bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Afgiftekantoor 2600 Berchem

P 003327
Uitgever: The English Drivers Guild vzw
Ploegsebaan 37A - B-2930 Brasschaat

The English Drivers Guild

Drivers News Nr 107

Driemaandelijks Clubmagazine Herfst 2017 26e Jaargang

COLOFON

Voorzitter

Eric De Backker
0497 66 78 67
voorzitter@tedg.be

Ondervoorzitter

Pascal Quirynen
03 633 23 32
ondervoorzitter@tedg.be

Ledenadministratie - Secretaris

Min Gijselings
03 440 43 76 of 0478 26 65 57
secretariaat@tedg.be

Penningmeester

Lief Michielsen
penningmeester@tedg.be

Evenementencoördinator & Beursverantwoordelijke

Peter Verbrugge
0478 41 39 01 of
03 297 07 58 (na 20.00 uur)
evenementen@tedg.be

Redactie

Frank Van de Wyer
0475 90 78 28
redactie@tedg.be

Webmaster

Steven Meeussen
0475 49 21 12
redactie@tedg.be

Verantwoordelijke clubshop

Min Gijselings
03 440 43 76 of 0478 26 65 57
shop@tedg.be

Lidgelden

Jaarlijks lidgeld

Binnenlandse leden	40.00 EUR
Buitenlandse leden	40.00 EUR
Eénmalige bijdrage voor nieuwe leden	12.50 EUR
Vernieuwen inactief lid	5.00 EUR
Lid worden tussen 1 januari en 30 juni	100 %
Lid worden tussen 1 juli en 30 september	50 %
Lid worden na 1 oktober (incl. volgend jaar !)	100 %

Clublokaal

Afspanning Den Moor
Moorstraat 8
2520 Broechem
www.denmoor.be - 03 485 76 80

Maandelijkse Praatavond

1ste dinsdag van de maand om 20.30 u in het clublokaal

Bankrekeningnummer club

KBC : BE17 7370 2965 0721

Website

www.tedg.be

Erkenning

Aangesloten bij de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen (BFOV) onder nummer 183

DRIVERS NEWS

Verantwoordelijke uitgever

The English Drivers Guild VZW

Redactie & Correspondentie

Ploegsebaan 37 A
2930 Brasschaat

Stichter - Erevoorzitter

Danny Carpentier

Erevoorzitters

Staf Verret
David Smit

Kostprijs

DRIVERS NEWS is gratis voor leden en adverteerders. Geïnteresseerden kunnen een nummer verkrijgen voor de prijs van 5,00 EUR per nummer.

Disclaimer & copyrights

Noch de redactie, noch het bestuur van The English Drivers Guild kan verantwoordelijk gesteld worden voor de inhoud of de eventuele standpunten weergegeven in de artikels en de advertenties.

Niets uit deze uitgave mag overgenomen worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Deadlines

Artikels en/of beeldmaterialen zijn steeds welkom. De uiterste inzenddatum voor kopij is 20 dagen voor de verschijningsdatum. **DRIVERS NEWS** verschijnt op 31 maart, 30 juni, 30 september en 27 december

Woordje van de voorzitter

Het gemak van online shoppen?

Je kent ze wel, die mooie advertenties, die concourswagen ver onder de prijs - net vijftig kilometer na restauratie. Die mooie foto's waarop fictie mooier is dan realiteit.

De eigenaar die op zakenreis is, de verkoop via een tussenpersoon, het voorschot dat gestort moet worden op een rekening bij Western Union.

Een uniek werkplaatshandboek dat wordt verkocht op Ebay, vanuit verschillende locaties, door een verkoper zonder of met slechte beoordelingen.

De mail van een Nigeriaanse notaris, bankier, erfgenaam die zijn fortuin met jou wil delen, maar je moet wel eerst een instapkost betalen...

Als je toehapt is de aankoop in veel gevallen een fiasco, is er helemaal géén aankoop, of zit je met een slecht gevoel wat de kwaliteit betreft.

Gelukkig is het niet altijd zo en gebeurt het maar zelden dat je bedrogen wordt, aankopen via internet: ze zijn gemakkelijk, soms goedkoop en bij de meest gekende verkopers krijg je ook een goede service. Maar het is zeker geen slecht gedacht om eerst eens langs een bevriend clublid, een al dan niet bevriende shop of garage te gaan en daar eens te informeren naar de mogelijkheden, je kan het één en ander vragen en uitleggen, praten over de mogelijkheden, de kwaliteit bekijken, het beoogde eens vastnemen...

De service, de verzendkosten en vooral de leuke babbel krijg je er meestal gratis bij.

Niet dat ik onlangs in de val ben getrapt en dit is ook géén pleidooi tegen het online shoppen, maar als ik zie dat er op onze maandelijkse praatavond steeds zoveel Tedg-ers aanwezig zijn, dan ben ik er zeker van dat het enthousiasme van de leden, de onderlinge vriendschap, de babbel en het contact voor jullie erg belangrijk zijn.

Prettig najaar en heb je een leuk winterproject - al dan niet online aangekocht -, laat het ons eens weten, misschien iets voor de volgende Drivers News.

Eric

Triumph 1948 Mayflower € 1.900,00

Gino 0 bieding(en)

Zeer bekende Triumph May flower , deze wagen heeft een prachtige geschiedenis. Is de wagen van de bekendste opera zangeres van België

• 1948 • 69.000 km • benzine • manueel

17 september 2017 - 16:37 Houthalen-Helchteren

BROUWERIJ DE KROON
P. CASSIMON
NV
anno 1650
KALMTHOUT

// Waardebepalingen - Taxaties // Inspecties - Diagnose
// Schade expertise - Rechtsbijstand
// Aankoopadvies - Verkoopadvies // Restauratie opvolging
// Veiling assistentie // FIVA id assistentie

AUTOMOTIVE CONSULTANCY SERVICES
tel. +32 3 337 47 06 // gsm +32 475 79 09 11 // gb@classiccarsurvey.eu
www.classiccarsurvey.eu // www.oldtimertaxatie.be

TECHNIEK

Onze voorzitter, Eric De Backker, had in MG-Nieuws, het clubblad van de MG Car Club Holland, eens een interessante reeks van 6 artikels gelezen over het onderhoud van een MG.

Aangezien heel wat Engelse auto's van die periode qua techniek vaak sterke gelijkenissen vertonen vond Eric dat deze reeks artikels met tips en tricks misschien voor heel wat leden van onze club interessant en leerrijk zou kunnen zijn.

Hij heeft contact opgenomen met de redactie van MG-Nieuws en de vraag gesteld of wij deze artikels mochten publiceren in Drivers News, en dat vonden onze sympathieke Noorderburen én collega oldtimerliefhebbers geen enkel probleem en prompt bezorgden ze de reeks artikels met bijhorende foto's aan onze redactie !!

Op de volgende pagina's leest u alvast het eerste artikel uit de reeks.

In naam van TEDG en al haar leden willen we de MG Car Club Holland, en in het bijzonder Bert Ewalds (schrijver + foto's), bedanken voor het delen van deze info en kennis.

Dikke merci !!

Jaarlijkse onderhoudsbeurt aan je MG

Deel 1: De motorruimte, bougies en ontsteking

Vroeger hadden auto's wat vaker onderhoud nodig dan tegenwoordig. Je Midget of MGB heeft toch minimaal eens per jaar een grote onderhoudsbeurt nodig, onafhankelijk of je er nu 1500 of 5000 km mee hebt weggedraaid.
Voordeel van die oude auto's is echter, dat het allemaal begrijpelijke techniek is en dat je het onderhoud zelf, met eenvoudige middelen, kunt uitvoeren.

In een serie artikelen heb ik geprobeerd om de werkzaamheden van de onderhoudsbeurt zo duidelijk mogelijk te beschrijven.
Alle werk is in de eigen garagebox bij huis uitgevoerd, met eenvoudig gereedschap. Het meest geavanceerde is een garagekrik en vier assteunen om de auto veilig een stuk omhoog te krijgen.

