



*Waarde lezer*

*Dit boek zal u een beeld geven van wat LOV in de voorbije tien jaar gedaan heeft en betekende voor de leden.*

*Het samenbrengen van deze informatie en het bundelen tot een boek is een initiatief van Catherine en Romein Vandenbosch en onze erevoorzitter Patrick Peeters.*

*Zij hebben, zoals iedereen trouwens in de club die initiatieven neemt, belangeloos en vol enthousiasme hieraan gewerkt. Zij mogen er terecht trots op zijn.*

*Het bestuur dankt hen dan ook voor deze witzonderlijke inspanning en blijvende herinnering.*

*Mijn oprechte hoop is dan ook, dat deze relatief kleine club nog vele jaren zal blijven bruisen van activiteiten en initiatieven voor alle oldtimervrienden. Op onze tocht naar avontuur, cultuur en vooral ontspanning ontmoeten we zo mekaar steeds opnieuw als vrienden met eenzelfde hobby.*

*We zijn een club met veel toffe auto's, maar het zijn de leden die de sfeer maken en mensen zijn ook voor ons belangrijker dan auto's, zoals trouwens ook blijkt uit dit mooie boek.*

*Veel leesplezier en een welgemeende proficiat aan Catherine, Romein en Patrick.*

*van Dirk Claes*

*Voorzitter (10/11/1995)*

# Inhoudstafel

<i>Waarde lezer</i> .....	1
Inhoudstafel.....	2
Tien jaar LOV .....	3
Hoe het groeide .....	3
Ontstaan en doel van de L.O.V. of de "Leuvense Oldtimer Vrienden" .....	6
De Brabantse Bos- en Heuvelrit op zondag 13 april 1986 .....	7
De Hagelandrit op 27 april 1986.....	8
Arras. Ter plaatse. Rust (roest).....	10
Zondag 31 augustus 1986.....	12
Love is a Dog from Hell.....	13
Interview met Lucien Parijs .....	14
Tweede Ronde van Leuven - Breugel Amicale.....	18
Aandacht ! Speciaal voor de dames .....	20
LOV Boat of LOVers naar Beaulieu (Engeland).....	21
Er is te veel.....	22
Bericht voor de dames 2 .....	23
Zondag 29 mei 1988 - De eerste Robert en Romein Rally .....	24
Bejaardenrondrit Groot-Holsbeek .....	26
Zaterdag 1 en zondag 2 oktober 1988 .....	28
Zeg me hoe je auto's verzamelt en ik zal je zeggen wie je bent .....	31
Zaterdag 15 april Mini-voetbal LOV.....	33
LOV verovert Waals Brabant .....	34
De eerste LOV-driedaagse : Leuven-Nassogne-Leuven .....	36
Geef maar Gas ....	38
Een echt Leuvense auto : Delin .....	39
Wat niet in Van Dale staat.....	42
Jeff en Dirk zijn weer op pad .....	45
Jeff en Dirk zijn weer op pad - vervolg en slot.....	47
Zondag 14 april : LOV ziet ze vliegen in Jodoigne .....	48
Een tweede driedaagse : Leuven - Cul-des-Sarts .....	50
Feestrede van de voorzitter bij het laatste avondmaal .....	53
In de match LOV-Leuven stadsbestuur is de stand momenteel gelijk.....	55

# Tien jaar LOV

Hoe het groeide

De geschiedenis van ons aller v.z.w. in een notedop. Nu ja, enkele bladzijden dan. Het begon met Geert Collaerts en Jos Guelinckx die het maffe idee in d'r hoofden haalden een oldtimerclub te beginnen. Vriend noch vijand konden het hun uit het hoofd praten, dus verscheen in *Passe-Partout* een historisch geworden oproep.

Helaas kwam op die oproep, naast een aantal oldtimerliefhebbers, ook de Boze Wolf af, geen oldtimerliefhebber, maar een commercant. Gewin en gespin waren zijn motto, hij zocht een v.z.w. om daarlangs auto's te verkopen en beurzen te doen. Ik heb niets tegen handelaars, een van mijn beste vrienden is autohandelaar, maar ik heb iets tegen mensen die onder het mom van... handel drijven.

Soit. Die meneer nam Geert en Co de wind uit de zeilen. Spoedig vielen de schellen van onze ogen, en we lieten meneer voor wat hij waard was en begonnen met de Leuvense Oldtimer Vrienden. Snel had onze v.z.w. 80 leden, de bursiale nog drie. U leest goed : drie. Negen jaar later, in 1994, lieten ook die hun voorzitter in de steek. Als die man niet uit het circuit van de liefhebbers verdwijnt (voor ons part mag hij handel drijven zoveel hij wil), heeft Leuven binnen x-aantal jaren x-aantal autoclubs.

Dus namen we een tweede start, onder de naam LOV, met als nieuwe president Willy Tollet. In december 1985 verscheen ons eerste Infoblad, met een exclusieve cover van kunstenaar Eric Nagels. Stefaan Vernyns was de verantwoordelijke uitgever, hij en Erik zijn beste maats, vandaar. Het boekje verscheen op een halve A4. Bij de eerste vergadering van de nieuwe club, op 4 december, kwam meteen de rondrit met de bejaarden van Remy ter sprake. Idee en uitvoering gepatenteerd door "de overkant". Jaren later verklaarde de directeur van Remy mij dat hij nooit in zijn leven zo gerold was, en dat hij niet wist dat er zulke mensen bestaan.

Het tweede Infoblad heeft een mooie kaft van Stefaan, die overigens twee deurklinken zocht voor zijn Kever. Ik zou bij God niet weten wat er tien jaar later van die Kever is geworden. Pierre Leenaerts leverde elke maand een gerecht, dan kon ons boekje doorgaan als algemeen tijdschrift. Sindsdien zijn de voorschriften van de Post veranderd. Pierre is al lang van de automicrobe af. Samen met zijn vrouw is hij al aan zijn tweede horecazaak in Haasrode toe. LOV vergadert in café Den Artist in de Vanderkelenstraat.

In februari '86 legt LOV een bus naar Rétromobile in Parijs in. Er wordt vanalles georganiseerd, vnl. een show in de ballon aan het Zoet Water. Op een eerste rondrit, De Brabantse Bos- en Heuvelrit, verschijnen 13 auto's. Mafrans (met fantasieplaten op zijn NSU) wordt nog voor het vertrek door de flikken uitgesloten.

Mijn collega en goede vriend en LOVer Renaat Celis is zijn gevecht tegen de kanker aan het verliezen. De Dauphine Ferlec en de Peugeot Coupé staan in ons boekje te koop. Ik mis Renaat negen jaar later nog altijd. En ik ben niet de enige. In de zomer rijdt de club naar Arras in Noord-Frankrijk. LOV slaagt erin daar te zijn voor de inboorlingen. Nergens op tien jaar hebben we ons zo verveeld als die zondag.

Op vrijdag 4 juli 1986 doen Pierre en Rosita café-feestzaal 't Pleintje open. Ik was er niet bij, maar de receptie moet zeer hilarisch zijn geweest. Op 19 juni overlijdt Renaat Celis, een triest moment voor de jonge club. De oldtimershow in het Zoet Water brengt 135.668 frank op, waarmee we jaren zullen potverteren. Op zondag 31 augustus houden Ugo en Jeff de Breughel-Amicale rally, een klassieker in wording. LOV leent zijn auto's en chauffeurs voor de film *Crazy Love*. LOV wuift 1986 feestelijk uit met zeventig

deelnemers aan de feestdis bij Pierre. En in december verschijnt het eerste boekje op A4-formaat. LOV wordt groot.

Werkjaar 1987 begint met het ontslag van voorzitter Willy Tollet. Hij wordt opgevolgd door Patrick Peeters. In februari komt iemand van de firma Stockhausen een zeepdemonstratie geven die we niet licht zullen vergeten. LOV wordt te groot voor café Den Artist. Vanaf maart vinden we onderdak bij zaal Ons Huis. Luc Mafrans en Jef De Vliegere doen een wereldtoernee. LOV bestelt de gekende geelkoperen clubbadges. In mei '87 ontwerpt Stef een geweldige cover voor het boekje. "Begonnen met een bougiesleutel" zegt een figuur dat sterk op de tekenaar lijkt. Peter Vanbiesbroeck moet om professionele redenen afhaken. Fernande, Jos en Geert laten ons hun geboortestreek ontdekken. Pierre blijft maar recepten publiceren. Al de mannen wachten al lang op "Kleindochter op grootmoeders wijze". De tweede Breughel-Amicale brengt zeker 3000 mensen samen op de Oude Markt. In september richt Wies de damesafdeling van LOV op. De mannen gaan in groep naar Beaulieu.

Anno 1988. De Paintboys, zijnde het bestuur in spuitoveralls, had het oude jaar jolig uitgeluid. We rijden in groep naar het museum van Raamsdonksveer. In mei organiseren Romein Vandenbosch en Robert Leroy samen een rally, als het ware een toelatingsproef om in het bestuur te komen. De Tractions van Dirk Claes, Peter Nackom en Patrick Peeters rijden naar het strand van Le Touquet om daar 50 jaar 15/6 te vieren. In juni vinden we Romein en Robert effectief in het bestuur opgenomen. Maar : Ugo De Clerck, van in het begin betrokken bij BAMC en LOV, stapt uit het bestuur en wordt lid. Sindsdien is Ugo stilaan uit onze vriendenkring weggedeedsterd. Waarom ? Ugo come back. Tijdens de rally van Peter en Kristin jast Jeff Stock een hamer door de voorruit van een nieuwe Audi. Over die hamer en de Stock is sindsdien veel geroddeld. In september rijden we met bejaarden rond, en dat valt niet zo goed mee. Sindsdien laat LOV zich niet meer door derden voor hun kar spannen. In oktober rijden we met een heel pak auto's naar Chartres. Er rijden twee broers Mertens mee. Ik ben sinds oktober 1988 nooit meer zo zat geweest.

1989. Stefaan heeft een computer gekocht, het boekje wordt moderner. Stefaan verschiert daar zo erg van dat hij niet minder dan twee januarinummers maakt : één in december en een in januari. Staf Boon wordt voor de zevende keer vader. LOV bestelt zijn klakken, ondertussen van het toneel verdwenen.

Jan Laeremans lanceert de idee van een gastronomisch weekend. Er verschijnt een foto van Oscar in babydoll in Durbuy. Stefaan maakt in april zijn tweede maartnummer. Rik Vandendriessche doet voor de laatste keer van zijn leven mee, de opwarmrally naar Nivel. We zullen Rik, Irène en het hondje moeten missen. Rik verzinkt in een lethargie die hem jaren later fataal zal worden. LOV gaat voetbal spelen : Jan en Romein zien ei so na hun ballen vliegen. Dirk Claes lanceert samen met Jeff iets nieuws, en van de eerste keer zeer goed : de driedaagse. Te verrijden in 1990.

1990 dus. De prijs van de eerste driedaagse wordt vastgelegd op 2000 frank. Er doen twintig auto's en 38 mensen mee en het wordt prachtig. Even later gaat Nassogne failiet, maar daar hebben wij niets mee te maken. Pierre en Rosita Leenaerts zien het groter en verhuizen van 't Pleintje naar De klokke. Ik moet het kleiner zien, want mijn CX break brandt uit terwijl ik erin zit. Lucien Parijs en vooral Jeanne zijn al bezig aan hun tweede Druivenrally. De tweepeka gaat op 27 juli definitief uit productie. Samen met vele andere Leuvenaars ontdekken we de Leuvense autobouwer Delin, en we vinden zelfs de nazaten van de constructeur. Bugatti gaat opnieuw van start. LOV plant een tweede show in de ballon van het Zoet Water.

Het januarinummer 1991 heet "januari 1990". Het jaar begint dus met een jaar vertraging. We schrijven een protestbrief naar restaurant Mykene. In het verslag van de februarivergadering wordt ietwat voorbarig "Mulier S en echtgenote" genotuleerd. Con-

form de nieuwe wettelijke bepalingen zal LOV geen rallyplaten met nummers meer uitdelen. Maar LOV draait op volle toeren : van de 80 leden verschijnen er maandelijks 30 op de vergaderingen. Voor de laatste keer doen we mee aan de rally van Jodoigne. Eigenlijk nemen we ze meteen over, we mogen nooit meer meedoen. In juni komt Dirk Claes eindelijk mee in het bestuur. De rally van Brussel wordt slechter en slechter, toch zal het tot 1994 duren voor alle LOV'ers dat doorhebben en de enig mogelijke conclusie trekken. De tweede driedaagse wordt een lange reeks technische pannes. Op 16 juli sterft Rik Vandendriessche, met wie ik uren, dagen, weken, maanden, jaren aan DSen heb gewerkt. Catherine en Romein gaan in Piétrain wonen, zodat LOV meteen een eerste ambassade in het buitenland kan openen. Met een ambassadrice met allure. Nu voelt LOV zich sterk, we maken meteen boel met Vansina. Jaak Plak gaat tegen de vlakte in Beaulieu. Bij de familie Nackom wordt een drieling geboren. Pierre en Rosita Leenaerts trekken zich na jaren van inzet uit het bestuur terug. De vergaderingen bij Pierre in de keuken hadden nochtans een zekere charme.

Traditie moet er zijn, dus heet het eerste nummer van 1992 heel fier "januarinumnummer 1991". De vete met de burgemeester loopt hoog op. De plannen voor de eerste LOV-langspeelfilm groeien. In maart treedt Stefaan Vernyns als nieuwe voorzitter aan. De vorige voorzitter vond het na zes jaar welletjes. In de statuten wordt ingeschreven dat niemand langer dan zes jaar na mekaar voorzitter mag zijn. Romein en Stanny leggen een gymkana in de kazerne van Heverlee in. In juni verschijnt een tweede meinummer van het boekje. De film *Whisky en Cognac* gooit hoge ogen. De bordeelscène, Stan als pastoor en Albert de mollensteker zullen we niet licht vergeten. We zijn al aan de derde driedaagse toe. Dirk lanceert weer een nieuw initiatief : het kampeerweekend. Al is die naam totaal naast de kwestie.

We schrijven 1993. Stoffel heeft trouwplannen en koopt alvast een huis. Practical joker Geert Collaerts maakt zich nuttig door Stoffels huis, P1800 en jonge leghennen te koop in advertentiebladen te zetten. In maart verschijnt er geen clubblad meer, in april is Freddy Pardon de nieuwe hoofdredacteur. Romein doet de opwarmrally. Albert Goossens pakt uit met zijn LOVFD van 14.000 cc. Mic nodigt me uit op een rally met zijn jeep en we geraken amper tot op de ring van Leuven. In het boekje verschijnt meer en meer niet-eigen materiaal, het lijkt wel of LOV stil ligt. Of kinderen baart. Is er ergens een verband ?

1994 en het eerste nummer heet effectief januari 1994. Nog altijd Bugatti en Rolls Royce op de cover. In de zomer wordt Romeins hele hebben en houden weggespoeld. Gelukkig voor hem is zijn dierbaarste bezit behouden gebleven (nudge nudge wink wink say no more). Gelukkig zijn er nog Stoffel, Stef en Jaak Plak. In oktober haakt Rober Leroy af als bestuurslid. Stanny vult de vacature. Vrijdag 14 oktober komt de onvermoeibare Dirk Claes weer met iets nieuws op de proppen : een nachtrally. Het derde kampeerweekend wordt weggespoeld. LOV leert nooit zijn les, doet toch nog maar eens mee aan de rally van Brussel om vast te moeten stellen dat het de slechtst georganiseerde - eigenlijk wordt ze zelfs niet georganiseerd - van de Oude Wereld is.

In januari 1995 verschijnt het 100ste LOV-boekje, voor de gelegenheid in een gele cover gestoken. Mijn maat is vol. Wat brengt ons de toekomst ? Wie schrijft over tien jaar het verhaal van twintig jaar LOV ?

# Ontstaan en doel van de L.O.V. of de "Leuvense Oldtimer Vrienden"

Een aantal leden van de BAMC (Brabantse automobielfclub) besloten in november 1985 een nieuwe richting te gaan. Het werd immers zeer moeilijk hun idealen waar te maken binnen het kader van BAMC. De enige mogelijkheid die hen nog restte, was de oprichting van een nieuwe club (L.O.V.).

Direct stelde men duidelijk dat L.O.V. geen concurrent van BAMC mocht worden, maar rustig naast deze club moest kunnen bestaan.

Wat is nu het profiel van de L.O.V. ?

Vooreerst is het een Leuvense club, niet dat er geen leden uit andere streken welkom zijn, maar het accent zou liggen op de plaatselijke werking. Het begrip "Oldtimer" slaat voor L.O.V. op auto's en motorfietsen van voor 31 december 1969. Maar om lid te worden van L.O.V. moet je nog niet direct in het bezit zijn van een dergelijk voertuig.

Het laatste maar belangrijke kenmerk van L.O.V. zou het vriendenkringaspect moeten worden. Een club die rekening houdt met en ten dienste staat van al haar leden. Waar alle problemen samen doorgepraat en opgelost kunnen worden. Waar men aan iedereen raad, informatie of daar werkelijke steun kan vragen voor de hobby.

Zulke vereniging is maar te realiseren met de hulp van al de leden, dus rekenen we op jullie,

Het bestuur

Voorzitter : Tollet Willy

Ondervoorzitter : Peeters Patrick

Secretaris : Collaerts Geert

Administrator : Leenaerts Pierre

Public Relations : Van Biesbroeck Peter

Verantwoordelijke Uitgever : Vernijns Stefaan

Afgevaardigde Evenementen : De Clerck Ugo, Leyssens Joseph

Te contacteren voor informatie :

Collaerts Geert

Yzerenpoortstraat 43 - 3000 Leuven

Tel. 016/25.59.67

Van Biesbroeck Peter

Kerklaan 10 - 3030 Heverlee

Tel. 016/20.03.38

Boekje 1 - 12/85

## De Brabantse Bos- en Heuvelrit op zondag 13 april 1986

De eerste uitstap van L.O.V. Organisatoren Ugo en Jeff hadden de trip eerst al uitgesteld om beter weer te garanderen.

Resultaat een regenzondag. Het was niet voor niets de dertiende.

Toch verzamelden er dertien wagens aan de Karlisse. Zeventien eigenlijk, maar een onfortuinlijke deelnemer had de nummerplaten van zijn gewone wagen wat te achteloos achterop zijn klassieker gesnoerd. Dat wekte de achterdocht van een toevallig (?) passerende patrouille Leuvense agenten. Deelnemer naar af dus. Zuiver toeval of was Kadhafi misschien gesignaleerd in een oldtimer ?

Via de bekende slingerweg naar Overijse ging het dan naar Sint-Agatha-Rode. Naast de zandgroeve moest daar een eerste col genomen worden. Allen in low-gear dus, voor zover ons werd meegedeeld heeft niemand de hindernis in achteruit genomen. Dan werd de 4x4 ingeschakeld om door Heverleebos te ploegen, richting Zoete Waters.

Daar was de eerste halte voorzien, na 36 km. De organisatoren boden een drink aan en er werd gevolksspeeld met een sjoelbak. Een onfortuinlijke Ugo liet op zich wachten; hij had onderweg een lekke band en een gebroken bagagedrager opgelopen. Er viel trouwens nog wat averij te signaleren : een beduusde voorzitter moest het onderspit delven tegen zijn revisiemotor, een ander moest zijn voorbumper tot de orde roepen, en Eric Allard had door een plas moeten rijden.

Rond halfvier kozen we weer baan, richting kasteel van Horst. Weer hadden de organisatoren voor leuke volksspelen gezorgd. Vooral het vogelen had veel succes. Moe van al dat fraais verzamelden de deelnemers in de cafetaria. Volgde de prijsuitreiking, waarbij schrijver dezes bedacht werd met de pechvogelprijs. Waarvoor dank.

Tenslotte nog enkel fait divers die we de lezer niet willen onthouden :

De equipe Tollet werd na afloop gediskwalificeerd. Ze hadden namelijk het tweede deel in een Hotchkiss van Yugo-slavische makelij afgelegd.

