

THE “P” NEWS

12 – 2012





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:

Allée du bois de Bercuit 32 1390 Grez-Doiceau

Tel./fax: **010/888.268**

<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.

Editoriaal

Wie er in oktober jongstleden bij was op onze maandelijkse praatavond, zal zich herinneren dat we het toen hadden over het 15-jarig bestaan van onze club. Herinneringen te over voor sommigen aan die tijd, die zowel hectische als sublieme momenten kende.

De club werd opgericht na het verdwijnen van de Belgian Rover Club om redenen waar ik het hier niet verder over zal hebben. Jaar na jaar maakten we toerritten in diverse regio's van het land, en hoewel men zegt dat het in België zo vaak regent, hebben we toch vaak volop zon gehad om er op uit te trekken met onze oude Rovers.

De barbecue groeide uit tot een jaarlijkse traditie, en ik bedank Guy en Régine voor de ijver die ze al die jaren aan de dag hebben gelegd voor dit club-evenement, waarbij het eveneens maar zelden nodig was om de paraplu boven te halen.

Het diner, de openingsklassieker van elk nieuw oldtimerseizoen, was telkens een succes en trok altijd heel wat leden. De jongste jaren vindt het plaats in het prestigieuze museum van Autoworld, dat er natuurlijk een schitterend kader voor is.

In het jaar 2000 besloot de club deel te nemen aan een oldtimerbeurs, en schreven we ons in voor het Retro Festival op de Heizel in Brussel. Er werd een fraaie stand met 2 wagens opgezet, en voor ons was het een eerste, interessante ervaring. Intussen is dit evenement van de beurskalender verdwenen, en volgens mij is dit te wijten aan de almaar grotere greep van de auto-invoerders, die van de beurs profiteerden om een deel van hun assortiment voor te stellen. De 2 genres vermengen is in dit wereldje niet wenselijk.

In 2011 was de club nogmaals present op een beurs, ditmaal Dreamcar in Mechelen, met een presentatie van bijna het hele naoorlogse Rovergamma. We toonden het publiek niet minder dan 20 auto's op een stand van meer dan 600m².

Er werden ook enkele reisjes naar Engeland op de clubagenda gezet om een bezoek te brengen aan evenementen zoals de Autojumble van Beaulieu of het festival van Goodwood, of gewoon voor een rondrit met onze oldtimers.

Intussen betekende het jaar 2005 het einde van het merk Rover, en sindsdien worden ook de recentere modellen in de club toegelaten, zoals trouwens ook in andere landen het geval is.

In 2013 viert het Rover Sports Register (Engelse club voor alle modellen van Rover) zijn 60-jarig bestaan tijdens het laatste weekend van juni, en deze gebeurtenis wil onze club niet missen. We zullen eraan deelnemen, maar we moeten nog bepalen hoe dat precies zal gebeuren. In 2004 had deze zelfde club een samenkomst georganiseerd om het eeuwfeest van het merk Rover te vieren, en dat was toen een fantastisch evenement, ook al zou ons geliefde automerk amper een jaar later ten onder gaan.

Voor de rest wil onze club vooral een gezellige bedoening zijn, en alle oudgedienden zullen dat kunnen beamen. We zetten koers naar onze 20^e verjaardag, met misschien een speciaal evenement om dat te vieren.

Daniel Saive,
Voorzitter.

Editorial

Ceux qui étaient présents à notre réunion mensuelle du mois d'octobre se souviendront que l'on a évoqué les 15 ans d'existence du club. Que de souvenirs pour certains pendant cette période qui a connu des moments agités et des moments fantastiques.

Le club s'est constitué suite à l'arrêt du Belgian Rover Club pour des raisons que je n'évoquerais pas ici. Année après année nous avons fait des randonnées dans diverses régions et bien souvent alors qu'on dit qu'il pleut beaucoup en Belgique nous avons eu du soleil pour sortir nos vieilles Rover.

Le barbecue (traditionnel) fut chaque année au rendez-vous et je remercie Guy et Régine pour avoir été l'un des piliers de cet événement. Là aussi rares furent ceux où le parapluie fut nécessaire.

Le diner, événement d'ouverture de saison, fut chaque fois une réussite et attira toujours beaucoup de membres. Ces dernières années, il a lieu dans le prestigieux musée de l'Autoworld ; cadre magnifique pour cela.

En l'an 2000, le club décide de participer à une bourse de voitures anciennes et s'inscrit au Retro Festival du Heysel à Bruxelles. Un joli stand de 2 voitures fut monté et ce fut une première expérience. Entretemps cet événement a disparu des calendriers dû selon moi à une mainmise de plus en plus importante des importateurs de voitures qui profitaient de l'événement pour présenter une partie de leur gamme. Mélanger les deux genres n'est pas souhaitable dans ce milieu.

En 2011, le club récidive au Dreamcar à Mechelen en présentant la gamme quasi complète des Rover d'après-guerre. 20 voitures furent montrées au public sur un stand de plus de 600m².

Quelques voyages en Angleterre furent mis à l'agenda, soit pour visiter un événement comme la bourse de Beaulieu, le festival à Goodwood ou tout simplement pour faire une balade avec nos anciennes.

Entretemps l'année 2005 sonna le glas de la marque Rover et depuis les voitures plus récentes sont aussi admises dans le club et ce aussi dans les autres pays.

En 2013, le Rover Sports Register (club anglais reprenant tous les modèles Rover) fête ses 60 ans le dernier week-end de juin et cet événement le club ne veut pas le manquer. Nous y participerons sous une formule encore à définir. En 2004, ce même club avait organisé un rassemblement pour fêter les 100 ans de la marque et ce fut grandiose même si l'année d'après marqua la fin de notre chère marque.

Pour le reste le club se veut surtout convivial et ceux qui sont là depuis le début peuvent en témoigner. En route pour les 20 ans et peut-être un événement spécial pour fêter cela.

Daniel Saive,
Président.

Voorziene evenementen voor 2013 - Événements prévus pour 2013

Datum/Date	Activiteit georganiseerd door: Activité organisée par:	Plaats/Endroit	Uur/ Heure
Woe/mer 09/01/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon/dim 20/01/2013		Fête aux anciennes auto's – Centre Huy	
WE 02-03/02/2013		Internat. Oldtimerbeurs Rosmalen - NL	
WE 09-10/02/2013		Bristol Classic Car Show - UK	
Woe/mer 13/02/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 16-17/02/2013		Oldtimerbeurs Gent	
WE 01-02-03/03/2013		Oldtimerbeurs Antwerpen	
Woe/mer 13/03/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zat/sam 09/03/2013	BCRCB	Diner BCRCB - Brussel	
Woe/mer 10/04/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe/mer 01/05/2013	A.S.A. Tornacum	Rally Doornik – Tournai	
Woe/mer 08/05/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 18-19/05/2013		Internat. Spring Autojumble Beaulieu - UK	
Zon/Dim 19/05/2013	BFOV – FBVA (1)	BFOV-evenement Zolder	
Woe/mer 12/06/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE.. 29-30..06/2013	BCRCB	60 j. Rover Sports Register Warwick UK	
Woe/mer 10/07/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe/Mer 14/08/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon/dim 01/09/2013	BCRCB	Barbecue BCRCB - Grez-Doiceau	
WE 07-08/09/2013		Internat. Autojumble Beaulieu - UK	
Woe/Mer 11/09/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon/dim 15/09/2013	BCRCB	Rally BCRCB	
WE 21-22/09/2013	..+ BFOV – FBVA (1)	6 uren Spa-Francorchamps	
Woe./Mer. 09/10/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe./Mer. 13/11/2013	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe./Mer. 11/12/2013	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^{de} woensdag van elke maand, in "[AUTOWORLD Brussels](#)", Parc du Cinquantenaire 11, 1000 Brussels; Tel.: +32 2 736.41.65 “

Pour les événements en 'gras' une invitation sera envoyée 3 à 4 semaines auparavant, si tout se déroule comme prévu. N' hésitez pas à contacter quelqu' un du comité si vous n' auriez pas reçu l'invitation à temps.

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

Jaaroverzicht 2012

De traditie wil dat we onze officiële activiteiten beginnen met het jaarlijks diner. Zo gebeurde ook dit jaar op zaterdag 24 maart in het museum van Autoworld. Chef-kok Marc Navez stelde ons een lekker menu voor dat bij iedereen in de smaak viel.



Een dertigtal leden waren present en zorgden voor een aangename avond.



Eerder op het jaar hadden heel wat leden elkaar al ontmoet op een of andere beurs, zoals de oldtimerbeurs in Gent of deze in het Bouwcentrum van Antwerpen, waar altijd heel mooie auto's worden tentoongesteld.

Een ander evenement waar de club de nodige aandacht aan schonk was de grote "Pride of Longbridge" samenkomst van 14 april in Groot-Brittannië, bedoeld voor alle modellen die ooit geproduceerd werden in Longbridge plus nog veel andere Rovermodellen.

De familie Staes en ikzelf hebben op deze grote meeting onze club vertegenwoordigd.



Op het immense grasveld tegenover de fabriek stonden meer dan duizend auto's, en het was bijzonder aangenaam om daar langs te wandelen onder een heerlijk zonnetje.



Het volgende evenement op het programma vond plaats op 27 mei, in de vorm van een toerit waarvan het traject de grens van de 2 provincies Brabant volgde. Deze rit was een initiatief van Guy Vandenberghe en mezelf.

Het vertreksein werd gegeven in Rosières in Waals-Brabant, en van daaruit bracht de wegbeschrijving ons naar gemeenten van Vlaams-Brabant (Huldenberg, Ottenburg, Overijse, enz.) waarna we koers zetten naar het meer van Genval, waar we voor een lekkere maaltijd verwacht werden in restaurant 'Le Riverside'.

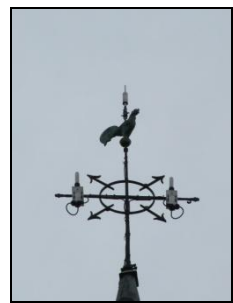


De zon was uitbundig van de partij, zodat we ons aperitief in de tuin konden drinken. Na het middagmaal stapten we opnieuw de auto in voor een heel mooi traject doorheen een hele reeks gemeenten van Waals-Brabant (Lasne, Rixensart, La Hulpe...) om de dag te besluiten met een drankje in het pittoreske restaurant "La Pomme" te Waterloo. Van daaruit kon iedereen vlot de ring rond Brussel op om naar huis te rijden. Een geslaagde dag!

Na deze rondrit ontmoetten de clubleden elkaar opnieuw op 1 juli te Grez-Doiceau voor de traditionele barbecue.

Ter aflossing van de familie Pieters, die dit evenement al sinds mensenheugenis organiseert, hadden Béatrice en ik besloten om ditmaal de barbecue bij ons te laten plaatsvinden. We kregen enkele regenbuien te verwerken, en hoewel het bakken van de barbecue onder een tentje kon gebeuren, werd wijselijk besloten om de maaltijd maar binnen te houden. Gelukkig zijn de kelders van ons huis daar groot genoeg voor. Aangezien niemand foto's genomen heeft, kan ik u er geen laten zien. Volgend jaar beter!

