

# ROVERBLADET

Nummer 133, våren 2024. Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986.



# Rover Club of Sweden

## Styrelsen

### Ordförande

Tomas Börjeson  
Segerlindsgatan 26  
416 53 Göteborg  
Tel 0707-79 82 88  
tomas.borjeson@gmail.com

### Viceordförande

Bengt Alfredsson  
Frösthult Gästre 11  
749 72 Fjärdhundra  
Tel 0705-73 39 77  
bengt@gghus.se

### Sekreterare

Per Hahn  
Lilly Håkansson Gata 4b  
263 64 Viken  
Tel 0702-55 21 94  
per.hahn@telia.com

### Ledamot

Lars-Åke Larsson  
Gillberga  
744 95 Vittinge  
Tel 0224-613 08  
cubo.larsson@gmail.com

### Revisor

Mats Johansson  
Norra Esplanaden 14  
574 31 Vetlanda  
Tel 0703-31 36 29  
furubo14@hotmail.com

### Revisorssuppleant

Anders Albihn  
Styrfarten 18  
417 64 Göteborg

### Klubbshopen & valberedning

Kent Klar  
Brännelidsvägen 6  
517 91 Bollebygd  
Tel 0764-009372  
roverclubshop@yahoo.se

### Valberedning

Bo Hansson  
Vittseröd 319  
243 97 Hallaröd  
0705-701074

### Kassör

Thomas Eckerred  
Österby By 16  
193 91 Sigtuna  
Tel 070-588 4106  
thomas.eckerred@telia.com

### Ledamot

Björn Wennerberg  
Mossängsvägen 28  
429 34 Kullavik  
Tel 0705-950520  
wennerberg@rmforum.se

### Ledamot

Rikke Henriksen  
Sjöhultsvägen 1B  
286 72 Åsljunga  
Tel 0761-62 63 33  
wrong.car@gmail.com

### Revisor

Carola Pettersson  
Skiftningegatan 26 D  
633 54 Eskilstuna  
Tel 0706-248699  
carolapettersson.se@gmail.com

### RCoS Bilförmedling

Tomas Börjesson  
Segerlindsgatan 26  
416 53 Göteborg  
Tel 0707-79 82 88

### Referensbibliotek

Bengt Alfredsson  
Frösthult Gästre 11  
749 72 Fjärdhundra  
Tel 0705-73 39 77  
bengt@gghus.se

### Valberedning

Steve Pike  
Produktvägen 16  
246 43 Löddeköpinge  
Tel 046-71 23 23

### Valberedning

Gunnar Björkenor  
Jakobsbergsplassen 2 A  
724 61 Västerås  
Tel 0705-32 50 44  
gbjorkenor@gmail.com

## Kontaktperson för olika Rovermodeller

### Rover P2 & P3 (1946-49)

Björn Wennerberg  
Mossängsvägen 28  
429 34 Kullavik  
Tel 0705-950520  
wennerberg@rmforum.se

### Rover P5 (1959-73)

Lars-Åke Larsson  
Gillberga  
744 95 Vittinge  
Tel 0224-613 08

### Rover P6 (1964-1976)

Lars-Åke Larsson  
Gillberga  
744 95 Vittinge  
Tel 0224-613 08

### Rover P6 (1964-1976)

Mats Johansson  
Norra Esplanaden 14  
574 31 Vetlanda  
0703-313629

### Rover SD1 (1976-1987)

Mats Andersson  
Södra Tvillingvägen 9  
783 31 Säter

### Rover 75 (1999-2005)

Tomas Börjeson  
Segerlindsgatan 26  
416 53 Göteborg  
Tel 0707-79 82 88

### Rover 75 (1999-2005)

Stefan Blomberg  
Hagvägen 9  
616 90 Åby  
Tel 0706-16 32 90

### Rover 200/400

Steve Pike  
Produktvägen 16  
246 43 Löddeköpinge  
Tel 046-71 23 23

### Rover P4 (1950-64)

Anders Palmqvist  
Ångermanlandsvägen 31  
275 39 Sjöbo  
Tel 0416-199 55

### Range Rover (1975-)

Jan Möller  
Drivsvägen 4  
722 31 Västerås  
Tel 021-33 29 58

### Rover 800

Lars Pettersson  
Skiftningegatan 26 D  
633 54 Eskilstuna  
Tel 0706-48 07 08

### Rover 600

Anders Hjelmström  
Tovared 104  
314 97 Tovared  
Tel 0707-406 064

### Webmaster

Carola Pettersson  
Skiftningegatan 26 D  
633 54 Eskilstuna  
Tel 0706-248699



### Roverbladets info:

Du kan skicka material till roverbladet@roverklubben.se eller direkt till redaktör Rikke på wrong.car@gmail.com

### Ansvarig utgivare:

Thomas Eckerred

### Redaktion och layout:

Rikke Henriksen  
wrong.car@gmail.com

Rover Club of Sweden tar inget ansvar för tips, åsikter och annonser i Roverbladet.

Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

### Rover Club of Sweden

Klubbens adress: se Tomas Börjeson, ordf.  
Klubben plusgiro: 79 69 43 - 9  
Årsavgift: 350 kr, betalas senast den 31 mars.  
Familjemedlem: 25 kr / medlem och år.  
Sätt in beloppet på klubbens plusgiro. Ange "medlemskap" och år. Adressändring meddelas till kassören.

## Försäkring via Rover Club of Sweden

Kontakta nedanstående om du vill få din Rover besiktigad för MHRF-försäkring.

Tomas Börjeson  
Segerlindsgatan 26  
416 53 Göteborg  
Tel 0707-79 82 88



# Ordförandens ruta



Arbetet för klubben har både utmaningar och glädjeämnen: Utmaningar är nu framför allt ELV-direktivet från EU, som om det tas i nuvarande form är ett hot mot Motorhobbyn generellt och även ditt bilägande till vardags. Tag gärna del av den information om detta som finns hos MHRF och andra.

Glädjeämnen nu är bland annat att det börjar våras och att klubbens funktionärer har också tagit fram ett bra alternativ för årsmötet 2024.

Det är stiftsgården Stjärnholm nära Oxelösund i Södermanland med fina vägval i omgivningarna. Datum

7-9 juni.  
Se annons i tidningen för mer information.

Är du IT-kunnig så har vi ett kommande uppdrag på gång då vår mångåriga webbredaktör Carola gärna vill få en ersättare.

Väl mött i sommar!

*Tomas Börjeson, ordförande*



## Roverklubbens matrikel

På Roverklubbens hemsida [www.roverklubben.se](http://www.roverklubben.se) kan alla medlemmar, efter inloggning, se vilka bilar som finns i klubben och vem som är ägare.

Listan är långt ifrån korrekt. Gå in på listan och kontrollera att du står på rätt bil(ar).

Du kan själv rätta uppgifterna. Lägg gärna till en bild om en sådan saknas. Behöver du hjälp så kontaktar du Carola Pettersson. Hon hjälper gärna till.

## Värdering av fordon

Då och då får klubben förfrågningar om att värdera en Rover.

Klubbens policy är att vi inte värderar bilar.

Det finns emellertid möjligheter att få en bil värderad av en person som är auktoriserad av en av Sveriges elva regionala Handelskammare.

Denna länk hjälper dig att hitta en besiktningsperson nära dig.

<https://handelskammaren.com/juridik/besiktning-varderingpersoner>

Gå in där och klicka på **besiktning.nu**

Här i Skåne arbetar Jens Arneberg som besiktningsman. Han har lång erfarenhet av att besiktiga bilar och han är speciellt duktig på engelska bilar. Du hittar Jens kontakt detaljer via länken ovan.

*Per Hahn*

## Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Bengt Alfredsson, Per Hahn, Rikke Henriksen, Max Nyberg, Björn Wennerberg.

## Manusstopp:

Nr 134 15 maj, ute i juni  
Nr 135 15 augusti, ute i september  
Nr 136 15 november, ute i december  
Nr 137 15 februari, ute i mars

Som ni ser är det gott om tid att sända in material. Handskrivna, maskinskrivna, lösa papper, allt går bra. Bara att greppa pennan och skriva.

**Nästa nummer utkommer i juni 2024.**

## Hedersmedlemmar

Steinar Lindström, en av RCOS grundare  
Axel Dufweke, en av RCOS grundare  
Ulf Alexandersson, en av RCOS grundare  
Sivert Hiljemark, fd chefskonstruktör av motorer hos Rover  
Derek Crabb, motorkonstruktör hos Rover  
Anders Löfström, past president  
Ola Lundblad, past president  
Bo Hansson, past president  
Carl Gustaf Olsson, past editor  
Bo Arnholm, hemsidans fader  
Eva Rudal

## Omslaget visar:

AI-genererad bild av en "Rover P6" skapat med hjälp av sidan NightCafe Studio (av Redaktör Rikke)

## Redaktörens hörna

Ja, vad ska man säga? Våren har precis anlant i almanackan och jag sitter just nu och lägger sista handen på Roverbladet nummer 133. Detta för att du just nu ska kunna lägga din hand på det. Samma tidning. Men inte samma "just nu". Visst är tiden en konstig storlek? Eller är det språket, som gör det hela så finurligt?

Hursomhelst så är det snart dags att damma av pärlorna som har varit i vinteride och bege sig ut för att njuta den ljusgröna bokskogen. Jag fick idén att försöka att få AI att skapa en omslagsbild som kunde inspirera oss alla. Tillvägagångssättet var att be den rita enligt följande "prompt", vilket är en sorts kommandon:

*Rover P6 3500, forest, spring, driving, road, oil painting, twin headlights, blue car, Rover badge, one car.*

De kommandon du läser ovan var långt ifrån mitt första försök. Det krävde test av flera olika sidor och många varianter och kombinationer av kommandon att få till något som jag var nöjd med. Kolla på sidan 29, där får du se en variant som får en att hoppas att det dröjer ett tag innan AI får lov att designa bilar på egen hand.

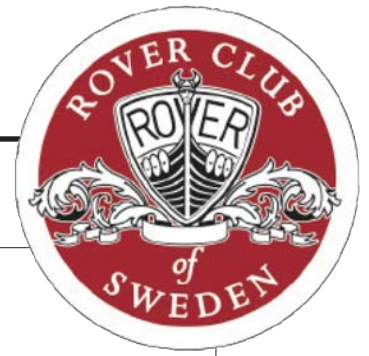
Tack till er som har bidragit till tidningen. Utan er hade den inte funnits. Och kom ihåg: alla medlemmar är välkomna att skicka in material.

Vi ses därute!

*Redaktör Rikke*

# Innehåll

Roverbladet mars 2024



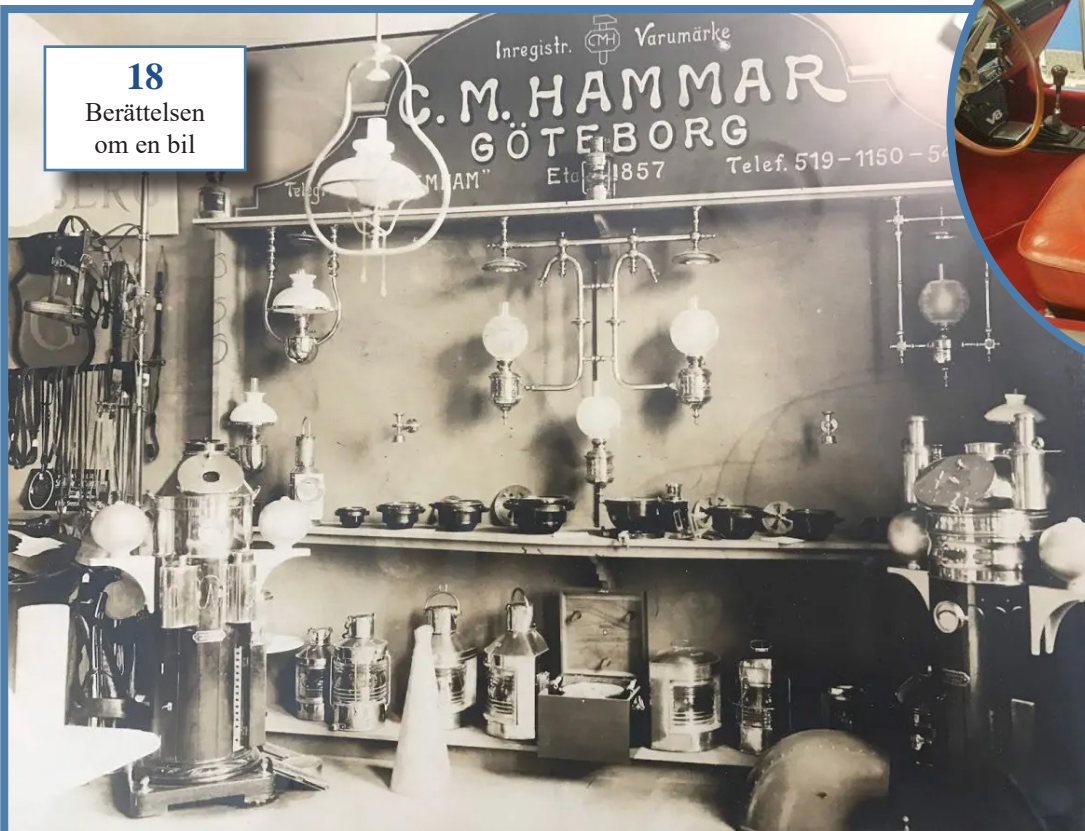
<b>5</b>	<b>Info om årsmötet</b>	<b>16</b>	<b>Rulle i repris</b>
<b>6</b>	<b>En personlig P6:a</b>	<b>18</b>	<b>Berättelsen om en bil</b> - en Rover 110 och dess ägare
<b>10</b>	<b>Rovers storsäljare</b> - Rover 8 1919-1925	<b>24</b>	<b>46 meter mjukvara</b> - Trögdstapeten
<b>12</b>	<b>Spencer Wilks</b>	<b>26</b>	<b>Annonser</b>
<b>14</b>	<b>Spel &amp; pyssel</b>	<b>29</b>	<b>Information</b>
		<b>31</b>	<b>Klubshopen</b>



**6**  
En personlig P6:a



**18**  
Berättelsen  
om en bil



**24**  
Trögdstapeten

# RCoS Årsmöte 2024

7-9 juni



**M**älardalingarna i Roverklubben är glada över att på nytt få hälsa klubbens medlemmar välkomna till vår del av Sverige. Årsmötet hålls på Stjärnholms Stiftsgård mellan Nyköping och Oxelösund.

Mötet inleds på eftermiddagen fredagen den 7 juni med eftermiddagskaffe och årsmöte. Klubben bjuder på eftermiddagskaffet. Den sedvanliga rundan körs den 8 juni i det vackra sörmländska landskapet.

På söndagen den 9 juni, efter frukost, är deltagarna fria att göra egna utflykter eller bege sig hemåt.

Själva årsmötet hålls på eftermiddagen den 7 juni kl. 17 och följs av en middag på

Stiftsgården.

Lördagen den 8 juni ägnas åt det sedvanliga rundan med inlagda sevärigheter, start klockan 10. Dagen avslutas med middag på Stiftsgården. Rundan läggs så att deltagarna själva kan bestämma hur och var de äter lunch.

Hotellets hemsida är [www.stjarnholm.se](http://www.stjarnholm.se)  
Där finns även vägvisning.

