

# THE “P” NEWS

03 – 2010



MG Rover XPower SV Concept, 2002







Fondé le 14 octobre '97 – membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens  
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

---

Clubadres – Adresse du club:

**de Selliers de Moranville**laan 30, 2820 Bonheiden

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

<http://bcrcb.org/BCRCB.htm>

Voorzitter, Président: **Daniel Saive**

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

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

### **Belangrijk – Important**

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

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

#### **BEPERKING VAN VERANTWOORDELIJKHEID**

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

#### **DENEGATION DE RESPONSABILITE**

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





Fondé le 14 octobre '97 - membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens  
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

B.C.R.C.B. de Selliers de Moranvillelelaan 30  
Tel / Fax : +32 (0)15 514303

B-2820 BONHEIDEN

Beste Fanatiekelingen,

Waarschijnlijk geen nieuws, maar we hebben er het eerste decennium van de 21<sup>ste</sup> eeuw alweer op zitten, een periode met diepgaande gevolgen voor onze geliefde Rover en MG : zij werden definitief historie, enkele Chinese uitschuiers niet meegeteld.

ROVER wordt stilaan een afkorting voor Raar Of Veeleer Erg Raar en MG voor Mooi Geweest ! Stilaan maar zeker verdwijnen ze uit het dagelijkse straatbeeld, en worden wij als eigenaars willens nillens antiquairs van illustere merken : volhouden, onderhouden en bijhouden is dus de boodschap.

De jaarlijkse activiteiten van de club in 2009 kenden weer het nodige succes en qua organisatie konden we weer traditioneel rekenen op dezelfde ijverige leden. Proficiat.

Het aantal clubleden blijft ook min of meer stabiel –ééntje erbij, ééntje verdwenen- het aantal “onzichtbare” leden eveneens, kortom een kleine, maar gezonde club.

Zoals het hoort zijn we ook al een tijdje tot het internet toegetreden, en deze snelle communicatieweg kon tot hiertoe ongelimiteerd gratis worden gebruikt. Vanaf nu wordt deze dienst echter betalend.

Omwillen hiervan en de gestegen kosten voor post, drukwerk en computerwerk zien wij ons verplicht om voor de eerst maal in onze geschiedenis na meer dan 25 jaar ons lidgeld op te trekken van 30 Euro tot 35 Euro, wat nog steeds democratisch kan worden genoemd ( de nu reeds betaalde lidgelden krijgen een jaartje uitstel ).

Op dus naar een nieuw “afgerond” jaar 2010, waarbij we weer rekenen op zo veel mogelijk belangstelling en medewerking, tot groot genoegen van de initiatiefnemers, waarvoor dank.

Initiatieven, ideeën, artikels en dergelijke blijven meer dan welkom en krijgen zeker applaus

Guy Dams,

Penningmeester.





Fondé le 14 octobre '97 - membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens  
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

B.C.R.C.B. de Selliers de Moranvilleleaan 30  
Tel / Fax : +32 (0)15 514303

B-2820 BONHEIDEN

Chers Fanatiques,

Pas vraiment des nouvelles , mais voilà déjà la fin de la première décennie du 21<sup>ème</sup> siècle, une période assez dramatique pour nos marques bien-aimées Rover et MG ; elles sont définitivement historiques.

ROVER devient de plus en plus l'abréviation de Rare Ou Extrêmement Rare et MG celle de Miracle Général. Doucement mais sûrement ils disparaissent de nos décors et nous, on devient involontairement un genre d'antiquaires de marques illustres. Maintien et entretien, c'est tout ce qui nous reste.

Les activités du club en 2009 ont connu leur succès habituel, avec nos membres traditionnels et à chaque fois bien organisées. Félicitations !

Le nombre des membres reste là aussi plus ou moins stable –un de plus, un de moins- le nombre des membres fantômes également: un petit club rigoureux.

Comme il faut on peut nous consulter sur internet depuis quelques années, ce qui jusqu'ici était un service tout à fait gratuit. Ce même service devient payant hélas pour tout le monde.

Vu le fait que les frais de postes, d'imprimés et autres augmentent aussi on est obligé, pour la première fois dans l'histoire du club et après plus que 25 ans, d'augmenter la cotisation de 30 à 35 Euros, un chiffre qu'on estime encore plutôt démocratique.

Nous voilà donc au début d'une nouvelle année 2010, un chiffre rond qui nous fait espérer une bonne coopération et un intérêt positif.

Des initiatives, des idées, des articles sont toujours le bienvenu et feront bien plaisir aux rédacteur, avec nos remerciements.

Guy Dams,

Trésaurier.



## Voorziene evenementen voor 2010- Evénements prévus pour 2010

| Datum/Date           | Activiteit<br>georganiseerd door:<br>Activité organisée par: | Plaats/Endroit                                                                    | Uur/Heure |
|----------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Woe/mer 13/01/2010   | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| Woe/mer 10/02/2010   | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| WE 13-14/02/2010     |                                                              | Bristol Classic Car Show                                                          |           |
| WE 20-21/02/2010     |                                                              | Oldtimerbeurs Gent & Rosmalen                                                     |           |
| WE 05-07/03/2010     |                                                              | Oldtimerbeurs Antwerpen                                                           |           |
| Woe/mer 10/03/2010   | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| Zat/sam 13/03/2010   | BCRCB                                                        | Diner                                                                             |           |
| Woe/mer 14/04/2010   | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| Zat/sam 01/05/2010   | A.S.A. Tornacum                                              | Rally Doornik – Tournai                                                           |           |
| Woe/mer 12/05/2010   | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| Zon/Dim 23/05/2010   | BCRCB                                                        | Rally – Vlaanderen / Flandres                                                     |           |
| WE 3-6/06/2010       |                                                              | Rover 75 & MGT – Ruhr - Germany                                                   |           |
| Woe/mer 09/06/2010   | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| Zon/Dim 04/07/2010   | BCRCB                                                        | Barbecue                                                                          |           |
| Woe/mer 14/07/2010   | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| Woe/Mer 11/08/2010   | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| WE 3-5/09/2010       | BCRCB                                                        | Zuid-Englandtrip, met onze oldtimers<br>Ballade de l'Anglettre, avec nos ancêtres |           |
| Woe/Mer 08/09/2010   | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| WE 11-12/09/2010     |                                                              | Beaulieu - UK                                                                     |           |
| WE 25-26/09/2010     | BFOV – FBVA (1)                                              | Spa-Francorchamps oldtimers +<br>zondag/dimanche: BFOV-rally: clubs               |           |
| Woe./Mer. 13/10/2010 | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| Woe./Mer. 10/11/2010 | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |
| Woe./Mer. 08/12/2010 | BCRCB                                                        | Praatavond – réunion                                                              | 20u       |

(1): BFOV: Belgische Federatie voor Oude Voertuigen  
 FBVA: Fédération Belge des Véhicules Anciens

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<sup>de</sup> 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 2<sup>ème</sup> mercredi du mois au " "[AUTOWORLD Brussels](#)" , Parc du Cinquantenaire 11, 1000 Brussels,Tél. : +32 2 736.41.65 "





## Barbecue 5 juli 2009

Het weekend van 04-05 juli breekt voor de familie Pieters vroeg aan.

Te beginnen met eventjes rekenen:

1. Hoeveel deelnemers?
2. Hoeveel stukken zalm en worsten en andere vleessoorten?
3. Hoeveel drinken de gasten en vooral wat drinken zij?
4. Boodschappen doen;
5. In de namiddag tenten opstellen, tafels en stoelen plaatsen;
6. De groenten klaarmaken.

En dan is het zondagmorgen; en zoals Guy alles piekfijn geregeld had, had hij ook goed weer besteld.

Bij aankomst van de koppels stelden Guy en zijn echtgenote blij verrast vast dat verschillende vrouwen groenten hadden meegebracht, de familie van Jan (n.v.d.r.: dus Jan zelf) had zelfs de tijd gevonden om een assortiment van fijne pasta's klaar te maken.

De familie van Steve en Bieke hadden een exclusief dessert klaargemaakt.



Het festijn kon beginnen, en zoals steeds was het een reuze samenkomst, die meer dan geslaagd kon worden genoemd. Als verrassing werden wij getrakteerd op een stoet van oude tractoren in de straat van Guy.

Na afbraak en het wegwerken van het restafval ging iedereen tevreden naar huis, in de hoop dat de familie Pieters volgend jaar er opnieuw de schouders zal willen onderzetten...

Willy Bogaert

Aanvullingen van de redactie:

Bedankt voor dit verslag Willy, maar ben je niet vergeten te vermelden dat we je de zaterdagmiddag naar de spoedafdeling van het Maria Middelaarsziekenhuis konden voeren omdat bij het opstellen van de kleine tent een stuk buis in je hand was geschoven, met 3 chirurgische hechtingen als stelpende oplossing? Dit is waarschijnlijk maar een detail, net zoals je vraag aan de chirurg of je na 8 dagen niet zelf de draadjes mocht verwijderen in plaats van naar de huisarts te lopen!



De deadline voor de inschrijvingen van onze jaarlijkse barbecue = -1 week, is geen overbodige luxe omdat de voorbereiding om een dertigtal personen te ontvangen, ruim op voorhand begint met het verzamelen van de nodige infrastructuur zoals meerdere tafels, 30 stoelen...

Dit statisch clubevenement doen Régine en ikzelf graag, zeker wanneer de harde ledenkern zelf voorstelt om ook de handen uit de mouwen te steken: het verlicht onze taak zeer zeker en geeft andere ideeën over de inhoud en presentatie van de groenten- en dessertschotels.

Guy Pieters.



## Barbecue du 5 juillet 2009

Le week-end du 4/5 juillet commence tôt pour la famille Pieters.

Pour commencer, un petit exercice de calcul :

1. Combien de participants ?
2. Combien de bouts de saumon, de saucisses et de morceaux de viande divers?
3. Que et (surtout) combien boiront tous ces invités ?
4. Faire les courses
5. Dans le courant de l'après-midi monter les tentes, dresser les tables, mettre les chaises.
6. Préparer les légumes

Puis arrive le dimanche matin. Comme Guy est un organisateur né, il avait parfaitement prévu les quantités appropriées.

Arrivent les différents invités et Guy, ainsi que son épouse, constatent avec plaisir que certains avaient amené des légumes. La famille de Jan (en fait Jan lui même) avait même trouvé le temps de préparer un assortiment de délicieuses pâtes.

Steve et Bieke avaient préparé un dessert délicieux !

La fête pouvait donc commencer et, comme d'habitude, ce fut succès phénoménal. Nous avons même eu droit à un défilé d'anciens tracteurs dans la rue de Guy.

Après démontage de l'infrastructure et élimination des restes, chacun est retourné à la maison avec l'espoir que l'année prochaine la famille Pieters sera à nouveau d'accord d'organiser le BBQ.

Willy Bogaert





Compléments de la rédaction :

Merci à Willy pour ce compte-rendu.

Mais il a oublié de mentionner que nous avons dû le conduire au service d'urgences le samedi après-midi: en montant les tentes, un tuyau a occasionné une blessure nécessitant 3 points de suture. Ce n'est probablement qu'un détail, tout comme sa question au chirurgien de savoir si, plutôt que d'aller chez son médecin de famille, 'il ne pouvait pas lui-même enlever les fils après 8 jours ?



La belle Rover 75 d' Eric Druyts

Un délai d'inscription d'une semaine à notre BBQ annuel n'est certainement pas un luxe superflu. Il faut savoir que les préparatifs pour accueillir une trentaine de personnes ainsi que le rassemblement de tables, chaises, etc..prennent du temps.

Régine et moi restons enthousiastes à l'idée d'organiser cet évènement statique, et ce d'autant plus si les membres du noyau dur de notre club proposent d'apporter leur aide. En plus, cela permet de découvrir d'autres formes de préparation et de présentation des légumes et des desserts.

