

The "P" News



CLUB
NEWS



03 /2008

British Classics & Rover Club

Belgium

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

Zo, 2007 zit er op, alweer een jaar dat is voorbijgevlogen!

Het lijkt of we pas enkele weken geleden nog de clubkalender voor het voorbije jaar aan het samenstellen waren.

Onze club zette het jaar, of het seizoen als u wil, in met ons traditioneel diner in Retromobilia, Marc Navez, de eigenaar van het restaurant, had eens te meer voor een fraai menu gezorgd, en de sfeer zat er goed in. De ideale gelegenheid ook om de planning van onze activiteiten aan de aanwezige leden voor te stellen.

Omdat we allemaal te weinig vrije tijd hebben door onze beroepsbezigheden en ons gezinsleven, waren we heel blij dat de Doornikse oldtimerclub Retro-Mobile Tornacum, waar ons clublid Philippe Menez ook bij aangesloten is, ons uitnodigde voor deelname aan hun traditionele rally van de eerste mei die heel toepasselijk "Rallye du Muguet (Meiklokje)" heet. Perfect georganiseerd, een mooi traject en volop zon.

Eind juni werd er koers gezet naar De Pinte voor onze barbecue bij Guy en Régine Pieters. Een overheerlijke barbecue, en alweer met een stralend weertje (zei er iemand dat de zomer 2007 aan de natte kant was...? De weergoden waren ons dit jaar alleszins heel gunstig gezind!).

Op 30 september waren we alweer te gast in Doornik voor de rally "La balade au fil de l'eau". De P4 van Guy verscheen – eindelijk – opnieuw op het appel. De deelnemers kregen een schitterend road-book, en de rally bood ons de gelegenheid om per boot kennis te maken met de beroemde oude scheepsliften van het Canal du Centre te Strépy-Thieu.

De dag eindigde in de *Cantine des Italiens* voor een laatste glas alvorens huiswaarts te rijden.

Meer informatie over de scheepsliften van het Canal du Centre vindt u op het Internet op volgend adres: http://www.canal-du-centre.be/Album/Fr/album_aschhydrauliques.html

Een week later hadden alle liefhebbers van oude racewagens afspraak op het circuit van Spa-Francorchamps, voor de fantastische "Spa Six Hours". Behalve de spectaculaire wedstrijden waren er ook een heleboel prachtige wagens te bewonderen in de paddock.

En ook in Francorchamps was de zon weer van de partij!

U vindt ons programma 2008 elders in ons magazine. Het comité van de BCRCB hoopt dat er heel wat leden aan zullen deelnemen.

Tot binnenkort!

Daniël

Editorial

Et voilà, l'année 2007 nous tourne le dos; qu'est ce qu'elle est vite passée !
On s'imagine encore faisant le planning de l'année.

En retournant en arrière nous avons commencé la saison par notre traditionnel dîner à Rétromobilia ; un beau menu nous a été concocté par le patron Marc Navez et l'ambiance était au rendez-vous. C'était l'occasion d'annoncer le planning des activités à l'assemblée présente.

Vu le peu de temps dont nous disposons tous avec nos diverses occupations professionnelles et familiales nous étions bien content que le club Retro-Mobile Tornacum (Club de voitures anciennes de Tournai dont fait partie un de nos membres) via Philippe Menez nous ait invités à participer avec eux à leur traditionnel rallye du 1 mai à savoir le « Rallye du Muguet ». Organisation parfaite, beau parcours et le soleil.

Fin juin nous nous retrouvions à De Pinte pour le barbecue chez Guy et Régine Pieters. Délicieux barbecue toujours sous le soleil (qui a dit que l'été était pluvieux ?!.....ou alors nous avons eu le dieu soleil de notre côté).

Le 30 septembre nous nous retrouvions de nouveau à Tournai pour le rallye « La balade au fil de l'eau ». La P4 de Guy était enfin de retour. Un superbe road-book était remis aux participants. Cela nous a permis de découvrir en bateau les fameux ascenseurs du Canal du Centre à Strépy-Thieu.

La journée se termina à la Cantine des Italiens pour boire un dernier verre avant de rentrer.

Pour les intéressés qui veulent en savoir plus, baladez-vous sur Internet à l'adresse suivante :
http://www.canal-du-centre.be/Album/Fr/album_aschdrauliques.html

Une semaine plus tard les amoureux d'anciennes voitures de compétitions se donnaient rendez-vous à Francorchamps pour ses fantastiques 6 Heures. En dehors de cette course spectaculaire, on pouvait admirer un fabuleux plateau de voitures dans le paddock.

Au fait, nous avons toujours eu le soleil avec nous !

Je vous laisse découvrir le programme 2008 dans cette revue. Le comité espère vous y retrouver nombreux.

A bientôt.

Daniel



Eco-Malus / Eco-Bonus : oldtimers niet onderworpen

06.03.2008

Dit bericht is in eerste instantie bedoeld voor de liefhebbers woonachtig in Wallonië. Ingevolge de nieuwsuitzendingen als gevolg van de beslissing van de Waalse Regering inzake de Ecomalus en de Ecobonus, willen we de gemoederen bedaren gezien deze wetgeving niet van toepassing is op onze oldtimers van meer dan 25 jaar oud. Hier volgt de uitleg.

ECOBONUS



Bonus = voordeel

Wie zijn de begunstigten van de Ecobonus ?

De begunstigde van de Ecobonus is elke natuurlijke persoon die in het Waalse Gewest gedomicilieerd is en een motorvoertuig verworft of daarna vervangt en daarna in gebruik stelt.

Welke voertuigen?

De Ecobonus is van toepassing op zowel de nieuwe voertuigen als de tweedehandse motorvoertuigen.

De volgende voertuigen zijn uitgesloten, namelijk de voertuigen die fiscaal als « lichte vrachtauto's » beschouwd worden namelijk : de voertuigen van het type 'pick-up' met enkele cabine; de voertuigen van het type 'pick-up' met dubbele cabine ; de voertuigen van het type 'lichte vrachtauto' met één enkele rij zetels; de voertuigen van het type 'lichte vrachtauto' met twee rijen zetels, alsook de voertuigen voorzien van een nummerplaat van het type 'EUR', 'CD', handelaars- en transitplaten.

Hoeveel zal de Ecobonus bedragen?

Om het bedrag van de Ecobonus te berekenen moeten we twee gevallen onderscheiden:

- a) Het gaat om een vervanging van een motorvoertuig

Voorziene evenementen voor 2008- Événements prévus pour 2008

Datum/Date	Activiteit/Activité/ t	Plaats/Endroit	Uur/Heur e
Woe/mer 09/01/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 01-02/02/2008	BCRCB	Oldtimerbeurs Gent	
Woe/mer 13/02/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 16-17/02/2008		Bristol Classic Car Show	
WE 29/02, 01-02/03/2008		Oldtimerbeurs Antwerpen	
Woe/mer 12/03/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zat/sam 15/03/2008	BCRCB	Diner	
Woe/mer 09/04/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Don/Jeu 01/05/2008	BCRCB	Rally Doornik - Tournai	
Woe/mer 14/05/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon/Dim 25/05/2008	RACB (1)	Rally Brussel – Bruxelles	
Zon/Dim 25/05/2008	RSR (2)	Norfolk & Norwich Rover Owners Club	
Zon/Dim 01/06/2008	BCRCB	Rally Meetjesland - Eeklo	
Woe/mer 11/06/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 14 – 15/06/2008	RSR (2)	Welsh Rally	
WE 05-06/07/2008		Rally 'Circuit des Ardennes' – Bastogne	
Woe/mer 09/07/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe/Mer 13/08/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon/Dim 31/08/2008	BCRCB	Barbecue	
Woe/Mer 10/09/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon./Dim. 14/09/2008	P5 ROC (3)	Event at Brooklands - England	
Zon./Dim. 21/09/2008	BCRCB	Autoworld Leuze Henegouwen - Hainaut	
WE 04-05/10/2008		Club 75 – Nederland – la Hollande	
Woe./Mer. 08/10/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe./Mer. 12/11/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe./Mer. 10/12/2008	BCRCB	Praatavond – réunion	20u

(1): RACB: Royal Automobile Club de Belgique

(2): RSR: Rover Sports Register UK

(3): P5 ROC: P5 Rover Owners Club

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 St.-Lambrechts-Woluwe concreet afgesproken. (carpooling,...). Onze praatavonden houden we steeds op de 2^{de} woensdag van elke maand, in "Retromobilia", te Sint-Pieters-Woluwe, François Gaystraat, 152.

