

Genvej
I NORDSJÆLLAND



ROVERBLADET

Nummer 134, sommaren 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 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
furubo14@hotmail.com

Revisorssuppleant

Anders Albihn
Styrfarten 18
417 64 Göteborg

Klubbshopen & valberedning

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

Valberedning

Bo Hansson
Vittseröd 319
243 97 Hallaröd
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

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
Drivsvägen 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 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.

Rover Club of Sweden

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

Försäkring via Rover Club of Sweden

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

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



Ordförandens ruta



När detta skrivs ligger de flesta av sommarens arrangemang framför oss.

Vi hoppas att så många som möjligt tar chansen att träffa likasinnade på t.ex. Roverklubbens årsmöte, British Motor Meet i Hjo, återkommande träffar ute i landet och andra liknande tillfällen.

För er som har Rover 75 tänkte jag påpeka att det finns ett PC program, TOAF, som till största delen kan ersätta de T4 servicedatorer som märkesverkstäderna för Rover/MG hade. Några verkstäder har kvar dessa PC men de är inte så många. TOAF kan t.ex. ändra inställningar och läsa av felkoder korrekt vilket många OBD II läsare inte klarar. Det finns ett antal entusiaster i landet som har detta installerat och som kanske kan ge en hjälpsam hand vid behov.

Det orosmoln som tyvärr ännu hänger över hela bilhobbyn är i första hand ELV-direktivet som kan påverka

inte bara din samlarbil utan kanske mer er som har lite äldre bruksbilar och framför allt de som sysslar med

motorsport. Här fanns det en möjlighet att påverka genom EU-valet i juni som jag hoppas ni tog till vara.

Ett annat moln på himmeln är något som nyss aktualiserades. Arrangören av Tjolöholm Classic Motor har ställt in alla flygevent under mötet på grund av påtryckningar från aktivister och det befaras även demonstrationer kring bildelen av eventet.

Vi får se hur detta utvecklar sig, och hoppas att det stannar vid rykten.

Annars får ni ha en fin sommar och jag hoppas vi möts i höst!

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 Carolina Pettersson. Hon hjälper gärna till.

Redaktörens hörna

När jag skriver detta är det bara några dagar kvar tills jag ska besiktiga min P6:a för kanske sista gången. Nästa år fyller den 50. Sist den besiktigades, för två år sedan, gick den igenom på blankt papper. Fast jag undrar varför. När jag körde in i byn hemma, och skulle bromsa för att svänga, sviktade bromsen så jag fick trampa som en galen för att få stopp på bilen. Försiktigt luskade jag in på min uppfart medan röken bolmade ut från vänster framhjul som nära nog fattede eld - frambromsarna hade rostat fast. Dessutom var CO-värdet skyhögt. Det senare meddelade besiktningsteknikern med ett glatt leende medan hen lugnade mig med att det var okej, bilen skulle få sin godkända besiktning ändå. (Det sanna värdet fick jag aldrig reda på, pappret säger 4,5 som ju är gränsvärdet.)

Numera är bilen i mycket bättre skick men att åka på besiktning känns ändå som att dra en lott i en tombola. Det moderna marknadstänket, som har orsakat att mycket som var statligt har "sålts till lägstbjudande", har gjort att jag numera är en kund som ska bli nöjd och komma tillbaka - vilket såklart fungerar alldeles ypperligt. Vem tror att jag kommer att välja att besiktiga min bil någon annanstans denna gång?

Men är det så här vi vill ha det? Trygghet som försvinner. Priser som ökar trots konkurrens. En marknad som roffar åt sig. Jag saknar att inte ha ett val.

Redaktör Rikke

Utan material - ingen tidning

Av mer än 300 medlemmar är det två som har skickat in material till den här tidningen. De flesta av redaktörens försök att få fler medlemmar att engagera sig har misslyckats. Varför?

Är det fel på tidningen? Är det dags att sluta ha en tidning?

Skriv till Redaktör Rikke, eller någon annan i styrelsen, och berätta vad du anser att vi bör göra framöver!

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Bengt Alfredsson, Per Hahn.

Manusstopp:

Nr 135 15 augusti, ute i september
Nr 136 15 november, ute i december
Nr 137 15 februari, ute i mars
Nr 138 15 maj, ute i juni

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 hösten 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

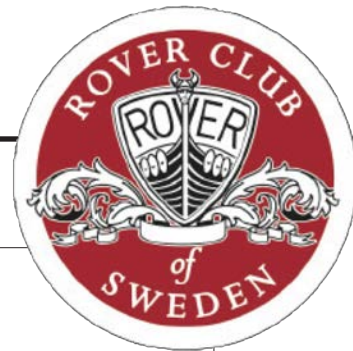
Omslaget visar:

En av tidningens trogna "cover girls" på resa i Danmark.

(Eller Per Hahns P4:a, om man vill.)

Innehåll

Roverbladet juni 2024



5	Årsmötet 2024	24	Rovers sista år
10	Brittisk Motor Show - En resa till Viborg	25	Information
16	Kaffeturen	26	Introduktion av Rover 75 - del 2
18	Berättelsen om en bil - en Rover 110 och dess ägare	28	Annonser
20	Från Arkivet - Rover 100 år	31	Klubshopen



16

Kaffeturen i april



10

Brittisk Motor Show i Viborg



20

Från arkivet

RCoS Årsmöte

Gästbud i Nyköping
anno 2024



Den som kan svensk historia vet att år 1317 fängslade kung Birger sina två bröder Waldemar och Erik och lät dem svälta ihjäl i en fängelsehåla på slottet Nyköpingshus. Numera är gästfriheten i Nyköpingstrakten av toppklass. Det ville vi i Roverklubben pröva på genom att ha vårt sommarmöte med Rover-runda och årsmöte just där. Vi bokade in oss på den anrika herrgården Stjärnholm 7-9 juni. Om Stjärnholm berättar jag mer lite senare.

Eftersom 6 juni både är vår nationaldag och Motorhistoriska dagen var vi fem bilar med besättningar som också valde att köra "Gästbudsrundan". Den är ett evenemang

som Automobilsällskapet Nyköping i år körde för 57:e gången. Rutin finns alltså och 6 juni 2023 vann man första pris i MHRF:s tävling om bästa arrangör. Notera att ordet "rally" sällan förekommer numera, eftersom det lätt missuppfattas av Polisen som kan kräva tillstånd för hastighetstävling.

Vi åkte hemifrån 0715 och ankom till Skavsta flygfält cirka 0930. Automobilsällskapet hade ordnat särskild parkering för våra fem Rover och även sett till att våra startnummer låg i serie - omtänksamt! De bjöd också på kaffe och fralla före start - generöst. Start skedde med två bilar varannan minut och rallyslinga både med- och moturs.

Nytt var att en stor del av sträckan kördes inne i Nyköping och det var inte så lätt när några skyltar saknades. Men vi fick se mycket av Nyköping med omgivningar. Och 7 mil, 4 timmar, 20 frågor och 4 praktiska prov senare rullade vi in på gräsmattan vid Skavsta igen.

Av totalt 52 anmälda kom 48 i mål men ingen kom i närheten av maxpoängen 40, pga ett par svåra (närmast omöjliga) praktiska prov. Vinnaren hade 25 poäng och Per Hahn och Ulf Alexandersson var bästa Roverbesättning med 4:e plats och 25 poäng totalt, men med sämre poäng på utslagsfrågan än vinnaren. ►



◀ Själva skrapade Anna och jag bara ihop 21 poäng. Men en vinst (för alla) var ett visserligen blåsigt men soligt väder hela dagen.

Vi var några Rover-ägare som hade bokad en natt extra på Stjärnholm (torsdag till fredag). Vi hade en trevlig kväll tillsammans där vi faktiskt disponerade en del av det stora huset - inga andra gäster var bokade!