Guy Pieters  
(traduction: Guy Vandenberghe)



Après 6 ans de patience pour notre Matthieu enfin le test dans la Porsche de José. Et sa allait vite !

Na 6 jaar kwam het er toch van: de testrit voor onze Matthieu met de Porsche van José: en of het vooruitging...!



## Voorstelling van enkele nieuwe leden

### ► Erlend Hamerlijnck, Rover 75

**E**rlend Hamerlijnck moest een van Vlaanderen meest gedistingeerde heren zijn. Elk dag gekleed in een zwart pak, wit hemd en zwart strikje, volgt hij voor het succesblad 'Dag Allemaal' onder meer het reilen en zeilen van Europa's belangrijkste koninklijke families. Raad eens met welke auto hij elke dag naar zijn redactie rijdt? Juist ja, een zwarte Rover 75 met flink wat hout en leder in het interieur. Hij mag het ons niet kwalijk nemen, maar met een bolhoed zou het fraaie plaatje helemaal compleet zijn. 'Het zal je misschien verbazen, maar ik ben nooit met mijn imago bezig geweest', zegt Erlend. 'Wat anderen van me denken, laat me koud. En dat die Britse Rover 75 me op het lijf geschreven lijkt, zal wel zuiver toeval zijn. Ik heb voor die auto gekozen omdat hij over een esthetiek beschikt die in de hedendaagse autobouw zeldzaam is. De mooiste wagen op de markt, dat is het. Bovendien biedt hij voldoende plaats voor mijn gezin en onze vakantiebagage en beschikt hij over een 2 liter-diesel met common rail van BMW-origine, wat me ook over de mechaniek de nodige zekerheid gaf. Dat hij zwart is? Ja, dat is altijd al mijn kleur geweest. Al van jongs af aan. Ik heb drie zwarte pakken, vier zwarte colberts, twaalf zwarte broeken en ik weet niet hoeveel zwarte strikjes. Bijzonder handig, want ik hoef in de winkel nooit te zoeken naar kleuren die me bevallen of me af te vragen of dit wel bij dat hoort. Maar of hij het nu wil geloven of niet, die zwarte Rover past hem in elk geval perfect. 'Je bent niet de eerste die dat zegt, dus het zal wel kloppen. De auto beant-

## 'Geen auto, maar een automobiel'

woordt gewoon aan mijn esthetische normen, zowel vanbinnen als vanbuiten. Normen die ik ook voor mijn kledij hanteer, vandaar dat iedereen ongetwijfeld de link legt. En toegegeven, ik heb ondertussen ook wel gemerkt dat de wagen iets uit-

straalt. Zo blijkt dat ik in het verkeer nu veel makkelijker mijn voorrang kan nemen dan wanneer ik met een klein wagentje reed. Het is een automobiel, hé, terwijl pakweg een Skoda gewoon een auto is. Ja, dat moet het zijn.'



In februari 2010 liet Erlend ons weten dat zijn Rover 75 de kaap van 350.000 km gepasseerd is





## « Life on Mars » ou les incidences de l'adolescence sur les pathologies adultes

J'avais toujours aimé les voitures, mais les voitures « modernes ». Coïncidence, cet été-là, j'avais mis la main sur un « Thoroughbred and sportscars ». J'avais quinze ans, une éternité à mes yeux.

C'était en août 1979 et je commençais à penser tout doucement que les voitures « d'avant » avaient décidément plus de style et à m'intéresser farouchement à la Jaguar MKII.

C'est alors que, me promenant au niveau du kursaal d'Ostende, j'ai vu une chose curieuse : immatriculée en Angleterre, la calandre tournée vers la mer, ni Rolls-Royce, ni Jaguar, quoique jouant plus ou moins dans la même catégorie et du genre à figurer dans ma revue.

Je m'approche de la chose, j'en fais le tour : une Rover. Coupé 3 litres en calligraphie sur la malle arrière.

Jusqu'alors, Rover pour moi, c'était la voiture de l'année 1977, dont les parents d'un de mes amis avaient acheté un des premiers exemplaires en Belgique : une bleue nuit métal, intérieur beige-orange. Une voiture du futur dès aujourd'hui. En février 1977, une splendeur.

À bien fouiller dans mes souvenirs, Rover signifiait aussi la voiture de clients d'un certain âge dans un hôtel où mes grands-parents descendaient : une voiture un peu joufflue, vert foncé, avec une roue sur la malle arrière.

De ces trois modèles, dont mes connaissances étaient plutôt basiques, la dernière que j'ai découverte était quand même la plus... comment dire... d'abord la plus anglaise, la plus classique, la plus « classieuse ». Bref, ça a été tout de suite ma préférée.

Quelques mois plus tard, le père d'un de mes amis hébergeait dans son garage une Silver Cloud II dont l'odeur de l'habitacle (c'est un cliché, je sais, mais c'est aussi une réalité) a achevé de me faire chavirer. Ces vieilles Anglaises, décidément, avaient quelque chose d'unique. Cette odeur n'a pas cessé de me poursuivre pendant des années. Ce n'est qu'un détail, mais quand même...

Juillet 2008. Entre-temps, j'ai bifurqué, je n'ai pas été fidèle à mon idée première. Je me suis fait très plaisir avec des voitures réputées sans surprise : Chevrolet Bel-Air, Mercedes Ponton, 108 et 107. Et puis est venu le jour de passer aux choses sérieuses.

Juillet 2008. Entre-temps, j'ai eu tout le loisir de me renseigner sur la marchandise. Ma 350SL vendue, armé de l'ouvrage de James Taylor (que je finirai par pouvoir chanter par cœur) et d'une multitude d'articles traitant du sujet, je me mets en devoir d'enfin me trouver une Rover P5. Comme j'ai pris la saine habitude de rouler souvent avec mes ancêtres et sur insistance de ma femme qui n'aime pas traîner sur la route, la motorisation la plus moderne et la plus performante s'impose : le 3 litres ½.



Je dois avouer qu'il m'aura fallu du temps pour me convaincre de la fiabilité de cette voiture: les Anglaises de cette époque, British Leyland aidant, n'ont pas une réputation fameuse et je sortais de trois voitures rigoureusement sans problèmes. Mais bon, on ne vit qu'une fois. Et puis, la Rover a un charme qui me ferait bien excuser ses éventuelles sautes d'humeur.



De prime abord, une évidence s'impose : sur le continent, elles sont rares, pas toujours dans la configuration voulue (j'en ai même vu en couleur... Champagne) et relativement chères. Une autre évidence s'impose : en Angleterre, il y a plus de choix et puis, pour l'histoire de « ma » Rover, aller la chercher là-bas avait un petit côté romantique. Il ne m'a pas fallu longtemps pour me décider y aller. Après avoir écumé les annonces (mine de rien, Internet, c'est magique), échangé des pages de courriels avec les propriétaires, j'ai ciblé quatre exemplaires et je me suis organisé un petit week-end genre opération commando. J'ai laissé au vestiaire tous les principes qui étaient les miens jusqu'alors : ne pas se presser, voir le plus d'exemplaires possible, trouver la voiture entre les mains du premier, voire deuxième propriétaire, exiger un historique limpide, laisser du temps au temps.



Eh bien cette fois-ci, non : on boucle tout en un week-end, avec au final une 3 litres ½ Saloon de 1972 (NGF854K pour le club anglais), *burnt grey*, intérieur *buckskin*, banquette arrière et quelques autres options intéressantes pour l'époque. J'en suis toujours à démêler l'historique (je dispose quand même de pas mal de documents intéressants et des coordonnées de quatre utilisateurs sur environ 15 ans) et j'en serais le sixième propriétaire. Kilométrage inconnu. Troisième moteur. Une carrosserie convenable, mais marquée par des retouches dues à chaque propriétaire, visiblement. Bref, une voiture qui a vécu, qui tourne et roule très bien : qui a des choses à raconter.



Son odeur me pousse à m'y asseoir des heures entières à ne rien faire d'autre que respirer et m'imprégner de ce condensé de poncifs liés à l'Angleterre : ces petits détails en chrome ou en bois, la superbe patine du cuir, la trousse à outils dans le tiroir...

Je n'avais jamais passé autant de temps dans le garage à ne rien faire d'autre que tourner autour d'une voiture, respirer, écouter le « cloc » de l'horloge et le « schlak » métallique des portières. Je pousse parfois le vice, j'avoue, jusqu'à y descendre vider un whisky, le verre posé sur la tablette centrale en formica, tout en écoutant le Who, T-Rex ou Deep Purple.



Toute une époque. Alors, oui, du charme, je peux affirmer qu'elle en a à revendre. Il suffit de la regarder pour que défilent des tonnes d'images et de notes de la période pré-Thatcher – quoique cette dernière ait fait usage de la P5 assez longtemps.

Moi nostalgique? Nooon, je ne pense pas.



Bon, c'est vrai que maintenant... il y a de l'huile sur le sol du garage; que je vérifie constamment tous les niveaux; que j'ai rapidement dû localiser le réservoir de liquide de direction; que j'ai appris à apprécier de rouler à 110 km/h; que les freins ont déjà complètement lâché; qu'après dix minutes passées à son bord, je porte fièrement le parfum « Vieux club » de Connolly; que tout le quartier empest l'essence quand je la mets en route; et qu'elle consomme autant qu'un *Hurricane*. Je l'aime toujours. Il y a quelques années, j'avais beaucoup apprécié le slogan « Saab, la voiture de ma vie ». Je pourrais adopter ce slogan pour la P5. Allez, hop, je l'adopte!

C'est vrai aussi que mes petits garçons me tirent la tête : elle n'est pas décapotable et ne roule pas aussi vite que mon précédent ancêtre.

Peut-être, les enfants, mais ce n'est pas la voiture de tout le monde.

Un jour vous comprendrez votre vieux père.

Thierry Bois d'Enghien

## « Life on Mars » of de gevolgen van de jeugd op de pathologie van volwassenen

Ik heb altijd van auto's gehouden, maar dan van "moderne" auto's. En toevallig kreeg ik die zomer een exemplaar van "Thoroughbred & Sportscars" in handen. Ik was vijftien, wat me toen een eeuwigheid leek.

We schreven augustus 1979; ik begon er stilaan van overtuigd te raken dat auto's "van weleer" beslist meer stijl hadden en ontwikkelde een vurige belangstelling voor de Jaguar MkII.

Toen ik een keer langs het kursaal van Oostende liep, zag ik iets bijzonders: Engelse nummerplaat, het radiatorrooster naar de zee gericht, geen Rolls-Royce noch Jaguar, maar toch iets dat min of meer in dezelfde categorie thuishoorde en van het genre dat in mijn tijdschrift aan bod kwam.

Ik kom dichterbij en loop er eens rond: een Rover. Een "Coupé 3 litre" volgens de kalligrafie op het kofferdeksel.

Tot dan toe was Rover voor mij de auto van het jaar 1977, waarvan de ouders van een van mijn vrienden een van de eerste exemplaren in België hadden gekocht: donkerblauwe metaalkleur, beige-oranje interieur. Meteen een auto van de toekomst. In februari 1977, een prachtstuk.

Als ik verder in mijn herinneringen graaf, was Rover ook de auto van klanten van een zekere





leeftijd in een hotel waar mijn grootouders naartoe gingen: een wat bolle wagen, donkergroen, met een wiel op de koffer.

Van deze drie modellen, waar ik maar heel weinig van af wist, was het laatste dat ik ontdekte toch het meest... hoe zou ik het zeggen... eerst en vooral het meest Engelse, het meest klassieke, het "sjiekste". Kortom, het was meteen mijn favoriete model.

Enkele maanden later had de vader van een van mijn vrienden in zijn garage een Silver Cloud II staan waarvan de geur van het interieur (een cliché, ik weet het, maar o zo waar) mij definitief overstag deed gaan. Die oude Engelse hadden toch echt iets unieks. Die geur bleef me jarenlang achtervolgen. Het is maar een detail, maar toch...

