

The "P" News



CLUB
NEWS



01 / 2007

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)**

Belangrijk – Important

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

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

BEPERKING VAN VERANTWOORDELIJKHEID

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.

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 avis ou d'une telle information.



Editoriaal

Ter gelegenheid van een 50ste verjaardag is het goed dat een mens eens overpeinst wat hij/zij van zijn/haar leven gemaakt heeft en nog denkt te presteren in de toekomst. De leuke, prettige momenten maken deel uit van de geschiedenis en zijn goed om op te slaan in een 'back-up geheugen'. De minder leuke gebeurtenissen noemt men ervaring. In mijn geval is de balans positief uitgevallen.

Onze club bestaat volgend jaar 10 jaar. Zeer groot is het ledenaantal niet geworden, maar da's nooit de bedoeling van het bestuur geweest. Daarenboven houden we het graag praktisch en overzichtelijk, hetgeen in een grote club zonder strakke organisatie niet mogelijk is. De interactie tussen de actieve leden is een openbaring gebleken en één van de belangrijkste bestaansredenen van onze vereniging.

Onze internetsite, met dank hiervoor aan Béatrice, werd intussen door meerdere duizenden personen geraadpleegd en heeft meerdere nieuwe leden aangebracht.

Onze activiteiten zijn bewust beperkt gehouden tot een zestal per werkingsjaar. We hebben allemaal een druk leven waarin tal van verplichtingen zoals werk, opvang van (klein)kinderen, ... een hoofdrol spelen. De samenkomsten van onze leden, liefhebbers van wagens van Engelse makelij, zijn dan te beschouwen als een moment van ontspanning en ontstressing. Er gaat toch niets boven een avond of evenement waarop voluit over auto's mag worden gepraat zonder dat iemand zich daaraan stoort? Daarom een warme oproep om minstens éénmaal per jaar deel te nemen aan één van onze activiteiten. Afgesproken?

2006 is traditioneel gestart met de autobeurzen te Gent en te Antwerpen. Een goed bijgewoond jaarlijks diner, gehouden op het adres van onze maandelijkse praatavonden, luidde de officiële start van ons werkingsjaar in. De uitstap naar het provinciaal domein Het Leen in Eeklo is door de weersomstandigheden deels waterachtig verlopen, maar het tweede luik, het bezoek aan het Stoomcentrum te Maldegem, gaf ons een idee over de hobby van fanaten die zich met een ander vervoermiddel, nl. de stoomtrein, bezig houden. De barbecue, ditmaal in de streek van Huy, was een rustig, niets-moet event. Drank en eten in overvloed: de Bourgondische invloed van weleer is nog steeds in onze genen terug te vinden... De rally in de streek rond Leuze/Doornik, waarvan detailverslag in dit bulletin, is mede georganiseerd door ons clublid Philippe. Puik werk.

De Roverfabrieken zijn na het faillissement grotendeels ontmanteld en de productielijn werd overgebracht naar China. De eerste personenwagen, gemaakt op basis van de Rover 75 Limousine, is tijdens de autoshow aldaar door de pers positief onthaald. De merknaam Rover werd intussen door Ford opgekocht, zodat de fabrikant uit Sjanghai een nieuw merk moest bedenken. Het werd 'ROEWE' met zijn model '750'. Of deze auto ook naar België komt, is medio december 2006 nog niet definitief bekend.

Het Clubbestuur wenst zijn leden en hun familie een vreugdevol en gezond nieuw jaar toe, aangevuld met veel plezier, voldoening en leuke activiteiten met onze Engels auto's.

See you in 2007!

Guy Pieters.



Editorial

A l'occasion de son 50^{ième} anniversaire, il est bien de faire un petit bilan, de réfléchir sur ce qu'on a vécu et ce que l'on aimerait encore accomplir dans les années à venir. Les moments joyeux et agréables font partie de l'histoire et seront conservés dans la mémoire 'back-up'. Les événements moins agréables, c'est ce qu'on appelle l'expérience. Dans mon cas, le bilan s'avère favorable.

L'année prochaine, notre club fêtera ses 10 ans d'existence. La liste des membres n'a jamais été longue, mais cela n'a jamais été le but du Comité. En outre, nous préférons une structure pratique et claire, ce qui nécessite une organisation rigide dans les clubs plus grands que le nôtre. L'interaction entre les membres actifs s'est avérée très positive, et elle constitue une des raisons d'être majeures de notre association.

Notre site Internet, pour lequel nous remercions Béatrice, a déjà été visité par plusieurs milliers d'internautes, et il nous a également apporté plusieurs nouveaux membres.

Nous limitons nos activités consciemment à une demi douzaine par an, vu que nous avons tous une vie privée assez remplie qui implique un grand nombre d'engagements comme le travail, l'accueil des (petits)enfants, Les rendez-vous mensuels de nos membres, amateurs de voitures de fabrication anglaise, sont donc à considérer comme des moments de détente et de 'décompression'. Rien de plus agréable qu'une soirée ou un événement entièrement consacré aux voitures, parmi des gens partageant la même passion, n'est-ce pas ? C'est pourquoi nous lançons un appel à vous tous pour participer au moins une fois par an à une de nos activités. D'accord ?

L'année 2006 a commencé comme d'habitude par les bourses de voitures à Gand et à Anvers. Un dîner annuel réussi, organisé à l'adresse de nos rencontres mensuels, a inauguré le début officiel de notre année d'activités. L'excursion au domaine provincial Het Leen à Eeklo a connu un départ humide à cause des intempéries, mais le deuxième volet par contre, la visite au Stoomcentrum à Maldegem, fut plus ensoleillé et nous a permis de découvrir les activités des amateurs d'un autre moyen de transport attrayant, à savoir le train à vapeur. Notre barbecue, qui s'est déroulé cette fois-ci dans la région de Huy, était un événement calme et décontracté. Les boissons et la nourriture ont témoigné d'une certaine attitude de bon vivant – malgré nos voitures anglaises, nous sommes toujours des Belges... Le rallye dans la région de Leuze/Tournai, dont vous trouvez un compte-rendu dans ce bulletin, avait été organisé en partie par notre membre Philippe. Merci, Philippe.

Suite à la faillite de la marque, les usines Rover ont été en grande partie démontées et les lignes d'assemblage ont été transférées en Chine. La première voiture, construite sur base de la Rover 75 Limousine, a reçu un accueil favorable par la presse lors du salon de l'automobile dans la capitale chinoise. Comme les droits au nom Rover ont entre-temps été rachetés par Ford, le fabricant de Shanghai a dû inventer une nouvelle marque. C'est devenu la marque 'ROWE' avec le modèle '750'. Mi-décembre 2006, on ne savait pas encore définitivement si cette voiture sera aussi importée en Belgique.

Le Comité souhaite à ses membres et leurs familles une joyeuse année 2007, une bonne santé accompagné de beaucoup de moments satisfaisants au volant de leurs voitures anglaises.

See you in 2007!

Guy Pieters.

(vertaling: Jan Eggermont)



TRIUMPH OVER DISASTER

It seems only a short while ago that I promised Guy that I would write an article for the Club magazine. In reality, it was last Christmas (2005) ! At long last, and largely due to the constant precipitation that prevents working on the Beetle that has been awaiting my administrations, I now have some time and can put pen to paper (or fingers to keyboard!).

