

# THE “P” NEWS

12 – 2013

British Classics & Rover Club



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

---

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

## TO BE OR NOT TO BE

Bye, bye 2013, daar begint 2014 alweer en een nieuw werkjaar BCRCB, waarin we jullie clubleden, familie en vrienden natuurlijk weer niets dan positiefs toewensen.

Waarom dit welbekende Engelse citaat als voorwoord, zou je kunnen denken?

Ons autominnend clubje bestaat al een behoorlijk aantal jaartjes, en blijkbaar beginnen diezelfde spreekwoordelijke jaartjes bij sommige van onze mensen soms ietwat door te wegen, op een zodanige wijze zelfs dat vragen worden gesteld over bestaansrecht en toekomst van onze club. Zoals voorgaande decennia rustig voortkabbelen als een gezellige vriendenkring, steunend meestal op steeds dezelfde mensen, allemaal prima, maar leeftijd, beroeps- en andere bezigheden, tijd voor "andere" dingen, het valt blijkbaar in de meeste clubs steeds moeilijker in te passen: leden vallen af of weg, onvoldoende nieuwe gezichten komen bij, gebrek aan engagement en nieuwe initiatieven, onverschilligheid bij aanwezigheid en al of niet melden ervan (met vervelende gevolgen voor de initiatiefnemers) zijn allemaal momenteel bekende fenomenen in gelijk welke club, niet enkel bij ons. Het zal allicht de fout zijn van de zogenaamde crisis of van het Internet, een algemene malaise van gebrek aan belangstelling is overal een bekend verschijnsel. Dit wil niet zeggen dat wij het recht of de bedoeling zouden hebben iemand met de vinger te wijzen: het is nu eenmaal zo in deze samenleving, waar teveel tegelijk moet gebeuren en een keuze maken hoe langer hoe moeilijker valt.

Toch zit ook onze club, omwille van deze huidige situatie met een aantal pertinente vragen om antwoorden die duidelijkheid moeten geven aan het al dan niet voortbestaan van onze BCRCB. Voorlopig, voor 2014, nog niets aan de hand: een jaarprogramma is voorgesteld en in uitvoering, zoals steeds met ons jaarlijks diner als officieel startsein. Daarna rally's, barbecue en dergelijke, alom bekend en geprezen, met welgemeende dank aan de meestal klassieke organisatoren.

Maar wat daarna: moet het verder, moet het niet verder, moet het anders, zo ja, met wie en hoe? Blijven wij voortdoen in clubverband of zien wij mekaar, toevallig of niet, als vrienden sporadisch of na afspraak ergens terug, als de club ophoudt te bestaan? Sluiten wij individueel of in groep ergens anders bij aan of is het voor iedereen "goed geweest"?

Deze keer vragen wij jullie uitdrukkelijk en dringend om commentaar en reactie : wat staat er wel of niet te gebeuren vanaf 2015 ?

De discussie is geopend, via Internet, telefoon, op het diner, de maandelijkse praatavonden in Brussel, hoe meer hoe liever, maar het bestaan van de club zal er dit keer van afhangen, na het seizoen 2014. Komt er vernieuwing of niet, hoeft het nog, of niet meer?

Het wordt uw en onze beslissing, in uw belang en in het onze.

Hartelijk dank alvast voor uw belangstelling in de BCRCB en haar toekomst.

Het bestuur

# Editorial

## TO BE OR NOT TO BE

Bye, bye 2013 et voilà déjà 2014, une nouvelle année d'activités pour le BCRCB, au cours de laquelle nous ne vous souhaitons rien que du bonheur à tous, membres du club, à votre famille et à vos amis.

Pourquoi donc ce monologue en anglais en guise de préambule me direz-vous?

Notre modeste club d'amoureux de l'automobile existe déjà depuis un nombre honorable d'années. Et, manifestement, ces années commencent parfois à peser pour certains de nos membres, à telle enseigne que des questions se posent même quand à l'existence et à l'avenir de notre club.

Les décennies passées ont été confortablement vécues dans un agréable cercle d'amis, composé généralement des mêmes chics types. Toutefois, la vie, le travail et les autres préoccupations font que, dans la plupart des clubs, il s'avère de plus en plus difficile de s'impliquer. Les membres disparaissent ou nous quittent; trop peu de nouveaux visages apparaissent; le manque d'implication et de nouvelles initiatives se fait sentir; l'indifférence par rapport aux présences, annoncées ou pas (avec des effets contrariaants pour les initiateurs des activités), sont actuellement des phénomènes bien connus dans tous les clubs, pas seulement chez nous. Ce sera assurément la faute de la crise, ou de l'Internet. Le malaise généralisé dû au manque d'intérêt est partout une problématique familière. Cela ne veut pas dire que nous ayons le droit ou l'intention même de pointer l'un ou l'autre du doigt : il en est ainsi de nos jours, dans cette société, où tout doit se faire en même temps et où plus on attend de faire un choix, plus il est difficile de le faire.

Notre club ne fait pas exception à la règle : la situation actuelle nous confronte à quelques questions pertinentes quant à la survie de notre bon vieux BCRBC.

Pour le moment, pour 2014, rien à signaler : un programme annuel est proposé et sera organisé, comme toujours, avec pour coup d'envoi notre dîner annuel. Par la suite, nous connaissons les rallies, le barbecue et autres activités, formules déjà bien rodées et appréciées, y compris les remerciements chaleureux pour les organisateurs habituels.

Mais après? Devons-nous continuer? Devons-nous arrêter? Doit-on évoluer autrement? Si oui, comment et avec qui? Allons-nous continuer à nous rencontrer dans le cadre d'un club ou plutôt en tant qu'amis, sporadiquement, voire sur rendez-vous, si le club disparaît ? Allons-nous nous joindre à d'autres, individuellement ou en groupe? Ou le club vous convient-il tel qu'il est ?

Cette fois, nous vous demandons un commentaire et une réaction explicites et rapides : qu'est-ce qui est souhaitable ou pas à partir de 2015 ?

La discussion est ouverte, par Internet, par téléphone, au dîner, à la réunion mensuelle de Bruxelles : plus il y aura de réflexions, mieux ce sera. Cependant, l'existence de notre club après la saison 2014 en dépendra. Y aura-t-il du neuf ou pas? En faut-il? Ou n'en faut-il plus?

Il s'agit de vous et de votre décision, dans votre intérêt et le nôtre.

Quoiqu'il en soit, nous vous remercions d'ores et déjà de votre intérêt pour le BCRCB et son avenir.

Le Comité

## Voorziene evenementen voor 2014 - Événements prévus pour 2014

| Datum/Date                 | Activiteit<br>georganiseerd door:<br>Activité organisée par: | Plaats/Endroit                                      | Uur/<br>Heure |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------|
| Woe/mer 08/01/2014         | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| <b>WE 08-09/02/2014</b>    |                                                              | Internat. Oldtimerbeurs Rosmalen - NL               |               |
| Woe/mer 12/02/2014         | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| <b>WE 15-16/02/2014</b>    |                                                              | Oldtimerbeurs Gent                                  |               |
| <b>WE 28/02-02/03/2014</b> |                                                              | Oldtimerbeurs Antwerpen                             |               |
| <b>Zat/sam 08/03/2014</b>  | <b>BCRCB</b>                                                 | Diner BCRCB - Brussel                               | 19u           |
| Woe/mer 12/03/2014         | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| Woe/mer 09/04/2014         | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| <b>Zon/dim 27/04/2014</b>  | <b>BCRCB</b>                                                 | Rally van de jeugd / de la jeunesse(Thomas & Lukas) |               |
| <b>Don/Jeu 01/05/2014</b>  | A.S.A. Tornacum                                              | Rally Doornik – Tournai                             |               |
| Woe/mer 14/05/2014         | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| <b>WE 17-18/05/2014</b>    |                                                              | Internat. Spring Autojumble Beaulieu - UK           |               |
| Woe/mer 11/06/2014         | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| <b>WE.. 04-06/07/2014</b>  |                                                              | 3-jaarlijkse rally in en rond Bastogne              |               |
| Woe/mer 09/07/2014         | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| Woe/Mer 13/08/2014         | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| <b>Zon/dim 31/08/2014</b>  | <b>BCRCB</b>                                                 | Barbecue BCRCB – De Pinte                           | 11h30         |
| <b>WE 06-07/09/2014</b>    |                                                              | Internat. Autojumble Beaulieu - UK                  |               |
| Woe/Mer 10/09/2014         | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| <b>Zon/dim 14/09/2014</b>  | <b>BCRCB</b>                                                 | Rally van de voorzitter / du président              |               |
| <b>WE 19-21/09/2014</b>    | ..+ BFOV – FBVA (1)                                          | 6 uren Spa-Francorchamps - Classics                 |               |
| Woe./Mer. 08/10/2014       | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| Woe./Mer. 12/11/2014       | <b>BCRCB</b>                                                 | Praatavond – réunion                                | 20u           |
| Woe./Mer. 10/12/2014       | <b>BCRCB</b>                                                 | 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, stevast 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 het restaurant "L'Espace" 152, François Gaystraat 152, 1150 Brussel.

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 restaurant 'Espace 152, rue François Gay 152, 1150 Bruxelles

# Onze activiteiten 2013 – Nos activités 2013

## Dîner 09 mars 2013

Comme toujours, la première activité de l'année commençait avec le dîner, toujours organisé à l'Autoworld. Marc Navet nous a à nouveau proposé un délicieux menu que tous ont apprécié. Les membres avaient bien répondu à l'appel et c'est dans une bonne ambiance que ce repas se déroula. Pour rappel le menu ci-dessous :

Apéritivo Apéro Mousseux et plateau

-----

(1) Le foie gras cuit en basse température,  
duo de confitures d'oignons et pain brioché

ou

La mousse de saumon fumé, petite tomate aux crevettes grises,  
crème aigrette au dill

-----

Le suprême de pintadeau en roulade Brabançonne,  
duo de purées de légumes de saison

ou

Le Filet de Saint Pierre aux petits légumes, Riz aux aromates,  
crème légère au safran

-----

La tarte au citron meringuée

-----

Le café (1/pers)



## Diner 09 maart 2013

Traditioneel gaven we de aftrap van het nieuwe jaar met ons diner dat ook ditmaal plaatsvond in Autoworld. Marc Navet zorgde eens te meer voor een overheerlijk menu dat bij iedereen in de smaak viel.

Heel wat leden waren op de uitnodiging ingegaan, en de maaltijd verliep in een prima sfeer. We geven hier nog even het menu:

Aperitief met hapjes

-----

Op lage temperatuur gegaarde foie gras,

duo van uienconfituur en briochebrood

of

Mousse van gerookte zalm, tomaatje met grijze garnalen,  
zurige room met dille

-----

Suprême van parelhoen in Brabantse rollade,

duo van puree met seizoensgroenten

of

Doradefilet met groenten, aromatische rijst,  
lichte saffraanroom

-----

Taart met citroenmeringue

-----

Koffie



Daniel Saive

(vertaling Jan Eggermont)



## Rallye du 01 mai 2013 à Tournai

C'est presque devenu une tradition que de mettre à l'agenda le rallye de Tournai ou appelé le Rallye du Muguet. Il se déroule à l'initiative de l'ASA Tornacum (club de voitures anciennes à Tournai) et notre membre Philippe Menez également membre de l'ASA s'occupe de nous faire parvenir l'invitation.



Cette année encore, nous étions quelques membres à y participer. Comme le petit déjeuner est compris et que cela commence tôt, j'avais réservé un B&B ce qui nous a permis d'aller manger avec Philippe le soir à Tournai. Il nous a emmenés dans un restaurant marocain où le chef nous a préparé un délicieux couscous. Je ne me rappelle pas avoir eu une semoule aussi légère et volatile; Délicieux ! Rien que pour cela j'y retournerai.

Le lendemain matin, nous retrouvions Guy (Pieters), Frédéric (Herinckx), José (Duprez), Bernard (Detroye) et c'est à nouveau un très beau parcours que l'ASA Tornacum nous a fait découvrir.



Le tout se termina sur la Grand-Place de Tournai où, après un dernier verre, chacun repris la route de son domicile.

Je ne peux qu'inciter le plus grand nombre à participer à la prochaine édition parce que le parcours est tracé dans une région calme où nous parcourons de petites routes, à travers champs et prairies.

À découvrir !

Daniel Saive



Start aan het gemeentehuis van Doornik:  
Duidelijke aanwezigheid van de leden van de BCRCB in de hoek met de Engelse wagens

-  
Tijdens het kiezen van het fotomateriaal en het gedeeltelijk uitvergroten van deze foto  
zou men kunnen denken dat we een burgemeester onder onze clubleden hebben...

Départ à la maison communal de Tournai :  
la BCRCB est très bien représentée dans le coin des voitures Anglaises

-  
Lors du choix des photos et en agrandissant une partie de cette photo  
on pourrait croire que nous avons un bourgmestre parmi nos membres du club...



Goed geprobeerd Philippe!

Bien essayé Philippe !

## **Rally 01 mei 2013 te Doornik –**

Het is bijna een traditie geworden dat op onze club-agenda een plaats wordt voorbehouden voor de rally van Doornik die de naam 'Randonnée du Muguet' (Meiklokjestocht) draagt.



Deze toerit vindt plaats op initiatief van de ASA Tornacum (oldtimerclub in Doornik) en ons clublid Philippe Menez, die ook lid is van de ASA, zorgt ervoor dat we elk jaar een uitnodiging ontvangen.

Ook in 2013 waren er enkele leden naar Doornik afgezakt om aan deze rit deel te nemen.



Vermits het ontbijt inbegrepen is en alles nogal vroeg begint, had ik een overnachting in een B&B gereserveerd waardoor we de avond tevoren met Philippe iets konden gaan eten in Doornik. Hij troonde ons mee naar een Marokkaans restaurant waar de chef ons een overheerlijke couscous voorzette. Ik denk niet dat ik al ooit zo'n perfect bereide semoule gegeten heb. Heerlijk! Alleen al daarvoor zou ik er opnieuw naartoe gaan.