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 St-Pieters-Woluwe pour fixer en détail (carpooling,...). Les réunions se tiennent toujours le 2^{ième} mercredi du mois au "Retromobilia", te Sint-Pieters-Woluwe, François Gaystraat, 152.

Internationale Rover samenkomst in Duitsland

Elk jaar organiseert een Europees land een internationale samenkomst waarop de clubs van de verschillende andere landen worden uitgenodigd om elkaar te ontmoeten.

Enkele jaren geleden heb ik al aan zo'n bijeenkomst deelgenomen in Oostenrijk, te Salzburg.

Wanneer een club iets speciaals te vieren heeft, bijvoorbeeld haar jubileum, neemt ze die gelegenheid soms te baat om zo'n manifestatie te organiseren, wat veel tijd en organisatietalent vergt. Dit jaar was het de beurt aan Duitsland, dat de clubs uitnodigde in Neuss, in de buurt van Düsseldorf.

Zodra ik wist wanneer (07-09 juni 2007) en waar (op 150 km van bij mij thuis) de samenkomst zou plaatsvinden, had ik me voorgenomen eraan deel te nemen. De samenkomst zou beginnen op donderdag 7 juni 's avonds en eindigen op zaterdag 9 juni na de lunch.

Ik besloot om enkel op vrijdag te gaan, de dag waarop er een rondrit op het programma stond. Ik bracht mijn P5 in orde en vrijdagochtend rond 6u30 reed ik van bij mij thuis weg. Het was mooi weer, wat deze zomer eerder uitzonderlijk was. Ik reed eerst richting Genk via de E314, vervolgens richting Aachen en dan Düsseldorf.



Omstreeks 8u15 kwam ik aan bij het hotel in Kaarst. Op de parking van het hotel stonden al een veertigtal heel diverse Rovermodellen. De Roverliefhebbers die donderdag waren aangekomen en in het hotel hadden overnacht, zaten aan het ontbijt. Ik maakte kennis met Manfred Hemmersbach, de voorzitter van de club "Rover Freunde Deutschland", met wie ik contact had gehad voor mijn inschrijving.

Ik ontmoette er ook enkele Nederlandse leden die ik goed ken, en bij de Engelsen David Lee en zijn echtgenote Diane. David was niet met zijn mooie P5B Coupé gekomen omdat het weekend volgens de voorspellingen heel warm zou worden, zodat hij liever zijn MG ZS 2,5 I V6 nam, die airco heeft. David verdraagt namelijk moeilijk grote hitte in de auto, en de lokale weersvoorspelling had 33 graden aangekondigd voor de bewuste dag.

Ik ontmoette er ook ons clublid uit het Groothertogdom, Jean-Marc Nosbaum, die met een van zijn SD1 Vitesse gekomen was.

Na mijn ontbijt in het gezelschap van David Lee ging ik terug naar de parking om de auto's te bekijken. Er waren er uit heel wat landen (uit Duitsland natuurlijk, maar ook uit Nederland, Oostenrijk, Zwitserland, Groot-Brittannië, Luxemburg en 2 Belgische, want er was nog een gezin uit het uiterste noordoosten van het land met een heel zeldzame P6 break). Sommige deelnemers waren dus van heel ver gekomen. Bij de auto's was er een heel mooie P2, maar ook enkele P4, P5, P6, SD1 en zelfs meer recente Rovers, onder meer enkele 75 Saloon en Tourer, plus twee 216 cabriolets uit Nederland.

We kregen een roadbook dat ons eerst naar Otzenrath bracht, een oud dorpje dat volledig werd afgebroken en niet ver daarvandaan werd heropgebouwd. In dit dorp wonen de arbeiders van een open bruinkoolmijn. Deze mijn heeft een gigantische oppervlakte en de werfmachines, die toch zo'n 240 ton kunnen wegen, lijken wel speelgoed.



Daarna bracht ons traject ons naar Neurath, waar we een lekkere lunch opgediend kregen die ons de gelegenheid bood voor een praatje met de andere deelnemers.

Na de maaltijd werd de tocht voortgezet en bereikten we een middeleeuws kasteel van de 9^{de} en 10^{de} eeuw, het "Schloss Hülchrath".

Deze halte bood ons de gelegenheid om alle wagens op een fraai grasveld samen te zetten en enkele foto's te nemen. We kregen er ook koffie en heerlijke taart voorgeschoteld.

De terugkeer naar het hotel verliep zonder problemen, en omstreeks 17u was iedereen terug in Kaarst.

Na afscheid te hebben genomen van mijn gastheren en vrienden zette ik opnieuw koers naar Bonheiden. In de buurt van Aachen gaf een zwaar onweer mijn P5 een kosteloze maar volstrekt overbodige wasbeurt.

In 2008 zouden de Zwitsers deze internationale meeting organiseren, in de omgeving van Bern: voor sommigen misschien een mooie aanleiding om er een verlengd weekend van te maken!

Het loont alleszins zeer de moeite...

Daniel

Meeting International Rover en Allemagne

Chaque année un pays européen organise un meeting international où les clubs des différents pays sont invités et se rencontrent.

J'ai comme cela participé il y a quelques années au meeting en Autriche à Salzbourg.

Les clubs prennent parfois l'occasion de fêter un anniversaire de club pour organiser une telle manifestation. Cela demande beaucoup de temps et d'organisation.

Cette année, c'est l'Allemagne qui invitait à Neuss dans la région de Düsseldorf.

Dès que j'ai connaissance des dates (07-09 juin 2007) et du lieu (150km de chez moi), je me suis dit que j'allais y participer. Le meeting commençait le jeudi 07 au soir pour se terminer le samedi 09 après le lunch.

J'avais décidé de n'y aller que le vendredi, journée où une balade est organisée. Je préparai ma P5 et le vendredi matin je quittais la maison vers 6.30h du matin. Il faisait beau, fait assez exceptionnel cet été. Je pris la direction de Genk via l'E314 et direction Aachen puis Düsseldorf.

Vers 8.15h j'arrivai à l'hôtel à Kaarst. Sur le parking de l'hôtel il y avait déjà une bonne quarantaine de Rover de tous modèles. Les Roveristes qui étaient arrivés le jeudi et avaient logés prenaient leurs petits déjeuner. Je saluai Manfred Hemmersbach président du club « Rover Freunde Deutschland » avec qui j'avais été en contact pour mon inscription.

J'y retrouvai aussi quelques membres hollandais que je connais bien et parmi les anglais David Lee et son épouse Diane. David n'était pas venu avec sa belle P5B Coupé parce que la météo avait annoncé une fin de semaine très chaude il avait préféré prendre son MG ZS 2,5 l V6 équipée de l'airco. Il faut dire que David a déjà eu des problèmes en voiture lors de grosses chaleurs. En effet la météo locale annonçait 33° pour la journée.

J'y retrouvai aussi notre membre luxembourgeois Jean-Marc Nosbaum avec une de ses SD1 Vitesse...(SD101)



Après le petit déjeuner pris en compagnie de David je retournais sur le parking pour voir les voitures. Il y en avait de plusieurs pays (Allemagne bien sur mais aussi Pays-Bas, Autriche, Suisse, Angleterre, Luxembourg et 2 belges car il y avait une famille habitant l'extrême nord-est du pays avec une très rare P6 break). Certains avaient donc fait le déplacement en venant de loin. Parmi les voitures il y avait une très belle P2, mais aussi des P4, P5, P6, SD1 et même des Rover plus modernes, entre autres des 75 Saloon et Tourer, 2 cabriolet 216 venant des Pays-Bas.



On reçut un roadbook qui nous mena d'abord vers le vieux village de Otzenrath lequel a été détruit et complètement reconstruit non loin de là. Ce village loge les ouvriers d'une mine de lignite à ciel ouvert. Cette mine est très vaste en surface et les engins de chantier de quelques 240 tonnes paraissent des jouets.

Poursuivant notre route on arriva à Neurath on nous servi un délicieux lunch ce qui donna l'occasion à chacun de discuter un peu avec les participants.

Après le repas on reprit la balade pour arriver à un château médiéval du 9^{ième} et 10^{ième} siècle, le « Schloss Hülchrath ».



Ce fût l'occasion de parquer toutes les voitures sur une belle pelouse et de prendre quelques photos. Le café et de délicieuses tartes nous furent servis. Le retour vers l'hôtel se fit sans problème et vers 17h tout le monde se retrouva à Kaarst.

Après avoir fait mes adieux à nos hôtes et amis je repris la route de Bonheiden. Dans les environs d'Aachen un gros orage lava ma P5 qui n'en avait pourtant pas besoin.

En 2008, c'est apparemment la Suisse qui organise ce meeting international. Ce serait dans les environs de Berne, l'occasion pour certains peut-être de prendre un week-end prolongé !

