

THE "P" NEWS

03-2009



MODEL OF THE YEAR 1959





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





Belgium

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

Beste vrienden,

Het werkingsjaar 2008 is reeds enkele maanden achter de rug. Tijd om even de balans op te maken.

Het jaarlijks diner, voor de laatste maal (maar dat wisten we toen nog niet) in 'Retromobilia', was weerom een schot in de roos met een 25-tal aanwezigen en een zorgvuldig uitgezocht menu tegen een democratische prijs. Er wordt bijgepraat en de plannen voor 2008 worden uiteengezet.

De Doornikse oldtimerclub Tornacum zorgde op 1 mei alweer voor een mooie, maar lange (400 km) en dus vermoeiende rally.

Ik begin te beseffen waarom men in de jaren vijftig gemiddeld hoogstens 300 km per dag reed: zonder stuur- of rembekrachtiging rijden, is inderdaad niet altijd even prettig, maar de terugkeer via de kaarsrechte provinciale baan tussen Philippeville en Ath aan 90 km per uur maakte veel goed.

Vergeten we vooral ook niet de rally ter herdenking van de Expo 1958, eind mei 2008, waarvoor de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen (BFOV) een prachtig traject in elkaar stak met samenkomst rond de Heizelpaleizen en natuurlijk het Atomium.

Op 1 juni inviteerde Willy ons in het Meetjesland, ten noorden van Eeklo, voor een bezoek met lunch aan het Canada Museum en een toeristische rondrit tot net over de Nederlandse grens.

Wij (Régine en ik) blijken stilaan een patent te hebben op de barbecue. 't Moet zijn dat het in orde is, want het aantal deelnemers bereikt stilaan het maximum.

Hier vernamen we ook dat Bieke en Steve in de nazomer gingen trouwen en voor de Engelse familie nog enkele gepaste vervoermiddelen zochten. Dit bleek geen probleem te zijn: binnen de minuut kwamen 6 deelnemers zich aanmelden... of hoe iedereen graag bij een leuke gebeurtenis wil aanwezig zijn.



Ons 'clublokaal' is inmiddels, maar dat wisten jullie al, verhuisd naar het restaurant in het museum 'Autoworld' in Brussel. Voor autofreaks is dit een enige locatie.

Naast deze fraaie gebeurtenissen binnen ons oldtimerwereldje werd de wereld ook opgezaagd met hoge brandstofprijzen en het begin van de financiële crisis.

Laten we hopen dat in 2009 het dieptepunt wordt bereikt en dat niet teveel mensen daar zware gevolgen zoals werkverlies aan overhouden – want laten we eerlijk wezen:

'zonder werk, geen oldtimers'. En dat zou pas spijtig zijn.

De definitieve versie van het programma 2009 is in dit bulletin opgenomen. Ook nu werd gekeken naar een beperkt gehouden aantal evenementen en dit tegen een betaalbare prijs.

Tot binnenkort!

Guy Pieters

Aanvulling noot van Jan Eggermont, onze tekstverbeteraar, op deze tekst:

'Zonder werk, geen oldtimer'... inderdaad, en 'Met oldtimer, altijd werk'



Editorial

Chers amis,

La fin de l'année 2008 est déjà passée de plusieurs semaines, mais il n'est pas trop tard pour faire le point de la saison.

Notre dîner annuel à Retromobilia (nous ne savions pas alors que ce serait le dernier) a été un franc succès avec pas moins de 25 participants et un très beau menu à un prix concurrentiel. L'occasion de discuter et de proposer l'agenda de la saison 2008.

Pour le 1^{er} mai, le club tournaisien "Tornacum" nous invita une nouvelle fois pour son rallye du Muguet. Ce fut une très belle mais longue balade (400 km) et donc assez fatigante pour certains qui ont en plus le déplacement à faire.

Je comprends plus facilement que dans les années 50, un déplacement de 300 km par jour était déjà considéré comme long compte tenu qu'il n'y avait pas d'assistances (direction, freins,...). Un retour par la route provinciale entre Philippeville et Ath à 90 km/h facilita un peu les choses.

N'oublions pas la Commémoration des 50 ans de l'Expo universelle au Heysel tenue fin mai et parfaitement organisée par la Fédération belge des Véhicules Anciens (FBVA) autour de l'Atomium.

Le 1^{er} juin, Willy nous invita à une balade dans le Meetjesland situé au nord d'Eeklo. Ce fût l'occasion d'une visite et un repas au musée canadien de la guerre; une ou l'autre incursion aux Pays-Bas fit partie de la balade.

Nous (Régine et moi) pouvons tout doucement penser à une patente pour le barbecue. C'est qu'il est bien apprécié au vu du nombre de participants augmentant à chaque fois. Ce fût l'occasion pour Bieke et Steve d'annoncer leur prochain mariage et de partir à la quête de quelques véhicules anglais pour transporter la famille. Spontanément 6 membres se proposèrent de participer ainsi à cet heureux événement.



Notre lieu de réunion mensuel à entre-temps changé et nous nous retrouvons au restaurant de l'Autoworld au Cinquantenaire à Bruxelles; pour les fanas que nous sommes c'est l'endroit rêvé.

A côté de tous ces événements plaisants nous avons dû faire face à la hausse du prix des carburants et au début de la crise financière.

Espérons que 2009 en soit le point le plus bas et que pas trop de personnes n'en souffriront en terme d'emploi.

"Sans travail, point d'ancêtres" et cela serait dommage !

La version définitive du programme de 2009 est reprise dans cette revue. Nous tenons compte de cette funeste période pour limiter les événements et les maintenir à des prix acceptables.

A bientôt.

Guy.

Remarque de Jan Eggermont, notre correcteur de texte sur ce texte:‘

‘Sans travail, point d’ancêtres’ mais: ‘Avec ancêtres toujours du travail’



Voorziene evenementen voor 2009- Événements prévus pour 2009

Datum/Date	Activiteit georganiseerd door: Activité organisée par:	Plaats/Endroit	Uur/Heur e
Woe/mer 14/01/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 07-08/02/2009		Bristol Classic Car Show	
Woe/mer 11/02/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 21-22/02/2009		Oldtimerbeurs Gent	
WE 07-08/03/2009		Oldtimerbeurs Antwerpen – Rosmalen	
Woe/mer 11/03/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zat/sam 21/03/2009	BCRCB	Diner	
Woe/mer 08/04/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Vrij/Ven 01/05/2009	A.S.A. Tornacum	Rally Doornik – Tournai	
Woe/mer 13/05/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon/Dim 31/05/2009	BCRCB	Rally Automuseum Leuze + brouwerij/brasserie	
Woe/mer 10/06/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon/Dim 05/07/2009	BCRCB	Barbecue	
Woe/mer 08/07/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe/Mer 12/08/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon/Dim 30/08/2009	BCRCB	Barbecue	-
Woe/Mer 09/09/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 12-13/09/2009		Beaulieu - UK	
WE 25-27/09/2009	RACB (1)	Spa-Francorchamps oldtimers + zondag/dimanche: BFOV(2)-rally: clubs	
Woe./Mer. 14/10/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe./Mer. 11/11/2009	BCRCB	GEEN Praatavond – PAS DE réunion	20u
Woe./Mer. 09/12/2009	BCRCB	Praatavond – réunion	20u

(1): RACB: Royal Automobile Club de Belgique

(2): BFOV: Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

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 concreet afgesproken.(carpooling,...). Onze praatavonden houden we steeds op de 2^{de} woensdag van elke maand, in "[AUTOWORLD Brussels](#)", Parc du Cinquantenaire 11, 1000 Brussels, Tel. : +32 2 736.41.65 “

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 quelqu' un du comité si vous n' auriez pas reçu l'invitation à temps.

Pour les autres événements, on se donne rendez-vous fixer en détail (carpooling,...). Les réunions se tiennent toujours le 2ième mercredi du mois au “.”[AUTOWORLD Brussels](#)”, Parc du Cinquantenaire 11, 1000 Brussels,Tel. : +32 2 736.41.65 “



50 years of Expo 1958 – 2008

Some nostalgic pictures from Brussels during the World Expo 1958 (sent by Steve Andrews):



Petite Ceinture tunnel Porte Louise



Gare du Midi



Viaduc Citroën – Note the 'Basiliek van Koekelberg' at the far end of the bridge





General view of the biggest concentration of oldtimers in Belgium, 25/05/2008

Some interesting cars during the rally for the 50th anniversary of this Expo, 2008:



Rover P2 1947 – family Stainier-Bernard



Rover P2 1947 – family Stainier-Bernard



Rover P4 1952 - D. Van De Fonteyne



Rover P4 1953 - G. Pieters



- 1
Rover P5 Coupé 1972 – D. Saive



Rover P6 3500 serie 1- non-clubmember



De BCRCB barbecue 31/08/2008: impressies van “newbie” lid Eric Druyts

Het jaarlijkse diner van de “British Classics & Rover Club België” was alvast een voltreffer van formaat. Maar... wat zou nu hun jaarlijks barbecue worden? Alvast het uitproberen waard, dachten Eric Druyts en echtgenote Patricia!

Voor ons dus een “doop”... Maar wat voor één.... Eigenlijk kon het al niet stuk. Met volle bakken zon de auto in, op naar De Pinte, ten huize van secretaris Guy Pieters. Zouden we het wel vinden? Maar ja... in de Gezellelaan aangekomen, was maar al te snel duidelijk waar we dienden te zijn. Het aantal Rovers loog er niet om.

Bij aankomst bleek iedereen al in een gezellige “social talk” te vertoeven. In groepjes lekker bijkletsen over van alles en nog wat. Want ja, een gezellig sfeer heerst er op en top in het clubje! Iedereen verwelkomt iedereen, en de positieve toon was meteen gezet voor een keitoffe aangename namiddag. En terwijl Masterchef Guy de pittige worstjes aan het omkeren was, en de gehele familie Pieters druk in de weer was alle lekkers aan te brengen, werd hier en daar nog door tal van vrouwelijk gezelschap een handje bijgestoken. En Frédéric bleek een handige sous-chef te zijn, want goochelen met de varkensribbeltjes in de lucht, bleek een sterke gave te zijn van hem, en dit onder het waakzame oog van José. En wie het niet wil geloven, kijk dan maar eens naar de kleurrijke foto's, ten bewijze hiervan.

Voldaan van al dat kruidige vlees, besloten de mannen dan maar eens een kijkje te gaan nemen van de aanwezige Rovers. De fonkelende blauwgrijze MG ZT-T, jawel, mèt V8 motor, van Daniël was een hele attractie. Een bijzonder mooie kleur, een leeuw van een auto, met alles opties erop en eraan. En dan nog maar om te zwijgen van de “full option” MG ZT-T in “black metallic”, gecombineerd met de ultra “low profile” banden op de Tourer van Guy Dams. Maar ook de oldtimers waren natuurlijk present: de P5 van Jan, en tevens de P6 van José. Naast de P4 Seventy-five van Guy Pieters op de oprit, stond natuurlijk ook zijn eveneens gefacelifte Seventyfive'ertje, om even u tegen te zeggen. Ook Willy en ikzelf hadden deze rij met onze 75's aangevuld, om zo tot een totaal van 4 Seventyivers te komen. En last but not least: klein maar fijn – de Rover 25 van pa en ma Pieters!

En terwijl die mannen bezig waren met hun auto's, werd door de vrouwen een mooi “onderonsje” gehouden (zie foto's).

De namiddag werd besloten met appeltaart, rijsttaart, fruitvla, of een chocomousse om het helemaal compleet te maken. Omstreeks 16.00 uur keerde iedereen meer dan voldaan naar huis toe, om de allerlaatste vakantiedag te besluiten in alle rust.



Met deze, oprechte dank aan gastfamilie Pieters, en alle andere organisatoren, om deze namiddag tot een onvergetelijke namiddag te hebben omgetoverd.

Eric en Patricia Druyts – Van Onckelen
Beveren-Waas, 31/08/2008



A dozen of English cars at De Pinte means barbecue time



Many thanks to Willy for his appreciated help on Saturday





Personalised number plate GDH-989 was also remarked in the Guido Gezellelaan at De Pinte, means: Guy Dams from Herentals signed present at the annual BCRCB barbecue



His first job: keeping the club financials positive





The barbecue team



The ladies corner





The park sign on the wall was a great success by the 'die hards' of the BCRCB:
Steve Myers received a club discount when he ordered extra examples



Unusual sight: the impressive back of an MG ZT-T 4.6SE



Le barbecue BCRCB du 31 août 2008 – impressions du petit nouveau Eric Druyts

Le dîner annuel du BCRCB ayant été un grand succès nous étions, mon épouse Patricia et moi-même, très tentés de participer au BBQ annuel.