Bert zijn takelwagen werd in de Heverleese bossen gesignaleerd toerend in de averechtse richting. Plan leren lezen Bert : probeer eens met de kaart met het noorden naar boven te houden.

Officieus wordt beweerd dat Eric Allard op een bepaald moment zeker vijf minuten zijn wagen alleen gelaten heeft.

De veter waarmee Ugo de bodem van zijn Mercedes aan de nummerplaat vastbindt, heeft het weer begeben.

Zondag 27 april wordt onze tweede rally verreden. Massale opkomst gewenst.

Patrick Peeters

# De Hagelandrit op 27 april 1986

Organisatie Jan Laeremans en Patrick Peeters

Bewolkte hemel met af en toe een plensbui.

Vertrek aan de abdij van Vlierbeek. Goed humeur, verwondering en blijdschap, want een twintigtal wagens zwaaiden de hoek om naar de startlijn.

Een uitgebreid en gedetailleerd road-book deed reeds enkele wenkbrauwen fronsen van co-piloten en de karavaan wagens vertrok "plankgas" naar Linden, Holsbeek, Chartreuzenberg en Kortrijk-Dutsel.

Van links naar rechts, van boven naar onder baanden we ons een weg via uitgezochte "typische landwegeltjes" naar het kasteel van Horst. We doorwaadden onderweg een veldbeek (waar Stefaan niet kon nalaten een aanloop te nemen met zijn kever en een sprintje te trekken in het opspattende water).

Er verschijnen hier en daar grijnslachen achter de benevelde autoruiten - "zitten wij hier wel in de juiste rally ... ?" vraagt een deelnemer mij en ik wijs hem terecht, dat we reeds 1 blz verder zitten in het road-book. "Jamaar" zegt hij "ik volg alleen de pijltjes... da's veel gemakkelijker".

Ik vlij me neer in Jeff Claes' "American Dreamcar" en we vervoegen de rest van de ploeg op het eerste rustpunt in het prachtige domein van het kasteel van Troostenberg.

"Noblesse Oblige" en we worden ontvangen door de hartelijke (boswachter) kasteelheer die een historiek schetst van het kasteel en de omliggende domeinen.

Even de tandpijn verhelpen van een van Jeff Claes' kinderen en we ronken terug op stap. Op stap ? Stapvoets volgens sommigen ...

Naar Houwaart centrum richting Rillaar. Via een grillige kasseiweg (en zo komen er nog) sjokken we via een aardeweg naar het nederige stulpje Café-Taverne Den Hulst, waar de gehavende gelederen in dit gezellige kader even bekomen en een drankje of een gigantische ijskreeem nuttigen.

Tijd om met elkaar van gedachten te wisselen en de wagens eens rustig te bekijken. Een plezier een toertje te maken door ons clubwagenpark. Van de kleine gezellige Panhard Dyna (Parijs) tot de imposante "grande routière" Hotchkiss van Willy en Simone, de gekende Plymouth "streamliner" van J. Claes (met de fijn lopende motor nu - oef Jeff !) en de "English-hairy-chest" volbloed sportscar van Oscar (Austin-Healy) tot de wufte Caravelle-cabriolet van Jos Geulinckx. Even stilstaan bij de Austin van de familie Van Roy Willy (toch rijden ondanks motorproblemen -tof Willy) en de "Case of Beauty" van Eric Allard, de Rosalies (Peter en Devijver) en de verschillende Tractions 15/6 en 11 Légère (Patrick en Dirk), de aero-dynamic Peugeot avant la lettre (Van Wayenberg) de flashing Italiano Fiat van het huis Collaerts .....

Boekje 6 - 6/86



Jef Leyssens giet nog een liter olie in zijn Ford, droomt hardop van zijn M.G. sportscar.... De karossen worden bestegen en we verlaten de afspanning in het bronsgroene eikenhout om via ontelbare idyllische landwegen de kluts kwijt te raken, bovenop de heuvelruggen een verwilderde blik werpend naar de wijdse pampa's ... Zoals iemand me zei : "Jezuke... is hier nog maar pas gepasseerd..." We doorkruisen Jan Laeremans' geboortestreek (hoe heet dat daar ook weer : Blereberg ???) ... langs de kapel van St.-Donatius (heilige ter bescherming van donder en bliksem) via de Roeselberg naar Houwaart en Nieuwrode.

Via de nog intacte Gelroodse Moedermeule (windmolen) beklimmen we Rotselaar-Heikant heuvelrug.

De 1ste versnellingen kraken, een wijds panorama, een haarspeldbocht naar beneden en naar Rotselaar.

De co-piloten worden moe en sporen hun chauffeur aan hun voorganger niet uit het oog te verliezen.

We komen Wijgmaal binnenduiken via een groen-bemoste kasseiweg (?) de beemden in ...

Een onheilspellend oliespoor voorspelt niet veel goeds... Je weet God straft onmiddellijk !!! Een paar knallen ... gekletter en de prachtige BMW 321 van Jan Laeremans (de kopman) wordt stilgelegd. De zwiepende uitlaat wordt snel en vakkundig met een paar draden vastgemaakt en Lena schuift weer opgelucht in haar Triumph Spitfire...

We vervolgen de testweg van de Camel-Trophy (hier en daar gemor in de gelederen). Langs de houtzagerij van Holsbeek de Meesberg op (verwarring in de gelederen). We zien Lena overmoedig met haar sportkar een andere richting nemen en boven op de berg staan we plots frontaal tegenover de Ford A van Jef en Marie-Louise, en in de verte zien we oldtimers in verschillende richtingen het landschap doorkruisen.

Alle wegen leiden naar Rome en naar Leuven... en langs de holle Brabantse wegen bereiken we ons eindpunt. Iedereen verdwijnt in verschillende richtingen. Sommigen naar huis, anderen naar het café in de abdij, anderen naar de Carlisse. Misschien wat duidelijker afspreken ??? Boeiend maar vermoeiend, volgens een aantal leden.

P.S. De opmerkingen over de clubrally's worden in het bestuur besproken en ook op de ledenvergadering. De verantwoordelijken van de evenementen zullen hiermee zeker rekening houden. In ieder geval de "spirit" is aanwezig en remember "Rome wasn't burnt in one day".

Ugo De Clerck

## Arras. Ter plaatse. Rust (roest).

De zon had de dag nauwelijks opengegeefd of een twintigtal onverlaten troepte samen op een Haasroods erf, klaar om Frankrijk binnen te vallen. Sommige participanten, ze wensten anoniem te blijven, verspreidden nog benevelde geuren.

Het was voorzitter Willy die het peloton de weg opjoeg. Oscar draaide meteen Leuven binnen "om een trekkabel te halen", maar aan dat verhaal valt er geen touw vast te knopen. Van een slakkegang moest Patrick niet weten. Hij trapte z'n beest op de staart en gaf iedereen het nakijken. In Waterloo stond de leeuw *Out of Africa* te spelen. Even voorbij Mons draaide Patrick als eerste de parkeerplaats op waar het verzamelen geblazen was. Niet lang daarna hesen Oscar en Bert zich uit de Healey, op wiens motorkap wij de ontbijttafel dekten. Binnen de kortste keren kwam Mic met z'n Anglia aanzetten. Jan, Willy en Pierre maakten het pak vol. Een verdwaalde kar op de parkeerplaats werd met vereende krachten tot een hoop schroot gepiest. Als eenden op een rij, met slalom-specialist Mic als vreemde eend in de bijt, reden we de grens over, de autoweg af, Arras binnen en de markt op.

Van de markt geen slecht woord : mooi, homogeen, af. Maar wat er op de markt te gebeuren stond, dat was andere koek. Op het eerste gezicht leek het een juweel van een organisatie te worden. Bij nader inzien bleken alleen de dranghekkens georganiseerd. Nog maar net had Willy de paperassenwinkel bezocht, of Stef stootte de markt op. Stef was de dag voordien begonnen aan een ronde van België en Noord-Frankrijk.

Toen iedereen goed en wel een plaats op de markt toegewezen had gekregen, liep het programma al anderhalf uur over tijd.

Tegen de middag werd de hele meute losgelaten voor een rit door de stad. Chaos alom en geen mens te bespeuren. Het kon de Arrasianen of de Arabesken of hoe heten die lui daar geen moer schelen. Onder algemene onverschilligheid reden we weer de markt op. We zouden er nauwelijks af geraken. Dan maar autootjes kijken. Zo was er een Fiat 127 van 1978 uit België. Sommigen zeggen uit Tirol. Op de middag probeerden de desorganisatoren een gekronometreerde rit door Arras op het getouw te zetten. Verder dan proberen geraakten ze niet. Als we niet rijden dan drinken we. Aperitief. Na lang wachten en veel improviseren goten we een glas Pernod achterover. Een laatste boertje en hup naar een cafetaria in een uithoek van Arras. Onderweg probeerden we vruchteloos het leger des heils een paar lunchpakketten afhandig te maken. Cafetaria. Aanschuiven. Met gesloten ogen eten. Bij herhaling van de wijn proeven om achteraf toch maar zeker te zijn dat hij lekker was. Boertjes en weer naar de markt. Siësta. Urenlang. Geen reet te beleven.

De verveling maakte zich meester van de goegemeente. Mic kreeg het dermatite op de heupen dat hij zijn zwembroek aantrok en naar de zee reed. De zon dacht al aan ondergaan, toen er een elegantie- en behendigheidswedstrijd, op de markt notabene, gedesorganiseerd werd. Wij kijken. Massale belangstelling ging uit naar een cabriolet waarin een vrouw die ook zeer cabriolet was. Oscar stak suggestief zijn duim op, maar het mens wou van dit zeer redelijke voorstel niet weten. Wij topeverleg houden. Een rondje op de markt maken en weg wezen, was de conclusie.

Stef ging er meteen vandoor. Hij moest zijn ronde van Noord-Frankrijk en België nog verder afmaken. Wij starten. De wagen van de voorzitter vertikt het te pruttelen. Kap open. Schroevendraaiers. Hamers. Kap dicht. Het ding wil weer. De bedrukte gezichten vallen weer in de oude, vertrouwde plooien. Wij aanschuiven voor een rondje. Wachten, wachten, wachten.

Oscar en Jan houden het voor bekeken en rijden de markt af. Wij zijn nog met z'n drieën (Willy, Pierre en Patrick) en we wachten. Een uur later mogen we aan ons rondje beginnen. Tegen een plank rijden, over een plank rijden, naast een plank rijden, messen in het publiek gooien, elegant zijn, balletje werpen, door een plank rijden. En wij de markt af. Eindelijk terug rijden. Eigenlijk waren we daarvoor gekomen. Wij naar huis. Teveel autoweg, teveel plastic koffie, maar veel beter dan die surplace in Arras.

Een buitenstaander.  
In opdracht.

Boekje 6 - 6/86

## Zondag 31 augustus 1986

### De L.O.V. Breughel-Amicale-Rally

Of zoals de tandem Ugo-Jeff trots vermeldde : "de apotheose van ons clubseizoen". Ons koninginnestuk, het pièce de résistance. Dat moest wel, want net zoals vorig jaar waren er ook mensen van andere clubs (nee, die ene niet) uitgenodigd. Net zoals vorig jaar waren ook de vrienden van Willy Tollet uit Frankrijk present. Chapeau.

Ochtendappel werd gehouden op de Thierbrauparking. Het weer was typisch L.O.V., met een uitgesproken neiging naar regen dus. Toch kwam er een aanzienlijk deelnemersveld opzetten. Natuurlijk de teams die er telkens bij zijn; we noemen ondermeer de Laeremansen, Tollets, Vernynsen, ondergetekenden enz. MAAR, en wat veel groter nieuws is, ook onze rekruten van de klas van '86 kregen de kans de eerste keer hun vehikel te showen. Deze bleus wachtten met ongeduld op hun ontgroening.

En dan de weg op. De organisatoren hadden de wagens in blokken verdeeld, ngl. vermogen, jaartal en type. Goed idee. De rondrit zelf was een bloemlezing van onze club-rally's, over het parcours zal ik kort zijn (u had nota bene maar zelf moeten meerijden!). Eerste halteplaats was het Zoete Water. L.O.V. bood hier alle deelnemers een natje aan. Hier was ook de eerste praktische proef voorzien : Vogelpik. Veel heisa, pijlen alerhande, fun kortom. Vlootcommandant Ugo (met megafoon) stuurt de sliert weer de weg op. Het is ondertussen middag geworden.

Via de landelijke wegen naar het Wilderhof in Bierbeek, waar een heerlijke barbecue in openlucht geserveerd werd. Van daar ging het naar onze sponsors, de handelaars van het wandelgedeelte Diestsestraat. Ook eens tof daarin met je ouwe kar rond te wandelen. Stefaan had een stevige balk gemaakt voor de proef kepernagelkloppen. Er werd dus hard geklopt : erop, links, rechts, handig, onhandig en zelfs tweehandig. Of hoe je met een hamer en een kepernagel de mensen tof kan amuseren. Volgend jaar doen we het trouwens nog eenvoudiger, zonder nagels, hamerslingeren dus.

We ontvluchten de stad en zwemmen uit over het Brabantse heuvellandschap. We belegeren de waterburcht van Horst. Het weer is ondertussen schappelijk geworden, wat ons de kans geeft even uit te zakken op het terras. Rond vijven maken we weer rechtsomkeert naar de Diestsestraat. Rit en Marie-Louise beginnen de scores te tellen. Een uur later is het zover : de prijsuitreiking. Ditmaal grijp ik naast de pechvogelprijs, weer pech dus.

Een goede rally dus, puik georganiseerd, vlot doenbaar. Bravo Ugo, Jeff, Geert en medewerkers achter de schermen.

Patrick Peeters

Boekje 9 - 9/86

## Love is a Dog from Hell

Op de vergadering van 12 augustus werden auto's gevraagd van eind jaren 50 of begin 60 om op een parking van een boskermis te staan, voor een Vlaamse film. 'k Was al even naïef als enthousiast, want ik geloofde die gezant van de Vlaamse film toen hij ons vertelde dat alles reeds om 2 uur 's nachts afgelopen zou zijn.

Afspraak om 18 uur aan de Leuvense bibliotheek. Iedereen was daar stipt, behalve Oscar die onschuldig kwam informeren wanneer die filmopname nu ging doorgaan... Een beetje later werd een poging ondernomen om in file naar Keerbergen te gaan. Uiteindelijk aldaar op het dorpspleinje aangekomen. Onze goede vriend 2de gezant van de Vlaamse film kwam met verontrustend nieuws : " ... het zou wel eens kunnen duren tot 3.30 uur". Ik kon in gedachten mijn uurtjes slaap al op één hand tellen.

Tenslotte op de set zelf geraakt : veel stof, geschilderde houten planken, gordijntjes, een roetsjbaan, een schiet- en sextent (met alleen maar materiaal en rommel in), een up to date draaimolen, en voor de rest nog stof. Toen de stofwolk was gaan liggen kon ik weer de contouren van onze gezant waarnemen : " ... het zou wel eens kunnen duren tot 5.30 u., en dat allemaal wegens onvoorziene omstandigheden... ". Onvoorzien vertrokken dan ook een paar ontmoedigde clubleden. Een vriendelijke juffrouw ondernam verwoede pogingen om mensen te overtuigen hun auto te laten staan, en dat er wel voor vervoer zou worden gezorgd. Ik kreeg een dekentje en een tentzeil tijdelijk kado, zodat ik een poging kon ondernemen om ter plekke een dutje te doen om de volgende morgen fris en monter op het vakantiewerk te komen. De vriendelijke juffrouw van daarnet verwittigde dat ik niet in de louche tent mocht slapen. Voor de rest van de avond, nacht, en morgen herinner ik me dat er aanvankelijk veel figuranten waren, nadien minderde dat een beetje, tot er niets meer overbleef. Net als het bier dus... Tot overmaat van ramp begon het ook te regenen. Nog eens vertraging, schuilen, vloekende figuranten... Rond 3.30 u. begon men de scène op de parking te filmen. Voor de mensen die nog nieuwsgierig zijn, een kleine situatieschets : - een verliefd koppeltje (echt of toneel, Lucien had er zijn twijfels over) liep speels de parking op en smeet zich passievol tegen een ongelukkige Anglia - twee jonge bengels kwamen het koppeltje achterna getrippeld, en bespiedden ze vanachter een mooie Panhard - het zoontje van de speelse juffrouw, of is het een mevrouw, kwam alles in de war sturen door te vragen of hij naar huis mocht gaan.

Ik wilde, net als Lucien trouwens, luid beginnen te applaudisseren, omdat ik vond dat dat ventje groot gelijk had. In ieder geval kregen dat ventje en wij pas gelijk bij het krieken van de dag.

Vermoeid, 12 uur later dan onze afspraak op het Ladeuzeplein, verlieten wij de kermis, het bos, en het stof. Nog even taxichauffeur en pech op de weg gespeeld om uiteindelijk om 7.15 uur in Vaalbeek aan te komen. Nu ik toch aan het rijden was, ineens doorgereiden naar Leuven om me vriendelijk te verontschuldigen op het vakantiewerk...

'k Mocht nog 2 uurtjes gaan slapen. ... Zaaaalig !!!

Stoffel

Boekje 9 - 9/86

## Interview met Lucien Parijs

Lucien beschouwt zichzelf nog als een echte Belg : hij werd geboren in wat hij noemt het stilste dorp van Brabant, in de achtertuin van het huis begon de gemeente Waver en dus ook franstalig België. Grootvader was smid, en de kleine Lucien was niet uit de smidse weg te slaan. Waarschijnlijk werd daar al de basis voor de latere hobby gelegd. Eén van de klanten had namelijk een vooroorlogse Studebaker, die tijdens de bezetting door de Duitsers werd opgeëist. De berooide eigenaar kocht dan een chassis met motor van een Fiat Ballila. Lucien werkte gedurende drie jaar mee in de schuur om het ding opnieuw te carrosseren. Andere oorlogsherinneringen komen boven. Als twaalfjarige recupereerde Lucien een Duitse legermotor. De berijder was ermee op een mijn gereden en naar de hemel geschoten, maar de motor hing nog wel aaneen. Hetzelfde deed hij met een Matchless die door een vluchtende Brit was achtergelaten. Hij demonteerde een neergeschoten vliegtuig, en een V1, waarvan hij vorige week nog de uitlaat heeft willen gebruiken... bij de restauratie van zijn Panhard !

Leek Lucien voor mecaniciens in de wieg gelegd, zijn moeder besliste er anders over. Ze vond dat een te vuile stiel, en smeerde hem dus vier jaar houtbewerking in de SPAS aan ! Tijdens de oorlogsjaren was dat pendelen naar Leuven geen pretje : meermaals was de lijn Leuven-Ottignies onklaar en dan restte Lucien niets anders dan te voet naar huis te gaan : drie en half uur stappen. Beroepshalve heeft Lucien dus altijd keukens gemaakt, maar zegt hij, altijd tegen zijn zin, want mekaniemiek deed hij liever.

Tijdens zijn legerdienst kon hij zich weer uitleven, want hij deed twee jaar dienst als mecanicien op een mijnenveger. Fier laat hij ons zijn militaire dienststaat zien : vele reizen met het ABL. Tijdens zijn legerdienst begon Lucien ook motoren te kopen, afzetters van het leger zoals een Matchless, een Ariel, een Gilet van de gendarmerie. Die ouwe knarren zette hij dan in orde. Toen hij wat later een nieuwe Sparta en FN kocht, kon hij het ook niet laten ze thuis meteen te demonteren "om te zien hoe alles ineens zat". Vandaag de dag heeft hij nog altijd een off-road motor, waarmee hij via de veldsporen Wallonië verkent. Ook in deze wintermaanden, en dat verdient ontzag als je weet dat Lucien de laatste jaren toch wat met de gezondheid sukkelde.

In het leger deed Lucien ook zijn Panhard-liefde op : een officier reed met een X84. Hij was daar meteen weg van, heeft heel zijn leven zo'n auto gezocht, en vier jaar geleden ook gevonden.