Een tweede toerrit werd aan de kalender toegevoegd om een hiaat van bijna zes maanden zonder evenementen te vermijden. Op 9 september werd een rit georganiseerd in Waals-Brabant en meer bepaald in mijn regio. Elke deelnemer ontving een roadbook en een reeks foto's van hanen op de torens van kerken uit de streek waar we doorreden.



Vraag: welke haan hoort bij welke kerk thuis?

Het startschot werd gegeven in Doiceau, en na een stop bij de eerste kerk weigerde de P5 van Guy Vandenberghe opnieuw te starten. Een aantal leden, waaronder Guy Pieters, gooiden zich enthousiast op de bekabeling van de auto en ontdekten dat er aan de achterzijde van de motor een kabel was losgekomen. Guy kon weer vertrekken – gelukkig maar! Het 50 kilometer lange traject van de ochtendrit leidde ons via allerlei mooie wegen naar Thorembais-Saint-Trond voor het middagmaal. Het namiddagtraject was een stuk korter (25km), en uiteindelijk kwam iedereen bij ons thuis samen voor een bijzonder verfrissend laatste glas op deze warme dag.



Het jaar 2012 werd afgesloten met deze rondrit, en de kerkhanenwedstrijd werd gewonnen door de familie Couzy.

Tot volgend jaar voor nieuwe ontdekkingen!

Daniel Saive



Revue de l'année 2012

Traditionnellement les activités officielles commencent avec le diner. Cette fois-ci encore il a eu lieu le samedi 24 mars au musée de l'Autoworld. Le chef Marc Navez nous a proposé un joli menu qui fût apprécié de tous.

Une trentaine de membres ont répondu présent et tous nous passerons une soirée bien agréable.



Avant cela certains membres se sont retrouvés à l'une ou l'autre bourse soit à Gent, soit au Bouwcentrum d'Antwerpen où de très belles voitures sont toujours exposées.

Autre évènement proposé par le club est le grand meeting « Pride of Longbridge » du 14 avril rassemblant tous les modèles ayant été produits à Longbridge et aussi beaucoup d'autres de la marque. Sur la pelouse face à l'usine, plus d'un millier de voitures étaient présentes et c'est toujours un plaisir de se promener là d'autant que le soleil était au rendez-vous. La famille Staes et moi-même se sont retrouvés pour ce grand meeting.



L'évènement suivant au programme eut lieu le 27 mai sous la forme d'un rallye-balade dont le parcours se situait sur la frontière des 2 Brabants. Ce rallye fut proposé par Guy Vandenberghe et moi-même.

Le départ fut donné à Rosières dans le Brabant Wallon et de là le parcours nous mena vers des communes du Brabant Flamand (Huldenberg, Ottenburg, Overijse, etc) avant de revenir sur le



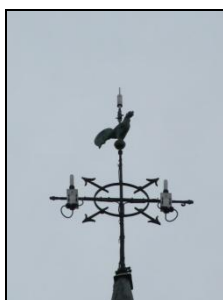
lac de Genval où un délicieux repas nous attendait au restaurant Le Riverside. Le soleil étant bien entendu de la partie, l'apéro fut pris dans le jardin. Après le repas tout le petit monde reprit le départ pour un très beau parcours traversant tout une série de communes du Brabant Wallon (Lasne, Rixensart, La Hulpe, etc) pour terminer par un verre au restaurant typique « La Pomme » à Waterloo. De là avec le Ring tout proche chacun put rentrer facilement chez lui.



Ce fut un grand succès.

Après ce rallye, les membres du club se retrouvèrent le 1 juillet à Grez-Doiceau pour le traditionnel barbecue. Afin de soulager la famille Pieters organisateur de cet événement depuis de longues années Béatrice et moi prîrent le relais en l'organisant chez nous. Nous eûmes droit à quelques averses et si la cuisson du barbecue pût se faire sous une petite tente, le repas fut pris dans la maison. Heureusement nous avons de grandes caves bien aménagées qui se prêtent à cela. Comme personne ne prit de photos, je ne peux malheureusement pas vous en proposer. Ce sera pour l'an prochain.

Un 2° rallye-balade fût rajouté au calendrier ceci afin de combler un trou et d'avoir presque une demi-année sans événements. Le 9 septembre fût organisé un rallye dans le Brabant Wallon et plus particulièrement dans ma région. Chaque participant reçut un road-book et une série de photos représentant des coqs d'églises de la région traversée.



Le but était de retrouver à quelle église appartenait le coq.

Lunchtime

Le départ fut donné à Doiceau et après un arrêt à la première église, la P5 de Guy Vandenberghe refusa de redémarrer. Plusieurs membres dont Guy Pieters se mirent à vérifier tout le câblage pour découvrir qu'à l'arrière du moteur un câble s'était détaché. Guy put reprendre la route; Ouf !

Le parcours du matin long de 50km nous amena à travers de jolies routes pour un repas à Thorembais-Saint-Trond. Pour l'après-midi le parcours était assez court (25km) et tous se retrouvèrent à notre maison pour un dernier drink qui fut le bienvenu vu la chaleur durant la journée.



L'année 2012 se termina sur cette balade et le vainqueur du concours des coqs d'églises fût la famille Couzy.

A l'année prochaine pour de nouvelles aventures.

Daniel Saive

Jaarlijks diner van de club

Zoals de jaarlijkse traditie het wil, begon het nieuwe seizoen 2012 van de club met het diner dat plaatsvond op zaterdag 24 maart. Ook ditmaal had Marc Navet, eigenaar van het restaurant van Autoworld, op ons verzoek een ruimte voor ons gereserveerd in dit prestigieuze automuseum - je kunt je geen betere plaats indenken om het nieuwe clubjaar in te luiden. Eens te meer had Marc voor ons een schitterend menu inclusief drank samengesteld tegen een heel schappelijke prijs.

Welkomstaperitief met hapjes

- (1) Timbaal van mosselen en grijze garnaal met venkel, tomatencoulis
of
(2) Ballotine van gevogelte met groente,
sinaasappelparfum en lichte currimayonaise

- (1) Varkenshaasje in persillade met verse kruiden, bruine saus met artisanale mosterd, koolpuree
of
(2) Zonnevisfilet, lichte saffraanroom, aromatische rijst

- (1) Panacota en coulis van rood fruit
of
(2) Speculoosbavarois, crème anglaise met mokka

Koffie

Heel wat leden en hun gezin waren op de uitnodiging ingegaan, zodat we met 30 personen aan tafel gingen.

Tijdens het diner presenteerde voorzitter Daniel Saive de clubagenda voor het jaar 2012, waarbij hij de hoop uitsprak dat iedereen in de mate van het mogelijke zou deelnemen aan zo veel mogelijk evenementen.



Diner du club

Comme c'est la tradition chaque année, la nouvelle saison commence avec le diner planifié le samedi 24 mars. Cette fois-ci encore Marc Navet, responsable du restaurant de l'Autoworld, a suite à notre demande réservé un espace dans ce prestigieux musée de l'Automobile. Il n'y a pas meilleur endroit que cela pour commencer l'année.

Une fois de plus Marc nous a concocté un délicieux menu boissons incluses pour une somme modique.

Apéritif de bienvenue et plateau apéritivo

(1) Timbale de moules et crevettes grises au fenouil, coulis de tomates pimenté

ou

(2) Ballotine de volaille aux petits légumes,
parfum d'orange et mayonnaise au curry léger

(1) Filet mignon de porcelet en persillade aux herbes fraîches, sauce brune à la moutarde à l'ancienne, purée aux
choux

ou

(2) Filet de Saint-Pierre, crème légère aux safrans, riz aux aromates

(1) Panacota et coulis de fruits rouges

ou

(2) Bavarois aux spéculoos, crème anglaise au moka

Le café

Beaucoup de membres et leur famille ont répondu à l'appel et nous étions 30 à table.

L'agenda pour l'année 2012 fut présenté par le président en exhortant tout le monde à être présent dans la mesure des disponibilités.



Barbecue van 1 juli.

Voor de allereerste keer vond de barbecue plaats bij Daniel en Béatrice die, na hun verhuis, zowel binnen als buiten over voldoende ruimte beschikten. Aflossing van de wacht dus voor Guy en Régine Pieters, die ons al die jaren vergast hebben op een overheerlijke barbecue. Opnieuw waren een dertigtal Roverfanaten met gezinsleden present voor dit clubfeestje. Alles begon onder een lekker zonnetje, maar hoewel het aperitief en de bijbehorende babbel nog buiten konden plaatsvinden, leek het ons wegens de dreigende onweerswolken toch verstandiger om binnen te eten. Daniel en Béatrice hadden in de kelder een zaaltje volledig ingericht voor de maaltijd, terwijl de vleselijke geneugten (worstjes, steak, eend, ...) toch op de barbecue werden bereid. Sommige leden hadden hun steentje bijgedragen door slaatjes of vlees mee te brengen. Op het einde van de namiddag kon er opnieuw buiten worden voortgepraat, want de regenbuien waren tijdens het eten gevallen zonder dat we het hadden gemerkt.

Pas achteraf beseften we dat er niemand foto's had gemaakt, zodat iedereen dus maar zijn geheugen of (voor de afwezigen) zijn verbeelding moet aanspreken voor de barbecue 2012.

We spreken al af voor volgend jaar... maar dan met foto's!

Daniel Saive

Barbecue du 1^{er} juillet.

Pour la première fois le barbecue eut lieu chez Daniel et Béatrice où, suite à leur déménagement, il y avait assez de place aussi bien dehors que dans la maison. Cela soulageait un peu Guy et Régine Pieters qui depuis des années nous préparaient toujours un délicieux barbecue. A nouveau une trentaine de membres et famille étaient présents pour cet événement festif. Tout commença sous le soleil et si l'apéro fut pris dehors les nuages annonciateurs d'averses nous obligèrent à manger à l'intérieur. Une salle dans la cave bien aménagée fut le théâtre d'un repas (saucisses, steaks, canards,...) tout de même cuit sur le barbecue. Certains membres avaient amené leurs contributions en amenant soit des salades, soit de la viande.

La fin de l'après-midi se termina à nouveau dehors alors que pendant le repas plusieurs averses eurent lieu sans qu'on s'en rende compte.

C'est par la suite qu'on se rendit compte que personne n'avait fait de photos donc à chacun de se rappeler ou de s'imaginer (pour les absents) l'événement.

Rendez-vous déjà l'année prochaine... avec photos!

Daniel Saive

Ma Rover P5

Tout a commencé en 1974 quand j'ai débarqué à Anvers pour étudier à l'Académie des Beaux Arts. Mon prof de peinture était Lode Jacobs, un grand monsieur qui conduisait une élégante Lancia Flavia Coupé Pininfarina. Dans ma ville natale, Amsterdam, j'avais réussi à démolir ma Mini 1000 au bout d'à peine d'un an. J'avais vingt ans et je venais d'avoir mon permis de conduire. Bon début.....

