sprung a leak. The central door locking had failed, trapping them inside the car and at one point they had even had to exit via the sunroof. The power windows had all failed one-by-one. The lights had failed. The front of the car was covered in stone chips and whole areas of paintwork had come away from the bonnet. (the new thermoplastic paint process). Large areas of the car had to be repainted under warranty. It was a shame: hiding somewhere underneath all the misery was a good car, potentially a world-beater, had British Leyland built it properly. But my friend’s father’s faith in BL had been destroyed forever. Within less than a year the Rover was gone, replaced by a BMW 528. Next went the Allegro, replaced with a VW Jetta. And finally the Spitfire replaced with an Audi 50 and when my friend reached 18 his first car was not an Austin Metro, but a Ford Fiesta.



The next close encounter to an SD1 was when I myself was looking for a car. I found a Series 1 2600S in a Richelieu Red for sale at a local garage. It looked good and the price was right but wait.....are you stark raving mad..... don't go there, find something else! So I bought a Mercedes instead. A few years later the Personnel Director of my company bought a Series 2 2600 Van den Plas in Moonraker Blue, with grey leather interior and after a few months I asked him what he thought of it. "It's a marvellous car," he said. "I know there were problems with the early ones but I'm very pleased with this one". My faith had been restored! I had always admired the SD1 from the first time I'd seen one.

Finally I myself took the plunge in 2000 and bought an '85 2300S and have never looked back. My present 2600S is my pride and joy. They are cars with character as all Rovers are and should be enjoyed.

Best wishes to all the Members of the BCRCB for 2004.

Neil Buick

Classic Car Shows

Verzameld door / collectionné par
Tom De Paep

Flanders Collection Car
=> Oldtimerbeurs / expo d'ancêtres
7 & 8 / 2 / 2004, 09u30 - 18u30
Flanders Expo, Gent / Gand, B
<http://www.collectioncar.com/>

Antwerp Classic Salon
=> Oldtimerbeurs / expo d'ancêtres
5, 6 & 7 / 3 / 2004, 14u00 - 21u00 (5 / 3), 09u00 - 18u00 (6 & 7 / 3)
Bouwcentrum, Antwerpen / Anvers, B
<http://www.siha.de/>

Planet Toys
=> Ruilbeurs miniaturen / bourse d'échange miniatures
9 / 5 / 2004, 09u00 - 14u00
Shopping Center, Nivelles Sud / Nijvel Zuid, B

Dreamcar International
=> Oldtimerbeurs / expo d'ancêtres
8 & 9 / 5 / 2004, 09u30 - 18u30
Nekkerhallen, Mechelen / Malines, B
<http://www.oldtimerdreamcar.com/>





*De Jet1 replica van G. Hamill op de Retrobeurs te Parijs.
La JET1 replica de G. Hamill) à la bourse à Paris.*



*Bestaat ook in beperkte oplage op schaal 1/43. Enig mooi: ondervraag Daniel Saive !
Existe aussi en nombre limité sur échelle 1/43. Très beau: interroge Daniel Saive !*





De uitstap van Jan Eggermont naar Raamdonksveer (Nederland). We bemerken de monumentale ingang van dit schitterend automuseum.

La ballade de Jan Eggermont vers Raamdonksveer (la Hollande). On remarque l'entrée monumentale de ce musée d'automobile extraordinaire.



Technical: after searching during several hours (from where comes the back-fires ?), we noticed also an air leak at the throttle spindles of the SU-carbs. Burlen Fuel Systems, Salisbury provides: WZX988 throttle spindles (x2), WZX1323 throttle disc (x2), AUC1358 throttle disc screws (x4) and AUD3080 (5/16") throttle spindle bushes (x4). Problem solved.



Voorziene evenementen voor 2004

Événements prévus pour 2004

<i>Date/Datum</i>	<i>Activité/Activiteit</i>	<i>Endroit/Plaats</i>	<i>Heure/Uur</i>
Woensdag 14 januari 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Zondag 8 februari 2004	BCRCB breakfast	INVULLEN	INVULLEN
Woensdag 11 februari 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woensdag 10 maart 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Zondag 14 maart 2004	BCRCB bezoek	Beurs 'British Lifestyle', Rosmalen	INVULLEN
Zaterdag 27 maart 2004	BCRCB diner	INVULLEN	INVULLEN
Woensdag 14 april 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woensdag 12 mei 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Zondag 16 mei 2004	BCRCB rondrit	Kerk 'Kerkschip', Antwerpen NA TE ZIEN	INVULLEN
Woensdag 9 juni 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Weekend 9 - 11 juli 2004	BCRCB weekend	100 jaar Rover - Engeland	INVULLEN
Woensdag 14 juli 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woensdag 11 augustus 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Zondag 29 augustus 2004	BCRCB paella	INVULLEN	INVULLEN
Woensdag 8 september 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Zon./Dim. 19 september 2004	BCRCB bezoek	Automuseum 'Mahy Mobiles', Leuze-en-H	INVULLEN
Woe./Mer. 13 oktober 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woe./Mer. 10 november 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woe./Mer. 8 december 2004	BCRCB avond	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u

Voor de evenementen in '**bold**' wordt, indien ze doorgaan zoals gepland, stevast ongeveer 3 à 4 weken op voorhand een uitnodiging verstuurd. Neem contact met iemand van het bestuur mocht je de uitnodiging niet tijdig ontvangen hebben. Voor de andere evenementen zoals de praatavonden of de beurs te Rosmalen wordt op de praatavond in Diegem concreet afgesproken.(carpooling,...)

