

The "P" News



CLUB
NEWS



01 / 2005

British Classics & Rover Club

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 - Adresse du club:

de Selliers de Moranvillelaan 30, 2820 Bonheiden

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

<http://www.geocities.com/bcrcbelgium/BCRCB.htm>.

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 sou-haitant, les comptes de l'exercice comptable de l'année écoulée.

De Club houdt op eenvoudige vraag van elk clublid, de boekhouding van het afge-lopen 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.



VOORWOORD: MET ALLE CHINEZEN...

Er wordt beweerd dat het voorwoord van een magazine de twijfelachtige eer bezit helemaal niet of nauwelijks gelezen te worden.

Welnu, als we de onheilspellende vooruitzichten mogen geloven, zal het eerstvolgende voorwoord mogelijk helemaal onleesbaar worden: een vertaling in het Chinees zie ik echt niet zo direct zitten!

Ons traditioneel huismerk Rover, (ooit ?) zo geroemd voor zijn klasse, kwaliteit en stijl, zien verdwijnen naar het "Made in China"-label is toch wel even behoorlijk slikken.

Met die Duitsers een paar jaar geleden, alhoewel toen ook al "shocking", daar viel uiteindelijk nog mee te leven, gezien de meer dan degelijke Beierse reputatie toch.

Trouwens, er waren toen ook nog andere Rolls-Royce- en Bentley-lotgenoten...

Maar ja, als het echt op zuiver overleven aankomt, en eigenlijk enkel de financiën de wet dicteren, is er allicht geen andere uitweg meer te vinden.

Nochtans, als ik zo eens de ontwerpen bekijk die de toekomstige richting voor Rover zouden gaan bepalen, acht ik mij bijzonder gelukkig nog wat "ouderwets" Rover-blik in mijn garage te mogen conserveren! Och, ja, 't zal de leeftijd weer zijn, zeker?

In elk geval, geen grote verrassingen van de kant van club en magazine: wij zijn gelukkige conservatieven en blijven optimistisch voor het jaar 2005, met een reeks evenementen en samenkomsten, enkel en alleen voor het amusement en een klassieke autoroddel.

Gezien het heuglijk feit dat wij gelukkig geen financiële problemen kennen, blijft onze jaarlijkse clubbijdrage op de even traditionele 30 euro vastgesteld.

Een prettig en gezond jaar toegewenst, want dat is altijd gratis!

Guy Dams,
Penningmeester.



PREFACE: HISTOIRE DE CHINOISERIES...

A ce qu'il paraît, la préface d'un bulletin est la page la moins lue de tout un magazine.

Et vu le prochain futur de notre mémorable marque bien-aimée, la prochaine préface deviendra-t-elle vraiment illisible : une traduction en chinois, ce n'est pas mon truc à moi ! Notre marque de tradition Rover, (un jour ?) tellement prisée pour son style et son caractère, on en a vraiment mal au cœur de la voir partir dans la catégorie des «Made in China».

Les Allemands il y a quelques années, c'était déjà un peu «shocking», mais vu la qualité indéniable des Bavarois on ne s'y sentait pas si mal après tout.

Admettons que Rolls-Royce et Bentley, dans la même période, s'était plutôt pénible aussi ! Evidemment il faut essayer de survivre quoi que ce soit, et si uniquement le côté financier est aux commandes, peut-être il n'y a pas d'autre choix.

Récemment j'ai pu voir quelques impressions de futurs designs proposées pour Rover, et là je me sentais plutôt privilégié de pouvoir conserver quelques vieux machins dans mon garage. C'est peut-être l'âge, non?

Enfin, côté club et côté magazine, pas trop de surprises à signaler: on reste conservateur et optimiste pour une année 2005 ornée d'évènements et de sorties, de quoi s'amuser ensemble, sans problèmes financiers.

Notre cotisation annuelle, tradition aussi, reste fixée à 30 euros.

On vous souhaite une bonne année et une santé parfaite, car tout cela, vraiment, ça ne coûte pas cher du tout.

Guy Dams,
Trésorier.



De rally van de British Classics & Rover Club Belgium

(een organisatie van Tom De Paep & Tony Van Baelen)

De 'habitués' van onze club, aangevuld met enkele vrienden van leden, meldden zich aan op de parking van het 'Kerkschip' in de Antwerpse haven voor de jaarlijkse rally. We vergeten onze Nederlandse vrienden, de familie Smink (www.smink.nl) niet die, met de camera in de hand, de mooiste momenten en plaatsen vastlegden. José van Kortrijk kwam toe in zijn Rover P5B Saloon met gereviseerde motor en ondergetekende kwam na 11 jaar restauratie voor de eerste maal naar een rally met zijn Rover P4. Van stress gesproken!

Afwezig voor de rally, maar toch aanwezig voor de barbecue, was de familie Hérinckx. Daags te voren een gebarsten uitlaatcollector vastgesteld en besloten om niet deel te nemen aan de autowandeling omdat de dagelijkse wagen niet van Engelse makelij was... Zonde toch: leden die een auto in restauratie hebben, zijn meer dan welgekomen, al was het maar om, bij het zien van al die fraaie Engelse mechaniek, de moed te vinden om verder te werken. 't Is immers de aanwezigheid op clubevenementen die telt onder vrienden.

Met de kundige streekkennis van Tony kregen we de gelegenheid om een beperkt overzicht over het havengebied te krijgen. Da's een immense oppervlakte gebleken, volgestouwd met containers, kranen, loodsen en silo's.

Een kort bezoek aan Lillo-dorp en met zicht op de Schelde rondde de rondrit van de voormiddag af. Tom zal ons nog eens moeten uitleggen hoe hij het voor elkaar krijgt om dit stralend mooie weer te krijgen voor zijn rally.

Als lunch werd gekozen voor een barbecue. Ondergetekende was blij ook eens gewoon te mogen aanschuiven in plaats van in de hitte achter het vuur te staan!

In de namiddag werd de rally om tijdsredenen drastisch ingekort. Enfin, we stellen de organisatoren voor om met de overgeslagen items binnen een paar jaar een nieuwe rally te maken. Daar vullen we zeker een volle dag mee.

José stelde echter vast dat de oliedruk onder 70 km/uur duidelijk te laag was en hij besloot na de barbecue huiswaarts te keren, niet na het onderwerp deskundig met de heren Eggermont en Smink besproken te hebben.

's Avonds had ik welgeteld 283 km afgemalen zonder problemen. Maar een P4 met stuurversnellingen en zonder servostuur of servoremmen blijft natuurlijk arbeid. Het momentje met de nukkige ampèremeter zijn we al vergeten.

Voor volgend jaar hebben we al een denkpiste. We houden jullie tijdig op de hoogte.

Guy Pieters.



Fotoreportage over de meeste activiteiten 2004
Reportage photos de la plupart des activités 2004



Enkele sfeerbeelden van de English breakfast te Antwerpen



Quelques impressions du English breakfast à Anvers



Maandelijkse praatavond in Diegem

Réunion mensuelle à Diegem



Well known P2 Tourer for sale in 2004 – Brussels.....



New acquisition for Tom: it seems like a ...Lotus





Restauratieproject van Daniël

Projet de restauration de Daniël



Rally van Tony en Tom in de Antwerpse haven en omgeving

Rally de Tony en Tom dans le port d'Anvers et les environs



Le rally du British Classics & Rover Club Belgium

(Une organisation de Tom De Paep et Tony Van Baelen)

Les 'habitués' de notre club, rejoints par quelques amis des membres, se sont donnés rendez-vous au parking du 'Kerkschip' (navire-église) dans le port d'Anvers pour notre rallye annuel. Nos amis hollandais, à savoir la famille Smink (www.smink.nl), étaient également de la partie et ont pris toute une série de photos des plus beaux moments et endroits. José venait de Courtrai avec sa Rover P5B Saloon au moteur revisé. Quant à moi, j'ai participé pour la première fois à un rallye au volant de ma Rover P4 après 11 ans de restauration. Un moment historique, mais très stressant!

La famille Hérinckx était absente pour le rallye mais a toutefois assisté au barbecue. Comme Frédéric avait constaté la veille une fissure dans le collecteur d'échappement, il avait décidé de ne pas participer à la sortie puisque la voiture de tous les jours n'est pas de fabrication anglaise... Ce qui est quand-même dommage : les membres qui restaurent une voiture sont toujours les bienvenus, ne fût-ce que pour retrouver le courage de poursuivre leurs efforts à la vue de ce rassemblement de belles mécaniques anglaises. Entre amis, c'est surtout la présence lors des événements du club qui compte.

Grâce à la grande expertise locale de Tony, nous avons eu l'occasion d'avoir une première impression de la zone portuaire – une superficie immense où se côtoient conteneurs, grues, hangars et silos.

Nous avons clôturé la promenade du matin par une courte visite au village de Lillo, aux bords de l'Escaut. Tom nous doit une explication pour ce temps magnifique qu'il a réussi à obtenir pour son rallye.

Pour le lunch, on avait opté pour un barbecue. J'étais très content de pouvoir, cette fois-ci, participer en tant que convive au lieu d'être derrière la grille pour retourner les saucisses !

L'après-midi, nous avons décidé de raccourcir le trajet assez fort pour éviter que la route soit trop longue. Mais nous proposons cependant aux organisateurs de recycler les endroits laissés de côté pour un nouveau rallye dans quelques années. Il y a assez de sujets intéressants pour une journée entière.

José a constaté que la pression d'huile était manifestement trop basse en-dessous des 70 km/h, ce qui l'a fait décider de rentrer chez lui après le barbecue, après avoir discuté ce manque de pression avec les participants Eggermont et Smink.