Nästa morgon avnjöt vi en god frukost och bestämde oss sedan för en gemensam utflykt, i två Rover, till Oxelösund. Det är en liten kustkommun med en stor exporthamn för malm och järnprodukter. Stefan och Anna-Lisa (som bor i trakten) tyckte att Femörefortet borde besökas, men tyvärr fanns inga visningar på fredagen. Vi gick istället över klipporna till Fyren, som ligger mycket vackert en solig dag som denna. Men en stormig vinterdag är nog inte farleden mellan alla kobbar och skär lika trevlig!

Senast klockan två gällde det att vara tillbaka på Stjärnholm. Då skulle inbokade medlemmar i Roverklubben börja anlända. Min uppgift var att hälsa alla medlemmar välkomna, anvisa Rover-parkering på rad framför huvudbyggnaden och svara på lite frågor om helgens program. Thomas och Mona hade beställt fika och goda smörgåsar till samtliga och det blev mycket diskussioner och en trevlig stämning. Tyvärr hade några medlemmar fått problem med sina bilar dagen före avfärd. Som tur var fanns

reservbilar av andra märken. Därför var även Kia, Mini, Mercedes och Skoda representerade på parkeringen, men kanske lite mer avsidis?

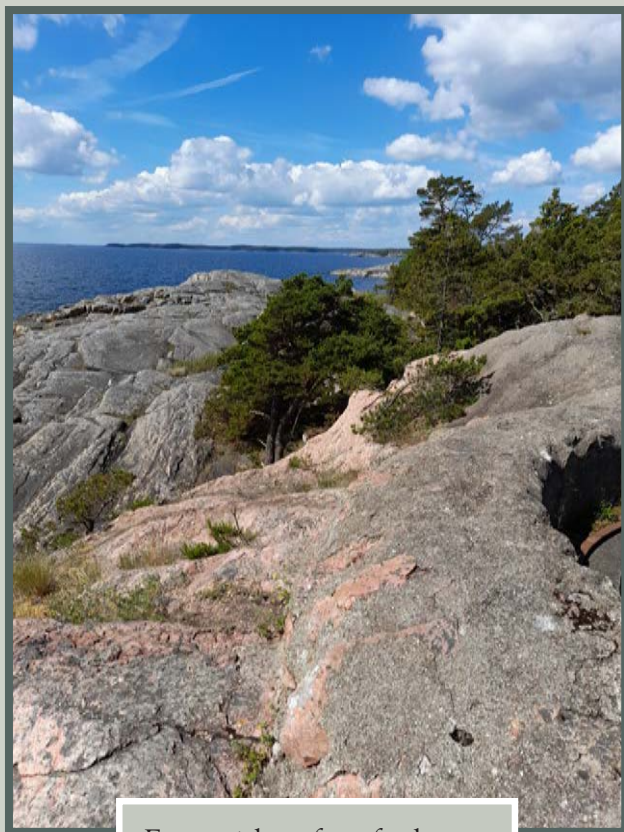
Klockan 17 började själva årsmötet enligt kallelse och föredragningslista. Vill du veta mer om årsmötet finns protokoll att läsa på Roverklubbens hemsida (efter inloggning på Medlemssidorna). Klockan 19.30 var det dags för middagen som denna kväll var lite enklare en-rätters. Kvällen slutade ganska tidigt eftersom flera medlemmar haft en ganska lång resa från södra och västra Sverige och ville vara i god form inför lördagens Kolmårdenrunda.

Jag lovade tidigare att berätta om Stjärnholm vars anor går tillbaka till 1600-talet. 1604 föddes Johan (Jöns) Månsson som son till fattiga torpare. För att förbättra familjens ekonomi gick han runt och sjöng i Nyköping för småpengar. Han var duktig på att sjunga och en dag hade en guldsmedshustrus smärta lindrats av sången, då hon födde barn. Som tack bekostade hon Johans skolgång och det visade sig att han hade läshuvud och snabbt tog studenten i Uppsala för att senare bli rektor vid Nyköpings läroverk. Vid 27 års ålder anställdes han av Hovförvaltningen i Stockholm på grund av sina utmärkta språkkunskaper, som kom till nytta bland annat vid förhandlingar med Ryssland. Han blev adlad som Johan Silferstierna och grundade Stjärnholm 1639. Vapenskölden kan

fortfarande ses i foajén på bottenvåningen. Vid sin död 1660 var han mycket välbärgad och ägde tre gods och trehundra hemman. Detta är vad vi idag kallar en ordentlig klassresa!

Tyvärr brann Stjärnholm 1733, då det var i Gillis de Besche ägo. Han var en av Sveriges rikaste bruksägare och ägde bland annat Nävekarvans Bruk. Det tog 15 år innan den nybyggda mangårdsbyggnaden invigdes. Den var nu avsevärt större och byggd i sten samt utrustades senare med kakelugnar. 1822 flyttade bruksägarfamiljen de Geer in med 14 barn. Nummer tre av barnen (Louis) blev 1876 Sveriges förste statsminister och han skrev också boken "Minnen". Den ger en bra bild av livet på Stjärnholm, som verkar ha varit en ganska lycklig tid för barnen. Det kom flera nya ägare tills Svenska Kyrkan köpte egendomen och öppnade sin Stiftsgård 1945. Målsättningen med Stjärnholm är nu främst att erbjuda ungdomar att vara här på läger och utbildning, men då gården ibland är ledig hyrs den ut, som nu till Roverklubben.

Efter en riklig frukost lördag 8 juni drog det ihop sig till start i "Kolmårdenrundan". Solen lyste, bilarna blänkte och humöret var på topp. Mona och Thomas Eckerred samt Anna och jag hade lagt en rallysträcka och skrivit en vägbeskrivning som tillsammans med en lokal karta borde lotsa alla i mål. ▶



Fantastisk vy från fredagens promenad till fyren





◀ Av totalt 25 frågor hade cirka 20 lokal anknytning till de platser som passerades. Avfärd var bestämd till cirka klockan 10 med några minuters startmellanrum och en körsträcka på drygt 11 mil - delvis på mycket smala och krokiga vägar. Minst fem platser hade något sevärt att erbjuda och dessutom krävde de lokala frågorna att alla klev ur bilen för att kunna svara korrekt.

Alla skulle vara tillbaka till Stjärnholm senast klockan 16 enligt planen, men det fick vi skjuta på en dryg timme. Det fanns helt enkelt för mycket att titta på och dessutom skulle frågorna besvaras. Att rätta svaren gick ganska snabbt, särskilt som de flesta svarat rätt på de flesta frågorna.

Rundan gick genom Buskhyttan, som är en liten plats, kanske mest känd för Ulf Peder Olrogs låt "Samling vid Pumpen" från 1940-talet. Första stopp blev vid Tunaberg med unik träkyrka och ett fint hembygdsmuseum med gruv lämningar från brytningen av koppar och kobolt. Nästa paus blev Nävevarn med sitt fina läge vid havet och sin stora marina. Det gamla gjuteriet som gjort både kanoner och dito kulor samt järnspisar och husgeråd är numera nerlagt. Ovanpå

ortens kafé och restaurang finns de välkända "Vasagubbarna", utförda i trä och i naturlig skala. De skall visa cirka 35 olika yrken med marin anknytning och har i många år varit utställda på Wasa-museet.

Efter Nävevarn blev vägen avsevärt smalare och mer kuperad. Vi hade haft enorm tur då Vägverket under några veckor bytt många vägtrummor och stängt av vägen totalt, men öppnat den bara några dagar innan vår "Runda". Omvägen hade annars blivit bortåt 10 mil! I Kvarsebo finns färjan "Fredrika" som går över Bråviken till Vikbolandet. Här finns också ett kafferosterie samt ett fik med sjöutsikt. Dessutom fanns här utslagsfrågan i form av en glasburk med 465 kaffeböner.

Den lantliga vägen fortsatte och passerade så småningom Kolmårdens Djurpark och mitt emot denna ligger Marmorbruksmuseet. Den unika gröna Kolmårdsmarmorn bröts under cirka 300 år med sin absoluta glansperiod under tiden efter första världskriget. Då arbetade här som mest 150 personer och marmorn var mycket eftertraktad till påkostade byggnader både i Sverige och USA. Efter 40 år med helt nedlagd produktion har

idéella krafter sedan början av 2000-talet åter påbörjat en liten produktion. Härifrån fanns olika vägar att ta men de flesta valde "gamla Riksettan" till Stavsjö, där det finns både vägre restaurang och ett litet museum. Riksettan fortsätter till Nyköpings infart med avtagsväg till Stjärnholm.