De volgende ochtend was het verzamelen geblazen met Guy (Pieters), Frédéric (Herinckx), José (Duprez) en Bernard (Detroye), en de ASA Tornacum had voor de deelnemers eens te meer een heel mooi traject uitgestippeld. De rit eindigde op de Grote Markt van Doornik, waar iedereen nog een glaasje dronk alvorens naar huis te rijden.

Wie er nog nooit bij was, kan ik enkel aanraden om volgende keer mee te rijden, want het parcours loopt door een rustige streek met kleine wegen langs velden en weiden.

Een aanrader!

Daniel Saive

(vertaling Jan Eggermont)

## Reisverslag Engelandtrip juli 2013.

Naar aanleiding van de organisatie door de Engelse Rover Sports Register en de P6 Rover Owners Club van het 'All Rover Event' op het domein Coughton Court waarvan in dit bulletin een gedetailleerd verslag werd opgenomen, hebben Willy Bogaert en mezelf, plus de respectieve echtgenotes, ervan geprofiteerd om een meerdaagse rondreis in het zuiden van Engeland zelf te organiseren.

Als fervente anglofielen is een jaarlijkse 'calvarie' naar de bakermat van onze geliefde Engelse wagens bijna een must. Alhoewel, 'calvarie' is niet het juiste woord en zeker niet te beschouwen als een kruisweg, maar eerder een 'must' om wat andere invalswegen in landelijk Engeland te leren kennen.



Een goede voorbereiding is het halve werk, en daarom werd reeds tijdens de winterse praatavonden in Brussel met andere leden van gedachten gewisseld en ideeën verkregen, zo onder meer de eerder gegeven tips van Steve Andrews over de te kiezen landelijke wegen in Zuid-Wales en de zeer goede suggestie van Jan Eggermont over een dorpje dat in de jaren '40 in zijn totaliteit werd overgedragen aan de National Trust en in dezelfde staat nog steeds bewoond is, namelijk Lacock.



*Lacock: nog steeds bewoond - centrum van het dorpje*

En dan zijn we niet ver meer van Bath, waar een bezoek aan de Romeinse baden niet te missen is.

Bij regenweer stond het automuseum van Gaydon op het programma. Hebben we niet aangedaan, want het was schitterend weer en de oversteek van Bristol naar South-Wales leek ons te mooi om te laten liggen, en de Brecon Beacons en the Powys doe je ook niet elke dag. En inderdaad, de weg naar Brecon klimt gestaag, en toen we eenmaal boven waren hielden we halt voor de prachtige omgeving. Tot onze verwondering staat daarboven iemand in een roze bestelwagen ijsjes te verkopen. Zomaar, midden in de natuur, enkel in het gezelschap van enkele Belgen. Moet kunnen! De modernisering heeft ook hier toegeslagen, want temidden van dit idyllisch landschap stonden 6 hagelwitte windmolens rustig elektriciteit te produceren.





*Demonstratie met musketten op het Coughton domein*

Na het bezoek op zondag aan Coughton Court en de schaapsweiden, voor dit weekend gelegenheid gevuld met Rovers (auto's van andere merken stonden bijeen, zoals de welbekende zwarte 3L Vanden Plas van Philippe Menez), bezochten we daags nadien, en dan zijn we al voorbij London richting Dover aan het rijden, de scheepswerven van Chatham. Dit immens museum kun je onmogelijk op een halve dag doen. Dat is wellicht ook de reden waarom het toegangsticket 1 jaar geldig blijft...

Diegenen die een kopie van dit draaiboek wensen, laten me het maar weten.

Guy Pieters.

## **Voyage en Angleterre, juillet 2013.**

À l'occasion de l'organisation du « All Rover Event », au domaine de Coughton Court, par le Rover Sports Register anglais et le P6 Rover Owners Club, dont les détails font l'objet d'un article dans ce bulletin, Willy Bogaert, moi-même et nos épouses respectives en avons profité pendant plusieurs jours pour effectuer un tour du sud de l'Angleterre.



En tant que fervents anglophiles, un « pèlerinage » annuel au berceau de nos véhicules bien-aimés est pratiquement un passage obligé. Encore que « pèlerinage » ne soit pas le mot adéquat et certainement pas à considérer comme un chemin de croix, mais plutôt comme un must pour découvrir l'une ou l'autre route pour envahir l'Angleterre.

Une bonne préparation est déjà la moitié du travail, c'est pourquoi au cours des réunions de l'hiver passé, bien des réflexions ont été échangées et des idées glanées auprès d'autres membres : ainsi du tuyau de Steve Andrews sur les routes de campagne à emprunter dans le sud du pays de Galles, ou de l'excellente suggestion de Jan Eggermont quant à Lacock, un village transmis en totalité au National Trust dans les années 1940, qui est toujours habité et n'a pas bougé depuis lors. Qui plus est, Lacock n'est pas loin de Bath, où il ne faut pas manquer la visite des bains romains.

S'il pleuvait, le programme prévoyait le musée automobile de Gaydon. Nous ne l'avons pas visité, dans la mesure où le temps était superbe et la traversée de Bristol au sud du pays de Galles était trop belle pour que nous y renoncions. D'autre part, les Brecon Beacons et le Powys ne sont pas des endroits que l'on voit tous les jours. En effet, la route vers Brecon grimpe en permanence et, une fois au sommet, nous nous sommes arrêtés pour admirer les environs. À notre grande surprise, il y avait là au-dessus quelqu'un qui vendait des glaces dans sa fourgonnette rose, comme ça, au milieu de nulle part, en la seule compagnie de quelques belges.

Par ailleurs, il a bien fallu constater que la modernisation a, ici aussi, encore frappé : au beau milieu de ce cadre idyllique se dressaient 6 éoliennes blanches occupées à produire tranquillement de l'électricité.



Le dimanche, nous avons visité Coughton Court et ses pâturages, entièrement dévolus aux Rover ce week-end-là (il y avait des voitures d'autres marques, comme la Vanden Plas 3 litres noire de Philippe Menez).

Le lendemain, enfin, après avoir passé Londres en direction de Douvres, nous avons eu l'occasion de visiter les chantiers navals de Chatham. Il est réellement impossible de parcourir cet immense musée en une demi-journée... ce qui explique peut-être pourquoi le ticket d'accès n'est valable qu'un jour...

Que ceux qui sont intéressés par le roadbook n'hésitent pas à me le faire savoir.

Guy Pieters.

(traduction: Thierry Bois d'Enghien



## Rover Sports Register 60 years

Tijdens het laatste weekend van juni (29-30) vierde het Rover Sports Register (de club die alle Rovermodellen groepeerd) zijn 60<sup>e</sup> verjaardag terwijl de Engelse P6 club tegelijkertijd een feestje bouwde voor de 50 jaar van de P6.

Een prima excuus om een heleboel auto's samen te brengen in het prachtige park van het kasteel van Coughton Court, en zo iets moet je de Engelsen geen twee keer zeggen.

Dit soort samenkomsten biedt altijd de gelegenheid tot het bewonderen van heel wat oude, vooroorlogse Rovers die je bij ons zelden of nooit ziet, plus dan nog een groot aantal naoorlogse en recentere wagens.



De Engelsen zijn gek op dit soort evenementen en trekken er altijd massaal naartoe – en uiteraard rijden er bij hen heel wat Rovers rond. We stuurden onze leden een uitnodiging, en enkelen van hen waagden de oversteek van het Kanaal. Guy, Willy en hun echtgenotes profiteerden van de gelegenheid voor een langere vakantie in Engeland, en Eric (Druyts) nam een zakenreis te baat om naar Coughton Court te trekken. Philippe (Menez), in het gezelschap van Philippe Houssard (actief bij de BFOV) en van Bernard (Detroye) en ikzelf maakten de trip enkel voor het weekend. We waren daar met drie Rover 75 modellen, en Philippe was present met zijn prachtige Princess Vanden Plas en zijn twee passagiers.

Traditiegetrouw werden de auto's per model gegroepeerd, en wij maakten deel uit van de groep "N" ofte de Rovers 75 – behalve Philippe natuurlijk, die naar de groep van de niet-Rovers werd verwezen. De deelnemers ontvingen kaartjes waarmee ze in hun groep konden stemmen voor de mooiste auto (de eigen auto natuurlijk buiten beschouwing latend).



Bij het lezen van de resultaten stelde onze vriend Eric tot zijn grote verbazing vast dat hij de eerste prijs had behaald met zijn 75 Longbridge. Hij kreeg een trofee overhandigd die voor hem een leuk souvenir zal blijven.

De hele dag lang konden het kasteel en de tuinen worden bezocht. Op het einde van de dag trok iedereen opnieuw huiswaarts het Kanaal over – sommigen met de ferry, anderen met de shuttle.

Om drie uur 's ochtends was ik terug thuis, nadat ik vast kwam te zitten in monsterfiles op de Engelse autosnelwegen; het was de eerste keer dat ik zo iets meemaakte, maar het zal me niet afschrikken om een volgende keer opnieuw de overtocht te maken!

Daniel Saive





Overview of one field with the postwar Rovers, the 2 prototypes of the Rover P6 here in front

## Rover Sports Register 60 years

Le dernier week-end du mois de juin (29-30), le Rover Sports Register (club regroupant tous les modèles Rover) fêtait ses 60 ans et, en même temps, le club P6 anglais fêtait les 50 ans de la P6.

Ce fut l'occasion de rassembler un maximum de voitures dans le magnifique parc du château de Coughton Court et pour cela les anglais savent y faire.

Ces rassemblements sont toujours l'occasion de voir ou revoir une belle quantité d'anciennes Rover d'avant-guerre qu'on ne voit que rarement chez nous et aussi d'admirer les modèles d'après-guerre ou plus récents en grande quantité. Les anglais sont friands de ces événements et ils y assistent toujours massivement. Il est vrai qu'il y a beaucoup de Rover sur leur île.



## The other field with the 'running board' Rovers and special one offs

L'invitation à participer fut envoyée aux membres, dont certains ont traversé le Channel. Guy, avec Willy et leurs épouses, avaient profité de l'évènement pour se faire de petites vacances en Angleterre; Eric (Druyts), qui y était pour affaires, rejoignait Coughton Court; Philippe (Menez) accompagné de Philippe Houssard (actif à la FBVA), de Bernard (Detroye) et moi-même avons fait le déplacement pour le week-end. Nous étions là avec 3 Rover 75 et Philippe, qui était présent avec sa très belle Princess Vandenplas et ses deux passagers.

Comme toujours dans ces cas, les voitures sont rangées par modèles et nous nous retrouvions dans le groupe « N » c-à-d les Rover 75 sauf Philippe qui était dans le groupe des non-Rover. Des petites fiches sont distribuées aux participants afin d'élire dans leur groupe la plus belle voiture selon eux sans pour autant pouvoir voter pour sa propre voiture.

À la lecture des résultats, quelle ne fut pas la surprise de notre ami Eric de se voir décerner le premier prix pour sa 75 Longbridge. Un petit trophée lui fut remis. Cela lui fera un souvenir. Pendant ce temps, la visite du château et des jardins était possible. À la fin de la journée, chacun repris la route du retour par des moyens différents (ferry, shuttle).

À 3 heures du matin, j'étais rentré à la maison après avoir été pris dans de gros embouteillages sur les autoroutes anglaises; c'est la première fois que cela m'arrive mais à l'occasion j'y retournerai quand même.



Daniel Saive



Rover 75's bicolor

Splendid Rover P6B





Marauder (bases on early Rover P4) for sale

## De rally van 15 september

Deze heel mooie rally hadden we te danken aan Guy (Pieters) en Willy (Bogaert), die voor ons een prachtig traject in petto hadden met vertrek in Wortegem-Petegem, niet heel ver van Oudenaarde.



Een twaalfstal leden waren op de uitnodiging ingegaan.

Na een wolkje Start Pilote in de vorm van een kop koffie, begonnen we aan de zowat 40 kilometer lange ochtendlus langs kleine baantjes die vaak te smal waren voor twee auto's naast elkaar.



Gelukkig waren er regelmatig kleine uitwijkplaatsen om de zeldzame tegenliggers te kunnen kruisen. Deze kleine baantjes van de Vlaamse Ardennen slingeren zich tussen de velden en weiden en lopen langs een aantal fraaie dorpjes.

's Middags werd er in Oudenaarde halt gehouden bij restaurant "Jan Van Gent" waar we aanschoven voor een streekmenu.



's Namiddags stond er een nieuwe lus van 40 kilometer doorheen prachtige landschappen op het programma. De totale afstand van 80km was ideaal, rekening houdend met het feit dat sommige deelnemers al heel wat kilometers hadden afgelegd op weg naar het vertrekpunt van de rally. Op het einde van de namiddag reed iedereen tevreden naar huis na een mooie en droge (!) dag.

Daniel Saive



## Rallye du 15 septembre

Ce très beau rallye, nous le devons à Guy (Pieters) et Willy (Bogaert), qui nous ont préparés un très beau parcours au départ de Wortegem-Peteghem, pas très loin d'Oudenaarde.

Une douzaine de membres avaient renvoyés positivement leur invitation.

Après un petit café de mise en route, chacun entama la boucle du matin longue de +/- 40 km de petites routes n'autorisant souvent que le passage d'une voiture dans les 2 sens. Heureusement, il y avait régulièrement de petites places permettant de croiser les rares véhicules. Ces petites routes des Ardennes flamandes serpentaient entre les champs et prairies et traversaient de beaux petits villages.

Une halte avait lieu vers midi à Oudenaarde au restaurant « Jan Van Gent » afin de nous restaurer avec un menu local.

L'après-midi proposait encore une boucle de 40 km dans de très beaux paysages. Le total de 80 km était parfait, tenant compte du fait que certains membres ont déjà pas mal de kilomètres à parcourir avant d'arriver au lieu de rendez-vous.

En fin d'après-midi, chacun rentra chez soi content de la belle journée sans pluie.