De retour chez moi le soir, mon compteur affichait exactement 283 kilomètres parcourus sans problèmes. La conduite d'une P4 avec les vitesses au volant et sans direction ou freins assistés nécessite toutefois beaucoup d'huile de bras. Et les quelques moments désagréables à cause d'un ampèremètre ont vite été oubliés.

Pour l'année prochaine, nous avons déjà quelques idées intéressantes. Nous vous les communiquerons à temps...

Guy Pieters.

(Traduction Jan Eggermont)



100^e verjaardag van Rover in Ragley Hall

Omdat ik wist dat Rover in 2004 zijn 100^e verjaardag vierde, veronderstelde ik dat er in Groot-Brittannië een grote bijeenkomst zou worden georganiseerd.

Via Dave Lee van de P5 Owners Club kreeg ik de eerste gegevens. De samenkomst zou plaatsvinden in het weekend van 10-11 juli, maar de plaats was nog niet gekend.

Begin juli had ik tijd vrij, en ik besloot meteen er naartoe te trekken.

Aangezien ik in 2003 niet aanwezig had kunnen zijn voor de 50 jaar van het RSR (Rover Sports Register) maar later wel de reportage had gezien, dacht ik dat het voor de viering van de 100 jaar wel de moeite waard zou zijn om een kijkje te gaan nemen.

Via het RSR had ik namelijk een DVD met de reportage kunnen kopen.

Béatrice begon op het Internet te zoeken naar een transportmiddel (boot of trein) voor de oversteek van het Kanaal.

Frédéric besloot al snel om met ons mee te gaan, en uiteindelijk viel de keuze op de trein omdat die het goedkoopst is op de gekozen dagen en uren.

Als je namelijk de trein neemt vóór 10u 's ochtends en terugkeert na 22 uur, liggen de prijzen merkkelijk lager. We zouden dus vrijdagochtend vertrekken, wat inhield dat we vroeg moesten opstaan om tegen 9u30 in Calais te zijn. En dan moesten we nog enkel de rest van de informatie over het evenement afwachten.

Guy Pieters kreeg als eerste een mail van George Hamill met de vraag of hij naar de 100^e verjaardag wou komen en of er nog andere leden waren die wilden komen.

George stelde ook voor er samen naartoe te rijden, aangezien hij in de buurt van Canterbury woont.

In zijn mailbericht wist hij ook te melden dat de samenkomst zou plaatsvinden in Warwickshire, en meer bepaald op het landgoed van Ragley Hall.

George had de bedoeling het traject af te leggen langs kleinere wegen, wat ik een prima idee vond.

Ik nam dus contact op met George en vertelde hem dat, aangezien zowel hij als wij vrijdagochtend zouden vertrekken, ik graag met hem zou meerijden.

Ik had besloten de reis te maken met mijn P5, en Frédéric zou zijn gele P6 van stal halen.

De dag van vertrek naderde en het weer zag er regenachtig uit. Het weerbericht voorspelde slecht weer met veel neerslag het hele weekend lang. Ook de Engelse « forecast » op het Internet kondigde slecht weer aan. Daarom besloot ik in laatste instantie toch niet de P5 te nemen, want de ruitenwissers op een P5 zijn eerder decoratief dan functioneel, en het vooruitzicht van de hele weg lang door de regen te rijden sprak me niet aan. Het zou dus de SD1 Vitesse worden.

Vrijdag 10 juli : vroeg opgestaan en om 6u30 vertrokken met Béatrice en mijn zoon Amaury. Ik had met Frédéric afgesproken op een parking in Nieuwpoort omdat hij donderdag al aan de kust overnachtte.

Het traject tot Nieuwpoort verliep inderdaad onder de regenbuien, en we waren ruimschoots op tijd in Calais. De oversteek met de Shuttle verliep zonder problemen, en we zetten voet op Engelse bodem om 9u30 locale tijd (met 1 uur tijdsverschil). Ik nam dan contact op met George per GSM, en we spraken af aan het tankstation van Clacket Lane op de M25 ten zuiden van Londen.

Intussen was het weer opgeklaard, en we kregen zowaar wat zon die het hele weekend lang van de partij bleef. Tja, als je het weerbericht dan eens vertrouwt...

Omstreeks 11u30 vond George ons in de cafetaria van het tankstation. Hij was vergezeld van Richard en een vriend uit Frankrijk, Michel Bonhomme, lid van de Franse Roverclub.

George was gekomen in zijn schitterende Marauder Coupé (een uniek model) terwijl Richard de Pininfarina cabriolet bestuurde. Michel Bonhomme had een P5B Coupé.

Samen namen we opnieuw de M25 richting Oxford.





Tony's bleekblauwe SD1 in de prijzen !

La SD1 bleu pale de Tony dans les prix !





Kan dit motorblok als standaard dienen, Frédéric ? Ce bloc-moteur peut-t-il servir comme standard, Frédéric ?



We hadden afgesproken dat we de namiddag zouden doorbrengen op de samenkomst van de Marauderclub die plaatsvond langs ons traject. Op de M25 reed de Marauder Coupé als eerste, gevolgd door de Pininfarina, de P5, de P6 van Frédéric en als laatste uw dienaar met de SD1.

Op een bepaald ogenblik stopte George aan een tankstation om iets te eten te halen. Michel, die wat water verloor aan zijn radiator, vroeg zich af hoe zijn voorruit zo vettig kon worden van een beetje water; het was trouwens niet enkel de voorruit die vettig was, maar ook het radiatorrooster!

Uiteindelijk beseften we dat de voorkant van al onze auto's nogal vettig geworden was, en dat het om olie ging die afkomstig was van de Marauder Coupé van George.

Hij bleek 5 liter olie te hebben verbruikt over een afstand van 200 kilometer!!!

Hij gaf toe dat hij een probleempje had met zijn motor, maar dat hield hem niet tegen. Na het voltanken en bijvullen met olie scheurde hij (en wij mee) weg alsof er niets aan de hand was. Die Engelsen rijden echt goed door !

's Namiddags arriveerden we in de buurt van Banbury, waar de 15 Marauders waren gebouwd. Een van de 2 bouwers van de auto's was aanwezig, en er waren enkele heel interessante wagens te bewonderen. Het was een heel aangename samenkomst, en rond 17u trokken we opnieuw naar ons hotel.

Zaterdagochtend besloten we een bezoekje te brengen aan Stratford-upon-Avon, de geboortestad van Shakespeare.

's Namiddags stond er een bezoek aan Upton House, een Engels kasteel, op het programma. Het bezoek was zeker de moeite waard, en er stonden bovendien enkele heel mooie en oude Rovers geparkeerd – een voorproefje van wat we 's zondags mochten verwachten.

Zondagochtend maakten we eerst onze auto's schoon alvorens te vertrekken naar Ragley Hall dat maar op 10 minuten van ons hotel lag.

Een groot grasveld voor het kasteel verwachtte ons, en de auto's stonden er per type opgesteld.

Er werden een aantal schitterende auto's tentoongesteld, plus een model van de Rover 8 van 1904.

U vindt een aantal foto's op onze website:

<http://www.geocities.com/bcrbelgium/BCRCB.htm>. In Ragley Hall ontmoetten we Guy Pieters met zijn gezin, die hun vakantie doorbrachten in Engeland (maar zonder de P4). Tom De Paep, Tony Van Baelen en Neil Buick hadden de reis ook gemaakt met twee SD1.

Tony kreeg trouwens de 2^e prijs toegekend in de categorie SD1.

Als deelnemers aan de bijeenkomst kregen we de gelegenheid geboden voor een bezoek aan het kasteel en zijn bijzonder fraaie park.

Op het einde van de dag was het tijd voor onze terugkeer naar het vasteland. We hadden gelukkig ruimschoots de tijd, want we mochten toch de Shuttle niet op vóór 22 uur.

De terugreis verliep vlot, en omstreeks 21u30 kwamen we aan het station van de Shuttle aan. Omdat er weinig passagiers waren mochten we vertrekken. Ditmaal draaiden we de klok een uur verder, zodat we om 23 uur in Calais arriveerden.

Ik wou in Calais blijven overnachten en 's maandags op m'n gemak naar huis terugkeren. Frédéric wou liever meteen naar huis rijden. Omstreeks 2 uur 's ochtends was hij in Brussel.

Dankzij de vele foto's die werden genomen, houden we heel wat mooie herinneringen over aan dit geslaagde weekend.

Daniel Saive
(vertaling Jan Eggermont)



Ragley Hall: the specials



Marauder Coupé



Tourer



Slightly customised P2 !!



Unique P3 by Graber - Switzerland

Sfeerbeelden van 100 jaar Rover

Impressions de 100 ans Rover



Ragley Hall – England



Impressive P4 line



The P5 corner: “Noblesse oblige”:-! No further comments !



Very nice line-up of SD1's and 800's



100^{ième} anniversaire de Rover à Ragley Hall



Sachant que Rover fêtait en 2004 son 100^{ième} anniversaire, je me doutais bien qu'il y aurait un grand meeting en Angleterre.

C'est par Dave Lee du P5 Owners Club que je reçu les premières infos. Le rassemblement aurait lieu le week-end du 10-11 juillet mais le lieu n'était pas encore connu.

Début juillet, cela m'arrangeait et je décidais aussitôt que je m'y rendrais.

N'ayant pas pu aller en 2003 pour les 50 ans du RSR (Rover Sports Register) et ayant vu le reportage par après je me disais bien que pour les 100 ans cela vaudrait la peine d'aller voir.

Via le RSR j'avais pu acheter un DVD avec le reportage.

Béatrice se mit à rechercher via internet le moyen (bateau ou train) qui nous permettrait de traverser le Channel.

Très vite, Frédéric décida qu'il nous accompagnerait et c'est finalement le train qu'on choisit pour cause de prix le plus bas aux dates et heures choisies.