Cela vaut en tout cas la peine.

Daniel



Eco-Malus / Eco-Bonus : ancêtres pas concernés

06.03.2008

Suite à la diffusion des informations sur la décision du gouvernement wallon au sujet de l'Eco-Malus et l'Eco-Bonus, nous voudrions calmer les esprits car nos ancêtres de plus de 25 ans d'âge ne sont pas concernés actuellement par cette nouvelle législation. Ci après l'explication.

ECO-BONUS



Bonus = avantage

Qui est bénéficiaire de l'Eco-Bonus ?

Le bénéficiaire de l'Eco-Bonus est la personne physique domiciliée en Région wallonne qui acquière ou remplace un véhicule automobile et qui le met en usage.

Quel véhicule automobile ?

Sont considérés par l'Eco-Bonus, les véhicules neufs et d'occasion.

Sont exemptés de cet avantage, les véhicules considérés fiscalement comme « camionnettes » c'est à dire : les véhicules de type 'pick-up' avec cabine unique ; les véhicules de type 'pick-up' avec double cabine ; les véhicules du type 'fourgonnette' avec une seule rangée de sièges ; les véhicules du type 'fourgonnette' avec deux rangées de sièges, ainsi que les véhicules munis d'une marque d'immatriculation 'EUR', 'CD', des plaques commerciales et des plaques transit.

Quel sera le montant de l'Eco-Bonus ?

Pour calculer le montant de l'Eco-Bonus, on distingue les deux cas suivants :

- a) Il s'agit d'un remplacement d'un véhicule automobile

Dans ce cas on compare les émissions CO₂, du véhicule automobile qui est mis en usage par rapport aux émissions CO₂ du véhicule automobile qui est remplacé.

- b) Il s'agit d'une première acquisition

Dans ce cas on compare les émissions CO₂ du véhicule automobile qui est mis en usage par rapport aux émissions de CO₂ de la moyenne des véhicules automobiles mis en circulation. Cette

Een speciale dank aan Jan Eggermont voor het nazicht, de verbeteringen en de vertaling van de teksten.

Un grand merci à Jan Eggermont pour la vérification, les corrections et les traductions des textes.

Confused pictures on the road

(sent by Guy Dams)



Special sort of (wooden) tyres

(sent by Guy Dams)



BCRCB-Barbecue 2007



Met het aperitief in de hand, voorstelling van de Rover P5B van Leon Schoonen aan de aanwezige leden van de BCRCB

Avec l' apéritif dans la main, présentation de la Rover P5B de Leon Schoonen aux membres présent de la BCRCB



The Spa Six Hours 2007 – a sunny weekend of classic racing

Since several members of our club had told such enthusiastic stories about last year's event, I began thinking about visiting this year's "Spa Six Hours", a weekend of classic racing at the racetrack of Spa-Francorchamps. I also thought it would be a nice opportunity to show my children that there are more interesting and nicer racing events than just the hyped modern Formula One competition.

As the weekend drew near and the weather forecast was quite favourable, I fought down my usual hesitations about somewhat longer P5 trips ('what if we get stuck in a huge tailback? What if the car doesn't behave itself?') and decided to go. After all, the BFOV (Belgian Federation of Old Vehicles) offered all members of its car clubs the opportunity for a lap of the circuit, so that was an extra incentive for a visit!



On Saturday morning, the weather turned out to be splendid – quite a change after the horrible weather of the summer. Having consulted a road planner website on the Internet, I knew that the 100 miles or so to Francorchamps would mainly be a motorway trip, which was just as well, as Annemie was staying home and Stijn and Mathias, aged 9 and 11, aren't up yet to reliable map-reading. Annemie advised me to take her mobile phone with me, just in case.

The trip went without a hitch, although after 20 miles or so I noticed that a) I had completely forgotten about taking Annemie's mobile phone with me and b) the needle of the fuel gauge had already stopped pointing at the 'F' and was already heading slightly downwards...

At the entry of the racetrack grounds, we were in a queue of classics, as all these cars were directed to a special free parking lot. We parked among a huge variety of cars with plenty of these representing the British motor industry.

After eating our sandwiches and obtaining our permit for the parade lap later in the afternoon, we headed for the paddocks and the pits, where we could walk around freely and watch the cars being prepared. Quite a large number of small and big British teams were present, with even some huge Heritage Racing Support artics. After a quick visit to the roof terrace of the new paddock building, it was time to return to our car and wait for the 8-mile trip to Blanchimont, the section of the racetrack where the classic cars were supposed to wait for their lap.

As we had to wait for about an hour at Blanchimont because of the delays in the various races that were still going on, I had plenty of time for a chat with Mr. De Sadeleer from Brussels, who was in front of us in the queue with his P5 Saloon and who has now joined our club.

Racing cars have to wait for their lap



And finally, the cars in front of us started moving and passed the gates. Our lap was over far too quickly, but allowed us to experience a few typical sections of the track, like the La Source hairpin and of course the famous Eau Rouge/Raidillon section with its series of corners followed by a blind summit – quite an experience, even at moderate speed in a P5 and in perfect weather. Driving there in a race car at full speed or in less favourable weather must be an entirely different matter...

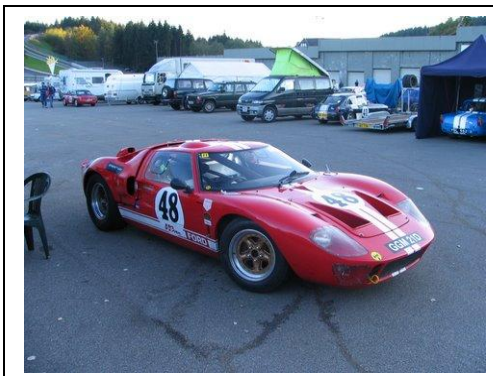
After returning to the parking lot, we saw the start of the Spa Six Hours Endurance with its starting grid of Ford GT40's and Shelby Mustangs, Jaguar E-types and MGB's, but after five minutes sitting in the grandstand, we fled to the paddocks because of the utterly deafening noise of the cars. One of the cars in the paddock was the 'Team Willpower' car, a Rover P6 in full race outfit, powered by a 5 litre V8. You can read about the special background of this car on www.teamwillpower.org.

The return trip went perfectly – as usual, the car seemed to run much better on longer distances. The fuel consumption for this trip of 360 km turned out to be some 12 litres/100 km (that's 23,5 mpg to non-continental Europeans). As for the races and the circuit, the Spa Six Hours are an impressive introduction to classic racing, and on a sunny weekend in autumn, Spa-Francorchamps really deserves its title of the world's finest circuit in the most beautiful settings. So if you happen to be in the neighbourhood next year, don't miss it.

Jan Eggermont

6 heures de Spa-Francorchamps

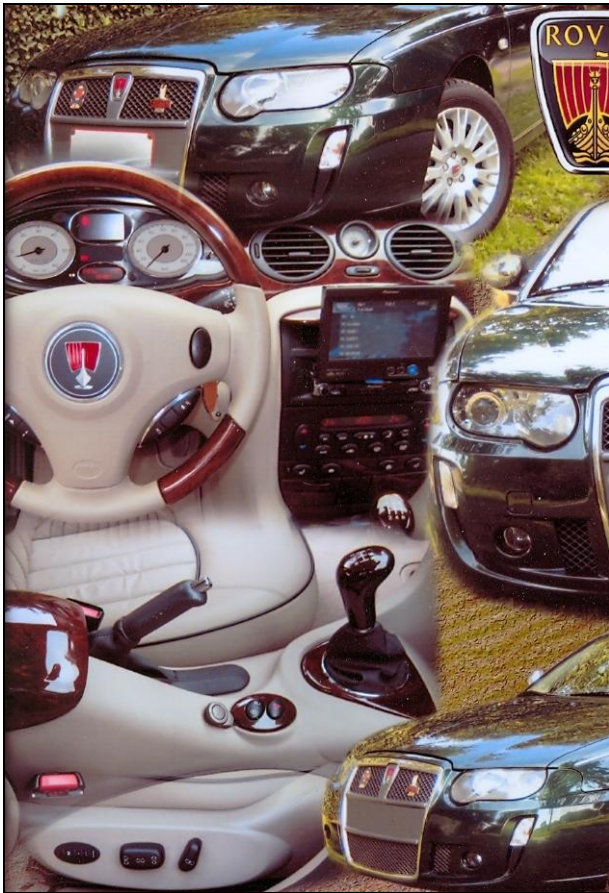
(sent by Steve Andrews)



Several BCRCB members at Spa-Francorchamps

De “ROVER 75”: hét paradepaardje onder de moderne Rovers!