Klockan 19 bjöds på välkomstdrink i en av de gamla salongerna på plan två och sedan var det dags för en god tre-rätters middag, följt av prisutdelning för "Kolmårdensrundans" frågor. Många hade nära full poäng, men det fanns som sagt en utslagsfråga och där hade naturligtvis ingen "full pott".

Efter prisutdelningen var lördagens program slut. Söndagen innebar hemresa efter frukosten. Bilarna var blöta efter nattens regn och solen glittrade i vattendropparna. Alla verkade nöjda med helgen och såg fram mot nästa tillfälle att träffas, vilket kanske blir i Hjo redan i Augusti? Själva hade vi bara 12 mil hem till Gästre och uppehållsväder hela vägen. Men fem minuter efter att bilen körts in i garaget kom det en rejäl åskskur! Vi hade alltså tur in i det sista!

Bengt Alfredsson

Årsmötet 2024
i bilder



Startdags för rallyt





Inte så rostig utan rostat...



Brottplats vid marmorverket





Rover i minoritet men ändå fint representerade

**Text och bild:
Per Hahn**

Brittisk Motor Show i Viborg

Fredagen den 17 maj åkte jag till Viborg för att delta i Brittisk Motor Show. Resan dit var mycket fin med färjeöverfarter Helsingborg – Helsingør, Hundested – Rørvig och Sjællands Odde - Århus. Vädret var strålande. Fina småvägar mestadels och jag var framme i Viborg sen eftermiddag. Boende på designhotellet Peak 19 i Viborg ingick i evenemangskostnaden. Ett mycket fint hotell med fin utsikt över Viborg.

Jag gick en tur för att rekognoscera. Utställningen skulle äga rum i det gamla regementsområdet med tyngdpunkt på Oberst J. C. Lunds Plads. På kvällen ingick gemensam middag på Restaurang Flammen som serverade grillbuffé och låg mitt i regementsområdet.

På lördagen den 18 maj var det dags för utställningen. Total förvirring och kaos rådde vid infarten men det löste sig så småningom. Vi som kom med Rover kunde parkera mitt på fältet. Men vi var i minoritet. Deltog gjorde fyra Rover 75, två Rover 600, en Rover P5 saloon, två P6 och min P4. En hel del intressanta bilar som jag inte sett tidigare gjorde dagen intressant. Rovervänner från Västergötland gjorde dagen gemytlig. Perolov Törnqvist och jag hade

aldrig träffats tidigare.

Det stora utställningsfältet räckte inte till för alla bilar. Flera parkeringsplatser i närheten användes också. Det bilmärke som gjorde mest intryck var Vauxhall med bilar i olika åldrar från både Norge, Danmark, Sverige, Tyskland, Schweiz och Storbritannien. Utställningsområdet var välförsett med lunchmat och eftersom vi var i Danmark fanns förstås många bra ölsorter att välja mellan, och mycket god mat. Det hade varit bra om jag haft med mig dansk valuta i kontanter. Långt ifrån alla tog kort. Danmark har en motsvarighet till Swish som accepterades av alla men som jag förstås inte kunde använda.

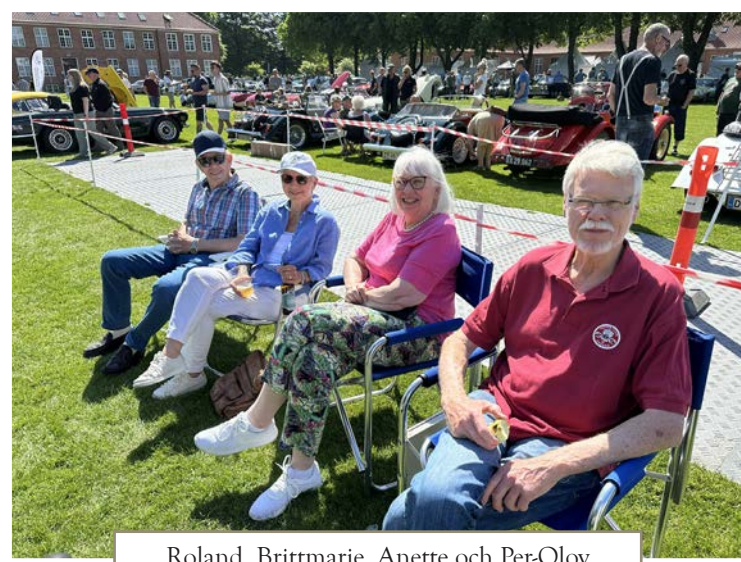
På kvällen var det gemensam middag igen, typ fläskstek med stekt potatis och rödkål, en måltid som jag förknippar mest med jul. Därför skippade jag det och gjorde en egen stadsvandring i Viborg för att få en känsla för staden, och det fick jag verkligen.

Viborg, som ligger i Nordjylland i Danmark, är huvudort i Region Midtjylland och biskopssäte i Viborgs stift. Staden ligger mitt inne i landet och är delvis byggd på en sluttande höjd ner mot sjöarna Søndersø och Nørresø. Staden, vars ursprungliga

namn var Viberg ("det heliga berget"), är en av de äldsta och i historiskt avseende märkligaste i landet. I forntiden var den troligen det förnämsta offerstället i Jylland och likaledes den viktigaste tingsplatsen. Under hela medeltiden valdes konungarna där, först för Jylland, men sedan för hela riket (till 1340), och där hyllades också konungarna ända till år 1655.

Den förnämsta byggnaden i Viborg är domkyrkan i idealiserad romansk stil benämnd Vor Frue Kirke. Den uppfördes under 1000-talet och ombyggdes under det följande århundradet samt blev därefter flera gånger tillbyggd med kapell. Illa åtgången genom eldsvådor 1567 och 1726, blev den föga omsorgsfullt restaurerad och såg tämligen förfallen ut, varför dess fullständiga återställande i den ursprungliga romanska basilikastilen beslöts 1862. Arbetet utfördes 1864-76, och nu är domkyrkan en av de vackraste i Danmark. Det ger ett utseendemässigt samband med Lunds domkyrka, med liknande arkitektur och sandsten. Tyvärr var inte kyrkan öppen men jag kunde njuta av lite orgelmusik och sång med örat mot den bastanta porten. ►