The question is where do I begin? Perhaps, I should start at the beginning and see where we go. My life with cars began at a very early age. I have many memories of helping my father work on his vehicles. He always seemed to be arriving home with a different car during the 1950's and 60's. The earliest one I recall was a Morris 12, black with a sun roof, in which we would drive on holiday. In those days a 60 mile trip to the coast (London to Margate!) could take anything up to 6 hours! It wasn't the reliability of the cars that was the problem but the volume of traffic that clogged up the arteries of London whenever the sun decided to shine! I have a vivid memory of sitting on the Thanet Road to Margate. The traffic had ground to a halt but some local ice-cream vendors were pushing their bikes with trailers of ice cream up and down the queue of traffic and doing a roaring trade!

Over the course of the next few years I can recall my father owning a Standard Vanguard, Vauxhall Wyvern, Triumph Herald, Renault 16 and a Rover P4 among many others. He never bought a new car, preferring to get his hands dirty trying to keep an older model on the road for as long as possible. Of course, in those days an 'old car' was defined as something that was anything more than 10 years old. Anything much older than that had probably disintegrated into a pile of rust! At least, the motor industry has made good progress in that direction as these days a 10 year old car might be viewed as having just been run-in!

I will gloss over my first car, a Ford 100E Popular. I bought it just before I went up to University in Birmingham and it got as far as the M1 before blowing up in a puff of smoke, requiring a replacement engine on my next trip home! Perhaps, trying to drive the side-valve engine over 60mph up the M1 had proved too much for the old girl! In those days, 1970, you could buy a reconditioned engine for £30 (€45), including the fitting and even a 6 month guarantee! But it never really helped improve what was always a pretty awful car! Yet, today, I see they are regarded by some as classic cars! What can anyone see in those vehicles? Perhaps it is their rarity but as that was due to their tendency to crumble into a heap of rust within a few years it doesn't really turn the proverbial ugly duckling into a swan!

A year after my first purchase, a friend of mine, who happened to be into pre-war Triumphs, introduced me to a member of the Pre-1940 Triumph Owners Club who was retiring and wanted his old Triumph Gloria to go to a 'good home'! The car was a 1936 Triumph Gloria Six-Light (the Six-Light referring to the fact it had three windows on each side). It was a bit of a monster and weighed a couple of tons but was only powered by a tiny 1232cc Coventry Climax 4-cylinder 10.8 HP engine! True, it was never designed to be a racing car, but it still managed cruise along at a steady 50-55 mph, at least until it faced a steep incline when it was a case of "all out and walk" up the hill. I became the third owner of the car and she had been christened Cindy many years previously (the registration number was CND188). She proved a very reliable car and we took her on several holidays over England and Wales with only a few minor headaches. There was a small crack in the top of the block between the oil and water channels which meant that oil would seep into the water channel eventually causing a blockage in the radiator and the inevitable boiling over. Every few weeks it would be necessary to remove the cylinder head, clean out the radiator, clean up the gasket, apply liberal quantities of gasket cement and put it all back together. I became so accomplished in stripping the engine that I could complete the whole operation within a couple of hours.

She had other little idiosyncrasies such as the windscreen wipers that would decide to drop off from time to time! I put this under the heading of running repairs as it was easy to fix by winding up the front windscreen and putting my hand through the window to push the wiper back onto the



spindle, and all without stopping! Not something you could do on a modern car these days! The only mechanical repair I recall was when I had to have the rear hubs re-splined to prevent the wheels from spinning on their hubs!

In 1971-2 I spent a year living in Germany and took the car with me. She spent most of the year in the garage whilst I drove around in a more practical Beetle (my third car). I left Cindy in Germany for another year after I'd returned to the UK but eventually sold her to a private collector somewhere near Aachen. I missed her but dry rot and rising damp had taken a hold on the wooden frame and, being still a student, the prospects of re-building her were beyond my pocket. I have since heard that she has reappeared on the roads in Belgium. My name is apparently on the back of the car being one of the original three owners. So if anyone in the Club sees her or knows anything about where she might be hiding these days then please let me know. It would be nice to catch up with her after all this time.

Real 'Triumphs' (i.e. those manufactured up to 1939 when the company went bust!) have a fascinating history. They were extremely well-engineered and incorporated many unusual features. They were the first mass-produced car to incorporate a windscreen washer mechanism (so I am told!). The idea worked but did have a couple of inherent design faults. The supply of water was taken directly from the radiator via a push pump under the dashboard which pumped the water along a smart chromium-plated 'rain bar' at the top of the windscreen. Of course, any rust in the radiator was automatically pumped onto the windscreen which somewhat reduced the visibility – not to mention the effects that the introduction of Anti-freeze would have on the paintwork of the vehicle! The other slight problem was overheating when you found you had been using the windscreen washers too often and had forgotten to top up the radiator! On the other hand, there were some very advanced and more practical features such as "clutchless" gear changing, a system that would automatically restart the engine if it stalled ("Startex"), a cruise-control lever on the steering wheel, a centralised lubrication system and an in-built jacking system on each wheel. It was also one of the first manufacturers to introduce an all-round dual hydraulic braking system.

A friend of mine specialises in re-building pre-war Triumphs and when I was visiting him not so long ago he had an early Jaguar from the same era (1935) that he was working on. He made a number of comparisons in the build quality and mechanics which showed how, at that time, the Triumphs were definitely the superior motor car in all respects! I should add that my other fascination has been with Jaguars but more of that another time!

Triumph was a company that took a pride in its engineering past and were more concerned with producing the perfect car than any thoughts of profitability. Unfortunately, that was to be their undoing as they failed to combine their noble ambitions with any financial acumen and went under as war broke out in 1939.

At the moment I am waiting for a very special car to be built in England. All I will say at this point is that it started life as the last remaining Gloria Six-Light in the UK having been owned by one person since it was first built in 1936. It is now undergoing a complete transformation. More of that project on another occasion! Let me just say that the car is already famous and it hasn't even got a body on it!!!! Yet!!!

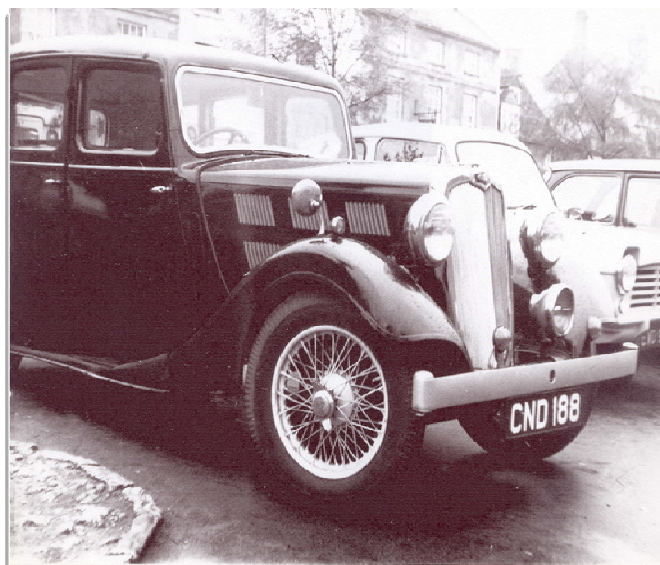
In the meantime, we have recently purchased a TR6! Not a "real" Triumph but a Standard Triumph from 1976. It was one of the last TR6s built being manufactured in May 1976 (the last one rolled off the line in July the same year). It is fascinating to learn that of the 90,000 produced between 1968 and 1976 around 80,000 were exported to the USA (and that is where mine comes from!). She might not be a real Triumph but she is one of the last great mass-produced sports cars and driving her brings back memories not to mention building muscles when trying to park without the luxury of power steering!