#### Anmälan

Anmäl dig genom att senast den 15 april 2024 sätta in nedanstående belopp på klubbens plusgirokonto 79 69 43-9

Hela paketet, som består av två övernattningar, två middagar och två frukostar, kostar 4730 kronor för två personer i dubbelrum. En person i enkelrum kostar 2855 kronor.

Medlemmar som bara vill delta i delar av programmet kan välja på:  
Dubbelrum per natt 1490 kronor  
Enkelrum per natt 990 kronor  
Middag 7 juni 280 kronor per person  
Middag 8 juni 595 kronor per person.  
Informera klubbens kassör **thomas.eckered@telia.com** om du har betalat för en del av programmet eller har några frågor.

#### Stadseenlig kallelse till Rover Club of Swedens årsmöte 7 juni 2024 klockan 17.00 på Stjärnholms Stiftsgård.

- 1 Årsmötets öppnande
- § 2 Val av mötesordförande
- § 3 Val av mötessekreterare
- § 4 Val av två justerare att jämte ordförande justera protokollet
- § 5 Justering av röstlängd
- § 6 Årsmötets behöriga kallande
- § 7 Fastställande av föredragningslistan
- § 8 Verksamhetsberättelse
- § 9 Revisionsberättelse
- § 10 Fastställande av resultat- och balansräkning
- § 11 Ansvarsfrihet för styrelsen
- § 12 Förslag från styrelsen, medlemmar och av årsmötet tillsatt kommitté

- § 13 Fastställande av årsavgift
- § 14 Fastställande av budget
- § 15 Val av ordförande i styrelsen
- § 16 Fastställande av antalet ledamöter i styrelsen
- § 17 Val av ledamöter i styrelsen
- § 18 Fastställande av antalet revisorer.
- § 19 Val av revisorer.
- § 20 Val av representanter vid MHRF:s årsmöte.
- § 21 Fastställande av antalet ledamöter i valberedningen
- § 22 Val av valberedning
- § 23 Tillsättande av särskild kommitté
- § 24 Årsmötets avslutning
- § 25 Ärenden som ej angivits på den utsända föredragningslistan får tas upp till överläggning, men ej till beslut.

#### OBS!

Gästbudsrundan hålls i trakterna 6 juni.  
Arr. Automobilsällskapet  
Nyköping.

# En personlig P6:a

Text och bild:  
Max Nyberg

Om att sätta en egen prägel  
på en klassiker i försöket att  
skapa den perfekta varianten.



Resultatet.



Bilen som den såg ut.

Jag har alltid varit fascinerad av brittiska bilmärken varav Rover är ett av dem.

Jag är inne på min andra Rover som jag tänkte sätta en personlig prägel på, en 3500 från 1970. Den första jag hade var också en 3500 från 1970 alltså en serie 1:a och det var en modell som jag fastnade för. Det är en typisk bil från den eran men med lite udda lösningar. Smäcker design och bekväm att köra.

Men det var två saker som jag inte var nöjd med. Det första var att automatlådan varvade för mycket och tankarna började kretsa kring byte till en manuell låda och då en 5-växlad. Det andra var mer en detalj gällande tycke och smak. Kombiinstrumentet på den första serien tycker jag ser lite malplacerat ut, något man bara har lagt in i instrumentbrädehyllan och en varvräknare med klocka i ett tunt plasthus. Serie 2:ans mätare var ett rejält lyft med riktiga runda klassiska mätare som var översködliga.

Ok, vill man ha den här instrumenterin-

gen så letar man ju bara upp en serie 2:a.

Men för att krångla till det så finns det framför allt en detalj på serie 1:an och det är grillen i fronten. Den ersattes ju med en grill i svart plast istället för den blanka grillen i aluminium vilken jag ville behålla. Vad gör man då?

Jo, man tar det bästa från två världar och designar sin egen. Jag bygger helt enkelt en Rover 3500 som jag vill ha den. Nu finns det säkert dom som går i taket när jag frångår originalet, men då ska jag tillägga att jag själv har och har haft bilar som jag har varit noga med att bibehålla originalskicket på. Bilar gamla som nya har dock alltid byggts om eller ändrats utseende på.

Vintern 2020 hittade jag så min Rover. Den fanns i Karlstad i Värmland och hade stått uppställd i en lokal avställd sen 1986.

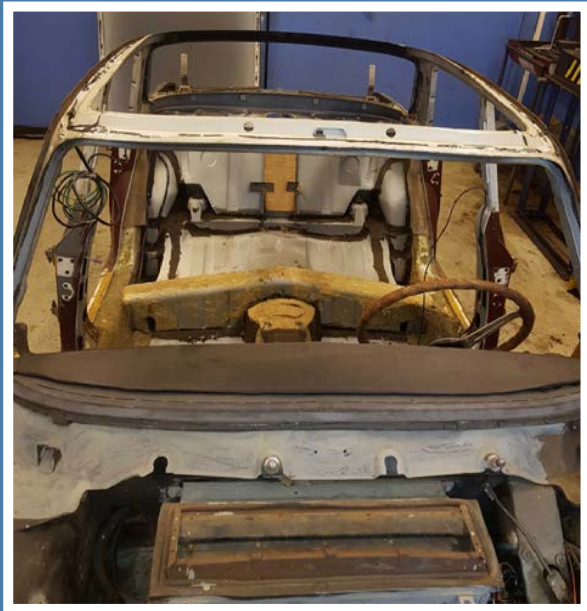
Motorn gick runt och det bästa med den här bilen var att det bara var en halvtimmes svetsjobb på den, uppe på ena bakskärmens under c-stolpen.

Jag plockade ner hela karossen från stommen för att få en uppfattning om bilens status i fråga om rost. Som jag nämnde var den till 99 procent rostfri vilket var glädjande. ►





Nästan rostfri.



◀ Motorn lyftes ur och plockades isär för kontroll. Även den var i gott skick med minimalt slitage. Bromsoken både bak och fram renoverades. Bakhjulslager och packboxar byttes samt nya stötdämpare.

Det första jag bestämde mig för att göra var att börja leta efter en passande manuell låda, något så när modern med fem växlar. Valet föll på en M90 som bland annat satt i Volvo 940.

Det är en växellåda med integrerad sprängkäpa och med urtag för startmotorn på vänster sida - Rover V8 har den ju till höger.

Jag hittade en firma i Oxelösund som tillverkar adapterringar till ett flertal motorer och växellådkombinationer som heter SMT Scandinavian Marine. Denna adapter är egentligen avsedd för Volvo M46, alltså den äldre gjutjärnslådan, så det krävdes ytterligare bearbetning av adaptern för att få ihop

det. Svänghjulet togs från en Range Rover serie 1:a vilket fick svarvas ner för att passa tryckplattan från Volvo.

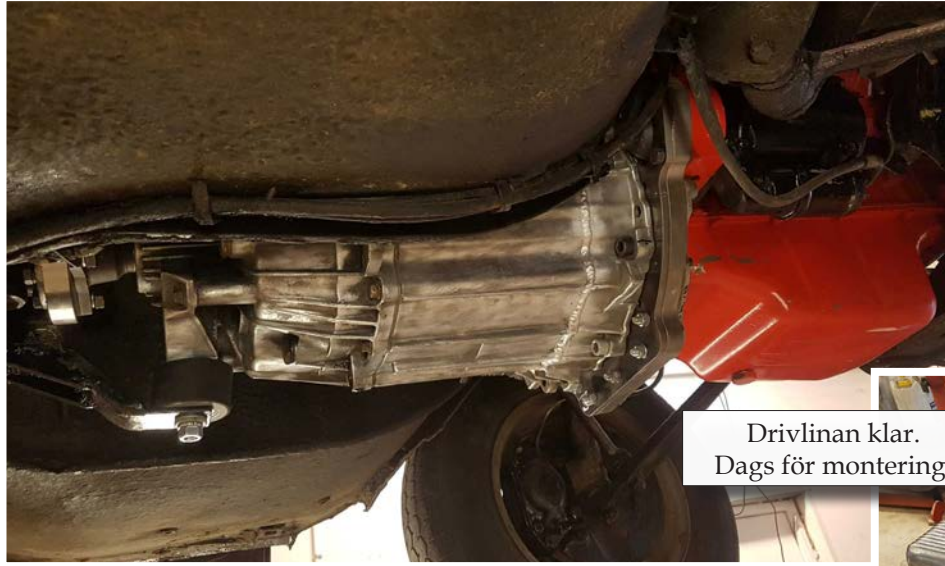
När jag monterade ihop allt visade det sig att avståndet mellan urtrampningslager och tryckplatta var för stort så det gick inte att koppla ur. Jag tog därför lådan till en kompis som håller på med racing. Han lyckades dela lådan, skära bort ett segment på 70mm och sedan svetsa ihop den igen. Nu funkade det som det skulle.

En ny medbringare till kardanaxeln fick tillverkas då Rover har fyra bultar och Volvolådan har tre. ▶

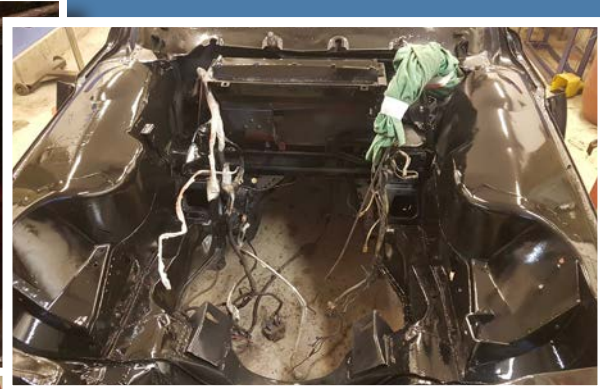


Växellådan fick kapas och svetsas.





Drivlinan klar.  
Dags för montering.



◀ För att få upp växelspaken i hålet för original växelväljare kortade jag växellänkaget 25mm.

Ett pedalställ från en Rover 2000 TC monterades.

En induktiv givare monterades mot kardanens bakre fästbultar och så fick mätaren kalibreras efter antal pulser, varvtal och hjulomkrets enligt en formel. Nu var äntligen drivlinan klar.

En dag när jag var iväg och letade bildelar råkade jag av en slump få tag på ett komplett styrservo till bilen vilket jag bara måste ha. Kruxet var själva styrväxeln, den är mer än dubbelt så stor och tung som originalet.

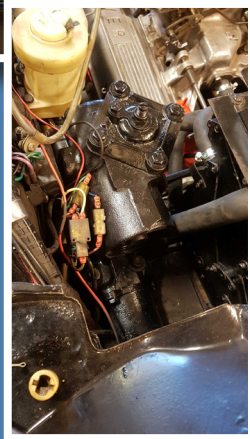
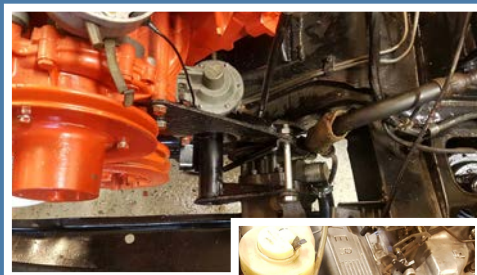
För att kunna njuta av soliga dagar tänkte jag att det skulle inte vara dumt med ett öppningsbart tak. Jag hittade en annons på ett tak från en Renault Twingo. Det är riktigt stort och öppnar i stort sett upp hela taket.



Ett problem uppstod då huvudcylindern för bromsen nu kom för nära grenröret så jag fick skaffa ett par lägre motorkuddar så var det problemet löst.

Nästa uppgift var att kunna avläsa hur fort man kör. Rover P6 hastighetsmätare är vajerdriven och Volvo 940 läser av farten med induktiv givare i bakaxeln. Jag fick ett tips när jag tittade på en engelsk TV-serie som heter Car SOS, ett par killar som tar hand om renoveringsobjekt vars ägare inte kan slutföra på grund av sjukdom.

Där fanns en firma som byggde om äldre analoga mätare till digitala. Mätarhus och tavla behölls original och det enda som skvallrar om att det är ombyggt är vägmätaren som får digitala siffror. Firman heter Speedy Cables i Swansea.



Nu fick inte vindrutetorkarmotorn plats, för på bilar med servostyrning sitter en annan typ av drivning monterad på höger sida och överför rörelsen med en vajer. Denna typ lyckades jag även få tag på.



För att verkligen få till det riktiga V8-ljudet byggde jag ett dubbelt avgassystem. Det är lite knöligt och trångt att få till det förbi batterilådan, men det gick. Slutligen skulle jag lacka bilen i en passande färg. Under resans gång hade jag fått tag på en annan inredning som var röd, då originalet i svart var väldigt uttorkat och skört.

Jag föll för en grå nyans som heter Gun Grey metallic. Tycker nog att jag fick till det som jag ville.

*Max Nyberg*





Registreringsbesiktning och kontrollbesiktning för sista gången.

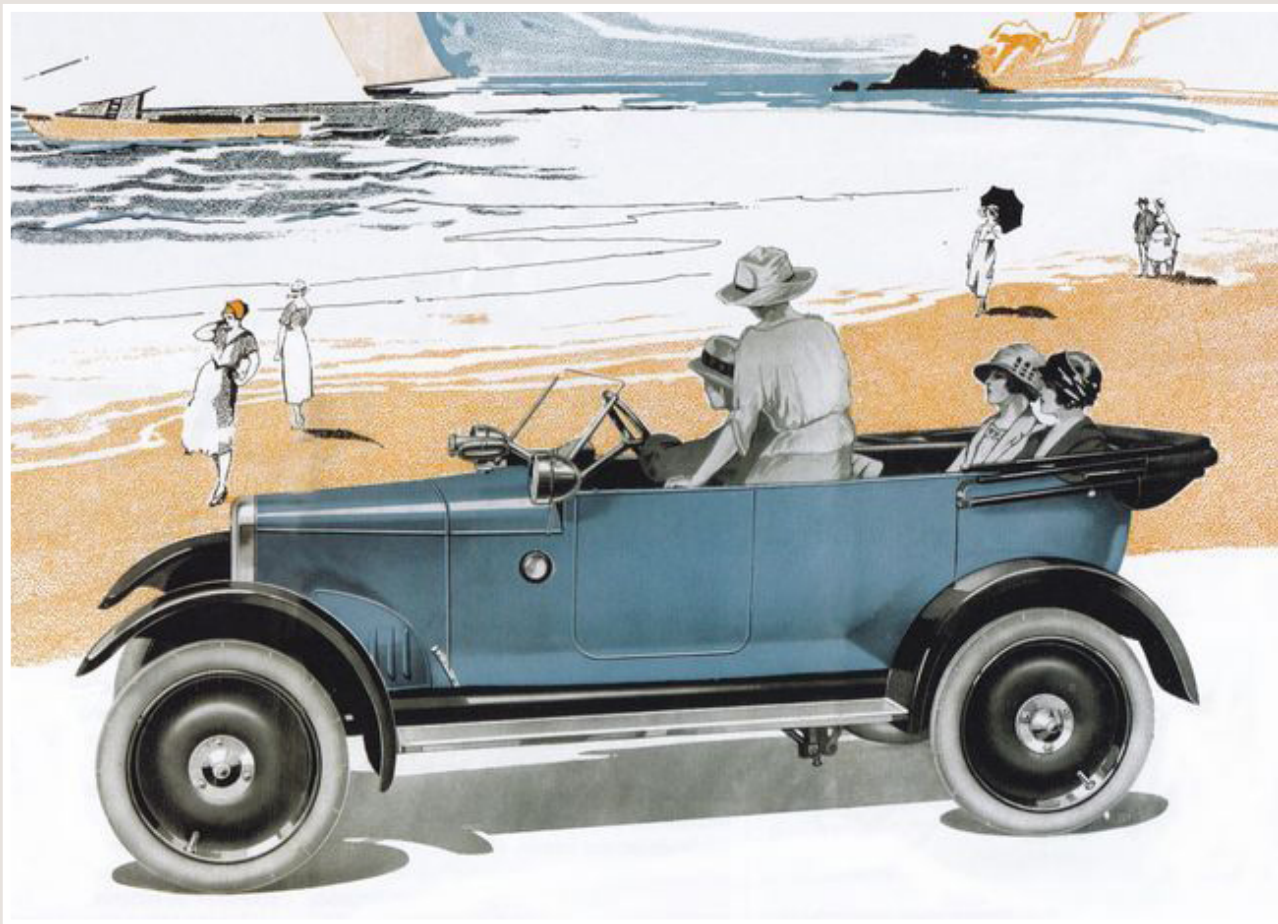


Det var en utmaning att få plats med dubbla avgasrör.