Ik hoef het u niet te vertellen: mijn favoriete voertuig is een Rover 75! En dit sinds mei 2003, het moment dat ik me er zelf één heb aangeschaft. Mijn Audi A4 was na vier jaren alweer “fiscaal afgeschreven”, en daar stond ik weer met de vraag: welke auto zal ik me nu aanschaffen... Mercedes kon me niet bekoren, dus maar eens een kijkje gaan nemen bij BMW. Besluit was snel gemaakt: véél te bekrompen ruimte binnen in de wagen, koffer véél te klein, én behoorlijk duur. Dus dan maar terug naar Audi. De A4 leek me best leuk, maar ik besloot toch nog maar eens binnen te wippen in een andere dichtbijgelegen garage, bij een merk waar ik nog nooit naar geïnformeerd had, kwestie om eens alle puntjes eens op een rijtje te kunnen zetten, en eens eindelijk een oordeelkundige vergelijking te kunnen maken. Per slot van rekening: iedereen rijdt reeds met een Mercedes, een BMW of een Audi. Ik was wel eens toe aan iets “buitengewoons”...



Wel, bij mijn eerste bezoek aan Rover Sint-Niklaas werd ik meteen geconfronteerd met de toonzaal, en mijn ogen vielen direct op een Rover 75 (Mk I) in Odyssey Blue, met Sandstone Beige leder. Ik stond gewoon perplex. Alhoewel ik geen autofreak ben, overkwam me iets wat ik voorheen bij een auto nog nooit had voorgehad: ik kreeg er als het ware hartkloppingen van. Waarom: wel, in één zin gezegd, een Rover 75 straalt gewoonweg tegelijkertijd elegantie, passie en klasse uit! In het Duits zegt men: “Den Rover 75 weckt Emotionen!” De ronde contouren van de achtersteven, welke sierlijk overgaan in zachte glooiing van zijvleugel, geaccentueerd door de schitterende verchroomde sierstijlen, en dan nog eens uitmondend in een karaktervol front, eveneens geaccentueerd door de vierogige lampen en met verchroomde sierlijst omgeven radiatorrooster, geven aan het gehele voertuig enorme persoonlijkheid. Een warme metallic kleur, gecombineerd met de chroom afwerking in deurhendels, spiegels, zijstijlen, en de zachte glooiingen, geven aan de Rover 75 tegelijkertijd een klassieke, maar toch een moderne indruk. Fascinerend! Ook de binnenaafwerking is om van te snoepen: de lederen zetels in Sandstone

Beige, de hoogwaardige afwerking ervan, en het met leder beklede stuur, gecombineerd met de fluweelachtige beige binnendeurbekleding, zijn gewoonweg stijlvol; en dan zwijgen we nog van de houten afwerking in het dashboard... En hoe sierlijk is het instrumentenbord niet: alhoewel alles elektronisch aangedreven wordt, wordt het instrumentenbord op een heel klassieke manier door de ovalen wijzerplaatjes in beeld gebracht. Kortom, een Rover 75 is nu eenmaal een modern voertuig, maar door zijn klassieke uitstraling kan je er gewoonweg eeuwig mee blijven rondrijden! Daarom heb ik meteen voor de Rover 75 gekozen!

April 2005: als een donderslag bij heldere hemel vernamen we het faillissement van MG-Rover. Wat nu gedaan. Toppunt was dat ik er zelfs op straat over aangesproken werd, en dat men mij zei, en ik citeer letterlijk: “Mijnheer, ga je geen nieuwe Rover kopen: ze geven nu enorme kortingen.” En zakelijk bekeken was dit misschien nog niet zo’n slecht idee. Bovendien had ik op die twee jaren reeds 82.000 km afgelegd, en wou ik nog zo lang als mogelijk met een Rover 75 blijven rondrijden, dus dit was misschien wel het beste advies dat men mij kon geven.

Eén ding hoeft gezegd: ik was niet te vinden voor de nieuwe look van het front met die "Lancia-achtige" look. Een "facelift", dus de Mk II van het traditionele type was dus zeker niet voor mij weggelegd, alhoewel de andere uiterlijke kenmerken van de Mk II voor het overgrote deel overeenkwamen met deze van de Mk I. Het betrof trouwens geen nieuw model, maar enkel (gelukkig) slechts een facelift. En zo was ook de mening van vele Rover 75 fanaten, als je de commentaar erop naleest op de verschillende internetforums...De V8 snuit leek me daarentegen op en top "in", maar daar was mijn "beurs" niet voor geschikt. Gelukkig dat men in België inmiddels het "Longbridge" type had uitgebracht, iets wat men blijkbaar in Engeland niet kent. Jawel hoor, het traditionele type, met de "single frame" grill.

Op 23 juni 2005 was het dan zover: ik werd de trotse bezitter van een "Rover 75 2.0 Cdti Connoisseur SE". Eentje van de "Limited Series Longbridge", in British Racing Green. Toegegeven: de "premium grill", gecombineerd met nieuwe vormgeving in de koplampen, en de nieuwe sierlijke richtingsaanwijzers, geven het geheel van het nieuwe front een sportieve, maar tegelijkertijd een modernere, en stoere "look". En waar werd dit nog gezien? Juist, ook vele oldtimer en classic cars hebben diezelfde grote grill. De "retro" stijl werd hiermede ook ingeluid in het hedendaagse auto-tijdperk. Ook andere merken hebben dit ingezien. Zie maar naar Audi en Chrysler.

Om mijn passie voor de Rover 75 te verstevigen, werd ik lid van onder meer de Duits-Luxemburgse vereniging "Club Seventyfive" en de Engelse "Rover 75 & MG ZT Owners Club". Regelmatig neem ik deel aan meetings. Zo was er op 28 mei 2006 een meeting in Beaulieu, Hampshire in Engeland. Er namen maar liefst 84 Vijfenzeventigers en ZT'ers deel. Ik was verbaasd toen mijn auto door de jury werd gelauwerd met de prijs van de beste Rover 75!

Wat sterk opvalt is het feit dat iedereen in Engeland me steevast kwam vragen: is dit een V8? Nee hoor! En dan maar uitleggen aan die Engelsen dat Rover voor België een speciale serie had uitgebracht. Noot: in het V.K. kent men dit fenomeen blijkbaar amper. Ik was er de enige met een premium grill op een niet-V8 75, op uitzondering na van één persoon die zelf zijn voorbumper had omgebouwd. Maar het moet wel gezegd dat ook in het V.K. een "long wheelbase" MK II werd uitgebracht, die voorzien was van de single "frame grill". Maar dit type is nauwelijks verkocht geweest...Verder informeren heeft me te weten gebracht dat op het einde van, laat ons maar zeggen het Rover tijdperk, er een soort van "open house" strategie werd gehouden, waarbij geïnteresseerden eender welke optie konden nemen op hun Rover 75. Hier werd echter in Engeland nauwelijks gebruik van gemaakt. Behalve in België is het type ook uitgebracht in Italië en Duitsland, waar men het "Anniversary Type" noemt.

Toen uiteindelijk dit jaar, in 2007, SAICC uitkwam met zijn "Roewe 750", en later NAC met de "MG 7", bleken deze eveneens uitgerust te zijn met de sportieve grill. Menigeen dacht hierbij: zij hebben er verstand van, want zij brengen het nieuwe type uit met de gegeerde "premium grill"! Maar nee hoor, "folks"! Het zijn niet de Chinezen die met het idee aan de haal zijn gegaan; integendeel, het blijkt tot trots van wie het benijdt, het Britse Rover zelf te zijn dat met zijn "open huis"-strategie de single frame grill heeft geïntroduceerd op het standaard type. Lang leve de Rover 75! Of zeg maar zonder blozen: "Rover 75, a Class of its Own !"

Eric Druyts
Beveren-Waas, Oost-Vlaanderen
Voor eventuele reacties: eric.druyts@versateladsl.be

La “ROVER 75”: le point d'orgueil parmi les Rover modernes!

Je ne vous cache pas que ma voiture préférée est une Rover 75! Et ce depuis mai 2003, le moment où je m'en suis acheté une. Après quatre ans, mon Audi A4 était arrivée à la fin de son amortissement fiscal, et la question classique se posait: quelle voiture acheter maintenant... Mercedes ne savait pas me séduire, on passe donc chez BMW pour voir l'offre. La conclusion était vite prise : un habitacle beaucoup trop restreint, même chose pour le coffre, et en plus assez cher. Retour vers Audi donc. La A4 me plaisait, mais j'ai quand-même décidé de visiter encore un autre garage pas loin de chez moi, une marque sur laquelle je ne m'étais jamais informée, histoire de bien évaluer tous les choix et prendre une décision finale en connaissance de cause. Une Mercedes, une Audi ou une BMW sont, en fin de compte, assez banales. Cette fois-ci, je voulais quelque chose d'extraordinaire !