Juli 2008. Intussen ben ik van het rechte pad afgeweken, ik ben mijn eerste ingeving niet trouw gebleven. Ik heb mezelf een groot genoeg gedaan met bekende auto's zonder verrassingen: Chevrolet Bel-Air, Mercedes Ponton, 108 en 107. En dan werd het tijd om over te gaan naar de ernstige zaken.

Juli 2008. Intussen heb ik alle tijd gehad om informatie in te winnen over de aankoop. Mijn 350SL is verkocht, en gewapend met het werk van James Taylor (dat ik uiteindelijk helemaal uit het hoofd zou kunnen voordragen) en een heleboel artikels over het onderwerp begin ik de zoektocht naar een Rover P5. Omdat ik de gezonde gewoonte heb aangenomen om vaak met mijn oude wagens te rijden en op aandringen van mijn vrouw, die een zware voet heeft, valt de keuze op de modernste en krachtigste motorversie: de 3 ½ litre.

Ik moet bekennen dat ik wat tijd nodig had om mezelf te overtuigen van de betrouwbaarheid van deze wagen: de Engelse wagens van die periode hadden, dankzij de bereidwillige medewerking van British Leyland, geen al te beste reputatie, en mijn drie voorgaande auto's waren gewoon probleemloos geweest. Maar goed, je leeft maar één keer. En bovendien heeft de Rover een charme waarvoor ik hem zijn eventuele nukken wel zou vergeven.



Al meteen werd ik met enkele harde feiten geconfronteerd: op het vasteland zijn deze Rovers zeldzaam, niet altijd in de gewenste combinatie (ik heb er zelfs een... champagnekleurige gezien) en relatief duur. En dat leidt tot een ander feit: in Engeland is er meer keuze en bovendien had, voor de geschiedenis van "mijn" Rover, een zoektocht in dat land een romantisch kantje. Het duurde niet lang vooraleer

ik besloot er naartoe te trekken. Na het uitpluizen van de advertenties (met een uitgestreken gezicht – fantastisch toch, dat Internet) en het uitwisselen van vele pagina's e-mail met de eigenaars distilleer ik vier exemplaren uit het aanbod en organiseer ik een weekendje in de stijl van een commando-operatie. Ik laat bewust alle principes achterwege die ik tot dan toe trouw gevolgd heb: zich niet haasten, zo veel mogelijk exemplaren gaan bekijken, een wagen van de eerste of tweede eigenaar, een kristalheldere historiek eisen, de tijd zijn werk laten doen.



Maar ditmaal, niets van dat alles: alles wordt op de tijd van één weekend beklonken, met uiteindelijk een 3 ½ litre Saloon van 1972 (NGF854K voor de Engelse club), *burnt grey* met *buckskin* interieur, achterbank en enkele andere interessante opties voor die periode. De historiek heb ik nog niet helemaal kunnen ontwarren (al beschik ik over heel wat interessante documenten en over de persoonsgegevens van vier eigenaars over ongeveer 15 jaar), maar ik zou de zesde eigenaar zijn van deze auto. Kilometerstand: onbekend. Derde motor. Een behoorlijke carrosserie, maar met retouches die van de verschillende eigenaars afkomstig lijken te zijn. Kortom, een wagen die geleefd heeft, die heel goed draait en rijdt, die heel wat zou kunnen vertellen.

De geur van het interieur doet me urenlang in de auto zitten, zonder meer, gewoon ademen en al die typisch Engelse eigenheid in me opnemen: die kleine details in chroom of hout, het schitterende patina van het leer, de gereedschapsset in de schuiflade...

Ik had nog nooit zoveel tijd in de garage doorgebracht met nietsdoen... lees: met rond een auto draaien, de geur opsnuiven, de "tok" van het horloge en de metalen "klonk" van de deuren beluisteren. Ik beken dat ik soms zo ver gegaan ben van een whisky te drinken in de garage, met het glas op het formica klaptafeltje, luisterend naar The Who, T-Rex of Deep Purple. Waar is de tijd.

Dus ja, ik kan u verzekeren dat de auto charme te over heeft. Je hoeft er gewoon maar naar te kijken, en je ziet massa's beelden en feiten voorbyschuiven uit de pre-Thatcheriaanse periode – hoewel de Iron Lady zelf tamelijk lang van de P5 gebruik heeft gemaakt.



Ik, nostalgisch? Tuuuurlijk niet!

Anderzijds is het natuurlijk wel zo dat er nu olie op de vloer van de garage ligt, dat ik voortdurend alle vloeistofpeilen controleer; dat ik heel snel het reservoir van de stuurbekrachtiging heb moeten opsporen; dat ik een snelheid van 110 km/u heb leren waarderen; dat de remmen het al volledig hebben laten afweten; dat ik, na tien minuten aan boord van de auto, met trots het "old club" parfum van Connolly draag; dat de hele wijk naar benzine stinkt wanneer ik de P5 start; en dat ze zo veel als een *Hawker Hurricane* verbruikt. Ik ben er nog altijd gek op. Enkele jaren geleden vond ik de slogan "Saab, de auto van mijn leven" heel geslaagd. Ik zou die slogan gewoon kunnen overnemen voor de P5. Zeker weten!

Wat ook waar is, is dat mijn jongens mokken: het is immers geen décapotable en ze rijdt niet even snel als mijn vorige oude auto. Kan best zijn, kinderen, maar het is geen alledaagse auto. Ooit zullen jullie je oude vader begrijpen...

Thierry Bois d'Enghien  
(vertaling Jan Eggermont)



## BLOSSOM

Hello, my name is Blossom and I was born way back in 1934. I am not certain about the exact date – my memory can be a little hazy but you would expect that from a 76 year old, wouldn't you? However, I know I was christened AAD352 on 27<sup>th</sup> October and delivered to a spinster, Miss B. S. P. Rushton (living at Badgeworth End, Churchdown, Gloucestershire) by Marshall and Edwards Limited, a garage in nearby Cheltenham. Records show that a Miss Beryl Sarah P. Rushton was born in 1893 in West Bromwich to a brewer so quite how she ended up in Churchdown in the 1930s I cannot say.

I was brought into the world as a 2-litre Triumph Gloria Vitesse in two-tone blue and must have looked really smart when I was being driven around Gloucestershire by my owner before the war.

Sadly, I have little recollection of growing up but if anyone can fill in the blanks I would be delighted to hear from them. In the Sixties, I was adopted by Richard Andrew Lane of 16 All Saints Road, Gloucester and then in the late Sixties I seem to have been taken in hand by a certain Mr. George Noakes of 53 Apperley Drive, Quedgeley, Gloucester. I think I am reasonably safe in thinking that I did not stray too far from my birthplace for very many years.

The next thing I recall is waking up one day, singing the song "I Ain't Got No Body". I appeared to be hanging on the wall of a workshop somewhere in deepest Oxfordshire. Along the way, I had managed to lose both my body and my heart – the engine! But a kind gentleman, who I now know to be Rob Green, had taken pity on me and spruced up my nether regions so that I looked extremely clean and healthy – at least, below the knees.

Then one day, another kindly soul ventured along to the workshop of Mr Green and they started a conversation within earshot. It was something to do with major surgery, cutting me up and transforming me with a view to putting me back on the road in a new suit of clothes. This sounded quite exciting to me. As far as I know, I hadn't tweaked so much as a bearing in the best part of 40 years. The thought of someone finally taking an interest in me filled me with anticipation and, I admit, also a little trepidation.



Over the course of the next four or five years my form slowly took shape. Gone was the elegant, but frankly mundane, four door arrangement. After spending 100 hours on the chassis my 'creator' was proposing to turn me into a bit of a girl racer. Frankly, at the ripe old age of 76, I think it is more an *old girl* racer but who am I to argue? In the place of my old saloon body I was being slimmed down and remodelled to take on a new sleeker form. My waterworks were pushed back over my front legs. My replacement heart was also shoved back several inches





and as for my rear end I daren't tell you what they did to that! My own mother would never have recognised me.

During my regeneration I spent a few weeks in the company of nice young Roger Wing who constructed my splendid new ash frame. What a nice man he is. He took such great care in shaping every little curve of my frame – he told me that there isn't a single straight line to be seen anywhere.

I was actually given a major heart transplant with my old Coventry Climax 2 litre being exchanged for a rejuvenated Triumph 1991cc unit. It's slightly younger than me but only by three years and it did save having to wear a pacemaker!

Over the following months, my fears subsided as I bore witness to a facelift that even Elizabeth Taylor would have been proud to pay a million dollars for. My bonnet was retained, albeit in slightly modified form, to permit the fitting of the exhaust system. I'm not sure whether I should tell you but whilst I only have six cylinders I am showing eight exhaust pipes! But that's just between you and me.



Now that I am complete and resplendent in my new red dress (what do they say about red dresses?) my maker tells me that I resemble a model of which three were originally built and only two survive. However, I am not an exact copy – without a straight eight engine I could never be an exact copy – but Rob assures me that I am even better looking than the original design.

The company that originally made me was going to produce a number of these Dolomite Straight Eights but sadly – although perhaps fortunately for me – they never made the substantial investment that would have been needed to get it into mass production. Mind you, with a price tag of £1,225 that is hardly surprising when a standard Triumph saloon model would have cost around £350.

Today, I believe I am a tribute to Triumph and to all those who have worked on me over the last few years. I may be 76 years old but I now have the body and heart of a teenager and I am looking forward to the next 76 years!

Steve Myers





## Uitstap naar Beaulieu met TomTom en... WillyWilly

Het dalende pond sterling bracht ons begin 2009 op het idee om binnen de club de vraag te stellen of er geïnteresseerden waren om op weekend te gaan naar de goed bekende oldtimerbeurs van Beaulieu in Zuid-Engeland. Het feit dat meerdere leden om allerlei redenen helaas niet meekonden en dat enkel Willy positief reageerde, kon ons enthousiasme niet temperen. Met de respectieve echtgenotes waren we met 4 personen, dus met 1 auto, en begin mei boekten we overzet, overnachtingen en toegangtickets voor de beurs. De overzet boekten we op aanraden van Stephen Andrews via de goedkope Norfolkline Duinkerke-Dover.



*Our lunch in the middle of nowhere with a bottle of red wine*

Voor de gelegenheid waren we uitgerust met een geleende satellietnavigatie van het merk TomTom en met onze heel gedetailleerde 'Trucker's Atlas' (schaal 1:190.000 of 3 miles to 1 inch). Dit laatste instrument was in de handen van Willy, onze copiloot, om de elektronische vooruitgang, vastgeplakt aan onze voorruit, te kunnen controleren... en jawel, WillyWilly is erin geslaagd om het, bij het zoeken van ons hotel, te winnen van de TomTom.

In hetzelfde weekend voorzagen we eveneens een bezoek aan Hever Castle op vrijdagmiddag, en op onze terugweg 's zondags stopten we voor een kort bezoek aan Arundel Castle. Beide kastelen zijn zonder meer de moeite.

De hoofdmoot Beaulieu:

Na meer dan 5 uur van de ene stand naar de volgende te stappen en van de ene weide naar de volgende te slenteren, hadden we:

- onze penningmeester Guy Dams, aanwezig in de Marquisetenten, niet gezien;
- de SU-carburatorstand van Burlen Fuel Systems gevonden waar we vaststelden dat de gemonteerde naalden in mijn P4 niet de juiste waren...;
- een stand gevonden die trapauto's op schaal 1/3 verkocht, genre Jaguar XK120, om zelf te monteren: we zijn aan het sparen;
- geen enkele 'starting handle' voor 'Blossom', de pre-war Triumph special van Steve Myers (zie artikel in dit magazine) gevonden.
- ...

Enfin, teveel impressies om allemaal te vermelden.

's Avonds lunchten we telkens in een plaatselijke pub, en telkens viel de voorgeschotelde maaltijd, of het nu vis of vlees was, reuze mee. Wie zei daar dat de Engelsen niet kunnen koken?