Daniel Saive



Des impressions au poste de contrôle au milieux de nulle part



## VLAAMSE ARDENNEN, 15 SEPTEMBER 2013

„Toelichting bij de rally” stond er op de eerste bladzijde van de handleiding ofte roadbook, dat je overhandigd kreeg na neerlegging van de nodige eurodollars voor kostendekking annex eerste koffiepauze in een plaatselijk typisch Vlaams cafeetje nabij Oudenaarde: begin van een door



Willy en Guy de eerste georganiseerde toeristische uitstap in hun contreien. Ondergetekende, nogal berucht om zijn „last minute” beslissingen en aanwezigheden, arriveerde net op tijd in zijn trouwe MG ZT-T 2,0 CDTI (da's alles, ja!) zonder hulpsystemen van moderne aard, en helaas ook, wegens hondse wedstrijd-beslommeringen van echtgenote, zonder enige nuttige assistentie

van copiloot of dergelijke. Na grondige consultatie van de talrijke aanwezige rallypiloten en ander schoon volk bleek er voor mij geen enkele blad- of kaartlezer over te blijven (of zou ik dan toch zo'n rare reputatie hebben dat niemand zijn leven op het spel durfde te zetten?) die mij onderweg de neus in de juiste richting zou kunnen of willen helpen houden. Diezelfde ondergetekende zag zich dus verplicht om eenzaam en verlaten het risico aan te gaan van aan te pikken bij een andere vertrekkende: Rover, MG, Jaguar, Vanden Plas en andere verloren gelopen merken als Mercedes en Audi bijvoorbeeld, een ruime keuze, dat wel. Anderzijds, op je eentje een roadbook volgen, 7883 verkeersborden, verkeersdrempels en de meest onlogische snelheidsbeperkingen allemaal in het oog houden en respecteren (min of meer toch), liefst ook andere zondags- en oldtimer-rijders, wielertoeristen en -terroristen, loslopende wandelaars en ander joggend gedoe uit de weg blijven, en dan tegelijk een prachtig glooiend landschap met de nodige bezienswaardigheden en passant bewonderen bleek voor één stel overbelaste hersens iets van het goede teveel. Volgen was dus de boodschap. Een frisblauwe MG TF werd meestal de uitgekozen running mate, en gezien het vrij matige tempo was dit een makkie voor mijn automatische 135 diesel-pk's, maar waarschijnlijk moet er hier of daar in voormelde toelichting allicht iets te weinig „licht” geschieden hebben, of waren mijn brothers in arms-voorrijders in hun blauwe beauty zo verblind door het glorieus voorbyschuivend decor dat wij passeerden, ik weet het niet, feit was dat ik als hondstrouwe volger af en toe gedwongen werd tot een „surplace” (neen, niks te plasje!), waarbij de nodige vraagtekens en radeloze blikken uit het openklapte cabriodakje opstegen.



Resultaat was dat ik een enkele keer mocht genieten van een bisnummer in omgekeerde of zelfs dezelfde rijrichting van een vooraf al bewonderd stukje landschap: dubbel genieten dus voor dezelfde prijs, wat wil een mens nog meer! Naar ik vernam werden er af en toe enkele verplichte etappes ook lichtelijk „aangepast” of ingekort, en verdween er dan wel eens iets in de mist, hoewel het weer toch aardig optimaal en

zonnig mocht genoemd worden. Al bij al is de hele colonne, soms met welwillende hulp van GPS-systeem en andere tovermiddelen, netjes en op tijd bij de vooraf geboekte „Jan van Gent” buiten Oudenaarde gearriveerd voor een gesmaakte lunch. Het moet gezegd zijn dat deze Jan

van Gent een serieuze bourgondiër was, want het voorgeschotelde schoteltje was van behoorlijk copieus en smakelijk kaliber. De daaropvolgende frietkoten en bakkers onderweg kenden helemaal geen succes meer: een prima adres dus, onze Jan van Gent. Conclusie ook was dat onze Vlaamse Ardennen echt wel de moeite waard zijn om te ontdekken, ook al omdat onze organisatoren behoorlijk wat 'inside information' hadden ingebouwd in deze bezienswaardige dag: nog nooit zoveel onbekende plaatsnamen gelezen en British aandoende weggetjes ingeslagen. Alleen waren niet alle zogenaamde wegbedekkingen altijd zo geschikt voor sportief afgestelde MG-veringen, en konden we onze voertuigen prima op klop-, rammel-, piep- en andere onheilspellende geluiden uittesten. Misschien hebben achteropkomende bestuurders wel een royaal voorraadje tweedehands onderdelen kunnen verzamelen voor verkoop op één of andere oldtimerbeurs: we hebben niet de kans gekregen het te controleren, helaas. Mijn ZT-T leek onder de opgespatte slijtlaag toch nog behoorlijk intact, hoop ik tenminste. Wat ons nu wel, als punt van kritiek, tegenviel, was het feit dat ons gevierd clubje in de buurt van Nokere, gezien toch zijn naam BCRCB, wat toch staat voor Belgian Curious Royal Company Band, niet werd uitgenodigd met de inbegrepen égards voor ene Mr. Goossens in zijn wereldberoemd Michelin-optrekkje: wij zouden er ons ongetwijfeld „comme chez nous” gevoeld hebben in dat Hofke van Cleve, nietwaar! Voor die éne keer dat we nu toch proper uitgedost in de buurt waren was dat



een uitgelezen kans geweest, dachten wij zo. Een andere lichte tegenvaller was, dit keer in de buurt van Brakel, dat de familie De Croo en co. nergens te paard te bespeuren waren, speciaal voor ons: prachtige manèges annex villa's en zo gezien, dat wel, maar niks geen De Croo's! Waar gaat dat naartoe met onze geroemde Vlaamse cultuur en gastvrijheid? Toch wel twee puntjes om bij een volgend roadbook degelijk rekening mee te houden allicht, maar het wordt voor één keer welwillend door de vingers gezien. Al goed en niet getreurd nochtans, want iedereen kon opgelucht na zoveel onverwachte avonturen blijgezind, met of zonder GPS, huiswaarts keren vanuit ons schitterend Vlaamsch Ardennenland (iets voor een volgende staatshervorming misschien, als aparte nieuwe-staat, nu we toch bezig zijn?), want het smaakte allemaal naar „nog”. Er is echter één ding dat ik niet helemaal heb begrepen: het eindpunt van onze expeditie lag in de Passionistenstraat in Kruishoutem-„Loser”! Om ons na een geslaagde dag als deze te laten vertrekken als „losers” getuigde volgens mijn bescheiden mening toch niet van het meeste respect en had weliswaar beter gekund. In de hoop al dit schoon volk, inclusief schone voituren en aanverwanten, ergens anders te mogen ontmoeten bij een of ander feestelijke aangelegenheid, betuigen wij hierbij onze welgemeende dank, weer eens, aan het perfecte rally-stel Bogaerts-Pieters voor een zeer geslaagde organisatie, noblesse oblige.

Guy Dams

## Internationaal Rovertreffen – Italië, mei 2013

Op 15 mei 2013 vertrokken wij vanuit Antwerpen voor de Internationale Rover meeting die georganiseerd werd door het Registro Italiano Rover in Varese.

Op de ring van Brussel werden wij al langzaam ingehaald door een stel oude Mini's die naar een Internationale Mini meeting gingen op het circuit van Mugello in Toscane.

We hadden een kamer gereserveerd in een hotel in de Elzas, in het dorpje Obernai, "A la cour d'Alsace". Wij rijden door een prachtig oud dorp en rijden via een zeer smal straatje de



binnenplaats op van het hotel, en mijn oog valt op een mooie Aston Martin met Engelse nummerplaat met daarnaast een Jaguar Sport, ook met Engelse nummerplaat. Alle twee onder een boogje droog geparkeerd. Er was nog een boogje vrij, maar daar stond een fluo verkeerskegel in. Bij de receptie kreeg ik te horen dat dit mijn gereserveerde overdekte plaats was. Het was natuurlijk een leuke ontmoeting. De Engelse heren kwamen onmiddellijk de P5 bekijken, dat vonden ze geweldig, een 40 jaar oude Engelse auto. Daarna moest ik natuurlijk ook onder hun motorkappen komen kijken, een V12 van 6 liter zie je niet iedere dag. De volgende dag bij het vertrek nogmaals veel complimenten over en weer en onder luid geronk vertrokken ze. Wij zijn dan zelf met een iets bescheidener gebrul richting Varese vertrokken, via de Gotthard tunnel, waar

we met regen in reden zodat mijn ramen besloegen en ik niet snel genoeg in de gaten had of de damp nu binnen of buiten was, er ontstond even paniek met een heel matte voorruit. Gelukkig moest ik gewoon de ruitenwissers aanzetten.

Je rijdt natuurlijk wel twintig minuten in een tunnel waar toch ook weer een einde aan bleek te zitten. Ook aan de andere kant van de tunnel regende het. Bij aankomst in Varese kon ik meteen mijn bergtechniek eens uitproberen.



De oprit naar het hotel was zo enorm steil dat je de automaat in manueel 2 en bij sommige bochten in één moest zetten. Ik had nog nooit met een P5 in de bergen gereden, en het 100 jaar oude Palace Hotel lag echt boven op een berg met een prachtig zicht op een meer. Het was een pompeus Grand Hotel.

Toen wij aankwamen, een dag te vroeg, stonden er toch al enkele Rovers op de parking, wat wel een vertrouwd gevoel geeft. Het waren voornamelijk P6-en en enkele SD1's.



Na ons even verfrist te hebben op de kamer was het ongeveer tijd om naar de bar te trekken voor een cocktail. Er bleken al flink wat Oostenrijkers te zijn die er graag invliegen (in de alcohol wel te verstaan). Het uitzicht over de tuinen en het meer was fantastisch, mede door de zon die zelfs even kwam kijken. De volgende dag hadden we gepland om een dagje Varese te doen, maar er was regen voorspeld. Bij het optrekken van de rolluiken was het droog met witte en grijze wolken. Eerst een flink ontbijt genomen in een prachtige grote ontbijtzaal met grote vensters op het dal gericht.

Toch voor de zekerheid maar een paraplu meegenomen, maar ik heb hem de hele dag als wandelstok mogen gebruiken. Er reden shuttles van het hotel naar het centrum van Varese, een luxe Jeep. Persoonlijk vind ik dat het dashboard nogal hoog zit (detail).

De typisch snelle, goed geklede Italiaanse chauffeur zette ons midden in de stad af op een plein vlak bij de winkeltjes. Schoenen, kleding, handschoenen... wat heb je niet allemaal in Italië. We hebben ook nog heerlijk buiten op een terrasje kunnen lunchen. We spraken af dat we om 4 uur opgehaald zouden worden, zodat we op tijd zouden zijn voor de ontvangst en de cocktail van 19.30 uur. Wat een ontzettend vriendelijke mensen zijn dat in de Italiaanse club. Ik heb zéér goede herinneringen aan de fantastische enthousiaste ontvangst door Giampiero Turati en zijn lieve vrouw Daria Dovera die een prachtige 2000 hebben, en de voorzitter Paolo Narini die een donkergroene P6 3500S rijdt met een sticker erop van "Scuderia della Patata". Giampiero kwam intussen met een aantal oldtimer tijdschriften aanzetten: "Classic Car" en "Ruote classiche" waar hij met verschillende van zijn auto's in staat.

Na het aperitief was er een diner waarbij 28 equipes aanzaten. We werden meteen aan de tafel van het organiserend bestuur gevraagd en hebben een heel prettige avond gehad.

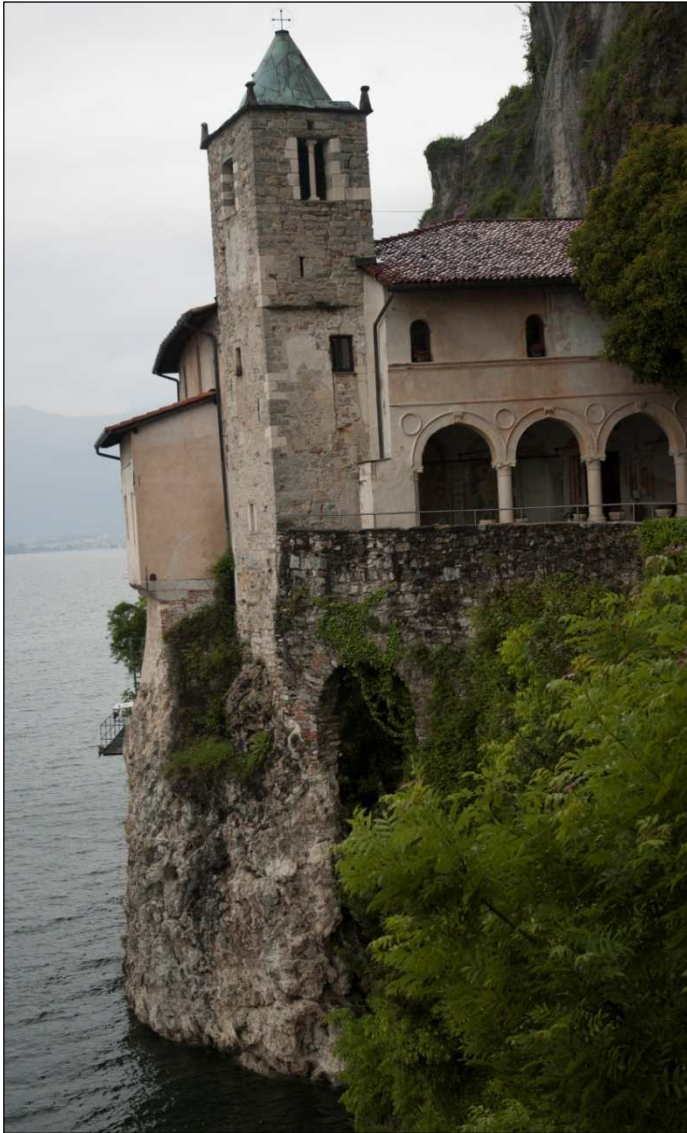
De volgende ochtend na het Rover ontbijt ging iedereen snel naar de parking om klaar te zijn voor de toeristische rally.

Om 9u30 vertrok iedereen richting Arcumegia, een heel typisch bergdorpje met veel muurschilderingen. Voorop reed ene Stefano in een prachtige crèmekleurige Rover 14 HP Streamline uit 1936. De Streamline was zo gewend in de bergen te rijden dat veel mensen hem amper konden bijhouden.