Onze praatavonden houden we steeds op de 2^{de} woensdag van elke maand in taverne 'Binnenhof', Van Der Aastraat, 87 te Diegem (02/721.02.58). Het etablissement zal gesloten zijn van 13 maart t.e.m. 11 april 2004. Komt dit jaar prima uit voor onze praatavonden!

Pour les événements en '**gras**' une invitation sera envoyée 3 à 4 semaines auparavant, si tout se déroule comme prévu. N' hésitez pas à contacter quel q'un du comité si vous n' auriez pas reçu l'invitation à temps.

Pour les autres événements comme les réunions mensuelles ou la bourse de Rosmalen, on se donne rendez-vous à Diegem pour fixer en détail (carpooling,...).

Les réunions se tiennent toujours le 2ième mercredi du mois dans la taverne 'Binnenhof', Van Der Aastraat, 87 te Diegem (02/721.02.58). L'établissement sera fermée du 13 mars au 11 avril 2004. Donc aucun problème pour nos réunions !



Eerste kilometers in Rover P4: maximum = 40 km/uur + back-fire

Na uren en dagen zoeken naar dit euvel werden volgende fouten gevonden:

Delco-kop:

- Veren van de contragewichtjes
- Asje van het membraan voor de voorontsteking dient geblokkeerd te worden om bij verhoging van de onderdruk de vervroeging te vergroten (gevonden door Dirk Van De Fonteyne, waarvoor nogmaals mijn dank).

Voorontsteking op het kroonwiel: moet 10° zijn.

Carburatie: de koperen assen waren versleten, zodat 'valse lucht' de mengverhouding lucht-benzine grondig verstoortte bij het gasgeven, met back-fire tot gevolg.

Op te lossen door een speciale revisiekit; zie foto in dit clubblad.

Guy Pieters

Fan van Britse auto's in hart en nieren

Iets meer dan veertig jaar geleden verlangde ik naar een eigen auto. Van mijn oudere zus kocht ik haar Fiatje 600 (inderdaad, het befaamde "bolhoedje").

Ik heb er een aantal maanden mee gereden, tot ik bij een uitstapje plots het stuur los in mijn handen had !

Dit was dan ook mijn eerste autoschrik en mijn ouders waren er uiteraard ook niet gerust in. Ze stelden voor een nieuwe wagen te kopen en mijn keuze ging direct naar een Mini, omdat die mij steeds voorbijstaken als ik met mijn Fiatje reed en dat stak uiteraard mijn ogen uit.

Ik was zo fier als een gieter met mijn bordeauxkleurige Mini 1000! De wegligging was fenomenaal, ik kon er nagenoeg plankgas een haarspeldbocht mee maken en ik voelde mij de Julien Vernaëve van Limburg (Julien was in die periode mijn absolute favoriet op het circuit van Zolder, hij won zowat alles met zijn Mini Cooper 1300. Ik hoop dat de man nog leeft, als er iemand iets over hem weet, laat het mij dan eens weten ?)

Ik heb zo'n 100.000 plezierige kilometers afgelegd met die Mini, als moet ik er eerlijkheidshalve aan toevoegen dat hij naar het einde toe wel een slok olie lustte. Mijn rijstijl zal er ongetwijfeld voor iets in meegespeeld hebben.

Toen een van mijn zonen dan ook nog eens bijna in die Mini geboren werd, was de voorliefde voor de Britse auto's pas echt goed beklonken !

Eugène Brebels, Lummen

Elektriciteit van een Rover P4

Vorig jaar hebben we jullie gemeld dat Daniël Verbrugge begonnen was met de restauratie van een Rover P4 Cycloop van 1950.

Nu, 12 maanden later en een aantal vierkante meter nieuw plaatstaal verder, zijn de laswerkzaamheden bijna achter de rug en begint Daniël zich op de elektrische componenten te concentreren. Zie foto's van onze verkenningronde in dit blad.

Op de bestaande kabelboom, of hetgeen er nog van overblijft, een batterij koppelen, kan hoogstens tot onaangename neveneffecten leiden. We informeren ons thans via onze normale kanalen en leveranciers om een nieuwe 'boom' te kopen.

Guy Pieters

Koopjes / annonces



- Gelezen in KoopjesKrant - Lu dans KoopjesKrant :
Rover P2 1952 restauratieobject
regio 3800 (= Sint-Truiden - Saint-Trond)
guido_comp@yahoo.com
0494 667 049
- Rover P4 1955 restauratieobject
Bijkomende info via Michel Van Horenbeeck:
tel.: 02/653.01.31 of via mail: michel.vanhorenbeeck@skynet.be



*Neen, Mr Grabinsky, er is niets mis met uw ogen: de bumpers zijn niet verguld,
alleen een beetje verroest !*

*Non Mr Grabinsky, il n'y à rien a vos yeux: les pare-chocs ne sont pas dorés,
sauf un peu rouillés !*

De restauraties / Les restaurations



*Ook Tom De Paep is druk bezig met zijn SD1
Aussi Tom De Paep est en train de travailler à sa SD1.*





De nieuwe aanwinst (de wagen dan) van Tom De Paep. Daniel Saive verkiest toch het landhuis in Engelse 'cottage-stijl' ...en misschien kreeg hij er dan wel de SD1 bovenop...!

