

STER HOTEL

ROVERBLADET

Nummer 135, vintern 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 0724-492305
roverclubshop@yahoo.se

Valberedning

Bo Hansson
Vittseröd 319
243 97 Hallaröd
Tel 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
Skiftingegatan 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
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
Drivsvägen 4
722 31 Västerås
Tel 021-33 29 58

Rover 800

Anders Albihn
Styrfarten 18
417 64 Göteborg

Rover 600

Anders Hjelmström
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:

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.

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.

Vice ordförande vikarierar



Vill du framåt - håll koll bakåt!

En klubb som Rover Club of Sweden skiljer sig från många andra föreningar. Hela vårt intresse och verksamhet har historien som grund. För en del nya medlemmar kanske det glöms bort.

TVå av mina "nyaste" bilar är Rover 75 tillverkade sent år 1999. De är snart 25 år gamla och borde enligt all statistik vara skrotade om de hade varit en daglig bruksbil.

När en nybliven Rover-ägare upptäcker att reservdelar sällan finns på Biltema och kan vara svåra och tidsödande att få fram, till och med i England (sällsynt), klassas Rovern som en dålig och besvärlig bruksbil. Det är ett feltänk av ägaren. Det

gäller att inse att en Rover idag är en historisk samlarbil och utnyttja alla tänkbara kontaktvägar för att hålla den rullande. Och en av de trevligaste och bästa sätten att hålla koll bakåt är att vara medlem i Rover Club of Sweden.

Vice ordförande Bengt Alfredsson



Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Anders Palmqvist, Björn Wennerberg, Gunnar Ahlqvist, Kent Klar och Per Hahn.

Manusstopp:

Nr 136 15 november, ute i december

Nr 137 15 februari, ute i mars

Nr 138 15 maj, ute i juni

Nr 139 15 augusti, ute i september

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 december 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 nya P5:a
i Llandovery innan resan
hem till Sverige**

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.

Redaktörens (filosofiska) hörna

Hösten är på intåg med högsommar-temperaturer i Skåne. Rover P6:an i mitt garage har haft sin sista besiktning och godkändes på blankt papper - med fina CO-värden tack vare English Car Care.

Tidningen du sitter med här har några riktigt tjugiga artiklar som jag är oerhört tacksam över att ha fått möjligheten att publicera och därmed dela med dig. Och på tal om artiklarna - vem drömmer inte om en fin P5:a? Alla gör nog inte det, fast undertecknade gör. Men att hitta en sådan i fint skick, som inte kostar en halv herrgård, är nog näst intill omöjligt. Jag får nöja mig med att titta och läsa om dem. En evighetsstudent har inte råd med fina bilar. Huvudet fullt och plånboken tom.

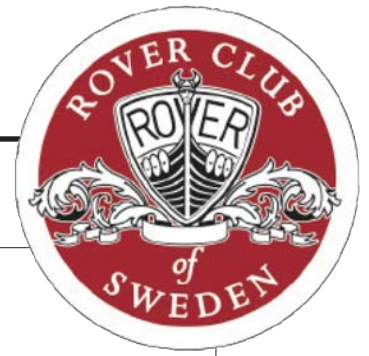
I min skrivbordslåda ligger mitt nya examensbevis och väntar på att bli insatt i en ram. En fil.kand. i litteraturvetenskap som jag är stolt över men knappast har någon praktisk användning av i yrkeslivet. Eller? Kanske är det dags att starta företag igen. Hjälpa några av alla de som har en dröm om att skriva en bok. För sig själv. Eller världen.

Att läsa är att leva. Roverbladet. En deckare full av fasor. En faktabok om förgasare. Baksidan av mjölkpaketet medan man mumsar müsli. Världen skulle kanske må bra om alla läste mer. Läser du? Läs nu - och njut!

Redaktör Rikke

Innehåll

Roverbladet september 2024



| | | | |
|----|---|----|------------------------|
| 5 | Jakten på en Rover P5 - en skakig erövringsfärd via Wales | 22 | Korta historier |
| 12 | Thulinträffen 2024 | 23 | Information |
| 18 | BMM i Hjo - ett bildreportage | 24 | Klubbshopen |

Roverbladet är numera på 24 sidor så att vi lättare kan fylla det med riktigt bra artiklar. Härliga hösthälsningar från hela styrelsen!

22

BMM i Alingsås



18

BMM i Hjo



12

Thulinträffen

Jakten på en Rover P5

Text och bild:
Björn Wennerberg



Funderingar på Rover P5 startade i början av 60-talet då jag besökte mina föräldrar i England. Jag blev väldigt förtjust i formen och hörde bara positiva omdömen om bilen.

Att så ett Rover-frö hos min far var ganska hopplöst, han var hjälplöst insnöad på Humber.

Under åren som gått har tankar kommit att någon gång få äga en P5. Jag har inte ens provsuttit någon, så erfarenheten är minst sagt ytlig.

I stället blev det som många av er vet, en Rover P3, som vi nu haft i 33 år, och en Rover P4 som av och till varit i vår ägo i åtta år nästan. Jag sålde ju bilen till en gentleman i Danmark men köpte tillbaka den efter ett drygt år.

Vägen till en P5 blev något krokig och

i stället köpte vi 2017 en Daimler 2,5 V8. Min fru Gerd hade då och då uttryckt en önskan om en Jaguar MK2, ni vet en sådan som kommissarie Morse åkte omkring med i tv-serien med samma namn. Kruket var att Gerd ville ha en med automat och då fick det bli varianten Daimler. Sagt och gjort, eller snarare köpt, vi blev med Daimler.

Kärleken till Daimlern var inte så ömsesidig från min sida. Vi döpte den till Lady Norah. Namnet kommer från Lady Nora Docker som med sin man Lord Docker starkt bidrog till att köra Daimler i putten. Medioker kvalitet och svårjobbade men så småningom växte vi ihop och motorn var ju helt underbar, nästan helt utan vibrationer. Till slut tyckte jag att den var förbaskat snygg och ärligt talat jag älskade att köra

med den. Bara att se inredningen gjorde oss glada.

En dag i våras så sa hustrun min att det var jobbigt att komma in i och ut ur Daimlern och även jag hade problem med den låga takhöjden och säten nära golvet. Vi diskuterade någon dag och bestämde att göra pinan kort. Efter ett kort besök på Blocket kontaktade jag Bilweb Auctions som kom och fotade och filmade vår Daimler och efter 14 dagar var Lady Norah inte längre vår ögonsten. Det kändes inget vidare men det är trots allt bättre att kunna gå i och ur en bil utan smärtor.