En fait, si on prend le train avant 10h du matin et qu'on rentre après 22h, les prix sont nettement moins cher. Nous partirions donc le vendredi matin ce qui fait se lever tôt pour être à Calais pour 9.30h. Il n'y avait plus qu'à attendre le reste des informations.

C'est Guy Pieters qui d'abord reçu un mail de George Hamill lui demandant s'il voulait se rendre au 100^{ième} anniversaire et s'il y avait d'autres membres qui voulaient s'y rendre.

Il proposait aussi de faire la route avec lui vu qu'il habite du côté de Canterbury.

Dans son mail il indiquait aussi que le meeting aurait lieu dans le Warwickshire et plus précisément à Ragley Hall.

George avait l'intention de s'y rendre pas de petites routes ce qui m'enchantait.

Je pris donc contact avec George et l'informait que puisque lui aussi bien que nous partions le vendredi matin, cela me ferait plaisir de l'accompagner.

J'avais décidé de m'y rendre en P5 et Frédéric irait avec sa P6 jaune.

La date du départ se rapprochait et le temps était à la pluie. La météo annonçait du mauvais temps et beaucoup d'eau tout le weekend. Même le « forecast » anglais sur internet annonçait du mauvais temps. Je décidais donc en dernière minute de ne pas partir avec la P5 parce que les essuis-glaces sont plutôt là pour faire joli que vraiment efficace et si c'était pour avoir de l'eau tout le trajet, cela ne m'enchantait guère. J'irais donc avec ma SD1 Vitesse.

Vendredi 10 juillet, levé tôt et parti à 6.30h avec Béatrice et mon fils Amaury. J'avais donné rendez-vous à Frédéric sur un parking à Nieuwpoort vu qu'il avait logé le jeudi à la côte.

Le trajet jusqu'à Nieuwpoort se passa effectivement sous la pluie et c'est bien à temps que nous avons rejoint Calais. La traversée en Shuttle se passa sans problèmes et nous arrivons sur le sol anglais à 9h30 locale (décalage d' 1 heure). Je contactai alors George par GSM et nous nous donnons rendez-vous à la station service de Clacket Lane sur la M25 au sud de Londres.

Entretemps le temps s'était mis au beau et nous avions droit à du soleil qui ne nous quittera d'ailleurs pas de tout le weekend. Ah, la météo et ses prévisions !

Vers 11h30 George nous retrouve à la cafétaria de la station. Il est accompagné de Richard bien sûr et d'un ami français Michel Bonhomme membre du club Rover français.

George est là avec la superbe Marauder Coupé (modèle unique) tandis que Richard conduisait le cabriolet Pininfarina. Michel Bonhomme avait lui une P5B Coupé.

Ensemble nous reprenons la M25 direction Oxford. Il avait été convenu que nous passerions l'après-midi à la réunion du club Marauder situé sur notre trajet. Sur la M25, la Marauder Coupé roulait en tête suivie de la Pininfarina, de la P5, de la P6 de Frédéric et je fermais la marche avec la SD1.

A un moment donné George s'arrêta à une station service pour trouver quelque chose à manger. Michel qui perdait un peu d'eau à son radiateur se demandait bien comment son



pare-brise pouvait être aussi gras avec de l'eau; il n'y avait d'ailleurs pas que le pare-brise, la calandre aussi !

Finalement on se rendit compte que tous avions l'avant de la voiture assez gras et que c'était de l'huile en provenance de la Marauder Coupé de George.

En fait il avait consommé 5 litres d'huile sur 200kms parcouru !!!

Il reconnut qu'il y avait un petit problème à son moteur mais cela ne l'arrêta pas. Après avoir refait le plein d'essence et d'huile nous sommes repartis presque sur les chapeaux de roues. Il faut voir comment ces anglais roulent,.... à fond !

Dans l'après-midi nous arrivons au alentour de Banbury, là où ont été construites les 15 Marauder. L'un des 2 constructeurs des voitures était présent et il y avait quelques voitures intéressantes. Ce fût une réunion très agréable et vers 17h nous sommes repartis vers notre hôtel.

Samedi matin nous avons décidé de visiter Stratford-upon-Avon (ville natale de Shakespeare).

L'après-midi était prévue la visite de Upton house, un château anglais. Cela valait la peine et quelques très belles et anciennes Rover étaient parquées là aussi. Cela donnait déjà une idée de ce que serait le dimanche.

Dimanche matin, après avoir nettoyé nos voitures en route pour Ragley Hall en fait à 10 min. de notre hôtel.

Un grand pré devant le château nous attendait et les voitures étaient rangées par type.

De superbes voitures étaient présentes ainsi qu'un modèle de la Rover 8 de 1904.

Pour ceux qui veulent voir quelques photos, connectez vous à notre site internet <http://www.geocities.com/bcrcbelgium/BCRCB.htm>. Sur place nous retrouvons Guy Pieters avec sa famille en vacances en Angleterre (non pas en P4). Tom De Paep, Tony Van Baelen et Neil Buick ont aussi fait le déplacement avec 2 SD1.

Tony repartira d'ailleurs avec le 2° prix en catégorie SD1.

La possibilité de visiter le château et son superbe parc nous fût donné.

En fin de journée, retour vers le continent. C'est vrai que nous avons le temps vu que nous ne pouvions pas prendre le Shuttle avant 22h.

Le trajet se passa bien et c'est vers 21h30 que nous nous présentons à la gare. Vu le peu de monde, nous sommes autorisés à partir. Cette fois nous perdons 1 heure et c'est à 23h que nous arrivons à Calais.

J'avais prévu d'y loger et de rentrer à l'aise le lundi. Frédéric préférait rentrer tout de suite chez lui. Vers 2h du matin, il était à Bruxelles.

De nombreuses photos ont été prises ce qui nous permet de garder un fabuleux souvenir de ce weekend.

Daniel Saive

Full English breakfast



"Kan het werkingsjaar 2004 niet beter beginnen met een echt English breakfast?" vroeg Tom De Paep zich af. Aldus geschiedde:
iets meer dan 30 deelnemers gaven elkaar rendez-vous in het oude, pittoreske stadsdeel van Antwerpen, in de schaduw van de kathedraal, café-restaurant 'In de Gloria'.

Een typisch Engels ontbijt met ei, witte bonen in tomatensaus, worstjes, gebakken spek, een stukje zwarte worst, heilbot met toast en koffie, fruitsap, ...
samen met de gesprekken van dit toch wel internationaal gezelschap, die uiteraard ook nu over onze geliefde Engelse collectibles gingen - waarover anders - maakten van deze stormachtige zondag toch een leuke uitstap.

Een vergeten foto gemaakt in 1993 laten bijmaken voor Tony Van Baelen?
De moderne computertechnologie staat voor niets: even inscannen en doorsturen.

We ontvangen ook positieve reacties op ons net verschenen clubblad.
De vooruitgang in de restauratie van de Cycloop van Daniël oogstte veel bijval. Hou de moed erin, Daniël !

Bedankt voor de organisatie, Tom.

Guy Pieters



Full English breakfast

“Et si on commençait le millésime 2004 de notre club par un authentique petit-déjeuner anglais? “ se demandait Tom De Paep. Aussi tôt dit, aussi tôt fait.

Un peu plus de 30 participants se sont donnés rendez-vous dans l’ancien quartier pittoresque d’Anvers, à deux pas de la cathédrale, au café-restaurant “In de Gloria“.

Les convives se sont régalés: un vrai petit-déjeuner anglais avec des œufs, les fameux haricots blancs à la sauce tomates, saucisses, bacon, un morceau de boudin noir, du flétan, des toasts, du café, du jus d’oranges...

le tout accompagné des conversations d’une compagnie aux allures internationales au sujet, faut-il s’en étonner, de nos chers objets de collection anglais. Bref, tous les ingrédients indispensables pour faire de ce dimanche matin orageux une sortie agréable.

Faire reproduire une photo oubliée datant de 1993 pour Tony Van Baelen? Grâce aux merveilles de la nouvelle technologie informatique, il suffit de la scanner et de la lui transmettre par après.

Nous avons également reçu pas mal de réactions favorables sur notre magazine du club qui venait de paraître.

L’évolution de la restauration de la Cyclope de Daniel a suscité beaucoup d’admiration. Courage, Daniel !

Merci d’avoir organisé cet événement, Tom.

Guy Pieters



Huwelijksevenement binnen de BCRCB

Op vraag van onze voorzitter werden een 14-tal Rovers voorgerezen ter gelegenheid van het huwelijk van zijn dochter.

Lang geleden dat we zo'n mooie verzameling Rovers tesamen hebben gezien. Een leuk weerzien was de tweekleurige P4 105, intussen van eigenaar veranderd: welkom terug in de club.

Alles was tot in de puntjes geregeld: aan ons om met het decoratiemateriaal (linten en bloemen) de wagens te versieren. Aan het wisselvallig weer konden Béatrice en Daniel blijkbaar niet veel doen. De wagens na elke bui afdrogen was onbegonnen werk. De zon, die tijdens de korte ritjes telkens van de partij was, maakte echter veel goed.

De foto's hierbij spreken voor zich: 4 x P4, 3 x P5, 3 x P6, 3 x SD1 en 1 x 75.

Tot op vandaag mogen we zowat gemiddeld om de 10 jaar binnen onze club, voor een clublid, een trouwfeest extra luister bijzetten door de aanwezigheid van onze wagens. Weet dat het bestuur zich nooit engageert voor trouwfeesten van vrienden, burens of kennissen van clubleden. Dit zou trouwens oneerlijke concurrentie zijn aan de taximaatschappijen en dat is niet de bedoeling.

