

ROVERBLADET

Nummer 132, vintern 2023. 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 Håkanssons 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
furubol14@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 Eckered
Österby By 16
193 91 Sigtuna
Tel 070-588 4106
thomas.eckered@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
Skiftingegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 0706-248699
carolapettersson.se@gmail.com

RCoS Bilförmedling

Tomas Börjeson
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
Jakobsbergsplatsen 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
Drivisvägen 4
722 31 Västerås
Tel 021-33 29 58

Rover 800

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

Rover 600

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

Webmaster

Carola Pettersson
Skiftingegatan 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:

Tomas Börjeson

Redaktion och layout:

Rikke Henriksen
wrong.car@gmail.com

Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

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

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



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.

Ordförandens ruta



Nyss hemkommen från Storbritannien, där vi bland annat besökte Brooklands, British Motor Museum i Gaydon och NEC i Birmingham, kan man konstatera att intresset för klassiska bilar där fortsatt är på en hög nivå.

Problematiken runt miljökrav och dito zoner är likartad mot Sverige och man ser rätt få äldre fordon i allmän trafik, i alla fall i storstadsområden. De Rover vi såg var några Rover 75 och någon 400 eller 45.

RCOS planerar för årsmöte nästa år i Mälardalen med omnejd, mer info kommer senare.

Det stora frågetecknet nu är ELV-förslaget till direktiv från EU som kan hota grundvalarna för möjligheten att äga och köra äldre fordon. Om detta direktiv

tillämpas fullt ut kan äldre fordon komma att klassas som avfall och eventuellt tvångsskrotas. MHRF har bra löpande information om detta på sin hemsida och arbetar intensivt med frågan.

Klubben välkomnar för övrigt gärna förslag på nya aktiviteter och verksamhetsområden.

*Med vänlig hälsning,
Tomas Börjeson, ordförande*



Roverklubbens matrikel

På Roverklubbens hemsida 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.

En hälsning från fotomodellen på omslagsbilden

Hej på er!

Jag heter Viking och fyller 75 år. Egentligen fyllde jag i början av detta året, men min lätt senila ägare hade glömt detta. Konstigt för det står på min chassi-plåt nr 35 1948.

Alltså, jag är inte direkt sur på honom men, jag tycker det är lite kul att bli ihågkommen. 75 är ju en rätt aktningvärd ålder, fast jag har trots allt fått en rätt bra omvårdnad de senaste 32 åren. Det får man vara glad för.

Var rädda om er och ta hand om era kära, så hörs och syns vi framöver.



Redaktörens hörna

A propå hörna... när jag ville ta bilden till baksidan knuffade jag min P6:a lite närmare garageporten så att den skulle synas bättre. När jag sedan gick förbi för att gå ut igen fastnade mina allra bästa och snygga "komfort-byxor" i hörnan på stötfångaren. Varning för seriöst vass kant! Resultatet ser du nedan. Suck.

Jag vill passa på att tacka alla ni som har skickat in material till tidningen under året. Ni är alldeles underbara! Utan er hade vi inte haft en så fin medlems-tidning full av alla möjliga och omöjliga intressanta artiklar. Fortsätt gärna så även under 2024 och tänk på att det inte finns några krav på att det måste handla om Rover. Att vidga sin horisont är både roligt och givande. Det viktiga är att vi har en levande tidning som har skapats av medlemmar av Roverklubben för medlemmar av Roverklubben. God jul!

Redaktör Rikke

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Bengt Alfredsson, Tomas Börjeson, Per Hahn, Kent Klar, Anders Palmqvist, Carola Pettersson, Björn Wennerberg.

Manusstopp:

Nr 133 15 februari, ute i mars

Nr 134 15 maj, ute i juni

Nr 135 15 augusti, ute i september

Nr 136 15 november, ute i december

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 mars 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:

Björn Wennerbergs
P3 60 som fyllde 75 år i år



Innehåll

Roverbladet december 2023



5	En svunnen (när)tid	20	The Swan Car
6	One of Britain's fine cars - Rover 800 delar vattnen	21	Cool Rover 827 coupé
8	Historien om P4	22	Ännu en SD1 i garaget
14	Modellbils-bilder	24	Aunty Elsa
16	Fyra män i en Rover - NEC Birmingham 2023	26	Annonser och diverse
		31	Klubshopen



24
Aunty Elsa



8
Historien om P4

En svunnen (när)tid...



Kommer ni ihåg när det var pandemi och alla våra bilträffar var inställda, men kanske var inte de små spontana träffarna inställda? Då träffades några av oss på en parkering i närheten och åkte till ett fik med våra äldre åkdon. Om vi åkte Rover, T-Ford eller BMW kvittade.

De fem bilarnas ålder täcker ett spann på cirka 80 år. Vi kallade det Bil & Bulle och det var oftast väldigt trevliga utflykter.

Bilderna är tagna 26 september 2021 i Uppland och fiket denna dag är Bredsjö Café vid väg 72.

De "oljiga bitarna" är från Teodors justering av T-Fordens backmekanism - med skiftnyckel. Inte mycket elektronik som kan krångla!

Kanske vi tar upp dessa utflykter igen 2024 - utan Pandemi.

Bengt Alfredsson



One of Britain's fine cars - now made finer

Klassiskt och mycket elegant
uttryck för en ny modell
i Rovers långa historia.



Rover 800.

Det här kommer, som synes, att handla om Rover 800 serien, en fortfarande mycket vacker bil i mina och många ögon.

En bra bil enligt vissa bedömare och en förfärlig bil i andras ögon. Omdömet skiftade mellan olika journalister och redaktörer.

Enligt journalisten Giles Chapman ingår Rover 800 i gruppen "en av de värsta bilar som någonsin sålts"...

Motorerna, både 2.5 liters V6 som man delade med Honda och 2 liters Twin Cam turbo från Austin/Triumph bedöms vara "förskräckliga och opålitliga och dessutom en mardröm för en bilelektriker". Jag som alltid tyckt att Honda gjorde pålitliga och fina motorer. Tänk så fel jag har, eller?

Enligt annan fakta så hade Rover hög tillgänglighet och bra kvalitet i sina fabriker till skillnad mot andra biltillverkare i strejkernas England.

Och bilen som helhet då? Journalisten Chapman skriver: "Man skulle ju kunna tro att efter 15 års lanseringar av dåliga bilar, så

skulle väl Rover äntligen få till modell 800 rätt redan från dag ett, men det klarade Rover inte av. Tvärtom, Rover 800 förtjänade ett fruktansvärt dåligt rykte för sin byggkvalitet och för sina usla motorer vilket genererade ett tydligt nej, nej på begagnatmarknaden".

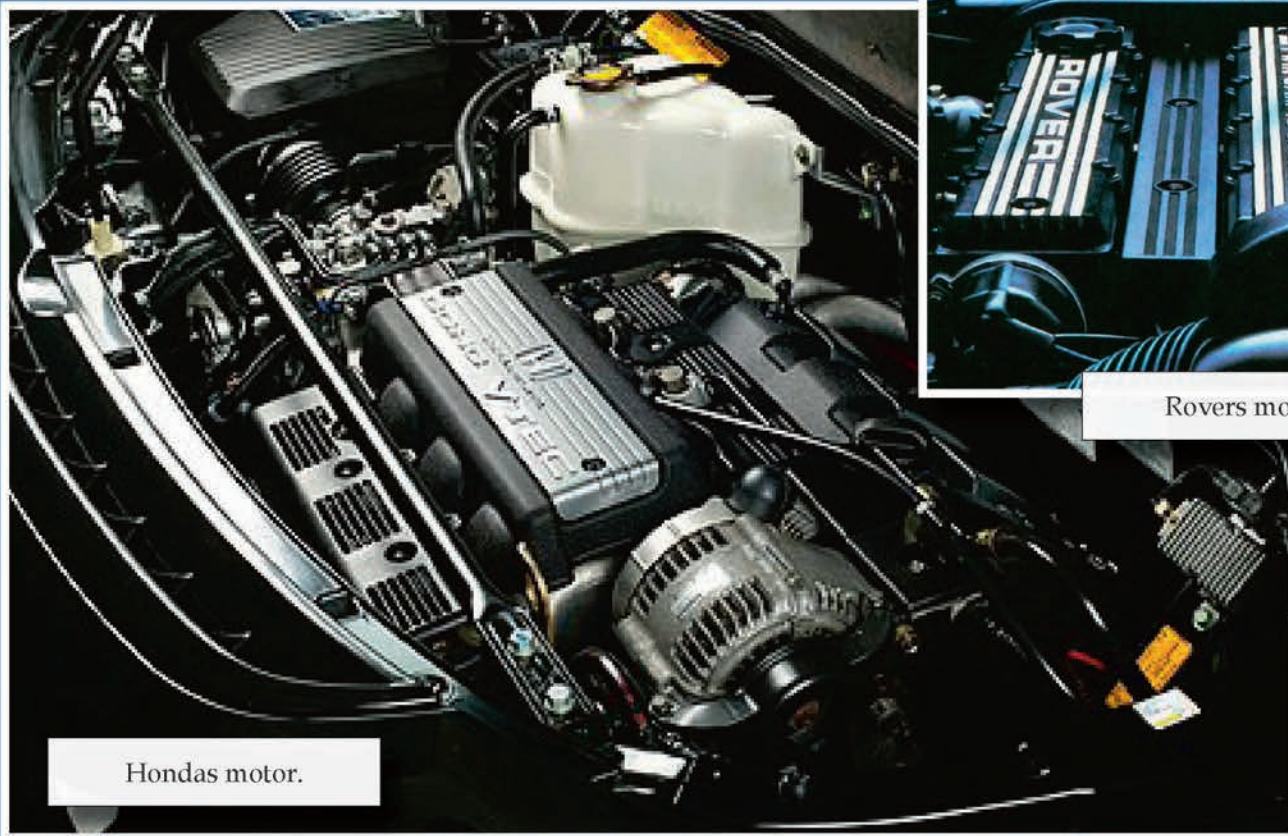
Inte så positivt eller hur? Men Chapman menade i alla fall att Rover 800 "var en bra långfärdsbil för långa förare och efter 1992 års restyling fick den lite karaktär". Jaha, det får man väl tacka för. Trots dessa recensioner och dåligt management från Austin Rover, British Leyland sålde bilen ganska bra, cirka 330-tusen exemplar, ävenså begagnad, så länge de kända problemen blivit ordnade under resans gång.