Sedan diskussionen började så hade jag tittat efter en ersättare och då främst en Rover P5B saloon som är 11 cm högre än Daimlern. ►

◀ Jag tittade även mycket på Jaguar MK 7-9 men att köpa synligt kassa bilar till priser på 200 tusen och upp till 600 tusen lät inte så kul och var inte ens möjligt. En annan möjlighet var ju Daimler Majestic Major saloon, härlig motor. Höjden är bra men garaget är för litet. Så tillbaka till Rover P5B. På Car and Classics hemsida samt tyska och lite andra sidor finns en hel del P5B, mest Coupé men även några Saloon. Det är lite lockande att köpa en bil som redan är i EU för att slippa Brexit problematiken med 12 procent moms på inköpspriset. Men bilar i Tyskland och Holland är väldigt dyra om de är i gott skick. Den stora frågan är om någon bil som säljs är i det skick som säljaren påstår och med ett pris som kunden är beredd att betala.

Några säljare svarade snällt på mina email och skickade extra bilder och information andra svarade inte alls. Jag kunde konstatera att bilarna i de högre prisklasserna inte sålde så fort men två av de tänkbara såldes under våra diskussioner.

Till sist så återstod en säljare i Wales som orkat med mina frågor. Om han inte dolt eller bluffat så kunde detta vara en bra bil som dock kostade en hel del, i synnerhet om jag räknade med resan dit och hem med bilen. Kanske blir denna resa det sista biläventyret för en gammal man.

Vi kom överens om att säljaren skulle rusta bilen för min långa hemresa och jag började kolla angående försäkring med engelska registreringsskyltar. Det var nu de

riktiga problemen började dyka upp.

LF försäkring kunde ge mig 24 timmars trafikförsäkring, IF kunde inte ordna försäkring, Folksam kunde inte heller ordna försäkring. Efter samtal med MHRF:s kansli fick jag tips om en mer veteranbilsintresserad medarbetare på Folksam som hjälpte mig med helförsäkring för en månad.

Att förbereda något på Transportstyrelsen gick inte men jag kunde i alla fall få reda på alla krav och blanketter som skulle fyllas i vid ankomst till Sverige.

Jag kontaktade banken angående överföring av köpesumman till säljaren om jag var nöjd med bilen efter besiktning och provkörning. Jisses vad det var problematiskt.

Enligt penningtvättslagen så var det nödvändigt att krångla till det hela. Jag invände att banken sedan väldigt många år tillbaka vet exakt var mina pengar kommer ifrån: pension och sparande. Man ville se ett påskrivet kontrakt med registreringsnummer, chassinummer, motornummer, säljarens bank och hans kontonummer. Samt kvitto på betalningen. Och den banken har jag haft i nästan 30 år. Dessutom skulle affären göras upp via telefonbanken. Där gick min propp... Dagen innan hade jag suttit i telefonkö i 45 minuter och dagen innan i 90 minuter. Telefonbanken är inget alternativ när Sverige inte har roaming-avtal med England och samtal kostar 9 kronor per minut. När jag efter ytterligare diskussion inte kom någon vart så sa jag uppgivet att då får jag väl flytta mitt konto och sparande

de till annan bank såvida inte någon mer senior person som känner mig kan hjälpa till. Ja som ni förstår så kan jag ju inte ha ett påskrivet kontrakt innan säljaren och jag är överens om affären. Jag måste ju se och köra bilen innan.

Efter många fler om och men så löste vi frågan genom att min ordinarie bankkontakt ordnade med ett telefonmöte på den tänkta köpdagen och jag försåg henne med ett till stora delar ifyllt kontrakt där säljaren accepterat kontraktets text. En maximal köpesumma fick hon också och den summan reserverades på mitt transaktionskonto.

Nu till nästa steg, nämligen att boka flygbiljett till Gatwick, tågbiljett vidare till Swansea samt hotell där och hotell i Harwich, nästan 50 mil österut. Färgebiljett mellan Harwich och Hook van Holland den 28 juni.

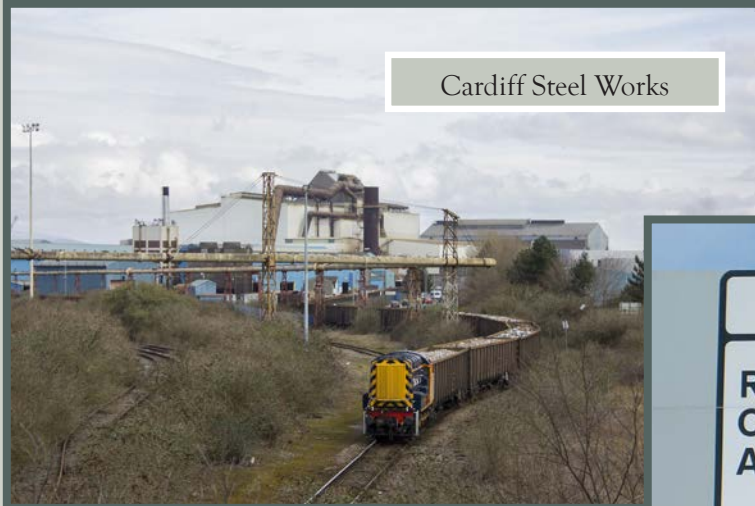
Nu, kära läsare, kanske ni undrar om jag blivit skvatt galen eller bara delvis. Så mycket tid, jobb och pengar utan att veta om en 54 år gammal bil är okej eller ej. Ni är inte ensamma om att undra. Men kanske min sista äventyrsresa i livet, ett mått på om jag som snart 80 åring klarar av strapatserna, tidspress, vänstertrafik med mera. Blir det inget köp så är det bara ett dyrt äventyr men rätt okej ändå.

Säljaren arbetar varannan vecka i London och hemifrån Llandovery i Wales, så tidsfaktorn var viktig. Att åka tåg från Swansea upp i Wales är tidsödande så säljaren erbjöd sig att möta mig i Swansea ►

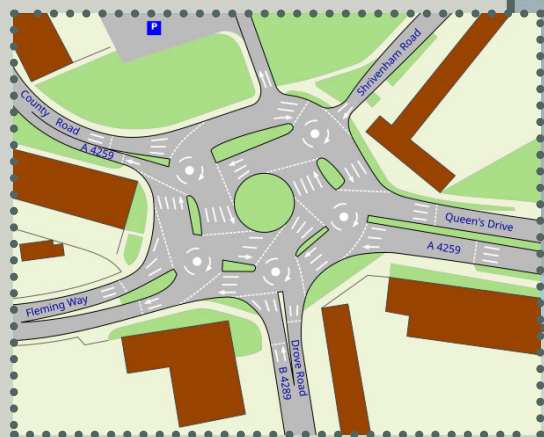


Den fina badorten Swansea

Cardiff Steel Works



Den "magiska" rondellen
i Swindon



◀ den 26 juni på förmiddagen trots att han kommit från London sent på natten till den 26 juni.