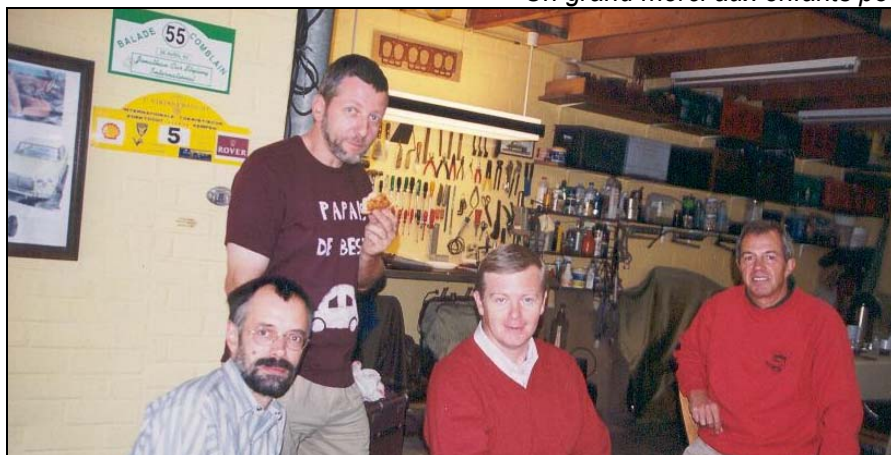
La nouvelle acquisition (la voiture) de Tom De Paep. Daniel Saive choisirait la maison de style anglais 'cottage' ...et peut-être qu'il recevrait la SD1 en surplus...!



Barbecue 2003



Met dank aan de kinderen om de tuin op te ruimen !
Un grand merci aux enfants pour l'entretien du jardin !



Premiers kilomètres en Rover P4 à 40 km à l'heure et avec 'back-fire'

Après des heures et même des jours de dépiستage, j'ai trouvé les défauts suivants:

Tête delco:

- Les ressorts des contrepoids
- L'axe de la membrane pour l'avance à l'allumage doit être bloqué afin de faire augmenter l'avance lorsque la dépression accroît (trouvé par Dirk Van De Fonteyne, encore une fois merci à lui).

Avance à l'allumage sur la crémaillère: doit être 10°.

Carburateur: les axes en cuivre sont usés, ce qui fait que de l'air parasite perturbe sérieusement la proportion de mélange air/essence en appuyant sur l'accélérateur, avec du 'back-fire' comme résultat. Ce problème peut être résolu à l'aide d'un kit de révision spécifique; voir la photo dans ce bulletin.

Guy Pieters

(traduction: Jan Eggermont)

Passionné de voitures Anglaises

Il y a un peu plus de quarante ans maintenant que j'avais envie de m'acheter une voiture. J'ai repris la Fiat 600 («pot de yaourt») de ma sœur aînée.

J'ai roulé quelques mois avec cette voiture, jusqu'au moment où, au cours d'une petite excursion, le volant s'est détaché de la colonne de direction!

C'était le premier incident dans ma carrière d'automobiliste, et mes parents se faisaient évidemment aussi des soucis. Ils m'ont proposé d'acheter une nouvelle voiture, et mon choix s'est porté immédiatement sur une Mini, parce que ma Fiat se faisait régulièrement dépasser par des Mini, ce qui attisa évidemment mes convoitises.

J'étais fier comme Artaban avec ma Mini 1000 couleur bordeaux! La tenue de route était incroyable, je pouvais prendre les virages en épingle à cheveux le pied au plancher (ou presque) et je me sentais le Julien Vernaëve du Limbourg(à cette époque là, Julien était mon pilote favori absolu au circuit de Zolder; il gagnait presque toutes les courses avec sa Mini Cooper 1300. J'espère qu'il vit toujours; si quelqu'un a plus d'informations sur lui, merci de me contacter !)

J'ai parcouru quelque 100.000 kilomètres agréables au volant de cette Mini, même si la vérité m'oblige à ajouter qu'à la fin, cette Mini consommait pas mal d'huile. Ma conduite y sera sans aucun doute pour quelque chose.

Et quand, pour couronner le tout, un de mes fils était presque né dans cette Mini, ma prédilection pour les voitures d'outre-Manche était bel et bien scellée !

Eugène Brebels, Lummen

(traduction: Jan Eggermont)



L'électricité d'une Rover P4

L'année passée, nous vous avons annoncé que Daniël Verbrugge avait entamé la restauration d'une Rover P4 Cyclope de 1950.

Aujourd'hui, après 12 mois et plusieurs mètres carrés de tôle neuve, les travaux de soudure sont presque terminés, et Daniël commence à se concentrer sur les composants électriques. Voir les photos de notre exploration dans ce bulletin.

Le fait de brancher une batterie sur la gaine de câbles – ou plutôt ce qui en restait – peut provoquer des effets désagréables... Nous nous informons donc auprès de nos contacts et fournisseurs habituels afin d'acquérir une nouvelle gaine de câbles.