Plein soleil pour notre « baptême » et arrivés à la Gezellelaan à De Pinte, nous n'avons pas eu trop de difficultés pour trouver la maison du secrétaire Guy Pieters : le nombre de Rover nous indiquant clairement le chemin à suivre.

Tous les présents discutent gaiement de choses et d'autres. L'ambiance est fort détendue, tout le monde souhaitant allègrement la bienvenue à chaque nouvel arrivant et l'après midi s'annonce par conséquent des plus agréables. Alors que Guy, maître queue expérimenté, grille avec dextérité les saucisses appétissantes, toute sa famille – aidée par quelques invitées – assure un service impeccable.

Comme en témoignent les photos, Frédéric (quand même surveillé de près par José) nous montre ses talents de prestidigitateur en jonglant avec les cotes de porc.

Repus par cet excellent dîner, les hommes décident de jeter un coup d'œil attentif à la flottille de Rover présente. La belle MG ZT T, eh oui avec un puissant V8, de Daniël vaut le déplacement à elle seule : une véritable bête, belle couleur et full option.

Idem d'ailleurs pour la MG ZT T Tourer « black metallic » avec des pneus « ultra low profile » de Guy Dams. Mais les « anciennes » étaient également très belles : la P5B de Jan, la P6 de José et bien entendu la superbe P4 seventy five de notre hôte, garée à côté de sa non moins superbe Seventy-Five actuelle.

Et puis n'oublions pas de mentionner la sympathique Rover 25 des parents Pieters.

Comme vous pouvez le voir sur les photos, pendant ce temps les dames discutaient gaiement.

Vers 16 :00, après un délicieux dessert (tarte aux pommes, tarte au riz, fruits ou mousse au chocolat), nous rentrons à la maison afin de terminer cette dernière journée de congé dans le calme.

Un très grand merci à la famille Pieters, ainsi que tous les organisateurs, pour ces merveilleux moments passés ensemble.

Eric et Patricia Druyts – Van Onckelen
Beveren-Waas, 31/08/2008



Wedding Bieke and Steve 27/09/2008

Bedankt, merci, thank you

Het is vrijdag 27 februari 2009, en ik blader door een fotoalbum. Het voert me terug naar zaterdag 27 september 2008, die zonnige dag waarop Steve en ik trouwden met elkaar en met de oldtimers.

Ik logeer bij mijn ouders, en dat is lang geleden moet ik toegeven. Ik word er verwend: een kersenpitkussen in bed om mijn voetjes te verwarmen, een glaasje water, een nachtzoen en slapen maar. 's Ochtends staat mijn koffietje met boterham klaar. Gelukkig komt er geen nachtwerk aan te pas want we trouwen pas om 3 uur in de namiddag. Er is nog tijd voor een rustig ontbijt, in pyjama.

Eén van de bruidsdames haalt me af om samen naar de kapper te gaan, doel: krullen te leggen in die rechte piekjesharen waarmee ik geboren ben. Bij de kapper zitten ook mijn twee zussen en Cloë, mijn nichtje dat die dag het bruidsmisje is. Het wordt haar eerste ervaring met krulspelden en 45 minuten onder de droogkap. Ook zij kan enkel van krullen dromen.

Steve en Steve (zijn 'best man'), Arnaud en Loïc (mijn zonen) zijn thuis onder het waakzame oog van Steve zijn mama. Aangezien er daar geen krullen te leggen zijn, drinken ze samen een glas. Loïc pendelt met zijn fiets tussen ons huis, het huis van mijn ouders waar ik logeer en het huis van mijn zus, waar de dochters van Steve met hun echtgenoten en kinderen logeren. Het houdt hem bezig, want hij is zenuwachtiger dan wij.

13 uur, de fotograaf en mijn tweede bruidsdame en Cloë het bruidsmisje komen toe bij va en moe.

Intussen, ergens in Vlaanderen en Wallonië worden auto's gepoetst en geblonken. Hun bestuurders spraken af bij Guy in De Pinte, om 14 uur. Alles ligt er klaar: de witte linten voor de wagens, de stratenplannen en de 'wie haalt wie op'-lijst.

Philippe, José en Christiane halen mij op, met de bruidsdames, het bruidsmisje en mijn ouders. De Austin Princess Vanden Plas (met glazen tussenschot) en de Rover P6 Saloon zijn mooi op tijd. We hoeven ons geen zorgen te maken, want we vertrekken als laatste naar het gemeentehuis, dus hebben we een beetje tijd. Ik voel me als een echte prinses in de statige, zwarte Princess van Philippe. Mijn va voelt zich de koning te rijk. En Cloë zit vooraan en ze krijgt de opdracht om van alle knopjes af te blijven. Mijn moe straalt van fierheid. Ze stapte samen met de bruidsdames in de blauwe P6. De burens komen naar de auto's kijken, wensen ons proficiat en zwaaien ons uit bij het vertrek.

Daniël en Leon spreken best een mondje Engels, ze vervoeren immers de dochters van Steve en hun kroost in hun mooie Rover P5B Coupé's.

Steve en Steve zitten in Charlie, onze eigen TR6. Guy Pieters en Frédéric vervoegen de twee Steve's in de Rover P4 en Rover P6. De mama van Steve, de echtgenote van de andere Steve en mijn twee zonen, de laatste twee voor het eerst in smoking, worden vervoerd in stijl. Het konvooi kan vertrekken. Of althans, dat denken ze want de twee Steve's maken rechtsomkeer. Om niet te zeggen dat de bruidegom zijn identiteitskaart en paspoort vergeten was... Toch een beetje zenuwen ?

En dan gaat het allemaal snel. Eén voor één komen de auto's toe aan het gemeentehuis en naar gewoonte staan ze te blinken in de zon, mooi op een rij. De burgemeester, die zelf ook van oldtimers houdt, kijkt vol bewondering toe. De genodigden en ook de mensen in de straat komen een blik werpen.

Het trouwfeest van die Engelsman met die Engelse auto's gaat niet ongemerkt voorbij.

Na de plechtigheid, een drankje en een korte babbel, zijn we klaar voor het vertrek. Arnaud houdt de mama van Steve gezelschap. Loïc zorgt ervoor dat iedereen in de juiste wagen zit. Met veel zorg wring ik mijn trouwjurk en sluier in de TR6. De zon schijnt, ideaal weer om zonder dak en met sluier te rijden.



Vrienden, familie en toevallige toeschouwers wuiven auto na auto uit. We trotseren de verkeersdrempels in de hoofdstraat en rijden in karavaan naar onze bestemming. En daar genieten we samen van een glas en een hapje. Het feest is begonnen en gaat nog enkele uren door.

Het was een prachtige dag met heerlijk weer, veel vriendschap en liefde en hele mooie oldtimers. Als in een droom... Waarvoor een welgemeende bedankt et merci!

Bieke Vanhoutte



Nice line up during the wedding ceremony at De Pinte
Note the typical English decoration of the cars, further unknown in Belgium





Merci, bedankt, thank you

Nous sommes le vendredi 27 février 2009. Je regarde les photos, je me reporte à ce samedi 27 septembre 2008, un jour plein de soleil lorsque Steve et moi se marient, entouré par les oldtimers.

Je dors chez mes parents, il y a déjà longtemps que j'ai logé chez eux. Ils me gâtent : un coussin cerise pour chauffer mes pieds, un verre d'eau, un bisou pour la nuit et enfin je dors. Le lendemain ils sont déjà là avec mon café et une tartine. Heureusement je ne dois pas me lever au milieu de la nuit, nous nous marions à trois heures l'après-midi, j'ai donc le temps pour un petit-déjeuner en pyjama.

Une de mes dames d'honneur vient me chercher pour aller au coiffeur pour boucler les mèches rebelles que j'ai connues depuis ma naissance. Voilà qu'arrivent mes deux sœurs et Cloë, ma nièce qui sera également demoiselle d'honneur. Ce sera sa première expérience avec les bigoudis et trois quarts d'heure en dessous du sèche-cheveux. Elle aussi, elle ne peut que rêver d'avoir des boucles.

Steve et Steve (son 'best man'), Arnaud et Loïc (mes fils) sont à la maison sous l'œil vigilant de Valerie, la maman de Steve. Ils n'ont rien à boucler, alors ils ont le temps pour un verre. Loïc fait la navette à vélo entre notre maison, celle de mes parents et la maison de ma sœur qui l'a prêté aux filles, beau-fils et petits-enfants de Steve. Ça lui distrait car il est plus nerveux que nous.

Treize heures, le photographe arrive chez mon papa et ma maman avec mes deux dames d'honneur et Cloë, ma demoiselle d'honneur.

Entre-temps, quelque part en Flandre et en Wallonie, de belles voitures sont nettoyées et cirées. Les chauffeurs ont rendez-vous à 14 heures chez Guy à De Pinte. Tout est prêt, les rubans pour les voitures, les plans routier et la liste de 'qui va chercher qui'.

Philippe, José et Christiane viennent me chercher, ainsi que les dames d'honneur, la demoiselle d'honneur et mes parents. L'Austin Princess Vanden Plas (avec une vitre de séparation) et la Rover P6 Saloon sont bien à temps. Rien ne nous dépêche, nous serons les derniers à arriver à la mairie. Je me sens comme une vraie princesse dans la Princess distinguée de Philippe. Mon papa est heureux comme un roi et Cloë est assise à



l'avant avec la forte recommandation de ne rien toucher. Ma maman rayonne de fierté. Les dames d'honneur et elle montent la P6 bleue. Et finalement, les voisins viennent voir les oldtimers, ils nous félicitent et nous saluent.

Daniel et Leon se débrouillent bien en Anglais, ce sont les chauffeurs des filles de Steve et de leurs familles, dans leurs merveilleuses Rover P5B Coupé.

Steve et Steve ont pris notre propre TR6, notre Charlie. Guy Pieters et Frédéric se rendent auprès d'eux avec la Rover P4 et la Rover P6. Ils conduisent la maman de Steve, l'épouse du 'best man' Steve et mes fils avec allure. Le convoi est prêt à partir. Enfin, c'est ce qu'ils croient. Un peu plus loin les deux Steve doivent faire demi-tour. Car sans rien dire, mais le futur époux est parti sans carte d'identité et sans passeport... il n'est pas nerveux quand-même ?

Et puis tout se passe en vitesse. Une par une les voitures arrivent à la mairie, comme d'habitude elles brillent dans le soleil, l'une à côté de l'autre. Le bourgmestre, un admirateur d'oldtimers, est impressionné. Les invités les admirent, les gens dans la rue viennent jeter un œil.

Le mariage de cet Anglais avec ses voitures anglaises ne passe pas inaperçu.

Après la cérémonie, un petit verre et du temps pour quelques mots, nous sommes prêts à monter les oldtimers encore une fois. Arnaud accompagne la mère de Steve. Loïc veille à ce que chacun se trouve dans la bonne voiture. Je fais très attention à ma robe de mariée et à ma voile lorsque je prends place dans la TR6. Le soleil brille gentiment, le temps est parfait pour rouler le toit ouvert, avec une voile.

Tout le monde nous salue, les amis, la famille et les passants. Nous bravons les gendarmes couchés (ralentisseurs) de la rue principale et roulent en caravane vers notre destination. Le château nous accueille avec un verre et des amuse-gueules. La fête commence et continue et continue et continue.

C'était un jour fabuleux avec du temps merveilleux, beaucoup d'amitié et d'amour et grâce à vous des super belles voitures. Comme dans un rêve...

Steve et moi-même vous remerciant de tout notre cœur !

Bieke Vanhoutte





Bieke and Steve: all the best and good luck from the other club members !



Een weekendje Rover 75 plezier in Noord-Holland!

Reeds bij aankomst te Schoorl, in hotel Golden Tulip, op 3 oktober 2008 was het gezelligheid troef. Wij werden immers op uiterst hartelijke wijze ontvangen in de "bar-lounge room", waar alle deelnemers werden getrakteerd op een speciale verjaardagstaart. Jawel, het was immers de tiende verjaardag van de door de pers aangekondigde lancering van de Rover 75!

's Zaterdags werden we vergast op een stukje geschiedenis: in Hoorn bezochten we het stoomtrammuseum, en met zo'n historische tram reden we naar bestemming Medemblik. Daar stapten we dan over op de boot, om via het IJsselmeer naar Enkhuizen te varen, terwijl we de hongerige magen konden stillen met een typische Westfriese koffietafel. In Enkhuizen zelf, een typisch oud visserdorpje, bezochten we dan het zéér uitgebreide Zuidermuseum. De dag werd vervolgens afgesloten met een heerlijk diner in aanwezigheid van enkele speciale gasten, zoals de heer en mevrouw Jan Veenis van garage Veenis en het echtpaar van der Noord van X-Parts Nederland. Tijdens het diner werd organisator Pim Appel in de bloemetjes gezet voor het voortreffelijk organiseren van het evenement. Ook werden er typisch Noord-Hollandse aandenken/geschenken uitgewisseld met voorzitter Frank Rosenfeld en boegbeeld Gert Waldorf van de Club Seventy-Five.