En toch blijven Engelsen een speciaal volkje. Neem nu bijvoorbeeld de tijdrit voor fietsrenners op een doordeweekse 'primary route dual carriageway', gewoon tussen het autoverkeer: niet te doen. Voeg daarbij de gratis commentaar van Willy op alles wat hij zag: onbetaalbaar.

Leden die het draaiboek voor dit weekend als leidraad wensen te gebruiken, kunnen een kopie bij mij bekomen. De voorbereiding voor 2, 4 of voor 16 personen is immers quasi identiek.

Hierbij enkele sfeerbeelden van dit zeer geslaagde weekend.

Guy Pieters.

## **Voyage à Beaulieu muni d'un TomTom et d'un... WillyWilly**

La baisse du cours de la livre sterling nous donnait début 2009 l'idée de lancer parmi les membres du club la suggestion de partir un week-end à la bourse d'ancêtres très connue de Beaulieu dans le sud de la Grande-Bretagne. Le fait que plusieurs membres n'étaient pas libres ce week-end pour des raisons très diverses et que Willy était le seul à répondre favorablement n'a pas tempéré notre enthousiasme. Avec nos épouses respectives, nous étions 4 personnes, donc 1 voiture. Début mai, nous avons réservé le bateau, le logement et les tickets d'entrée pour la bourse.

Sur les conseils de Stephen Andrews, la traversée était réservée auprès de la société Norfolkline pour le trajet Dunkerque-Dover à un prix avantageux.



Nous étions munis pour l'occasion d'une navigation par GPS empruntée de la marque TomTom ainsi que de notre 'Trucker's Atlas' très détaillé (à l'échelle 1:190.000 ou 3 miles to 1 inch). Ce dernier outil était géré par Willy, notre copilote, pour lui permettre de vérifier le progrès électronique fixé à l'intérieur du pare-brise... et bien, WillyWilly a réussi à battre le TomTom



dans la recherche de notre hôtel !

Au cours de ce même weekend une visite de Hever Castle le vendredi après-midi était prévu, et lors de notre retour le dimanche, nous nous sommes arrêtés à Arundel Castle pour une petite visite. Les deux châteaux valent certainement le détour.



*Well preserved houses near Hever Castle*

Le plat principal, Beaulieu:

Le résultat après une promenade de plus de 5 heures d'un stand à l'autre et d'une allée à l'autre:

- nous avons raté notre trésorier Guy Dams, qui se trouvait dans la grande tente (la "marquee") ;
- le stand de Burlen Fuel Systems, les grands spécialistes en carburateurs SU, où nous avons constaté que les aiguilles montées dans ma P4 n'étaient pas les bonnes ...;
- un stand où des voitures à pédales à l'échelle 1/3 étaient à vendre, genre Jaguar XK120, à monter soi-même... mais le prix de ces modèles n'est pas un jeu d'enfant...
- impossible de trouver une manivelle ou 'starting handle' pour 'Blossom', la Triumph 'special' d'avant-guerre de Steve Myers (voir l'article dans ce magazine).
- ...

Bref, Beaulieu nous a donné trop d'impressions pour les énumérer ici en détail.

Pour le souper, nous avons chaque fois choisi un pub local, et les plats servis, que ce soit de la viande ou du poisson, nous ont toujours bien plu. Qui disait que les anglais ne savent pas cuisiner ?

Et pourtant les anglais restent un monde à part.

Un exemple: une course cycliste chronométrée sur leur 'primary route dual carriageway' entre le trafic. Ajoute à cela les commentaires gratuits de Willy à tout ce qu'il a vu: IMPAYABLE.

Les membres qui souhaitent s'inspirer de notre itinéraire pour ce weekend peuvent obtenir une copie sur simple demande.

La préparation pour 2, 4 ou 16 participants est en effet quasiment identique.

Hierbij enkele foto's van dit zeer geslaagde weekend.

Guy Pieters.

(vertaling Guy Vandenberghe)





## Blossom

In de maand augustus ontving ik het bericht dat de langverwachte creatie van de 'pre-war Triumph Dolomite', gemeenzaam bekend als 'Blossom' van Steve Myers eindelijk kon opgehaald worden en of ik als chauffeur ter beschikking wilde/kon zijn. Zo'n buitenkans lieten we natuurlijk niet liggen.

Een heel eind voorbij Londen, waar de rivier de Thames met moeite nog 10 meter breed is, ontwaarden we de specialist in zijn blokhuis/garage.

Na de obligate thee en een korte uitleg over onderhoud, nam Steve voorzichtig 'Blossom' in ontvangst en vertrokken we richting Dover, niet na zijn beide dochters en zijn moeder kort te bezoeken.

Vanaf de aankomst op het vasteland in Duinkerke mocht ik als copiloot fungeren. In één woord: een avontuur!

Op het akkefietje van de starter na zijn we zonder ongelukken thuisgeraakt. Nadien bleek dat de elektrische bediening van de startbobine was kortgesloten tussen een motorsteun en het chassis. Geen probleem: bij iedere start ging de motorkap open (normale sluiting in het midden) en moest iemand zijn hand tussen de warme uitlaat wurmen om de startbobine manueel te bedienen. Bekijks alom: aan de ferry, in Frankrijk en in België. Een lichte vorm van excentriciteit kun je niet 'vreemd' noemen; daarenboven stoort het niet echt iemand.

De lange motorkap, de extra grote koplampen waarmee je niets extra's waarneemt en de gewelfde spatborden met Lucas-standlichtjes bovenop bieden vanachter de lage voorruit een bijzondere ervaring voor het zicht. Voeg daarbij de quasi ongedempte uitlaat (gehoor), het mooi lederen interieur (tastzin) en de geur van warme olie (reukzin) en bijna alle zintuigen zijn aan bod gekomen.

Nu begrijp ik ook waarom men in vooroorlogse open wagens gekleed was met een vliegeniersvest en -muts, de bril 'goggles' en de handschoenen: de extra binnenverwarming moest nog uitgevonden worden. Enige vaststelling ter zake: de warmte van motor en versnellingsbak worden in het interieur goed doorgegeven en warmen je op tot het middel; daarboven ben je beter goed tot zeer goed gekleed, zelfs in de zomer.

Daarenboven wordt vanaf de snelheid van 80 km/uur geprobeerd om je de haren met kracht uit het hoofd te rukken. Een vliegeniersmuts is de enige goede oplossing.

Men heeft ons in november gevraagd mee te doen voor een promotiefilmpje. Het weer was barslecht en het goot water. Niet erg voor Steve: 'it's only water' was zijn laconieke reactie. Probeer de link maar eens: [www.britishcarparts.be](http://www.britishcarparts.be)

In de hoop 'Blossom' vanaf het seizoen 2010 regelmatig te ontmoeten...

Guy Pieters

Be carefull with Blossom  
and good luck Steve  
(delivered August 2009)



## Blossom

Courant août j'ai appris que la "pre war Triumph Dolomite" de Steve Myers, plus connue sous le nom de "Blossom", pouvait enfin être réceptionnée. Comme il m'avait proposé d'être le chauffeur accompagnant, il est bien évident que je ne pouvais (ni ne voulais) laisser passer une occasion pareille.

Passé Londres, là où la Tamise fait encore à peine 10 mètres de large, nous apercevons le spécialiste dans son chalet/garage.

Le thé traditionnel et obligatoire est suivi d'une petite explication concernant les entretiens puis Steve réceptionne précautionneusement "Blossom". Après une brève visite à sa mère et ses filles, nous voilà en route pour Douvres.

Dès notre arrivée sur le continent à Dunkerque, je deviens copilote : une véritable aventure !! A un petit problème de démarreur près, nous sommes arrivés sain et sauf à la maison. Un court-circuit entre un des supports moteur et le châssis perturbait la commande électrique du démarreur. Conclusion : à chaque démarrage il nous fallait ouvrir le capot (ouverture normale au milieu) et quelqu'un devait glisser sa main entre l'échappement chaud pour actionner manuellement le démarreur. Grand succès assuré évidemment tant sur le ferry qu'en France et en Belgique. Un certain degré d'excentricité était manifeste mais cela ne dérangeait personne.

Vus de derrière un pare-brise très bas, le capot démesurément long, les gigantesques phares qui ne permettent pas de voir quelque chose de supplémentaire, les gardes boue galbés surmontés des feux de position Lucas ont quelque chose de magique. Un bruit d'échappement à peine amorti, un superbe intérieur en cuir et l'odeur de l'huile chaude saturaient quasiment tous nos sens.

Maintenant je comprends mieux pourquoi dans les voitures d'avant guerre on s'habillait avec une veste et couvre tête d'aviateur, des lunettes "goggles" et des gants : le chauffage intérieur d'appoint devait encore être inventé!

Constatation : la chaleur du moteur et de la boîte de vitesses sont parfaitement perceptibles à l'intérieur de la voiture. Du moins jusqu'à la taille. Au dessus, même en été, il y a intérêt à s'habiller chaudement.

De plus, à partir de 80 km/h, c'est comme si quelqu'un essaie d'arracher violemment les cheveux de la tête. Le serre tête en cuir n'est vraiment pas un luxe superflu.

On nous a demandé de participer (en novembre) au tournage d'un film promotionnel : le temps était archimauvais et il pleuvait des cordes. Pas de problème pour Steve : "it's only water" était son seul commentaire laconique.

Pour les intéressés à voir sur: [www.britishcarparts.be](http://www.britishcarparts.be)

J'espère rencontrer souvent "Blossom" lors de la saison 2010.....

Guy Pieters  
(traduction Guy Vandenberghe)





## Onderdelen voor Rovers: gelezen en gesprokkeld door Willy Bogaert



**Rover is dood, lang leve Rover! Autobedrijf Van Noort vaart wel bij het faillissement van het vergane Engelse merk en doet internationaal goede zaken.**

Tekst **Paul Cnossen**, Foto's **Jacco van de Kuilen**

*Een blik in het Rover-hol. Van links naar rechts: zoon Dennis van Noort, hondje Luna, Richard van Noort en zijn vrouw Suzanne, Jan Dobbelaar en Sam van Spreeuwel.*

### Autobedrijf Van Noort

**Eigenaar:** Richard van Noort  
**Adres:** Biestestraat 42a,  
 Biest-Houtakker  
**Sinds:** 1999  
**Aantal werknemers:** 4  
**Merken:** alles, specialisatie MG-Rover



putten uit mijn voorraad. Onlangs kreeg ik zelfs een bestelling vanuit Aruba. Ik wist niet eens dat daar ook Rovers reden."

### Drie-in-één

Waar Richard zich echt aan ergert, zijn de slechte auto's die mensen soms kopen. "Het komt echt nog voor dat er hier auto's komen die blijken te zijn opgebouwd uit drie auto's of waarvan de motor al snel kapot gaat. De eigenaren zitten soms bij mij aan tafel te huilen. Laatst nog hadden we een auto waarvan de motorsteun vervangen moest worden. We haalden de motor eruit, maar kregen hem er niet meer in. Het bleek dat de chassisbalken zó krom waren, dat ze onder spanning werden vastgehouden door de montagepunten van de motor." Dat Van Noort ook echt een dorpsfunctie vervult, blijkt uit een haast ontroerende anekdote. "Er kwam hier een oud mannetje met zijn Opel Astra. Hij had per ongeluk de alarmverlichting ingeschakeld, maar wist niet hoe die weer uit moest. Bleek dat hij al twee dagen met brandende alarmlichten had rondgereden voordat hij mij om raad kwam vragen!" ■

## Rover-hoofdman

Het demonteren van Rovers is voor Richard van Noort dagelijkse kost. "Ik ben een echte MG- en Rover-freak. Dat het slechte auto's zijn, is echt een fabeltje. Ze waren best goed. Ik zou haast willen dat er meer storingen aan kwamen, dan heb ik meer werk!" In 1999 startte Richard na een tijd in loondienst te hebben gewerkt met zijn eigen garagebedrijf, ook toen al met een specialisatie voor de Engelse merken. "Toen Rover en MG failliet gingen, dacht ik: 'Dat heb ik weer.' Maar de gang van zaken heeft me juist meer klanten

opgeleverd. Vanuit de dealers die stopten, zochten de Rover- en MG-rijders mij op. Inmiddels heb ik een klantenkring door heel Nederland en België. Het is een zeer divers publiek, maar ze hebben gemeen dat het allemaal liefhebbers zijn." Zoals gezegd ontleedt Richard regelmatig een MG of Rover. "Op die manier kom ik aan mijn onderdelen. Ik haal veel schadeauto's uit Engeland, waar het kennelijk niet meer lonend is om ze te repareren, ook al zien ze er nog heel knap uit. Ook ex-dealers en zelfs de Wegenwacht

Dichterbij ons, in België, is ook ex-Roverdealer Garage Viaene, bezig een onderdelenstock voor Roverwagens aan het aanleggen: Eeklostraat 13, 9971 Lembeke; tel.: 09/377.31.41.