Guy Pieters

(traduction: Jan Eggermont)

Pièces de rechange en Belgique

Il ne faut pas toujours commander ses pièces de rechange en Grande-Bretagne... voici une première liste (très, très modeste) de pièces que vous trouvez également près de chez vous.

P5 et/ou P6 – V8

pompe à eau disponible chez l'accessoiriste, de la marque Quinton-Hazell (<http://www.qha.com/>)

verre de phare chez Rover (identique au verre de phare d'une Mini)

relais de chez Anglo Parts à Malines (catalogue général, pièce no. 083.120)
démarrage

bobine chez Bosch (pièce no. 0 221 119 030-740)

éclairage intérieur chez Anglo Parts à Malines (catalogue général, pièce no. 084.096)

Si vous en connaissez d'autres, merci de nous le signaler !

Jan Eggermont

Interessante site (ook voor kinderen) gevonden door Jan Eggermont

Une site intéressante (aussi pour enfants) trouvé par Jan Eggermont

<http://www.howstuffworks.com/>

(sectie 'Auto' : o.a. animatietekeningen van een draaiende automotor)

(section 'Auto': avec entre autre des dessins d'un moteur de voiture tournant)



Nieuwe aanwinst van Tom De Paep

Doctor Blackman woonde en werkte al geruime tijd in België, maar blijkbaar hield hij er toch aan om bepaalde elementen van zijn Britse roots te koesteren.

Niet alleen werd het buitenverblijf dat hij in 1976 in Maransart liet bouwen (regio Waterloo) in een smaakvolle cottagestijl opgetrokken, maar hij had maar liefst acht Rovers op rij.

Zijn schoonzoon herinnerde zich nog een blauwe Rover P6 3500S en nadien verscheen een pendelican white Rover SD1 serie 1 ten tonele, eveneens met de vermaarde achtcilinder.

In mei 1986 maakt deze plaats voor een nagelnieuwe Rover SD1 serie 2 Vanden Plas, met oporto red als buitenkleur en beige als hoofdkleur voor het two-tone interieur met lederen bekleding. Hij opteert evenwel voor een 2600 zescilindermotor met automatische gangwissel. De wagen werd voorzien van een alarminstallatie met afstandsbediening en een Clarion digitale radiocassettespeler.

Doctor Blackman besluit van Maransart zijn hoofdverblijfplaats te maken en zegt zijn jarenlange praktijk als gynaecoloog in Elsene vaarwel.

Begin jaren '90 wordt bij hem multiple sclerose vastgesteld. Hij laat de SD1 nog ombouwen naar stuurbediening, maar goed een jaar later stopt hij zo goed als volledig met autorijden.

Kort voor de zomer 2003 ruilt hij dit leven voor het eeuwige.

De SD1 is inmiddels in goede handen en de autopassie van Doctor Blackman kan onverminderd verdergezet worden.

Tom De Paep

Onderdelen in België

Onderdelen moeten niet altijd uit Groot-Brittannië worden gehaald... hierbij alvast een eerste, héél klein lijstje van onderdelen die u evengoed bij u in de buurt kunt vinden.

P5 en/of P6 – V8

waterpomp verkrijgbaar bij de onderdelenhandel, van het merk Quinton-Hazell (<http://www.qha.com/>)

koplampglas bij Rover (idem als het koplampglas van een Mini)

startrelais bij Anglo Parts in Mechelen (algemene catalogus, part no. 083.120)

bobine bij Bosch (onderdeel nr. 0 221 119 030-740)

interieurlichtjes bij Anglo Parts in Mechelen (algemene catalogus, part no. 084.096)

Kent u er nog ? Laat het ons weten !