Restaureren van een oldtimer is een leuke bezigheid. Ermee rijden nog meer. Het karakter in een oldtimer herken je maar door er zelf een aantal kilometers mee te rijden. De wagens van pakweg 30, 40, 50 jaar geleden hadden nog hun eigenheid, hun ziel. Een Rover P4 of P5 is totaal anders van opvatting en techniek dan bijvoorbeeld een tijdsgenoot, de Citroën DS.

De reactie bij de andere weggebruikers vandaag is gewoonlijk wel identiek: steevast zie je het hoofd omdraaien om vervolgens zonder te vertragen de weg verder te zetten. Toch zijn hierop uitzonderingen. Op de terugweg van de trouwpartij werd ik een aantal minuten gevolgd door een muisgrijze Aston Martin DB7. Een schitterende wagen overigens (mijn natte droom, maar helaas onbetaalbaar). Vervolgens reed de bestuurder even naast mij, om vervolgens een aantal minuten vlak voor mij te rijden, en dit allemaal aan ...90 km/uur. Ongeveer hetzelfde scenario deed zich enkele wagens verder vooruit, nl. bij de P5 saloon van José.

Nadien verdween de DB7 aan de einder.

Guy Pieters.

The wedding of of our presidents daughter: some impressions:





Événement de mariage dans la BCRCB



A la demande de notre président, environ 14 Rover ont été rassemblées à l'occasion du mariage de sa fille.

Ca faisait longtemps que nous n'avons plus vu une telle collection magnifique de Rover. La P4 105 deux tons, qui a entre-temps changée de propriétaire, figurait parmi les retrouvailles agréables. Nous lui réservons un accueil chaleureux pour son retour au club.

Tout avait été organisé jusqu'au moindre détail, et on avait évidemment prévu du matériel de décoration (rubans et fleurs) pour embellir les voitures. Le temps variable semblait échapper au don de l'organisation de Béatrice et Daniel : il était simplement impossible de sécher les voitures après chaque averse. Le timide rayon de soleil lors des courts trajets en voiture était quand-même une consolation.

Les photos ci-joints ne nécessitent pas de commentaire: 4 x P4, 3 x P5, 3 x P6, 3 x SD1 et 1 x 75.

Jusqu'à présent, notre club a tous les 10 ans en moyenne l'occasion de rehausser l'éclat d'un mariage à la demande d'un de nos membres. Il faut savoir que notre club ne s'engage jamais pour des mariages d'amis, de voisins ou de connaissances d'un membre du club. Ce serait d'ailleurs de la concurrence déloyale vis-à-vis des sociétés de cérémonie, et ce n'est pas là notre but.

La restauration d'une voiture ancienne est un passe-temps agréable, et a fortiori la conduite d'une telle voiture. Le caractère d'une vieille voiture ne se reconnaît qu'en la conduisant soi-même un certain nombre de kilomètres. Les voitures d'il y a 30, 40 ou même 50 ans avaient encore du caractère, un âme. Une Rover P4 ou P5 est tout à fait différente sur le plan de la conception ou de la technique par rapport à une voiture de la même époque comme la Citroën DS par exemple.

De nos jours, la réaction des autres usagers de la route est souvent la même: on les voit toujours tourner la tête pour ensuite poursuivre leur chemin sans ralentir. Mais il y a des exceptions: en retournant du mariage, j'ai été suivi quelques minutes par une Aston Martin DB7 gris souris – une voiture magnifique qui est d'ailleurs ma voiture de rêve, bien que hors de mes limites financières. Puis, le conducteur roulait à côté de moi, avant de me dépasser et de rouler quelques minutes juste devant moi, et toujours à une vitesse de... 90 km/heure. La même histoire s'est déroulée quelques minutes plus tard, avec la P5B Saloon de José.

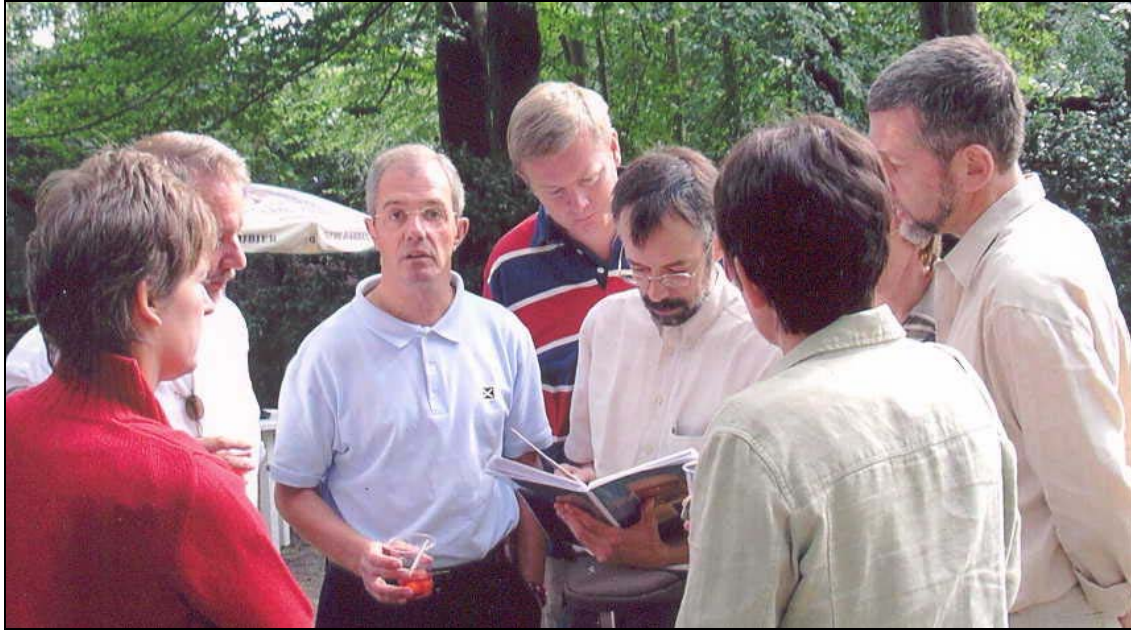
Après, la DB7 a disparu à l'horizon.

Guy Pieters.

(traduction: Jan Eggermont)



The paella-day by Ria and Tony, Kampenhout: a very nice family day-out



"I'm sure darling: I'm not intended to buy this nice and rare P5 3 Litre Automatic !"
Veiligheid voor alles



Veiligheid voor alles

Oudere wagens zonder knipperlichten op de 4 spatborden, en dus enkel voorzien van semafoor-armen (trafficators) in de BC-post tussen voor- en achterdeur voor het aangeven van de gewenste richting, zoals de Rover P4 voor 1955, kunnen zonder externe wijzigingen en dus met behoud van de originaliteit, voorzien worden van knipperlichten.

Parts needed:

- 2x relais (Hella,...)
- 1 extra switch for "trafficator ON/OFF"
- 1 (electronic) flasher (without earth)
- 2x bulb holder double (in place of the front side lamps 5 Watt)
- 2x bulb 5/21 W
- 2x bulb holder (filling up the empty space in early Lucas stop & tail assembly; rare item found by the UK-seller at the LH bottom corner at the Antwerp Retro Festival this year !)
- 2x bulb 21 W
- fuse 8 Amp

Additonal: information:

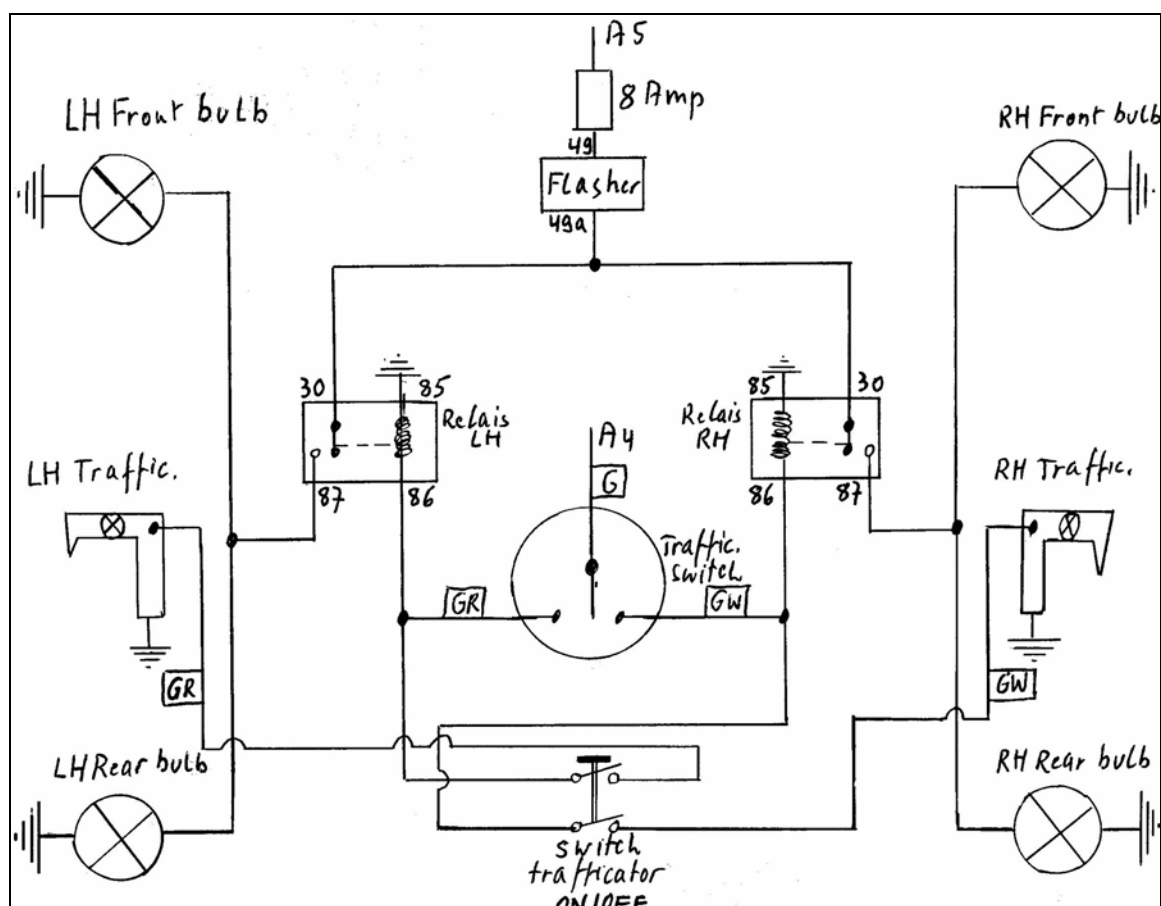
- Plenty of room on the inside of the car, above the pedals for mounting both relais and flasher.
- An interferency with the electronic (without contacts) petrol pump (yes, from Burlen Fuel Systems) in the boot is possible but not dramatical: an extra pulse while the flasher works, activates the fuel pump too, but the return valve do the job properly).