Op zijn 21ste werd hij eigenaar van een Opel Kapitän, waarmee hij in de vroege jaren vijftig heel Europa bereisd heeft. Een goede auto, maar veel te gulzig, zegt Lucien. Dus overgeschakeld op een nieuwe Panhard PL 17, die met zes liter ook zes personen kon vervoeren. Dat was zo anno '64.

Na 50.000 km gaf de motor finaal de geest. Lucien troont ons mee naar zijn hobbygarage en toont ons het bewuste onderdeel : de krukas met drijfstenen. Zeer mooi gemaakt, draait volledig op kogellagers. Alleen had Lucien destijds te slim willen spelen en grafiet bij de olie gevoegd, waardoor een vitaal oliekanaal tenslotte dichtslabde. Niet getreurd echter : Lucien kocht destijds twee PL 17's bij, hij maakte van de drie één en reed er tien jaar mee.

De fotoboeken annex herinneringen worden bovengehaald. Van een oude houten Chenard-Walker die hij gerestaureerd heeft, onthoudt hij vooral dat de bliksem erop in-

sloeg terwijl hij eraan bezig was. We zien nog een Juva 4, een 2 CV, een R 16 de revue passeren.

Lucien vergenoegde zich er niet mee oude knarren op te knappen : hij werd gaandeweg creatiever. Zijn schoonouders bij wie hij inwoonde, waren serristen. Maar de tuinbouw kon evenmin als de houtbewerking Lucien boeien. Motorfrezen wou hij wel zelf ontwerpen : met de motor van een Ariel 350, daarachter drie versnellingsbakken in lijn, en de ploeg. Of nog : een aanhangwagen voor de motor. Zodat Lucien zijn zoontje kon meenemen op uitstapjes. Pièce de résistance : voor zijn schoonouders maakte hij een gemotoriseerde driewieler Sparta 200 cc, die tot 200 kg over de Huldembergse bergen naar de markt kon voeren. De Dienst voor Inschrijving van de voertuigen weigerde echter resoluut een plaat af te leveren voor deze zelfontworpen constructie. Lucien trok zijn stoute schoenen aan, trok naar het (toen nog nagelnieuwe) Kantersteen, en werd meteen door een gendarm aan de deur gezet. Alleen list en sluwheid kon hier nog baten. Dus liet Lucien zich beschrijven hoe de baas van het Kantersteen eruit zag. Hij ging dan bij de liftuitgang op wacht staan. Lucien klampte de grote patron aan, geraakte dus ditmaal wel voorbij de gendarm tot waar hij zijn moest : het kantoor van de Big Boss. Lucien doet zich voor als "stom boerke" en krijgt de ambtenaar zo ver dat hij een attest uitschrijft "afzonderlijk voertuig". Lucien moet wel plechtig beloven zijn triporteur nooit te verkopen, en hij krijgt meteen de platen mee naar huis. Lucien is nog altijd fier als hij ons dat inschrijvingsbewijs toont. Verbaasd vragen wij hem hoe zijn eenmalige creatie aan chassisnummer 111 komt. Ach ja, zegt hij, drie kepen met de ijzerzaag.

Ondertussen had Lucien voor de tweede keer de auto van zijn leven gezien. De Panhard X 84. Hij werd onmiddellijk smoor, maar kon met de vrachtwagen van de firma moeilijk de achtervolging inzetten. Verder zoeken dus maar, tot een viertal jaren geleden dergelijk exemplaar in Tildonk te koop stond. Lucien en wederhelft in ijlt tempo daarheen. Het ging om een exemplaar van '48, dat gereden had tot '58, de teller adverteerde 80.000 km. De eigenaar had er ettelijke tonnen eieren mee vervoerd, en dan het ding gedeeltelijk gedemonteerd en onder een afdak geduwd. De muizen hadden het interieur volledig opgegeten, maar de eigenaar had dagelijks aan de slinger gedraaid, opdat de motor zeker nooit zou vastzitten. Lucien bood 40 % van de gevraagde prijs en werd de tweede eigenaar.

Dan volgde de restauratie : alles werd gedemonteerd en alle sleetonderdelen werden vervangen. Ook het interieur maakte Lucien helemaal zelf, "hier kan niemand iets verdienen". Nu is de X 84 helemaal af, en Lucien neemt ermee deel aan alle rondritten van LOV en de Panhardclub. Vorig jaar werd een Panhard 24 B bijgekocht : die had tien jaar buitengestaan onder een bache met emmers vol zand bovenop. Emmers hebben de neiging vol te regenen, en dus was met de jaren het dak ingezakt. Een onkundig garagist had door de wagen aan te slepen de versnellingsbak stukgetrokken. Dat alles is ondertussen allang hersteld, de 24 B staat in de garage zijn spuitbeurt af te wachten en begint waarschijnlijk nog dit jaar aan zijn tweede jeugd.

Lucien fungeert als de verbindingsman tussen L.O.V. en de Panhardclub. Zo'n merkenclub blijkt toch iets totaal anders dan een alle-merkenclub zoals LOV. Er zijn 44 leden die bijna allemaal effectief een Panhard hebben (enkele leden hebben er zo'n 25), op de maandelijkse vergadering verschijnen steevast Lucien, en nog drie anderen. Lucien is daar de enige Flamand. Via de bejaardenrondrit kwam Lucien dan met de BAMC in contact, en bij de splitsing koos hij natuurlijk voor L.O.V., waarvan hij nu een der trouwste leden is, want hij mist geen enkele vergadering, rally of activiteit.

Als besluit willen we dan toch graag horen waarom Lucien zo gefascineerd is door dat Franse merk Panhard. "Omdat niemand dat wou kopen, en ik ben altijd tegendraads geweest". Het merk had ten onrechte een slechte naam wegens te duur en het tweetakchtige gepruttel van de uitlaat. De mekanië was altijd zeer vooruitstrevend geweest, zat dus complex ineen en was moeilijk om aan te werken. Vandaar, aldus Lucien,

dat na de overname door Citroën, deze onkundige garagisten het merk de doodsteek gegeven hebben. Toen Citroën de GS uitbracht, werd Panhard gewoon finaal opgedoekt... Luciens droom is een Panhard X 85 decapotable. Hij weet er eentje staan ...

Patrick Peeters en Stefaan Vernyns  
Boekje 14 - 2/87



# Restauratietips

Elke rechtgeaarde auto-freak en speciaal die van oude vehikels leest de autotijdschriften van achter naar voor. Achteraan staan immers de advertenties. Iedereen hoopt nog steeds op de grote vondst, een koopje... Zo zijn we ! In deze aankondigingen wordt gebruik gemaakt van een zeer rijk vocabularium waarbij, voor beginnende liefhebbers van oldtimers, toch wel enige toelichtingen nodig zijn :

Als er staat : Lees dan :

- van eerste eigenaar: een wrak met papieren
- van tweede eigenaar: de papieren zijn verloren gegaan
- interessante prijs: de prijs is vooral interessant voor de verkoper
- unieke occasie: kon zelfs nieuw niet verkocht worden, ofwel "Russische sportwagens"
- zeldzame occasie: Chinese sportwagen
- originele staat: moet uitgegraven worden
- compleet: heeft nog vier wielen
- mechanisch 100 %: motor moet dringend gereviseerd, maar de handrem werkt constant
- licht geaccidenteerd: laten staan
- moet herschilderd: de polyester valt uit de gaten
- gedemonteerd: zoek een andere idioot
- veel wisselstukken; een auto waaraan veel moet worden gesleuteld
- staat op nieuwe banden: banden te koop
- motor pas gereviseerd: versnellingsbak en achterbrug stuk
- roestvrij: pas geplamuurd en overschilderd
- gaaf koetswerk: mechaniek zoek geraakt
- te bezichtigen na 18 uur: kan het daglicht niet meer verdragen
- perfecte staat: auto is alleen te bezichtigen langs de telefoon
- koopje: is al dikwijls gesoldeerd
- Packard 1929 100 % origineel: lokvogel om jager binnen te halen
- Bugatti: slik, hijg en zucht

Hiermede zijn jullie weerom eens gewaarschuwd, maar hoop doet kopen !

red

Boekje 17 - 5/87

## Tweede Ronde van Leuven - Breugel Amicale

Is deze impressie nog wel nodig ? In de lokale pers was voldoende te lezen wat voor een succes het werd, de verslaggevers putten zich uit in superlatieven. Jeff en Ugo (het organisatieduo) zijn er inderdaad in geslaagd 84 wagens, 241 inzittenden, 1 stralende zon, 4 à 5000 Leuvenaars op de Oude Markt in hun palmaresboekje te schrijven.

Toch nog wat indrukken voor de onverlaten die verstek lieten gaan. De Thierbrauparking stroomde meer dan behoorlijk vol, en op tijd ook nog. Een mooi gamma oldies met de typische LOV-touch : verscheidenheid. Dit moet echt een van de weinige rally's zijn waar de Rolls rijdt naast de legerjeep en de DS naast de TA. Een verdienste in een tijd waar de organisatoren van een dergelijk treffen menen dat ze de lat steeds hoger moeten leggen. "Eindelijk een rally zonder gestoef, gepronk en ander exhibitionisme ! Mogen we a.u.b. lid worden, dan kunnen we ook meerijden".

De auto's worden door de talrijke medewerkers netjes voorgesorteerd. Met als gevolg een uitermate vlekkeloos vertrek natuurlijk. Eerste stop, vraag en natje in het Torenhof in Rotselaar. De motards stelen de show, de boordeknoopjes worden losgezet, de ambiance komt erin. Dit wordt bepaald goed. Jos Geulinckx heeft zijn oldies aan vrouw en familie toevertrouwd en toert mee als volwaardig TWER. Hij heeft handen tekort. De dochter van Johan Verlinden wil voortdurend weten of de megafoon het nog doet.

Verbindingsrit naar de Ditshoeve. Ik rijd de rode lantaarn met in het kielzog de wagen van de Leuvense Sleepdienst. File, TW, heisa : Stef dabbert in een grote plas olie rond zijn MG : oliefilter afgebroken. Geen nood, hautain weigert hij de sleepdienst, lift naar zijn werkhuizen in Heverlee voor reserveonderdelen, hij zal weer aansluiting vinden bij het peloton. Daarmee is dus de pechvogel van de dag al gelauwerd. Ugo rijdt namelijk als een lier. Met rode oortjes moet ik bekennen dat mijn TAV meer dan nukkig was : de hele dag geen lading (elektrische), wioldop die een zijsprong wilde maken, lekkende remslang.

In de Ditshoeve leek het even mis te willen gaan met de barbecue. De mensen moesten wat lang file staan en sommigen werden nerveus. Het eten zelf was meer dan voortreffelijk. De eerste zwartrijders komen erbij. Nog even balletje werpen bij Pierre en Rosita en hop allen naar Leuven. Niet rechtdoor : ommetje maken langs een historische windmolen en de Vitalac. Op de Vitalac parking wordt gepuzzeld en een kratje zuivelproducten meegegraaid. De Rolls wil eerst niet meer aan de praat, dan lukt het toch. Erger vergaat het een groene TR 6. Wil absoluut geen stap meer verder.

En route, naar de climax toe nl. de static show op de Oude Markt. Ik rijd achter de legercolonne, vraag hen bij aankomst wat sirenes en zo te laten loeien om Leuven te laten horen dat ze er zijn (zoals in '44). File in de Naamsestraat, drommen volk naast de weg : dit is Leuven/Leive. Door een haag enthousiaste Leuvenaars de Markt op, bakkesvol zoals wij zeggen vol oldies en publiek. Marktrock II hoor ik rond me. Mark Pinte stelt elke auto en inzittende voor, Jeff fluistert hem voor, Wies de filmster vereeuwigd alles. LOV proeft de zoete smaak van succes en ploft zich in de caféterrassen. Everybody is happy.

Met Mic en Rik ga ik vanop de zolder van het Jozefietencollege een vue d'ensemble nemen. De dixielandband houdt de ambiance op niveau, de niet-Leuvenaars onder de deelnemers worden door Rit geïnitieerd in het struifvogelspel. De oma van Jeff Stock (87 lentes) heeft na dertig jaar nog eens de bus naar Leuven genomen om te zien wat haar kleinkind allemaal "verbelt". Het mens wordt zo aangegrepen dat ze besluit de etappe Oude Markt-Wilderhof ook nog mee te rijden. LOV : van 7 to 87 jaar.

Een delegatie van het BAMC-bestuur met o.m. Jean Lion komt ons van harte feliciteren. Bedankt collega's en het beste met jullie show van 4 oktober.

Rond vijven zwengelen we de sliert weer aan. Xavier en Danny zorgen voor een vlotte aftocht; ik sta op de tweede rij en merk dat er toch heel wat zwartrijders komen meedoen zijn. Het kan nu niet meer stuk, op een drafje doen we nog een stukje Walenland aan, schuren door de traditionele Weertsedreef. Ik rij nog altijd achter de legerfreaks aan en merk dat hun pilsverbruik hoger ligt dan het benzineverbruik van hun oudgedienden. Overal waar even gestopt wordt, wordt het plaatselijke café bevrijd. Idem bij de knuffelzakproef. Ze knuffelen wel, maar slaan daar zo aartsmoe van uit dat ze gelijk weer de dorpskroeg overvallen. Met veel moeite krijg ik die muiters weer achter hun stuur, echter even verder stoten we op een glascontainer en gaan ze saam de lege pilsflesjes dumpen.

Terminus en game over in het Wilderhof. De jury buigt zich over de antwoordformulieren, de deelnemers over de drank. Mic krijgt het fotogenieke idee de prijzenpot op de neus van mijn TAV uit te stallen. Ugo leidt de prijsuitreiking. Jeff verdeelt de bekertjes, druiven (merci Lucien Parijs), en andere souvenirs. De mensen vertrekken, het leger trekt af, op twee officieren na die hun persoonlijke reservoir blijven optoppen. De LOV-officieren annex ingehuurde medewerkers blazen uit rond een tafel bier. Dat we dit nog mochten meemaken.

Patrick Peeters  
Boekje 20 - 9/87

## Aandacht ! Speciaal voor de dames

Hoewel we in onze LOV enkele vrouwelijke autofanaten kennen, is hun aantal aan de lage kant. Onze vergaderingen zijn op enkele vrouwelijke uitzonderingen mannelijke aangelegenheden. Ooit gedacht aan het lot van de arme wederhelften bij de haard, met hun schare kroost aan de rok, wachtend op de thuiskomst van de vergaderende LOVer ?

Marie-Louise Rubenschuh, echtgenote van Jeff Leysens, zou hierin graag verandering brengen. Welke dames willen haar helpen met ideeën, suggesties om een soortement informele dameskring van LOV te organiseren, die b.v. in de winter een bezoek aan theater brengt ? Interesse ? Telefoon 23 84 14 buiten de kantooruren.

## LOV Boat of LOVers naar Beaulieu (Engeland)

Beaulieu. De meeste oldtimerfreaks met een voorliefde voor Engelse wagens beginnen bij het woord alleen al te kwijlen. Het is dan ook de grootste autoruilbeurs in Europa. Meer dan 1500 standhouders op een terrein dat men op één dag nauwelijks kan doorlopen. Alles zou er te vinden zijn, van de kleinste onderdelen tot volledige stukken echte roest.

Dus voor sommige LOV-leden stond het vast : dit jaar moesten ze naar Beaulieu. Een harde kern zou het heiligdom gaan bezoeken. Tussen pot en pint werden de eerste afspraken gemaakt en de reisplannen besproken. Daar sommigen van dezen 's zondagsmorgen moesten werken, vergaderen of bij moeder de vrouw gewenst waren, zou dit een blitsoperatie worden. Jeff MG Leyssens, Francis Singer Ringoot, Jan Spitfire Laeremans, Robert Austin Leroy en Stef MG Vernyns startten vrijdagavond 11 september om 23 u de actie met een bijna militaire precisie.

Nog een laatste inspectie van de uitrusting : regenkledij, laarzen, eten, drinken en natuurlijk documentatie om onderdelen te identificeren. (Enkele van de deelnemers die botten en regenfrakken verkopen, deden nog even een zaak). De eerste etappe naar Oostende in de Renault break van Stef (kwestie van veel stukken te kunnen meebrengen) was de gemakkelijkste.

De nachtboot van Oostende naar Dover is zo'n beetje als de trein pakken. Best kan je hier in eender welk reisagentschap reserveren en je tickets betalen, dan heb je in Oostende helemaal geen formaliteiten meer. Je zet je auto in de aangegeven rij aan de car ferry en alles gaat als vanzelf.

Op de boot overviel het commando eerst de tax-free shop. (Wie zijn vrouw achterlaat, brengt best een cadootje mee, bv. een flesje goedkoop parfum). De drukte op de nachtboot viel deze keer wat tegen (weekendwinkeltoeristen - het pond is goedkoop), dus er werd weinig geslapen. De ambiance steeg nog met de windkracht. Velen hadden moeite om in de W.C.- pot te kotsen. Een normale oversteek duurt ongeveer vier uur, deze abnormale weersomstandigheden en werken aan de dokken zorgden voor een vertraging van ruim twee uur. Met S. achter het stuur probeerden we dat goed te maken op de weg naar Beaulieu. In deze tijd van het jaar hebben Engelsen een uur tijdsachterstand op ons. Gelukkig maar, want van Dover naar het "New Forest" is toch ruim vier uur rijden.

Onze beginsnelheid wordt ook wat afgezwakt als we een Triumph GT 6, die net voor ons rijdt, tegen de vanrails zien kleven. We doen het wat trager aan en genieten van de klassiekers die naar Beaulieu rijden. Rond 11 uur plaatselijke tijd bereiken we eindelijk het Bedevaartsoord. De spanning stijgt, een geur van boite-olie en oud ijzer hangt in de lucht.

Onze hooggespannen verwachtingen worden ingelost en ruim overtroffen. Er is gewoon te veel om op een dag te zien. Waar we eerst systematisch de standen bezoeken, beginnen we later als toeristen kris kras rond te dolen.

## Er is te veel.

Er is te veel. Een paar voorbeelden om dat te illustreren. Verschillende volledige auto's (Jaguar, MG, Daimler enz.). Verschillende onvolledige auto's, nieuwe bodies voor Austin seven, MG, Jaguar D-type enz., tweedehands motoren voor bijna alle Engelse wagens, versnellingsbakken, achterbruggen, vleugels, deuren, kleine moeren en bouten, grote twaalfcilinders, benzinemeters in alle maten en kleuren. Ook de motorliefhebbers komen hier aan hun trekken. Enorme voorraden onderdelen zijn van zolder gehaald.

We zijn overdonderd, zoeken en kopen wat we kunnen gebruiken en sleuren het naar de wagen. De prijs van de onderdelen is door het grote aanbod schappelijk. Vooral als de eigenaar niet weet welke onderdelen hij verkoopt, kan je nog een zaak doen. Je moet dus weten wat je zoekt en het kopen als je het tegenkomt, want er zijn ook enorm veel gegadigden. Die stukken die jij zoekt, zoekt iedereen; de stukken die jij al hebt, heeft iedereen.

Veel te vroeg moeten we deze hoorn des overvloeds verlaten terug richting Dover om snel de nachtboot (opnieuw) van 10 uur te halen. Onderweg heeft Stef wat problemen met een Engelse hamburger die hij in Beaulieu heeft veroverd. Het verdomde ding wil de Britse eilanden niet verlaten en wordt door Stef terug op de Engelse bodem gedeponeerd. F. uit B. zaagt de hele tijd om zijn pak koekjes dat tussen de onderdelen is verzeild geraakt. (Wees gerust, ze staan al klaar bij de uitrusting van volgend jaar). J. uit H. wordt door de anderen geregeld de verkeerde weg op gestuurd, maar slaagt er toch in Dover te bereiken. J. uit H. daarentegen zit gans de weg na te dromen (genieten). R. uit H. op de achterbank beschuldigt voortdurend zijn burens van handtastelijkheden.

De oversteek van Dover naar Oostende is deze keer met de wind mee, we kunnen zelfs behoorlijk slapen op de boot en zijn vlug terug in Oostende voor de laatste trip. Eerst nog even langs de douane (erg schappelijk 's morgens) en rustig naar Leuven. Moe en gelukkig dat we dat hebben kunnen meemaken en reeds plannen makend voor het volgende jaar.