Steve Myers





II - Cindy residing in the private collection c1973



I - Photo taken c1969



Overhaul of the trunnion + brake pads + ventilated (!) disks

Some Classic Car Shows in Belgium

Flanders Collection Car: 27–28/01/2007
Flanders Expo, Gent / Gand, B

Brussels Collection Car: 29–30/09/2007
<http://www.collectioncar.com/>

Antwerp Classic Salon: 2-4/3/2007
Bouwcentrum, Antwerpen / Anvers, B
<http://www.siha.de/>

Dreamcar International: 28-29/04/2007
Nekkerhallen, Mechelen / Malines, B
<http://www.oldtimerdreamcar.com/>



Meeting of the Bristol Owners Club 11th April 2006

Some photos of Bristol owners Club members cars who took part in our Brunel 200 meeting in Bristol on Brunels 200th birthday on 10th April 2006 From Bristol Evening Post 11th April 2006 Owners and enthusiasts for Bristol cars met for a rally at the city's industrial museum. The gathering, which featured a number of classic models of the luxury cars, was part of the weekend's Brunel 200 celebrations and was organised by the Bristol Owners' Club. The cars were parked among the cranes at the dockside for visitors to admire. Bristol Cars was originally known as the Bristol Aeroplane Company and was based in Filton, producing fighter aircraft for the Second World War. After the war, with an excess of labour and parts, they began making cars, and Sir George White and Anthony Crook formed Bristol Cars Limited in 1960. Bristol still produce cars today, which are hand-built and cost more than £140,000 each.

Stephen Andrews



Bristols in Belgium Sunday 1st October 2006: some superb "*Bristols*", Steve Andrews



BCRCB 2006: some impressions



Reception - Diner



Rally Hainaut: chocolat goodies



Michel Vanhorenbeeks RHD P4 60 from 1954



Young people swap over from one oldtimer to another: investment for the future ?



Wat is de betekenis van de nummers van wegen en autosnelwegen in België? Waarom zijn er A-, E- en N-wegen? Waarom hebben sommige wegen een A-nummer en andere wegen een N-nummer?

Antwoord van Michel Peeters, directeur Bruggen en Wegen bij de Algemene Directie wegen en snelwegen bij het Waals Gewest: "De N-wegen zijn gewestwegen. Ze zijn van 1 tot 9 genummerd en leiden vanuit Brussel naar de verschillende hoeken van het land. De nummering loopt in wijzerzin: de N1 naar Antwerpen, de N2 naar Leuven, de N4 naar Namen... Als de N gevolgd wordt door twee of drie cijfers, duidt het eerste cijfer de provincie aan (2 = Brabant). De andere cijfers hebben geen echt logisch verband of verwijzen naar een oud traject. De A-wegen zijn de Belgische autosnelwegen, en hun nummering verwijst naar het nummer van de rijksweg die erlangs loopt. De E's zijn de namen van de autosnelwegen op Europees niveau. Zo is de E40 bijvoorbeeld het traject dat Londen met Istanboel verbindt. De even nummers zijn de autosnelwegen die van Noord naar Zuid lopen, en de oneven nummers die van Oost naar West. De E-namen zijn meestal van secundair belang en worden weinig gebruikt: bij ons zou de E411 beter bekend moeten zijn onder de naam "A4", maar het gebruik van zijn Europese naam is een gewoonte geworden."

Bron: Femmes d'Aujourd'hui n° 32, 2003

Vertaling: Jan Eggermont

D'où viennent les numéros des routes et des autoroutes en Belgique ? Pourquoi y a-t-il des A, des E, des N...? Pourquoi certaines ont-elles un numéro en A et un autre en E?

La réponse de Michel Peeters, directeur des Ponts et Chaussées à la Direction générale des routes et des autoroutes à la Région wallonne: "Les N sont les routes régionales. De 1 à 9, ce sont les radiales qui partent de Bruxelles, numérotées dans le sens des aiguilles d'une montre (N1 vers Anvers, N2 vers Louvain, N4 vers Namur...). Lorsque le N est suivi de deux ou trois chiffres, le premier désigne la province (2 = Brabant). Les autres ne suivent pas une réelle logique ou se réfèrent à un ancien tronçon. Les A sont les autoroutes belges, numérotées en fonction du numéro de la nationale qu'elles longent ou dédoublent. Les E sont les noms des autoroutes au niveau européen. Par exemple, la E40 est l'itinéraire qui relie Londres à Istanbul. Les nombres pairs sont les autoroutes qui vont du nord au sud et les nombres impairs, d'est en ouest. Les dénominations en E sont en général secondaires et peu utilisées: chez nous, la E411 devrait être mieux connue sous le nom de A4, mais on a pris l'habitude de la désigner par son nom européen."

Femmes d'Aujourd'hui n° 32, 2003



Rally van Henegouwen

Op 17 september organiseerde de club haar tweede rally van het jaar, en ditmaal bevonden we ons niet ver van Doornik, in de buurt van Maulde. Plaats van de afspraak was de parking van de 'Belle Epoque', een dancing voor senioren. Henegouwen is een interessante bestemming voor een uitstap met onze auto's omdat je er nog heel wat aangename, open wegen vindt zonder verkeersdrempels, wegversmallingen en andere hindernissen die het plezier van een autorit vergallen.

Het gekozen traject liep over smalle wegen tussen de velden en allerlei bossen; de hele tijd dus bochten, hellingen en afdalingen. Een echt heuvellandschap!

De zon was gelukkig van de partij, wat alles des te aangenamer maakte.

Een tiental auto's was present voor het vertrek. 's Ochtends reden we een lus van zowat vijftig kilometer met terugkeer naar Ellezelles, waar er vlakbij een bezoek aan een artisanale chocolademaker was georganiseerd. Ik weet niet of het er bij alle chocolademakers aan toe gaat zoals hier, maar het was er flink rommelig en niets van het gebruikte keukengerei leek te worden schoongemaakt. Een korte film toonde het hele chocoladeproces, vanaf de cacaoboom tot de levering van plakken chocolade waarmee chocoladen figuurtjes en truffels worden gemaakt. Lekker!

Na het bezoek was het tijd voor het middagmaal, dat voorzien was achter de bakkerij naast de chocolademakerij. Voor de liefhebbers was er ook de mogelijkheid een typisch streekbier te proeven, het blonde of bruine 'La Quintine'.

Na het middagmaal vertrokken we voor de tweede lus, die ons opnieuw langs kleine weggetjes naar het vertrekpunt van 's ochtends bracht. We sloten de rit af met een laatste glas in de dancing, waar de eerste paartjes al op de dansvloer stonden.

Op de parking heeft er iemand de voorkant van mijn P5 ingedeukt (waarschijnlijk bij het achteruitrijden). De kinkel liet zelfs geen briefje achter, hoewel hij de schok goed moet gevoeld hebben. Resultaat: verbogen bumpersteunen en een beschadigd radiatorrooster, zodat de auto een stevige herstelling voor de boeg heeft, plus het herspuiten van het voorste onderstuk van de carrosserie. De parking was nochtans groot genoeg, en niet erg druk bezet.

Ik wil hier nogmaals Philippe Menez hartelijk bedanken voor zijn hulp bij het organiseren van deze rally.