Artikelförfattaren Max Nyberg från Ljungby med P6:an som han har satt sin prägel på.





## Rovers första storsäljare - om Rover 8 från 1919-1925

För drygt 100 år sedan ersatte Rover en tidigare Rover med modellnamnet 8, som tillverkades under åren 1904–1912, med en ny med samma namn. Den nya Rover 8, som tillverkades åren 1919–1925, blev en för Rover mycket lyckad och populär bil.

Uppgifter om antalet bilar som tillverkades varierar en hel del men det verkar ha varit 40 000 bilar i England plus cirka 17 000 som, under licens, tillverkades i Tyskland av ett företag med namnet Peter und Mortitz.

Tillsammans blev det cirka 57 000 bilar under fem år, en väldigt stor produktion för Rover men ur internationell synvinkel knappt en hundradel av vad Ford tillverkade under samma period.

Bilen var designad av Jack Sangster och byggdes i en ny fabrik belägen i Tyseley intill Birmingham. Jack Sangster kom från Motorcykeltillverkaren Ariel. Det hade nog en viss betydelse för motorn i Rover 8 blev en luftkyld fyrtaktsmotor med två liggande cylindrar och sidventiler på 998 kubik. 1923 ökades storleken till 1134 kubik och motorn fick 13 hästkrafter med lite mer ork. Då kunde kunden även som tillval beställa elektrisk startmotor samt 6-volts strålkasta-

re till sin bil.

Kylning av motorn kom från öppningar i sidorna på karossens främre del. Kylaren fram var mer en prydnad och hade ingen funktion. Växellådan var utrustad med tre växlar framåt samt en backväxel. Synkronisering saknades. Bilen drevs via ett textilknutkors i framkant på kardanaxeln och ett metallknutkors vid differentialen i bakaxeln. Som kuriosita noteras att generatoren drevs via rem som var kopplad till kardanaxeln. Bromsar fanns endast på bakhjulen och till det fanns även en handbroms som påverkade bakhjulen. Alltihop vägde bara runt 510 kilo. Chassit var fjädrat med kvartselliptiska bladfyjädrar. Fälgarna var tillverkade helt av plåt och var delbara för att underlätta däckbyte.

Bilen ansågs trevlig, lättkörd och var välbyggd. En motortidning skrev efter provkörning att man inte saknade de två extra cylindrar som exempelvis Austin Seven hade i sin bil. Rover 8 fanns med flera olika karosserier. Dels en öppen två-sits tourer, en fyra-sits täckt sedan och en liten lastbil eller snarare pickup. Längden på bilen varierade mellan 3,1 och 3,4 meter, den senare varianten kom 1924 och gav ”gott om plats” för

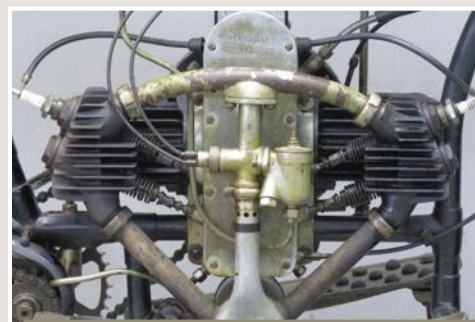
fyra åkande. Bredden var knappt 1,5 meter. Prislappen var år 1919 cirka £300 och 1924 hade den hårda konkurrensen pressat ner priset till £160.

Under 1950-talet skrev Opel i en reklam att deras bil ”Är så enkel att framföra att till och med din hustru klarar av det.” Rovers modell 8 var även den enkel och praktisk och kunde framföras av kvinnor. Jag avslutar med en bild från den vackra engelska landsbygden där Roverägaren unnar sig ”afternoon tea” i det gröna.

*Björn Wennerberg*

Källor:

Eric Dymock, Wikipedia, Getty Images, Pinterest och Flickr



En liknande motor fast denna är en Douglas.



1923 Rover 8 Coupé.



1922 Rover 8 Van.



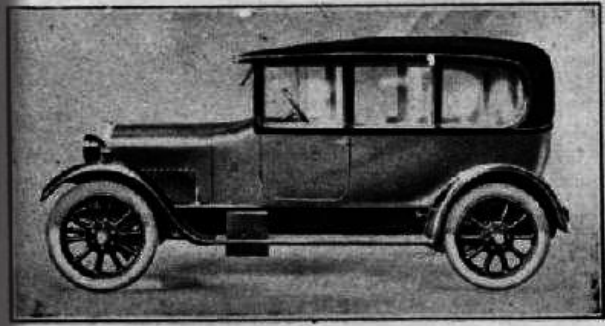
**ROVER**

"The Car that set the fashion to the World"

**T**HE variable conditions of road and weather at this season of the year impose severe tests upon the qualities of a car—but the 12 h.p. ROVER Saloon illustrated will prove its superiority. It may be purchased with every confidence to provide comfort in service and absolute dependability—real carriage comfort under all climatic conditions. Many improvements in the chassis have been effected for 1923: a new engine developing considerably more horse-power is fitted, giving greater liveliness and more speed to the car. The lubrication of the engine has been altered to pressure feed.

The full range of Rover Models includes: 12 h.p. Chassis £415, 12 h.p. Two-Seater £525, 12 h.p. Four-Seater £550, 12 h.p. Limousine Coupé £650, 12 h.p. Coupé (Drop Head) £675, 12 h.p. Saloon £775, 8 h.p. Two-Seater £180, 8 h.p. Four-Seater £190, 8 h.p. Two-Seater De Luxe £200, 8 h.p. Four-Seater De Luxe £210, 8-h.p. Coupé, with Self-Starter, £240. Self-Starter on 8 h.p. Models £15 extra.

Send for Catalogue illustrating all Models.  
**ROVER COMPANY, LTD., COVENTRY**  
 59a, New Oxford Street, London,  
 and Lord Edward Street, Dublin.



The 12 h.p. ROVER SALOON. Price £775.

An owner pays tribute to the

# 12h.p. ROVER

"I should like to tell you how very pleased I am with the car (12 h.p. Rover). I took delivery of her on June 28th, had a good run home, and her performance since has improved each time I take her out."

**MODELS AND PRICES:**

8 h.p. Two-Seater £300	12 h.p. Four-Seater £775
12 h.p. Two-Seater £735	12 h.p. Coupé - £875

For complete specification write:

**THE ROVER CO., LTD., COVENTRY**  
 AND AT  
 59a, New Oxford Street, London, W.C.1.  
 Lord Edward Street, Dublin.

**OLYMPIA**  
 SHOW STAND  
**57**

Annons från en nöjd nybliven Roverägare 1920.



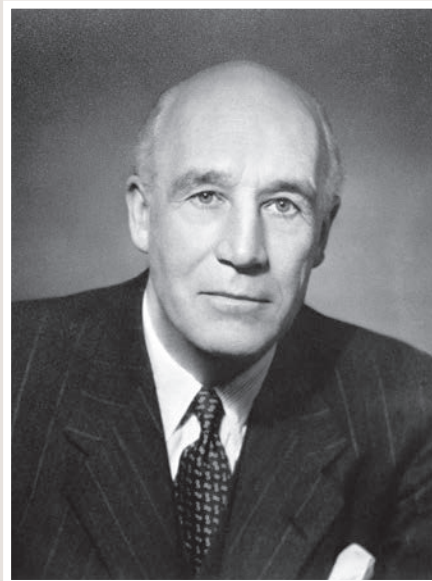
Mrs. Gladys's picnic.

# Historien om Spencer Wilks

- artikel av James Taylor översatt av Per Hahn



Spencer Wilks med King George VI.



Spencer Bernau Wilks föddes i en välbärgad familj i Rickmansworth, Hertfordshire den 26 maj 1891. Hans far Thomas Wilks drev ett företag som tillverkade läderprodukter och hans mamma Elizabeth beskrev sitt yrke som suffragett. Kvinnor som kämpade för kvinnlig rösträtt i Storbritannien vid denna tid kallades suffragetter. Spencer Wilks var familjens tredje barn. Hans äldre syster Amy som föddes 1887 skulle 1925 bli mor till Charles Spencer (Spencer) King. Spencer Wilks yngre bror Maurice som föddes 1905 skulle så småningom bli Rovers tekniske chef. En tredje bror, Jeffrey, skulle komma att bli far till Peter Wilks som blev Rovers tekniske chef 1964.

I den samhällsklass som familjen Wilks tillhörde var det brukligt att söner skulle utbilda sig till och bli verksamma i ett av "de tre ämbetena" det vill säga kyrka, medicin eller juridik. 1911 inledde han sin tjänst som tingsnotarie. När kriget bröt ut 1914 ryckte han in i armén och åkte till Frankrike med den brittiska expeditionskåren. I december 1914 fick han fänriks grad och 1916 befordrades han till tillförordnad kapten, den officersgrad han sedan kom att behålla. Under 1920 och 30-talet titulerades han ofta som Captain Wilks men i affärscirklar titulerades han oftast med sina initialer SB snarare än som Spencer.

1916 gifte han sig med Edith Kathleen Hillman som oftast tilltalades Kathleen. Hon var en av sex döttrar till bilindustripionjären William Hillman och det kom inte som en överraskning att Wilks så småningom blev anställd hos Hillman i Coventry. Han befordrades så småningom till biträdande VD,

en position som han delade med John Black som hade gift sig med en annan av Hillmans sex döttrar. John Black kom sedermera att leda Standard Motor Company. Hans son Nick Black skriver i sin biografi om sin far "Triumph and Tragedy" att familjerna Black och Wilks umgick så sent som 1936 då de for på en gemensam skidresa till Schweiz.

1921, när William Hillman avled, fick Wilks och Black dela på arbetet som VD. Men Hillman gick sämre tider tillmötes. Visserligen var Hillman 14 HP, som lanserades 1925 en framgång, men fabriken omoderna och utslitna maskinpark gjorde företaget svagt. 1928 köptes det av bröderna Rootes. John Black stannade kvar en tid, men började på Standard i september 1929. Vid samma tid började Spencer Wilks som direktör hos Rover. Colonel Frank Searle var då VD hos Rover och hade tillträtt i maj 1928 med uppgiften att vända företagets negativa utveckling. En av huvudpunkterna i hans strategi var att hitta en kompetent yngre man som skulle kunna ta ett operativt ansvar för företaget. SB Wilks som då var 38 år gammal och hade flera års erfarenhet från ledande positioner i bilindustrin blev den Searle valde för jobbet.

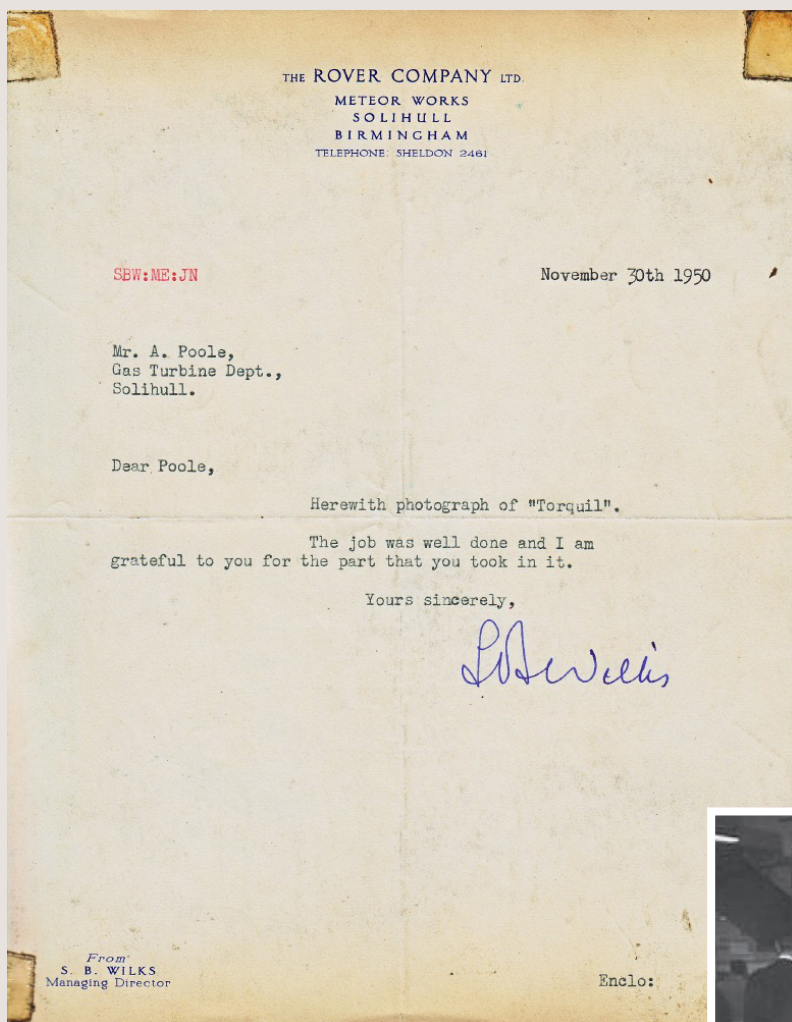
SB gjorde ett mycket bra jobb. Hans sunda förnuft och goda omdöme skapade förtroende för honom både inom och utanför företaget. I slutet av 1931 och början av 1932 hade Rover mycket svåra finansiella problem. Företagets viktigaste fordringsägare, Pressed Steel och Joseph Lucas, rekommenderade att SB inte bara skulle ha det operativa ansvaret för företaget utan även inneha en styrelsepost. I januari 1932 valdes han in.

Styrelsen förlorade ganska snart förtroendet för Colonel Searle, och övertalade honom att avgå. SB utnämndes 1933, vid 42 års ålder till ny VD för Rover.

SB ledde Rover in i en ny och välbehövlig stabil period. Hans trygga ledarskap bidrog starkt till företagets framgångar mot slutet av 1930-talet och framåt. Brodern Maurice gav stort stöd och bistånd i arbetet och bidrog till otaliga bra tekniska lösningar. Tillsammans vände de företagets ekonomiska utveckling från svaghet till styrka. Huvudfokus i strategin var att fokusera på kvalitet snarare än kvantitet och att bygga bilar som tilltalade den övre brittiska medelklass som de var så väl förtrogna med. SB och Maurice skapade tillsammans med styrelse och ledning en företagskultur med familjekänsla. Kulturen hos Rover gjorde att medarbetarna var stolta över att arbeta där och visste att företaget skulle stötta dem om det behövdes.