Jan Eggermont



Engelse wagens: Eddy's verhaal

Aanleiding voor mijn eerste contact met de club was de aankoop van een Rover P5B Coupé (ik vind dit nog altijd één van de mooiste wagens die ik ken én betaalbaar zijn) waarvan de autodocumenten ontbraken. Ik had de wagen (goedkoop) van een Brusselaar gekocht die de wagen op zijn beurt van een handelaar gekocht had die deze uit GB geïmporteerd had. Het probleem was dat de Brusselaar geen documenten meer had, en de wagen stond nog op de Britse nummerplaten. Alvorens aan de restauratie te beginnen leek het raadzaam om eerst te kijken of de documenten zo wie zo nog te bekomen waren... Uiteindelijk heb ik vernomen dat via de P5 Owners Club uit GB de DVLA de papieren zou kunnen afleveren, waarna een nieuwe invoerprocedure in België kan gestart worden. Nu, iets meer dan twee jaar verder denk ik meer en meer dat ik de wagen gewoon laat zoals hij is... Ik heb toch meer auto's dan ik kan gebruiken in de schaarse vrije tijd én het bedrag om de wagen goed te restaureren zou wellicht hoger zijn dan de aanschafprijs van een wagen in goede staat... Nu heb ik er ook plezier van om ernaar te kijken, de motor draait zelfs.... en (als het donker is) kan ik er even in zitten en genieten van het interieur... de geur. Dus voorlopig is dit project in de koelkast gestoken... Hij staat nu -aan de buitenkant opgekuist- in de toonzaal. Vorig jaar had ik dan een P6 2000SC gekocht van 1969. De wagen was te koop gesteld door de eerste eigenaar, een oude man die vroeger nog conservator in het museum van schone kunsten in Brussel was. Deze man was zo gehecht aan de wagen, vooral voor het model en de zelf beleefde momenten met deze wagen, dat hij hem maar met moeite wou verkopen. Hij heeft dan ook alle documenten, tot en met snelheidsovertredingen bijgehouden. Uiteindelijk is hij goedkoop van plaats verwisseld met een overeenkomst dat ik er zorg voor zou dragen én dat ik een eventuele winst bij verkoop met hem zou delen. Deze auto is in goede staat, doch doordat hij meer dan 10 jaar stilstaat moeten de remmen hersteld worden. Onze vriend-clublid Frederic zou mij daar een goed adres voor geven!! Verder zijn er nog enkele kleine dingen te herstellen (vooral oliekeerringen) om de wagen klaar te maken voor zijn come-back. Dit jaar echter is het nog een Triumph-jaar. Ik heb mijn Spitfire 1200 Mk2 van 1966 naar de (normale) keuring (blanco!) gebracht én met een vaste plaat in het verkeer gesteld. Als garagist is het wel mogelijk om met de handelaarsplaat te rijden, doch met een vaste plaat is het makkelijker om de auto voor een klein ritje te nemen, én kan er ook mee in het buitenland gereden worden. Verder zijn we gestart met een restauratie van een Heraldje van 1966. Het is een gewoon familiewagentje met de toen verkrijgbare optie: britax open dak, verwarming en schijfremmen vooraan. Ik had de wagen,- zoals bij mij te vaak gebeurt - in een opwelling gekocht. Wat surfen op het net, even op e-bay-classics en.... er staat daar toch wel een goedkoop Heraldje... De Herald is altijd een charmant autootje geweest: je kan er met 4 in én je kan met wat spierkracht het "hardtop" dak erafnemen. Een aangepaste tonneaucover kan hulp bieden bij een plotse regenbui. De motor draait ongelooflijk mooi, en het zichtbare roest viel ook wel mee. Mijn vrouw die absoluut geen autoliefhebster is ('s morgens moet ze goed opletten met welke wagen ze naar school rijdt, opdat ze 's avonds niet probeert om met een andere naar huis te komen...) ziet het niet meer zitten: teveel is teveel. Sommige clubleden zullen wel weten wat ik bedoel. Daarom zijn we de Herald aan het restaureren in de kalme uren, met het doel om hem erna te verkopen. We houden de tijd en kostprijs van de onderdelen goed bij.... Wellicht zal het een probleem worden om de auto zonder verlies van de hand te doen. De prijzen van gewone oldtimers zijn in België zeer laag... Ik zou heel graag mijn garage omvormen tot een oldtimer-garage, doch door de lage prijzen is er wellicht in een klein dorp (Berlare) als het onze voor zoiets geen markt. Het gaat kleine garages zoals de onze tegenwoordig niet voor de wind, het werk wordt steeds gespecialiseerder, gewone onderhoudsbeurten zijn sterker gespreid, de verkoop van tweedehandswagens wordt moeilijker door de kortingen op nieuwe wagens... en je moet er al heel wat staan hebben om een potentiële klant aan te trekken... Voorlopig houden we het dus bij ons specialisme van Nissans en Suzuki's, die doordat de betrouwbaarheid van de meeste modellen extreem goed is, veel klanttevredenheid opleveren. Maar de toekomst ziet er niet direct goed uit... Persoonlijk heb ik weinig affectie voor de nieuwe auto's die propvol computers zitten... ik hou mijn hart vast voor de mankementen van de laatste nieuwe wagens eens die enkele jaren oud zullen zijn. Een vriend van mij is onlangs rijk getrouwd (een beetje het omgekeerde van Olivier de Rijke), en kocht zich direct een nieuwe ML Mercedes 270CDi, daar moest de (handbediende) versnellingsbak al na 5.000 km vervangen worden... om daarna te constateren dat het probleem al na enkele kilometer terug kwam. Na eens goed op de tafel geklopt te hebben bij de dealer (sukkel-van-dienst) kreeg hij het voor elkaar om bijna kosteloos een nieuwe wagen te krijgen met een automaat. In afwachting van de levering mag hij zelfs gratis met een nieuwe ML van de garage rijden... die ondertussen ook al twee keer in panne viel.... Om maar te zeggen dat de huidige problemen niet te onderschatten zijn, zelfs bij gerenommeerde merken! Ikzelf zou me eigenlijk moeten bijscholen, doch doordat ik bijna alles alleen moet doen is het niet makkelijk om daar 's avonds nog tijd voor te vinden. Ondertussen is er ook het besef (de "40-jaargrens" wenkt) dat het leven meer is dan werken... en dan wil je iets van de tijd ook genieten... Probleem is daar om een compromis met het gezin te vinden... ik heb veel interesses, maar meest van al: auto's.

Het beste voor alle clubleden en hun familie voor 2004, Speciale dank ook voor de bestuursleden (Guy, Tom en de anderen) van de club die hun tijd in deze club investeren ten bate van de leden!

