



2011 01

VIKING





ROCH

Opgericht 20 juni 1971, Koninklijke goedkeuring 5 december 1974

Mede oprichtster FEHAC

Lidmaatschap is € 55,00 per jaar voor leden e/o begunstigers, na 1 juli € 27,50

(€ 50,00 bij automatische incasso, na 1 juli € 25,00).

Gezinslidmaatschap: € 20,00 per jaar (geen Viking en inschrijfgeld)

ING-bank 2609812 t.n.v. Rover Owner's Club Holland te Amerongen

Het lidmaatschapsjaar van de ROCH loopt van 1 januari tot en met 31 december. Beëindiging van het lidmaatschap moet schriftelijk worden medegedeeld vóór 1 december van het lopende jaar en gaat pas in op 31 december van het jaar waarin men opzegt.

- Secretariaat: ROCH
Dorpsplein 7
4243 JC Nieuwland
- Website: www.roverclub.nl
- Bestuur:**
- Voorzitter: Hennie Westland
Dorpsplein 7
4243 JC Nieuwland
Tel: 0183-35 27 95
E-mail: voorzitter@roverclub.nl
- Secretaris: Truus Westland - Laan
Dorpsplein 7
4243 JC Nieuwland
Tel: 0183-35 27 95
E-mail: secretaris@roverclub.nl
- Penningmeester/
Ledenadministratie: Marcel van Barneveld - de Bont
Burg. W.E. van Weedelaan 1
3958 GP Amerongen
Tel: 06-18 82 24 26
E-mail: penningmeester@roverclub.nl
- Bestuurslid: Cor Ouwehand
Wim Sonneveldstraat 21
5144 ZM Waalwijk
Tel: 0416-334869
E-mail: cag.ouwehand@zonnet.nl
- Bestuurslid: Johan Löwik
Wierdensestraat 72
7443 AG Nijverdal
Tel: 0548-616114
E-mail: clubshop@roverclub.nl / info@classic-rover.nl

De in de Viking weergegeven meningen behoeven niet noodzakelijk die van het bestuur of van de redactie te zijn. Ingezonden artikelen worden niet gecontroleerd op hun inhoudelijke juistheid of volledigheid.

Inhoudsopgave

- 02 Algemene informatie
- 04 Van de redactie
- 05 Van de bestuurtafel
- 06 De autoverzekering en het taxatierapport
- 07 De aansprakelijkheidsverzekering en toerritten
- 09 Uitnodiging Rover P4 Treffen Deutschland
- 13 Een tipje van de sluier
- 14 Programma Jubileumweekend 2011
- 17 Tips and Tricks, Do's and Don'ts
- 20 Wachten op reparatie
- 22 'n Schepping apart
- 27 Colofon

Evenementenkalender:

| | | |
|----------------|---------------|----------------|
| 26 maart | ALV | Nieuwpoort |
| 16 april | Taxatiedag | Hooglanderveen |
| 17 t/m 19 juni | Jubileumfeest | De Rijp |

Aanleveren van kopij:

Redactie Viking
Burg. Jhr. mr. W.E. van Wee-
delaan 1
3958 GP Amerongen
E-mail: redacteur@roverclub.nl

Kopij en foto's mogen afgedrukt
worden aangeleverd, echter bij
voorkeur via e-mail aanleveren.

Uitgaven Viking:

- I - 2011: ±15 maart 2011
- II - 2011: ±15 juni 2011
- III - 2011: ±15 september 2011
- IV - 2011: ±15 december 2011

Deadline volgende VIKING

1 juni 2011



De klassieke Rover P4/P5/P6 specialist

Onderhoud • Reparatie • Revisie • Restauratie • Aan- en verkoopbemiddeling • APK-keuring
RDW voorkeuring • Nieuwe en gebruikte onderdelen • Classic Rover lease



Autobedrijf Berry Smink

Van Tuylstraat 30 | 3829 AD Hooglanderveen
(033) 257 14 00 | www.smink.nl | info@smink.nl

Van de redactie

De eerste Viking van dit jaar, die is niet helemaal zonder slag en stoot tot stand gekomen. Je neemt een stokje al grotendeels over van je voorganger, die je netjes heeft ingewerkt, je uitleggende en vertellende hoe het allemaal zou moeten. Dan komen er speciale verzoeken om artikelen te plaatsen uit dagbladen en oude Vikingen en die zijn qua maatvoering allemaal net even anders, of net te groot of net te klein. Dus ga je wat je eens op de lagere school tijdens tekenen destijds hebt geleerd zo'n 30 jaar na dato nog eens toepassen en dat in combinatie met het hedendaagse digitale tijdperk van inscannen. Papier vouwen, knippen en plakken van zowel anno nu als 30 jaar geleden. Hoe het er dan in het echt uit komt te zien zal ook voor de redactie een verrassing zijn. Een voorbeeld heb je wel op je scherm, maar op papier zal waarschijnlijk toch anders er uit zien. Misschien niet allemaal even netjes, scherp en uitgelijnd. Maar dat zal de pret hopelijk niet minder maken bij het lezen van die artikelen. Het is immers ook niet alledaags wat daarin vermeld staat. Het verhaal over 'n Schepping apart komt uit een oude Viking van juni 1996 en dat heeft een reden, voor de komende editie namelijk. Die Viking in handen hebbende lees je ook wie er in het verleden nog stukjes geschreven hebben, of die personen ook nog lid zijn, of ze nog steeds dezelfde auto hebben, etcetera. Beetje inside information is dat overigens wel. Maar het aanbod aan stukjes was niet overweldigend dit keer. Hoe dat komt? Auto's van de leden allemaal naar de stalling gegaan en niets meegemaakt of er aan gesleuteld? Last gehad van een winterdip of writersblock? De redactie weet het niet, wel dat het inmiddels al bijna een week stralend mooi weer is en de Rover echt al wel van stal gehaald kan worden om de eerste (kilo)meters weer te gaan maken, ongetwijfeld wel na het opladen van de accu en diverse andere werkzaamheden aan de auto. En dat alleen al kan toch wel een reden zijn om een stukje belevenis te delen met de leden? Wordt de redactie ook blij van. Nog blijer als er geen afbeeldingen in tekstdocumenten worden geplakt, maar separaat worden aangeleverd, allerliefst in een zo hoog mogelijke resolutie. Volgende keer zal de redactie zich netjes voorstellen, want dat was in de vorige Viking al beloofd.



Van de bestuurstafel

Het is al weer maart en het eerste evenement, die in Valkenswaard, is achter de rug. Hennie en ik waren er dit keer niet bij maar we hebben gehoord dat het een geslaagde middag is geweest. Er waren ook een aantal wat onbekende gezichten uit het zuiden des lands. Mensen die niet zijn geweest hebben, naar wij hebben vernomen, wat gemist. In de convocatie van een dergelijke middag lijkt het soms of het een herhaling van een eerder evenement is maar vaak is er in de uitvoering van datgene wat word geboden of gedemonstreerd een duidelijk verschil.

De stukken voor de jaarvergadering heeft u al met de post mogen ontvangen en bij deze stukken zat ook het aanmeldingsformulier voor de Taxatiedag op 16 april. Dat deze niet sepeeraat is verzonden heeft te maken met 330 keer een postzegel minder aan porto kosten. Nog altijd kunnen kandidaten voor het bestuur zich melden. Het loopt nog niet storm.

Voor de viering van het 40 jarige bestaan van de ROCH komen de inschrijvingen al aardig binnen en zijn we druk bezich met de organisatie van dat weekeind. Heeft u nog leuke ideeën die in het programma zijn in te passen, laat het ons weten. En natuurlijk meldt u op tijd aan, de laatste dag is te laat.

Als bestuur proberen we elk jaar op de beurs in Rosmalen een speciaal thema te hebben. Dat is al eens geweest Oud en Nieuw, P op een rij en nu proberen we P5, P6 en SD1 in race- en rally uitvoering. Want ook dat gebeurt met Rovers.

Tussendoor probeer ik zomerbollen te planten, de honden te aaien, kleinkinderen wat aandacht te geven, de website bij te houden, wat tijd bij mijn werkgever door te brengen en aardig te zijn tegen Hennie. Ik heb nog zat te doen.

Hoop een groot aantal van u te zien op volgende evenementen. Namens het bestuur Truus Westland-Laan.



Webhosting & Webdesign

VO Webhosting en Webdesign is vanaf 2007 een actieve speler op het internet. Wij bieden op basis van een relatief lage prijs website ruimte aan samen met e-mail faciliteiten.

Bent u opzoek naar:

- Een plek waar u uw hobby of passie op het internet te zetten
- Een betrouwbare hosting partij
- Een domeinnaam met e-mail mogelijkheden
- Een partij om uw website te laten maken of onderhouden
- Goede hulp en ondersteuning
- Snelle verbindingen

Wij kunnen u verder helpen.

Neem vrijblijvend contact op wanneer u vragen of wensen heeft.

VO Webdesign
Prinses Margrietstraat 7
4231 AT Meerkerk

Website: www.voweb.nl
E-mail: info@voweb.nl

Standard Hosting

- 1 Domeinnaam (.nl/.com/.eu)
- 500 mb aan webruimte
- 10 POP3 mailboxen
- Spam filter & virusfilter
- 5 MySQL databases
- Statistieken

€ 29,95

per jaar / excl. btw

Literaard hebben wij meer te bieden.
Meer informatie vindt u op onze website.



De autoverzekering en het taxatierapport

Velen van u zullen, om problemen bij schade te voorkomen, hun klassieke auto hebben laten taxeren. Vaak blijkt er echter bij de verzekerden misverstanden te bestaan over nut en nood-zaak van een taxatierapport, zodat ik zal trachten enige duidelijkheid hierin te verschaffen.

In de basis zijn er 3 manieren om uw klassieker te verzekeren, te weten:

Wettelijke Aansprakelijkheid, hetgeen inhoudt dat uitsluitend schade die u met het voertuig aan derden toebrengt vergoed wordt, dus niet de eigen schade

Wettelijke Aansprakelijkheid en beperkt-casco, hetgeen inhoudt dat naast bovengenoemde dekking ook schade aan het voertuig door brand/blikseminslag, diefstal/joyriding, inbraak, storm/hagelschade, botsing met loslopende dieren en vogels en ruitbreuk vergoed wordt, meestal met een eigen risico voor het beperkt-casco gedeelte

Wettelijke Aansprakelijkheid en casco (ook wel All Risk genoemd), hetgeen inhoudt dat naast de dekking voor Wettelijke Aansprakelijkheid ook schade aan het voertuig door ieder van buiten komend onheil vergoed wordt, eveneens meestal met een eigen risico voor het casco gedeelte.