SJJFR

## Bericht voor de dames 2

**- Heren laat deze bladzijde  
even achteloos rondslingeren in het blikveld van uw dame**

Zet twee Belgen samen en je hebt een club.

Zet twee oldtimer-liefhebbers samen en je hebt als dame het gevoel dat de wereld de vorm heeft van een rechthoekige doos met vier wielen eronder.

Mevrouw, juffrouw, bent u al eens mee geweest op een oldtimer-uitstapje ? Had u dan ook de stille wens om niet weer dat verhaal te horen over die verschrikkelijk moeilijke restauratie, dat uniek model, "dien tiep" waar je moet zijn voor het fijnste chroomwerk, die zuivere lijn van ... ?

Als er een heer dit leest, misschien vindt u dat ik overdrijf, maar de dames zullen best begrijpen waar ik het over heb.

Dus, dames, daar gaan we iets aan doen.

Twee afleveringen geleden deed Marie-Louise Leyssens al een oproep om de dames eens samen te brengen.

Ziet u die foto van vier gelukkige gezichten ? Dat zijn wij, Crista, Lena, Marie-Louise en Rit, na een fantastische partij bowling. Uit de score blijkt duidelijk dat je geen professionaal moet zijn om met ons mee op stap te kunnen.

Ga daarom de volgende keer eens mee ?

Dan kunnen wij elkaar beter leren kennen !

Onze activiteitenkalender barst van de ideeën : snooker, theater, film, uit gaan eten, gewoon 's babbelen, bowling ...

(Deze activiteiten gaan 's avonds door).

Dames, zegt u dit ook iets, om elkaar op zo'n manier beter te leren kennen ? Neem dan contact op met Marie-Louise Leyssens, tel 016/23.84.14.

O ja, heren, jullie moeten niet bang zijn dat we pas in de vroege uurtjes naar huis komen. Om 23 u. waren wij allemaal terug bij onze "knuffeldiertjes".

in naam van de ladies

Rit

Boekje 22 - 11/87

# Zondag 29 mei 1988 - De eerste Robert en Romein Rally

Rarara : wat doen u de letters RR ? De meesten denken aan Rolls Royce, enkele jongeren opperen de Rode Ridder. LOVers denken vanaf nu meteen aan razend - relax rijden reden Robert en Romein rally. Effe uitleggen.

Bewuste zondagmorgen moeten R en R bij hun eerste blik op de wereld gedacht hebben "Gotver, het weer is weer naar de kl...". Toch maar naar de Paardemarkt tuffen. Aangezien Geert voor deze keer verstek moest laten gaan, was hij door de H H organisatoren tot d.d. secretaris gedegradeerd. Om maar te zeggen dat ik om halfnegen samen met de R.R. mobiele catering Sint-Jacob wakker maak. Danig snel stellen zich echter 25 oldies op. Naast de bekende harde kern vermelden we een eerste optreden van Julien Paternotte en vrouw met hum mooie Mercedes met Amerikaanse ogen en confuus typeplaatje. Louis van Eylen pakte uit met zijn Chevrolet Pickup : voor onze contreien hoogst ongewoon, 100 % Amerikaans bloed no-risk-no-fun. Nieuw lid Vandenbroeck met Triumph motor (halverwege door Dille Claes en Stan gehercarrosseerd). Mijnheer Goossens met Triumph Spitfire : geen nieuw gezicht; maar bij de vorige evenementen nooit vermeld. Ons excuus : non possumus omnia omnes ... Ugo en Rit hadden de MG van stal gehaald.

Bovendien hadden we als special guests : het gezin Marteau met Austin A 40, en dan een zeer uitgebreide Keerbergs-Rijmenamse delegatie met 4 TAV en 1 ID (deze laatste moesten we conform het nieuwe huishoudelijke reglement helaas weigeren; dura lex sed lex). En avant Citroën.

Het roadbook werd mondjesmaat, katern per katern uitgedeeld; in totaal zouden we 28 bladzijden kaarten ontvangen. R. bazuint een eerste groep o.l.v. R. de weg op. Archenes, Florival; Grez-Doiceau, eerste smeerbeurt in Biez. Miezerige regen; maar stilaan bouwt de ambiance zich op.

Ik wist niet dat de Waalse wegelen zo mooi waren. Tweede stop is de Witte Hoeve in Perwez. Hier ontplooit zich de eerst keer de RR mobiele logistiek : een rijdende cantine, een camionette vol leuke dingen voor mensen. Wij allemaal aanschuiven met onze gamelle voor drank, nootjes, chips, de bieren uit het vaderland.

Amper van drank en verbazing bekomen wordt het peloton weer door R de baan opgejaagd, en route pour de nouvelles aventures. De zon breekt door en het wordt manger sur l'herbe in een nog grotere hoeve. De pils stroomt bij beken. We houden niet op ons te verbazen over de grootste graanschuur van België (49 x 22 meter). In de oude paardestallen rusten ... oldtimers. Voir mais pas toucher.

Stanny en Dille vijzen steeds maar weer stukken van Vandenbroeck's Triumph. Als ik zie dat ze er ook nog met een ijzervijl tegenaangaan, stel ik hun meteen een zaag ter hand, want dat moet vooruitgaan.

Robert kuist een achterspatbord (links). Jeff smijt 'em. Julien poot tafels en stoelen neer op het gazon. Sterke verhalen. Louis opent de bek van de Chevytruck imported from USA. Er wordt redelijk wat pils verzet en weldra ziet je her en der de heren der schepping in de natuur hun gevoeg doen. De dames ontberen geschikte accommodatie; maar de slimsten en ex-padvindsters passen er gauw een mouw aan.

De jonge Duitse landbouwer (hoe kan je een miljonair-rentenier op z'n 35ste een boer noemen ?) wuift ons uit. In het ontwikkelingsgewest La Bruyere of zoiets spelen we café Chez Jean et Monique open. Luidsprekers en meubilair staan buiten; de echte toog-



zeikers geven hun vaste stek niet op. Vlaamse kermis in de Walen. Jan laat zich gaan. Inboorlingen videoën de hele bedoening : wordt dit de grote verzoening tussen 's lands beide stammen ?

We rijden toch maar weer Vlaanderen binnen, naar het point final Kunstgalerij Dellenhof in Lubbeek. Een of andere wielervedstrijd waarvan een ongeletterd gemeentebestuur ons niet getipt heeft, maakt dat LOV tijdelijk rijdt met baancommissarissen, rijkswachters en coureurs. Autogekken op zijwegen. 't Was raar maar plezant en het publiek vond dat blijkbaar ook. We laven ons nogmaals en danken uitvoerig de gastheren R en R. Als memento ontvangt elke equipe een terracottabeeldje van de hand van kunstenaar Sylvie Alberghs. Eindigt deze dag dan nooit ? Toch wel, rond zessen loopt de binnenkoer leeg.

Eindoordeel : woorden schieten tekort, dus een cijfer 10.

Patrick Peeters

Boekje 29 - 6/88

Zondag 18 september :

## Bejaardenrondrit Groot-Holsbeek

### "Les excuses sont faites pour s'en servir"

In onze moedertaal : een excuus is vlug gevonden. Dat was nl. de indruk die ik opdeed tijdens de dagen die dit evenement van LOV-Vakantiegenoegens-Ziekenzorg voorafgingen. Bij monde van J. Stock en voorzitter had LOV getekend voor het vervoeren van tweemaal tachtig zijnde honderd zestig bejaarden. Ik had stellig op dertig auto's gerekend. En wat gebeurt er ?

Het volgende gebeurde : er worden allerhande verontschuldigen opgedist om te kunnen afhaken. En wel zoveel en zo verscheiden dat ik ze mooi bijgehouden heb. De afwezigen worden verzocht zich ergens in het volgende te herkennen. Voor de commentaar stond ik in.

"Ik lig in de kliniek; anders kwam ik". Verpleegsters zijn inderdaad malser en sappiger dan bejaarden.

"Ik kom vers uit de kliniek". Toch niet vers genoeg om mee te doen precies.

"Ik moet naar mijn aanhoudster". In Groot-Holsbeek zijn ook onbemande dames.

"Ik heb geen remmen". Och, ik kan zo vijf LOVers opnoemen die eens begonnen ook geen remmen meer hebben.

"Mijn waterpomp lekt". Dat is een goed teken : er zit nog water in het koelsysteem.

"Ik zit zonder ellentrik". Bel de compagnie.

"Mijn motor ligt open". Mijn knie ook.

"Ik moet wacht doen in 't leger". Wachten ! Waarop ? Op wie ? Die zal nog lang wachten.

"Ik moet werken". Slechte katholiek, 't is een zondag.

"Ik moet werken". (bis) Als je ... ook werken noemt, ja dan ...

"Ik moet werken". (tris) Me hiel Antwerpe moar nieme moa.

"Ik heb geen uitlaat". Dat hoeft niet, LOVers vallen vooral op bij het inhalen.

"Ik heb geen auto". Ga dan bij de vogelenbond en laat ons gerust.

"Ik moet ergens anders gaan rijden". En dat voor een getrouwde mens.

"Ik moet naar de schoonfamilie voor zaken". Zijn daar nog ongehuwde dochters ?

"Ik moet het café openhouden". Die zal het aan zijn vrouw ook anders uitleggen.

N.B. Elke overeenkomst met bestaande personen en toestanden is zo bedoeld en dient als dusdanig begrepen te worden.

Zal u vragen : heeft er dan überhaupt iemand meegereden ? Ja hoor, we waren wel met te weinig, maar we hebben ons niet laten kennen. Onderstaande leden verschenen op de afspraak, hebben tweemaal (sommigen driemaal) het parcours verreden om toch maar iedereen te dienen. Zoals u zal zien, konden ook zij excuses inroepen. Ik vraag dan ook een welgemeend applaus (staande) voor :

Mic Mertens met zijn Anglia. Mic is sinds kort de fiere eigenaar van een lang gekoesterde jeugdroom, een buitenhuis in de Holsbeekse bossen, om 's zondags met Rita en kroost de drukte van Studio 28 te vergeten. Maar Mic was er; met achterlating van vrouw en kinderen.

Alain Romanus met Anglia Sportsman. Komt alleen maar om Mic (Anglia-No-Sportsman) de ogen uit te steken. Nu echter zonder sportieve ambities, 30 per uur zoals de rest van het peloton.

Staf Boon maakte een opgemerkt eerste optreden met zijn Mercedes 240D Limousine verlengd model met strapontins. Zegge en schrijven zeven zitplaatsen. Geen gekaapte

touringcar; Staf en Lieve hebben veel kindjes. Als Staf zegt dat hij komt, dan komt Staf. Hij heeft het ooit gepresteerd een rally lang te pendelen tussen LOV (op stap) en Lieve (moederhuis). Zondag weer : vijftien collega's van de firma thuis op bezoek, en toch meedoen ! Dat zijn mannen die de gaas doen brannen. EN ...

... ook vader Boon was van de partij, met de Opel van Staf. Straf hé. Boon en Boon : samen goed voor vijf vrachten, d.w.x. 7 + 3 + 7 + 3 + 3 maakt samen 23 vervoerde personen, 12 % van het LOV bruto registerton !

Jean en Mevrouw Lion met de gelukkig zeer omvangrijke Ford Galaxy. Nog iemand die zoals gevraagd zijn halve gezin thuisgelaten had. En...

... eveneens Patrick en broer Lion met de Volvo Katterug. Deze leeuw liet zijn potentieel zien. Samen met Boon en Boon verdienen dus Lion en Lion een dikke pluim voor menslievendheid.

Jan Laeremans zonder Lena die wel zo vriendelijk was vanop de zijlijn te komen supporteren. Net zoals mevrouw Spreutel.

Albert Goossens met Snor. En Triumph.

J. Stock met moderne Jaguar : veel nuttig laadvermogen en zeer in trek. Leren zetels weet u wel.

Robert Leroy en Krista hadden een zeevakantie speciaal onderbroken om met het Austinke ene mens mee te nemen.

Oscar Spreutel met Volvo.

Ik had zelf de auto van iemand anders gewassen. Ik vrees nochtans vocht.

Rik en Irène Vandendriessche in een zeer ongewone opstelling. Het hondje (officieuze LOV-mascotte) was om begrijpelijke redenen in Korbeek gebleven. Idem voor de DS21 Pallas : die had rode olie gelekt en met zo'n loopse teef wil Rik de straat niet op. Van daar de witte DS.

Jeanne en Lucien Parijs. Enthousiast zoals altijd; ze waren al volop aan 't plannen voor Wommelgem. Het Panhardke met vier personen erin heeft wel zwarte sneeuw gezien bij het beklimmen van de Kraaikant. En dat in september al !

Vincent Mertens, gastchauffeur op de 11BL van Guy Mertens. Deze inspringer had de hele zaterdag op de W.C. doorgebracht, van moetens. V.M. heeft zich de hele namiddag kunnen inhouden. 't Wordt nog een grote flinke jongen.

Guy Collaerts met blauwe Fiat. Weer heetgelopen onderweg. Nu krijgt hij het ook al met bejaarden. 't Wordt erg, heel erg.

Peter en Kristin Nackom. Dit duo verscheen met krakende boite op Sint Jacob. Toch heeft Peter een toer meegedaan. Naderhand kraakten zijn tanden even hard als zijn tandwielen en heeft hij het erbij gelaten.

Willy en Olga Vanroy. Die komen ook altijd, leden met de grote L.

Last but not least Julien en mevrouw Paternotte met de ruime Mercedes. Ook goed voor telkens vier passagiers. Merci Julien.

Zo, u mag weer gaan zitten. Boekje 31 - 9/88

## Zaterdag 1 en zondag 2 oktober 1988

LOVen-Chartres-Leuven : 900 kilometer

Het laatste weekeinde van het LOV-werkjaar was al even druk als al de voorgaande : Anglofielen en anderen konden o.l.v. Steff en Jeff gaan toeren in Wommelgem; wie een vijs of zo mankeerde, kon zich gaan uitleven op de beurs van de Brabantse Automobiel Club; de adepten van de double chevron waren ingeschreven voor de marathon naar het Franse Chartres. Drie zomers geleden al was het dat we een non-event in Arras mee-gemaakt hadden. Hoewel daar geen reet te beleven was, hunkerden sommigen naar dergelijk exploit. Toen Peter Nackom dan lucht kreeg van een Citroën-concentratie in Chartres was het hek van de dam. En wijlle weg.

Vrijdagavond 30 september, 22 uur

Zoals gewoonlijk op de vooravond van een grande randonnee ben ik al weg van de ze-nuwen. De 15/6 staat er onbewogen bij. Telkens de telefoon gaat, verwacht ik dat er eentje verstek gaat geven (zie artikel "Les excuses..." van vorige maand). Mic loopt nog even langs om een anti-diefstalslot voor de 11 BL van Guy te organiseren. We drinken nog maar een Stella op de goede afloop.

Zaterdag 1 oktober tussen 04.45 en 6.30 uur

Ik heb beloofd nog twee gasten af te halen, de dag begint dus zeer vroeg. Tussen Holsbeek en Kortrijk-Dutssel hangt de mist zo dik dat ik amper het einde van mijn motor-kap zie. Als dat zo is richting Frankrijk ... In de buurt van Horst wordt het echt onmogelijk de weg te zien; gelukkig brandt er licht bij Herbert Struys. Op de tast rijden we naar de Diestsesteenweg. Het uur der waarheid is 06 op de Sint-Jacobsmarkt. Zijn present : Eric Vanovermeire met CX en vooral herstel- en sleeptoestanden, Peter en Kristien met 11, Dirk en Romein met 11. We vernemen dat Guy met een dode batterij thuis staat. Voor Eric de kans krijgt een eerste depannage uit te voeren, komen Mic en Guy eraan. Niet te geloven hoe gewillig een Traction wordt als je hem op 12 V start. Briefing. C'est parti.

Zaterdagvoormiddag

Heerlijk, we rijden in file door ochtendlijk België : Dirk, Guy, Peter, Patrick en dan Eric. Af en toe verdwijnen we honderden meters in een mistbank, in de auto's zonder verwarming is het knap koud aan de voeten, maar alles loopt gesmeerd. Even voor de grens (onze eerste halte) gaat het dan plots helemaal fout. De Nackom-11 gaat plots de pechstrook op. Stoppen eveneens : de 15/6 en de CX, en een witte BMW met een oranje streep erover en zo van die blauwe lichten op zijn dak en zo met van die mannen in kostuum en snor en snor zo. De jongste rijkswachter gedraagt zich ontzettend arrogant zonder dat we daartoe aanleiding geven.

Zijn spitsbroeder moet papieren zien, vraagt zich gelukkig niet af waar het schouwingsbewijs is. Herbert Struys, beroepsjournalist, neemt de hele conversatie op band op en mag in ruil ook identiteitskaart en rijbewijs laten zijn. Gelukkig maar start de TAV en we laten die armen der wet in een hoop en rook en verwensingen achter.

La France vous souhaite la bienvenue

Onvoorstelbaar hoe goed een TAV zich in zijn sas voelt op de route nationale. Je voelt echt dat dit type auto voor deze weg gemaakt is. Na het optrekken van nevel en mist volgt er een echte Indian Summer. We naderen snel Parijs en het probleem : samen de périphérique overleven. Het plan is : ieder voor zich, hergroeperen op de RN naar Versailles. Bijna meteen verdwijnen de drie kopmannen tussen de drommen Parijzenaars. Erik zuigt verbeten wiertje aan de 15/6. We missen ergens een afslag en komen in de files van de banlieu terecht. Het gaat totaal de verkeerde kant op. We heroriënteren ons, om nabij het kasteel van Versailles opnieuw verloren te rijden. Dik een uur later dan voorzien zitten we eindelijk op de weg naar Versailles-Chartres. In de vaste overtuiging dat de anderen ergens achter ons staan te wachten, bel ik het afgesproken noodnummer in Leuven. Op dat eigenste moment komen ze aanzetten : ook zij waren van de kaart gegaan : Romein had dan een Parijzenaar gevangen die hen onder zachte dwang het goede spoor had getoond. Met alle elven gaan we de fusie vieren in een bar. Nog zeventig kilometer.

### Chartrexp

Na Rambouillet geraken we weer op snee : kopman Dirk houdt er à 90-110 flink de pas in. De torens van de kathedraal lijken wel verstoppertje te spelen. Een tweetal kilometer van de stad ligt rond de nationale een industriezone. Plots blijkt het daar te zijn. Een mooie nieuwbouw-expohal, daarvoor een parking waarop allerhande Citroenen. We worden enthousiast ontvangen (later blijkt dat er naast ons nog één niet-Fransman is) door de voorzitter Michel Calédonien himself. We krijgen een kingsize rallyplaat mee en mogen ons dan gaan opstellen.

In de hall staan van de gaafste Citroenen die ik ooit gezien heb (ben nochtans niet aan mijn proefstuk), mooi chronologisch. Ik noem slechts enkele : 15/6 Cabrio, CX Cabrio, puntgave SM, DS Prestige full option. Verder een gespecialiseerde onderdelen- en documentatiebeurs. Dan krijg je b.v. de toestand dat ik (Belg) daar (Frankrijk) van een Hollander (Nederland) de pinkers van een Belgische 15/6 kan kopen : Europa 92 anno 88.

Het programma vermeldde een circuit touristique om 16.30 uur. Er roert niets, dus besluiten de LOvers meteen nog voor de avondval de tenten te bouwen. Als "camping" is er een wei vol schape- en konijnenstront naast de expohall. Guy en Mic zijn zonen van Mertens Sport geweest en zetten dus één twee drie een André Jamet op. Ook Dirk en Romein zetten gauwgauw een puntje. Eric en ik hebben wat meer last. Hoe zou je zelf zijn wanneer enkele vitale tentstokken ontbreken ? Na wat meten en passen kunnen we toch iets opzetten. Een André Jamais.