Eh bien, lors de ma première visite chez Rover à Sint-Niklaas, je me trouvais immédiatement dans le showroom, et mon regard se portait directement sur une Rover 75 (Mk I) couleur 'Odyssey Blue', avec un intérieur en cuir ton 'Sandstone Beige'. J'étais perplexe. Sans jamais avoir été un vrai fanatique de voitures, cette Rover 75 me donnait presque des palpitations par ce mélange d'élégance, de passion et de classe ! En allemand, on dit: "Den Rover 75 weckt Emotionen!" Les contours ronds du coffre qui passent gracieusement au gabarit des ailes, le tout accentué par les magnifiques baguettes chromées, et en plus une face avant pleine de caractère, accentuée à son tour par les quatre « yeux » et la calandre au contour chromée, donnent énormément de personnalité au véhicule. Une peinture métallisée de couleur agréable en combinaison avec la finition chromée des poignées, rétroviseurs et montants latéraux et les contours arrondis confèrent à la Rover 75 une image à la fois classique et moderne. Fascinant! La finition de l'habitacle est également impressionnante : les sièges en cuir Sandstone Beige, leur finition soignée et le volant revêtu de cuir, en combinaison avec le velours beige de l'intérieur des portes témoignent de goût et puis il y a la finition en bois du tableau de bord... Celui-ci est également très réussi : malgré le fait que l'électronique règne partout, les cadrans ovales affichent l'information de manière très classique. Bref, une Rover 75 est évidemment un véhicule moderne, mais grâce à sa présence classique, elle ne vieillera jamais ! C'est pourquoi j'ai immédiatement choisi la Rover 75 !

Avril 2005: comme un coup de tonnerre dans un ciel serein, nous apprenons la faillite de MG-Rover. Que faire ? Même des inconnus dans la rue m'en parlaient et me disaient : "Monsieur, c'est le moment d'acheter une nouvelle Rover: ils font des ristournes très avantageuses maintenant." Et d'un point de vue financier, ce n'était peut-être pas une mauvaise idée. En deux ans, j'avais parcouru déjà 82.000 km et je souhaitais continuer à rouler en Rover 75 aussi longtemps que possible. C'était donc un très bon conseil.

J'avoue cependant que je n'aimais pas tellement le nouveau look de l'avant qui me semblait trop dans le style Lancia. Le "facelift", donc la Mk II du type traditionnel n'était donc pas mon choix préféré, bien que les autres caractéristiques extérieures de la Mk II correspondaient presque toutes à celles de la Mk I. Il ne s'agissait d'ailleurs pas d'un nouveau modèle, mais uniquement d'un facelift. Et de nombreux fanatiques de la Rover 75 étaient du même avis, à en croire leur commentaires dans les divers forums sur le web... L'avant de la V8 me semblait très réussi, mais peu adapté à mes ressources financières. C'est pourquoi, l'introduction en Belgique du type "Longbridge", qui semble inconnu en Grande-Bretagne, était une très bonne chose. Eh oui : le type traditionnel, mais avec la grille "single frame".

Le 23 juin 2005 : le grand jour est arrivé. Je suis devenu l'heureux propriétaire d'une "Rover 75 2.0 Cdti Connoisseur SE", un exemplaire de la "Limited Series Longbridge" en British Racing Green. Il est vrai que la calandre "premium", en combinaison avec le nouveau design des phares et les nouveaux clignotants confèrent au nouvel avant un look sportif, à la fois moderne et puissant. N'oublions pas que de nombreuses voitures anciennes et classiques sont également dotées de cette même calandre prononcée. Le style rétro a ainsi fait son entrée dans le monde automobile actuel et chez plusieurs marques, comme Audi et Chrysler.

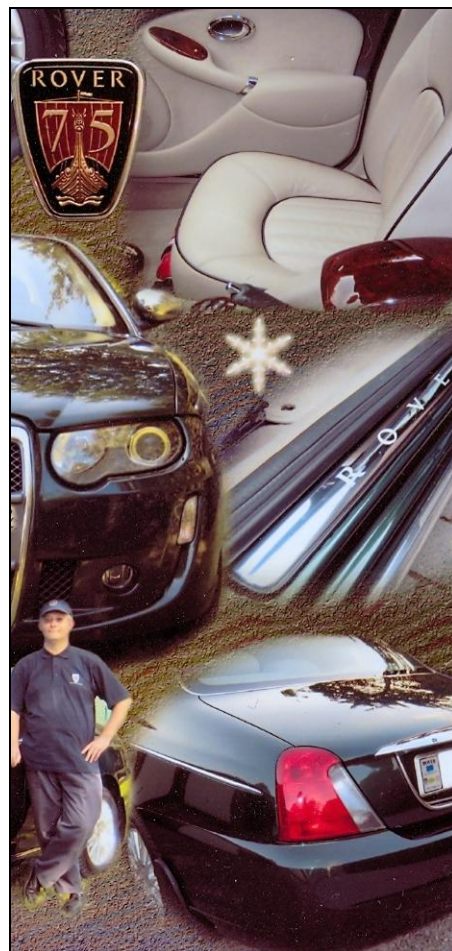
Pour alimenter ma passion pour la Rover 75, je suis devenu membre de l'association germano-luxembourgeoise "Club Seventyfive" et du "Rover 75 & MG ZT Owners Club" anglais. Je participe régulièrement aux meetings, comme celui du 28 mai 2006 à Beaulieu, Hampshire en Grande-Bretagne. Il n'y avait pas moins de 84 modèles 75 et ZT. A ma grande surprise, ma voiture s'est vu décerner le prix de la meilleure Rover 75 par le jury !

Ce qui est étonnant, c'est que beaucoup d'Anglais me demandent si ma voiture est une V8. Je leur explique chaque fois que Rover avait sorti une série spéciale pour la Belgique. Au Royaume Uni, ce type semble presque méconnu. J'y étais le seul avec une « premium grill » sur une 75 sans V8, à l'exception d'un Anglais qui avait transformé lui-même le pare-choc avant. Mais au Royaume Uni, Rover a aussi sorti une Mk II "long wheelbase" munie du "single frame grill". Mais ce modèle n'a presque pas trouvé d'acheteurs... J'ai aussi appris qu'à la fin de l'ère *Rover*, une sorte de stratégie de "open house" a été appliquée : les clients intéressés pouvaient choisir n'importe quelle option sur leur Rover 75. Cette possibilité n'a cependant presque pas été utilisée en Angleterre. Cette possibilité a existé non seulement en Belgique, mais également en Italie et en Allemagne, sous le nom "Anniversary Type".

Au moment où SAICC a finalement sorti sa "Roewe 750" l'année passée, et NAC sa "MG 7" quelque temps plus tard, ces modèles étaient également munis de la calandre sportive. Mais ce ne sont pas les Chinois qui ont eu l'idée de sortir le nouveau type avec cette fameuse "premium grill", mais bien la marque Rover elle-même qui a introduit le single frame grill sur le type standard par le biais de sa stratégie "open house". Vive la Rover 75! Et maintenant tous ensemble : "Rover 75, a Class of its own !"

Eric Druyts
Beveren-Waas, Oost-Vlaanderen

Réactions éventuelles : eric.druyts@versateladsl.be

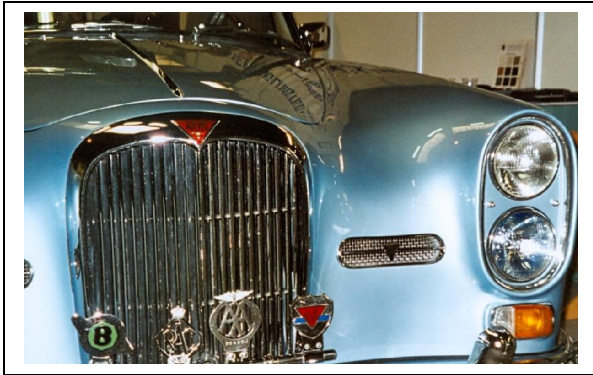


De Internet Movie Cars Database: leuk om auto's in films terug te vinden...
voorbeeld: in welke films werd er een Rover P5B gebruikt ?