Grote beurt aan het einde van het seizoen

Het beste tijdstip voor de grote onderhoudsbeurt is tegen het einde van het seizoen. Bij voorkeur kun je nog één langere rit maken, voordat je de auto wegzet voor de winterperiode.
De verse olie zit dan goed verspreid door de hele motor en je weet dat je auto helemaal in orde is voor het nieuwe seizoen.
Dit geldt natuurlijk in mindere mate voor de bikkels die 's winters gewoon doorrijden. Mijn auto is een MGB van 1969. Midgets, MGA's, oudere of nieuwere MGB's zullen natuurlijk op bepaalde punten verschillen, waardoor de werkzaamheden niet precies dezelfde zijn.
Vaak is het aan de hand van de getoonde afbeeldingen, en bijvoorbeeld een Haynes manual, dan toch wel te herleiden hoe het bij je eigen auto zit.
Als alles volgens plan verloopt, komt er op de technische pagina's van de website additionele informatie die we in MG-Nieuws minder goed kunnen plaatsen. Het betreft bijvoorbeeld een checklijst voor de beurt, een overzicht van het benodigde gereedschap per klus, een overzicht van de benodigde onderdelen en links naar achtergrondinformatie. Hou die website de komende tijd dus in de gaten: www.mgcarclub.nl en achtereenvolgens klikken op extra's, technische artikelen, groot onderhoud.
Om onnodig krikken te voorkomen, zijn de werkzaamheden in vier blokken verdeeld:

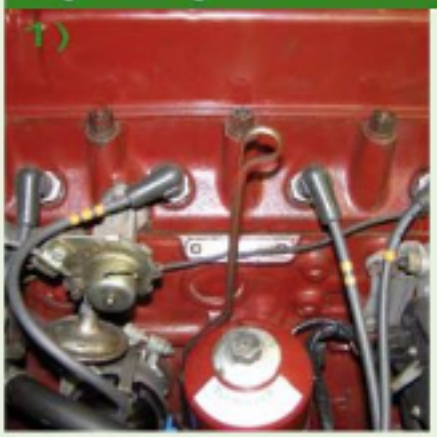
1. **Onder de motorkap, auto op de grond**
2. **Onder de auto, wielen van de grond**
3. **Wielen en remmen, wielen van de grond**
4. **In de cabine en rond de auto, auto op de grond**

Alleen onderhoudswerkzaamheden

Het werk dat ik beschrijf beperkt zich echt tot de onderhoudswerkzaamheden. Er worden geen reparaties en dergelijke beschreven. Die zal je aan de hand van de Haynes manual zelf moeten doen, of moeten uitbesteden bij een garagebedrijf.
Er is één klus, olie verversen, waar je zelf even moet kiezen of je hem met de wielen van of op de grond wilt doen. Heb je een lage olie opvangbak, dan kan dit met de auto op de grond.
Heb je wat hogere opvangvaatjes, dan moet je het doen als de auto op de bokjes staat. Doe het dan wel als eerste klus, nadat je na een flinke rit hebt gemaakt (minimaal 20 km), de auto hebt opgekrikt en vooral ook ondersteund.
De olie moet nog redelijk warm zijn.
Heb je een heel vroege MGB of MGA, dan zit je oliefilter "op z'n kop" en moet je de auto hoe dan ook op bokjes zetten om dat filter van onderaf te verwisselen.

Onder de motorkap, auto op de grond

Bougies vervangen



1 Markeer je bougiekabels, zodat je ze weer op de juiste bougie kunt aansluiten.

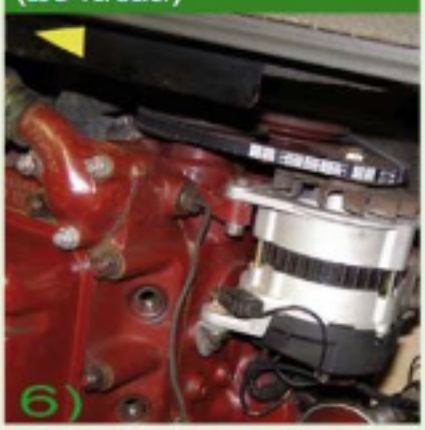
2 Draai de bougies los. Willen ze niet? Probeer het dan na het warmdraaien van de motor. Onthoud hun cilindernummer, 1 t/m 4.

Contactpuntjes vervangen (25 D verdeler)

3 Controleer de kleur van je bougies, dit zegt veel over de afstelling van je carburateurs (1 en 2 de voorste carburateur, 3 en 4 de achterste).

4 Wacht met monteren van de nieuwe bougies tot na het kleppen stellen!

5 Druppeltje olie op de draad van de nieuwe bougie. Monteren is aandraaien tot "vast" (voering ligt helemaal aan) en dan nog circa een halve slag.



6 Vanaf de voorkant van de auto gezien, draait de motor met de klok mee. Het is handig om dit te markeren.

7 Bougies nog uit motor. Draai motor met hand door (zet auto in 4e versnelling en trek hem vooruit) totdat het bovenste dode punt voor cilinder 1 staat (de voorste). Kijk op je verdelerkap waar de bougiekabel voor cilinder 1 zit. Markeer streepje op poelie en de merktekens met witte verf.

7B Bij latere MGB's zitten de merktekens aan bovenkant.

8 Het handigste is om de verdeler uit te bouwen voor het wisselen van de puntjes. Markeer de positie met wat "Typex". Maak de moer van de klembout bij "A" los. Maak vacuüm aansluiting los en trek verdeler uit de motor.

9 De aandrijfnok voor de verdeler zit uit het midden. Hij kan er dus maar op één manier uit en ook weer in. Je markering helpt om hem ongeveer op tijd te zetten.

10 Ontstekingsset je, contactpuntjes en condensator. Die laatste hoeft maar om het jaar te worden vervangen.

11 Klem verdeler in bankschroef, zodat je hem makkelijk kunt ronddraaien aan de aandrijfnok. Maak moertje bij A los en verwijder aansluiting van de condensator en verbinding naar de "min" van bobine (zwarte draad). Draai schroef B los en je kan het hele setje eruit halen.

12 Monteer het nieuwe setje contactpuntjes. Draai de schroef nog niet helemaal vast. Vergeet niet om zowel de sluitring (vlakke ring) als de veerring onder het schroefje te monteren.

13 Let op aansluiting van de draadjes. Deze moeten samen met de veer, volledig geïsoleerd zijn van verdeler door middel van de plastic busjes 1 en 2. Stel contactpuntjes af. Met het rode "hamertje" (3) midden op de nok moet dat 0,40 mm zijn bij 4.

14 De lichtboogte van 0,40 mm stel je af met een schroevendraaier in sleuf bij 1. Het is handiger om dit op de werkbank te doen. Draai nu bevestigingsschroef vast en controleer nogmaals.

15 Test vacuümvervroeging, met een slangetje. Zuig aan en de grondplaat moet met klok meedraaien. Monteer rotor en houd de aandrijfnok vast. Je moet rotor nu vrij licht een stukje tegen klok in kunnen draaien, hij moet vlot terugveren als je loslaat.

16 Monteer de verdeler weer in de motor, maar draai de klembout nog niet helemaal vast. Je moet het huis nog met de hand kunnen verdraaien. Vergeet niet de rotor terug te plaatsen. Sluit het draadje naar de bobine aan, maar laat de vacuümaansluiting nog los.

17 Smeer de verdeler: druppje olie bij 1, wat meer langs de as bij 2 en wat vet bij 3.

Ontstekingstijdstip afstellen (statisch)

18 Bij 7 (A of B) had je de motor in bovenste dode punt gezet voor cilinder 1. Draai motor nu weer een hele slag door, kijk of rotor ronddraait. Stop vóór bovenste dode punt. Waar hij precies moet staan, hangt van je motor af. Dit is het statische ontstekingstijdstip. Die puntjes zijn respectievelijk 5, 10 en 15 graden voor het bovenste dode punt (het grote merkteken). Voor je eigen motor vind je de gegevens in Haynes.

19 Zorg dat het draadje van de "min" van de bobine naar de verdeler is aangesloten. Sluit een proeflampje aan tussen de "min" van de bobine en een goede massa op de auto (bij + aan massa, natuurlijk bobine +). Dit proeflampje kun je zelf maken, wel even testen op 12 volt.