Dags för avfärd. Jag hade beställt minitaxi från Kullavik till Landvetter klockan 05.00 och den kom på utsatt tid. Jag gillar minitaxi - billigare och rymligare än vanliga taxibilar.

Incheckning Landvetter tar tid, men gick bra, men maxgräns för kabinbagage på Norwegian är 10 kilo och jag hade inte tid att vänta på något incheckat bagage. Jag kunde inte ta med mig några verktyg förutom en lite enkel eltestare och ett batteripack för telefon och TomTom. Kartboken var för tung så jag fick riva ur fyra sidor med sträckan Swansea-Swindon-Oxford-Harwich. En lång runda för att undvika London. Ankomst till Gatwick var på minuten och jag hade 40 minuter på mig innan tåget skulle avgå.

Det visade sig vara snävt med tid då promenaden på Gatwick var så långa. Passkontrollen var automatiserad, visa passet i en läsare, titta in i kameran utan glasögon och lägga handen på en glasskiva. Efter tredje försöket gick det.

En rask promenad och som tur var fanns en tågvärd som kunde hänvisa mig till rätt perrong, pust, fyra minuter kvar och inget att äta, men vatten hade jag som tur var. Tågbyte i Reigate, 13 minuter på mig och 5 perronger bort över en gångbro. Som tur var så var ankommande tåg försenat så jag hann

få i mig lite mat och dryck. Mellan Reigate och Swansea var det expresståg och resan till Cardiff tog bara en dryg timma. I Cardiff hörde jag tåget gå över från eldrift till diesel, intressant. Återstod bara cirka 50 minuter och tåget stannade nästan vid varenda mjölkpall. Farten var nog inte mycket mer än 50 km/tim.

Äntligen framme. Jag frågade första polisman utanför stationen efter vägen till stranden där jag skulle hitta mitt B&B Beachcomb. Min engelska måste vara rostig för han pekade åt fel håll. Det blev 40 minuters promenad i 25 gradig värme innan jag kom fram till mitt natthärbärge. Fick ett bra rum åt gården så jag slapp trafikbullret. Vägen längs stranden var hårt trafikerad.

På morgonen den 26 juni fick jag en härlig full English breakfast och tillgång till WiFi för min dator, så förberedelser för mitt möte kunde göras, kontroll av bankuppkoppling med mera.

Klockan 10.00 kom säljaren med sin Rover P5B och vi åkte till närmaste beachrestaurang med parkering där jag kunde besiktiga bilen. Bilen såg bra ut i solskenet, enstaka små skador i lacken, möjligen lite dåligt underarbete för lack på vänster framskärm. Väldigt prydligt i motor och bagagerum.

Nu kom jag att förstå att säljaren, Mr. David White, faktiskt läst kontraktet. Han berättade att han inte hunnit fixa några "små

detaljer" som ett trasigt dörrlås, det var faktiskt två som inte fungerade. Men han skickade med ett nytt handtag (till fel sida) och en låsbar rattkrycka att använda vid parkering under nätter. Dessutom hade han inte hunnit att ordna ett fel i instrumentklustret där tankmätaren och temperaturmätaren inte fungerade. Märkligt eftersom han i vår mailkonversation försäkrat att all el fungerade. Jag såg också att någon felkoppling blivit gjord då både hel och halvljus samtidigt lyste i höger strålkastare.

Däcken hade ett bra mönster men såg gamla ut, jag lyckades inte hitta datummärkingen tyvärr. Dessutom var några sömmar i baksätets dyna brutna. Om jag sett det hade prutningen blivit rejält större. Mitt slarv dessvärre.

Jag accepterade att genomföra köpet och vi kopplade upp mot banken i Sverige som mejlade ett kvitto till köparen. Han skrev på och jag med, alla dokument jag behövde fick jag, även kopior på de viktigaste. Vi åt en trevlig lunch skakade hand och jag påbörjade första delen av hemfärden.

Staden i övrigt är riktigt fin.

I lugnt tempo med full tank åkte jag på motorvägen mot Cardiff och vände mig vid vänstertrafiken. Vidare sedan mot Swindon. Där svängde jag av på en riksväg i riktning mot Oxford. I detta läge gick cigarettuttaget sönder. Tack och lov hade jag ju mitt batteripack så läget var fortsatt lugnt. ▶

◀ Jag hade även bestämt mig för att tanka var 120 miles för att inte riskera soppatorsk och för att få en chans att sträcka på benen. I Hemel Hempsted var jag rätt trött och tog in på ett Travel Lodge hotell som bara tog emot förbokningar via nätet. Efter lite tjat så fick jag i alla fall ett rum och något att dricka. Men att ställa bilen på en stor hotellparkering olåst kändes inget vidare, tur att jag hade rattkryckan. Den 27 juni var siktet inställt på St. Albans och Harlow. Fortfarande undvek jag motorvägen och åkte på fina riksvägar ofta med lövträd på sidorna. Bilen gick bra men vibrationer i bakvagnen som jag inte haft tidigare kom allt oftare, de märktes mest i samband med körning i rondeller och de är ju rätt vanliga i England.

En bit efter Harlow såg jag en brandstation där personalen hade övning för ungdomar. Jag stannade och frågade om jag kunde få låna ett spärrhandtag med hylsa för att kolla fälgmuttrarna. Det var inga problem och en bussig brandman kollade alla fyra hjulen. Jag tackade för hjälpen och fortsatte mot Colchester. Trafiken tätnade ordentligt. Tydligt var jag inte tillräckligt långt bort från London och jag började bli orolig över att jag skulle bli sen till Harwich. Vibrationerna hade övergått till skakningar i bakvagnen så i sakta lunk fortsatte jag till Fryatt hotell som låg väldigt nära hamnen i Harwich.