Daniel Saive

Vertaling: Jan Eggermont





Rallye du Hainaut

Le 17 septembre, le club organise son 2° rallye de l'année et cette fois on se retrouve non loin de Tournai près de Maulde. L'endroit de rendez-vous est le parking de la 'Belle Epoque' dancing pour personnes d'âge mûr. L'intérêt du Hainaut est le fait que sans être trop loin on retrouve encore des routes agréables, dégagées, sans casses-vitesses, rétrécissements et autres qui font qu'il n'y a plus de plaisir à se balader.

Le parcours choisi traverse emprunte de petites routes qui sillonnent entre les champs et différents bois; le tout en virages, descentes et montées. Assez vallonnés !

Le soleil est de la partie ce qui est toujours plus agréable.

Une dizaine de voitures sont au départ. Le matin, la boucle comporte une cinquantaine de kms en remontant vers Ellezelles et là tout près est prévu la visite d'une chocolaterie artisanale. Je ne sais pas si toutes les chocolateries artisanales sont comme celle-ci mais c'est vrai qu'il régnait un assez grand désordre et qu'aucun des ustensiles utilisés sont nettoyés. Un petit film nous explique depuis le chocolatier (l'arbre) tout le processus jusqu'à la livraison de plaques de chocolat à partir desquelles on fabrique des figurines en chocolat et des truffes. C'est très bon.

Après cette visite un repas est prévu à l'arrière de la boulangerie attenante à la chocolaterie. On peut aussi y déguster une bière très locale, 'La Quintine' blonde ou brune.

Après le repas, départ de la 2° boucle qui nous ramène de nouveau le long de petites routes au point de départ. Un dernier verre peut être pris là tout en écoutant de la musique de la belle époque et en regardant les premiers couples danser.

Sur le parking, quelqu'un viendra emboutir l'avant de ma P5 (sans doute en reculant). L'indélicat ne laissera même pas un mot, pourtant il a dû bien sentir le choc. Ferrures de pare-chocs pliées et calandre abîmée, la voiture nécessite quand même une sérieuse réparation et peinture du bas de caisse avant. Le parking était pourtant bien grand et pas très rempli.

Encore un grand merci à Philippe Menez pour l'aide apportée à la réalisation de ce rallye.

Daniel Saive



Hernieuwing van het jaarlijks lidmaatschap

Het jaarlijks terugkerend fenomeen van de lidmaatschapshernieuwing werd zoals elk jaar besproken binnen het Bestuur. De grootste kostenpost blijft het clubblad, maar de penning-meester is nog steeds akkoord om het jaarlijks lidgeld op hetzelfde niveau als bij de start van de BCRCB, 10 jaar geleden, te behouden op 30 EUR !

We nodigen u dan ook vriendelijk uit om het ingesloten overschrijvingsformulier te gebruiken.

Renouvellement de la cotisation annuelle

Le Comité s'est penché comme chaque année sur le phénomène du renouvellement de la cotisation. La plus grande dépense reste le magazine du club, mais le trésorier est toujours d'accord de maintenir la cotisation annuelle à 30 EUR, c'est-à-dire au même niveau que celle fixée il y a 10 ans déjà, à la création du BCRCB !

Nous vous invitons dès lors à verser votre cotisation à l'aide du bulletin de virement ci-joint.

Seeking for Rover P3

I have a belgian friend "Daisy" who is seeking her late fathers former Rover P3 6 light.

Info is as follows

1948 Rover P3 Grey

Owner was Mr G James from 1950 to 1970

Sold to a garage in ???Bld

Clovis/chaemagne Brussels +/-1970

Reg no E9727 (previously reg no 333743

she is trying to find the chassis number.

see pics attached

Any help appreciated.

Steve Andrews

Tel.: 02/731.74.40 - acacias43@hotmail.com



GROUPE MG-ROVER

La FBVA vous signale qu'une solution a été trouvée pour les propriétaires d'un véhicule du groupe MG-Rover dont le n° de châssis n'apparaît pas sur le châssis même, mais uniquement sur la plaquette d'identification. Puisque le constructeur MG Rover n'existe plus, c'est le ministère qui s'occupe actuellement de la regrave du n° de châssis en Belgique. Pour les véhicules assemblés en Grande-Bretagne, il faut obligatoirement demander le Heritage Certificate via www.heritage-motor-centre.co.uk. Ensuite il faut envoyer un dossier pourvu des copies des documents en votre possession et quelques photos au SPF Mobilité et Transports, Direction Générale Mobilité et Sécurité Routière, City Atrium Local 3A05, Monsieur Olivier, rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles. Après l'étude de votre demande, vous recevrez une lettre avec des instructions à suivre : souvent il faut se présenter à un centre de contrôle technique à une date et heure bien précises.

MG-ROVER GROEP

DE BFOV meldt u dat er een oplossing gevonden werd voor de eigenaars van voertuigen die behoren tot de merk MG Rover Groep en waarvan het chassisnummer niet werd ingeslagen maar enkel aanwezig is op het identificatieplaatje. Gelet op het feit dat de constructeur van MG Rover niet meer bestaat, is het het Ministerie dat zich bezighoudt met het inslaan van de chassisnummers. Voor voertuigen die geassembleerd werden in Groot-Brittannië moet u in het bezit zijn van een Heritage Certificate dat u kan bekomen via www.heritage-motor-centre.co.uk.

Vervolgens dient u een dossier op te sturen naar de FOD Mobiliteit en Vervoer, Algemene Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid, City Atrium Lokaal 3A05, de heer Schoolmeesters, Voorruitgangstraat 56, 1210 Brussel, samen met copies van de in uw bezit zijnde documenten en enkele foto's. Na onderzoek van uw dossier zal u een brief ontvangen met de te volgen instructies. Meestal wordt er gevraagd om uw voertuig aan te bieden bij een keuringstation op een welbepaalde datum en uur.

A Rover 800 has a longship as badge but is not a ship !



Het Volk, 24/07/2006



Rover en mains chinoises ? Pas encore !



BRUXELLES - Le logo de l'ancien constructeur automobile britannique Rover risque de tomber dans les mains du fabricant chinois Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC). Ou presque, parce que la transaction reste soumise à l'accord de l'américain Ford Motor, qui possède un droit de regard sur la question.

Ford possède un droit de regard sur la vente depuis le rachat en 2000 de Land Rover à BMW pour 3 milliards d'euros. Le fabricant automobile allemand BMW espère néanmoins conclure la vente avec SAIC et lui céder l'emblème pour la somme de 16 millions d'euros.

Ford dispose d'un peu moins de 90 jours pour faire valoir un droit de préemption, selon BMW.

Dit is inderdaad de situatie per eind augustus 2006. Ford heeft intussen het logo opgekocht. Ceci est en effet la situation fin août 2006. Ford a effectivement racheter le logo.

... doorgestuurd door Guy Vandenberghe

A vendre – Te koop – For sale

Rover P4 1958
HAS BEEN GARAGED FOR 5 YEARS AND WAS IN USE BEFORE STORAGE
BASED IN BRUXELLES
ENGINE USED TO START FIRST TIME.

EMAIL jeddyb49@yahoo.com - 0033 954095074 (non-member)
I'm looking for a garage space for the rover p4 1958 until I sell it.



PHOTO IS SIMILAR TO CAR ADVERTISED



EEN STIJLVOLLE DAME

Moest u denken in het verkeerde blad te zijn aanbeland in deze tijden van Ché, Menzo en P-magazine, dan hoeft u nog niet zo direct te panikeren.

Als u anderzijds meende, als notoire Rover-fanaat, dat het in dit stukje over de welbekende bijnaam gaat van de ministeriële P5B, dan hebt u het ook deze keer mis.