En holländsk redaktör, Erik van Putten, är mer lyrisk. Han skriver: "Som redaktör har du regelbundet privilegiet att köra fina klassiker och äldre fordon. Vissa bilar är extra distinkta inom dessa kategorier. Rover 827Si är en sådan bil som har fått hjärtat att slå full av förväntan under lång tid.

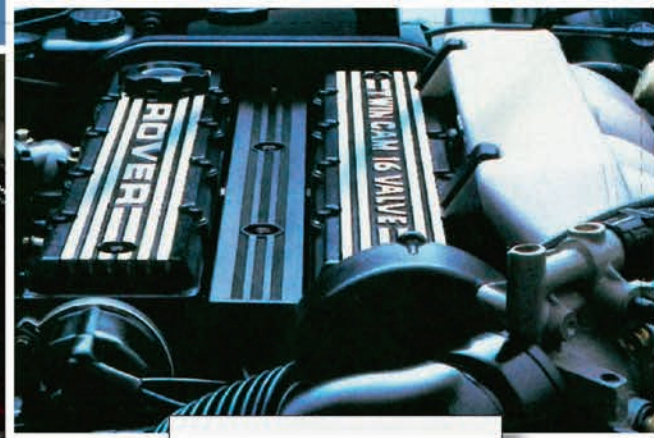
Och den här versionen av 800 R17-serien uppfyller en stor del av förväntningarna.

Så förväntan, och det är inte för ingenting. Denna Rover 827 Si beställdes av den första ägaren i den vackra färgkombinationen, Nightfire Red på utsidan och med Cream färgat läder inuti. Och detta kommer med utrustningsspecifikationer som inte ljuger. Dessutom är denna Rover från 1994 välsignad med en Honda Legend-motor. Under huven finns 2.7 liters V6 Honda-motorn, som är kopplad till en fyrväxlad automatlåda med S4-applikation. Just denna Rover kommer från Österrike, och i det alpina landet kördes den vackra Rover 827 Si bara 5 100 mil.

Den här Rovern har allt en bil i den större lyxklassen borde ha. Först och främst finns exklusiviteten, för 800-serien ser du relativt sällan på vägarna. Det är också därför Rover är ett fint alternativ till den etablerade ordningen i detta segment. Dessutom erbjuder 827 Si en rad med elektriska tillval. ►



Hondas motor.



Rovers motor.

◀ Det finns AC i bilen och stolar och baksoffa är täckta med läder av bästa kvalitet. Det är trevligt bakom ratten med fin väghållning, medan du kan titta ut över en instrumentpanel som avslöjar bilens 80-tals-ursprung. Obs: denna Rover kom efter R17 ansiktslyftning, där den fick ett mer dynamiskt utseende. I den mening anpassades den till nittiotalets standarder, varigenom modellen också fick mer attraktiva linjer”.

Äntligen kom de positiva omdömen som bilen faktiskt var värd. Visst fanns det problem i början med dålig kvalitet på elektroniken, medioker kraft i mellanregistret i Hondamotorn och svag effekt på de tidigare fyrcylindriga motorena. Men de sista åren var det en fantastisk och vacker bil som väl platsade på marknaden.

De flesta biltillverkare hade det lite knepigt med sina nya modeller under 70-90 talet, mycket småfel, ibland stora fel. I slutändan

blev det ofta bra bilar. Trist dock att det var kunderna som fick göra kvalitetskontrollen.

Jag hade förmånen att under 80-90 talet få ett antal Volvobilar som tjänstefordon. Inte en enda av dessa bilar var utan irriterande fel när jag hämtade ut dem som nya, men när det var dags att lämna in dem efter cirka 5 000 mil var det fantastiska bilar som gått många mil utan problem.

Vid pennan Björn W.



Rover 800 Coupé.



Historien om Rover P4

- berättad av Per Hahn

Artikeln handlar om Rover P4 som tillverkades mellan 1950 och 1964. Det blir lättare att förstå hur denna modell utvecklades och producerades om vi börjar med att gå tillbaka i tiden.

Bröderna Wilks räddade Rover

1927, två år före börskraschen, stod Rover på konkursens rand och styrelseordföranden, direktörer och andra ledande personer byttes ut på löpande band. 1929 utsågs Spencer Wilks till chefsdirektör och hans bror Maurice blev chefsdesigner och chefsingenjör. Tack vare dessa två lyckades Rover överleva depressionen. 1931 äkte styrelseordföranden Frank Searle till Nya Zeeland för att titta till den nyöppnade Roverfabriken där, och Spencer Wilks fick ta över den verkställande ledningen. Året efter, 1932, bestämde företagets bank att dess utsedde kamrer Howe Graham skulle få ett avgörande inflytande över Rovers ekonomi. Spencer Wilks utnämndes till verkställande direktör och Howe Graham till ekonomichef. En ny strategi lades fast. Rover skulle dels tillverka långa serier av små billiga bilar, men även korta serier av exklusiva och dyra bilar. Komfort och kvalitet skulle vara av hög klass. Tillverkningen skulle dessutom göras så rationell som möjligt. Många delar skulle vara gemensamma för flera olika modeller.

P2 – en storhetstid

Från 1933 fanns en helt ny serie bilar

tillverkade under bröderna Wilks överinseende. Med denna modellserie inleddes en ny storhetstid för Rover och serien förbättrades år från år. 1937 var året då P2, som serien senare kom att kallas, var klar. Konstruktionen och tillverkningen var standardiserad med i stort sett samma utförande med undantag för motoralternativen, fyrcylindriga (10 och 12 HP) eller sexcylindriga motorer (14, 16 och 20 HP). Det var moderna fyra- och sexcylindriga toppventilmotorer. Eftersom alla modellerna hade i stort sett samma utförande var den billigaste modellen, 10 HP, relativt överdimensionerad, speciellt sedan den från 1939 fick en kaross helt i stål från företaget Pressed Steel. Hela P2 serien sålde mycket bra. Det var en välutrustad och välbyggd bil med centralsmörjning, fyrväxlade lädor med frihjul och toppventilmotorer.

Frihjulet var en lösning som gjorde att man kunde växla utan att frikoppla. Det var mycket populärt, eftersom det var svårt att växla med den tidens ofta osynkroniserade växellådor. Flera andra lösningar hade utvecklats av andra fabriker. Daimlers förvärljarväxellåda med momentomvandlare och den så kallade Wilson förvärljarväxellådan för att nämna några. Frihjulet gjorde också att man kunde rulla utan motorbroms vilket sänkte bensinförbrukning och slitage på drivlinan. Det kom att bli kvar på Roverbilarna ända till 1956 års modell.

P2 serien förtjänade sannerligen sin ödmjuka slogan "One of Britain's fine cars". [Ett av Storbritanniens exklusiva bilmärken]

Om kriget kom – och det gjorde det

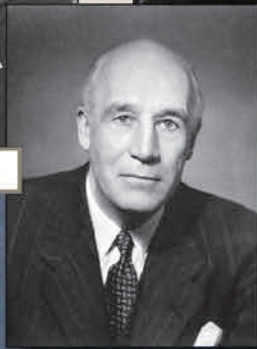
Redan innan P2 serien lanserades hade den brittiska regeringen insett att om krig utbröt skulle alla fabriker i England bombas intensivt, speciellt flygplans- och flygmotorfabriker. Bombningarna skulle störa produktionen allvarligt. Man började planera och bygga "shadow factories". Skuggfabriker, vad menades med det? Strategin innebar att nya fabriker skulle byggas i skuggan av de etablerade flyg- och flygmotorfabrikerna, med samma produktionsutrustning och samma produktion som de etablerade fabrikerna. Nästan alla biltillverkare i England kom att medverka i implementeringen av skuggfabrikerna. Rover fick sin beskärda del av arbetet. Nya fabriker byggdes, inte minst underjordiska sådana. En av dem byggdes på jordbruksmark nära staden Solihull nära Birmingham. Redan 1938 kunde Rover leverera flygmotorer och flygplanskroppar. Under kriget medverkade Rover även i utvecklingen av jetmotorer tillsammans med uppfinnaren Frank Whittle. Häri ligger förklaringen till att Rover senare experimenterade med jetmotorer i bilar, bland annat i P4.

Förkrigsbilar i produktion igen

Rovers biltillverkning upphörde i maj 1940, men 1945, direkt efter krigsslutet,



Bröderna Wilks.



Visning av chassi på Earl's Court.



P4 Chassi 1949.

ROVER



Studebaker - en inspirationskälla.

upphörde all tillverkning av krigsmaterial. Man återupptog personbilsproduktionen i skuggfabriken i Solihull. Den första bilen, en 10 HP six-light saloon, lämnade fabriken i december 1945. Det var ju rena förkrigsbilar som byggdes, med endast mycket små modifieringar. Den interna beteckningen var P2. P stod för post-war och 2 för modell nummer 2. Man hade nämligen tidigare arbetat med en småbil för efterkrigstiden, M-type, som aldrig kom i produktion och man får förmoda att denna kallades P1. Före kriget hade Rover överhuvudtaget inte brytt sig om export av bilar, annat än till länder som tillhörde det Brittiska Imperiet. Vilde någon köpa var det OK, men några ansträngningar gjordes inte. Efter kriget var allt material ransonerat och tilldelningen av stål speciellt begränsad. Det var lättare att få tilldelning av råmaterial om man via export fick in dollar. Rover började alltså direkt att tillverka vänsterstyrda bilar och 1946 skeppades de första exportbilarna till Belgien och Danmark. Men redan före kriget hade Rovers ingenjörer börjat arbeta på en bättre fjädring och en ny motor som skulle ha introducerats i 1940-talets nya modeller om inte kriget hade kommit. Det skulle krävas för att fortsatt kunna räknas som ett av Storbritanniens exklusiva märken. Kriget kom ju visserligen emellan men så fort som det var möjligt fortsatte produktutvecklingsarbetet.

Bättre fjädring

Individuell hjulupphängning fram (IFS) kom på en del amerikanska bilmärken i början av 1930-talet. Rover hade redan provat en egen IFS konstruktion på några Speed Fourteen prototyper i mitten av trettiotalet. Dessa bilar hade ett chassi som av U-sektionsbalkar. Det var inte tillräckligt styvt. Det deformerades när man körde över gupp och vägropor, så alla fördelar med en sådan fjädringskonstruktion motverkades. Det blev ingen IFS trots att säljbroschyrerna redan var tryckta. Utvecklingsarbetet fortsatte och man kom fram till att ett chassi av lådformade stålsektioner blev betydligt styvare och starkare. Med detta fungerade den nya IFS som Rover under tiden utvecklat tillsammans med Girling.