Hotellet är det sunkigaste jag sett någonsin, egentligen något ovanpå en hårt nersliten pub. Mat fanns inte men ölen var läskande och god. Så kom överraskningen, rummet var i toppskick, nyrenoverat och med ett riktigt fint badrum. Man skall kanske inte döma hunden efter håren. Hotellet hade även en egen slutna parkering, bra. Mat fanns om jag gick genom en skogsdunge ner till hamnområdet. Fast tjock amerikansk pizza är inte min favorit. Mätt blev jag och att frukost inte fanns gjorde ingenting eftersom jag hade beställt den när jag köpte biljetten till färjan.

Bordning var klockan 08.00 och avgång- en 09.00 den 28 juni. Det var Stena Line som trafikerade ruten till Hook van Holland och resan skulle ta cirka sex timmar.

Hungrig som jag var styrde jag stegen till restaurangen och visade min biljett. En trevlig man i kassan frågade vad jag ville ha till frukost och jag sa att en riktigt full English breakfast skulle vara underbart att starta dagen med. Det ordnar vi var svaret och så hänvisade han mig till en lounge intill och tillade att allt därinne ingick i biljetten. 10 minuter senare kom en servitör med min engelska frukost och som sagt dryck inklusive vin, frukt, kaffe, te, kaffebröd ja allt ingick.

Det var verkligen fin service. Och lunchen var lika bra och trevligt resesällskap hade jag också.

När jag hemma i Sverige hade kontaktat

tullen för att få mer information om kostnaderna så berättade en vänlig kvinnlig tullare att det kunde vara en bra idé att göra förtullningen i Holland som ju blev första EU land vid anlöpet. Hon sa att moms i Holland för fordon äldre än 30 år var 9 procent i stället för 12 procent som vi har i Sverige.

I verkligheten så gick inte detta eftersom bilen då måste registreras i Holland och jag blev faktiskt varnad av flera personer på färjan att försöka eftersom då tullen behåller bilen tills registreringen är klar. Jag skulle då få åka hem utan bil. Ingen bra lösning således. Efter att ha vinkat vänligt till tullpersonalen ställde jag färden mot Amsterdam för vidare färd mot Bremen. Tyvärr gick detta inte så bra, bilen skakade fruktansvärt och jag tog in på ett hotell i Holländska Zeist. Det var dyrt, men fint.

På morgonen lördagen den 29 juni fick jag tips om ett byggvaruhus där jag kunde köpa mig lite verktyg, kanske bra att ha om något jäklades. Väl där frågade jag om det möjligen fanns en lördagsöppen däckverkstad. Något förvånad fick jag veta att det låg en sådan 100 meter bort. Så här efteråt är jag tacksam för det besöket. Chefen för däckanläggningen kom ut och tittade på mina däck, därefter ropade han på en medhjälpare som kom med förstöringsglas. Det visade sig att däcken var tillverkade 1982 och ett däck hade en radial spricka som syntes hela varvet runt och stålkorden syntes tydligt i däckmönstret. Gummit var på väg att dela sig helt. Två av däcken hade liknande men inte så stora skador och det fjärde däck hade torrsprickor.

Domen var hård, kör inte en meter till med de här däcken. Det var bara att ta fram plånboken och bilen fick nya däck. Noggrann balansering och montering där varje mutter drogs med momentnyckel. Det har jag aldrig sett i Sverige. Vid monteringen stod bilen på en lyft och jag bad att få gå under för att se hela underredet. Allt var i gott skick och snyggt underredbehandlat. Jag blev dock lite förvånad när jag såg en relativt ny elektrisk bränslepump monterad på undersidan. Varför montera den där och inte i bagageutrymmet?

Det kändes tryggt med nya sulor och färden fortsatte mot Tyskland och förbi Bremen,

Utänför Hamburg leddes trafiken om på grund av fotbolls EM och TomTom fick ett spel, den ville hela tiden dra mig in i Hamburg. Det blev många mils felkörning runt Hamburg. Därtill kom ett riktigt skyfallsregn. Tack för nya däck. Tyvärr började motorn hacka och det märktes att den inte fick tillräckligt med bränsle. Farten minskade till cirka 50 km/tim.

Vid det här laget började jag bli trött och hittade ett litet hotell i norra utkanten av Hamburg. Oturligvis så serverades ingen mat den här kvällen men portiern menade att

det fanns gott om matställen runt omkring. Jag googlade och tog vägvisning och sedan började eländet. Google ville absolut leda ut mig på motorvägen och det blev 5–6 mil i onödan och sakta gick det. Mat fanns i byn någon kilometer från hotellet.

30 juni. Jag hade kontaktat Stena Line i Kiel för att kunna vila mig under resan. Allt var fullbokat en hel vecka. Fredrikshamn fullbokat i tre dagar. TomTom ledde mig ut mot Odense och sedan började cirkusen. Över Bältbron kom jag men sedan visades jag till färjeläget hur jag än körde och det gick inga färjor mer den dagen och varför ta färjan när det finns en bro. Jag bestämde mig att köra till Köpenhamn för att ta Öresundsbron över till Lernacken i Malmö. TomTom menade att det var 34 mil till Köpenhamn men på vägskyltarna stod det 12 mil. Nu var det nära att TomTom hamnade ute på en åker men jag stängde av den och körde mot Köpenhamn och vidare till Öresundsbron.

Klockan 20.30 kom jag till Lernacken på svenska sidan. Där fick jag en riktig överraskning. Inte en enda person inne i tullhuset, jag ringde på klockan, bankade på dörrar absolut inget svar. Prövade också i polisens lokaler, ingen där heller. Inte underligt att det kommer skurkar och vapen över gränsen.

Det började skymma men klar himmel gjorde att det nog skulle bli månsken och det var ju bra. Mindre bra visade sig belysningen vara, det enda som fungerade var parkeringsljuset runt om. Det felkopplade halv/helljuset fungerade en halvtimme sedan sloknade det. Dimljuset fungerade inte alls. Det var bara att hoppas att inga kablar brunnit av.

Bilen hackade fortfarande när farten översteg 50 km/tim. Så i sakta mak med bara parkeringsljus fortsatte färden hem. Mån- ljuset gjorde att jag kunde se vita linjen på vägen. Tankning, korv och Coca Cola gjorde att jag piggnade till. Inga nya överraskningar under resan som tog cirka sex timmar. Jag var hemma vid 02.30. Trött men glad att jag slapp bärgning och övernattnings på vägen.

1 juli. På morgonen när jag vaknat och fått frukost ringde jag till tullen. En snorkig tullare krävde att jag skulle åka tillbaka till Malmö för att tulla in där. Jag vägrade och sa jag skulle kontakta tullen i Göteborgs hamn i stället eftersom jag bor i utkanten av Göteborg. Ett telefonsamtal senare fick jag tid hos tullen i Göteborg den 2 juli.