Je suis passé à la moto : une BMW R50 des années 1950 : la même moto que chevauchent les gendarmes français dans les films de Louis de Funès. En compagnie d'amis, elle m'a mené partout en Europe, jusqu'en Grèce.

Deux ans plus tard, à un bal de l'Académie, je fais la connaissance de mon épouse Fabienne. Son père avait acheté en 1974 une nouvelle Rover 3500 S, couleur Artic White avec un intérieur en cuir noir et un toit en vinyle noir. Un vrai bijou !!! Non, pas avec la roue de secours sur le coffre car il ne trouvait pas cela très beau. Pour moi, jeune étudiant, un rêve impossible doté d'un moteur super puissant. Il ne fallait pas claquer les portes mais simplement les laisser se fermer tout seuls en faisant un bruit merveilleux.



Avec mes beaux-parents, nous avons été plusieurs fois à Paris. Sur les boulevards j'ai vu pour la première fois une P6 gris vert très distinguée. Chaque weekend, alors que mon beau père regardait le rugby à la BBC, je pouvais laver la P6 blanche. Durant ces quelques instants cette merveille était mienne, je la démarrais et montais l'allée. Quelle aventure!!

Laver une voiture blanche propre (pour moi elle n'était jamais sale) permettait de mieux apprécier ses formes sensuelles. Les petits tétons en plastique sur les feux de stationnement avant écorchaient souvent les mains et déchiraient les peaux de chamois. Mais j'étais en extase à chaque fois. J'aurais bien aimé en posséder une pour de vrai, mais.... Fabienne avait une Fiat 500 et moi une vieille moto.

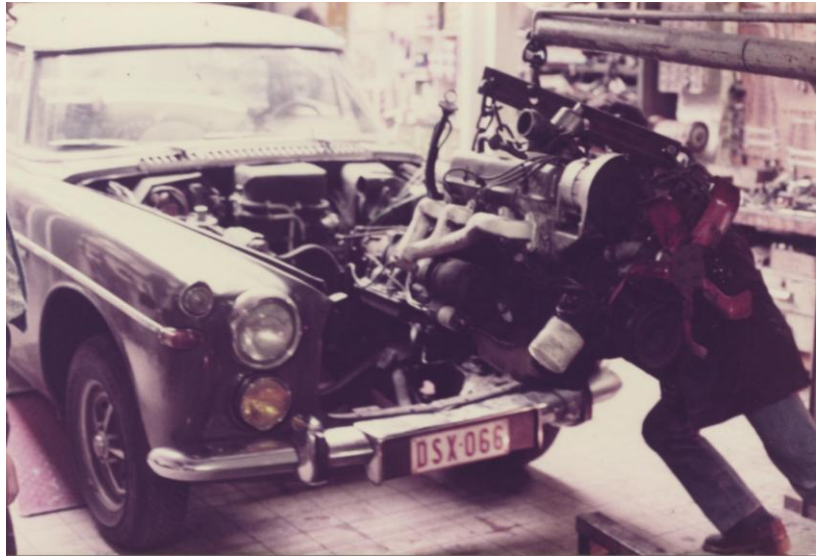
En 1980 – j'avais entre-temps terminé mes études et rêvé suffisamment d'une Rover – j'ai acheté à Bruxelles ma P5B Saloon de 1969. La teinte d'origine Burnt Grey avait été refaite avec une nuance rouge un peu trop forte. Lors des meetings de clubs belges ou néerlandais cela me dérangeait un peu. Malgré ses 11 ans, je l'employais

journellement car l'essence était encore abordable. J'avais fait monter un lecteur de cassettes avec un bon amplificateur et deux haut-parleurs sous le tableau de bord avant. A l'époque j'aimais le reggae. Difficile de trouver un plus grand contraste que celui qui existe entre rouler avec la même voiture que la Queen et écouter le poète Jamaïcain sarcastique Linton Kwesi Johnson chanter « Inglan is a bitch ».

Il faut évidemment voir cela dans le contexte de l'époque: en tant qu'étudiant à l'Académie je n'étais pas vraiment un fan de Margaret Thatcher.

Comme toute occase qui se respecte, la P5 avait évidemment quelques entretiens en retard. Au bout de quatre mois, alors que je suivais de trop près le véhicule qui me précédait le pare-brise a éclaté. Pas de chance. Les ailes intérieures avant ont été renouvelées ainsi que quelques points de soudure apposés aux longerons.

En 1982 un moteur révisé d'une P6 est monté. A l'époque je faisais les entretiens chez Minor Motor Cars à Amsterdam. Deux fois par an, quand j'y allais, j'achetais une nouvelle porte ou une nouvelle aile que j'entreposais au chaud et au sec. Ainsi que longerons divers et bien entendu les fameux D posts.



En 1992 la voiture est recalée au contrôle technique pour ses longerons. Comme elle avait entretemps 23 ans, il était temps pour une restauration complète.

J'ai décidé de changer la couleur en Arden Green, selon moi la véritable couleur britannique. De plus, c'était une couleur de l'année de construction de ma voiture (1969). Puis la voiture a été entièrement traitée au Dinitrol.

J'avais également trouvé chez Beherman Demoen Anvers 4 nouvelles jantes Rostyle ainsi que de nouveaux pare-chocs avant et arrière. Il ne me restait plus qu'à jouir, rouler, entretenir et nettoyer.

Je ne suis plus membre du club Rover néerlandais depuis 8 ans mais je suis très content d'être membre du BCRCB.



Fred Couzy

Balade sur la frontière des 2 Brabants

C'est le dimanche 27 mai que la première balade de l'année a eu lieu. L'idée était de suivre approximativement la frontière séparant le brabant flamand du brabant wallon. Le soleil était bien présent en ce dimanche de Pentecôte ce qui est toujours plus agréable pour sortir nos anciennes voitures.

Le lieu de rendez-vous était fixé à Rosières le long de l'E411. Une bonne dizaine de voitures se retrouvèrent à 10h et les conseils et explications furent données aux participants. Le temps que tout le monde se salue, il était déjà 10h30 et les premiers départs furent donnés.

La boucle du matin commençait par Wavre, puis les communes de Ottenburg, Huldenberg et Overijse avant de repasser l'E411 et de descendre sur le lac de Genval où un repas nous attendait au restaurant « Le Riverside », endroit bien connu de Guy Vandenberghe. Merci Guy.

L'apéro fut servi dans le jardin et vu les ardeurs du soleil et le trop peu de parasols on décida de prendre le repas à l'intérieur.

Après ce très bon repas nous avons repris la route pour la boucle de l'après-midi. De Genval la route passait par Rixensart, La Hulpe et au travers de beaux paysages pour rejoindre Waterloo où un rafraichissement nous attendait à la taverne « La Pomme ».

De là, chacun a repris la route pour rentrer chez soi. Je pense que tout le monde avait passé une bonne journée.



Daniel Saive

Foto doorgestuurd door een nieuwe clublid: Photo transmit par un nouveau membre:



La Rover P6 2200 TC de Phill Gates, mis en circulation en janvier 1976
De Rover P6 2200 TC van Phill Gates, ingeschreven in januari 1976

Langs kerktorens en torenhanen ...

Om ook in de laatste maanden van het oldtimerseizoen nog een activiteit te hebben, werd een tweede rondrit gepland op 9 september. Deze rit vond plaats in het fraaie decor van Waals-Brabant, en meer bepaald in de driehoek Grez-Doiceau, Eghezée, Chaumont-Gistoux.

Er werd afgesproken om 10u bij de kerk van Dion-le-Val. We wisten uiteraard niet dat deze plaats ook voor een andere rally als vertrekpunt was gekozen, waardoor we de kans kregen om nog enkele andere auto's te bewonderen. Bovendien werd er ook een tentoonstelling over het merk De Dion-Bouton gehouden.

De zon was eens te meer op de afspraak, en het beloofde een warme dag te worden.

Zes auto's waren present, en elke deelnemer ontving het roadbook en een reeks foto's van kerktorens en spitsen.

Voor de wedstrijdvrAGEN langs het traject, kwam het erop aan de windhanen te herkennen en ze bij de juiste kerk te plaatsen, en uit te zoeken aan welke heilige elke kerk gewijd was.



Het parcours was bijzonder idyllisch en omvatte heel wat kleine weggetjes waarlangs we doorheen bossen en velden van dorp tot dorp reden. De streek is heel heuvelachtig, waardoor we volop van de landschappen konden genieten.

De rit verliep niet helemaal vlekkeloos: bij de eerste kerk, die van Grez, slaagde Guy Vandenberghe er niet meer in om zijn P5 te starten. Dank zij de snelle technische interventie van Guy Pieters en van Willy Bogaert kon hij de rest van het traject gelukkig probleemloos uitrijden.

Na een lus van zowat 50 kilometer hielden we halt bij restaurant "Le Pépé" te Thorembais-Saint-Trond voor een maaltijd die even lekker als royaal was – sommige tafelgenoten beweerden zelfs dat voor hen het voorgerecht op zich al voldoende was geweest.



Het namiddagparcours was heel wat korter (25km) en eindigde bij Daniel en Béatrice thuis in Grez-Doiceau voor een laatste glas en de uitreiking van de prijzen.

Fred Couzy en een van zijn zonen hadden de meeste goede antwoorden gegeven, en wonnen zo een geëmailleerde Roverbadge en een Rover reclamevlieger die de concessionarissen vroeger uitdeelden.

Deze rally vormde in zekere zin de afsluiting van het officiële gedeelte van het seizoen 2012.

Daniel Saive

P.S.: Als we eerlijk zijn, moeten we toegeven dat we (Willy en mezelf) bij de herstelling een flinke portie geluk hadden maar het aangeboden aperitief hebben we natuurlijk niet afgeslagen! Guy P.

Le long des clochers et des coqs d'église

Le tout de ne pas arrêter à la mi-saison, une deuxième balade eut lieu de 9 septembre. Celle-ci avait pour cadre le Brabant wallon et plus précisément dans le triangle Grez-Doiceau, Eghezée, Chaumont-Gistoux.

Le rendez-vous de 10h était prévu à l'église de Dion-le-Val. Sans le savoir un autre rallye avait aussi choisi ce lieu comme point de départ ce qui permis aux participants de voir quelques autres voitures.

Il y avait aussi une exposition de la marque De Dion-Bouton sur la place.

Le soleil était à nouveau de la partie et la journée s'annonçait bien chaude.

6 voitures étaient présentes et chaque participant reçu son road-book ainsi que des photos de clocher d'église. Les questions le long du parcours consistaient à identifier les coqs en les plaçant sur les églises des bonnes communes ainsi que de chercher à quel saint(e) l'église était voué(e).

Le parcours était bucolique et emprunta des petites routes entre les différents villages à travers champs et bois. La région est très vallonnée ce qui permet de profiter de beaux paysages.

Il faut signaler qu'à la 1^{re} église (à Grez), Guy Vandenberghe rencontra un problème pour redémarrer sa P5 et que grâce à l'intervention de Guy Pieters et de Willy Bogaert qu'il put faire tout le parcours sans problèmes.