## FIVA WORLDWIDE (from the News Bulletin February 2010)

The Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) was founded in 1966 as the international federation of historic vehicle clubs. FIVA acts worldwide and represents historic vehicle clubs in more than 60 countries ([www.fiva.org](http://www.fiva.org)).

The principle objective of FIVA is to further the preservation of historic vehicles and to cater for information and communication with legislative bodies and decision makers to ensure that legislation does not impact the use of historic vehicles on public roads.

### ***What is a historic vehicle:***

FIVA defines a historic vehicle as a mechanically propelled road vehicle:

- which is at least 30 years old;
- which is preserved and maintained in a historically correct condition;
- which is not used as a means of daily transport;
- and which is therefore a part of our technical and cultural heritage.

Historic vehicles represent mobile heritage and technical history and by their nature do not meet the technical standards of modern vehicles. Historic vehicles give evidence of the technical developments from the very early up to the modern times and help us to learn about the technical and cultural aspects of mobility. As preservers of the “rolling museum of the road”, FIVA as well as the owners of historic vehicles are deeply involved in the complex questions of environment and climate protection and are prepared to take up this responsible task.

### ***Historic vehicles fit into today's environment:***

Historic vehicles are used far less frequently and more considerately than modern ones, they cover less distance resulting in an insignificant share of overall fuel consumption and related emissions. They avoid big flows of traffic whenever possible and are therefore not a part of mass traffic or congestion problems.

### ***The goal of the ENVIRONMENTAL GUIDE:***

This brochure gives an outline of the positive approach towards environmental protection made by FIVA and its members and offers practical support for environmentally conscious use of historic vehicles.

## **HISTORIC VEHICLES AND THEIR ENVIRONMENTAL CHARACTER**

### ***Historic vehicles and ordinary used vehicles are not the same:***

One point of the special characteristics of historic vehicles is their age: historic vehicles with their minimum age of 30 years no longer fall into the normal range of ordinary used vehicles and are kept for very different reasons than just being a means of transportation from A to B.

Reasons to keep and maintain a historic vehicle with considerable efforts and expenditure may vary. There may be nostalgic, historic, technical or collectors interests or even investment reasons but one motive is common: to preserve a part of technical culture and heritage.

### ***Historic vehicles are in good condition:***

Historic vehicles are generally well maintained and their owners undoubtedly take great care of the vehicle which means they will devote time, energy and money into the preservation and maintenance of its mechanical components.

## **Facts and figures**

### ***Number of historic vehicles:***

The total environmental impact of historic vehicles is extremely low, reflecting their limited numbers. Comprehensive research undertaken by FIVA in 2005/06 showed that the proportion of passenger vehicles more than 25 years old in Europe is only **0,8%** of the total number of passenger vehicles on the road and the use of historic vehicles is equivalent to only **0,07%** of



the distance travelled by modern vehicles! Under the present age limit of 30 years generally implemented by FIVA for historic vehicles the above figures can be assumed to be significantly lower. Additionally historic vehicles are mainly used for people's leisure activities and more importantly rarely in urban areas during times of peak traffic. Furthermore historic vehicles are normally kept in addition to a modern one which serves the regular needs of personal transports.

### ***Technical characteristics:***

Regarding emissions it is evident that historic vehicles do not meet modern standards. Historic technology is per se not comparable to modern technology although technical concepts like hybrid systems which we consider as modern were invented decades ago. Nevertheless there are some general positive technical aspects of historic vehicles regarding fuel consumption:

#### ■ They are lighter:

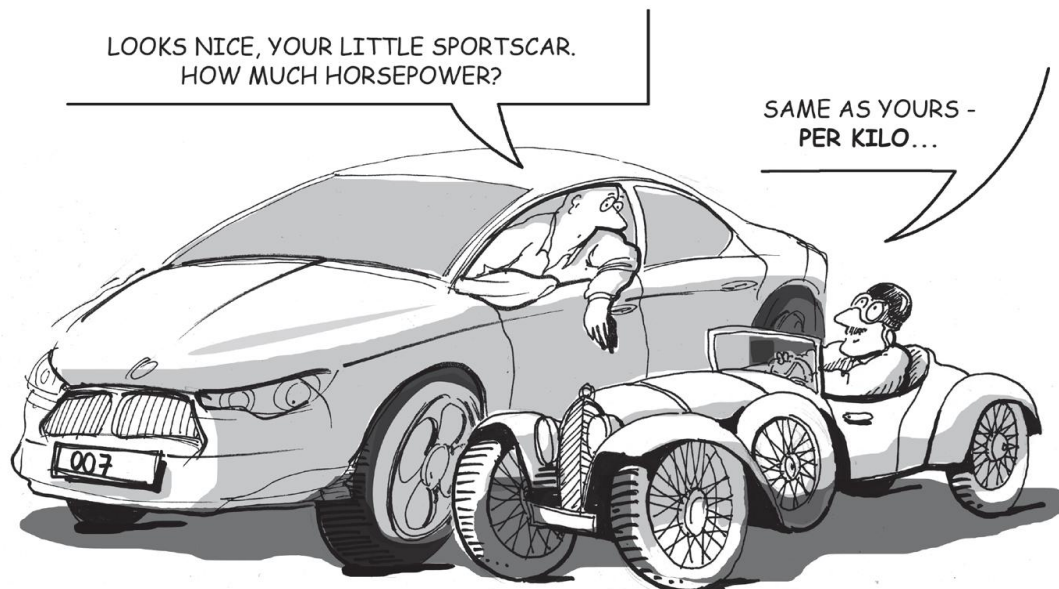
For example a luxury saloon like the Jaguar MK2 of the sixties weighed about 400 kg less than the comparable Jaguar XF of today and the engine of the modern Mini has to pull about 1100 kg of weight while its famous predecessor in 1959 only had to deal with less than 700 kg – which means that fuel consumption generally is not a crucial factor on historic vehicles.

#### ■ Power and maximum speed of historic vehicles are generally lower:

A family car like the legendary Citroen 2CV started its life in 1949 with a humble 9 hp engine and one of the most successful cars in motoring history, the Volkswagen "Beetle", at the end of its development made hardly more than 140 km/h. Even premium sports cars like the "big" Austin Healey 3000 of the fifties had an output of just 130 hp and an upper middle-class car like the BMW 2002ti of 1971 made a modest 120 hp. Up to the seventies a car which could run more than 160 km/h would be deemed as a very sporting vehicle – like the Porsche 356 which had a fuel consumption of around 10 litres per 100 km.

#### ■ Historic vehicles lack modern fuel consuming devices:

Power-assisted steering, climate control, electrical "helpers" like window openers or seat adjusters and so on are definitely rare on historic vehicles. This contributes to the charm of driving these vehicles and helps save fuel.



**Socio-economic facts:**

An important fact is the economic and social impact of the historic vehicle movement:

A survey of FIVA in 2005/06 showed a total sum of nearly **16 billion Euros revenue** generated in the European Union alone. These revenues were spent in a truly environmental manner: most of the business related to historic vehicles is undertaken by **small companies which provide work for about 50.000 people**.

Besides restoring, maintaining and dealing with historic vehicles a major share of revenues is generated by leisure businesses and tourist traffic, not to forget newspapers and club magazines. Activities of historic vehicle clubs bring together participants of various countries thus helping to get in touch with each other on a friendly and common basis. There are also numerous socially aware local club activities, meaning the historic vehicles movement is a **“very environmentfriendly business”**.

**MAINTENANCE IN FAVOUR OF THE ENVIRONMENT*****Drive it at least every 3 months:***

Regular driving is essential not only to keep the mechanics of the vehicle alive but is also the best way to keep your vehicle in an environmentally sound condition. It avoids malfunctions and internal corrosion, and encourages the lubrication of the engine as well as gearbox, drive train and wheel bearings. It is important that all mechanical components of your vehicle regularly get the right working temperature which can best be achieved by taking the vehicle out of the garage and driving it for about 30 kilometres at a modest speed. To warm up the engine by letting it idle whilst stationary causes a lot of emissions and is not good for the health of the vehicle either. It is better to put some load on the engine and also on all the other mechanical components to reach the proper working temperature as soon as possible. If you do this at least every 3 months, your vehicle and the environment will be grateful: Engine wear will be minimised, gaskets and oil seals will not dry out and the emissions of your vehicle will be as low as possible. If you have decided to store your vehicle over winter time like many owners do keep it in a dry place, remove the plugs, store the battery separately and put the vehicle on stands to ease the load on axles and tyres.

***Take care of the fuel and ignition system:***

Until the late 80`s of the last century carburettors were standard to feed the engine. They are the lungs of most historic vehicles and therefore one of its most important parts. Have your mechanic or yourself, if you are able to do so, ensure proper maintenance, proper regulation and tightness at least once a year before you start into the season no matter how often you have driven before. Properly maintained carburettors will give you the full joy of driving a perfectly running machine but will also be crucial to keep the emissions of your vehicles as low as possible. If your vehicle is fitted with a fuel injection system a yearly check and regular maintenance is strongly recommended. Have a regular look after the ignition system and also examine the plugs checking the colour of their face: if it is light brown the gas mixture of your engine is right. Pale colour means a too weak mixture running the risk for overheating or even burning a piston, black colour means an over-rich mixture causing loss of power and high fuel consumption.

***Watch the exhaust of your vehicle:***

Look for blue smoke from the exhaust. It indicates worn-out piston-rings or valvegudes in your engine and is a warning signal that engine overhaul comes near.

White smoke indicates a leaking cylinder-head gasket and immediate danger for your engine.

***Control tyre pressure:***

Low pressure not only reduces safety but also dramatically increases fuel consumption. Improper tyre pressure causes up to 4 % more fuel consumption. Especially on vehicles with crossply tyres it is better to maintain the highest recommended tyre pressure: this makes steering easier without spoiling ride comfort.





## **CLEAN VEHICLES, CLEAN ENVIRONMENT**

### ***Cleanliness avoids problems:***

It is clear that you would not take your vehicle to an event or on the road with a thick layer of dust on it. A shiny, clean vehicle is a compliment to the owner or driver. However, it is not only the exterior and the body which you should take care of. Have a look under the bonnet at the engine and all the components which could release oil or other liquids. Take a rag, wipe off all the remains of street dust from all those suspicious parts and areas where leakage could occur and check them after the journey. This simple method helps you easily to find and locate leaks.

### ***Avoid oil leaks:***

Easy to say, difficult to achieve. Especially old engines and archaic gear boxes or rear axles tend to leak once getting warm especially when they were built in a time where modern ring seals had not yet been invented. If the vehicle is properly maintained it is only a few drops which spoil the ground while the vehicle is standing and you can not do very much to avoid this. But again: a piece of rag used to dry the components in the engine bay helps a lot.

### ***Put an oil mat under your vehicle:***

Especially on events when a lot of historic vehicles are gathered together on display for the public it could well happen that the place would be sprinkled with oil drop marks when the crowd has left. A wise organiser of an event who cares for good relations to city officials and sponsors therefore would prepare pieces of cardboard of about 50 x 120 cm in size to be laid under the engine bays of cars and smaller ones for motorcycles.