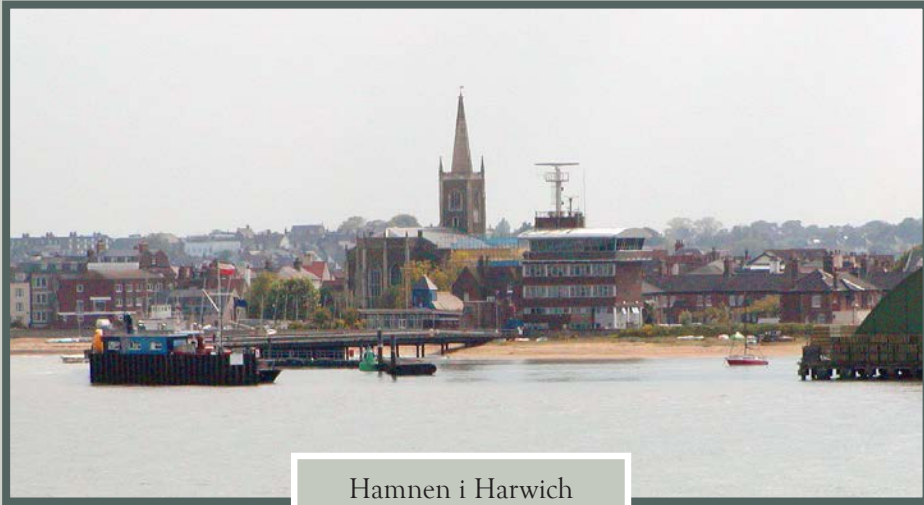
På utsatt tid var bilen och jag utanför tullkontoret i Göteborg medförande alla dokument. Två tullare tittade på bilen, jag berättade var chassi och motornummer var monterade. Allt gick bra ända till den yngre tullaren tyckte att bilen knappast kunde vara original, den var för fin i motorrummet och nog var det en ny kylare som satt där. Det verkade som han på egen hand infört ELV-reglerna och så var det stopp i klare- ringen. ►



Hemel Hempstead



Colchester Castle



Hamnen i Harwich



Från loungen på båten



Stena Line färja på väg



Fint men dyrt hotell i Zeist



Bremen



Öresundsbron

◀ Den äldre tullaren tyckte jag skulle kontakta en auktoriserad värderare/besiktningsman för att få ett intyg på att bilen inte var ombyggd. Jag fick veta att handelskammaren hade sådana specialister och utan deras utlåtande kunde inte tullen hantera ärendet.

Jag hade tur och fick tag i en trevlig värderingsman som kom hem till mig samma eftermiddag. Han tog sex foton, gick runt bilen och skrev sitt utlåtande. Bilen ej ombyggd. Sedan ville han titta på vår gamla Rover P3 och vi hade ett trevligt samtal i nästan en timme. När jag skulle Swisha över 3 600 kronor menade han att vi haft det så trevligt att han nöjde sig med 3 000 kronor. En får tacka.

Dagen efter så var jag hos tullen igen. De hade fått utlåtandet från värderings/besiktningsmannen och eftersom all dokumentation var i ordning och ärendet väl förberett så stämplades allt OK. Någon tullkostnad var det inte tal om men 12 procent moms på bilens inköpspris ville man ha. Det kostar att ligga på topp.

Nästa steg var att skicka in alla dokument + kvitton till Transportstyrelsen för ursprungskontroll. Ärendet registrerades den 7 juli. Sedan dess har inget hänt, någon måste ha satt sig tungt på sina händer.

När jag knappade in ärendenumret så svarade datorn att man nu behandlar ärenden upp till 7 juni. Det här kommer att ta tid, det misstänker jag starkt.

Nåväl det fanns ju lite att fixa med bilen så jag sätter i gång med det:

1. Byte av strålkastare till högertrafikljusbild. Enkelt men varför är kablarna felkopplade, inte enkelt. Efter flera dagar upptäcker jag att någon kopplat fel i kopplingsstyckena, jord var felplacerat och skulle byta plats med halvljuskabeln. Förra ägaren har tydligen inte hittat det felet eller orsakat felet själv.

2. Båda Dimljusen av Sealed Beam typ var trasiga. Nya från England kostar cirka 2 000 styck + frakt, tull och moms. Jag hade tur och hittade nya Sealed Beam på Tradera för 300 kronor/styck. Nu är de monterade och lyser fint.

3. Två dörrlås fungerade inte och var lösa. Det var lätt att ta av dörrklädseln. Smart liten klämma håller handtag + fönsterverv och med en liten krok av svetstråd var det enkelt att få tag i klämmorna.

Låsen var inte trasiga men clips låg i botten på dörrarna och tryckknappens justerskriv var lös så knappen kunde inte påverka mekanismen på rätt sätt. Jag känner igen felet från vår Daimler. Med nya gummilister får man vara försiktig vid öppning av dörr, tryck på dörren samtidigt som knappen trycks in annars kröker man lätt en plåtbit i låsfunktionen. Lite kurios. På skoj provade jag dörrnyckeln till vår P3 i P5 låset och sesam öppna sig, samma nyckel fungerade i båda bilarna.

4. Bromspedalen tar djupt ner och går ibland i golvet. Två pumptag och bromsarna tar bra igen. Jag trodde det var luft i systemet, det var det men väldigt lite. Däremot var bromsvätskebehållaren och rören fulla med gud vet vad. Smutsigt var det i alla fall. Köpte en ny huvudcylinder från England, rengjorde vätskebehållaren, blåste rören, slipade bort rost och målade den igen. Fick hjälp av en smidig kompis och monterade nytt på 2,5 timme. Bra med kompisar som vet vad de gör.

5. Monterade en huvudbrytare vid batteriet i bagageutrymmet. Återstår brandsläckare och varningstriangel för besiktningen.

6. Så var det funktionen med bränslemätaren och temperaturmätaren. Mr. White, säljaren,

levererade med tre spänningsregulatorer, frågan är väl om någon fungerar. Vill inte riva i mätarklustret utan att ha ett elschema. Jag får vänta med åtgärder tills jag vet hur jag skall göra.

7. Gjorde en kilometermätartavla i Photoshop att i värsta fall klistra på miles-mätarglasat inför besiktningen. Gjorde så på vår P4 och det fungerade fint på besiktningen. Fast då lade jag den under glaset. Kanske jag hinner det den här gången också.