Après une boucle de +/- 50km on s'arrêta au restaurant « Le Pépé » à Thorembais-Saint-Trond pour un repas certes délicieux mais bien copieux ; au dirent de certains, l'entrée seule aurait suffi.



Le parcours de l'après-midi était plus court (25km) et se terminait chez Daniel à Grez-Doiceau pour un dernier drink et la distribution des prix.

C'est Fred Couzy et un de ses fils qui avaient donné le plus de bonnes réponses et qui repartirent avec un badge Rover en émaillé et un ancien cerf-volant Rover distribué dans le passé par les concessionnaires.

Ce rallye clôturait en quelque sorte la partie officielle de la saison 2012.



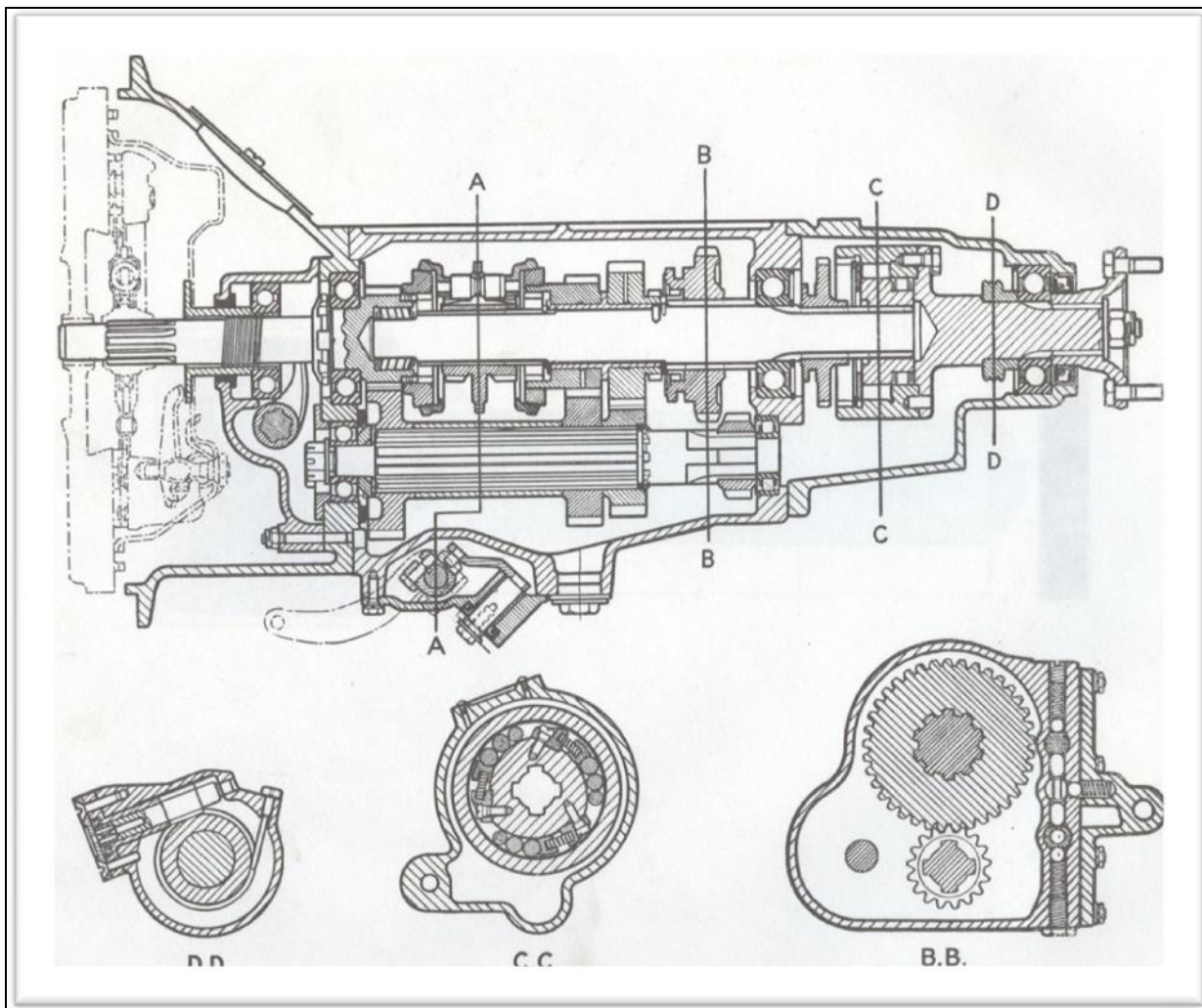
Daniel Saive

P.S.: Pour être honnête, nous devons avouer que nous (Willy et moi) avons eu beaucoup de chance lors de la réparation mais que nous n'avons évidemment pas refusés l'apéro proposé! Guy P.

Rover P4-versnellingsbak met schakeling vanaf het stuur

De actieve leden die mij gedurende de afgelopen zomermaanden regelmatig gezien en gesproken hebben, wisten dat mijn LHD Rover P4 1953 tijdens een testritje op 22 juli problemen had gegeven met de koppeling of de versnellingsbak, en de uitdaging bestond erin om de wagen rijklaar te krijgen voor een toegezegd huwelijk op 22 september.

Naar huis laten slepen en intussen nadenken over de mogelijke oorzaak: versleten koppeling, problemen met de bedieningsstangen, een breuk in de versnellingsbak? Tenslotte was alles bijna 60 jaar oud, een leeftijd die geen enkele autofabrikant zijn producten toewenst, want dan gaat hij zeker failliet. (Rover is na 100 jaar autoproduktie in het voorjaar 2005 op de fles gegaan, maar om andere redenen.)



Om aan de koppeling te geraken, moet de versnellingsbak er uit en het officieel handboek voorziet en beschrijft die procedure tot in de details:

- de auto opkrikken en ondersteunen met 4 steunen onder het chassis;
- zowel motor als versnellingsbak ondersteunen met 2 hydraulische krikken;
- tapijten en voorbank verwijderen;
- het afsluitpaneel over de versnellingsbak verwijderen (20-tal bouten);
- koppelingspedaal & veer loskoppelen;
- de kabel voor de kilometerteller losmaken;
- contact voor de bediening van het achteruitrijlicht losmaken
- losmaken van 2 steunpunten die de versnellingsbak achteraan ondersteunen;
- freewheel kabel losmaken;

- de opening vergroten, want de versnellingsbak wordt er langs binnen uitgehaald en daarvoor herneem ik hierbij letterlijk de tekst uit de Operation Manual, February 1953:

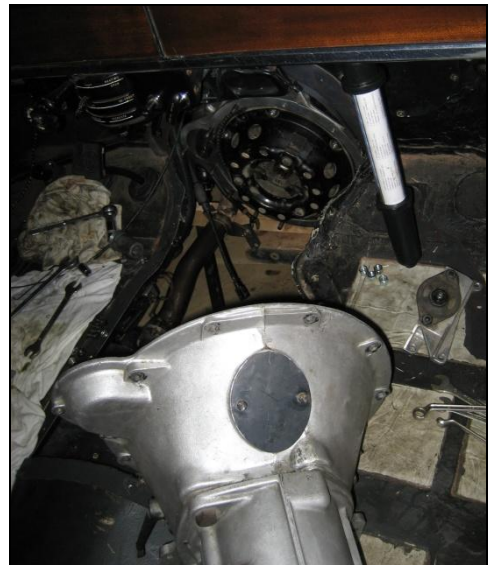
It may now be necessary to increase the size of the gearbox withdrawal aperture in the floor; this operation can be effected in the following manner:

- Make a saw cut at the point in the aperture where the toe board meets the footboard, for a distance of 1,5 in. (38 mm) in the direction of the dipper switch.*
- Make a second cut, $\frac{3}{4}$ in. (19 mm) long, 14,5 in. (370 mm) from the rear end of the aperture and parallel to the first cut.*
- The floor section between the two cuts can now be bent to facilitate gearbox removal.*

Punt a) hiervoor: 'in the direction of the dipper switch' is natuurlijk een beschrijving voor de right hand drive modellen en dus hier niet van toepassing.

Punt c) hiervoor: '...to be bent...' stuitte zowel bij Steve als bij mezelf op nogal wat verzet maar na uren proberen, hebben we deze procedure dan maar noodgedwongen toegepast;

Vervolgens met zijn assistentie de versnellingsbak uit de wagen gehesen en op de werkbank geplaatst voor verder onderzoek.



Opgelet: een versnellingsbak blijft op vandaag een zwaar onderdeel maar de exemplaren uit die tijd waren loodzwaar en de reden waarom de eigenaar/schrijver een acute blokkering van de rugspier opliep!

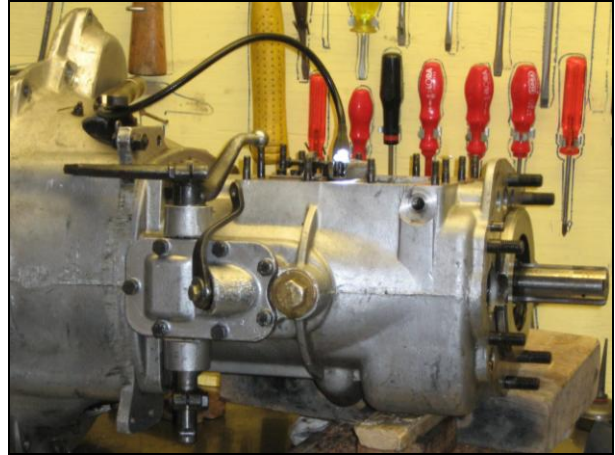
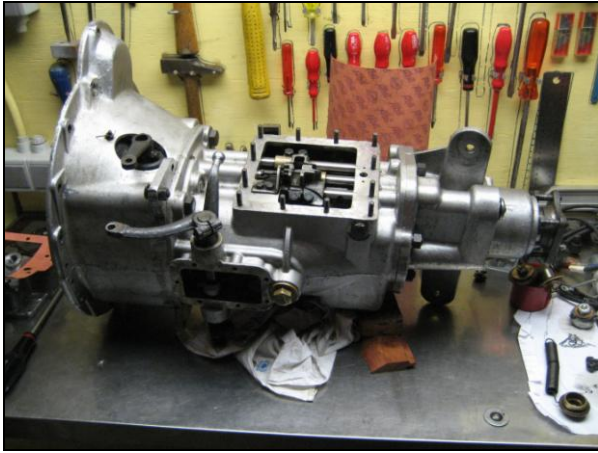
De koppeling:

- de demontage van de koppeling (6 zelfborgende moeren) houdt niets in;
- de koppelingsplaat was niet vet en nog voorzien van voldoende frictiemateriaal;
- de montage van de koppeling met een 'homemade' (houten) montage-as = simpel;
- de koppeling met de 3 veervingers werd nagemeten en bijgesteld;
- montage van de koppeling met nieuwe zelfborgende nylon moeren.