Kaos vid infarten



Roland, Brittmarie, Anette och Per-Olov



BSA



Utsällningsfältet
Oberst J C Lunds Plads





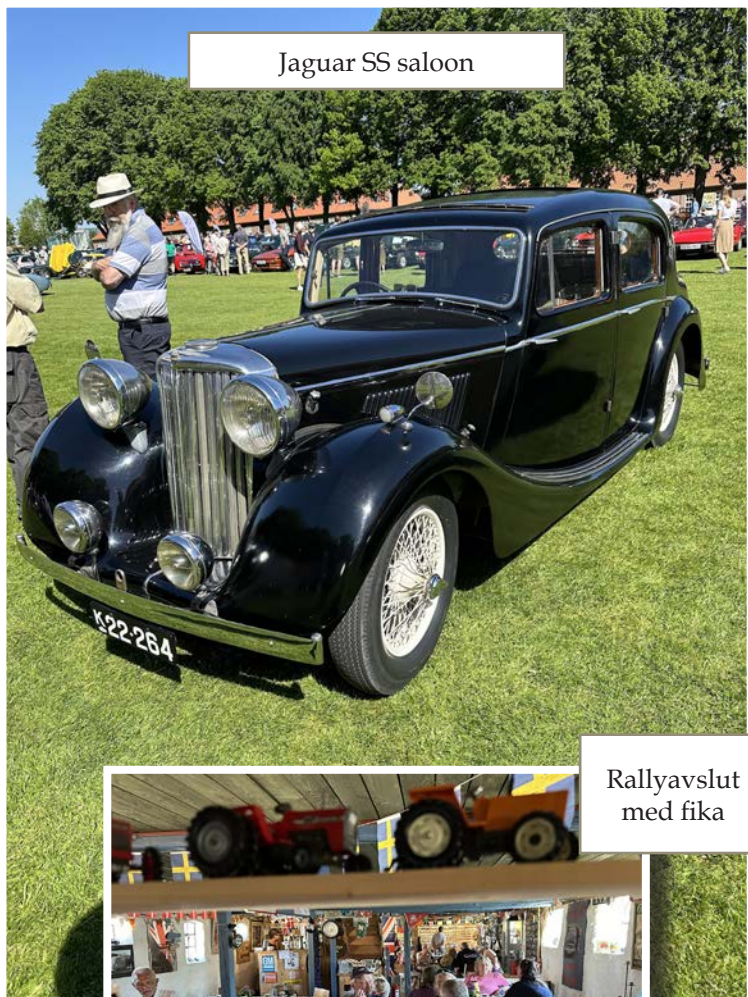
Singer Le Mans



Singer Le Mans



Massor av Vauxhall



Jaguar SS saloon



Rallyavslut med fika



Hans Tausen



Viborg Domkirke



Gråbrødraklostret



Karnarpgården

◀ Under medeltiden hade Viborg tolv församlingskyrkor och sex kloster. Här började den danska reformationen med Hans Tausen, en Johannitermunk som började predika i S:t Hans kyrka som låg där Nytorv ligger idag. Men kyrkan blev snabbt för liten. 1527 tvingade stadens borgare fram tillgång till stora Gråbrødrakyrkan i Franciskanerklostret där Hans Tausen kunde fortsätta predika.

Min stadsvandring var en härlig upplevelse som jag gärna offrade middagen för. Staden är väl värd ett besök. Dess vackra byggnader, smala gränder, vackra torg och mysiga restauranger var en fin upplevelse. Efter vandringen sov jag gott och vaknade utvilad på söndagsmorgonen, färdig för rallyt och upptäckten av Viborgs omgivningar. Jag

blev sannerligen inte besviken. Naturen är underbart vacker och det finns mycket att se och upptäcka. Vi åkte på väl valda små fina vägar som gjorde att jag kunde upptäcka omgivningarna på ett fint sätt.

Spännande stopp var bland annat den gemensamma lunchen på Grønhøj Kro och besöket i Mønsted Kalkgruva. Tidigt fick bönderna tillstånd att bryta och bränna kalk för att alla praktfulla byggnader i trakten skulle kunna muras. Rallyt avslutades på Lundø vid Limfjorden med god fika med lagkage i en gammal verkstad som hade traditioner i Vauxhall, Bedford och diverse jordbruksmaskiner.

Efter rallyt åkte jag tillbaka till Viborg och övernattade för att på måndagen köra

hem via broarna den långa vägen. Det var ingen bra plan. Jag borde ha kört direkt till Århus och tagit färjorna hem i stället. Var det då värt pengarna? Hela resan kostade 10 000 SEK inalles exklusive bensinen. Med färjorna hem också hade det förstås blivit ännu dyrare.

Jag tyckte inte att det var värt så mycket pengar. Så min rekommendation är att om ni vill uppleva Brittisk Motor Show i Viborg, se till att åka flera i samma bil. Då blir det mera prisvärt och trivsamt. Eftersom jag åkte ensam blev det också ganska ensamt ibland. Och min danska är ju inte den bästa.

Per Hahn

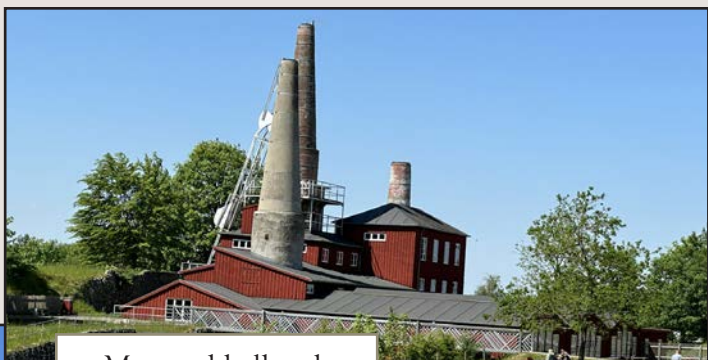
Fler bilder på nästa uppslag!



Karnarpgården



Kungahyllningsmonumentet



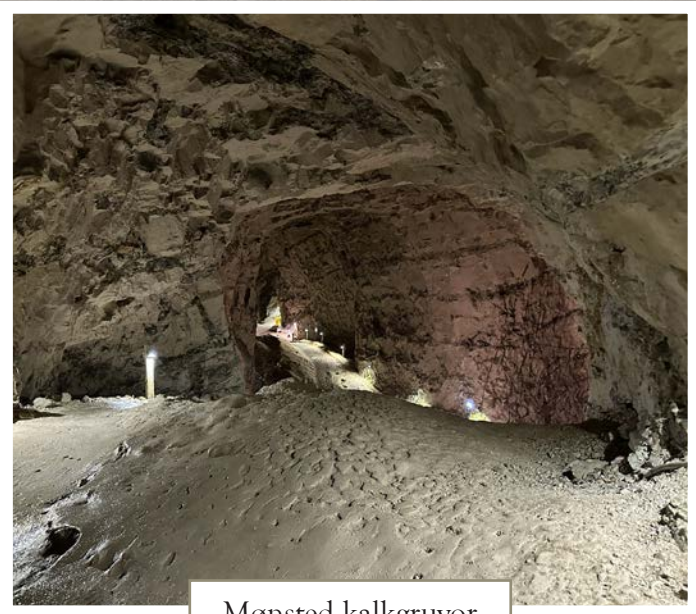
Mønsted kalkverk



Grønhøj kro och Bedford buss



Hald sø



Mønsted kalkgruvor

Kalkgruvorna

Kaffeturen i april

Söndagen den 7 april startade vi med en tur till Farhults Mölla vid Skälderviken mellan Höganäs och Ängelholm. Fyra bilar och 10 personer deltog. Claes och Ingrid ordnade med Afternoon Tea.

Vi fick visning av den fint bevarade möllan av en släkting till den siste möllaren som dessutom bor granne med möllan. En mycket fin och lärorik genomgång av hur en sådan mölla, en så kallad Holländare, fungerar.

Vädret var som synes på bilderna mycket fint, en unik dag denna kalla, blåsiga och

regniga vår.

Efter visningen avnjöt vi Afternoon Tea till självkostnadspris. Bakverken kom från Kullabygdens Bakgård. Det var inte bara goda scones utan massor av andra läckerheter också. Claes och Ingrid hade gjort något underbart som smakade och kändes som clotted cream samt hemgjord jordgubssylt. En kaffetur att minnas. Stort tack till Claes och Ingrid!

Nästa Kaffetur, söndagen den 5 maj, gick till Fars Hatt i Hylteberg nära Skurup.

Denna tur arrangerades av Anders Palmqvist. Fyra Roverbilar och 11 personer kom. Här serverades både fika och lunch. De flesta valde att njuta av den goda lunchen.

Kaffeturen kommer att gå 2 juni, 4 augusti, 1 september och 6 oktober. Du kan se information om träffarna på klubbens hemsida under fliken "Här träffas vi". 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.