Ny motor

Den motor som kom att driva P4 modellen utvecklades ur en strävan att effektivisera produktionen av chassin och karosser. P2 modellen, som hade både fyra- och sexcylindriga motorer, behövde olika chassiuutföranden samt olika längd på motorhuv. I framtiden skulle man helst vilja använda samma chassi för både fyror och sexor. Undertecknad, som arbetat med produktutveckling på IKEA, kallar denna goda strävan för produktionsanpassning. Och det kan förbättra både pris och kvalitet. Men det gick ju inte med motorer av olika längd. En lösning skulle vara att utveckla en V6, som skulle bli

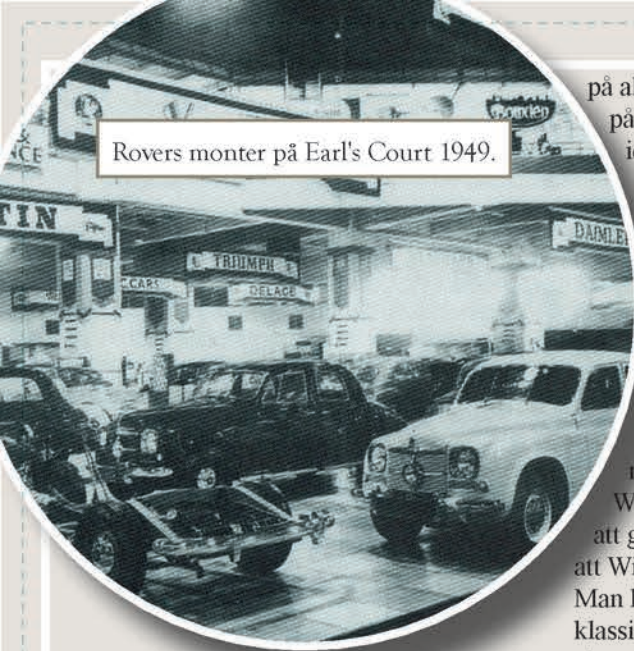
kortare än den raka sexan man tillverkade, och passa i samma chassi och motorrum som fyran. Så det gjorde man. Men det visade sig för svårt att ha toppventiler i den V6 konstruktion man ville ha. Så man konstruerade en lösning med överliggande insugsventiler och sidventiler för avgas.

Avgasventilerna påverkades med centralt monterad kamaxel och insugsventilerna via stötstänger. En annan begränsning var motorrummets bredd. Motorn fick inte vara för bred. Därför snedställdes toppen så att ventillyftarna för de överliggande insugsventilerna kom att vara i motorns övre del och därmed blev den inte så bred. Detta fick resultatet att förbränningsrummet, mest av en slump, blev kilformade, en anmärkningsvärt effektiv konstruktion. V6:an kom aldrig i produktion. Men konstruktionen för ventilstyrning var så bra att man konstruerade en ny rak motor runt den. Den kallades IOE [Inlet-Over-Exhaust] eller F-head. Några sådana motorer gick som prototyper i slutet av trettiotalet. En av dem monterades i ett prototypchassi av lådkonstruktion, och på chassit monterades en Rover 10 HP kaross. Bilen registrerades 1938 som DDU 588 och gjorde stor nytta som "testbänk" för nya konstruktioner under kriget.

Alternativ att jobba med

Det var svårt för Roverfolket att låta bli att tänka på vilken typ av bilar man skulle ►

Rovers monter på Earl's Court 1949.



◀ bygga när kriget var slut. Ledningen var säker på att det skulle, precis som efter "The Great War", finnas stor efterfrågan på små, billiga bilar efter kriget. Det hade ju Rover 8 bevisat. Så därför började man utveckla M-type, inspirerad av den första modellen av Fiat 500 (Topolino). Den skulle byggas av aluminium, som man behärskade väl genom flygproduktionen.

Men man kunde ju förstås också utveckla och förbättra de olika förkrigsmodellerna så fort de började produceras igen, och använda den nya individuella framvagnen och den nya IOE motorn. Det började man jobba på.

Eller så kunde man utveckla en helt ny modell. Bäst att börja jobba på det också...

Exportera eller dö

Alla kloka funderingar och utvecklingsarbete avbröts abrupt i januari 1947 av Sir Stafford Cripps, som ledde "The Board of Trade" [ungefär utrikeshandelsdepartementet]. Man presenterade regeringens nya "exportera eller dö" policy. Landets ekonomi var i spillror och strategin var att återuppbygga så snabbt som möjligt med hjälp av export som skulle inbringa hårdvaluta, dollar alltså. Råmaterial av alla slag var det brist på, speciellt stål. Så nu krävde Cripps (eller Sir Stifford Crapps, som blev hans öknamn) att företagen skulle exportera minst 75 procent av sin produktion under 1947, annars skulle tilldelningen av stål och andra råmaterial minska drastiskt. Dessutom dikterades att man inte skulle slösa resurser genom att tillverka flera olika modeller. Det blev den så kallade "en-tillverkare-en-modell" policyn.

För Rover var det en potentiell katastrof. Export utanför imperiet hade man ju inte jobbat hårt med, och bilarna upplevdes som gammalmodiga utomlands när de jämfördes med de nya, moderna amerikanska bilar som nu började bli tillgängliga. P2:orna var svåra att sälja på export. Rover såg inte en chans att kunna exportera 75 procent av sin produktion av P2 modellerna. Istället började man leta efter en produkt som skulle kunna sättas i produktion snabbt och vara lättsåld

på alla exportmarknader. Någon gång kring påskhelgen 1947 fick Maurice Wilks idén att göra en slags krigsjeep med Rover mekanik. Han insåg samtidigt att M-typen var en återvändsgränd. En-tillverkare-en-modell var ju det som gällde! Det var bara att sätta igång med den nya idén. Prototyperna till det fordon som kom att kallas Land-Rover stod klara under sommaren. Vid styrelsemötet den 4 december 1947 lades M-type projekter och ett "universalfordon baserat på Willys-Overland Jeep" fick klartecken att gå i produktion. I april 1948, ett år efter att Wilks fått idén, lanserades Land-Rover. Man lyckades också med fidusen att få den klassificerad som "small commercial" vilket elegant eliminerade det hinder som en-tillverkare-en-modell policyn utgjorde.

På spåret igen – P3 blir till

Nu kunde man alltså börja fundera på de nya personbilarna igen. Det första steget blev en breddad P2 kaross på ett nytt chassi av ljdkonstruktion med både IFS- och sexcylindriga varianter av IOE motorn. I februari 1948 ersatte den P2 och har kommit att kallas P3. Nu hade man en "ny personbil" att sälja. Men inte tillräckligt ny för att bli den succé på exportmarknaderna som man behövde. Full fart med den nya modellen!

Inspiration från Amerika

En av bilvärldens största sensationer efter kriget var Studebaker. "First by far with a post-war car" hävdade man. Nästan sant med ett undantag: Kaiser-Frazer. Studebaker hade jobbat med Loewy Associates, en berömd studio för industridesign. Raymond Loewy själv skissade upp de första idéerna men arbetet slutfördes av Virgil Exner och Roy Cole. Rover köpte en Oldsmobile och en Studebaker för att undersöka dem in i minsta detalj. Den förstnämnda bidrog mest med idéer kring fjädring och hjulupphängning. Den sistnämnda, en Studebaker Champion Regal DeLuxe fyradörrars sedan av 1947 års modell skulle bli den viktigaste inspirationen för den nya Rovers design. Maurice Wilks blev så tagen av bilen att han beställde två till, en av dem högerstyrd. Studebaker var ungefär lika stor som den nya modellen man arbetade med. Den var också ett exempel på den senaste amerikanska bildesignen, som kan kallas "tre-box-stilen". Istället för ett bagageutrymme som var mer eller mindre integrerat i kupén, som en puckel, stack nu bagagesektionen ut som en egen bakdel, en tredje låda, som utgjorde en visuell balans till bilens framdel. När "tre-box-stilen" först kom tyckte amerikanerna att den var ful, och att man inte kunde se vad som var fram eller bak. Men det stod snart klart att detta var framtidens designideal. Så skulle alltså den nya Rovern se ut!

Full fart framåt med P4

Leverantören Smith's Industries kom med en

ny, modern instrumentpanel som skulle kunna fungera för både vänster- och högerstyrd bilar med minsta möjliga modifikation.

Produktionsanpassning! Gordon Bashford var den som arbetade med chassit till den nya bilen. Under vintern 1947-48 arbetade han med olika materialtjocklekar och olika bredder för chassit. Den variant som han beslöt att gå vidare med blev faktiskt mer vridstiv än Studebakerchassit som man jämförde med. Men det blev också tyngre.

Medan Gordon jobbade med chassit jobbade Jack Swaine, som också var den som hade konstruerat V6:an och IOE motorerna, med att få ut mer kraft ur IOE motorn. Lösningen blev dubbla SU-förgasare och vattenkyld aluminiumtopp. Under vårvintern 1948 var det första P4 chassit klar. Eftersom man inte hade någon ny prototypkaross klar, monterades Studebakers kaross på chassit, och den så kallade "Roverbakern" rullade ut från verkstan och körde sin första långtur till



Lermodell. "Prototyp" av Rover P4.

Torquay och tillbaka. Maurice Wilks ledde hela projektet. Hans egen och formgivarnas entusiasm för Studebaker kom att prägla P4 karossen starkt. Det blev en modern tre-box-form. Pressningen som markerar Studebakers bakskärm kom att finnas även på Rovern. De kraftiga C-stolparna, dörrarna som båda stänger mot B-stolpen och en lucka i vänster bakskärm som döljer bensinpåfyllningslocket. Framsäte byggt som en helsoffa och rattväxel, (Rovers första och sista) så att en tredje passagerare skulle kunna sitta fram. Detta kom från Amerika och Studebaker.