Een mens kan soms zo van die merkwaardige individuen ontmoeten – in de positieve zin van het woord welteverstaan – die een bepaalde onuitwisbare indruk achterlaten eens je ze bent tegengekomen.

U weet dat het al jaren een vaste traditie is in ons clubbestand zo ergens einde zomer een gezellige barbecue te houden. Je zou tenslotte gek moeten zijn er niet van te profiteren als je zo'n perfecte barbecueorkestmeesters in je rangen hebt zoals de familie Pieters, die de kunst beheersen een perfect gebalanceerd menu voor te schotelen, en dat dan nog meestal ten huize P. zelf in De Pinte.

Toch komen er soms in deze “routine” ietwat exotische uitzonderingen voor als peper in een vers uitgevonden gerecht.

Een dergelijk greintje exotiek vind je bijvoorbeeld ergens niet ver van het Waalse Huy, op een unieke locatie bij grootmoeder Herinckx.

Je moet trouwens al min of meer van de buurt zijn, een ouderwets deugdelijke landkaart consulteren of zoals het tegenwoordig hoort je nieuwe GPS tot op de meter volgen om het geschikte pad naar dit unieke adres te vinden.

Eens aangekomen is het er om te beginnen al knap lastig om je op de pittig steile helling fatsoenlijk te parkeren. Dat ondervond onze in Rovermiddens wereldberoemde chef kok aan den lijve toen een ietwat overmoedig verliefde donkergroene 600 een neuze-neuze aanging met zijn achterovergeleunde 75, gelukkig zonder zichtbare gevolgen: het Roverras is eerder zachtaardig, maar one night stands houden steeds risico's in !

En dan treed je plots binnen in een aparte wereld van naoorlogse kwaliteit in de vorm van een stijlvolle witte villa vol speciale en fascinerende herinneringen, waar grootma Herinckx onmiskenbaar de touwtjes in handen heeft.

Deze bejaarde dame geeft acte de présence met een vastberaden stijl die blijkbaar enkel is weggelegd voor mensen met een welgevoerd respectabel verleden.

Ze heeft iets van een levend boek, een bestseller die je in elke taal aanspreekt en je doet terugdromen naar koloniale tijden en avonturen van weleer, maar die anderzijds zelf wordt gecharmeerd en geniet van de bonte bende autofanaten die ze op haar eigen domein heeft uitgenodigd.

Villa Herinckx kan niet alle dagen op zoveel belangstelling rekenen, maar onze Roverclub voelt er zich perfect thuis, zij het op beleefde afstand.

Enfin, de geserveerde bbq-maaltijd werd blijkbaar ook door de gastvrouw prima gesmaakt, hadden we de indruk, want een extraatje werd helemaal niet afgewimpeld.

Naar het schijnt was ons clubbezoek trouwens enigszins welkom omwille van een grote villa-schoonmaak die hieraan verbonden was...dank u, mevrouw Herinckx-junior !

Als uit goede gewoonte hadden we dus een prima dagje, een gezellig onderonsje tussen oma en de autofreaks en de Engels-Frans-Nederlandse gesprekken gingen deze keer beslist niet enkel over vierwielers.

Ondanks de gezegende leeftijd van de gastvrouw durven we hopen dat de 2006-editie in “onze” villa nog voor herhaling vatbaar is. We noteren ze met gepaste fierheid in onze stilaan gevulde annalen, en bedanken haar voor haar gastvrijheid.

Guy Dams



UNE DAME DISTINGUEE

Dans le cas où vous croyez vous être trompé de magazine, vu les temps actuels, ayez confiance toutefois.

Mais si vous pensez, étant fanatique de la marque Rover, que ceci concerne la fameuse P5B surnommée ministérielle vous faites erreur aussi cette fois.

Il faut dire que les moments sont rares où on rencontre un individu – dans le sens positif – qui vous laisse une impression inoubliable quand on en fait la connaissance.

Comme vous le savez la tradition de notre club bien-aimé veut que chaque année des membres organisent un barbecue amical à la fin de l'été.

Difficile d'autre part de refuser évidemment une telle proposition quand on a l'honneur d'avoir dans ses propres rangs les parfaits mètres d'orchestre à ce point, la famille Pieters, qui depuis longtemps déjà a pris l'habitude de nous présenter un festival parfaitement équilibré, en général dans leur propre jardin à De Pinte.

Il y a quand-même parfois quelques exceptions à cette règle qui pimentent un peu la « routine ».

Et un de ces endroits plutôt exotiques se trouve en Wallonie pas vraiment loin de Huy en plein de la verdure ardennaise chez grand-mère Herinckx.

D'ailleurs il vaut mieux être du coin, consulter une carte bien détaillée, ou, noblesse oblige, suivre minutieusement son GPS pour ne pas s'y égarer complètement.

Une fois découvert la bonne adresse il est déjà plutôt pénible de garer convenablement sa bagnole, vu la pente impressionnante du terrain devant la porte.

Notre chef de cuisine s'en est rendu compte lorsqu'une certaine Rover 600 vert foncé a voulu donner une bise amoureuse à sa brillante 75, heureusement sans conséquences visibles. Comme on le sait la marque Rover en général a le cœur tendre, mais les one night stands ne sont pas toujours sans risques !

Et puis vous entrez donc dans un monde chaleureux d'après guerre en guise d'une villa de style, pleine de mémoires fascinantes, où règne incontestablement la main de Mme Herinckx senior.

Cette dame âgée vous fait acte de présence d'un air rassurant à respecter, un genre qui appartient uniquement à des personnes qui peuvent se vanter de connaître une carrière bien remplie.

Cette dame sais vous présenter un roman vivant, un best-seller rempli en différentes langues, de quoi vous faire imaginer un monde passé de temps coloniales, un charme distingué qui apprécie volontairement la présence d'une bande de fanatiques automobiles qu'elle a invité à son domaine.

La villa Herinckx ne peut pas prétendre toutefois d'être comblé tous les jours par autant de monde, mais nos membres du club s'y sentent parfaitement le bienvenu à distance respectable bien sûr.

Comme d'habitude le barbecue signé P. était délicieux, comme quoi même notre hôtesse avait difficile à refuser les différents repas et les desserts obligatoires.

D'ailleurs, dans les coulisses j'ai appris que notre visite était plutôt bien acceptée, vu le nettoyage rigoureux qui implique...merci aux Herinckx juniors !

On a vécu une journée très agréable dans ce cadre particulier et il faut dire que les conversations entre grand-mère et les autres ne concernaient sûrement pas uniquement l'automobile.

Inutile de dire que nous espérons pouvoir répéter cette 'édition 2006' !

On a donc à noter un nouvel individu dans notre liste de membres d'honneur !

Guy Dams



De 'Six Hours of Spa Francorchamps' 30/09/2006 – 01/10/2006

Programma:

Gratis parking voor alle oldtimers, onthaal tussen 9 en 15 uur in de tent van de BFOV die in het centrum van de Spa Family Village zal staan, temidden van de Paddocks; de koffie wordt u aangeboden door de BFOV; inlichtingen zullen verstrekt worden voor de toeristische rondrit met de oldtimer die om de 30 minuten vertrekt doorheen de regio van Spa en terug naar de gratis voorziene parking.



Op het circuit ...

Aanwezig zijn te Francorchamps is op zich al een belevenis, maar kennis maken met de mytische bolide's zoals de Ford GT40, de Jaguar Type-E, de Bentley 4.5, de Chevron B8, de Brabham, de Lola T70, de Ferrari 250 LM, ... maken dit avontuur compleet.