Careful drivers carry such protective devices as standard equipment in their vehicle: in any building material you can buy recycled felt mats such as those used by painters or construction workers to protect the floor surfaces. They are cheap, can be rolled or folded into a dirt-proof pocket and can easily be stored even if the luggage capacity of your vehicle is limited. Add two compact wooden blocks for weighting against the wind and using this will promote you as "the driver conscious of the environment".

## **DRIVE WITH RESPECT TO OTHERS**

For obvious technical reasons the noise level of historic vehicles from their exhaust note or mechanical components is often noticeably higher than that of modern ones. Conscientious drivers take care that driving noise is maintained in a way which is appropriate to the technical characteristics and original specifications of the vehicle and does not cause unnecessary annoyance to the public.

### ***Save your racing activities for the track:***

Driving a sports car does not necessarily mean that you are famous race driver Nuvolari especially when you are not in a race. Be aware that the sound of your exhaust which might be music in your ears could upset your neighbour who just hears an irritating noise. Taking the higher gear and thus reducing the revs of your engine does not make you look less sporting. Remember that the true sportsman maintains fairness and respect to others in any situation – as did Nuvolari.

### ***Driving in convoy:***

Not only for safety but also for environmental reasons avoid closing up in convoys especially when running your vehicle in events. Keep enough distance between your and other participating vehicles and avoid blocking places and spaces when you are gathering up on control or meeting points. Avoid annoyance to other participants or the regular traffic, let them overtake as easily as possible and do not be an unnecessary cause for congestion.



**Proper tyres:**

Often on sports cars from the fifties upwards but also sometimes on pre-war cars wider and even low section tyres are used. This might look good and help the vehicle to handle better than in period but should be done with consideration. One point is the effect on originality which could cause reclassification of the vehicle in extreme cases and the other point is the impact on the safety and fuel efficiency of the vehicle: while wide low-profile tyres can reduce the high speed end of the vehicle by their negative aerodynamic effects the improvement on road holding in curves might stress the suspension and cause excessive wear of suspension parts, wheel bearings and brakes. This can lead to costly repairs but also to safety problems in addition to the increase in fuel consumption caused by those tyres. So please find a reasonable compromise between the desire to give your vehicle a “modern” sporting look and keeping it original, safe and fuel efficient.

Gemeld door Jan Eggermont:

NEO / 43345 ROVER P5b Coupe Grey over White 1971, scale 1/43:

Verwacht 2010

[www.neoscalemodels.com](http://www.neoscalemodels.com)

Specificaties: HQ resin met foto ets onderdelen in perspex showdoos



# Zo zit je correct én veilig achter het stuur

We beseffen het vaak niet, maar veilig rijden begint met de juiste rijkhouding. De belangrijkste punten op een rijtje.



**Houd het stuur** correct vast: denk aan een klok en zet je linkerhand op de negen en de rechterhand op de drie. En dus niet op 'tien voort twee'.

De **rugleuning** van de stoel stel je in zodat de schouders volledig in de stoel zitten, en de polsen (niet de handen!!) op de bovenkant van het stuur rusten wanneer je de armen strekt.

Stel de stoel zo in dat je met de linkervoet de **koppeling** kunt indrukken zonder dat het linkerbeen volledig gestrekt is, maar wel licht geplooid. Bij automaatrijders wordt de linkervoetsteun als referentie genomen.

De **ogen** zijn de motor van de handen. Hoewel we dat niet beseffen, verplichten onze hersenen ons om onze ledematen en hele lijf in de richting te sturen waarin je kijkt. De gulden regel is dus: kijk altijd naar het punt waar je heen moet. Dit is vooral belangrijk als de auto gaat slippen. Of in heel smalle tunnels: nooit naar de wand kijken, maar altijd goed vooruit. En hoe sneller je rijdt, hoe verder je voor je uit moet kijken.

Het hoogste punt van de **hoofdsteun** komt precies op de hoogte van de oren en de ogen, en de afstand tussen hoofd en hoofdsteun wordt minimaal gehouden.

Zet het **bekken** goed vast in de stoel, en zet de linkervoet op de voetsteun als je niet ontkoppelt. Als je niet goed vast zit, dan krijgt de rechtervoet in een snelle bocht naar rechts de middelpuntvliedende kracht te verwerken. Dat kan gevaarlijk zijn.

Stel de **zithoogte** van de stoel zo in dat je tussen je hoofd en het dak nog net een vuist kunt stoppen.

Een van de belangrijkste aandachtspunten, want 80 procent van de autobestuurders doet dit verkeerd: een **bocht** nemen, dat doe je door aan het stuur te duwen, nooit door met de andere hand aan het stuur te trekken.

Sent by Willy Bogaert and Erlend Hamerlijnck: guess what type of car is it? Yes it 's a Rover 75!  
(gelezen in HLN 20/02/2010)

## De doe-het-zelfgarage: een nieuw fenomeen? Faire l'entretien de sa voiture soi-même: une nouveauté?

# Garage voor doe-het-zelvers

**WETTEREN**

Op het industrieterrein, aan de hoek van Neerhonderd en de Biezeweg in Wetteren, opent dinsdag de Hobby Garage van Gunther Redant uit Burst. Amateurgaragisten en doe-het-zelvers kunnen er voor een prikke een professioneel ingerichte werkplaats gebruiken. Gunther zelf zorgt, indien nodig, voor technische ondersteuning en wisselstukken bij het onderhoud van je auto.

**DIDIER VERBAERE**

Het concept van een hobbygarage is niet nieuw, maar komt overgewaaid uit Nederland. Daar startte de NOS, de Nederlandse Omroep Stichting, in de jaren 60 al met een dergelijke garage voor haar televisiemedewerkers. In Vlaanderen zal de commerciële garage van Gunther pas de tweede, na Kuurne, in Vlaanderen zijn. In een hobbygarage mag de klant zelf aan zijn auto sleutelen.

«Wij zorgen voor drie bruggen, materiaalcoffers, sleutels en ander gereedschap. Alles is aanwezig om de nodige herstellingen aan je wagen uit te voeren», weet Gunther. De klant betaalt voor het gebruik van een brug 12 euro per uur en 4 euro voor een complete werkkoffer. Ook de werkplaats kan zonder brug afgehuurd worden aan 4 euro per uur. «In een klassieke garage betaal je al gauw 50 tot 60 euro per uur zonder BTW voor onderhoud en herstellingen. Maar veel mensen kunnen zelf aan hun wagen sleutelen, denk maar aan de vele tuners in Vlaanderen. Vaak ontbreekt het hen aan de plaats, materiaal of durf. Maar schrik hoeven ze hier niet te hebben. Klanten kunnen steeds hulp vragen aan andere hobbygaragisten. En ik sta hier ook steeds klaar om te helpen. Het is niet de bedoeling dat dit een klassieke garage wordt, maar uiteraard kan ik moeilijke werkjes helpen uitvoeren. Ook wisselstukken kunnen ze bestellen. Wie bestelt, mag het materiaal gratis gebruiken om te monteren», vertelt Gunther.

**Crisis**

Zelf weet hij alles van automechanica. Zijn carrière als verantwoordelijke in een industriële carrosserie sluit hij volgende week af om zijn droom waar te maken. «Vijftien jaar geleden startte ik in bijberoep een garage en bandencentrale in Burst. De crisis deed me besluiten de stap te zetten. In 2006 heb ik me al ingeschreven voor Bizz Idee, een wedstrijd voor nieuwe ideeën.

Toen lachten ze mijn voorstel weg en een jaar later vroegen ze me weer in te schrijven. Maar ik wil dit zelf waarmaken.» Hobby Garage opent op dinsdag 2 maart en is alle dagen open van 8 tot 18 uur, op zaterdag van 8 tot 16 uur en gesloten op zondag en maandag. Info: 0477/42.37.12

Gunther Redant in zijn volledig uitgeruste hobbygarage. Foto Didier Verbaere

(gelezen door W. Bogaert)

Willy vond nog een 2de adres in Kuurne: [www.mijnatelier.be](http://www.mijnatelier.be)



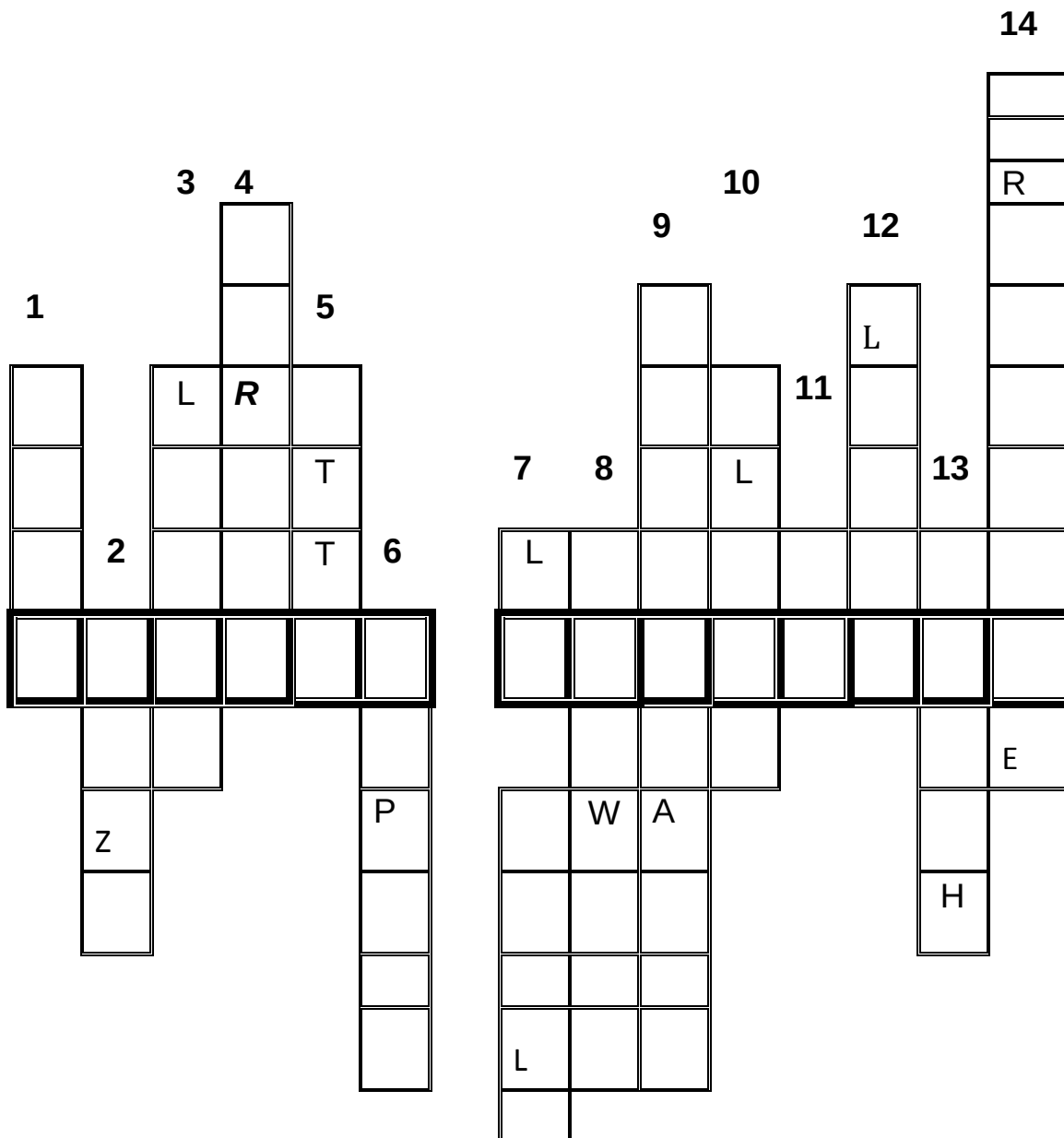


## It's quiz time!

Even uw hersens aan het werk zetten: als u de antwoorden juist invult, leest u horizontaal de naam van een Engels vrachtwagenmerk. Stuur uw antwoord in per briefkaart of per e-mail voor 01 mai 2010 naar voorzitter Daniel Saive: voor de winnaar hebben we een mooie prijs klaarliggen!