8. Varför fick inte bilen tillräckligt med bränsle natten jag körde hem utan halv och helljus. Ja det kan ju vara bränslepumpen men jag tog loss bränslefiltret i motorrummet och kunde konstatera att det var fullt med gegga och nästan helt tätt. Nya filter inköpta hos Bodins i Uddevalla. Innan jag monterar det skall bränslepumpen få skölja igenom lite bensin. Hoppas det inte är tätt i slangen.

Så nu får gärna Transportstyrelsen komma med besked om när jag kan få beställa tid för registreringsbesiktning, hämta nya svenska plåtar och få till sista besiktningen som gäller till 2009.

Men försäkringen har gått ut och en ny trafikförsäkring gäller bara ett dygn, så det gäller att allt klaffar den dagen. Varför skall det vara så krångligt?

Återstår klubbens MHRF-besiktning. Det vore väl attan om inte den går igenom så jag kan använda bilen igen.

Så återstår frågan. Var jag skvatt galen eller bara halvgalen som köpte den här bilen, var det verkligen värt allt arbete?

Du som läsare får väl avgöra det, men ärligt talat, jag tänker inte göra om resan.

En trött men hoppfull Rover P5B ägare







Roverklubben på Thulinträffen
i Landskrona 2024



En av sommarens höjdpunkter för veteranbilshobbyn i Skåne är Thulinträffen. Någon kanske undrar varför den heter så. Här följer lite historia om detta.

Flygplan och bilar

Enoch Thulin var son till vicepastorn Andreas Thulin och Ingrid Rasmusson. Efter mogenhetsexamen i Lund 1899 studerade han matematik och fysik vid Lunds universitet, avlade 1911 filosofie licentiatexamen och promoverades 1912 till filosofie doktor med avhandlingen "Om luftmotståndet mot plana ytor" som fick stor betydelse för förståelse av aerodynamiken.

Thulin studerade flygteknik 1908–1912 och lyckades med sina flygprov 12 oktober 1912. I juni 1913 köpte han sitt första flygplan, "Nordstiernan" som tidigare hade flugits av uppvisningsflygarna Flygbaron Cederström och Hugo Sundstedt. Flygplanet var mycket slitet. Därför lämnade Thulin in det till Oscar Asks verkstad i Landskrona, där han också själv deltog i arbetet med att gå igenom planet. Under arbetets gång blev Thulin kompanjon med Ask och bildade företaget AVIS, Aeroplanvarvet i Skåne.

I maj 1914 flög Thulin sträckan Malmö-Stockholm på 4 timmar och 17 min, vilket var skandinaviskt rekord. Därtill bidrog han genom föredrag och uppvisningar till att öka intresset och investeringsviljan för flygning och svensk flygindustri.

28 juli 1914 började Första världskriget. Thulin anade säkert vad kriget skulle betyda för flygindustrin. I augusti 1914 övertog han AVIS-verkstaden och köpte det Nyropiska varvet i Landskrona där Hjalmar Nyrop och Oscar Ask 1910 bygde det första svenska flygbara flygplanet. Med stöd från Gustav Dalén, Klas Fåhraeus Lars Magnus Ericsson och Ivar Malmer skapade Thulin industriföretaget AB Thulin Aeroplanfabrik och började licensbygga franska flygplan av typen Morane-Saulnier. 1915 tillkom Thulins flygskola på Ljungbyhed för att utbilda kunderna. Arbetsstyrkan vid fabriken uppgick 1914 till 15 personer och 1917 till 200 personer.

Till en början tillverkades endast flygplansstommar, men 1916 började man även tillverka motorerna. Dessa utvecklades utifrån den så kallade le Rhonemotorn. Genom att bland annat använda sig av svenska kullager ökade man prestandan i motorerna och dessa fick internationellt ett gott rykte.

Fabrikens första flygmaskiner levererades till det svenska försvaret. Snart påbörjades export även till Danmark och Norge. Under världskriget såldes ett par hundra maskiner till Nederländerna och under Finlands inbördeskrig inköpte landet ett antal flygplan. Fabriksledningen etablerade 1916 samarbete med danska "Aktieselskabet

Nielsen & Winther" som med hjälp från Landskrona byggde motorer dels av egen, dels av Thulintyp.

1918 var ett bra år för Enoch Thulin. Han invaldes som ledamot av Krigsvetenskapsakademien och Fysiografiska sällskapet i Lund. Han skrev brev till Stockholms stadsfullmäktige och föreslog att staden skulle utreda byggandet av en kommunal flygplats för landflygplan i närheten av Stockholm. Den kom att heta Bromma Flygplats men var inte färdig förrän på trettiotalet. Företaget hade 1918 runt 1000 anställda och tre stora femvåningskomplex i stål och betong med verkstadslokaler, materialprovingsanstalt, en omfattande motoravdelning, ett eget aerodynamiskt laboratorium samt licenstillverkning av sina produkter i Danmark.

Såväl flygplanstillverkningen som motortillverkningen hade varit mycket framgångsrika. Men eftersom man insåg att kriget inte kunde pågå hur länge som helst behövde man planera för alternativ produktion. Därför skrev man kontrakt med AGA:s tyska dotterbolag angående licenstillverkning av den bil AGA tillverkade. AGA hade i sin tur baserat sina bilar på att licensbygga dem från belgiska FN. För att markera den nya inriktningen bytte man också namn till AB Thulinverken. Bilen som man skulle bygga, Thulin typ A/A20 var en för tiden ganska modern men liten bil. Motorn var en fyrcylindrig konstruktion som var sammanbyggt med växellådan och effekten låg på runt 20 hästkrafter. En stor fördel med denna bil var att man skulle klara av att tillverka nästan alla delar själva. Bara däck, instrument och förgasare skulle köpas in utifrån, och man hade fått in över 1000 förhandsorder redan innan produktionen hade kommit i gång.

I november 1918 tog så äntligen kriget slut men 1919 blev ett sämre år för Thulin. Det korta ekonomiska uppsvinget efter krigsslutet mattades snabbt av. I januari 1919 avgick han som chef för AB Thulinverken. Den 14 maj omkom han i en flygkrasch under en flygning över Landskrona. Thulins olycka och slutet på första världskriget innebar ett totalstopp för flygplanstillverkningen.