De versnellingsbak:

- verwijderen van de 12 moeren die het inspectieluik op zijn plaats houden;
- de 3 assen worden zichtbaar;
- met een schroevendraaier waren de verschillende assen verschuifbaar en de versnellingen te nemen. De achteruit ging beduidend stroever, maar er wordt dan ook extra tandwiel geactiveerd.
- Was dit de reden waarom het op 22 juli onmogelijk was om een versnelling te selecteren? Op deze vraag vonden we (+ Steve) niet onmiddellijk een antwoord en daarom monteerden we het ganse zaakje terug in de wagen, met aansluiting en afstelling van de stangen. Een eerste test ging de mist in: geen versnellingen te nemen! Dus moesten de stangen nagezien worden en dat zijn er voor de bediening twee: 1 voor de langsrichting en 1 voor de dwarsrichting.

- de as dwars onderaan de versnellingsbak gaf zowat 1 mm speling: d.w.z. weinig voor een schrijnwerker of metselaar maar duidelijk teveel in mechanische ontwerpen, m.a.w. de 2 bronzen bussen en de bijbehorende dichtingen waren aan vervanging toe. Onze leverancier in Engeland (dank aan Steve om die man te bellen want mijn gesproken Engels is niet zo best) bezorgde ons deze onderdelen binnen de week.
- Montage van deze bussen + invetten = 'straightforward job'; binnen 1 uur gedaan;
- Knippen van een nieuwe dichting;



Enfin, een gans verhaal, een tweede montage + test en die ging als volgt:

- auto buiten geduwd (zonder bevestiging van de cardanas aan de versnellingsbak);
- de 2 'monteurs' nemen elk plaats op een klein bankje vooraan in de auto;
- motor starten:
 - neutraal = probleemloos;
 - 1^{ste} t.e.m. 4^{de} versnelling + test met / zonder freewheel = probleemloos;
 - De achteruit ging helemaal niet;

Een derde demontage volgde (ditmaal helemaal alleen, maar oefening baart kunst!) met losmaken van het freewheel gedeelte (Rover brevet daterend van 1933) op de werkbank en demontage van alles wat in de versnellingsbak op de achteruitas was gemonteerd, gevolgd door de verwijdering van de as zelf. En nu wordt het interessant want we vinden de oorzaak van onze miserie:

- dwars op die as zijn 3 inkepingen in V-vorm gemaakt om er een kogel in te laten rusten, d.w.z. om het 'uit versnelling wippen' te vermijden.
- De kogel zelf wordt tegen de as geduwd met een forse veer.
- De veerkracht op de kogel zorgde er in de loop van de jaren voor dat een groef in de langsrichting werd gemaakt en dat het overtollige materiaal opzij wordt geduwd, dus groter dan de initieel gedraaide diameter in de jaren '50.
- Dit extra materiaal maakt dat de as niet meer kon verschuiven in de daartoe bestemde openingen van de versnellingsbak.

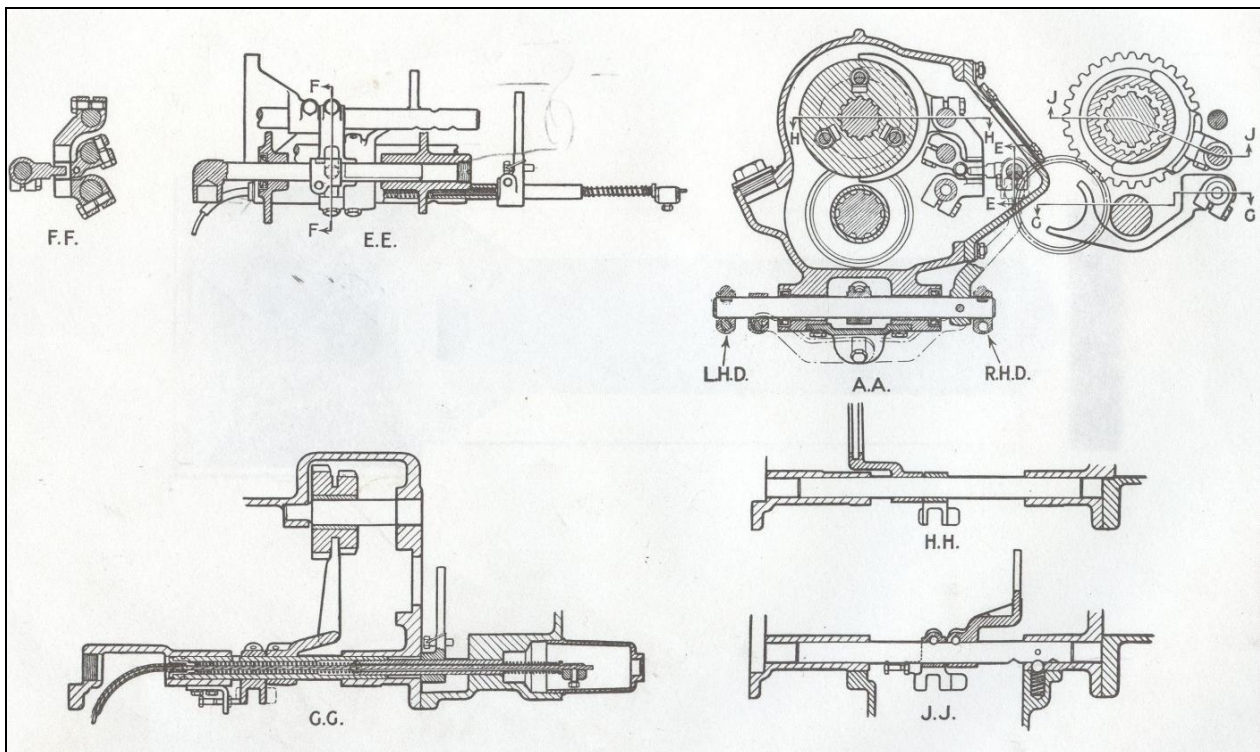


- Schuurpapier (korrel 600) op een vijl en het overtollige wegvijlen was de oplossing. (De leverancier in Engeland heeft eventueel nieuwe assen 'op 't schap liggen')
- Een beetje fijne olie en een iets minder sterke veer deden de rest en de as verschuift zonder enige speling in de behuizing van de versnellingsbak.
- Montage was na deze 3^{de} maal een fluitje van een cent: bijna met de ogen dicht.

Een eerste testrit gaf enkel nog aan dat het achteruitrijlicht altijd bleef branden. Zou ik toch iets vergeten monteren zijn? Nochtans werd er niets op de werkbank achtergelaten. In afwachting van onderzoek, het lampje maar verwijderd.

Een tweede testrit – intussen waren we al midden september – gaf aan dat zowat alles ongeveer functioneerde maar dat plots het lampje van de ontsteking bleef branden = batterij wordt niet meer opgeladen. Donderdagavond, net voor het huwelijk van 's zaterdags en ten einde raad, bij mijn carrossier langs geweest en hem de resterende problemen voorgelegd:

- Lampje van de ontsteking bleek vervuilde contacten in de stroomregulator te zijn. Opgelost door met een vijltje uit een Zwitsers zakmes contactpunten even bij te werken = kan ik in het vervolg ook zelf doen.
- Het beter optrekken zonder luchtfilter moest betekenen dat de luchtstroom ergens onderbroken of onvoldoende was: dit bleek de vervuilde filter (gaas boven het oliebad) te zijn = kan ik in het vervolg ook beter zelf controleren en reinigen.
- Het schokken bij hogere toerentallen was te wijten aan een te arm benzinemengsel. Accuraat verhogen van het CO-gehalte met een professionele meter en nu werkt de zescilinder van bijna 60 jaar oud zoals het hoort. Eindelijk! Nadeel is wel dat we hiermee voor iets meer luchtverontreiniging van onze planeet zorgen en dat de garage merkbaar meer naar onverbrande gassen ruikt maar dat vind ik persoonlijk niet erg.



Op D-day, de dag van het huwelijk, heeft de P4 probleemloos zijn plicht vervuld!

Met dank aan de clubleden in het algemeen voor hun praktische aanbevelingen en tips tijdens onze gesprekken op de praatavonden en de rally, en aan Steve in het bijzonder voor zijn bezoeken ('pop arounds'): meerdere gedachten geven altijd meer dan één idee.

Diegene die denkt mijn montage-as voor de koppeling nodig te hebben, altijd welkom.

Guy Pieters, 23/09/2012.

THE TRIALS AND TRIBULATIONS OF A TRIUMPH

Those of you that have read *Der Prozess* by Franz Kafka will recall the feelings of frustration as the victim finds himself put on trial for apparently no reason. Hopefully, you can appreciate those same feelings of helplessness at my recent encounter with Belgian bureaucracy.

Fact: In 2010 1,020,000 people were employed in the Belgian public sector. That is 22,7% of the total working population¹.

Now, why, you are asking yourself, did I start my story with that particular fact? It is just that since the end of August (2012) I can now understand why even that number is insufficient to cope with the wealth of paperwork created by the intricate legal quagmire that is the Belgian way of life.

Let me start my sorry tale. The 28th August began cold, wet and miserable. A typical Belgian summer's day, I hear you say. I was driving Charlie, our red Triumph TR6, to the *keuring* for her (yes! Charlie is also a girl's name) annual health check. It is always a time of trepidation for me. I had checked her over pretty carefully and made sure that everything that should be working was and that her levels of CO had been brought back into line through a quick visit to our friendly mechanic, Eddy.

Invariably, she sails through but this time I was in for a shock. I knew there was something up when the young man who had asked to see the stamp in the chassis called his boss over and then started an intense discussion rather like a pair of doctors who have bad news to impart but don't have the courage to confront the poor patient but who is nevertheless within earshot. Not only did she fail due to high emissions (turns out that the choke was still partially engaged!!) but I was asked by a particularly officious character to produce an *attest* for the chassis stamp.

When the more senior of the two asked if I had the said *attest* I replied that I had no clue what they was talking about. That obviously didn't please Mr. Officious, so in an effort to appease him I asked for further clarification. It appears that Triumphs built in the UK and exported to the USA in 1976 did not carry chassis stamps; the American authorities being quite happy to rely on the three separate identification tags riveted to the vehicle.

When the car was imported into Belgium in 1976 it would have been stamped by either the official importer of such cars (perhaps Rover by then?) or by an official at the *keuring*. I then made the mistake of asking why it was necessary to have a piece of paper showing that the car had a stamp in her chassis when it was quite obvious that there was a stamp in the chassis for all to see. Not only that but that the stamp matched all the other references to the chassis number that the TR6 carries.

Remember, Charlie was imported into Belgium by a garage in 1993. She was purchased by her first Belgian owner who kept her registered on the road as a normal car (i.e. no "O" plate) and who then sold her to me. She has been to the *keuring* every year since 1993. This was the first time anyone has ever mentioned anything at all about an *attest*.

Presented with my certificate of failure at the *keuring*, I had two weeks, or so I thought, to sort out both the emissions problem and the lack of an *attest*. Our first port of call was to telephone the previous owner and asked whether, by any remote chance, he had a copy of this elusive piece of paper. He explained that whilst he still had the Heritage Certificate (which he would later email to me) he had never seen, nor indeed heard of, any such *attest*. Furthermore, he had never been asked for such a thing during all his visits to the *keuring* and certainly never received such a document from the garage that originally imported the car.