Farhults Mölla



Kaffeturen i maj



Från vänster: Annika, Stephen, Rune, Bo, Gunnar, Katarina, Astrid, Yvonne och Rolf



Från vänster: Bodil, Annika, Rune, Stephen, Katarina, Gunnar, Astrid och Bo

Berättelsen om en bil - del 2

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

År 1986 hade Torild Hammar blivit 73 år och använde inte bilen så ofta. Sedan några år tillbaka ställdes den av på vintrarna. Jag vet inte varför han beslöt sig för att sälja den. Näste ägare blev värmlänningen Ulf Harrysson. Hans vän Thomas Blomgren var med vid ägarbytet. Både Ulf och Thomas var medlemmar i Rover Club of Sweden. Thomas läste min artikel om EFS 843 i Roverbladet nummer 121, våren 2021. I nästa nummer skrev han en artikel om hur det gick till när Ulf köpte bilen. Så här skrev Thomas:

”Då, på 1980-talet, då vare sig Blocket eller Facebook med sina säljgrupper var uppfunna, var det papperstidningar som gällde. DN hade annonser på veteraner, liksom Göteborgsposten. Mitt bilintresse hade styrts över mot äldre fordon mycket beroende på bildandet av Karlskoga Motorveteraner år 1982. Göteborgsposten köptes varje söndagsmorgon av en morgonpiggtidningspojke, och där kunde det ibland finnas något av intresse. Så en söndag i

början på september 1986 stannade blicken till. 'Rover 110. Extra vit skinnklädsel' och ett telefonnummer på Orust någonstans. Mitt intresse för det engelska hade stegrats mycket på grund av att Peter Wingren, rove-rägare sedan länge, fått en prästtjänst 1984 här i fotbollsköpingen Degerfors. Jag och ortens bilskollärare Ulf Harrysson fick snart kontakt. Peter rattade då en grå Rover 2000.

Söndag morgon den 14 september 1986 bar det iväg mot Orust och Svanesund i Ulfs Volvo 740. Vi hade gjort upp att om bilen var fin var det Ulf som hade första tjing. Den extra vita skinnklädseln som det stod i annonsen förbryllade oss men snart skulle vi få veta för nu var vi ombord på Svanesunds-färjan. Utan både GPS och mobiltelefon men med en hederlig bilkarta var vi snart på rätt adress.

Och där stod den - Rover 110 EFS 843. En mörkgrön skönhet med fabriksmonterad taklucka och en specialsydd överdragsklädsel i vitt fårskinn. Direktör Torild Hammar tog emot och berättade om bilen: ”Hämtade

ofta affärskunder och skinnklädsel kan ju vara både för kall och för varm. Överdraget blev lösningen. Numera blir det mest turer till golfbanan med Rovern.” Vi var inte de första som tittat på bilen men vi hade läst på om P4 modellen och förmedlade våra kunskaper vilket imponerade på Torild, som vad vi förstod, inte ville sälja till vem som helst. ”Ni är ju riktiga roverexperter” var betyget vi fick. Vi kom dock med en osanning då vi påstod att alla P4 har huv, dörrar och baklucka i Birmabright alloy. Vilket inte gäller för Rover 95 och 110. I början på 1963 väx-lade Rover över till steel panels vilket Per kan intyga. Åtminstone när det gäller bakluckans tyngd. Efter sedvanlig provkörning blev vi inbjudna till förtäring i Sjöstugan där också förhandlingar följde och köpehand-lingar så småningom undertecknades av Ulf och Torild. Denna bilköparresa skulle följas av fler men ingen kan jämföras med denna. Helt fantastiskt.”

Familjerna Harrysson, Blomgren och Wingren umgicks flitigt. ►



Ulf och Torild



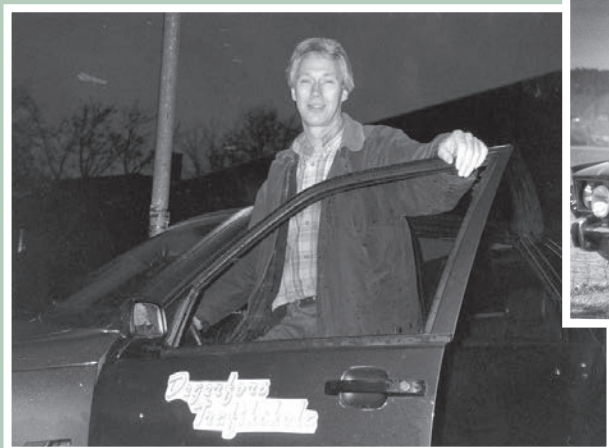
Ulf och Thomas (med P5:a)

September 1986 förtäring i Sjöstugan från vänster Thomas, Ulf och Torild





Helvit klädsel



Ulf med sin Volvo 740



Ulf med CSY 362 som han köpte av Urban Nyblom i Nyköping 1992
Bilen finns numera i Nederländerna

◀ Ulf föddes den 12 april 1949 i Hällabrottet utanför Kumla där han också växte upp. Till Degerfors kom han i slutet på 70-talet eller början på 80-talet som bilskollärare och fick jobb på ortens bilskola. Efter några år startade han egen trafikskola i centrala Degerfors. 1990 blev han medlem i Lions Club Degerfors och blev sedan distriktsguvernör i Bergslagsdistriktet som omfattar Västmanland, Närke och Värmland. Han var under åren både sekreterare och president.

I sin egenskap av guvernör tillhörde Ulf även ledningen för Lions Clubs International i Sverige. Han var även medlem i Odd Fellows. Han dansade folkdans i danslaget Letälvsgillet i Degerfors och tyckte om att spela dragspel. Ulf dog efter en kort tids sjukdom den 31 oktober 2001, 52 år gammal. Även Thomas Blomgren har lämnat oss. Han avled 2022. Hans maka Gunnel Blomgren, som berättat för mig om Ulf, minns:

”Jag har många härliga minnen av Ulf. Vi åkte ofta iväg på bilträffar och hade mycket roligt tillsammans. Alltid när Peter, Ulf och Thomas träffades pratades det bilar och då gärna engelska bilar. En del av bilarna ’gick runt’ och bytte ägare i gruppen.”
Ulf ägde faktiskt EFS 843 två gånger. Men mer om det i nästa Roverblad.

Per Hahn

Från arkivet: Firandet av Rover

Rosersbergs Slott 4:e juli 2004

Text och bild:
Bengt Alfredsson



Att fira 100 år som biltillverkare är det inte många företag i världen som kan ståta med och bland brittiska (överlevande) bilproducenter är antalet högst begränsat. Så mycket större anledning att fira, särskilt som Rover i nuläget är en fristående tillverkare (det är bara att hoppas att det fortsätter så).

Eldsjalarna bakom arrangemanget var bröderna Petter och Johan Ålander samt Mikael Svensson. Både Petter och Johan har växt upp med ett flertal Rover och Land-Rover som familjens enda fordon (nja - det fanns visst en Morris Minor också) så det är knappast en överdrift att säga att de har "Rover i blodet".

Att just Rosersberg valdes beror på att Petter är kungens förvaltare för detta slott – något som självklart underlättat då RCoS synnerligen generöst fått disponera stora delar av slottet. Dessutom är Rosersberg och omgivningarna mycket vackra och det är lätt att hitta hit.

Själv hade jag påtagit mig att vara funktionär varför morgonen började ganska tidigt och då Anna och jag anlände vid niotiden var Petter, Johan och Mikael på plats. Dessutom fanns redan flera skönheter parkerade – bland annat familjen Ålanders Rover 12 Tourer samt 12 Saloon – båda från

1947, samt Mikael's tidiga Rover 2000 med härligt personlig inredning.

Efter en snabb arbetsfördelning samt genomgång av dagens program var det dags för Mikael och mig att ta hand om dagens gäster – för nu började det rulla in Rover och Land-Rover i snabb takt! Instruktioner för Rally och Jubileumstävling sams visningsbiljetter till Slottet skulle distribueras och anmälningsavgift inkasseras, varför det stundtals blev lite hektiskt och tyvärr hann jag nog inte hälsa på alla som anlände – jag hoppas att ni ursäktar. Självklart var värdet bra (än så länge) och när alla hade parkerat framför slottet ägnade de flesta sig åt att gå runt och titta på olika Rover – de flesta modeller fanns på plats - från 1947 och fram till dags dato. Själv hann jag varken med att titta eller fotografera men Anna tog en hel del bilder. Som ni ser fanns det åtskilliga Rover och Land-Rover att beskåda. Strax efter klockan elva hade 37 bilar med besättning registrerats, men det bör ha funnits ytterligare ett 10 tal Rover och Land-Rover på plats (arrangörer, funktionärer, med flera samt tre "expeditionstrustade" Land-Rovers som stannade till ett par timmar på väg till en Land-Rover begivenhet. Detta gör utan tvekan denna Rover-träff till den mest

välbesökta sedan klubben bildades 1986.