Indien het voertuig tegen WA en Casco verzekerd en getaxeerd is en de waarde aangetekend is op het polisblad en ook uit een clause blijkt dat het voertuig op die vaste waarde basis is verzekerd, zal bij een onverhoopte totaalschade in principe het bedrag van de taxatie door uw verzekeringsmaatschappij aan u uitbetaald worden, al dan niet onder aftrek van de waarde van de restanten.

Geen discussie dus over de (dag)waarde van het voertuig, ook niet als de schade door een ander voertuig veroorzaakt werd. U bent immers zelf verzekerd en u krijgt derhalve de volledige uitkering van uw eigen maatschappij op grond van de door u gesloten verzekeringsovereenkomst. Wellicht dat uw verzekeringsmaatschappij verhaal gaat halen op de tegenpartij, maar daar staat u buiten.

Indien u echter WA of WA+beperkt casco verzekerd bent en u krijgt een schade door schuld van een derde, niet vallende onder de beperkt-cascodekking, dan biedt uw eigen verzekering daarvoor uiteraard geen dekking en dient u zelf de schade op de tegenpartij te verhalen, waarvoor u overigens weer een rechtsbijstandverzekering kunt sluiten.

In tegenstelling tot uw eigen WA+cascodekking, waarbij de waarde vastligt door middel van het taxatierapport, kunt u nu te maken krijgen met een discussie over de dagwaarde van uw klassieker met de verzekeringsmaatschappij van de tegenpartij.

In dat geval is het handig om een nog geldig taxatierapport te hebben, zodat de hoogte van uw claim bij de tegenpartij in ieder geval onderbouwd kan worden.

Een tip: vraag voordat u een rapport laat opmaken steeds eerst bij uw verzekeringsmaatschappij (of uw tussenpersoon) of zij het rapport van de door u gekozen taxateur accepteren. Veel verzekeringsmaatschappijen accepteren namelijk slechts van een beperkt aantal taxateurs een taxatierapport.

Overigens is een taxatierapport tegenwoordig meestal 3 jaar geldig, zodat uw klassieker wel iedere 3 jaar getaxeerd dient te worden om rechten aan het taxatierapport te kunnen ontleen.

Chris Brommet

De aansprakelijkheidsverzekering en toerritten

Ongetwijfeld zult u (minimaal) een Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) voor uw klassieke auto gesloten hebben, een verzekering die schades aan derden vergoedt.

De vraag is echter of uw verzekeringsmaatschappij ook schades aan derden vergoedt, indien u deelneemt aan een snelheids-, regelmatigheids-, of behendigheidsrit en -rally, of aan een kaartleesrit of toertocht, kortom een rit met een wedstrijd-element. Een rit met een wedstrijd-element is het al gauw, want de wet ziet het rijden om de prestaties van de deelnemers te vergelijken al als een wedstrijd!

De wet Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen biedt verzekeringsmaatschappijen namelijk de mogelijkheid in de polisvoorwaarden deelname aan bovengenoemde ritten uit te sluiten van de dekking.

Het is dus zaak dat u tijdig, dat wil zeggen vóór dat u deelneemt aan een dergelijke rit, de polisvoorwaarden goed naleest of er eigenlijk wel dekking is bij deelname aan een rit. Zo niet, dan adviseren wij u omgaand met uw verzekeringsmaatschappij of tussenpersoon hierover contact op te nemen.

Overigens doet de Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs (FEHAC) momenteel een vergelijkend onderzoek naar de diverse voorwaarden bij zgn. oldtimerverzekeringen. In het najaar zullen de resultaten bekend worden en deze zullen dan ongetwijfeld in de diverse klassiekerbladen en via de clubbladen uitvoerig besproken worden.

Aangezien de wet er overigens vanuit gaat dat de organisator van een rit de WA verzekering van de deelnemer hiervoor op dekking controleert, zou eigenlijk iedere organisator van een rit, om zich te vrijwaren van claims, deze verplichting in de voorwaarden tot deelname dienen op te nemen of in zijn algemeenheid iedere aansprakelijkheid bij voorbaat al uit te sluiten.

Chris Brommet

Damen & Kroes b.v. heet u van harte welkom.

Wij heten u van harte welkom. Zoals u van ons gewend bent, zijn wij actief gebleven op het gebied van MG/ROVER. Ook zijn wij nog steeds zeer actief in het Engels oldtimer gebeuren!! Mede door ons grote magazijn met ruim 60.000 verschillende onderdelen, kunnen wij u bijna alle onderdelen van uw oldtimer tot aan uw nieuwe MG/ROVER uit voorraad leveren.



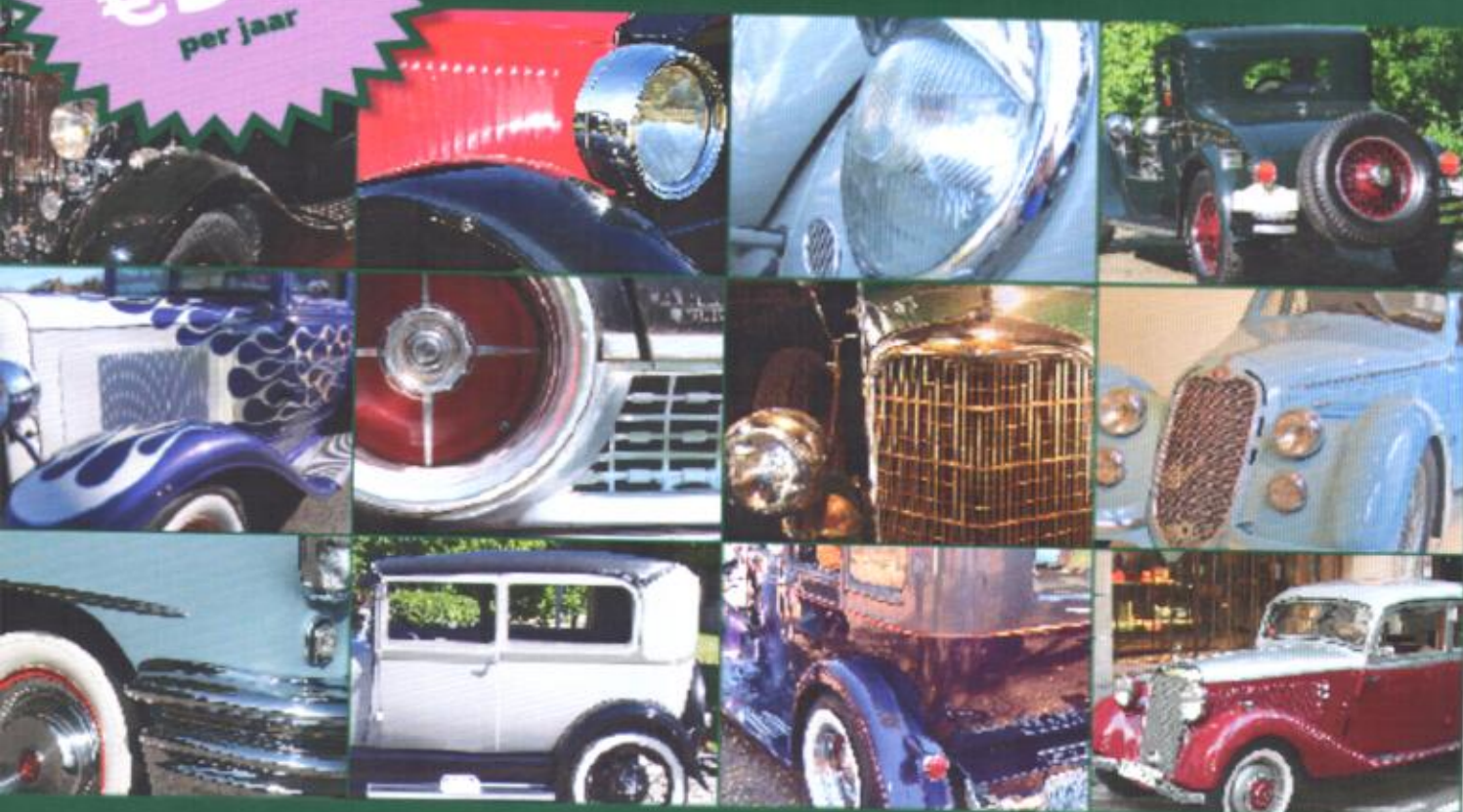
Schouwenrooij 14, 5281 RE Bostel
Tel: 0411-688088 Fax: 0411-688181
Mail: info@damenkroes.nl

www.damenkroes.nl

Afrikalaan 1a, 5232 BD Den Bosch
Tel: 073-6220890 Fax: 073-6217067
Mail: damenkroes@online.nl

premie
vanaf
€39,-
per jaar

Klassiekers verzekeren van 10 jaar en ouder!



Uw kostbare bezit

Als trotse eigenaar van een unieke en fraaie klassieker bent u zuinig op uw bezit. De GIO Klassiekerverzekering biedt u naast uitzonderlijk goede en veelzijdige garanties een zeer lage premie. Zo kunt u nóg zorgelozer genieten van vele mooie kilometers...

Naast de bijzonder lage premie kunt u bij de Gio Klassieker Verzekering ook de altijd terug garantie in binnen en buitenland bij pech of ongeval onderweg regelen. Natuurlijk biedt de GIO-Klassiekerverzekering nog tal van andere sterke voordelen;

- Geen eerste auto verplicht, dagelijks gebruik toegestaan
- 3000 tot 20.000 km per jaar met 75% no-claim korting
- Uitzekende voorwaarden volgens de FEHAC wensen
- Premie exclusief poliskosten en assurantie belasting
- Premiewijziging acceptatie onder voorbehoud
- Meerdere hobby-auto's op één polis
- Geen maximale taxatiewaarden
- Premie inclusief europadekking
- Vaste/club taxatie toegestaan

vanaf de 3e
hobby-auto
30%
korting op uw
premie

Voor meer informatie bel: 036 548 70 78
of mail naar klassiek@gio-adviesgroep.nl

Vrijblijvende offerte via email of fax.
Kijk op www.klassiekerverzekering.nl



Bel of mail voor een snelle
premievergelijking of de
gratis brochure 'Autohobbyisten
wijzer op weg'



Uitnodiging Rover P4 Treffen Deutschland

Liebe P4 Freunde,

Hiermit lade ich alle P4-Fahrer und –Interessierte zu unserem **5. internationalen P4 Pfingsttreffen** ein, das am Pfingstwochenende vom 11. bis zum 13. Juni 2011 im Raum Oldenburg (Oldb) stattfindet.