Rond halfzes begint het te schemeren en de organisatoren achten dat het gepaste moment om hun circuit te starten. Nu heb ik in Frankrijk al heel veel meegemaakt, maar dit nog niet : begeleid door twee agenten-motards rijden we de ring op. Op een brug houden we allemaal halt. Organisatoren en agenten weten niet meer hoe het verder moet !!! Rechtsomkeert dus, weer naar Chartrexp. Deze rally heeft een uur geduurd, we hebben drie kilometer in file gestaan op de ring buiten de stad !

Tussen 19 en 02 uur

LOV eet in een restaurant met Cajun-specialiteiten, d.w.z. de Amerikaans-Franse keuken van de staten Louisiana e.a. Goed eten, overwarme zaal. De hotelslapers haken af, de kampeerders gaan terug naar de camping. Voor drie LOvers begint het zwaarste deel van de missie: zich niet laten kennen. Rond twee uur is ook die klus geklaard.

Zondagvoormiddag 2 oktober

Rond negen uur vind ik mezelf rondwandelen buiten mijn tent en ik trek daaruit de conclusie dat ik wakker en op ben. We gaan weer naar Chartres, want we moeten absoluut de kathedraal zien. We hebben mazzel, want het is net hoogmis en dus speelt ook het wondermooie romantische orgel. De pastoor houdt een donderpreek over huwelijks-trouw. We overvallen een croissanterie en daarna een bar.

Zondag tussen 11 en 18 uur

De voorzitter had ons allerlei lekkers beloofd als we tot na de middag bleven. Niet te vermurwen vertrekt LOV klokke 11 uur. Onderweg komen we collonnes Citroenen in de andere richting tegen. Dat doet wel pijn, maar België is nog ver, dus we moeten opschieten. We overleven de périphérique. In Pont-Ste-Maxence houden we grote schaft. Als we voldaan het restaurant verlaten, staan er een hele hoop mecano's zich rond onze tractions te vergapen. Ik moet de motorkap openen en het hele vooronder wordt van A tot Z gekeurd. Herbert Struys kan een hele discussie tussen twee Fransosen over het geboortjaar van de Traction capteren. Eigenlijk is het spijtig dat we weg moeten.

Zondag tussen 18 en 19 uur

De hele ploeg valt een Stella café binnen. Een aantal pluimtoestanden en Javelotaffiches maken ons nieuwsgierig. De bazin, op algemene aanvraag, demonstreert het Javelotspel : een soort darts maar met zware pijlen, onderhands gegooid. We bestellen nog 11 Stella's en ze wil wel de hangar openen. LOV smijt zich : lokale inboorlingen (het hele café is leeggelopen om ons te zien spelen) zien met verbazing hoe Peter met een klap een metalen tafel raakt. Eric gooit losweg een brok uit het plafond, Mic vergeet effe dat hij in de andere hand een Stella heeft en besproeit zich bij de worp. De dorpelingen wuiven ons uit.

19 tot 21 uur

Snelweg en lichten aan; niets voor Tractions. De-briefing in Café Parking. Dismissed.

Conclusie : een zeer geslaagde trip, waarbij onze vier Tractions probleemloos 3600 km gedraaid hebben. Waar waren overings de twee, nee drie Belgische Citroënclubs ? Er kan slechts één de beste zijn.

Patrick Peeters  
Boekje 32 - 10/88

# Zeg me hoe je auto's verzamelt en ik zal je zeggen wie je bent

Het Franse Oldtimertijdschrift Auto-Moto Rétro bracht in december een verzorgd nummer uit, het jubileumnummer 100. Onder de titel "Portraits Choisis" beschreven ze een aantal typische auto-verzamelaars. We geven u een resumé in vertaling.

We hebben dus bewust gekozen voor de karikatuur en onderscheiden dus slechts vier archetypes : de opstapelaar, de maniak, de leek en de organisator. Bepaalde mensen zullen zich ongetwijfeld hierin herkennen. En u ... ?

De opstapelaar :

Geboren uit ouders die niets weggooiden, met als adagio "Je weet nooit waarvoor het ooit nog goed kan zijn". Hield zelfs de doosjes van zijn Dinky Toys bij. Op zijn achttiende kreeg hij de ouwe Dauphine van zijn papa cado (motor vastgelopen). Tien jaar later staat de Dauphine er nog onaangeroerd bij, maar wel niet meer alleen. Er zijn bijgekomen een gratis Simca (alleen koppakking en achtertrein vervangen), een Zodiac (automatische bak stuk) een kever cabrio met voorlopige plastic bache. Enfin 18 auto's waarvan geen enkele rijdt, en het ziet er nog niet naar uit dat dat nog ooit gebeurt.

De maniak :

Deze man heeft 1 (één) auto. Maar : een auto in concours conditie. 23.832 originele kilometers, gekocht van een oud madammeke dat hem alleen gebruikte om naar de kerk te gaan, originele banden. Hij heeft alle paperassen : factuur, onderhoudsboekje, alle schouwingskaarten. De plastic zit nog over de zetels en de asbakken hebben nog geen asse gezien. De eigenaar neemt nooit deel aan rally's, want dat vindt hij te riskant. Wel draait hij rondjes van 15 km rond de kerktoren. Soms mag de echtgenote mee, de kinderen blijven altijd thuis. Tijdens de winter staat de auto op blokken in de verwarmde garage onder lagen textiel.

De organisator-duivel-doet-al :

Dweilt alle beurzen af, ook buiten de landsgrenzen. Is een zeer actief lid van een plaatselijke club, waarvan hij de mailing verzorgt. Zijn vrouw houdt het clubsecretariaat bij, de klein mannen plakken zegels op de enveloppen. Is er altijd als eerste bij wanneer er een uitstap is, maar vertrekt als laatste na al de anderen op weg te hebben gezet. Neemt amper de tijd voor de picknick, want hij moet een klep vervangen bij een van de deelnemers. Heeft de slechtste kamer van heel het hotel, maar dat is niet erg, want hij moet toch om zes uur opstaan om de ontsteking van de grand Sport Spécial van zijn vriend Edgar te regelen. Wordt op het einde van de rally door niemand bedankt. Als de club deelneemt aan een beurs, neemt hij daarvoor een week vakantie op (er moet toch iemand het doen, niet ?). Op de dag dat hij wegens een zware ziekte een vergadering overslaat, zal er iemand omroepen : "Tiens Armand is er niet; op die kunt ge ook nooit rekenen".

(Noot van de redactie van Auto-Moto-Rétro, volledig onderschreven door de redactie van het LOV-infoblad. Deze karikatuur wil een hulde zijn aan de mensen die zich met hart en ziel en belangeloos inzetten voor hun club. Hum enige beloning is meestal het gemor van zekere leden die geen verschil zien tussen een vereniging en een servicebureau).

De Leek (schuld en boete) :

Zijn probleem is dat hij geen nee kan zeggen. In het hele land wachten wrakken op hem. Zoals die prachtige cabriolet aan vriendenprijs; wel gededouaneerd maar moet nog alleen naar de schouwing (waar hij definitief zal afgekeurd worden, want het model werd niet gehomologeerd). Gaat zich te buiten aan heling zonder dat te beseffen (dat besef komt pas als de gerechtelijke politie beslag op de auto komt leggen). Kent niets van techniek en gaat dat overal rondvertellen en wordt wild van nieuwe schilderingen en lederen interieurs. Gelooft grif alles : "slechts twee van gemaakt", "de auto van kardinaal Van Roey, maar ingeschreven op naam van zijn vrouw".

Boekje 34 - 1/89

~ ~ ~ ~ ~



# Zaterdag 15 april Mini-voetbal LOV

## LOV opwarmingsmatch voor maandag 24 april

Zoals bij alle grote ploegen is de voorbereiding op de "grote match" tegen de veteranen van Korbeek-Sport zeer minutieus gepland. Zowel collectief als individueel was een zeer strak trainingsschema uitgewerkt. Zo volgt Jeff al wekenlang het voetbal in Sportweek-end, is Robert al vier keer de tegenstaander gaan scouten, staat Stef al 19 dagen op di-eet, laat Romein zich herhaaldelijk masseren, loopt Kenneth dagelijks een maratonnetje, werken Jos en Geert een totaal nieuw voetbalconcept uit gebaseerd op de specifiek-eigen LOV-talenten en oefent Albert reeds dagenlang (tot ergernis van Annemie) de LOV supporterskreet en het smeren van de stembanden.

Collectief was er enerzijds de opwarmingsmatch LOV-bestuur - LOV-leden en anderzijds de afzondering vanaf maandag 17 april. Een heel programma tot in de puntjes gevolgd, LOV waardig.

Nu even een kort verslag omtrent de opwarmingsmatch.

Ploeg A : Jeff Leyssens, Robert Leroy, Jan Laeremans, Stefaan Vernyns, Romein Vandenbosch en Geert Collaerts. Verder in het verslag genaamd het bestuur.

Ploeg B : Frankie Leyssens (zoon van Jeff), Stan Van Laer, Kenneth Brooks, Guy Collaerts, Jos Geulinckx en Johan Verlinden. Verder genaamd de leden.

Een uitgebreide supporterschare begeleidde de spelers naar het oefenterrein van tennisclub "de Mol". De aftrap (voorafgegaan door het klassieke opwarmingsrondje) werd om 9.15 uur gegeven.

De partij was gelijk opgaand tot zowat 10 uur. De leden kwamen eerst op voorsprong met enkele knappe doelpunten gescoord door onder meer Frankie Leyssens, de jongste en de meest kwieke van het ganse gezelschap. Dan beet het bestuur (zoals gewoonlijk) duidelijk van zich af, kwam langszij en zelfs op voorsprong. Het was duidelijk dat de leden in het begin van de match wat teveel van hun krachten hadden gevergd en dat het oudere en meer bezadigde bestuur na die eerste stormloop de touwtjes in handen had. Maar dank zij de onvermoeibare en onvermurwbare Kenneth samen met de beresterke Jos Geulinckx konden de leden opnieuw gelijkmaken. Gelukkig voor het bestuur was het dan reeds 10 uur. Maar in het kader van de grote voorbereiding werd er beslist van nog een kwartiertje verder te spelen. Het bestuur was duidelijk maar geprogrammeerd voor één uurtje zaalvoetbal, vooral Johan Verlinden (met een uitstekende fysiek) en Guy Collaerts (die het zich zelfs kon permitteren van in de loop van de wedstrijd even te verdwijnen) profiteerden hiervan om het bestuur af te maken. Ook Stan (anders een rustige brave jongen) bleef maar woeste doelpunten scoren.

Het bestuur kwan dan toch nog een paar keer snedig uit de hoek. Geert C. (in zijn eigen aparte stijl) samen met Romein en Robert probeerden nog het tij te keren, maar konden niet verhelpen dat de leden zegevierden. De uiteindelijke score is niet belangrijk en iet-wat pijnlijk.

Jan Laeremans die zich met hart en ziel gedurende de ganse wedstrijd weerde, kon 's anderendaags 's morgens met moeite overeind, en moest daarom de rally van Geldenaken missen, jammer. Beterschap Jan.

Boekje 38 - 4/89

## Zondag 16 april - Rally van Jodoigne

# LOV verovert Waals Brabant

Zondagmorgen halfacht. Een gewone sterveling slaapt dan nog, of heeft net de deur van de kroeg achter zich dichtgetrokken en gaat slapen. De LOVers hadden echter afspraak met de geschiedenis in Jodoigne om halfnegen en dus moesten we vroeg uit te veren. (In de pioniersjaren is LOV er ooit in geslaagd in Arras op het marktplein te staan voor de organisatoren ter plekke waren). Het beeld op Sint Jacob zag er als volgt uit :

1. Eric DS
2. Robert Austin
3. Patrick Citroën
4. Albert Spitfire
5. Kenneth Triumph
6. Romein Gilette
7. Jos Caravelle
8. Geert Mercedes
9. Guido Corvette
10. Stef MG

Jeff videoot ons en gaat dan nog een voormiddag Stocken. Na de middag kwam versterking onder de vorm van Joseph MG en Oscar Volvo. Met tien braakten we dus door de ochtendstilte naar de Wallonen. Romein op kop, de anderen gaan dan wel af op het geluid. En zie : weer waren de LOVers als eersten paraat, pal achter de auto van de koersdirecteur. En avant LOV. Inschrijven gebeurde via het vaste franstalige scenario : geduw en getrek voor de balie, een georganiseerde puinhoop erachter. Alle LOVers met pet gingen er even tegenaan staan en zo konden we toch nog rallyplaten etc. uit de brand slepen.

Willy Van Roy is ook vroeg opgestaan en komt supporteren. Even later komt nummer 11 van LOV eraan : Lucien Dyna-Panhard. Voor ons mogen ze dus vertrekken, maar de heren daar denken er anders over. Dat geeft ons wel de kans om het deelnemersveld te monstereën. Uit de meer dan honderd wagens onthouden we : veel auto's uit de jaren 60, vnl. Alfa, veel cabrio's van MG, Triumph, de hele Morganclub die ook nog eens mocht deelnemen, een Ford GT 40, een Cobra met booster, een Bentley 1922, een kever-MG, enfin dus dingen die je elders niet ziet. Er is zelfs een deelnemer van een ons aller welbekende club, met een bordje Te Koop op de auto. Wel wat banaal als clublogo, maar enfin.

Rond tien vinden de organisatoren het ook welletjes en ze laten de meute los : we mogen 50 km rondtoeren. Wreed schoon wegen toch in Wallonie. Het slakkegangetje zint Stefaan niet en hij trekt een wilde demarrage op gang, daarin gevolgd door Romein. Beide heren steken op de koersdirecteur na alleman voorbij en zullen 75 minuten vroeger dan het LOVpeloton in Hoegaarden finishen. Het LOV-peloton dan : het doet zoals ervan verwacht wordt, dus het rijdt grandioos verloren. Dat geeft dan op zijn beurt aanleiding tot een drankstop, want een mens moet toch overleggen. Jos Geulinckx put uit zijn ervaring als TW-er en kan ons allen de Kluis binnenloodsen, als laatsten dus.

Middagstop. Handig als LOV is, zitten we toch als eersten te eten en drinken. Jeff Stock komt aanzetten wat later gevolgd door Oscar Spreutel. We vernemen met verbazing dat Jan Laeremans geveld is door spit ("het lendenverschot") t.g.v. de minivoetbal (door het bestuur met glans verloren overigens).

Rond 14 uur mogen we nog eens 40 km rijden. De organisatoren hebben zichzelf overtroffen want zelden hebben we zo'n mooi parcours voor de wielen geschoven gekregen : smal, landelijk, rustig, mooie landschappen. We genieten van zon, omgeving en oliedamp. Vanzelfsprekend is het weer LOV dat integraal uit de bocht gaat richting toog. De organisatoren beginnen de mannen met de petten te appreciëren. Als laatsten komen we weer in Jodoigne aan. Spijtig dat we er zijn, want het parcours was werkelijk superb.

Allen naar de gemeentelijke feestzaal waar we in plechtige-communiesfeer avondmalen. We worden uitermate gevoed en gelaafd. Op de koop toe wint LOV de beker van de alle-merkenclub met het meeste deelnemers. Zegedronken nemen we afscheid van onze Walloonse gastheren. Om onduidelijke redenen laveert een deel opnieuw de Kluis binnen. Hadden zij daar misschien iets verloren ?

Patrick Peeters  
Boekje 38 - 4/89

## De eerste LOV-driedaagse : Leuven-Nassogne-Leuven

Dirk Claes is nooit vies geweest van honderden kilometers afmalen met zijn groen-groene Traction Avant. Vroeger nam hij deel aan zowat alle internationale raids door de Citroën club van Hervé opgezet. Logischerwijze kwam van hem het voorstel aan het bestuur om een eerste driedaagse in te richten. De respons lag boven zijn en onze verwachtingen, vooral als je in aanmerking neemt dat vele deelnemers voor maandag 30 april een verlofdag moesten opnemen.

De deelnemers, hun gezin, hun voertuig :

1. Dirk en Nicole Claes met Stefanie, Oliver en Dennis : de 11 BL zat vol vouwwagentjes en andere babyspullen.
  2. Geert en Lieve Collaerts met Hannelore en Julie in de Mercedes.
  3. Oscar en Hélène Spreutel met Volvo "The Saint" P1800.
  4. Stan en Chantal Van Laer met Ann-Sophie, de jongste deelneemster. Kon moeilijk mee op de Zundapp, dus maar in de BMW met Catherine "Bibiche", ega van ...
  5. Romein Vandenbosch, solo (slim) op Gillet 500 cc army-style
  6. Lucien en Jeanne Parijs met Panhard 24
  7. André en Greet Rondou met Traction
  8. Jan en Lena Laeremans met BMW 321 cabrio
  9. Jos en Fernande Geulinckx en Charlotte, Renault Caravelle Cabrio
  10. Jos en Frieda Wuyts met TR3 die zijn tweede sortie maakte
  11. Jeff en Wies van de Stock met MG PA
  12. Johan en Fabienne Thiry : TR3
  13. Luk Degreef en Imme Haemels, Karmann-Ghia
  14. P.P. en voorouders (oudste deelnemers) met 15/6
  15. Eric Van Overmeire met Mercedes takelwagen (zonder takel weliswaar; toch wedenschap gewonnen)
  16. Marleen Drieskens en Kristoffel Mulier met de R18 op gas van mama, wegens Amazon in spuitcabine en P1800 in Amerika. Verder leest u de uitvaart van de R18 : RIP
  17. Onze huisdrukker Raymond Parijs (zoon van de vader) met Lisette en Lucia
  18. (Vanaf de tweede dag) Roger en Denise Micha met Buick '26 Cabrio
  19. Aller-retour op dinsdag : Albert en Annemie Goossens met Spitfire
  20. Aller-retour op dinsdag : Kenneth en Anita Brooks met TR3
- Als ik goed kan tellen, maakt dat 17 oldtimers, 3 newtimers, 40 volwassenen, 7 kinderen.

LOV leeft.

Zondag : De organisator zorgt voor enige sensatie door te laat aan de start te verschijnen. Groot volk laat altijd op zich wachten. We rijden in kolonne, geruggesteund door de takelwagen. Na een uurtje eerste stop aan de grotten van Folx les caves : een onderaards labirint ooit door mensenhanden uitgehouwen in tufsteen. Het is anders flink koud daar beneden : ik vraag me af wat die trollen daar verloren hadden : vijf frank, aardolie, hun verstand ? De eigenaar gids evoceert met verve de geschiedenis van het gangenstelsel : uithakken van de gewelven van boven naar onder, toevlucht voor roversbenden en priesters op vlucht voor de revolutie, onderduikadres voor geallieerde piloten, champignonkwekerij ...

Bij het verder rijden richting Ardennen worden wegen en landschap altijd maar mooier. Bij de watermolen van Gesves drinken we een eerste keer. Het zal niet de laatste keer zijn. We treffen hier ook Jos en Frida Wuyts die ons al van Nassogne tegemoet gereden

zijn. Naar het schijnt, had het daar nog min zeven gevrozen, terwijl het nu volop zomert.

Via Ciney en Marche komen we na 124 km bij ons einddoel Nassogne, domein Les Forges van de christelijke metaalvakbond. Een echt dorp met in het midden de kerk en daarrond een schooltje, gemeentehuis, politie en zo. Het vakantiedomein is up-to-date, inclusief een stroomgenerator die continu dieselt. We worden ingekwartierd. Dan apero, dan boef, dan bar. Ik ben de enige van het gezelschap die maandag moet werken. Ik ruil dus de toog in voor de weg naar Leuven. De 15/6 heeft er duidelijk zin in, ik ook, de wegen liggen er volstrekt verlaten bij en in een recordtijd ben ik weer thuis, minus enkele lampjes en schakelaars die het begeven hebben onder een te grote stroomopbrengst.