Vid elvatiden började Lars Älfvåg släppa iväg de första rallydeltagarna, med ca fem minuters mellanrum. Det var inte svårt att hitta startplatsen – Lars har en Land-Rover som kan få vilken Zebra som helst att känna sig utkonkurrerad. Rallyt, som hade organiserats av Petter och Johan, var cirka fem mil långt och hade en maxtid på två timmar (det vill säga en teoretisk snitthastighet som även en Rover Bicycle - med spänstig förare - kunde ha klarat). Vägbeskrivningen tog deltagarna på småvägar öster om Rosersberg till platser med historisk bakgrund och i några fall även med lite Rover-anknytning.

Under rallyt skulle bilbesättningen fylla i ett frågeformulär med 17 frågor samt en tipskupong med 13 rader. De flesta ganska kluriga (vad sägs till exempel om "Hur förknippas vadställe med Land-Rovers nuvarande ägare?") och med Rover-inriktning. Men flera frågor hade anknytning till vad som kunde ses utefter rally-vägen. Annars hade ganska få svarat rätt på "Under vilken historisk period Nordians Hög kom till?" - eller hur? Utöver rallyts frågor/tipskupong fanns dessutom den i Rover-Bladet utlysta Jubileumstävlingen där svaren skulle lämnas vid Rallyts målgång. ►

◀ Här gällde det att så exakt som möjligt ange modell-beteckning samt årgång på fem olika Rover. Mer om de rätta svaren senare (vid prisutdelningen).

När alla rallydeltagare startat kunde Lars pusta ut och vi övriga funktionärer konstaterade att i stort sett de enda Rover som fanns kvar på parkeringen var våra egna. Nu kändes ett klart behov av närings-intag varför gemensam picknic förbereddes i gröngräset – då kom regnet! Efter snabb förflyttning till slottets Pelargång kunde vi torrskodda avnjuta medhavd lunch med trevlig utsikt över bland annat Lars Land-Rover ”Zebra”. Redan innan vi var klara började de första Rallydeltagarna återvända till parkeringen och Lars noterade målgångstiden för samtliga. Det var nu dags för den sista bemannade kontrollen där Johan i ett av slottets innersta rum hade placerat ut ett antal föremål på ett bord. Två personer ur varje bilbesättning fick sedan en kort stund titta på samlingen, för att sedan ur minnet räkna upp vad de sett – med olika hög poängsumma beroende på både sakkunskap och minne. Här uppstod lite köbildning i salongen utanför – vilket hade det goda med sig att det blev en extra pratstund Rally-deltagarna emellan. När detta sista prov var avklarat kunde de olika svarsblanketterna lämnas för sammanräkning, där Petter ansvarade för Rallyt och undertecknad för Jubileumstävlingen.

För de som kommit först i mål fanns

det nu gott om tid fram till prisutdelningen (planerad strax före klockan 16.00). En del valde att gå till slottscaféet för att inta lite fika men samtliga ägnade säkert den unika jubileumsutställningen av Roverkuriösa en god stund. Petter hade i bottenvåningens salonger tillfälligt bytt ut konstverken mot inramade affischer och tavlor med Rover- och Land-Rover-motiv (konstverk även detta för en inbiten Rover-fantast). Dessutom hade Petter i två stora glasmontrar, på ett smakfullt sätt, placerat ut en mängd modellbilar, äldre publikationer, slipsar, muggar, etc. Många av dessa hade jag själv aldrig sett någonstans tidigare (trots 20 års Rover-intresse). Samtliga föremål kommer från familjen Ålanders mångåriga samlande. Det är nog knappast en överdrift att kalla samlingen unik – i varje fall i Sverige.

Dessutom var Bengt Wallén på plats med Klubbshopen, lika pålitligt som vanligt. Många passade på att handla tröjor, vagnmärken, modellbilar med mera. Det är kanske inte så många som tänker på det men till varje träff dit Bengt tar med Klubbshopen släpar han med sig 4–5 stora kartonger som i princip fyller hela ”skuffen” på hans 3-Litre Coupe. Och sedan skall



det mesta släpas hem igen. Ett helt ideellt arbete som Bengt nu hjälpt klubben med i många år.

I anmälningsavgiften på 150 kr/bil (med två personer) ingick två visningsbiljetter (värde 50 kr/person) för en guidad visning av Rosersbergs Slott. Detta passade de flesta på att utnyttja med resultatet att det till några av visningarna var avsevärt fler besökare än vanligt. Jag hade personligen ingen aning om att Rosersberg hade så mycket att visa upp. Både inredning och textilier är i många fall ursprungliga och mycket ovanliga och vackra. Det är bara synd att det inte är fler besökare som upptäckt detta – Petter skulle gärna se en fördubbling av besökarantalet för att få de guidade visningarna att gå ihop. Så åk gärna till Rosersberg igen – det skall jag göra. ▶



Rovers 100 års jubileum 2004



Starten av rallyt

◀ Det fanns en ursprunglig programpunkt som tyvärr inte kunde genomföras – visning av de nya Rover-modellerna! In i det sista hoppades vi att de första nya bilarna skulle hinna fram till Sverige före 4:e juli, men så blev det tyvärr inte.

Som de flesta säkert vet har Rover (och MG) nyligen fått en mycket aktiv och målmedveten importör - MG Rover Bilimport i Stockholm. De har bett att få vara huvudsponsor för vårt Jubileum och är mycket noga med att understryka att de vill ha ett långsiktigt samarbete med Rover Club of Sweden – något som vi självklart är mycket glada för. Både Jan Reander och Dan Nilsson på MG Rover Bilimport hade gärna personligen velat vara med på vårt 100-års firande, men de jobbar just nu sju dagar i veckan med att bland annat få klart nya avtal med återförsäljare och verkstäder. Men MG Rover Bilimport har ändå synnerligen generöst donerat en betydande summa som täcker merparten av priserna för både Jubileumsrallyt och Jubileumstävlingen –

det tackar RCoS för.

Eftersom flera av priserna består av böcker vill jag också passa på att tacka Margie Bookshop som gav klubben en generös rabatt – men så var det också ganska tomt på hyllan för Rover/Land-Rover då jag lämnade butiken.

Nu till själva prisutdelningen som hölls i slottets nedervåning. Men först de rätta svaren i Jubileumstävlingen (ni som inte var med kanske undrar). De fem bilderna på inbjudningskortet "Rover 100 år" är på följande Rovermodeller: Rover 6 HP 1906, Rover Meteor 1930, Rover 14 1936, Rover 75 Cyclop 1949, Rover 3,5 Litre Saloon 1969. Till slut var alla svar rättade för både Jubileumsrallyt och tävlingen. För tävlingen gällde det att ange fullständigt korrekt bilmodell enligt ovan – det vill säga även med årsmodell. Eftersom bildernas storlek gjorde det svårt att urskilja detaljer blev detta mycket svårt – ingen hade helt rätt svar men de flesta hade ändå bra koll på läget. Två personer var härfint bättre än övriga och

fick vars sitt pris för detta.

I Jubileumsrallyt visade det sig också att kunskapsnivån var generellt god och här fick de tio bäst placerade bilbesättningarna priser. Första till och med tredje pris utgjorde ett bokpaket med varierande innehåll. Fjärde till och med åttonde pris var en modellbil av Rover P6 i en begränsad jubileumsserie "Rover 100 Years" nyligen utgiven av Vanguard. Även nionde och tionde pris utgjordes av Rover modellbilar.