Kers op de taart was wel het bezoek op zondagmiddag aan garage Rovee-Veenis te Assendelft. In deze garage is als het ware de tijd blijven stilstaan. Zowel het volledige interieur als de reclameborden buiten zijn nog volledig met het MG-Rover logo getooid. Maar daar blijft het niet bij: ook de toonzaal bevat nog steeds MG's en Rovers, waarbij vooral de "Seventy-five" voertuigen de kop opsteken. Het geheel van de middag werd opgeluisterd met lerse doedelzakspelers. En na de nodige speeches, werd de namiddag besloten met een uitgebreid buffet.

Dat het evenement een topsucces werd, hoeft niet gezegd. De teller werd immers afgesloten op 32 Seventy-fivers (waarvan twee V8's, jawel van onze eigenste voorzitter Daniël Saive en één van Coen Dekkers), waaraan 62 personen deelnamen uit Nederland, België, Denemarken, Luxemburg, Ierland, Oostenrijk, Engeland en Duitsland.

Redactie: Eric Druyts.

BIJGEVOEGD DE VOLGENDE FOTO'S

- 113 Topoverleg tussen Daniël Saive en Coen Dekkers over hun MG ZT (-T) V8
- 116 Zo'n MG TF zou Eric en Patricia Druyts ook wel bevallen!
- 137 Lunch met Guy Pieters, Douwe van der Noord (X-Parts) en Daniël Saive
- 138 Technische scholing omtrent de superieure V8-motor







Un week end de pur plaisir en Rover 75 dans le nord de la Hollande !!

La fête a commencée dès notre arrivée à l'hôtel Tulip à Schoorl. Tous les participants se sont retrouvés au bar pour goûter un gâteau d'anniversaire : il y avait exactement 10 ans que la presse spécialisée avait annoncé le lancement de la Rover 75.

Le samedi nous avons remonté le temps : à Hoorn nous avons visité le musée du tram à vapeur. Nous avons d'ailleurs utilisé une de ces machines pour aller à Medemblik. Là nous avons pris le bateau pour naviguer vers Enkhuizen, en passant par le IJsselmeer. A bord, une collation typiquement frisonne nous a été servie. A Enkhuizen, un vieux port de pêche très typique, nous avons visité le Zuidermuseum. La journée s'est clôturée par un excellent dîner en compagnie d'invités de marque, comme Mr Jan Veenis et son épouse, propriétaires du garage du même nom ainsi que des époux van der Noord, représentant X-parts Pays Bas. Nous avons profité de l'occasion pour remercier tout spécialement l'organisateur de l'événement, Pim Appel. Des cadeaux typiques de la partie nord des Pays Bas ont été échangés avec le président Frank Rosenfeld et Gert Waldorf, figure de proue du Club Seventyfive.

Cerise sur le gâteau : la visite du garage Rover Veenis à Assendelft le dimanche après midi, où on dirait vraiment que le temps s'est arrêté. Le logo MG-Rover se retrouve partout, tant sur les panneaux publicitaires extérieurs qu'à l'intérieur. Dans la salle d'exposition plusieurs MG et Rover, surtout des Seventyfive, sont exposés. Toute l'après-midi s'est déroulée au son des cornemuses irlandaises et a été clôturée, après les inévitables discours, autour d'un banquet très bien fourni.

Au total 32 Seventyfive, dont deux V8 : celle de notre président Daniel Saive, l'autre appartenant à Coen Dekkers. Il y avait 62 participants venant des Pays Bas, de Belgique, du Danemark, du Luxembourg, d'Irlande, d'Angleterre et d'Allemagne.

Rédaction : Eric Druyts
(traduction Guy Van Den Berghe)

Photos

113 Rencontre au sommet entre Daniel Saive et Coen Dekkers au sujet de leur MG ZT T V8

116 Cette MG TF plairait à Eric et Patricia Druyts

137 Lunch avec Guy Pieters, Douwe van der Noord (X-parts) et Daniel Saive

138 Ecolage technique concernant le V8



Rally Meetjesland

Willy liet ons tijdens de rally van het Meetjesland het 'Canada Museum met bijhorende gids' en het mooie Krekengebied van St.-Laureins ontdekken. Puike organisatie Willy !

Willy nous a fait découvrir lors du rallie de la 'Meetjesland' le 'Canada Museum et son guide' et la belle région de St.-Laureins. Bonne organisation Willy !



De rustig voortglijdende Rover P5b Coupé van Jan, gevolgd door een haastige Triumph TR6 van Steve
La Rover P5B Coupé de Jan, tranquillement glissante, suivit de la Triumph TR6 pressée de Steve



Gedeeltelijke 'line-up' van mooie BRCRB-wagens voor het 'Canada Museum'
Une partie des belle voitures du BRCRB devant le 'Canada Museum'



La Rolls du pauvre

Vanaf midden 1994 reed ik zoals hiervoor vermeld ieder weekend van Brussel naar Osnabrück en terug, naar diegene die later mijn vrouw zou worden. Heen en terug zijn dat 800 km. Met nog wat beroeps- en privékilometers kwam ik in die tijd aan zo'n 50.000 km per jaar.

Begin 1996 had de BMW 250.000 kilometer op de teller. Hij was nog zeer betrouwbaar, maar vanaf 200.000 km begonnen toch kleine mankementjes op te treden. Stilaan begon ik te denken aan een vervanger, maar niet om het even wat. Het zou een vierdeurs oldtimer berline worden, liefst van Engelse makelij. De anglofilie was weer sterker dan mijn gezond verstand.

Het liefst had ik een Mk2 Jaguar gekocht, de "sporting saloon" bij uitstek. Dit is het type Jaguar dat de meeste niet-kenners van klassieke auto's onder "een oude Jaguar" verstaan. Hij heeft een mooie carrosserie met ronde vormen, veel chroom en meestal spaakwielen. Naast lederen zetels is er een houten dashboard met ronde instrumenten en een rij bakelieten hefboomschakelaars. Om de motor te starten, draai je eerst de contactsleutel om en dan druk je op de startknop.

Eigenlijk was de Mk2 de budgetjaguar van de jaren zestig. Door zijn mooie lijn is hij een cult-Jaguar geworden. Hij heeft een starre achteras. Er is geen servostuur en je kan niet eens de rugleuning van de zetels bijstellen. Hoe mooi ik hem ook vond, er was geen sprake van dat ik er één zou kopen. Je moest minstens een miljoen oude Belgische franken uitgeven voor een goeie 3.4 of 3.8 (een 2.4 kwam niet in aanmerking, maar daarover meer verder) als het al mogelijk was om er een goede te vinden. Veel wagens van dit type zijn, gezien de hoge prijzen in de boomperiode einde jaren tachtig, zeer oppervlakkig gerestaureerd. De Mk2 is duur om te restaureren, niet in het minst omwille van de zeer complexe unitaire bodystructuur met veel "slijkvangers". Een interieur compleet renoveren kan tot een half miljoen oude Belgische franken kosten. De mechaniek is in principe makkelijker te renoveren zonder echt goedkoop te zijn: een motorrevisie kost al snel 200.000 BEF en meer.

Jaguars staan bovendien niet meteen bekend voor hun grote betrouwbaarheid, zelfs niet toen ze nieuw waren. Ze hebben een heel "flashy" imago, maar in werkelijkheid is er fel op de kwaliteit van de componenten en materialen bespaard. Jaguars zijn bijgevolg duur in onderhoud daar er wel altijd iets te repareren valt. Bij normaal gebruik kom je niet onder de 15 liter benzine per 100 km.

Er zijn natuurlijk nog de S-type, eigenlijk een Mk2 met lange koffer en onafhankelijke achterophanging en de 420 die de koffer heeft van de S-type en veel gelijkenis vertoont met



de voorpartij van de latere XJ6. Beide zijn veel goedkoper en een goed alternatief voor de Mk2 daar ze dezelfde attributen, hout en leder hebben en bovendien meer comfort bieden door een onafhankelijke achterophanging – die de zaak nog complexer maakt... Ze hebben ook alle nadelen van de Mk2, met name de complexe carrosserie en de niet altijd betrouwbare mechaniek en elektriciteit. Kortom, een Jag kwam niet in aanmerking.

Welke limousine vanuit het land van the Queen heeft karakter, is mechanisch betrouwbaar, heeft een verbruik dat binnen de normen blijft (?) en is niet al te duur in aankoop en onderhoud?

De buurman van mijn beste jeugdvriend om de hoek had in de jaren zeventig een Rover P6, een mosterdgele met reservewiel op de koffer. Deze auto heeft steeds mijn ogen uitgestoken door zijn speciale lijn en discrete klasse. Zijn eigenaar was een heer die “landelijk sportief” gekleed door het leven wandelde (of met zijn P6 reed).

Ik had er toen nog geen idee van dat we hier met een wolf in schaapsvacht (de wagen wel te verstaan) te doen hadden en wist niet dat onder de motorkap een 3500cc V8 verborgen zat!

De aanzet was een nummer van Thoroughbred and Classic Cars van 1994, de sectie “Our cars” waarin een van de journalisten zijn MGB verkocht om een mosterdkleurige Rover P6 V8 te kopen, dezelfde als de buurman van mijn vriend. De foto toonde de voorkant van de wagen uit kikvorsperspectief en toen kwamen oude herinneringen terug... Dat was de vonk! Ik werd lid van de Belgische Roverclub om uit te vissen of er wel te leven viel met dit type auto, en welke uitvoering de beste was.

De P6 dateert uit het begin van de jaren zestig en was revolutionair voor zijn tijd. Rover was tot dan toe bekend om kwalitatief hoogwaardige auto's te bouwen die echter oerconservatief waren, zoals de P4. Het koperspubliek van een Rover situeerde zich in de hogere middenklasse, type bankdirecteur, advocaat, of majoor in het leger. Met de P6 wilden ze een koperspubliek van “young executives” aantrekken, zeg maar het publiek dat vandaag een BMW 3-serie of een Audi A3/A4 zou kopen. Aanvankelijk had de P6 een 2-liter moter met één carburator, maar kort daarna werd een snellere versie met twee carburatoren aangeboden. In 1967 had Rover de rechten gekocht van Buick voor de productie van een “small block V8” met 3500cc, bestemd om de 3-liter motor van de ministeriële Rover P5 te vervangen, maar die motor werd vanaf '68 eveneens in de P6 aangeboden.



In 1970 kreeg de P6 een facelift waarbij de roestvrij stalen voorgrill vervangen werd door een plastic grill. Er kwamen meer verchromde versierselen en binnenin werd de stripsnelheidsmeter vervangen door een blok met ronde instrumenten. De serie twee verloor eveneens zijn zeer mooie bakelieten hefboomschakelaars. De serie één was de meest pure en de ongetwijfeld de mooiste. De lijn van de auto is sowieso zeer speciaal zonder echt mooi te zijn. De vorm is duidelijk geïnspireerd door deze van de Citroën DS maar dan veel minder futuristisch. Toch kun je de P6 “retrofuturistisch” noemen. Zijn rechtopstaande achterlichten en de wielkasten achteraan die de wielen gedeeltelijk bedekken geven hem “un air de petite Rolls”. In de Roverclub wordt Rover sowieso “La Rolls du pauvre” genoemd (en een Rolls “la Rover du riche...”). Comfortabele lederen zetels maar vooral een (complexe) de Dion-achteras gaven hem een uitzonderlijk comfort en wegligging die enkel moest onderdoen voor deze van een DS of een RR Silver Shadow. Zelfs de upperclass Rover P5 moest het nog met een starre achteras doen.

Na tal van maanden deelgenomen te hebben aan de maandelijkse praatavonden van de Club werden we verrast door het bezoek van Steve Evans, de secretaris van één van de Engelse Rover P6-Clubs. Ik melde hem dat ik op zoek was naar P6 3500 voor dagelijks gebruik. Een paar weken later stond ik in Derby in de Engelse Midlands, bij Clive en Morris, een vader-zoon duo die zich specialiseren in Rover P6. Hun HQ was een gedeelte van gebouwen van een oude textile mill, in niet gerestaureerde toestand wel te verstaan. De bodem bestond uit aarde! Er waren een viertal werkplaatsen waarvan één gevuld was met auto's o.a. “Joseph”, de P6 van zoon Clive, waarvan ieder paneel in een ander kleur gespoten was. Dit moest de uitwisselbaarheid van de panelen die enkel met moeren en bouten aan de basisstructuur vast zaten, demonstreren. Dit is trouwens afgekeken van de Citroën DS. Een andere ruimte lag vol met wisselstukken waarnaast er zich (met veel fantasie) het werkplaatsgedeelte bevond. Het vierde gedeelte was de geïmproviseerde spuitcabine. De klantenparkeerplaats had meer weg van een autokerkhof. De niet verharde grond was bij regenweer een ideaal pretpark voor varkens.