Från 1956 valde SB att dela ansvaret som Verkställande Direktör med sin bror Maurice och 1957, vid 66 års ålder, blev SB Styrelseordförande. Maurice efterträdde honom som ordförande 1962 men SB fortsatte som arbetande styrelsemedlem och utnämndes 1967 till Rover Company Life President. Han avled vid 80 års ålder 1971.

SB:s personlighet var nog ganska typisk för den belevade brittiska övre medelklassen. Hans intressen var också typiska i sammanhanget. Han var medlem av Midland Aero Club och tog sitt flygcertifikat den 23 februari 1933. Mindre än en månad senare körde han rally för Rovers "works team" i RAC rallyt. Han tävlade i en Rover Speed Pilot med specialbyggd kaross och kom på



som fick namnet Torquil och hade Anglesey som hemmahamn. Man vet att han i mitten av 1920-talet bodde i Keresley nära Coventry. 1943 och kanske tidigare var hans bostad i Midlandsområdet Street Ashton House vid Monks Kirby nära Rugby. Denna egendom hyrdes av företaget som tjänstebostad för hans räkning av Earlen av Denbigh. SB ägde en egendom på ön Islay där han tyckte mycket om att vara. Där levde som en typisk "country gentleman" och det blev också där han kom att bosätta sig när han gick i pension.

SB och Kathleen fick fyra barn. Ett barn dog tyvärr redan vid tre års ålder. Barnen var Alison (född 1921) Thomas (född 1923) John (född 1927 och död 1929) och Nicholas (född 1939). Nick Wilks blev lärling hos Rover. 1960 var han en av de Rover medarbetare som följde med John Campbell och hans Bluebird till Utah där man vann hastighetsrekord på land. Senare arbetade han med utvärdering av konkurrenternas bilar och deltog i utvecklingen av den första versionen av Range Rover.

tredje plats i Klass 2. Men inte nog med det, bilen vann pris för bästa karosseri i sin klass och en silverbricka för karosdesignen vid prisutdelningen i Hastings. När denna kaross togs i produktion blev den känd som

"the Hastings Coupé". Han tyckte också mycket om båtar och efter kriget kunde han förvärva en torpedbåt



Lanseringen av Rover P6 1963.



Hastings Coupe 1933. Kathleen vid ratten och SB vid motorhuven.

Roverklubbens ordsök

D C F L Q L P E O E O O  
A J N R N T A O G E L I  
A H M W U I E A L A D R  
M U T S A I S U T N E Y  
Å R S M Ö T E N A S U A  
T A F T U V A L E D S D  
T E D R I T G R F B M N  
P E B K K N V F E M O O  
A I I O E H Ä Y H V T H  
N N O O J R G Y B B O H  
G E R U T A F Z K B R R  
C Y L I N D E R A L L Y

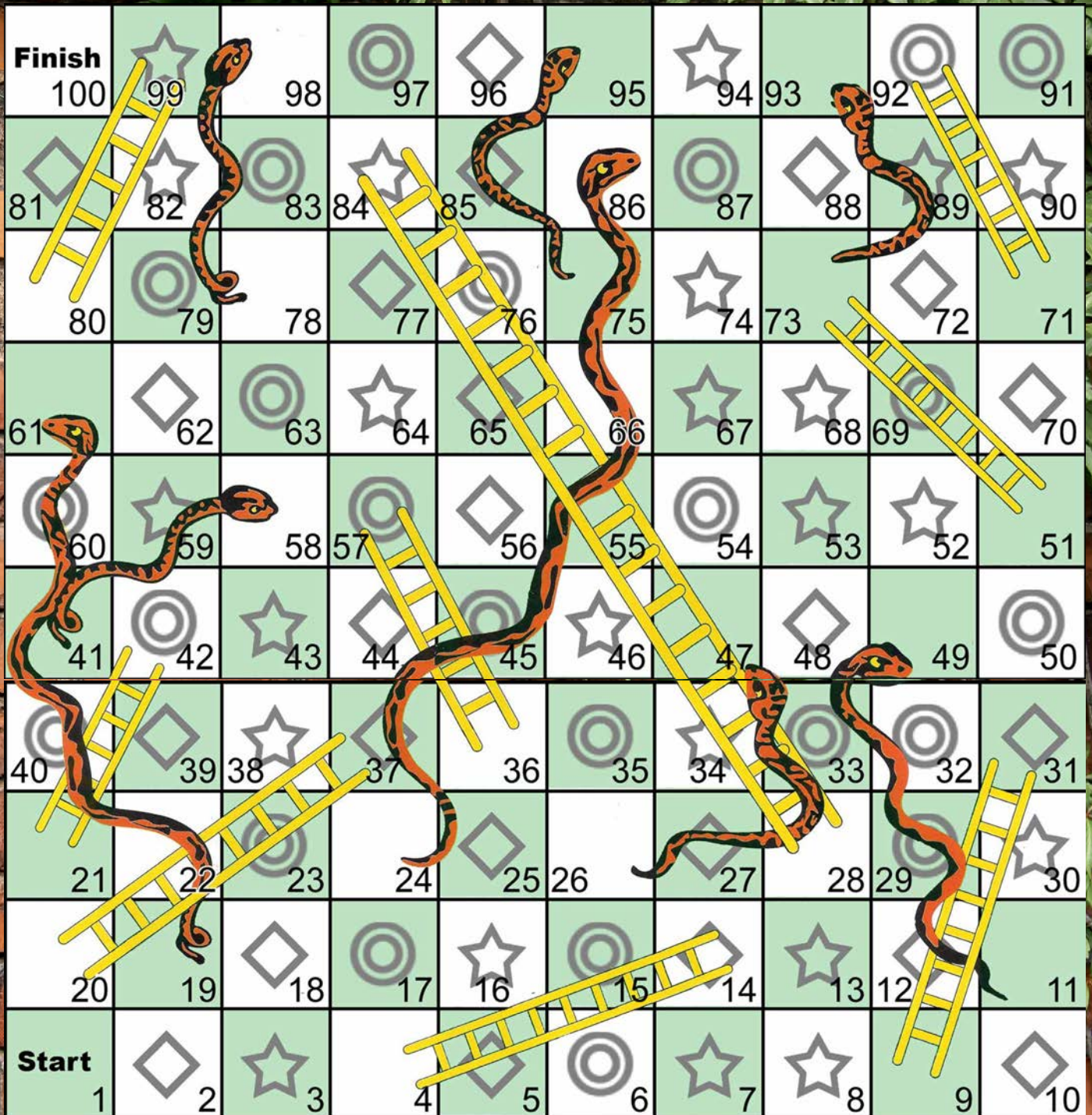
Hitta de 17 ord som gömmer sig  
åt alla möjliga håll.

AUSTIN  
BENSIN  
CYLINDER  
DUNLOP  
ENGLAND  
ENTUSIAST

GASTURBIN  
HOBBY  
HONDA  
MOTOR  
OKTANTAL  
RALLY

RESERVHJUL  
ROVER  
TRÄFF  
VIKING  
ÅRSMÖTE

Snakes & Ladders  
- klassiskt engelskt spel



Leta fram en tärning, en eller fler att spela med och några (gärna knasiga) spelpjäser. Man får klättra upp för stegen och halkar ner om man landar på huvudet av en orm. Först i mål vinner. Lycka till!

# Från arkivet: Oljebrännaren Rulle

Text och bild:  
Bengt Alfredson



Dessa rader kommer att handla om något som många anser vara en absolut kulturock. Det ansåg jag också tills jag la alla förutfattade meningar åt sidan.

Alltså handlar det om en Rover 75 med dieselmotor. Eftersom det handlar om just min Rover 75 2,0 D kanske det är det lämpligt att förklara hur detta bilköp gick till.

Ända sedan Rover 75 introducerades har jag (liksom många andra) haft den på min önskelista – i första hand en 75 2,5 Litre naturligtvis. Men eftersom bankkontot velat annorlunda har det bara varit att avvakta en acceptabel nivå på begagnatpriserna. Glädjande för Rover (men tyvärr för mig) har andrahandsvärdet hållit sig ganska högt, men våren 2002 började det bli köpläge. Men fortfarande fanns det mest 2-Litre till ”rätt” pris. Några enstaka 75 Diesel dök upp på Internet och då en sådan fanns till salu hos en bilfirma i Uppsala till vettigt pris åkte Anna och jag av ren nyfikenhet och provkörde. Aldrig hade jag trott att en dieselmotor kunde kännas så rätt i en Rover 75! En kostnads kalkyl baserad på att jag kör cirka 4000 mil per år gjorde dessutom inte dieseln mindre intressant.

Resten är historia - vår Nissan Primera byttes in och anständig mellanskillnad be-

talades 28:e juni 2002. Enligt Anna började nu en period då jag alltid hade ett lyckligt leende då jag satt bakom ratten. Jag har visserligen alltid trivts bra med våra två Nissan Primera (årsmodeller 1996 och 1998) som bruksbilar, men detta var definitivt en högre division!

Sommarens semester i Småland och Dalarna resulterade i några hundra synnerligen njutbara mil. I augusti var det dags att pendla till jobbet i Stockholm från bostaden norr om Enköping (cirka 18 mil/dag). Till och med gamla trista E18 blev mycket trevligare bakom ratten i en Rover 75.

Rulles tidiga historia började dagen före nyårsafton 1999 – då hämtade den förste ägaren bilen hos Novation i Uppsala, som hade bråttom att leverera före årsskiftet. Som pensionerad lantbrukare var det ingen tvekan om att det var diesel som gällde. Bilen var beställd i Club-utförande (basutrustad) men av någon anledning hade den fått ett antal options vid leverans som jag är tacksam för idag. Farthållare, larm, slirkontroll och fällbart baksäte ingick i ”komfortpaketet” och uppgraderad ljudanläggning med CD-växlare i ”HiFi-paketet”.

”Rulle” rullade 2400 försiktiga mil på två ett halvt år. Varefter den byttes in mot en

ny Audi A4 (diesel igen förstås). Det blev säkert en milkostnad som hette duga med tanke på en årlig skatt på cirka 6700 kronor och ett inbytespris som närmast liknade skambud. Anledningen till bilbytet är lite svårförståeligt. Då jag var och hälsade på förste ägaren (en mycket sympatisk och trevlig man) för att köpa vinterhjulen till Rovern berättade han att han aldrig haft en bil han gillat bättre än denna Rover 75. Köpet av Audin ansåg han uppenbart vara ett misstag.

Hur är det är då att köra Rover 75 Diesel? Obetydlig förglödning och märkbart dieselknatter på tomgång (fast det hörs mest utanför). ”Knattret” försvinner före 1000 rpm och vridmomentet är hyggligt oavsett varv för att övergå till riktigt bra över 1900 rpm, då turbon börjar jobba. Rover har lyckats anpassa BMW:s nya turbomatade commonrail-diesel på ett utmärkt sätt till Rover 75. Den har lägre effekt (115 hp) men mjukare gång än i BMW:s modeller. Det finns numera en original chips-trimning om någon känner för det – själv är jag nöjd med originalkusarna” för närvarande. Accelerationen känns seg från 1:an till 3:an men det är över 70 km/t som dieseln höga vridmoment kommer till sin rätt. ►

◀ Fortfarande känns knappast accelerationen men mellan 2000 och 4000 rpm är den klart godtagbar. Rover uppger själva att vid acceleration 80-120 km/h är 2,0D (10 sek) snabbare än 2,0 V6 (10,7 sek) och på 5:ans växel (13,7 sek) nästan lika snabb som 2,5 V6 (12,6 sek). Just att få en bra omkörningsacceleration på 5:an uppskattar jag vid motorvägskörning och det gör dessutom 75 2,0D till en ändå större avstressningsmaskin än i varje fall en 2,0 V6. Till detta bidrar utväxlingen – vid 2000 rpm är farten 120 km/h och motorn hörs obetydligt. Nu har jag fått skryta lite – det är bara att erkänna att jag blivit diesel-freak! Och självklart klagar jag inte på bränslekostnaden – snitt hittills på 6 månader med ganska stor andel motorvägskörning är 0,66 liter/mil (avsevärt mer än EU-normens 0,56, men jag kör nog lite fortare än vad normen tänkt sig). Det är lika lätt att bli fartblind i en 75 D som i en dito V6, så farthållaren gör god nytta.

Hur en Rover 75 D är som vinterbil? Kort svar - som en vanlig 75 V6 fast med mycket sämre värme. Moderna dieslar har mycket god verkningsgrad – det blir inte så mycket ”energi” över till bilens ”innevånare”, varför det finns en originalmonterad 5 kW Webasto dieselvärmare. Trots denna tar det evigheter innan bilen blir varm en vintermorgon med minus 10 grader. För övrigt är klimatanläggningen utmärkt – automatiken gör ett bra jobb och immiga eller isiga rutor är aldrig ett problem (så snart

det finns värme). Bra stolsvärme (men två värmelägen hade inte varit fel).

Slirkonrollen (ATC) fungerar utmärkt (till skillnad från en ny Volvo S40 jag provade nyligen = rent usel slirkontroll) och behövs ibland tack vare det höga vridmomentet. Däremot är den på sommaren behagliga styrningen inte lika kul när det blir riktigt halt. Väggkänslan är då närmast obefintlig och 75:an kan kännas rent obehaglig när det är blankis. Men snart lär man sig att bilen klarar jobbet bättre än vad det känns. Det är naturligtvis det välisolerade chassit som vintertid är ”boven”. Positivt är att bilen håller sig förhållandevis ren i modigt väglag och torkare/strålkastarspolare fungerar fint liksom elbakrutan.

Om jag inte har något att klaga på? Det är nog mest bagateller – knappen för elöppning av bakluckan sitter gömd / skydd där A-stolpen möter tröskeln – komplett idiotiskt. Alla 75-ägare bör dessutom bestämma sig för att det är ”charmigt” att byta strålkastarlampor genom en liten lucka i hjulluset. Jag bytte för säkerhets skull mina i höstas för att slippa ligga i saltslasket och svära. Då upptäckte jag att instruktions-



boken angav fel lamptyp – på Rulle är det H7-lampor och ej H1 som gäller. Men dessa bagateller bleknar då man glider iväg i en Rover 75!

Om bilen har drabbats av några problem? Nja – det har faktiskt inte varit helt ”vitt papper”, men hittills har serviceorganisationen fungerat bra. Kanske återkommer jag till de få problem som varit en annan gång (då samtliga problem är lösta och orsaken utredd). Jag är alltså nöjd med min ”Rulle” (Rover 75 2,0 CDT är den korrekta beteckningen) och rekommenderar gärna andra som kör mer än 2500 mil/år att satsa på en 75 diesel (dock säljs inte dieseln längre i Sverige, så det får bli begagnat eller direktimport).

P.s. Undrar du varför RBZ004 döpts till ”Rulle”? RULLE är ett smeknamn för Rudolf (Rudolf Diesel alltså).

*Bengt Alfredsson*



Färgen heter Moonstone Green och är en riktig ”kameleontfärg” – ibland grön, ibland åt det gula eller gråa hållet.