Programm:

11. Juni 2011

bis 16:00 Uhr, Anreise **Hotel Zum Tüdicke** in Wardenburg / Oldenburg
18:30 Uhr, Begrüßungscocktail, gemeinsames Abendessen 3- Gänge Menü
20:00 Uhr, Stadtrundgang in Oldenburg / „Rover“- Gespräche
Übernachtung

12. Juni 2011

09:00 Uhr, Frühstücksbüffet
10:00 Uhr, Ausfahrt in die Moor- und Fehnlandschaft von Norddeutschland mit Snacks, Getränken,
Kaffee / Tee und Kuchen
19:00 Uhr, Gemeinsames Abendessen am Büffet / „Rover“- Gespräche
Übernachtung

13. Juni 2011

09:00 Uhr, Frühstücksbüffet
10:00 Uhr, Abfahrt zum Freilichtmuseum nach Cloppenburg
ab 14:00 Uhr, Rückfahrt

Alle im Programm aufgeführten Punkte sind im Buchungspreis enthalten.
Eigenes Benzin und zusätzliche Getränke werden nach Verzehr berechnet.

| | |
|-----------------------------------|----------|
| Kosten pro Person im Doppelzimmer | € 165,00 |
| Kosten pro Person im Einzelzimmer | € 182,00 |

Da es sehr schwer war, ein geeignetes Hotel zu finden, gibt es das Programm nur im Paket.
Einzelabsprachen, wie z. B. vegetarisch essen oder mit Kindern anreisen sind möglich.
Anmeldungen bis spätestens zum 28. Februar 2011 per Post an o. a. Adresse oder per E-Mail.
Ich bitte um Vorauszahlung bis spätestens zum 15. März 2011 auf mein Konto.
Ich muss die Hotelkosten im Voraus bezahlen, denn nur so war eine Reservierung möglich.

Ich freue mich auf eine zahlreiche Teilnahme an diesem Treffen in Oldenburg.

Happy roving

Werner Müller
Mittelweg 18 A
26127 Oldenburg
Tel: +49-(0)441-62566
Mobile: +49-(0)176-46502358
E-mail: rover-p4@gmx.de

Kontoinhaber: Werner Müller
Sparda Bank Münster Kto: 772992 Blz: 40060560
IBAN: DE86 4006 0560 0000 7729 92
BIC: GENODEF1S08



PASSIE VOOR AUTO'S



... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

- DÉ CLUB VOOR AUTOLIEFHEBBERS, AL SINDS 1898
- DE KNAC BIEDT – AFHANKELIJK VAN HET GEKOZEN PAKKET – HULP BIJ PECH IN BINNEN- EN BUITENLAND, VOOR ZOWEL DE DAGELIJKE AUTO ALS DE KLASSIEKER
- UITSTEKENDE VERZEKERINGEN VOOR DE KLASSIEKER EN DE MODERNE AUTO
- MAXIMAAL KLASSIEKERPLEZIER DOOR TOERRITTEN, TAXATIES, TECHNISCHE INFORMATIE EN EEN PRACHTIG CLUBBLAD MET VEEL WETENSWAARDIGHEDEN

WIJ DELEN UW PASSIE. DAAROM IS DE KNAC DE CLUB WAAR AUTOLIEFHEBBERS ZICH THUIS VOELEN.

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12



TVM Klassieke Voertuigenpolis:

Omdat we nog
jaren samen
willen blijven



Uw klassieker is uw liefebberij en een kostbaar bezit. De liefde voor uw klassieker is vaak niet in geld uit te drukken. Veel mensen begrijpen dat niet maar TVM wel! Daarom hebben wij in samenwerking met de OVHV (Onderlinge Verzekeringsmaatschappij Historische Voertuigen U.A.) de Klassieke Voertuigenpolis ontwikkeld. Speciaal op maat gemaakt voor uw klassieker. De polis voldoet aan alle FEHAC eisen en wordt u aangeboden tegen gunstige voorwaarden.

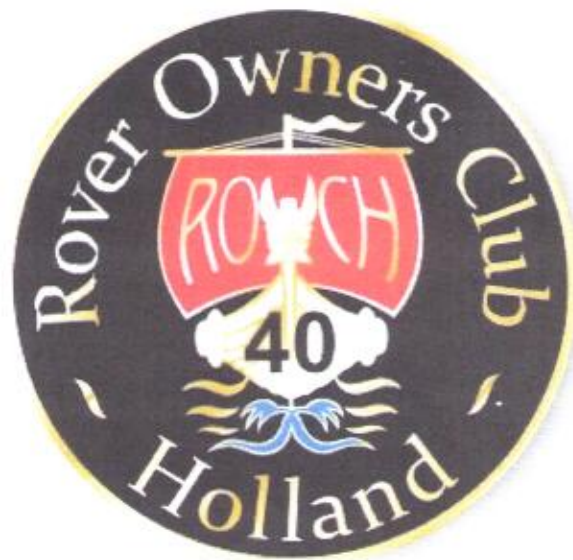
Meer weten? Kijk op www.tvm.nl of bel (0)528 29 29 99.



OVM TVM U.A. | Van Limburg Struimstraat 250 | postbus 130 | 7900 AC Heergevoen
tel.: +31 (0)528 29 29 99 | fax: +31 (0)528 29 22 81 | info@tvm.nl | www.tvm.nl

TVM
VERZEKERINGEN

Zelfverzekerd op weg



Een tip van de sluier

Niet vergeten in te schrijven



Rover Owners' Club Holland

Opgericht 20 juni '71 Koninklijke goedkeuring 5 dec. '74
Medeoprichtster FEHAC.

Nieuwland december 2010.

In 2011 is het veertig jaar geleden dat de ROCH is opgericht. Het is in die afgelopen veertig jaar niet altijd van een leiedakje gegaan en er waren wel eens stormen die er woedden. De laatste jaren is de ROCH weer in rustiger vaarwater terechtgekomen, en bleek tijdens een aantal bijeenkomsten, dat de sociale functie van de vereniging toch ook een heel belangrijke is. Als jubileumcommissie hebben we ook getracht met het organiseren van een feestelijk weekeinde dat bij alles in gedachte te houden. Ons doel is het weekeinde op de vrijdagavond te laten starten en te besluiten op de zondagmiddag. Wij hebben getracht een accommodatie te vinden die bijzonder is en betaalbaar en ook op deze manier te voorkomen dat mensen na een drukke dag en het nuttigen van mogelijk wat alcohol, nog achter het stuur moeten kruipen. Daarbij is De Rijpereilanden echt iets speciaals, staan de auto's veilig en is er voor een enkeling met een heel speciale auto zelfs een mogelijkheid om hem overdekt neer te zetten. Bij pech is er een voorziening om te sleutelen en zijn huisdieren ook welkom. Nu, december 2010, is het grote raamwerk van het weekeinde vastgelegd. Wij willen u dan ook niet de plannen onthouden en u de mogelijkheid geven, om alvast in te schrijven. Wij denken dat we maximaal 50 auto's met hun passagiers aankunnen en vol is jammergenoeg vol. Ook onze vrienden van buitenlandse Roverclubs zijn uitgenodigd om dit jubileum met ons mee te vieren. Het zou ook een leuke verrassing zijn als leden van het eerste uur tijdens dit jubileum aanwezig kunnen zijn.

Het hieronder beschreven programma is alles behalve af. Wel is de prijs die onder A, B en C staan per koppel dwz per twee gasten in een tweepersoons kamer. Inschrijven kunt u zich bij de secretaris.

Voor inschrijvingen van niet leden geldt een toeslag van € 25,00 euro per koppel.

| jubileum Programma A | jubileum Programma B | jubileum Programma C |
|---|---|---|
| Vrijdag aankomst vanaf 16.00 uur. 19.30 Opening jubileum, met aansluitend buffetdiner. Verdere avond bijpraten en of kennismaken met elkaar en elkaars auto. Mogelijkheid voor wandeling naar de Rijk, boottochtje, o.i.d. Afhankelijk van het weer. | | |
| Zaterdagmorgen 9.00/10.00 uur ontbijt. | Zaterdagmorgen. | Zaterdagmorgen. |
| 10.30 uur, start rit door prachtige gebieden van Noord Holland. Lunch en daarna vervolg rit. Middag invulling blijft nog even een verrassing. | 10.30 uur, start rit door prachtige gebieden van Noord Holland. Lunch en daarna vervolg rit. Middag invulling blijft nog even een verrassing. | 10.30 uur, start rit door prachtige gebieden van Noord Holland. Lunch en daarna vervolg rit. Middag invulling blijft nog even een verrassing. |
| Rond 17.00 uur retour op Rijpereilanden stukje ontspannen (tukkie). | Rond 17.00 uur retour op Rijpereilanden stukje ontspannen (tukkie). | Rond 17.00 uur retour op Rijpereilanden stukje ontspannen. |
| Rond 19.00 uur aanvang buffetdiner "dansant". Prijs uitrijking. | Rond 19.00 uur aanvang buffetdiner "dansant". Prijs uitrijking. | Rond 19.00 uur aanvang buffetdiner "dansant". Prijs uitrijking. |
| Zondagmorgen 9.00/10.00 uur ontbijt. Ritje naar M'dam, wandeling met gids door Monnickendam daarna lunch en einde jubileum. | Zondagmorgen 9.00/10.00 uur ontbijt. Ritje naar M'dam, wandeling met gids door Monnickendam daarna lunch en einde jubileum. | Zondagmorgen. Ritje naar M'dam, wandeling met gids door Monnickendam daarna lunch en einde jubileum. |
| Incl. 2 overnachtingen. € 340,00 exclusief drank. | Incl. 1 overnachting. € 230,00 exclusief drank. | Geen overnachting. € 145,00 exclusief drank. |

Aanmelding voor het 40 jarig jubileum van de ROCH
van 17. Juni t/m 19. Juni 2011 in De Rijp.

Bestuurder (Naam):..... Voornaam:
Passagier (Naam en voornaam):
Adres:
Postcode en plaats.....
Telefoon:..... e-mail:.....
Auto/Model: Kenteken:Bouwjaar:.....
Programma A,B of C.....