Vader Morris zag er met zijn 61 lentes in zijn ongerestaureerde toestand wel zo'n tien jaar ouder uit. Zoon Clive was even oud als ikzelf (toen beide zo'n 35) en was steeds goedgeluimd. Ik denk dat Clive 90% van al het werk deed. Bij mij thuis is het net omgekeerd. Mijn vrouw doet 90% van al het werk. Alleen hebben we wel verharde grond...

Tussen al de wrakken stond diegene die later mijn prachtstuk zou worden, een P6 3500 serie 1, één van de laatst gebouwde van maart 1970. De wagen stond daar zonder voor- of achternvleugels en was een restauratieobject. De geschiedenis van de wagen was maar



gedeeltelijk voorhanden. Hij had jaren in een stal gestaan en had 22.000 mijlen (zo'n 40.000 km) op de teller "believed to be genuine". Er was veel laswerk aan de basisstructuur, maar Clive en Morris zouden hem restaureren tegen een vaste prijs. Het Britse pound sterling kocht je toen nog tegen 45 BEF. Het is kort daarna gestegen tot 60 BEF (1,5€). Een deal werd afgesloten in april '96. De motor zelf was goed, maar alles wat er rond hing, water- en oliepomp, radiator, bobine etc. zijn gecontroleerd en zo nodig gereviseerd of vervangen. De cilinderkoppen zijn vervangen door deze van een Rover SD1, omdat deze hardere klepzittingen hebben. Ik wou hem namelijk met LPG uitrusten. De wagen werd door mij afgehaald in december van datzelfde jaar. Hij was gespoten in "Old English White", iets wat ik me meteen fel beklaagd heb omdat je snel de vuiligheid zag.

Rechts rijden is één zaak maar rechts rijden met het stuur rechts was nog iets anders, maar door het feit dat ik niet moest schakelen - de 3500 in serie 1 bestond enkel met automatische versnellingsbak – viel dat best mee. Ik zat aanvankelijk heel onzeker achter het groot bakelieten stuur en wist niet of ik zou aankomen. Een Belgische vriend uit Londen had er mij heen gebracht en we zijn in konvooi tot bij hem terug gereden om te overnachten. 's Anderendaags ben ik onwennig maar probleemloos via Dover terug naar België gereden.

Het contrast tussen de TR4 en de Rover kon niet groter zijn. Daar waar de TR4 luid en oncomfortabel is, was de Rover één en al comfort, hoewel met veel windgeruis vanaf 90 km/uur. Velen die er in meegereden zijn hebben met verbazing vastgesteld hoe comfortabel een auto van de jaren zestig wel kan zijn.

Bart Van De Putte



La Rolls du pauvre

Depuis la mi 1994 je faisais tous les week-ends l'aller-retour Bruxelles Osnabrück, rendre visite à celle qui allait devenir mon épouse peu après. Cela représente 800 km par week-end. En y ajoutant les déplacements professionnels et privés, j'atteignais facilement les 50.000 km par an.

Bien que restant très fiable malgré 250.000 km au compteur début 1996, ma BMW commençait à montrer de petites faiblesses. L'idée de la remplacer gagnait du terrain, mais pas par n'importe quoi !! Je penchais pour une berline quatre portes, de préférence un ancêtre de fabrication anglaise. Mon anglophilie était plus forte que mon bon sens.

J'avais un faible pour une Jaguar Mk2, le sporting saloon par excellence. C'est le type de voiture que la plupart des néophytes en matière d'ancêtres appellent une « vieille Jaguar ». Elle a une belle carrosserie aux formes arrondies, beaucoup de chromes et en général des roues à rayons. Mais aussi un intérieur cuir, un tableau de bord en bois véritable avec des instruments ronds et une rangée d'interrupteurs basculants en bakélite. Pour démarrer, il faut tourner la clé et puis enfoncer le démarreur.

Par sa ligne, cette voiture est devenue la Jaguar culte. Elle a un essieux arrière rigide, il n'y a pas de direction assistée et il n'est même pas possible de régler l'inclinaison des fauteuils. Je la trouvais très belle, mais il n'était pas question que j'en achète une. Si on en trouvait une bonne, il fallait au moins un million d'anciens francs belges pour une 3.4 ou 3.8 : comme j'expliquerai plus loin, une 2.4 n'entrait pas en ligne de compte. La demande élevée suite au phénomène de mode qui caractérisait la fin des années quatre-vingt a eu comme conséquence que beaucoup de voitures n'avaient été restaurées que très superficiellement. La Mk2 est très chère à restaurer à cause de sa structure monocoque très complexe et pleine de pièges à boue. Rénover un intérieur complet peut coûter un demi million d'anciens francs. La mécanique est en principe plus facile à restaurer sans pour autant être bon marché : une révision du moteur vaut au bas mot 200.000 BEF.

De plus, elles sont réputées manquer de fiabilité, même quand elles étaient neuves. Elles ont une image très « flashy » mais en réalité Jaguar a rogné sur la qualité des matériaux et composants. Les voitures sont donc très chères en entretien, car il y a bien toujours quelque chose à réparer. En usage normal, la consommation ne descend pas en dessous des 15 litres d'essence aux 100 km.

Il y a bien sur la type S, qui est en fait une Mk2 avec un coffre allongé et une suspension arrière indépendante. Et puis la 420 qui reprend le coffre de la type S avec un avant annonçant la future XJ. Elles sont toutes les deux une alternative nettement moins chère que la Mk2, avec un intérieur cuir et bois similaire. Elles ont une suspension arrière indépendante qui offre plus de confort mais rend les choses encore plus complexes. Elles ont les mêmes inconvénients que la Mk2, à savoir une carrosserie complexe ainsi une mécanique et des circuits électriques pas très fiables. Bref, une Jag n'entrait pas en ligne de compte.

Quelle limousine, fidèle sujette de Sa Gracieuse Majesté, a du caractère, est fiable mécaniquement, a une consommation raisonnable (?) et n'est pas trop chère à l'achat et à l'entretien ?



Le voisin de mon meilleur ami d'enfance (celui derrière le coin) avait dans les années septante une Rover P6, couleur moutarde avec la roue de secours sur le coffre. Cette voiture m'a toujours éblouie par sa ligne particulière et sa classe discrète. Son propriétaire était un homme habillé en campagnard sportif, tant à la ville qu'en voiture.

A l'époque je ne me rendais pas compte qu'en fait c'était un loup déguisé en agneau (la voiture bien entendu) et que sous le capot se cachait un V8 de 3500 cc.

En 1994 tout a basculé en lisant un article dans la rubrique « Our Cars » de Thoroughbred and Classic Cars. Un journaliste vendait son MGB pour s'offrir une Rover P6 V8 de couleur moutarde. La même que celle du voisin de mon ami. La photo, prise au ras du sol, montrait l'avant de la voiture ... et tous mes souvenirs remontaient à la surface. Je me suis fait membre du Roverclub belge pour découvrir si une telle voiture était viable et quel type était le meilleur.

En fait, la P6 date du début des années soixante et était assez révolutionnaire pour son temps. Rover était connu pour ses voitures d'une très bonne qualité mais très conservatrices, telle la P4. Le propriétaire type appartenait à la classe moyenne supérieure, style directeur de banque, avocat ou major dans l'armée. La P6 visait un public de « young executives », qui de nos jours roulerait en BMW serie 3 ou Audi A3/A4.

A l'origine, la P6 était équipée d'un moteur 2 litres mono carburateur, mais très vite une version plus rapide équipée de deux carburateurs a été commercialisée. En 1967, Rover avait acheté à Buick la licence pour la fabrication d'un petit V8 avec une cylindrée de 3500 cc. Destiné à remplacer le moteur 3 litres des P5 ministérielles, ce moteur a été monté à partir de 1968 dans la P6.

En 1970 la P6 rajeunit. La calandre en acier inoxydable est remplacée par un exemplaire en plastique. Le chrome devenait plus présent et un tableau de bord à instruments ronds remplaçait le tachymètre à ruban. La série deux perdait ses très beaux interrupteurs à bascule en bakélite. La série un était la plus pure et indiscutablement la plus belle. La ligne générale de la voiture est tout à fait spécifique, mais sans nécessairement être belle. La forme est clairement inspirée par la Citroen DS tout en étant nettement moins futuriste. Mais on peut qualifier la P6 de « rétrofuturiste ». Ses feux arrières verticaux et le bas de caisse couvrant partiellement les roues arrière lui donnent un air de petite Rolls. D'ailleurs, Rover est souvent appelée « la Rolls du pauvre » et Rolls Royce « la Rover du riche ». Les fauteuils en cuir très confortables et l'essieu arrière Dion, bien que très complexe, lui assurent un confort et une tenue de route qui ne sont dépassés que par ceux d'une DS ou d'une RR Silver Shadow. Même le haut de gamme chez Rover, la P5, a gardé son essieu arrière rigide.

Après un certain nombre de mois de présence aux réunions du club, j'ai rencontré Steve Evans, secrétaire d'un club P6 anglais. Je lui ai signalé que j'étais à la recherche d'une P6 pour un usage quotidien. Quelques semaines plus tard, j'étais à Derby, dans les Midlands, chez Clive et Morris. Ce père et son fils s'étaient spécialisés dans les P6. Leur QG occupe une partie des bâtiments d'une ancienne « textile mill », non restaurée bien entendu. Le sol était en terre battue ! Il y avait quatre locaux. Le premier était rempli de voitures dont « Joseph », la P6 du fils Clive. Chaque panneau de la carrosserie était peint dans une couleur différente, pour illustrer l'interchangeabilité des panneaux qui sont fixés à la structure centrale par des



boulons. Cette technique est clairement copiée de la DS. Une autre pièce était remplie de pièces de rechange à côté desquelles se trouvaient, de façon très créative, l'atelier. La quatrième pièce était une cabine de peinture improvisée. Le parking clients ressemblait d'avantage à un cimetière de voitures et, en cas de pluie, la terre battue se transformait en pleine de jeu pour les cochons.

Le père Morris donnait l'impression d'avoir dix ans de plus que ses 61 ans (non restaurés). Son fils Clive avait mon âge (35 ans) et était toujours de bonne humeur. Je pense que Clive faisait 90% du travail. Chez moi, c'est exactement l'inverse : mon épouse fait 90% du travail. Mais nous avons un sol en dur.

Entre toutes ces épaves il y avait ma future P6 3500 série 1, une des dernières construites en mars 1970. La voiture n'avait plus de garde boue avant ni arrière et avait besoin d'une restauration profonde. L'historique n'était que partiellement disponible. Elle était à l'arrêt depuis des années et compteur affichait 22.000 miles (40.000 km) « believed to be genuine ». Il fallait un sérieux travail de soudure à la structure de base, mais Clive et Morris effectueraient la restauration pour un montant fixe. La livre valait à l'époque 45 BEF mais est montée peu après à 60 BEF (1,5 €). L'affaire a été conclue en avril 1996. Le moteur était bon, mais tout le périphérique (pompe à huile, pompe à eau, radiateur, bobine, etc) a été contrôlé et le cas échéant révisé ou remplacé. Comme je voulais l'équiper au LPG, les culasses originales ont été remplacées par celles d'une Rover SD1, dont les assises de soupapes sont plus résistantes :. J'ai été chercher la voiture en décembre de la même année. Elle était peinte en « Old English White », ce que j'ai très vite regretté car c'est une couleur très salissante.

Rouler à droite est une chose, mais rouler à droite avec le volant à droite est fort compliqué. Heureusement j'avais une boîte automatique – la 3500 de la série 1 n'existait qu'avec une transmission automatique. Au début je ne me sentais pas trop à l'aise derrière ce grand volant en bakélite et je n'étais pas tout à fait certain d'arriver. Un ami belge, habitant Londres, m'avait conduit à Derby et c'est en convoi que nous sommes retournés chez lui. Le lendemain j'ai rejoint la Belgique par Dover, un peu mal à l'aise mais sans problèmes.

Le contraste entre la TR4 et la Rover ne pouvait pas être plus grand. Autant la TR4 était bruyante et inconfortable, autant la Rover était tout confort, même avec un bruit de vent relativement élevé à partir de 90km/h. Nombreux sont ceux qui, m'ayant accompagnés, sont surpris par le confort d'une voiture des années soixante.