# Berättelsen om en bil

## En följetong om en Rover 110 och dess olika ägare på resan genom tillvaron - skriven av Per Hahn

Genom att forska i våra bilars historia upptäcker vi inte bara tekniska skeenden. Våra gamla fordon bär också med sig historier om dem som ägt och brukat dem. På så vis kan de få en ännu bredare kulturell och historisk betydelse. Människor som fallit i glömska kan bli föremål för nytt intresse. Vi får upptäcka vem de var och vad de arbetade med.

Jag arbetar med en bok min Rover 110. Bakgrund, ägare, och renoverare. Hoppas att ni som läser Roverbladet uppskattar att läsa den som "följetong"

När jag köpte bilen i september 2020 hade den haft fyra tidigare ägare. Två av dem har ägt den två gånger. Jag tycker att de är lika intressanta som bilen. Den förste ägaren hette Torild Hammar. Han ägde bilen i 23 år och är den som väckt mitt största intresse. Ju mer jag upptäckte om Torild dess mer intressant blev det. Bilhistoria växte till företagshistoria och jag upptäckte två företag som jag inte visste något om: AB C. M. Hammar och Kelvin Hughes.

Rover 110 tillhör ju en modellserie som

brukar kallas P4. Den tillverkades mellan 1950 och 1964. Min bil byggdes i april 1963. Den importerades av Aktiebolaget Gjestvang & Company i Johanneshov och såldes av Harry Karlsson Bil AB i Göteborg. Den fick registreringsnummer OA 52053. Bilen köptes av AB C. M. Hammar för Torilds räkning i maj 1963.

Tack vare Torilds döttrar, Irene Josefsson och Malina Hammar kan jag berätta om Torild och C. M. Hammar. Med hjälp av ett föredrag som Torild själv höll för sin Rotaryklubb 1990 får vi ta del av historien med Torilds egna ord.

Om det finns plats för det i kommande Roverblad får ni läsa mer om dem som tog över ägarskapet efter Torild. Ulf Harrysson, Peter Wingren och Åke Wallin och jag själv. Ni får följa bilens resa från Göteborg till Värmland och därifrån till Öland, Gotland, Småland och slutligen Skåne.

### Torilds berättelse

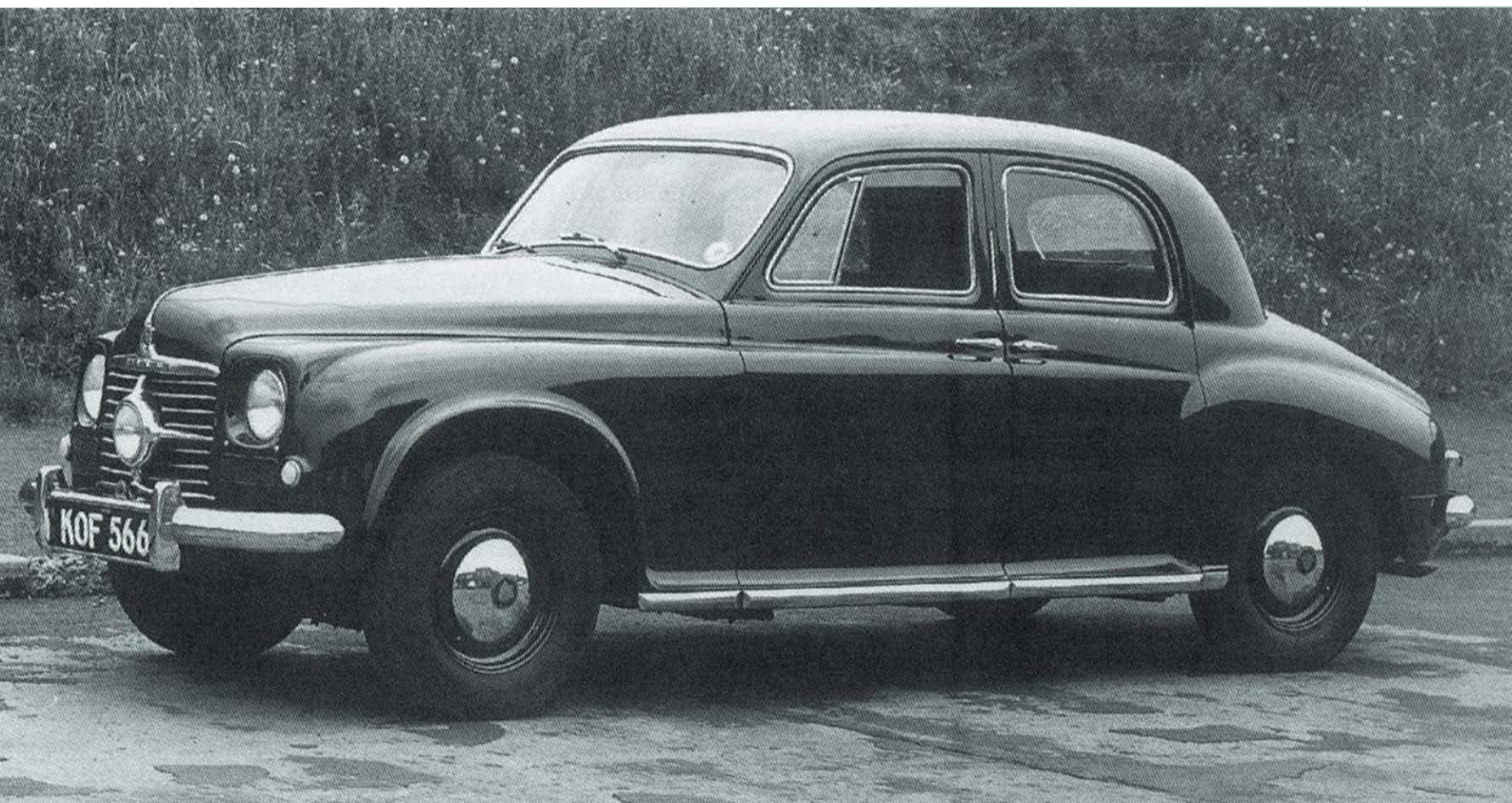
Föga anar en hantverkargesäll som börjar egen rörelse i en liten källare att vad som

växer fram under hans händer en dag kan få bestående värde och bli unikt och antikt. Han tvingas leva ur hand i mun för att sälja sitt uppehälle. Av tidigt tillverkade hantverksprodukter finns därför ingenting kvar tyvärr.

Kopparslagaren Carl Mauritz Hammar, född 1827 i Maria församling i Stockholm konditionerade, som det hette, i fyra år hos mästare i Landskrona, Trelleborg, Malmö, Norrköping och Växjö innan han 1854 slog sig ner i Göteborgs Domkyrkoförsamling.

Den 5 maj 1856 fick han och hans firma officiellt godkännande. Hammar arbetade ensam och hade det som inflyttad säkert kämpigt i konkurrens med stadens egna hantverkare. Huvudsakligast tillverkades kopparkärl, hushållsartiklar i bleckplåt samt fotogen- och karbidlyktor. Statens Järnvägar SJ, som startade 1856 hörde till kunderna. 1848 hade brittiska amiralitetet utfärdat föreskrifter om obligatoriska lanternor på engelska fartyg och det blev lag 1852.

Sverige följde efter den ledande sjöfartsnationen med motsvarande lag den ►



Rover 75 1951 O 36796 - Torilds första Rover



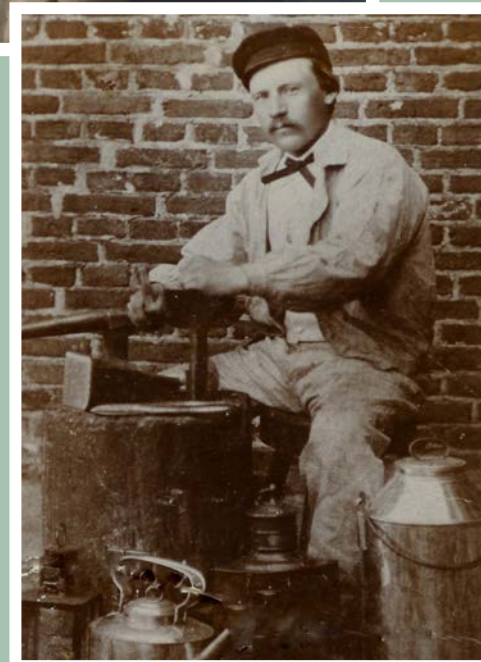
C. M. Hammar sortimentsutställning



◀ 1 januari 1853 varför Hammar också började tillverka lanternor. 1863 finns anteckning om äktenskap som emellertid blev kort. Han dog som första kolerafall i Göteborg 1866 endast 39 år gammal. Han hade då en gesäll och en hjälpare anställd. Änkan med en postumt född flicka insåg att hon måste skaffa yrkeshjälp. Per annons fick hon kontakt med bleckslagaremästaren Otto Jansson som då arbetade i Stockholm men var född utanför Vänersborg. Han kunde förresten åberopa att han arbetat på slottet och att kungen själv, Karl XV, vid inspektion stoppat en bit tuggtobaksfläta i munnen på honom. Otto Jansson anställdes 1867 och tog tydligen väl hand om både firman och änkan som han gifte sig med 1869. Då hade ytterligare en gesäll anställts, men själv gjorde han den största arbetsinsatsen. Tre söner föddes. Den yngste, Gustaf var alltså min far. Efter Otto Janssons bortgång återtog söner namnet Hammar efter sin mor änkan Hammar som alltså var min farmor.

Otto Jansson var synnerligen driftig och populär person som utvecklade firman i takt med den växande sjöfarten. Broströms startade 1857, Svenska Lloyd 1869 och Justus A Wallers Concordia 1888. Kopparslageriet levererade köksutrustning till varv, rederier, hotell och hushåll även fram till min tid. Reparationer och förtenningar sysselsatte många män. Själv glömmet jag aldrig annonsen i Lorensbergsteaterns programblad under årtal. Där säger en avritad kokerska: ”Ja se Hammars förtenningar är bäst och billigast. Kärlen hämtas och hemsändas.” Då skämdes jag.

C. M. Hammar blev särskilt känt för sina kopparlanternor. Tre stycken lanternor i jätteformat utställdes på världsutställningen i Liverpool 1886 och erhöll guldmedalj. 1909 startade Sjöfartsverkets kontrollstation i Göteborg för kontroll av lanternor och kompasser. Den första lanternan som då fick certifikat var av C. M. Hammars tillverkning. 1871 inköptes envåningsbyggnaden



Otto Jansson i verkstaden

Bryggargatan 3. Där arbetade delvis under gatuplanet som mest tretton bleck- och plåtslagare vintertid med ornamenterade zinkbekröningar för tak och kyrkor. Det blev för trångt och 1889 - 1890 byggdes verkstad i tre våningar in på gården. Den fungerade ända till 1978.

Statens järnvägar kom med vagnslaster av lyktor och lampor som skulle repareras. Hästarna backade in på gården och innehålllet stjälpes ut på kullerstenen, vilket ökade omfattningen av reparationer. Zinkskåp och lådor för is och badkar som också hyrdes ut var efterfrågade. ►

◀ 1895 blev upptakten till en ny tillverkning; nautiska instrument. Sjöfartsmannen Villhelm Lundgren som senare startade Transatlantic kontaktade farfar och klagade över att ingen kunde reparera kompasser i Göteborg för den snabbt växande sjöfarten. Gustaf sändes till London. Han blev inackorderad hos familjen Hughes som med sin familjefirma hade relationer med lord Kelvin, uppfinnaren av den moderna kompassen. Efter hemkomsten reparerade han ensam kompasser men startade också egen tillverkning och lärde upp instrumentmakare. När farfar gick bort 1897 hade firman ett tjugotal anställda. Gustaf var 24 år men redan erfaren och driftig. Metall- och instrumentverkstaden utvecklades ytterligare med metalltryckning och svarvning. Ett exempel var precisionstillverkningen av den ena metallcylindern i Gustaf Daléns prototyp till solventil. Den andra placerades på annat håll för att inte röja uppfinningen.

Kopparslageriet drog under cirka 60 år rörledningar i bryggerierna. Den sista stora ordern för Apotekarnes fabrik i Gårda var jag själv med om och även Spritcentralen

på Holmen. Där tyckte disponenten att gubbarna i tapphallen ibland blev i gladaste laget. Vår förman fick i uppdrag att granska ledningarna extra noga. På undersidan av en rörkrök mellan vägg och golv fann han ett litet hål med en plugg. Gubbarna hade skyddsmössor och osedda kunde de ta sig en skvätt starkvara i mössan. Sista leveransen av handtillverkade kastruller gick till Kronprinsessan Ingrid, den första Fredrikshamnssbåten och sista förtenningen till köksmästaren på Grand Hotell. Sedan kom det rostfria och vi hade en separat verkstad för rostfritt. C.M. Hammar har lagt koppar-tak på Navigationskolan, Tomtens Fabriker, Tyska Kyrkan, Spritcentralen, Avenyn 1, Broströms och Lundgrenska Stiftelserna, Kronhuset, Broströmia, Otterhall Turitz, Transatlantic, Betlehemskyrkan, Stadsbiblioteket och Föreningsbanken.

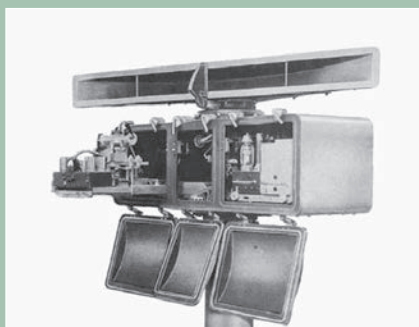
Själv började jag hos C. M. Hammar i januari 1934 och blev verkställande för plåt-lageriet. Min bror var bas för inneverkstaden. Under kriget drog sig min far gradvis tillbaka och jag tog över som verkställande direktör då firman blev AB C. M. Hammar

1946. Jag lämnade över till Mats Hermanson 1978 men kvarstod som styrelseordförande till 1989 efter 55 år och 5 månader. En annan trotjänare var för övrigt Hjalmar Olsson, far till vår förre värderade ordförande Gustaf Olsson. Hjalmar var en skicklig kopparslagare och förtennare under 51 år.