20 Zet het contact aan. Draai het huis van verdeler een beetje op en neer en kijk of het proeflampje aan (met de klok mee, contactpuntjes open) en uit (tegen de klok in, puntjes dicht) gaat. Draai dan verdeler tegen de klok in, tot het lampje zeker uit is. Duw ter controle de rotor met de klok mee (niet te hard, het is alleen eventuele speling) en check of het lampje uit blijft. Anders het huis nog iets verder tegen de klok in verdraaien.

Houd nu met één hand de rotor met de klok mee gedrukt (je drukt de speling er zo uit) en verdraai nu het huis van verdeler met de klok mee, totdat het lampje net oplicht. Dit is je statische ontstekingstijdstip. Zet het contact uit, verwijder het proeflampje, zet klembout van verdeler vast en sluit de vacuümleiding aan. Als je bougies er straks weer inzitten moet je motor netjes lopen.

Wordt vervolgd.

Tekst en foto's: Bert Ewalds

HERMANO JUNIOR
TRAITEUR - VISHANDEL

Stanny Jacobs
Theo Verellenlaan 27
2990 Gooreind-Wuustwezel
tel. 03/663 33 50
www.hermano-junior.be

Huis Baeyens Presents : DJ stEmE

stEmE.be

www.stEmE.be - 0475/49.21.12

De beste keuze voor al uw 35+ party's:

disco, 80's, of 90's muziek,
ambiance of gewoon een ouderwetse fuif
van Borsato tot Metallica.....

U zoekt een DJ met ervaring,
voor uw feest op maat!

COVER STORY

AH 100 in Lederhosen

Maandag 17/7 rij ik met de AH100 naar Brasschaat om hem op de Camion van Adri te zetten op weg naar Oostenrijk – Ennstal Classic. Samen met 5 andere English Drivers Guild leden gaan we met een volle camion naar daar. De anderen zijn : Pascal en Ron met Aston Martin Le Mans 1933, Eric en Loo met de Triumph TR3 1958, Albert en Ronny met de Triumph TR2 1954, Piet en Marc met de Triumph TR3 1961 (spijtig genoeg was de Pantera niet tijdig klaar), Eddy en Joris met de Triumph TR 250 1968 en dan ik en Peter met 'het snoepje' – AH100. Zelf vertrekken we van bij Albert op dinsdag. Wel op een onnoemelijk uur voor mij (om 4.00 uur uit bed, niet echt mijn gewoonte), maar we overleven dat wel zeker... Petertje kwam mij hier ophalen met de mini en wij dan op weg naar Oud Turnhout. Daar vertrok onze rit naar Oostenrijk. We waren eerst nog van plan om het in 2 dagen te doen (we zien wel waar we slapen), maar uiteindelijk ging de trip redelijk vlot zodat we toch maar besloten ineens door te rijden naar Gröbming – Oostenrijk. Tegen 17.30 kwamen we daar aan. Eric en Loo waren er al enkele dagen vroeger en hadden voor slaapplaats gezorgd en een tafel gereserveerd zodat we lekker konden eten. De eerste avond was alvast gezellig, maar gezien het vroege ochtend uur toch maar tijdig in bed gekropen.

Woensdag middag was Adri er dan ook met de camion vol blinkende autootjes. Wij dus naar de parkingplaats om de autos uit te laden en naar de keuring getrokken. Daar verliep alles relatief vlot. Mijn tripmaster werd wel verzegeld wegens digitaal, maar we gingen toch niet voor de punten, eerder voor de fun dus zo erg was dat niet. Piet zijn lichten deden moeilijk, maar uiteindelijk is dit ook opgelost geraakt en hadden we allen onze 'certified' sticker op de auto en kon de pret beginnen. De dag werd afgesloten met een receptie en eten in Schloss Pichlarn. Gezellige bedoening met de Oldtimers op de achtergrond.

Donderdag begon dan de echte actie. De start van de Pre-Wars was voorzien vanaf 9.30 uur met 30 seconden tussen elke wagen en 15 minuten pauze tussen epoche I – II (tot 1950) en epoche III (vanaf 1950). Wijzelf startten om 10.12 uur, 2 plaatsen achter Albert en Ronny. We hadden dezelfde afspraak gemaakt als 2 jaar geleden (toen met de TR2 van Peter), hij rijdt de voormiddag, ik de namiddag. Peter mocht dus de honneurs waarnemen bij de officiële start. De eerste dag bracht ons in een rit van 420 km naar het Red Bull circuit en terug, met de nodige bergpassen tussendoor. We zitten niet voor niets aan de rand van de Alpen. Prachtige landschappen genoeg dus.

Vermits we toch niet voor de punten meereden hebben we onderweg niet echt veel aandacht besteed aan de regularitys (50 km/uur) en kwamen de sms-jes met de uitslagen dan ook gestaag binnen met het maximum van de punten (negatief wel te verstaan...). De motor van AH100 heb ik niet laten aanpassen om er dan 50 mee te gaan rijden hé ! Peter had echt niet veel aanmoediging nodig om het gaspedaal in te drukken....

Albert (die 2 plaatsen voor ons startte) en de prachtige Jaguar XK 140 die vlak voor ons startte bleken al snel aangename 'cruise' partners te zijn en zo scheurden we dan ook het ene dorpje na het ander door. Hopelijk komen er in de loop van de week niet te veel speeding-tickets door naar België.

Op een gegeven moment in de voormiddag zien we echter Pascal en Ron met de Aston LM in de tegenovergestelde richting terug naar Gröbming rijden. Achteraf bleek dat ze bij de eerste bergpas merkten dat de Aston oververhitte en om hem niet verder te beschadigen hadden ze dan maar besloten om de rit te staken en de Range Rover te gaan halen en de rest van de dag dan maar 'volgwagen' te spelen voor ons. Ze zouden ons wel terug tegenkomen op de Red Bull ring.

Vanaf daar zat de rij-job er voor Peter op en nam ik het stuur over. Eerst nog 4 toertjes over het circuit (1ste toer = referentie tijd, 2de toer zelfde tijd, 3de toer -3 seconden en 4de toer terug de referentietijd evenaren) en gelukkig deze keer niet achterstevoren zoals 2 jaar geleden met Peter zijn TR2. Vanaf daar werd de terugweg naar Gröbming aangevat. Zoals afgesproken stonden Pascal en Ron ons met de Range op te wachten aan de uitgang van de Red Bull ring en vanaf dan hadden we dus onze eigen 'support-car'. De uitlaat-wrapping die ik bij LMB Racing nog voor de zekerheid had laten aanbrengen om oververhitting en koken van de benzine in de carbs tegen te gaan deed zijn job fantastisch en we hebben zonder problemen de volledige Ennstal afgewerkt. Zij hebben ook nog even voor een optimale afstelling gezorgd en ik moet zeggen, hij ging als een speer. Op de steile beklimmingen in de namiddag begon hij wel wat te sputteren, maar achteraf bleek het gewoon aan de tank te liggen waar niet meer genoeg benzine in zat en als die dan 15° scheef omhoog hangt krijgt die geen aanzuiging meer, hé. Op een gegeven ogenblik begon AH weer even zonder benzine te vallen en reden we dus op een slakkengangetje verder naar boven met de Range achter ons. Bij het laten passeren van de andere deelnemers bleef de Range ineens wel ver achter ons. Bleek het dat ook de Range van Pascal de nodige mankementjes vertoonde ivm oververhitting. Het was blijkbaar niet Pascal zijn weekend...

Van zodra we over de top van de passen waren ging AH100 weer terug zoals het moest. In de vallei vielen we dan zonder benzine en wisten we ineens waarom hij bergop zo moeilijk deed. Een goed werkende benzinemeter is dus toch echt geen luxe in een wagen. De reserve bidon benzine er dan maar ingegoten en op zoek naar een benzinestation. Vanaf dan hebben we zelfs bergop geen problemen meer gehad en kon de pret helemaal niet meer op!

's Avonds kregen we dan in Posthotel Schladming een maaltijd aangeboden. Ondertussen was het daar deftig begonnen onweren, dus besloten we maar rustig te genieten van het lekkere eten en de drankjes totdat het regenen minderde. Daarna nog een 15minuutjes terug naar Gröbming en kregen de tuutjes hun welverdiende rust.