Een unieke belevenis met unieke prestaties en krachttouren, tot stand gebracht door de vrijwillige samenwerking van competente dames en heren, door de deskundigheid van de ene, de intelligentie van de andere, de toewijding van

derden, die allen eenzelfde passie delen!

Dit evenement was meer dan de moeite van de uitstap waard. Verschillende clubleden hebben elkaar ter plaatse ontmoet; talrijke foto's circuleerden tijdens de volgende praatavond.

Les 'Six Hours of Spa Francorchamps' 30/09/2006 – 01/10/2006



Programme:

Parking gratuit pour toutes les voitures anciennes; accueil de 9 heures à 15 heures dans la tente FBVA, située dans le village Spa Family au centre des Paddocks; le café vous y sera offert par la FBVA; des renseignements vous seront remis pour la balade touristique en ancienne qui démarrera toutes les 30 minutes, au travers de la région spadoise avec voiture ancienne et retour au parking gratuit.

Sur le circuit ...

Courir à Francorchamps est déjà fantastique en soi, le faire sur des machines aussi prestigieuses que les mythiques Ford GT40, Jaguar Type E, Bentley 4.5, Chevron B8, Brabham, Lola T70, Ferrari 250 LM, ... touche à l'exploit.

Exploit, performance, prouesse, qui ne peut réussir qu'avec la compétence évidente des uns, le savoir-faire intelligent des autres, le dévouement généreux des troisièmes et la bonne volonté générale de femmes et d'hommes de qualité, qui partagent une passion authentique.

Cet événement valait le voyage. Plusieurs membres se sont rencontrés sur place; de nombreuses photos circulait lors de notre réunion mensuelle suivante.

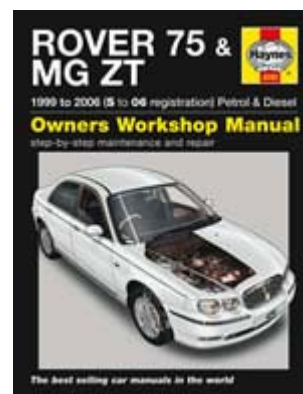


Owners Workshop Manual Rover 75 & MG ZT

Een rondvraag tijdens één van onze praatavonden in Brussel midden 2006 leerde ons dat verschillende leden interesse betoonden voor dit handboek. De uitgever wachtte echter tot eind november met de publicatie. Onze club plaatste een globale bestelling en ontving de boeken net op tijd om als kerstgeschenk te kunnen dienen.

Lors d'une de nos réunions mensuelles mis 2006 à Bruxelles nous avons pris connaissance de l'intérêt pour ce livre. L'éditeur a cependant attendu fin novembre pour la publication. Notre club a fait une commande globale et recevait les livres juste à temps pour être utile comme cadeau de Noël.

27th Nov. 2006 - Finally the long-awaited Haynes Manual is available for the Rover 75/MG-ZT. Click the Haynes Book to go to the Haynes site now and order your copy.



ISBN 978 1 84425 2923 http://www.motorbooks.co.uk/showcat.asp?Workshop_Manuals

Het Chinees idee over de Rover 75



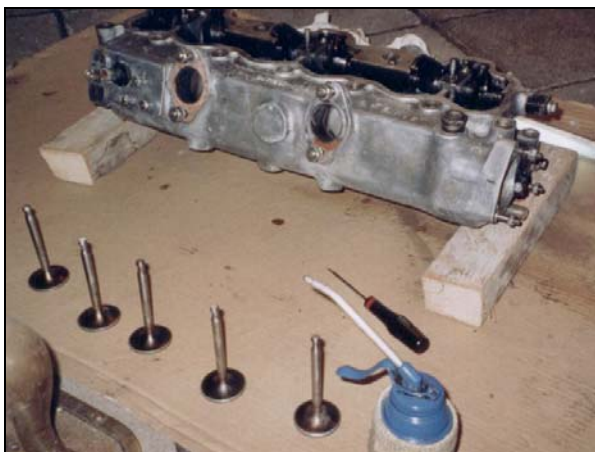
L'idée Chinoise de la Rover 75



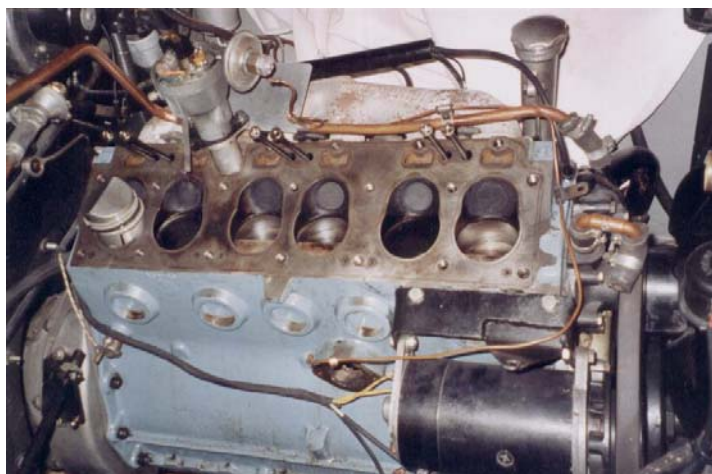


Replacement of Rover P4 pistons with the engine in situ !

New pistons rings and other stuff from our supplier J.R.Wadhams, Stourbridge, UK



Top overhaul with the highly appreciated help of Jan Lagae and ...



the gift of the old pistons from Dirk Van De Fonteyne 's rebored P4 1952

A new member with probably the oldest existant P5B in the world !

Chassis 84800003A (P5B chassis numbering from 84800001), original Belgian car, with some modifications:
a newly 3.9L V8 with electronic ignition, 4 modern disks: welcome Leon Schoonen, Gent.





Voorziene evenementen voor 2007 per maand –
Événements prévus pour 2007 par mois
Date/Datum - Activité/Activiteit - Endroit/Plaats - Heure/Uur

Woe/mer 10/01/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u
WE 27-28/01/2007 - Oldtimerbeurs Gent

Woe/mer 14/02/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

WE 02-04/03/2007 - Oldtimerbeurs Antwerpen

Woe/mer 14/03/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

Zat/sam 24/03/2007 BCRCB Diner

Zon/Dim 25/03/2007:

Model Cars (mini Wheels), Schijnpoot Anwerpen

P4 Drivers Guild: Diner at Ieper; (continental trip 25/3 – 30/3)

Woe/mer 11/04/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

WE 28-29/04/2007 Oldtimerbeurs Mechelen

Din/Mar 01/05/2007 BCRCB Rally Doornik (+ oldtimer !)

Woe/mer 09/05/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

WE 12-13/05/2007 Beaulieu Autojumble, GB

WE 07-09/06/2007 All Rover-international event Neuss NW Germany

Woe/mer 13/06/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

Zon/Dim 24/06/2007 BCRCB Barbecue

Woe/mer 11/07/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

Woe/Mer 08/08/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

WE 08-09/09/2007 Beaulieu Autojumble, GB

Woe/Mer 12/09/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

Zon./Dim. 23/09/2007 BCRCB Rally Brussel

WE 29-30/09/2007 Oldtimerbeurs Brussel

WE 06-07/10/2007 Six heures de Spa-Francorchamps

Woe./Mer. 10/10/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

Woe./Mer. 14/11/2007 BCRCB Praatavond – réunion 20u

Woe./Mer. 12/12/2007 BCRCB Praatavond – réunion 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 Sint Lambrechts-Woluwe concreet afgesproken.(carpooling,...).