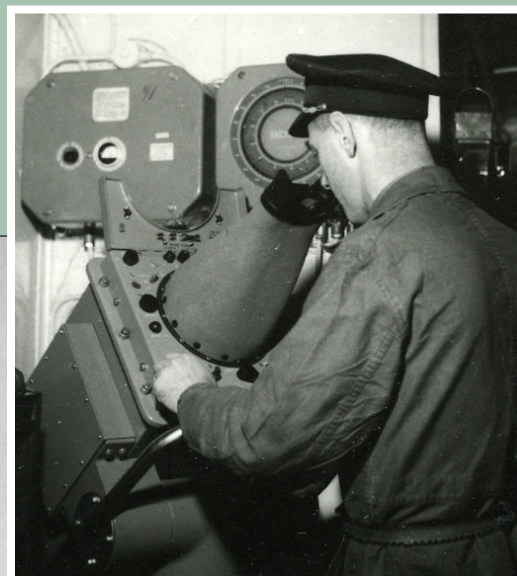
1925 fick Hughes i London licens av Amiralitetet att tillverka ekolod för fartyg. Deras registrerade modell blev 1929 först bland konkurrerande fabriker att lokalisera 33 500-tonnaren Lusitania som 1915 sänktes av tyskarna utanför Irlands kust. Dåvarande chefen för Hughes, Arthur, och min pappa Gustaf var ju barndomsvänner sedan 1895 och C.M. Hammar fick generalagenturen för Sverige. Första installationen gjordes 1931 på M/S Carina, byggd för Wallerrederierna. Hon var det första handelsfartyget i Sverige med ekolod, följt av ett stort antal före andra världskriget. Efterkrigstiden medförde en enorm efterfrågan, alla fartyg installerade ekolod. Bortåt 2000 installationer utfördes av C.M. Hammars ingenjörer. En lördag ringde en fiskare hem till mig. ”Jä får allt ha ett sånt dära Hughes lod. ▶



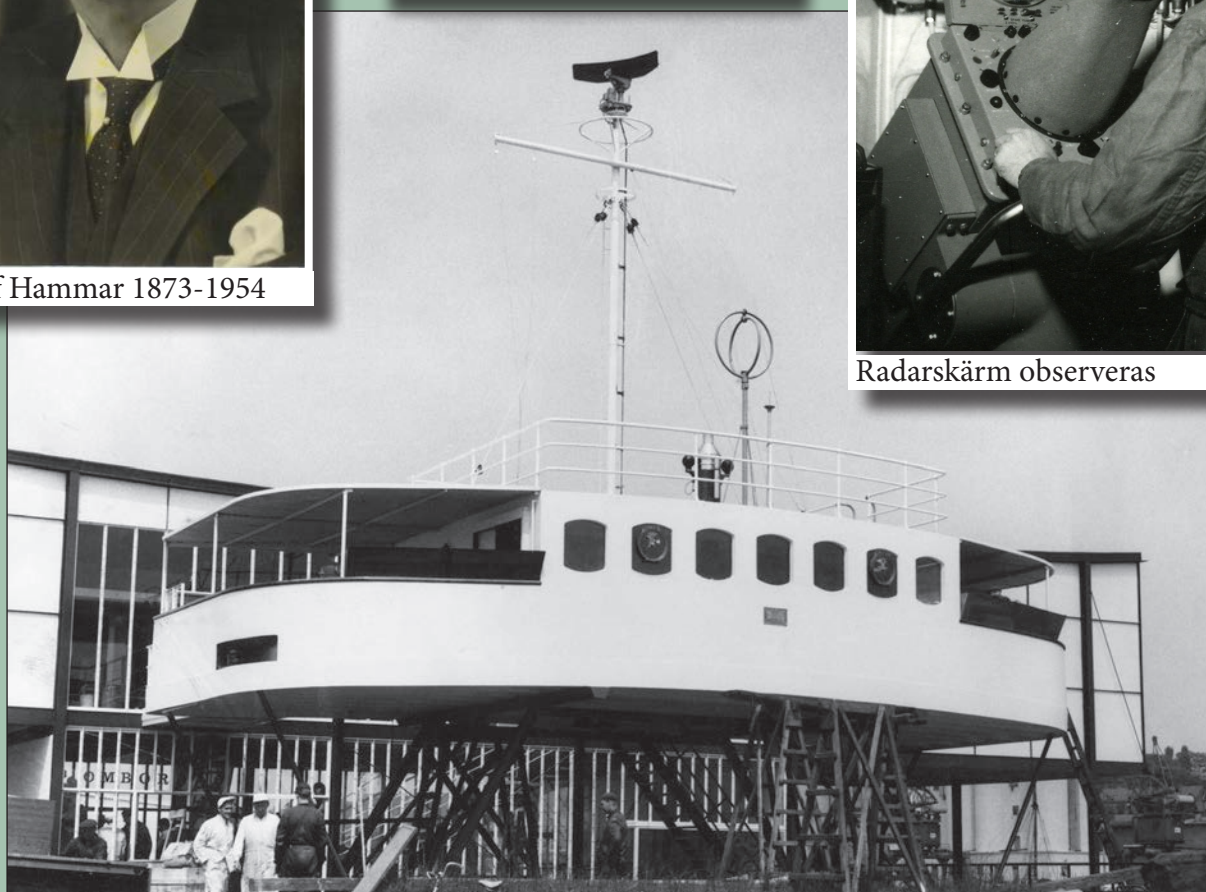
Gustaf Hammar 1873-1954



Kelvin Hughes radarmast 1947



Radarskärm observeras



Kommandobryggan på H55

◀ Men då får Hammar lova att inte sälja till någon annan på Åstol!” Det kunde jag ju inte. ”Men då får han i alla fall löva att jag e’ först!” Inom de närmaste timmarna beställde fem Åstolsfiskare också ekolod. Parallellt härmed lyckades jag få agenturen för engelska gyrokompasser. Bland de första före kriget var grekiske redaren Onassis första två tankbåtar vid Götaverken, med sina 15.400 ton då världens största tankfartyg. Våra leveranser täckte framöver en tredjedel av marknaden. Vi upprättade gyroskola som sedan navigationsskolan tog över.

Engelsmännen låg före tyskarna inom radartekniken. Även här var Hughes först i England. Första installation var på M/S Seattle, den första i en serie vid Lindholmens för Johnsons i Stockholm och troligen de vackraste fartyg som byggts i Göteborg. Radarn hade tyvärr en hel del barnsjukdomar men tekniken gick oerhört snabbt framåt.

Nu kunde C.M. Hammar erbjuda alla tre moderna nyheterna: Ekolod, gyro och radar. Vi var ledande vid den stora sjöfartsutställningen 1955 i Helsingborg, H 55. Året innan, 1954, fick C. M. Hammar också

agenturen för uppblåsbara livflottar av engelska typen RFD, som står för Reginald Foster Dulles, uppfinnaren. Det blev snabbt ett värdefullt komplement till livbåtar. Sjöfartverket föreskrev efterhand att alla svenska handelsfartyg och färjor måste utrustas med sådana flottor med kapacitet att kunna rädda samtliga ombordvarande. Under lång tid var C. M. Hammar även här marknadsledande beträffande såväl försäljning som service och har kvar agenturen.

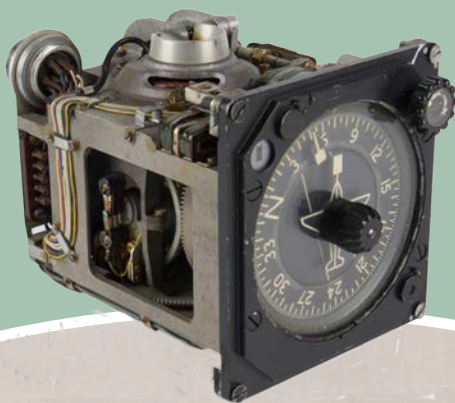
Vår nye ägare Mats Hermansson har i samarbete med RFD utvecklat automatiska system för frigörande av flottor och räddningsbanor som liknar flygets. Men framför allt en egen konstruktion för individuell automatisk frigöring av varje flotte i en nödsituation. Den lilla frigöraren började tillverkas 1984 och är nu godkänd i 32 länder. 90.000 stycken är hittills levererade och tillverkningen inom egna lokaler har idag ökat till 1000 stycken i veckan.

Många hantverksyrken moderniseras tid efter annan men bibehålla ändå sin fundamentala inriktning till exempel skraddare, konditorer, frisörer och urmakare. Av

min exposé framgår emellertid att C. M. Hammar under sina 135 år tvingats lägga ner mångåriga verksamhetsområden och söka sig fram på nya. Den nye ägaren Mats Hermansson är full av idéer och initiativ och kan nog tryggt se fram emot ett 150 årsjubileum.

Nu börjar det väl bli långtråkigt så jag slutar med några minnen från den gamla goda tiden. Min farfar Otto Jansson bodde på somrarna på Styrö Bratten. En plåtslagare Karlsson, anställd 57 år, längst av alla under 135 år, jobbade om höstarna med att rensa villornas rännor och rör från löv. När han begärde betalt för logi sa pappa Gustaf: ”Karlsson får skriva en räkning för kassan.” Han kom snart tillbaka med en halv sida utriven ur en anteckningsbok med vaxpärmar. Där stod präntat med darrig stil: ”Har Karlsson legat hos Anna-Lisa Larsson 5 nätter à 50 öre. Summa kronor 2:50.”

Förr hämtade och lämnade en så kallad månadskarl arbeten ombord på båtarna. Han blev ju känd ombord och ofta fick han sig en sup vid sina besök. En gång när han skulle gå i land med en stor kopparkittel ▶



M/S Seattle.

◀ i vardera handen snurrade han till och ramlade i spat vid sidan av landgången. Han gick under vattnet mellan båten och kajen av tyngden men fick upp näsan över vattnet. Han fiskades upp men släppte aldrig greppet om kastrullerna. Det var en trotjänare.

På lördagarna efter avlöning på fredag var det inte ovanligt att man "firade". Från ölstugan bortåt Järntorget kom en dag en arbetare, snyggt och prydligt klädd för att hälsa på "mästarn" och kanske vigma en peng för ett par öl på hemvägen. En dag vid ett sådant tillfälle flaggades det på firman och på arbetarens fråga varför svarade min far: "De e för att du e nykter idag!" Nästa lördag kom han tillbaka, vaggade rätt in till chefen och sa: "Ida behöver mästarn fan inte flagga för mig!"

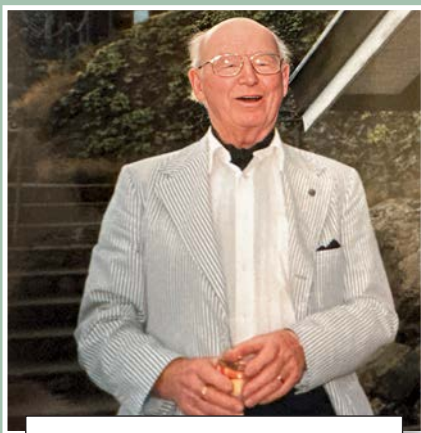
Och därmed ber jag själv att få flagga av och tacka för mig!

### Torild och EFS 843

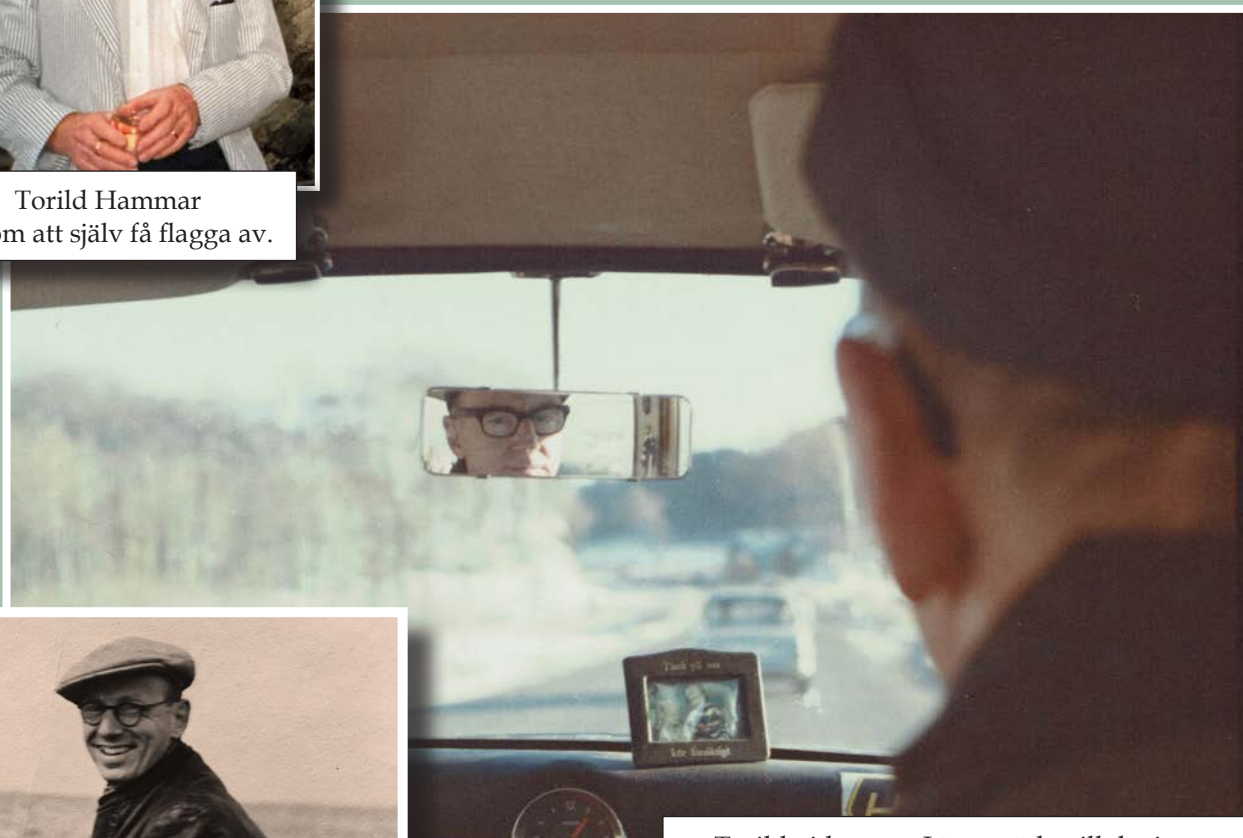
EFS 843 var inte Torilds första Rover. Den första var en Rover 75 årsmodell 1951 med registreringsnummer O 36796. En vecka innan Sjöfartsutställningen på H55 i Helsingborg byttes den in mot en Rover 75 årsmodell 1955 med registreringsnummer O 56934. H55 inleddes den 1 juni 1955 och där fanns en exakt replika av kommandobryggan på ett av Helsingborgsvarvets nybyggen. Navigationshytten hade bland annat en radaranläggning som var i funktion. "Vi var ledande vid den stora sjöfartsutställningen..." sa ju Torild i sitt föredrag. O 56934 byttes in mot 110:an i maj 1963. Radion av märket His Master's Voice flyttades över. 10 dagar innan den nya bilen skulle hämtas beslutade riksdagen att Sverige skulle övergå till högertrafik 1967. Bilen var förstas högerstyrd. Logiskt att beställa en högerstyrd bil när vi hade vänstertrafik. När 110:an hämtades på Harry Karlssons

Bil AB blev Torild besviken. Överdragsklädseln saknades. Torilds dotter Irene var med och hon minns det. Det gick att beställa överdragsklädsel, "seat covers in special felt for cool climates". Torild använde bilen i tjänsten och hämtade ofta affärskunder. Lädersäten kan ju vara både för kalla och för varma. Så en överdragsklädsel i vitt färskinn syddes genast upp. Irenes syster Malina som gick på internatskola i England minns att Torild kom och hälsade på henne varje jul med bilen full av godsaker. Det blev säkert flera besök hos Kelvin Hughes i London också. När han körde bilen i England måste han ha njutit av att ha ratten på rätt sida. Vid sommarhuset i Svanesund på Orust hade Torild låtit bygga ett garage ovanpå båthuset. Han skötte bilen väl och jag vet inte hur många mil den gick under hans 23 år som ägare. Det måste ha varit minst 10.000.

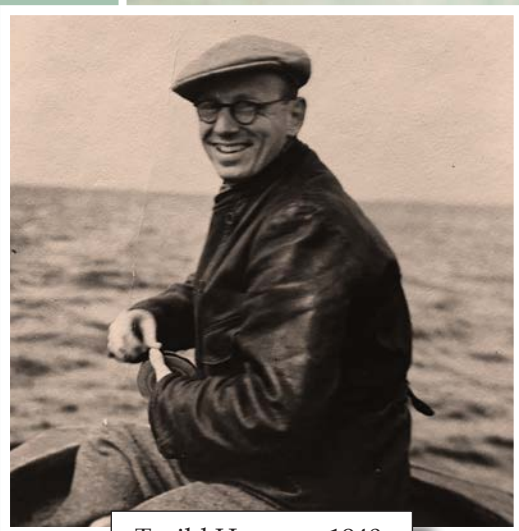
*Fortsättning följer...*



Torild Hammar ber om att själv få flagga av.