The next step was to contact someone official. Being totally hopeless when it comes to dealing with Belgian bureaucracy I left it to Bieke to contact someone at the FOD and ask what we should be doing to rectify this most drastic situation. She was informed that the inspector I had encountered at the *keuring* was quite within his rights to demand such a document and it was *an essential piece* of paper. When asked why it was that ever since the car was originally imported no-one had ever asked for sight of this particular document his only response was to repeat that it had been a requirement

¹ SOURCE: UNECE Statistical Database 2010

since 1976! I assume what he was carefully avoiding saying was that 19 out of 20 people who work at the *keuring* have no idea what they are doing! However, there was some good news. Apparently, we had three months, not two weeks, to rectify the situation. The two week deadline was for a retest regarding the emissions. His recommendation was that we should write a letter to the department that deals with homologation issues and ask for their guidance.

My next job was to sort out Charlie's exhaust and get her re-tested. She passed. I was issued with a new Certificate of Failure (together with another bill for €11) and given three months to sort out the missing *attest*.

A few days later we received a letter from the FOD laying down the requirements for re-issuing an attest for the chassis stamp. This was shortly followed by a letter demanding an *administration* fee of €67. The former letter also referred to a document available on-line which gave details of what happens when you don't have a chassis stamp – I think they were missing the point that Charlie did already have a chassis stamp, it was just lacking the piece of paper that says that it does have a chassis stamp!

It took several days of intensive photography and scanning to produce the final set of documents which was to be sent to the FOD. These included my passport and residency permit, ownership documents, purchase receipt, photos of all four sides of the car (why?), photos of all the tags which carry the chassis number plus, of course, the chassis stamp itself.

After two or three weeks I received a further letter by way of response from the FOD. It said they were confused about the engine number. Apparently, *I was confused* about the engine number and had taken a photo of the part number rather than the engine number. However, they did say I could email my response. I duly took some more photos, adjusting the contrast so that the faint outlines of the engine number could be still seen and emailed them back on 12 November.

I then waited. And waited. I heard nothing. So, with 10 days to go to the end of the three months allowance I asked Bieke if she could email a suitable communication to the FOD and ask what was going on as we hadn't heard anything for the last month.

Within a day or so we had a reply saying that we had a choice between (a) taking the car to the FOD at Brussels, (b) a home visit (really?) and (c) taking the car to the *keuring*. They strongly suggested we opted for the first option as they could not guarantee that either of the others could be arranged within the time frame of a week. Obviously, extending the three month's allowance would have entailed a completely new visit to the *keuring* with more expenditure. So we settled for the first option, a drive to Brussels with an appointment to meet a certain gentleman who would "accompany the car and me to the garage for *the inspection*".

So it was at 8.15am on Wednesday 19th December I drove off in Charlie, picking up Guy Pieters en route and who had kindly offered his services as interpreter and peace-maker, direction Brussels. Unlike every other morning for the last six months it wasn't raining and we made good time. Our euphoria was, however, short-lived as we had to stop at the service station at Groot Bijgaarden to adjust the timing on Charlie. We have now got it down to a fine art that we can whip out the strobe, attach it to the correct terminals, loosen the distributor and adjust the timing all in a matter of minutes. We were on our way again very quickly and arrived at the FOD well before our allotted time of 10.00am.

The first obstacle to overcome was finding a parking spot. Guy directed me to park on the pavement opposite the building whilst he disappeared in search of a suitable man to interrogate. We were then directed to enter the building in Charlie and drive up to the second floor where we could find a parking spot. Even that proved slightly more taxing than it sounded as the first floor is labelled 1A and the second floor is 1B. Did they mean for us to park in 1B or the floor above which they labelled as Floor 2? Decisions! Having parked the car on Floor 2 (per the label and not the actual location) we had to find our way back down to the ground floor again.

The kind receptionist at the front desk then told us the person I had communicated with and made the appointment with did not exist! Let me run that by you again. I had an email from a certain

gentleman, who, the receptionist claimed, did not actually exist and even after asking her colleague claimed never to have set foot in the building. Guy, patiently, suggested that they telephone the department (homologation) and simply enquire with someone, anyone, whether he existed. After all, I cannot believe I had been in communication with the dead – I don't think they use emails yet.

Eventually, and it did take many minutes, they managed to get hold of someone who could vouch for the existence of the certain gentleman. He would come down and meet us in the foyer shortly. After a few more minutes the gentleman did appear and did not resemble the living dead or even the non-existent. He was not aware that we had parked on the second floor, or even that there was a second floor car park so we ended up escorting the gentleman to the car park.

Once there he took over and started going over the car, opening his files and taking photos of all the plates that I had laboured so intensively over a couple of months previously. He questioned me on every subject under the sun in his attempts to prove that the car in front of him was indeed the car in the photos and not some holographic image or cardboard cut-out put together to fool the enemy.

I did ask why it was necessary to have an attest at all to which he could not really reply. He did clarify that the Belgium authorities had decided back in the 70s to insist on a chassis stamp as they believed it to be less open to fraud than the tags normally attached to cars produced before that time. I did point out that it was a whole lot easier to cut out the chassis stamp and re-weld it into a different chassis than it was to remove just one of the tags in the TR6. To remove one tag it is necessary to remove the steering wheel, whole dashboard and windscreen. You would then have to find a way to age a fake tag including finding some suitably oxidised aluminium rivets with which to hold it in place before rebuilding the car. And that is just one of the three tags! It seems that the real reason is simply "because that is what it says in the book". There is no rhyme nor reason to it when it comes to older cars other than to confirm to what "the book says".

The conclusion was that he was happy, having taken an identical set of photographs to those that I supplied in the first place and promised that the attest would be sent to me "soon". He hoped it would be by the Friday, in time for the expiration of the three months, but couldn't guarantee it as it was necessary for his boss to review all the bits of paper before they would be allowed to send me the right piece of paper. He suggested that if it didn't appear on time that we take Charlie to the *keuring* again and request an extension to the three months.

That is what we did. The letter turned up on the 26th December and I am now waiting for it to stop raining long enough to take Charlie back to the *keuring* to show them my precious bit of paper! But I doubt that the story will end there.

In concluding, it is worth mentioning that I have now driven to the *keuring* four times, once to Brussels, clocking up more miles in resolving the issue than I did in the whole of the last twelve months. It has cost me the price of the initial *keuring* plus the second one (emissions check) plus the extension and no doubt a further fee once I take her with the piece of paper. In addition it has cost me 67 euros for "administration" and personally quite a lot in time (probably the best part of 10 hours including the usual waiting time every time at the *keuring*), energy, photographic paper and computer time for which naturally there is no compensation. And all for what? A piece of paper! I shall treasure that piece of paper and pray that I never lose it!

One question remains. Why is it necessary for me to now carry this piece of paper with me. I know that only 1 out of 20 officials at the *keuring* know their job but surely their records or even the FOD's records must be capable of showing that a chassis stamp has been suitably verified and approved?

I am now in the process of trying to import the XJS. I have sneaky suspicion it won't be easy! But that's a story for the next issue.

Steve Myers

Réparation d'une boîte de vitesses avec changement au volant pour Rover P4

Les membres que j'ai côtoyés régulièrement pendant l'été savaient que lors d'une sortie le 22 juillet avec ma Rover P4 de 1953 et conduite à gauche j'avais eu des problèmes d'embrayage ou de boîte et le challenge consistait à réparer tout cela en vue d'un mariage le 22 septembre. La voiture fut remorquée à la maison et pendant ce temps réfléchir à ce que pourrait être la cause : embrayage usé, problèmes avec les barres de commande, un bris dans la boîte même ? De toute manière après 60 ans aucun constructeur ne garantit son produit sinon il serait depuis longtemps en faillite. (Rover est parti en faillite peu après 100 ans de production en 2005 mais c'était pour d'autres raisons)

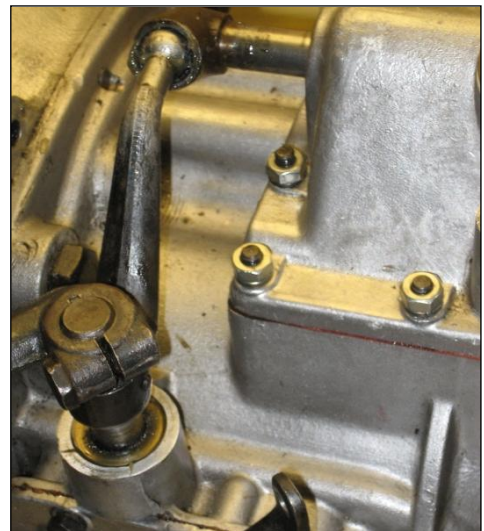
Pour accéder à l'embrayage, il faut retirer la boîte de vitesse suivant une procédure décrite en détails dans le manuel d'entretien :

- Mettre la voiture sur cric et la soutenir avec 4 supports sous le châssis ;
- Soutenir le moteur et la boîte avec 2 crics hydrauliques ;
- Enlever le tapis et la banquette avant ;
- Retirer le capot de la trappe de visite sur la boîte de vitesse (une vingtaine de boulons) ;
- Déconnection de la pédale d'embrayage et du ressort ;
- Détacher le câble du compteur de vitesse ;
- Détacher le contacteur pour l'activation du feu de recul ;
- Déconnecter à l'arrière les 2 points de soutien de la boîte ;
- Détacher le câble du « freewheel » ;

Agrandir le trou parce que la boîte doit sortir par l'intérieur du véhicule conformément au manuel d'opération datant de février 1953 :

It may now be necessary to increase the size of the gearbox withdrawal aperture in the floor; this operation can be effected in the following manner:

- d) *Make a saw cut at the point in the aperture where the toe board meets the footboard, for a distance of 1,5 in. (38 mm) in the direction of the dipper switch.*
- e) *Make a second cut, ¾ in. (19 mm) long, 14,5 in. (370 mm) from the rear end of the aperture and parallel to the first cut.*
- f) *The floor section between the two cuts can now be bent to facilitate gearbox removal.*



Point a) 'in the direction..... la procédure est évidemment décrite pour une conduite à droite et cela change quelque peu la manière de procéder quand c'est une conduite à gauche.

Point c) aussi bien Steve que moi-même avant eu du mal mais après quelques heures nous avons fini par comprendre la procédure et à l'appliquer.

Ensuite avec l'assistance de Steve la boîte fut retirée du véhicule et placée sur l'établi pour de plus amples recherches.

L'embrayage :

- Le démontage de l'embrayage (6 écrous autobloquants) ne représentait pas un grand travail ;
- Le disque d'embrayage n'était pas gras et avait encore assez de matière de friction ;
- L'assemblage de couplage avec un axe en bois (fait maison) était simple ;
- Le couplage avec les 3 ressorts fût mesuré et ajusté ;
- Le remontage de l'embrayage avec de nouveaux écrous autobloquants en nylon.