Maandag : ik geef een uur spelling aan 5 Economische, een uur communicatiemedia aan 6 Moderne Talen, een uur Engels aan 5 Grieks en dan weer naar Nassogne voor de lokale rondrit van 60 km. In de voormiddag blijkt er heel wat gewandeld, geklommen en abgeseilt te zijn; wanneer ik omstreeks halfdrie arriveer, komen de meesten binnen van een uitje naar Saint-Hubert. We krijgen een uitermate mooi parcours onder de wielen geschoven. Het kwik wijst 25 aan, niets kan de pret nog drukken. We ronden af met een bezoek aan het museum voor plattelandsleven, Fourneau Saint-Michel. Het Bokrijk van de Ardennen, dus op zijn Waals, met zeven huizen en nog minder bezoekers. Gelukkig is er L'Auberge du Prévost waar we werkelijk zeer goed eten : Jeff Stock smikkelt zo hard dat hij even zwijgt. LOV vreet zich ei zo na te barsten. Op de terugweg is er effe paniek op een helling als de chauffeurszit van de Mercedes achteruitschiet en Lieve Collaerts de pedalen moet lossen. Tergend traag loopt de Mercedes achteruit, maar wakere Jos en Geert kunnen erger voorkomen. Dat was de tweede banale panne : tevoren was de nummerplaat van Stans motor afgeknapt.

Voor 's avonds hadden Kok en Stock animatie in petto. Eerst zien we onszelf nog evolveren via Stoffels videobeelden. Dan volgde een gevreesde parkwis. Gevreesd want het vergde enig aandringen en foefelen voordat drie koppels zich lieten bevragen. Jan en Lena halen het met punten op Stan-Chantal en Romein-Catherine. Ik wil gaan pitten, maar dat valt aardig tegen met dertig graden onder het dak. De barman houdt het om 12 uur voor bekeken en LOV gaat zonder koelvloeistof de tweede nacht in.

Dinsdag : iedereen is dus vroeg en fris uit de veren. We hadden amper ontbeten of Ken-Anita en Albert-Annemie staan al aan de voordeur. De kas betaalt de zoveelste toernee als heildronk. In Houyet eten we in etablissement La Marquissette, uitgebaat door een Vlaams koppel. Eerst nog de rijtuigen stallen bij boer Jan. Boer Jan heeft zo'n uitgebreide veestapel dat hij een stal ingericht heeft als kraamafdeling. Een pasgeboren kalfje ligt nog na te bibberen van de emotie. De moeder toont haar keizersnede aan twee hoogzwangere vriendinnen. We duikelen een halve namiddag het restaurant binnen.

Aan alle goede dingen komt een eind. De kas betaalt nog maar eens de laatste toernee, Dirk en Nicole delen de memento's uit, nog zestig kolometer scheiden ons van de werkweek. Op de Naamsesteenweg worden we opgehouden door een wielervedstrijd natuurlijk ! Ik heb drie dagen prachtige vakantie genoten, de mensen zijn zonder uitzondering gelukkig, drie dagen zomer op een rij, 320 km zonder panne. Voor herhaling vatbaar, zou ik zo zeggen.

Patrick Peeters

Boekje 50 - 5/90

## Geef maar Gas ...

of hoe de rally Leuven-Nasogne-Maaseik-Leuven een staartje kreeg ...

We schrijven dinsdag 1 mei 1990, en het is reeds 5 uur in de namiddag. De preezidan van LOV heeft net zijn dankwoord voor de medewerkers van de rally achter de rug en Dirk Claes heeft net, in het kader van de alfabetiseringscampagne, de telmachientjes uitgedeeld. In gedachten verzonken probeer ik de kaart van België voor mij te roepen om de kortste weg naar Maaseik terug te vinden. Enfin, er wordt mij aangeraden om naar Leuven te rijden en daar de A2 richting Hasselt te nemen. Zoals alle goeie raad heb ik deze rijrichting ook in de wind geslagen.

Tuut, tuut ... zoals het hoort verlaten we blij en voldaan van de prachtige driedaagse de parking van de discotheek. Marleen leidt me, als een ervaren co-piloot, langs korte binnenwegjes, naar de geboortestad van de Van Eikes (eerst het ei, dan de kip).

Soit. Met behulp van het telmachientje rekenen we eens vlug uit hoe goedkoop het toch is om op gas te rijden : 308 kilometer voor 250 frank. De Renault 18 (162.000 km, en nog 15 jaar af van het oldtimerstatuut) werd terug voorzien van de nodige brandstof en via de vele autostrades en expresswegen die Limburg rijk is, komen we 80 km verder in Dilsen aan. Echter, zo'n 100 meter van het ouderlijk huis van Marleen is er plots een hevig geritsel aan de achterkant van de auto. Ik dacht dadelijk dat de bevestiging van de bumper het had laten afweten, daar die er niet al te gezond uitzag bij onze laatste tankbeurt. Stoppen en een kijkje gaan nemen was de boodschap. Groot was de verbazing en nog groter de schrik toen we vaststelden dat de stalen kabelbevestiging van de gastank het had begeven en dat we die obus als een life-killing device achter de wagen aan het slepen waren. De gasleiding die de tank verbindt met de karburator was overgeknaapt en het gas kreeg de vrije loop. Marleen ook, ... die was in zeven haasten reeds naar huis gerend om te verwittigen dat we waren aangekomen. Dilsen dorp was zo verheugd met onze thuiskomst dat er een delegatie van de rijkswacht ons is komen vergezellen. Deze laatste ging niet akkoord met de geplande barbecue en verwittigde de pompiers. De spuiters aangesneld (20 minuten) in eerste-mei-kleur-wagens hebben dan onz' voittuur wat verder het veld in geduwd en de gastank, nog voor driekwart vol, werd daar volledig afgelaten. Op mijn opmerking dat dit toch nog gevaarlijk was daar het LP gas zwaarder is dan de lucht en over de grond gaat hangen, kreeg ik de repliek dat gecontroleerd gevaar niet gevaarlijk is. Die wijsheid rijker en een gastank armer werd de benzinevoorraad aangesproken en de weg verdergezet naar Leuven toe. Noar aa taas oef noa maa taas, gief moa gaas...

P.S. : Even werd er gevreesd dat het videomateriaal van de driedaagse mee de lucht in zou vliegen. Dat is gelukkig niet gebeurd, we zullen het dus nog kunnen navertellen met beeld en klank.

Bij leven en welzijn,

Stoffel Mulier

Boekje 50 - 5/90

## Een echt Leuvense auto : Delin

Vraag aan Leuvenaars of er ooit een autofabriek in de stad heeft gestaan : de meesten zullen de vraag weglachen. Enkelen zullen zich misschien nog herinneren dat na de oorlog, in de Ateliers de la Dyle, Minerva-jeeps gebouwd zijn onder licentie. Bijna niemand herinnert zich nog Delin, rond de eeuwwende zelfstandig fietsen-, bromfietsen- en automobielconstructeur ! Nu ja, zelfs de kleinkinderen van de constructeur meenden dat van het werk van hun grootvader niets was overgebleven. Tot ...

... we deze zomer van twee kanten getipt werden dat er opnieuw een Delin was opgedoken. En niet eens zover van Leuven. De gelukkige eigenaar was voor een interview te vinden, maar hij bleef liever anoniem. Het LOV-interviewteam bevond zich dus ergens te lande, keek zich de ogen uit en had een lange babbel met de eigenaar.

De Delin staat bij de eigenaar in huis, naast de open haard, op het vloerkleed. Een wat rare stalling, wel zeer gemakkelijk als je de onderkant van een automobiel wil bestuderen. Kan u het zich wat voorstellen : eigenaar, S.V. en P.P. languit kronkelend over de vloer, terwijl drie meter verder de huisgenoten rustig T.V. zitten te kijken. Enfin, het was leuk.

Eerst even de auto beschrijven, want u was er natuurlijk niet bij. Het is een Delin van 1901, open tourer voiturette, op mensenmaat, met 2 + 2 plaatsen. Een mooie, homogene auto, zeer gaaf bewaard en gerestaureerd in 1968 en 1975 (de motor). Een paar dekoetsje met een motor in plaats van berries. Vooraan een massieve koperen carbuurlamp, opzij twee lantaarns voor kaarsen, achteraan een oliepitje. Spaakwieltjes met hogedrukbanden. De spatborden (houten) gaan in een vloeiende lijn in mekaar over. De benzinetank is rechtstaand tegen het shutboard gemonteerd : er is dus geen benzinepomp nodig. Daarnaast hangt een oliekan. De bestuurder moest periodiek stoppen om uit dat vaatje te tappen; dat diende dan in een bokaaltje boven de dash gekieperd, via een gecalibreerde leiding bereikt de olie het carter, waar met spatsmering de motoronderdelen worden gesmeerd. Een groot deel van die smeerolie wordt mee verbrand, het residu kan afgetapt via een kraantje onderaan het carter.

De motor is een klein mysterie op zich. Het is een Kelecom (hoewel Delin ook Dion-Bouton blokjes heeft gebruikt). De eigenaar probeert momenteel de antecedenten van de motorconstructeur te achterhalen. De motortjes werden geconstrueerd in Luik. De motor is een massieve eencilinder van 100 x 90 mm. Hij wordt gevoed door een stijgstroomcarburator, via een inlaatbuis van zo'n 40 cm lang. Er is een automatische inlaatklep, waarschijnlijk bediend door de onderdruk van de neergaande zuiger. De uitlaatklep wordt conventioneel bediend : met een uitwendige klepstoter en een zijliggende klep. De ontsteking gebeurt met een batterij, een trilbobijn (er zijn dus waarschijnlijk geen contactpunten), een manueel verstelbaar ontstekingstijdstip. De bougie staat haaks op de richting van de zuiger en de cilinder. De motor wordt stilgelegd met een hendeltje op het stuur dat de ontsteking uitschakelt.

Het eerste model Delin had een koelradiator bovenop het dashboard geplaatst. De koeling kon dus gebeuren met thermosifon : het natuurlijke fenomeen dat warm water (uit de koelmantel rond de cilinder) opstijgt (naar de radiator). Bij deze Delin is de radiator (te vergelijken met een hedendaagse convector) vooraan gemonteerd, lager dan de motor. Vandaar dat er een waterpompje moest worden voorzien. Het wordt aangedreven met een riempje afgeleid van de krukas. De watervoorraad zelf bevindt zich onder de chauffeurszit.

Kan u nog een beetje volgen ? Moed houden, er komt nog meer poëzie van de techniek. De motor zit zonder boe of ba vastgeschroefd op het ijzeren chassis : hij veroorzaakt dus enorm veel trillingen. Er is een fors vliegwiel aangebracht om de monocilinder een enigszins rustige loop te geven. De knalpot is ook al speciaal. Het formaat is best te omschrijven als een conservenblik-legerformaat. Schijnbaar heeft de pot geen verder uitlaatstuk. Bij nader toezien blijkt dat hij onderaan een hele serie kleine gaatjes heeft, waarlangs rook en smurrie het milieu inwandelen. En dat gebeurt dus allemaal net onder de voorste bank : de Delin is dus geen auto om in de Brusselse tunnels in de file te gaan staan.

De aandrijflijn dan. We duiken onder de auto en ontdekken allerhande stangen en raderen, ik zou bijna zeggen een volledig torenuurwerk. Maar schijn bedriegt, want na enig giswerk ontwaren we : koppeling, versnellingsbak, kettingaandrijving, differentieel. De koppeling is afgekeken van de toenmalige werktuigmachines : geen Ferodo of ander frictiemateriaal, maar een massief stalen konische koppeling. Om het geheel enige progressiviteit te geven, heeft de constructeur een overdwarse pedaal voor twee voeten aangebracht. Handig is anders : de eigenaar vermoedt overigens dat je minstens drie chauffeurs aan het werk moet zetten om de Delin in goede banen te leiden. De smering van de aandrijflijn (zo'n systeem met druppelteller- doorkijkbuisjes) wordt overigens bediend vanaf de tweede bank.

De versnellingsbak dan. Aha : hier vinden we ook de zwengel om het ding aan de praat te krijgen : langs zij in het midden van het voertuig. Juist ja : daar waar bij bliken speelgoedautootjes de schroef wordt opgedraaid. Er zijn twee versnellingspoken : met de ene kan je drie gangen vooruit, met de andere twee achteruit. Van de bak wordt de kracht via een soliede ketting naar het differentieel overgezet. Twee steekassen tenslotte bedienen de achterwielen.

Het hoofdstuk remmen. Als dra u de neiging bekruipt om te lachen, bedenk dan wel dat de topsnelheid van dit lichte wagentje zo'n dikke twintig per uur is. Er zijn drie remsystemen : houtjes, rubbertjes en een anker. De houten blokjes zijn de hoofdrem : zij grijpen aan op een binnenring van het wiel. Opmerkelijk is dat de kabelbediening ervan een compensatiesysteem links-rechts heeft, om scheeftrekken te voorkomen. De rubberen blokken dienen als handrem : zij grijpen gewoon aan op het loopvlak van de rubberbanden. Het anker is voor gebruik op hellingen : via een kabeltje laat de bestuurder een houten stok uitzakken, die verondersteld wordt op het wegdek enige grip te vinden. Nu ja, in Brugge heb ik de echte koetsen met paarden ervoor gezien, en die hebben schijfremmen op de vier wielen : ook een anachronisme. Voorremmen heeft ons studieobject-uiteraard-niet !

De voorgeschiedenis van deze Delin 1901 :

De auto is door de Veteran Car Club erkend en hij is zonder twijfel van 1901 : in 1902 ging S.A. Delin overigens op de fles. De eerste eigenaar is onbekend. In 1934 wordt de auto al beschouwd als verzamelobject. In 1945 wordt deze Delin eigendom van een groot verzamelaar. Deze man laat de zijlampen vervangen, en een aandrijfriem. In 1968 sterft deze verzamelaar, en in hetzelfde jaar wordt de hele collectie geveild. De volgende eigenaar laat de motor reviseren en tevens een nieuwe ketting opleggen (zonder de oude weg te gooien). Daarna wordt de auto niet veel meer gebruikt, tot hij in de zomer van '90 weer van eigenaar verandert.

*LOV : Waarom hebt u net deze auto gekocht ?*

Eigenaar : Ik zocht al lang naar een koperen auto, iets moois en homogeen, niet te groot, liefst Belgisch, betaalbaar, en vooral van voor 1905, zodat ik er ooit de London to Brighton Run zou kunnen mee doen. Ik had nooit van een Leuvens merk gehoord, maar toen mij een Delin werd aangeboden zei de naam me toch wel iets. Toen ik dan besepte dat dit een unieke Leuvense auto was, heb ik niet lang getwijfeld.



*LOV: Is dit het enige overblijvende exemplaar ?*

Eigenaar : (duikt onder in zijn stapel documentatie en komt weer boven met een aantal foto's). Nee, er staat een Delin in een museum in Uruguay, meer bepaald Montevideo, overigens de eerste auto in Uruguay !!! (Ik weet niet waar ik het heb : de eerste auto in Uruguay een Leuvenaar. Ik zwel van trots : Stefaan is maar een ordinaire gastarbeider uit Limburg en blijft kalm. Ik maak het vaste voornemen voor de rest van mijn leven naast mijn schoenen te lopen van pretentie).

Eigenaar gaat verder: En dan is er nog die gebombardeerde Delin, die een aanvaring had met een V2, maar ik heb op foto's gezien dat die niet elegant is hersteld : veel te hoge opbouw en zo.

*LOV : U hebt ondertussen heel wat documentatie opgediept. Wat is typisch voor een Delin ?*

Eigenaar : De firma Delin ging prat op de degelijkheid van de constructie en de gebruikte materialen- wat overigens van vele Belgische auto's kon worden gezegd. Kijk eens naar de voorwielophanging met verticale fuseepennen, de tweede pook voor de achteruit en het werkingsmechanisme daarvan met inspringend tandrad. Verder is er de elegantie van het koetswerk (zeg wel koetswerk); de fijne krul in de leuning van het achterzitje wordt stijlvol gerepeteerd in de leuning van de voorbank. Zie sierroosters opzij, koperen plaatjes met de naam van de fabriek bij de marchepped, koperen opzetstukken geklonken op de motorkap.

*LOV : We hebben al veel meegemaakt, maar dit is toch de eerste keer dat we een auto aantreffen naast de open haard in de living.*

Eigenaar : Zoiets zet je toch niet ergens in een garage. Nu heb ik er alle dagen plezier van, kan al eens over zijn kopke strelen en zo.

*LOV : U hebt contact opgenomen met de familie van de fabrikant ?*

Eigenaar : Ja, via mijn schoonouders ben ik zeer toevallig in contact gekomen met een kleinkind van Delin. Zeer sympathieke mensen, helemaal geen autofreaks of -kenners, maar toch zeer aangedaan bij het zien van een auto met hun naam erop. Ja, dat deed hen iets. Ze hadden er nog nooit een gezien. Ze dachten trouwens dat er geen exemplaar meer bestond.

*LOV : Gaat de auto een sierstuk in het salon blijven ?*

Eigenaar : Ik ga ermee rijden, indien mogelijk een London to Brighton Run. Ik ken de Engelse rally's, b.v. de RAC-Norwich; dat is tof, zelfs bij Engels weer. Toen de auto hier aankwam, hebben we er een weekend in de tuin mee geëxperimenteerd : opgekrikt achteraan om te zien hoe alles werkt. Veel rook en trillingen alvast.

*LOV : Is dat nu het type auto waar u wild van wordt ?*

Eigenaar : Eigenlijk niet, ik zie veel liever Engelse en vooral Italiaanse sportwagens. Maar dit is natuurlijk iets speciaals, zoiets mag altijd in een collectie. Een auto moet een ziel hebben, en elke echte auto met een ziel heeft iets speciefs dat een andere nooit zal hebben, van zulke auto's houd ik. Auto's van vandaag zeggen mij niets : zo'n ... (weggelaten omdat anders veel LOVers op hun achterpoten gaan staan) dat spreekt me niet aan. Het ergste vind ik nog auto's met bewuste retro-trekjes.

*LOV : Bedankt voor het gesprek, en nu nog een bede : mogen we deze auto exposeren als dé blikvanger van onze tentoonstelling in juli 1991 ?*

Eigenaar : No problem, wanneer moet ik hem brengen ?

Patrick Peeters,  
Boekje 54 - 10/90

## Wat niet in Van Dale staat

Autobiografie : beschrijving van de levensloop van een auto.

Auto-de-fe : Spaans voor : auto bijna helemaal defect.

Autobox : demonstratiesport bij de volgende Olympische Spelen. Zeer spannend wordt de kamp tussen Hyundai Pony en Jaguar.

Autobusdienst : de meeste bussen worden in familiekring begraven.

Autobushalte : zin van Feldwebels, meestal gevolgd door "Ausweis" "Auschwitz", of "Papier mit".

Autobusverkeer : wordt door de meeste buschauffeurs niet toegelaten, want op een bus vrij je nooit alleen.

Autochroom : wordt ook wel chrome genoemd.

Autochtoon : geluid van een claxon die nog alleen een raspnd geluid uitbraakt.

Autochtoontje : koosnaam voor de meelijwekkende occasionhandelaar Toon.

Autocratie : ook geschreven autokrassie : Nederlandse uitspraak voor "kleine beschadiging van de lak".

Autocrematie : bij bepaalde merken floept op het dashboard een lichtje aan als de auto niet dicht is.

Autodroom : Ferrari.

Autoen : zie ook Citroën, zoeven, poepen, geïllustreerd

Auto-erotiek : zie achterbank.

Autogaam : je hebt monogaam (één vrouw), bigamen (twee vrouwen) en autogamen (met hun auto getrouwd).

Autogamie : riep Felix verbaasd uit, toen bleek dat Mie met de Lada kon rijden.

Autogas : hoe meer mensen je meeneemt, hoe groter de kans.

Autogeen : antwoordden de mensen in '40 toen den Duits de auto kwam opeisen.

Autogiro : nog op te richten afdeling van de chiro; tegenhanger van de zeescouts.

Autograaf : comte De Dion was zo iemand. Niet te verwarren met de graafauto of autograaf.

Autograferen : het aanbrenge van nummers in autoramen om diefstal te voorkomen.

Autografie : een nog jonge autograaf.

Autogram : wie een auto bestelt, zegt : "Ik had graag een miljoen autogrammen a.u.b.". De verkopen zal dan antwoorden : "Mag het ietsje meer zijn" ?