Bart Van De Putte
(traduction Guy Van Deen Berghe)



The logic consequences of the economic crises in the USA

Read for you in the US TODAY from 27/08/2008

Car buyers say: I shouldn't have a V-8

Automakers cut back as big engines lose favor

By Chris Woodyard
USA TODAY

The quarterback of engines, the legendary V-8, is starting to have a hard time making the cut.

Most automakers introducing new V-8s are confining them to trailer-towing trucks and a few premium cars or high-performance sports models — and retreating from putting them under the hoods of family cars.

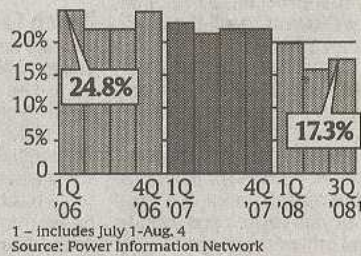
Even on the high end, Ford Motor isn't going to offer an eight-cylinder engine in its luxury flagship Lincoln MKS sedan. General Motors is dumping the V-8 option in the 2010 Cadillac SRX crossover arriving next year.

"Unfortunately, you look at a V-8 and say, 'Do I really need it?'" says auto consultant Rebecca Lindland of Global Insight. "You get a real nice feeling from a V-6, or even a turbocharged V-6."

The percentage of new vehicles being sold with V-8 engines has fallen from nearly 25% in 2006 to 17.3% most

Forsaking V-8s

Consumers are buying fewer V-8 engines as gas prices have climbed. Sales of V-8 vehicles as a percentage of all vehicle sales:



By Julie Snider, USA TODAY

recently, Power Information Network reports. Even V-6 engines have lost popularity as more buyers opt for four-cylinder economy.

But don't count out the V-8 completely. "There's still going to be a need for those big engines," says Power's John Tews.

Still with V-8 muscle:

► **Hyundai Genesis.** Hyundai's first V-8 in the U.S. will start arriving in showrooms next month. With 375

horsepower packed into 4.6 liters, the V-8 Genesis sedan will cost \$38,000. It joins a V-6 on sale now.

► **Cadillac CTS-V.** The new \$60,000 performance version of Caddy's popular sedan will have a 6.2-liter, 556-horsepower V-8 when it goes on sale in two months.

► **Dodge Challenger.** For 2009, a \$29,995 R/T version with a 372-horsepower, 5.7-liter Hemi V-8 joins the 425-horsepower SRT8 muscle car. A V-6 also is being added.

Automakers are stressing that the new V-8s are more fuel efficient. Even a 2009 Corvette with a 430-horsepower V-8 is rated at 26 miles a gallon in highway driving.

Aware, however, that V-8 engines are becoming politically incorrect, automakers are moving away. GM announced late last year that it's killing a planned double-overhead-cam V-8.

Ford is planning a broad rollout of its V-6 EcoBoost engines with turbochargers, starting in some models next year, as its V-8 alternative. The new engine will offer "better horsepower than a V-8 engine with the fuel economy of a V-6," says Ford spokesman Said Deep.

A Picture sent by member Sam Parkin during his *Ireland Tour*



The story of non-member Jelle Pijpers from France

Per 3 juni 2008 ontving ik een eigenaardige mail uit midden Frankrijk:

"Ik ben naarstig op zoek naar een Carburateur voor mijn P2 Rover 12 Sports Saloon 1947.

Mijn exemplaar is door de reviseur zoekgemaakt(!).

Heeft u een vermoeden wie er een voor me te koop zou kunnen hebben?"

Een hersteller die dit belangrijk onderdeel kwijtspeelt...;

Alsof iedere garage dit type carburatie uit 1947 nog op het 'schap' heeft liggen.

De grote middelen dan maar ingezet en dé internationale referentie voor Rover P2, Sue and Mike Couldry, in Engeland aangesproken.

En jawel, per 18 september ontving ik dit verlossend bericht:

"Na bijna negen jaar stilstand rijdt mijn Rover 12 SS weer als een tierelier, dankzij Mike en mijn oude mecanicien hier in Midden-Frankrijk!

Ik dank jou en de Belgische Roverclub van ganser harte! Bravo!"

Of een voorbeeld wat via het internet zoal mogelijk is.

Guy Pieters



Rover P2 12 Sports Saloon 1947

Le 3 juin 2008 j'ai reçu un mail un peu bizarre du centre de la France :

"Je suis à la recherche d'un carburateur pour ma P2 Rover 12 Sports Saloon 1947. Lors de la dernière révision, mon exemplaire s'est perdu (!). Avez-vous une idée où je pourrais en acheter un ?"

Un réparateur qui perd une pièce aussi importante....comme si n'importe quel garage avait ce genre de carbu de 1947 en magasin.



A grands maux, grands remèdes.... et j'ai donc fait appel à LA référence internationale en matière de Rover P2 : Sue et Mick Couldry en Angleterre.

Et non sans résultat, car le 18 septembre je recevais un nouveau mail :

"Au bout de quasiment 9 années d'immobilisation, le moteur de ma Rover 12SS ronronne à nouveau merveilleusement, grâce à Mike et à mon vieux mécanicien ici dans le centre de la France.

Je te remercie ainsi que le club Rover belge! Bravo!"

Voilà un bel exemple de la magie Internet

Guy Pieters

(traduction Guy Van Den Berghe)



Rally Tournai – Philippeville – 01/05/2008: 400 km



Sans commentaire – Zonder commentaar



50th anniversary of the Rover P5

A l'origine, la dénomination P5 était prévue pour le successeur plus petit et plus économique de la P4. Après des années de recherche et de projets divers Rover décide, grâce aux bénéfices générés par le succès de la Land Rover, de ne (pas encore) remplacer la P4 mais plutôt de mettre sur le marché un modèle haut de gamme. De ce fait, les P5 MK I, assemblées sur une ligne de montage temporaire, voient le jour en 1958. Les toutes premières avaient entre autres comme particularité un toit peint dans la même couleur que la partie inférieure de la carrosserie. (Cet aspect « sandwich » a heureusement très vite été remplacé par un deux tons plus classique).

The Rover P5 Club se devait de fêter dignement cet événement. Durant le week-end du 14 septembre 2008 un grand rassemblement a eu lieu au Brooklands Museum, établi sur ce qui reste du premier circuit dédié à la course automobile et construit en 1907. Cette piste de forme ovale, longue de presque 5 km a des bords extérieurs surélevés (jusque 9 m) par rapport au bord intérieur. C'est ici que sont nés le sport automobile et l'aviation britanniques. Pendant ses heures de gloire (jusqu'à la deuxième guerre mondiale), toutes les vedettes de la compétition automobile s'y sont affrontés. En 1926 y fut organisé le premier Grand Prix de Grande Bretagne, remporté par des Français sur Delage. Shocking, isn't it ? La liste des nombreux records de vitesse sur terre (auto et moto) qui y ont été établis est très impressionnante. Pendant la deuxième guerre mondiale, les célèbres bombardiers Vickers y seront construits et s'envoleront bombarder l'Allemagne nazi.

Aujourd'hui, Brooklands est un musée consacré en grande partie à ces moments de gloire, tant pour ce qui concerne les voitures et motos que pour les modèles d'avion. Pour les intéressés, le site www.brooklandsmuseum.com vaut la peine d'être visité.

Au total 73 P5 s'y sont retrouvés et BCRCB ne pouvait évidemment pas manquer ce rendez-vous historique. Sous la houlette bienveillante de notre président, nous avons donc prévu de partir avec 5 voitures, en prenant le tunnel sous la Manche le samedi 13 septembre. *Bad luck*, le jeudi un camion prend feu dans le tunnel et le trafic est suspendu pour plusieurs jours. Petit moment de panique, quelques moments de découragement, mais pas mal de coups de téléphone plus tard, nous décidons d'embarquer sur un ferry avec les P5B de Daniel et de Jan, ainsi que la P6 de Frédéric. Traversée relativement courte mais monotone. Par contre, excellente ambiance dans l'équipe qui se retrouve sur un des ponts intérieurs autour d'un café.



Dans un premier temps, la journée de samedi se passe gentiment, en flânant sur les belles routes du Kent, entre les villages typiquement anglais, maisons à colombages, superbes jardins légèrement fanés en cette arrière saison, bois et châteaux. Malheureusement nous ne pouvons pas visiter le château prévu, car l'heure de la fermeture est trop proche. N'empêche qu'il avait l'air beau, mais nous compensons en garant les voitures l'une à côté de l'autre sur une belle herbe toute britannique pour un cours particulier : Comment voler intelligemment une P5B sans faire de dégâts. Très gentiment, Jan met sa P5B à disposition, en fermant les portières avec la clé à l'intérieur. Pour que l'exercice soit le plus réaliste possible, il a même eu la gentillesse de donner le double à son fils Mathias, qui l'a mis dans son blouson situé sur la banquette arrière. Après nous avoir laissé patager dans notre ignorance et formuler les hypothèses les plus farfelues, notre maître à tous, Frédéric, nous fait gentiment la démonstration en un minimum de temps : démonter le réflecteur arrière avec un tournevis ne lui prend que quelques minutes et la voiture est ouverte !!

Enrichi par cette expérience, nous continuons notre route vers Guildford, dans la pénombre mystérieuse des fins de journée. Notre président nous propose un nouveau défi : les phares de sa P5B ne fonctionnent pas et il nous est demandé d'établir un diagnostic et d'effectuer la réparation. Hélas, nous séchons tous sur le diagnostic – inutile donc de penser à la réparation. Heureusement, nous arrivons à Guildford avant qu'il ne fasse noir. Nul doute que le lendemain, un collègue-membre du club anglais aura la solution. Le soir nous partons à la recherche d'un restaurant sympa : ce sera un italien (!) pas mauvais du tout que nous découvrons après une (très longue) balade à pied dans la ville. Cela nous permet également d'observer la jeunesse locale fêtant joyeusement et bruyamment le « Saturday night fever ».

Le lendemain, avant même le breakfast anglais spécialement demandé par Frédéric (« s'il n'y a pas de breakfast anglais je n'y déjeunerai pas »), les conducteurs font briller leur voiture pour qu'elle réponde aux normes minimales britanniques de la bienséance.

Puis nous suivons, comme des poussins leur maman cane, notre président à la recherche de Brooklands. Est ce que le plan aurait été mal fait ou n'était-il compréhensible que pour les seuls sujets de Sa Majesté ? Visiblement nous ne sommes pas les seuls à avoir quelques problèmes. Ce petit parcours nous permet également d'aborder la troisième question, toujours grâce à la gentille collaboration de notre ami Jan. Le moteur de sa P5B tourne de façon irrégulière, le ralenti est parfois fort élevé et l'odeur d'essence dans les gaz d'échappement fait craindre une catastrophe financière en matière de consommation. Assez rapidement le diagnostic tombe : la voiture est équipée d'un choke automatique qui (c'est un des grands classiques) se bloque parfois. Nos amis anglais proposent bien de bricoler un by-pass pour



neutraliser le choke automatique, mais Jan a confiance dans sa voiture et préfère rentrer pour voir avec son garage habituel.

73 P5 alignées sous un soleil radieux est une image assez fantastique : tous les modèles (même une horrible stock car qui me donne des frissons), toutes les couleurs, plusieurs nationalitéset une organisation exemplaire. Les plus belles par catégorie sont récompensées et prises en photo collective sur le circuit !!

Le site lui aussi vaut largement la visite : anciennes motos et bolides de course se retrouvent près de répliques des premiers avions, ainsi que quelques glorieux exemplaires de la RAF ayant survécus à la seconde guerre mondiale et même un vrai Concorde qu'on peut visiter.

Entre temps, nos amis anglais ont en quelques secondes rendu son éclairage à la P5B de Daniel. C'est merveilleux mais un peu vexant quand même.

Après une tombola relativement fructueuse pour la délégation belge, il est temps de reprendre la route pour rejoindre le ferry. Aucun désastre ni incident ne marque ce voyage. Pourtant le commandant du ferry a fait son possible : il a croisé un certain nombre de barques de pêcheur à une distance qui ne devait pas être tout à fait réglementaire.

Guy Van Den Berghe



The master class...



50th anniversary of the Rover P5

Oorspronkelijk was de benaming P5 bedoeld voor een kleinere en goedkopere opvolger van de P4. Na enkele jaren onderzoek en verschillende projecten beslist Rover, dank zij de winst die voortvloeit uit het succes verhaal van de Land Rover, een model in het hogere segment te produceren. In 1958 worden de eerste P5 MK I op een voorlopige montageband geproduceerd. De allereerste kan je herkennen aan het dak, dat dezelfde kleur heeft als het onderste gedeelte van het koetswerk. Gelukkig is dit “sandwich” kleuren snel vervangen door een meer klassieke twee kleur schildering..