Datum:

Handtekening:.....

Aanmeldingen graag per e-mail naar secretaris@roverclub.nl
of per post naar Dorpsplein 7, 4243 JC Nieuwland.
Graag foto van uw auto voor programma meesturen.
Heeft u vragen, stel ze.

Betaling aan:
ABN Bank Leerdam
Rekening nummer: 40.80.95.741
t.n.v. Rover Owners Club Holland 40 jarig bestaan.

De aanmelding is pas definitief na ontvangst van betaling.
Sluiting van de aanmelding 01.05.2011 of eerder want vol = vol.

Op verzoek kan ik u dit formulier per e-mail toe zenden.

Namens de jubileumcommissie
Truus Westland-Laan,
secretaris@roverclub.nl



Tips and Tricks, Do's and Don'ts



Op uitnodiging van het bestuur ben ik begin dit jaar naar een uitermate gezellig Rover Owners' Club Holland evenement geweest. Ik werd lekker gemaakt om toch eens die overheerlijke bitterballen te komen proeven in de Haven van Huizen onder het genot van een kopstootje (een biertje met een jonge jenever). Gezellig was het zeker, maar het kopstootje zat er niet in voor mij, heb plechtig moeten beloven aan de Mrs. dat ik weer eens terug zou rijden en die schaal met bitterballen, die zal prompt voorbij gekomen zijn op het moment dat ik me buiten in de kou begaf om wat foto's van Rovers te maken die buiten stonden.

Mij werd verteld dat die stukjes die ik ieder kwartaal indien enorm in de smaak vallen, maar of ik nu toch eens een stukje techniek, kortom Tips and Tricks, Do's and Don'ts wilde schrijven die specifiek geënt zijn op Rover modellen, met name voor de P5 schijnt daar wel wat behoefte te zijn onder de leden.

Prima, gaan we doen, terwijl daarbij gelijk de gedachte ontstond eens een dagje mee te lopen met iemand die sleutelt aan Rovers en ook een goed geoutilleerde werkplaats tot zijn beschikking zou hebben, dus wendde ik mij tot de penningmeester, die ook eigenaar is van een Doe Het Zelf Garage met een toepasselijke Engelse naam en maakte een afspraak met hem.

Op de dag zelve, geen P5 binnen, dus daar kunnen we het niet over gaan hebben. Wel een paar Austin Metro's staan er binnen, een echt Austin Rover product en later die dag komt er ook nog een klant met een MGF, een rechtsgestuurde versie met een 1.8 injectie motor, geen VVC overigens, nog voorzien van een Engels kenteken, waar nog wat aan gedaan moet worden alvorens naar het RDW te kunnen voor APK en invoer.

Maar wat hebben deze modellen dan met Rover te maken? Meer dan je zou denken in eerste instantie. De Rover 100 serie is, zeg even gemakshalve, de opvolger van de Austin Metro, en kwam in begin jaren '90 op de markt. Een kijkje nemende op de stuurkolom zie ik al gelijk dat de stuurkolom-schakelaars in de loop der jaren niet veranderd zijn. Deze stuurkolom-schakelaars vinden we overigens ook in de Rover Estate, in de volksmond ook wel Montego Estate genoemd. Technisch gezien is er ook een overeenkomst, de veerbollen, die opgepompt moeten worden met een hydroelastische pomp met speciale vloeistof. Dus niet vullen met lucht vanuit de compressor, krijg je een soort van stui-terbal op wielen van wordt me verteld. Rijd niet comfortabel en voor de veerbollen is dat dan ook weer niet goed. De Rover 100 serie is ook voorzien van veerbollen. Plaatdelen van de voorkant zijn echter niet uitwisselbaar. De voorschermen van een Rover 100 hebben een niet iets andere maat en zijn ook wat langer. Wil je bijvoorbeeld een 114 GTi motor in een Austin Metro bouwen, hou er dan rekening mee dat je zo'n beetje alles mag aanpassen vanaf het schutbord naar voren toe, ook het subframe met alle toebehoren. Ga je niet redden met een dagje sleutelen, leuk idee is het echter wel.

De Arum White Austin Metro heeft een klein probleempje. Het slangetje van de vacuümvervroeging is defect en het 1.0 liter motortje, een hoogcompressie A+ motor die 46pk vermogen levert, zuigt valse lucht aan, waardoor ze niet helemaal lekker loopt. Het slangetje zit aan weerszijden op het motorblok met een soort van 90 graden knietje van plastic geklemd. Deze blijken beiden gescheurd door ouderdom en uitdroging. Dichtlijmen of plakken helpt niet, gaat het luchttoevoergaatje van dicht zitten. De oplossing komt van Rover 827 onderdelen. Deze luchtslangetjes hebben een iets ruimere diameter voor de luchtstroom, maar passen uitstekend op de aansluitpunten op het motorblok. Je moet alleen wel zorgen voor voldoende lengte, slangnummers 11 en 12 zijn de uitkomst. Deze twee hebben voldoende lengte. Een bijkomstig voordeel is dat deze slangetjes zo flexibel zijn dat op de aansluitingen op het motorblok er ook geen 90 graden knietje meer nodig is om ze aan te sluiten en door het flexibel zijn in plaats van stug knellen ze zo de luchtstroom ook niet af. Het is een klein klusje van nog geen kwartier en een hele goede aanpassing. Ook geen klemmetjes of anderszins nodig, je schuift de slangetjes er zo op. Ik start het motortje en deze snort er rustig op los en zuigt geen valse lucht meer aan. Ziezo, het klusje van Tips and Tricks is gedaan.

Inmiddels is ook de MGF binnen gekomen en wordt op de hefbrug gereden. Een blik onder de onderzijde van de auto leert dat deze ook met veerbollen is uitgerust, verdacht veel lijkende op degene die ook onder een Rover 100 te vinden zijn. Aangezien de MGF op Nederlands kenteken moet komen te staan en ook APK



gekeurd moet worden, gaan we gelijk aan de slag, er moeten een paar dingen aan de auto gedaan worden, namelijk Europese koplampen erop en de draagarm rechtsvoor moet vervangen worden. Het handigste is om beide voorwielen van de auto te halen, de plastic binnenbak in de wielkast om te klappen want dan kunnen we overal goed bij om de voor-bumper eraf te halen. Het feit dat de voorbumper eraf is maakt het straks ook makkelijk om die lange bout uit het subframe te halen. Bout uit het subframe? Moet soms het subframe losgehaald worden voor het vervangen van een draagarm bij een MGF? Jazeker, als je dat niet doet, lukt het ook niet om de draagarm te vervangen. Het subframe zit met een aantal flinke bouten vast en de constructie bekijken begrijp je waarom het subframe losgehaald moet worden. De achterste bout zit nage-noeg tegen de carrosserie van de auto aan en alleen als het subframe een centimeter of vijf laat zakken kan je deze eruit krijgen. Maar alvorens een nieuwe draagarm te plaatsen moet je niet alleen het subframe loshalen, ook de schokdemper aan de onderzijde moet losgekoppeld worden en het is ook te adviseren om de klem om het stuurhuis los te halen. Hoezo bewerkelijk. Veiligheid voor alles, een Do derhalve, dus gebruik echt lange assteunen tussen de rijplaten van de hefbrug en kleine assteunen in combinatie met een garagekrik om de auto geleidelijk omhoog of omlaag te zetten. Dezelfde garagekrik is straks ook handig om de fuseekogel weer op zijn plaats te drukken. Na alles losgehaald te hebben, met de benodigde veiligheidsmaatregelen, komt de draagarm onder de auto vandaan. Das niet veel soeps meer getuige de gaten en roestvorming die te zijn zijn en bovendien is de onderzijde van de draagarm al eens gelast en dat mag niet voor de APK, dat is dus een Don't, draagarmen lassen. De spoorstangeinden blijken ook niet meer het je van het en nu we er toch bij kunnen vervangen we deze ook maar gelijk, alleen niet vergeten af te stellen in verband met de sporing van de wielen. Geleidelijk monteren we de nieuwe onderdelen op de auto en zetten eerst het subframe weer op z'n plaats en daarna vast. Daarna is het ook niet moeilijk meer om de schokdemper vast te zetten en de klem om het stuurhuis weer erop te zetten. Eenmaal alles weer terug gemonteerd kan daarna de voorbumper er weer op, maar wel even opletten dat de koplampen netjes recht zitten want echt veel ruimte is er niet, de koplampen dienen bij zowel bumper als motorkap en voorscherm netjes aan te sluiten. Nu de sporing even afstellen, een touwtje of rolmaat is hier wel handig bij, om te meten of de wielen niet overdreven met flaporen op het asfalt staan straks.

Voordat ik het vergeet, neem rustig de tijd voor een sleutelklus als deze, inclusief een kleine koffieklets mag je er gerust een uurtje of zes voor uittrekken. En als ik het mocht zeggen is dit wel iets wat je beter met twee personen kan doen, zeker als je een Doe Het Zelf sleutelaar bent.

Ziezo, een leerzame sleuteldag zit erop, wordt hopelijk nog eens vervolgd. Best regards, Mr. Furfield.





N I E U W !

VAN UW ROVERVERZEKERAAR UIT BAARN

CLASSIC À LA CARTE

VERZEKERING

UNIEK IN NEDERLAND

Geen vaste menu's maar écht á la carte

CLASSIC Á LA CARTE is dé verzekering voor klassieke en semi-klassieke voertuigen.

In tegenstelling tot andere aanbieders biedt CLASSIC Á LA CARTE de meest complete verzekering, die voldoet aan praktisch alle wensen van de Federatie Historische Automobiel-en Motorfietsenclubs de FEHAC, omdat deze verzekering in nauw overleg tussen WIGGERS groep bv en de FEHAC tot stand is gekomen.

CLASSIC Á LA CARTE is de eerst verzekering die open staat voor zowel personen-, bestel- en vrachtauto's als motoren.

Wanneer komt u in aanmerking voor CLASSIC Á LA CARTE?

Indien uw voertuig ouder is dan 15 jaar en als klassieker wordt gebruikt komt u al in aanmerking. Er vindt geen verplichte koppeling plaats met de dagelijkse auto.