Vrijdag stond er eerst de hillclimb van de Stoderzinken op het programma. Vermits je wel gas moest geven om de RT deftig af te werken wilden we hier wel voor gaan. Spijtig genoeg haalden we onze voorgangers in die iets te traag reden en inhalen op de Stoderzinken is niet echt evident. Dus ook deze RT was niet echt je dat. Spijtig genoeg is er maar 1 weg op de Stoderzinken dus moesten we boven wachten totdat iedereen boven was voor de rit verder kon aangevat worden. Gelukkig was er ook hier het nodige voedsel en drank voorzien. Onderaan de Stoderzinken stond Pascal ons op te wachten en deze keer met Mazda MX5 van Eric en Loo. Hopelijk blijft deze wel heel deze keer. De vrijdagrit bracht ons over 430 km via Styer waar we de middagpauze nuttigden en Lunz am See naar het vliegveld van Niederöblarn waar we in 100 sec een toer moesten afwerken. Ondertussen waren we alweer met de Jaguar XK 140 op pad en we besloten dan maar om de toer zo snel mogelijk af te werken. Jaguar deed het in 94 seconden en wij in 91...Yippie!! Weer slechte punten voor de RT zelf, maar goed geamuseerd en gewonnen van een Jaguar XK 140. De finish van de vrijdagrit lag in Gröbming zelf en na het stallen van de tuutekes terug naar het centrum gereden met de 'gewone' auto's voor het diner.

Zaterdag is de 'showdag' van de Ennstal. Prachtig spektakel voor de toeschouwers, maar redelijk saai voor ons deelnemers. Eerst rijden de deelnemers aan de Racecar Trophee enkele toertjes door het dorp, en ik kan je zeggen: als zo'n geprepareerde Lancia of Porsche even op zijn gas staat en met een hels lawaai gewoon tussen het volk doorrijdt dan gaan je haartjes op je arm wel een beetje rechtop staan.

Wijzelf reden dan om 13.30 ook nog 1 rondje door het dorp met de laatste RT's erin verwerkt. Indien ze de hillclimb van vrijdag in de voormiddag op zaterdag zouden afgewerkt hebben is het veel aangenamer voor de deelnemers, want dan heb je in de voormiddag ook nog iets te doen. Maar dat is dus niet het geval, maar wij hebben dan maar onze eigen hillclimb in de voormiddag ingelast.

Samen met Yannick (onze fotograaf van dienst) zijn we de Stoderzinken terug opgetrokken voor een leuke fotoreportage. Hopelijk is het resultaat even leuk als de rit zelf, dan kan het niet meer stuk.

Na het toertje door het dorp werden de tuutekes terug bij Adri op de camion geladen en hadden zij hun welverdiende rust. De dag werd 's avonds nog afgesloten met een galabal waar de winnaars in de bloemetjes werden gezet en de prijzen uitgedeeld. Raar maar waar, maar van de TEDG-ers viel er niemand in de prijzen. Maar we hebben wel het nodige plezier gemaakt en dat is in mijn ogen nog altijd belangrijker!

Dat was weeral een geslaagde editie van Ennstal Classic (de 25ste editie trouwens). En dan nu uitkijken naar de volgende Rally, eventueel de Gran Premio Novulari volgend jaar???

Tot vroems,

Steven – AH100

2017
ENNSTAL-CLASSIC
ENNSTAL-CLASSIC

205
JYV·399

Interieurbekleding - Cabriokappen
Sport- en comfortzetels - Hersteldienst

- Oldtimers
- Classic cars
- Boten
- Motorzadels

- Leder
- Vinyl
- Originele stoffen
- Tapijt

- Schuimdelen
- Frames
- Hemelbekleding
- Stuurwielen

Verdeler van

Recaro

Sparco

SudCabrio

Meguiar's

Webasto

Noorwegenstraat 29E - 9940 EVERGEM - HAVEN 8008J

T : 09/343 86 33 - F:09/343 86 22 - www.creato.be - @:info@creato.be

Catching fire since 1994

VERO DESIGN nv | Zagerijstraat 23 | 2960 Sint-Job-in't-Goor | T +32 (0)3 385 06 91 | www.verodesign.net

De Rover P4 - Winnaar van de "Jan Van der Steen"-prijs 2017

Omdat ik dit jaar de “Jan Van der Steen” prijs mocht ontvangen, wil ik graag de auto die ik koester toelichten…

Het overgangsmodel van Rover , de P4

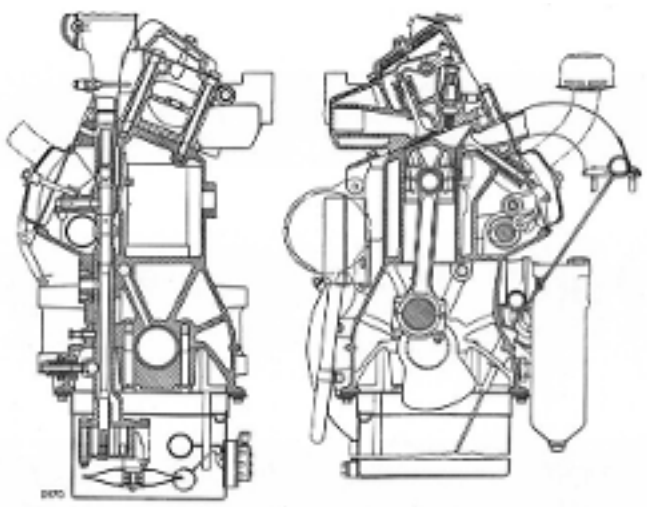
De P4 kwam in 1949 op de markt, veel later dan gepland.

WWII had de autoproductie bij Rover volledig stilgelegd , in plaats ervan werden wapens en vliegtuigonderdelen gemaakt. Rover stond immers bekend voor zijn uitstekende materiaalkennis.

De gebouwen moesten na de oorlog gedeeltelijk terug heropgebouwd worden en om snel de autoproductie op gang te trekken werd de vooroorlogse P2 opnieuw uitgebracht.

Toch had men tijdens de oorlogsjaren niet stil gezeten en prototypes ontwikkeld : er was een nieuw chassis ontworpen met een onafhankelijke voorwielophanging en een nieuwe motor uitgebracht : de IOE motor . IOE betekent : inlaatkleppen boven en uitlaatkleppen onder . Cfr tekening hieronder :

De IOE motor , met de typische klepopstelling en de schuin gemonteerde cilinderkop.



Met deze ontwerpen en een aangepaste P2 koets werd dan in ’47 de P3 uitgebracht , die optisch toch nog veel gelijkenissen vertoonde met zijn voorganger.

De P3 kwam uit in 2 versies: de 60 met 4 cil motor en de 75 met een 6 cil motor.

Zo kreeg men nog wat ademruimte voor het nieuwe model. En dat was een hele uitdaging .

De inzichten hoe een wagen er moest uit zien waren tijdens en vlak na de oorlogsjaren immers veranderd . De Amerikaanse pontonuitvoering was nu hét voorbeeld voor de Europese autoconstructeurs .

Geen treeplanken en afzonderlijke spatborden meer, koplampen geïntegreerd in de carrosserie en liefst een volwaardige kofferruimte aub. En ook nog wat meer stroomlijn als het kan.

Export was een must (“export or die “), en liefst naar de USA .

Maar het geachte Rover cliënteel in Engeland had een eerder conservatieve smaak , en bovendien had Rover geen echte designafdeling. Men werkte nog met “tekenaars” die onder strenge supervisie van de directie stonden.

De aanzet voor hoe het nieuwe model er volgens die directie moest uitzien kwam van het nieuwe Studebaker model . Ontworpen door industrieel ontwerper Raymond Loewy , een model dat ook bedoeld was om ook de Europese markt te bekoren .

Rover liet snel 2 exemplaren overkomen , en met wat aanpassingen werden die op een P3 chassis geplaatst (de zogenaamde “ROVERBAKER”). Voila , de tekenaars konden het nu verder verfijnen.

Op de foto's hieronder ziet U, met een beetje goede wil, de overeenkomsten van de Studebaker met het eerste P4 model dat werd uitgebracht : de P4 75 CYCLOP.