The Rover P5 Club moest natuurlijk deze vijftigste verjaardag op een gepaste wijze vieren. Tijdens het week end van 14 september werd een grote bijeenkomst georganiseerd in het Brooklands Museum, op de plaats waar het allereerste circuit specifiek voor het racen werd gebouwd in 1907.

Dit ovaalvormig circuit is bijna 5 kilometer lang en de buitenkant van de piste is tot 9 meter hoger dan de binnenkant. Dit is echt de bakermat van de Britse autosport en vliegwezen. Tot net voor de tweede wereldoorlog heeft iedereen die wat naam en faam had hier gereden. In 1926 vond er de allereerste GP van Groot Brittanië plaats,.....gewonnen door Fransen op Delage. Shocking, isn't it? De lijst van wereld records (auto en moto) die in Brooklands gebroken werden is ronduit indrukwekkend. Tijdens de tweede wereldoorlog worden er de beroemde Vickers bommenwerpers gemaakt.

Vandaag is Brooklands een museum dat grotendeels gewijd is aan deze vergane glorie, zowel wat betreft auto's en moto's als vliegtuigen. Een bezoekje op de site www.brooklandsmuseum.com loont echt de moeite en geeft een duidelijk beeld.

BCRCB mocht niet ontbreken op deze viering waar 73 P5's aanwezig waren. Onder het welwillend leiderschap van onze voorzitter hadden we voorzien met 5 auto's via de tunnel te vertrekken op zaterdag 13 september. Bad luck, op donderdag vat een vrachtwagen vuur en de doortocht is voor verschillende dagen onmogelijk. Een beetje zenuwachtigheid, een vleugje ontmoediging maar na enkele telefoontjes beslissen we dan maar de ferry te nemen vanuit Calais met de P5B van Daniel en Jan en de P6 van Frédéric. De overtocht gebeurt zonder noemenswaardige gebeurtenissen en de stemming is uitstekend.

Die zaterdag verloopt vrij rustig op de kleine wegen van Kent: typisch Engelse dorpjes met even typische huizen en bijhorende (licht verwelkte) tuinen, uitgestrekte bossen en enkele kastelen. We waren wel iets te laat om er eentje te bezoeken – jammer want het zag er sympathiek uit. De auto's staan netjes geparkeerd op een Brits gazon en het is dus tijd voor een eerste “case”: Hoe kan je op een minimum van tijd een P5B stelen zonder schade te veroorzaken? Gediensig zoals gewoonlijk, stelt Jan zijn P5B ter beschikking met sleutels achter gesloten deuren. Om het geheel realistischer te maken, had hij zelfs het idee de dubbels in de auto op te sluiten !! Na ons een tijdje te laten ploeteren en de meest gekke hypothesen formuleren toont ons aller meester Frédéric in enkele minuutjes hoe het moet : met een schroevendraaier vijst hij het achterraaitje los en we zijn binnen!!



In de valavond rijden we verder naar Guilford. Onze voorzitter vraagt ons een tweede “case” op te lossen: met uitzondering van een achterlicht weigeren alle lampen van zijn auto dienst. Niettegenstaande al onze inspanningen vinden we helemaal niet waar het probleem vandaan komt (en kan er dus ook geen sprake zijn van herstelling). Gelukkig komen we aan in het hotel voor het echt donker is. Wellicht vinden we morgen een Engelse collega die het probleempje oplost. 's Avonds maken we een lange wandeling op zoek naar een deftig restaurant. Het wordt uiteindelijk een Italiaan, helemaal niet slecht. Al tijdens de heen tocht (rond 20 uur) krijgen we een mooi zicht (met bijpassend geluid) van hoe de Engelse jeugd de “Saturday night fever” beleeft.

Zondag morgen, nog voor een English Breakfast (expliciet geëist door Frédéric) krijgen de auto's een wasbeurt opdat ze geen Britse gevoeligheden zouden kwetsen.

Zoals kleine eendjes hun mama, volgen we onze voorzitter tijdens de zoektocht naar Brooklands. Misschien werd het plan slecht getekend of is het alleen begrijpbaar voor het brein van onderdanen van hare majesteit?? Maar we zijn duidelijk niet de enigen die er moeite mee hebben. Tijdens deze zoektocht krijgen we ook een derde proef voorgeschoteld, terug met de vriendelijke medewerking van Jan. De motor van zijn P5B draait nogal onregelmatig, soms aan een te hoog toerental. De benzinegeur die samen met de uitlaatgassen rondhangt doet ons een financiële catastrofe vrezen bij de volgende tankbeurt maar vergemakkelijkt de diagnose : de auto is uitgerust met een automatische choke die het soms wel eens laat afweten. Onze Engelse vrienden stellen wel voor een by-pass in elkaar te knutselen, maar Jan heeft vertrouwen in zijn auto en gaat er liever mee naar zijn gebruikelijke garage.

73 P5'en naast elkaar is een echt fantastisch zicht: alle modellen (waaronder een afschuwelijke stock car die mij nog altijd rillingen geeft), alle kleuren, verschillende nationaliteiten, en een voortreffelijke organisatie. Zoals het hoort krijgen de mooiste exemplaren een speciale vermelding en komen ze samen op een foto op het circuit.

Het domein is ook echt het bezoeken waard: oude moto's en race wagens vind je er naast replica's van de eerste vliegtuigen of vliegtuigen uit de tweede wereldoorlog. Er is zelfs een heuse Concorde die je kunt bezoeken.

In een minimum van tijd is het verlichtingsprobleem van Daniël opgelost. Echt sympathiek van onze Engelse vrienden maar wel een beetje kleinerend dat we het niet zelf vonden.

Na een vrij vruchtbare tombola wordt het stilaan tijd om terug te rijden naar de ferry. Geen enkel incident noch catastrofe hebben zich tijdens de terugreis voorgedaan. De commandant heeft nochtans goed zijn best gedaan door enkele vissersboten zo dicht als hij maar kon te naderen.

Guy Vandenberghe





Partial panoramic view of the Rover P5 happening



Frédéric, je propose que tu te limite aux voitures Anglaises !



Frédéric, ik stel voor dat je je beperkt tot de Engelse wagens !



To open a Rover P5 without a key is for Frédéric and Daniel a 2 minutes job: demonstration at Brooklands



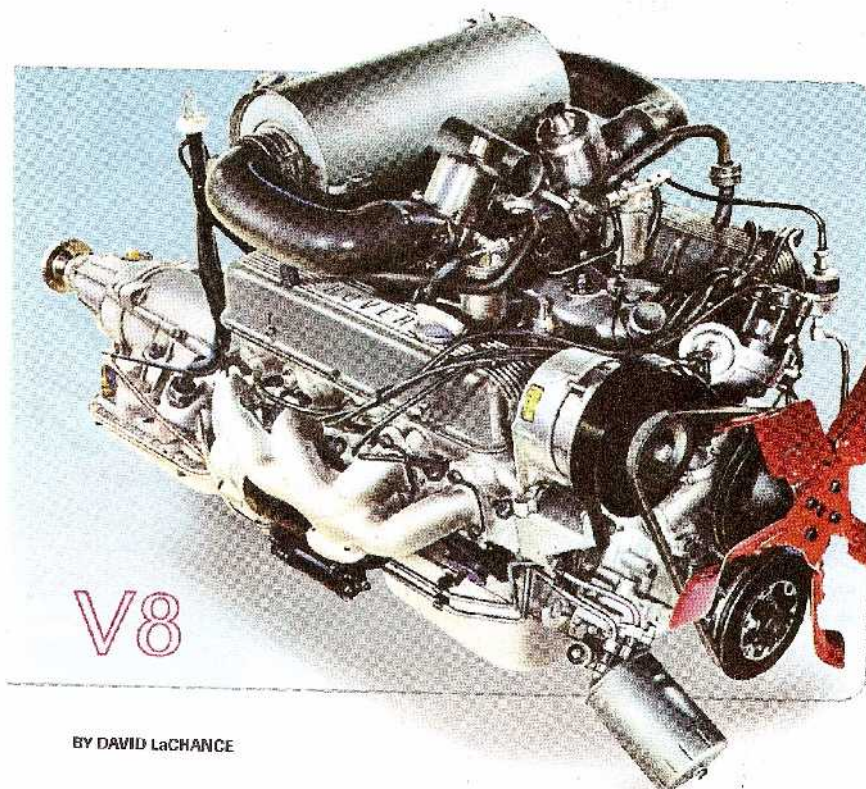
The BCRCB delegation at Brooklands





A Great Second Act

Rover's alloy V-8 was America's greatest gift to England since Lend-Lease



BY DAVID LACHANCE

You couldn't really call it a failure, but the novel aluminum V-8 that Buick introduced under the hood of its new 1961 Special compact was no great success, either. Offered for the Buick and its corporate siblings, the Oldsmobile F-85 and the Pontiac Tempest, the 215-cu.in. engine sold just 750,000 copies over three model years—which, in the days when nearly every car sold in the U.S. came from Detroit, really wasn't much. Although it was admirably light, it was also expensive to build, and offered little potential for growth. So when a 90-degree V-6 with a thin-wall cast-iron block arrived for 1964, the aluminum V-8 was retired.

That's how things might have remained if William Martin-Hurst hadn't dropped in one day on the shop of Carl Keikhæfer, the founder of Mercury Marine. Martin-Hurst was managing director of Brit-

ain's Rover Corporation, and was hoping to interest Keikhæfer in buying some diesel engines for marine use. He saw a Buick V-8 that Keikhæfer was planning to install in a racing boat, and immediately realized that it might be just the thing to light a fire under Rover's new, four-cylinder P6 sedan. "I asked whether it would be available, and was astounded to be told that General Motors had just taken it out of production," Martin-Hurst recalled in *The Rover Story*.

It took some doing, but Rover eventually succeeded in buying all the rights to the engine, as well as 39 assembled V-8s that were still on GM's shelves. The company also persuaded Joe Turley, Buick's chief engine designer and the architect of the 215, to put off his own retirement long enough to come to its factory in Solihull, England, to help get the engine into production.

Buick had used a metal mold process to cast iron sleeves in place in the block. At Rover, a sand-casting process was adopted, with press-fit liners used. Lubrication and cooling were both improved, and U.K.-sourced components, notably SU carburetors and Lucas electrics, were substituted for their U.S. counterparts.

"That engine is very much changed from the American engine, far more than most people realize, I think," former Rover test engineer Brian Terry pointed out with some pride.

The 3.5-liter Anglicized engine first saw duty in 1967 as the substitute for the outdated, 3-liter straight-six in Rover's P5 sedan, which became the P5B—for "Buick." A few months later came the P6B, also known as the 3500, initially available only with automatic transmission, because the company had no manual gearbox that would handle the engine's torque. It was a particular favorite of police departments.

Lightweight, powerful, compact, understressed and infinitely tuncable, the Rover V-8 proved to be hugely popular. Rover put it under the hood of its Land Rovers and Range Rovers, as well as its SD1 sedan and the Australian-built Leyland P76. The Morgan Plus 8, MGB GT V-8, the Triumph TR8 and the TVR Tasmin 350i were among the cars that moved to Solihull's eight-cylinder beat, followed by other specialist sports-car builders like Ginetta and Marcos. The engine's power and displacement increased over the years, reaching its zenith with the 4,988cc version installed in the 1993 TVR Griffith 500.

Retirement still seems some way off. Although Land Rover switched to Jaguar V-8 power under Ford's ownership, MCT Mitchell Cotts of Somerset, England, was awarded a contract in 2003 to continue producing complete engines and component parts for the aftermarket. Today, a brand-new, 4-liter stripped block can be yours for \$4,200. ☞

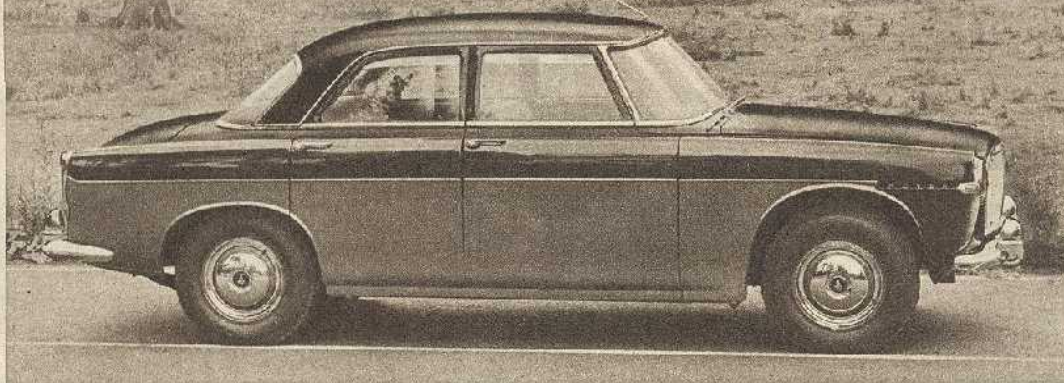


THE AUTOCAR SEPTEMBER 1958

425

Single colours or duo-tones are available. The slimness of the front pillars and the good vision are evident. When not in use, the two-speed electric windscreen wipers are self-parking in a position below the screen bottom rail.