När pristagarna, till de övrigas applåder, hade hämtat sina priser var det bara att konstatera – Rovers 100-års firande på Rosersberg var framme vid avslutningen (200-årsfirandet får någon annan skriva om i Roverbladet – när det beger sig). En sista applåd gällde Petter, Johan och Mikael – stor tack till dem för initiativet och allt arbete med genomförandet av "Rover 100 år" på Rosersbergs Slott – det blev mycket lyckat. Nu får vi alla sätta igång och göra något bra av det "etthundraförsta" året.

Bengt Alfredsson



Roverprylar av alla slag



Prisutdelning

En kommentar till firandet av Rovers jubileum 2004 - och lite "nostalgi" från Rovers sista år

Rover 120 år

När detta skrivs är det bara några dagar till 4 juli år 2024. Med andra ord är det nästan på dagen 20 år sedan vi sågs på Rosersbergs Slott. Det är därmed också 120 år sedan Rover började tillverka bilar. Men är det verkligen något att fira med tanke på Rovers konkurs i april år 2005?

Personligen tycker jag det. Rovers värde som en aktad biltillverkare, med en lång och framgångsrik historia, blir inte mindre för att riskkapitalet tog slut för cirka 20 år sedan. Så har det varit för många biltillverkare under årens lopp. Just nu har Fisker gått i konkurs och risken för konkurs är extra stor både för tillverkare, importörer

och stora återförsäljare. Det beror mest på den instabila elbilsmarknaden med sjunkande priser förstärkta av kinesisk prispres (där MG-märket har blivit ganska vanligt i Sverige). Det är faktiskt mindre osäkert att köpa en ny bensin- eller dieselbil, men det kan ändra sig snabbt.

På ett sätt tycker jag att det är skönt att Rover slapp uppleva nutiden och bli en konstig, kinabyggt hybrid med opålitlig mjukvara och "apful" design som flera andra. Alternativet att ingå i en gigantisk koncern som Stellantis (Citroen, Peugeot, Opel, Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Chrysler, Dodge, med flera) känns inte heller bra. Tur att det slutade med en "Immediate Classic" som Rover 75. En vacker bil som tekniskt ligger högt och inte lämnar någon ägare likgiltig.

Visserligen har vi varit bortsämda med att kunna köra även Rover 75 som bruksbil och vi får kanske alltmör se dem som entusiastbilar, det viktigaste är då att hålla efter bilen med service och reparationer. Argumentet "har inte råd att byta kamremmar för femton lapp när jag köpte bilen så billigt som tjugo tusen" är ganska vanligt men ändå urbota korkat! Fortfarande skrotas en del Rover 75 tyvärr i onödan på grund av ganska små problem.

För alla oss som också gillar/äger Rover P2 till och med P6, SD1, 800 och kanske de lite bortglömda Rover 200/400 är det egentligen bara att gratulera. Att Rover slutat som tillverkare gör ju att våra klassiska Rover blivit ändå mer ovanliga och eftertraktade.

Bengt Alfredsson

Texten här till höger är från Rover Serviceskolas kompendium - ett lysande exempel på den lite kaxiga, och mycket naiva, framtidstron som präglade många Roverentusiaster kring 100-års jubileet.

Rovers uppdrag

År 2005 kommer Rover att vara etablerad som en specialiserad tillverkare av framhjulsdrivna bilar i premiumklassen och marknadsför ett program som konkurrerar i medium- och storbilsklassen på marknaden.

Rover 75 är ytterligare ett steg mot denna vision. Bilen tilltalar de som söker efter den förfinade gången och den uppmärksamhet som Rover 75 kan erbjuda. Den prestige som Rover 75 ger sina ägare förstärks av en fullständig körglädje skapad med hjälp av kvalitet i både design och konstruktion.

Key events in the Department's relationship with the Company prior to 2005

- May 2000 – The Phoenix Consortium acquired MG Rover.
- 2000–2004 – The Department monitored MG Rover's performance. Working with UK Trade and Investment, the Department provided, where requested, support for the Company in connection with discussions with potential overseas partners.
- April 2004 – The Department completed its first major review of MG Rover's prospects which concluded that the Company might run out of cash as early as autumn 2004.
- June 2004 – The Company declined the Department's offer to provide diplomatic support for the proposed deal with SAIC.
- November 2004 – Following senior Departmental contact with MG Rover, the Company accepted the Department's offer to provide diplomatic support for the SAIC deal. The Department initiated another review of the Company's prospects, which was completed in December 2005.

The closure of MG Rover Fifty-seventh Report of Session 2005–06

Detta är information från en rapport som finns att läsa på det engelska parlamentets hemsida.

Det är oerhört intressant läsning för den som vill veta mer om vad som egentligen hände med Rover och försöka att förstå det "ekonomiska spelet".

Länken till dokumentet finns längst ner på sidan ↓

Key events during MG Rover's final months

- December 2004 and February 2005 – HM Revenue and Customs agreed to defer the majority of MG Rover's tax payments due from the end of November 2004.
- February 2005 – The Department developed criteria that would need to be met before it could offer a bridging loan to MG Rover.
- 14 March 2005 – MG Rover made a written request to the Department for a bridging loan of £148.5 million. The Department reported that it had received an initial request for a bridging loan at a meeting with the Company in February 2005.
- 23 March 2005 – The Department wrote to SAIC and MG Rover targeting 1 April as a deadline for a decision on whether to provide a loan.
- 31 March 2005 – The Department sent officials to China to understand the state of negotiations and SAIC's particular concerns.
- Early April 2005 – The Department exchanged further letters with SAIC.
- 7 April 2005 – The Department was advised that SAIC no longer wished to proceed with the proposed deal.
- 8 April 2005 – MG Rover went into administration.

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

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

Skulle du kunna tänka dig att bli webmaster till Roverklubbens hemsida?

Efter 15 år som webmaster känner jag att jag inte har samma motivation till att sitta framför datorn som jag hade när jag var yngre, så nu behöver vi en ny så snart som möjligt.

Vi planerar några förändringar av hemsidan och då tycker vi ju att det är bäst att skaffa en ny webmaster först så att den (förhoppningsvis du) kan få chansen att vara med och styra hur sidan ska se ut.

Hör av dig till mig, Carola Pettersson: 0706 24 86 99 så snart som möjligt så vidarebefordrar jag till styrelsen för återkoppling till dig.

Roverbladet!

Hur mycket betyder Roverbladet för dig som medlem?

Läser du tidningen eller hamnar den i "att göra senare"-högen?

Skulle du kunna tänka dig ett nyhetsbrev som alternativ och skulle du i så fall helst vilja ha det digitalt eller med posten?

Skriv till Redaktör Rikke på wrong.car@gmail.com och berätta om dina önskemål. Alternativt kan du skriva till någon annan i styrelsen - alla adresser finns på insidan av omslaget och det går såklart bra att skicka vanligt brev eller sms.

Är din Rover 75 bilnyckel defekt?

Är tryckknapparna på nyckelskalet, alltså fjärrkontrollknapparna, trasiga?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E-post g.ahlqvist@live.se

Tel 0707-64 53 00



Introduktion av Rover 75

Texten här är från materialet
"Rover Serviceskola".

Kompendiet skickades till återförsäljarna
vid lanseringen.



Del 2 - fortsättning
från nummer 131

Ljud och vibrationer

Stor uppmärksamhet har lagts på att minska ljud, vibrationer och stötar från fartvind, väg och drivlina (NVH). De mest framträdande NVH-reducerande egenskaperna hos Rover 75 kommer från:

- En dubbel torpedvägg mellan motor och passagerarutrymme
- Ett system med tredubbla dörrtätningar
- Exceptionellt styva motorfästen
- Optimering av styvheten hos hjulupphängningarnas infästning i relation till deras bussningar
- Användning av ljuddämpande material och tjockare glas
- Isolering av underramar och drivlina
- Utförande av utvändiga prydnadsdetaljer

Utvärdering har gjorts i alla relevanta hastigheter, på skiftande underlag och i olika klimat. Forskning och utveckling har skett i samarbete mellan Rover Group och BMW där båda parter sammanlagda expertis och tekniska resurser i aerodynamik och akustik har använts. Resultatet är en klassledande invändig ljudnivå och ljudkvalitet.