Left: The Cyclops design seen on the Studebaker may have influenced the incorporation of a central fog lamp on the P4. The Tucker also had a similar feature. (Photo: N. Wright, National Motor Museum)

Below: The Wilks brothers were infatuated with Studebaker's designs. Two cars were shipped to Solihull and the body of one was mounted on a Rover chassis. The 'Roverbaker' was a common sight at the factory for several years. The Studebaker shown here is the 1950 champion. (Photo: N. Wright, National Motor Museum)

A trio of Cyclops P4s pictured at a Rover event in the mid 1990s. (Author's collection)

Het nieuwe model had geen zelfdragend koetswerk ,maar nog een stevig ouderwets chassis , plaatwerk grotendeels in aluminium (besparing gewicht maar ook wegens het dure staal in die periode), interieur in hout en leder en met dus de eerder genoemde IOE motor die in kennerskringen als "over-engineerd" werd beschouwd.

Enkele typisch Amerikaanse kenmerken werden wel ingebouwd : versnellingen aan het stuur ,rechthoekige dashbordmeters, een ééndelige bank vooraan en dus die opmerkelijke ingebouwde "foglamp" die toen de Studebaker maar ook bv de Tucker zijn karakteristieke look gaven.

Maar de Engelsen waren met deze nieuwigheden not amused. Al na twee jaar verdween deze kenmerkende lamp en kreeg de P4 zijn traditionele Rovergrille terug. Twee grote ronde klokken verengelsten het dashbord en ook de stuurversnelling werd snel vervangen door de traditionele vloerversnelling (die zelfs verstelbaar was ...) . Afzonderlijke zetels werden als optie aangeboden.

Tot '52 was enkel de P4- 75 beschikbaar met een 6 cil motor (2103 cc) , standaard uitgerust met een freewheelunit die ontkoppelen tijdens het rijden overbodig maakte en die ook al in de vooroorlogse P2 modellen werd ingebouwd.

Nadien verscheen de P4 -60' een 4 cil. die klanten met een beperkter budget moesten aanspreken en iets later het topmodel de P4- 90 met een krachtiger 6 cil motor .

In '53 werd voor het eerst bij Rover een echte designer, David Bach, aangetrokken en volgde een aantal modelaanpassingen.

De kofferruimte, die veel kritiek kreeg wegens te onpraktisch , werd vergroot door de achterbouw op te hogen. Nieuwe spatborden vooraan deed het voorfront er helemaal anders uitzien en een sterk vergrote achterruit uit 3 delen was de volgende stap om de wagen er moderner te laten uitzien.

Vanaf '56 zou het model fundamenteel niet meer veranderen , de ingreep van David Bach, die later ook de P5, de P6 en de SD1 ontwierp, was dus een succes te noemen . Alleen een beetje eigenaardig, die ouderwetse suicide deuren achteraan bleven behouden, waarschijnlijk eerder een budgetkwestie denk ik.

Maar ook onderhuids kreeg de P4 wel een aantal verbeteringen , die men eerder zelfs vooruitstrevend kon noemen.

Het vooroorlogse freewheel moest snel plaats maken voor een overdrive , schijfremmen met servobediening kwamen op de latere modellen en er werd ook een automatische versnellingsbak aangeboden.

De 6 cil. motor werd verder verfijnd en de inhoud vergroot.

Eén van de grote pluspunten was de rust die in de wagen heerste tijdens het rijden : enkel het tikken van de centraal geplaatste elektrische klok was te horen ....

De 4 cil kreeg veel minder aandacht , de verkoop was van in het begin al teleurstellend.

Maar begin jaren 60 was het model volledig gedemodeerd. Ondertussen had Rover sinds '58 een tweede model naast de P4 nl. de P5 in productie en in' 64 viel het doek over de P4. De opvolger zou er totaal anders uitzien en was zelfs relatief vooruitstrevend te noemen. Er werden in totaal ong 130.000 P4 wagens gebouwd.

Even de verschillende P4 modellen chronologisch :

75 van'49 tot '52 : het oermodel met de kenmerkende foglamp , de Cyclop dus

75 van '52 tot '54 : terug met traditionele Rover grille , maar nog (even) met stuurversnellingen

60 en 90 van '53 tot '54 : uitbreiding van het gamma met een 4 cil en een grotere 6 cil , vloerversnelling .

60,75 en 90 van '54 tot' 56 : de invloed van designer Bache dus met een hertekend front , grotere kofferruimte en grotere achteruit (cfr foto helemaal boven).

60,75,90,105R en 105S van '56 tot'58 : de gloriejaren van het P4 model met een verdere gamma uitbreiding , de 105R heeft een door Rover zelf ontwikkelde automaat.

60,75,90 en 105 van '58 tot '59 : minimale design aanpassingen om een verwantschap met de P5 te bestendigen.

80 en100 van '59 tot '62 : Er wordt gerationaliseerd door minder modellen aan te bieden. De 80 vervangt de 60 en heeft nu de motor van de landrover, schijfremmen vooraan.

95 en 110 van '62 tot '64 : Introductie van de Weslake cilinderkop, die de motor meer vermogen gaf. Het einde van P4 was in '62 gepland, maar de lancering van de P6 liep ernstige vertraging op. Dus nog even verder doen.

Tijdens de productiejaren van de P4 heeft men ook nog geëxperimenteerd met een **gastubine motor** . In maart '52 deed men een test met de JET1 op de pas aangelegde autostrade in Jabbeke waar een snelheid van 152 mph werd geregistreerd.

Deze JET1 staat in het Science museum in Londen , ik ben er onlangs geweest en heb deze gefotografeerd.

Rover heeft begin jaren ‘50 ook nog een sportversie van de P4 ontwikkeld , de Marauder. Hiervan werden er 15 gebouwd , maar men zag tijdig in dat deze niet opgewassen was tegen bv de Jaguar XK 120 die rond dezelfde periode werd gelanceerd.

Er werd ook een Italiaans prototype gemaakt door Farina , maar ook dit project werd gestopt .

Men kan gerust stellen dat de P4 een overgangsmodel was tussen de traditionele modellen, die Rover eerder bouwde en een totaal nieuw concept de P6 .

De P6 , de opvolger van de P4

Dirk Van den fonteyne

Halloweenrit / nachtrit

Het is straks weer zo ver

28 oktober 2017

De halloweenrit / nachtrit komt er weer aan

Vanaf 18.00h word u verwacht bij RADIO VALENCIA GAARSHOF 5 2321 MEER (vertrek voorzien 18.45 / 19.00)

Verkleed in halloweenstijl is een pluspunt als ook met de oldtimer (niet verplicht). Wagen verkleed mag ook

De rit zal vermoedelijk zo'n 70 km zijn met natuurlijk weer donkere straatjes en ????????????

Systeem bolleke pijl met bekende bordjes zoeken

Tussenstop

Wat krijgt men hiervoor: een avond vol plezier, mooie donkere rit, route blad, consumpties, soep met balletjes en brood à volonté,

Voorinschrijving is via mail: verschueren.ronny@pandora.be tot en met 25 oktober. Je krijgt altijd bevestiging

Inschrijving per persoon € 10.00 ter plaatse te betalen

Terug naar de Lage Landen/ British Car & Auto Jumble

Medio juni 2017 was het dan weer zover dat we de Triumph TR 250 , onze klassieker van 1968 , op

transport zetten naar Belgiê. Hadden daarvoor het Nederlandse transport- bedrijf Jachttrans uit Hulten / Alicante ingeschakeld, die zoals gewoonlijk de auto bij het Repsol tankstation aan de autoweg AP7, boven Benalmádena,/ Arroyo de la Miel, kwamen ophalen. Negen dagen later werd de auto, zonder krassen of schrammen maar overladen met stof, voor de deur in Brasschaat afgeleverd. Daar ging de auto onder de "douche ", om op 25 juni te kunnen deelnemen aan de British Car & Auto-Jumble in Nieuwkuijk, niet ver van Waalwijk. Onze jaarlijkse Holland Tour, met de TEDG club. The English Drivers Guild onze Classic Car Club.