Autohandel en autohandelaar : zie rubriek "gedwongen openbare verkopen".

Autoherstelplaats : preventorium waar zieke auto's weer op krachten komen.

Autohoren : zei den Duits die boer Jan zijn auto kwam opeisen.

Auto-injectie : bijvoorbeeld : ontstekingskaars, nadieselen, pingelen.

Autokap : maar boer Jan wou eigenlijk zeggen autokaputt, toen den Duits de auto toch gevonden had.

Autokritiek : zie autogids.

Autokussen : zie auto-erotiek.

Autoleraar : S.V., P.P. en vroeger ook S.B.

Autologisch : dat vinden wij allemaal.

Autoloos : riep den Duits kwaad toen de opgevorderde auto niet wou weggrijden.

Automaat : passagier bij car-pooling.

Automatenstaal : wie eraan denkt car-pooling te gaan doen, kan een proeflading passagiers aanvragen, een automatenstaal dus...

Automat : schrikbeeld van een autospuiter.

Automatie : kleine Hollandse passagier bij car-pooling.

Autoped, autopetten : houdt de oren warm.

Autopootje : bevel gegeven aan auto die als huisdier gehouden wordt.

Autoprostitutie : publieke auto.

Autopolis : Zweeds voor verkeersagent.

Autorit : vroeg Ugo, "Of gaan we te voet" ?

Autoscooter : vis noch vlees.

Autosnelweg : zei de Ghanees die de diefstal van zijn Mazda kwam aangeven

Autospuit : viezerik.

Autosuggestie : Trabant, FSO, Skoda, Dacia, Polonez.

Autotocht : maar is de auto dicht ? Zie onder dat trefwoord.

Autotrekker : zie onder auto-erotiek.

Autotype : "Hij is niet meteen een uitgaanstype, meer het autotype". Klacht van de LOV-dameskring.

Autovaccin : Marly, Bardal, Dinitrol, Waxoil, Tanik.

Autoval : Kennedytunnel, Wommelgem, Bertem, Grote Ring, Aalter.

Autoverkeer : zie nogmaals auto-erotiek. Minister Dehaene heeft er al zijn buik van vol.

Autoweg : de eerste woorden van die Ghanees, later bij aangifte veranderd in "auto-snelweg" of : programmapunt van Agalev.

Patrick Peeters

Boekje 55 - 11/90

## Jeff en Dirk zijn weer op pad

Het is maandagmorgen. Een semi-amfibiewagen houdt halt aan nr. 7 in de Berrekenstraat. Een guur individu dwaalt om 7.20 uur rond mijn woning. Ik merk op van achter mijn gordijn dat het niet Saddam Houssein is, maar Jeff met zijn geweldige stock.

Vandaag moet de tweede driedaagse geboren worden. Na een tasje koffie en een sneetje landkaart zijn we weg. De eerste 50 km zijn geen probleem, want binnen die straal voelen we ons nog thuis. In Villers la Ville worden we verwelkomd door een zwart stuk hondevlees dat graag aan mijn broek wil hangen. We spreken af om de 18de mei een tas koffie te komen drinken, en de kuisvrouw zegt dat dat mag.

Verder langs mooie wegen, oei, zijn die wegen wel mooi genoeg, niks aan te doen we moeten er door. Ineens trekt Jeff zijn stuur naar links, zodat ik met mijn bovenste rond lichaamsdeel de passagiersdeur streel. Hij had gelijk, een uniek kader voor een aperitiefke, we bevinden ons in het kasteel van Grepinnes. Daar worden we in de kelderkeuken ontvangen door Baron Pirmez, zijn vrouw, een Chinese schone en enkele bejaarde vrienden die samen een varken in stukken aan slaan zijn. Op het kolenfornuis staan enkele dampende bouillonpotten te pruttelen. Na een beleefde smeebede, en hun nieuwsgierigheid gewekt te hebben om onze autootjes te mogen zien, gingen zij uiteindelijk akkoord.

Terug in onze Japanse zelftrekker naar Walcourt waar we zullen eten en een bezoek brengen aan een geweldige watertoestand. De barrage de l'eau d'Heure... Een franstalige zeemeermin die naar Ardeense ham ruikt, geeft ons de nodige uitleg, alles O.K. en wijle weer weg. Het is hier wel indrukwekkend mooi, en zeer rustig, we zijn weer gelukkig. Na 20 km zijn we in het kasteel van Chimay.

De dame die ons zou ontvangen staat klaar om haar hondje (geplekt kalf) te laten pipi doen. Zij herkende onmiddellijk mijn rapekoppeke want het is al de tweede keer dat ik deze toer doe. We spreken prijs, uur, parkeerplaats af voor een bezoekje aan dit prachtige kasteel. Het is ondertussen al 12 uur en onze buik begint te grommen. Nu recht naar ons hotel waar we zullen verblijven. Eerst en vooral laten we ons de soep, de steak en een puddingske smaken. Aan de receptie moet er nog heel wat afgesproken worden. Wat een geluk, die lelijke blijft zitten en die andere die waarschijnlijk de prijskamp van de allermooiste borsten van de Ardense heuvels heeft gewonnen, kijkt heel verliefd. Maar spijtig genoeg niet naar mij. Jeff heeft buiten zijne MG nog iets dat ik niet heb ?? Terwijl ze voorover gebogen alles noteert hebben we de grootste moeite om onze blikken niet constant op haar paradijs te richten. Ik heb zelfs de neiging me een beetje te bukken, maar ik durf niet. Na een bezoekje aan het zwembad en de slaapkamers is ze nog steeds niet bereid een prix d'amis te maken. Positief is dat de bar tot na middernacht open blijft, op alle kamers is bad, W.C. en T.V. De bedden zijn zelfs voorzien van matrassen, ge moet ni vragen.

Nu moeten we nog onze rondrit ter plaatse en de terugweg uitstippelen, het is ondertussen al 14.30 uur. We zijn het er samen over eens, een bezoekje te brengen aan de Grottes de Neptune, met een ondergronds boottochtje van ongeveer 20 minuten, een klank- en lichtspel, een ondergrondse waterval enz. echt de moeite waard. We hebben dan een rondrit van ongeveer 50 km opgesteld, die dan op het einde er 70 werden. Veel te lang, veel te moeilijk, veel te steile wegen zoms zeer prachtig maar soms door zwarte industriedorpjes. We beslisten om die rondrit maar in te korten en onze notities van ongeveer 2 uur in de prullenmand te werpen. We hebben stof genoeg om een rondritje aan te vragen en dat is wat telt.

Terug naar Leuven, maar hoe, en waar gaan we eten, er is nog werk en het wordt al donker. Tussendoor vertelt Jeff dat het eten hem deze middag heeft gesmaakt, zeker voor zijn prijs. Ik heb toch 5 km nodig om tot de conclusie te komen dat we niet hebben betaald. Weer geluk. Ge moet zeker ook eens een rally organiseren, we willen alle geluk niet voor ons alleen. Onze weg naar Leuven wordt zeer moeilijk. Gewapend met stafkaart (dat is niet de kaart die ik van Staf geleend heb), provinciekaart, schrijfgierief, toeristische gids, restaurant boekje van de provincie Namen op de schoot en een zaklamp in de hand.

Ons uitverkoren restaurant valt best mee, tot we ons geval bloot leggen. Te veel volk, extra personeel, vaste klanten afzeggen, voor dat prijsje ?? En wij met onze staart tussen onze benen weg.

In het volgende restaurant dat momenteel gesloten is "Buiten Seizoen" kunnen we de honden en de katten bijna niet geteld krijgen. Het bureeltje om het menu te bespreken kan nog net de briefwisseling van de laatste honderd jaar dragen. Briefjes geld liggen onder het bureau en tussen de kruiden staat de Pattex, White Spirit, een liter gekabbelde melk, en nog wat andere viezigheid. Jeff en ik hielden het hier voor bekeken. Het beste wat we nog konden doen is recht naar huis rijden. We zullen de terugweg binnenkort wel afwerken. Want we moeten en zullen weer een driedaagse in elkaar boksen waar iedere deelnemer zal van snoepen.

Beste oldtimervrienden : meegaan is de boodschap. Tot op de volgende vergadering.

Dirk Claes  
Boekje 57 - 1/91

## Jeff en Dirk zijn weer op pad - vervolg en slot

Het is maandag 21 januari en zoals afgesproken is Jeff weer daar, zoals die kat en die brief van Elvis Presley. Het is nog heel vroeg, maar we zullen toch weer de hele dag nodig hebben. Het weer valt niet mee en tot tien uur vallen er oude wijven uit de hemel.

We scheren met ons Japans zelftrekkend pantservoertuig over de grote baan recht naar Walcourt. Het is daar aan dat Aqua-Lac-planning geval gesloten. Maar Jeff had beloofd die zeemeermin nat te gieten en aan beloftes daar houden we ons aan. Nu moeten we naar ons hotel om vandaar de rondrit en de terugweg opnieuw ineen te boksen. Onderweg wordt er natuurlijk veel verteld en gezeverd. Zo denk ik bij mezelf : "Ik zal hem eens fier maken met zijn nieuwe jeep", en zeg : "Da trekt nogal he !..." - waarop hij antwoordt : "d'as wat anders als gij he !...". Wat zeg ge daar nu op. Maar nu serieus, die auto is nogal geëquipeerd, als ge dat vergelijkt met ons ouw miserie, waarin wij soms water en bloed zweten. Bijvoorbeeld hij heeft zelfs een ruitewisser vanachter. Ik dacht direct dat dat diende om achteruit te rijden, maar dat is niet waar, want ge kunt het stuur niet verplaatsen. Het schijnt zelfs dat Toyota volgend jaar een jeep op de markt brengt, met ruitewissers op de zijruiten. Als dat waar is, ga ik zeker naar het autosalon. De techniek staat niet stil he ... Ondertussen zijn we aan ons hotel en de bar is ditmaal open. Deze kans laten we niet onbenut. Bij een fris schuimig glaasje maken we, voorlopig nog, oppervlakkig kennis met de zeer sympathieke baarmoeder. Ze heeft ons zelfs verteld dat hare man den bos in is, maar zij bedoelde dat hij boswachter was.

Onze rondrit loopt gesmeerd, 't is te hopen dat onze auto's dat ook doen. We vinden eindelijk een deftig restaurantje "au plafond leeg", maar rekenen kunnen ze blijkbaar tegenwoordig overal. We glijden door berg en dal met de wind vanachter, het is hier prachtig, de dorpjes zijn niet meer dan drie huizen en een kapelletje. We wringen ons soms door de mesthopen en genieten van de valken en maretakken langs de weg. Dat wordt ongetwijfeld een succes. We hebben al 10 keer gezegd "als 't weer maar meevalt".

Op onze terugweg hebben we weer extra aan onze kleintjes gedacht. Want met LOV op stap is net als met een grote familie. Speeltuintjes overal waar we stoppen, of bezienswaardigheden, een klein wandelingetje om de benen te strekken enz...

Ons laatste middagmaal moet en zal een feest worden. Als het weer het toelaat, zal dat een reuzegrote barbecue zijn met voorgerecht en dessert. Of bij minder goed weer een kasteeldiner in een prachtige omgeving met zicht op onze autootjes.

Na het middagmaal hebben we nog 100 km te rijden, die verdelen we nog met twee haltes. De eerste voor een glas en een wandeling in Crupet en de tweede om de aandenkens uit de delen. Dat zal gebeuren waar we vorig jaar onze rally begonnen zijn, in Café-speeltuin "Au Moulin". Zodra we eindelijk de Naamsesteenweg bereikt hebben, is het recht naar Leuven. Ik ben er zeker van dat we die namiddag voldoende bochten zullen hebben verwerkt.

Inlichtingen i.v.m. de prijs en de inschrijvingen volgen in een later infoblad. Jeff en ik zijn blij : het is weer gelukt, de 2de keer en zeker niet de laatste. Speciaal wil ik toch nog even Jeff danken voor de steun en het geduld tijdens ongeveer 80 km voorbereidingsritten.

Dirk Claes  
Boekje 58 - 2/91

## Zondag 14 april : LOV ziet ze vliegen in Jodoigne

Na twee Jodoigne-rally's is voor de LOVers een kleine mythe ontstaan : slecht en koud weer, de sfeer van plechtige-communiefesten, Albert Goossens die spraakstoornissen krijgt etcetera.

Vol verwachting trokken we dus allen weer de taalgrens over. Allen min één dan, want Eric had van de organisatoren te horen gekregen dat hij met zijn DS-ambulance niet welkom was, wegens auto te jong en rally overcompleteet. Vloekend en scheldend hebben we hem in de Dijlestad moeten achterlaten. Momenteel gaat het weer iets beter met hem, zo wordt ons gemeld.

Op een onmogelijk vroeg uur op een zondag, nog voor de LOVers gewoon zijn naar de vroegmis te gaan, maakten de volgende equipages zich op :

Stoffel en Marleen met de P1800 S

Stanny op Salira 200 S

Dirk en Nicole Claes en Claesje-in-wording in Onze BL

Romein Vandenbosch en Tom Van den Ende samen met mij in de 15/Six

Geert Collaerts en Hendrik De Vries in MGA

Kenneth Brooks en Robert Leroy in de TR3

Albert Goossens en Annemie in Spitfire MK2

Ludwig Genie en echtgenote ditmaal met de Chevy Corvette

Oscar Spreutel en Helene met Volvo P 1800 S

Francois Boets en de hele familie in de Ford 1934

Vader, moeder en zoon Romanus met BMW 700

Van de afwezigen willen we vooral ons trouwe echtpaar Jeanne en Lucien Parijs vermelden. Lucien blijft natuurlijk liever bij zijn vrouwtje die momenteel thuis uitrust na een verblijf in het ziekenhuis. Veel sterkte gewenst, we missen jullie.

Later op de dag doken nog op : het ouderpaar Peeters-Claes, die voor de namiddagrit een zitje wisten te bemachtigen in de Traction van Dirk; Luc Thiels en Jacques Van Lint met Austin Healey, Jeff Stock en Wies, Anita Brooks en familie, Jan Laeremans en Lena, Johan Verlinden. Samen 31 LOVers van wie twee zwanger, als dat geen voldoende opkomst is ! Zoals uit het volgende zal blijken : nee dus.

### De koersfeiten

Het weer zat behoorlijk mee, al duurde het wat eer de zon door de mist brak. Voor de start was uitgeweken naar de parking van een nabijgelegen supermarkt. De inschrijving verliep dit jaar zeer vlot, zelfs voor LOVers die niet ingeschreven waren. Bij de start namen Stanny en Stoffel een valse start met een caddy met LOV-plaat : zelfs minister Michel op de startlijn vond het een meer dan geslaagde grap. Met deze stunt was meteen de toon gezet, want LOV zou de rest van de dag verder stout zijn.

Eén meter na de startlijn gooien de echte LOVers hun roadbook, souvenir en vragenlijst in de beek, waarna ze met verlicht gemoed maar zonder vaste plannen de natuur inrijden. In het achterhoofd de idee : "Zolang er een deelnemer voor ons rijdt, kan er ons hier niets gebeuren." De voormiddagtrip bedroeg nominaal een zeventig kilometer, ditmaal door de prachtige Gobertange streek. Wij Leuvenaars kunnen alleen maar jaloers zijn op dergelijke wegen. Op de kassei na Hoegaarden verliest Stoffel zijn uitlaat, de wieldeksels van de Chevy van Ludwig vliegen hem om de oren, de 15/6 haakt met zijn spoorstang achter de ophanging, enfin we kunnen ons weer niet inhouden van het lachen en gaan dan maar wat drinken aan de visvijver van Neerijse. Dat we daardoor vele deelnemers op een dwaalspoor brengen, zal ons een zorg wezen. Toch slagen we erin



toch nog behoorlijk tijdig weer in het Atheneum van Jodoigne te zijn voor de middags-top.

Tijdens het verorberen van de broodjes tel ik stiekem het wagenpark : 110 stuks, waarvan een hele resem recente exemplaren. Toch wel een aantal bijzonderheden zoals een AC Cobra, een heel speciale Austin, prachtige Lancia's en Alfa Romeo's.

Om halftwee wil heetgebakerd LOV al aan de tweede boucle beginnen. Eén van de organisatoren springt voor de auto van Kenneth om hem daar te houden. De advocaat en de melkman doen hem van deze poging afzien. We stuiven weer de velden in, met natuurlijk de rest van het wagenpark achter ons aan. Amper een kilometer verder wil de Chevy van Ludwig geen poot meer verder. Alleman moet ons weer voorbij, sommigen met merkbaar leedvermaak. De TW-man diagnoseert vapour-lock, en herstelt het euvel. Even verder trekt Stanny de gaskabel van zijn Salira in twee. We halen het hele peloton in, want die doen toch niets anders dan vragen invullen. Na alweer een ingelaste stop rijden we behoorlijk verloren in het decor. We zijn duidelijk niet de enigen die de boer opgaan. Inboorlingen zetten ons weer op het juiste spoor naar Jodoigne.

Tijdens editie '90 verliepen er drie uren tussen arrivee en proclamatie, wat LOV de kans had gegeven te diep in het glas te kijken. De organisatoren hadden hun lesje geleerd en ditmaal ging de afhandeling heel wat vlotter. Prijzen waren er gelukkig niet, anders had J.S. zijn huzarenstukje kunnen overdoen. Van de vijf bekertjes werd er één om onduidelijke redenen niet uitgereikt, wat maakte dat LOV zonder één enkele trofee naar huis moest. We zijn de grootste club, maar ik vermoed tegelijk de stoutste !

Bilan :

Zeer goed georganiseerde rally, fun gegarandeerd door LOV, prachtig landschap, maar eentalig Franse vragenlijst een aantal kleine incidentjes ten nadele van LOV doen het vermoeden ontstaan dat Vlamingen en Walen effectief uit mekaar groeien, zelfs al hebben ze dezelfde hobby.

Spijtig ...

Patrick Peeters  
de avond na de feiten  
Boekje 61 - 5/91

## Een tweede driedaagse : Leuven - Cul-des-Sarts

Onze eerste driedaagse naar Nassogne was zo'n succes gebleken dat de clubkas er bijna aan failliet ging. Het hotel zelf is overigens kort na ons vertrek failliet gegaan, al zie ik geen verband met het verblijf van LOV aldaar. De leden schreeuwden het hele jaar door : "We want more" en zoiets werkt bij organisator Dirk Claes als een rode lap op een stier : er kwam een tweede driedaagse naar Couvin, vlakbij de Franse grens. Niet alleen het aantal af te malen kilometers steeg, met het aantal deelnemers ging het navenant. In '90 deden 20 voertuigen en 47 personen mee, nu zag de startgrid er als volg uit :

1. Dirk en Nicole Claes met Stefanie, Oliver, Dennis en nog eentje in wording
2. Geert Collaerts solo in MGA
3. Lieve Collaerts met Hannelore, Julie en Fernande Stas met dochter in de Mercedes
4. Stan van Laer bereed zijn Salira
5. Catherine en zussie Chantal met Anne-Sophie en eentje in wording in de tweepeka
6. Oscar en Hélène Spreutel
7. Romein Vandenbosch met gerestaureerde Gillet 500 cc.
8. Lucien en Jeanne met Dyna Panhard
9. Schrijver dezes
10. André Rondou met echtgenote en zoon in TAV
11. Eric met takelwagen : het nuttigste voertuig van dit evenement (lees verder)
12. Albert, Annemie en Raf Goossens plus invit e maakten de maidentrip in de Ford T
13. Robert en Krista met Amilcar koersmachien
14. René Van den Eynde en echtgenote en de ouders van Dirk in een Snoek
15. Jan Laeremans en Lena in de BMW
16. Ingrid Laeremans met lief in de ouderlijke Spit
17. Jef en Wies in MG
18. Luc Vanden Broek op z'n Triumph-motor
19. Mevrouw Vanden Broek met kindjes en trailer
20. Jos Geulinckx in zijn cabrio
21. Raymond, Lisette en Lucia Parijs
22. Stoffel Mulier
23. Ludwig Genie en ega met Buick
24. Roger Jacobs en ega met Mercedes 170D
25. Johan Verlinden met vrouw en kroost in DS cabrio
26. Roger en Denise Micha in een vooroorlogse Chevrolet
27. Ivan Mahy en echtgenote met open Ford A
28. Jos en Frieda Wuyts met Big Austin Healy

Omgerekend is dat goed voor 28 voertuigen, knap 50 volwassenen en grote kinderen, 13 kleine kinderen en minstens twee embryonale deelnemers.