Guy Pieters



Sécurité avant tout

Les voitures plus anciennes sans clignotants sur les 4 garde-boue, et donc uniquement équipées de sémaphores sur le montant B-C entre les portes pour indiquer la direction souhaitée, comme la Rover P4 d'avant 1955, peuvent être équipées de clignotants sans modifications externes et donc en conservant leur aspect original.



Guy Pieters
(traduction: Jan Eggermont)



EEN WEEKENDJE PARIJS EN VERWIKKELINGEN MET DE P5

Onderweg naar Ragley Hall waren we in het gezelschap van een Fransman die ons in de loop van het weekend vertelde dat zijn club in september niet enkel de honderdste verjaardag van het merk Rover vierde, maar ook haar eigen 15^e verjaardag. Daarop nodigde hij ons uit om tijdens het weekend van 25-26 september te komen meevieren.

Eind augustus kreeg ik van George Hamill een e-mail met de vraag of ik van plan was naar Versailles te gaan, waar de Franse feestelijkheden zouden plaatsvinden.

Nu is het zo dat ik al een tijdje opnieuw contacten wou aanknopen met de Franse club. De vorige contacten dateerden van 1995 (denk ik), het jaar waarin we een bliksembezoek brachten aan Baie-de-Somme. Ik besloot dus om in te gaan op de vraag van George, en de reis met mijn P5 te maken (alweer!).

Een hotel in Versailles was snel geboekt, en Frédéric besloot om mee te gaan (alweer met zijn P6 2200 TC).

Het programma zag er fraai uit, en we keken echt uit naar onze trip naar Parijs.

Tijdens de dagen vóór het vertrek was het weer niet op z'n best, met heel wat nattigheid. Maar ditmaal was ik vastbesloten: ik zou naar Parijs rijden met de P5.

Ik had eraan gedacht om ditmaal de voorruit te behandelen met « Rain-X », een product dat het water van de ruiten afstoot – zelfs zonder dat je de ruitenwissers moet gebruiken.

Ik had het enkele jaren geleden al eens uitgetest, en het werkt echt.

We spraken dus af bij Frédéric rond 19u00 om naar Parijs te vertrekken. Ik had die dag de 75 van Béatrice genomen om naar het werk te rijden, met de bedoeling de 75 's middags te gaan verwisselen voor de P5. Béatrice had de BMW genomen om naar haar werk te rijden. Wij hadden afgesproken dat ze rond 18u00 naar Zaventem (waar ik werk) zou komen en dat ik de BMW op de parking zou laten om hem zondagavond bij de terugkeer uit Parijs op te pikken.

Rond 18u00 stapten we in de P5 om naar Frédéric te rijden. Het regende hard en door het slechte weer was het vrijdagavondverkeer nog drukker dan anders: files en opstoppingen in heel Brussel.

Bij het volgen van de P6 van Frédéric kwamen we op zeker ogenblik bij de vijvers van Woluwe, nog steeds midden in de file, toen opeens mijn motor stilviel. Ik trachtte opnieuw te starten, maar er kwam geen teken van leven meer – zo te zien leek de accu leeg. Ik hoef u het tafereeltje niet te beschrijven: vrijdagavond bij regenweer in een monsterfile op de Tervurenlaan in Woluwe (en het was al goed donker).

Enkele mensen stopten om ons trachten te helpen, maar niets hielp: de motor was niet aan de praat te krijgen. Wat nu? Ik kon de P5 daar niet achterlaten, te meer daar er niet genoeg plaats was om hem behoorlijk te parkeren. Ik besloot de auto te laten wegslepen en naar Parijs te rijden met de BMW die in Brussel was achtergebleven.

Ik bespaar u het hele verhaal, maar de takelwagen arriveerde uiteindelijk rond 21u00. Ik vroeg de chauffeur om de P5 naar Mechelen te brengen, naar het British Car Center waar ik mijn auto's laat onderhouden, en hem daar op de parking achter te laten.

Onderweg kon hij me dan in Zaventem bij mijn werk afzetten zodat ik de BMW kon oppikken.

Frédéric was intussen al naar Parijs vertrokken.

Blijkbaar lukt het mij nooit om eens met de P5 naar een groot evenement te trekken!

Na het oppikken van de BMW omstreeks 21u45 was ik eindelijk op weg naar Parijs. Onderweg belde de chauffeur van de takelwagen me op om me te zeggen dat hij de P5 goed en wel had afgeleverd. Ik voelde me al wat geruster.



De prijs voor het wegtakelen op een vrijdagavond (weekendtarief) en voor het transport van Brussel naar Mechelen laat ik aan uw verbeelding over !!!

Toen we rond 1 uur 's nachts in Parijs aankwamen, stelden we vast dat de meeste deelnemers aan het weekend (en met name George Hamill) ook in het hotel logeerden waar wij gereserveerd hadden. Een prettig toeval!

Zaterdagochtend was er afgesproken voor het kasteel van Versailles, amper een kilometer van het hotel vandaan.

Het was prachtig weer met volop zon.

Er waren al een heel aantal deelnemers aanwezig, waaronder Philippe Jorge, de voorzitter van de Franse club met een P5B Coupé. Omdat ik toch geen Rover bij had, besloot ik de BMW in de parking van het hotel te laten en mee te rijden met een van de deelnemers.

Zo ben ik vertrokken met een Belg uit Doornik, die ter plaatse was met een Princess Vandenplas van 3L. Een prachtig gerestaureerde auto, vooral dan het interieur. Ik hoop dat u bij een van onze volgende uitstappen zult kunnen kennismaken met de eigenaar van de Princess.

Als u op de gloednieuwe website: (<http://www.geocities.com/bcrcbelgium/BCRCB.htm>) van onze club op de link naar de Franse site klikt, vindt u er enkele foto's van dit evenement.

Béatrice reed mee met de 14 van Michel Bonhomme, de Fransman die in Ragley Hall was met zijn P5B Coupé, en Amaury zat naast Richard (die altijd George Hamill vergezelt met een van diens auto's) in de Marauder Coupé waarvan de motor intussen helemaal gerepareerd was (een auto die uniek is in de wereld) en die er ook bij was in Ragley Hall.

George was vergezeld van zijn echtgenote in een heel mooie P4 Cyclops.

De eerste dag bestond uit een rondrit in het dal van Chevreuse. Prachtig !

De lunch was uitstekend en bood me de gelegenheid om foto's te tonen van onze uitstappen met de club. Ik moet zeggen dat de Fransen vol lof waren voor de kwaliteit (op foto) van onze auto's.

's Avonds was er een bezoek gepland aan het Franse autosalon, de Mondial de l'automobile, waar de invoerder van MG Rover ons op zijn stand ontving voor een receptie die trouwens heel geslaagd was.

Het bezoek aan de Mondial bood ons de gelegenheid om enkele interessante nieuwigheden te bewonderen. Helaas was er niets nieuws bij Rover, behalve dan de P5 van koningin Elisabeth II die voor de gelegenheid uit het museum van Gaydon was gehaald nadat hij ook in Ragley Hall van de partij was.

Zondagochtend: afspraak aan het Grand Trianon te Versailles. Sommige deelnemers waren al vertrokken, maar er kwamen er andere in de plaats.

Van het Grand Trianon reden we naar het westen van Parijs (Conflans Saint Honorine) voor de lunch, waarna het tijd was om naar huis terug te keren. Alweer een heel mooie dag met een lekker middagmaal.

Na de uitreiking van de prijzen rond 17u was het tijd voor de terugweg naar België.

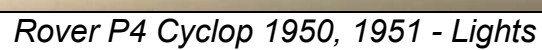
We hadden een schitterend weekend gehad, perfect in alle opzichten... behalve dan het probleem met mijn P5.

De week daarop bleek dat een draad aan de stroomafname van de alternator was losgekomen en dat de accu niet meer werd bijgeladen.

Door het slechte weer 's vrijdags (met onder andere stroomverbruik door de koplampen) was de accu snel leeg geraakt in het verkeer, met de bekende gevolgen. Intussen is alles geregeld en wacht ik vol ongeduld op een gelegenheid om eens eindelijk een grote trip te kunnen maken met de P5.

Daniel Saive
(vertaling Jan Eggermont)





WEEKEND A PARIS ET PERIPETIES AVEC LA P5

Sur le trajet nous menant à Ragley Hall nous étions accompagné d'un français qui au cours du week-end nous annonça que leur club en plus du centenaire de la marque Rover fêtait au mois de septembre aussi son 15^e anniversaire. Sur ce, il nous invita le week-end du 25-26 septembre pour fêter cela.