La boîte de vitesse :

- Enlever les 12 écrous qui tiennent la trappe de visite en place ;
- Les 3 axes deviennent visibles ;
- Avec un tournevis il y a moyen de faire glisser les différents axes pour changer les vitesses. La marche arrière était beaucoup plus dure mais il y a une roue dentée en plus à activer ;
- Etait-ce la raison pour laquelle le 22 juillet il n'y avait plus moyen de changer de vitesses ? A cette question ni Steve ni moi n'avions une réponse immédiate et pour cela que nous avons remonté tout dans la voiture avec liaison et réglage des barres. Un premier test foira : pas moyen d'enclencher une vitesse ! Donc il fallait vérifier les barres et pour le fonctionnement il y en a 2 : 1 longitudinale et 1 transversale.
- L'axe situé sous la boîte de vitesse avait un jeu d'environ 1mm; si ceci est peu pour un maçon ou un menuisier, c'est de trop pour des pièces mécaniques. Les bagues en bronze et les joints y associés devaient être remplacés. Notre fournisseur anglais grâce à Steve nous livra les pièces endéans la semaine.
- Le montage des bagues ainsi que le graissage fût fait en 1 heure ;
- La coupe du nouveau joint.

Enfin, toute une histoire, un 2° montage + le test qui se déroula comme suit :

- L'auto fut poussée dehors (sans fixation des cardans de boîte) ;
- Les 2 monteurs prirent place chacun sur un petit banc à l'avant de la voiture ;
- Démarrage du moteur :
 - En position neutre, sans problèmes ;
 - 1° jusqu'à 4° vitesse + test avec et sans « freewheel », sans problèmes ;
 - La marche arrière ne fonctionnait pas du tout.



Un 3° démontage suivit (cette fois tout seul et la pratique appelle l'art) avec démontage de la partie « freewheel » (un brevet de Rover datant de 1933) et pose de tout sur l'établi. Un démontage complet s'ensuit de tout l'intérieur de la boîte pour la partie montée sur l'essieu arrière, suivi de l'enlèvement de l'essieu lui-même. C'est maintenant que cela devient intéressant parce que nous trouvons l'origine de nos misères :

- Transversalement par rapport à cet axe se trouvent 2 encoches en forme de V faite pour y laisser reposer une bille pour éviter le saut d'une vitesse.
- Cette bille est poussée elle-même contre l'axe au moyen d'un ressort puissant.
- La force exercée sur la bille a probablement fait au cours des ans qu'une rainure

longitudinale s'est formée transversalement et que la limaille formée en excès a été écartée, formant un diamètre plus grand que le diamètre initial des années 50.

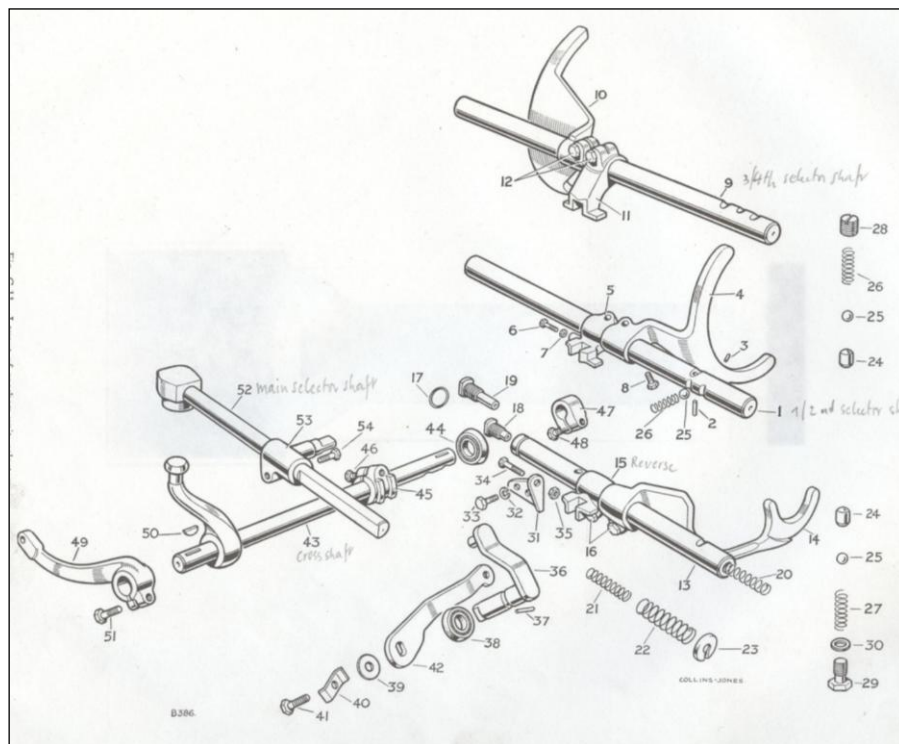
- Cet excédant de limaille a fait en sorte que l'axe ne savait plus glisser dans l'ouverture appropriée de la boîte de vitesse.
- Du papier de verre (grain de 600) et limer l'excédent était la solution. (Le fournisseur anglais a peut-être des nouveaux axes dans son stock).

- Un peu d'huile fine et un ressort un peu moins ferme feront le reste en permettant à l'axe de glisser sans jeu dans le boîtier de la boîte de vitesse.
- Le 3° remontage était maintenant un jeu d'enfant et se fit quasi les yeux fermés.

Un 1° test montra que le feu de recul restait allumé. Aurais-je oublié quelque chose ? En attendant de plus amples recherches, l'ampoule fut retirée.

Un 2° test à la mi-septembre montra que tout fonctionnait normalement mais que subitement le témoin d'allumage restait allumé ce qui veut dire que la batterie ne se recharge plus. Enfin le jeudi soir, juste avant le mariage et en manque d'inspiration je me rendis chez le carrossier pour lui exposer les petits problèmes restants :

- Le témoin d'allumage qui restait allumé était dû à un contact encrassé dans le régulateur. Ce fût solutionné avec une lime d'un couteau suisse en nettoyant les contacts.
- Le fait que la voiture accélérât mieux sans filtre à air a montré que le flux d'air était interrompu quelque part ou insuffisant : il apparût que le filtre était encrassé ; je pourrais dans le futur vérifier cela moi-même.
- Les chocs ressentis dans les hauts tours provenait d'un mélange d'essence trop pauvre. En augmentant le taux de CO avec un appareil professionnel, le 6 cylindre tourna comme il y a 60 ans. Enfin ! L'inconvénient est que cela n'est pas bon pour notre environnement et que dans le garage on sent plus d'essence non brûlée mais je ne trouve en final tout cela pas très grave.



Encore merci aux membres qui m'ont donné des conseils et des idées tout en discutant lors de nos réunions mensuelles et lors des sorties et alors plus particulièrement à Steve pour ses visites à la maison. A plusieurs on est toujours plus malin. Celui qui croit avoir besoin de l'outillage pour le montage de l'embrayage est toujours le bienvenu.

Guy Pieters, 23/09/2012

Verslag van de rally in de Hoge Veluwe, Nederland – 7 oktober 2012 georganiseerd door de ROCH (Rover Owners Club Holland)

Fred Couzy had zich voor deze rally al ingeschreven, maar zijn copiloot had het op het laatste ogenblik laten afweten en daarom contacteerde hij Jan Eggermont om uiteindelijk bij mij terecht te komen.

Door de overbelasting van mijn rug (cfr artikel over de versnellingsbak elders in dit bulletin) had ik toch wat twijfels om een ganse dag in een auto te gaan zitten, maar stemde toch toe.

Over het zitcomfort van een Rover P5 kunnen we kort zijn: die zetels of beter 'fauteuils' zitten zelfs na jaren fantastisch, want rugpijn heb ik die dag helemaal niet gevoeld. Goeie P5-stoelen toch? 's Anderendaags op het werk herbegon de miserie: ik ga toch bij mijn werkgever eens moeten navragen of er geen budget is om goede stoelen te kopen, maar in deze tijden van besparingen vrees ik er voor.

De rit naar de Hoge Veluwe tegen een constante snelheid van ongeveer 100 km/u werd zonder enige moeite afgereden. De term 'ongeveer' wil zeggen dat de naald constant tussen 90 en 110 schommelde, maar dat zal wel met de slijtage van de bedieningskabel te maken hebben. De machtige V8 in het vooronder deed 'effortless' z'n werk. Het verbruik over 400 km viel mee: 44 liter moesten we er op de terugweg bijkieperen, of een gemiddeld verbruik van 11 L/100km. Volgens onze ervaringsdeskundige, onze voorzitter Daniel, is dit goed mogelijk mits goed afgestelde carburatie.



De Veluwe op 7 oktober: mooie omgeving en schitterend weer; een openbaring voor wat mij betreft, want ik kende de streek helemaal niet. En fietsers! Natuurlijk verplaatst iedereen zich daar met de fiets. Opletten dus.

Nederlanders beginnen de dag traditioneel met koffie. Gebak was ook voorzien. Leuk om op die manier andere Roverenthousiastelingen te ontmoeten en bij te praten.

Het roadbook was goed gemaakt, op een paar cruciale foutjes na: als 'links' bedoeld wordt en men schrijft 'rechts', moeten we op enkele ROCH-leden uit de streek kunnen rekenen, om ons terug in de juiste richting te sturen.

In het clubblad van de ROCH heeft jarenlang het dagboek van de restauratie van een Rover P4 gestaan. Het ganse dagboek werd vervolgens gebundeld. Diegenen die dit willen inkijken, moeten het maar vragen. Ik heb het me aangeschaft. Verbijsterend gedetailleerd.

De terugweg, het begon toen reeds duister te worden, is een belevenis op zich. Een lange motorkap met links en rechts op de voorvleugels een rode verklikker, is gewoon subliem.



Niet te verwonderen dat in Engeland o.m. zowel de Queen als de Prime Minister zo'n auto in hun garage hadden. En als het voor hen goed was, zal het voor ons ook wel OK zijn, zeker?

Guy Pieters, 18/12/2012.

Rondrit op de grens van de 2 Brabanden

Op zondag 27 mei vond de eerste rondrit van het jaar plaats. De bedoeling was om min of meer de grenslijn tussen de provincie Vlaams-Brabant en de provincie Waals-Brabant te volgen. De zon scheen overvloedig op deze Pinksterzondag, wat natuurlijk altijd lekker meegenomen is als we een uitstap doen met onze oldtimers.

De plaats van afspraak was ditmaal Rosières, langs de E411. Zo'n dozijn auto's verscheen om 10u op het appel, waarna de deelnemers tips en uitleg kregen. Tegen de tijd dat iedereen elkaar had begroet was het al 10u30 en konden de eerste auto's vertrekken.

De lus van de ochtendrit liep eerst langs Wavre en deed dan de gemeenten Ottenburg, Huldenberg en Overijse aan alvorens opnieuw de E411 te dwarsen en koers te zetten naar het meer van Genval, waar we voor het middagmaal werden opgewacht in restaurant "Le Riverside", een zaak die Guy Vandenberghe goed kent. Bedankt voor de tip, Guy!

Het aperitief werd in de tuin geserveerd, maar omdat de zon zo hard brandde en er wat te weinig parasols waren, werd besloten om toch maar binnen te eten.