Chassi

Hjulupphängningarna består av MacPherson fjäderben monterade i en underram och en "Z-axel" av multilänktyp likaledes monterad

i en underram. För att spara den totala vikten och minska den ofjädrade massan är alla hjulupphängningsdetaljer gjorda i höghållfast stål eller aluminium. Framvagnsramen bidrar i betydande del till den främre krockabsorberande zonen.

Omfattande datorberäkningar har gjorts för att utveckla hjulupphängningarnas geometri och optimera kinematiska och elastokinematiska prestanda - dvs analys av hjulupphängningarnas rörelser och de krafter som påverkar dem. Utvecklingen har riktats in på att skapa fjädringskomfort utan att ge avkall på väggrepp eller maskera gensvar genom styrningen. Det ger förare med olika skicklighet möjlighet att ha en säker kontroll över bilen i mycket höga hastigheter. Rover 75 har precisa och förutsägbara vägegenskaper och framvagnen har mycket stor tolerans mot störningar i hjulens rörelser.

Styrningen består av en kuggstång med servo. Rattstången har två eftergivliga krocksäkerhetsmekanismer, den går att justera i höjdlid och axialt, samt har ett inbyggt rattlås. Den övre delen av rattstången är tillverkad i aluminium för att spara vikt.

Bromsarna utgörs av skivor runt om och har den senaste generationens låsningsfria system med givare på alla fyra hjulen och elektronisk bromskraftfördelning. Handbromsen har egna bromstrummor inbyggda i

bakre skivorna. På vissa versioner av Rover 75 finns dessutom antispinnreglering.

Motorer

Det finns fyra motoralternativ tillgängliga för Rover 75. Två är vidareutvecklingar av nuvarande Rover-motorer, medan två är helt nya.

Den fyrcylindriga 1.8 K Serie-motorn är en evolution av den konstruktion som först introducerades i MGF. KV6-motorn med dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank kom i 1996 års modell av Rover 800, men har modifierats och erbjuds nu i både 2.5 och 2.0 liters volym.

Introduktionen av KV6-motorerna i Rover 75 sammanfaller med att tillverkningen flyttas till en ny produktionslina med högre kapacitet.

Dieselmotorn på 2.0 liter är en utveckling av M47-dieseln som introducerades i BMW:s nya 3-serie. Det är en direktinsprutad diesel som använder Bosch common rail bränslesystem med högt tryck. Samtliga motorer uppfyller EU:s direktiv, klass 3 (ECD3).

Säkerhet

Som standard monteras airbags för förare och passagerare, främre och bakre bältessträckare samt sidoairbags i stolarna.

"People talk about British craftsmanship....
At Rover, it's the *inspiration* to achieve a
seamless blend of materials and technology -
like parchment dials with satellite navigation."



ROVER
75





Dessa är av thoraxtyp medan sidohuvudskydd finns som extra utrustning.

Karosselektronik

Elektroniken i Rover 75 använder ett multiplexsystem med en CAN-bus (controller area network) för motorstyrningssystemen och BMW:s K-Bus för karosselektroniken. CAN- och K-bussarna kommunicerar med varandra via instrumentpaketet för en komplex interface-enhet. Diagnos görs med TestBook via diagnosuttaget med hjälp av en speciell Rover 75 skiva och en ny 16-pinnars röd diagnosplugg. Det finns ett helt program av elektrisk och elektronisk utrustning tillgänglig för Rover 75.

Utrustningsnivåer och extra utrustning

Rover 75 levereras med tre utrustningsnivåer:

Utrustningsnivå 1

- ABS låsningsfritt bromssystem
- Airbags förare, passagerare, sidoairbags

- Bältessträckare fram och bak
- Bilstereo med kassett
- Elhissar fram
- Elspegel med värme
- Äkta träinlägg i instrumentbrädan
- Velourklädsel
- Analog klocka
- Förarsätet höjdbar med svankstöd
- Ratt inställbart i höjdlängd och axiellt
- Startspärr
- Stöldlarm med skalskydd
- Centrallås

Utrustningsnivå 2

Detaljerna som ingår i utrustningspaket 1 med tillägg av eller uppgradering av följande:

- Automatisk temperaturkontroll
- Lättmetallhjul
- Elhissar bak
- Bakre armstöd och bakre mugghållare
- Ratt och växelpaksknopp läderklädda
- Kromade bakre instegsplåtar

- Mönstrad velourklädsel med möjlighet till personliga färg- och materialval
- Solskydd med belysning

Utrustningsnivå 3

Detaljerna som ingår i utrustningspaket 1+2 med tillägg av eller uppgradering av följande:

- Läderklädsel
- Läderklädd handbromsspak
- Eluppvärmda elmanövrerade framstolar
- Svankstöd passagerarstol
- Dimljus
- Bakre kartlampor, bakre kartfack, fack i bakre armstöd
- Lättmetallhjul med specialdesign
- Kromade dörrspeglar

Kompendiet i sin helhet är på nästan 200 sidor så mer följer kanske i framtiden...

Redaktör Rikke

Bilderna är av Rikkes f.d. bil ovan och en reklam för Rover 75 nedan.



"After studying the interior, you realise it's all Rover - and all new, like no other in its class.

It has a *tangible solidity* of materials and finish and it's accomplished with real *conviction*."



Bild från Gästabudsrundan vid Nyköpings Automobil-
sällskaps klubbstuga vid Skavsta 6 juni

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.

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 huvudbroms-cylinder. 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

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



DRC1654



DRC1892/93



CRC1276



ACP678



SPATS



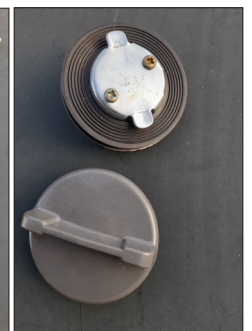
CRC1590



CRC1588



ACP607



CRC1988



DRC1268/69

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



CRC1300



CRC1374



RTC2057



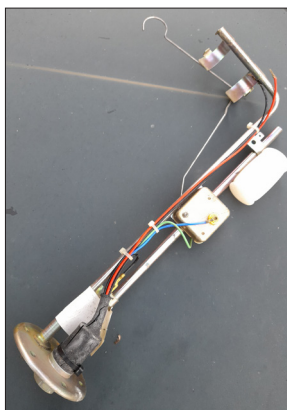
ERC442/43



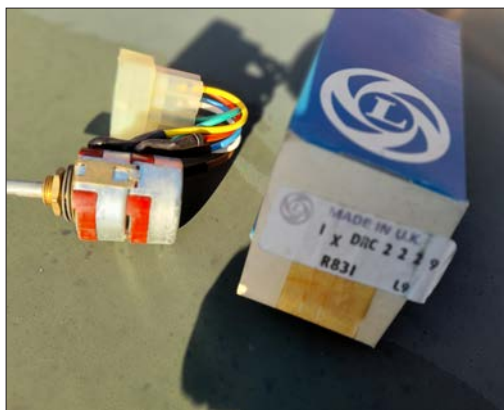
ERC666/67



GMC318K



DRC1124



DRC2229



RTC2136



Medlemsförmån för dig och din klubb. Prisvärd försäkring för ditt samlarfordon

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

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

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

Läs mer på www.mhrf.se eller ring 08-32 03 54 eller kontakta någon av klubbens försäkringsmän, se sid 2.

Vad gör MHRF-försäkringen unik?

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

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

Från MHRFs hemsida.

Viktigt om din MHRF-försäkring

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 besiktningsprotokoll?

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

Gör så här!

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

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

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

Carl-Gustaf Olsson

Fatta pennan eller tangentbordet och skriv.

Ta tag i kameran och fota.

Skicka in din text och dina bilder till redaktören på:

wrong.car@gmail.com



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 oljesticken 30 kr



Så här beställer du från Klubbshopen

1. Ring eller skicka din beställning till:
Kent Klar
Brännelidsvägen 12
517 91 Bollebygd
Tel 0764 00 93 72
E-post roverclubshop@yahoo.se
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