CLASSIC Á LA CARTE kent een aantal unieke voordelen zoals:

- LAGE PREMIES;
- GRATIS RECHTSBIJSTANDVERZEKERING;
- BEHOUD VAN RESTANTEN BIJ TOTAL LOSS;
- MEERJARIGE TAXATIERAPPORTEN;
- TERUGHAALGARANTIE BIJ SCHADE IN HET BUITENLAND;
- SCHADEVERGOEDING OP BASIS VAN REPARATIEKOSTEN

Wiggers
 GROEP BV
 Eemnesserweg 25,
 3743 AD Baarn

035 - 5413431
 OF FAX 035 - 5414409

**BEL... EN LAAT
 VERRASSEN**

Het is van alle tijden, en misschien was het er wel vóór al het andere, vóór we wisten dat we het deden: waar mensen zijn wordt gewacht. Een serie over wachten in de stad.

TEXST EN FOTOGRAFIE HANS VAN WETERING

Wachten... op reparatie

Zolang er auto's bestaan zijn er mensen die op reparaties wachten. Voor een monteur is daarbij niets ergerlijker dan een klant die hem op z'n vingers kijkt; een pottenkijker die geen kennis van zaken heeft, maar er wel een opinie op nahoudt wat betreft euvel en aanpak. Je ziet ze wel eens rondscharrelen. Meestal dreuntelen ze wat rond de auto, werpen soms kort een blik onder de motorkap. Het heeft iets hulpeloos. En dat is niet vreemd, want ze bevinden zich op verboden terrein, in een niemandsland tussen de glimmende buitenkant van zondagse wasbeurt en de zwarte binnenwereld van drijfstang en krukas – het domein van de monteur.

Of zo'n poging het onvermijdelijke wachten te lijf te gaan nu door achterdocht wordt gevoed of door iets anders; feit is dat de pottenkijker zichzelf in een onmogelijke positie brengt. Zoals elke autobezitter moet hij een beetje begrijpen hoe een auto werkt. Tegelijk kan hij, door tegenover een monteur zijn mond open te doen, zichzelf slechts belachelijk maken. Hij weet immers diep in zijn hart ook wel dat de monteur hem louter aanhoort uit beleefdheid, en omdat de baas dat nu eenmaal graag heeft.

Er rest niets dan de monteur alleen te laten. Wachten op reparatie is overgave. Het is een oefening in lijdzaamheid, die deemoedig stemt, en ons tot betere mensen maakt. Wat dat betreft is het weinig hoopgevend dat het wachten in garages sinds lang op de terugtocht is, omdat auto's nu eenmaal minder vaak kapot gaan, en er meestal gelijk een huurauto wordt ingezet. Maar ook omdat wachten op dit soort plekken verdacht is geworden – een vingerafdruk van de uitvreter in drukke tijden.

Voor die gevallen, waarin het wachten niet op voorhand onschadelijk kan worden gemaakt, zijn de hedendaagse autobedrijven bedacht; glazen paleizen vol designmobilaire en koffiemachines waaruit minimaal zeventien verschillende espressosorten vloeien; plekken waar strak gekaakte mannen met *Blackberries* achteloos en vanzelfsprekend over *accesspoints* surfen tot hun auto door onzichtbare monteurs is 'uitgelezen'.

Zo niet bij Minor Motor Cars. Gevestigd in een straatje nabij het Hoofddorpplein is Minor een van de laatste binnenstedelijke autodealers. Een wachtruimte is er niet, of die ene stoel met bijzettafeltje moet als zodanig bedoeld zijn. Sinds 1 april 1974 zit

het bedrijf in een pand waar voordien het 'doorsmeerstation' van P. van Hees was gevestigd.

De voorliefde van eigenaar Dieter Minor voor de auto's die Rover in de jaren zestig en zeventig bouwde, maakt dat Minor deze oldtimers nog altijd in reparatie neemt, en zorgt er tevens voor dat ik er op goede dag verzeild raak, wanneer mijn oude Rover P6 (zo een met het reservewiel op de achterklep) weer eens kuren vertoont.

Ik hoor een geluid dat ik niet kan thuisbrengen. Het is er niet steeds. Wanneer ik het hoor, raak ik in paniek, en wanneer het er niet is, spits ik mijn oren tot de auto kraakt als het onbekende huis in de nacht.

De monteur is een kalende man van een jaar of zestig in een rode stofjas. Hij loopt mee naar buiten en gebaart de kap open te doen. Ik start de motor, maar door het stadsrumoer is het geluid niet te horen. We gaan in de auto zitten en sluiten de deuren. Heel even meen ik iets te horen. Ik wil mijn hand al opheffen, maar hetzelfde moment is het al weer weg. Twee uur lang heb ik rondjes gereden op de A10, wachtend op het geluid, om, zodra het zich zou melden, onmiddellijk naar de garage te rijden en te kunnen zeggen: "Dit is het, hoort u wel?" Maar nu hier, in de stilstaande auto, houdt het zich stom; zoals de meeste kwalen in de wachtkamer van de dokter ook op mysterieuze wijze verdwijnen.

Vanuit mijn ooghoeken kijk ik naar de monteur, die al die tijd niets heeft gezegd. Zijn hoofd houdt hij licht naar voren gebogen, zijn ogen zijn gesloten. Is het opperste concentratie, of is hij weggedommeld? De auto is na twee uur op de A10 behaaglijk warm geworden, en hier binnen is geen baas, geen scherp en koud plaatwerk om je aan te snijden, geen rauw gespannen rugspieren. Dan vraagt hij plotseling: "Bedoelt u dit?" Ik hoor niets. "Het is een tikkend geluid", zeg ik moedeloos. De monteur knikt: "De bussen zijn het niet, het is de ouderdom, de kleppen misschien, ik loop de honderd ook niet meer zo hard, ik mankeer tegenwoordig ook wel eens wat."

"Wat denk jij Kees?", vraagt hij even later aan de zware gestalte die zich bij ons heeft gevoegd. De auto staat inmiddels op de brug. Kees heeft een rode snor en loopt met vermoeide stappen.



Zijn besproete handen zitten onder de olie, van een leven lang in donkere gaten en sleuven tasten. Kees pakt een schroevendraaier, zet het gereedschap tegen het blok en luistert, een sigaret geroutineerd in zijn mondhoek geklemd. "Het zit meer achter", zegt hij ten slotte. "Is het een tik?", vraagt de monteur. "Nee het is geen tik", bromt Kees, "ook geen ratel." "Kleppen?", kom ik tussenbeide. "Nee", bromt Kees gedecideerd, "te donker." "Het zit van onderen", zegt hij nog, "een zware klop." "Nee, geen deksel of zo", beaamt de monteur, waarvan ik plotseling beseft dat ik zijn naam niet ken doordat Kees hem niet bij de naam noemt, hem niets vraagt - Kees wordt iets gevraagd. "Misschien speling op de krukaspoelie", suggereert Kees. Hij gebruikt de schroevendraaier nu als hefboom. "Geeft de hele krukas mee?" De monteur houdt iets dat eruitziet als een reusachtige schoenlepel omhoog in de opengewerkte ijzeren bak. Ja, die geeft mee. Kees is zichtbaar teleurgesteld. Hij legt de schroevendraaier neer en loopt weg zonder verder iets te zeggen.

De monteur is door de clouloze verdwijning van Kees geenszins van zijn stuk gebracht. Dop en steeksleutels worden tevoorschijn getoverd en onverstoord praat hij door over dingen die ik binnenkort toch weer vergeten zal zijn; over zuigerbussen, gestanste dekselstoppen, hydraulische klepstoters. Ik begrijp dat alles van aluminium is, behalve de bouten. Moeren worden achteloos opzij gegooid. Een ronde plaat met kleine tandjes verschijnt. "Ziet u dat meneer? Kromme tandjes. Hoort u hem wel

eens wegglijden als u start?" De tanden van het tandwiel staan schots en scheef. Het is een afschrikwekkend gezicht. "De bendix", zegt de monteur, "moeten we ook even naar kijken. Of wilt u soms dat zo meteen de hele bak eruit moet?"

Ik kan de auto achterlaten, of in de 'wachtruimte' plaatsnemen, bij de tulpen en de verzameling dinky toys, en me daar ter plekke overgeven aan een voorspelbare lijdensweg, door mijn ogen te sluiten en weg te dromen bij het lawaai van gereedschap dat zich aan mijn auto vergrijpt, terwijl ondertussen monteurs elkaar dingen toeroepen die ik niet versta, maar die weinig goeds beloven.

Ergens aan de zijkant staat een P6 die er nog erger aan toe lijkt dan die van mij. Alles is er vanaf gesloopt, schuim steekt uit het portier als ingewanden door een buikwond. Een stofzuiger staat ernaast; een omineus teken, alsof het afleggen elk moment kan beginnen.

Er zit niets op dan weg te gaan en de tijd te verdoen met een tocht langs winkels waar ik toch niets zal kopen, ondertussen gedachten onderdrukkend aan opengereten motoren en rondvliegende onderdelen. Wachten op reparatie is toch ook een beetje wachten op een gruwelijk vonnis. Maar wanneer ik na een paar uur slenteren met angstige voorgevoelens de straat inloop, staat mijn P6 alweer glimmend buiten. Zoals steeds. Wat een mens zich al niet in het hoofd kan halen als er tijd over is.

'n Schepping apart

Ik ben ruim 32 jaar in het bezit van een rijbewijs. In dezelfde tijd kochten mijn ouders (eind '55) een Amerikaanse Ford, 6 cilinder, zijklep, model 1949; z.g. kogelford met 150.000 km op de teller. Van kindsbeen af was ik al gek op alles wat met auto's te maken had. Technisch was deze auto nog niet op, eigenlijk economisch wel. Dus vanaf '56 de sloperijen onveilig gemaakt. Wat ik daar allemaal in brand heb zien steken of zien afbreken, tot Minerva en Bugatti toe. Ik had tal van auto's allemaal gaaf voor een appel en een ei kunnen meenemen. Maar ik mocht er niet mee thuiskomen.

Ik werd boer en daarmee uit. Ik mocht alleen naar de sloperij om de Ford rijdende te houden en dat was lekker goedkoop. Toen deze Ford in '63 veertien jaar oud was kwam de Rover 2000 uit. In de Autokampioen van eind '63 stond boven het artikel over deze auto "Rover 2000, Schepping apart".

Er was een mooi raamchassis waar alle panelen op geschroefd zaten. Dit sprak me ontzettend aan. Je kon alle beplating aan de binnenkant behandelen tegen roest of gemakkelijk vervangen bij een kleine aanrijding. Maar er was nog lang geen sprake van een eigen auto, laat staan een van 16.500 gulden.