Et maintenant, un peu d'activité cérébrale: si vous remplissez les réponses correctement, vous lisez sur la ligne horizontale le nom d'une marque anglaise de camions. Envoyez-nous votre réponse par carte postale ou par courrier électronique avant le 01 mai 2010 au président Daniel Saive: il y aura un prix pour le gagnant!

Jan Eggermont

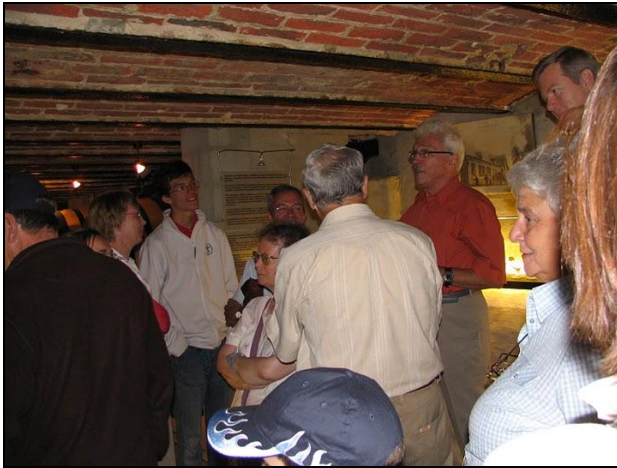


- 1 Le nom d'un fameux pilote anglais qui vient de fêter ses 80 ans.
- 2 Prénom du fondateur de la marque italienne la plus fameuse.
- 3 Une ville anglaise du comté du Yorkshire de l'Ouest, dans le Nord de l'Angleterre sur la rivière Aire. Elle a le statut de Cité.
- 4 Modèle populaire de la marque Triumph.
- 5 Dénomination pour désigner le cycle de fonctionnement des moteurs à combustion interne.
- 6 Marque de voitures anglaises. Edge gagna la course Gordon Bennett de 1902 au volant d'une voiture 4 cyl., 60 ch à transmission par arbre, ce qui rendit la marque célèbre.
- 7 Gamme de modèles créée en 1927 par General Motors pour combler le vide entre Buick et Cadillac.
- 8 Le nom d'un ancien pilote de course écossais très connu.
- 9 Circuit anglais qui a une place importante tant dans l'histoire de l'automobile que dans l'histoire de l'aviation.
- 10 La marque du triangle rouge.
- 11 Marque belge de Herstal.
- 12 Le nom de Sir William, le fondateur de la marque Swallow Sidecars.
- 13 La marque allemande dont la traduction en latin est 'audi'.
- 14 Dénomination d'un modèle sportif et aérodynamique de la marque Rover.

- 1 De naam van een beroemd Engelse piloot die recent zijn 80<sup>e</sup> verjaardag vierde.
- 2 Voornaam van de oprichter van het beroemdste Italiaanse automerk.
- 3 Een Engelse stad in het graafschap West-Yorkshire, in het Noorden van Engeland, langs de rivier de Aire. Ze heeft de status van City.
- 4 Populair model van het merk Triumph.
- 5 Benaming voor de werkingscyclus van interne-verbrandingsmotoren.
- 6 Engels automerk. Edge won de Gordon Bennett race van 1902 aan het stuur van een 4 cylinder model met 60 pk en aandrijf-as, wat het merk beroemd maakte.
- 7 Modelassortiment dat in 1927 door General Motors werd gecreëerd om de hiaat tussen Buick en Cadillac te vullen.
- 8 De naam van een voormalig Schots autopiloot
- 9 Engels circuit dat zowel in de geschiedenis van de automobielen als in die van de luchtvaart een belangrijke plaats bekleedt.
- 10 Het merk van de rode driehoek.
- 11 Belgisch merk uit Herstal.
- 12 De naam van Sir William ..., de stichter van het merk Swallow Sidecars
- 13 Het Duitse merk waarvan de vertaling in het Latijn 'audi' is.
- 14 Benaming van een sportief en aerodynamisch model van Rover.



## Rally Brasserie Dubuison Pipaix + Mahy Mobiles Leuze



Enjoy and have a Troll before bedtime



Notre guide – onze gids: Ivan Mahy



Pictures from Steve Andrews, see his complete album on the internet: [roverclubush](http://roverclubush)

Reactie op ons bedankingswoordje vanuit het automuseum Mahy-Mobiles te Leuze:

***Wij houden alvast goede herinneringen over aan een aangename dag met een sympathieke club. De fotoreportage is leuk – goed gedaan!  
Hopelijk later eens te herhalen...Met vriendelijke groeten, Ivan***





## Rally du 01 mai 2009 – Tournai



Nous voyons ici entre autre la Vandenplas 3L de Philippe Menez, la Rover P5B Coupé de Guy Vandenberghe et la Rover P4 60 1954 de Michel Van Horenbeeck



Guy: ga je die Engelse nummerplaat nu toch met een rallyplaat wegsteken?  
Guy, tu ne va pas monter la plaque de rally sur la plaque d'origine Anglaise?



The Triumph TR6 from Steve Myers drives much beter with SU-carbs than with the original Webers. Guy Pieters with his modern 75 because of breaking problems on his Rover 75 P4 (rear end oil on the brakes).



## Index of specialists, listed by Jan Eggermont

This is an alphabetical index of British specialists. The date refers to the Classic & Sportscar issue in which an article was published about the specialist.

|                                                                                                                                                                      |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Alloy wheel refurbishment</b><br>Lepsons <a href="http://www.lepsons.com">www.lepsons.com</a>                                                                     | Feb 2003 |
| <b>Alternator, dynamo, starter refurbishment</b><br>TA Spares <a href="http://www.taspares.co.uk">www.taspares.co.uk</a>                                             | Aug 2003 |
| <b>Alvis cars</b><br>Earley Engineering <a href="http://www.earleyengineering.co.uk">www.earleyengineering.co.uk</a>                                                 | Mar2006  |
| <b>Austin Healey specialist</b><br>JME Healeys<br><a href="http://www.jmehealeys.co.uk/">www.jmehealeys.co.uk/</a>                                                   | Sep 2001 |
| <b>Austin Healey specialists</b><br>Rawles Healeys <a href="http://www.rawlesmotorsport.com/">www.rawlesmotorsport.com/</a>                                          | Feb2004  |
| <b>Austin-Healey</b><br>MPH Limited <a href="http://www.cotswoldclassics.co.uk">www.cotswoldclassics.co.uk</a>                                                       | Nov2004  |
| <b>Austin Healey specialist</b><br>Denis Welch Motorsport <a href="http://www.bighealey.co.uk">www.bighealey.co.uk</a>                                               | Jan2009  |
| <b>Automatic transmission</b><br>G Whitehouse Autos Ltd<br>Nimmings Road, Halesowen, West Midlands B62 9JE<br><a href="http://www.gwautos.com/">www.gwautos.com/</a> | Jul 2001 |
| <b>Batteries, old-style batteries</b><br>Lincon batteries <a href="http://www.lincon.co.uk">www.lincon.co.uk</a>                                                     | Jul 2003 |
| <b>Bearings</b><br>Vintage Bearing Company<br>PO Box 16, Hatton, Derby, DE65 6ZQ, England.                                                                           | Aug2004  |
| <b>Brake parts revision</b><br>Classicar Automotive<br><a href="http://www.classicbrakes.co.uk">www.classicbrakes.co.uk</a>                                          | Jan 2003 |
| <b>Brake parts and revision</b><br>J.E.M. Vintage and Classic Car Consultants<br>Ashcroft House, Druid Street, Hinckley, Leicestershire LE10 1QH                     | Mar2004  |
| <b>Carburettors, AEDs</b><br>Burlen Fuel Systems <a href="http://www.burlen.co.uk">www.burlen.co.uk</a>                                                              | Oct2008  |
| <b>Car glass</b><br>Pilkington Glass<br>Main Road, Queensborough, Kent ME11 5BB<br><a href="http://www.pilkington.com">www.pilkington.com</a>                        | Feb 2002 |
| <b>Car glass</b><br>Uroglas <a href="http://www.uroglas.com">www.uroglas.com</a>                                                                                     | May2004  |
| <b>Car parts, motorsport</b><br>Europa Spares <a href="http://www.europaspares.com">www.europaspares.com</a>                                                         | Jun2006  |
| <b>Car radios</b><br>Vintage Wireless London <a href="http://www.vintagewireless.co.uk">www.vintagewireless.co.uk</a>                                                | Feb2005  |



|                                                |                                                                                                               |                                                                                                                               |          |
|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Cast iron repairs</b>                       | Cast Iron Welding Services                                                                                    | <a href="http://www.castironwelding.co.uk">www.castironwelding.co.uk</a>                                                      | Apr2008  |
| <b>Chroming</b>                                | London Chroming Company<br>735 Old Kent Road, London SE15 1JL                                                 | <a href="http://www.londonchroming.co.uk/">www.londonchroming.co.uk/</a>                                                      | Aug 2000 |
| <b>Clayton heaters</b>                         | Clayton Heaters                                                                                               | <a href="http://www.claytoncc.co.uk/">www.claytoncc.co.uk/</a>                                                                | Oct2006  |
| <b>Distributors</b>                            | H & H Ignition Solutions                                                                                      | <a href="http://www.h-h-ignitionsolutions.co.uk">www.h-h-ignitionsolutions.co.uk</a>                                          | May2007  |
| <b>Electric motors in cars – refurbishment</b> | Classic & Vintage Dynamos<br>Unit 7, Shirebrook Business Centre,<br>Vernon Street, Shirebrook, Notts NG20 8SP |                                                                                                                               | Oct2007  |
| <b>Exhausts</b>                                | JP Exhausts                                                                                                   | <a href="http://www.jpexhausts.co.uk/">www.jpexhausts.co.uk/</a>                                                              | Mar2005  |
| <b>Exhausts -all</b>                           | GDS Exhausts<br>8c Boundary Road, Buckingham Road<br>Industrial Estate, Brackley,<br>Northants NN13 7ES       | <a href="http://www.londonchroming.co.uk/">http://www.londonchroming.co.uk/</a>                                               | Sep 2000 |
| <b>Gearboxes, differentials and overdrives</b> | Hardy Engineering                                                                                             | <a href="http://www.hardyengineering.co.uk">www.hardyengineering.co.uk</a>                                                    | May2006  |
| <b>Hoods, tonneaux</b>                         | TA & JM Coburn<br>Widhill House, Blunsdon, Swindon, Wilts                                                     |                                                                                                                               | Feb 2001 |
| <b>Jaguar specialist</b>                       | Classic Motor Cars                                                                                            | <a href="http://www.classic-motor-cars.co.uk/">http://www.classic-motor-cars.co.uk/</a>                                       | Apr 2001 |
| <b>Jaguar specialist</b>                       | CKL Developments                                                                                              | <a href="http://www.ckldevelopments.co.uk">www.ckldevelopments.co.uk</a>                                                      | Sep2008  |
| <b>Magneto revision &amp; repair</b>           | Magneto Repairs                                                                                               | <a href="http://www.magnetorepairs.com">www.magnetorepairs.com</a>                                                            | Nov 2002 |
| <b>MG &amp; Spridget parts</b>                 | Frontline Spridget                                                                                            | <a href="http://www.mgcars.org.uk/Frontline">www.mgcars.org.uk/Frontline</a>                                                  | Sep2007  |
| <b>Mini</b>                                    | Mini Technique                                                                                                | <a href="http://www.minitech.co.uk">www.minitech.co.uk</a> <a href="http://www.sparesforminis.com">www.sparesforminis.com</a> | Feb2009  |
| <b>Number plates</b>                           | Tipplers Vintage Plates, 33 Purdeys Way, Rochford, Essex SS4 1ND                                              | <a href="http://www.tipplersvintageplates.co.uk">www.tipplersvintageplates.co.uk</a>                                          | May2005  |
| <b>Overdrive repairs</b>                       | Overdrive Repair Services                                                                                     | <a href="http://www.overdrive-repairs.co.uk">www.overdrive-repairs.co.uk</a>                                                  | Jun2007  |
| <b>Radiator refurbishment</b>                  | C P A Services, Unit 4 & 5/Site 4, Alma Park Industrial Estate<br>Grantham NG31 9SE                           |                                                                                                                               | Jul2004  |
| <b>Rover restoration</b>                       |                                                                                                               |                                                                                                                               |          |
| <b>Rostyle wheel refurbishment</b>             | R J Spratley<br>Unit 2, The Hayes Business Park, Lye, West Midlands, DY9 8NR                                  | <a href="http://www.rjspratley.com">www.rjspratley.com</a>                                                                    | Aug2006  |
| <b>Safety belts</b>                            | Quickfit Safety Belt Service<br>Inertia House, Lowther Road, Stanmore, Middlesex HA7 1EP                      | <a href="http://www.quickfitsbs.com/">www.quickfitsbs.com/</a>                                                                | Aug 2001 |