Werden bij het Campanile Hotel te Breda hartelijk verwelkomd door de tourleider van de dag Ron Nieuwenhuijs . Gebruikten met alle deelnemers een ontbijt in het restaurant en reden met Ron, als Brabant kenner voorop, volgens het "Duitse vlaggetjes systeem " door het Brabantse land in de richting van Dorst. Met 22 Klassiekers in convooi trok dat in menig Brabants dorp, als Bavel, Dongen , Dussen wel de aandacht. Hadden een klein oponthoud door een electro storing in een van de Triumphs tussen Hank en Dussen. Dat probleem werd door een paar petrol heads snel opgelost en vervolgden we de tour richting Gorinchem alwaar we over de brug de Merwede passeerden om via het historisch centrum van Gorkum, (zoals de lokale bevolking dat uitspreekt) uit te komen in Arkel aan de Linge. Reden via slingerende dijken langs de Linge richting Leerdam om bij Brakel/Herwijnen per pond/veerboot de Waal te passeren in zuidelijke richting langs Veen en Heusden. Vervolgende dan deze tour door Rivierenland en het Brabantse Land, wat ons deed denken aan: " 't Leven is goed in het Brabantse Land, daar heb ik voor altijd mijn hart aan verpand". En dat het leven hier goed is blijkt wel uit de weelderige woningen en grootse landerijen: keurig onderhouden, alles goed in de verf met prachtige onderhouden tuinen. Met een infrastructuur en uitstekende, consistente bewegwijzering waar menig land jaloers op kan zijn.

Vervolgende onze route richting Nieuwkuijk/Drunen om uiteindelijk toe te komen op het terrein van British Car en Auto Jumble.

En dan zien we daar nota bene ook alleen maar Engelse klassiekers. Daarvoor ben je dan ook lid van TEDG. Britse klassiekers als Jaguars, Daimlers, Bentleys , Triumphs, Morgens, MG's, Aston Martins, Sunbeams etc. Ja, niet de goedkoopste auto's. De leden van de club hebben blijkbaar een Anglofiele inborst. Kunnen zich over het algemeen redelijk goed uiten in die vreemde taal. Maar breken soms het hoofd over de manier waarop de Britten de techniek in hun wagens verpakken. Het is allemaal net even iets anders, soms wel zeer ingewikkeld en niet vernieuwend. Je moet regelmatig echt

“Engels denken” om te begrijpen hoe de zaken in elkaar steken. Neem de eigenaardige plaatsing van de verschillende onderdelen van de motor. Maar dat komt natuurlijk vanwege het feit dat de Engelse wagens van origine gebouwd zijn om er rechts gestuurd, dus links, mee te rijden. Of omdat alles in inches wordt gemeten.

Toch vreemd dan dat je bij een ontmoeting wel de rechterhand krijgt. De koffiestop werd overgeslagen vanwege de pech onderweg.

Arriveerden dan rond 14.00 u. op het terrein van de British Car & Auto Jumble. Ooit opgezet door de MG Club, als een soort kofferbak verkoop.

We waren zeker niet de eersten, vele ook weer Engelse klassiekers stonden hier al keurig opgesteld.

Volgens ramingen zouden er zo’n 1.500 British Classic Cars moeten zijn. Sommigen hadden hun kofferbakken of gehele auto ruim opengesteld voor de zgn car-boot sales, om dan nu eens afscheid te nemen van oude onderdelen, die mogelijk andere Anglofielen nog wel zouden kunnen gebruiken voor hun Engelse klassieker. Of gewoon rommel/kleding wat ze kwijt wilden. Verkenden het grote terrein van deze Jumble en noteerden dat diverse Engelse Classic Car Clubs , als de Jaguar Daimler Club, Triumph - , MG - , Lotus Clubs etc zich hier in clubverband hadden verzameld.

Onze TEDG chef-kok Peter Verbrugge had zoals gewoonlijk op locatie weer een lunch-picknick georganiseerd, waar menigeen zich tegoed aan deed. Hielden daarna in onze luie opklapbare ligstoel een korte siësta en zagen menig Jazzbandje en Doedelzakker al spelende langskomen. Een beetje Britse sfeer was er zeker. Enkele echtparen wandelden rond in Engelse kledij uit de jaren 50 en 60. Past natuurlijk goed bij die Engelse klassiekers van die tijd.

Het begint dan zo langzamerhand steeds meer op Goodwood te lijken. Aan het einde van de middag reed menig klassieker richting uitgang en staken ook wij de benen in onze Triumph TR250 om huiswaarts te keren.

Pieter Van de Lustgraaf

Verslag Taxandriarit

Zoals gewoonlijk, de eerste zondag van september, is het weer zover: de Taxandriarit, georganiseerd door clublid Toine Daamen en zijn vrouw Chris. Het vertrek is vanuit de Grote Hoeve in Merksplas Kolonie. Na ontbijt en een kleine verkenning in en rond de hoeve gaat het richting Noord Brabant en Zeeland. Volgens de fotograaf ter plaatse zouden er 98 voertuigen ingeschreven zijn, waaronder Tedg-ers Willem en Agnes, Robert en Linda en wij (Danny en Gerda nvdr).

Een eerste terrasjesstop maken we in Ossendrecht, hotel Jonckheere. Vervolgens richting Tholen. Onderweg vele bezienswaardigheden en mooie plekjes, die telkens uitvoerig worden besproken (in woord en beeld) in het pareltje van een roadbook. Aangekomen in Tholen zoeken we een eetgelegenheid voor een hapje en een drankje. Daarna gaat het terug richting huiswaarts. Maar nog eerst een dessertje in ijsboerderij “de Gerda Hoeve” (de naam alleen al zegt dat dit goed moet zijn).Iedereen geniet er nog van een lekker, en voor Linda wel héééél goedkoop, ijsje. Verder op weg passeren we nog een “bezienswaardigheid”, namelijk de residentie van onze clubleden, Jean-Luc en Nadia. De bewoners zijn wel niet thuis maar toch geven we een vrolijk toeterconcert. (Ode aan de buurvrouw)? Rond half zes komen we aan op het eindpunt, zomercafé Den Bayerd in Wortel. Danny heeft geen zin meer om de wagen in de goede richting te zetten en rijdt de laatste kilometer achteruit. Een staaltje van rijvaardigheid maar erg verwarrend voor de fotograaf die de aankomers trekt. Na onze gekregen drankbonnetjes opgesoupeerd te hebben gaat het terug huiswaarts.

Chris, Toine, bedankt voor alweer een geslaagde editie van de Taxandriarit en tot volgend jaar.

Gerda

SAILABILITY

Zondag 27 augustus was het weer Sailability aan de jachthaven Port Aventura aan het Zilvermeer te Mol.

Tijdens de vakantieweek voor mensen met beperkingen ,wordt er alle dagen gezeild, maar zondag is het **oldtimerdag**, en dat is na het zeilen de meest geliefde activiteit !

De weergoden waren ons zeer goed gezind en wij hebben dan ook allemaal heel erg genoten van deze dag.

De twee mooie rondritten werden uitgestippeld door Wim Geerts van de Kempische Kever Club.

Voor de mensen met een beperking was het een ongelofelijke dag. Zij hebben allen genoten van de ritjes en de bestuurders van de oldtimers uiteraard ook, want een glimlach en/of een welgemeende appreciatie van deze mensen geeft ons allen een heel warm gevoel.

In de voormiddag was er een rit gepland, en sommigen onder hen hadden al direct een auto uitgekozen om mee te rijden.

’s Middags konden wij picknicken op het zonnig terras met prachtig zicht op de jachthaven.

In de namiddag was er nog een ritje gepland, langs een zeer mooie wegen en alle “meerijders” hebben enorm genoten.

Aan alle deelnemende leden van de club een hartelijke dank om zich in te zetten voor zo’n prachtig doel.