Tot 1968 reed ik in de auto's van mijn ouders. In dat jaar ging de bedrijfsvoering van vader op zoon over en nam ik de Ford met de inventaris over. Vanaf nu spreek ik over we rijden, want in 1964

ben ik in het huwelijk getreden.

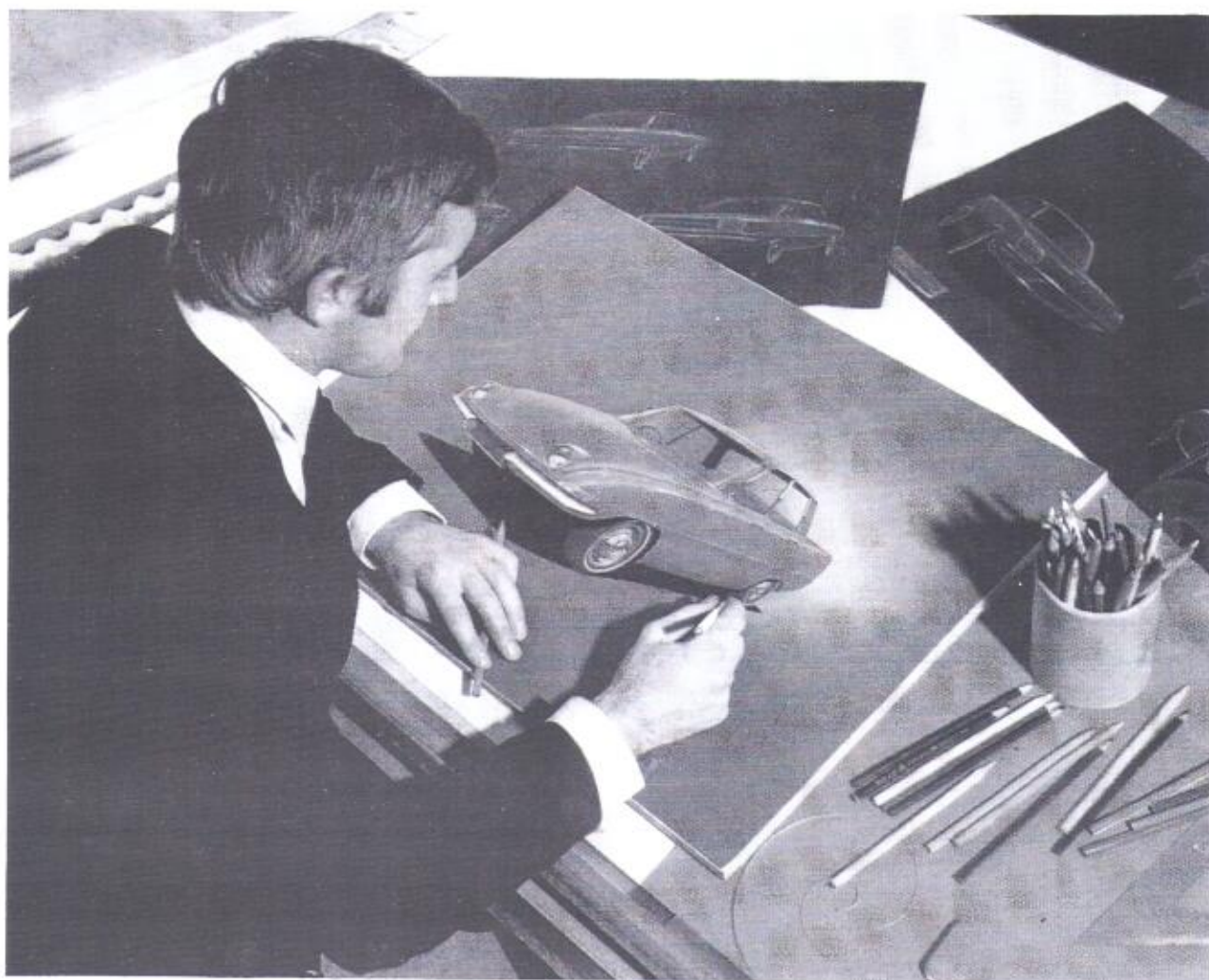
In 1971 kochten we een Opel Rekord '59 voor drie tientjes, zelfs de sloper wilde er niet om komen. De auto had nog maar 100.000 km. gelopen en was nog niet echt slecht. De bedoeling was dat we nog ongeveer vijf jaar in deze auto zouden rijden. Van februari '72 tot september '72 is er aan deze auto gewerkt. De Ford is toen gelijk op non-actief in de schuur gezet. Hij is dus 23 jaar op de weg geweest en heeft 489.000 km. gelopen waarvan 220.000 km. op tractorpetroleum. Hij staat nu nog op restauratie te wachten, hij is erg slecht. Eigenlijk een ramp op wielen.

Droom wordt werkelijkheid

Je ziet, nog geen Rover in '72. Er was nog van alles nodig voor de boerderij. We zagen de Opel als een soort overbruggingsauto naar beter. Het was een auto zonder problemen, een vervoermiddel waar je droog en warm in zat. En daarmee is alles gezegd.

Eind '76 volgde het doorlezen van vele autotests, de Rover bleef over. Het is een auto die tijdloos is. Hij oogt nu na 25 jaar nog modern. Na zelf een advertentie gezet te hebben in de Autokampioen besloten we een P6 2000TC uit '71 te kopen. Een in redelijke staat verkerende auto met 146.000 km op de teller. De auto werd nog door de ANWB gekeurd, en de aankoop was verantwoord werd erbij gemeld. Dat was in april '77. De Opel bleef ook op de weg voornamelijk voor het bedrijf.

Omdat de Rover uit productie was ben ik bijna gelijktijdig lid geworden van de ROCH. Wat me aansprak aan deze auto in '63



is tot '77 en later blijven hangen; de opbouw van de carrosserie, de prachtige Dionas en buis met schijfremmen tegen het differentieel om het onafgeveerde gewicht zo laag mogelijk te houden. Ook de voorwielophanging is heel apart. De bovenste draagarmen een kwartslag gedraaid ten opzichte van de onderste en voorzien van een soort juk met de draagveer plat tussen juk en schutbord. Nu zie je dus dat de P6 al een schokabsorberende voorkant had, want het schutbord is draaggedeelte en dus een soort pantser. Ook de stuurkolom draagt bij tot veiligheid, daar ie heel kort is en op het schutbord staat. Zodoende zit de spoorstang achter de motor in plaats ervoor of onder; ook de achterkant is veilig. De benzinetank is op de minst kwetsbare plaats gemonteerd die er is n.l. tussen de achterwielen achter de achterste leuning van de stoelen boven de Dionas. Tussen de leuning en de benzinetank zit een stevige blinde plaat. Heden ten dage worden er nog auto's gebouwd met de benzinetank in de kreukelzone. Verder zijn er veel dingen verijd. Bijvoorbeeld wat te denken van de portierscharnieren met een taats in een koperen kommetje, tot in lengte van dagen spelingsvrij af te stellen. Wat aan de P6 2000TC wel een beetje uit de toon valt is de motor, want deze is toch wel wat te luidruchtig, vooral bij hogere snelheden. We hebben de 2000 gekozen voor het redelijke benzineverbruik. In de praktijk blijkt dat de 3500 bij snelheden van 100 á 120 km/u de 2000 bijna evenaart. De 3500 is een veel fijnere motor en past ook veel beter bij het karakter van de auto.

Na 1½ jaar en 2900 km, kilometerstand 175.000 werd het plan opgevat de auto een grote beurt te geven. Er waren toch wat onhebbelijkheden zoals na vijf maanden alle remolie uit de koppeling verdwenen. Mijn vrouw belde naar huis dat er niet meer te schakelen was en dat ik haar moest ophalen, en dat was met de Opel in al die vijf jaar nooit nodig was geweest.

Superbeurt

De grote beurt is een beetje uit de hand gelopen want deze heeft ruim twee jaar geduurd. Het is een complete renovatie geworden. Ik ben begonnen met al het plaatwerk eraf te schroeven. De spatborden waren op de bekende plekken allemaal doorgeroest. De portieren aan de onderkant gelicht van de roest. Het dak was gebutst vanwege dat de vorige eigenaar de pech had dat de motorkap openwaaiide bij vrij hoge snelheid. Deze is geknakt op het dak terecht gekomen. De dorpels waren aan de onderkant doorgeroest. Bij Minor nieuwe voorspatborden en dorpels gekocht, het dak van een sloper gehaald. Portieren van een sloperij uit België. Het kofferdeksel, het gaafste van de gehele auto toch ook maar vervangen door eenje met een drager erin voor het reservewiel bovenop (ruimtwinst). Alle verzameld plaatwerk met de warmwaterwasser afgespoten, vooral hoekjes en gaatjes met 80 graden temperatuur en 50 atmosfeer druk. Hoe ver ik zou gaan met demonteren wist ik op dat moment nog niet. Na de schoonmaakbeurt is het gehele interieur gedemonteerd. Hierna zijn alle chroomranden en rubberstrips eraf gehaald. Deze zitten groten-deels met popnagels vast, circa 120 stuks. De accubak vervangen door een nieuw exemplaar. Bumpers en lampen waren al gedemonteerd.

Nu was het mechanische gedeelte aan de beurt.