Torild vid ratten. Lägga märke till det inramade fotot av döttrarna med texten: "Tänk på oss. Kör försiktigt!"



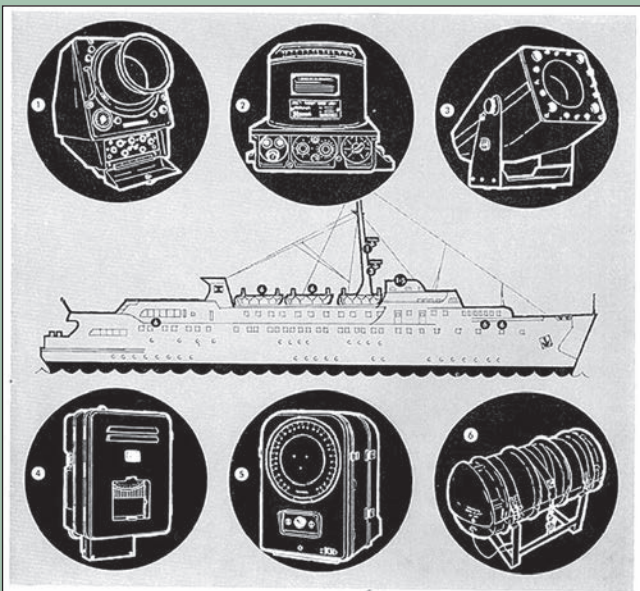
Torild Hammar 1940.



## Texten från annonsen här bredvid:

Fredrikshavnslinjens nya fartyg, har fått "navigeringshjärna" från C.M. Hammar dominerad av de allra senaste nyheterna på det teletekniska området. Dubbla radaranläggningar och ekolod från Kelvin Hughes och den hypermoderna Arma Brown gyrokompassen. Som komplement till livbåtarna har C.M. Hammar levererat 10 stycken RFD livflottar.

1. Kelvin Hughes Marine radar typ 14/12. Huvudradar med 12" bildrör, helt inkapslad slitsantenn och sändare med 60 kW maximal effekt, skalområden 0,5 till 3 mil, kontinuerligt variabelt 6, 12, 24, och 48 mil.
2. Arma/Brown gyrokompass. Moderkompassen som prövats under 10 år inom den amerikanska marinen, är idealisk för installation i alla slags fartyg. Den är helt inkapslad, absolut oöm, väger endast 15 kg och fordrar ingen tillsyn ombord. Den arbetar helt elektriskt med transistorer och servomotorer och har automatisk korrektion för fart- och latitudfel. Inga smörjställen, kontakter eller kylningsproblem. Starttid 30 minuter. 2 års garanti.
3. Kelvin Hughes Marine radar typ 14/9. Samma tekniska data som typ 14/12 men med 9" bildrör. Radaranläggningarna arbetar helt oberoende av varandra. Slitsantennerna ger radarbilderna ypperlig särskiljning av olika mål och stor skärpa.
4. Kelvin Hughes registrerande ekolod, typ MS 26 B. Ett erkänt högklassigt ekolod med distinkt registrering och stor driftsäkerhet.
5. Kelvin Hughes indikerande ekolod, typ MS 25. Komplement till MS 26 B för momentan djupkontroll från bryggan.
6. RFD automatiskt uppblåsbara livflottar i glasfiberbehållare. Flottarna äro vardera för 20 man. RFD Company Limited har i 40 år lett utvecklingen av gummiflottor och dess servicenät för omtestning är det mest utbredda i världen. Senast aktuella i samband med räddningen av 6 man ombord på fiskefartyget Tunis den 4 mars 1960.



### KELVIN HUGHES - ARMA/BROWN - RFD — samordnad leverans från C.M. HAMMAR

#### MS Prinsessan Christina

Fredrikshavnslinjens nya fartyg, har fått "navigeringshjärna" från C. M. Hammar, dominerad av de allra senaste nyheterna på det teletekniska området. Dubbla radaranläggningar och ekolod från Kelvin Hughes (tidigare leverantör till MS Prinsessan Margaretha) och den hypermoderna Arma/Brown gyrokompassen. Som komplement till livbåtarna har C. M. Hammar levererat 10 st RFD livflottar.

1 Kelvin Hughes Marine radar, typ 14/12. Huvudradar med 12" bildrör, helt inkapslad slitsantenn och sändare med 60 kw maximal effekt, skalområden 1/2-3 mil, kontinuerligt variabelt, 6, 12, 24 och 48 mil.

2 Arma/Brown gyrokompass. Moderkompassen, som prövats under 10 år inom amerikanska marinen, är idealisk för installation i alla slags

fartyg. Den är helt inkapslad, absolut oöm, väger endast 15 kg och fordrar ingen tillsyn ombord. Den arbetar helt elektriskt med transistorer och servomotorer och har automatisk korrektion för fart- och latitudfel. Inga smörjställen, kontakter eller kylningsproblem. Starttid 30 min. 2 års garanti.

3 Kelvin Hughes Marine radar, typ 14/9. Samma tekniska data som typ 14/12 men med 9" bildrör. Radaranläggningarna arbetar helt oberoende av varandra. Slitsantennerna ger radarbilderna ypperlig särskiljning av olika mål och stor skärpa.

4 Kelvin Hughes registrerande ekolod, typ MS 26 B. Ett erkänt högklassigt ekolod med distinkt registrering och stor driftsäkerhet.

5 Kelvin Hughes indikerande ekolod, typ MS 25. Komplement till MS 26 B för momentan djupkontroll från bryggan.

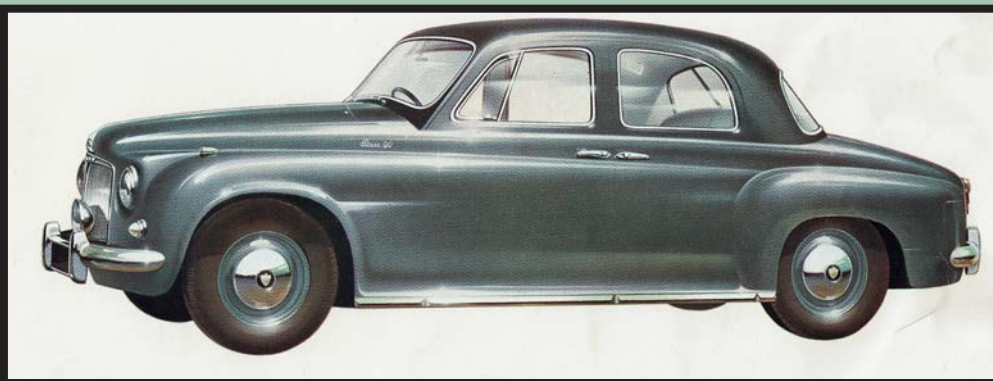
6 RFD automatiskt uppblåsbara livflottar i glasfiberbehållare. Flottarna äro vardera för 20 man. RFD Company Limited har i 40 år lett utvecklingen av gummiflottor och dess servicenät för omtestning är det mest utbredda i världen. Senast aktuella i samband med räddningen av 6 man ombord på fiskefartyget Tunis den 4 mars 1960.

# C.M. HAMMAR

Bryggaregatan 3, Göteborg



Lincoln 1946 O 13715 - Torilds bil innan han bytte till Rover



Rover 75 1955 O 56934 - Torilds andra Rover

**ROVER**  
är kvalitet

**ROVER**  
är slitstyrka

**ROVER**  
är ekonomi

ROVER är kvalitet i varje tum. Den är monterad med en omsorg och noggrannhet som torde vara enastående inom branschen. Resultatet är också en bil, som i fråga om tyst gång, slitstyrka och allmän trivsel söker sin like.

3 modeller typ 75, 90 och 105, alla med samma gedigna karosseri, men med olika motorstyrkor. Den största modellen nu även med automatisk växellåda.

eco

*Sjöstvangs*

# 46 meter mjukvara

Text: Bengt Alfredsson

Bild: Anna Wessén

Slaget vid Hastings var visserligen länge sedan men att kriga har vi människor tyvärr inte slutat med. Normanderna vann slaget 1066 och för att minnas detta broderades Bayeuxtapeten. Ett 70 meter långt fantastiskt textilkonstverk som kvinnor i Normandie var klara med 1077. Idag världsberömt.

Detta inspirerade tio värmländska kvinnor och 1997 var de, efter två års arbete, klara med Pilgrimstapeten.

Den är 40 meter lång och handlar om pilgrimsvandringarna på 1100-talet till Trondheim och Nidaros, men samtidigt om nutida händelser. Idag berömt och välbesökt med ett eget museum.

Lördagen 28 oktober var det sista visningsdag av Trögdstapeten. Vi insåg plötsligt att nu är det kanske enda chansen att se detta 46 meter långa textilkonstverk på flera år! Det är inte så lätt att visa upp något som är så långt. Men tack vare att tapeten flyttats omkring mellan flera kyrkor har det varit möjligt.

Det var strålande fint höstväder men tyvärr var vår Rover 75 barrikerad i garaget så vi fick ta Annas Opel. Trögdstapeten visades i Veckholms kyrka och det var massor med människor som, liksom vi, passade på att njuta den sista visningsdagen.

Veckholm är en av sex socknar, som ligger i Södra Trögd, på den udde som skjuter ut i Mälaren söder om Enköping. Här har varit befolkat sedan långt före



Skott-land?

slaget vid Hastings och det har kanske haft någon betydelse för att projektet blev så bra. En studieresa sommaren 2020, till Pilgrimstapeten i Värmland, gjorde att ett par textilintresserade kvinnor från Södra Trögd tände till - vi skall brodera en egen tapet!

Ett större antal lokalt boende kontaktades och entusiasmen var stor. Här skulle broderas motiv från alla de sex socknarna. Över 60 personer (varav cirka 98 procent kvinnor) skulle ansvara för var sin bit av tapeten. De som var mest kunniga i broderi gjorde instruktionsfilmer på Youtube

och Facebook som övriga kunde ta del av. Detta var viktigt då broderiarbetet gjordes under pandemin.

Slutresultatet är en fantastisk bildberättelse om både historia och nutid. Invigningen skedde på Världsbroderidagen 30 juli 2023 och sedan har tapeten visats i olika kyrkor. Även en liten men intressant bok producerades som i detalj beskriver projektet. Jag har valt ut några broderade bilder med bland annat motorfordon, men tyvärr finns ingen Rover avbildad.

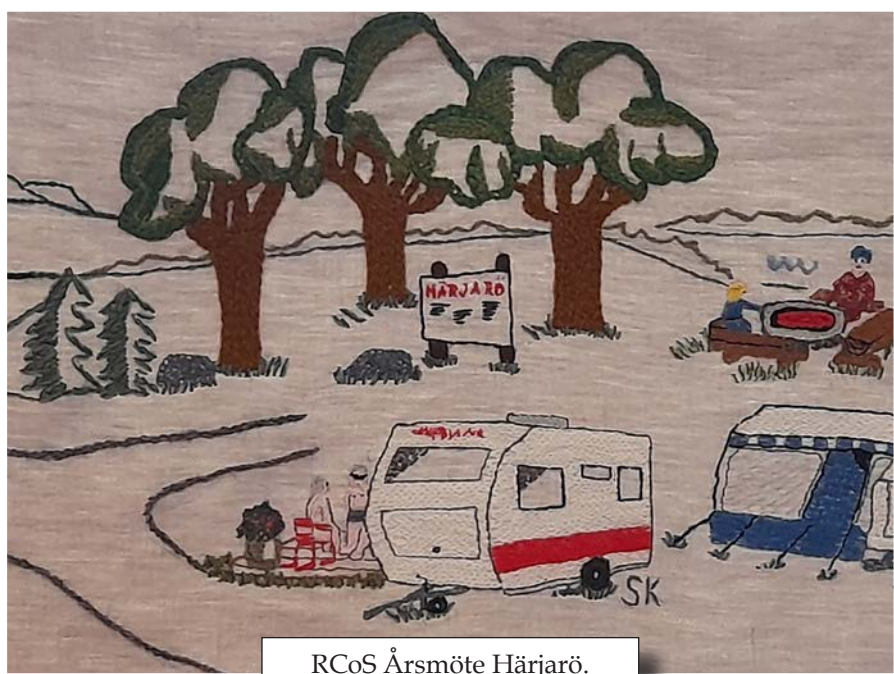
Bengt Alfredsson



Kul på två hjul.



Veckholms klockstapel.



RCoS Årsmöte Härjarö.



Chevrolet.



Mjölkbilen kommer.



Snabbladdning...

# Annonser

## Nya delar till Rover SD1 säljes

*"Den riktige entusiasten stannar som medlem just för att han inte längre har en Rover" - kassör Thomas Eckerred.*  
Ingen behöver lämna klubben bara för att Rovern sålts. Det räcker att Rover-intresset finns kvar. Och det finns alltid en annan Rover att köpa om saknaden blir stor.

Delarna på listan nedan köpte jag år 2000. Ett stort parti till SD1 serie 1 cirka 1977-1980. Partiet hade legat och samlat damm några år efter att generalagenten Olle Olsson AB (Uppsala) sålde delarna till LecLey Parts (Handen). De var då osorterade och en del saknade artikelnummer. Det blev en tidsödande utmaning men det mesta löste sig. Jag har lagt undan vad jag behöver till mina egna SD1. Listan visar vad som blev över - ibland är det värdefulla delar som en huvudbromscylinder. Ibland armar till strålkastartorkare som de flesta redan plockat bort.

Alla är äkta originaldelar oftast tillverkade 1977 eller 1978. De flesta finns inte längre att köpa hos Rimmer eller andra butiker i UK. Ibland finns bara en detalj - andra gånger finns många. När de är slut är de slut - tyvärr. Jag har satt priset till cirka hälften av Rimmers prislista då delarna fortfarande fanns att köpa. Som vanligt gäller "först till kvarn". Eventuell frakt tillkommer. OBS - nedan är bara en början på listan. Fler artiklar tillkommer löpande. Allt som allt finns cirka 200 artikelnummer som visas i nummerordning, enligt original reservdelskatalog Oct1977. Vill du beställa eller fråga, eposta: [bengt@gghus.se](mailto:bengt@gghus.se) eller ring /SMS 0705733977

Sälj gärna dina bilar, delar och diverse Rover-prylar här så att andra medlemmer kan ha glädje av dem.