1950-1951 års modeller: "cykloperna"

Man hade ursprungligen tänkt sig att hela karossen skulle tillverkas i stålplåt, men eftersom man redan hade god erfarenhet av Birmabright aluminiumlegering i produktionen av Land-Rover karossen, blev det Birmabright i dörrar, motorhuv och bagagelucka. Produktionsanpassning och inköpsfördelar. Det var även bra för vikten och minskade bensinförbrukningen.

Frontens design har alltid varit föremål för livliga diskussioner. I mitten av grillen sitter en strålkastare. Detta ger bilen ett mycket speciellt utseende, och gav upphov till smeknamnet "cyclops" inspirerat av ett enögt monster ur den grekiska mytologin. Den här strålkastaren var Maurice Wilks idé, och han tog troligtvis idén från två olika källor. Först och främst hade ju både P2 ibland och P3 alltid en så kallad "pass lamp" mitt framför grillen. Denna lampa kom sig



1950 med 8 ribbor i grillen istället för 15.

av en engelsk bestämmelse som hade med avbländning att göra. När man bländade av från helljus till halvljus måste höger strålkastare släckas för att inte mötande trafikanter skulle bländas. Strålkastaren i mitten, "möteslampan", kunde då belysa mitten av körbanan utan att blända. Dessa bestämmelser avskaffades snart, och andra belysningslösningar utvecklades, men det är en annan historia. Men en annan inspiration var säkert Tucker 1948 och dess futuristiska design med en mittmonterad strålkastare som vreds i sidled kopplad till styrningen.

I september 1949 presenterades Rover 75, som den första P4 modellen kom att heta, på motormässan Earl's Court i London. Många trogna Roverköpare blev besvikna. De hade vant sig vid märkets konservativa karaktär och tyckte illa om den nya

amerikanska stilen. De tyckte helt enkelt att bilen såg för modern ut. Men Rover var ett jämförelsevis litet företag och byggde bilar i ganska små serier med låga produktionsvolym. Därför var man tvungen att planera för långvariga produktionscykler för att kunna skriva av och tjäna in varje modells höga utvecklingskostnader. Maurice Wilks visste att om P4 skulle kunna ha långvarig och ut hållig produktionsvolym över tid måste den vara ultramodern redan vid lanseringen.

Grillen orsakade även problem med bristande kylning. Därför gick man från 15 horisontella ribbor i grillen till 8. Handbromsen manövrerades med en spak nere till höger om sätet. Den var svår att nå och fick mycket kritik. Visst tyckte konsumenter och media att det var bra att rattväxeln och helsoffan gjorde det möjligt att tre personer fick plats fram, men man tyckte inte om rattväxeln. Bagageutrymmet kritiserades också. Det var relativt rymligt för sin tid, men reservhjulet, som bara täcktes nödtorftigt av en rund plåtbricka, inkräktade rejält på utrymmet, och kunde lätt smutsa ner medhavt

bagage. Respekten för kundernas, verkstädernas, säljarnas och pressens åsikter kom att präglade utvecklingen av P4. Man lyssnade nog och förbättrade löpande. I fabriken i Solihull tillverkades också Land Rover. Många förändringar av P4 kom sig också av strävan att nå en så optimal parallell produktion som möjligt.

1952, 1953 och 1954 års modeller
En ny grill och förändringar av fronten gav bättre utseende och funktion. Grillens nya design med dess silverfärgade vertikala ribbor skulle följa med nästan hela produktions-tiden. Ett vikingahuvud kompletterade texten 'Rover' ovanför grillen, och vikingen fick smeknamnet George på fabriken: George's yviga mustasch är längre på ena sidan.

Friskluftsintaget flyttades från fronten till sin framtida plats framför vindrutan där luften var friskare. Bagageutrymmet förbättrades genom att reservhjulet fick ett eget utrymme under bagagerummets golv. Reservhjulet kunde nås genom en lucka under kofångaren. Luckan som dolde bensinpåfyllningslocket i vänster bakskärm kunde nu låsas med hjälp av en spak inne i bagageutrymmet. Äntligen kom en golvväxelspak som konstruerats så att en tredje passagerare fortfarande fick plats. Det var en lång, krökt justerbar spak som personalen döpte till "senapskeden". Handbromsmanövreringen löstes helt annorlunda med en spak som stack upp högt ur golvet till höger framför sätet. Den kallades för "herdestaven". Vissa tyckte att den var i vägen vid insteget. Instrumentpanelen hade från början rektangulära mätare som inte var populära. Nu blev de runda, och knapparna uppdaterade också. Reservtank infördes, och vindrutetorkarna fick sitt karaktäristiska utförande. När de stängdes av ställde de sig först i givakt i mitten av sitt läge, och sedan parkerade de under vindrutans nederkant med hjälp av små hjul och ramper.

Parkeringsljuslamporna kom att utformas som en liten torped och flyttades upp på skärmarna. En fyrcylindrig version av IOE motorn som också fanns i Land-Rover passade bra i chassit och en budgetversion av P4 som kom att kallas 60 kompletterade serien. Den 6-cylindriga motorn fick bättre prestanda och beteckningen ändrades till 90. Av någon anledning slopades "herdestaven" på 1954 års modell till förmån för det tidigare utförandet nere på sidan om ►



"Cyklop".



1954



1955-1956



1957-1958



1959 och framåt

◀ förarstolen. Trots att handtaget kromades bemöttes lösningen med missnöje.

1955 och 1956 års modeller

Allteftersom P4 och Land-Rover förbättrades, produktionsvolymen ökade och nya bilar började utvecklas, behövde Maurice Wilks fler medarbetare. Designingenjören David Bache anställdes 1953. Han kom att ha stor inverkan på Rovers framtida bilar. Hans första jobb var att ta fram en design för en ny bilmodell, P5. Det skulle bli en större, mer exklusiv bil än P4. Dessutom fick han ta ansvaret för en ansiktslyftning av P4. Fler och fler kunder hade klagat på att bagageutrymmet var för litet. Bakdelen gjordes därför om helt och hållet, blev högre, med vertikala bakljus och större bakruta i tre delar. Herdestaven för handbromsen var tillbaka men omkonstruerad så att den inte var i vägen vid insteget. Bra, tyckte Drottningmodern, som köpte en Rover 90.

Den som steg in i en Rover av 1956 års modell lade även märke till att sittbänkarna nu såg ut att vara mycket bekvämare. Istället för den gamla släta läderklädseln fanns nu en pösigare, kanalsydd variant. Den som ville kunde beställa separata framstolar. Dessutom fanns nu Laycock de Normanville overdrive som tillval i Rover 90 som fått en ännu starkare motor. Bilarna var nu så snabba att man behövde förbättra bromssystemen. Vacuum-

servo introducerades på 1956 års modeller. Men kombinationen vakuumservo och frihjul fungerade inte. Det var ju motorn som åstadkom det vakuum som servot behövde. När bilen rullade på frihjul genererades inget vakuum, och följaktligen skulle bromssystemet fungera dåligt tillsammans med frihjul. Således utgick frihjulet på toppmodellen.

1957 och 1958 års modeller

David Bache hade vid det här laget kommit ganska långt med utformningen av den nya, stora, moderna P5 modellen. P4:ans front fick en ny ansiktslyftning där Bache applicerade mycket av P5 designen. Ett helt nytt, modernare uttryck åstadkoms genom göra om framskärmarna helt och fronten bitvis. Han placerade blinkerslamporna uppe i toppen av skärmarna. Modellåret 1956 hade man tre olika P4 utföranden. En fyrcylindrig (60) och två sexcylindriga med två motorstorlekar, 75 och 90. Den stora nyheten för 1957 var två nya P4-varianten, 105S och 105R. De tog över 90:ans roll som top-of-the-line. Motorn från Rover 90 fick högre effekt i 105 genom högre kompression och dubbla förgasare. 105R hade en automatlåda, Roverdrive, som Rovers ingenjörer själva hade konstruerat. Den fungerade utmärkt, men i jämförelse med 105S var den accelerationssvag. Trots att man nu sålde fem varianter av P4 jämfört med bara en variant

1953, sålde man inte fler. Rover 90 sålde bäst och Rover 60 sämst.

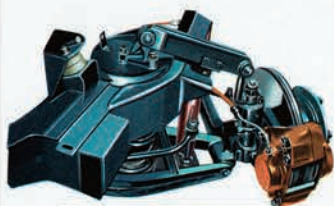
Rovers modellår 1958 präglades av två viktiga lanseringar. Series II Land-Rover och P5. För att öka intresset för P4 erbjöd man ett antal nya tvåfärgskombinationer. Sådana var populära. Tidigare hade endast taket varit lackerat i avvikande färg, men nu blev det taket och halva karossen. Nya kromlister utmed sidorna och ovanpå framskärmarna avgränsade de två färgfälten. Resultatet var ett antal mycket attraktiva färgkombinationer som kunderna uppskattade. Inredningen gjordes än mer ombonad med ny design av sätena och nytt innertak. Försäljningen av alla modeller utom 105R ökade.

1959 års modeller

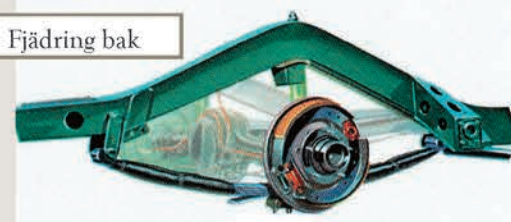
I september 1958 lanserades P5. Den var modernare, större, starkare, snabbare, bekvämare och mer exklusiv än P4. Den fanns också med en Borg Warner automatväxellåda. Den nio år gamla P4-serien förlorade sin roll som flaggskepp för Rover och när den kunde jämföras med P5 kändes den med åren allt mer omodern. Men något av glansen från P5 återspeglades också i P4 när detaljer från den nya bilen infördes även på den gamla för 1959 års modell. Grillens silverfärgade ribbor flyttades inåt i den kromade ramen som på P5, den främre kofångaren blev mer lik P5 och bakluckan fick en likadan horisontell



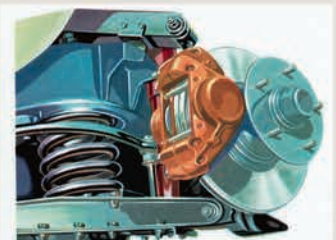
Rover Shadow Factory 40-talet.



Fjädring fram



Fjädring bak



Skivbromsar fram

kromlist över registreringsskylten som fick P4 att se lägre ut. Instrumentbrädan följde även den P5 med stoppad överdel. 105R utgick.