Na een uitstekende maaltijd was het tijd voor de namiddaglus. Van Genval liep het traject nu via Rixensart en La Hulpe doorheen enkele mooie landschappen naar Waterloo, waar we opnieuw samenkwamen voor een verfrissend glas in taverne "La Pomme".

Van daaruit vertrok iedereen weer naar huis. Ik meen te mogen zeggen dat we allemaal een leuke dag hadden beleefd!



Daniel Saive

Compte rendu du rallye Hoge Veluwe, Pays Bas – 7 octobre 2012 organisé par ROCH (Rover Owners Club Holland)

Fred Couzy s'était inscrit pour ce rallye mais son coéquipier a déclaré forfait à la dernière minute. Après avoir pris contact avec Jan Eggermont il a finalement abouti chez moi. Mes ennuis de dos (voir l'article sur la boîte de vitesse ailleurs dans ce bulletin) m'ont fait hésiter de m'asseoir toute une journée dans une voiture mais en fin de compte j'ai marqué mon accord.

Je ne vais pas m'étendre sur le confort de la Rover P5 : même au bout de tant d'années les sièges (je devrais dire les fauteuils) sont remarquables car je n'ai pas senti mon dos de toute la journée. Les problèmes ont recommencé le lendemain au travail : je devrais demander à mon employeur s'il n'y a pas de budget pour acheter de bonnes chaises, mais en cette période de restriction budgétaire je crains le pire.

Le voyage vers le Hoge Veluwe s'est fait sans problèmes à une vitesse constante d'environ 100 km/h. Le mot "environ" fait référence à l'aiguille du compteur qui oscillait constamment entre 90 et 110. Probablement à cause de l'usure du câble. Le puissant V8 a rempli son contrat sans grands efforts. La consommation était fort acceptable : 44 litres pour 400 km, soit une consommation moyenne de 11 lit/ 100 km. Notre expert de service et président Daniël estime que cela est parfaitement faisable pour autant que la carburation soit bien réglée.

Le Veluwe un 7 octobre : très beaux paysages et superbe temps. Une véritable révélation pour ce qui me concerne car je ne connaissais pas du tout la région. Et bien entendu tout le monde se déplace en vélo. Il s'agit de faire attention. Traditionnellement les néerlandais commencent la journée avec du café et des gâteaux, ce qui est une façon très agréable de rencontrer d'autres fans de la marque.



Globalement le road book était bien fait, malgré quelques petites erreurs. Si on marque «droite» alors qu'on veut dire «gauche» il faut espérer que des membres ROCH de la région soient présents pour nous guider.

La revue du club ROCH a publié pendant des années le journal de restauration d'une P4. Je me le suis procuré et ceux qui veulent le consulter n'ont qu'à le demander. C'est surprenant de précision.

Le retour, alors que la pénombre s'installe, est une expérience en soi. Un long capot avec à gauche et à droite une petite lampe rouge : c'est sublime.

Pas étonnant qu'au Royaume Uni tant la Queen que la Prime Minister avait une voiture semblable. Et si c'était bon pour elles cela le sera pour nous aussi, sans doute?

Guy Pieters, 18/12/2012.

Mijn Rover P5

Het begon allemaal in 1974, ik kwam in Antwerpen studeren aan de Academie voor Schone Kunsten. Ik volgde schilderen bij prof. Lode Jacobs, een heel fiere heer die in een Lancia Flavia coupé Pininfarina reed, heel elegant. In Amsterdam, mijn geboortestad, had ik als twintiger na één jaar mijn nieuwe Mini 1000 in de prak gereden. Typisch voor die leeftijd, ik had natuurlijk nog maar juist mijn rijbewijs. Dat begon dus al goed...

Ik ben toen motorfiets gaan rijden, een BMW R50 van de vijftiger jaren, zo'n moto waar de Franse Gendarmes mee rijden in de films van Louis De Funès. Héél Europa heb ik er mee afgereden met vrienden, tot in Griekenland toe.

Na twee jaar leerde ik mijn vrouw Fabienne kennen op een bal van de academie. Haar vader had in 1974 een nieuwe Rover 3500 S gekocht in Arctic White met een zwart lederen interieur en zwart vinyl dak. Prachtig! Nee, niet met het reservewiel achterop, daar hield hij niet van. Voor mij als studentje een kanon van een auto, zo'n *power*! De deuren mocht je niet dicht gooien, die moest je gewoon in het slot laten vallen en dan gaf dat ook een prachtig geluid, als die deur in dat slot viel.

We zijn toen verschillende malen met de schoonouders naar Parijs geweest en op een boulevard in Parijs zag ik voor het eerst een zacht grijsgroene P6, héél gedistingeerd. Ieder weekend op het buitenverblijf mocht ik de witte P6 wassen, mijn schoonvader zat dan op de



BBC naar een rugbymatch te kijken. Die auto was dan even van mij, ik mocht hem starten en op de oprit rijden, dat was iets... Nu ja, bij het wassen van een witte propere auto (in mijn gedachten was die auto nooit vuil) leer je goed de sensuele vormen van zo'n automobiel kennen, vooral de rechtopstaande plastic tepeltjes op de stadslampjes vooraan, waar je altijd je hand aan openhaalde of waar je zeemvel achter bleef hangen.

Ik stond natuurlijk in trance te dromen tijdens het wassen. Zo'n auto zou ik wel lusten, maar ja... Fabienne reed in een Fiatje 500 en ik op een oude motor.

In 1980 – ik was inmiddels afgestudeerd en had lang genoeg van een Rover gedroomd – vond ik in Brussel mijn P5B Saloon van '69. Burnt Grey was de originele kleur, de wagen was toen 11 jaar oud en al eens overgespoten in een net iets te rood Burnt Grey. Als ik dan op meetings kwam van de Belgische of Nederlandse Rover club stoorde mij dit. Ik reed de P5 in die tijd als dagelijkse auto, de benzine was nog betaalbaar. Ik liet een cassettespelertje inbouwen met een lekkere versterker en ik hing twee boxen vooraan onder de handschoenplank. In die tijd luisterde ik graag naar reggaemuziek. Het contrast kon niet groter zijn: rijden in de auto van de Queen en luisteren naar de sarcastische Jamaïcaanse dichter Linton Kwesi Johnson die "Inglan is a bitch" zong. Je moet het natuurlijk wel even in z'n tijd zien: je was als academiestudentje nou niet bepaald voor het bewind van Margaret Thatcher.

De P5 had natuurlijk achterstallig onderhoud nodig zoals elke pas aangeschafte tweedehandswagen.

Na 4 maanden lag m'n voorruit aan diggelen door te dicht achter mijn voorligger te rijden. Pech.

Er werden vooraan nieuwe binnen-vleugels gemonteerd, plus nog wat laswerk aan de balken. In 1982 is er een gereviseerde jongere ruilmotor van een P6 in gezet. Ik was in die tijd in onderhoud bij Minor Motor Cars in Amsterdam, twee keer per jaar als ik daar was kocht ik een nieuw spatbord of een nieuwe deur die ik netjes droog (warm) stockeerde. Binnenbalken, buitenbalken en natuurlijk de beroemde D-posten.



In 1992 werd de auto dan toch eindelijk eens afgekeurd op de technische controle voor z'n balken. Tijd voor een totale restauratie, de auto was inmiddels ook al 23 jaar oud.

Ik heb toen besloten om de kleur te veranderen en heb gekozen voor Arden Green. Echt een Britse kleur vond ik. Het was wèl een kleur van het bouwjaar van mijn auto, 1969. Daarna werd de auto totaal in de Dinitrol gezet.

Inmiddels had ik bij Beherman Demoen Antwerpen 4 nieuwe Rostyle wielen gevonden, die lagen nog zo op het schap. En ter completering nog een nieuwe voorbumper en achterbumper, en van toen af begon het genieten, rijden, onderhouden en poetsen.



Van de Hollandse Rover club ben ik al 8 jaar geen lid meer van, maar ik ben toch blij dat ik nu lid ben van de British Classic & Rover Club Belgium.

Fred Couzy

De uitgifte van een bulletin blijkt ieder jaar een huzarenstukje te zijn.

Daarom is een dankwoordje aan de leden hier zeker op z'n plaats, zo onder meer aan: Guy Vandenberghe, Jan Eggermont, Fred Couzy, Phil Gates, Steve Myers en Daniel Saive voor het doorsturen van artikels en foto's, correcties en vertalingen.

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, entre autres: Guy Vandenberghe, Jan Eggermont, Fred Couzy, Phil Gates, Steve Myers et Daniel Saive qui ont contribués avec des articles, des corrections, des photos et les traductions.

Guy Pieters

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^{er} mars, est considéré comme démissionnaire. Il lui est alors envoyé une lettre avec la mention 'démissionnaire':

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

Art. 3

Des formulaires-réponses seront toujours employés lors de l'organisation d'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.



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. Allée du bois de Bercuit 32 B-1390 Grez-Doiceau
Tel / Fax : +32 (0)10 888.268
<http://bcrb.org/BCRCB.htm>

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 "L'Espace" 152, François Gaystraat 152, 1150 Brussel, vanaf 20.00 uur.

Het lidgeld voor 2013 bedraagt 35,00 EUR.

Bankgegevens: BE57 230-0121362-35 / GEBABEBB ten name van
British Classics & Rover Club Belgium
Allée du bois de Bercuit, 32
1390 – Grez-Doiceau

Bestuursleden zijn o.m.:

Daniel Saive
Voorzitter
Allée du bois de Bercuit 32
1390 - Grez-Doiceau
tel & fax 010-888.268

Guy Pieters
Secretaris
Guido Gezellelaan, 25
9840 - De Pinte
tel.: 09-282.55.07
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. Allée du bois de Bercuit 32 B-1390 Grez-Doiceau

Tel / Fax : +32 (0)10 888.268

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

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, événements, 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 'Espace 152, rue François Gay 152, 1150 Bruxelles.

La cotisation pour 2013 s'élève à 35,00 EUR.

Les données bancaires: BE57 230-0121362-35 / GEBABEBB au nom du
British Classics & Rover Club Belgium
Allée du bois de Bercuit, 32
1390 – Grez-Doiceau

Membres du comité à contacter:

Daniel Saive
Président
Allée du bois de Bercuit 32
1390 - Grez-Doiceau
tél & fax 010-888.268

Guy Pieters
Secrétaire
Guido Gezellelaan 25
9840 De Pinte
tél 09-282.55.07
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. Allée du bois de Bercuit 32 B-1390 Grez-Doiceau
Tel / Fax : +32 (0)10 888.268
<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:

BE57 230 - 0121362-35 / GEBABEBB ten name van
British Classics & Rover Club Belgium
Allée du bois de Bercuit 32
1390 – Grez-Doiceau

- ° 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. Allée du bois de Bercuit 32 B-1390 Grez-Doiceau
Tel / Fax : +32 (0)10 888.268
<http://bcrcb.org/BCRCB.htm>

BULLETIN D'INSCRIPTION

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

° je verse 35,00 EUR au compte du club:
BE57 230-0121362-35 / GEBABEBB au nom du
British Classics & Rover Club Belgium
Allée du bois de Bercuit 32
1390 – Grez-Doiceau

° 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