Min

Uw specialist in het **herstellen** en **vervangen** van **autoruiten**

- Erkend door verzekering en leasing
- Levenslange garantie
- 25 jaar ervaring
- Mobiele service
- Vervangwagens beschikbaar
- Ook tinten van autoruiten

AUTO GLASS CLINIC®

WIJ MAKEN AUTOGLAS BETER

WILRIJK
Boomsesteenweg 946
Autostad/Parking Cardoen
2610 Wilrijk
03/877.31.26

Vestigingen in heel België
0800 233 32
(Zonaal tarief)

Herstellen als het kan,
vervangen als het moet!

www.autoglassclinic.be

NIET TEDG ACTIVITEITEN

Elke vierde zondag : Cars en Coffee in Kapellen
Elke derde zondag: Winter op wielen te Brasschaat
Elke derde vrijdag van mei tot en met september : Oldtimermeeting, Markt Wetteren: info
www.deretrovrienden.be

Speciale melding van een reis naar KROATIE van 17 tem 31 mei 2018

In samenwerking met de dienst toerisme Kroatie verzorg ik een rondreis voor oldtimers door dit prachtige land. Wij bezoeken het schiereiland Istriê , steken over met de veerboot naar de eilanden Cres en Krk. Verder naar de unieke en wereldvermaarde meren en watervallen van Plitvic. Na het genieten van Istrié verder naar Dalmatie. Bezoeken van nationaal park KRKA met verblijf rond Sibenik. De steden Zadar-Trogir-Split-Dubrovnik met hun prachtige architektuur. De archipel van Kornati,Brac,Hvar,Vis,Lastova,Korçula en Mljet zijn pareltjes langs de kust. De terugweg doen we langs Mathovic- Knin – Gospic-Senj-Kraljevica
Het vertrek is vanaf Innsbruck op 17 mei aan het station, aankomst 31 mei ook aan het station in Innsbruck. Men kan met de autoslaaptrein vanuit Dusseldorf tot hier komen (± 300€)
De kostprijs : 760€ P.P : kamers voor 2 personen met ontbijt in zeer mooie hotels met eigen parking . In groep bekomen we een betere prijs : hangt af van het aantal deelnemers

Zij die intresse hebben of willen meegaan: info Eddy Deno / eddy.deno@telenet.be of 0486/66 96 46.

Challenge 2017

Reglement

*V*ermits TEDG een oldtimer-clubke is voor enthousiastelingen van Engelse auto's heeft het bestuur besloten om vereenvoudigingen door te voeren in verband met het toekennen van challengepunten.

Ook willen we de betrokkenheid van de leden met betrekking tot Drivers News een beetje aanwakkeren.

Artikels en verslagen van ritten die gepubliceerd worden in Drivers news zullen beloond worden.

Gelieve ook via de website van TEDG in te schrijven voor een evenement, want dit vergemakkelijkt het invullen van de challengepunten.

Hierbij het overzicht van de te verdienen punten:

Organisator	**Alleen**	**Meerdere**	**Meerdaags event (alleen)**	**Meerdaags event (meerdere)**
	25 punten	18 punten pp	40 punten	30 punten pp
Deelnemer aan	**Praatavond**	**Dagrit**	**Meerdaagse tour**	
	5 punten	15 punten	25 punten	
Auteur	**Artikel Drivers News**			
	5 punten			

British Tour 17-18-19 augustus 2018

Beste Tedg'er,

Van Vrijdag 17 augustus tot en met zondag 19 augustus 2018 organiseert de Kemmel Historic Club van Ieper een speciale Classic Tour.

Dit ter gelegenheid dat het precies 100 jaar geleden is dat WO1 eindigde.

Het belooft een unieke ervaring te worden, met bezoek van verschillende musea, mooie rondritten en "The Last Post" onder de Menenpoort.

Een 100tal classic cars zal men trachten bijeen te brengen waarvan er vele uit Groot- Brittannië zullen komen.

Er wordt 2 nachten in het Novotel te Ieper overnacht met bewaakte parking.

De kosten zijn echter **430 Euro per persoon en dus niet per kamer** zoals eerder gemeld. Het is wel nog steeds All In, dus alle maaltijden en o.a. wijnen bij de avondmaaltijden. Ook entree's voor musea etc.

Op de praatavond was er erg veel interesse, maar met deze verdubbeling van prijs hebben we alle begrip dat velen zullen afhaken.

Info aangaande het programma vind je op www.britishtour.be

Als je dit evenement mee wil maken gelieve dan zorgvuldig in te schrijven met onderstaand formulier en dit door te mailen naar ericdb1@telenet.be Het voorschot van 430 Euro dien je over te schrijven voor 7 oktober 2017 en het restbedrag van 430 Euro voor 31 december 2017 op de clubrekening met vermelding van Naam, Lidnummer en British Tour.

Als club hebben we 20 kamers in pre-reservatie tot 7 oktober.

Als je hierover nog vragen of opmerkingen hebt telefoneer maar even.

Sportieve groeten

Eric De Backker

Voorzitter

0497 667 867

British Classics & exclusive Cars in Flanders Fields - August 17-18-19 2018					
The English Drivers Guild					
Rijder/ Passagier/ Bijrijder: Graag je naam zoals op je ID-kaart (Duidelijk invullen aub.)					
Rijders naam			TEDG : Lidnummer:		
Bijrijder					
Passagier 1					
Passagier 2					
Correspondentie adres & contact informatie					
Naam			tel		
Adres			fax		
			E- mail		
Post code			Mobile		
Car Details					
Category O - Classic. O - Classic Executive. O - New Exclusive					
Merk		Model		Jaar	
		Nummerplaat			
Extra info					
Accomodatie. Geef aub de gewenste kamer, type en hoeveelheid op.					
Er zijn maar 20 kamers beschikbaar, laatste dag van inschrijving is 7 okt 2017					
Wie eerst inschrijft, heeft de eerste kamer!					
Twin		Double	Single (+ 120 Euro extra)		
Speciale wensen en- of dieet: geen vis, diabetes, vegetarisch, allergieen, kamer op gelijkvloers,					
bad, etc. Duidt aan op wie van toepassing:					
Rijder					
Bijrijder					
Passagier 1					
Passagier 2					

Autobekleding
Wyns

Herstellingen of vernieuwen
van interieur & exterieur
bekledingen voor
alle voertuigen

auto
boot
moto

www.autobekledingwyns.be

+32(0) 496 156 250

Autobekleding Michel Wyns
Leuvensebaan 200
Industrieterrein Hal 2
2580 Putte

info@autobekledingwyns.be

TEDG presenteert :

Peter's 20ste (en laatste) nachtrit op 14 oktober 2017

Naam		Voornaam	
Lidnummer		Club	
Adres			
Plaats			
Telefoon		GSM	
Merk		Type	
Bouwjaar		Nummerplaat	
Deelnemers			
Aantal personen	x € 15,00 (leden TEDG)	=	€
Aantal personen	x € 17,00 (niet leden TEDG)	=	_____ €
		Totaal =	€

Wij verzoeken u vriendelijk het totaal bedrag uiterlijk op 04 oktober 2017 over te schrijven op het rekeningnummer van Peter (BE60 2200 3567 0370) met vermelding van : "Peter's Nachtrit" gevolgd door uw lidnummer en het aantal personen waarvoor je inschrijft en de wagen waarmee je zal rijden.

Voor een veilige en vlotte organisatie is een tijdige inschrijving noodzakelijk. Gelieve bovenstaande sluitingsdatum dan ook te respecteren. Omdat we dit laatste jaar toch moeten reserveren en te veel betalen is ook betalen.

Om uw inschrijving te vervolledigen, stuurt u dit formulier per post naar Peter Verbrugge, Beukenlaan 20, 2970 Sint-Job-In't-Goor of per mail naar peterverbrugge1@gmail.com vòòr 06 oktober 2017. Vol is vol !! Telefoneer na 18.00 uur naar 03/297.07.58 of 0478/41.39.01.

Let op : uw deelname is pas bevestigd na ontvangst van het inschrijvingsgeld op de rekening van Peter !! (BE60 2200 3567 0370).

Alvast bedankt voor uw deelname aan dit evenement!

Groetjes ... Peter

Gypro
BEZETTINGSWERKEN
NIEUWBOUW RENOVATIE

Gyproc ProTeam

Jaamann & Zonen bvba

Steenweg op Ravels 290
B - 2360 Oud-Turnhout

Tel: 014 65 09 47
Mob: 0498 33 42 25

eMail: info@gypro.be

BTW: BE 0895 257 738

Onderhoud en herstellingen van alle merken

Alle autobenodigdheden en onderhoudsproducten

Sparco race- en kartingkledij,zetels en helmen.

Zomerrit 2017

Na een ongelooflijk lekker ontbijt, met een opkomst van ongeveer 26 wagens, kon na een korte briefing de zomerrit 2017 van start gaan.