Eddy Braeckman



Les voitures Anglaises: l'histoire d'Eddy

J'ai fait la connaissance du club à l'occasion de l'achat d'une Rover P5B Coupé (qui est à mon avis une des plus belles voitures abordables que je connais) sans documents de bord. J'ai acheté la voiture (à bas prix) à un Bruxellois qui l'avait à son tour achetée à un marchand qui avait importé la Rover de la Grande-Bretagne. Le problème était que le Bruxellois n'avait plus de documents, et la voiture avait toujours ses plaques anglaises. Avant d'entamer la restauration, il m'a semblé opportun de vérifier si je pouvais encore obtenir les documents... J'ai enfin appris que le DVLA pourrait délivrer les papiers via le P5 Owners Club anglais, après quoi une nouvelle procédure d'importation en Belgique pourrait être commencée. Et maintenant, un peu plus que deux ans plus tard, je pense que je vais laisser la voiture telle quelle... J'ai en tout cas trop de voitures pour le peu de temps libre dont je dispose, et le montant que je devrais dépenser pour une restauration convenable serait sans doute plus élevé que le prix d'achat d'une voiture en bon état... Et en tout cas, j'ai le plaisir de pouvoir admirer la voiture, le moteur tourne même... et (quand il fait noir) je peux m'asseoir dedans et admirer l'intérieur, l'arôme du cuir... Ce projet a donc bel et bien été mis au réfrigérateur... Après le nettoyage de l'extérieur, j'ai mis la Rover dans la salle d'exposition. L'année passée, j'ai acheté une P6 2000SC de 1969. La voiture avait été mise en vente par son premier propriétaire, un homme âgé qui a été conservateur au musée des Beaux Arts à Bruxelles. Ce monsieur était si attaché à cette voiture – surtout à cause du modèle et des moments vécus avec la Rover – qu'il avait du mal à la vendre. Il avait conservé tous les documents, y compris les amendes pour excès de vitesse. Finalement, la voiture a changé de mains à un prix intéressant mais à condition que j'en prenne soin et que je partage avec lui un bénéfice éventuel en cas de vente. La voiture est en bon état, mais comme elle n'a plus roulé depuis plus de dix ans, les freins sont à réviser. Notre cher membre Frederic m'a promis une bonne adresse pour cette réparation!! Il y a encore quelques détails à réparer (surtout les joints d'étanchéité) pour préparer la voiture pour sa deuxième vie. Mais cette année-ci sera encore une année Triumph. J'ai fait inspecter ma Spitfire 1200 Mk2 de 1966 au contrôle technique (normal), il n'y avait pas de remarques et je l'ai mise en circulation avec des plaques normales. Un garagiste comme moi peut rouler avec des plaques commerciales, mais les plaques normales offrent l'avantage que la voiture est toujours disponible pour un petit tour et de plus, on peut aussi rouler à l'étranger. Du reste, j'ai aussi commencé la restauration d'une Herald de 1966. C'est une petite familiale normale avec les options disponibles à l'époque: toit ouvert Britax, chauffage et freins à disque à l'avant. J'ai acheté cette voiture – comme cela m'arrive trop souvent – impulsivement. Naviguer un peu sur Internet, vérifier l'offre sur e-bay-classics et.... tiens, voilà une petite Herald très bon marché... La Herald a toujours été une petite voiture charmante: c'est une quatre places, et avec un peu d'effort, on peut enlever le toit "hardtop". Un 'tonneau cover' adapté est utile en cas de drache. Le moteur tourne très bien, et la rouille visible est raisonnable. Mon épouse, qui n'est absolument pas un amateur de voitures (le matin, elle doit bien faire attention à la voiture qu'elle prend pour se rendre à l'école, pour qu'elle rentre avec la même...) en a ras le bol: trop, c'est trop. Certains membres du club me comprendront... C'est pourquoi nous sommes en train de restaurer la Herald quand il fait calme dans le garage, afin de la vendre quand elle sera prête. Je note avec soin mes heures et le prix des pièces.... Ce ne sera sans doute pas facile pour la vendre sans perte. Les prix des voitures anciennes normales sont très bas en Belgique... J'aimerais beaucoup transformer mon garage en atelier de voitures anciennes, mais je crains qu'il n'y ait pas de marché pour cela dans un petit village comme Berlare à cause des prix très bas. Les temps sont difficiles pour de petits garages comme le mien: le travail devient de plus en plus spécialisé, les entretiens normaux sont plus étalés, la vente des voitures d'occasion est devenue plus difficile à cause des ristournes sur les voitures neuves... et il faut déjà en avoir toute une série pour attirer un client potentiel... Pour l'instant, je m'en tiens donc à ma spécialisation dans les Nissan et les Suzuki, dont mes clients sont très contents en raison de l'extrême fiabilité de la plupart des modèles. Mais l'avenir n'est pas vraiment brillant... Personnellement, je n'aime pas les nouvelles voitures bourrées d'ordinateurs... je me demande vraiment ce qui va se passer dans quelques années, quand ces voitures auront leurs premières pannes... J'ai un ami qui s'est acheté une nouvelle ML Mercedes 270CDi. La boîte (manuelle) de cette voiture a dû être remplacée après 5.000 km à peine... mais déjà après quelques kilomètres le même problème se posait. Après avoir montré son mécontentement auprès du dealer, il a réussi à obtenir une nouvelle voiture à boîte automatique presque gratuitement. En attendant la livraison, il peut même utiliser sans frais une nouvelle ML du garage... qui entre-temps est également déjà tombée en panne deux fois.... Vous voyez que les problèmes actuels sont considérables, même avec les marques réputées! En fait, je devrais suivre une formation continue, mais comme je travaille seul, il n'est pas facile de trouver encore le temps pour cela le soir. Entretemps, je commence à me rendre compte (le cap des 40 ans s'approche) qu'il n'y a que le travail dans la vie... et qu'il faut en profiter de temps en temps... Il faut alors trouver un équilibre avec la vie familiale...