Onze praatavonden houden we steeds op de 2^{de} woensdag van elke maand.

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 qu'un du comité si vous n' auriez pas reçu l'invitation à temps. Pour les autres événements, on se donne rendez-vous à Woluwe-saint-Lambert pour fixer en détail (carpooling,...). Les réunions se tiennent toujours le 2^{ème} mercredi du mois..



NTPR 2007

For All Rovers, From The Oldest To The Newest!

Now in its 30th year of (dis)organisation!

June 8, 9, 10

In 1977 I didn't think I would still be running this event in 2007! This year there have already been enquiries from Sweden and the Netherlands, so once again it promises to be a really cosmopolitan event.

The number of regulars has been increasing each year, with attendances now hovering around the hundred mark. This year the event is based at the Beaufort Park Hotel, just outside the historic market town of Mold, and I have a few interesting things planned to celebrate the anniversary, including the NTPR Go-kart trophy races on the Saturday morning, and a cruise on the River Dee in Chester on the Sunday. Of course the usual easy treasure hunt will take place on the Saturday afternoon, following a flat route around the Vale of Clwyd!

*If you have never been to an NTPR then now's your chance, and if you've been in the past, even if you no longer have a Rover, we'd be delighted to see you again, especially if you attended one of the original **PORTHMADOG** Rallies.*



The itinerary is as follows:



Friday June 8th. Arrivals during the day at the hotel, followed by dinner, and a noggin & natter in the bar.

Saturday June 9th. 9.30am departure for the short journey to the indoor kart track, and a series of races to decide the NTPR trophy. **Please note!! If you are going to take part you must fill in the appropriate part of the entry form. Late entries will not be accepted!**

At about 12.30pm we will leave Queensferry for a half hour journey to the lunch halt. The treasure hunt will be after lunch and will also include a visit to a museum of the fifties (the

truck used in the great train robbery resides here).

Dinner will commence at 8pm and will be followed, as usual, by the presentation of trophies, both silly and serious, and, of course, the Stena Line Disaster Award.



Sunday June 10th. Departure at 10am for Chester (about a 20 minute journey). There will be a guided tour of Chester, followed by a lunch cruise on the Rover Dee, which will finish at 3pm. Those departing home now will be only ten minutes from the M56, so heading north or south is no problem. However, I have arranged for a reduced dinner, bed & breakfast rate with the hotel for Sunday evening of just £34 per person.

The cost for the event is £149 per person, which includes two nights dinner, bed and breakfast, buffet lunches Saturday & Sunday, entrance to the fifties museum, the go-kart races, the guided tour of Chester, the River Dee cruise, rally plates, 30th anniversary window stickers, and trophies. Children under 14 are free.



Please fill in the form below and send, with your payment to NTPR, Tirionfa, Bodfari Road, Llandyrnog, Denbigh, LL16 4HP. **CHEQUES PAYABLE TO NTPR PLEASE!** Any queries telephone 01824 790280, or email: ntpwrwelshrally@aol.com

.....cut here.....

Name.....Address.....

.....Telephone.....

Email.....Car Model.....Year.....

Type of Room (double / twin / single, family).....

Amount of payment included.....Date.....

Do you wish to stay Sunday evening?.....

Do you have any special requirements?.....

Are you taking part in the go-cart challenge? If so, please put your name(s) below. This is most important, as the heats have to be arranged in advance.

Driver 1.....Driver 2.....

NO BOOKINGS WILL BE ACCEPTED OTHER THAN VIA THIS FORM
THE HOTEL WILL NOT DEAL WITH ATTEMPTS TO BOOK DIRECT. IF YOU REQUIRE EXTRA NIGHTS ACCOMMODATION PLEASE CONTACT ME.
 NO REFUNDS WILL BE MADE FOR MEALS NOT TAKEN
 THIS IS A ROVER SPORTS REGISTER EVENT

Organiser: Ian Glass



British Classics & Rover Club Belgium

Huishoudelijk reglement

Het is geenszins de bedoeling een loodzware administratie op te zetten, maar wel via een 'georganiseerd amateurisme' de werking voor zowel leden als Bestuur aangenaam en leefbaar te houden.

Artikel 1

Een kandidaat-lid dient zijn inschrijvingsformulier terug te sturen naar de secretaris en het lidgeld over te maken aan de penningmeester op de wijze vermeld op het inschrijvingsformulier. Pas na bekrachtiging door het Bestuur wordt men als lid van de vereniging opgenomen.

Artikel 2

Het lidgeld is bepaald op dertig euro, jaarlijks op voorhand betaalbaar per 1 januari van elk jaar. Nieuwe leden die toetreden na één september blijven aangesloten tot het einde van het volgende jaar.

Elk lid dat de gevraagde bijdrage niet voor 1 maart betaalt, wordt geacht uittredend te zijn.

Er wordt dan een brief gestuurd met de melding 'ontslagnemend':

- bedanking voor de betoonde interesse in het verleden;
- aanbieden van de mogelijkheid alsnog te betalen (=enige rappel).

Artikel 3

Bij de organisatie van evenementen worden steeds antwoordformulieren gebruikt. Het deelnamebedrag is, indien door de organisator (en niet door de deelnemers) beslist, steeds op voorhand betaalbaar, tenzij anders bepaald. Laattijdige inschrijvingen kunnen eventueel om organisatorische redenen niet in aanmerking komen.

Artikel 4

Het Bestuur:

Het moet duidelijk zijn dat personen die werden aangeduid en die aanvaarden een rol in de organisatie te spelen, zowel verantwoordelijk als betrouwbaar moeten zijn. Het is ook goed te benadrukken dat de rol van elkeen volledig onbaatzuchtig moet zijn. Beschrijving van de functies:

De Voorzitter:

- zal zich bezig houden met de vertegenwoordiging bij officiële instanties en bij andere clubs: hij onderhoudt de contacten en behartigt van de belangen van de Club;
- zal jaarlijks verkiesbaar zijn binnen het Bestuur;
- zal zijn mandaat slechts 3 maal kunnen verlengen, behalve indien er zich geen andere kandidaat aandient;
- zal ook tussenkomen bij geschillen met de club (extern) en tussen leden onderling. Zijn beslissing kan slechts worden aangevochten via schriftelijke aanvraag bij het Bestuur. Dit Bestuur neemt de uiteindelijke beslissing na beide partijen gehoord te hebben;
- kan het lidmaatschap van een nieuw lid weigeren, mits akkoord van 2 andere leden van het Bestuur;
- kan definitief en met onmiddellijke ingang van zijn functies worden ontheven in geval van onregelmatigheden met de gelden van de Club en in geval van het niet respecteren en opzettelijk ontwrichten van de goede werking van de Club. Deze ontheffing gaat in na gewone meerderheid van het Bestuur. Deze beslissing is onomkeerbaar, maar betekent geenszins de uitsluiting van de persoon als lid van de Club.



De Ondervoorzitter:

- verzorgt het voorzitterschap 'ad interim' tot de normale voorziene vervalddag;
- speelt een actieve rol bij de taken en verplichtingen van de voorzitter;
- zal lid zijn van het uitvoerend Bestuur.

De Schatbewaarder:

- speelt de rol van 'minister van financiën' die erin zal bestaan de financiële middelen en tegoeden van de Club goed te beheren;
- mag en moet op ieder moment antwoorden op de vragen van één of meer bestuursleden inzake de financiële situatie van de Club;
- zal lid zijn van het uitvoerend Bestuur.