1960, 1961 och 1962 års modeller

När Land-Rover skulle få nya modernare tvåliters toppventilmotorer i diesel- och bensinutförande var det nödvändigt att rationalisera, speciellt i motorfabriken Acocks Green. Varför inte använda dessa i den fyrcylindriga P4:an? Med en del modifieringar fungerade bensinmotorn bra och gav 77 bhp. Därför fick budgetvarianten av P4 nu heta 80.

För P5 hade man utvecklat en ännu starkare treliters version av IOE sexan. För att öka kapaciteten hade man gjort cylinderblocket större, och det i sin tur gjorde det möjligt att göra vevaxeln 7-lagrad istället för 4-lagrad som tidigare. Varför skulle man då tillverka den gamla 2,6 litersmotorn för 75, 90 och 105 modellerna också? Visst vore det bättre att använda den nya trelitersmotorns block och sänka kompressionen och minska slaglängden? Då behövde man bara tillverka ett enda block för alla sexcylindriga versioner. Sagt och gjort. I mitten av 1959 var den nya 2,6 liters sjulagrade sexan klar för produktion. Den gav 104 bhp. Bort med de tre sexcylindriga varianterna och in med bara en, Rover 100. Båda modellerna hade overdrive som standard. P5 hade ett nytt Girling system med skivbromsar fram och trumbromsar bak och bredare fälgar. Detta blev nu även standard på Rover 80 och 100. Det lättaste sättet att känna igen en Rover 80 eller 100 är just på fälgarna och de nya navkapslarna som även fanns på P5. Som tillval fanns även "snobbringar".

1963 och 1964 års modeller

Redan 1956 hade Rovers ingenjörer börjat arbeta med bilen som skulle ersätta P4. Det var P6, eller Rover 2000. Man planerade att den skulle gå i produktion 1961. Planen var också att P4 och P6 skulle produceras parallellt i ett år, vilket skulle innebära att P4 produktionen skulle upphöra under sommaren 1962. Och om allt hade gått enligt plan skulle Rover 80 och 100 blivit de sista

modellerna av P4.

Emellertid fick inte Rover bygglov för den utbyggnad av Solihull fabriken som behövdes för att bygga P6. Regeringen tyckte att det vore bättre att bygga en ny fabrik i ett eftersatt område av landet där arbetslösheten var stor. Så Rover planerade nu istället att introducera P6 två år senare, 1963. Det här fick förstås konsekvenser för P4. Ett års parallell produktion av P4 och P6 skulle innebära att P4 skulle produceras ända fram till sommaren 1964.

Nu krävdes kreativitet. Bilarna kändes gammalmodiga. Man kunde inte bara fortsätta sälja Rover 80 och 100 och riskera att kunderna valde andra märken medan de väntade på Rover 2000. Lösningen var att utveckla nya P4 varianter till så låg kostnad som möjligt för att hålla intresset uppe. Som tur var hade man redan inlett ett samarbete med trimningsspecialisten Harry Weslake för att utveckla en starkare version av trelitersmotorn för P5. Weslake hade utvecklat en ny topp. Dittills hade insugningsröret och cylinderhuvudet gjutits som en enhet. Nya utförandet innebar att insugningsröret och cylinderhuvudet gjöts som två separata enheter och skruvades ihop. Då kunde insugningskanalerna formas så att motorn andades mycket bättre. Effekttökningen var anmärkningsvärd. Toppen kunde användas till 2,6 litersmotorn från Rover 100. Nu hade man en ny motor som gav 123 bhp. För att inte skapa för höga förväntningar döptes toppmodellen nu till 110. Budgetmodellen med den fyrcylindriga toppventilmotorn var ett större problem. Det skulle kosta för mycket att öka effekten på den. Men det skulle bli mycket billigare att ta fram en enklare sexcylindrig variant. Man tog helt enkelt bort overdriven från Rover 100 och så var Rover 95 född.

Nu hade man en enklare och billigare instegsmodell, Rover 95 med den beprövade gamla IOE sexan. Och en toppmodell, Rover 110 med en ny sexcylindrig IOE motor med bättre egenskaper än den gamla sexcylindriga motorn någonsin haft. Visserligen behövde den varva högre för att utveckla full

kraft. Men det gav den bättre acceleration på högsta växel vilket passade perfekt för de nya motorvägarna. Och vridmomentet var fortfarande tillräckligt bra på låga varv för att accelerera bra från stillastående, bättre än någon tidigare P4 variant.

Tillsammans med ett antal andra förbättringar av bland annat instrumentpanelen kunde nu P4 göra sitt jobb några år till innan det var dags för Rover 2000 att ersätta den helt.

Varför smeknamnet "auntie"??

P4 har ofta kallats "auntie" [moster, faster] Rovers. Många tror att det berodde på att P4:ans försiktiga, respektabla och värdiga prägel påminde om en till åren kommen ogift faster eller moster. Men smeknamnet fick P4:an av motorjournalisten Denis Jenkinson som arbetade för Motor Sport Magazine. I ett brev från 1988 till Glyn Jones, ordförande för klubben P4 Drivers' Guild, skrev Ted Eves, medarbetare i The Autocar Magazine:

"Den ursprungliga "auntie" var UUE 991, en demobil för pressen. Den fick vi låna av Rovers pressavdelning för att köra ner och skriva om Marockos Grand Prix i Casablanca 1958. Med på resan var Jenks (Dennis Jenkinson) som jag brukade dela bilar med ganska ofta på den tiden, och Jesse Alexander, som då var Europakorrespondent för Sports Car Illustrated. Det var en underbar P4. Vi körde hela vägen ner till Casablanca via Gibraltar och Algiers. På vägen hem gjorde vi en avstickare till bilmässan i Turin. P4:an gick klockrent och vi behövde varken fylla på olja eller vatten."

Jenks var väldigt imponerad och sa att: "Körningen kändes så trygg och säker. Bilen tog så väl hand om oss, så det var som att vara hos moster [auntie] och dricka te och i lugn och ro se tiden gå på hennes gamla bordsur på spiselkranen av valnöt."

Så UUE 991 döptes till Auntie, och vad oss anbelangar var alla Rover 90 mostrar efter det."

UUE var en Rover 90 av 1957 års modell, registrerad den 31 augusti 1956 med chassinumret 610700419.

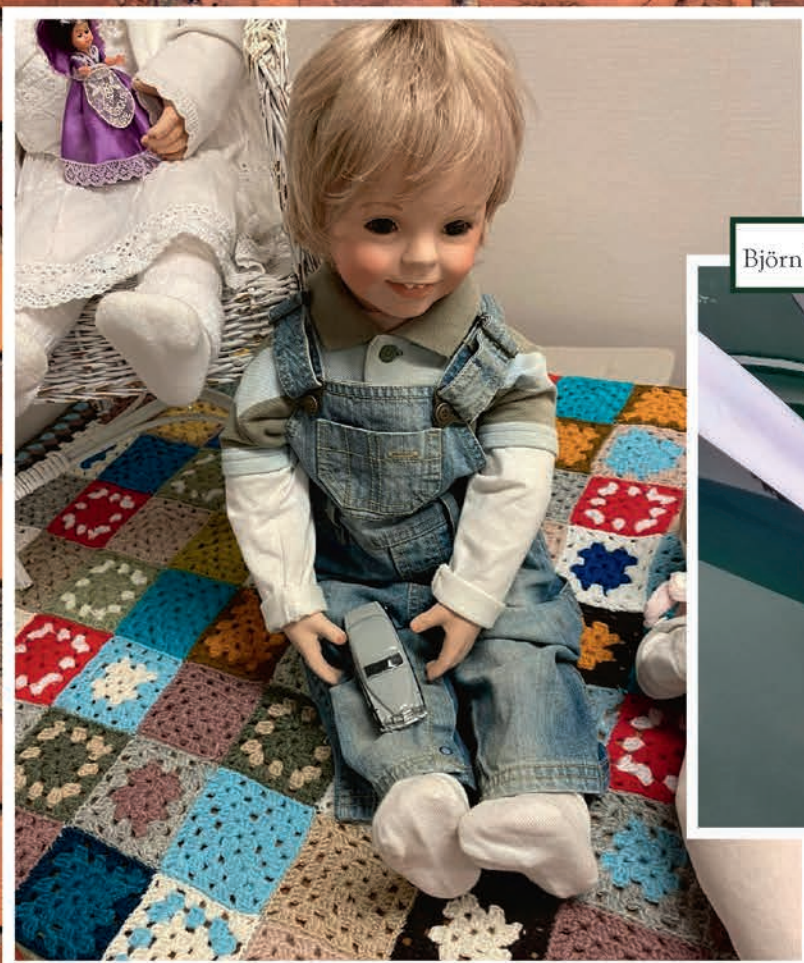
Per Hahn



Produktion av Rover P4.



Gott om plats med rattväxel.



Björn Wennerbergs bidrag.