Fin août, je reçu un e-mail de George Hamill me demandant si je comptais me rendre à Versailles, lieu des festivités françaises.

Il est vrai que je souhaitais depuis un moment de renouer des contacts avec le club français.

Cela datait je crois de 1995, année où nous avons fait un aller-retour éclair en Baie-de-Somme. Je répondis donc positivement.

Je décidais à nouveau d'y aller avec ma P5.

Hôtel à Versailles fût réservé et Frédéric allait aussi y aller (toujours avec sa P6 2200 TC).

Le programme s'annonçait pas mal et nous étions enchantés d'aller à Paris.

Les jours précédant le départ n'étaient pas très beaux avec pas mal de pluie. Cette fois-ci je ne changeais pas d'idée et j'irais à Paris en P5.

J'avais pris soin cette fois d'enduire mon pare-brise de « Rain-X » produit qui permet d'évacuer l'eau sans même faire fonctionner les essuie-glaces.

Je l'ai testé il y a quelques années et c'est réellement efficace. Rendez-vous était donné à Frédéric vers 19.00h chez lui pour prendre la route. Ce jour-là, j'avais pris la 75 de Béatrice pour aller travailler avec l'intention à midi d'aller l'échanger pour la P5. Béatrice avait prit la BMW du boulot. Nous avons convenu qu'elle viendrait vers 18.00h à Zaventem (où je travaille) et que je laisserais la BMW sur le parking pour la récupérer le dimanche soir en rentrant de Paris.

Vers 18.00h nous embarquions dans la P5 pour aller chez Frédéric. Il pleuvait beaucoup et le trafic d'un vendredi soir avec le mauvais temps était intense. File et bouchon partout dans Bruxelles.

Arrivé aux étangs de Woluwe, je suivais la P6 et cela bouchonnait toujours. A un moment donné, mon moteur se coupa. Je voulus le remettre en route mais rien n'y fit. A première vue la batterie était à plat. Je ne vous décris pas la scène : un vendredi soir, il pleut et un trafic monstre sur l'avenue de Tervueren à Woluwé (et il fait déjà nuit).

Quelques personnes s'arrêtèrent pour essayer de nous aider mais rien n'y fit, le moteur ne redémarrait pas. Que faire ? Je ne pouvais pas laisser la P5 là, d'autant qu'il n'y avait pas de place pour la garer convenablement. Je décidais de faire dépanner la voiture et de partir à Paris avec la BMW restée à Bruxelles. Je vous fais grâce des péripéties mais la dépanneuse s'amena vers 21.00h. Je demandais au dépanneur d'amener la voiture à Malines au British Car Center où je fais entretenir mes voitures et de l'y laisser sur le parking.

En passant à Zaventem, il pouvait nous déposer à ma société afin que je récupère la BMW. Frédéric avait entretemps pris la route de Paris.

Décidément, je ne parviendrais pas à aller à un grand événement avec la P5 !

BMW récupérée à 21.45h, je partais encore sur Paris. Pendant le trajet le dépanneur me téléphona pour me signaler que la P5 avait été remise à bon port. J'étais déjà tranquilisé.

Je vous laisse deviner le prix du dépannage un vendredi soir (tarif week-end) et du transport de Bruxelles à Malines !!!

Arrivés à Paris à 1h du matin, on constata que la plupart des participants au week-end (et notamment George Hamill) logaient également dans le même hôtel que celui où nous avions réservés. Heureuse et sympathique coïncidence !



Samedi matin rendez-vous était pris devant le château de Versailles qui n'était éloigné que d'un kilomètre de l'hôtel.

Le temps était superbe et le soleil au rendez-vous.

Déjà pas mal de participants étaient déjà présent dont Philippe Jorge président du club français avec une P5B Coupé. N'ayant pas de Rover, je décidais de laisser la BMW au parking de l'hôtel et d'accompagner l'un ou l'autre des participants.

C'est ainsi que je fis la route avec un belge de Tournai qui était là avec une Princess Vandénplas de 3L. Voiture superbement restaurée, surtout l'intérieur. J'espère que vous aurez à l'occasion d'une prochaine sortie la chance de rencontrer son propriétaire. Si vous allez voir notre nouveau site internet :

(<http://www.geocities.com/bcrcbelgium/BCRCB.htm>) et que vous cliquez sur le lien vers le site français, vous aurez l'occasion de voir quelques photos de cet événement.

Béatrice pris place dans la 14 de Michel Bonhomme, le français qui était à Ragley Hall avec sa P5B Coupé et Amaury s'installa à côté de Richard (qui accompagne toujours George Hamill avec une de ses voitures) dans la Marauder Coupé dont le moteur avait été entretemps remis en état (voiture unique au monde).

Elle était également à Ragley Hall.

George était là accompagné de son épouse dans une très belle P4 Cyclops.

La première journée consistait en une balade dans la vallée de Chevreuse. Superbe !

Le déjeuner fût excellent et cela me donna l'occasion de montrer des photos prises au cours de nos sorties. J'avoue que les français appréciaient (sur photos) la qualité de nos voitures.

En soirée, il était prévu que nous nous rendions au Mondial de l'automobile où l'importateur MG Rover nous accueillerait sur son stand pour une réception.

Réception par ailleurs superbe !

La visite du Mondial nous donna l'occasion de voir quelques nouveautés intéressantes. Hélas, rien chez Rover si ce n'est la P5 de la reine Elisabeth II qui était pour l'occasion sortie du musée de Gaydon après avoir été de sortie à Ragley Hall.

Dimanche matin, rendez-vous au Grand Trianon à Versailles. Certains n'étaient plus présent mais d'autres les remplaçaient.

De là, balade vers l'ouest de Paris (Conflans Saint Honorine) pour le déjeuner et de là nous reprendrions tous la route du retour. Très belle journée également avec un excellent déjeuner.

Après la distribution des prix, vers 17h nous reprenions la route vers la Belgique.

Nous avons eu en fait un excellent week-end, parfait à tous point de vue si ce n'est le problème sur ma P5.

Dans la semaine il s'avéra qu'un fil à la prise de courant sur l'alternateur s'était détaché et que la batterie ne chargeait plus.

Avec le mauvais temps du vendredi (entre-autre emploi des phares) la batterie se déchargea rapidement dans le trafic et de là mon problème. Entretemps tout est rentré dans l'ordre et je trépigne d'impatience de pouvoir enfin faire une grande sortie avec la P5.

Daniel Saive



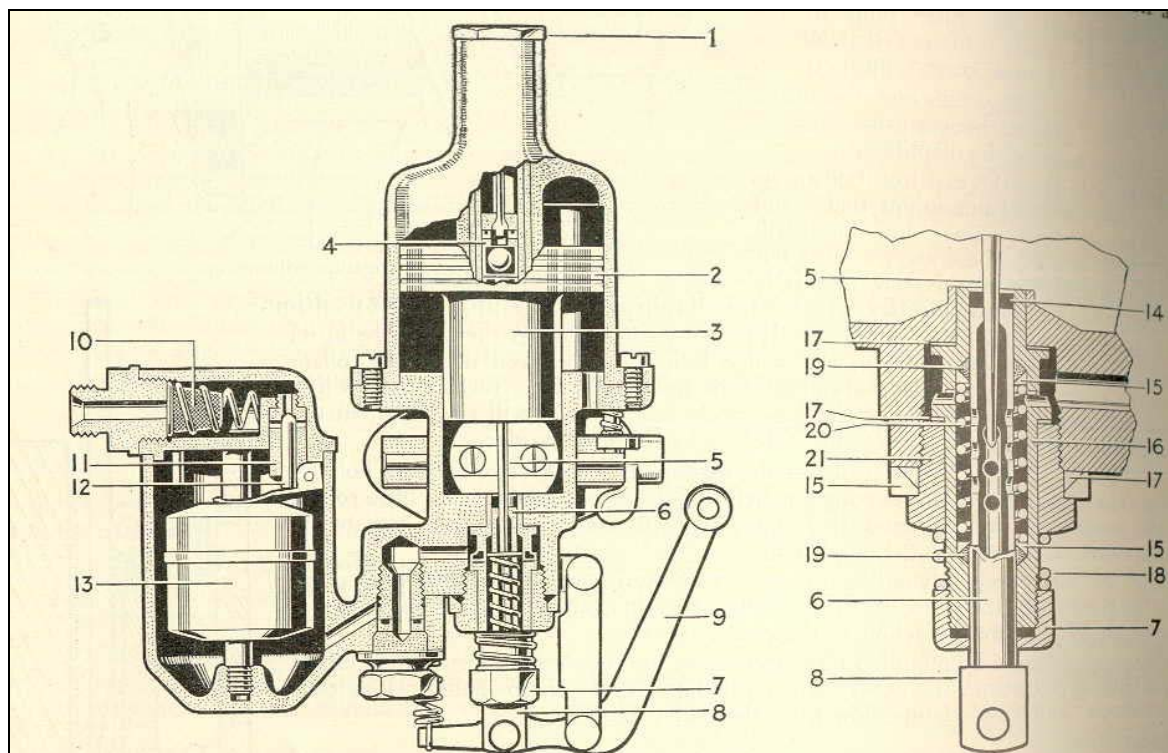


Fig. M-11. Diagrammatic cross-section of carburettor.

- | | | |
|-----------------------|----------------------------|------------------------------|
| 1. Oil cap nut. | 8. Jet head. | 15. Brass washer. |
| 2. Suction disc. | 9. Jet lever. | 16. Bottom half jet bearing. |
| 3. Piston. | 10. Gauze thimble filter. | 17. Cork packing washer. |
| 4. Hydraulic damper. | 11. Needle seat and guide. | 18. Adjusting nut spring. |
| 5. Taper jet needle. | 12. Needle. | 19. Cork gland washer. |
| 6. Jet. | 13. Float. | 20. Spring. |
| 7. Jet adjusting nut. | 14. Top half jet bearing. | 21. Jet holding screw. |

Rover P4 - SU-carburetor





Une brève histoire de Bristol Cars.