Na een heerlijke bergrit bereikten we Porto Valtravaglia, aan het Lago Maggiore, waar we in een mooi modern restaurant aan het meer een heerlijk diner voorgeschoteld kregen, waarbij mijn Parijse tafeldame mij al wees op een heerlijk speciaal gerecht: risotto met Martini dry en citroenschilfertjes, ongeloofelijk lekker. Het was een diner met zeven "kleine" gangen met bijpassende wijnen: Italianen kunnen wel koken! Na de middag reden we naar het Santa Caterina del Sasso klooster, dat aan de steile rotswand van het Lago Maggiore ligt.



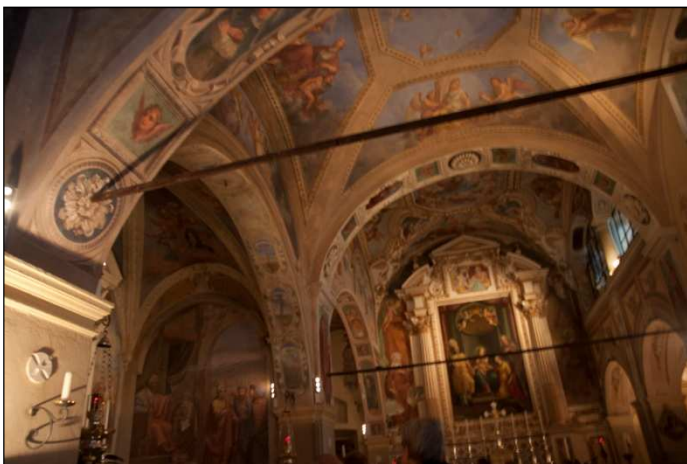


De terugweg via de Brinzio pas door het nationaal park Campo dei Fiori was spectaculair. We reden soms door van die kleine bergdorpjes met smalle straatjes waar amper een auto tussendoor kon. Rond een uur of zes arriveerden we terug in het hotel in Varese, waar we om acht uur verwacht werden voor een galadiner, aangeboden door de Italiaanse Rover club. Dit was voor mij ook een onvergetelijke avond, al was het maar omdat ik bij de officiële toespraken en prijsuitreikingen naar voren werd geroepen om de "Furthest Travelled Distance Award" in ontvangst te nemen van voorzitter Paolo Nardini.

De volgende dag, zondag na het ontbijt vertrokken wij om half elf weer met de hele karavaan naar Villa Panza in Varese, waar we de tuinen en de kunstcollectie gingen bezoeken van de familie Giuseppe Panza di Biumo en zijn vrouw Giovanna. In de jaren vijftig zijn ze beginnen verzamelen, beginnend met Mark Rothko en Yves Klein, en zijn zo doorgegaan tot ze een collectie en museum hadden van 2.500 werken. Nu waren er een aantal kamers van de Amerikaan Dan Flavin met veel gekleurde TL kunstwerken wat je in een zeer vreemde stemming brengt.

Er hingen ook zeer geraffineerde werken van David Simpson, Robert Ryman en

Sol LeWitt. Na de tentoonstelling was er dan al de laatste lunch - nog eens met een heerlijke risotto, ditmaal met courgettebloemetjes. Gelukkig was de zon van de partij. Het afscheid viel zwaar omdat het zo'n heerlijke dagen waren geweest, maar er was nog een terugreis waar we rond twee uur aan wilden beginnen. Nu er geen regen meer was, kon je beter het landschap bekijken. Eerst de meren, dan de bergen tot terug in de Elzas. Op een gegeven moment werden we luid toeterend ingehaald door een Maserati met een groot logo van Carrozzeria Touring achterop de koffer. Een arm zwaaide uit het raam en ik zag een Engelse nummerplaat.



Een shooting break van Maserati, nog nooit gezien. Een half uur later bij een wegrestaurant stond de wagen geparkeerd met plaats ernaast, dus ik moest even kijken. De eigenaar kwam meteen het restaurant uit om uitleg te geven dat er maar vier van zijn gemaakt. Er gaan gewone Quattroportes naar Touring, die een stuk van de achterkant afslijpen en er een shooting break van maken. Hij tilde in de koffer een klep op, speciaal gemaakt om geweren in te leggen. Ze waren even naar de start van

de Mille Miglia gaan kijken in Brescia.

Het is mij de hele reis wel opgevallen dat je met een P5 op reis veel belangstelling opwekt.

Na nog een slaapstop in de Elzas in een zéér rustig hotel, arriveerden wij de volgende dag terug in Antwerpen. We hadden 10,8 liter super 98 gereden op 100 km, wel tegen een snelheid van 95 tot 102 km per uur.

Fred Couzy.

## Réunion internationale Rover– Italie mai 2013

Le 15 mai 2013, nous quittons Anvers pour la réunion internationale Rover, organisée à Varèse par le *Registro Italiano Rover*.

Les joyeusetés ont commencé sur le ring de Bruxelles, où nous sommes tombés au milieu d'un essaim d'anciennes minis, en route pour le circuit de Mugello, en Toscane. Nous avons roulé de conserve pendant un certain temps.



Nous avons réservé une chambre dans un hôtel en Alsace : *À la cour d'Alsace*, dans la vieille ville d'Obernai.

Imaginez la scène : par une toute petite rue, nous arrivons à l'hôtel. Là, sous un porche, mon regard est immédiatement attiré par une Aston-Martin immatriculée en Angleterre, parcée bien à l'abri à côté d'une Jaguar Sport, également en plaques anglaises. Une place couverte est encore libre, mais réservée par un cône fluo. À la réception, j'ai le plaisir d'apprendre que

l'emplacement m'est destiné. Est-il besoin de le dire, cette rencontre a été très sympathique. Les Anglais sont immédiatement sortis pour jeter un coup d'œil sur la P5, Anglaise de 40 ans qu'ils ont trouvée superbe. De mon côté, je me suis plié aux bons usages et me suis penché sous leurs capots respectifs : un V12 de 6 litres, ça ne se voit pas tous les jours. Le lendemain, lors du départ, après un nouvel échange de compliments, nous nous sommes quittés dans un vrombissement. Cependant, c'est dans un ronflement un peu plus modeste que nous avons pris la direction de Varèse, par le tunnel du Saint-Gothard dans lequel nous pénétrons alors qu'il pleut. C'est donc avec les vitres complètement embuées et... un brin de panique que nous entrons dans le tunnel, avant que j'aie eu le temps de déterminer si le problème se posait dans ou en dehors de la voiture. Heureusement, tout ce que j'ai eu à faire, c'est activer mes essuie-glaces et nous étions sauvés.



Il a bien fallu vingt minutes avant de voir le bout du tunnel... où nous avons constaté qu'il pleuvait toujours. Lors de l'arrivée à Varèse, j'ai immédiatement pu éprouver ma technique de conduite en montagne. La voie qui menait à l'hôtel était tellement pentue que j'ai été forcé de passer le levier de la boîte auto sur 2 et, à certains endroits, sur 1. Je n'avais jamais roulé en montagne avec une P5. Mais le palace centenaire perché sur un sommet et offrant une vue magnifique sur un lac valait vraiment la peine. Cet hôtel était tout bonnement

fastueux.

Même si nous sommes arrivés un jour à l'avance, il y avait déjà sur le parking de l'hôtel plusieurs Rover, ce qui nous a donné un sentiment de confiance. Il s'agissait principalement de P6 et de quelques SD1. Après nous être rafraîchis, il était à peu près temps de gagner le bar pour l'apéro. Il s'est rapidement avéré que les propriétaires des voitures étaient des Autrichiens qui faisaient preuve d'une sérieuse descente. La vue sur les jardins et sur le lac était fantastique et même le soleil s'est finalement montré. Le lendemain, nous avons envisagé de passer une journée à Varèse, mais de la pluie était annoncée. Quand nous avons ouvert les volets, le temps était au sec, avec des nuages blancs et gris. Mais tout d'abord, nous avons pris un bon petit déjeuner dans une grande salle dont les grandes fenêtres donnent sur la vallée.

Par précaution, je m'étais muni de mon parapluie... qui m'a servi de cane de marche durant toute la journée. Des Jeep haut de gamme faisaient la navette entre l'hôtel et le centre de Varèse. Personnellement, si je puis me permettre, je trouvais le tableau de bord un peu haut (détail, certes).

Un chauffeur italien typique, lire « rapide et bien habillé », nous a déposés en plein centre-ville, sur une place non loin des commerces de chaussures, vêtements, gants... tout ce que l'Italie propose de mieux. Nous avons également pu très agréablement luncher sur une terrasse. Nous avons convenu que l'on vienne nous rechercher à quatre heures, de sorte que nous soyons à temps pour l'accueil et le cocktail. Quels gens terriblement sympathiques que ceux du club italien! Je garde un souvenir ému de l'accueil exceptionnellement enthousiaste de Giampiero Turati et de sa charmante épouse Daria Dovera, propriétaires d'une bien belle 2000, ainsi que de celui du président, Paolo Narini, qui roule dans une 3500S vert foncé, arborant un autocollant de la « Scuderia della Patata ». Giampiero nous a par ailleurs gratifiés de plusieurs périodiques « Classic Car » et « Ruote classiche » dans lesquels figuraient des photos de sa voiture.



Le lendemain matin, après le petit déjeuner (Rover), tout le monde a rapidement rejoint le parking pour se préparer au rallye touristique.



Le retour par le col de Brinzio, dans le parc national du Campo dei fiori était spectaculaire. Nous avons parfois traversé de petits villages de montagne où les rues étaient si étroites que la voiture pouvait à peine passer. Vers six heures, nous étions de retour à l'hôtel, à Varèse. Nous y étions attendus à huit heures pour un dîner de gala, offert par le club Rover italien. Cette soirée déjà inoubliable en soi, l'a aussi été parce que, au moment des discours et de la remise de prix, je me suis entendu appeler pour recevoir le « Furthest Travelled Distance Award », des mains du président Paolo Nardini.





Le lendemain dimanche, à dix heures et demie, toute la caravane s'ébranlait de nouveau en direction de la Villa Panza à Varèse. Nous y allions visiter les jardins et la collection d'œuvres d'art de la famille de Giuseppe Panza di Biumo et de son épouse Giovanna. Ce couple a commencé à rassembler des œuvres d'art dans les années 1950, avec des noms comme Mark Rothko et Yves Klein. Tout en entretenant leur passion, ils ont constitué une collection et un musée comptant 2 500 pièces. Aujourd'hui, dans plusieurs salles, ils exposent les réalisations de l'Américain Dan Flavin. Ces dernières, composées de tubes néons colorés, contribuent à installer une atmosphère bien étrange. L'on pouvait également admirer les œuvres raffinées de David Simpson, Robert Ryman et Sol Le Wit. Après l'exposition, nous devions partager le dernier lunch. Encore une fois un délicieux rizotto, cette fois à la fleur de courgette. Heureusement, le soleil était de la partie. Les adieux furent difficiles, après ces magnifiques journées. Cependant, il restait le trajet de retour, que nous voulions entamer avant deux heures.

Cette fois, la pluie ne nous empêchait plus d'admirer le paysage.



Tout d'abord les lacs, puis la montagne avant le retour vers l'Alsace.

Un moment donné, une Maserati s'annonce à coups de klaxon. Je passe un bras par la vitre pour l'inviter à dépasser et je vois une plaque anglaise, ainsi qu'un grand logo Touring sur le hayon. Le hayon ?!! Un shooting break de chez Maserati, du jamais vu. Une demi-heure plus tard, la voiture était stationnée devant un restaurant. Il y avait de la place juste à côté, j'ai donc jeté un coup d'œil. Le propriétaire est immédiatement sorti pour m'expliquer qu'il n'y en a que quatre exemplaires. Ce sont de « simples » Quattroporte qui sont envoyées chez Touring et dont une partie de l'arrière est tronquée pour en faire un shooting break. Dans le coffre, il soulève même un couvercle d'un compartiment spécialement conçu pour y ranger des fusils. Cet équipage était allé assister au départ des Mille Miglia à Brescia.

Ce qui m'a frappé pendant tout le voyage, c'est qu'une P5 suscite toujours beaucoup d'intérêt.

Après une nouvelle étape en Alsace, dans un hôtel au calme, nous étions le lendemain à Anvers. Une assez bonne nouvelle, enfin : nous avons consommé 10,8 litres de super 98 au 100 km, à une vitesse de 95 à 102 km/h.

Fred Cousy.

*(traduction Thierry Bois d'Enghien)*

## Importing an Oldtimer to Belgium – “It’s so simple!”

If you thought that my previous tale of Charlie, my 1976 Triumph TR6, (more of which later!) and her chassis stamp was an incredible story of Belgian bureaucracy gone mad then read on dear reader!

Early in 2012, I purchased a Jaguar XJS. I had been searching a long time for the right car and eventually found the perfect vehicle deep in the British countryside, well, Southampton to be precise. With an incredibly low mileage (22,000 miles) and only one owner since new it seemed too good to be true. In many ways it was. After parting with a reasonably price for the car I then had to spend several thousands more getting her back to a mechanically perfect condition. The low annual mileage meant that many items of equipment were still original, such as the tyres and exhaust. After replacing the tyres, battery and exhaust we ended up having to spend a lot on getting the complicated air-conditioning system working properly. Still, it was worth it. We now have the same model, in the same colour and interior as that which I had way back in the mid-80s.

At the end of August 2012, we drove Purdy (not sure if we will be keeping this name or not) over to Belgium with the intention of registering her as an Oldtimer – although she had been built at the beginning of 1987, the date of her first registration was actually 1 August 1987.

My first call was at Jaguar Vernaev in Gent to obtain a Homologation certificate. I mistakenly thought it could be supplied over the counter but was politely informed that they would have to apply via the importers Jaguar Belux for the certificate. They would do so immediately and let me know when it arrived. This only took a couple of weeks and I duly collected my certificate after parting with 130 Euros for the pleasure.