Under 1920-talets första fyra år tyngdes världsekonomin av efterkrigsdepressionen med inflation, arbetslöshet och influensapandemin "Spanska sjukan". Thulinverkens biltillverkning skulle visa sig svårare än man trodde. De investeringar som gjordes var mycket kostnadskrävande och likviditeten dålig. När man skulle komma i gång med serieproduktion på allvar, så var finanserna slut och bankerna vägrade förnyad kredit. Den 23:e augusti 1920 gick företaget i konkurs på "egen begäran", men som en

konsekvens av att leverantörer inte fick betalt för sina leveranser. Men man lyckades faktiskt att bygga runt 350 av de 1000 beställda bilarna innan företaget rekonstruerades som Förvaltningsaktiebolaget Teve 1922. Något hundratal bilar sattes ihop under de kommande åren. Dessa var lite moderniserade och kallades typ 2 alternativt A25. För övrigt kom företaget under denna tid att fokusera mer på att tillverka bromsdetaljer och hela system inom denna gren för att fylla upp produktionskapaciteten. Men 1927 satsade man återigen på en bil, Thulin typ B. Det var en av tidens mest avancerade och moderna bilar, med låg profil och lågt placerade säten. Bakaxeln låg bakom själva kupén. Dessutom ingick nymodigheter som kuggstångsstyrning, underhållsfri hjulupphängning och minimalt med smörjpunkter. Typ B27 fick fina recensioner i pressen men var dyr i förhållande till konkurrenterna. Den tillverkades i ett fåtal exemplar fram till 1928.

1927 hade en ny bilfabrik startats i Göteborg. Den hette Volvo och alla finansierare hade lagt sina ägg i den korgen i stället. Man ansåg att Sverige var för litet för två aktörer på bilmaknaderna och Thulin drog det kortaste strået i kampen om att bli Sveriges framtida biltillverkare.

Thulinverken hade kvar sin lönsamma produktion av bromssystem och kompletterade produktionen med andra produkter som passade produktionsupplägget, bland annat vävstolar.

En parentes i sammanhanget är att tillverkningen av bromssystem som nämns ovan gjorde att Thulinverken 1958 sammanfördes med det 1913 grundade Svenska AB Bromsregulator. Detta företag uppgick senare i Haldexgruppen. Utrustning för järnvägsvagnar avskildes senare till ett nytt företag och heter nu Faiveley Transport Nordic AB och finns kvar i Landskrona på Landsverks området.

Thulinträffen

Thulinträffen anordnas Motorhistoriska Klubben i Skåne (MHS). Klubben bildades 1965. Träffen startades 1993 av Evert Lundgren, Tom Olsson och Göte Hilding, alla välkända Landskronaprofiler. Den kallades då Citadellträffen. 1996 antogs namnet Thulinträffen till minne av Enoch Thulin. Roverklubben har träffats där så länge jag kan minnas, och Carl Gustaf Olsson har varit den som tagit ansvar för Roverklubbens del av utställningen. Eftersom jag, liksom Carl Gustaf även är medlem av Motorhistoriska Klubben i Skåne har jag tagit över ansvaret från Carl Gustaf.

Förberedelserna började för min del med några inbjudningar till klubbmedlemmar via hemsidan, Facebook och några email. ►

◀Från våra klubbmedlemmar anmäldes nio bilar. Fredagen den 19 juli, dagen före träffen, var jag på Citadellet tillsammans med MHS för att förbereda utställningen. Deltagande klubbar mäter tillsammans med arrangören MHS noga upp så kallade "fällor" för varje klubb. Konkurrenten mellan klubbarna är knivskarp och alla vill ha så mycket yta som möjligt. Jag lyckades muta in en fälla för Roverklubben och kunde åka hem och packa in tält, stolar, klubbflagga, klubbväskor och klubbskyltar i min Rover P4.

Detta år kunde jag inte delta i fredagskvällens cruising genom Landskrona. Det

är en aktivitet som fler borde få uppleva! Massor av bilar glider lugnt genom stan och samlas på slutet, detta år på Kasernplan, tidigare året på torget.

På lördagsmorgonen den 20/7 kom åtta Roverbilar från Bjärnum, Eskilstuna, Farhult, Göteborg, Lund, Malmö, Sjöbo och Viken. Vi blev totalt 12 personer.

Det var gratis inträde för besökarna och vädret var strålande. Det kändes skönt efter allt regn. Utställningen pågick mellan 10 och 15. Under en timme var mitt jobb att hälsa besökarna välkomna på gångbron in till Citadellet och räkna dem. När jag lämnade över

till kollegan från VW-klubben hade 2 500 besökare passerat in.

Vi i Roverklubben upplevde ett stort intresse från besökarna som ofta var framme vid våra bilar för att få mer information. Det är ett fint tillfälle för oss att visa upp våra bilar och öka intresset för både bilarna och klubben. Jag hoppas att flera medlemmar och bilar kommer och gör oss sällskap i framtiden! Nu ser jag fram emot Lergökarallyt lördagen den 17 augusti. Rallyt avslutas på Enoch Thulins flygplats utanför Landskrona.