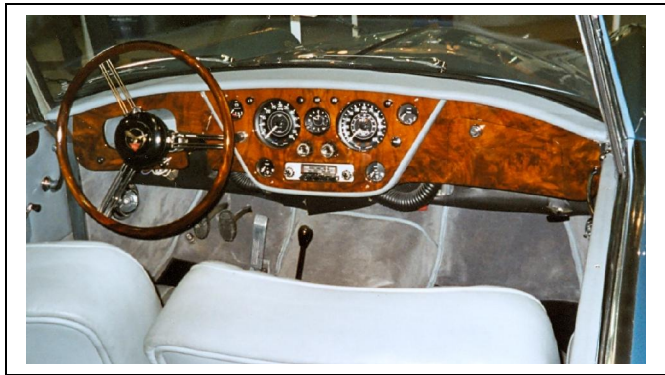
Antwoord: <http://www.imcdb.org/vehicles.php?make=Rover&model=P5B>

Have fun
Jan

Oldtimerbeurs Antwerpen 03/2008



Very beautiful Alvis



interior of the same Alvis



Ground-up restoration of an Austin-Healey



Bentley Continental

Rally du Hainaut 01/05/2007

Meiklokjes in Antoing

Maandag 30 april 2007. Rond de middag rijden we P5-gewijs vanuit Mechelen naar Doornik. Het gaat sneller dan we dachten, en we vinden vlot een parkeerplaats in het centrum. Eerst de dorst lessen op een rustig terrasje, en dan de stad in, richting toeristische dienst. We bezoeken eerst de kathedraal, die grootschalige restauratiewerken ondergaat wegens stabiliteitsproblemen, en de bijbehorende 'schatkamer' met waardevolle kunstwerken. Dan trekken we naar het museum van Schone Kunsten, een knap gebouw van Horta waarin we onder meer een schilderij met een zicht op de Vismarkt van... Mechelen ontdekken. Na een bezoekje aan het kleine legermuseum van Doornik maken we nog een wandeling langs de Schelde alvorens iets te gaan eten op de Grote Markt. Overnachten doen we in een hotelletje in Leuze-en-Hainaut, waar we de P5 op een grote, rustige parking kunnen achterlaten.

Dinsdag 1 mei biedt volop zon. Bij het ontbijt merk ik dat Annemie er een tikkeltje ouder uitziet dan gisteren, en dat blijkt te kloppen – het is immers haar verjaardag. We laden de auto in en zetten koers naar Antoing, waar we bij het zoeken naar de startplaats de P5 van Guy Vandenberghe tegenkomen.



Nice line-up with the Austin 3L from Philippe and the Rovers from Guy, Frédéric and Daniel.

Op de plaats van vertrek heerst een gezellige drukte. We schrijven ons in en bekijken al enkele van het heel diverse assortiment klassiekers – van Alfa Romeo Montreal over Mercedes 170 tot Ford GT40 replica – op de ruime parking. Bij ons vertrek voor de tocht van de voormiddag loopt het al meteen mis: we zijn niet zo vertrouwd met het lezen van een roadbook, en ergens in het prachtige heuvellandschap gaat het fout. Na enig kunst- en zoekwerk vinden we de groep toch terug bij het plattelandsmuseum, dat een goed beeld geeft van het leven zoals het vroeger was, compleet met klaslokaal.



Na de aankomst van de ochtendrit, op de plaats van het vertrek 's ochtends, is het tijd om aan te schuiven aan het royale buffet voor de lunch. 's Namiddags staat er een tweede rondrit door de streek op het programma. Gemakshalve volgen we gewoon onze voorganger, een prachtige Traction, en maken dus dezelfde navigatiefouten. Ditmaal verkennen we niet enkel opnieuw het prachtige *Pays des Collines* onder een stralende zon, maar steken we zelfs heel even de grens met Frankrijk over.

Beautiful P4 110 from BCRCB-member Sam Parkin

Na de terugkeer in Antwerp is er nog wat tijd voor een laatste glas en een praatje. De terugweg naar Mechelen verloopt alweer vlekkeloos, maar ik ben toch blij wanneer ik de auto in de garage kan zetten, want we hebben een flink aantal kilometer achter de rug. Conclusie: twee dagen waarin we een voor ons onbekend stukje België hebben leren kennen, en een schitterende rondrit dankzij de perfecte organisatie en het stralende weer. Voor herhaling vatbaar!

Jan Eggermont

Rally Henegouwen 30/09/2007: some impressions



How to fix the rally plate on my TR6? It seems me a straightforward job, Steve!



The British Classics & Rover Club Belgium was well presented too

Rally in Henegouwen 01/05/2007

Muguets à Antoing

Lundi 30 avril 2007. Aux alentours de midi nous embarquons à Mechelen dans la P5 en direction de Tournai. Le trajet se fait plus vite que prévu et nous trouvons facilement à parquer dans le centre de la ville. Nous commençons par nous désaltérer assis à une agréable Terrasse avant d'entamer la visite de la ville que nous commençons par l'info tourisme. Nous visitons d'abord la cathédrale où de grands travaux de restauration se font suite à des problèmes de stabilité. Nous en profitons pour visiter la chambre aux trésors laquelle contient des œuvres d'art de valeurs. De là nous partons vers le musée des Beaux-arts, un beau bâtiment de l'architecte Horta dans lequel nous admirons un tableau représentant le marché aux poissons deMechelen.



Après une courte visite au petit musée de l'armée nous faisons encore une ballade le long de l'Escaut avant d'aller se restaurer à la Grand-Place. Nous passons la nuit dans un hôtel de Leuze-en-Hainaut où nous pouvons laisser la P5 sur un grand parking tranquille.

Mardi 1 mai, le soleil brille déjà au réveil. Pendant le déjeuner, je remarque qu'Annemie paraît un rien plus âgée que la veille et.... bien sûr, c'est son anniversaire ! Nous chargeons la voiture et partons en direction d'Antoing. En cherchant le lieu de départ nous rencontrons la P5 de Guy Vandenberghe.



Arrivé sur ce lieu, l'animation y règne déjà. Après la traditionnelle inscription nous allons admirer les nombreuses voitures classiques allant de l'Alfa Romeo Montreal en passant par la Mercedes 170 jusqu'à une réplique de Ford GT 40. Pendant la première boucle de la matinée nous nous plantons dans le magnifique paysage des collines suite à un manque d'habitude à lire un « roadbook ».

Après quelques recherches nous retrouvons le groupe près du musée du plat pays. Celui-ci nous donne l'occasion de voir comment la vie se passait dans le temps, jusqu'à y compris une classe d'époque. Superbe.

A l'arrivée du parcours de la première boucle qui a lieu au même endroit que le départ du matin, nous nous dirigeons vers un buffet royal pour le déjeuner.

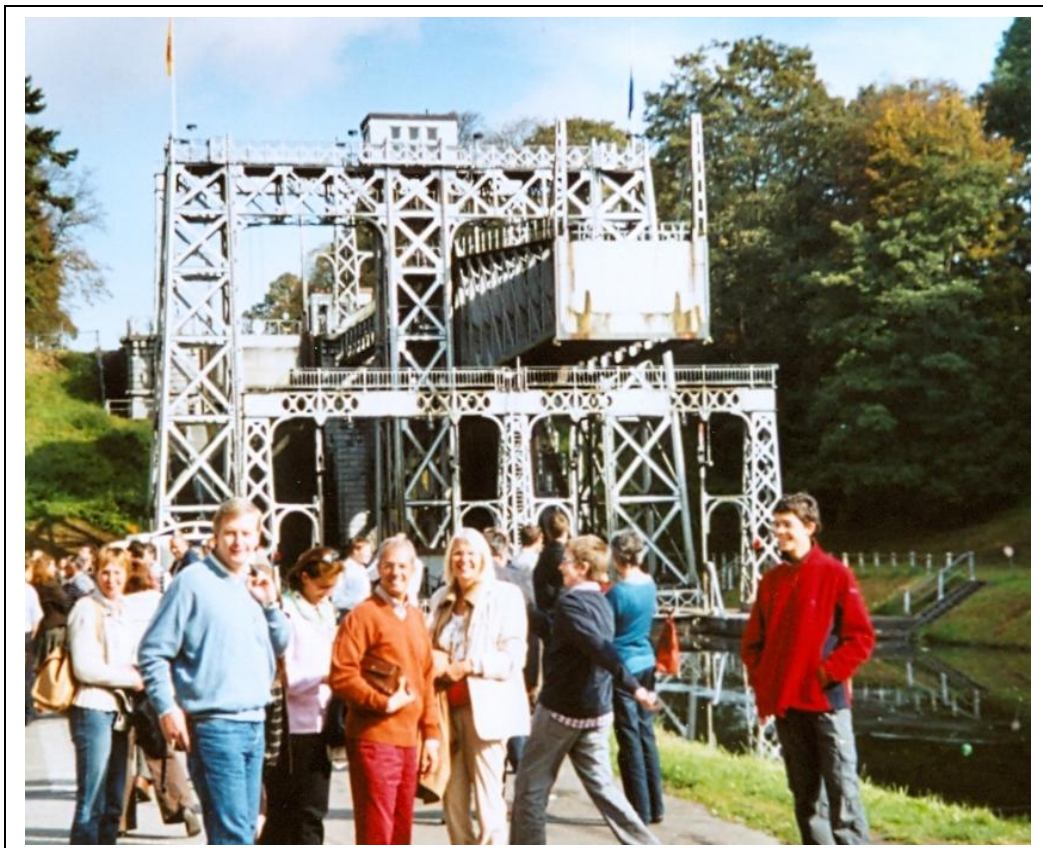
L'après-midi à lieu une 2^e boucle et pour la facilité nous décidons de suivre une belle Traction et faisons donc les mêmes erreurs de navigations. Cette fois-ci nous ne nous contentons pas de visiter à nouveau le pays des collines, mais nous nous permettons même de faire incursion au-delà de la frontière en France.