Ik heb de motor compleet met versnellingsbak uit de auto gehaald. Volgens het werkplaatsboek handboek moet men eerst de motor uit de auto halen en dan de bak. Hoe ze dan bij de bouten van het vliegwielhuis komen is mij een raadsel. Men moet ook heel voorzichtig zijn met de motor van het vliegwielhuis te trekken, dat moet recht gebeuren daar anders als de zaak door gaat hangen en het toplagertje uit de krukas schiet, de naaf van de koppelingsplaat verkeerd belast wordt en kan gaan slingeren. Later monteren is vrijwel zeker nog moeilijker. Een verrassing was dat er een drukgroep van een 2200 in zat. De motor draaide goed en zodoende is het draaiende gedeelte (dus het blok) niet gedemonteerd. Wel is de oliepomp vervangen wegens abnormale slijtage. De originele versnellingsbak hadden ze compleet vervangen door een andere omdat de originele bak rauw draaide. Wel een makkelijke oplossing, maar geen goede daar deze bak zeer slecht schakelde

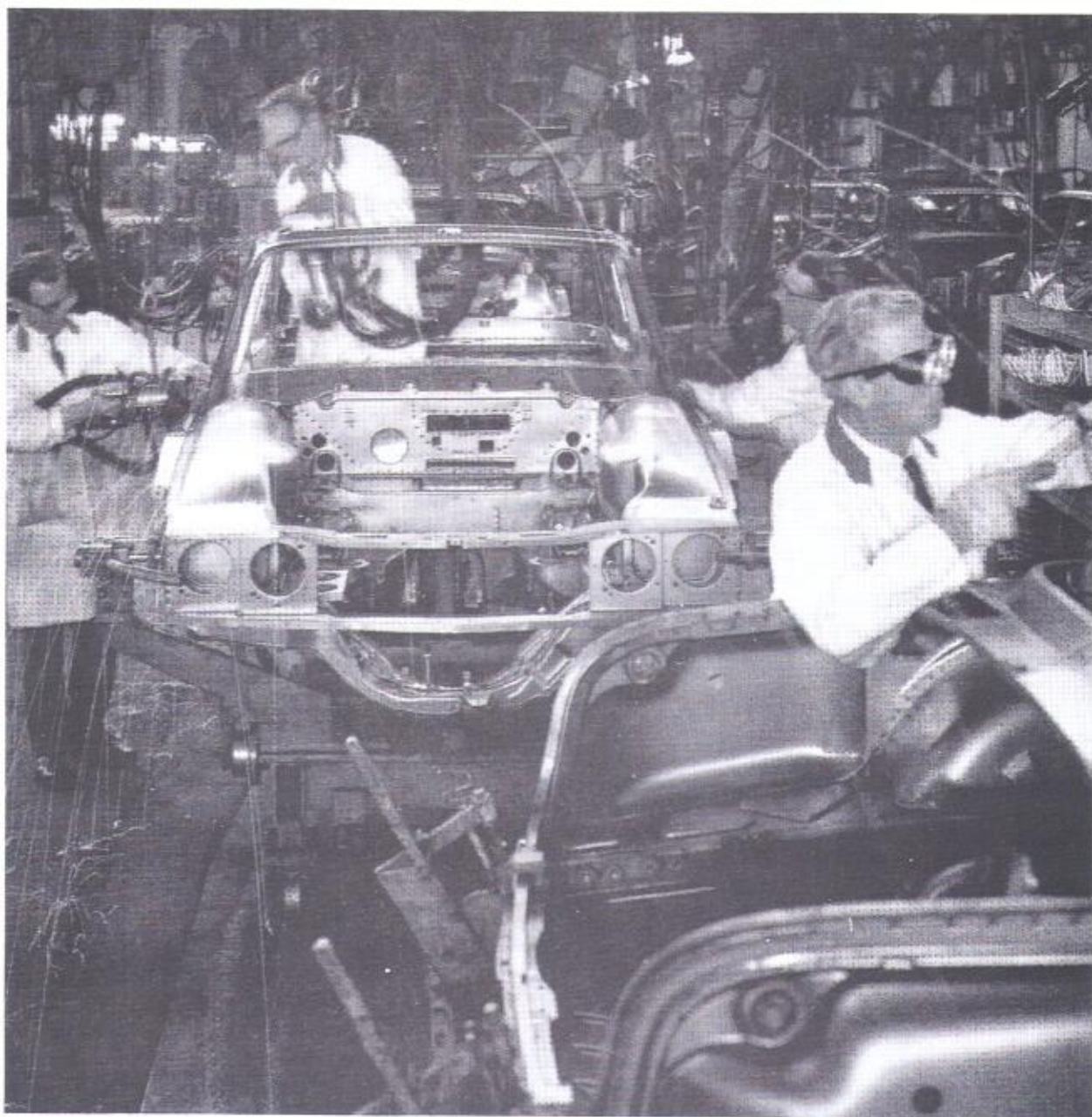
vooral de twee. Op mijn vraag aan de vorige eigenaar of de originele bak wel goed schakelde werd bevestigend geantwoord. Deze was namelijk ook met de auto meegekomen. Bij demontage van de bak bleek het prise-aslager ruw dus versleten te zijn. Ik heb toen alle lagers en keerringen vernieuwd en de zaak weer gemonteerd. Het is wel een karweitje waar je het beste alleen mee bent. Wat de vorige eigenaar zei is bewaarheid geworden: de bak schakelde goed. Nu zat er ook weer het goed druklager op. Dit is van de 2200 ook anders. Dus was het zaakje weer helemaal origineel. Wel is de originele startmotor vervangen door een exemplaar van een 2200. Eerst genoemde is van het Bendex type. Het rondsel (klein tandwiel) slaat bij inschakelen van het contact eventjes stil om daarna met een tamelijk forse klap over de schroefdraad in de starterkras te grijpen. De klap wordt enigszins gebroken door de z.g. Bendix-veer, die een verbinding vormt tussen het anker en het rondsel. Een nadeel is ook dat de gehele bendix-unit buiten het achterste lager is gemonteerd en in dit geval de ankeras na verloop van tijd krom ging en daardoor het anker ging slepen over de veldwikkelingen. Dat de startmotor daardoor zwaar moedig gaat draaien is duidelijk, met alle gevolgen van dien, bijvoorbeeld zwakke vonk van bougies. Het relais van deze startmotor staat los opgesteld in de motorruimte. Bij de nu gemonteerde 2200 startmotor staat het relais op de startmotor. Bij inschakelen van het contact gaat er een kleine stroom door een spoeltje die het rondsel voor of in de starterkrans schuift, pas daarna wordt de startmotor in beweging gezet. Dit gaat veel soepeler, dus minder slijtage. Ook een voordeel is dat het rondsel tussen de lagers zit. Het vliegwiel moest echter ook vervangen worden (2200) daar het oude type vanaf de achterkant ingreep in de startkrans en het nieuwe aan de voorkant.

Ruiten en ruiten

Ik ben nog vergeten te vertellen dat ook de voorruit en de achterruit al verwijderd waren. De voorruit is van het geharde type. Dit is voor een auto van deze klasse een groot minpunt. De ruit is dan ook 11 jaar geleden geklapt. Dit gaat met zo'n paniekzaaiende klap gepaard dat je een seconde of meer niet weet wat er gebeurt. De kinderen waren toen nog klein en flink overstuur. Ze hadden zelfs achterin stukjes glas in hun haar zitten. Na de klap is het zicht 0,0 (melkglas) om vervolgens langzaam in kleine stukjes naar beneden te vallen in de kachelopeningen ed. kortom overal waar het niet thuis hoort. Ik had altijd gedacht dat het woord Triplex op de ruit sloeg dus drie lagen en ik dus een gelaagde ruit in de auto had, behoorlijk dom zoals naderhand bleek. Ik weet nu dat een gelaagde ruit het woord Laminated heeft en Triplex een merknaam is. De ruit is heel makkelijk te monteren. Hij heeft onder geen sponning. Hij wordt er als het ware van af onder naar boven in het rubber geschoven en ligt onderaan tegen de body met een strip schuimplastic. Hij wordt in totaal met slechts vier boutjes op z'n plaats gehouden. Het water dat van de ruit naar beneden komt wordt in een gootje dat onderaan de ruit zit over de gehele breedte naar beide kanten afgevoerd. Dit gootje zit onder de beplating en bedekt de kachelunit en de ruitenwisserunit en zit met zes boutjes aan de body vast.

Het dak moest er nu nog af. Deze zit met 28 boutjes op de body geschroefd. Ook de hemel zit geschroefd. Het is een frame waar de hemelbekleding aan gespannen is en deze kan in z'n geheel gedemonteerd worden, echter alleen maar als de voorruit verwijderd is. (niet juist, red.)

Het enige wat nu nog onder de auto zat van de aandrijving was de achteras-ophanging. Dit is een Dion achteras met buis voor geleiding van de wielen. Het is een as waarvan het differentieel vast zit door middel van silent blocks aan de body. Van hieruit gaat aan beide kanten een korte aandrijfas naar de wielen met aan elke as 2 kruiskoppelingen in totaal dus vier voor een achteras. De wielen blijven bij uit- en inveren altijd recht. Dit in tegenstelling tot pendelassen waar bij in- of uitveren de achteras 'x'- of 'o'-benen krijgt. De remschijven zitten vlak naast het differentieel om het onafgeveerde gewicht zo laag mogelijk te houden. De spoorbreedte achter verandert ook iets bij in- en uitveren, ook



daar dient de buis voor als geleiding.

Doordat de remkrachten via de kruiskoppelingen naar de wielen moeten worden overgebracht zijn de assen en vooral de kruiskoppelingen fors bemeten. Een mooie constructie, maar met nadelen. Iets heel normaal als remblokjes vernieuwen is al een operatie op zich. Het beste of gemakkelijkste is maar om het differentieel een eindje te laten zakken daar de remklauwen boven op het differentieel staan, vlak onder de bodem van de auto. De kruiskoppelingen van de aandrijf-as, de as dus van de versnellingsbak naar de achteras zijn ook vervangen. Deze zijn echter van bescheiden afmetingen. Het monteren van de achteras is een hele klus. Je moet bij demontage opletten hoeveel simms er achter de lagercups zitten aan weerskanten. Het differentieelhuis bestaat uit twee helften met daartussen gelagerd het differentieel. Men mag bij afstelling niet één maar men moet altijd twee simms verwijderen of aanbrengen en wel aan elke kant een, om het kroonwiel weer precies op dezelfde plaats te krijgen voor tandengrijping met de pignion. Doet men dit niet zorgvuldig dan is de kans groot dat de achteras een zingend geluid

laat horen. De lagers van het differentieel moeten een voorspanning hebben, gemeten met een unster. Dit laatste had ik niet, dus dan maar op het gevoel. Ditzelfde gold ook voor de Pignionlagers. Een domper op mijn werk was wel de mededeling van Minor Amsterdam via de vorige eigenaar dat dit soort werk zonder speciaal gereedschap niet tot een goed einde gebracht kan worden. Ik was scheeps, dus moest wel doorgaan. Achteraf bekeken is alles goed afgelopen, want na ruim 150.000 km. nog geen abnormale geluiden.

Niet driftig tanken

Nu zat alleen nog van de niet aandrijvende delen de complete voortrein en stuurinrichting onder en in de auto. Het demonteren gaat vrij gemakkelijk.