After consulting the internet I decided that my next port of call would be the insurance brokers, Marsh, at Roeselare who, on arrival at their office, informed me that it was necessary first to import the car and obtain a “pink form”. Once in possession of the “pink form” I should then return (again) to Marsh and have it stamped to verify that the car was correctly insured.



After consulting several more people and checking once again on the internet I thought I needed to visit the customs' office at the local DIV. My first visit was a disaster. I arrived at 9.30 and took my ticket from the machine and realised that I had number 94. The number showing on the electronic board was 21. I then got into conversation with someone waiting in the queue and who had been there for an hour and during which time they had only served three customers. As the customs' section is only open until 12.00 there was little point in waiting around. However, not to be defeated I tried once again that week and having learned my first lesson I got there at 8.15. This time there was a queue of more than 40 people waiting outside. Faced with the possibility of waiting several hours I gave up, again.

Reverting to the internet I realised that it was possible to import the car by post. As I was in no hurry I photocopied all the papers in my possession and sent them all off to the Customs' Office in Brussels. That was in October. Needless to say I never heard anything at all from them. Ever! After a chat with Guy (Pieters) and several other friends in January 2013 I was pointed in the direction of the Customs' Office at Gent Harbour. This was an unexpected pleasure. Not only was there no queue but the staff were a delight to deal with. The “pink form” was duly produced

and after parting with a mere 10cents – yes! What a bargain! – I could now drive over to Marsh (again) so they could duly stamp the pink form and confirm my car to be suitably insured. Armed with the 'pink' form, the homologation certificate and all the necessary papers my next stop was the SBAT to get Purdy MOT'd as an Oldtimer. Accompanied by Guy, we duly arrived at the Keuring office at Sint-Denijs-Westrem one wet and cold winter morning. Purdy attracted much attention from the mechanics who were obviously interested in such a vehicle. On discovering I only wanted an oldtimer keuring their first question was whether I had a warning triangle in the car. Oops! Sudden panic! I didn't put it in the car. Some quick thinking on Guy's part resulted in a warning triangle being borrowed from the nice lady in the car behind us in the queue. I should mention, however, that the inspectors insisted that the triangle remain in the car throughout the inspection! The tyres were then kicked and counted, the lights switched on and off, the brakes checked and suspension tested and found to be in order and we received our keuringsbewijs for an Oldtimer. The fee of 11 Euros or so was more than reasonable although we did have a protracted discussion regarding the Kw power. Guy (thank goodness that he was with me and could work out what they were actually asking for) had worked out that the 5.3 litre engine with 300 horse power was the equivalent of about 220 Kw but the lady at the counter insisted that the maximum it could be was a mere 166. In hindsight, we should have realised there was going to be a problem but more of that later.



Now armed with all the right papers (talk about famous last words!) we set off for the last port of call, the DIV, to obtain the number plate. Guy and I arrived, in the rain of course, at 8.00am and waited together with the other 24 people in front of us for the office to open. Efficiency had, however, improved since my earlier visits and we waited a mere two hours to reach the front of the queue.

We produced all the necessary paperwork and after consultations with the Customs' Officer on duty (no idea what he adds to the

process but there you are!) the lady handed over an advice regarding my new numberplate. Being a smart cookie, I checked the number and immediately realised it did not begin with an "O" but an "E". I questioned the lady as to why I had not received an O-plate especially as the keuringsbewijs showed that it had been MOT'd as an Oldtimer. Her response was that there was no indication on the 'pink form' in the 'other comments' box that it was an Oldtimer. She added quickly "it's not my fault" – a phrase that would be oft repeated over the next few journeys. Apparently, the keuring station are supposed to mark the pink form with "enkel oldtimer" at the time they test the car. Her advice was simple. Go back to the keuring, ask them to issue another pink form with the correctly completed box and return to the DIV with the redundant number plate which would be arriving in the post the next day. Obviously, it would be too much trouble to correct the fault there and then.

Sounds simple eh? Forget it! When the number plate arrived and after parting with the obligatory 30 Euros, I examined the registration documents that came with it. Somehow, during the process of importing the car and getting it registered, Purdy had lost nearly 2,000cc, 50+ Kw of power, 100 kg of weight, 6 cylinders and a roof! Ordinarily, a car might be expected to lose some of its original power over the years but to lose half your cylinders and more than 1,600cc is a catastrophe!

The information as to the exact details of the model are derived from a code given on the Homologation certificate. Naturally, there is no way for any normal human being to understand this code and therefore it was impossible for anyone other than the DIV computer to realise that



a mistake had been made. So I needed to return to Square One to obtain a correct certificate. My visit to Jaguar Vernaeve was met with some amusement when I informed the staff that during the exercise we had managed to mislay 6 cylinders and several hundred cc's. After explaining that "it wasn't their fault" (I did warn you that this phrase would be repeated) they immediately phoned Jaguar Belux and after several minutes of discussion handed me the phone. The first words the lady at the other of the phone uttered were (I'm sure you've already guessed!) "I am very sorry but it isn't my fault". Her explanation was that the previous lady, now departed, was not very good at her job (perhaps that was why she had departed?) and had mistakenly given the incorrect identifying code for the vehicle. A new and corrected certificate would be completed and put in the post at no additional cost to myself – unless you count the previous two unsuccessful trips to order and then collect the incorrect certificate!

A week or so later, I was once again on my way to Gent to collect the new, corrected Homologation certificate together with a letter of apology stating that it was in fact the fault of Jaguar Belux that they had issued an incorrect certificate in the first place.

Now we could return to the keuring station and obtain an amendment to the pink form. Bieke and I drove over to Sint-Denijs-Westrem and asked to speak to the boss. We sat down in their office and spoke with a couple of men concerning the problem and the lack of "enkel oldtimer" on the pink form that Guy and I had presented to the DIV. Their immediate response was naturally (are you ready for it?), "It's not our fault, we do not give out pink forms for Oldtimers without that box completed". Thereupon, they produced a pink form showing that, indeed, they have pink forms with that box completed correctly.

After informing them, gently, that they were indeed mistaken as the DIV insisted the pink form did not carry said "enkel oldtimer" designation, they retorted with "that's impossible – it cannot happen – you are lying!" It is so nice to hear that the old belief "the customer is always right" has long since disappeared in Belgium! Thinking about the situation for a few seconds I realised where their confusion had arisen. These men thought they had produced the pink form whereas the pink form came originally from the Customs' Office in Gent and they had simply stamped it and completed it where necessary. Obviously it had not been completed quite as necessary as they had failed to write in 'enkel oldtimer'! "Ah! That explains it" they said – no apologies for calling me a liar naturally!

They disappeared for several minutes and eventually produced a new pink form and a new keuringsbewijs. Checking the new keuringsbewijs, I pointed out that it was actually incorrect as this now referred to an XJSC (i.e. convertible) as they had simply referred back to their documents rather than looking at the new Homologation certificate. Actually, they ended up saying that my original 'keuringsbewijs' was fine as it referred to the car as an XJS. Make what you will of that as clearly it had already resulted in a completely incorrect description of my car on the registration document!

At this stage, we now had the correct details of the car, a correct pink form, insurance (obtained over the phone and via the post from Marsh saving yet another visit) and all the papers necessary for our (hopefully) final visit to the DIV. On the day before this particular office of the DIV closed and moved to Gent, Bieke and I queued up for the fifth and final time. The lady was helpful and happy (perhaps she was looking forward to their move of offices?) and duly presented me with an advice of my new numberplate. It was an O plate at long last.

A few days later the number plate arrived and I parted with another 30 Euros (I was informed that I could try reclaiming the 30 Euros for the first number plate from the keuring but the chances were slim that (a) I would ever see my money back, (b) the keuring would probably make life difficult in producing the corrected documents and (c) life is too short!

So, in summary, five visits to the DIV, four visits to Jaguar Vernaeve, three visits to the keuring, two visits to Marsh and one visit to the Customs' Office in Gent. It sounds more like a version of the Twelve Days of Christmas than How To Import an Oldtimer into Belgium!

As a PS to this sad tale of Belgian incompetence, Guy popped round a few days later with a new club member who was in the process of importing a Rover P5B and who also a pink form without the magic comment "enkel oldtimer". It seems that I could save our new member from several abortive attempts to register his car. My good deed was done.

If anyone would like to know how to import an oldtimer to Belgium in reality as opposed to theoretically then just let me know!

Now, as I indicated at the start of this tale, I will continue my tale of Charlie, the TR6. The annual keuring for Charlie was due on 1 September and thinking back to all the previous problems from last year I resolved to change the registration to that of an 'oldtimer'. After all, my annual mileage was quite low and it was not worth all the hassle that I knew I would get at the keuring each year.

Remembering to put a 'warning triangle' in the boot, I drove off to the keuring station at Sint Denijs-Westrem with Arnaud, my stepson. I had all the necessary papers to hand and was ready for every and any eventuality, at least that's what I thought. How wrong can you be?

The young mechanic waved us into the first booth where they check your documents and emissions. I explained that I wanted an oldtimer keuring which he said would be ok. He then asked for the Chassisstamp Attest (Wow! That's twice in two years!). He then ducked into the passenger's footwell seeking out the actual stamp. He emerged shaking his head and said he needed to seek advice from his boss. His boss duly appeared and he followed his underling into the passenger footwell and emerged shaking his head. The young man explained that according to the Chassisstamp Attest the letters should be 7mm high and they were more like 6.5mm!!!!

I was then asked if I wanted to continue with the test. I affirmed that I did and they (both the initial young inspector and his boss) then carried on with their usual checks regarding tyres, lights and brakes, eventually driving it up and onto the carlift ready for a chassis/suspension inspection. In the meantime, the boss had disappeared for a few minutes but then reappeared, this time with his own boss! Being so senior (I guess!) he then took over the examination, checking all the suspension, steering, condition of pipes and everything else required for a normal keuring. I was just wondering about this when he said he would have to consult his boss. After a couple of minutes, he reappeared with his boss. You could tell we had by now reached the upper echelons of senior management as this chap had a beard and wore a spotless white shirt with a smart tie!

There then followed a discussion between the youngster, his boss, the boss's boss and the Head Boss. Lots of head shaking and comments like "what should we do next?" were exchanged between the men. I whispered to Arnaud that I wasn't sure whether they had forgotten that I had requested an oldtimer keuring. Arnaud, being extremely polite and no doubt in awe of this illustrious gathering of bosses and boss's bosses, calmly mentioned this fact to the Head Boss who then threw up his hands and said "In that case what are we worrying about? Go away!" How very polite!

We were then shunted off to await our papers and make our payment. We grabbed the pink form and swiftly checked that (a) it had the necessary "enkel oldtimer" mark and (b) it referred to the correct car! Our next step was a visit to Marsh who were happy to take my old numberplate and deal with the paperwork. A few days later I receive the "O" plate in the post.

What I fail to comprehend is why, after spending all those months last year sorting out the Chassisattest, producing all those papers and photographs, no-one had bothered to mention the fact that the letters were not the correct size. Mind you, when I get Charlie out of hibernation in the spring I shall take my Vernier guage and just check the accuracy of their ruler! 6.5 or 7.0mm? Really!

My only residual worry from this whole experience is what will happen when I come to sell the car? Does anyone have a set of 7mm letter stamps I could borrow to re-stamp the chassis???

Steve Myers



For your information Steve, just in case you're thinking to change the direction of your Jag:  
 I presume that this example of adaptation from LHD to RHD or vice versa is not allowed  
 for the Belgian authorities (picture found on the internet).



Steve is now student (even as Guy Pieters) and we are learning panel beating (for death)  
 and welding as well at the weekly evening school in Oudenaarde:  
 interesting activity and useful for our so much loved cars because even English cars do rust!



# Het avontuur van een Reliant Scimitar.

## ***Het verhaal.***

Zowat 20 jaar geleden krijg ik zin om wat met auto's bezig te zijn in mijn garage. Ik koop dus een Porsche 914 – 2 liter – met de bedoeling het ding helemaal terug in orde te maken.

Ik werk er lang aan, maar uiteindelijk bereik ik het vurig gewenste resultaat: de auto rijdt! Ik verkoop mijn kleine mirakel en het leven gaat verder.

Toch laat het autorestatievirus me niet helemaal los, en in 2012 begin ik dus opnieuw te zoeken naar een project dat binnen mijn mogelijkheden ligt.

Ik zoek dus een auto die niet te complex en betaalbaar is. Het soort klassieker dat iedereen zich kan veroorloven. Het “goed huisvader” type voor oldtimerliefhebbers; ik heb lang gezocht naar een auto die aan dat profiel beantwoordde. En uiteindelijk beland ik op een site over “shooting breaks”, en daar vind ik het antwoord op mijn zoektocht.

“Shooting breaks” of “shooting brakes” (ik hou van die benaming!) zijn heel polyvalente auto's, zowel voor regelmatig gebruik als voor vakanties of misschien ook voor rallies met liefhebbers van oude auto's. Ze zijn betrouwbaar en de onderdelen zijn meestal beschikbaar en redelijk geprijsd.

Een shooting break biedt vier echte zitplaatsen. Voor uw kinderen is er achteraan plaats zat. Ook uw vrienden zullen tevreden zijn, want er is meer ruimte dan in een klassieke coupé. Een andere troef van dit type auto is het laadvolume van de koffer. Grote reiskoffers en kindervagens vormen geen probleem meer.

Ten slotte, en misschien vooral, bieden shooting breaks met hun eerder sportieve karakter massa's rijplezier en reiscomfort.

## ***Van theorie naar praktijk.***

Nu moest ik enkel nog de stap zetten en de gelukkige bezitter van een shooting break worden. Maar waar vind je die, en welke zou ik kiezen?

Mijn belangstelling gaat uit naar een hele reeks modellen:

1. de Volvo P1800.
2. de Lotus Elite.
3. de Jensen Healey GT.
4. de Lancia Beta HPE.
5. de Reliant Scimitar GTE.
6. ...

Dan volgt een lange zoektocht op het Internet, met het aanleggen van kleine dossiers met prijsvergelijkingen, beschikbaarheid van onderdelen, restauratiewerk en andere meer persoonlijke criteria. Eerlijk gezegd, het koetswerk en meer bepaald koetswerkherstellingen zijn niet bepaald mijn “cup of tea”.