Het weer was goed, het bleef droog en de zon kwam er geregeld door.

Na de start viel er meteen iemand in panne, maar dat werd snel opgelost door een andere wagen te gaan halen. Iedereen terug paraat voor de rit.

De inrichters van de zomerrit hebben er mooie wegen ingestopt, leuke vragen en een behendigheidsproef die gewonnen werd met 2,4 centimeter (afstand van bumper tot paaltje).

En natuurlijk de nodige stops om iets te drinken en te eten !

Ook genoten van de prachtige natuur en omgeving.

Als de rit gereden was, hoe kan het ook anders, werd er afgesloten met iets te eten en te drinken.

Dan kwam de prijsuitreiking. Mooie prijzen en wonder boven wonder, de 1ste prijs was voor ons!! De eerste keer dat wij in de prijzen vallen. Dat was heel leuk, en de prijs staat te pronken in onze kast.

Dus, besluit van de zommerrit 2017 :"Een fantastische, r

Bedankt aan de inrichters, Eric en Tor.

0-AAR-389

Nieuwe leden

Van Huynegem Peter	Triumph TR250	1968
De Prins Bruno	Triumph TR3A	1960
De Groof Marc	Triumph TR4	1964
Van Staeyen Walter,	Jaguar MKII	1962

Alle leden van TEDG heten jullie van harte welkom !!

De Hert & Quirynen
VERZEKERINGSMAKELAARS SINDS 1893

In dit vernieuwde pand verwelkomen wij u graag om uw verzekeringen door te nemen

Hoogboomsteenweg 280
2950 Kapellen

tel 03/633.23.32
email : info@dehq.be

www.dehq.be

LAND ROVER

ABOVE AND BEYOND

Land Rover Metropool Noord
Kapelsesteenweg 1 - 2170 Merksem
Tel 03/641.65.90
www.metropool4x4.be

Land Rover Metropool Zuid
Boomsesteenweg 427 - 2610 Wilrijk
Tel 03/608.31.31
www.metropool4x4.be

JAGUAR

JAGUAR METROPOOL NOORD
Kapelsesteenweg 1 – 2170 Merksem
T. +32 (0)3 641 65 90
info@jaguarmetropool-noord.be
www.jaguarmetropool-noord.be

JAGUAR METROPOOL ZUID
Boomsesteenweg 427 – 2610 Wilrijk
T. +32 (0)3 608 31 31
info@jaguarmetropool-zuid.be
www.jaguarmetropool-zuid.be

Exclusief interieurinrichting
KERNENERGIESTRAAT 51 2610 WILRIJK btw 0859 698 627
gsm: 0475 42 92 92
E : luchens@telenet.be

alle houtsoorten , massief , fineer , inox , aluminium
MAATWERK & ONTWERP

meubelen
keukens
badkamers
dressings
wanden
lambrizeringen
binnendeuren , schuifdeuren
rondingen van meubelen
maquetterbouw

luchens

LADIESRIT 2017

Voor de 4de maal heeft het team van Linda weer een prachtige rit in mekaar gepuzzeld.

Na een uiterst uitgebreid en lekker ontbijt in “Taverne De Neus” Hoogeind, 85 te Stabroek zijn we vertrokken richting Tholen (NL).

Het was een zeer mooie rit en onderweg, op het erf van een “melkkoeien-boer” stond er cava op ons te wachten. Het was daar wel wat winderig maar als de zon er doorbrak was het best te doen.

Dan ging de route verder tot aan de middagstop: uitgebreide en lekkere picknick met aangepaste dranken, op een uitgelezen plaats: onder het “gezoem” van de windmolens met een prachtig zicht op “het Hollands Diep” (zo werd ons verteld!).

Na de middag hebben wij nog een mooie rit van ± 100 km gemaakt en was er de mogelijkheid op in het pittoreske Middelharnis een “koffiestop” te maken.

Rond 18u was iedereen terug in Taverne “De Neus” om daar nog lekker te eten en na te praten over de mooie dag.

Een heel hartelijke dank aan de inrichters van dit evenement.

Min

TEDG 2017

ALU-SCHERMEN.EU
TERRASBOUW
Tuin-, terras- en windscherm
Terrasbouw - Zon/Windschermen
Alu Schermen EU - Terrasbouw, Je betrouwbare partner en fabrikant voor uw terrasschermen.
- HORECA
- PARTICULIERE MARKT
- TERRASBOUW
Van Oers Group bvba
Rijkmakerslaan 5 - B2910 Essen

TRIP MASTER
Time and distance precision for Historic Rallying.
TRIPMASTERS
mechanisch
digitaal
GPS
toebehoren
KLOKKEN
atoomtijd
Bigdigits
stopwatches Hanart
RALLY ACCESSOIRES
kaartleeslampen
documenthouders
Cibié lampen
...
www.tripmaster.be

ERclassics.com
Inkoop - verkoop - bemiddeling
250 oldtimers op voorraad
IS UW OLDTIMER TE KOOP?
TE KOOP GEVRAAGD
Heeft u uw oldtimer dit jaar te weinig gebruikt?
Denkt u erover om hem te verkopen?
Neem vrijblijvend contact met ons op.
Wij zijn u graag van dienst.
Bel met Dhr. Van de Ven: +31 416 751393
Of stuur info en foto's naar: inkoop@erclassics.com
Kleiweg 1 • 5145 NA • Waalwijk • Nederland • Tel: +31 416 751393 • Mail: info@erclassics.com • ERclassics.com

Allerlei

*W*ij hebben op facebook een groep aangemaakt (https://www.facebook.com/groups/tedg.be/) voor de leden van de club. Deze kan gebruikt worden voor de aankondiging van evenementen.

Je kan hier zelf ook dingen opzetten over bv andere rittenwaar je aan deelneemt en vragen wie er meerijdt of andere zaken, zolang ze maar enigszins club gerelateerd zijn.

Jullie kunnen zelf ook foto's uploaden van ritten die je zelf meegereden hebt. Dit is een mooie aanvulling van de fotopagina op de site.

Als je dus zelf een facebook account hebt, ga dan even naar de pagina (https://www.facebook.com/groups/tedg.be/) en stuur een leden-verzoek. Van zodra wij die goedgekeurd hebben kunnen jullie van deze groep gebruik maken. Tedg gaat dus mee met zijn tijd hé

Frank Van de Wyer is onze redactieverantwoordelijke. Artikels voor het boekje zijn steeds welkom, dus gelieve deze naar iemand van het bestuur door te mailen en dit voor de 15de van elke trimester (15/3, 15/6,15/9,15/12): dus allen snel pen en papier(= pc) en schrijven maar, ook foto's zijn welkom!! - Aan alle organisatoren: ten laatste een maand na evenement, graag de deelnemerslijst naar Min doorsturen voor de challenge.

- Ivm inschrijvingen en betalingen: graag duidelijk lidnummer, naam, rit en aantal personen vermelden.

- Nog ivm inschrijvingen: graag voor evenementen inschrijven **via de website**, dat spaart veel werk bij het invullen van de challenge.

Met vriendelijke oldtimergroeten

Min Gijselings

Secr. TEDG

0478/266 557

Adverteerders

Heeft uw achterneef Euromillions gewonnen, of wenst uw lokale bakker een breed publiek te bereiken, dan kunnen zij adverteren in DRIVER'S NEWS !!

- per 1/2 blad voor een volledige jaargang (4 nummers) € 120,00
- volledig blad voor een volledige jaargang (4 nummers) € 240,00
- achterzijde voor een volledige jaargang (4 nummers) € 260,00

Car Quote

Wisdom

Women are like cars,

You can trade them for a newer and younger model.

But when you start to miss your old car, it'll have become a classic,

And out of your price range.

AGENDA 2017

oktober 2017

- 3 oktober Praatavond
- 14 oktober Peter's 20ste Nachtrit (Peter)

november 2017

- 7 november Praatavond

december 2017

- 5 december Praatavond
- 24 december Kerst Cars & Coffee (Kapellen)

Meguiar's
Even for the Mini we want maximum protection and shine, Meguiar's!
Owner: Dieter Desmet
Voor een gratis brochure of advies bezoek onze website www.meguiars.be of bel ons via 0800 25326