De retour a Antoing où nous dégustons un dernier verre en discutant le coup et il est temps de reprendre le chemin de Mechelen. Tout se passe bien mais je suis content de rentrer la voiture au garage après ces nombreux kilomètres.

Conclusion : 2 jours dans un coin de la Belgique que nous ne connaissions pas vraiment et en finalité une belle ballade superbement organisée avec le soleil en prime. Sans nul doute à refaire !

Jan Eggermont
(vertaling Daniel Saive)

Rally Henegouwen 30/09/2007: some impressions



Rather special roundabouts in England (Swindon, London, Cardiff):
(sent by Guy Dams)



Rover 75 event – Groot-Hertogdom-Luxemburg

Via het Internet vernamen we dat er eind mei in het Groothertogdom Luxemburg een internationale driedaagse samenkomst voor Rover 75 & MG ZT zou worden gehouden. Dit kwam ter sprake tijdens de praatavond van april of mei 2007. Guy Pieters en Willy Bogaert waren geïnteresseerd en gingen op zondag, zonder verdere inschrijving, de sfeer ter plaatse opsnuiven. Hierna het verslag van Willy.

De Pinte, 7 uur 's morgens. Guy Pieters en ik vertrekken richting Luxemburg naar het 'Internationales Treffen' van de 'Club-Seventyfive'.

Na een aangename tocht van zowat 2,5 uur komen we aan in Bettembourg, waar wij op de binnenkoer van het kasteel/gemeentehuis met Duitse 'Pünktlichkeit' onze wagen parkeren. Het parkeren was iets wat sommige deelnemers niet zagen zitten en hun wagen door vreemden lieten parkeren.

Binnen het half uur liep de binnenkoer vol met ongeveer 55 wagens, allen van het type Rover 75 of MG ZT. De deelnemers kwamen uit Duitsland, Luxemburg, Engeland, Nederland, België en Denemarken. Alle wagens werden door de deelnemers gekeurd, bewonderd, en geprezen om hun kleur, netheid, speciale afwerking en bijzondere kentekens en de wagen van Guy was het middelpunt van vele bewonderaars en fotografen.



Wij werden er zeer goed ontvangen, spijs wij niet ingeschreven hadden. Na het aperitief, het bezoek aan een verkoopsstand, de prijzen van de tombola en het bekijken van enkele filmpjes over de productie van de Rover 75 werd een uitgebreide lunch geserveerd, waarna op onze vraag het lidmaatschap werd aangegaan (7,5 euro/kalenderjaar) van deze Duitse club met zetel in Luxemburg.

In de namiddag werden wij op een zeer aangename manier door een technisch goed onderlegde medewerker van de firma XPart ingelicht over de huidige gang van zaken (nvdr: Xpart, een onderdeel van Caterpillar, is verantwoordelijk voor o.m. de verdeling van de Rover & MG onderdelen, zie verder). Hierbij werden pertinente vragen gesteld over de toekomst van zowel nieuwe wagen als over het probleem van de wisselstukken.

Vraag 1: Wat is er overgebleven van Rover & MG?

- Het gereedschap (matrijzen, persen, gereedschap) werd opgeladen in 1800 containers en afgeleverd aan een groot autobedrijf in China. De firma mag de naam Rover niet gebruiken, maar is zeker van plan een nieuwe Rover 75 te bouwen.
- Een kleiner Chinees bedrijf heeft met een list het MG-logo bekomen (Morris Garages = Modern Garage).

Vraag 2: Wie, wat, hoe?:

- De firma XPart (hoofdzetel in Engeland) werkt samen met Caterpillar en heeft de bedoeling de grootste autoparts verdeler te worden en dit zowel van Rover & MG als van talloze andere merken.

- De firma garandeert momenteel 92% van alle onderdelen van Rover & MG direct te kunnen leveren. De andere 8% onderdelen zijn leverbaar na een wachttijd. Bij deze laatste onderdelen gaat het om koetswerkdelen zoals deurpanelen, bumpers, spatborden, ruiten.
- De firma heeft een eigen netwerk opgezet, waar ook de overgebleven garages van Rover & MG aankopen kunnen doen. Het verdeelcentrum voor België bevindt zich in Noord-Frankrijk, in de stad Metz en is op aanvraag te bezoeken.
- Deze onderdelen, die bij de originele fabrikanten worden besteld, moeten dezelfde kwaliteit hebben en aan dezelfde normen voldoen als de originele stukken. Als echter door ondervinding is gebleken dat een bepaald onderdeel gebreken vertoont, wordt de fabrikant verplicht dit onderdeel te herzien en te verbeteren.

Na een laatste blik op de tientallen 75's verlieten we Luxemburg en waren het roerend eens: het was een aangename, leerrijke samenkomst, een aanrader en zeker voor herhaling vatbaar.

Willy Bogaert

Inspectieronde van Willy

Le tour d'inspection de Willy



Evénement Rover 75 au Grand-Duché de Luxembourg

Par le biais de l'Internet, nous avons appris qu'un rassemblement international de trois jours pour Rover 75 & MG ZT aurait lieu au Grand-Duché de Luxembourg fin mai. Le sujet fut abordé lors de notre rendez-vous mensuel au mois d'avril ou mai 2007. Guy Pieters et Willy Bogaert se montraient intéressés et sont allés à la découverte le dimanche, sans inscription. Voici le compte-rendu de Willy.

De Pinte, 7 heures du matin. Guy Pieters et moi-même partons en direction du Luxembourg pour nous rendre au 'Internationales Treffen' du 'Club-Seventyfive'.

Après un trajet agréable d'environ deux heures et demi, nous arrivons à Bettembourg, où nous garons notre voiture minutieusement – 'Pünktlichkeit' allemande oblige – dans la cour intérieure du château qui fait office de maison communale. Les manœuvres de stationnement semblaient effrayer certains participants qui ont préféré laisser à d'autres personnes le soin de garer leur voiture.

En l'espace d'une demi-heure, la cour intérieure se remplit d'environ 55 voitures, toutes du type Rover 75 ou MG ZT. Les participants venaient d'Allemagne, du Luxembourg, de Grande Bretagne, des Pays-Bas, de Belgique et du Danemark. Chaque voiture fut inspectée et admirée par les participants qui louaient la couleur, la propreté, la finition spéciale ou les caractéristiques spécifiques. La voiture de Guy se trouvait au centre de l'attention de beaucoup d'admirateurs et de photographes.

Nous étions très bien accueillis, malgré le fait que nous étions arrivés sans inscription. Après l'apéro, une visite à un stand commercial, les prix du tombola et quelques vidéos sur la production de la Rover 75, un lunch varié nous était servi. Après, nous nous sommes fait membre (7,5 euros/année civile) de ce club allemand ayant son siège au Grand-Duché de Luxembourg.

L'après-midi, un collaborateur techniquement instruit de la firme XPart nous informait très agréablement de la situation actuelle (ndlr: Xpart, une société du groupe Caterpillar, distribue notamment les pièces Rover & MG, voir plus loin). Quelques questions pertinentes étaient posées sur l'avenir des voitures neuves et sur le problème des pièces de rechange.

Première question: Que reste-t-il de MG-Rover?

- Les outils (les matrices, les presses, l'outillage) ont été chargés dans 1800 conteneurs à destination d'une grande entreprise automobile en Chine. Cette entreprise ne peut pas utiliser le nom Rover, mais elle a la ferme intention de construire une nouvelle Rover 75.
- Une société chinoise plus petite a réussi à obtenir le logo MG par la ruse (Morris Garages = Modern Garage).
-



Deuxième question: Qui, quoi, comment ?