Les Bristols ont toujours eu une réputation enviable comme voiture qui a été conçue et fabriquée de matériaux supérieurs de grand qualité et ceci quasi indépendamment du coût. Construit depuis 1946, et encore aujourd'hui, en petite (voir toute petite !) série sur un vrai châssis, carrosserie toujours en alu, fait à la main, et cuir/ bois « érotique » partout à l'intérieur.

Cette philosophie (« aviation standard » of production) est provenue de la fabrication des avions et des moteurs aériens pour laquelle la compagnie originale était fondée en 1910. Connue à partir de 1920 comme « Bristol Aeroplane Company » elle était célèbre. La compagnie d'aviation « Bristol » et ces successeurs, ont depuis produit un grand nombre d'avions civils et militaires pendant presque 100 ans et surtout pendant les deux guerres mondiales.

Du côté des moteurs d'avion, la compagnie a produit une série brillante comprenant le Pegasus, le Mercury et le très puissant Centaurus. Le moteur à réaction Olympus était un développement postérieur, conçu à l'origine pour le bombardier atomique Vulcan. Ce moteur a plus tard été équipé d'un équipement de réchauffement et employé à grand effet, actionnant entre autres le Concorde aux vitesses multisoniques, tandis que la version marine est adoptée dans beaucoup de vaisseaux de guerre de la Royal Navy. Actuellement les usines de Filton partipent à la production de l'Airbus.

Le Bristol Cargo, un avion d'origine militaire et d'un type peu commun était néanmoins remarquablement efficace. Ces transporteurs ont trouvé leur vie prolongée après 1945 dans les sphères civiles: entre autres, les voies aériennes « Silver City » l'ont utilisées pour prendre le fret ou des voitures et leurs passagers à un service de navette régulier « Trans Manche » en partant de Lydd près de Folkestone vers Le Touquet.

À la fin de la deuxième guerre mondiale Bristol, comme d'autres engagés dans l'industrie aérienne, possédait un grand outil de production et un excédent énorme de main-d'oeuvre hautement qualifiée et a été confronté à la nécessité de trouver quelques produits alternatifs jusqu'à ce qu'un nouveau marché d'avion ait émergé.



Une entrée dans le marché des voitures de qualité a été convenue, et à cet effet les droits (et quelques ingénieurs allemands « volontaires ») avaient été acquis en ce qui concerne les modèles et les moteurs d'avant-guerre de la BMW 328 comme réparation de guerre.

Ainsi dans un espace de temps remarquablement court, en se développant à partir des conceptions existantes, la « Bristol Car Division » était créée pour la production de série, et par l'automne de 1946 le type 400 Saloon, une "Bristol" 2-litre, circulait sur la route.



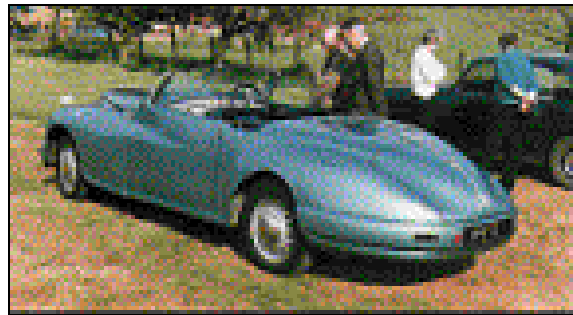
Bristol 400 Saloon

Reconnue en 1946 pour l'économie et le confort, elles ont bientôt gagné une réputation formidable dans des rallyes comme le Monte Carlo 1er catégorie 1949 et aux 24 heures du Mans (1-2-3 dans le catégorie 2 litres en 1954) aussi bien qu'une tranche respectable du marché des voitures de haute qualité. 50% de la production était destinée à l'exportation, y compris vers la Belgique (importateurs comme Mannès à Bruxelles et des clients comme M. le Baron Xavier D'Huart et Teddy Pilette).

Les modèles Bristol ont commencé par le 400 saloon (sur base de la BMW 328 de 1938), bientôt suivi par les 401, desquels alternativement ont été dérivés la 402 Drophead et 403 saloon dites « Aerodyne ». De ces derniers, les 400 étaient une berline 4 places, alors que les 401 et les 403 étaient des 5 places.



Bristol 403 « Aerodyne »



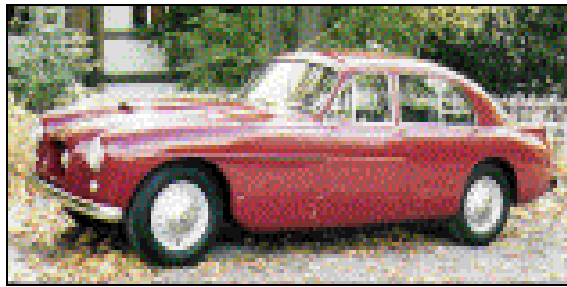
Bristol 402 Cabriolet.



En 1953, le type court plus petit 404 du châssis 2+2 était mis en production (très limité bien sûr !) avec une carrosserie où toute trace des origines BMW avait disparu. Un hybride a été également construit sur ce châssis : le type 404/X ou le « Arnolt Bristol », commissionné par l'importateur américain S.H. "Wacky" (farfêlé) Arnolt en 1953.



Arnolt Bristol « Bolide » by Bertone



Bristol 404 coupé

En 1955, le type 405 saloon et 405 Drophead sont apparus. La 405 était la seule voiture de Bristol à 4 portes. Le 405 Drophead était un décapotable deux portes avec une carrosserie adaptée par E.D. Abbott de Farnham.

Le modèle final avec un moteur Filton conçu et construit était le type 406, avec l'originale conception de moteur de 2 litres mais gonflé jusqu'à 2.2 litres.



Bristol 406

Les changements d'organisation sont intervenus, d'abord en 1956 quand la division de voitures est devenue une filiale en propriété exclusive de la maison mère et plus tard en 1960 quand elle a été sauvée de l'oubli par Sir George White et Anthony Crook. La famille de Sir George White avait fondé la « British and Colonial Aeroplane Company » en 1910 (le changement vers Bristol Aeroplane Company s'est produit en 1920). Ainsi Sir George White et Anthony Crook ont formé une nouvelle compagnie – Bristol Cars Ltd – en 1960 et la fabrication des voitures Bristol devait ainsi continuer.

Pendant les années soixante la société a commencé à équiper ces modèles avec des moteurs V8/boîtes automatiques (Chrysler Canada de 5.2 à 6.3 litres) avec en moyen 280cv DIN, tout comme d'autres marques de luxe de l'époque comme Jensen, Facel Vega, ISO etc.

Moi personnellement j'étais brièvement le heureux propriétaire d'une superbe Bristol 411 de 1970 avec 6.3 litres sous le capot et 365 cv bien présents !!!! (bonjour les PVs) malheureusement beaucoup de trop pour le climat peu sec ici et vendue lors d'une mission professionnelle vers l'Afrique (petite pause pour mes larmes aux yeux !).





Bristol 411

Toujours restant depuis dans le complexe aviation de la « British Aircraft Corporation » à Filton près de Bristol et avec M. Crook toujours « aux commandes » Bristol continue de produire des voitures pour les gens très bien avec leur banque (Couetts & Co de préférence) mais en règle générale également très discrets.

Le modèle le plus récent, le Bristol Fighter, est une 2 places supersportive avec portes papillon style Mercedes 300SL, avec le moteur de la Chrysler Viper 8 litres massé pour produire environ 650CV et 360kph en pointe..... sur le Ring de Bruxelles.

Prix : +/- £225.000,00 sterling (avec une acompte de 50% à la commande !)



2004 Bristol Fighter

voir <http://www.fast-autos.net/bristol/bristolfighter.html>

Le showroom de Bristol se trouve toujours à Londres (Kensington High St) avec Anthony Crook le doyen et seul vendeur.

Steve ANDREWS.





Een korte geschiedenis van Bristol Cars.

Bristols hebben altijd een benijdenswaardige reputatie gehad als auto's die ontworpen en gefabriceerd werden met superieure materialen van hoge kwaliteit en bijna zonder enige toegeving aan de kostprijs.

Ze worden sinds 1946, en ook nu nog gebouwd in kleine (en zelfs heel kleine!) serie op een echt chassis, met altijd een aluminium carrosserie, met de hand vervaardigd, en een interieur dat praktisch volledig uit koeien en bomen bestaat.

Deze filosofie (« aviation standard » of production) stamt voor uit de fabricage van vliegtuigen en vliegtuigmotoren waarvoor de oorspronkelijke onderneming werd opgericht in 1910. Vanaf 1920 was ze bekend en beroemd als de « Bristol Aeroplane Company ». Het luchtvaartbedrijf « Bristol » en zijn opvolgers produceerde sindsdien een groot aantal burgerlijke en militaire vliegtuigen gedurende bijna 100 jaar en vooral tijdens de twee wereldoorlogen.

Wat de vliegtuigmotoren betreft produceerde het bedrijf een briljante reeks motoren zoals de Pegasus, de Mercury en de heel krachtige Centaurus. De straalmotor Olympus was een latere ontwikkeling, oorspronkelijk ontworpen voor de nucleaire bommenwerper Vulcan. Deze motor werd later uitgerust met een naverbrander en met veel succes ingezet, onder andere voor de supersonische Concorde, terwijl de marineversie werd gebruikt in heel wat schepen van de Royal Navy. De fabrieken in Filton werken tegenwoordig mee aan de productie van de Airbus.