Van de vier fuseekogels was er maar één defect vanwege een kapot rubber. Dit was een bovenste. De onderste gaan het langste mee omdat het kogelgewricht hoger zit als de afdichting. Bij beschadiging van het rubber moet het vuil naar boven kruipen. De bovenste staan precies andersom dus bij beschadiging van het

rubber loopt water en vuil zo in het kogelgewricht en dat is dan veel vlugger stuk, zeker als het vet ook al wat verdroogd is.

De body is hierna nog ontdaan van alles tot de ingebouwde benzinetank toe. Dat was maar goed ook want de tank was op de naad onderaan lek. Zo zelfs dat de bittac in de hoeken opgelost was. De auto is moeielijk door driftige mensen zonder morsen te vullen. Gemorste benzine loopt langs de kofferrand naar beneden. Bij het openen van de koffer rook men af en toe een benzine-licht. De tank is natuurlijk vervangen door eentje uit een sloper. Het tanken na de renovatie doe ik zoveel mogelijk zelf daar nieuwe bittac gemakkelijk in benzine oplost.

Het gehele remsysteem is op de 4 remklauwen na geheel vervangen om de doodeenvoudige reden dat het niet gescheiden was. Net als de geharde voorruit een minpunt in deze klasse. Uit een 2000TC uit '70, oorspronkelijk afgeleverd in Amerika haalde ik een gescheiden remsysteem, origineel zelfs, omdat Amerika, Zweden, Noorwegen en Finland het toen verplichtten. Dit remsysteem is overgezet op onze 2000. Het heeft voor zowel vóór als achter een rembekrachtiger. Wel imposant, maar de toegankelijkheid van de motor wordt er niet beter op. Het spreekt vanzelf dat het gehele remsysteem gedemonteerd is en alle cupjes, afdichtingen en remleidingen en sommige stalen die door roest aangetast waren zijn vervangen. De gehele body is aan de onderkant op een paar vlakke stukken na zoveel mogelijk van oude bittac en roest ontdaan. De ergste roest zat in hoeken en gaten. Van fabriekswege worden de auto's van een laag bittac voorzien tegen roest en geluiden. De vorige eigenaar had hem nog een keer laten behandelen, zodoende wordt de laag zo dik dat hij na verloop van tijd gaat scheuren en er vuil en pekels achter komt, zodat het roestproces vordert zonder dat men er erg in heeft. Na een tijd laten er stukken bittac en roest los. Vooral in hoeken en gaten heeft men een minder goede hechting. Na de schoonmaakbeurt is de gehele body tweemaal met het roestwerende en verbinding aangaande middel Noverox behandeld.

Op eigen benen

De gehele onderkant, zijkanten en onderste zijkanten van de motorruimte van twee lagen bittac voorzien, beide keren aangebracht met de kwast, zodat er overal een egale laag bittac zit. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de auto nu minder stil is als voorheen met de dikke lagen bittac.

Het losse plaatwerk was aan de beurt, in totaal 19 stuks. Ik heb alle naden die in of aan het plaatwerk zaten met een dun roestwerend middel met een enigszins kruipend vermogen ingesmeerd. Vervolgens is de vakman ingeschakeld voor spuitklaar maken en spuiten. Echter naakt, dus zonder onderdelen erin of eraan en dus zonder afplakken in de spuitcabine. Eerst waar nodig was de binnenkant gespoten, afplakken voor spuitnevel en omdraaien. Als het plaatwerk goed hard was zijn de spatborden gebittact, evenals de voorste en achterste keienvanger en de dorpels. De portieren en de overige delen getectyleerd. Op dit moment was ik twaalf maanden bezig hier mijn vrije tijd in te steken. Het dak is er hierna opgezet. Het overige plaatwerk is nog een 12 á 15 maanden opgeborgen geweest in de achterkamer.

Het gevaarlijkste karwei was het weer monteren van de voorveren, daarna de gehele voortrein gemonteerd wat zonder problemen ging. Nu de gehele Dionas eronder gereden op een karretje met zwenkwielletjes en aan de body geschroefd, vervolgens de draagarmen met schroeven, de wielen eronder zodat hij na meer dan een jaar weer op eigen benen stond. Nu de benzinetank, trekhaak, stuurhuis, stuuras en -wiel, stuurstangen en hulpstuurhuis. Hierna de gehele bedrading aangebracht. Dat ging vrij gemakkelijk, daar de draadbundels van het dashboard hoven op een plaat liggen en hangen en daarbovenop de instrumenten worden gemonteerd en daarover een dekplaat. De rest van de draden wordt afgedekt door aan weerszijden van de middencosole een dashboardkastje.

Nu was de kachel aan de beurt -dat is overigens nog een verhaal apart. Het is een ingewikkeld geval, bovendien roestig van bin-



nen. Daar ik er niet goed bij kon om te ontroesten, heb ik alle puntlassen losgeboord en de gehele kachel gesloopt. Het is maar goed dat ik een voorbeeld had om hem weer te monteren anders was de ellende niet te overzien geweest. Het kostte me al met al toch een week, en eens maar nooit weer. Hij is overigens met popnagels gemonteerd. De kachel zelf staat in de motorruimte en staat eenvoudig vast. Na het voorste stuk van de middenconsole gemonteerd te hebben was het de beurt aan de voorruit, de achterruit, tesamen met de zijvinylstukjes. Nu kon de motor compleet met versnellingsbak in de auto met behulp van een takel natuurlijk. Daarna de drijf-as, versnellingshandle en daar overheen de console verder alle draden aan de motor aansluiten en radiator en motoroliekoeler. Nu konden ook beide rembekrachtigers gemonteerd worden daar zij vlak naast de motor zitten. Het ontlichten van de koppeling en het remsysteem is nog een heel gedoe geweest. Het werkplaatshandboek gaf geen uitsluitel waar men moest beginnen, dus het lukte dan ook niet, steeds nog lucht erin. Wat het werkplaatshandboek niet vermeldde was dat een remleiding van elk der rembekrachtiging losgedraaid moest worden tot er geen lucht meer uitkomt en men daarmee ook moest beginnen. Maar dat wist Hoogerwerf uit Aardenburg wel!

Voorin zaten er al rol Gordels, maar ook achterin heb ik 3-punts gordels gemonteerd daar ik van gedachten was dat als pa en moe vastzitten ook de kinderen in de gordels moesten, wat niet altijd in dank afgenomen is.

De motor had een maand eerder al gelopen, maar nu pas kon de auto na een kleine anderhalf jaar weer op eigen kracht rijden. Het is dan begin april '80. Van de gehele operatie is een beeldverslag gemaakt (fotoboek). Is er iemand die het wil inkijken dan kan dat met alle plezier.

Een akelig karweitje wat nog overbleef waren de sierlijsten op spatborden en portieren. De portieren zijn ouder als de auto, dus zonder gaatjes voor sierlijsten. Het voordeel hiervan is weer dat men nu gaatjes kan boren in lijn. Ik heb circa 30 gaatjes moeten boren. Ik heb daartoe elk te boren gaatje met afplakband gemarkeerd en geboord met een machine die van 0 tot hoge toeren kon draaien. In de gaatjes komen plastic clipjes met een pennetje om vast te zetten. Ik heb de gaatjes en de clipjes rijkelijk met tectyl ingesmeerd. Het is nu begin januari '81. Er moesten nu nog verscheidene kleinigheden gedaan worden, maar ondertussen toch maar de taxateur gebeld, want eind januari was hij eindelijk klaar. 30 Januari '81 is hij getaxeerd. De auto was toen bijna 10 jaar oud en niet in deze staat normaal te verzekeren. Per 1 maart '81 is hij verzekerd en in de belasting gegaan. Vanaf nu konden we dus gaan toeren en echt het geeft toch een hele voldoening. In die 15 jaar daarop hebben wij er 186.000 km mee gereden waarvan maar 1 winter in de pekel toen de Ford 17M een gescheurde zuiger had. Het was fietsen of in de pekel met de Rover. Na deze geheel uit de hand gelopen grote beurt, dacht ik dat we wel 100.000 km storingsvrij zouden kunnen rijden, maar dat is lichtelijk te-gegevallen.

A. Luteyn. (geschreven tussen '88 en '92)

**Foto voorkant:****Technische ondersteuning:****Landrover:**

Huub Houben Tel: 045-541 41 15

P3 en ouder:

Harry Hilgerdenaar Tel: 06-50 28 58 56

Piet v.d. Graaf Tel: 0180-66 12 12

P4:

Pieter Meester Tel: 030-69 18 180 E-mail: p.c.meester@hetnet.nl

Jan Waanders Tel: 06-22 37 25 39 E-mail: jan.waanders@wxs.nl

Jaap Geijteman Tel: 0229-50 17 44 E-mail: goat@hetnet.nl

P5:

Hennie Westland Tel: 0183-35 52 795 E-mail: voorzitter@roverclub.nl

P6:

Jaap Weidema Tel: 0516-44 14 00

Johan Löwik Tel: 0548- 61 61 14 E-mail: info@classic-rover.nl

Frans Prins Tel: 0561-43 12 95

Jan Waanders Tel: 06-22 37 25 39 E-mail: jan.waanders@wxs.nl

SD1:

Marcel van Barneveld Tel: 06-18 82 24 26 E-mail: penningmeester@roverclub.nl

100/400-serie: Vrijwilligers gevraagd

600-serie: Vrijwilligers gevraagd

800-serie:

Joost de Jongh Tel: 033-43 24 297 E-mail: betach@planet.nl

Marcel van Barneveld Tel: 06-18 82 24 26 E-mail: penningmeester@roverclub.nl

Overige Diensten:**Technisch Documentatie Centrum:**

Frans Krijzer Tel: 0561- 43 37 64

Archief:

Harry Hilgerdenaar Tel: 06-50 28 58 56

Clubshop:

Johan Löwik Tel: 0548- 61 61 14 E-mail: clubshop@roverclub.nl

Website beheerder:

Truus Westland - Laan E-mail: secretaris@roverclub.nl

FeHac Contactpersoon:

Wouter Buis Tel: 035-5388193 E-mail: wouter.buis@freeler.nl



TNT Post
Port betaald

Dhr. H.B. Westland
Dorpsplein 7
4243 JC NIEUWLAND



Rover Owners' Club Holland

Opgericht 20 juni '71 Koninklijke goedkeuring 5 dec. '74

Afzender: Ledenadministratie Burg. Jhr. mr. W.E. van Weedelaan 1 3958 GP Amerongen