- La société XPart (siège social en Angleterre) coopère avec Caterpillar et ambitionne devenir le plus grand distributeur de pièces automobiles et ce aussi bien pour Rover et MG que pour toute une série d'autres marques.
- La société garantit actuellement une livraison directe de 92% de toutes les pièces Rover & MG. Les autres 8% des pièces sont disponibles après un certain délai. Ces dernières pièces concernent la carrosserie comme les panneaux de porte, les pare-chocs, les garde-boues et les vitres.
- La société a établi son propre réseau auquel les garages MG-Rover qui subsistent peuvent également faire appel. Le centre de distribution pour la Belgique se trouve à Metz, dans le nord de la France. Les visites de ce centre sont possibles sur demande.
- Ces pièces sont commandées auprès des fabricants d'origine, et elles doivent répondre aux mêmes normes de qualité que les pièces d'origine. Si l'expérience démontre qu'une pièce présente un quelconque défaut, Xpart oblige, dans ce cas, le fabricant à revoir cette pièce et à l'améliorer.

Après un dernier regard sur les dizaines de 75, nous avons quitté le Luxembourg et nous étions tous les deux du même avis : c'était un rassemblement agréable et instructif, vivement recommandé et à recommencer !

Willy Bogaert

People who own a Triumph seldom have trouble parking.



Triumph 2500 S estate £4305.60*



Triumph 2000 TC £2994.03*



Triumph 2500 S £3734.64*



Triumph 2500 TC £3476.07*

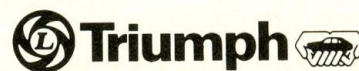
For one thing they usually have parking spaces reserved for them. And if they haven't, they'll find any car in the Triumph 2000/2500 range remarkably easy to squeeze into small spaces.

None of the cars, from the economical 2000 TC to the sleek elegance of the 2500 S estate are excessively long even though they are 'big' cars in performance, luxury and inside space.

The 2500 TC has that extra performance, and is still very economical.

The 2500 S is the top model in the range, with almost every conceivable refinement.

And there's power steering, over-drive or automatic transmission available on all models if you want it. Which, together with the comfort, silent ride and superb roadholding, makes any Triumph as pleasant to drive as it is easy to park.



Triumph
From Leyland Cars. With Supercover.

*Price includes car tax and VAT, delivery and number plates extra.

3 membres nous ont quittés en 2007...

Walter Dahlmann était membre depuis de très nombreuses années. Il possédait à l'époque une fabuleuse collection de Rover (14) allant de modèles d'avant-guerre à la SD1.

Malheureusement, ces occupations professionnelles lui laissaient peu de temps pour les conduire et c'était devenu chez lui plutôt un musée. Chacun sait ce qu'il advient de voitures ne roulant jamais.

Un jour il se décida à les vendre et toute sa collection est parti chez un restaurateur Rover aux Pays-Bas. Ayant pris sa retraite, il se consacra à la restauration et à la vente de Jaguar XK et surtout Mk II.

Ces dernières années nous avons pris l'habitude de le rencontrer à toutes les bourses de voitures classiques. C'était pour nous l'occasion d'aller tailler une bavette avec lui.

Fin de l'an passé je remarquai l'absence de Walter au Retro Festival du Heysel. Renseignements pris, des collègues m'annoncèrent son décès durant l'été.

Nous ne verrons plus Walter et ses Mk II. Il était toujours de bonne humeur et disposé à aider tout le monde.

Georges Grabinsky fit son entrée au club peu après que nous avons tenu un stand au Retro Festival du Heysel en 2000. Ce monsieur retraité et déjà d'un âge avancé s'inscrivit avec une Rover 620. Tiens, une 620 dans un club de voitures classiques !

C'était sans savoir que « Monsieur Grabinsky » comme nous l'appelions, avait possédé une Rover P2 à la fin des années 40 et il voulait retrouver l'ambiance d'antan. Il était de toutes nos réunions mensuelles, de toutes nos sorties et toujours enthousiaste. Il aimait lors de nos réunions nous lire les petites blagues imprimées à l'arrière de bloc-calendrier. Son aventure pour s'enfuir de Hongrie pendant la guerre nous ramena à la réalité des dures moments passés par certains pour échapper à une fin tragique.

Les derniers mois, la maladie s'empara de lui et nous ne le voyions plus aux réunions.

Il décida de nous quitter le jour de la Toussaint.

Malheureusement nous n'avons pas eu beaucoup l'occasion de connaître le docteur **Olivier Dumont**. Il se fit membre il y a 2 ans après avoir acheté une superbe P5 B Saloon blanche.

Cette voiture venait de Westerloo dans le Limbourg. Il avait assisté au premier dîner organisé à Rétromobilia et il était très fier de sa voiture avec raison d'ailleurs. Ces occupations comme chef de la clinique de Fosses-la-Ville lui laissaient peu de temps. Tout docteur qu'il était, la maladie encore une fois nous empêcha de mieux le connaître. C'est son épouse qui nous a prévenu de son décès.

In 2007 hebben 3 leden ons verlaten...

Walter Dahlmann was al vele jaren lang lid van de club. Hij bezat in die tijd een prachtige verzameling Rovers (14 stuks), van de vooroorlogse modellen tot de SD1.

Jammer genoeg beschikte hij wegens zijn beroepsbezigheden over te weinig tijd om met zijn auto's te rijden, en werd zijn collectie stilaan meer een museum. We weten allemaal wat er gebeurt met wagens die nooit rijden.

Op een dag besloot hij ze te verkopen, en zijn hele verzameling is verhuisd naar een Rover restaurateur in Nederland. Toen hij met pensioen ging, wijdde hij zich aan het restaureren en verkopen van Jaguars type XK en vooral Mk II.

De jongste jaren kwamen we Walter gewoontegetrouw tegen op alle beurzen voor classic cars, wat toen altijd een gelegenheid bood voor een praatje over auto's.

Eind vorig jaar merkte ik dat Walter niet aanwezig was op het Retro Festival op de Heizel. Zijn collega's wisten me te vertellen dat hij in de loop van de zomer overleden was.

We zullen Walter en zijn Mk II's niet meer ontmoeten op de beurzen. Walter was altijd goedgehumeurd en was altijd bereid iemand te helpen.

Georges Grabinsky deed zijn intrede in onze club kort na onze deelname, met een clubstand, aan het Retro Festival op de Heizel in 2000. Hij was toen al met pensioen en op redelijk hoge leeftijd, en werd lid met een Rover 620. Een tikkeltje eigenaardig toch, een 620 in een club van oude auto's!

We wisten toen nog niet dat « Monsieur Grabinsky » zoals we hem noemden, op het einde van de jaren 40 een Rover P2 had gehad, en hij wou wat van de sfeer van toen terugvinden. Hij was present op al onze maandelijkse praatavonden en op al onze uitstappen, en altijd met evenveel enthousiasme. Op onze praatavonden had hij de gewoonte ons de moppen door te geven die gedrukt staan op de achterkant van kalenderblaadjes. Het avontuur van zijn vlucht uit Hongarije tijdens de oorlog, wees ons op de realiteit van de harde tijden die sommige mensen moesten doorstaan om te ontsnappen aan een tragisch lot.

De laatste maanden kreeg zijn ziekte de bovenhand en kon hij niet meer aanwezig zijn op onze praatavonden.

Monsieur Grabinsky verliet ons op Allerheiligen 2007.

Helaas hebben wij niet veel de gelegenheid gekregen om nader kennis te maken met dokter **Olivier Dumont**. Hij werd twee jaar geleden lid van onze club, nadat hij zich een prachtige witte P5B Saloon had aangeschaft.

Deze auto was afkomstig uit Westerlo in Limburg. Dokter Dumont was aanwezig op het eerste diner dat onze club organiseerde in Rétromobilia, en hij was heel trots op zijn Rover – en terecht, trouwens. Zijn bezigheden als hoofd van het ziekenhuis van Fosses-la-Ville lieten hem weinig vrije tijd. Ook bij dokter Dumont heeft een ziekte ons belet hem beter te leren kennen. Het was zijn echtgenote die ons op de hoogte heeft gebracht van zijn overlijden.

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.

Art.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.

Art.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).

Art. 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.

Art. 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 vervaldag;
- 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.

Art. 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.

Art. 6

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

Praktische info: neem contact op met het Bestuur.

Versie 15/12/2005.

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'.

Art.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.

Art.2

La cotisation est fixée à 30 euros par an, payable à l'avance au 1er janvier de chaque année. Les nouveaux membres qui s'inscrivent après le 1er 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).

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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).

Art. 6

Notre association est membre du Royal Automobile Club de Belgique (RACB), Historic Section.

Pour toute information pratique: contactez le Comité.

Version: 15/12/2005.