De Secretaris:

- verzorgt de administratie. Aangezien de Club een nationale Club wenst te zijn, is de briefwisseling, o.m. uitnodigingen, clubblad, enz., tweetalig;
- verzorgt het clubblad, waarbij indien noodzakelijk hulp van de clubleden kan worden gevraagd;
- zal lid zijn van het uitvoerend Bestuur.

Met uitzondering van de voorzitter, zal elk lid van het uitvoerend Bestuur verkozen zijn voor 2 jaar en herkiesbaar zijn voor dezelfde duur, behalve indien hij vraagt om ontlast te worden om strikt persoonlijke redenen. Het mandaat neemt, met onmiddellijke ingang, een einde na unanieme beslissing van het Bestuur, volgend op als geldig beschouwde redenen. Een lid van het Bestuur kan zijn plaats doorgeven aan een andere lid van de Club voor zover de meerderheid van de andere leden, met inbegrip van de voorzitter, de voorgestelde kandidaat aanvaardt.

Voorzitter: Daniel Saive.

Schatbewaarder: Guy Dams.

Secretaris: Guy Pieters.

Artikel 5

- De beschikking over de tegoeden op de Bank geschiedt door de penningmeester of bij diens afwezigheid door de voorzitter;
- Er wordt maximaal gebruik gemaakt van overschrijvingen. Opvragingen in contanten moeten steeds een uitzondering blijven. De bankuittreksels zijn een hulp- en controlemiddel voor het stipt bijhouden van de boekhouding.
- Alle gemaakte onkosten dienen gedetailleerd per evenement te worden ingediend: de penningmeester moet in zijn jaarverslag een globalisatie per soort onkosten voorleggen: fotokopieën, postzegels, rastering van foto's, lidgeld, KACB, ...
- De leden zullen op eenvoudig verzoek de kosten/baten per evenement kunnen inkijken. Zo zal geweten zijn of bepaalde activiteiten verlieslatend zijn en zo ja, hoeveel de clubkas heeft moeten bijspringen + vermelding van de reden.
- Voorlegging van de boekhouding en decharge van het Bestuur voor de beheersdaden van het vorige boekjaar dat per 31/12 van ieder jaar wordt afgesloten, zal steeds op het eerste evenement (dus niet de praatavond) van het volgende boekjaar gebeuren.

Artikel 6

Onze vereniging is lid van de Koninklijke Automobiël Club van België (KACB), Historic Section.

Praktische info: neem contact op met het Bestuur.

Versie 20/12/2006.



British Classics & Rover Club Belgium

Règlement d'ordre intérieur

Notre intention n'est certainement pas d'installer une administration lourde mais bien d'assurer un fonctionnement agréable tant pour les membres que pour le Comité grâce à un 'amateurisme organisé'.

Article 1

Un candidat doit envoyer son formulaire d'inscription au secrétaire et verser sa cotisation au trésorier selon les indications du formulaire d'inscription. C'est seulement après la ratification du Comité que le membre sera accepté dans l'association.

Article 2

La cotisation est fixée à 30 euros par an, payable à l'avance au 1^{er} janvier de chaque année. Les nouveaux membres qui s'inscrivent après le 1^{er} septembre restent affiliés jusqu'à la fin de l'année suivante. Le membre qui ne règle pas sa cotisation avant le 1^{er} mars, est considéré comme démissionnaire. Il lui est alors envoyé une lettre avec la mention 'démissionnaire':

- remerciement pour son intérêt dans le passé;
- la possibilité de payer encore toujours (=seul rappel).

Article 3

Des formulaires-réponses seront toujours employés lors de l'organisation d'événements. La participation est toujours payable d'avance si elle est fixée par l'organisateur (et pas par les participants). Ceci à moins qu'il en soit stipulé autrement. Les inscriptions tardives peuvent être refusées pour des raisons d'organisation.

Article 4

Le Comité:

Il doit être clair que les personnes désignées et acceptant un rôle dans l'organisation doivent être responsables et dignes de confiance. Il est bon de rappeler que le rôle de chacun est entièrement désintéressé. Description des fonctions:

Le Président:

- s'occupera de la représentation auprès des instances officielles et des autres clubs. Il maintient les contacts et il défend les intérêts du Club;
- sera éligible annuellement parmi les membres du Comité;
- ne pourra prolonger que 3 fois son mandat, sauf si il n'y a pas d'autre candidat qui se présente;
- intervient aussi dans les différends extérieurs au Club et des membres entre eux. Sa décision peut seulement être discutée par une demande écrite au Comité. Le Comité prend la décision finale après avoir entendu les deux parties;
- peut refuser l'inscription d'un nouveau membre moyennant l'accord de deux autres membres du Comité.
- peut être démis de ses fonctions définitivement et avec effet immédiat en cas d'irrégularité avec les avoirs du club et en cas de non-respect et sabotage de la bonne marche du Club. Cette révocation est prononcée à la majorité du Comité. Elle est irréversible mais ne signifie en aucun cas l'exclusion du Club.



Le Vice-président:

- remplit la fonction du président 'ad interim' jusqu'à l'échéance normale prévue;
- joue un rôle actif dans les tâches du Président;
- est membre du Comité.

Le Trésorier:

- sa fonction consiste en tant que 'Ministre des Finances' à bien gérer les moyens et les avoirs du Club;
- peut et doit à chaque moment répondre aux questions d'un ou de plusieurs membres du Comité au sujet de la situation financière du Club;
- sera membre du Comité.

Le Secrétaire:

- s'occupe de l'administration du club. Comme le Club est nationale, l'administration est donc bilingue, tout comme les invitations et les revues;
- s'occupe de la revue du club et si nécessaire, un coup de main occasionnel sera demandé à tous les membres du Club;
- sera aussi membre du Comité.

A l'exception du Président, chaque membre du Comité sera élu pour deux ans et rééligible pour la même période à moins qu'il ne demande à être déchargé de ses fonctions pour des raisons personnelles. Le mandat peut prendre fin – avec effet immédiat – suite à une décision unanime du Comité et ce pour autant qu'il y ait des raisons valables. Un membre du Comité peut transmettre sa place à un autre membre du Club pour autant que la majorité des autres membres, y compris le Président, accepte le candidat proposé.

Président: Daniel Saive.

Trésorier: Guy Dams.

Secrétaire: Guy Pieters.

Article 5

- L'utilisation des avoirs en Banque est du domaine du trésorier ou en son absence du Président.
- Il est fait un usage intensif de virements. Les retraits d'argent doivent toujours rester l'exception. Les extraits de banque sont un moyen de contrôle de la bonne tenue de la comptabilité.
- Tous les frais exposés doivent être répartis par événement. Le trésorier devra – dans son rapport annuel – présenter une globalisation par sorte de frais: photocopies, timbres, impression de photos, cotisations, RACB, ...
- Les membres pourront vérifier sur simple demande les frais/profits par événement. On pourra ainsi savoir si certaines activités sont déficitaires et dans ce cas, combien la caisse du club a du suppléer et quelles sont les raisons du déficit.
- La présentation de la comptabilité et la décharge du Comité pour son activité de l'année comptable écoulée, qui se clôture au 31/12 de chaque année, aura toujours lieu au premier événement de l'année suivante (donc pas lors de la réunion mensuelle).

Article 6

Notre association est membre du Royal Automobile Club de Belgique (RACB), Historic Section. Pour toute information pratique: contactez le Comité.

Version: 20/12/2006.