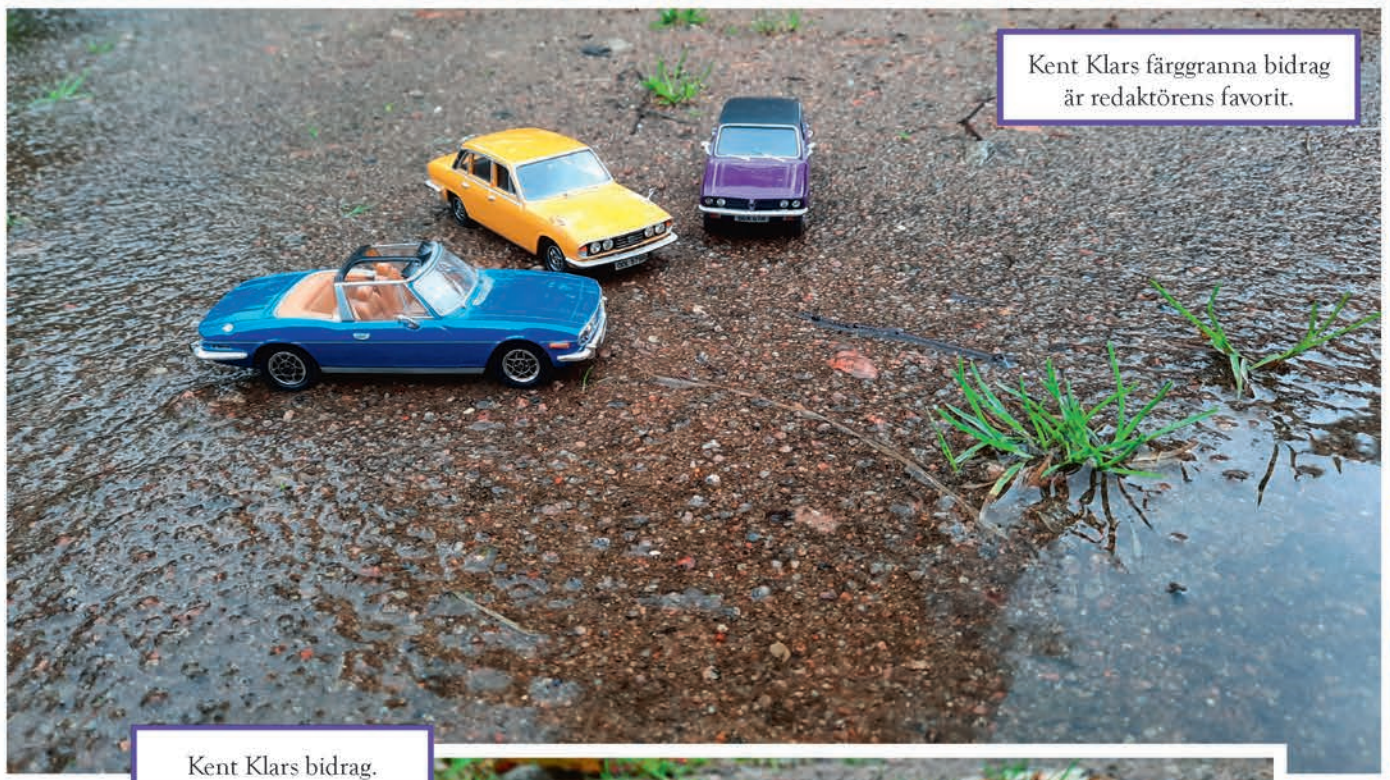
Modellbilsbus!
Det blev ingen fototävling i denna omgång men det trillade ändå in några fina, busiga bilder till redaktionen. Här ett urval.



Carola Petterssons bidrag.



Kent Klars färggranna bidrag är redaktörens favorit.



Kent Klars bidrag.



Bengt Alfredssons bidrag.

Fyra män i en Rover

Text: Per Hahn

Bilder: Tomas Börjesson
och Per Hahn



Fjärdemannen dold bakom kameran.

Söndagen den 5 november steg vi, Anders, Tomas, Steven och jag, in i Anders Albihns Rover 827 Sterling saloon för att resa till England med start i Göteborg. Anders själv tog första förarpasset. Vi åkte färja till Kiel och körde till Calais för färjeöverfart till Dover. Målet var förstas mässan "Classic Motor Show" på National Exhibition Center i Birmingham. Men på vägen hann vi med att besöka Brooklands, Gaydon och Alvis Red Triangle. Mer om Alvis senare.

Mässan var även detta år imponerande och spännande. Där fanns mer än 3000 bilar och hundratals motorcyklar, mopeder och scooters att se. 300 klubbar ställde ut. Utställningskatalogen hade 41 sidor med utställare. Totalt sex hallar fanns att besöka under tre dagar, fredagen den 10 november till söndagen den 12 november.

I hall 1 fanns märkesklubbar som till exempel Allard, Alvis, AC, Aston Martin, Bristol och Rolls-Royce blandat med mer kommersiella utställare. Bland dem kan nämnas bilvårdsföretaget Meguiars som i sin "Best of the Best Club Showcase" visade sitt urval av 14 prisvinnare från säsongens olika events. Bilarna bedömdes av en jury som presenterade sitt val på söndagen klockan 12. Presentatör var den kände Mike Brewer från Wheeler Dealers.

I samma hall hade huvudsponsorn Lancaster Insurance sin monter med pristävling

och utvalda bilar.

Höjdpunkten för mig i hall 1 var en Alvis. Kanske berodde det på att just den bilen lastades i en täckt

biltransport från Alvis Red Triangle då vi besökte företaget två dagar tidigare på deras anläggning i Kenilworth. Företaget gjorde ett mycket djupt och positivt intryck på oss. I princip är det en återuppstånden, nutida Alvis fabrik!

Bilen är en 1936 Alvis med kaross av Bertelli. Den är byggd på tre och en halv liter chassit och beställd med en större 4,3 liters sexcylindrig motor. Beställare var den svenske tävlingsföraren Per Henrik Widengren. Han fick som förste svensk en fabriksstilt i Le Mans för Aston Martin. Han tävlade även i större klasser bland annat med en Invicta 4,5 litre. Att han valde en Bertelli kaross är väl inte så konstigt eftersom Bertelli mest byggde karosser på Aston Martin chassin. Denna karosseristil, strömlinjeformade coupéer som ofta benämndes "airline" blev omoderna redan 1937.

Hall 2 dominerades av auktionsfirman "Iconic Auctioneers" som tidigare hette Silverstone Auctions. Där skulle 165 bilar och motorcyklar säljas. Dragplåstret var en

Ford RS200 Evolution från 1986 som gått endast 12 miles! Den såldes för 486 000 pund.

I hallen fanns också flera klubbar för italienska märken, som till

exempel Fiat, Alfa och Lancia. För den som gillade udda brittiska märken fanns där också Gilbern, Ginetta, Marcos och Fairthorpe.

I hall 3 kunde vi utforska över 100 marknadsstånd med ett brett utbud av delar och tillbehör. Där fanns också nästan 40 stycken bilhandlare som visade sitt utbud.

Jag tyckte som vanligt att Hurst Park var bäst, med bilar i enastående fint originalskick. Huvudsponsorn Lancaster Insurance presenterade i denna hall även "Pride of ownership" som var deras urval av 20 stycken bilar tillhörande bolagets kunder. Här kunde man rösta på sin favorit. Totalt ointressant eftersom inte en enda Rover fanns bland de 20.

Morrisklubbarna gav denna hall sin speciella karaktär. Det är något med Morris Minor som genast framkallar ett slags glädje, trygghet, nostalgi och välbefinnande. Den känslan ökade exponentiellt när man nådde Austin Seven montrarna. Jag börjar känna att jag nog måste ha en sådan...

Fjärde hallen kallades "Restoration" ►



◀ Hall 5 och bjöd på merparten av de marknadsstånd som fanns på utställningen, över hundra stycken! Jag hittade bland annat en mycket fin Rover nyckelring och bra grejer från Gliptone som jag använder till lädervård. Priserna var förstås höga, speciellt med tanke på växelkursen. Här fanns också de stora verktygsföretagen samt den så kallade "Restoration workshop". Det var ett särskilt auditorium mitt i hallen. Där ansvarade renoveringsföretaget Gilbert Michaelson för ett antal föreläsningar om bland annat plåtbearbetning med engelskt hjul, tennispackling och plastpackling. Hall 4 bjöd på mycket nytt, lärande och intressant. Den som gillar Triumph och Standard hittade här sitt lymstämte. Det är till denna hall som Triumph entusiasterna genast beger sig.

Men vi som älskar Rover dras mest till hall 5! Där har vi vår fasta punkt hos Roverklubbarna. Alltid lika familjärt, intressant och roligt. Många trevliga engelska kamrater att prata med och mycket att se.

I år fanns följande klubbar på plats:

- Rover 75 and MG ZT owners club
- Rover Sports Register
- Rover 800 owners club incorporating the Rover 600
- Rover 200 & 400 owners club
- The Rover P6 club
- Rover P4 Drivers Guild
- Rover P5 club
- P6 Rover owners club

I hall 5 hade även smörjmedelsföretaget MOTUL en stor monter. De fyller 170 år i år och var co-sponsor till mässan. De smörjde ju många olika maskiner innan bilen kom. De har lagt ned stor energi och mycket resurser på oljor till klassiska bilar. De bjöd in besökarna att prata om just sin bil och rekommenderade en MOTUL olja till den. Man hade en Jaguar XK 150 utställd, tillsammans med många intressanta Honda motorcyklar som reflekterade MOTULs partnership med Honda.

Dessutom hade Storbritanniens motsvarighet till MHRF sin monter här. De heter "Federation of British Historical Vehicle Clubs" och deras valspråk är "Yesterday's Vehicles on Tomorrow's roads".

Och så förstås motorcyklar. Hall 5 är motorcyklarnas hall med flera klubbar där motorcykel-intresserade kunde tillbringa sin tid. Där hade också Iconic Auctioneers en stor motorcykelauktion.

Andra klubbmontrar som jag tittade på var Jowett, Rootesklubbarna, Vauxhall och



Citroën. Mina rötter i Tjeckien gör att jag även dras till Tatra, och till min glädje fanns två stycken att se. En mycket risig Panhard Dyna drog också till sig en hel del intresse från besökarna. Det som störde i hall 5 var det tidvis besvärande oväsendet från motorcykeldemonstrationer, barn som åkte i små Land Rovers som ivrigt kommenterades, samt något som kallades "Sporting Bears Dream Rides". Sporting Bears är en välgörenhetsorganisation som startade 1992. Här kunde besökarna donera en summa för att få åka med i en av de hundra bilar som fanns på plats med sina ägare. Säkert uppskattat och populärt men mycket oväsen ▶

◀ och avgaser gjorde det mindre trevligt i hall 5. Man körde ju faktiskt inomhus...

Till oväsentet bidrog även aktiviteten "Meet the experts theatre". Ett auditorium i ett hörn av hallen faciliterade kända personer som Mike Brewer "Wheeler Dealers" och Jonny Smith från "The late brake show" nästan 40 olika dialoger och föreläsningar med kända brittiska influencers från hobbyn. Jag börjar personligen bli trött på Mike Brewer. Men de flesta älskar honom säkert. Jonny Smith är inte lika skrämig, och jag har med behållning sett hans program på YouTube. I hall 5 finns också de amerikanska bilarna. Ett stort och sevärt urval som jag dock undvek.