Uiteindelijk koop ik een te restaureren Reliant Scimitar van 1975...



...en een andere, voor onderdelen, van 1973.

### ***Waarom een Scimitar?***

#### **Het koetswerk.**

Een koetswerk in polyester, dus weinig gevaar voor roest en eenvoudig te repareren. Dit koetswerk is op een chassis gemonteerd en kan er vrij gemakkelijk van worden afgehaald. Door enkele bouten los te draaien kan je heel de mechaniek van de auto blootleggen, wat alles dus heel toegankelijk maakt.

#### **Het mechanische gedeelte.**

Deze serie auto's werd vooral met de Ford Essex V6 3L geassembleerd. Deze motor werd door Ford in Engeland, in de fabriek van Dagenham, geproduceerd en werd ook gebruikt in de:

1. AC ME3000
2. Ford Capri
3. Ford Corsair Savage

4. Ford Cortina Savage
5. Ford Escort Superspeed Mk1
6. Ford Granada
7. Ford Transit
8. Ford Zephyr
9. Ford Zodiac
10. Ford Escort Apache
11. Gilbern Genie
12. Gilbern Invader
13. Marcos (various models)
14. Reliant Scimitar
15. TVR 3000M - 3.0 L
16. TVR 3000S - 3.0 L
17. TVR Taimar
18. TVR Tuscan V6
19. Broadspeed Bullet Capri

En ik denk niet dat dit lijstje volledig is!

Kortom, de onderdelen zijn beschikbaar, er zijn complete motoren beschikbaar en het is uiterst gemakkelijk om zo nodig een restauratieatelier te vinden.

En eigenlijk geldt dit alles voor zowat alle mechanische elementen.

Het valt ook gemakkelijk te begrijpen dat de prijzen van nieuw materiaal heel schappelijk zijn. Zo heb ik bijvoorbeeld een compleet vernieuwde versnellingsbak afkomstig van een Engelse werkplaats besteld en hoogstens twee weken later ontvangen. Ik heb ook zonder veel problemen een Weber 38DGAS carburator en een reparatiekit voor een andere carburator van hetzelfde model kunnen bestellen.

Hetzelfde geldt ook voor de ontsteking.

### **Het elektrisch systeem.**

Dit bestaat voornamelijk uit materiaal van Lucas dat nieuw nog beschikbaar is, maar meestal tweedehands.

Volledigheidshalve moet ik zeggen dat voor mijn twee auto's die gerestaureerd worden, de elektriciteit problemen oplevert. Misschien waren de vorige eigenaars wat te veel doe-het-zelvers?? Op dit gebied moet er veel werk worden geleverd en veel geduld worden geoefend. Geen onoverkomelijke problemen, maar veel frustratie.

### **Het chassis.**

Heel simpel, in vierkante buizen, en bijzonder sterk, maar het kan soms ten prooi vallen aan corrosie die in bepaalde gevallen heel ernstig is.

Ook hier moet je je niet te veel zorgen maken om kleine reparaties: koetswerk en chassis van elkaar en enkele laspunten.

Voor ernstige gevallen zijn nieuwe of tweedehands chassis beschikbaar.



Toch blijft het chassis het belangrijkste aspect dat men bij aankoop van een Scimitar moet controleren.

### **De prijs.**

In Engeland kun je tamelijk gemakkelijk auto's vinden in goede of soms zelfs heel goede staat, en dat voor een nogal redelijke prijs. De onderdelen zijn beschikbaar, gemakkelijk te vinden en helemaal niet duur.

### **Ontwerp, bruikbaarheid, bekendheid, zeldzaamheid.**

Dit is natuurlijk iets heel persoonlijks, maar ik vind dit een heel elegante en praktische auto. Het algemeen ontwerp is elegant en praktisch. De binnenruimte is meer dan redelijk, plaats voor vier inzittenden met voldoende kofferruimte. In de configuratie met twee neergeklapte achterzetels is de koffer immens groot en heel praktisch.

Wat de bekendheid betreft: een heleboel bekendheden waren fan van de Reliant Scimitar, zoals onder meer:

1. Her Royal Highness Princess Anne die 8 Scimitar GTE's heeft gehad sinds 1970
2. Norman Wisdom (Britse komiek, zanger/componist en acteur).
3. Rita Tushingham (actrice).
4. Mike McGear, (van de popgroep "The Scaffold").
5. De hertog van Edinburgh.
6. Graham Hill.
7. En nog heel wat anderen.

En ten slotte: met 5.105 exemplaren werd de '5a' méér verkocht dan alle andere modellen van de Scimitar, en dit model wordt vaak als de "klassieke" Scimitar aanzien.

5.105 stuks vind ik niet zo'n groot aantal, en dus is het in mijn ogen een eerder zeldzame en dus begerenswaardige auto.

### ***Het begin van de wederopbouw.***

Ziezo, de auto die gaat worden heropgebouwd begint zijn tocht naar de inschrijving. Verrassing: geen nummer op het chassis, en dat betekent dat we de technische controle dus wel kunnen vergeten. Blijkbaar graveerde fabrikant Reliant het chassisnummer niet in het chassis, maar zorgden ze enkel voor een identificatieplaatje aan de binnenkant van het motorcompartiment.

Uiteindelijk bleek dit niet zo'n groot probleem te zijn, maar het betekende wel een lange administratieve lijdensweg naar de procedure voor het aanbrengen van het nummer. Voor mij was dit allemaal nieuw, maar uiteindelijk is het toch nog een relatief eenvoudig proces dat wel heel nauwgezet moet worden gevolgd.

### **Opknappen van de motor.**

Het opknappen van de motor, die functioneerde op het ogenblik van de aankoop, levert geen grote problemen op, maar de benzinepomp moet worden vervangen. De motor wordt opgeknapt, met enkele kleine elektrische problemen die nu achter de rug zijn.

## **Vervanging van de versnellingsbak.**

Hier permitteren we ons wat luxe, de complete vervanging van de bak door een gereviseerde bak, maar uiteindelijk kosten het demonteren, reviseren en opnieuw monteren van de oude bak bijna even veel, dus kies ik resoluut voor een nieuwe versnellingsbak.

## **Recuperatie van onderdelen van de tweede auto.**

Ik was eerst van plan om onderdelen te recupereren van de tweede wagen, het donorvoertuig.

Maar tot mijn verrassing bleek ook die auto in uitstekende staat te zijn. Het koetswerk ziet er niet zo fraai uit, maar het chassis en de mechanische componenten lijken in perfecte staat te zijn. In plaats van de auto leeg te plukken, ga ik hem dus eveneens inschrijven.

## ***De problemen waarmee we te maken kregen.***

Volledigheidshalve moet ik hier wel aan toevoegen dat uiteraard niet alles van een leien dakje loopt. Het belangrijkste probleem waarmee ik tot nu toe te maken kreeg – en ik ben nog maar pas begonnen met het opknappen van beide auto's – betrof de technische controle en de inschrijving. Na de invoer van deze auto's in België moeten ze immers langs bij de technische controle. Gemakkelijk gezegd, maar een ietsje moeilijker in de praktijk te brengen...

Uiteindelijk leidde de procedure van het slaan van een nieuw chassisnummer tot een geslaagde technische controle, en dit zelfs vóór de complete heropbouw. Omdat ik een volslagen leek ben op dit gebied, heeft deze procedure meer dan 6 maanden aangesleept. Die termijn is vooral te wijten aan mijn gebrek aan ervaring, maar met de hulp van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waarvan ik via dit artikeltje de vertegenwoordiger hartelijk wil bedanken, kon ik de auto eindelijk inschrijven. De tweede zal heel binnenkort volgen, veronderstel ik.

Wat ook problematisch dreigt uit te vallen, is het opknappen van de distributeur, een weinig geslaagde component van deze Fordmotor, en zowel de vervanging als het opknappen ervan blijken een hachelijke klus te zijn. Ik ben nog aan het zoeken.

## ***Tot besluit.***

De Scimitar is een minder gekende, maar opmerkelijke en “very British” auto.

Hij is gemakkelijk, of laten we zeggen niet al te ingewikkeld, te restaureren.

Omdat hij momenteel heel democratisch geprijsd is en ook zeldzaam is, zou hij in de toekomst flink in waarde kunnen stijgen.

Ik hoop u de auto te kunnen tonen op een toekomstig evenement – rijdend, maar nog niet in volle glorie.

Alain Plichart.  
(vertaling Jan Eggermont)

# **L'aventure d'une Reliant Scimitar.**

## ***Une petite histoire.***

Il y a déjà plus ou moins 20 ans, voilà que l'envie me prend de vouloir bricoler dans mon garage. J'achète donc une Porsche 914 – 2 litres – pour un projet de remise en état de la bête.

Je bricole longtemps mais j'arrive au résultat tellement attendu : elle roule !  
Je revends le petit miracle et la vie continue.

Cependant, le virus de la restauration automobile n'est pas éradiqué et donc, en 2012, je me remets à l'ouvrage et recherche un projet dans mes cordes.

Je cherche donc un véhicule pas trop compliqué et abordable.  
Le genre de voiture de collection accessible à tous. Le genre « bon père de famille » pour passionné de véhicules anciens; j'ai longtemps cherché une voiture adaptée à ces exigences.  
Et voila que je tombe sur un site traitant du « break de chasse » et miracle, c'est la réponse à ce que je cherchais.

Les « Shooting breaks » (j'adore ce nom!) sont des véhicules très polyvalents, que ce soit pour une utilisation régulière, pour partir en vacances ou peut-être aussi pour des rallyes entre passionnés de vieilles voitures. Ils sont fiables et les pièces détachées sont, pour la plupart, disponibles et à des prix abordables.

Les breaks de chasse proposent quatre vraies places. Vos enfants pourront prendre aisément place à l'arrière. Vos amis ne seront pas en reste car ils seront aussi à leur aise dans l'espace plus généreux que dans un coupé classique. L'intérêt de ce type de véhicule réside aussi dans le volume de chargement du coffre. Valises encombrantes et poussettes ne seront plus un problème.

Enfin et peut-être surtout, les breaks de chasse, généralement à tendance sportive, procurent une satisfaction énorme en conduite et en facilités de déplacement.

## ***Passer de l'autre côté du décor.***

Il ne me restait qu'à franchir le pas en devenant l'heureux possesseur d'un break de chasse. Oui mais où trouver un « Shooting break » et lequel choisir?

Plusieurs modèles retiennent mon attention :

7. La Volvo P1800
8. La Lotus Elite
9. La Jensen Healey GT
10. La Lancia Beta HPE
11. La Reliant Scimitar GTE
12. ...

S'en suit une longue période de surf sur Internet, la création de petits dossiers de comparaisons de prix, de disponibilité des pièces, d'efforts de restauration et autres critères plus personnels. Pour être franc, la carrosserie et particulièrement les réparations sur la carrosserie, sont des domaines dans lesquels je ne me sens pas très à l'aise.



Finalement, j'achète une Reliant Scimitar de 1975 à restaurer



et une autre de 1973 destinée à la fourniture de pièces.

## ***Les raisons du choix.***

### **La carrosserie.**

Carrosserie en Polyester donc pas trop de risques de rouille et simple à réparer. Cette carrosserie est montée sur un châssis et peut être séparée sans trop d'efforts. Quelques boulons et voilà la mécanique mise à nu et donc d'un accès des plus simples.

### **La mécanique.**

Cette série de voiture a été principalement montée avec des Ford Essex V6 3L. Ce type de moteur fabriqué par Ford en Angleterre dans l'usine de Dagenham a également été monté sur :

- 20. AC ME3000
- 21. Ford Capri
- 22. Ford Corsair Savage



23. Ford Cortina Savage
24. Ford Escort Superspeed Mk1
25. Ford Granada
26. Ford Transit
27. Ford Zephyr
28. Ford Zodiac
29. Ford Escort Apache
30. Gilbern Genie
31. Gilbern Invader
32. Marcos (various models)
33. Reliant Scimitar
34. TVR 3000M - 3.0 L
35. TVR 3000S - 3.0 L
36. TVR Taimar
37. TVR Tuscan V6
38. Broadspeed Bullet Capri

Et je ne suis pas certain de ne pas en avoir oublié.

Donc, en conclusion, les pièces sont disponibles, des moteurs entiers sont disponibles et il est extrêmement facile de trouver un atelier de restauration si nécessaire.

En réalité tout ceci est d'application pour l'ensemble de tous les éléments mécaniques.

Il est également facile de comprendre que les prix pour du matériel neuf sont très abordables. Par exemple j'ai commandé et reçu dans un délai de deux semaines maximum une boîte de vitesse complètement rénovée en provenance d'un atelier anglais. J'ai également commandé un carburateur Weber 38DGAS ainsi qu'un kit de réparation pour un autre carburateur de même modèle et ceci sans réel problème.

Même démarche pour l'allumage.

## **Le système électrique.**

Ici, principalement du matériel Lucas encore disponible en neuf, mais, le plus souvent en seconde main.

Pour être complet, je dois dire que pour mes deux véhicules, en cours de restauration, l'électricité pose problème. Peut-être les propriétaires précédents étaient-ils trop, disons, « bricoleurs ». Dans ce domaine beaucoup de travail et beaucoup de patience sont nécessaires. Rien d'insurmontable, mais beaucoup de frustrations.

## **Le châssis.**

Très simple en tubes carrés et particulièrement solide mais peut occasionnellement être victime de corrosion parfois profonde.

Là aussi, pas trop d'inquiétude pour de petites réparations, séparation du couple carrosserie châssis et quelques soudures.

Pour les cas les plus profonds, des châssis neufs ou d'occasion peuvent être trouvés.

Le châssis reste malgré tout le point le plus important à vérifier avant d'acheter cette voiture.

## **Le prix.**

Il est relativement simple de trouver en Angleterre des voitures en bon état, parfois en très bon état et ceci pour un prix relativement raisonnable. Les pièces sont disponibles, faciles à trouver et d'un prix plus qu'abordable.