Mes meilleurs vœux à tous les membres du club et leurs familles pour 2004.

Un mot de remerciement aussi pour les membres du comité (Guy, Tom et les autres) du club qui investissent leurs temps au profit des membres!

Eddy Braeckman

(traduction: Jan Eggermont)





Impressions of the Rover SD1 Club UK's National Rally (July 6TH 2003)



'Home-made' Rover SD1 4600



Eddy Braeckman's choice





Daniël Verbrugge's Rover P4 1950, Cyclop



*Vergelijk met de foto's in ons clubblad van vorig jaar
Comparez avec les photos dans notre bulletin de l'année passée*

Het kennismaking - en inschrijvingsformulier van onze club als bijlage aan dit bulletin mag u doorgeven aan uw geïnteresseerde vrienden en kennissen.

Le formulaire d' introduction et d'inscription de notre club en annexe peuvent être donner à vos amis et connaissances intéressées.



Nouvelle acquisition de Tom De Paep

Bien que le docteur Blackman vivait et travaillait en Belgique depuis de nombreuses années, il tenait à conserver certains aspects de son origine britannique.

Il n'a pas seulement fait construire en 1976 à Maransart (dans la région de Waterloo) une propriété dans un style anglais, mais il possédait également une série de pas moins de huit Rover.

Son beau-fils se souvenait encore d'une Rover P6 3500S bleue, à laquelle succéda une Rover SD1 Series 1 couleur 'Pendelican White' elle aussi avec le fameux huit cylindres.

En mai 1986, celle-ci est remplacée par une Rover SD1 série 2 Vanden Plas flambant neuve, en couleur Oporto Red à l'extérieur et en beige comme couleur principale pour l'intérieur deux tons avec sièges en cuir. Il choisit toutefois le moteur six cylindres de 2600 cc avec boîte automatique. La voiture est équipée d'un dispositif d'alarme à commande à distance et d'une radiocassette digitale de la marque Clarion.

Le docteur Blackman décide de choisir Maransart comme domicile principal et il met fin à sa longue carrière de gynécologue à Ixelles.

Au début des années '90, il est atteint par la sclérose en plaques. Il fait encore transformer la SD1 (commandes au volant), mais un an plus tard, il ne conduit pratiquement plus.

Juste avant l'été 2003, il passe de vie à trépas.

La SD1 est entre-temps tombée en bonnes mains, et la passion automobile du docteur sera poursuivie.

Tom De Paep

(traduction Jan Eggermont)

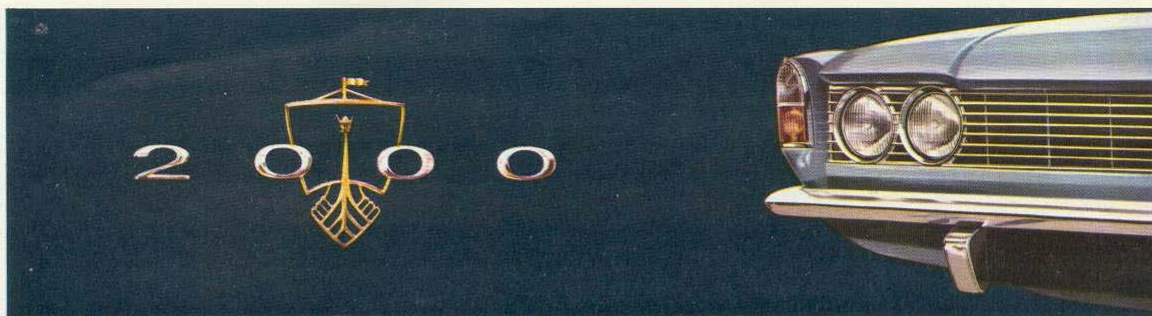


Talent binnen onze club: tekeningen van Neil Buick



Du talent au sein de notre club: dessins de Neil Buick





YEARS AHEAD IN STYLING

Beauty, it is said, is in the eye of the beholder: what looks good to one person will not necessarily impress another. It is therefore all the more credit to the designers and engineers of the Rover 2000 that they have achieved a result, both aesthetic and technical, that has been received with universal approval. Right from the beginning Rover stylists set out to design a simple classical shape that would be attractive in appearance without superfluous adornment, the visual interest and character being obtained by the pure sculptural form of the panels. Bright metal rubbing strips and other applied embellishments were designed out. This principle was carried through the whole styling opera-

tion and the end product was a sleek aerodynamic form which provided minimum wind resistance to give increased performance with decreased fuel consumption. It also gave the car an individual character which cannot be mistaken, anywhere. The same level of honest planning and forethought was applied to the interior styling. While many cars are claimed to be genuine five-seaters even though they can only comfortably carry four passengers, the decision was taken at the outset to make the 2000 a purely four-seater car. This decision enabled the designers to evolve four comfortable seats without having to make any compromise with a doubtful fifth. The result

is that four people can travel in supreme comfort in the 2000, the separately contoured seats, front and back, providing firm lateral support during fast touring and rapid cornering of which the car is capable.