Någon hall 6 eller 7 finns inte. Däremot finns en hall 8 med bara Ford. Dit orkade jag aldrig, vilket är synd för jag tycker mycket om Ford Granada. Det blev 15.000 steg både fredag och lördag. Jag hade med



mig en liten hopfällbar pall från Naturkompaniet. Den hade jag stor nytta av eftersom det aldrig finns någonstans att sitta och vila. Äta bör man annars dör man sägs det ju. Mat fanns det gott om. Många stånd sålde korv och pajer. De entusiaster som kunde gå, stå och äta samtidigt hade inga problem. Men om man som jag absolut vill sitta ned och äta blir det svårt eftersom alla matställ-

en alltid är fullsmockade med folk och alla bord är upptagna. Anders, Tomas, Steven och jag träffades båda dagarna för lunch och samarbetade för att snabbt ockupera något bord vars sittande verkade ha ätit färdigt och var på väg. Båda dagarna åt jag Cornish Pasties, en pirogliknande paj som kan rekommenderas. För naturbehoven var det väl sört och aldrig några köer, så jag behövde aldrig vara kissnödig. Bara en sän sak. Besök Classic Car Show på NEC nästa år! Det är underbart.

Rovern gick utmärkt bra hela vägen. Det är en stadig, bekväm och motorstark bil som bara ibland vill påminna om sina små egenheter som till exempel sin aversion mot fjärrstyrningslåsdoosan.

Ett stort tack till Anders som ställde upp med sin Rover 827 Sterling och tack till er alla tre för fint kamratskap och mycket tjtöt på resan som varade en hel vecka.



En Rover 10 väntar på att någon vill rädda den.





Färggranna fordon
födda för fart.
Synd att det inte ser ut så här
på vägarna - både när det gäller
kulörer och bilmärken.



NEC är mångfaldens
bilutställning.
En härlig massa Rover
och en härlig massa annat.



The Beautiful Swan

- eller kanske mest en knasig idé?

The Beautiful Swan eller den knasigaste bil som byggts.

Om du tror att Indiska Maharadjor var totalt knäppa, tänk igen. En till Calcutta utvandrad skotte vid namn Robert Nicholle "Scotty" Mathewson ligger nog hästlängder före när det kommer till knasiga bilbyggen. Scotty var mycket förmögen och kanske minst lika excentrisk som rik.

Varför just en svan som förlaga till en bil blev byggd vet nog ingen. Dock, det finns en ledtråd. Mathewson bodde granne med Calcutta Zoo i ett område som heter Swan Park under det tidiga 1900 talet. Vår Scotty åkte hem till Great Britain, där han besökte och övertalade företaget JW Brooke & Company i Suffolk att bygga en bil i formen av en svan. Motorn blev en 6 cylindrig motor av Brookes fabrikat och bilen skulle ha ett antal finesser.

Motorn på cirka 25/30 hk som användes blev färdigutvecklad 1906 och var egentligen för marinbruk men med lite konvertering blev den perfekt för Scottys fordon. Dessutom så var den en vacker konstruktion och ett bygge som prydde sin plats i fordonet.

Bilen var byggd i kraftigt handsnidat trä, med mönster i gips som skulle efterlikna svanens fjädrar. Fronten framför och över kylaren formades som nacke och huvud till en svan. I svanens ögon monterades elektriska lampor, tidigt värre minsann, som skulle lysa svagt i mörker. Bakre delen av bilen var dekorerad med utskurna mönster av Lotus-



blommor och fiskar målade i guld och silver.

Speciella finesser på bilen var bla. ett tvåtons signalhorn, ett slags orgelinstrument drivet av avgaserna från bilen. Scotty kunde dessutom spela orgelmusik på instrumentet. Svanden kunde även spruta vatten ur sin näbb för att skrämma eller förarga fotgängare och bilister runt omkring. Motorns kylsystem levererade detta trycksatta vatten. Man kunde även via en ventil spruta vitfärgat vatten ur ett rör bakom bilen. Det påstods att passagerare bak kunde öppna en lucka i baksätet för att släppa ut kiss och annat vid behov. Det vitfärgade vattnet skulle dölja dessa rester av mänskliga lämningar.

Självfallet fanns fönsterglas mellan förare och passagerare, inte minst av odörskäl.

Ytterligare en märklig



Brooke 25/30 motorn.

men kanske bra utrustning i bilen var de borstar som syns vid bakhjulen, se bild 1. Dessa var avsedda att göra rent däckmönstret från elefant- eller hästskit som skapade hala hjul. Naturligtvis manövrerades dessa borstar från förarplatsen.

Efter provkörning skeppades bilen till Calcutta.

Den här "fantastiska" bilen beräknas 1910 ha kostat 10-15000 GBP. En mycket förmögen man tydligen.

Scotty Mathewson, beslutade så småningom att sälja sin bil och den köptes av Maharaja of Nabha, Ripudaman Singh. Maharajah of Nabha uppfattades som en rätt festlig figur och personlighet, som gillade det ovanliga. Svانبilen var tydligen knasig



tillräckligt för att kittla hans intresse. Svانبilen såldes senare vidare och hamnade så småningom på Louwman museum. Den fick även en central placering i utställningen Salon Retromobile i Paris February 2014. Bilen har även ställts ut på Pebble beachutställningar i klassen Maharajan Cars.

Källa Wikipedia, deRivaz & Ives, Conceptcarz, Louwman museum.

Vid tangenterna i ett kyligt Värmland
Björn Wennerberg



Mathewson vid sin kreation.

Cool Rover 827 Coupé

För ett par år sedan ringde en bedrövad Rover-ägare till mig. Kylaren läckte på hans Rover 827 Coupé och det verkade tyvärr omöjligt att hitta både nytt och begagnat. Även jag konstaterade att både Bildelsbasen i Sverige och flera leverantörer i England hade helt tomt på hyllan sedan ett par år. Nu brukar det inte vara omöjligt att reparera en gammal kylare, även om den är så korroderad som denna. Ett nytt cellpaket skärs till rätt dimension och lödas till sidotankarna. Men Rover hade valt en kylare med sedvanligt cellpaket men tankar i plast! Det vill säga helt omöjligt att löda ihop! Den stackars Roverägaren gav upp och bestämde

att bilen fick bli skrot.

Jag protesterade eftersom jag gillar alla Rover och har räddat några bilar undan skrotpressens hungriga käftar. Men numera är mitt garage verkligen överfullt - inga fler! Jag lovade att kolla med en min kompis Teodor, som är duktig på att få fart på det mesta i bilväg. Han antog utmaningen och ett par dagare senare hade Coupén fått en ny entusiastisk ägare. Teodor ägnade mycket tid att leta någon som var van vid dessa speciella kylare och hittade ett engelskt företag som kunde ta fram rätt cellpaket med en speciell typ av "klämfäste". De hade

dessutom en svensk återförsäljare i Borlänge som hade specialutrustning för att klämma ihop de gamla sidotankarna med det cellpaket som sändes från England. Ett par veckor senare kunde Teodor hämta en nästan ny kylare i Borlänge och sedan dess njuter han av att åka Rover 827 Coupé som bruksbil sommartid. Den har dessutom dragkrok så att han kan ta med sig sin T-ford från 1921. Det är inte så illa att ha en 100-åring på släpet som "reservbil"!

Bengt Alfredsson



Renoverad kylare räddade Roveren.



Teodor med tjuvigt ekipage av Rover 827 och T-Ford.

Ännu en SD1 i garaget

Denna årstid är perfekt för eftertanke och planering inför nästa säsong.

Den kalla och mörka årstiden har gjort att sommarbilarna nu njuter vintervilan i garaget och det finns tid till lite eftertanke och planering. Jag insåg till min egen förvåning att jag köpt totalt nio SD1 mellan 1985 och 2021! Några har jag demonterat / skrotat, ett par har jag sålt och några är kvar i garaget. Det är bara en som är körbar och påställd, medan fyra SD1 väntar på åtgärder eller kanske försäljning.

Jag har under årens lopp skrivit lite i Roverbladet om SD1. Senast 2017 nr 108, 2019 nr 113 och 2022 nr 125. I nr 125 nämner jag ett nyinköp under hösten 2021 och det är kanske dags att berätta hur den historien började.

Under juli 2021 kontaktade Christina Cederstrand Roverklubbens kassör Thomas Eckered och bad om hjälp med försäljning av en 3500 SD1. Thomas föreslog bland annat annonsering i Roverbladet men då behövde Christina ett önskat pris för bilen, som hon ägt nästan sedan den var ny. Thomas tyckte att jag som SD1-ägare borde kunna prisbilden bättre än honom. Jag kontaktade Christina och berättade att SD1 tyvärr inte står så högt i värde och att prisintervall är 5000 - 50 000 kr beroende på skick och körsträcka. Bilen hade stått ostartad sedan 1990-talet men Christina kom ihåg att hennes man Björn gjort en del arbeten efter att den ställdes av 1993. Vid senaste besiktning 921130 blev den godkänd. Körsträcka vid avställning uppskattades till strax över



Nyckelöverlämning.

10000 mil. Jag blev lite intresserad och lovade att inom ett par veckor ta en titt på bilen.

Den fanns i ett sommarstugegarage på Södertörn och Anna och jag tyckte att det var kul med en liten utflykt. Området var lantligt och vackert och Christina och Björn är mycket trevliga människor. Bilen var definitivt en överraskning - på mer än ett sätt! En kort historik är på sin plats: AGW369 förregistrerades 1977-09-13 men förblev osåld hos Scanauto i Bromma ända

till 1979-07-05 (nästan 2 år). Lackad i Turmeric Yellow och med ljusbeige inredning var det en snygg bil. Första ägare var Harry Andersson som hann köra 2970 mil t.o.m. 1981-05-21. Den hamnade åter hos Scanauto i Bromma som sålde den till Christina 1981-07-30 för 39000 kr. Hon lämnade en liten Fiat 127 i inbyte så en Rover SD1 var definitivt en annan klass! Christina gillade sin bil och körde den som bruksbil i ur och skur till avställningen 1993.

Rovern hade nu börjat rosta och Björn

Text: Bengt Alfredsson

Bild: Anna Wessén





lovade Christina att åtgärda det, vilket visade sig som ett större jobb än han tänkt. Björn gjorde då greppet att köpa så mycket original plåt som fanns tillgängligt och fick en god vän som var bilplåtslagare att ta sig an plåtjobbet med svetsning och underarbete. Vad jag hittills sett är plåtjobbet av god klass. Den skickades sedan till lackning (tyvärr inte ett proffsjobb) och det blev efter Christinas önskemål Platinum Metallic. En hel del annat byttes som bakfjädring, avgassystem, mm. Allt detta tog ett par år och när det var klart ställdes Rovern åt sidan temporärt, eftersom Christina nu hade en Jaguar som bruksbil.