De Bristol Cargo, een van oorsprong militair vliegtuig van een ongebruikelijk type, was niettemin bijzonder efficiënt. Deze vrachtvliegtuigen kregen na 1945 een tweede leven in de burgerluchtvaart: onder andere de luchtvaartmaatschappij « Silver City » gebruikte ze voor het vervoer van vracht of auto's en hun passagiers in een regelmatige verbinding over het Kanaal tussen Lydd bij Folkestone en Le Touquet.

Op het einde van de tweede wereldoorlog had Bristol, net als veel andere bedrijven die actief waren in de luchtvaartindustrie, een enorm productieapparaat en veel overvloedige maar hooggeschoolde arbeiders; het moest enkele alternatieve producten vinden tot er een nieuwe markt voor vliegtuigen zou groeien.



Er werd besloten tot een intrede op de markt van de kwaliteitsauto's, en met het oog hierop werden de rechten (en enkele « vrijwillige » Duitse ingenieurs) verworven op de modellen en motoren van de vooroorlogse BMW 328 als herstelbetaling.

In opmerkelijk korte tijd en op basis van bestaande ontwerpen werd zo de « Bristol Car Division » opgericht voor serieproductie, en tegen het najaar van 1946 was het type 400 Saloon, een "Bristol" 2-liter, klaar voor het verkeer.



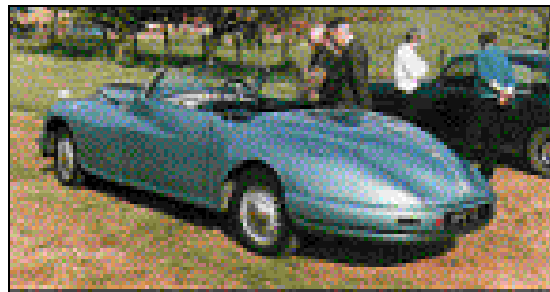
Bristol 400 Saloon

In 1946 werden de Bristols niet enkel geprezen voor hun zuinigheid en comfort, maar ze verwierven al snel een serieuze reputatie in rallyes zoals die van Monte Carlo (1^e in categorie 1949) en de 24 Uren van Le Mans (1-2-3 in de categorie 2 liter in 1954) en veroverden een aanzienlijk deel van de markt van kwaliteitsauto's. 50% van de productie was voor de export bestemd, ook naar België (invoerders zoals Mannès in Brussel en klanten zoals Baron Xavier D'Huart en Teddy Pilette).

De modellen van Bristol begonnen met de 400 Saloon (op basis van de BMW 328 van 1938) die weldra werd gevolgd door de 401, waarvan beurtelings de 402 Drophead en de 403 Saloon de zogenaamde « Aerodyne » werden afgeleid. Van deze laatste was de 400 een vierzits berline terwijl de 401 en de 403 vijfzitters waren.



Bristol 403 « Aerodyne »



Bristol 402 Cabriolet.

In 1953 werd het korte, kleinere type 404 van het 2+2 châssis in (uiteraard heel beperkte) productie genomen met een carrosserie waarbij elk spoor van de BMW-oorsprong verdwenen was. Er werd ook een hybride gebouwd op dit chassis : het type 404/X of de « Arnolt Bristol », in opdracht van de Amerikaanse invoerder S.H. "Wacky" (gekke) Arnolt in 1953.





Arnolt Bristol « Bolide » by Bertone



Bristol 404 coupé

In 1955 verschenen het type 405 Saloon en 405 Drophead. De 405 was de enige vierdeurs Bristol. De 405 Drophead was een tweedeurs decapotable met een carrosserie die was aangepast door E.D. Abbott van Farnham.

Het laatste model ontworpen en gebouwd met een Filton motor was het type 406, met het originele concept van de tweelitermotor maar vergroot tot 2.2 liter.



Bristol 406

Allerlei veranderingen in de organisatie werden doorgevoerd – eerst in 1956 toen de auto-afdeling een dochter werd die volledig in handen was van het moederbedrijf, en later in 1960 toen ze van de vergetelheid werd gered door Sir George White en Anthony Crook. De familie van Sir George White had de « British and Colonial Aeroplane Company » opgericht in 1910 (de omvorming tot Bristol Aeroplane Company vond plaats in 1920). Sir George White en Anthony Crook creëerden een nieuwe onderneming, Bristol Cars Ltd, in 1960 en de productie van Bristol auto's kon zo worden voortgezet.

In de jaren zestig begon het bedrijf zijn modellen uit te rusten met V8-motoren en een automatische versnellingsbak (Chrysler Canada van 5.2 tot 6.3 liter) met gemiddeld 280 DIN PK, net zoals andere toenmalige luxemerken zoals Jensen, Facel Vega, ISO enz. Zelf ben ik korte tijd de gelukkige bezitter geweest van een prachtige Bristol 411 van 1970 met 6.3 liter onder de motorkap en 365 PK nadrukkelijk aanwezig (massa's PV's) ... helaas iets te veel van het goede voor ons vochtige klimaat en verkocht tijdens een zakentrip naar Afrika ... (de tranen van spijt schieten me nog in de ogen!).





Bristol 411

Bristol zit nog altijd in de luchtvaart via de « British Aircraft Corporation » in Filton bij Bristol en met dhr. Crook nog steeds « aan het roer » blijft Bristol auto's produceren voor mensen die een gigantische bankrekening hebben maar meestal ook heel discreet zijn.

Het meest recente model, de Bristol Fighter, is een supersportieve tweezitter met vleugeldeuren zoals de Mercedes 300SL, met de motor van de Chrysler Viper 8 liter maar opgekieteld tot ongeveer 650CV en een piek van 360 kph..... echt iets voor op de Ring van Brussel.

Prijs : +/- £225.000,00 sterling (met een voorschot van 50% bij bestelling!)



2004 Bristol Fighter

zie <http://www.fast-autos.net/bristol/bristolfighter.html>

De showroom van Bristol bevindt zich nog steeds in Londen (Kensington High St) met Anthony Crook als oudste en enige verkoper.

Steve ANDREWS.
(vertaling: Jan Eggermont)



Calcule empirique de la vitesse de la voiture **Empirische berekening van de snelheid van de wagen**

364

LE BRÉVIAIRE DU CHAUFFEUR

I. — Tables de vitesses

Ces tables sont utiles au chauffeur pour se rendre compte du rendement et par conséquent de l'état de sa voiture.

Calcul empirique de la vitesse à laquelle roule la voiture

100 mètres — La distance entre deux bornes hectométriques franchie en :	80 mètres — La distance entre deux poteaux télégraphiques franchie en :	Donne une vitesse à l'heure de :
secondes	secondes	kilomètres
0,18	14,4	20
0,14	11,5	25
0,12	9,6	30
0,10	8,2	35
0,9	7,2	40
0,8	6,4	45
0,72	5,8	50
0,65	5,2	55
0,6	4,8	60
0,55	4,4	65
0,51	4	70
0,48	3,8	75
0,45	3,6	80
0,427	3,4	85
0,407	3,25	90
0,385	3,02	95
0,36	2,9	100

Comment on sait instantanément la vitesse à laquelle on roule.

(EN KILOMÈTRES À L'HEURE)

Je parcours 1 kilomètre en 49 secondes. A quelle vitesse à l'heure marche la voiture?

RENSEIGNEMENTS DIVERS

365

Je prends à gauche, dans la colonne verticale des gros chiffres, le chiffre 4, et en haut, dans la colonne horizontale des gros chiffres, le chiffre 9. — A l'intersection de ces deux colonnes, je lis le chiffre 73, la voiture marche donc à une vitesse de 73 kilomètres à l'heure.

Il est à remarquer que si l'on parcourt le kilomètre en un temps supérieur à 60 secondes, il faut faire dans la lecture de la carte une manœuvre inverse, c'est-à-dire chercher sur la table, dans les petits chiffres, le chiffre représentant le nombre de secondes fait pour le kilomètre, et trouver dans les colonnes des gros chiffres le nombre de kilomètres à l'heure que cette vitesse représente.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	∞	3.600	1.800	1.200	900	720	600	514	450	400
1	360	327	300	277	257	240	225	212	200	189
2	180	171	164	156	150	144	138	133	129	124
3	120	116	112	109	106	103	100	97	95	92
4	90	88	86	84	82	80	78	77	75	73
5	72	71	69	68	67	65	64	63	62	61

« Le Bréviaire du Chauffeur: Anatomie, Physiologie, Pathologie Thérapeutique et Hygiène de la Voiture Automobile et des Motocycles » par Dr R. Bommier, 2^{ème} édition chez Dunod et Pinat, éditeurs, 1907.



Voorziene evenementen voor 2005

Événements prévus pour 2005

Date/Datum	Activité/Activiteit	Endroit/Plaats	Heure/Uur
Woe/mer 12/01/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
29-30/01/2005	-	Oldtimerbeurs Gent	
Woe/mer 09/02/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Zon/Dim 27 februari 2005	BCRCB	Brunch Mechelen	
04-06/03/2005	-	Oldtimerbeurs Antwerpen	
	-		
Woe/mer 09/03/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woe/mer 13/04/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Zon/Dim 17/04/2005	BCRCB	Rally Kruishoutem	
Woe/mer 11/05/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woe/mer 08/06/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woe/mer 13/07/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woe/Mer 10/08/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Zon/Dim 30/08/2005	BCRCB	Barbecue / paella	
Woe/Mer 14/09/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Zon./Dim. 02/10/2005	BCRCB	Automuseum Bergeyk, NI	
Woe./Mer. 12/10/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woe./Mer. 09/11/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u
Woe./Mer. 14/12/2005	BCRCB	Taverne 'Binnenhof', Diegem	20u

Voor de evenementen in '**bold**' wordt, indien ze doorgaan zoals gepland, steevast 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 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) .

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, 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).