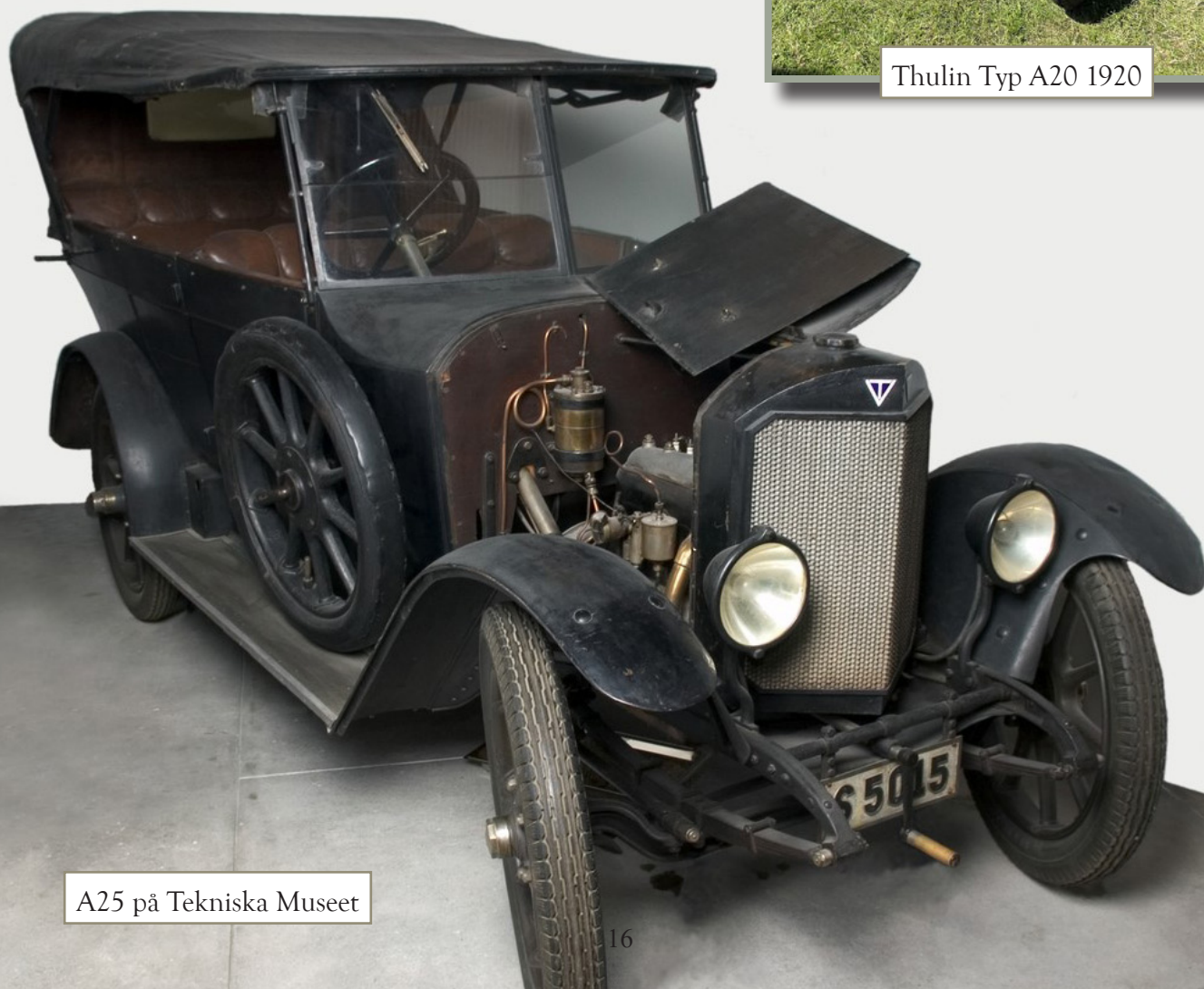
Per Hahn



Thulin Typ A25 1925



Thulin Typ A20 1920



A25 på Tekniska Museet

Thulin Typ B 1927



Thulinverken



Enoch Thulin i Mölle



Thulin Typ B 1928



Snygga häckar!

British Motor Meet i Hjo 2024

Ett bildreportage
av Per Hahn

Fredagen den 2 augusti började vi samlas i Hjo. Det fanns gott om plats att parkera våra bilar på baksidan av Hotel Bellevue. Kvällens grillmiddag åt vi utomhus i fint väder.

På lördagsmorgonen anslöt ännu fler medlemmar från RCoS och vi blev 21 bilar från när och fjärran. Vädret var varmt och soligt. Vi njöt tillsammans på gräsmattan i Stadsparken. Vi fick visa upp en Rover P3 och en Rover P4 vid scenen. Dagen förflöt i godan ro med trevligt umgänge, fin underhållning och intressanta programpunkter.

På lördagskvällen blev det Mongolisk barbecue på Hotel Bellevue. Det gick till så att man först gick till en buffé hämtade det man ville få stekt.

Sedan ställde man sig i kö och väntade på stekning. När man sent omsider kommit fram till stekning gällde det att hålla uppsikt på stekbordet så att man kunde göra anspråk på sin portion när den var färdig. Sedan gick man tillbaka till buffén och hämtade det man ville komplettera med, till exempel ris, bröd, grönsaker och sås. Det var riktigt gott, och det gamla uttrycket om att ”den som väntar på något gott...” var på allas läppar. Hela Rover-gänget åt tillsammans utomhus, nära det stora stekbordet, med utsikt över Vättern. Som vanligt hade vi mycket trevligt tillsammans. Vad kan man önska sig mer än fler Rover nästa år?

Per Hahn



Glatt Rovergång på kvällen



P3 och P4 fick presenteras



Björn, Gerd och Kleo



Catarina och Gunnar



Anette och Perolov



Annette och Svante



Bengt och Irene



Olas bil utan Ola



Anders



Hans



Anna och Preben



Janne och Hans Christer
nuvarande ägare och f.d. ägare



Johanna och Andreas



Kent



Mats och Monica



Nancy och Sven-Erik



Reporter Per



Rain och Kairit



Stefan och Anna-Lisa



Tomas och Anna



Tomas och Rolf



Torbjörn



Urban



Mongolian barbeque



Mongolian barbeque
- Tomas väntar på sin tallrik



Någon annan tog
Tomas tallrik...



Kent Klar med Klubbshopen



Framvisning av P4



Mitt i juni var det British Motor Meet i Alingsås (likadant namn som i Hjo). Det var många bilar - 40-50 stycken. Alla körde en runda genom Alingsås, trångt då det samtidigt var Potatisfestival med allehanda jippo och marknader. Efter målgång i Folkets Park i Alingsås blev det uppställning av bilar.

Det blev fika, lotteri, röstning av finaste bil m.m. Vann gjorde en Jaguar från 1954. Pris gick även till den som haft längst väg hemifrån till Alingsås. Vann gjorde Perolov Thörnqvist som åkt 14 mil från Tibro med sin Supersnygga Rover 620 Ti. Det var bara vi med Rover, jag då med 216 cab från 1994.

Sommarhälsningar

Kent Klar



Alfred på 18 år i sin Rover 216 Cab från 1998.

Bilen är 26 år gammal och i mycket fint skick. Den har bara rullat 10 000 mil sedan ny, alltså 385 mil per år, och bara sommartid.

(Alfred är barnbarn till Gunnar Ahlqvist som nog kan misstänkas ha ett finger med i spelet...)



Medlemsförmån för dig och din klubb. Prrivärd 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 Riksförbundetets 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



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



Köp och sälj

Medlemmar är valkomna att skicka in annonser till tidningen. Det är gratis.

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 Dinnern 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

Första söndagen i månaden träffas vi för en kaffetur med picknick eller cafébesök. Dock ej i juli.

Om du ännu inte är med på e-postlistan för inbjudningar till Kaffeturen och vill vara med på kommande turer, kontakta per.hahn@telia.com

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 kontaktton 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 skalen 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.

Vill du ha din Rovernyckel renoverad kan du kontakta Gunnar Ahlqvist: e-post g.ahlqvistlive.se Tel 0707-64 53 00



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 0724 49 23 05
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 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