1959
MODELS



A NEW 3-LITRE ROVER

Integral Structure and a New Profile : Other Models Little Changed

PROGRESSIVE development from a sound basic design has long been the keynote of Rover engineering policy. The present series of cars, known within the works as the P4 models, were initiated with the introduction of the 2.2-litre model 75 in 1949, to which were added the four-cylinder, 2-litre 60 engine and the six-cylinder, 2.6-litre 90 engine in 1954 (also fitted to the 105). This range continues, with small styling changes, but it is now supplemented by an entirely new 3-litre model.

Styling of the new car is modern, with a low, wide look, and there is appreciably more internal room; yet it continues many well-established traditions which appeal to owners in the middle-price luxury class, for which the company has long catered.

Compared with the present cars the new P5 (another works designation) is

approximately 10in longer, 4½in wider and 3½in lower. The wheelbase at 9ft 2½in is ½in less, but the front and rear tracks are 3in and 4½in wider respectively than in the P4 series. These increases in track dimensions, in conjunction with a lowering of the centre of gravity, will increase roll-stiffness considerably. The interior length of the passenger space is 8in greater, and at shoulder height there is approximately 4in more width throughout. Lowering the roof line has not involved any sacrifice of head room, for the floor and seats are lower; indeed, head room in the front compartment is up by ½in, and in the rear by 1½in.

A new departure for Rover is the use of integral body construction with welded joints throughout. Its form follows established British practice in this respect, with the body sills and prop-shaft tunnel forming the main longitudinal members, braced into the seat structure and wing valances at the rear and the scuttle structure at the front. Forward

of the scuttle are two wheelbarrow arms, stiffened by corner fillet bracing members. On the underside of the body shell at the front is a substantial box section cross member which forms the rear attachment points for a separate sub-frame. This is bolted to the body at six points with rubber insulated attachments; it forms a complete sub-assembly with the engine, gear box, front suspension, and steering linkage.

Skin panels of the body are of 20 s.w.g. steel and the structural members of 16 or 18 s.w.g. as necessary, according to the loads to be absorbed. The bonnet and boot lid are each counterbalanced; the latter opens to floor level, while the compartment is fully trimmed and fitted with a moulded rubber mat. On the right side is the battery, completely enclosed in a plastic drip tray and provided with a vent pipe to carry away spillage. The spare wheel is mounted beneath the floor in a wind-down cradle, and a flap in the boot gives access to the tyre inflation valve.

Left: Trimmed throughout in leather, the front and rear bench seats have folding arm rests. With the front seat in mid position, the distance from its rear to the front edge of the rear seat cushion is 18in. Rear door handles incorporate a children's safety lock. Right: Styling is modern yet restrained. There are two jacking points at each side of the car.



3-LITRE ROVER . . .

PRICES

	U.K. Basic Price	TOTAL incl. P.T.
Saloon (manual gear box)	£ 1,175 0 0	£ 1,763 17 0
Saloon (auto- matic trans- mission)	1,780 0 0	1,921 7 0
Overdrive	48 0 0	72 0 0
Two-tone finish	10 0 0	15 0 0

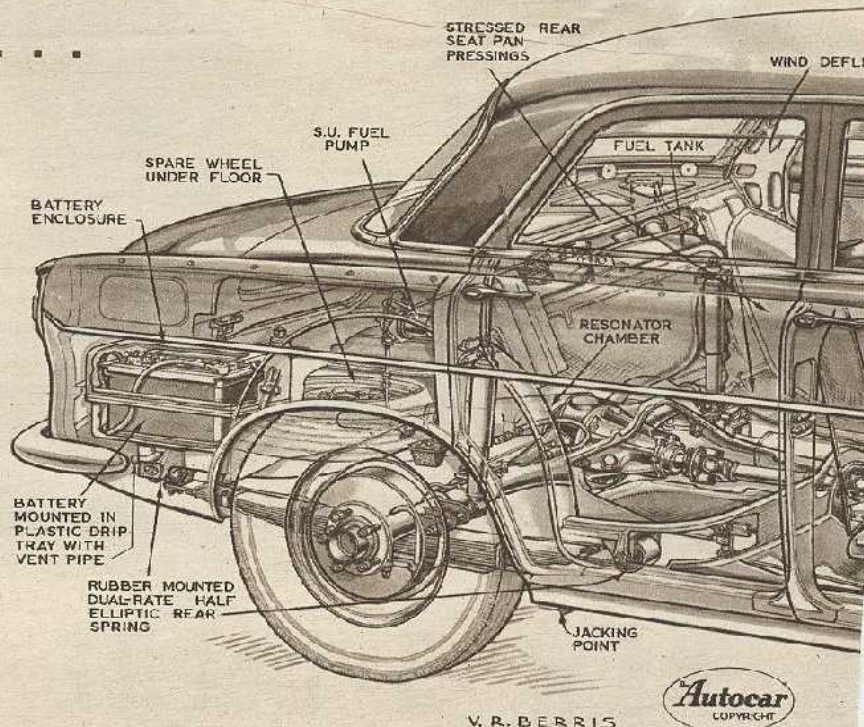
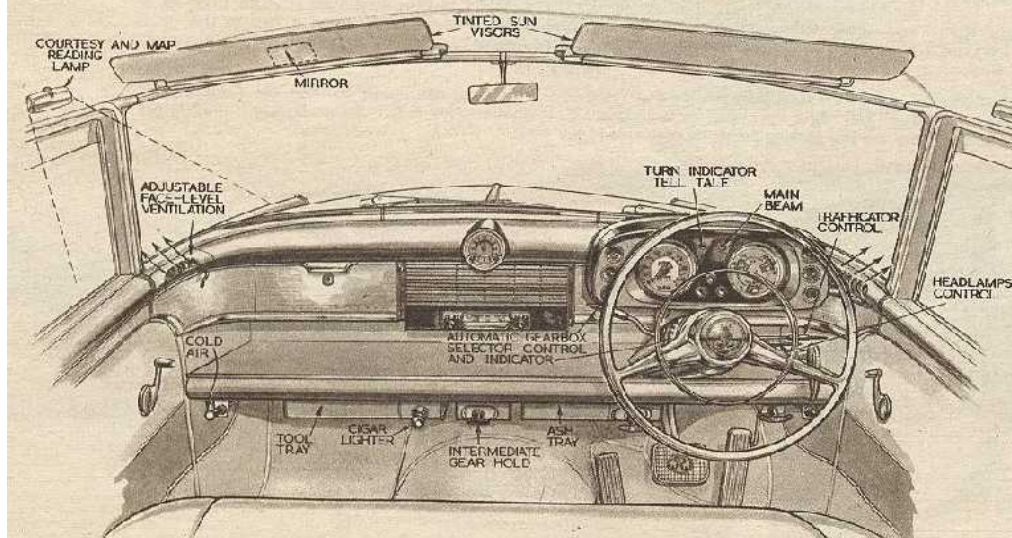
(Prices of other optional extras not yet available.)

All Rover models have established a reputation for fine internal appointments, with a high degree of silence and absence of road noise; the 3-Litre gives every promise of enhancing this.

Entry is easy through either front or rear doors, as they open almost to right angles; wind-screen and back light are of the wrap-round pattern. The degree of overhang of the front-door pillars is very slight, and does not impede entry in any way. The screen pillars slope rearwards at the top, and their section is noticeably slim in the driver's line of vision. This is aided further by abandoning the almost universal front quarter ventilators which, in fact, serve little purpose on a modern car with a well-engineered fresh-air ventilation system. The door windows wind out of sight, and at the top of each door frame is a plastic wind deflector.

A 4-kilowatt heater of Smith manufacture is linked to the thermostat short-circuit side of the engine cooling system for quick warm up, and fresh air is supplied to it from a grille below the wind-screen. Heated fresh air enters the car at a central opening in the front-passenger compartment, and a deflector distributes the air over the floor; it reaches the rear compartment through the spaces beneath the front seats. The heater controls are situated on either side of the central glove box (used for a radio and speaker when fitted), the left one regulating the amount of heat, that on the right controlling the quantity and temperature of the air ducted to the windscreen through triple demister slots.

Layout of the front compartment on the automatic transmission version. When the radio is not fitted a central glove box augments the one on the left



V. R. BERRIS

Autocar
COPYRIGHT

In addition to the cold air control of this system, more fresh air ventilation can be admitted at either side below the fascia, controlled by pull-out knobs, and there are face-level vents at the corners of the screen, with controls to regulate the feed in quantity and direction.

In standard form the front seat is of the bench type with a folding central arm rest, but individual bucket seats are optionally available. In addition to the usual fore and aft adjustment from a central lever, there is a bolt-and-nut adjustment for rake. Leather trim is used throughout and there is a combined door pull and arm rest in each door, those at the front being quickly adjustable for height. Below each of these is a wide, spring-back map pocket.

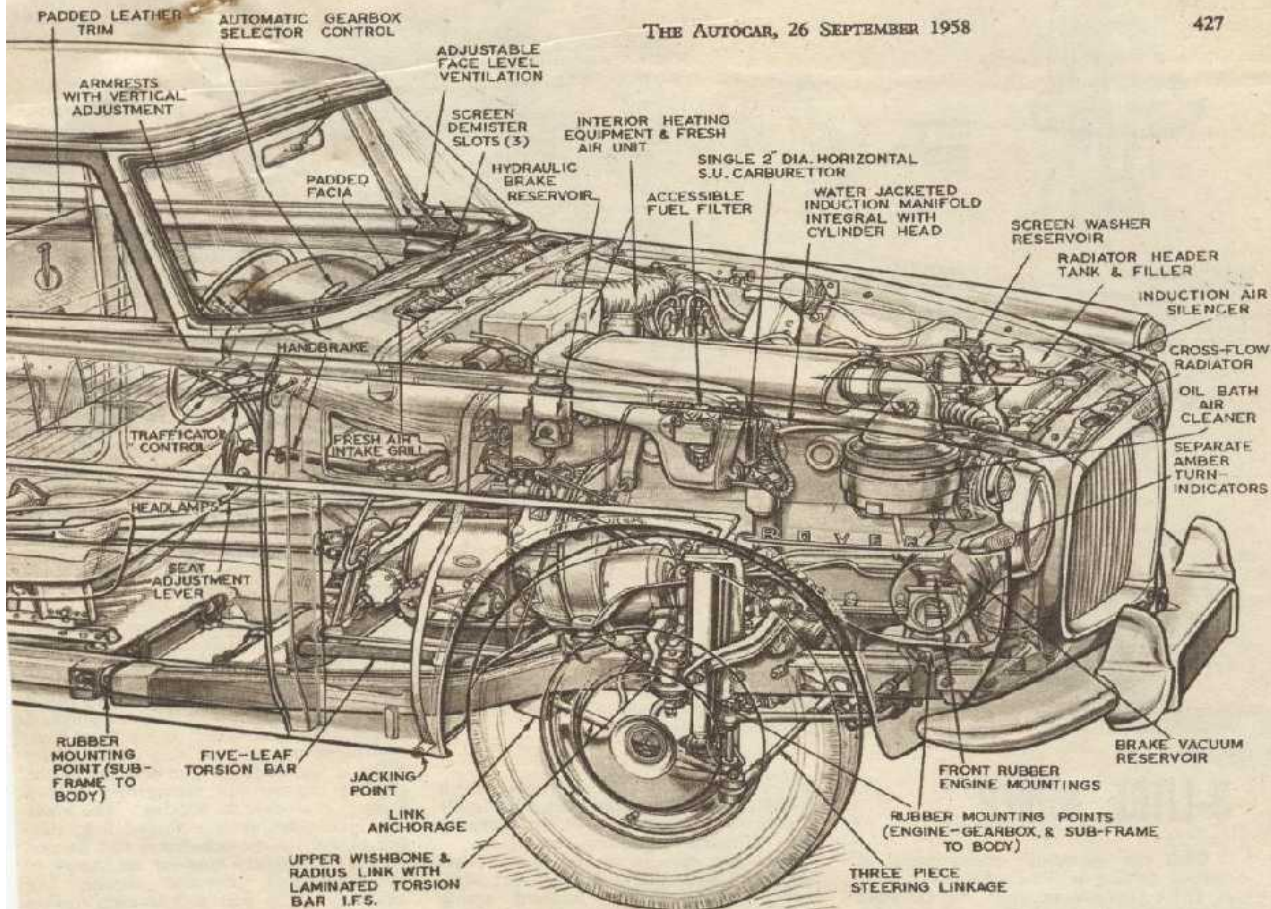
At the front, additional parcel space is provided by a full-width shelf below the fascia, its forward edge wisely provided with a padded roll.