|                                                      |                                                                                                                                                   |          |
|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Sealing of castings</b>                           | Ultraseal, Arthur House, Petersfield Avenue, Slough<br>www.ultraseal.co.uk                                                                        | Nov 2001 |
| <b>Sliding sunroofs</b>                              | Peter Harvey, 1 Stonar Gardens, Sandwich, Kent, CT13 9LJ<br>Telephone 01304 614412 peterharveysunroofs@tiscali.co.uk                              | Oct2004  |
| <b>Smiths Instruments</b>                            | www./www.caigauge.com                                                                                                                             | Jun2005  |
| <b>Spares for British classics &gt; 25 years old</b> | Collectors Car Parts<br>43-45 Sipson Way, Sipson, West Drayton, Middlesex UB7 0DW<br>www.collectorscarparts-heathrow.co.uk/                       | Apr2002  |
| <b>Spoke wheels and other wheels</b>                 | R Phillips & Son<br>Unit 6 Britannia Works, Bridge St South,<br>Smethwick, Warley, West Midlands                                                  | Nov 2000 |
| <b>Steel panels for British cars</b>                 | Ex-pressed steel panels Ltd.      www.steelpanels.co.uk                                                                                           | Jan2006  |
| <b>Steering box rebuild</b>                          | Steering Services, 101 Hamilton Road London SW19<br>www.power-steering.co.uk                                                                      | Sep 2003 |
| <b>Trim for Triumphs &amp; general</b>               | Aldridge, www.aldridge.co.uk                                                                                                                      | Aug2007  |
| <b>TVR cars-all</b>                                  | David Gerald TVR<br>www.davidgeraldtvr.com                                                                                                        | May2000  |
| <b>Tyres</b>                                         | Vintage Tyre Supplies<br>Beaulieu, Brockenhurst, Hampshire www.vintagetyres.com                                                                   | Jul2002  |
| <b>Tyres</b>                                         | Longstone Tyres www.longstonetyres.co.uk                                                                                                          | Oct 2003 |
| <b>Water pump refurbishment</b>                      | EP Services, Unit 1 Central Trading Estate, Cable Street,<br>Wolverhampton, West Midlands, England, WV2 2RJ<br>www.ep-services.co.uk              | Nov2005  |
| <b>Wire wheels</b>                                   | Specialised Automobile Services<br>www.wirewheels.co.uk                                                                                           | Oct2002  |
| <b>Wiring looms</b>                                  | Vehicle Wiring Services<br>Granville House, 11 Cross St, Tenbury Wells, Worcestershire WR15 BEF<br>www.autoelectricsupplies.co.uk (Lucas parts !) | Jan2001  |
| <b>Wood for Morris Travellers</b>                    | Woodies www.morriswoodwork.co.uk/                                                                                                                 | Apr2004  |
| <b>Woodtrim</b>                                      | Cooper Woodtrim www.pwcooper-woodtrim.co.uk                                                                                                       | Mar2007  |



## Some Pictures from our members



Veel Belgischer kan deze foto niet: clubsympathisant Dirk Van Den Fonteyne met Rover P4 met gerenoveerd Atomium in Brussel

Plus Belge que cela tu meurs; membre sympathisant Dirk Van De Fonteyne avec sa P4 restaurée devant l' Atomium à Bruxelles



New toy arriving: ex British Embassy in Slovakia!!!

Note place for flag on front wing. At last I can arrive for club meetings in a Rover.

Steve Andrews



## 6 Houres for oldtimers at Spa-Francorchamps - Sept. 2009



Modern and older stuff together



Foto's ingezonden door clubsympathisant Herman Prils





## 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 35 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 uittreidend 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, BFOV, ...
- 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 praataavond) van het volgende boekjaar gebeuren.

## Art. 6

Onze vereniging is lid van de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen, het BFOV.

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 35 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<sup>er</sup> 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'évènements.

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, FBVA, ...
- 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 de la Fédération Belge des Véhicules Anciens, la FBVA.

Pour toute information pratique: contactez le Comité.

Version:  
15/12/2005.





Rover 12 HP Tourer 1921...(picture from Steve Myers)

**De uitgifte van een bulletin blijkt ieder jaar een huzarenstukje te zijn. Daarom is een dankwoordje aan de leden voor het doorsturen van artikels en foto's en de vertalingen,..hier zeker op zijn plaats.**

**Guy Pieters**

**L'édition d'un bulletin est chaque année un travail immense. Un petit mot de remerciement est bien à sa place aux membres qui ont contribués avec des articles, photos et les traductions.**

**Guy Pieters**







Fondé le 14 octobre '97 – membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens  
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

B.C.R.C.B. de Selliers de Moranvilleleaan 30  
Tel / Fax : +32 (0)15 514303  
<http://bcrCB.org/BCRCB.htm>

B-2820 BONHEIDEN

De British Classics & Rover Club Belgium is een nationale, onafhankelijke club, die openstaat voor alle Rovers en alle andere engelse wagens.

Onze club is een feitelijke vereniging.

De British Classics & Rover Club Belgium is erkend o.a. door de engelse Roverclubs.

Zij is daarbij aangesloten bij de '**Belgische Federatie voor Oude Voertuigen**'.

Haar doelstellingen zijn niet-commercieel en omvatten o.m.:

- het groeperen van de eigenaars;
- het aanbieden van hulp bij onderhoud en registratie;
- het organiseren van uitstappen, bezoeken;
- het bevorderen van de onderlinge communicatie door praatavonden en clubbladen.

De praatavond gaat door elke tweede woensdag van de maand in het restaurant van "Autoworld Brussels", te Brussel, Parc du Cinquantenaire 11, vanaf 20.00 uur.

Het lidgeld voor 2010 bedraagt 35,00 EUR.

Bankgegevens: 230-0121362-35 ten name van  
British Classics & Rover Club Belgium  
de Selliers de Moranvilleleaan, 30  
2820 - BONHEIDEN

Bestuursleden zijn o.m.:

Daniel Saive  
Voorzitter  
de Selliers de Moranvilleleaan, 30  
2820 - Bonheiden  
tel & fax 015-51.43.03

Guy Pieters  
Secretaris  
Guido Gezelleleaan, 25  
9840 - De Pinte  
tel 09-282.55.07  
[guypieters@hotmail.com](mailto:guypieters@hotmail.com)







## *Belgium*

Fondé le 14 octobre '97 – membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens  
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

**B.C.R.C.B. de Selliers de Moranville**laan, 30  
Tel / Fax : +32 (0)15 514303  
<http://bcrCB.org/BCRCB.htm>

**B-2820 BONHEIDEN**

Le British Classics & Rover Club Belgium est un club national, indépendant et ouvert à toutes les Rover et toutes autres voitures anglaises.

Notre club est une association de fait.

Le British Classics & Rover Club Belgium bénéficie du soutien des Rover clubs anglais.

Il est en outre affilié à la FBVA, 'Fédération Belge des Véhicules Anciens'.

Ses buts ne sont pas commerciaux et comprennent:

- le regroupement des propriétaires de ces véhicules;
- l'offre d'aide à l'entretien et à la restauration;
- l'organisation de visites, évènements, expositions;
- la transmission d'information lors de réunions en soirées et par l'intermédiaire du journal du club.

Notre réunion mensuelle a lieu le deuxième mercredi du mois vers 20h00 au restaurant de 'Autoworld' à Bruxelles, Parc du Cinquanteenaire 11.

La cotisation pour 2010 s'élève à 35,00 EUR.

Les données bancaires: 230-0121362-35 au nom du  
British Classics & Rover Club Belgium  
de Selliers de Moranvillelaan, 30  
2820 - BONHEIDEN

Membres du comité à contacter:

Daniel Saive  
Président  
de Selliers de Moranvillelaan, 30  
2820 - Bonheiden

Guy Pieters  
Secrétaire  
Guido Gezellelaan 25  
9840 De Pinte

tél & fax 015-51.43.03

tél 09-282.55.07  
[guypieters@hotmail.com](mailto:guypieters@hotmail.com)





## Belgium

Fondé le 14 octobre '97 - membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens  
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

B.C.R.C.B. de Selliers de Moranvilleaan 30

B-2820 BONHEIDEN

Tel / Fax : +32 (0)15 514303

<http://bcrcb.org/BCRCB.htm>

### INSCHRIJFFORMULIER

Ik wens lid te worden van de British Classics & Rover Club Belgium.

Hiervoor

° stort ik 35,00 EUR op de bankrekening van de club:

230 - 0121362-35 ten name van  
British Classics & Rover Club Belgium  
de Selliers de Moranvilleaan, 30  
2820 - BONHEIDEN

° betaal ik 35,00 EUR contant

Persoonlijke gegevens:

Naam: . . . . . Voornaam: . . . . .  
Straat: . . . . . Nummer: . . . . . Bus: . . . . .  
Postcode: . . . . . Gemeente: . . . . .  
Telefoon privé: . . . . . werk: . . . . .  
Email: . . . . .

Gegevens van de auto:

Merk: Rover - - Andere  
type: . . . . . Datum eerste ingebruikname : . . . . .  
Chassisnummer: . . . . . Nummerplaat: . . . . .  
Kleur koetswerk: . . . . . Interieur: . . . . .

Staat van de wagen: perfect - redelijk - te restaureren

Terugzenden naar de secretaris: Guy Pieters  
Guido Gezellelaan 25  
9840 De Pinte  
guypieters@hotmail.com





## Belgium

Fondé le 14 octobre '97 – membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens  
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

B.C.R.C.B. de Selliers de Moranvilleaan 30  
Tel / Fax : +32 (0)15 514303  
<http://bcrcb.org/BCRCB.htm>

B-2820 BONHEIDEN

### BULLETIN D' INSCRIPTION

Je désire devenir membre du British Classics & Rover Club Belgium et

° je verse 35,00 EUR au compte du club:  
230-0121362-35 au nom du  
British Classics & Rover Club Belgium  
de Selliers de Moranvilleaan, 30  
2820 - BONHEIDEN

° je paie 35,00 EUR comptant

#### Données personnelles:

Nom: . . . . . Prénom: . . . . .  
Rue: . . . . . Numéro: . . . . . Boîte: . . . . .  
Code postal: . . . . . Commune: . . . . .  
Téléphone privé: . . . . . Professionnel: . . . . .  
Email : . . . . .

#### Données de la voiture:

Marque: Rover - - Autres  
type: . . . . . Mise en circulation: . . . . .  
Numéro de châssis: . . . . . Immatriculation: . . . . .  
Couleur carrosserie: . . . . . Intérieur: . . . . .  
Etat: concours - raisonnable - à restaurer

A renvoyer au Secrétaire : Guy Pieters  
Guido Gezellelaan, 25  
9840 - De Pinte  
guypieters@hotmail.com