"Temporärt" blev drygt 25 års stillestånd, där bilen ändå klarat sig ganska bra på grund av ett torrt varmgarage. Dokumentation saknades men jag uppskattade att ny plåt och

andra delar i 2021 års prisläge från Rimmer i England skulle kosta cirka 25 000 kr. Till det kommer okänd kostnad för plåtarbete

och omlackering. Nu kom de negativa överraskningarna - motorn satt ordentligt fast (inget underhåll på 25 år) och det gällde även bromsarna! Motorn var ett stort minus men vi hittade ändå en prisnivå som både Christina och jag kunde acceptera och gjorde affär. Det blev ingen annons i Roverbladet denna gång!

Vi bestämde att bilen skulle hämtas under oktober 2021. Innan dess tog jag med mig verktyg och lossade bromsar fram och bak. Det visade sig vara ytrost på trummor och skivor. Hjälp att köra hem min SD1 på bilsläp fick jag av en annan Björn som med sin urstarka LR Discovery lätt tog sig upp för sommarstugans branta grusväg. Sedan blev det färja över till Mörkö samt via Hölö, Strängnäs och Enköping hem till Gästre. Nu står ännu en SD1 i mitt garage och väntar på en grundlig genomgång. Sannolikt blir det motorlyft för att få V8an att gå runt igen. I bästa fall är den i ganska gott skick efter bara 11 201 mil. Hösten 2024 planeras arbetet börja, eftersom det som vanligt är kö i garaget. Fortsättning följer!



Aunty Elsa: The complete story

Kan ödet vilja att man ska bli ägare till en bil?

Året var 1952, den 16 maj. En Pastel Blue Rover 75 levererades till Malmö genom Aktiebolaget A. Wiklund. Elsa Engström var då 45 år och gift med direktör John Engström. De ägde tillsammans med Elsas bror, avdelningschef Johan Rössel, patricier fastigheten Henrik Smitshsgatan 3 vid Folkets park i Malmö. Vad var då mer passande i denna småborgerliga miljö än att införskaffa en engelsk lyxbil. En Rover. En Rover 75, vänsterstyrd med rattväxel och läderklädsel. M45507, en MFF blå Rover hade kommit till rätt familj. John och Johan hade inte körkort men det hade Elsa.

1954 var jag sju år gammal och vi hade just flyttat ut till Djupadal i Limhamn. I våra två kvarter fanns inte många bilar då, men min far som var representant på Aktiebolaget E. Thestrup körde en svart Volvo PV444 – 1951 års modell som vi var enormt stolta över. Det ändrade sig när jag fick sitta i tant Elsas Rover för då förändrades mitt bilintresse totalt.

Det var så, att Johan Rössel hade varit min fars chef på Bröderna Edstrand och när

vi hälsade på farbror Rössel en söndag fick vi titta på tant Elsas nya bil. Att som sjuåring få sitta i Rovern med all krom, läderklädsel, Wilton mattor och valnöt var nästan överkligt. Att sedan andäktigt få sitta i den fina salongen och höra om alla resor man gjort med Rovern till Tranås, till Skanör-Falsterbo, till pensionaten i Tyringe etc var en upplevelse. I övrigt använde man tydligen inte bilen så mycket, så när Elsas man dog 1974 såldes Rovern. Den hamnade då på Linnegatan i Limhamn, 10 minuter från mitt föräldrahem på Djupadal så jag såg alltså Rovern med jämna mellanrum under 8 år då den såldes vidare till nästa ägare i Vellinge.

Även där kom jag i kontakt med Rovern då jag som ansvarig för P4-modellen i RCoS blev ombedd att skaffa reservdelar från England.

Ägare fyra och fem hade jag ingen kontakt med, men när Östen Lundgren köpte den 2006 blev jag inblandad som sakkunnig. Tyvärr dog Östen och fyra år senare, 2022, blev jag erbjuden av Östens barn att överta Tant Elsa, som familjen alltid kallade Rovern.

Det var inget lätt beslut, för efter 18 Rover, varav tre P4, trodde jag inte att det skulle bli fler.

Men jag är tacksam för att jag trots allt tog över Tant Elsa, AJF777. Det är bra terapi att under vinterhalvåret än en gång få vårda och ta hand om en P4 i garaget.

Det verkar som att Rovern var predestinerad till mig redan från början.

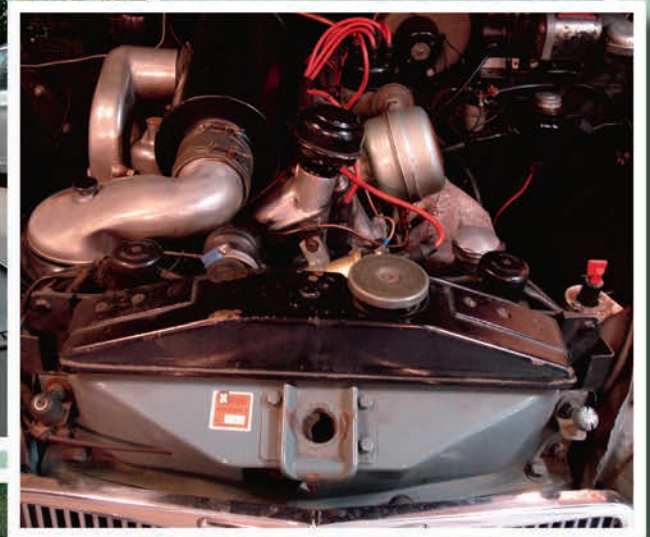
Av Peter Lundgren har jag på senare tid fått mängder av dokument som genom åren sparats av tidigare ägare. Jag var väldigt skeptisk till att bilen bara gått 9850 mil, men kollar man på det minimala mekaniska slitaget och studerar de gamla dokumenten så verkar det troligt.

Det är dessutom den enda P4 jag sett som inte är rostlagad och jag vet som bekant var man skall titta. Ett antal klisterlappar på utförda behandlingar från Dinitrol Center i Vellinge kan förklara detta.

Att en 71 år gammal bil kan gå så fantastiskt bra är nästan otroligt.

Anders Palmqvist





Annonser

Nya delar till Rover SD1 säljes

"Den riktige entusiasten stannar som medlem just för att han inte längre har en Rover" - kassör Thomas Eckered.

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.

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

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 eller ring /SMS 0705733977



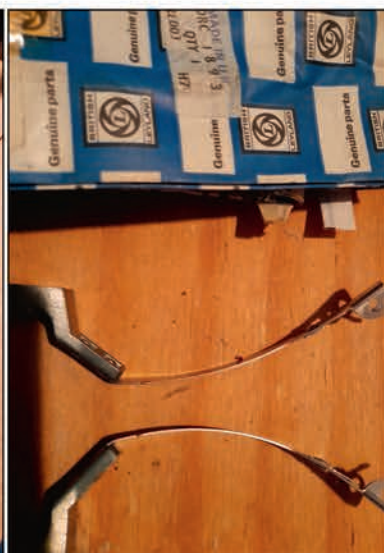
DRC1268/69



SPATS



DRC1654



DRC1892/93



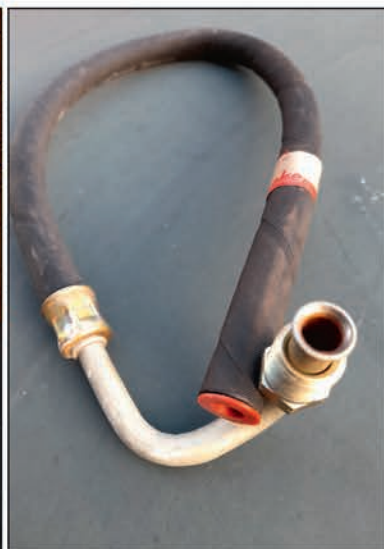
CRC1276



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	Torkararm strålkastare Höger	120 kr
DRC1893	Torkararm 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	Huvudbroms cylinder 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



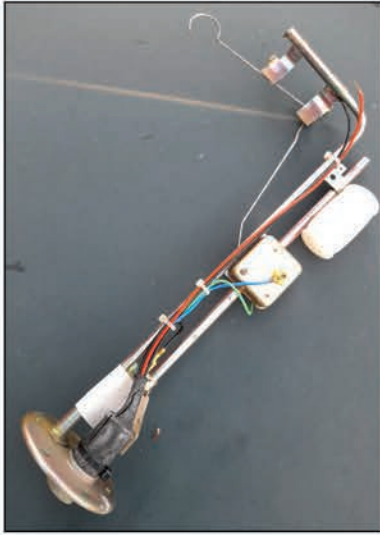
ERC442/43



ERC666/67



GMC318K



DRC1124



DRC2229



RTC2136



2003 Rover 75 Kombi till salu

1.8T Automat 18 500 mil.
Bil i mycket bra skick både in och utvändigt.
Nybesiktigad och nyservad inklusive
kamremsbyte.
Sommar + vinterhjul.

Pris 39 900 sek

English Car Care Löddeköpinge
Tel 046 712323



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 Eckered Tel 070-588 4106 E-post thomas.eckered@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 picknick eller cafébesök.

MOTOR-PRESSEN

EXTRA

EUs ELV-förordning

HOTAR RULLANDE KULTURARV

MHRF varnar: SLUTET för fordons hobbyn?

SÅ DRABBAS DU:



Klassas ditt fordon som skrot kan ägandet fråntas dig - utan ersättning!
Läs mer: mhrf.se/ELV

Motorhistoriska Riksförbundet

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 nyckelrenovering 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 nyrenoverade nyckeln sker efter leverans hos bilägaren, åtager sig klubben endast att renovera 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 renoverad kan du kontakta Gunnar Ahlqvist.

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





Medlemsförmån för dig och din klubb. Prissvärd 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 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 MHRF:s hemsida.

Viktigt om din MHRF-försäkring

Visste 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 besiktningssprotokoll?

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 MHRF:s 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 besiktningssprotokoll, dock ingen ny ansökan. Du gör precis som du gjorde när du tecknade försäkringen, kontaktar en besiktningssman 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



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

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 oljestickan

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

eller via 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
inklusive fästskruvar

200 kr



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-förmåt (30 x 42 cm)

50 kr



**God jul och gott nytt år
önskar styrelsen!**