All instruments are grouped on a raised and cowlled matt-finish panel mounted directly in front of the driver. On each edge of this is a vertical row of three matching switches for lights, wipers, ignition, fuel reserve, oil level and auxiliary lights; these switches are illuminated at night. There are two instrument dials—a speedometer with total distance and trip recorders, and a matching instrument with segments for water temperature gauge, ammeter, and combined fuel and oil level indicator. Beneath the steering wheel on the right of the column are finger-tip controls for turn indicators and head lamp operation.

When the Borg-Warner automatic transmission (an optional installation) is fitted, a selector control and indicator is located on the left side of the column. This position is utilized for control of the Laycock de Normanville overdrive when fitted to the manual gear box. The gear lever for the manual box is floor-mounted, with a central lever, upswipe to permit the seating of a third passenger on the front seat. There is a front interior courtesy and map reading lamp on the central above each front door, and two similar units are mounted in the rear quarter body panels. Each is operated by a door- and overriding hand-switch.

The six-cylinder engine is a direct development of the 90 series, particularly in respect of the combustion chamber form and valve gear, but it incorporates a number of important detail modifications. The stroke—105mm—is the same as that of the 90, but the bore has been increased to 77.8mm to provide the extra capacity. Seven main bearings have





been adopted for the crankshaft to increase stiffness, and the bearings are faced with copper-lead. The engine is capable of turning at 5,000 r.p.m., with peak power occurring at 4,250 r.p.m.

A dominant feature of the combustion chamber is the use of overhead inlet and side exhaust valves—the cylinder head joint face is machined at an angle to provide a combustion chamber at one side having compact volume and easy entry for the inlet gases. The side-located camshaft operates the exhaust valves (which seat on chrome-iron inserts) through intermediate rockers. Similar rockers operate pushrods connecting to the main rockers for the overhead inlet valves. Roller-type cam followers, similar to those recently introduced on the company's two-

litre diesel engine, have been adopted to improve durability. They seat freely in an arc formed in the tappet rocker arm, which is of bronze, and are retained against sideways movement by a spring clip at each side. Optional compression ratios of 8.75 and 7.5 to 1 are available.

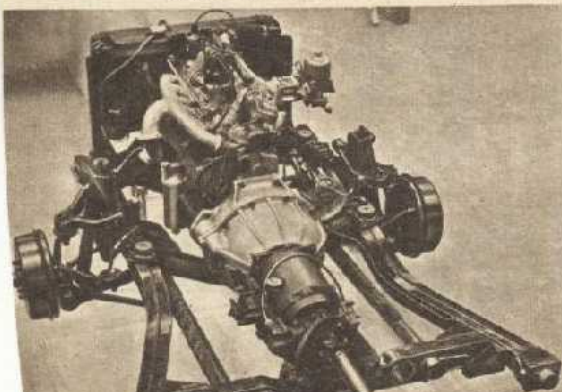
Carburation is by a single 2in dia. S.U. horizontal instrument, fed from an electrical pump attached to the luggage boot bulkhead. It feeds from a 14-gallon tank (which includes 1½ gallons reserve) mounted vertically behind the rear seats. The filler, which has a lockable lid, is situated in the wing deck on the rear left-hand side.

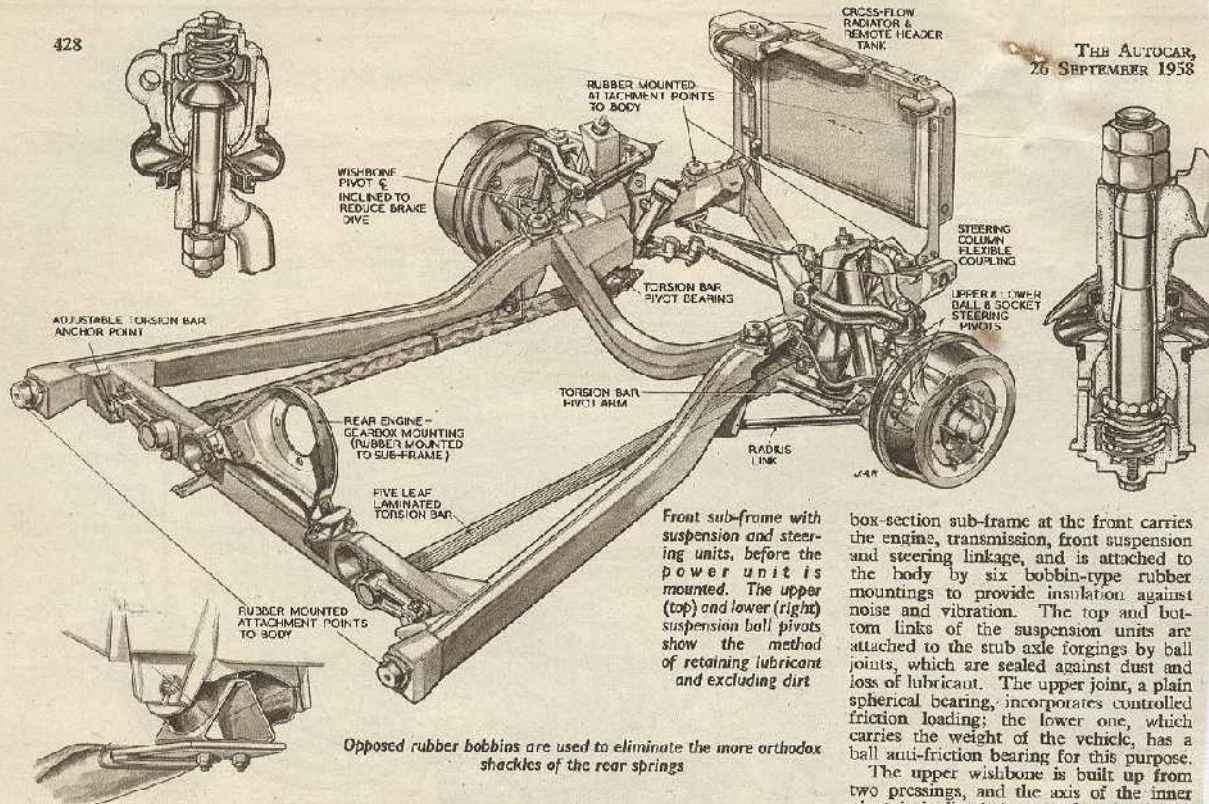
Two types of gear box are available; one is the familiar four-speed unit similar to that of the existing range of cars, having

synchromesh engagement on the upper three ratios. The almost traditional Rover free wheel is not fitted to this model, but a Laycock de Normanville overdrive operative on top gear only, can be added at extra cost. The Borg-Warner torque converter type of automatic transmission is also available.

Refinements in operation of the overdrive unit and the automatic transmission are typical of Rover attention to detail. For the former there is a manually-operated column switch, and a full throttle kick-down switch beneath the accelerator which re-engages direct top if overdrive is selected on the manual switch. These are interconnected so that overdrive cannot be selected on the overrun, so preventing transmission snatch.

Left: Front sub-assembly ready for attachment to the body shell. In this illustration the Borg-Warner automatic transmission is fitted. The radiator is of the cross-flow type, with a separate header tank on the left. Right: Frontal aspect is unmistakably Rover. The high-mounted side lights are seen from the driver's seat, and there are separate amber turn indicators at the front, visible from the sides of the car





3-LITRE ROVER . . .

With the automatic transmission, all normal driving is done with the selector in Drive position, in which the car starts from rest in low gear and changes up to intermediate and direct, depending on the accelerator position. When direct gear has been obtained, intermediate can be re-engaged by full throttle kick-down at any speed up to the pre-determined limit of approximately 50 m.p.h. At speeds below approximately 16 m.p.h. it can be re-engaged by fully releasing the accelerator. This arrangement exploits the good torque characteristics of the engine at low speeds, and avoids the sometimes annoying part-throttle kick-down to intermediate ratio which occurs automatically on some cars. A pull-out hand control, placed below the parcels shelf on the centre line of the car, provides an intermediate gear hold for traffic driving.

A two-piece propeller shaft with an intermediate flexible mounting takes the drive to the rear axle. This proprietary article is the only one on the car for which greasing points—four in number—are necessary; at all other points rubber bushes or joints, sealed for life, are provided. It must be a disappointment to

the engineers that this one item, which would appear to be comparatively simple to deal with, has prevented the company from eliminating greasing completely.

The rear axle is of the spiral bevel type, with semi-elliptic springs and telescopic dampers. The forward spring bush is a thick rubber unit with offset spindle, and at the rear the orthodox shackle has been eliminated. In its place is a member of triangular section, to which are mounted, in vee formation, opposed circular rubber bobbins by which the spring is attached to the body. This design provides rigidity in a transverse plane, and fore-and-aft flexibility for spring movement. A roll understeer effect is achieved by arranging the springs to have a downward inclination at their forward ends.

Girling brakes, with vacuum servo-assistance, have 11in dia. drums, with shoes 3in wide at the front and 2½in at the rear. They are of the two-trailing shoe design to give good resistance to fade, and the power system is augmented by a vacuum reservoir, to provide an emergency source of assistance if the engine stalls. An important contribution to stability is the use of 5in wide rims for the wheels, which are of the bolt-on type with five fixing studs.

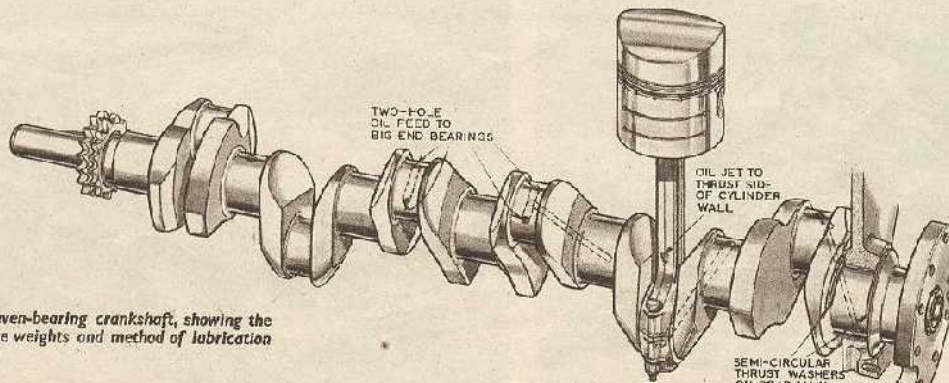
As mentioned earlier, a welded steel,

box-section sub-frame at the front carries the engine, transmission, front suspension and steering linkage, and is attached to the body by six bobbin-type rubber mountings to provide insulation against noise and vibration. The top and bottom links of the suspension units are attached to the stub axle forgings by ball joints, which are sealed against dust and loss of lubricant. The upper joint, a plain spherical bearing, incorporates controlled friction loading; the lower one, which carries the weight of the vehicle, has a ball anti-friction bearing for this purpose.

The upper wishbone is built up from two pressings, and the axis of the inner pivot is inclined downwards towards the rear of the car—an arrangement which reduces nose-dive on braking. The lower wishbone member is a forged link, rubber bushed to the sub-frame and formed with a rectangular hole for anchorage of the laminated, five-leaf torsion bar assembly. The rear end of each torsion bar is secured to the rear cross-member of the sub-frame by a toggle lever, having an adjustable stop at its abutment.

A tubular strut member secured to the lower suspension link transfers fore and aft braking loads to the sub-frame. The use of short laminated torsion bars permits the rear anchorage point to be attached to this sub-frame so that it is a self-contained unit; if a one-piece, round section type had been used the anchorage point would have needed to be well to the rear of the main body section, and the obvious advantages of a complete, quickly detachable sub-assembly would have been sacrificed.

The steering connections are made by a three-piece track rod, mounted forward of the front wheel centre-line. On right-hand drive cars the Burman recirculating ball steering box is, of course, mounted on the right and an idling lever in a matching position on the left; an adjustable steering damper is incorporated in the top end of the pivot shaft of this lever. On left-hand drive cars the steer-



The seven-bearing crankshaft, showing the balance weights and method of lubrication



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 Automobiel 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.