Safety was another prime concern of the 2000's designers and everything possible has been done to minimise the risk of injury in the event of accident. In an article describing the Rover 2000, the motoring correspondent of the *Sunday Express* wrote "I have never come across a more safety conscious car".

Another motoring correspondent, writing in the American magazine *Road and Track*, said, "The most remarkable thing about the car is the feeling that the designers have thought compassionately about you, the motorist". They have.

Archief Guy Dams

page three

De verwezenlijking van dit bulletin was onmogelijk zonder de hulp van onze leden. Dank u wel!

La réalisation de ce bulletin était impossible sans l'aide de nos membres. Un grand merci !

Guy Pieters, 18/01/2004.



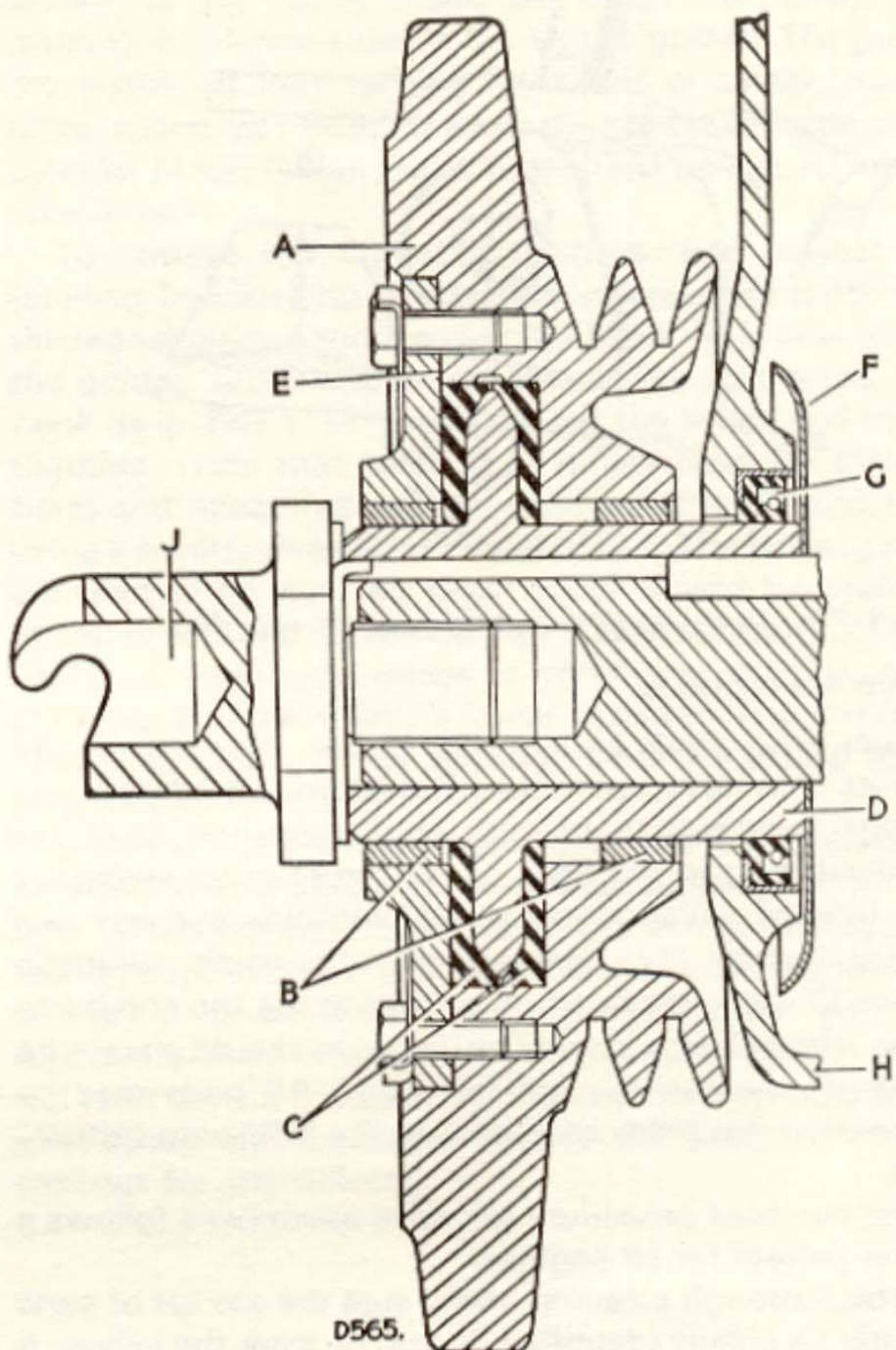


Fig 1:16 Cross section of vibration damper — '100' models.

Key to Fig 1:16 A Damper flywheel. B Bush. C Rubber disc. D Driving flange. E Shims. F Oil thrower. G Oil seal. H Casing J Starting handle dog.

Binnen onze club is een massa aan informatie en documentatie voorhanden.

Maak er gebruik van en vraag ernaar.

Dans le sein de notre club nous possédons une masse d'information et de documentation.

Profitez-en et demandez la.