## **L'esthétique, la praticabilité, la notoriété, la rareté.**

Sujet plus que personnel, mais voilà, je trouve ce véhicule élégant et pratique. Le design général est élégant et pratique. L'espace intérieur est plus que raisonnable, quatre places avec un coffre suffisant. En version deux places sièges arrières rabattus, un coffre immense et très pratique.

Pour la notoriété voilà quelques noms parmi tant d'autres :

8. Her Royal Highness Princess Anne, qui a possédé 8 Scimitar GTE depuis 1970
9. Norman Wisdom (humoriste, chanteur compositeur et acteur anglais).
10. Rita Tushingham (Actrice).
11. Mike McGear, (pop group "The Scaffold").
12. Le duc d'Edinburgh.
13. Graham Hill.
14. Et bien d'autres encore.

Et pour finir la Scimitar 5a a été vendue plus que n'importe quel autre modèle de Scimitar, avec 5 105 exemplaires construits, et est souvent vue comme une Scimitar « classique ».

Cinq mille cent cinq exemplaires ne me semble pas être un nombre tellement important, c'est donc, à mes yeux, une voiture relativement rare et donc désirable.

## ***Le début de la reconstruction.***

Et voilà, la voiture destinée à la reconstruction entame son voyage vers l'immatriculation. Surprise, pas de numéro sur le châssis et donc elle ne passe même pas la porte du contrôle technique. Il semble en effet que le constructeur Reliant ne gravait pas le numéro de châssis sur le châssis mais apposait seulement une plaque d'identification sur l'intérieur du compartiment moteur.

Rien de grave finalement sauf une longue marche administrative vers la procédure de rebrappe. Une première pour moi mais finalement un processus plutôt simple mais à faire avec une grande méticulosité.

## **Remise en état du moteur.**

La remise en route du moteur, le moteur tournant au moment de l'achat, ne présente pas de grandes difficultés mais le remplacement de la pompe à essence s'impose. Mise en route et quelques petits problèmes électriques faisant maintenant partie du passé.

## **Remplacement de la boîte de vitesse.**

Ici un peu de luxe, le remplacement complet de la boîte par une nouvelle boîte révisée. Mais, finalement, le démontage, la révision et le remontage de l'ancienne coûte à peu de chose près le même prix, donc pas d'hésitation pour une nouvelle boîte.

## **Récupération des pièces de la deuxième voiture.**

Ma première idée était de récupérer des pièces sur la deuxième voiture, la voiture donneuse.

Mais là, surprise, elle est également en excellent état. La caisse ne paie pas de mine, mais le châssis et les éléments mécaniques semblent en parfait état. Donc pas de cannibalisation mais immatriculation des deux voitures.

## ***Les quelques problèmes rencontrés.***

Pour être complet, rien de parfait dans le meilleur des mondes. Le principal problème auquel j'ai dû faire face à ce jour – et je ne suis qu'au tout début de la remise en état des véhicules – concerne le contrôle technique et l'immatriculation. En effet, ces véhicules une fois importés en Belgique doivent passer au contrôle technique. Facile à dire mais un peu plus complexe à réaliser.

Finalement la procédure de reframe a abouti à un contrôle technique satisfaisant et ceci même avant la reconstruction complète. Comme je suis un parfait amateur en ce domaine cette procédure a duré plus de 6 mois. Ce délai est principalement dû à mon inexpérience mais avec l'aide du SPF mobilité, dont je remercie vivement le représentant via ce petit article, je peux enfin immatriculer l'engin. Le deuxième suivra, je suppose, dans les prochains jours.

S'annonce également un problème de remise en état du distributeur, pièce peu glorieuse de ce moteur Ford et dont le remplacement, comme la remise en état, s'avère très difficile. Je cherche encore.

## ***En conclusion.***

La Scimitar est une voiture peu connue mais remarquable et très « Anglaise ».

Elle est facile, disons pas trop complexe à restaurer.

Vu son prix très démocratique pour le moment et sa rareté, elle représente également un beau potentiel de progression dans le futur.

J'espère pouvoir vous la présenter lors d'un futur événement, roulante mais pas encore dans ces plus beaux atours.

Alain Plichart.

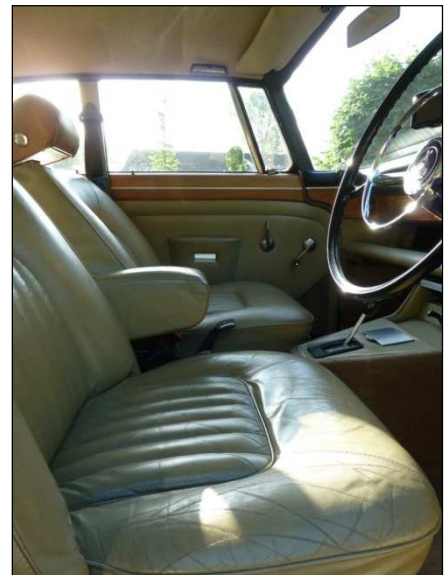
De uitgifte van een bulletin blijkt ieder jaar een huzarenstukje te zijn. Daarom is een dankwoordje aan de leden voor het doorsturen van artikels en foto's hier zeker op zijn plaats. En vergeten we ook niet de vertalingen en tekstcorrecties door Jan Eggermont en Thierry Bois d' Enghien niet: van harte bedankt heren!

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 et des photos. N'oublions pas les traductions et corrections de textes par Jan Eggermont et Thierry Bois d'Enghien : un grand merci messieurs !

Guy Pieters

### **A new proud member: Paul Nelens Rover P5 Coupé RHD**



With the reflex from Guy (P) and Steve(M) about the missing 'only for oldtimer' on the pink form, this car passed correctly and in one time through the Belgian administration (Customers, Keuring, and DIV).

See also the experiences from Steve and Alain about this matter in this Bulletin



## Foto's van enkele van onze minder bekende leden:



De Jaguar van Bernard Vanhoutte, Brugge



De Rovers van Daniel Reynaert, Antwerpen

Alleen jammer dat we noch de auto's, noch de eigenaars op onze evenementen zien!

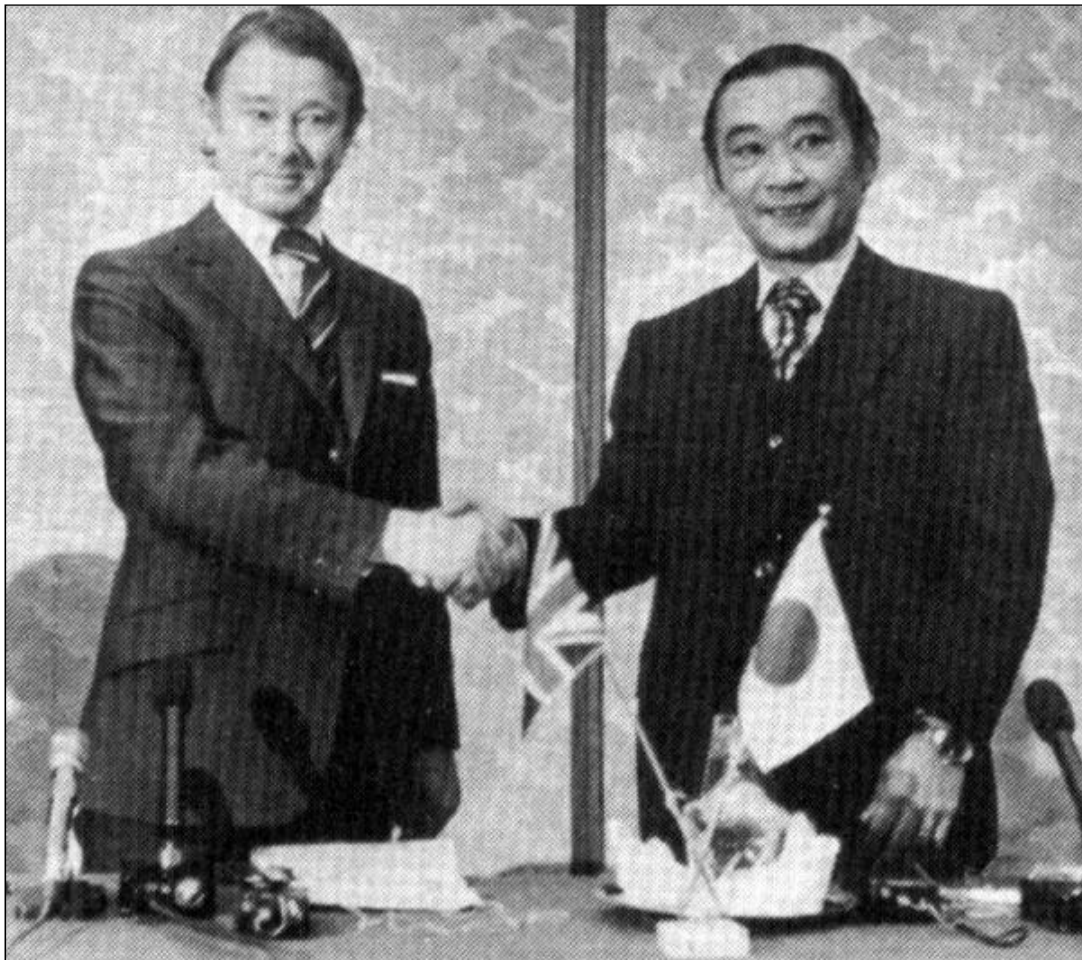
C'est bien dommage que nous ne voyons ni voitures ni propriétaires à nos événements!

## British Style, Japanese Engineering

Tijdens de jaren 70 van de vorige eeuw hangen er zwarte wolken boven de eens zo grote Britse auto-industrie: de verschillende divisies van Leyland beconcurreren elkaar, de producten als de Allegro en de Marina zijn het synoniem van onbetrouwbaarheid en de fabrieken worden geplaagd door de ene "car-strike" na de andere. De toekomst is grauwer dan ooit tevoren.

Om opnieuw perspectieven te zien moet het concern volledig worden op orde worden gesteld en zullen ooit beroemde merken als Morris en later ook Austin in een uitdoofscenario komen. Maar bovenal, er wordt uitgekeken naar een externe partner.

Eind jaren 70 zal deze ook worden gevonden: de jonge, dynamische Japanse fabrikant Honda. Honda is als merk nog niet lang actief op de Europese markt en kan via een samenwerking met de Britten zijn positie versterken. Er komt een akkoord en de samenwerking gaat van start met de Triumph Acclaim, een verbristste Honda Ballade. Maar het echte begin zit hem in de eisen die de Japanners stellen aan hun Britse partner achter de schermen. De kwaliteit moet drastisch verbeteren en de fabrieken moeten efficiënter werken.



In de nieuwe strategie zal Rover het hoofdmerk worden waarin plaats is voor exotische concepten/laagvolume-modellen voor MG, en op het einde van de levenscyclus van de Metro/Maestro/Montego zal Austin met stille trom van de markt gaan. De eerste twee grote projecten voor Rover zijn de YY en XX. De eerste moet een in samenwerking met Honda ontwikkelde opvolger voor de Acclaim worden, terwijl XX een opvolger voor de SD1 moet geven en tevens voor Honda een nieuwe klasse moet inluiden, aangezien het merk tot dan toe de middenklasse Accord als topmodel had. De YY zal uitgroeien tot de eerste generatie 200, en meteen is duidelijk dat de Japanse partner mooie technologie levert zoals de 1.3 12v maar ook openstaat voor eigen inbreng van de Britten, die hun 1.6 aanbieden in het topmodel 216 Vitesse.



Een andere opsteker van de samenwerking is een duidelijke verbetering van de echte Britse modellen. De Montego is zeker in 2.0 diesel versie een lang levende, goed gebouwde auto en doet zijn spirituele voorganger, de Morris Marina, helemaal vergeten.

Een van de belangrijkste kinderen van deze samenwerking is zeker en vast het XX project dat in 1986 op de markt komt als Rover 800/Honda Legend. Er komt een strak getekende berline naar voren, vol moderne technologie (wishbone ophanging, schijfremmen rondom met desgewenst ABS, boordcomputer, ...) en moderne motoren.



De basismotor is in feite een degelijk herwerkte O-series 16 kleppen motor van volledig Britse origine terwijl de zescilinder door Honda geleverd wordt.

De C25 en C27 motoren zijn rechtstreekse afgeleiden van de V6 motor uit de F1 en zijn een uithangbord van één van 's werelds beste motorfabrikanten: geheel aluminium, 24kleppen, PGMFi sturing. Tel hierbij dat een voor die tijd ongekennde garantie van 160.000 km wordt aangeboden, en je hebt één van de beste aanbiedingen op de markt.

Het grootste commercieel succes van deze samenwerking zal echter pas volgen in 1989 met de R8 Rover 200/400. In deze modellenreeks is niet alleen de motorstrategie duidelijk – waarbij Rover de kans kreeg om zelfstandig een hele nieuwe familie kleine motoren te ontwikkelen – maar bovenal is de auto helemaal bij de tijd, zijn de rijeigenschappen ongezien voor deze klasse en is de fabricagekwaliteit bovengemiddeld. Deze wagen wordt de best verkochte Rover aller tijden.



Zoals reeds aangehaald gaan Rover en Honda nooit samen motoren ontwikkelen, maar krijgen beide constructeurs de kans om elk een bepaald type motoren te ontwikkelen; Rover spitst zich toe op de kleinere motoren (K serie), de exoten (T-turbo, RV8) en de diesels (L-serie).

Deze laatste motor, die zijn roots vindt in het oude Leyland, is dermate herwerkt dat het een van de modernste dieselmotoren van zijn generatie wordt en de kwaliteit en levensduur dermate hoog zijn dat Honda deze motor ook onder eigen vlag zal verkopen. Honda van zijn kant zal zijn beroemdste motoren van de D(16), F(18/20), H(23) en C(25/27) series ter beschikking stellen van Rover.

Wanneer in 1993 de Rover 600 op de markt verschijnt, heeft de groep duidelijk de BMW 3 serie als uitdager gekozen.