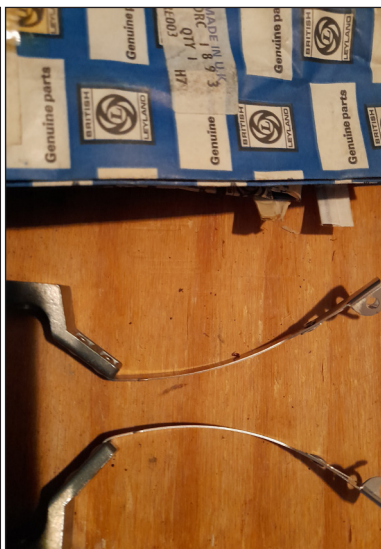
DRC1268/69



SPATS



DRC1654



DRC1892/93



CRC1276



ACP678



CRC1590



CRC1588



ACP607



CRC1988

Artikelnr	Artikel beskrivning	Pris
ACP607	Huvstag motorhuv	49 kr
ACP678	Tanklucka (lackeras)	128 kr
CRC1276	Genomslagsgummi fram (4 st / bil i sats)	90 kr
CRC1300	Aluminiumfälg BEG blåstrad pulverlackad (guld SD1 V8S)	(sats 5 st) 2800 kr
CRC1300	Aluminiumfälg BEG blåstrad pulverlackad (guld SD1 V8S)	(1 st) 800 kr
CRC1374	Navkapsel BEG (rostfri + svart lack, varierande skick)	(Sats 5 st) 250 kr
CRC1374	Navkapsel BEG (rostfri + svart lack, varierande skick)	(Sats 10 st) 400 kr
CRC1588	Servoslang (lågtryck LHD tidig modell)	168 kr
CRC1590	Fjäder bak (märkt gul/vit = endast ihop med Boge Nivomat)	(Par) 190 kr
CRC1988	Tanklock (sats 2 st = 1 st i reserv)	120 kr
DRC1124	Armatyr bränsletank (utan bränslepump, slang)	600 kr
DRC1268	Plastkåpa (ej lins) nummerskylts-belysning Höger	18 kr
DRC1269	Plastkåpa (ej lins) nummerskylts-belysning Vänster	18 kr
DRC1654	Strålkastare komplett halogen Vänster	975 kr
DRC1892	Torkarm strålkastare Höger	120 kr
DRC1893	Torkarm strålkastare Vänster	120 kr
DRC2229	Balans F/B högtalare	427 kr
ERC442 / 43	Luftintag motor (2 delar)	40 kr
ERC666	Slank värmepaket (längre - liten skillnad)	42 kr
ERC667	Slank värmepaket (kortare - liten skillnad)	51 kr
GMC318K	Huvudbromscyliner komplett (snarlik GMC315)	1720 kr
RTC2057	Drevsats med fyrkantaxel, oljepump till manuell växellåda	146 kr
RTC2136	Stänkskydd fram (komplett lister, fästdetaljer - Ej Logotype)	(sats 2 st) 290 kr
SPATS	"Spats" par V & H (ej original - för 3500 Vitesse)	390 kr



CRC1300



CRC1374



RTC2057



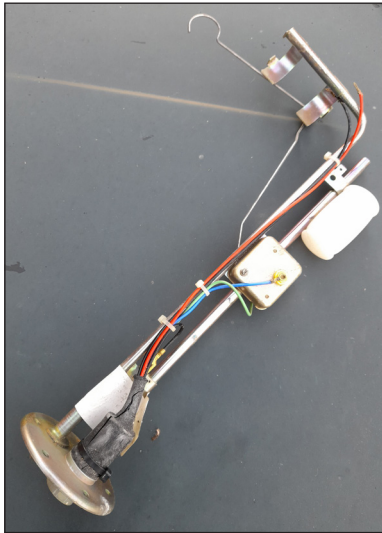
ERC442/43



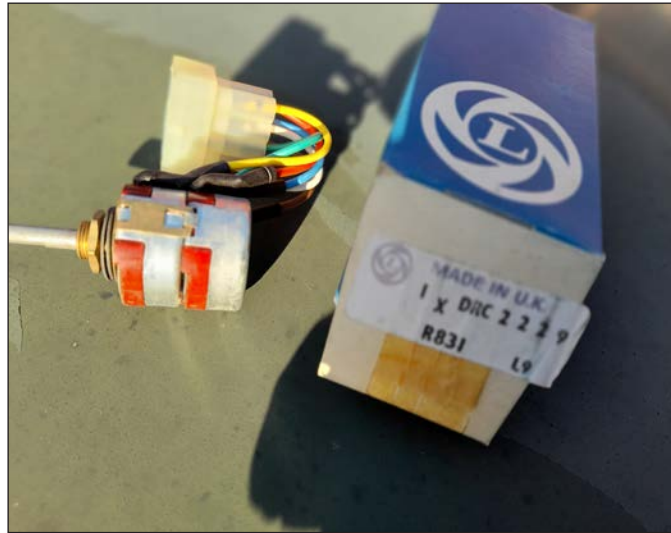
ERC666/67



GMC318K



DRC1124



DRC2229



RTC2136



Vi säljer vår **ROVER R75 2,5 V6 AUT** som gått knappt 12 000 mil sedan vi köpte den ny 1999.

Vinterhjul och textilmattor ingår.

Den har servats enligt instruktionsboken i alla år, är i gott skick men lite rostangripen i underredet. Under de senaste 10 åren har den bara använts som andrabil under sommarhalvåret.

Bilen finns på Lidingö utanför Stockholm. Prisdé 30 000:- men förhandlingsbart för entusiast som lovar ta väl hand om henne.

**halvar.jonzon@telia.com**



# Här träffas vi

Det finns säkert någon träff någonstans i landet som passar just dig.  
På vår hemsida under "Här träffas vi" ser du vad som är på gång.  
Känner du till någon trevlig träff så hör gärna av dig.

## Stående träffar

### Mälardalen

Första onsdagen varje månad träffas vi klockan 14 på Dinners i Enköping. Lätt att hitta i korsningen E18/väg 70. Grusgatan 2, Enköping. Kontaktperson Thomas Eckerred Tel 070-588 4106 E-post thomas.eckerred@telia.com

### Göteborg

**Tisdagskörning.** Tillsammans med andra engelska bilklubbar i UBCC träffas vi vid butiken Store, Fjölbergsgatan 20A. Vi träffas kl. 18.30 för avfärd kl. 19.00. Maj till september.

**Första torsdagen i månaden,** utom juli och augusti, träffas vi på Puben Gyllene Prag vid Sveaplan.

### Skåne - Kaffeturen har vinteruppehåll. Vi ses igen till våren!

Första söndagen i månaden träffas vi för en kaffetur med picknic eller cafébesök.



Resultatet av en mindre lyckad prompt och en mindre lyckad AI-generator, nämligen Adobes Firefly (som tror att alla Rover är Land Rover):  
"Classic Rover driving through a forest during springtime."

# Är din Rover 75 bilnyckel defekt?

Är tryckknapparna på nyckelskalet, alltså fjärrkontrollknapparna, trasiga?

Knapparna man trycker på då man vill låsa eller låsa upp bilen brukar förr eller senare gå sönder. Efter många tryck spricker plasten och blottar elektroniken i innanmätet.

Med ett trubbigt föremål kan man genom hålen i skalet trycka på elektronikplattans kontaktdon för att låsa eller låsa upp bilen, men det är både obekvämt och riskabelt då elektroniken kan förstöras.

Nya nycklar kan möjligen anskaffas, men då måste bilen tillsammans med de nya nycklarna omprogrammeras med hänsyn till bl.a. bilens startspärr (immobilizer). En kostnad på flera tusen kronor enligt uppgift.

Roverklubben erbjuder ett bra alternativ: I ett nytt nyckelskal monteras den gamla elektroniken och det gamla

nyckelämnet (axet). De nya skalerna saknar tyvärr Rovers logotype på knappen för att låsa upp, men det kan man säkert acceptera då nyckelskalet blir helt igen.

Priset för en nyckelreovering med nytt skal, överflyttning av befintlig elektronik och nyckelämnet är 395 kr plus porto/frakt för en nyckel. Ett nytt batteri ingår då också.

Ett skalbyte förutsätter att den befintliga nyckelns elektronik och nyckelämne (axet) är intakt och funktionsdugligt.

Då funktionsprovningen av den nyreoverade nyckeln sker efter leverans hos bilägaren, åtager sig klubben endast att reovera en av bilens två nycklar åt gången.

Klubben reserverar sig också mot om elektroniken är skadad i den befintliga nyckeln.

**Om du vill ha din Rovernyckel reoverad kan du kontakta Gunnar Ahlqvist.**

**E-post g.ahlqvist@live.se  
Tel 0707-64 53 00**





**M**edlemsförmån för dig och din klubb. Prisvärd försäkring för ditt samlarfordon

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

MHRF-försäkringen, Sveriges första och största samlarfordonsförsäkring, ägs och drivs av Motorhistoriska Riksförbundets 170 medlemsklubbar i samarbete med Folksam.

Du kan försäkra bil och mc, 20 år eller äldre. Dessutom finns försäkring för moped från 1980 eller tidigare, traktor från 1975, husvagn från 30 år, rullande renovering och många flera varianter.

Läs mer på [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se) eller ring 08-32 03 54 eller kontakta någon av klubbens försäkringsmän, se sid 2.

#### Vad gör MHRF-försäkringen unik?

MHRF-försäkringens premier används enbart för vår egen försäkring – inga pengar går åt till att betala andra försäkringstagares skador, men inga bidrag kommer heller från vanliga fordonsförsäkringar. Det betyder att all administration, alla skador och andra kostnader betalas av våra egna försäkringstagare.

Eftersom Folksam är ett ömsesidigt försäkringsbolag går inga pengar till aktieägare och de olika försäkringsformerna måste stå för sina skadekostnader. Skaderesultatet för MHRF-försäkringen påverkar därför direkt premierna. Få skador och låga skadekostnader betyder att vi kan hålla premien nere. Ökar antalet skador, och därmed kostnaderna, betyder det premiehöjningar.

*Från MHRFs hemsida.*

## Viktigt om din MHRF-försäkring

**V**isste du om att MHRF kräver att du, som har en försäkring som är äldre än tio år, skickar in nya bilder på fordonet samt ett nytt besiktningsprotokoll?

MHRF vill säkerställa att fordonets skick inte försämrats sedan försäkringen tecknades. Eftersom MHRF inte hinner kontrollera alla 37 000 försäkringar, måste du själv hålla reda på om du påverkas av denna nya regel. Om du missar detta kan ersättningen vid totalskada minska om fordonets skick försämrats.

Gör så här!

1. Fotografera ditt fordon enligt de anvisningar som finns på MHRFs hemsida. Numera vill de helst ha digitala bilder, eftersom sådana är

enklare att arkivera. MHRF arkiverar även de gamla pappersbilderna som du tidigare skickat in.

2. Det behövs ett nytt besiktningsprotokoll, dock ingen ny ansökan. Du gör precis som du gjorde när du tecknade försäkringen, kontaktar en besiktningsman och får en besiktning utförd.

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

Observera att motorcyklar och mopeder till ett värde av max ett halvt basbelopp (22 200 kr) inte behöver besiktigas för en försäkring och det krävs ingen förnyelse av dessa även om de är äldre än 10 år.

*Carl-Gustaf Olsson*

Fatta pennan eller tangentbordet och skriv.

Ta tag i kameran och fota.

Skicka in din text och dina bilder till redaktören på:

[wrong.car@gmail.com](mailto:wrong.car@gmail.com)



## English Car Care Service för Engelska bilar

Vi servar och reparerar din Rover.

Alla modeller från 1950 och fram till idag är välkomna och blir väl omhändertagna

Vi finns nära Center Syd på Produktvägen 16 i Löddeköpinge.

Tel 046 - 71 23 23

E-post: [englishcarcare@telia.com](mailto:englishcarcare@telia.com)

Välkommen

Steve

# Klubbshopen

## Klubbregalia

**Vindrutedekal** med nya klubbmärket.  
50 mm diam. 5 kr

**Bläckpenna RCOS** 1 st 30 kr  
2 för 50 kr



**Rockslagsmärke/Pin** med nya klubbmärket.  
20 mm diam. 40 kr

**Rockmärken**, svarta 10 kr

**Isskrapa RCOS** 25 kr

**Ficklampa** i ordets verkliga betydelse,  
endast 7 cm med kraftfull LED-lampa.  
Nu blir det lätt att hitta hålet till oljesticken 30 kr



## Så här beställer du från Klubbshopen

1. Ring eller skicka din beställning till:  
Kent Klar  
Brännelidsvägen 12  
517 91 Bollebygd  
Tel 0764 00 93 72  
E-post [roverclubshop@yahoo.se](mailto:roverclubshop@yahoo.se)  
eller via [www.roverklubben.se](http://www.roverklubben.se)
2. Därefter sker leverans omgående.
3. I paketet du får ligger inbetalningskort.  
Observera att porto tillkommer - dock fraktfritt vid köp över 200 kr.  
Klubbshopens plusgiro är 79 69 43 - 9

**Roverklubbens vagnmärke i emalj** 200 kr  
inklusive fästskruvar



## Roverprylar

**Bakrutedekal** med text  
'Rove around with Rovers'. 10 kr

**Bakrutedekal** med text  
'Rover, one of Britains fine cars'. 12 kr

**Dekal för skylthållare Rover 75** 20 kr

**Bakrutedekal för Rover 75** 25 kr



**Bakrutedekal** för medlem med  
mer än en Rover 25 kr



**Broderat Rovermärke** för jacka etc. 20 kr

**Nyckelring RCOS** 20 kr

**Vykort med P4 och P6** foto 5 st 10 kr

**Vykort med P6B** 16 x 21 cm  
målning av Peter Haventon. 5 kr

**Poster P6-annons**  
i A3 (42x30 cm), laminerad 50 kr

**Laminerad affisch** med alla varianter av SD1  
från 1976 till 1986. A3-förmat (30 x 42 cm) 50 kr

# Why is the owner of this Rover 2000 smiling?



Because he's alive.

This Rover 2000 Sports Sedan was photographed just after a head-on collision with a truck.

With virtually any other make of car, certain things tend to happen in these dire circumstances, among them: a) The engine tries to join you in the front seat; b) The steering column, which on most cars begins near the front wheels, competes with your chest.

Neither of these happened to the driver of this Rover 2000. (If you are wondering what *did* happen, he cracked a collar bone and two ribs because his safety harness was carelessly loose.)

## Luck Had Little To Do

Luck had very little to do with it; the answer is in the car itself.

First off, the Rover 2000 is designed with the thought that, on collision, an engine ought to go down *under* a car rather than up into your lap.

Also, the forward section of the body is designed to crumple defensively; an expensive shock-absorber, but well worth it. Note that although the front lost 18 inches, the passenger compartment is intact.

## Steering Column Has To Go

As to the lost 18 inches; in the ordinary car a foot-and-a-half of steering column has to go *somewhere*. The 2000's steering column begins behind the engine, and thus is not accident-prone. Moreover, the steering wheel is flexible and shock-absorbent.

The seats, front and back, are bucket seats of molded steel covered by fine padded leather. The tops of the front seats are padded, as well, to protect them from the faces of the rear passengers.

The top of the dash and the storage bins in front of your knees are also padded. Objects that are necessarily hard are carefully located and inoffensively shaped.

The Rover 2000 Sports Sedan is thought by many authorities to be the safest car in the world. Happily, it is also among the best handling, so that the likelihood of accident is far less to begin with, and it is fun to drive.

In addition to a revolutionary suspension system which makes for fantastic maneuverability, the 2000 also has disc brakes all around.

## Heartless To Pretend . . .

In conclusion, may we apologize for mentioning such unpleasant possibilities? However, it is even more heartless to pretend that they don't exist—and neglect to provide for them.

The stern fact is that very few cars have *any* of the safety features we have mentioned; and only the 2000 has all of them—and a good many more besides.

Oh, yes, the price: \$3998. Or you can buy it for delivery in Europe and save enough to pay for your passage. If you write, we'll tell you about that, too. Thank you.