### Zaterdag 18 mei

Mij is gevraagd de stedelingen op te pikken op Sint Jacob. En meteen is het al zover, de toon wordt gezet voor de volgende drie dagen, een ongeluk zal nooit alleen komen, laat staan de lekkende benzinetank van de Ford T van Albert. De brandstof druppelt net niet op de uitlaatcollector, waarschijnlijk is het een overloop en dus niet de tank zelf. Albert is ongerust en Annemie nog meer. Waar is die brandblusser ? Tenslotte vinden we op het plein een kurken stop waarmee het lek vakkundig wordt afgedicht. Stefan wuift ons uit.

De eigenlijke start wordt gegeven op de parking van Restaurant Chateau-de-Namur. Stoffel loopt er wat zorgelijk bij, niet alleen omdat hij Marleen moet achterlaten, maar

vooral omdat zijn ontsteking doldraait. Iedereen is perfect op tijd, dus waarop wachten we nog ? Naamsesteenweg, Weertsedreef en zo naar Huldenberg waar de Parijzen aanklappen en verder naar Overijse waar Micha-Mahy zich aansluiten. Nu is de LOV-boat volledig. De eerste emoties worden doorgespoeld in Villers-la-Ville. Voor de eerste keer zie ik met hoeveel mensen we eigenlijk zijn. Als iedereen is bijgepraat, zetten we koers naar Gerpennes.

En nu begint het, beste lezer, en het zal tot drie dagen later in de Rattemanspoort voortduren : pech en pannes, drummen om de takelwagen. Het festival wordt ingezet door Ludwig von Buick. In een of ander boerengat houdt het ding het voor bekeken en daarmee basta. Nog een tweetal keer kunnen we de Buick een honderdtal meter laten rijden, dan zijn we het beu en hij gaat de takelwagen op.

Gerpennes is een privé-kasteel, maar voor LOV gaan alle deuren open. De Sangria wordt geserveerd op de takelwagen. Madame la Baronne keurt en drinkt mee. Roger Micha en Yvan Mahy zijn de Buick ondertussen aan 't restaureren. Hij verlaat Gerpennes op eigen kracht.

Amper heb ik het kasteel achter mij gelaten of ik tref Robert aan in de wegberm. De Amilcar, die nochtans probleemloos een vierdaagse in Reims geklaard heeft, wil niet meer van zijn magneto-ontsteking weten, Robert puzzelt er een andere aan en we kunnen weer verder, zij het voor even. In het midden des velds gaat nummer twee de dépanneuse op. En zeggen dat vorig jaar de takelwagen niet heeft gediend !

In Walcourt hebben de Walen een dam opgeworpen en aquaria uitgezet. Als dessert van onze picknick wordt een melige film opgediend. Romein valt na vijf beelden in slaap en bij Oliver en Dennis lost de zandman bij containers. Robert en Jos Wuyts hebben al dat spektakel gelaten voor wat het was, en nog maar een een magneto gereviseerd. De Amilcar blijft sprakeloos en gaat gelijk weer de takelwagen op. Wat nu gezongen als er weer iets misgaat ?

Walcourt-Chimay wordt voor Ludwig, Chris, Krista, Robert, Eric en ik een ware nachtmerrie. De Buick geeft op elke helling de geest. We proberen zowat alles : benzinepomp, brandende gazetten, afdreigen, schoon woorden geven. In de aangevoerde benzine zit meer steenslag dan fluidum en we doen de carbu open. Dat brengt toch enig soelaas en we bereiken het kasteel van Chimay. Ik ben nog niet uit mijn auto of er staan al twee van mijn oud-leerlingen bij.

We bereiken dan toch het hotel, al is het acht uur voor we aan tafel gaan. Om twaalf uur is de bar al leeg, LOV onder zeil of aan 't restaureren. Iemand heeft Robert om halfzes aan zijn stel magneto's horen timmeren. Frieda Wuyts houdt vol dat om vier uur iemand een proefrit heeft gemaakt.

Pinksterzondag. Het is de bedoeling dat vandaag de eigenlijke, plaatselijke rally wordt verreden. De Amilcar rijdt nu, de Buick kampt met een bandenprobleem. Zelfs met de zware Austin Healey als bandenpers wil de band niet van de velg. We duikelen de Grottes de Neptune in, behalve Albert die verder aan zijn Ford puzzelt. We luisteren naar de gidse en de LOV-grollen "Every woman's dream" en "Dat groeit hier zomaar in 't wild !". Bepaald benauwd wordt het als we een boottocht maken. Het is ofwel kop in kas of met je hersens langs de wand schuren. Als de lichten uitgaan, beginnen de peuters in koor te huilen. Dan komt het klank-en lichtspel.

We gaan op zoek naar ons restaurant. Oscar, Dirk en Jeff bedelen met verve het eten. Ondertussen wordt het derde slachtoffer, Albert's Ford opgehesen. Na de noen rijdt de hele LOV-kolonne (notabene met de organisator op kop) grandioos verloren. Dat is LOV : de auto's worden gerestaureerd tijdens de rally, een routing wordt nog schever bekeken dan een aanslagbiljet, maar we lachen nog altijd. We passeren aan de bunker van Hitler, maar de Führer geeft niet thuis. Der Krieg ist vergangen.

Veel later dan voorzien begint onze vrije namiddag. Er zijn wandelaars, zwemmers, restaurateurs en vogelliefhebbers doende, een heel pak trekt in verspreide slagorde de grens over. 's Avonds vreten we een koud buffet kaal, Jeff, Dirk en Geert voeren een stukje reizend volkstoneel op.

Sinksenmaandag. L'heure de vérité : geraken we allen thuis, in één keer tenminste ? Of wordt het drummen rond de takelwagen ? De Buick gaat al bij de eerste helling het decor in, maar dat is vals alarm. In feite gaat alles zo vlot dat we zomaar een uur gaan borrelen in een baancafé. Albert, die een halfuur eerder was gestart, komt uit een totaal verkeerde hoek aanzeilen en laveert dan het juiste spoor in. In Walzin is het voor de eerste keer echt warm. We eten ons haast te pletter : Krista zal in de Amilcar dutten ! Mijn 15/6 begint het alsmaar slechter te doen : de koppeling pakt minder en minder zodat ik amper nog kan schakelen. Dat loopt slecht af, gelukkig is de takelwagen nog leeg. Luc heeft minder geluk : een gebroken kabel van de koppeling dwingt hem tot opgave, net zoals in alle rally's die hij heeft meegedaan. Kop op Luc, ooit moet het lukken. Voorlaatste halte is Crupet. Ik heb alleen nog maar een derde versnelling die redelijk werkt, de rest zijn tanden. Ik ga even bidden in een grot.

Iedereen rijdt, zij het via verschillende wegen, tot aan de molen van Gesves. Speech, borrel van de kas, Dirk heeft eigenhandig voor iedereen een souvenir gebakken. We nemen afscheid, dat was het dan weer, nu nog naar Leuven. Maar het venijn zit in de staart. Niet doordat iedereen weer op slag verloren rijdt, dat is LOV-standaardprocedure. Wel dat de Ford A voor de tweede keer de trailer opgaat vanwege kortademig. Daar gaat de plaats die ik ambieer, want nu heb ik alleen nog een motor en een bak, niks geen koppeling meer. Twintig kilometer verder vinden we een vertrouwd tafereel : Ludwig onder zijn Buick. Dit keer is het menens : alle olie is weggedruppeld en een drijfstang begint te kloppen. Retourticket meteen voor Eric, want hij moet nog eerst de Ford weg doen. In Blanden steekt Stanny in de kant, ook al terminaal, want niets rijdt zonder ontsteking.

Wat een puinhoop dit laatste uur ! Even later, vlak voor mijn garagepoort, trap ik dwarsdoor mijn koppeling : ik moet me mijn garage laten induwen. Wie kan mij een nieuwe drukgroep, butee en contre-buttee van een 15/6 van 1951 bezorgen ?

#### Moraal van dit verhaal !

Ondanks alle wanbof die we gehad hebben (waar hebben we dat verdiend ?), was ook deze tweede uitgave raak. Bravo Dirk en Jeff. Zei nieuwkomer Roger Jacobs : "Als ik dit aan de afdeling Keerbergen moet gaan vertellen, geloven ze me nooit". Zei nieuwkomer Ivan Mahy (en die is toch wel van alle oldtimermarkten thuis) : "Deze formule is perfect, verander er niets aan".

Het feit dat de kinderen meekunnen, schept raar maar waar een zeer rustige sfeer. Ik denk dat zoiets alleen bij LOV kan. Vandaar dat de clubkas graag alles voor die 13 kinderen betaalt. Of dacht u misschien dat die echt gratis eten, slapen etc.

Het is ons nooit meer gelukt samen te blijven met de auto's. Betekent dit dat we met 28 de bovengrens van ons kunnen hebben bereikt ? Moeten we een tweede depanneur voorzien ? Een expliciete routing meegeven ? Op deze en andere vragen moet het bestuur een antwoord vinden, want volgend jaar zijn we weer weg.

Patrick Peeters

Boekje 63 - 7-8/91

# Feestrede van de voorzitter bij het laatste avondmaal

Dames en heren

Als naar gewoonte wil ik tussen de soep en de patatten even uw aandacht vragen voor een blik op het verleden en de toekomst van ons aller LOV. We zijn weer een jaar verder, en opnieuw zijn we samen bij ons LOV-feest.

Vorig jaar zaten we inderdaad elders. De reden waarom we nu hier zitten, is dat we hopen dat het eten ons hier beter zal bevallen. Vorig jaar waren we namelijk niet content, hopelijk zijn we dat dit jaar wel. We betalen hier ook meer, en als de kwaliteit navenant is, zal wel niemand dat erg vinden. Ik wil er wel op wijzen dat alles inbegrepen is dit jaar, ook de drank. Dit is wel de langste nacht van het jaar, toch is het mijn plicht als voorzitter u erop te wijzen dat u niet de hele nacht kan blijven doorborrelen, want de Rijkswachtcontroles zijn uiterst streng dit jaar. Jeff heeft dat voor ons al eens uitgetest.

De terugblik dan. Het is voor het bestuur een zeer zwaar jaar geweest, en hopelijk hebben de leden van onze arbeid kunnen profiteren. We hadden namelijk voor de eerste keer sinds vijf jaar drie topevenementen : driedaagse, ballon en Breugel-Amicale.

Begonnen zijn we het werkjaar 1991 met een opwarmrally naar Grimbergen. Ik had een toeristisch bezoek voorzien, maar er was een café in de buurt en dus is er niet veel van in huis gekomen.

Dan is er het jaarlijkse gedoe in Jodoigne geweest. Daar hebben we dit jaar alles zelf mee georganiseerd : start, routing, middagstop etc. en toch hebben we de beker die voor ons klaarstond niet gekregen. Ik zou gaan denken dat ze daar niet content zijn van LOV. 't Is misschien maar een gedacht van mij.

We zijn dan nog eens bij de Walen gaan rijden, in Rochefort. LOV was daar met achttien voertuigen ondanks de dreiging van slecht weer. Te onthouden is de race met oldtimers en oldtimers op aanhangwagens naar huis, in groepjes van drie langs evenveel wegen, iets wat we beter niet meer doen.

Dan de driedaagse van Dirk en Jeff. Spijtig dat Dirk niet hier is opdat we hem zouden kunnen bedanken. 28 voertuigen en meer dan 50 mensen waren van de partij. De auto's vielen in panne, onder meer die van mij, de mensen waren content. Volgend jaar gaan er twee depanneurs mee, en voor de mensen krijgen we stilaan een probleem om een hotel te vinden dat groot genoeg is. Dirk heeft al zijn ouders de baan opgestuurd om een geschikte lokatie te vinden.

De ballon aan het Zoetwater had zijn geld opgebracht voor de deuren opengingen. Ik vraag dus nogmaals uw blijk van erkenning voor organisator Romein. We hadden natuurlijk een geweldige publiekstrekker met de Delin, en met beter weer hadden we er nog meer aan overgehouden. Niet dat we klagen, want we kunnen toch weer vijf jaar verder potverteren van de recette.

De Breugel Amicale is een traditie geworden en er kan dus nog moeilijk iets misgaan. Toch hadden we ei zo na een fataal ongeval. Het probleem voor de inrichters was vooral dat wij in Leuven blijkbaar niet erg welkom meer zijn, wat de burgervader in de lokale pers ook moge beweren. We hebben het niet aan ons hart laten komen en zijn zeer gastvrij ontvangen in Diest.

Voor de tweede keer in het leven van onze vereniging is een actief lid overleden, namelijk Rik Vandendriessche. Net zoals wijlen Renaat Celis was Rik een goede vriend van mij, en een graag geziene gast in ons midden.

In Beaulieu is Jacques wel niet dood gebleven, maar het heeft niet veel gescheeld. Voor verdere details zie boekje van vorige maand.

De BFOV-rally was zoals ik had gevreesd niet goed doordat er geen randanimatie was voorzien. Ik blijf erbij dat het de mensen zijn die een evenement maken of kraken, hoe duur, talrijk of gerestaureerd de voertuigen ook mogen zijn. Mijnheer Mahy zal nog een driedaagse met LOV moeten meerijden om te leren hoe hij ambiance moet aanrichten. De rally van Jos en Geert had te weinig deelnemers. Spijtig voor die mannen hun werk, maar ook een hint voor het bestuur om zich te bezinnen over de kleine namiddagrally's. Bij Lucien en Jeanne anderzijds was het dit jaar volle bak.

Onze plannen voor '92 dan. Het motief van het bestuur blijft : "Als het goed is, zeg het tegen anderen; als het slecht is, zeg het dan aan ons".

We doen ons best, wat kunnen we meer doen ? In maart zijn er weer algemene verkiezingen. Pierre Leenaerts stelt zich geen kandidaat meer, we hebben zijn plaats voorlopig opgevuld met Dirk Claes die de laatste twee jaar hard voor LOV heeft gewekt. Zoals u in het boekje misschien hebt gelezen gaan we ook de voorzitterstoel verplicht doen rouleren om nieuwe ideeën een kans te geven.

Zo, mij rest dan alleen nog u te bedanken voor uw komst. Namens het bestuur wens ik u een prettige voortzetting van deze feestavond, een zalig Kerstfeest en een 1992 vrij van alle zorgen maar vol oldtimerplezier.

Patrick Peeters  
Boekje 68 - 1/92

## In de match LOV-Leuvens stadsbestuur is de stand momenteel gelijk

Het heeft er alle schijn van dat onze vereniging het bij de Leuvense vroede vaders finaal verkorven heeft. We vatten even de voorgaande episodes van deze vendetta samen.

In het verleden was de verhouding tussen stad en LOV koek en ei. Het ging zelfs zover dat de Leuvense politie zacht suggereerde dat LOV geen officiële toestemming voor haar rondritten moest vragen, want wij waren toch altijd braafjes in orde met alles. Het spreekt vanzelf dat het bestuur deze slechte raad in de wind heeft geslagen. LOV heeft nog nooit gereden zonder officiële toestemming en ik hoop dat het onder de nieuwe voorzitter er ook zo zal aan toegaan.

De eerste problemen rezen toen wij een lid van de gemeenteraad, tevens Horecapromotor, moesten aanporren ons de beloofde royalties te betalen omdat we op "zijn" markt hadden geshowd. Het jaar nadien stond de Breugel-Amicale natuurlijk op een andere markt, zij het na veel zagen, vijven en zessen. Bij die aflevering van de Breugel Amicale verscheen plots op het terrein een "stille" agent, in burger dus, om te kijken wat wij daar uitspookten. Brute pech voor de malloot die hem had gestuurd : ik heb met F.R. zes jaar in de basisschool gezeten en ik weet dus al lang dat hij undercover werkt. Nog een gedetacheerde van het stadsbestuur was iemand van de stedelijke reinigingsdienst met stootkar en borstel. Zeer efficiënt tegen olievlekken inderdaad.

Het jaar nadien krijgen Jeff en Robert geen toestemming meer om de oldies op Ladeuze (laten we een koe een koe noemen) te zetten. Reden : we hebben olievlekken veroorzaakt.

Ook krijgen zij te horen dat het plein een andere roeping heeft. Een eerste démarche bij de eerste burger van de stad haalt niets uit. Een tweede poging bij een schepen ziet er veelbelovend uit : hij gaat dat eens rap in orde brengen. In de daaropvolgende weken is die wethouder zelfs plaatsvervangend burgemeester, maar hij doet voor ons niets.

Jeff en Robert zijn moegeterd en verleggen de statische show naar Diest. Daar wordt de Breugel-Amicalekaravaan met open armen, gratis DJ en kartons voor lekkende karters ingehaald. Ondertussen staat in Leuven op Ladeuze de kermis, die het plein onder een flinke smurrie achterlaat. Er vertrekt zelfs een motorenkaravaan (dus tweewielers vallen plots wel onder de roeping van Ladeuze) en 's avonds gaan enkele bestuursleden eens polsen hoe het plein er voorkomt : ze kunnen zich amper rechthouden, want de olie loopt van het plein af.

Op een persconferentie laat Robert zich ontvallen dat we in Leuven niet meer welkom zijn. De burgemeester reageert met een open brief in de krant. Ondertussen heeft onze v.z.w. een proces aan zijn broek wergens wildplakken voor de ballon in het Zoet Water. We betalen de werkuren van het stadspersoneel dat de affiches verwijderde, maar krijgen te horen dat er nog een staartje zal komen aan deze zaak.

De politie valt met veel papier binnen bij Jeff Stock. Hij mag op het bureau een verklaring gaan afleggen. Jeff wijst de heren erop dat de verantwoordelijke van de show in de ballon ene Romein Vandenbosch is. De politie belt naar mij voor het telefoonnummer van die Romein Vandenbosch. Ik geef hen dat. Twee weken later belt de politie naar mij voor het adres van die Romein Vandenbosch. Ik geef hen dat. Maanden later belt de politie van Jodoigne aan bij Romein Vandenbosch. Het dossier is nu al dubbel zo dik geworden, want zoals u weet, woont Romein in het Waalse landsdeel, en dus is de hele papierwinkel vertaald moeten worden. Er worden LOV vier overtredingen ten laste gelegd. Nog altijd in verband met de 12 (u las wel degelijk twaalf, twelwe, douze, zwoelf, duodecim, dodexa) affiches van in het voorjaar. Ons wordt ten eerste verweten dat wij

geen plakvergunning hadden. Zoals ik eerder al zei, is LOV altijd in regel, want wij hebben die plakvergunning natuurlijk wel, het hele bestuur heeft ze trouwens op de bestuursvergadering van 6 januari te zien gekregen. Romein is dus niet eens op de andere aantijgingen ingegaan, de agent evenmim, maar heeft hem doorverwezen naar de heer Geert Collaerts, secretaris en archivaris van de v.z.w. LOV. Aangezien de heer Collaerts in het Vlaamse landsgedeelte woont, komt het hele dossier nu weer naar Vlaanderen. Ik verwacht de volgende telefoon : "Politie Leuven, kan u ons het adres van een zekere Geert Collaerts geven ?" Ik ga hen dat onmiddellijk, stante pede, op staande voet, als de bliksem, zonder versagen, zonder verwijl, dus onverwijld, hic et nunc, direct, subiet geven.

Officieel weten wij niet wie ons hier de duvel wil aandoen. Officieus weten wij zeer goed wie zich tekort gedaan, in zijn rapen gescheten en in zijn gat gebeten voelt. Wij wensen die persoon of personen nog heel veel moed in hun strijd tegen LOV. Ze zullen het nodig hebben.

Patrick Peeters

Boekje 68 - 1/92