De andere concurrenten worden plots opnieuw naar de tekentafel gestuurd. Opnieuw komt er een zeer modern product op de markt met een uitstekend onderstel, een heel assortiment moderne motoren en bovenal een zeer grote mechanische kwaliteit. De mythe wil dat BMW zo verbaasd was over deze wagen dat ze in Rover ofwel de ideale partner ofwel de gevreesde concurrent zien. Na de Rover 600, die een tweelingbroer was van de Honda Accord, zal er nog één samenwerking tot stand komen. In 1995 verschijnt de Rover 400 HHR, die in samenwerking met het vijfdeurs model Honda Civic ontwikkeld is. Hier is echter al duidelijk dat de constructeurs hun eigen weg gaan. Zo is de L-serie de enige Rover motor in het Honda model en de D16 van Honda komt enkel in de 400 in combinatie met de HondaMatic transmissie, wat typisch is voor een Honda motor/automaat. Ze zijn niet te combineren met een component van een vreemde constructeur. Dit model zal tot 2005 als Rover 45/MG ZS in productie blijven met de goedkeuring van Honda, al wordt de productielijn net voor het einde van MG-Rover volledig door Honda afgebroken om ze niet in Chinese handen te laten vallen.



Het einde van de samenwerking tussen Rover en Honda komt er na de overname door BMW en heeft zware gevolgen voor de Britten. Honda verkoopt zijn motoren dermate duur dat op elke verkochte Rover 600 verlies gemaakt wordt, zodat het model na 5 productiejaar wordt afgevoerd. De levering van V6 motoren en D-series wordt stopgezet, waardoor Rover zijn in ontwikkeling zijnde eigen compacte zescilinder versneld op de markt moet brengen, de degelijke HondaMatic in de 400 wordt vervangen door een Duitse CVT... De gevolgen zijn desastreus. Tussen 1996 en 1998 zakt de kwaliteit naar een gemiddeld Europees niveau en in 1998, bij de lancering van de Rover 75, moet het imago alweer opgepoetst worden. Technisch zal de missie zeker slagen, maar de partner en de tijdsgeest zijn anders dan twintig jaar eerder.







Waarom dit verhaal... Eerst en vooral vind ik dit een beetje een eerbetoon aan de "Ronda's" die soms de vergeten generatie zijn. Er zijn liefhebbers voor de klassiekers zat en ook de 75 heeft zelfs al een eigen club. Deze wagens hebben misschien een beetje minder stijl dan hun voorgangers, maar ze blonken als geen ander uit in gebruiksvriendelijkheid, betrouwbaarheid en modernisme. Misschien waren de "Ronda's" wel de beste aanbieding in hun tijd en klasse? Misschien waren de "Ronda's" wel de beste Rovers ooit? Want na al die jaren hebben de "Ronda's" zich bewezen als onverslijtbaar en onverwoestbaar.

Mijn "Ronda's"... waarschijnlijk de beste auto's die ik ooit zal hebben.

Thomas Huybrechts

## British Style, Japanese Engineering

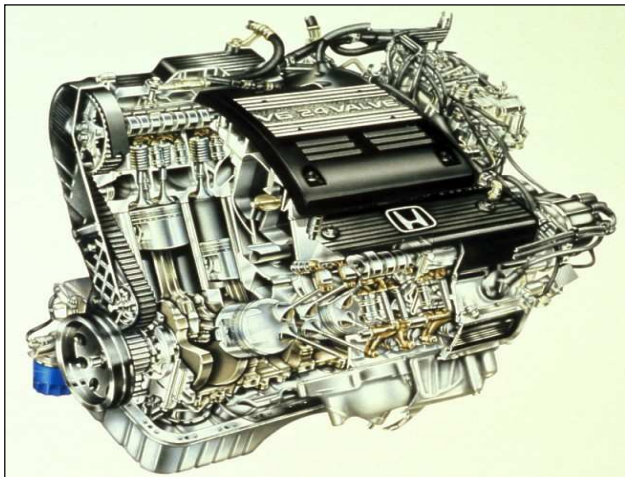
Au cours des années 1970, de lourds nuages se sont mis à planer au-dessus de l'industrie automobile britannique naguère si florissante : les différentes divisions de la British Leyland se livraient une concurrence suicidaire, des produits comme l'Allegro et la Marina étaient synonymes de manque de fiabilité et les usines étaient frappées par les grèves à répétition. L'avenir s'annonçait plus sombre que jamais.

Pour entrevoir quelque nouvelle perspective, la problématique devait être entièrement remise en question, de sorte que des marques autrefois réputées comme Morris et Austin puissent être sauvées de l'extinction. Mais, par-dessus tout, il fallait trouver un nouveau partenaire externe. Ce sera chose faite à la fin des années 1970 : le jeune et dynamique Honda. Ce dernier n'est pas actif depuis tellement longtemps sur le marché européen et, grâce à une collaboration avec les Britanniques, il trouve l'opportunité de renforcer sa position. Un accord va donc être conclu et la collaboration va s'amorcer par l'arrivée de la Triumph Acclaim, une Honda Ballade « anglicisée ». Cependant, le véritable nouveau départ résidera dans les exigences que les Japonais imposeront en coulisses à leur partenaire britannique : la qualité doit être drastiquement améliorée et le fonctionnement des usines doit être plus efficace.

Dans le contexte de la nouvelle stratégie, Rover deviendra la marque phare dans le cadre de laquelle il y aura de la place pour des concepts exotiques, des modèles de niche dévolus, eux, à MG. Et à la fin du cycle de vie des Metro/Maestro/Montego, Austin s'en ira sur la pointe des pieds. Les deux premiers projets d'envergure de Rover porteront les noms de YY et XX. Le premier, en collaboration avec Honda doit être élaboré en tant que successeur à l'Acclaim, tandis que le XX devra constituer une relève à la SD1 en même temps qu'il préfigurerait une nouvelle classe de modèles pour Honda, dans la mesure où cette marque ne disposait

jusqu'alors que de l'Accord, de gamme moyenne, comme top-model. Le YY évoluera pour devenir la première génération de 200. Dès l'abord, il est manifeste que le partenaire japonais offrait une technologie de choix, comme le 1.3 douze soupapes, cependant qu'il restait ouvert à l'apport des Britanniques, avec le 1.6 du modèle phare 216 Vitesse. Un élément favorable à la collaboration a été l'évidente amélioration des modèles originaux. La Montego, surtout en version 2.0 diesel, est une voiture solide et bien construite qui a complètement fait oublier sa devancière spirituelle, la Morris Marina.

L'un des fruits les plus remarquables de cette collaboration est indiscutablement le projet XX, arrivé sur le marché en 1986 sous le nom de Rover 800/Honda Legend : une berline élégamment dessinée, bourrée de technologie (suspension à wishbone, 4 freins à disque avec



ABS, ordinateur de bord...) et de moteurs modernes. La motorisation de base est en fait une version retravaillée de la série O, seize soupapes d'origine entièrement britannique, alors que la version six cylindres est due à Honda. Les moteurs C25 et C27 sont directement issus du moteur V6 de F1 et sont un bel échantillon de ce que peut réaliser l'un des meilleurs motoristes au monde : entièrement en aluminium, vingt-quatre soupapes, gestion de l'allumage par PGMFi. Si l'on ajoute qu'une garantie de 160 000 km, inouïe à l'époque, était comprise dans le prix, vous aviez là l'une des offres les plus attirantes sur le marché.

Toutefois, le principal succès commercial de cette collaboration ne s'imposera qu'en 1989, avec la Rover 200/400 (R8). Dans ces séries de modèles, ce n'est pas seulement la stratégie relative aux motorisations – dans le cadre de laquelle Rover a eu l'occasion de développer de façon autonome une toute nouvelle famille de moteurs – qui est évidente, mais par dessus tout, la voiture est tout à fait de son temps, ses capacités routières sont inédites pour cette catégorie et la qualité de fabrication est supérieure à la moyenne. Ce produit est simplement la meilleure Rover que l'on a jamais vendue.

Comme on l'a déjà souligné, Rover et Honda ne développeront jamais de moteur en commun, mais chacun a eu l'occasion de développer individuellement un type de moteur bien déterminé : Rover s'est concentré sur les moteurs les plus modestes (série K), les unités performantes (T-turbo, RV8) et les diesels (série L). Ce dernier, dont les origines remontent à l'antique Leyland, a été tellement retravaillé qu'il en est devenu l'un des moteurs diesel les plus modernes de sa génération. De surcroît, sa qualité et sa durée de vie sont à ce point impressionnantes que Honda l'achètera pour le produire sous sa propre bannière. De son côté, Honda mettra ses moteurs les plus réputés à la disposition de Rover : les séries D(16), F(18/20), H(23) et C(25/27).

Quand, en 1993, la Rover 600 apparaît sur le marché, le groupe a clairement pris pour cible la BMW série 3. Et les autres concurrents... sont subitement renvoyés à leur table à dessin. Une fois de plus, c'est un tout nouveau produit qui arrive sur le marché, reposant sur un excellent châssis, proposant tout un assortiment de moteurs modernes et, ce qui ne gâche rien, une qualité mécanique indiscutable. Le mythe veut que BMW ait été tellement surpris de cette voiture qu'il a vu en Rover, ou bien le partenaire idéal, ou bien un concurrent redouté. Après la 600, jumelle de la Honda Accord, une collaboration verra encore le jour. En 1995 apparaît la Rover 400 HHR, élaborée parallèlement avec la Honda Civic 5 portes. Cependant, il est alors évident que les constructeurs suivent leur propre voie. Ainsi en est-il de la série L, la seule Honda équipée d'un moteur Rover. De même, le D16 de Honda n'est-il disponible dans la 400

qu'avec la transmission HondaMatic, typique d'un moteur Honda assorti de ce type de boîte. Ils ne peuvent pas être combinés au composant d'un constructeur étranger. Ce modèle restera en production jusqu'en 2005 sous l'appellation de Rover 45/MG ZS, avec l'approbation de Honda, même si la ligne de production a été interrompue par Honda juste avant la fin de MG-Rover, pour ne pas la laisser tomber entre des mains chinoises.

La fin de la collaboration entre Rover et Honda est intervenue après la reprise par BMW et a eu de graves répercussions pour les Britanniques. Honda a vendu ses moteurs tellement cher que l'on perdait de l'argent sur chaque Rover 600 vendue et que le modèle a été retiré du marché après 5 années de production. La livraison de moteurs V6 et des séries D a cessé et, dès lors, Rover a été forcé d'accélérer la mise sur le marché du six cylindres développé à l'interne; la boîte HondaMatic a dû être remplacée dans la 400 par une CVT allemande... Les conséquences ont été désastreuses. Entre 1996 et 1998, la qualité est revenue au niveau européen moyen et, en 1998, lors du lancement de la Rover 75, l'image du constructeur a de nouveau dû être époussetée. Techniquement, la mission sera un réel succès, mais avec un partenaire et un état d'esprit différent de ce qu'ils étaient vingt ans auparavant.



La raison de ce récit? Tout d'abord, je voulais rendre un petit hommage aux « Ronda » qui appartiennent à une génération parfois oubliée. Il existe des amateurs pour les classiques et même les 75 disposent de leur propre club. Les « Ronda » ont peut-être un style moins affirmé que leurs prédécesseurs, mais elles ne craignent pas la comparaison en matière de convivialité au quotidien, de fiabilité et de modernité. Les « Ronda » étaient-elles ce que leur époque et leur catégorie avaient de mieux à offrir? Les « Ronda » étaient-elles les meilleures Rover jamais fabriquées? Qui sait? Effectivement, après toutes ces années, elles ont su se montrer inusables, voire indestructibles.

Mes « Ronda »... probablement les meilleures voitures que j'aurai jamais possédées.

Thomas Huybrechts

(traduction: Thierry Bois d'Enghien)

# **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 praatavond) 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'événements.

La participation est toujours payable d'avance si elle est fixée par l'organisateur (et pas par les participants). Ceci à moins qu'il en soit stipulé autrement.

Les inscriptions tardives peuvent être refusées pour des raisons d'organisation.

### **Art. 4**

Le Comité:

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

Description des fonctions:

Le Président:

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

Le Vice-président:

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

Le Trésorier:

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

Le Secrétaire:

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

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

Président: Daniel Saive.

Trésorier: Guy Dams.

Secrétaire: Guy Pieters.

Art. 5

- L'utilisation des avoirs en Banque est du domaine du trésorier ou en son absence du Président.
- Il est fait un usage intensif de virements. Les retraits d'argent doivent toujours rester l'exception. Les extraits de banque sont un moyen de contrôle de la bonne tenue de la comptabilité.
- Tous les frais exposés doivent être répartis par événement. Le trésorier devra – dans son rapport annuel – présenter une globalisation par sorte de frais: photocopies, timbres, impression de photos, cotisations, 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://bcrCB.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 2014 bedraagt 35,00 EUR.

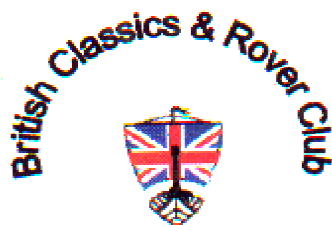
Bankgegevens: BE57 230-0121362-35 / GEBABEBB ten name van  
British Classics & Rover Club Belgium  
Allée du bois de Bercuit, 32  
1390 – Grez-Doiceau

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](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. 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 à lieu le deuxième mercredi du mois vers 20h00 au restaurant 'Espace 152, rue François Gay 152, 1150 Bruxelles.

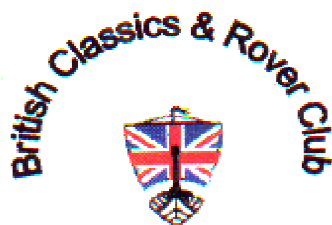
La cotisation pour 2014 s'élève à 35,00 EUR.

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](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. 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: . . . . .

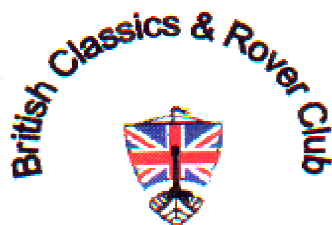
Gegevens van de auto:

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](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. 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](mailto:guypieters@hotmail.com)